Integrale toelichtings- en screeningsnota

RUP 217_ Blauwe Boulevard West

RUP 224_ Blauwe Boulevard Oost

RUP Blauwe Boulevard Noord

Stad Hasselt

BE0111001555_0123

Definitieve vaststelling

April 2019

Planidentificatienummer:

RUP Blauwe Boulevard West

RUP_71022_214_00217_00001

RUP Blauwe Boulevard Oost

RUP_71022_214_00224_00001

OPDRACHTGEVER	Stad Hasselt Limburgplein 1 3500 Hasselt Tel.: 011 23 93 79

Integrale toelichtings- en screeningsnota

RUP 217_ Blauwe Boulevard West
RUP 224_ Blauwe Boulevard Oost
RUP Blauwe Boulevard Noord

OPDRACHTNEMER	**THV BUUR-Arcadis**

Contactpersoon	Piet Kiekens
E-mail	piet.kiekens@arcadis.com
Website	www.arcadisbelgium.be

Opgesteld				
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
IRV	Ruimtelijk Planner	Piet Kiekens		
Milieu	MER-deskundige	Hanne Carlens		

INHOUDSOPGAVE

TOELICHTINGSNOTA 7
1 Inleiding 7
1.1 Aanleiding opmaak RUP 7
1.2 Masterplan Blauwe Boulevard 10
1.2.1 Een open en concensusgericht proces 10
1.2.2 Opbouw van het masterplan 10
1.3 Opbouw van het RUP 12
2 Beleidskader 15
2.1 De ruimtelijke structuurplannen als kader 15
2.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 15
2.1.2 Ruimtelijk structuurplan provincie Limburg, actualisatie 16
2.1.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Hasselt 17
2.2 Andere relevante beleidsplannen 25
2.2.1 Het Vlaams economisch beleid: het Economisch netwerk Albertkanaal (ENA) 25
2.2.2 Waterplan 25
2.2.3 Onroerenderfgoeddecreet 26
2.2.4 Mobiliteitsstudies 26
2.2.5 Mobiliteitsplan Hasselt 28
2.2.6 Woonplan Hasselt 2030 29
2.2.7 Studies openbaar domein (in opmaak) 30
2.2.8 Verantwoordingsnota verkeerssituatue Heilig Hartwijk (april 2018) 30
3 Bestaande juridische toestand 33
3.1 Juridische tabel 33
3.2 Verdieping bij de juridische tabel 37
3.2.1 Gewestplan 37
3.2.2 GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk 37
3.2.3 BPA Blauwe Boulevard 38
3.2.4 Relevante milieuvergunningen 38
4 Bestaande feitelijke toestand | referentiesituatie 39
4.1 Mens – ruimtelijke aspecten 39
4.1.1 Ruimtelijke beschrijving 39
4.1.2 Ruimtebeslag 42
4.1.3 Programma-mogelijkheden binnen de bepalingen van het BPA 42
4.2 Mens – mobiliteit 46
4.2.1 Fietsroutes 47
4.2.2 Openbaar vervoer 48
4.3 Mens – externe mensveiligheid 51
4.3.1 Seveso-inrichting 51

4.3.2 Aandachtsgebied ... 52
4.4 Bodem en grondwater ... 53
4.5 Oppervlaktewater ... 54
4.6 Geluid ... 57
4.7 Lucht en klimaat ... 58
4.8 Biodiversiteit ... 58
4.9 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie ... 59
4.9.1 Landschappelijke structuur ... 59
4.9.2 Landschappelijk erfgoed ... 60
4.9.3 Beschermd en bouwkundig erfgoed ... 60
4.9.4 Archeologie ... 63
5 Ruimtelijk ontwerp ... 64
5.1 Doelstellingen ... 64
5.1.1 Meer aandacht voor de schakelfunctie van de Blauwe Boulevard ... 64
5.1.2 Meer aandacht voor de identiteit van de Blauwe Boulevard ... 66
5.1.3 Meer aandacht voor de multimodale ontsluiting van de Blauwe Boulevard ... 69
5.2 Randvoorwaarden bij het vertalen van de doelstellingen in een ruimtelijk ontwerp ... 70
5.2.1 Behoud van de mogelijkheden binnen de BPA-deelgebieden Havenkwartier en Zuidzicht ... 70
5.2.2 Behoud van bruto vloeroppervlakte en sociale woonaanbod binnen overige deelgebieden ... 70
5.2.3 Werken met samenwerkingsovereenkomsten tussen stad Hasselt en grondiengenaars binnen Blauwe Boulevard ... 72
5.2.4 Werken met inrichtingsstudies bij vergunningsaanvragen ... 72
5.3 Visie op de gewenste ruimtelijke structuur van Hasselt-noord ... 73
5.4 Ruimtelijke principes voor Blauwe Boulevard ... 76
5.4.1 Het Demerpark en de kade als structurerende publieke ruimtes van de Blauwe Boulevard ... 76
5.4.2 De publieke ruimte als identiteitsbepalend kader voor de Blauwe Boulevard ... 79
5.4.3 Inrichtingsprincipes voor bebouwingstypologieën ... 82
5.5 Programma ... 84
5.5.1 Ruimte voor gemeenschapsvoorzieningen ... 84
5.5.2 Ruimte voor commerciële voorzieningen ... 85
5.5.3 Ruimte voor bedrijvigheid ... 86
5.6 Mobiliteit ... 88
5.6.1 Een ontsluitingsstructuur op niveau van de wijk ... 88
5.6.2 Ruimte reserveren voor de toekomstige heraanleg van de bovenlokale ontsluitingsinfrastructuur ... 90
5.7 Van ruimtelijke principes tot masterplan en RUP ... 90
5.8 Gecombineerd overzicht van de verordenend grafische plannen van RUP Blauwe Boulevard West en RUP Blauwe Boulevard Oost (informatief) ... 91
5.8.1 Gecombineerd overzicht van de verordenend grafische plannen van RUP Blauwe Boulevard West (informatief) ... 91
5.8.2 Gecombineerd overzicht van de verordenend grafische plannen van RUP Blauwe Boulevard Oost (informatief) ... 92
6 Onderzoek tot milieueffectrapportage ... 93

6.1 Stap 1: Toetsing aan het decreet DABM ... 93
6.2 Stap 2: is het plan van rechtswege plan-MER-plichtig ... 93
6.2.1 Heeft het plan betrekking op een van de sectoren genoemd in het decreet? ... 93
6.2.2 Vormt het plan een kader voor project-mer-plichtige projecten? ... 93
6.2.3 Betreft het plangebied geen klein gebied op lokaal niveau of geen kleine wijziging van een bestaand plan? ... 94
6.2.4 Conclusie over de plan-MER-plicht van rechtswege ... 95
6.3 Stap 3: Veroorzaakt het plan belangrijke milieueffecten? ... 95
6.3.1 Methodiek screening ... 95
6.3.2 Mens - ruimtelijke aspecten ... 95
6.3.3 Mens – mobiliteit ... 100
6.3.4 Mens – externe mensveiligheid ... 111
6.3.5 Bodem en grondwater ... 112
6.3.6 Oppervlaktewater ... 113
6.3.7 Geluid ... 116
6.3.8 Lucht en klimaat ... 118
6.3.9 Biodiversiteit ... 121
6.3.10 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie ... 123
6.4 Grensoverschrijdende effecten ... 125
6.5 Conclusie ... 125
7 Ruimtebalans ... 126
8 Op te heffen voorschriften ... 128
9 Register van percelen waarop de regeling van planschade, planbaten, kapitaalschade of gebruikersschade van toepassing kan zijn ... 129

LIJST DER BIJLAGEN

Bijlage 1: informatieve kaarten ... 133
Bijlage 2: bronvermelding ... 135
Bijlage 3: Beslissing Dienst Mer ... 139
Bijlage 4: Verslag plenaire vergadering en adviezen ... 141
Bijlage 5: Masterplan Blauwe Boulavard ... 143
Bijlage 6: Mobiliteitsonderzoek ... 145
Bijlage 7: Zonnestudie (in kader van masterplan) ... 147
Bijlage 8: Advies Gecoro na openbaar onderzoek voor RUP 217_ Blauwe Boulevard West ... 149
Bijlage 9: Advies Gecoro na openbaar onderzoek voor RUP 224_ Blauwe Boulevard Oost ... 151

TOELICHTINGSNOTA

1 Inleiding

1.1 Aanleiding opmaak RUP

De Blauwe Boulevard is een strategische ontwikkeling voor de stad Hasselt. Het betreft de herontwikkeling van een voormalig industrieel gebied rond de kanaalkom ten noorden van de stadskern (tussen de Grote en Kleine Ring) tot een stedelijke woonwijk.

Op 12 oktober 2004 werd een **BPA** goedgekeurd dat sindsdien het juridische kader vormt voor de ruimtelijke transformatie van de Blauwe Boulevard.

In het BPA Blauwe Boulevard worden voornamelijk uitspraken gedaan over de aard en de omvang van het programma, de maximale bouwenveloppes en de afbakening van het openbaar domein. Er worden echter weinig randvoorwaarden opgelegd met betrekking tot de globale beeldkwaliteit waardoor monotone projectontwikkeling (in architectuur) tot stand komt en een samenhang in het openbaar domein ontbreekt. Daarnaast richten de ontwikkelingen zich op een beperkte doelgroep - woningen voor kapitaalkrachtige tweeverdieners of senioren - waarbij geen voorzieningen ingepast worden. De ontwikkelingen dreigen dus voorbij te gaan aan de doelstelling om hier een multifunctioneel en samenhangend project te ontwikkelen dat een verrijking vormt voor het stadsdeel en de ruime omgeving.

Op basis van het BPA werden een aantal projecten opgestart, waaronder ‘Zuidzicht’ en ‘De Kaai’ op de oostelijke kanaaloever en ‘Havenkwartier’ op de westelijke kanaaloever. Door een uitgesproken projectmatige aanpak kwam de ruimtelijke samenhang van de Blauwe Boulevard in het gedrang, aangezien in het BPA weinig randvoorwaarden werden opgelegd die de ruimtelijke samenhang garanderen.

De stad Hasselt gaf in 2012 aan de THV BUUR-ARCADIS de opdracht een visie te vormen op de samenhang en beeldkwaliteit van het openbaar domein en een schetsontwerp te maken voor de publieke ruimte in de Blauwe Boulevard. Hierbij werd het tekort aan sturingsmogelijkheden van het huidige BPA duidelijk, waardoor de stad Hasselt besliste dit volledig in vraag te stellen.

Om die reden heeft de stad Hasselt een **masterplan** uitgewerkt, dat een geïntegreerde ruimtelijke visie bevat die tegemoet komt aan de gedetecteerde (ruimtelijke) knelpunten. De visie uit het BPA wordt structureel herzien, toch dienen bepaalde aspecten uit het BPA behouden te blijven. Enerzijds gaat het om bepaalde projecten die reeds te ver gevorderd zijn om de visie te herzien, en anderzijds gaat het om de rechtszekerheid die door het BPA verleend werd aan de particuliere grondeigenaars. Dit leidt tot volgende randvoorwaarden:

- Het project Zuidzicht en het project Havenkwartier zijn in volle ontwikkeling tijdens de opmaak van het masterplan. Ze zijn nog niet voltooid, maar wel te ver gevorderd

in de planningsfase om nog structureel te worden herzien. Dit impliceert dat de BPA-voorschriften hier grotendeels behouden dienen te blijven, ze worden bijgestuurd waar mogelijk om zich te conformeren met het masterplan, dit om ene grotere coherentie en kwaliteit te kunnen bewerkstelligen.

