



RUP 220 Stationsomgeving Voorschriften

December 2022

Uitgeverij: Omgevingsdienst Zuid-Holland, Postbus 1000, 2600 AA Dordrecht, t: 078 648 7043

Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan '220 Stationsomgeving'

Planidentificatienummer RUP_71022_214_00220_00001

Voorschriften

December 2022



BUUR Pos (opdrachthouder)

www.buur.be | Sluisstraat 79 / 03.02 | 3000 Leuven | 016 89 85 50 | muriel@buur.be | werkten aan dit dossier: Niels Schelkens, Els Creemers

Spatie maakt ruimte (onderaannemer)

www.spatiemaakruimte.be | Elf novemberlaan 52 | 3010 Leuven | 0486 71 23 10 | projectleider RUP: Muriel Degelin (erkend ruimtelijk planner), muriel@spatiemaakruimte.be

Stad Hasselt

Departement Ruimte – afd. Stadsontwikkeling – Dienst Ruimtelijke Planning

Publicatiedatum

12 / 2022

Contact

Nancy Claesen, nancy.claesen@stad.hasselt, 011 / 23 93 14

<https://www.hasselt.be/nl/stationsomgeving>

Postadres

Stad Hasselt – Dienst Ruimtelijke Planning

't Scheep, Limburgplein 1, 3500 Hasselt

Bezoekadres

Stad Hasselt

Limburgplein 1, 3500 Hasselt

011 / 23 90 00

info@hasselt.be

Planidentificatienummer RUP_71022_214_00220_00001

Fase en aanpassingen

- A. startnota RUP, 22 oktober 2020
- B. scopingnota, 3 december 2021
- C. scopingnota 2, 27 januari 2022
- D. voorontwerp, 27 januari 2022
- E. ontwerp, 26 april 2022
- F. definitief RUP, december 2022

Planteam

Marc Schepers	Stad Hasselt - Schepen bevoegd voor o.m. stedenbouw, ruimtelijke planning en mobiliteit
Toon Geusens	Stad Hasselt – dep. Ruimte – afdelingshoofd afd. stadsontwikkeling
Lieven Jouck	Stad Hasselt – dep. Ruimte – afd. stadsontwikkeling – projectcoördinator uitvoering
Nancy Claesen	Stad Hasselt - dep. Ruimte – afd. stadsontwikkeling – projectleider dienst Ruimtelijke Planning
Maarten De Schepper	Stad Hasselt – dep. Ruimte – dienst mobiliteit
Muriel Degelin	Spatie maakt ruimte– ruimtelijk planner (onderaannemer)
Laura Vescina	BUUR Pos – stedenbouwkundig ontwerper (opdrachthouder)

STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN 220 STATIONSOMGEVING, PLANID RUP_71022_214_00220_00001

Provincie Limburg

Stad Hasselt

Dit plan werd opgesteld door één of meerdere erkende Ruimtelijk Planners:

Nancy Claesen

Muriel Degelin

Gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad van Hasselt in zitting van 26 april 2022

Het college van burgemeester en schepenen van Hasselt bevestigt dat onderhavig plan
ter inzage van het publiek werd neergelegd gedurende het openbaar onderzoek van 3 mei 2022 tot en met 1 juli 2022

Gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad van Hasselt

in zitting van 20 december 2022

De algemeen directeur

Koen Deconinck

De voorzitter van de gemeenteraad

Guido Fissette

INHOUD

1	GEHANTEERDE BEGRIPPEN	3
2	ALGEMENE BEPALINGEN	8
3	BEPALINGEN PER ZONE	16
ART. 1	ZONE VOOR WONEN	16
ART. 2	ZONE VOOR WONEN MET NABESTEMMING	20
ART. 3	ZONE VOOR MULTIFUNCTIONELE ONTWIKKELING	22
ART. 4	ZONE VOOR OPENBAAR NUT	32
ART. 5	ZONES MET GEMENGDE BESTEMMING	34
ART. 6	ZONE VOOR BEDRIJVIGHEID	38
ART. 7.	OPENBAAR DOMEIN	39
ART. 8	ZONE VOOR PARK	43
ART. 9	TE BEHOUDEN GEBOUWEN (OVERDRUK)	45
ART. 10	BEELDBEPALENDE GEBOUWEN EN GEHELEN (OVERDRUK)	47
ART.11	TRAGE WEGEN (INDICATIEF)	49
ART. 12	ANDERE OVERDRUKKEN	50

1

GEHANTEERDE BEGRIPPEN

Appartement: Zelfstandige woning in een appartementsgebouw (meergezinswoning) of in een woongebouw met een andere hoofdfunctie dan wonen, waarbij alle leeffuncties verdeeld zijn over verschillende ruimtes.

Appartementsgebouw of meergezinswoning: gebouw waarin twee of meer zelfstandige woontiteiten geheel of gedeeltelijk boven elkaar gelegen zijn. Een meergeneratiewoning of kangoeroewoning behoort niet tot categorie appartementsgebouw of meergezinswoning.

Bebouwingsindex of B/T: De verhouding van het geheel van de bebouwde terreinoppervlakte op de gelijkvloerse verdieping tot de totale oppervlakte van het perceel, of van al de betrokken percelen. De bebouwde terreinoppervlakte op de gelijkvloerse verdieping komt overeen met de voetafdruk van het gebouw, maken hier geen deel van uit: terrassen of andere buitenruimtes, oppervlaktes die zich buiten bevinden doch overdekt zijn, half ondergrondse of ondergrondse bouwlagen, oppervlaktes bestemd voor toegangen en opritten voor de parkeer en woonvoorzieningen, (semi) verharde stroken voor brandweer en verhuishagens, parkeervoorzieningen zoals parkeerpockets, fietsenstallingen. Deze bebouwingsindex wordt uitgedrukt in %.

Bedrijvigheid: met betrekking tot de aanwezigheid van producerende bedrijven. Onder 'stedelijke bedrijvigheid' verstaan we de bedrijven die de stad bedienen, bedrijven met een sterke historische verankering in Hasselt, en bedrijven die opereren binnen de sector van de sociale economie.

Bouwhoogte: De bouwhoogte is de afstand loodrecht gemeten vanaf het maaiveld tot aan de kroonlijst. Tenzij anders vermeld in de bepalingen per zone wordt als maaiveld het niveau van het aanpalende publiek domein genomen. Opgelet: voor de zone MF3 wordt als maaiveld de bovenzijde van het reeds gerealiseerde parkeergebouw gehanteerd.

Bouwlaag: Horizontaal doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, met inbegrip van het gelijkvloers. De 1^e bouwlaag komt overeen met de gelijkvloerse vertrekken; de 2^e bouwlaag komt overeen met de vertrekken van de 1^e verdieping; etc.

Bouwlijn: De lijn waarop de voorgevel wordt opgetrokken.

Bruto vloeroppervlakte (BVO): De totale bruto vloeroppervlakte is de som van de bruto-vloeroppervlakten van alle vloerniveaus (= vloerverdiepingen) binnen het bouwvolume. Er wordt gerekend met buitenafmetingen en de grondoppervlakten van binnen- en buitenwanden worden meegerekend.

Tellen niet mee in de berekening van de totale bruto vloeroppervlakte:

- Uitpandige terrassen;
- Inpandige terrassen;
- Toegankelijke daken;
- Kelders;
- Ondergrondse parkeergarages, parkeerplaatsen op het dak of bovengrondse inpandige parkeerplaatsen;
- Busbuffer.

Busbaan/trambaan: Een busbaan/trambaan is een weg of gedeelte van een weg waar alleen bussen, trambussen, trams en ev. taxi's of collectief vervoer (alsook voertuigen van hulpdiensten) mogen rijden.

Busbuffer: Een busbuffer is een plaats waar bussen (en ev. taxi's) even kunnen staan, in de buurt van de halte waar zij op tijd moeten vertrekken, zodat variatie in aankomst- en vertrektijden of de vervoersbehoefte soepel kan worden opgevangen. Een busbuffer kan in open lucht dan wel binnen een gebouw georganiseerd worden.

Detailhandel: Detailhandel is de directe verkoop van (niet-zelfvervaardigde) goederen voor persoonlijk gebruik aan consumenten en wordt ook wel detailhandel genoemd. In de volksmond wordt veelal gesproken over winkeliers. Hieronder vallen zowel de winkeliers met een fysieke verkooplocatie (winkelpand) als de online verkoop. De detailhandel is de laatste schakel van de bedrijfskolom die loopt van fabrikant tot consument.

Detailhandelscategorieën: Detailhandelsactiviteiten worden verdeeld in vier categorieën (zie ook decreet integraal handelsvestigingsbeleid).

- categorie A: verkoop van voeding;
- categorie B: verkoop van goederen voor persoonsuitrusting (textiel, kleding, modeaccessoires, schoenen, lederwaren, sieraden, reukwerk, cosmetica en andere persoonlijke verzorgingsproducten);
- categorie C: verkoop van planten, bloemen en goederen voor land- en tuinbouw
- categorie D: verkoop van andere producten (huishoudartikelen, elektro (bruin & witgoed), wooninrichting, doe-het-zelf materialen, auto- & fietsartikelen en alle producten met betrekking tot vrije tijd (sport, spel, hobby, ...)

Diensten: Een dienst is een transactie waarbij een niet-fysiek of niet-tastbaar product wordt geleverd. Als diensten worden beschouwd de dienstverrichtingen welke gewoonlijk tegen vergoeding geschieden. Diensten kunnen commercieel (tertiaire sector) of niet-commercieel zijn (quartaire sector). Voorbeelden zijn: medische zorg, juridische of financiële diensten, overheidsdiensten, marketing, hersteldiensten, ...

Duurzame materialen: Dit zijn materialen met een lange levensduur, die het milieu zo min mogelijk belasten.

Grondgebonden gezinswoning of ééngesinswoning: een niet-gestapelde woning, op een eigen perceel (met een eigen voordeur die toegankelijk is vanaf het publiek domein). Binnen het bouwvolume is dus slechts één afzonderlijke volwaardige wooneenheid aanwezig.

Gelijkvloers: Onderste bovengrondse bouwlaag van een gebouw, gelegen boven de pas van het maaiveld.

Gemeenschapsvoorzieningen: Voorzieningen die gericht zijn op de bevordering van het algemeen belang en die ten dienste van de gemeenschap worden gesteld.

Globaal inrichtingsplan: Bij een herbouw en/of nieuwbouwproject dient in een aantal zones een 'globaal inrichtingsplan' te worden toegevoegd. Het 'globaal inrichtingsplan' is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid, dat gehanteerd wordt voor de beoordeling van voorliggende en latere vergunningsaanvragen. Het 'globaal inrichtingsplan' dient aan te tonen dat aan volgende elementen voldaan is:

- een goede ruimtelijke ordening en het respecteren van de intrinsieke bepalingen van voorliggend RUP;
- een kwalitatieve vormgeving en architectuur met hoge beeldkwaliteit en afstemming tussen bebouwing, infrastructuur en omgevingsaanleg;
- een goede onderlinge ruimtelijke samenhang en functionele afstemming tussen de bestemmingszones;

- een verantwoorde verenigbaarheid met de omgeving en een kwalitatieve overgang met het bestaande woonweefsel.

Voor alle werken en handelingen wordt zoveel mogelijk gestreefd naar duurzaamheid. Volgende elementen dienen in het globaal inrichtingsplan duidelijk te worden aangetoond en gemotiveerd:

- Compact en zuinig ruimtegebruik;
- De optimalisatie van de waterhuishouding: de maatregelen en materialen voor goede waterhuishouding: retentie, infiltratie, groendaken en -gevels, beplantingen, het beperken van verhardingen, ...;
- Energie-efficiënte en gebruik van hernieuwbare energie: isolatiewaarde, groendaken en -gevels, zonneboilers- en panelen, warmtepompen, ...;
- Het gebruik van ecologische, afbreekbare of recycleerbare materialen;
- Maximale waterdoorlatendheid van de bodem: functie, materiaalgebruik, groenelementen, ...

Het 'globaal inrichtingsplan' dient zowel grafisch als tekstueel de verantwoording van de potentiële ingrepen en te wijzigen elementen weer te geven. Het 'globaal inrichtingsplan' dient een visie te bevatten voor de toegankelijkheid van de desbetreffende gebieden, ontsluiting, architectuur en vormgeving, gabarit, bezonning, duurzaam materiaalgebruik, afwatering, de kwalitatieve inrichting van de omgeving en de eventuele fasering.

Grafisch dient er minstens een inrichtingsplan en twee terreindoorsnedes te worden opgemaakt voor geheel de projectzone met inbegrip van de aangrenzende bestemmingen. Het 'globaal inrichtingsplan' dient op een duidelijke wijze de bebouwde oppervlakte en functies te illustreren per bouwlaag.

Het 'globaal inrichtingsplan' verschaft duidelijkheid over eventuele fasering(en).

Goede ruimtelijke ordening: de overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld op basis van de criteria opgenomen in art. 4.3.1. (§2) van de VCRO.

Groendak: Een groendak of vegetatiedak is een plat (of hellend) dak met begroeiing. De begroeiing kan bestaan uit vetplanten zoals vetkruid (sedum), kruiden, mos en/of gras (extensieve begroeiing) of struiken en bomen (intensieve begroeiing). Een extensief groendak heeft een dakopbouw (bestaande uit een waterdichte en wortelbestendige laag, een drainagelaag, een filter-, substraat en vegetatielaag) van maximaal 15 cm en een begroeiing van maximaal 50 cm hoog. De begroeiing ontwikkelt zich tot een min of meer ecologisch stabiele plantengemeenschap die zichzelf in stand kan houden met een minimum aan onderhoud.

Harmonieregel: De harmonieregel bepaalt dat nieuwe gebouwen zich moeten "inpassen" in de bestaande context, door zowel op vlak van volume (aantal bouwlagen, hoogte, bouwdiepte, breedte, ...) als vormgeving (geleding, dakvorm, materiaal, ...), aan te sluiten bij wat gangbaar is in een bepaalde context. Onder "gangbare bebouwing" wordt verstaan: het meest voorkomende type bebouwing in een straal van 30m rondom het betreffende pand, in de straat waar het pand gesitueerd is. Bebouwing die opvallend hoger, lager, breder, ... is dan gangbaar, kan niet als referentie gelden.

Herbouwen: Een constructie volledig afbreken, of méér dan veertig procent van de buitenmuren van een constructie afbreken, en binnen het bestaande bouwvolume van de geheel of gedeeltelijk afgebroken constructie een nieuwe constructie bouwen.

Hoofdbestemming: Dit is de bestemming waarvoor meer dan 50% van de totale gerealiseerde vloeroppervlakten is bestemd, voor zover geen ander procent is aangegeven in de specifieke zonevoorschriften. Pas als de hoofdbestemming gerealiseerd is, zijn nevenbestemmingen mogelijk.

Hoogstamboom: Dit is een boom die op een hoogte van 1 meter boven het maaiveld een stamomtrek van minimum 1 meter heeft.

Hoogtevreemd gebouw: Een gebouw dat aanmerkelijk hoger of lager is dan de gangbare bebouwing in een straat. Bvb. een appartementsgebouw van 4 bouwlagen in een straat met hoofdzakelijk panden van 2 bouwlagen met een hellend dak.

Horeca : De horeca is de bedrijfstak die alle eet- en drinkgelegenheden en logiesverstrekkende bedrijven omvat. Het woord horeca is een lettergreepwoord, gevormd uit de woorden hotel, restaurant en café.

Instandhoudingswerken/ Onderhoudswerken: werken die het gebruik van het gebouw voor de toekomst ongewijzigd veiligstellen door het bijwerken, herstellen of vervangen van geërodeerde of versleten materialen of onderdelen. Hieronder kunnen geen werken begrepen worden die betrekking hebben op de constructieve elementen van het gebouw, zoals het vervangen van dakgebintes en geheel of gedeeltelijk verbouwen of vervangen van buitenmuren.

Kantoor: de werkvertrekken of het gebouw van een bedrijf, onderneming of instelling waar als hoofdactiviteit privé- en overheidsdienstverlening wordt uitgevoerd met een hoofdzakelijk beheers- en administratief karakter.

Kroonlijst: Horizontale gevelbeëindiging zijnde de bovenkant van de gootafwerking bij hellende daken of de afwerking van de dakopstand van platte daken ter hoogte van de gevel.

Mobiliteitsanalyse: Voor een aantal functies en/of zones, is in het RUP geen parkeernorm opgelegd: er wordt dan een mobiliteitsanalyse gevraagd, om het pakket parkerplaatsen te kwantificeren. Voor andere functies en/of zones zijn er ten opzichte van een vastgestelde parkeernorm afwijkingen mogelijk, op voorwaarde dat deze afwijking kan verantwoord worden op basis van een mobiliteitsanalyse. De mobiliteitsanalyse voor deze 2 gevallen is dus een studie moet toelaten om een correcte inschatting te maken van de reële parkeerbehoefte. De MOBER-richtlijnen bevatten een uitgewerkte methode om de parkeerbehoefte van plannen en projecten te bepalen, gebaseerd op de attractie van een bepaalde functie, de verwachte tijdsverdeling van deze verplaatsingen en de verwachte modal split. Op basis daarvan wordt de maatgevende hoeveelheid autoverkeer, maar ook de gewenste omvang van de parkeervoorzieningen berekend. Er hoeft dus geen volledige MOBER worden opgemaakt, wel een onderbouwde berekening van de parkeerbehoefte (gebaseerd op de methodiek van de MOBER).