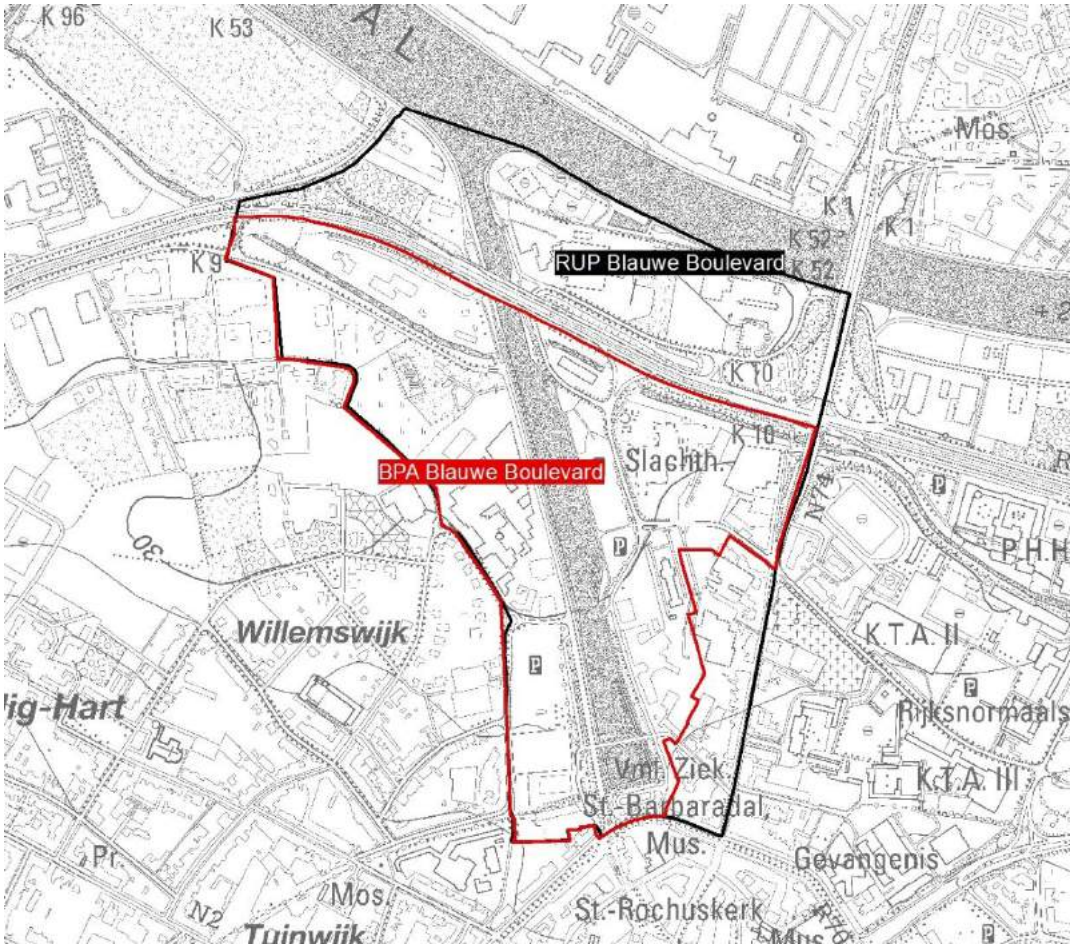
- In het BPA werden voor de verschillende deelgebieden bouwrechten verleend, vertaald in een maximaal te ontwikkelen bruto vloeroppervlakte. Dit bouwprogramma levert naar Hasseltse normen erg hoge bouwdichtheden op, zelfs voor de binnenstad. Concreet kan volgens het BPA het volgende bouwprogramma gerealiseerd worden:
    - Parkwijk: 37.500 m²
    - Gelatinewijk: 50.000 m²
    - Omgeving Mouttoren: 35.000 m²
    - Slachthuissite: 29.500 m²

De stad Hasselt neemt dit maximaal bouwprogramma als randvoorwaarde mee naar het masterplan. Dat betekent dat deze bouwprogramma's niet verminderd zullen worden in het RUP, noch vermeerderd. Wel wordt de configuratie van dit bouwprogramma totaal herzien, zodat vooropgestelde doelstellingen voor de opmaak van het masterplan naar onder meer integratie in de context van Hasselt-noord, een verbetering van de relatie met het water en toegankelijkheid van het Demerpark gerealiseerd kunnen worden.

Dit deed de stad Hasselt niet op zichzelf, maar in co-creatie met de grondeigenaars en ontwikkelaars. Er werd in 2013 aan de grondeigenaars die nog niet tot ontwikkeling waren gekomen of in vergevorderde planningsfase zaten om hun toenmalige plannen stop te zetten en mee na te denken over een optimalisatie van de ruimtelijke configuratie van hun programma. Het masterplan kwam bijgevolg tot stand in onderlinge samenwerking en samenspraak, zodat de randvoorwaarden en de ruimtelijke principes van het masterplan gedragen worden door zowel grondeigenaars als stad. Dit garandeert een solider planproces naar de toekomst toe, waarin beide partijen weten wat ze van elkaar kunnen verwachten.

Exclusief voor gemeenschapsvoorzieningen zullen een aantal zones gereserveerd worden in het RUP, zodat de kans toeneemt dat deze voorzieningen op termijn ook effectief gerealiseerd zullen worden. Qua programma gaat het om voorzieningen op wijkniveau die gemakkelijk met de woonfunctie verweven kunnen worden. In het kader van het masterplan is er onderzoek gevoerd naar de gewenste **voorzieningenstructuur**. Deze voorzieningen zijn levensnoodzakelijk voor de goede werking van het stadsdeel, en zullen de aantrekkelijkheid van de Blauwe Boulevard voor andere doelgroepen (o.a. gezinnen met kinderen) vergroten. Omdat het omwille van bovenvermelde reden niet mogelijk is om deze zones in mindering te brengen van het woonprogramma, betekent dit een (beperkte) verhoging van het bouwprogramma binnen Blauwe Boulevard.

De **oppervlakte** van het oorspronkelijke BPA wordt uitgebreid. De zone ten noorden van de Singel, tussen Singel en Albertkanaal, wordt mee opgenomen om de link tussen stad en Albertkanaal te kunnen versterken. Ook de zone tussen de Kempische Steenweg en de oostelijke begrenzing van het BPA wordt meegenomen in het plangebied van het RUP om de link tussen de Blauwe Boulevard en de Campus Elfde Linie te verbeteren. *NB. RUP Blauwe Boulevard Noord wordt pas in een latere fase opgestart.*



Figuur 1: plancontour BPA versus plancontour RUP Blauwe Boulevard

1.2 Masterplan Blauwe Boulevard

1.2.1 Een open en concensusgericht proces

Het proces voor de opmaak van het masterplan Blauwe Boulevard werd in drie stappen doorlopen. In een eerste stap werd een structuurschets voor het volledige plangebied opgemaakt. In een tweede stap werd een draft masterplan opgemaakt en vervolgens een definitief masterplan

Van bij de aanvang van het proces, heeft de stad Hasselt een open en transparante communicatie gevoerd met de grondeigenaars in het plangebied, met de bedoeling een zo breed mogelijk draagvlak te creëren. Hierbij profileerde de stad Hasselt zich nadrukkelijk als regisseur van het planproces: de stad formuleerde duidelijk haar ambitie voor de stedenbouwkundige én architecturale uitwerking van het masterplan, tekende de inhoudelijke en procesmatige krijtlijnen uit, en bracht de verschillende partijen rond tafel.

De opmaak van de structuurschets en het draft masterplan werden inhoudelijk besproken met de werkgroep waarin de stadsdiensten en de betrokken schepenen vertegenwoordigd waren. In de werkgroep werd de ruimtelijke visie afgetoetst met de (sectorale) beleidsvisies van de stad, en werd de haalbaarheid van het masterplan tegen het licht gehouden. Het draft masterplan en het definitief masterplan werden gevalideerd door de stuurgroep.

Na de validatie van de structuurschets en het draft masterplan, werd bilateraal teruggekoppeld met private actoren in het plangebied. Deze overlegmomenten werden opgevat als open workshops, waarin aan de hand van ‘negotiërend ontwerp’ tot inrichtingsvoorstellen voor de verschillende deelgebieden werd gekomen die door alle betrokken partijen gedragen werden. De stad nam in dit proces van negotiërend ontwerpen een actief sturende rol op: ze gaf de TV BUUR-ARCADIS de opdracht om de ruimtelijke mogelijkheden van de deelgebieden te onderzoeken, en op een verbeeldende manier te visualiseren. Aan de hand van deze onderzoeken werden de ontwerpen van de ontwikkelaars getoetst en waar nodig bijgestuurd.

1.2.2 Opbouw van het masterplan

Het masterplan Blauwe Boulevard is als **bijlage** bij dit RUP gevoegd. Het masterplan zelf omvat, naast het hoofdrapport, ook een aantal deelonderzoeken:

- Voorzieningenstudie
- Beeldkwaliteitsplan
- Verkeersstudie

Het hoofdrapport van het masterplan bestaan uit 3 delen.

In een eerste deel wordt de opgave scherp gesteld, worden op basis van het bestaand juridisch kader een aantal probleemstellingen geformuleerd, die vervolgens een doorvertaling krijgen in een aantal **ambities** waaraan het masterplan dient te voldoen.

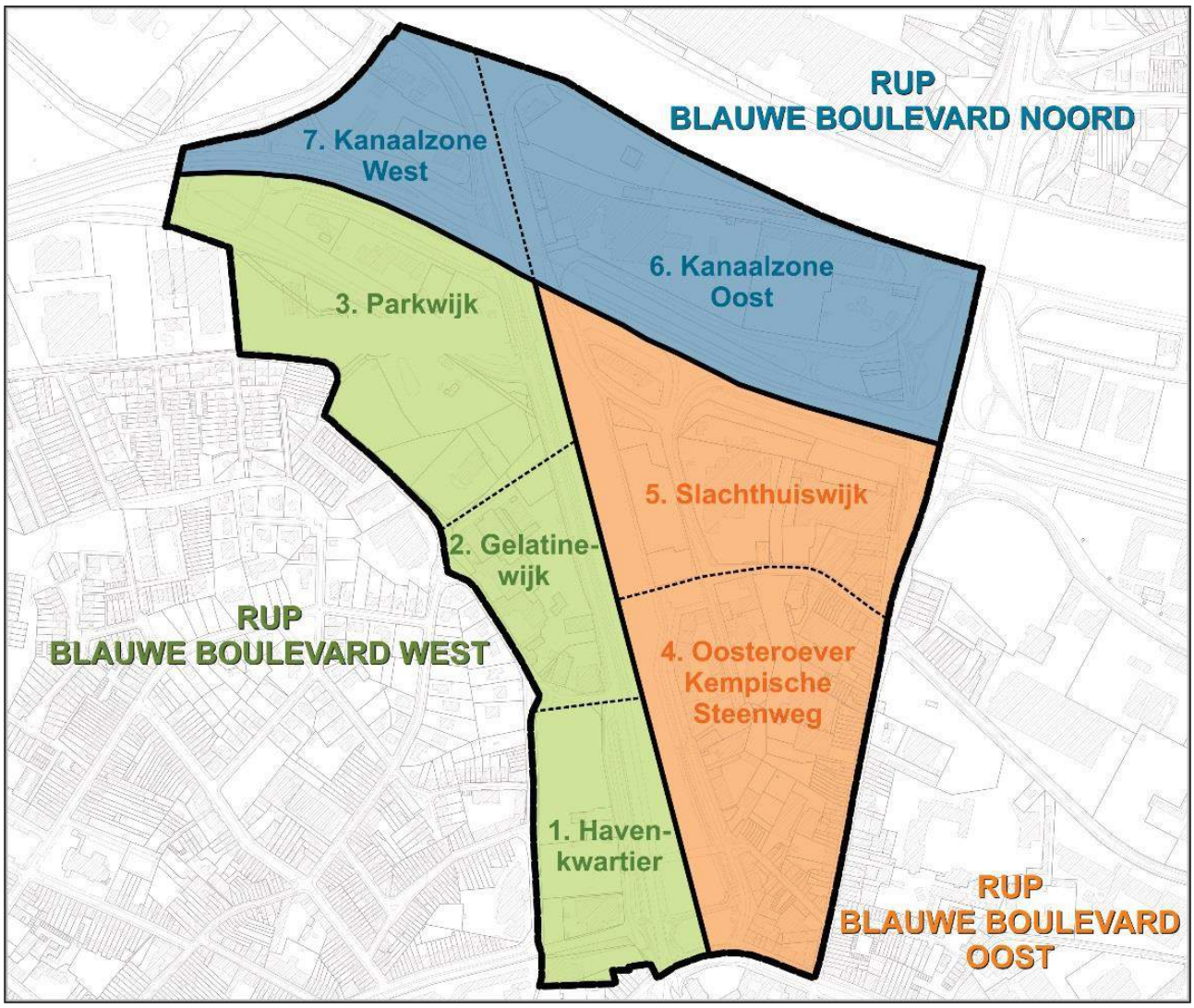
Een tweede deel gaat dieper in op de visievorming. Vertrekkende van de visies op hogere schaalniveaus, wordt onderzocht welke verschillende rollen de Blauwe Bouelvard dient te vervullen. Het samenbrengen van de structuurvisies van Hasselt-Genk, Hasselt-noord en van de ambities leidt tot de **structuurschets** voor de Blauwe Boulevard. Dit is een gevalideerd document dat de essentiële krijtlijnen voor de ontwikkelingen vastlegt. Deze structuurschets vormt de synthese van de visie en is bijgevolg de basis voor het masterplan. Iedere ingreep in de Blauwe Boulevard dient steeds te kaderen binnen deze structuurschets

Binnen een derde deel krijgt de structuurschets een doorvertaling in een **masterplan**. Dit masterplan is het resultaat van een ontwerpend onderzoek naar het potentieel en de randvoorwaarden voor de verschillende deelgebieden.

Dit masterplan kent een grondige onderbouwing. Parallel aan het ontwerpend onderzoek, werd eveneens onderzoek gevoerd naar de vereiste voorzieningenstructuur voor Hasselt-noord wanneer de ontwikkelingen binnen de Blauwe Boulevard gerealiseerd zijn, werd een ruimteboekhouding opgemaakt die inzicht biedt in het cijfermateriaal per deelgebied, is er een verkeersstudie opgemaakt die een beeld verschaft op de verkeersafwikkeling per modus en tot slot een beeldkwaliteitsplan dat een visie ontwikkelt op de kwaliteit van het openbaar domein over de verschillende ontwikkelingen en deelgebieden heen.

De wisselwerking tussen het ontwerpend onderzoek en deze complementaire studies heeft geleid tot het finaal masterplan. Dat betekent dat, ondanks het feit dat het masterplan in de toekomst ongetwijfeld nog zal wijzigen, de basisprincipes en de gemaakte keuzes niet vrijblijvend zijn en bijgevolg opgevolgd dienen te worden bij de verdere uitwerking van de verschillende deelgebieden.

1.3 Opbouw van het RUP



Figuur 2: opdeling plangebied in RUP's en deelRUP's

De ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de Blauwe Boulevard zullen opgemaakt worden als **3 RUP's** die telkens onderverdeeld worden in twee of meerdere deelplannen:

- RUP Blauwe Boulevard WEST
  - Deelplan 1: Havenkwartier
  - Deelplan 2: Gelatinewijk
  - Deelplan 3: Parkwijk
- RUP Blauwe Boulevard OOST
  - Deelplan 4: Oosteroever – Kempische Steenweg
  - Deelplan 5: Slachthuiswijk
- RUP Blauwe Boulevard NOORD
  - Deelplan 6: Kanaalzone Oost
  - Deelplan 7: Kanaalzone West

De afbakening van de 3 RUP's en hun deelplannen gebeurt op basis van juridische karakteristieken (perceelsgrenzen, zonering van het BPA) en ruimtelijke karakteristieken (ligging binnen het publieke ruimteframe, context).

De 3 RUP's worden **gelijktijdig voorbereid en geëvalueerd in een plan-MER-screening** waardoor de herontwikkeling van de Blauwe Boulevard via één geïntegreerde visie wordt aangepakt. Dit maakt een evenwichtige uitwerking van het programma en een samenhangende visie voor het gebied mogelijk.

Het plangebied Blauwe Boulevard wordt opgesplitst in 3 RUP's met 7 deelplannen om volgende redenen:

- De 3 RUP's vormen plangebieden die een ruimtelijke samenhang vertonen maar kunnen ook los van elkaar functioneren.
- Het masterplan bestaat uit een structuurschets en stadsontwerpen voor verschillende deelgebieden.
    - Een aantal gebieden zijn in uitvoering.
    - Voor andere deelgebieden worden de stadsontwerpen gedragen door de private actoren.
    - Voor een aantal deelgebieden zijn er eerste gesprekken geweest met de private actoren maar heeft het proces nog niet geleid tot een, door alle actoren gedragen, stadsontwerp. Parallel aan het RUP-proces worden verdere gesprekken gevoerd met de betrokken actoren en worden de doelstellingen van de private actoren door middel van ontwerpend onderzoek omgezet in een gedragen stadsontwerp voor het deelgebied dat past binnen de visie van de structuurschets. Afhankelijk van de snelheid waarmee tot consensus kan gekomen worden voor deze deelgebieden, zou mogelijks kunnen beslist worden in de loop van het RUP-proces dat de doorlooptijd voor de deelgebieden waar verdere draagvlakverwerving nodig is, vertraagd wordt doorlopen ten opzichte van de andere deelgebieden. Door van bij het begin te werken met verschillende RUP's kan deze beslissing zeer vlot genomen worden. *NB. RUP Blauwe Boulevard Noord wordt pas in een latere fase opgestart.*

2 Beleidskader

2.1 De ruimtelijke structuurplannen als kader

2.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen[1] is Hasselt geselecteerd binnen het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk.

Voor de stedelijke gebieden worden volgende doelstellingen geformuleerd:

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

De delen die binnen het stedelijk gebied vallen maken ook deel uit van het stedelijk netwerk Limburgs Mijngebied. De rol van dit gebied ligt in de versterking van een stedelijk en economische structuur op Vlaams niveau.

Het stedelijk gebied van Hasselt behoort tot het economische netwerk Albertkanaal (ENA), een belangrijke economische as op Vlaams niveau.

Verder zijn volgende selecties relevant voor het plangebied van het RUP:

- De R71 (Ring) en de N74 (deel ten noorden van de Ring) worden geselecteerd als primaire wegen II. Een primaire II heeft een verzamelfunctie voor gebieden en/of concentraties van activiteiten van gewestelijk belang. Voor de regionaalstedelijke gebieden, de kleinstedelijke gebieden en de stedelijke en economische netwerken van ten minste Vlaams niveau verzorgen de primaire wegen II de verbinding naar het hoofdwegennet of naar een primaire weg I.
- Het Albertkanaal maakt deel uit van het hoofdwaterwegennet. Het hoofdwaterwegennet verzorgt de verbindingen van (inter)nationaal en Vlaams niveau.
- In het kader van de Mobiliteitsvisie 2020 en het Limburgplan, is een netwerk uitgewerkt van snelle openbaar-vervoersverbindingen in Limburg, waarbij het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk wordt verbonden met de Limburgse kleinstedelijke gebieden. Basis van het plan is het bestaande spoorwegnet van NMBS aangevuld met drie nieuwe hoogwaardige OV-lijnen (Hasselt-Maastricht,

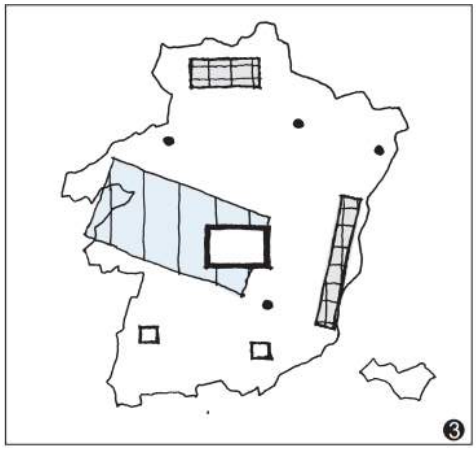
[1] N.B. De Vlaamse Regering keurde op 30 november 2016 het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit is een belangrijke nieuwe formele stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. De Vlaamse Regering formuleert in het Witboek doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en werven die de basis zullen vormen om samen aan de slag te gaan en de ruimte van Vlaanderen te transformeren.

Hasselt-Genk-Maasmechelen, Hasselt-Neerpelt-Lommel). Dit openbaar vervoernet wordt vervolledigd met snelbuslijnen.

2.1.2 Ruimtelijk structuurplan provincie Limburg, actualisatie

De actualisatie van het ruimtelijk structuurplan provincie Limburg (RSPL), werd goedgekeurd door Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening, Philippe Muyters op 23 juli 2012. Op 6 september 2012 werd het gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

De actualisatie van het RSPL was noodzakelijk om in overeenstemming te blijven met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, RSV.



Figuur 3: Hasselt-Genk centrum van een stedelijke hiërarchie [RSPL, kaart 50a]

Hasselt-Genk is de spil en het zwaartepunt van Limburg en moet een **stedelijke rol** vervullen van het hoogste niveau.

“Binnen de hoofdruimte “Midden-Limburg” ligt het accent op de bestuursfunctie en de gevarieerde productiestructuur van het stedelijk gebied. Om zijn positie voor de MHAL-regio (red. Maastricht-Heerlen, Hasselt-Genk, Aken en Luik) te versterken moet worden gewerkt aan de versterking van de stedelijkheid (verdichting, grootstedelijk imago op bepaalde plaatsen) van het gebied. Daardoor wordt er een draagvlak gecreëerd om een aantal hoogwaardige stedelijke voorzieningen aan te trekken.” [actualisatie RSPL, richtinggevend deel, p.329-330]

Voor Hasselt-Genk worden een aantal beleidsthema’s naar voor geschoven, waaronder:

- Stedelijk aanbod: om de uitstraling van Hasselt-Genk te versterken moeten ontwikkelingsmogelijkheden voor allerlei functies worden gecreëerd. Dat geldt voor bijkomende woningen, bijkomende bedrijventerreinen, voorzieningen met een regionale uitstraling enz. Daartoe kunnen ook onbenutte terreinen worden ingeschakeld: verlaten spoorwegterreinen en hun aanliggende percelen, leegstaande bedrijfsgebouwen en ongebruikte bedrijventerreinen enz.
- Stadsvernieuwing: herwaardering van het bestaand weefsel speelt eveneens een rol bij het versterken van Hasselt-Genk. Vele verspreide wijken hebben een

onvoldoende dichtheid. Om die te verhogen kunnen een aantal nieuwe functies worden ingebracht: nieuwe woningen, nieuwe lokale voorzieningen.

- Economische ontwikkeling is een voorwaarde voor de rol van Hasselt-Genk.

[actualisatie RSPL, richtinggevend deel, p.332]

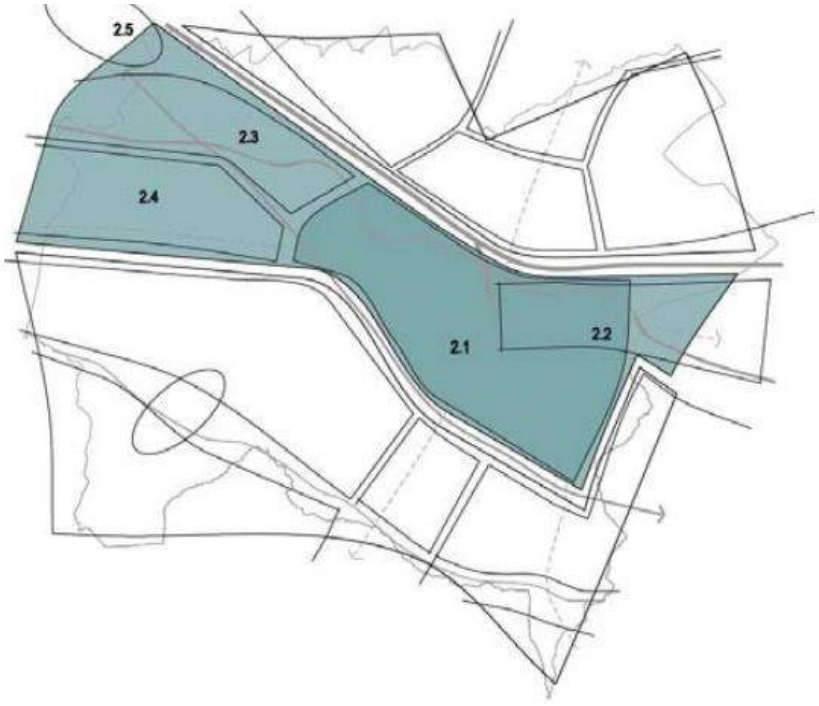
Verder zijn volgende selecties op provinciaal niveau relevant voor het RUP:

- De doortocht van de Demer doorheen verstedelijkt gebied als natte natuurverbinding.