Nabestemming: Een bestemming die de huidige bestemming van een zone op termijn kan vervangen (als aan een aantal voorwaarden voldaan wordt).

Nevenbestemming: Bestemming die qua functie, omvang en draagkracht ondergeschikt is aan de hoofdbestemming.

Sokkelgebouw: het reeds gerealiseerde parkeergebouw tussen de oude stelplaatsen en het Mgr. Broekxplein, waarin zich de stationsparking bevindt.

STOP-principe: Het STOP-principe wordt gebruikt bij de planning van mobiliteitsbeleid, waarbij de prioriteit eerst naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens gaat.



Het STOP-principe (bron Netwerk Duurzame mobiliteit)

Terras: Buitengedeelte van een gebouw met verblijfsfunctie, toegang hebbende tot een vertrek van het gebouw.

Verbouwen: Aanpassingswerken doorvoeren binnen het bestaande bouwvolume van een constructie waarvan de buitenmuren voor ten minste zestig procent behouden worden.

Verharding: Een verharding wordt beschouwd als een bedekking van de bodem waarbij enig soort van beplanting of vegetatie niet meer mogelijk is. Naast asfalt of beton, zijn er klinkers, kiezel, grind, grasdal, dolomiet, kunstgras, ...

Verharding met groen karakter : een verharding die niet als een monoliet geheel wordt aangelegd, maar voorzien is van uitsparingen of brede voegen, waar direct contact met de bodem is. Hierdoor is niet alleen waterinfiltratie mogelijk maar kan ook gras groeien (of zeer lage bodembedekkers), die de verharding een groen uitzicht geeft. Voorbeelden zijn grasdallen, klinkers of tegels gelegd in een open bestratingspatroon of met een zeer brede voeg, een "karrenspoor" bestaande uit 2 verharde stroken waartussen een onverharde strook waar begroeiing mogelijk is.

Vloerterreinindex (V/T): De vloerterreinindex is de verhouding van de totale bruto-vloeroppervlakte van een gebouw op de totale terreinoppervlakte van een perceel, of desgevallend alle percelen die deel uitmaken van een totaalproject; half verzonken lagen worden inbegrepen indien het om volwaardige bouwlagen gaat (met uitzondering van parkeerruimte, kelder en bergruimte).

Waterdoorlatende verharding: Waterdoorlatende verhardingen bestaan uit materialen die een poreuze laag vormen, hetzij door hun eigen structuur, hetzij door de manier waarop ze geplaatst worden. Ze maken de infiltratie van regenwater in de onderliggende grond mogelijk, evenals de evapotranspiratie (bij aanwezigheid van vegetatie) en de vertraging van het overtollige afvloeiwater.

Woongelegenheid: Elk onroerend goed of het deel ervan dat hoofdzakelijk bestemd is voor de huisvesting van personen (met gedomicilieerde bewoning). Woningen, appartementen, studio's en kamers vallen dus alle onder de noemer 'woongelegenheid'. Studentenkamers worden bv. niet als 'woongelegenheid' beschouwd vermits domiciliëring niet mogelijk is.

Wooneenheid of woonentiteit: Aparte woonidentiteit binnen een woongelegenheid.

2 ALGEMENE BEPALINGEN

2.1 Begrenzing van het plangebied

Deze grens duidt het gedeelte van het grondgebied aan, onderworpen aan de voorschriften van bijhorend verordenend grafisch plan.

2.2 Verordenende kracht

Het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften maken deel uit van het verordenend gedeelte van het RUP. Dit betekent dat de voorschriften van een RUP zowel bindend zijn voor de overheid als voor de burger. Het RUP vormt de basis voor het vergunningenbeleid in het plangebied.

In de bepalingen per zone worden zowel de verordenende voorschriften als een toelichting opgenomen:

- De tekst in de rechterkolom 'verordenende voorschriften' is bindend.
- De tekst in de linkerkolom 'toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling' dient samen met de verordenende voorschriften te worden gelezen, maar zijn niet verordenend. De toelichting dient als interpretatiekader en verduidelijkt de ambitie.

De algemene bepalingen gelden voor alle bestemmingszones. In de zones waar de inhoud van een voorschrift geen onderwerp uitmaakt van de betreffende zone is dit voorschrift logischerwijs niet van toepassing.

2.3 Relatie met andere voorschriften en voorrang van voorschriften binnen het RUP

2.3.1 Op te heffen bepalingen

Dit RUP heft binnen haar contouren alle bepalingen op van:

- BPA 24 ter (MB 12/10/2004);
- BPA 24 quarto (MB 29/08/2007);
- De stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan binnen de contour van het plangebied.

De bestaande rooilijnplannen blijven behouden. Het gaat over:

- de rooilijnenplannen van 28.04.1903, KB_25.04.1907, 14.02.1991 en GR_22.10.1991 (De Schiervellaan);
- de rooilijnenplannen van 15.01.1872 en 05.03.1875 (Bampslaan);
- de rooilijnplannen van 27.11.1902, GR_26.06.1909 en KB_09.04.1903 (Breemstraat);
- de rooilijnplannen van 14.02.1991 en GR_22.10.1991 (Brendelstraat);
- het rooilijnplan 1907 (Kon. Astridlaan);
- de rooilijnenplannen 19520612 en 19760114 (Parklaan-Spoorwegstraat, nu Heerstraat).

Binnen het plangebied zijn volgende verkavelingsvergunningen van kracht met volgende interne nummers (zie plan bestaande toestand) :

- 0476 blijft bewaard
- 1702 blijft bewaard
- 1831 blijft bewaard
- 1764 blijft bewaard
- 1232 blijft bewaard
- 1205 blijft bewaard

Het RUP heft de voorschriften van deze verkavelingen op, de indeling in loten blijft bewaard.

2.3.2 Relatie met de verordeningen en de goede ruimtelijke ordening

Binnen dit RUP blijven alle van kracht zijnde stedenbouwkundige verordeningen van toepassing, voor wat betreft de bepalingen die niet strijdig zijn met de voorschriften van dit RUP.

De vergunningverlenende overheid zal elke stedenbouwkundige aanvraag toetsen aan de goede ruimtelijke ordening en de goede plaatselijke aanleg. Daarbij wordt ten minste aandacht besteed aan:

- de relatie met de in de omgeving aanwezige functies;
- de invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers, bewoners of bezoekers;
- de invloed op de mobiliteit, verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid;
- de relatie met de in de omgeving van het woongebied vastgelegde bestemmingen;

- de bestaande of gewenste woondichtheid;
- de inpassing in de omgeving.

2.3.3 Voorrang tussen de verschillende bepalingen van dit RUP

De grafische gegevens van het ruimtelijk uitvoeringsplan en de voorliggende stedenbouwkundige voorschriften vullen elkaar aan. Bij eventuele tegenstrijdigheden tussen het grafisch plan en tekstuele bepalingen, gaan geschreven voorschriften voor op de grafische aanduidingen.

Bij eventuele tegenstrijdigheden tussen algemene bepalingen en bepalingen per zone, hebben deze laatste steeds voorrang.

2.4 Bestaande vergunde of vergund geachte functies

Bestaande vergunde of vergund geachte functies die niet in overeenstemming zijn met de bestemmingsvoorschriften van voorliggende stedenbouwkundige voorschriften kunnen behouden blijven.

Bestemmingswijzigingen en/of grondige verbouwingen dienen altijd in overeenstemming te zijn met de bestemmingsvoorschriften van dit ruimtelijk uitvoeringsplan. Bij herbouw, nieuwbouw, uitbreiding dient de nieuwe functie overeen te komen met de voorgeschreven bestemming.

Voor oude, reeds lang bestaande gebouwen en constructies is het vaak moeilijk om de vergunningstoestand te achterhalen. Om die reden voorziet de wetgeving in een 'vermoeden van vergunning' dat onder bepaalde voorwaarden kan worden vastgesteld. Hoewel voor deze constructies nooit een stedenbouwkundige vergunning werd bekomen, worden de constructies van rechtswege geacht te zijn vergund wanneer aan deze voorwaarden is voldaan.

Er bestaan twee soorten vermoedens van vergunning:

- een onweerlegbaar vermoeden van vergunning: constructies waarvan kan worden aangetoond dat ze werden opgericht vóór 22 april 1962 genieten het onweerlegbaar vermoeden van vergunning.
- een weerlegbaar vermoeden van vergunning: constructies waarvan kan worden aangetoond dat ze werden opgericht in de periode vanaf 22 april 1962 en voor 3 april 1979, de eerste inwerkingtreding van het gewestplan Hasselt genieten het weerlegbaar vermoeden van vergunning. Het vermoeden kan dus weerlegd worden, maar het enige geldige tegenbewijs is een proces-verbaal of een niet-anoniem bezwaarschrift, telkens opgesteld binnen een termijn van 5 jaar na het optrekken of plaatsen van de constructie.

De toepassing van het vermoeden van vergunning is dus afhankelijk van de datum waarop het gebouw of de constructie werd opgericht.

2.5 Afwijkingsmogelijkheden

De decretale afwijkingsmogelijkheden zijn onverminderd van kracht.

Voor bijzondere woonvormen zoals sociaal wonen en zorgwonen zijn afwijkingen mogelijk. Ook voor geïnventariseerd erfgoed zijn afwijkingen mogelijk, op voorwaarde dat het afwijken noodzakelijk is om de erfgoedwaarden te behouden en te versterken.

Afwijkingen dienen uitdrukkelijk door de aanvrager en vergunningverlenende overheid te worden gemotiveerd in resp. de motivatienota en de omgevingsvergunning.

2.6 Erfgoed en waardevolle panden of gehelen

Binnen het plangebied komen 3 soorten waardevolle panden en/of gehelen voor:

1. Beschermd monumenten

Beschermd monumenten zijn indicatief aangeduid op het grafisch plan. Ongeacht de bestemming dienen deze gebouwen in hun huidige vormgeving behouden te blijven. De karakteristieke elementen en het silhouet van de aanwezige bebouwing en constructies worden bestendig.

Het behoud van het architecturale en architectuurhistorische aspect is van belang. Het karakteristieke materiaalgebruik wordt gerespecteerd. Aanpassingen aan het exterieur, noodzakelijk voor het functioneren van de vergunde bestemmingen, kunnen worden toegelaten. Deze ingrepen dienen te gebeuren in hoogwaardige materialen in harmonie en/of in contrast met het huidige materiaalgebruik en de historische architectuur.

Bij de aanvraag tot de omgevingsvergunning voor het in standhouden, uitbreiden en aanpassen van het exterieur dient zowel grafisch als tekstueel het behoud van de bestaande erfgoedwaarden toegelicht te worden, alsook de versterking van de historische en esthetische karakteristieken van het waardevol bouwkundig erfgoed en de stedenbouwkundige samenhang binnen de aangrenzende bestemmingszones.

Bij een stedenbouwkundige aanvraag is het advies van de bevoegde erfgoedinstanties verplicht. Het RUP wijzigt uiteraard niets aan de geldende sectorale wetgeving m.b.t. beschermd monumenten.

2. Erfgoed opgenomen in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed

De panden die deel uitmaken van de inventaris krijgen in het RUP een "extra bescherming". Het gaat immers over panden waarvan de erfgoedwaarde werd vastgesteld en die deel uitmaken van de eigenheid van de stationsomgeving. Het RUP legt behoud van de erfgoedwaarden op en laat (beperkte) afwijkingen op de voorschriften toe, voor zoverre deze afwijkingen het behoud en versterken van de erfgoedwaarden ten goede komen.

3. Beeldbepalende panden of gehelen

Dit zijn panden of gehelen van panden die een bijzondere ruimtelijke positie innemen in de stationsomgeving en herkenningspunten vormen in het weefsel, maar geen vorm van wettelijke bescherming kennen. Het RUP laat toe om deze panden te verbouwen mits respect voor de beeldbepalende elementen (zichtbaar aan straatzijde). Sloop is in een aantal gevallen mogelijk, de vervangende nieuwbouw dient dan een beeldwaarde van dezelfde kwaliteit te bieden.

2.7 Nutsleidingen en voorzieningen van openbaar nut

Het oprichten, in stand houden en het uitvoeren van aanpassingen aan nutsleidingen, constructies en voorzieningen voor openbaar nut is steeds toegelaten binnen de bestemmingen van het RUP op voorwaarde dat deze ruimtelijk en vormelijk in de omgeving geïntegreerd worden, de bestemming van de desbetreffende zone niet hinderen en rekening houden met de inrichtingsvoorschriften van de desbetreffende zone. De inplanting van beperkte gebouwen en infrastructuur van openbaar nut wordt steeds geïntegreerd in de omgevingsaanleg en/of in de bebouwing.

Het gaat over nutsleidingen (water, gas, elektriciteit, hoogspanningsleidingen, riolering, internet, ...) en de hiermee samenhangende constructies (elektriciteitskasten, controleputten, ...) maar vb. ook over signalisatie, parkeergeleidingssystemen, postbussen, straatverlichting- en meubilair ... Daarnaast geldt deze paragraaf ook voor werken en handelingen die nodig zijn voor het functioneren van openbaar vervoer in dit gebied : het gaat daarbij van het voorzien van vb. laadpalen voor elektrische voertuigen, over het inrichten van een bus- of tramhalte, de bouw van een tractiestation, tot het inrichten van een nieuw station voor bussen, trambussen en/of trams op het Mgr. Broekxplein.

2.8 Technische ruimtes en constructies op het dak

Technische ruimtes en constructies voor de uitbating van het gebouw (zoals liftkokers, koelinstallaties, zonnepanelen en -boilers) en om het dak te kunnen bereiken, kunnen op het dak voorkomen indien deze architecturaal geïntegreerd worden. De elementen dienen teruggetrokken voor te komen met minstens de hoogte van de ruimte en/of constructie en dit ten opzichte van de onderliggende bouwlaag.

2.9 Openbare verharde en openbare groene ruimten

De aanleg van openbare verharde en openbare groene ruimten is toegelaten in alle zones. Het publiek domein wordt als één samenhangend en kwalitatief geheel geconcipieerd en uitgevoerd.

2.10 Duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit

Een hoge ruimtelijke kwaliteit en integrale duurzaamheid vormen voor elk project het uitgangspunt.

Bij elke nieuwe ingreep dient een afweging ten aanzien van de ruimtelijke draagkracht van de omgeving te gebeuren.

Volgende aandachtspunten zijn belangrijk: beeldkwaliteit, functionele kwaliteit, kwalitatief openbaar domein, zuinig en compact ruimtegebruik, aansluiting op bestaande gebouwen, inpassing in de landschappelijke context, impact op de verkeerssituatie, kwalitatief en gepast materiaalgebruik, privacy en bezonning. Iedere constructie of groep van constructies dient architecturaal ingepast te worden in de omgeving. Een groep van constructies moet op zichzelf een harmonieus geheel vormen door hun vormgeving, volumegebruik, kleur en duurzaamheid van de materialen.

Alle definitief zichtbaar blijvende delen van de constructie moeten als voorgevel worden behandeld voor wat de keuze van materialen en de afwerking betreft. Ook daken worden omschreven als zichtbare gevels. In principe zijn alle gevelmaterialen toelaatbaar indien ze esthetisch, zowel voor het betreffende gebouw, gebouwengroep als voor de omgeving, verantwoord zijn en getuigen van duurzaamheid en kwaliteit.

Voor alle werken en handelingen wordt zoveel mogelijk gestreefd naar integrale duurzaamheid. Volgende elementen worden hierbij beoordeeld:

- Compactheid van bouwvolumes en het beperken van verhardingen in niet-bebouwde zones tot een essentieel minimum;
- Energie-efficiëntie (isolatiewaarde, groendaken- en gevels) en gebruik van hernieuwbare energie (zonneboilers- en panelen, warmtepompen en -netten, gebruik van restwarmte...);
- Het gebruik van ecologische, circulaire of recycleerbare materialen;
- Ecologisch groenbeheer : bij de inrichting, de aanleg en het beheer van groen moet ervoor gezorgd worden dat dit groen biodiversiteitsrijk en bijenvriendelijk is;
- Integraal waterbeheer : alle ruimtelijke ingrepen binnen het plangebied dienen in overeenstemming te zijn met de principes van het integraal waterbeheer, waarbij volgende hiërarchie wordt gevolgd: opvangen hemelwater voor hergebruik, infiltratie in de grond, buffering (met vertraagde afvoer) van het verzamelde regenwater. Voor nieuwe structuren wordt waar mogelijk gekozen voor open wateropvangstructuren (wadi's, grachten,...). Dergelijke structuren zijn in alle bestemmingszones van dit RUP toegelaten;
- In zones met een matig tot groot risico op overstromingen (volgens de watertoetskaarten) zijn ondergrondse parkings niet toegelaten;
- Het faciliteren van duurzame vervoersmodi : het STOP-principe is hierbij maatgevend op niveau van het plangebied, op niveau van individuele projecten wordt werk gemaakt van een goede toegankelijkheid voor zacht verkeer, goede fietsvoorzieningen en voorzieningen voor deelmobiliteit (naast de klassieke verplichtingen inzake parkeren).