2.1.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Hasselt

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Hasselt is definitief aanvaard door de gemeenteraad van Hasselt op 23/06/2009.

De gewenste ruimtelijke stuctuur van Hasselt wordt beschreven aan de hand van 3 hoofdruimten die gebaseerd zijn op de geografische regio's binnen de gemeentegrenzen. De hoofdruimten worden op hun beurt onderverdeeld in deelruimten.



Figuur 4: deelruimte verstedelijkt gebied Hasselt binnen de hoofdruimte Demervallei

2.1.3.1 Blauwe Boulevard als onderdeel van de hoofdruimte Demervallei en de deelruimte Verstedelijkt gebied Hasselt

Het plangebied RUP Blauwe Boulevard is gelegen binnen de **hoofdruimte 'Demervallei'**. Het valleigebied van de Demer vormt de overgang tussen twee geografische regio's: de Kempen en vochtig Haspengouw.

De hoofdruimte Demervallei staat voor stedelijke ontwikkeling. Binnen het plangebied RUP vormt het ruimtelijk concept “vallei van de Demer als drager van kwalitatieve ontwikkelingen” een belangrijk ruimtelijk concept. Binnen het plangebied zal de Demervallei vormgegeven worden als een smalle verstedelijkte vallei waarin aandacht is voor het openhouden van de waterloop en het kwalitatief inrichten van de oevers.

Daarnaast ligt de focus in deze hoofdruimte op het verder uitbouwen van stedelijke functies, waarbij de nadruk ligt op:

- Kwalitatief wonen in al zijn facetten
- Ontwikkelen van een economie eerder gericht op kennis en technologie (i.p.v. zich toe te leggen op een zware industriële ontwikkeling)
- Het uitbouwen van een diensten- en onderwijscentrum ten behoeve van minstens de hele provincie Limburg
- Ondersteunen en stimuleren van het handelsgebeuren.

Bij elke stedelijke ontwikkeling wordt rekening gehouden met de woonkwaliteit en herkenbaarheid / eigenheid van de wijken en kernen in en rond het stedelijk gebied.

De hoofdruimte Demervallei op zijn beurt onderverdeeld in deelruimten. Het plangebied is gelegen in de **deelruimte Verstedelijk gebied Hasselt**.

In deze deelruimte wordt een kwalitatief stedelijk beleid gevoerd, waarbij volgende aandachtspunten belangrijk zijn:

- *“Het zich profileren als ‘**stad’** binnen het regionaal stedelijk gebied Hasselt-Genk maar ook als hoofdstad van de provincie. Hasselt ontwikkelt zich als een dynamische stad die ingaat op de hedendaagse behoeften en die dit vertaalt naar kwalitatieve ruimtelijke ontwikkelingen. Ruimtelijke dragers voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen zijn in belangrijke mate de ontsluitingsinfrastructuren (…)*
- *Ontwikkeling van **diensten – onderwijs – cultuur** t.b.v. heel de Provincie en dit in ruimtelijk gestructureerde gehelen. (…)*
- ***De Demer**, als belangrijke natuurlijke – en groenstructuur, maar ook met een waardevolle cultuurhistorische betekenis, wordt opgewaardeerd tot structurerend groenelement dwars doorheen het stedelijk weefsel. Er wordt nagenoeg ruimte voorzien om deze structuurdrager ontwikkelingskansen te geven en, waar mogelijk en gewenst, toegankelijk te maken.*
- ***De woonkwaliteit** staat ook in deze deelruimte voorop. (Nieuwe) ontwikkelingen worden aangelegd met aandacht voor de woonkwaliteit. Bij de ontwikkeling van gebieden (in- en uitbreidingsgebieden) wordt de gewenste / haalbare woondichtheid ruimtelijk afgewogen. Niet elke ontwikkeling verdraagt hoge dichtheden. Nieuw te ontwikkelen gebieden worden globaal bekeken, maar gefaseerd ontwikkeld. Er wordt gezocht naar nieuwe woontypologieën en er wordt ook een doelgroepenbeleid gevoerd. Ontwikkelingen in woongebieden houden altijd rekening met de eigenheid en identiteit van de wijk, kern of stadsdeel waarin ze gesitueerd zijn. (…)*

- *Economische activiteiten onder de vorm van **bedrijvigheid** worden gestimuleerd. Er worden nieuwe locaties gezocht waarbij de aard van de activiteiten wordt aangepast aan de plekken.*
- *De **handelsactiviteiten** in deze deelruimte worden gestimuleerd door een gericht locatiebeleid te voeren voor activiteiten van verschillende aard. Handel situeert zich op verschillende locaties en zal complementair aan elkaar ontwikkeld worden.*
- *Het **toeristisch aspect** van het centrum wordt verder uitgewerkt, door o.a. kwalitatieve inrichting van het stadscentrum, …*
- ***Bereikbaarheid en ontsluiting** zijn essentieel voor het functioneren van een stad. Er wordt eenduidig beleid gevoerd naar hiërarchie van wegen, verkeerscirculatie, parkeren, openbaar vervoer, …*
    - *De Singel vormt de toegangspoort tot de kernstad en wordt als geheel versterkt om als baken te functioneren. De Singel neemt de vroegere taak van de Kleine Ring over (nu Groene Boulevard). De Singel ligt in het centrum van het stedelijke weefsel. Naast de verkeersfunctie biedt de Singel ruimte voor verdichting van stedelijke functies en vooral functies met behoefte aan zichtlocatie. Hij moet ontwikkelen als een parklaan met stromend verkeer en duidelijke entrees naar de verschillende stedelijke functies. (…)*
    - *De Singel blijft als zichtlocatie belangrijk voor een specifiek segment van handelszaken. De bestaande banden van kleinhandel langs de fronten van de bedrijventerreinen kunnen dus behouden blijven en verdicht worden op voorwaarde dat ze voldoende aandacht besteden aan de architectuur van hun gebouwen en de landscaping van hun terreinen.*
- ***Herkenbaarheid / identiteit – kwaliteit**: dragers voor het verbeteren van de herkenbaarheid en identiteit van Hasselt zijn beeldbepalende elementen, publieke ruimten (pleinen, voetgangersdoorsteken, paden, …), groenelementen (Demer, …), … . Hier zal dan ook bijzondere aandacht aan besteed worden.*
- ***Relatie van de stad met de omliggende open ruimte**. Gebruik maken van veelal bestaande doorsteekmogelijkheden wordt de stad via een padenstructuur verbonden met de omliggende open ruimte. Dit draagt bij tot het verhogen van de woonkwaliteit."*

[GRS Hasselt, richtinggevend deel, p. 160-161]

2.1.3.2 Blauwe Boulevard binnen de nederzettingsstructuur: strategisch project

Voor de realisatie van de gewenste nederzettingsstructuur wordt in Hasselt onder meer ingezet op nieuwe grote projecten die als hefboom functioneren voor een kwalitatieve stedelijke ontwikkeling: strategische projecten.

Het laatste decennium heeft de stad een stedelijke ontwikkeling in gang gezet die in 2008 (op het ogenblik van de opmaak van het GRS) in uitvoering is of zich in verre fase van planvorming bevindt. De stedelijke ontwikkeling aan de kanaalkom (Blauwe Boulevard) wordt in het GRS als een dergelijk strategisch project aangeduid.

Het woonbeleid in Hasselt omvat twee sporen: er wordt ingezet op het aansnijden van onbebouwde woon- en woonuitbreidingsgebieden enerzijds en anderzijds op stadsontwikkelingsprojecten die sommige delen van de stad opnieuw leven zullen inblazen. Ook in deze optiek wordt de Blauwe Boulevard expliciet vernoemd.

2.1.3.3 Blauwe Boulevard binnen de economische structuur

De stad beschouwt **kantoren** als onderdeel van een globale stedelijke ontwikkeling. Ze wil het kantoorgebeuren zodanig ontwikkelen dat kantoorgebouwen geclusterd zitten in een ruimtelijk ensemble dat ook op andere tijdstippen dan kantooruren gebruikt kan worden of tenminste doorweven wordt met andere functies.

De Blauwe Boulevard krijgt in het GRS ontwikkelingsmogelijkheden voor kantoren.

“Kantoorontwikkelingen gebeuren op deze locatie conform het bijzonder plan van aanleg (BPA) dat, met een masterplan als onderlegger, voor deze site werd opgemaakt. De kantoorontwikkeling wordt, zoals ook vastgelegd binnen het BPA, ruimtelijk gekoppeld aan de kantoorontwikkeling in de binnenstad.”

[GRS Hasselt, richtinggevend deel, p. 230]

Hasselt wenst voorts haar positie als **winkelstad** te versterken. Ze doet dat via een ruimtelijk structurerend beleid waardoor de dynamiek van de kleinhandel kan worden opgevangen en gestuurd.

De Blauwe Boulevard is één van de zones die nog voldoende capaciteit bevat om de toekomstige ontwikkeling van de handel substantieel op te vangen. In deze zone zou voornamelijk gemikt worden op hobby, sport, vrije tijd en leisure. Het is een zone van middelgrote schaal.

De delen van het plangebied ten noorden van de Singel maken deel uit van de ENA-selectie “Hasselt-kanaal”. Het structuurplan Hasselt geeft aan dat het bedrijventerrein zou moeten geherstructureerd worden zodat de oevers van het kanaal en de kanaalkom beter toegankelijk worden gemaakt als flaneerruimte. Hierdoor krijgen ook de tennisclub en de Hasseltse Yachting club, die tegen het Albertkanaal liggen, hun plaats op deze promenade. Verder dient de semi-industriële bedrijvenzone ingekapseld te worden in groene brede buffers langs Kempische Steenweg en Herkenrodesingel.

2.1.3.4 Blauwe Boulevard binnen de voorzieningenstructuur

Ten aanzien van voorzieningen pleit het structuurplan voor:

- kleuter- en basisonderwijs in het weefsel van elke wijk;
- nodige sportterreinen en recreatieve infrastructuren in elke wijk;
- lokale culturele activiteiten in ontmoetingscentra op wijkniveau.

2.1.3.5 Blauwe Boulevard en de visie op publieke ruimte

Inherent aan een stedelijk ontwikkeling is de ontwikkeling van kwaliteitsvolle publieke ruimte. Het structuurplan formuleert een aantal doelstellingen bij de ontwikkeling en herinrichting van de publieke ruimte.

Boulevard

Hasselt schakelt haar stedelijke ontwikkeling aan twee boulevards. Boulevards worden gedefinieerd als belangrijke schakelruimte in een stedelijke omgeving. Ze vormen onderdeel van een dens stedelijk weefsel. Ze genereren stadsverkeer (fietsers, voetgangers, parkeerverkeer, openbaar vervoer) en stadsleven (winkelen, horeca, flaneren, bewegen). Ze kenmerken zich door bomenrijen, opvallende bebouwing en flaneerruimte.

De Blauwe Boulevard vormt één van deze twee boulevards en moet Hasselt opnieuw bij het water brengen.

Groene toegangswegen naar de stad

De grote toegangswegen tussen de Singel en groene Boulevard zijn belangrijke publieke ruimtes. Ze moeten een verkeersfunctie koppelen aan een verblijfsfunctie of representatie functie. Er wordt een verschil gemaakt tussen twee vormen van inrichting:

1. Parklanen

Parklanen zijn groene assen met grote bomen in de sfeer van een lineair park. Ze hebben een beperkt aantal erfontsluitingen. De fiets- en voetpaden zijn vrij liggend. Eventueel hebben ze een vrije baan voor openbaar vervoer. In of aanpalende aan het plangebied van het RUP Blauwe Boulevard worden de volgende wegen geselecteerd

- De Singel (als primaire weg II) en als poort naar het stadscentrum (zie 3.9)
- De nieuwe ontsluitingsweg Blauwe Boulevard

2. Steenwegen (*formulering uit GRS Hasselt, geen formeel gehanteerde term*)

Steenwegen zijn “versteende” wegen met weinig groen en her en der een boom of maximaal een bomenrij. Het zijn verblijfsstraten met veel erfontsluitingen. Er zijn aanliggende snelle fietspaden. Het openbaar vervoer gebruikt de openbare weg of krijgt voorrang via lichtenregeling. In of aanpalende aan het plangebied van het RUP Blauwe Boulevard worden de volgende wegen geselecteerd als lokale steenweg:

- Nog in te richten: Kempische Steenweg binnen en buiten de Singel.

Stedelijke parken en wijkparken

Parken zijn de bewegingsplekken van de stedeling. Ze zitten verweven in dicht bebouwde gebieden. Ze worden door verschillende groepen gebruikt: door bewoners van appartementen of rijhuizen die zelf weinig open ruimte en groen hebben, en door bezoekers (studenten, werknemers, enz.) van de stad.

Stadsparken hebben context of moeten zelf context genereren. Ze moeten meer worden dan groene doorsteken. Stadsparken moeten aantrekken en zelf een attractie vormen voor de stedeling en voor de bezoekers van de stad.

De stad beschikt momenteel al over een aantal stadsparken maar focust ook op nieuwe stedelijke parken.

Het park Kanaalkom wordt aangeduid als **nieuw stedelijk park**. Het wordt aangelegd op de plek waar de Groenas van de Demer de kanaalkom kruist. De aanleg van dit park vormt onderdeel van het Blauwe Boulevardproject. Het park koppelt het Blauwe Boulevardproject aan de stedelijke groenassen.

Wijkparken zijn kleinere openbare ruimtes in de suburbane gebieden. Ze hebben minder behoefte aan representativiteit dan de stadsparken. Belangrijk is het gevoel van groene bereikbaarheid. Ze hebben vooral een sociale functie. Ze liggen bij voorkeur in de buurt van de scholen, ontmoetingscentra en lokale sportterreinen waarmee ze een samenhangende ruimte kunnen vormen. Hierdoor ontstaat ook een vorm van sociale controle.

Wijkparken beschikken meestal minstens over een polyvalent speelveld voor de wijkbewoners. Ze zijn uitgerust met goede paden, verlichting, zitbanken en kinderspeeltoestellen. De parkeerbehoefte is klein omdat deze parkjes bereikt worden vanuit de buurt, en dit te voet of met de fiets.

Groene assen

Groene assen dooraderen de stad. Ze verbinden de stedelijke woongebieden met elkaar en koppelen ze aan de buitengebieden rond de stad. De groene assen vertrekken in de verstedelijkte gebieden en geven aansluiting op het netwerk van KLE in het buitengebied. Ze geven de stad lucht en ruimte, ondersteunen de natuur en het natuurgevoel in de stad.

Groene assen zijn ruimtes voor beweging. Ze worden ingericht om te wandelen, fietsen, joggen, skaten, om honden uit te laten, enz. Het groen bestaat uit min of meer natuurlijke soorten. De assen omvatten altijd een comfortabel fietspad of voetpad maar ook op sommige plekken kunnen ze verbreden met kleine speelveldjes of wijkparken.

Voor de ontwikkeling van deze groenassen is het belangrijk dat ze doorgaand zijn en dat de doorgangen gevrijwaard blijven. De stad zal in dit kader strategisch gelegen percelen aankopen of herbestemmen via een RUP zodat de doorgangen verzekerd blijven. Vele fragmenten van deze groenassen zijn aanwezig maar de stad wil ze meer herkenbaar maken door hun verloop te verhelderen, door ze beter aan te kondigen via een actieve of passieve begeleiding, … .

- Het **Albertkanaal** is de belangrijkste van alle groenassen. Het kanaal doorsnijdt de stad en koppelt als riante open ruimtecorridor en groene sluis heel wat gebieden aan elkaar: Godsheide, Hasselt, Kuringen en Stokrooie, het Vijvergebied, enz. Er kan veilig gefietst- en gewandeld worden langs het water en er zijn mogelijkheden voor watergebonden recreatie. Op vele plekken is het kanaal een achterkant. De stad zal in de toekomst meer aandacht besteden aan de inrichting van de kanaaloevers zodat het kanaal meer geïntegreerd wordt in het stadsbeeld en in het stedelijk functioneren.

Over de hele lengte van het kanaal moet gezocht worden naar meer eenheid in vormgeving en naar het creëren van veiligheid en comfort voor fietsers en wandelaars. Ook de toegangen naar het kanaal vanuit de woongebieden moeten als structurele schakel mee geïntegreerd worden in de ontwikkeling en oriëntering van de woongebieden.

De kanaalkom krijgt via het Blauwe Boulevardproject een nieuwe front naar het kanaal.

- De Demervallei loopt dwars door de stad vanaf de universitaire campus tot de abdijsite Herkenrode. Deze groene as kruist alle functies van de stedelijke Demerzone, raakt het Blauwe Boulevardproject en gaat door het stedelijke natuurgebied Prinsenbeemden verder naar Herkenrode. De as is continue ‘groen’ maar is niet overal toegankelijk.

2.1.3.6 Blauwe Boulevard en de visie de lijninfrastructuur

Suggesties m.b.t. nieuwe wegsegmenten

De stad selecteert een aantal wegsegmenten die worden aangevuld of verbeterd om de kernstad beter bereikbaar te houden. Met betrekking tot het plangebied RUP Blauwe Boulevard wordt een **nieuwe verbinding vanaf de Singel (R71) naar de kanaalkom** gesuggereerd.

Deze nieuwe ontsluitingsweg ontsluit het nieuwe stedelijke ontwikkelingsgebied “Blauwe Boulevard” aan de westzijde van de kanaalkom rond de voormalige Gelatinefabriek. De weg vertrekt vanaf het knooppunt aan de Herkenrodesingel en volgt een traject dat niet meer langs de kanaalkade maar centraal het Blauwe Boulevardgebied ontsluit. Dankzij deze nieuwe verbinding kunnen de kades langs de kanaalkom verkeersluw worden en ingericht als groene en blauwe openbare flaneerruimte.

Parkeerbeleid

Het voeren van een gemeentelijk parkeerbeleid is een belangrijke sleutel in het gemeentelijk verkeersbeleid en de totale bereikbaarheid van de stad. Dit betekent vooral dat de wachtende auto goed moet geleid worden naar de parkeerhavens die specifiek zijn voor zijn bestemming.

In het Blauwe Boulevardproject wordt een nieuwe ondergrondse parking voorzien voor bewoners en bezoekers.

Netwerk van fietspaden en trage wegen

Het netwerk van fietspaden en trage paden verhoogt het comfort voor de zwakke weggebruiker (wandelaars, joggers en fietser) en vormt een alternatief voor het autoverkeer. Het moet de bewoner van Hasselt in staat stellen om op een vlugge manier van, naar en door de stad te fietsen, te joggen of te wandelen. Het heeft zowel functionele als recreatieve gebruikers. Hasselt ent haar netwerk op het provinciaal recreatief en functioneel fietsroutenetwerk maar wil vooral de mazen op haar grondgebied verder verdichten en verfijnen.

De groene as Demervallei en de groene as Albertkanaal worden geselecteerd als drager van nieuwe functionele fietsverbindingen.

2.2 Andere relevante beleidsplannen

2.2.1 Het Vlaams economisch beleid: het Economisch netwerk Albertkanaal (ENA)

De procesmatige uitwerking van het **Economisch Netwerk Albertkanaal** is één van de instrumenten om het aanbodbeleid op het vlak van de afbakening van ca. 7.000 ha bijkomende bedrijventerreinen in geheel Vlaanderen te realiseren.

Binnen de contour van het plangebied worden de percelen in de oksel tussen het Albertkanaal, de oostelijke zijde van de kanaalkom en de Kempische Steenweg geselecteerd tot de bedrijvenstrip Hasselt als onderdeel van het ENA.

Figuur 5: bedrijvenstrip Hasselt binnen het ENA

De bedrijvenstrip Hasselt heeft een beperkte rol binnen het ENA. Het kan eerder beschouwd worden als middelgroot en overwegend watergebonden bedrijventerrein in functie van het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk. Het bedrijventerrein is immers volledig omringd door het stedelijk Hasselt. Binnen de bestaande kanaalgebonden terreinen dringen zich herstructureringen op. De site wordt omgevormd in functie van stedelijke bedrijvigheid. De stad Hasselt heeft hierin de bevoegdheid.

2.2.2 Waterplan

De omgeving van de kanaalkom is volop in ontwikkeling. De vele toekomstgerichte projecten vroegen een nieuwe visie op het watergebruik aan de Blauwe Boulevard. Stad Hasselt en NV De Scheepvaart lieten daarom een Waterplan opstellen.

Het visieplan dateert van mei 2013 en verdeelt de Kanaalkom in drie delen.

1. Het zuidelijke deel biedt ruimte voor de watersportvereniging en de jachthaven, maar ook voor evenementen of tijdelijk gebruik. Vanaf de oevers heb je een mooi uitzicht op het water.
2. Naast het Demerpark staan rust en groen centraal, met ruimte voor de kajakvereniging en één mogelijke ligplaats voor een recreatieve functie.
3. Het noordelijke deel blijft ten dienste staan van de aangrenzende bedrijven.

2.2.3 Onroerenderfgoeddecreet

Voor monumenten, stads- of dorpsgezichten, landschappen en archeologisch erfgoed is de juridische grondslag het Onroerenderfgoeddecreet en het bijbehorend Onroerenderfgoedbesluit. Beiden zijn op 1 januari 2015 in werking getreden. Voor het luik archeologie gebeurde dit gefaseerd sinds 1 januari 2016. Het Onroerenderfgoeddecreet en -besluit bevatten de werkinstrumenten om aanwezig erfgoed te beschermen en te beheren.

Binnen het plangebied is er geen beschermd onroerend erfgoed aanwezig. Waardevol niet beschermd onroerend erfgoed zijn:

- vastgesteld bouwkundig erfgoed: Silotoren en opslagruimte en de Gelatinefabriek;
- bouwkundig erfgoed opgenomen in de inventaris: stadswoning Vaartstraat 2, Hasselt (intussen gesloopt).

2.2.4 Mobiliteitsstudies

2.2.4.1 MOBER Blauwe Boulevard

Deze MOBER werd opgemaakt in 2012 door de Arcadis Belgium in opdracht van de stad Hasselt. Het opzet van deze MOBER betrof het inschatten van de verkeersgeneratie van de ontwikkelingen in het kader van het BPA Blauwe Boulevard.

In deze MOBER werd een onderscheid gemaakt in de verkeersgeneratie van de ontwikkelingen aan de oostzijde en aan de westzijde van de Kanaalkom. Dit omdat het verkeer anders afgewikkeld zal worden: aan de oostzijde via de Kempische Steenweg naar de R70 en R71, aan de westzijde via de Gelatineboulevard/Slachthuiskaai naar de R71 (en in beperkte mate naar de R70).

De westzijde zal aanzienlijk meer verkeer te verwerken krijgen dan de oostzijde van de kanaalkom. De reden hiervoor ligt in het groter aanbod aan commerciele functies aan de westzijde (Havenkwartier). De Gelatineboulevard heeft hier dan ook een belangrijke functie om het bestemmingsverkeer op te vangen richting de ondergrondse parking Havenkwartier.

2.2.4.2 MOBER Havenkwartier

Deze MOBER werd opgemaakt in 2013 door Arcadis Belgium in opdracht van NV Kanaalkom en onderzocht de mobiliteitseffecten van het project Havenkwartier ter hoogte van de kanaalkom in Hasselt, een deelproject van het BPA Blauwe Boulevard.

Deze MOBER hield rekening met volgende oppervlaktes:

- 338 wooneenheden
- 21.287 m² handel
- 2.895 m² horeca
- 520 m² kantoren
- 1911 publieke parkeerplaatsen

- 424 private parkeerplaatsen

Op basis van deze oppervlaktes is de verkeersgeneratie bepaald.

Deze verkeersgeneratie werd gesommeerd met de ingeschatte intensiteiten van de Gelatineboulevard. Hieruit bleek dat een 2x1- profiel de intensiteiten kan verwerkt krijgen, uitgaande van een maximumscenario op een zaterdag.

De hoofdtoegang van de openbare parkeergarage ligt langs de Gelatineboulevard. Naar inrichting toe moet de toe- of uitgang op piekmomenten tot 803 voertuigen per uur verwerken. Er worden drie gates in elke richting voorzien om dit te verwerken (één gate heeft een capaciteit van maximum 400 wagens per uur). Er kan, met het oog op een optimaal ruimtegebruik, ook geopteerd worden voor 1 vaste ingaande en 1 vaste uitgaande gate en twee gates die flexibel als ingaand of uitgaand gebruikt kunnen worden.