Binnen alle bestemmingszones worden bovengrondse en ondergrondse constructies en inrichtingen voor hernieuwbare energie toegelaten, voor zover ze in hun uitbating en algemeen voorkomen geen afbreuk doen aan de kwaliteit en het normale gebruik van de betrokken zone.

De aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel is verplicht. Bij de afwatering van verharde oppervlakte in de buitenruimte dienen de nodige maatregelen genomen te worden om vervuiling van het oppervlaktewater te voorkomen.

2.11 Contextuele inpassing

Elke aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt beoordeeld volgens de voorschriften van de zone waarin zij gelegen is. Naast deze bepalingen per zone wordt elke aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning ook beoordeeld op zijn contextuele inpassing in zijn onmiddellijke omgeving.

Het onderzoek van de geslaagdheid van de contextuele inpassing wordt minstens gebaseerd op:

- de harmonische inpassing t.o.v. de aanpalende bebouwing en niet bebouwde ruimtes waarbij de verenigbaarheid van het voorgestelde project met de schaal en de korrelgrootte van de omgeving van primordiaal belang is;
- de ruimtelijke draagkracht;
- de hinderaspecten, privacy en comforteisen.

Grotere of complexere projecten zullen onderwerp zijn van een voortraject en wanneer zinvol en nodig voor beoordeling voorgelegd worden aan de GECORO en/of de kwaliteitskamer.

2.12 Tijdelijke inrichtingen

In afwachting van de concrete realisatie van de projecten zoals vastgelegd in het grafisch plan kunnen binnen het plangebied tijdelijke inrichtingen voorkomen. Hieronder worden verstaan: culturele activiteiten, tijdelijke stadstuinen, een speelplaats, een buurtontmoetingsruimte, fietsenstallingen ...

Bij de realisatie van het nieuwe (tram)busstation, kunnen er in het plangebied (en/of er buiten) ook tijdelijke bushaltes worden ingericht. Alle tijdelijke aanpassingswerken in functie van de herinrichting van de publieke ruimte zijn toegelaten.

2.13 Parkeerplaatsen en fietsenstallingen

In het RUP worden voor alle zones, met uitzondering van de multifunctionele zones (MF1, MF2, MF3 en MF4), de gemengde zones (GB1, GB2 en GB3) en de zone voor wonen met nabestemming (WN) volgende parkeernormen en normen voor fietsenstallingen gehanteerd:

Functie	Parkeernorm	Fietsenstallingsnorm
Wonen	0 – 0,5 parkeerplaatsen per woontiteit Uitzondering: in woonzone W2 worden 0,5-0,75 parkeerplaatsen per woontiteit opgelegd voor appartementen	Min. 1 fietsenstalling (van min. 2,5m ²) per kopkussen + 0,1 fietsenstalling per woontiteit (bezoekers) Vanaf 10 wooneenheden: min. 0,05 fietsenstallingen voor bakfietsen (min. 7,5m ²) Vanaf 20 wooneenheden: min. 0,5 buurtfietsenstallingen per woontiteit
Kantoren	0-1 parkeerplaats per 100m ² (BVO)	Min. 1 fietsenstalling per 50 m ² (BVO) vanaf een BVO van 100m ²
Bedrijvigheid	0,5-1 parkeerplaats per 100m ² (BVO)	Min. 1 fietsenstalling per 50 m ² (BVO) vanaf een BVO van 100m ²
Praktijk/gezondheidszorg	Geen indien binnen een wandelafstand van 500m van een publieke (ondergrondse)	Min. 1 fietsenstalling per 50 m ² (BVO) vanaf een BVO van 100m ²

	parking en minder dan 5 behandelkamers, anders 0,5-2 parkeerplaatsen per behandelkamer	
Handel	Geen indien binnen een wandelafstand van 500m van een publieke (ondergrondse) parking, anders 0,6 parkeerplaatsen per 100m ² BVO	Min. 1 fietsenstalling per 50 m ² (BVO) vanaf een BVO van 100m ²
Restaurant, café	Geen	Min. 1 fietsenstalling per 50 m ² (BVO) vanaf een BVO van 100m ²
Onderwijs	Aantal parkeerplaatsen wordt vastgesteld op basis van mobiliteitsanalyse	Aantal fietsenstallingen wordt vastgesteld op basis van mobiliteitsanalyse
Kamers (hotel, studenten, B&B...)	Geen indien binnen een straal van 500m van een publieke (ondergrondse) parking of voor studentenkamers 250m van openbaar vervoershalte met minstens 4 bussen per uur, anders 1 per 3 kamers	Studentenkamers: min. 1 fietsenstalling per kamer Hotel en B&B vanaf 5 kamers: min. 1 fietsenstalling / 5 kamers
Andere	Er moet een passende beoordeling gemaakt worden op basis van een gemotiveerde mobiliteitsanalyse.	

Voor de multifunctionele zones (MF₁,MF₂,MF₃ en MF₄), de gemengde zones (GB₁,GB₂ en GB₃) en de zone voor wonen met nabestemming (WN) worden de parkeernormen opgenomen in de bepalingen per zone.

Voor de fietsenstallingen worden de richtlijnen uit het Vademecum fietsvoorzieningen gehanteerd.

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling

Verordenend stedenbouwkundig voorschrift

In de zones die bestemd zijn voor wonen primeert uiteraard de woonfunctie. Wonen is er de hoofdbestemming. Nevenbestemmingen zijn mogelijk in de mate dat ze verenigbaar zijn met het wonen.

Algemene uitgangspunten en doelstellingen:

- *Het garanderen van de **woonkwaliteit** staat voorop, verdichting is hier geen doel op zich maar hoogstens een middel om méér kwaliteit te realiseren (onder de vorm van meer groen, nieuwe doorsteken voor zacht verkeer, ...);*
- *Omdat groen een essentiële factor is op vlak van woonkwaliteit zetten we ook in de stationsomgeving in op het ontpitten van bouwblokken en het ontharden en vergroenen van binnengebieden;*
- *De randen van bouwblokken worden afgewerkt volgens wat gangbaar is in de omgeving (zowel naar bouwvolume, aantal bouwlagen en dichtheid als naar woningtype);*
- *Inbreidingen binnen een bouwblok zijn mogelijk indien gekoppeld aan duidelijke publieke meerwaarden (extra groen, nieuwe doorsteken voor zacht verkeer, gemeenschapsfuncties, ...) én indien de "goede ruimtelijke ordening" gevrijwaard blijft;*
- *In principe zetten we in de stationsomgeving in op een mix aan kwalitatieve woonvormen : van gezinswoningen, over appartementen, studio's en studentenkamers tot cohousing en doelgroepwonen;*
- *Elk project moet in elk geval voldoen aan de kwaliteitsmeter van de stad Hasselt.*

Art. 1 ZONE VOOR WONEN

Deze zone valt onder de categorie van gebiedsaanduiding "wonen – woongebied" in overeenstemming met art. 2.2.3. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Art. 1.1. Bestemming

- *De bouwblokken in woonzone W1 hebben een meer uitgesproken "stedelijk karakter": ze liggen tussen het station en de binnenstad. Vandaag kent deze zone al een hoge dichtheid alsook een functiemix. Er werden in deze zone recent een aantal vergunningen afgeleverd voor inbreidingsprojecten in de binnengebieden van de bouwblokken. Na realisatie van deze projecten is verdere sterke verdichting hier niet wenselijk en moet de focus liggen op het ontharden en vergroenen van de binnengebieden (die nu vaak als parking in open lucht dienst doen en sterk verhard zijn);*
- *De bouwblokken in de omgeving van de Kleine en Grote Breemstraat, Ambachtsschoolstraat en Goetsbloetsstraat hebben een meer uitgesproken residentieel karakter met vooral gezinswoningen. Niet-woonfuncties komen vooral voor langsheen de Kuringersteenweg en K.Astridlaan. In de binnengebieden komen nog een aantal loodsen en verhardingen voor. De bouwblokken zijn vrij klein, de bebouwing heeft een uitgesproken kleine korrel. Dit willen we behouden. Verdichting is hier geen doel, hoogstens een middel om een aantal nieuwe doorsteken naar het park te creëren.*

De bestemmingszone bestaat uit twee subzones:

- Deelzone W1: dit zijn de bouwblokken tussen het Stationsplein, de Kon.Astridlaan, de Bampslaan en de Groene Boulevard (Schiervellaan);
- Deelzone W2: dit zijn de bouwblokken tussen de Grote en de Kleine Breemstraat, de Kuringersteenweg en de Singel.

De zone voor wonen is bestemd voor wonen.

In deelzone W1 zijn volgende aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen als hoofdbestemming toegelaten voor zover deze verenigbaar zijn met het wonen en hun onmiddellijke omgeving: kantoren en diensten, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, openbare groene ruimten en openbare verharde ruimten, socioculturele voorzieningen, recreatieve voorzieningen. Detailhandel (A en D), restaurant en café zijn alleen toegelaten op de gelijkvloerse verdieping langsheen de Bampslaan, de Kon.Astridlaan, F. Massystraat en de Schiervellaan. Ook studentenkamers zijn hier toegelaten.

In deelzone W2 zijn alle aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen als nevenbestemming toegelaten voor zover deze verenigbaar zijn met het wonen en hun onmiddellijke omgeving. Studentenkamers zijn in deelzone W2 niet toegelaten.

Art. 1.2. Inrichting gebouwen**§1. Bestaande vergunde en vergund geachte gebouwen en constructies**

Voor bestaande vergunde en vergund geachte gebouwen en constructies is het toegelaten om instandhoudingswerken, verbouwingen en herbouw uit te voeren.

De bouwblokken in deelzone W1 hebben na realisatie van de recent vergunde projecten een maximale dichtheid bereikt. Verdere verdichting door inbreiding in het binnengebied is hier niet mogelijk, het zou de woonkwaliteit van de reeds aanwezige woningen onder druk zetten en ook te veel bijkomend verkeer genereren in de Bampslaan. Reeds aanwezige gebouwen in tweede orde kunnen behouden blijven of gesloopt en vervangen worden door een gebouw met een zelfde bruto-vloeroppervlakte.

In deelzone W2 kunnen kleine weefseltransformaties gecombineerd met beperkte verdichting overwogen worden in de mate dat ze bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van een groter geheel. Hierbij kan er "iets hoger" gebouwd worden (één bouwlaag meer dan wat gangbaar is) of kunnen er kleinere woonentiteiten (appartementen i.p.v. gezinswoningen) overwogen worden. "Gewone" invullingen van individuele percelen langsheen de straatzijde gebeuren volgens de harmonieregel.

De wenselijk geachte publieke doorsteken zijn indicatief aangeduid op het grafisch plan : ze liggen centraal in de bestaande bouwblokken, verkleinen daardoor de maaswijdte van het netwerk voor zacht verkeer en zorgen voor een betere toegankelijkheid van het park vanuit woonzone 2.

Met indicatief wordt bedoeld: de op plan aangeduide doorsteken geven vooral de gewenste verbinding weer, de op plan aangeduide doorsteken mogen dus ook op een iets andere locatie gerealiseerd worden, zolang ze in het "centrale derde" deel van een bouwblok liggen.

§2. Inplanting en bebouwingsverband van de gebouwen en constructies

Volumes worden ingepland op de rooilijn. Voor maximaal 1/3^{de} van de gevelbreedte mag de bouwlijn van een gebouw achter de rooilijn liggen. Gebouwen sluiten qua bouwlijn aan bij de aanpalende gebouwen (voor zover de bouwlijn van deze zich op of achter de rooilijn bevinden).

Gebouwen worden gerealiseerd in gesloten verband.

Nieuwe bebouwing in tweede orde is niet toegelaten. Bestaande vergunde (of vergund geachte) bebouwing in tweede orde kan herbouwd worden op voorwaarde dat het nieuwe volume maximaal eenzelfde BVO heeft en de herbouw gepaard gaat met het ontharden en realiseren van extra groen in het binnengebied.

In deelzone W1 zijn geen nieuwe inbreidingsprojecten mogelijk.

In deelzone W2 zijn geen inbreidingsprojecten mogelijk, behalve indien aan volgende voorwaarden voldaan wordt:

- Het inbreidingsproject heeft betrekking op een groot perceel of een geheel van aanpalende percelen, voldoende ruim om een afwijkende inplanting en/of volume toe te laten zonder de kwaliteit van bestaande woningen en tuinen aan te tasten;
- De inbreiding laat toe om een gewenste publieke doorsteek voor zacht verkeer te realiseren. Dit impliceert dat de percelen zo gesitueerd zijn dat ze de volledige diepte van een bouwblok (van straat tot straat) overspannen. De gewenste doorsteken zijn indicatief op het plan aangeduid. Een doorsteek is min. 4m breed en wordt na realisatie (samen met de aanpalende publieke groenruimte) overgedragen aan het publiek domein;
- De gewenste nieuwe doorsteken liggen in het centrale derde deel van de bestaande bouwblokken, zodat ze de maaswijdte van het netwerk voor zacht verkeer verkleinen;
- De inbreiding draagt bij aan het ontharden en vergroenen van het binnengebied;
- De inbreiding komt de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving ten goede en respecteert de goede ruimtelijke ordening;
- Appartementen kunnen toegelaten worden op voorwaarde dat voldaan is aan alle kwaliteitsvereisten en de vereisten inzake parkeren en fietsenstallingen;
- Er wordt een globaal inrichtingsplan gemaakt voor het inbreidingsproject.

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling

Verordenend stedenbouwkundig voorschrift

In principe bepaalt de harmonieregel het aantal bouwlagen, de kroonlijst- en nokhoogte en de dakvorm. Nieuwe gebouwen sluiten dus qua profiel aan bij de bestaande gebouwen en voldoen aan de terzake geldende verordeningen.

In deelzone W1 bestaat de bebouwing hoofdzakelijk uit panden met 3 of 4 bouwlagen en een dak.

In deelzone W2 bestaat de bebouwing hoofdzakelijk uit panden met 2 of 3 bouwlagen en een dak.

De inrichting van tuinzones wordt geregeld in de terzake geldende stedenbouwkundige verordeningen.

§3. Aard en afmetingen van de gebouwen en constructies

De **kroonlijsthoogte, het aantal bouwlagen en bouwdieptes** worden bepaald door de terzake geldende verordeningen en sluiten aan bij wat gangbaar is in de straat. Bestaande hoogtevreemde gebouwen gelden niet als referentie.

Bij nieuwbouw, sloop en herbouw of grondige verbouwingen wordt gelijkvloers een netto hoogte van min. 3 m gehanteerd.

De **dakvorm** is vrij en dient zich architecturaal in te passen in de omgeving.

Woongelegenheden onder dak zijn slechts toegelaten indien hier kwalitatief gewoond kan worden. Er mag slechts één woonlaag onder het dak ingericht worden.

De bebouwbare oppervlakte (inclusief verhardingen) bedraagt max. 70% per perceel / projectgrond.

§4. Onbebouwde delen

Min. 30% van een perceel is vrij van (boven- en ondergrondse) bebouwing en verharding. Deze ruimte wordt groen ingericht. Onbebouwde perceelsdelen dienen als tuin of private dan wel collectieve of semipublieke groene ruimte te worden aangelegd en als dusdanig beheerd.

Bestaande bomen worden maximaal gevrijwaard.

Art. 1.3. Parkeerplaatsen en fietsenstallingen

Om ervoor te zorgen dat er voldoende contact is tussen de leefvertrekken in een woning en het openbaar domein ("een goede sociale controle"), worden gesloten gevels of gevels met grote "blinde vlekken" vermeden. Garagepoorten worden daarom beperkt in breedte. Daarnaast is het vanuit verkeersveiligheid niet aangewezen om individuele garages langs de (drukke) K.Astridlaan en Kuringersteenweg toe te laten: wagens moeten dan immers achteruit het fietspad kruisen en zich in het verkeer voegen. Voor inritten tot grotere ondergrondse parkeergarages kan hier van af geweken worden op voorwaarde dat wagens die deze garage verlaten, zich voor het publiek domein kunnen veilig opstellen zodanig dat er een goed zicht is op

De berekening van het aantal vereiste auto- en fietsparkeerplaatsen gebeurt op basis van de normen opgenomen in de Algemene Bepalingen (§ 2.13).

De parkeerruimte van meergezinswoningen dient ondergronds voorzien te worden vanaf 3 parkeerplaatsen. Bovengrondse parkeerplaatsen zijn alleen mogelijk indien deze geen overlast betekenen voor de omliggende woningen of tuinzones (de hiertoe ingenomen oppervlaktes maken deel uit van de maximaal bebouwbare oppervlakte).

Grondgebonden gezinswoningen mogen vanaf een gevelbreedte van 8 m een enkele garage of inrit in de voorgevel voorzien. In- of uitritten en garagepoorten naar collectieve parkeergarages mogen 2 rijstroken bevatten, op voorwaarde dat de totale breedte van de in- of uitrit of garagepoort max. één derde van de voorgevelbreedte

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling

Verordenend stedenbouwkundig voorschrift

kruisende fietsers en ander wegverkeer.

inneemt. Langsheen de Kon.Astridlaan en de Kuringersteenweg zijn bijkomende garagepoorten voor individuele garages niet toegelaten, inritten tot collectieve parkeergarages zijn wel mogelijk.