De focus naar verkeersafwikkeling op de Gelatineboulevard ligt op het noordelijk deel, tussen parking en R71-Singel. Het zuidelijk deel, in het projectgebied, wordt opgevat als een winkel-wandelboulevard waar het verkeer een ondergeschikte functie heeft voor het aspect shoppen.

Het segment tussen de parking en de Groene Boulevard wordt bovenden slechts in 1 richting toegankelijk, richting Groene Boulevard. Dit om er voor te zorgen dat de wagens enkel via de R71 naar het projectgebied rijden en de Groene Boulevard vermijden als doorgaande verkeersas.

2.2.4.3 MOBER parking oude Mouttoren en parking Mommen

Deze MOBERS werden opgemaakt in 2014 door Arcadis Belgium in opdracht van de stad Hasselt.

Momenteel beschikt de stad Hasselt over een gratis parking aan de westzijde van de Kanaalkom, op een terrein gelegen tussen de voormalige Versuz en Sanibri. Dit terrein zal ingenomen worden door het bouwproject Havenkwartier, dat kadert binnen de uitvoering van het BPA Blauwe Boulevard. Het project zal, onder andere, een nieuwe ondergrondse parking omvatten en het verlies van deze (en andere) plaatsen compenseren.

Totdat deze werken afgerond zijn en de nieuwe parking operationeel is, zal er een tekort zijn aan parkeerplaatsen in de omgeving Kanaalkom.

Daarom wenst de stad 2 tijdelijke parkings aan te leggen :

- Parking Mommen: Deze zal gesitueerd zijn tussen de Lazarijstraat en de Slachthuiskaai, ten noorden van de nieuwe verbinding tussen beide straten. De nieuwe parking zal ruimte kunnen bieden aan 500 parkeerplaatsen.
- Parking Oude Mouttoren: aan de oostzijde van de Kanaalkom met ruimte voor 324 parkeerplaatsen

2.2.4.4 Scenariostudie ontsluiting parking Molenpoort (2015)

De stad Hasselt is op zoek naar een optimale ontsluiting van de parking Molenpoort in functie van de ruimtelijke binding tussen het Molenpoortplein en het project Blauwe Boulevard. De parking is gesitueerd onmiddellijk ten zuiden van de Kanaalkom, net buiten het projectgebied van dit RUP.

Er werden een aantal ontsluitingsscenario's bekeken maar de stad heeft nog geen beslissing genomen in dit dossier.

2.2.5 Mobiliteitsplan Hasselt

Het mobiliteitsplan Hasselt werd gunstig geadviseerd door de RMC in de vergadering van april 2014.

Het mobiliteitsplan is gebaseerd op een duurzaam mobiliteitsbeleid, vetrekkend vanuit het STOP principe: voorrang verlenen aan voetgangers (stappers), fietsers (trappers) en het openbaar vervoer. Pas daarna komt de auto (Privévervoer).

2.2.5.1 Werkdomein A: ruimtelijke structuur

Binnen werkdomein A worden de ontwikkelingen rond de Kanaalkom opgenomen als strategisch ruimtelijk project met grote invloed op verkeer en mobiliteit. Bij de uitbouw van de gewenste ontsluitingsstructuur van deze projecten wordt er steeds van uit gegaan dat de meest duurzame verkeers- en vervoersmodi voorrang dienen te krijgen en dus prioritair worden uitgebouwd. In het algemeen dient de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van de strategische projectlocaties te worden verbeterd. Ook de aanwezigheid van het functionele fietsroutenetwerk is van groot belang om de bereikbaarheid van de projectlocaties op een duurzame manier te verberen.

Het mobiliteistplan neemt als concrete actie de uitwerking van het masterplan Kanaalkom op voor dit strategisch project.

2.2.5.2 Werkdomein B: netwerken

Bij het ontwerp van verkeersnetwerken worden de richtlijnen zoals beschreven in de vademeca gevolgd.

Trage wegen en buurtwegen worden geherwaardeerd in het mobiliteitsplan en een fijnmazig fietsroutentwerk wordt uitgetekend.

De structuur van het openbaar vervoernetwerk past binnen de visie van het Spartacusplan zoals uitgetekend door vvm De Lijn. Dit betekent onder andere dat de knooppunten van het Spartacusplan primeren op andere schakelpunten.

De Spartacushalte t.h.v. de Kanaalkom wordt ingericht als een secundair schakelpunt. Hiermee wordt bedoeld dat men van hieruit snel andere schakelpunten en transferia of bestemmingen buiten Hasselt kan bereiken maar dat er geen of slechts een beperkt aantal lokale buslijnen halthouden.

Primaire en secundaire schakelpunten worden met elkaar verbonden door snelle en hoogwaardige OV-lijnen. De halte Hasselt – Kanaalkom zal worden bediend door Spartacuslijn 1 en 2 en wordt zo gelinkt aan het primair schakelpunt Hasselt Station.

De categorisering der wegen in het nieuwe mobiliteitsplan van Hasselt doet suggesties naar hogere overheden om een herziening door te voeren:

- Upgraden van secundaire weg type III N2 van R71 tot E313 naar primaire weg type II met stedelijke taakstellingen
- Aanpasen van primaire weg type II met stedelijke taakstellingen R71 van N74 tot N702
- Downgraden van primaire weg type II naar secundaire weg type II R71 tussen N702 en N80

De categorisering in de omgeving van de Blauwe Boulevard zoals voorgesteld in het mobiliteitsplan:

- R71 tussen N74 en N80 als primaire weg type II
- De N74 als primaire weg type II
- De ventwegen langs de R71 tussen N74 en N2 Kuringersteenweg als lokale weg type II
- De ventwegen langs de R71 tussen N2 Kuringersteenweg en N80 als te realiseren lokale weg type II
- De Slachthuislaan (Gelatineboulevard tot aan de parking) en de Kempische Steenweg (binnenzijde R71) als lokale weg type II stedelijke ontsluitingsas.

2.2.5.3 Werkdomein C: flankerend beleid

Hier werden geen acties opgenomen die van specifiek van toepassing zijn voor het projectgebied.

2.2.6 Woonplan Hasselt 2030

In het Woonplan Hasselt 2030 worden de strategische keuzes en de benodigde veranderingen aangeduid die de stad op het vlak van wonen wilt teweegbrengen in de planperiode tot 2030. Het Woonplan is gebaseerd op een analyse van de woonsituatie in 2015, onderzoekt de keuzes en vertaalt deze naar concrete doelstellingen en acties.

Het Woonplan Hasselt 2030 bevat drie hoofdstukken:

- Het eerste hoofdstuk ‘Hasselt vandaag’ is een samenvatting van de omgevingsanalyse waarop het woonplan is gebaseerd.
- Het tweede hoofdstuk ‘Hasselt 2030’ bevat de visie waar de stad met het wonen in Hasselt uiteindelijk naartoe wilt.

- Naast de woonvisie is er een strategie nodig om de vooropgestelde (lange termijn) doelstellingen efficiënt en effectief te realiseren. Dat gebeurt door de woonvisie om te zetten in doelstellingen en acties. Die zijn weergegeven in het derde hoofdstuk.

De visie uit het Woonplan omvat de volgende speerpunten:

- Hasselt neemt haar rol op als als regisseur van het lokaal woonbeleid
- Werken aan een gebiedsgericht integraal woonbeleid
- De kwaliteit van de bestaande woningen vrijwaren en verbeteren
- Hasselt verder uitbouwen als een woonstad voor iedereen
- Inzetten op het recht op behoorlijke betaalbare huisvesting
- Het samenwonen van mensen en groepen stimuleren
- Duurzaam bouwen en wonen aanmoedigen

Het woonplan kan geraadpleegd worden via:
http://www.woonbeleidmiddenlimburg.be/content/documents/Woonplan%20Hasselt%202030%20-%2004052015.pdf

2.2.7 Studies openbaar domein (in opmaak)

De stad Hasselt is bezig met de opmaak een aantal studies over het openbaar domein binnen Blauwe Boulevard. In deze studies wordt er onder meer gekeken naar een goede balans tussen groene en verharde ruimtes, naar een differentiatie in invulling, en naar de verschille gebruikers. Het betreft:

- Draft voorontwerp lage en hoge kade Oostoever & Westoever;
- Draft voorontwerp Gelatineboulevard als flaneerboulevard;
- Draft voorontwerp verbinding binnenstad, incl. pleinkop Kanaalkom & plein voor huidige locatie modemuseum;
- …

2.2.8 Verantwoordingsnota verkeerssituatue Heilig Hartwijk (april 2018)

Eind april 2018 werd een ‘verantwoordingsnota verkeerscirculatie Heilig Hartwijk’ aan de stad Hasselt overgemaakt. De stad had gevraagd om deze nota op te maken, om de verkeerscirculatie in de Manteliusstraat en omgeving te onderzoeken en na te gaan welke maatregelen kunnen genomen worden. Uit gesprekken met een aantal groepen uit de Heilig Hartwijk zijn volgende problemen naar voor gekomen:

- Er wordt veel verkeer (rijdend en parkerend) ervaren in de Heilig Hartwijk.
- Er wordt veel doorgaand verkeer ervaren
- De snelheid is op verschillende plaatsen onaanvaardbaar hoog.
- Weinig plaats voor fietser en voetganger in verschillende straten.
- Parkeerdruk en organisatie van parkeren / kiss & ride tijdens schoolpieken
- Lage omgevingskwaliteit

Naast deze problemen zijn nog tal van andere aspecten aangehaald in de gesprekken doch bovenstaande zijn te benoemen als belangrijkste.

Met betrekking tot de ontwikkelingen Blauwe Boulevard, wordt in de nota (p. 9) het volgende aangehaald: “De activiteiten in de rand van de Herkenrodesingel, Blauwe Boulevard en Steenweg hebben weinig tot geen impact op het functioneren van de Heilig Hartwijk omdat de activiteiten in deze gebieden naar buiten gericht zijn. De activiteiten (sport, recreatie, wonen) in de “groene overgang” zijn langs de buitenzijde bereikbaar en bufferen als het ware het hart van de wijk naar de activiteiten aan de Herkenrodesingel. De activiteiten langs de steenweg zijn op deze steenweg gericht en hebben geen functies die in het gebied dringen op twee na (Astridparking en moskee). De zone aan de kanaalkom is in ontwikkeling en zal zich transformeren van een bufferzone met grootschalige activiteiten (Gelatinefabriek, Versus, Limburgia, enz..) naar een gebied met gemengde activiteiten (wonen, handel, diensten) dat zich hoofdzakelijk zal richten op de Gelatineboulevard, alias Slachthuiskaai.”

Omtrent het masterplan Blauwe Boulevard vermeldt de nota (p. 17) het volgende: “In 2016 werd het Masterplan Blauwe Boulevard voor de ontwikkelingen rond de kanaalkom aan de stad opgeleverd. De ontwikkelingen aan de westzijde van de kanaalkom worden hoofdzakelijk geënt op de te ontwikkelen Gelatineboulevard. De Haarbemdenstraat wordt aan de oostzijde afgebouwd met woonfuncties op maat van de wijk en aangesloten op de zuidelijke ventweg van de Herkenrodesingel ten oosten van houthandel Beulen.”

3 Bestaande juridische toestand

3.1 Juridische tabel

In de onderstaande tabel wordt de juridische toestand binnen het plangebied samengevat. De tabel moet samen gelezen worden met het plan bestaande juridische toestand en de overige kaarten.

Kaart 1: macro
Kaart 2: meso
Kaart 3: micro
Kaart 4: gewestplan
Kaart 5: biologische waarderingskaart
Kaart 6: water
Kaart 7: watertoets 2017
Kaart 8: recht van voorkoop - water
Kaart 9: landschap
Kaart 10: buurtwegen
Kaart 11: fietsnetwerk
Kaart 12: hoogspannning
Kaart 13: De Lijn
Kaart 14: zendantennes
Kaart 15: OVAM
Kaart 16: seveso
Kaart 17: VLAO
Kaart 18: bodemkaart
Kaart 19: geluid L_{den}
Kaart 20: geluid L_{night}
Kaart 21: CAI

juridische aspecten, beleidsmatige aspecten, uitvoeringsinstrument, bestaande situatie, subsidie-instrument	
RUIMTELIJK	
Gewestplan(nen)	Gewestplan nr. 19 Hasselt - Genk (KB 03/04/1979). Gewestplanwijzigingen: BVR 06/10/2000.
Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	212_00209_00001 Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk (20/06/2014).
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen.
Algemene plannen van aanleg	Geen.
Bijzondere plannen van aanleg	BPA “Blauwe Boulevard Hasselt” (BS 2005-06-03)
Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen.