De woningen gelegen langsheen de Kuringersteenweg buiten de lijden vandaag onder de gevolgen van de hoge verkeersbelasting op de steenweg en Singel. Hoewel een betere inrichting van deze verkeersinfrastructuren ertoe kan bijdragen dat de situatie lokaal verbetert, zal dit toch een zone blijven die een minder hoge woonkwaliteit kent.

Art. 2 ZONE VOOR WONEN MET NABESTEMMING



Deze zone valt onder de categorie van gebiedsaanduiding "wonen – woongebied" in overeenstemming met art. 2.2.3. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Art. 2.1. Bestemming en nabestemming

Het groepje van 7 panden of woongebouwen langsheen de Kuringersteenweg (tussen het kruispunt met de singel en de Zwartveldstraat) kan -indien de eigenaars dit wensen- ingezet worden voor nabestemmingen cfr. de aangrenzende zone met gemengde bestemming GB2 (artikel 5). Nabestemming wordt maar zinnig indien dit voor alle percelen tegelijkertijd aangevraagd wordt: alleen dan kan er voldoende oppervlakte worden gerealiseerd voor de nabestemming.

Bestemming

De zone is bestemd voor wonen.

Behoudens de eventueel reeds vergunde of vergund geachte nevenbestemmingen zijn er geen nieuwe nevenbestemmingen toegelaten.

Nabestemming

Voor de nabestemming gelden de voorschriften van de zone met gemengde bestemming GB2 (art. 5). Toegelaten bestemmingen zijn hier stedelijke bedrijvigheid en/of dagrecreatie. Om van de nabestemming gebruik te kunnen maken, moet het verzoek tot nabestemming middels de aanvraag van een omgevingsvergunning worden ingediend voor alle percelen in de zone WN samen.

Bestaande woningen kunnen behouden blijven en in stand gehouden worden. Het aantal woonentiteiten mag niet verhoogd worden: dit is in deze zone met een eerder beperkte omgevingskwaliteit niet wenselijk.

Art. 2.2. Inrichting gebouwen

In deze zone kan het huidige woonaanbod behouden blijven. Omdat de woonkwaliteit niet zeer hoog is en een andere bestemming op termijn meer wenselijk geacht wordt, is verdichting en het creëren van bijkomende woonentiteiten hier niet wenselijk.

§1. Bestaande vergunde en vergund geachte gebouwen en constructies met woonfunctie

Voor bestaande vergunde en vergund geachte gebouwen en constructies is het toegelaten om instandhoudingswerken (incl. het bijkomend isoleren van de woning) uit te voeren indien de bestemming wonen wordt behouden.

Het aantal woongelegenheden blijft beperkt tot het huidige aantal. Sloop en nieuwbouw (herbouw) is hier niet toegelaten, noch het uitvoeren van grondige verbouwingswerken, het uitbreiden van de bestaande gebouwen en/of

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling

Verordenend stedenbouwkundig voorschrift

Het is niet wenselijk om de nabestemming perceel per perceel te laten realiseren. Stedelijke bedrijvigheid of recreatieve functies hebben een grotere korrel en andere morfologie dan woningen en vereisen een ruimer perceel om een bruikbaar gebouw te kunnen oprichten. Daarom wordt bepaald dat pas van de nabestemming kan gebruik gemaakt worden indien deze betrekking heeft op alle percelen binnen deze zone.

De V/T wordt berekend op basis van de oppervlakte van de zone die overblijft na toepassing van de opgelegde bouwlijn of de ev. (nieuwe) rooilijn en perceelsgrenzen.

Omdat we in deze zone op termijn een nabestemming in functie van recreatie en/of bedrijvigheid voorzien, laten we hogere bouwhoogtes per verdieping toe – maar het aantal bouwlagen wordt wel beperkt.

De hoek Kuringersteenweg- is een echte zichtlocatie. Als deze hoek opnieuw ontwikkeld wordt, is de nodige aandacht m.b.t. architectuurkwaliteit (vormgeving, maar ook vb. materiaalgebruik) vereist.

Nieuwe volumes langsheen de Kuringersteenweg zullen meer naar achter moeten worden ingeplant. De Kuringersteenweg en zijn gewestwegen waar de wegbeheerder (AWV) een bouwlijn zal opleggen.

het opdelen van woningen of het omvormen van grondgebonden woningen in meergezinswoningen. Alleen voor verwaarloosde panden is sloop zonder daarop volgende nieuwbouw toegelaten.

Voor zover de woonfunctie behouden blijft, gelden de inrichtingsvoorschriften van de Zone voor wonen (art. 1.2.).

§2. Nieuwe gebouwen met nabestemming

Van de mogelijkheid tot nabestemming kan maar gebruik worden gemaakt, indien alle percelen gelegen in de zone WN betrokken worden in een nieuwe ontwikkeling.

De nabestemming moet als één ruimtelijk samenhangend geheel uitgewerkt worden binnen de zone WN en afgestemd op de inrichting van de aanpalende zone met gemengde bestemming GB2. De inrichting moet in functie staan van een kwalitatieve en duurzame ontwikkeling.

Bij elke vergunningsaanvraag voor de realisatie van de nabestemming dient een globaal inrichtingsplan te worden gevoegd.

Voor deze zone geldt een V/T van max. 1,5.

Onbebouwde perceelsdelen dienen als tuin of private buitenruimte dan wel collectieve of semi-publieke groene ruimte te worden aangelegd en als dusdanig beheerd. Deze ruimte wordt groen ingericht en als één samenhangend geheel geconcipeerd. De onbebouwde ruimte van de zone "Wonen met nabestemming" die aansluit op het openbaar domein moet als één geheel met het openbaar domein worden ingericht .

Het aantal bouwlagen bedraagt max. 3 .

De architectuur moet in harmonie zijn met de omgeving, maar kan bewust en positief afwijken indien deze een eigen antwoord geeft op de omgeving, zonder de eigenheid van de bestaande bebouwing aan te tasten. Alle gevels worden als een voorgevel ontworpen in kwalitatieve, kleinschalige en duurzame materialen, met raamopeningen en/of gelijkvloerse toegangen.

Bij sloop van de woningen en een nieuwe invulling met nabestemming zal er rekening gehouden moeten worden met de door AWV opgelegde bouwlijn of nieuwe rooilijn, zowel langsheen de Kuringersteenweg als langsheen de , waardoor de voorgevellijn voor nieuwe gebouwen achteruit zal liggen ten opzichte van de huidige voorgevellijn. Ontsluitingen worden zo ver mogelijk van het kruispunt tussen de en de Kuringersteenweg georganiseerd.

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling

Verordenend stedenbouwkundig voorschrift

Art. 2.3. Parkeerplaatsen en fietsenstallingen

In- en uitritten van parkeergarages worden zover mogelijk van het kruispunt tussen de singel en de steenweg ingeplant.

Ook gelijkvloers parkeren langs de steenweg in een voortuinstrook is niet wenselijk: dit levert onveilige situaties op.

Vandaag zijn er op de aanpalende site al heel wat parkeerplaatsen aanwezig, bij het bestaande kantorencomplex en de recreatiefuncties. Terwijl kantoren en bedrijven vooral in de week en overdag behoefte hebben aan parkeerplaatsen voor werknemers, situeren de bezoekerspieken van de recreatieve functies zich net 's avonds en in het weekend. Een complementair gebruik van parkeerplaatsen is hier dus mogelijk, waardoor het totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen beperkt kan blijven.

Zolang de woonbestemming behouden blijft, gelden de parkeernormen zoals opgenomen bij de Algemene bepalingen (§ 2.13).

Bij realisatie van de nabestemming gelden de normen van de naastliggende zone met gemengde bestemming (GB). De parkeerruimte dient hoofdzakelijk in, op of onder het gebouw voorzien te worden. Ontsluitingen worden zo ver mogelijk van het kruispunt tussen de Singel en de steenweg georganiseerd.

Indien de nabestemming wordt gerealiseerd, kan ook de uitzonderingsbepaling voor complementaire functies worden benut, zoals beschreven bij de zone met gemengde bestemming (GB).

Langsheen de Kuringersteenweg en mogen geen parkeerplaatsen voorzien worden.

In de omgeving van het stationsgebouw wordt een sterke functiemix mogelijk. Dit is wenselijk, niet alleen om optimaal gebruik te kunnen maken van de zeer goede multimodale bereikbaarheid van de site, maar ook om hier een grote levendigheid en sociale controle te genereren.

Art. 3 ZONE VOOR MULTIFUNCTIONELE ONTWIKKELING



Deze zone valt onder de categorie van gebiedsaanduiding "wonen – woongebied" in overeenstemming met art. 2.2.3. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Art. 3.1. Bestemming

Zone MF 1 is vandaag reeds grotendeels bebouwd. Hier bevindt zich het kantoorcomplex van het VAC, alsook het hoofdkantoor van Beweging.net Limburg en nog een beperkt aantal woningen met wat handel. Er is een beperkte herontwikkeling mogelijk, waarbij de kleinere gebouwen in de F. Massystraat omgevormd worden tot een groter geheel (aansluitend bij de omringende bebouwing). Ook de noordwestelijke vleugel van het gebouw aan het Mgr. Broekxplein, kan vervangen worden door een nieuwe vleugel

Binnen de Zone voor multifunctionele ontwikkeling worden **4 subzones** onderscheiden:

- **MF 1** : het bestaande bouwblok tussen de Kon. Astridlaan, het Mgr.Broekxplein en de F. Massystraat (waarbinnen zich o.m. het VAC bevindt);
- **MF 2** : het zgn. transferium, de zone aansluitend bij het bestaande stationsgebouw;
- **MF 3** : een zone waarvan de sokkel reeds gebouwd is (parkeergebouw), gelegen tussen het gerechtsgebouw en het Mgr.Broekxplein;
- **MF 4** : de zgn. strip, een nieuwe ontwikkeling die kan gerealiseerd worden op de site van de oude

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling

langsheen het publiek domein, als een volwaardige wand langs het nieuwe (tram)busstation.

Zone MF 2 bevindt zich op de plaats van de voormalige "ABX-loodsen" en fietsenstallingen. Hier kan in de toekomst een "transferium" ondergebracht worden, dat een vlotte overstap tussen trein- en (tram)busstation mogelijk maakt. Gelijkvloers is hier ruimte voor diensten voor de reizigers/pendelaars (tickets, wachtruimte, info,...), een winkeltje of koffiешop, op de bovenliggende verdiepingen zijn kantoren, gemeenschapsvoorzieningen of studentenkamers mogelijk.

In **zone MF3** kunnen een hotel met restaurant en vergaderfaciliteiten, alsook kantoren gerealiseerd worden. Wonen (studentenkamers, appartementen) kan hier bijkomend zorgen voor "sociale controle" en levendigheid. Kantoren mogen niet gelijkvloers aan de zijde van het Mgr.Broekxplein noch gelijkvloers aan de Esplanade/Parklaan omdat we hier functies willen die meer levendigheid genereren (ook buiten de kantooruren).

Zone MF4 is de "strip" langs het nieuwe park. Deze gebouwen vormen de buffer tussen het spoor, het park en de achterliggende woonwijk. Aansluitend bij het park wordt hier maximaal ingezet op publieke functies, op de bovenliggende verdiepingen is een mix mogelijk met naast wonen ook kantoren en gemeenschapsfuncties. Wonen aan spoorzijde is niet evident, en kan alleen mits een kwalitatief ontwerp waarin de nodige maatregelen genomen worden om de impact van het geluid op de woningen te milderen. Op niveau van de busbaan/trambaan en aan spoorzijde wordt hier een busbuffer gerealiseerd.

De verschillende functies binnen de strip moeten beschikken over afzonderlijke toegangen en een aparte circulatiestructuur.

Verordenend stedenbouwkundig voorschrift

stelplaatsen van De Lijn, naast en parallel met de sporen. Naast de hieronder vermelde functies bevindt zich hier ook een "busbuffer", de parallelweg (die de parking ontsluit), fietsenstallingen en een ondergrondse parking.

In elke subzone wordt gestreefd naar een mix van functies. Deze functiemix en mogelijke bestemmingen per subzone worden in onderstaande tabel weergegeven:

Functie /Subzone	MF 1	MF 2	MF 3	MF4
	Bouwblok VAC	Transferium Totale BVO = max. 6.000m ²	Kopgebouw Totale BVO = max. 16.000m ²	De strip Totale BVO = max. 20.000m ²
Wonen	Toegelaten (alle woonvormen)	Alleen studentenkamers	Max. 4.000m ² (alle woonvormen)	Max. 8.500m ² (alle woonvormen)
Kantoor	Toegelaten	Max. 4.800m ² , op de verdiepingen	Max. 8.000m ² Niet gelijkvloers aan Mgr.Broekxplein of langs Parklaan	Max. 13.000 m ²
Recreatie	Niet toegelaten	Niet toegelaten	Niet toegelaten	Max. 6.000m ²
Horeca	Toegelaten, gelijkvloers	Max. 400m ²	Max. 8.000m ²	Max. 8.000m ²
Detailhandel	Toegelaten, gelijkvloers	Max. 400m ² , BVO/eenheid = max 200m ²	Max. 400m ² , BVO/eenheid = max. 200m ²	Max. 400m ²

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift				
<p><i>Subzone MF2 kan ofwel deels (gefaseerd) ofwel volledig (in één keer) herontwikkeld worden. Zo is een gelijkvloerse ontwikkeling mogelijk waarbij louter voorzien wordt in faciliteiten voor reizigers (wachtruimte, loketten, sanitair, fietsenstallingen, horeca, ...), zonder een nieuwe bovenbouw.</i></p> <p><i>Bij realisatie van de bovenbouw, moet ook voorzien worden in een nieuwe verbinding tussen het maaiveldniveau en het niveau van de nieuwe fietsers- en voetgangersbrug over de sporen. Zone MF2 is immers de uitgelezen locatie om een vlotte verbinding te maken tussen beide niveaus: hier kunnen reizigers rechtstreeks van uit het station naar de esplanade wandelen, zonder andere verkeersstromen te dwarsen en/of het (tram)busstation te moeten oversteken.</i></p>	Openbaar nut & gemeenschapsfuncties	Toegelaten	Min.4.00m ² (gelijkvloers faciliteiten voor reizigers: fietsenstallingen, wachtruimte, loketten, sanitair,...) In MF2 zijn eveneens alle werken in functie van de organisatie van hoogwaardig openbaar vervoer toegelaten.	Max. 8.000m ²	Max. 12.000 m ²
			MF2 kan gefaseerd gerealiseerd worden. In MF2 is de realisatie van de "bovenbouw" niet verplicht. Er kan een project gerealiseerd worden dat beperkt is tot een gelijkvloerse zone met reizigersvoorzieningen (fietsenstallingen, wachtruimte, loketten, sanitair,...) of een tramhalte. In dat geval vervalt de verplichting om een trap/lift en de verbinding met de nieuwe brug te voorzien. Bij de realisatie van de bovenbouw, is de realisatie van een publieke trap en lift naar het niveau van de nieuwe brug over de sporen verplicht.		Binnen MF4 worden min. 2.500m ² buurtgerichte functies gerealiseerd. Deze kunnen ressorteren binnen de bestemming "recreatie" en/of "openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen".

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift
	<p>In de totale BVO is de reeds gerealiseerde parkeergarage (MF3) niet inbegrepen, evenmin als de parkeergarage, fietsenstallingen en de verplicht te realiseren busbuffer in MF4.</p> <p>Deze busbuffer is min. 100m X 25m groot, met een vrije hoogte van 4,5m en ligt op het niveau van de busbaan/trambaan. In de busbuffer moeten alle voorzieningen aanwezig zijn nodig om de busbuffer optimaal te laten functioneren.</p>
Art. 3.2. Inrichting gebouwen	
	<p>§1. Bestaande vergunde en vergund geachte gebouwen en constructies</p> <p>Aan de bestaande vergunde en vergund geachte, niet verkrotte gebouwen en constructies die niet voldoen aan de stedenbouwkundige voorschriften van dit ruimtelijk uitvoeringsplan, kunnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • onderhoudswerken • instandhoudingswerken • verbouwingen <p>uitgevoerd worden binnen het bestaand vergund of vergund geachte volume.</p> <p>Sloop en nieuwbouw is eveneens mogelijk, binnen de voorschriften van dit RUP.</p>
	<p>§2. Inplanting van nieuwe gebouwen en constructies</p> <p>Met uitzondering van subzone MF1 moet elke subzone als één geheel ontworpen worden, waarbij bijzondere aandacht gaat naar de relatie en aansluiting met de aanliggende gebouwen en publieke ruimte.</p> <p>Dit wordt toegelicht in een globaal inrichtingsplan dat aan de motivatienota voor de vergunningsaanvraag van een subzone wordt toegevoegd.</p> <p>Voor elke subzone gelden de zonegrenzen als uiterste bouwlijnen.</p> <p>§3. Aard en afmetingen van de gebouwen en constructies</p>
<p><i>Het transferium (subzone MF 2) sluit in het oosten qua hoogte aan bij het</i></p>	<p>Voor de verschillende subzones gelden de voorschriften zoals weergegeven in onderstaande tabel m.b.t. het</p>

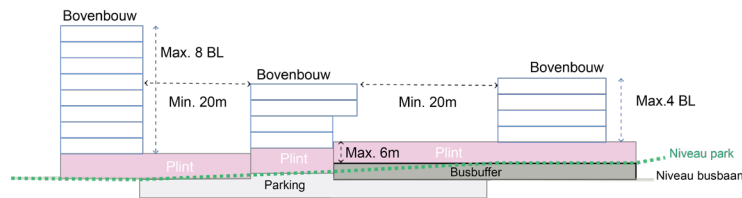
Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling

Verordenend stedenbouwkundig voorschrift

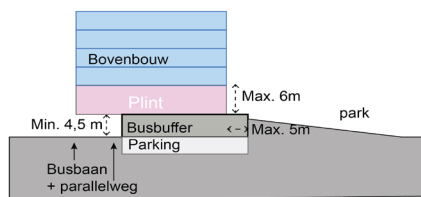
bestaande stationsgebouw. Het vormt één samenhangend geheel vanaf het stationsgebouw tot aan de westelijke zonegrens. Het transferium overspant de stationstunnel en vormt hier de nieuwe hal tot de tunnel, die aansluit op het nieuwe stationsplein. In het westen maakt het de overgang naar het hogere volume in subzone MF3: hier zijn 2 extra bouwlagen toegelaten in zone MF2.

Subzone MF4 ("de strip") flankert het nieuwe park. Om ervoor te zorgen dat het nieuwe park voldoende bezonning krijgt en niet volledig in de schaduw van de strip ligt, wordt gekozen voor een gebouw dat bestaat uit een relatief lage "plint" waarop een aantal hogere volumes gerealiseerd kunnen worden.

De strip bestaat dus uit een plint met max. 3 bovenbouvvolumes.



Principe langssnede strip



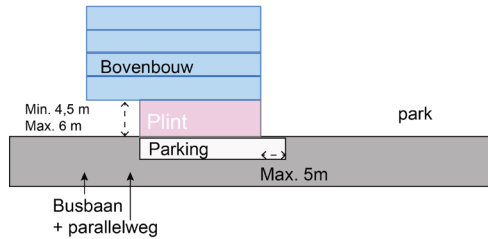
Principe dwarsnede strip (ter hoogte van busbuffer)

bouwwolume.

	MF 1	MF2	MF3	MF4
	Bouwblok VAC	Transferium	Kopgebouw	De strip
Referentieniveau	Aanpalend publiek domein (Mgr. Broekxplein, F. Massystraat, Kon. Astridlaan)	Aanpalend publiek domein (Mgr. Broekxplein)	De Parklaan, die zich bovenop het reeds gerealiseerde parkeergebouw bevindt	Het maaiveld van het nieuwe park
Aantal bouwlagen	Max. 5 in de F. Massystraat, de Kon. Astridlaan & het Mgr. Broekxplein	Max. 5 (zijde MF3) Max. 3 (zijde ON1)	Max. 8 (zijde Mgr. Broekxplein), Max. 6 (zijde ON2)	Doorlopende plint met een hoogte van max. 6m en max. 1 bouwlaag t.o.v. het maaiveld van het nieuwe park, aangevuld met max. 2 zones met een bovenbouw van max. 4 extra bouwlagen, en een bovenbouw van max. 8 extra bouwlagen op de westelijke punt van MF4. In totaal nemen de bovenbouvvolumes niet meer dan 50% in van de dakoppervlakte

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling

Verordenend stedenbouwkundig voorschrift



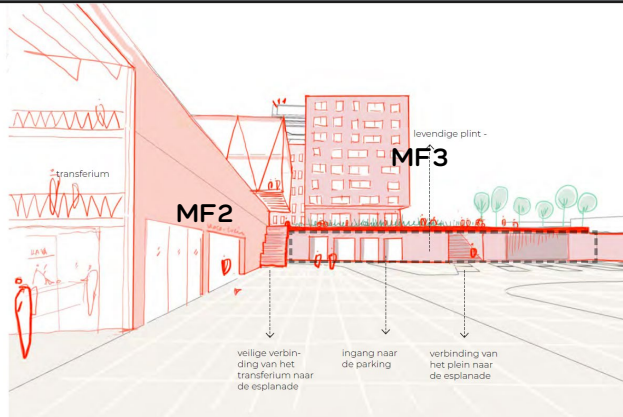
Principe dwarsnede strip (westelijk deel)

Twee van deze hogere volumes tellen max. 4 extra bouwlagen – zij zijn niet hoger dan de "basis" van het bestaande gerechtsgebouw. Alleen op de westelijke punt van subzone MF₄ is een volume tot 8 extra bouwlagen mogelijk. Dit is het "eindpunt" van de strip, waar er een zeer ruime parkzone aanwezig is. Door te werken met een relatief lage plint met kleine bovenbouwen zijn er steeds grote zones die zon krijgen, ook het meest westelijke deel van het park zal bijna de hele dag bezond zijn (aangezien de strip hier niet volledig wordt doorgetrokken).

Naar analogie met het gerechtsgebouw kunnen de bovenliggende volumes in de strip in uitkraging t.o.v. de sokkel gebouwd worden en dus boven de busbaan/trambaan. Hier moet een vrije hoogte van min 4,5 meter uitgespaard blijven zodat er voldoende hoogte is voor het bus-/tramverkeer. Dit geldt eveneens voor de volumes in subzone MF₃.

				van de onderliggende plint. De afstand tussen 2 bovenbouwvolumes bedraagt min. 20m. Onder de plint wordt de busbuffer voorzien, die vanaf de busbaan/trambaan/parallelweg bereikt kan worden. Onder de plint mogen eveneens (deels) ondergrondse bouwlagen gerealiseerd worden bestemd voor parkeerplaatsen, bergingen en/of technische ruimtes.
Max. bouwhoogte	Max. 20m	Max. 20m (zijde MF ₃) Max. even hoog als bestaande stationsgebouw (zijde ON ₁).	Max. 32m (zijde Mgr. Broekxplein) Max. zelfde hoogte als de basis van het gerechtsgebouw (zijde ON ₂)	Plint : max. 6m ; Max. 4m/bouwlaag voor bovenbouw.
Bebouwbare opp.	B/T= 1	B/T= 1	B/T= 1	B/T= 1

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling



In subzone MF3 is de gelijkvloerse aansluiting op het Mgr. Broekxplein van belang. Omdat de bestaande parkeergarage al een groot deel van het Mgr. Broekxplein afboordt, dit een weinig aantrekkelijke gevel is en er ook weinig sociale controle is vanuit de parking naar het plein, wordt opgelegd dat in subzone MF3 op niveau van het Mgr. Broekxplein een nieuwe functie en gevelafwerking wordt voorzien, die een relatie aangaat met het aanliggende publieke domein en zorgt voor levendigheid in deze anders dode hoek van het plein. Het nieuwe project in subzone MF3 moet dus aangegrepen worden om hier verandering in te brengen en ter hoogte van deze subzone een levendige gevel te voorzien, met op het gelijkvloers aan pleinzijde een functie die een zekere sociale controle en levendigheid genereert. Architecturaal moet de ontwikkeling in subzone MF3 -inclusief het gedeelte op niveau van het Mgr. Broekxplein - één geheel vormen.

De nieuwe verbindingsbrug over de sporen zorgt voor een vlotte connectie tussen Runkst en de stationsomgeving. De brug zal geïntegreerd worden in zone MF3 ter hoogte van het kopgebouw en van daar de link maken met de Parklaan. Fietsers kunnen zo vlot verder rijden naar de Blauwe Boulevard, binnenstad of een andere bestemming. Daarnaast is het ook zinvol om een

Verordenend stedenbouwkundig voorschrift

In subzone MF3 wordt gebouwd bovenop de reeds gerealiseerde parking. Aan de zijde van en op het niveau van het Mgr. Broekxplein moet er binnen deze subzone een nieuwe functie voorzien worden. Dit mag gecombineerd worden met een publieke trap en/of lift, maar mag niet beperkt zijn tot een loutere circulatieruimte. De gelijkvloerse functie op het pleinniveau in MF3 vormt een geheel met de ontwikkelingen binnen de subzone MF3.

Subzones MF3 en MF4 mogen uitkragen over de busbaan/trambaan. De bebouwing in subzone MF4 mag tevens uitkragen boven de parallelweg. De vrije hoogte boven de busbaan/trambaan en parallelweg bedraagt minstens 4,5 m.

De busbuffer en parkings in MF4 mogen over een diepte van max. 5m doorlopen onder de aanpalende parkzone (subzone P2).

Er wordt een nieuwe publiek toegankelijke verbindingsbrug voor zacht verkeer over de sporen voorzien. Deze nieuwe brug bevindt zich binnen de zone MF3 of sluit hier onmiddellijk op aan (in dat laatste geval overkraagt de nieuwe brug over het Mgr. Broekxplein) en sluit aan op de Parklaan, zodat fietsers en voetgangers via de Parklaan de K.Astridlaan kunnen bereiken. De bebouwing in MF3 mag max. 5m uitkragen boven het Mgr. Broekxplein (of in geval de brug reeds in overkraging t.o.v. het plein uitgevoerd wordt: de bebouwing van MF3 mag over de brug uitkragen).

Tussen de nieuwe verbindingsbrug over de sporen en subzone MF2 wordt er eveneens een verbinding voorzien.

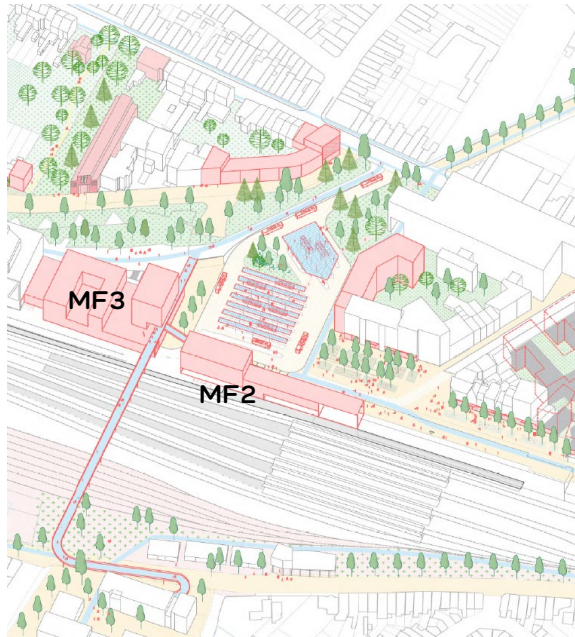
In subzone MF2 wordt een publieke trap en lift voorzien die het niveau van het Mgr. Broekxplein verbindt met deze van de verbindingsbrug.

In de plint van subzone MF4 bevinden zich publieke functies, (toegangen tot) fietsenstallingen en toegangen tot de bovenliggende functies aan de zijde van het park. Langs de zijde van de busbaan/trambaan bevindt zich de zgn. "busbuffer" en de toegangen tot de (ondergrondse) parkeerlagen.

Alle lager gelegen daken, die zichtbaar zijn vanuit hogere volumes in de eigen of aanpalende zone, moeten voor min. 50% als collectief toegankelijke en intensieve groendaken worden ingericht. Voor het overige mogen deze daken als kwalitatief collectief terras of extensief groendak worden ingericht. Op de hoger gelegen daken is de plaatsing van zonnepanelen, zonneboilers of vergelijkbare installaties toegelaten. Minstens de helft van de oppervlakte van de platte daken die niet ingenomen wordt door zonnepanelen, zonneboilers, ...wordt uitgevoerd als (extensief) groendak.

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling

verbinding tussen de brug en zone MF2 (transferium) te voorzien: door in MF2 een trap en lift te voorzien, kan een extra (vlotte) verbinding vanaf de brug met het Mgr. Broekxplein gecreëerd worden.



Brug over de sporen met connectie naar MF2

Het ontwerp van de gevels van MF3 en MF4 moet op vlak van vormgeving en materialen ook met akoestiek rekening houden. De gevels mogen het geluid van de sporen niet "weerkaatsen": dit zou voor geluidshinder aan de zijde Runkst kunnen zorgen.

Verordenend stedenbouwkundig voorschrift

De gevels van de gebouwen in MF3 en MF4 moeten zo ontworpen zijn dat ze het geluid van de sporen niet volledig weerkaatsen, maar het geluid (deels) absorberen of verstrooien.

§4. Onbebouwde delen

De onbebouwde delen aansluitend bij het publiek domein worden als één geheel met het publiek domein aangelegd. De onbebouwde delen aan de binnenzijde van het bouwblok in subzone MF3 worden als extensief groendak, groene

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling

Verordenend stedenbouwkundig voorschrift

collectieve of private buitenruimte aangelegd.

Art. 3.3. Parkeerplaatsen en fietsenstallingen

De parkeerplaatsen voor subzone MF3 werden reeds gebouwd en zijn opgenomen in het bestaande sokkelgebouw. Het vereiste aantal fietsenstallingen voor MF3 moet binnen zone MF3 worden opgevangen.

De aanwezige parking onder MF3, ON2 en P1 wordt vandaag zowel ontsloten via de busbaan/trambaan als via de Grote Broomstraat. Deze laatste ontsluiting moet op termijn verdwijnen, zodat de woonwijk rond de Grote Broomstraat gespaard blijft van verkeer dat naar de parking rijdt, ze kan wel behouden blijven als "nooduitgang". De ontsluiting via de busbaan/trambaan verschuift naar de parallelweg, die doorloopt tot ON2. Door de parallelweg te gebruiken, worden auto- en busverkeer gescheiden.

Voor de zones MF1, MF2 en MF3 kan er -op basis van een mobiliteitsanalyse- gechoopteerd worden om geen parkeerplaatsen voor de functies kantoren en openbaar nut te voorzien: deze zones liggen immers vlak naast het trein- en (tram)busstation en zijn bijgevolg zeer goed multimodaal ontsloten. Daarnaast willen we het autoverkeer in deze zone zoveel mogelijk beperken, wat er ook toe noopt om het aantal parkeerplaatsen hier zoveel mogelijk te reduceren.

Zone MF4 ligt al wat verder van het station en laat toe om een parking te realiseren die via de nieuwe parallelweg ontsloten wordt, waardoor het verkeer van en naar deze parking geen bijkomende verkeersdruk genereert in de buurt. Daarom wordt voor MF4 wel een minimumpakket aan parkeerplaatsen opgelegd (de gehanteerde norm is hier ook laag, rekening houdend met de goede multimodale bereikbaarheid). Dit minimumpakket kan vergroot worden, om voor woningen of andere functies in de buurt een bijkomend parkeeraanbod te voorzien (dit is een optie, is niet verplicht en kan in samenspraak met de stad geëvalueerd worden).

De berekening van het vereiste aantal fietsenstallingen gebeurt op basis van de Algemene bepalingen (§ 2.13), de berekening van het vereiste aantal parkeerplaatsen gebeurt op basis van onderstaande tabel.

Functie	Parkeernorm
Wonen	0,25 parkeerplaatsen per woonentiteit, uitgezonderd studentenkamers (geen parkeerplaats) Afwijkingsmogelijkheid: In samenspraak met de stad en op basis van een mobiliteitsanalyse kunnen max. 0,5 parkeerplaatsen per woonentiteit gerealiseerd worden.
Kantoor, openbaar nut	0,5 parkeerplaatsen per 100m ² (BVO) Afwijkingsmogelijkheid: In samenspraak met de stad en op basis van een mobiliteitsanalyse kunnen tot max. 0,75 parkeerplaatsen per 100m ² gerealiseerd worden in MF4; In samenspraak met de stad en op basis van een mobiliteitsanalyse kunnen minder of geen parkeerplaatsen gerealiseerd worden in MF1, MF2, MF3.
Hotel	0 – 1 parkeerplaats per 6 kamers
Restaurant, café, handel	geen
Recreatie, onderwijs, ... en andere functies	Er moet een passende beoordeling gemaakt worden op basis van een gemotiveerde mobiliteitsanalyse.

Bovenop deze parkeerplaatsen dienen voor MF4 ook parkeerplaatsen voor bezoekers gerealiseerd te worden. Het vereiste aantal bezoekersparkeerplaatsen wordt bepaald op basis van een mobiliteitsanalyse.