Verkavelingsvergunningen	1798_IS_NP (verkaveling in 30 loten boven een ondergrondse parkeergarage en de aanleg van nieuwe wegenis) (24/04/2014).
Bouwvergunningen	N.v.t.
Vastgestelde bouwovertredingen	N.v.t.
Gebieden met recht van voorkoop	Gewestelijke RUPs: geen. Provinciale RUPs: geen. Gemeentelijke RUPs: geen.
SECTORAAL	
Natuur	
Vogelrichtlijngebieden	Geen. **AANPALEND:** geen.
Habitatrichtlijngebieden	Geen. **AANPALEND:** geen.
Gebieden van het duinendecreet	Geen. **AANPALEND:** geen.
Ramsargebieden	Geen. **AANPALEND:** geen.
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)	GEN: geen. GENO: geen. **AANPALEND:** geen.
Vlaamse of erkende natuurreservaten	Geen. **AANPALEND:** geen.
Bosreservaten	Geen. **AANPALEND:** geen.
Natuurinrichting	Geen.
Gebieden met recht van voorkoop	Vlaamse en erkende natuurreservaten: geen. Natuurinrichtingsprojecten: geen. VEN-gebieden: geen.
Biologische waarderingskaart (BWK)	Geen faunistisch belangrijk gebied. Grotendeels biologisch minder waardevol. Complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen. Complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen. Versnipperd: biologisch waardevol.
Water	
Beschermingszones grondwaterwinningen	Geen. **AANPALEND:** geen.
Bevaarbare waterlopen	Kanaalkom Hasselt (VHAG-code 17525). **AANPALEND:** Albertkanaal (VHAG-code 4).
Onbevaarbare waterlopen (klasse)	1ste categorie: Demer (VHAG-code 7151). 2de categorie: Muggenbeek (VHAG-code 7762)

	Niet geklasseerd: Helbeek (VHAG-code 7695 en 7739).
Watertoets - Overstromingsgevoelige gebieden (2017)	Mogelijk en effectief overstromingsgevoelig.
Recent overstroomde gebieden (ROG)	Geen.
Risicozones overstromingen	Geen.
Gebieden met recht van voorkoop	Havengebieden: geen. Integraal waterbeleid: geen. Waterwegen en Zeekanaal NV: geen. NV De Scheepvaart: ja (02/04/2004).
Landbouw	
Ruilverkaveling	Geen.
Herbevestigde Agrarische Gebieden (HAG)	Geen.
Gebieden met recht van voorkoop	Ruilverkaveling: geen.
Landschap	
Beschermde monumenten	Geen. **AANPALEND:** Oude begraafplaats.
Beschermde landschappen, stads-, en dorpsgezichten	Geen. **AANPALEND:** geen.
Landschapsatlas: ankerplaatsen, relictzones, lijnrelicten, puntrelicten	L27001 Demer + afgesneden meanders; L70052 Steenweg Luik – Den Bosch.
Erfgoedlandschappen (ankerplaatsen)	Geen. **AANPALEND:** geen.
Waardevol niet beschermd onroerend erfgoed: bouwkundig erfgoed en wereldoorlogerfgoed	vastgesteld bouwkundig erfgoed: Silotoren en opslagruimte, Gelatinefabriek (6 aanduidingen) bouwkundig erfgoed opgenomen in de inventaris: stadswoning Vaartstraat 2, Hasselt (intussen gesloopt)
Landinrichting	Geen.
Wonen	
Woningbouw- en vernieuwingsgebieden	Woningbouwgebieden: 71022A011 Kempische Poort; 71022A412 Willemswijk; 71022A423 Vrijwilligersplein.
Atlas van de woonuitbreidingsgebieden	Geen.
Gebieden met recht van voorkoop	Vlaamse Wooncode: geen.
Recreatie en toerisme	
Toeristische vergunning	N.v.t.
Lijninfrastructuur	
Rooilijnen	Plantenstraat.

Voet- en buurtwegen	Route de Hasselt à Boix-le-Duc. Weg nr 15, 16, 17, 19, 20. Voetweg nr 89, 90.
Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk	Hoofdroutes.
Fietsknooppuntennetwerk	Fietstraject, knooppunt 96.
Gewestwegen	R71 Herkenrodesingel; N2/R70 Thonissenlaan
Spoorwegen	Geen.
Leidingen (Hoogspanningsleidingen, gasleidingen…)	Hoogspanningsleiding 70kV.
Openbaar vervoer (De Lijn)	Zie §4.2.2
Straalverbindingen zendmasten	Zendantennes: Belgacom N.V. (01/01/2014) en Mobistar SA (03/03/2014); Base Company NV (01/01/2014) en NV Mobistar (01/01/2014); NV Mobistar (17/04/2014); NV Mobistar (01/01/2014) en NV Mobistar (17/04/2014).
Milieu	
Milieuvergunningen	zie §3.2.4 en bijlage 4
Bodemvervuiling	Oriënterende en beschrijvende bodemonderzoeken, bodemsaneringsprojecten en eindverklaringen.
Industrie	
Seveso-inrichtingen: lagedrempel- en hogedrempelinrichtingen	Lagedrempelinrichting: Comfort Energie, Petrolihm. **AANPALEND (binnen 2km):** lagedrempelinrichting: Bouts, Varo Energy Tankstorage.
VLAO Bedrijventerreinen	Ring 6000, Ring 7000, Ring 8000, Ring 9000.

3.2 Verdieping bij de juridische tabel

3.2.1 Gewestplan

Kaart 4: gewestplan

Binnen het plangebied zijn op het gewestplan volgende bestemmingen af te lezen:

- gebied voor stedelijke ontwikkeling;
- woongebied;
- industriegebied;
- gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's;
- bestaande waterweg

Het gewestplan legt op dat een gebied voor stedelijke ontwikkeling bestemd is voor een heel scala aan stedelijke functies (wonen, recreatie, ambtachtelijke activiteiten, handel, dienstverlening, gemeenschapsvoorzieningen, …) maar dat de stedenbouwkundige aanleg van het gebied moet worden vastgesteld in een Bijzonder Plan van Aanleg of een Ruimtelijk Uitvoeringsplan vooraleer het gebied kan ontwikkeld worden.

De stedenbouwkundige ontwikkelingsopties werden verankerd in het BPA Blauwe Boulevard.

- Ambachtelijke bedrijven en KMO's
- Industriegebieden
- Waterwegen

In overdruk zijn volgende lijnvormige bestemmingen aangebracht:

- Bestaande afzonderlijke leidingen
- Bestaande hoogspanningsleidingen

3.2.2 GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk

De Vlaamse regering heeft op 20 juni 2014 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan **Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt - Genk** definitief vastgesteld. De beslissing is gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 22 juli 2014.

De afbakening van het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk wordt geconcretiseerd in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Het plangebied van het RUP Blauwe Boulevard valt binnen de afbakeningslijn. Het plangebied van het RUP is zelf niet opgenomen in één van de deelRUP's die een concrete herbestemming doorvoeren gezien het gebied ontwikkelbaar is door de bepalingen van het BPA Blauwe Boulevard.

3.2.3 BPA Blauwe Boulevard

Bijlage 3: verordenend grafisch plan BPA Blauwe Boulevard

Op 12 oktober 2004 werd een BPA goedgekeurd dat sindsdien het juridische kader vormt voor de ruimtelijke transformatie van de Blauwe Boulevard.

Het BPA omvat 43 artikels:

- 3 artikels worden onder de noemer ‘gemengde bestemmingen’ geplaatst en zijn vooral een bevestiging of een verderzetting van een bestaande situatie.
- 4 artikels worden onder de noemer ‘open ruimte’ geplaatst. Het Demerpark vormt hierin de belangrijkste bestemmingszone.
- 13 artikels vormen de ‘zones voor verkeersdoeleinden’. Onder deze noemer valt zowel de kanaalkom als de ontsluitingsinfrastructuur als de verharde publieke ruimte.
- Onder de noemer ‘specifieke bestemmingszones’ worden 13 projectzones ondergebracht. In deze zones dient de stedelijke tranfsormatie door middel van nieuwe functies en nieuwe bebouwing gerealiseerd te worden.
- De overige artikels zijn overdrukken waarmee bepaalde accenten, verbindingen of reservatiezones worden opgelegd.

3.2.4 Relevante milieuvergunningen

De bedrijvigheid situeert zich in het noorden van het plangebied.

Binnen het RUP-contour zijn er twee Seveso-inrichtingen gevestigd. Deze zijn gelegen in de zones Kanaalzone West en Kanaalzone Oost.

In Kanaalzone West gaat het concreet om Comfort Energie (Avia) (brandstoffendepot). De verleende milieuvergunning van deze instelling loopt tot 05/12/2022.

In Kanaalzone Oost is Petrolihm (Avia) (brandstoffendepot) gelegen. Net zoals Comfort Energie gaat het om een laagdrempelig Seveso-bedrijf. De milieuvergunning verloopt in 15/09/2030.

Tot slot dient ook veevoederfabriek Versele Laga vemeld te worden als belangrijke speler. Deze inrichting is gesitueerd in de Kanaalzone Oost. In 2010 werd dit bedrijf overgenomen door Quartes. De milieuvergunning verloopt op 24/05/2027.

Een volledige lijst van de milieuvergunningen die verleend werden en nog gelden in de zones Kanaalzone Oost en Kanaalzone West zijn terug te vinden in bijlage.

4 Bestaande feitelijke toestand | referentiesituatie

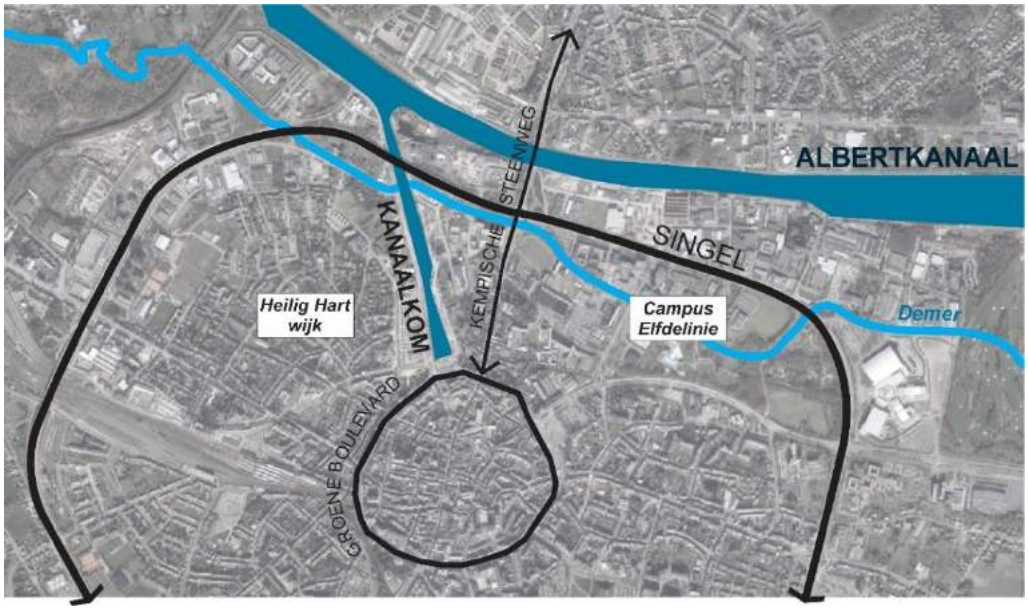
De bestaande feitelijke toestand geeft de ruimtelijke structuur van het plangebied weer op het moment van de opmaak van het RUP en wordt beschreven op basis van de disciplines die ook bij de milieubeoordeling worden gehanteerd. De bestaande feitelijke toestand wordt om die reden ook wel de referentiesituatie genoemd.

Indien relevante elementen uit de juridische toestand een ruimtelijke neerslag kennen worden deze hier beschreven.