In subzone MF4 wordt een parkeergarage voorzien (die deels gelijkvloers aan spoorzijde kan uitgevoerd worden, alsook ondergronds), waar de vereiste parkeerplaatsen voor deze subzone in ondergebracht worden. Er kunnen ook

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift
	<p>parkings voor bewoners uit de omliggende straten worden voorzien en/of extra parkeerplaatsen voor andere functies in de stationsomgeving. De parking wordt ontsloten via de parallelweg die naar de Singel leidt zodat de aangrenzende woonbuurt niet bijkomend belast wordt.</p> <p>Minimaal 50% van het aantal fietsenstallingen in subzones MF3 en MF4 bevindt zich op een niveau dat direct aansluit bij het niveau van het aanliggende publiek domein, resp. de Parklaan/esplanade of het nieuwe park(P2) of max. een half niveau hieronder. Alle fietsenstallingen zijn vlot toegankelijk. Ondergrondse fietsenstallingen bevinden zich op de eerste ondergrondse bouwlaag, niet op "diepere" bouwlagen en zijn bereikbaar met aangepaste hellingsbanen en/of voldoende grote fietsliften. Vanuit de fietsenstalling kunnen de aangrenzende functies en/of het publiek domein vlot bereikt worden. Fietsparkeerplaatsen voor woningen kunnen afgesloten worden en worden gescheiden van publiek toegankelijke fietsenstallingen. Fietsenstallingen grenzen tenminste aan één zijde rechtstreeks aan het publiek domein en hebben hier zo transparant mogelijke gevels (met het oog op natuurlijke verlichting en sociale controle).</p> <p>In subzone MF4 wordt een parallelweg aan de busbaan/trambaan gerealiseerd, die toegang verleent tot de bestaande parking in zone ON2 en MF3 (van o.m. het gerechtsgebouw, de publieke rotatieparking, ...).</p>
	<p>Art. 3.4. Fasering en ontwikkelingsvoorwaarden</p>
	<p>Elke subzone kan gefaseerd uitgevoerd worden, maar wel steeds op basis van een globaal inrichtingsplan dat een kwalitatieve realisatie en invulling van elke subzone als geheel mogelijk maakt.</p> <p>Gelden als voorwaarde voor ontwikkeling van zone MF4:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de realisatie van de parallelweg; • de realisatie van de zone voor park, subzone P2.

ART. 4 ZONE VOOR OPENBAAR NUT

ON

Deze zone valt onder de categorie van gebiedsaanduiding "Gemeenschapsvoorzieningen en Openbaar nut" in overeenstemming met art. 2.2.3. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Art. 4.1. Bestemming

Binnen de zone voor openbaar nut worden 4 subzones onderscheiden:

- **ON1:** bestaande stationsgebouw;
- **ON2:** het gerechtsgebouw;
- **ON3:** de site van HAST.

Deze subzones zijn bestemd voor constructies en voorzieningen voor gemeenschapsvoorzieningen, openbaar nut en aanverwanten met inbegrip van groene ruimtes, ontsluitingen, openbare wegenis en toegangen.

In subzone ON1 is op het gelijkvloers horeca & handel toegelaten als nevenbestemming.

Art. 4.2. Inrichting gebouwen**§1. Bestaande vergunde en vergund geachte gebouwen en constructies**

Aan de bestaande vergunde en vergund geachte, niet verkrotte gebouwen en constructies die niet voldoen aan de stedenbouwkundige voorschriften van dit ruimtelijk uitvoeringsplan, kunnen

- onderhoudswerken
- instandhoudingswerken
- verbouwingen

uitgevoerd worden binnen het bestaand vergund of vergund geachte volume.

Ze kunnen ook gesloopt en vervangen worden, voor zover ze niet als "te behouden" of "beeldbepalend" zijn geselecteerd.

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift
	§2. Beeldbepalende gebouwen
	Binnen de zones voor openbaar nut bevinden zich een aantal te behouden en beeldbepalende gebouwen. Deze worden behandeld in de overdrukzone "te behouden gebouwen" en "beeldbepalende gebouwen". Het gaat onder meer over het stationsgebouw en een aantal geïnventariseerde panden binnen de site van HAST.
	§3. Inplanting en volume van nieuwe gebouwen en constructies
	<p>Elke subzone moet als één samenhangend geheel ontworpen worden, waarbij bijzondere aandacht gaat naar de relatie en aansluiting met de aanliggende gebouwen en publieke ruimte. De bestaande bouwhoogtes binnen elke subzone gelden als referentie. Elke uitbreiding, verbouwing, of nieuwbouw dient te harmoniëren met de bestaande gebouwen, de aanwezige open ruimten en het openbaar domein.</p> <p>Aanvragen tot omgevingsvergunningen in subzone ON₃ worden vergezeld van een globaal inrichtingsplan waarin de vergunningsplichtige werken worden gesitueerd binnen de volledige zone en een lange termijn visie op de ontwikkeling van de school.</p> <p>In de subzone ON₃ wordt voor de niet-bebouwde delen gestreefd naar het beperken van verhardingen tot het strikt noodzakelijke en het maximaal ingroenen van de onbebouwde ruimte.</p> <p>Voor elke subzone gelden de zonegrenzen als uiterste bouwlijnen. In subzone ON₃ moeten nieuwe volumes een afstand minstens gelijk aan hun hoogte bewaren t.o.v. de woningen in het aanpalende deel van W₂.</p>
	Art. 4.3. Parkeerplaatsen en fietsenstallingen
<p><i>De parkeerplaatsen voor zone ON₂ werden reeds gebouwd en zijn opgenomen in het bestaande sokkelgebouw.</i></p>	<p>De berekening van het vereiste aantal parkeerplaatsen en fietsenstallingen gebeurt op basis van de Algemene bepalingen (§ 2.13).</p>

ART. 5 ZONES MET GEMENGDE BESTEMMING

Deze zone valt onder de categorie van gebiedsaanduiding "bedrijvigheid" en "recreatie" in overeenstemming met art. 2.2.3. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Art. 5.1. Bestemming

De zone buiten de Singel wordt sterk gedetermineerd door de aanwezigheid van een aantal grote infrastructures (met hoge verkeersintensiteiten en bijhorende lucht- en lawaaihinder): de Kuringersteenweg, en de spoorbundel. De omgevingskwaliteit is hierdoor eerder laag en hoewel ingrepen zoals geluidsschermen hier deels een mouw aan kunnen passen, is dit een zone die weinig geschikt is voor functies zoals wonen. Vandaag zijn hier reeds een aantal bedrijven aanwezig alsook een sportcomplex, functies die zich vooral binnen in een gebouw afspelen en minder aangewezen zijn op een hoge omgevingskwaliteit en hier goed op hun plaats zijn, omwille van de nabijheid van de stad, de goede ontsluiting en de aanwezige ruimte.

De stad wil het ruimtelijk rendement van deze zones verhogen en kiest daarom voor een V/T van 1,5. Alleen voor subzone GB₃ wordt de V/T beperkt tot 1,1 omdat deze zone paalt aan een woonzone die ook in de toekomst bestendig wordt: een zeer groot volume in subzone GB₃ zou een negatieve impact kunnen hebben op de woonkwaliteit en kwaliteit van de tuinen van deze woningen.

Vandaag is deze zone ingekleurd als bedrijventone (gewestplan). De zone leent zich echter ook voor grootschalige recreatieve functies. De stad wil een voldoende aanbod aan bedrijventerreinen behouden – daarom wordt het aandeel recreatie beperkt tot max. 50%. Hierdoor ontstaan er ook mogelijkheden tot complementair gebruik van parkeerplaatsen. Daarnaast zorgt recreatie voor een hogere verkeersgeneratie, wat op deze locatie een

Binnen de zone met gemengde bestemming worden 3 subzones onderscheiden:

- **GB₁** : bestaande fabrieksloots en bedrijventrum (Officenter) met parking;
- **GB₂**: onbebouwd terrein achter woningen Kuringersteenweg (nrs. 190-200a);
- **GB₃** : bestaand sportcentrum (Olympia) met parking.

Toegelaten hoofdbestemmingen zijn hier stedelijke bedrijvigheid tot 100% van de toegelaten BVO en dagrecreatie tot max. 50% van de toegelaten BVO.

De toegelaten BVO per deelgebied of perceel wordt bekomen door de toegelaten V/T (zie onderstaande tabel) toe te passen.

Functie /Subzone	GB ₁	GB ₂	GB ₃
	V/T = max. 1,5	V/T = max. 1,5	V/T = max. 1,1
Recreatie	Max. 50%	Max. 50%	Max. 50%
Stedelijke bedrijvigheid	Toegelaten	Toegelaten	Toegelaten

Als nevenbestemmingen zijn diensten (beperkt tot 400m² per subzone of site) en horeca (beperkt tot 150m² per subzone of site) toegelaten. Deze nevenbestemmingen zijn bovendien maar toegelaten in zoverre ze een relatie hebben met de hoofdbestemming, en nodig of gewenst zijn voor het uitvoeren van de hoofdbestemming. De oppervlakte van de nevenbestemmingen maakt deel uit van de max. BVO per hoofdbestemming.

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling

Verordenend stedenbouwkundig voorschrift

aandachtspunt is.

De oppervlaktes voor de nevenfuncties gelden per subzone of site. Onder "site" verstaan we hier één of meerdere elkaar aansluitende percelen, die samen een gebouw of programma met alle aanhorigheden huisvesten.

Bestaande, vergunde nevenfuncties kunnen behouden blijven, ook als deze meer oppervlakte innemen dan voorzien in de voorschriften van het RUP. Verdere uitbreidingen van nevenfuncties zijn in dat laatste geval evenwel niet mogelijk.

Qua bedrijvigheid mikken we hier op "stedelijke bedrijvigheid": hieronder verstaan we alle vormen van bedrijvigheid die een sterke link met de stad hebben: van historisch gegroeide Hasseltse bedrijven die moeten herlokalisieren, bedrijven die de stad bevoorraden (aannemers, ...) of bedrijven actief in de sector van de sociale economie.

De toegelaten nevenbestemmingen zijn vb. een bedrijfscafetaria, een kinépraktijk of cafetaria bij de sportsite, een geïntegreerd kantoor, ...

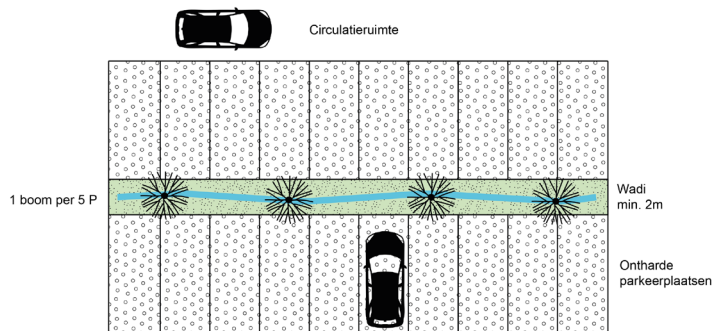
Opgelet: Binnen de zones GB 1 en GB2 is mogelijk nog een erfdiensbaarheid ten gunste van Elia aanwezig. Het RUP doet hier geen afbreuk aan. Bij iedere aanvraag tot omgevingsvergunning zal de stad advies opvragen bij Elia. De opgelegde veiligheidsvoorschriften dienen steeds gerespecteerd.

Art. 5.2. Inrichting

De huidige parking in zone GB3 is volledig geasfalteerd. In subzone GB3 wordt iedere grotere ontwikkeling aangegrepen om deze zone te voorzien van extra groen. Hiertoe moet de bestaande parking onthard en vergroend worden en/of geïntegreerd in de nieuwe uitbreiding (maaiveld, ondergronds, dak) in functie van een klimaatrobuuste omgeving.

Elke subzone moet als één samenhangend geheel ontworpen worden, waarbij bijzondere aandacht gaat naar de relatie en aansluiting met de aanliggende gebouwen en publieke ruimte. De bestaande bouwhoogtes binnen elke subzone gelden als referentie. Voor subzone GB2, die nog niet bebouwd is, gelden de bouwhoogtes in de omgeving als referentie: 3 bouwlagen aan de zijde van de Kuringersteenweg, 4 bouwlagen tegenover subzone GB1. Elke uitbreiding, verbouwing, herbouw of nieuwbouw dient te harmoniëren met bestaande gebouwen, de aanwezige open ruimten en het openbaar domein. Voor subzone GB2 geldt dat er t.o.v. de perceelsgrenzen van de woningen langs de

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling



Bij nieuwe ontwikkelingen (met een BVO groter dan 200m²) dient een substantiële ontharding gerealiseerd te worden. Dat kan op verschillende manieren: parkeerplaatsen kunnen geïntegreerd worden in een nieuw gebouw of bestaande parkeerplaatsen worden onthard. In totaal moet er per begonnen schijf van 500m² aan nieuwe ontwikkelingen 50 (bestaande) parkeerplaatsen aangepakt worden. Er kunnen vb. 25 parkeerplaatsen in open lucht geschrapt worden en volledig ingegroend in combinatie met 25 parkeerplaatsen die onthard worden, of er kunnen 50 parkeerplaatsen onthard worden, ...

Alle extra parkeerplaatsen die bovenop het reeds aanwezige pakket gerealiseerd worden, moeten ofwel geïntegreerd zijn in een gebouw ofwel "onthard" worden aangelegd.

Door ontharding en vergroening van de parking, evenals door aanleg van een

Verordenend stedenbouwkundig voorschrift

Kuringersteenweg (zone met nabestemming) steeds een minimale afstand gelaten moet worden gelijk aan de hoogte van het gebouw met een minimum van 10m, zodat de kwaliteit van de bestaande woningen en tuinen gevrijwaard blijft. Op het moment dat in de zone voor wonen met nabestemming, de woonfunctie verdwijnt ten gunste van een nabestemming, vervalt de verplichting om een minimale afstand (gelijk aan de hoogte met een minimum van 10m) te vrijwaren. Ontwikkelingen binnen Subzone GB2 moeten dan afgestemd worden op de inrichting van de aanpalende zone (voor wonen met nabestemming). De inrichting moet in functie staan van een kwalitatieve en duurzame ontwikkeling.

Aanvragen tot omgevingsvergunningen in deze subzones worden vergezeld van een globaal inrichtingsplan waarin de vergunningsplichtige werken worden gesitueerd binnen de volledige zone.

Nieuwe ontwikkelingen in subzone GB3 (uitgezonderd beperkte aanpassingen of uitbreidingen aan bestaande gebouwen, tot een BVO van max. 200m² in totaal) zijn maar mogelijk indien de geasfalteerde parking in open lucht onthard wordt en/of (deels) geïntegreerd wordt in, onder of op een nieuwe uitbreiding. Voor nieuwe ontwikkelingen met een BVO groter dan 200m² geldt dat per begonnen schijf van 500m² er min. 50 parkeerplaatsen onthard moeten worden (en/of opgenomen in, onder of op het nieuwe gebouw). De vereiste ontharding bestaat minimaal in het vervangen van de verharding van de parkeerplaatsen door een waterdoorlatende verharding met groen karakter, het creëren van een waterinfiltratiestrook van min. 2 meter (zie figuur) tussen de parkeerstroken en in het voorzien van bomen in de parkeerstructuur, met een minimum van 1 boom per 5 ontharde parkeerplaatsen. Bij de realisatie van de eerste begonnen schijf van 500m² moet bovendien een groenbuffer t.o.v. de tuinen van de woningen aan de Kuringersteenweg gerealiseerd worden. Deze buffer is minimaal 5m breed, en bestaat uit een onverharde en onbebouwde strook voorzien van een dichte groenstructuur met bomen.

De aangeplante bomen dienen streekeigen soorten te zijn, maat 14/16 (winterlinde, zomerlinde, zomereik, haagbeuk). De bomen dienen tijdens het eerstvolgende plantseizoen na afronding van de werken, aangeplant te worden. De aanplant dient op vakkundige wijze onderhouden te worden.

Bij de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in open lucht gelden dezelfde regels: de parkeerplaatsen moeten uitgevoerd worden in een waterdoorlatende verharding met groen karakter, voorzien van een waterinfiltratiestrook van min. 2m en 1 boom per 5 parkeerplaatsen. Alleen de circulatieruimte mag volledig verhard worden.

De 3 subzones worden voor gemotoriseerd verkeer ontsloten vanaf de Zwartveldstraat, of waar dit niet mogelijk is in

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling

groenbuffer tegen de grens met de woonpercelen, wordt de belevingskwaliteit van de grote parking verhoogd en krijgen de woningen langsheen de Kuringersteenweg extra woonkwaliteit.

De bestaande ontsluiting aan de Kuringersteenweg voor gemotoriseerd verkeer van de subzone GB3 dient op termijn gesupprimeerd te worden en kan enkel nog gebruikt worden als toegangzone voor trage weggebruikers.

Verordenend stedenbouwkundig voorschrift

zone GB1, vanaf de ventweg van de Singel.

Art. 5.3. Parkeerplaatsen en fietsenstallingen

De berekening van het vereiste aantal fietsenstallingen gebeurt op basis van de Algemene bepalingen (§ 2.13), de berekening van het vereiste aantal parkeerplaatsen gebeurt op basis van onderstaande tabel.

Functie	Parkeernorm
Bedrijvigheid	0,5 parkeerplaatsen per 100m ² (BVO) Afwijkingsmogelijkheid: In samenspraak met de stad en op basis van een gemotiveerde mobiliteitsanalyse kunnen max. 1 parkeerplaatsen per 100m ² gerealiseerd worden.
Recreatie	Er moet een passende beoordeling gemaakt worden op basis van een gemotiveerde mobiliteitsanalyse.

Uitzonderingsbepaling voor complementair gebruik : Indien een nieuwe invulling wordt voorzien, die op vlak van parkeren complementair functioneert met reeds aanwezige functies binnen de zone met gemengde bestemming (of de zone WN indien hier de nabestemming wordt gerealiseerd) en er een overeenkomst tussen betrokken grondeigenaars m.b.t. het gedeeld gebruik van een aantal parkeerplaatsen gesloten wordt, kan het verplichte pakket aan te realiseren parkeerplaatsen gereduceerd worden. Het aantal parkeerplaatsen dat in mindering kan gebracht worden is gelijk aan het aantal plaatsen dat complementair gebruikt zal worden, met een max. van 50% van de parkeerbehoefte van de functie die hier gebruik van maakt. Eén parkeerplaats kan max. 1 keer in rekening worden gebracht voor complementair gebruik. De overeenkomst moet eenduidig het aantal parkeerplaatsen dat benut kan

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift
	<p>worden aangegeven en aanduiden op plan, alsook het complementair gebruik beschrijven doorheen de dag en de week. Indien de overeenkomst vervalt, moet het vereiste aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voorzien kunnen worden.</p> <p>De ontsluiting van de parking gebeurt via de Zwartveldstraat, of waar dit niet mogelijk is in zone GB1, vanaf de ventweg van de Singel. Langsheen de Kuringersteenweg en H. van Veldekesingel kunnen geen parkeerplaatsen gerealiseerd worden.</p>
	<p>Art. 5.4. Fasering</p>
	<p>Uitbreidingen (met een BVO groter dan 200m²) binnen subzone GB3 zijn maar mogelijk indien de bestaande parking in open lucht onthard wordt volgens de hierboven uiteengezette richtlijnen.</p>
	<p style="text-align: center;">ART. 6 ZONE VOOR BEDRIJVIGHEID</p> <div style="text-align: right; margin-right: 50px;">B</div> <p><i>Deze zone valt onder de categorie van gebiedsaanduiding "bedrijvigheid" in overeenstemming met art. 2.2.3. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.</i></p>
	<p>Art. 6.1. Bestemming</p>
	<p>Deze zone heeft als hoofdbestemming bedrijvigheid. Nevenactiviteiten zijn alleen toegelaten voor zover ze noodzakelijk zijn voor de bedrijfsvoering van de aanwezige bedrijven.</p>
	<p>Art. 6.2. Inrichting</p>
<p><i>Deze zone is vandaag al in gebruik door bedrijven. Gezien de ligging vlak naast de singel, is dit (net als de zone met gemengde bestemming) geen geschikte locatie voor woningen, maar wel voor bedrijven.</i></p> <p><i>Het belangrijkste aandachtspunt in deze zone is het vrijwaren van de kwaliteit van de bestaande woningen langsheen de Kuringersteenweg en het</i></p>	<p>Elke nieuwe ontwikkeling moet als één ruimtelijk samenhangend geheel uitgewerkt worden binnen de "zone voor bedrijvigheid" en samenhangend met de inrichting van de aanpalende zones. De inrichting moet in functie staan van een kwalitatieve en duurzame ontwikkeling. Bij elke vergunningsaanvraag dient een globaal inrichtingsplan te worden gevoegd waarbij deze aspecten worden toegelicht.</p> <p>Voor deze zone geldt een V/T van 1,5.</p>

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift
<p><i>realiseren van kwalitatieve gevels, vooral langsheen de singel en Kuringersteenweg, van waaruit de gebouwen goed zichtbaar zijn.</i></p>	<p>Max. 70% van de perceelsoppervlakte mag bebouwd en/of verhard worden. Min. 30% van een perceel is vrij van (boven- en ondergrondse) bebouwing en verharding. Onbebouwde perceelsdelen dienen als tuin of private dan wel collectieve of semi-publieke groene ruimte te worden aangelegd en als dusdanig beheerd. Deze ruimte wordt groen ingericht en als één samenhangend geheel geconcipeerd. De onbebouwde ruimte van de "zone voor bedrijvigheid" die aansluit op het openbaar domein moet als één geheel met het openbaar domein worden ingericht.</p> <p>Het aantal bouwlagen bedraagt max. 3 met een maximaal toelaatbare bouwhoogte van 15 m. Bij de plaatsing van nieuwe volumes moet voldoende afstand gehouden worden ten opzichte van bestaande woningen en tuinen langsheen de Kuringersteenweg. Deze afstand is minstens gelijk aan de hoogte van de nieuwe volumes.</p> <p>De architectuur moet in harmonie zijn met de omgeving, maar kan bewust en positief afwijken indien deze een eigen antwoord geeft op de omgeving, zonder de eigenheid van de bestaande bebouwing aan te tasten. Alle gevels worden als een voorgevel ontworpen in kwalitatieve, kleinschalige en duurzame materialen, met raamopeningen en/of gelijkvloerse toegangen.</p>
Art. 6.3. Parkeerplaatsen en fietsenstallingen	
<p>De berekening van het vereiste aantal parkeerplaatsen en fietsenstallingen gebeurt op basis van de Algemene bepalingen (§ 2.13).</p>	
ART 7. OPENBAAR DOMEIN <div style="float: right; border: 1px solid black; padding: 2px 10px; margin-top: 5px;">OD</div>	

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift
	Deze zone valt onder de categorie van gebiedsaanduiding "Overige bestemmingen - lijninfrastructuur" in overeenstemming met art. 2.2.3. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.
Art. 7.1. Bestemming	
<p><i>Het nieuwe (tram)busstation kan -zoals het masterplan voorziet- worden ingericht in het westelijk deel van het Mgr. Broekxplein. Het (tram)busstation moet een kwalitatief onderdeel van de publieke ruimte (en bebouwing) vormen. Een overkapping (van de perrons) is hier mogelijk, al/niet in combinatie met een gedeeltelijk overbouwing (in de overdrukzone "overbouwing"). De overkapping heeft als loutere functie om een "dak" te vormen boven het (tram)busstation, de overbouwing is een nieuw bouwvolume waarin een programma van 2.500m² aan kantoren en/of openbaar ut kan gerealiseerd worden. De overbouwing situeert zich binnen de overdrukzone aangeduid op het grafisch plan, de overkapping is overal binnen de bestemmingszone openbaar domein toegelaten. De overkapping kan een zeer lichte, transparante constructie zijn, al/niet (deels) voorzien van groendaken.</i></p>	<p>Deze zone is bestemd voor openbare wegenis en openbare verblijfsruimte.</p> <p>Alle werken die betrekking hebben op de aanleg, het beheer en het onderhoud van de vereiste wegenis en openbare verblijfsruimte zijn toegelaten.</p> <p>Op het Mgr. Broekxplein is ook de inrichting van een nieuw (tram)busstation (incl. alle aanhorigheden zoals perrons, luifels, overkapping, laadinfrastructuur,...) mogelijk</p> <p>In de overdrukzone "Overbouwing" is bebouwing toegelaten met volgende bestemmingen: kantoren en openbaar nut. De maximale BVO bedraagt 2.500m².</p>
Art. 7.2. Inrichting	
<p><i>Bij de inrichting van de publieke ruimte wordt het STOP-principe gehanteerd: zacht verkeer (stappers en trappers) krijgt prioriteit, gevolgd door openbaar vervoer en de wagen.</i></p> <p><i>Een belangrijke doelstelling in de stationsomgeving is om de kwaliteit van de publieke ruimte op te waarderen, zo veel mogelijk te ontharden, te zorgen voor mogelijkheden voor lokale infiltratie en nieuw groen te introduceren. Er wordt geopteerd voor een compact en efficiënt (tram)busstation, waardoor een ruim en groen stationsplein kan gerealiseerd worden. De Bampslaan wordt als loper naar de binnenstad ingericht. Daarnaast zorgt ook het nieuwe park voor een kwaliteitsverhoging in deze erg versteende omgeving.</i></p>	<p>De openbare wegenis moet worden ingericht als een visueel samenhangend en verkeersveilig geheel. Voorzieningen eigen aan de openbare wegenis zoals verlichting, signalisatie, nutsleidingen, straatmeubilair, parkeervoorzieningen, beplantingen, voorzieningen voor openbaar vervoer... zijn toegelaten. Bij de inrichting moet voldoende aandacht worden geschonken aan verkeersveiligheid en duurzaam materiaalgebruik. Verhardingen worden zoveel mogelijk beperkt zodat waterinfiltratie mogelijk is.</p> <p>Het openbaar domein dient op een kwalitatieve en samenhangende wijze te worden ingericht. Er dient bijzondere aandacht te gaan naar het totaalbeeld van de wegenis, de aangrenzende bebouwing en een duurzaam materiaalgebruik. De functies die aansluiten bij het plein moeten een duidelijke relatie hebben met het openbaar domein.</p> <p>Bij de inrichting en/of herinrichting van de openbare pleinen moeten de nodige maatregelen worden genomen om het</p>

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling

Het (tram)busstation wordt voorzien in het westelijke deel van het Mgr. Broekxplein en moet als een kwalitatief onderdeel van de publieke ruimte worden geconcipieerd. Het kan overkapt of deels overbouwd worden. Indien het plein deels overbouwd wordt, dient het nieuwe gebouw een kwalitatieve "vierde" gevel van het stationsplein te vormen, die bijdraagt om het plein een aangename schaal te geven en de levendigheid verhoogt. De overkapping kan deels van groendaken voorzien worden.

In de Hasseltse stationsomgeving loopt er een busbaan/trambaan vanaf de Kuringersteenweg (eerst parallel met de Zwartveldweg, later met de spoorbundel en onder het gerechtsgebouw) naar het Mgr. Broekxplein. Deze busbaan/trambaan zorgt ervoor dat bussen (alsook toekomstige trambussen en/of trams) vlot tussen het (tram)busstation en de nieuwe stelplaats in de Crutzenstraat kunnen rijden en de regionale bussen in de toekomst vlot tussen Singel en station kunnen rijden (en de steenweg ontlasten). Voorlopig wordt de busbaan/trambaan ook gebruikt om het bestaande parkeergebouw te ontsluiten. Bij realisatie van MF4 zal een parallelweg gerealiseerd worden, die deze functie overneemt.

Verordenend stedenbouwkundig voorschrift

verkeer zodanig te geleiden dat de kwalitatieve verblijfsruimte (ontmoetingsruimte, speelruimte, ...) primeert boven de verkeersruimte. Hiertoe mogen wandel- en terraszones, groenaanplantingen en voorzieningen (verlichting, banken, meubilair...) aangebracht worden die het verblijfskarakter van het plein benadrukken.

In de zone voor openbaar domein zijn ondergrondse fietsenstallingen toegelaten.

In deze zone zijn een aantal overdrukken van toepassing:

- Overdrukzone Groen plein
- Overdrukzone Overbouwing
- Overdrukzone Parallelweg
- Overdrukzone Busbaan/trambaan
- Autoverbinding/dienstweg
- Overdrukzone Aansluiting brug

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling

Verordenend stedenbouwkundig voorschrift



Art. 7.3. Parkeerplaatsen en fietsenstallingen

Het relatief kleine gebouw dat in de overdrukzone "Bovenbouw" kan gerealiseerd worden, ligt vlak naast het trein- en (tram)busstation en is hierdoor zeer goed multimodaal bereikbaar. Daarnaast willen we in deze omgeving het autoverkeer zoveel mogelijk reduceren en is het creëren van een bijkomend parkeeraanbod niet wenselijk.

Indien er in de overdrukzone "Overbouwing" een gebouw gerealiseerd wordt, dan zijn hier geen parkeerplaatsen voor nodig. De berekening van het vereiste aantal fietsenstallingen gebeurt op basis van de Algemene bepalingen (§ 2.13).

ART. 8 ZONE VOOR PARK

P

Deze zone valt onder de categorie van gebiedsaanduiding "overig groen, parkgebied" in overeenstemming met art. 2.2.3. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Art. 8.1. Bestemming

In het verlengde van de bestaande esplanade komt een nieuw park. Dit park (P2) maakt de overgang van het niveau van de esplanade naar het maaiveld van de Grote en Kleine Breemstraat. Zone P2 is (op max. de eerste 5m langsheen MF4 na) niet onderbouwd en laat toe om volwaardige bomen en ander groen te voorzien. Zone P2 wordt ingericht als buurtpark, met ruimte voor sport, spel en verblijf.

De hal van De Lijn kan behouden blijven om buurtgerichte functies een plaats te geven. Het gaat over de gemetste hal (met puntgevel en noklijn parallel met de Grote Breemstraat) op de hoek van de Grote en Kleine Breemstraat, niet over de andere hallen die meer zuidelijk liggen; deze laatste dienen gesloopt te worden om plaats te maken voor het park. Indien behoud van de hal moeilijk is en/of een nieuwbouw bijdraagt aan een hogere ruimtelijke kwaliteit, kan de hal alsnog gesloopt en vervangen worden door een nieuwbouw, die dan optimaal in het park wordt ingeplant.

Binnen de zone voor park worden 2 **subzones** onderscheiden:

- **P1:** de bestaande Parklaan of esplanade met groene flanken en onderliggend bestaand parkeergebouw;
- **P2:** het nieuwe buurtpark op de site van de oude stelplaatsen van De Lijn.

Deze zone is bestemd voor de ontwikkeling van een multifunctioneel stedelijk park. Wandel-, rust-, sport- en spel voorzieningen zijn toegelaten. Ook de plaatsing van fietsparkeervoorzieningen zijn toegelaten. Het parkgebied dient te voorzien in een landschappelijke, natuurlijke en zachte recreatieve functie.

In subzone P1 kan de bestaande parking met de hiermee samenhangende constructies en infrastructuur behouden blijven. Ook alle nodige werken om de parking in stand te houden en te optimaliseren zijn toegelaten binnen het bestaande volume. Beperkte uitbreidingen voor een extra toegang voor voetgangers/fietsers of om te voldoen aan milieutechnische of brandveiligheidsnormen zijn toegelaten, alsook de nodige werken om een aansluiting op de nieuwe parallelweg te realiseren. De toegang vanaf de Grote Breemstraat tot de bestaande parking moet na realisatie van de parallelweg en MF4 beperkt worden tot een noodtoegang.

In subzone P2 zijn ook openbaar nut, gemeenschapsvoorzieningen en/of recreatie (buurtgerichte functies) al/niet in combinatie met horeca (max. 200m²) mogelijk. Deze worden ondergebracht in de bestaande hal op de hoek van de Grote en Kleine Breemstraat of kunnen in een nieuw gebouw (ter vervanging van de hal) op dezelfde of een andere plaats binnen subzone P2 gerealiseerd worden, ev. aansluitend bij de plint van MF4. Het nieuw gebouw heeft een max. een BVO van 2.500m² en wordt als één geheel ontworpen met het aanliggende park. Bij nieuwbouw wordt gestreefd naar een zo compact mogelijk gebouw dat landschappelijk goed ingepast wordt in het park. De hoogte van het nieuwe gebouw overtreft dat van de bestaande hal niet.

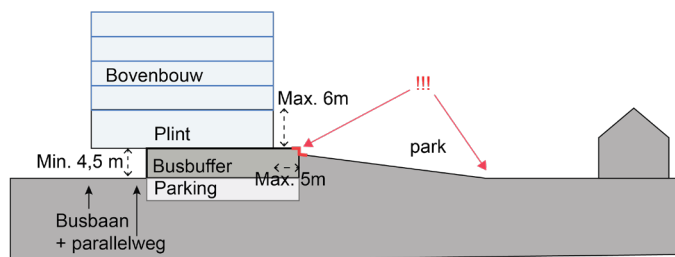
De andere hallen worden gesloopt.

Art. 8.2. Inrichting

De bestaande Parklaan ligt zo'n 6 meter hoger dan het maaiveld in de Breemstraat. De flanken van de Parklaan (P1) liggen daardoor in helling en zijn weinig bruikbaar als recreatieve groenruimte. In subzone P2 daalt het maaiveld weer af naar dat van de Breemstraat. Hierdoor ontstaat er een bruikbare en toegankelijke groenzone en krijgen de woningen langs de Breemstraat het park "in hun voortuin".

De overgang van het maaiveldniveau van de Parklaan naar dat van de Grote Breemstraat kan op verschillende manieren gebeuren: geleidelijk of net niet (trappen, keermuren, ...), in langs- en dwarsrichting. Deze aspecten moeten in het ontwerp van MF4 en subzone P2 verder uitgewerkt worden. Om de plint van MF4 mooi te laten aansluiten op het nieuwe park, gebeurt het ontwerp van beide zones best samen zodat een optimale afstemming mogelijk is, die ook de kwaliteit van het park vanuit de Grote Breemstraat maximaliseert.

Hoogteverschillen kunnen aangegrepen worden om zit- of speelelementen in te verwerken of om vb. een kunstwerk te integreren in het park.



Aansluitingen en hoogteverschillen tussen MF4, P2 en de Grote Breemstraat: belangrijk aandachtspunten bij het ontwerp

De zone wordt in één geheel ontworpen. De zone wordt ingericht als een samenhangende groene ruimte aangeplant met laag- en hoogstammig groen als onderdeel van het publiek domein.

Vanaf het maaiveld van de Parklaan voor het gerechtsgebouw zakt het maaiveld van het park zo snel mogelijk naar het maaiveld van de Grote en Kleine Breemstraat. Aan de zijde van het spoor, in de westelijke punt van het park, kan het maaiveld verhoogd worden om het geluid van de sporen te bufferen.

In subzone P2 wordt minstens een publieke trap die het niveau van de Grote Breemstraat verbindt met deze van het dak van het parkeergebouw (de Parklaan) voorzien.


In de hele zone zijn kleinschalige constructies die de parkfunctie ondersteunen (paviljoen, luifel, ...) en constructies in functie van doorgangen voor zacht en gemotoriseerd verkeer, en fietsenstallingen toegelaten. Verhardingen en constructies beperken zich tot het strikt noodzakelijke en worden zo ingeplant dat de zone voor park maximaal als aaneengesloten groene parkruimte kan functioneren. In functie van de bereikbaarheid van de aangrenzende zones (o.a. hulpdiensten en onderhoud) kan bijkomend verhard worden. Deze verharding beperkt zich eveneens tot het strikt noodzakelijke en is permanent publiek toegankelijk. Voor zover ze de realisatie van de algemene bestemming niet in het gedrang brengen zijn beperkte werken, handelingen en wijzigingen met betrekking tot waterbeheer, toegelaten.

Als onderdeel van het publiek domein is de zone permanent publiek toegankelijk en mag deze niet worden afgesloten (uitgezonderd beveiliging langs de kant van de sporen).

De zone is minstens toegankelijk voor zacht verkeer vanaf:

- de Grote Breemstraat;
- de Kleine Breemstraat;
- de Parklaan.

De Parklaan is enkel toegankelijk voor dienstverkeer (hulpdiensten, onderhoud,...).

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift
Art. 8.3 Parkeerplaatsen en fietsenstallingen	
<p><i>Buurtgerichte functies mikken op bewoners van de omliggende woonwijken, die zich hoofdzakelijk te voet of per fiets naar het park begeven. Het voorzien van parkeerplaatsen voor deze buurtgerichte functies is dan ook niet noodzakelijk.</i></p>	<p>De parking onder subzone P1 (en zone MF4) wordt ontsloten vanaf de parallelweg langs de busbaan/trambaan. De busbuffer en/ of parking in zone MF4 mag voor max. 5m doorlopen onder subzone P2.</p> <p>Indien binnen subzone P2 een buurtgerichte functie van openbaar nut, gemeenschapsvoorzieningen en/of recreatie wordt gerealiseerd, worden er geen parkeerplaatsen opgelegd, doch dienen er wel min. 100 fietsenstallingen gerealiseerd te worden, in of binnen een straal van 30m rond het gebouw, landschappelijk op een kwalitatieve wijze ingeplant in het park.</p>
Art. 8.4 Fasering	
	<p>Subzone P2 wordt ontworpen in samenhang met zone MF4, om een goede aansluiting tussen park en MF4 te kunnen realiseren en ervoor te kunnen zorgen dat het aanwezige hoogteverschil op een kwalitatieve wijze verwerkt wordt in het park. Het park in subzone P2 wordt samen met of aansluitend op de ontwikkeling van MF4 gerealiseerd.</p> <p>De in- en uitrit van de bestaande parking aan de Grote Broomstraat wordt beperkt tot noodtoegang na realisatie van de parallelweg (MF4) en P2.</p>
ART. 9 TE BEHOUDEN GEBOUWEN (OVERDRUK) 	
Art. 9.1. Bestemming	
<p><i>Om zich te kunnen beroepen op afwijkingsmogelijkheden, maakt de aanvrager een motivatienota op. Daarin worden de aanwezige erfgoedwaarden beschreven en wordt gemotiveerd op welke wijze de gevraagde afwijking(en) bijdragen aan het behoud of versterken hiervan.</i></p>	<p>Het gaat hier over alle panden binnen de RUP-contour die opgenomen zijn in de Vlaamse Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed.</p> <p>De overdruk op het grafisch plan stemt overeen met de aanduiding uit de Vlaamse Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed: deze is vaak ruimer dan de gebouwen waar de vaststelling betrekking op heeft. Voor deze panden moet de beschrijving uit de Vlaamse Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed gebruikt worden om na te gaan welke erfgoedwaarden behouden dienen te blijven.</p> <p>De te behouden panden krijgen dezelfde bestemming als de zone waarbinnen ze liggen.</p>

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling

Verordenend stedenbouwkundig voorschrift

Afwijkingen qua bestemming en typologie kunnen worden gemotiveerd indien deze het behoud of versterking van de erfgoedwaarden ten goede komen. Dit dient door de aanvrager gemotiveerd en aangetoond te worden.

Art. 9.2. Inrichting

Behoud

De panden die op plan aangeduid zijn als te behouden erfgoed, mogen niet gesloopt worden. Er wordt uitgegaan van het zo goed mogelijk behouden van waardevolle erfgoedkenmerken en erfgoedelementen. Dit houdt in dat er voor deze panden altijd een analyse moet gemaakt worden waarin de bestaande waardevolle erfgoedkenmerken en -elementen beschreven worden.

Het vervangen van de oorspronkelijke of historische componenten is enkel mogelijk wanneer een grondig onderbouwde motivering het verwijderen rechtvaardigt. Niet-waardevolle onderdelen van deze panden kunnen wel gesloopt en/of vervangen worden, steeds met respect voor de aanwezige erfgoedwaarden.

Verbouwen en renoveren

Renovatie, verbouwing en eventuele uitbreiding van te behouden erfgoedpanden dienen met respect voor de erfgoedwaarden van het erfgoedpand te gebeuren. Het historische volume, de oorspronkelijke kroonlijsthoogte en de verhoudingen van de oorspronkelijke gevelgeleding en structuur van het gebouw dienen duidelijk leesbaar te blijven. De oorspronkelijke of historisch correcte gevelgeleding, kroonlijsthoogte, gevelafwerking, vormgeving en materialen dienen zoveel als mogelijk gerespecteerd te worden.

Aanbouwen, verbouwingen of uitbreidingen uit vorige bouwfases kunnen gesloopt worden indien kan aangetoond worden dat ze niet bijdragen tot de erfgoedwaarden van het pand.

Storende ingrepen moeten verwijderd worden of zodanig ingepast of verbouwd dat ze het geheel van het bouwwerk ondersteunen. Onder storende ingrepen wordt verstaan: ingrepen zonder erfgoedwaarde die het authentieke karakter van het erfgoedpand aantasten.

Gevelwerken

Het is niet toegelaten om een gevel langs de buitenzijde te bekleden met een isolerende of andere bekleding, die ingrijpt op de architectuurhistorische typologie en de authentieke bouwdetails van de gevel zodat specifieke beeldbepalende erfgoedkenmerken en – elementen verloren zouden gaan.

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift
	<p>Gevelwerken gaan steeds uit van het behoud, de instandhouding en het herstel van het oorspronkelijke of historische buitenschrijnwerk. Het vervangen van het oorspronkelijke of historische buitenschrijnwerk is mogelijk wanneer een motivering het verwijderen rechtvaardigt.</p> <p>Dakwerken</p> <p>Dakwerken gaan uit van het behoud, de instandhouding en het herstel van de oorspronkelijke of historische dakbedekkingen, met inbegrip van waardevolle dakkapellen, schoorstenen en andere dakdoorbrekingen. Het wijzigen, vernieuwen of vervangen van de oorspronkelijke of historische bedaking is mogelijk wanneer de dakvorm niet wijzigt. Bedakingen worden vervangen naar bestaand, historisch of gepast model. Het beperkt ophogen van het huidige dakvlak, om dakisolatie te plaatsen, is toegestaan. Dakkapellen zijn mogelijk wanneer deze geen afbreuk doen aan de erfgoedwaarden en beeldwaarde van het gebouw.</p>
<p>ART. 10 BEELDBEPALENDE GEBOUWEN EN GEHELEN (OVERDRUK) </p>	
<p>Art. 10.1. Bestemming</p>	
<p><i>Individuele panden met een bijzonder architecturale kwaliteit en grotere homogene gehelen van woningen met dezelfde kenmerken, bepalen mee het karakter en de kwaliteit van een buurt. Voor de homogene gehelen is het vaak zo dat de afzonderlijke panden die tot dit geheel behoren, op zich niet bijzonder waardevol zijn, doch dat net de herhaling en onderlinge samenhang zorgt voor kwaliteit en herkenbaarheid.</i></p> <p><i>Een opmerkelijk gebouw is vb. het stationsgebouw, dat dateert uit 1964. Het is een modernistisch gebouw met een sobere structuur. Het heeft een doorlopende hardstenen sokkel, met daar bovenop 2 bouwlagen die door betonnen pilasters/kolommen verticaal geritmeerd worden. Het volume wordt afgeboord door een uitkragende kroonlijst. Ter hoogte van de ingang wordt de structuur onderbroken en is een grote luifel aanwezig. De lagere bijgebouwen</i></p>	<p>Het gaat over alle panden binnen de RUP-contour die een bijzondere ruimtelijke positie innemen in de stationsomgeving en herkenningpunten vormen in het weefsel. Het zijn beeldbepalende gebouwen of gehelen, die het karakter van de buurt mee bepalen. In geval het gaat over een individueel pand, zijn de architecturale kwaliteiten van het pand maatgevend voor nieuwe toevoegingen of ingrepen, in geval het gaat over een geheel van panden zijn de kenmerken die binnen het geheel voor samenhang zorgen maatgevend.</p> <p>De beeldbepalende panden of gehelen krijgen dezelfde bestemming als de zone waarbinnen ze liggen.</p> <p>Afwijkingen qua bestemming en typologie kunnen worden gemotiveerd indien deze het behoud of versterken van de beeldwaarde ten goede komen. Dit dient door de aanvrager gemotiveerd en aangetoond te worden.</p>

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling**Verordenend stedenbouwkundig voorschrift**

aan de oostzijde maken geen deel uit van het beeldbepalend gebouw.

Art. 10.2. Inrichting

Voor dit soort panden of gehelen wordt het behoud van de beeldwaarde vooropgesteld. Dit impliceert dat er ingrepen mogelijk zijn, maar dat het behoud (en bij voorkeur versterken) van de beeldwaarde steeds voorop staat.

Het behoud van de beeldbepalende kenmerken heeft betrekking op de gevel en zichtbare delen (gevel, dak, ...) vanaf de straatzijde, niet op de kenmerken die vanaf het publiek domein niet zichtbaar zijn.

Behoud

Voor deze gebouwen wordt uitgegaan van het zo goed mogelijk behouden van beeldbepalende kenmerken, van het individuele pand of het geheel waarvan een pand deel uitmaakt.

Verbouwen

Herbestemming, restauratie-, verbouwings- en instandhoudingswerken zijn toegelaten indien ze de beeldwaarde en herkenbaarheid versterken en aan onderstaande voorwaarden wordt voldaan:

- Het hoofdvolume (zichtbaar vanaf het publiek domein) van de bestaande bebouwing blijft bewaard;
- De toevoeging van nieuwe gevelelementen (aan straatzijde) vormt geen aantasting van het karakter van de gevels; authentieke gevelelementen (erkers, balkons, kroonlijsten, geveldecor, schrijn- en metaalwerk) mogen in ieder geval niet verwijderd worden.

Volgende ingrepen zijn o.a. toegestaan:

- Vervanging van onherstelbaar aangetaste of beschadigde gevel- of dakelementen;
- Aanbrengen van raampartijen in (blinde) gevels en andere noodzakelijke toevoegingen voor een volwaardig hergebruik van de gebouwen;
- Toevoegingen aan tuinzijde (binnen de gangbare regels);
- Structurele wijzigingen –zoals aanpassing van de vloerhoogten en beperkte sloop van het gebouw- die strikt noodzakelijk zijn om een goed gebruik van de gebouwen mogelijk te maken.

Sloop en nieuwbouw

In uitzonderlijke gevallen, vb. n.a.v. overmacht (brand, vernieling, ...), indien een pand zich in zeer slechte bouwfysische staat bevindt of structureel niet geschikt is voor een nieuwe bestemming, kan tot sloop en vervangende nieuwbouw worden overgegaan. In dit geval gelden volgende voorwaarden:

- De onmogelijkheid tot een kwalitatieve reconversie van het bestaande gebouw wordt op voldoende wijze

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift
	<p>geargumenteerd;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het volume van de vervangende nieuwbouw schrijft zich in binnen de gangbare typologie of het geheel waarvan het deel uitmaakt; • De vervangende nieuwbouw dient te voldoen aan de voorschriften van de betreffende zone. <p>De vervangende nieuwbouw dient zich (naar analogie met het oorspronkelijke gebouw) te onderscheiden door de bijzondere architecturale kwaliteit, vormgeving, schaal, herkenbaarheid en/of zich in te schrijven in de logica van het geheel waarvan het deel uitmaakt.</p>
<p>ART.11 TRAGE WEGEN (INDICATIEF) ←---→</p>	
<p>Art. 11.1. Bestemming</p>	
<p><i>Het gewenste publieke karakter van een doorsteek wordt geregeld via een erfdiensbaarheid.</i></p>	<p>Deze indicatief aangeduide verbindingen zijn bestemd voor trage wegen: verbindingen voor zacht verkeer met publiek karakter. De verbindingen die niet samenvallen met de zone voor openbare wegenis (art. 6) worden exclusief voor voetgangers, fietsers en onderhoud en/of hulpdiensten ingericht. Ze hebben een publiek karakter. Het tracé van de trage wegen is indicatief aangeduid op het grafisch plan met pijlen in stippellijn. Dit betekent dat het exacte traject niet vastligt, alleen de verbinding die gerealiseerd moet worden.</p>
<p>Art. 11.2. Inrichting</p>	
<p><i>De doorsteken worden bij voorkeur in open lucht gerealiseerd. Doorsteken doorheen bouwvolumes zijn toegelaten, maar dienen voldoende kwalitatieve worden uitgewerkt opdat een degelijke langzaam verkeerverbinding kan gerealiseerd worden met een geschikte beeldkwaliteit.</i></p> <p><i>De nieuwe brug over de sporen is uitsluitend bestemd voor fietsers en voetgangers. De brug maakt de verbinding tussen Runkst en de stationsomgeving. De brug sluit aan ter hoogte van de zone OD (tussen MF2 en MF3) of binnen MF3 en loopt door naar de Parklaan/esplanade.</i></p>	<p>De trage wegen dienen op een kwalitatieve en samenhangende wijze te worden ingericht, afgestemd op publiek karakter en gebruik door zacht verkeer. Een trage weg heeft een minimale breedte van 4m en indien (deels) overbouwd een minimale vrije hoogte van 4m.</p> <p>In deze zone is de overdrukzone "aansluiting brug" van toepassing.</p>

ART. 12. ANDERE OVERDRUKKEN

12.1. Bestemming

In de overdrukzones is de onderliggende bestemming van toepassing.

12.2. Inrichting

Overdrukzone Groen plein: Het deel van het Mgr. Broekxplein dat tegenover de stationstunnel ligt, wordt voorzien van een prominente groenstructuur. De verharding wordt beperkt tot wat noodzakelijk is voor de circulatie, de aanleg van terrassen of verblijfsplekken en publieke fietsenstallingen.

Overdrukzone Overbouwing: Hier kunnen max. 2 bouwlagen gerealiseerd worden en dient onder de overbouwing een vrije hoogte van min. 6m uitgespaard te blijven. Het gebouw boven het (tram)busstation dient op minstens 2 plaatsen toegankelijk te zijn vanaf het openbaar domein, bij voorkeur via de publieke ruimte aansluitend bij de Kon. Astridlaan en Parklaan/esplanade. Minstens de helft van de oppervlakte van de platte daken (van de overbouwing) die niet ingenomen wordt door zonnepanelen, zonneboilers, ...wordt uitgevoerd als groendak. De werking van het (tram)busstation mag op geen enkele manier worden beperkt of geïmpacteerd door de overbouwing.

Overdrukzone Parallelweg: Dit is een weg die dient voor de ontsluiting van de bestaande parking (horende bij het gerechtsgebouw, MF3, de stationsparking, ...). Deze wordt parallel met de busbaan/trambaan doorgetrokken tot aan de subzone ON2 en heeft een min. breedte van 6m.

Overdrukzone Busbaan/trambaan: dit is de reeds bestaande busbaan/trambaan die de verbinding maakt tussen de nieuwe stelplaatsen van De Lijn en het (tram)busstation op het Mgr. Broekxplein. Na realisatie van de parallelweg, kan de busbaan/trambaan exclusief voorbehouden worden voor openbaar vervoer.

Toelichting bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling

Verordenend stedenbouwkundig voorschrift

Autoverbinding/ dienstweg (indicatieve aanduiding) : dit is de huidige Parklaan, die de Kon. Astridlaan verbindt met de bovenzijde van het bestaande parkeergebouw en de esplanade voor het gerechtsgebouw. De Parklaan verloopt over een groen talud. De Parklaan en het talud kunnen aangepast worden om de kwaliteit van het publieke domein te verhogen of om een vlottere verkeersafwikkeling in de omgeving van het (tram)busstation te faciliteren. De heraanleg van Parklaan en talud gebeurt in samenhang met het aanpalende openbaar domein.

Overdrukzone "aansluiting brug"

De nieuwe brug over de sporen sluit aan op het plangebied binnen de aangeduide overdrukzone. De brug moet breed genoeg zijn om op veilige wijze fietsers en voetgangers in 2 richtingen te laten bewegen. De brug wordt als één samenhangend architecturaal geheel met MF3 ontworpen en gerealiseerd. De brug mag de passage van de trams en bussen niet hinderen en moet rekening houden met de bijhorende bochtstralen. De vrije hoogte onder de brug bedraagt min. 5,5m.