4.1 Mens – ruimtelijke aspecten

4.1.1 Ruimtelijke beschrijving

Kaart 1: macro - Kaart 2: meso - Kaart 3: micro

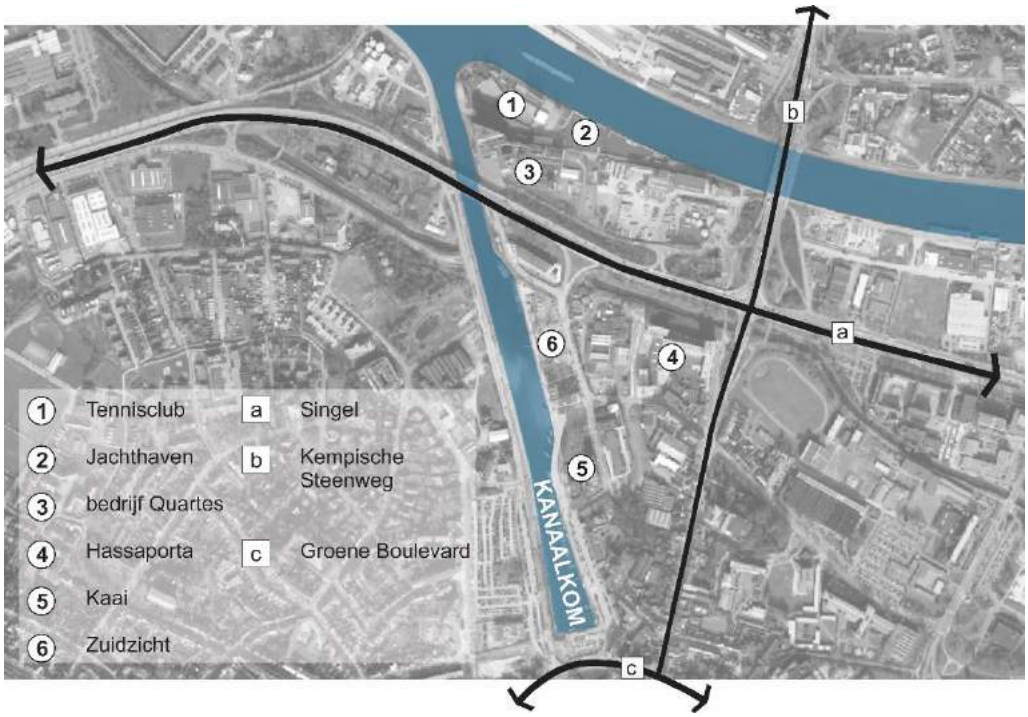


Figuur 6: ruimere omgeving plangebied RUP

De Kanaalkom maakt door haar ligging binnen de Singel deel uit van de Hasseltse binnenstad. De historische stad wordt begrensd door de kleine ring (Groene Boulevard) en heeft een radiaalconcentrisch stratenpatroon. Het stedelijk weefsel is hier erg dicht. Tussen de Groene Boulevard en de Singel wordt de kernstad ingekapseld door een gordel van woonwijken. De wijken ontwikkelden zich als aparte, herkenbare deelgebieden binnen de stedelijke ringstructuur en hebben elk een eigen karakter. De Heilig Hart-wijk grenst in het westen aan het plangebied van de Blauwe Boulevard. Deze woonwijk heeft een gesloten bebouwingsstructuur bestaande uit overwegend eengezinswoningen met 2 bouwlagen. Naar het noorden toe, ter hoogte van de Lazarijstraat wordt een enclave van vrijstaande villa's gesitueerd. Ingesloten tussen de Kanaalkom en de Campus Elfde Linie wordt het woongebiedje Kempische wijk gesitueerd (grondgebonden woningen opgetrokken uit 2 bouwlagen).

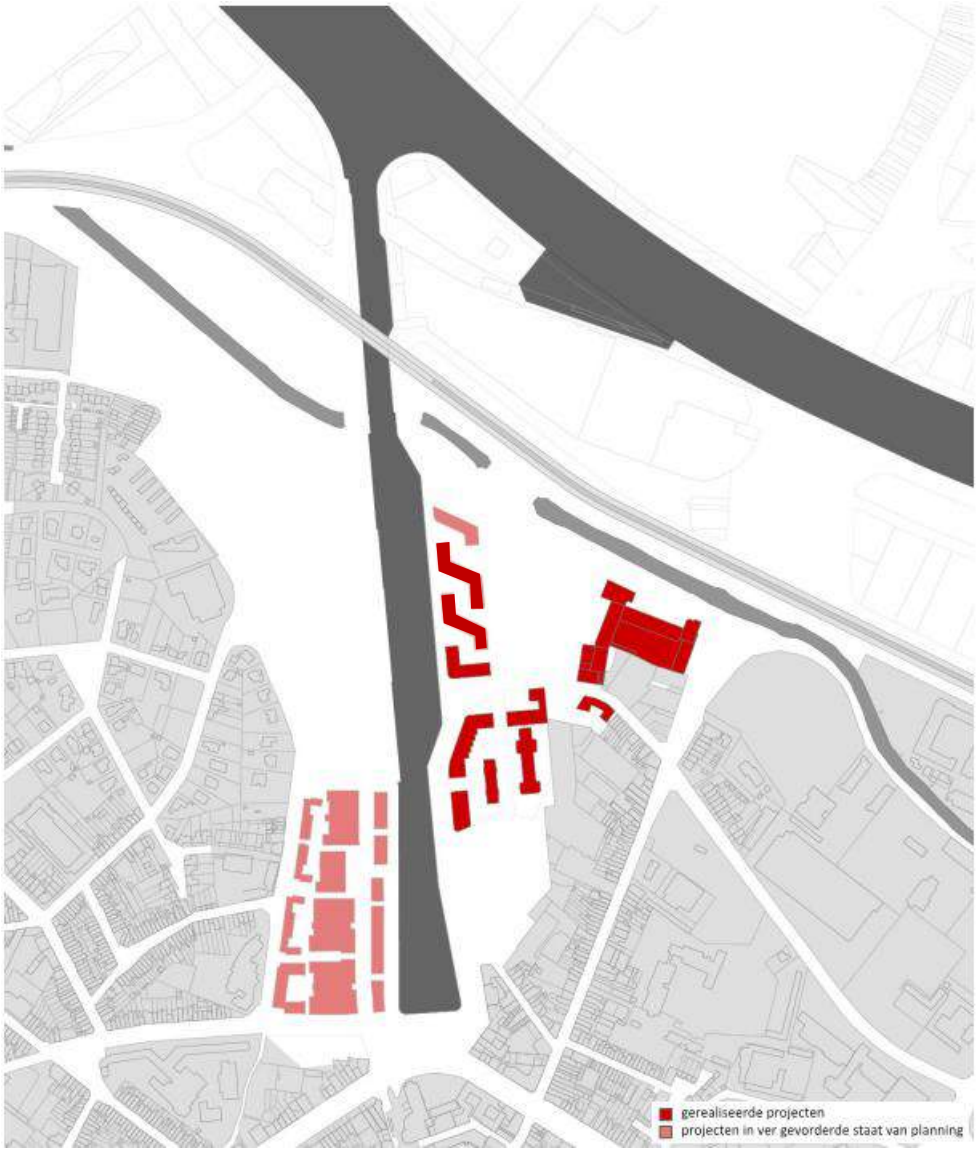
Opvallend is de historische bebouwing langsheen de oorspronkelijke radiaalwegen, zoals de Kempische Steenweg, die dwars door de wijken lopen. De Kempsiche Steenweg is een typische binnenstedelijke invalsweg met een menging van horeca, KMO, wonen en handel. De laatste jaren werden meer en meer bedrijfsgebouwen en oude grondgebonden woningen (2 bouwlagen) vervangen door appartementen (3-4 bouwlagen). De bebouwing langs de Kempische Steenweg is overwegend gesloten.

Rondom de Kanaalkom en het Albertkanaal hebben zich in het verleden industriële activiteiten gevestigd waardoor de percelen hier groter zijn en een schaalbreuk waarneembaar is met het dense en kleinschalige weefsel van de binnenstad. Hoewel de kanaalkom vroeger een belangrijke bedrijvenconcentratie was met een watergebonden karakter is deze rol grotendeels verdwenen. Enkele van de aanwezige bedrijven hebben nog een watergebonden karakter (namelijk overslag). Intussen hebben er zich ook kantoor- en KMO-functies (architectenbureau, ingenieursbureau, verkoop van sanitair, aannemers, …) gevestigd. Ook de kantoren van De Vlaamse Waterweg (vml. NV De Scheepvaart) hebben een watergebonden karakter gezien deze instantie instaat voor het beheer van de Kempische kanalen, het Albertkanaal en de grensmaas.



Figuur 7: omgeving plangebied

Andere gebouwen zijn leeg komen te staan en maken plaats voor nieuwe woonprojecten binnen de krijtlijnen van het BPA Blauwe Boulevard. Op de oostelijke oever van de Kanaalkom tegen de Demer, zijn de woonprojecten Hassaporta, de Kaai en fase 1, 2 en 3 van Zuidzicht gerealiseerd. Fase 4 van project Zuidzicht staat in de steigers. Op de westelijke oever van de Kanaalkom is men begonnen aan de werken voor de realisatie van het Havenkwartier. De vernieuwing van het openbaar domein rondom de Kanaalkom door verlaging van de kade is in volle uitvoering.



Figuur 8: lopende en gerealiseerde projecten binnen het plangebied Blauwe Boulevard

De Demer is een open waterloop in een groene bedding met een fietspad erlangs. Op de westelijke kanaaloever ligt de Demer geprangd tussen de ontsluitingsweg van de westelijke kanaaloever naar de Singel (Herkenrodesingel) en een bedrijvenzone. Op de oostelijke oever is ligt de Demer verscholen tussen een gesloten bebouwingswand en de Singel. De Demer vormt zowat de belangrijkste groene as dwars door de provincie Limburg. Deze rivier verbindt de open ruimte van Haspengouw en de beken aan de rand van het Kempens plateau met het ecologische hart van de provincie, het Schulensbroek. Daarnaast zijn ook enkele waardevolle groengebieden in Hasselt door de Demer met elkaar verbonden. Het stuk van deze waterloop ter hoogte van de kanaalkom Hasselt is een zwakke schakel in het geheel van de Demer als natuurverbinding.

Ten noorden van de Singel, langsheen het Albertkanaal hebben zich grote industriele bedrijven met bijbehorende bouwtypologie (dooscontructies) langs het Albertkanaal gevestigd. Tussen de industriële bedrijven worden ook een jachthaven en een tennisclub gesitueerd. Door hun positionering tussen een het bedrijf Quartes en het Albertkanaal is de recreatieve infrastructuur volledig afgesloten van de stad.

4.1.2 Ruimtebeslag

De totale oppervlakte van het plangebied Blauwe Boulevard heeft een oppervlakte van 62,3 ha. De oppervlakte van het gebied dat door het BPA Blauwe Boulevard werd bedekt heeft een oppervlakte van ongeveer 38,6 ha. Door het gebied langs de Kempische steenweg toe te voegen wordt het oorspronkelijke gebied uitgebreid met ongeveer 4,3 ha. De zones tussen de Singel en het Albertkanaal die aan het plangebied van het RUP worden toegevoegd hebben een oppervlakte van 19,4 ha.

4.1.3 Programma-mogelijkheden binnen de bepalingen van het BPA

4.1.3.1 Wonen en woonondersteunende voorzieningen

In het BPA worden voor de verschillende deelgebieden die nog niet zijn ontwikkeld bouwrechten verleend die vertaald kunnen worden in een maximaal bouwprogramma (uitgedrukt in m² bruto vloeroppervlakte). Concreet kan volgens het BPA het volgende bouwprogramma nog gerealiseerd worden (de reeds vergunde/gerealiseerd projecten zijn hier niet inbegrepen).

Deelzone	Maximaal bouwprogramma (m²)
Parkwijk	37.500 m²
Gelatinewijk	50.000 m²
Omgeving Mouttoren	35.000 m²
Slachthuissite	29.500 m²

Dit bouwprogramma kan worden ingevuld met de functies wonen en woonondersteunende functies. Wonen kan voor 100% toegepast worden in de bestemmingszones van het BPA. Binnen een bepaalde vork zijn echter ook woonondersteunende functie mogelijk. Hieronder moeten begrepen worden:

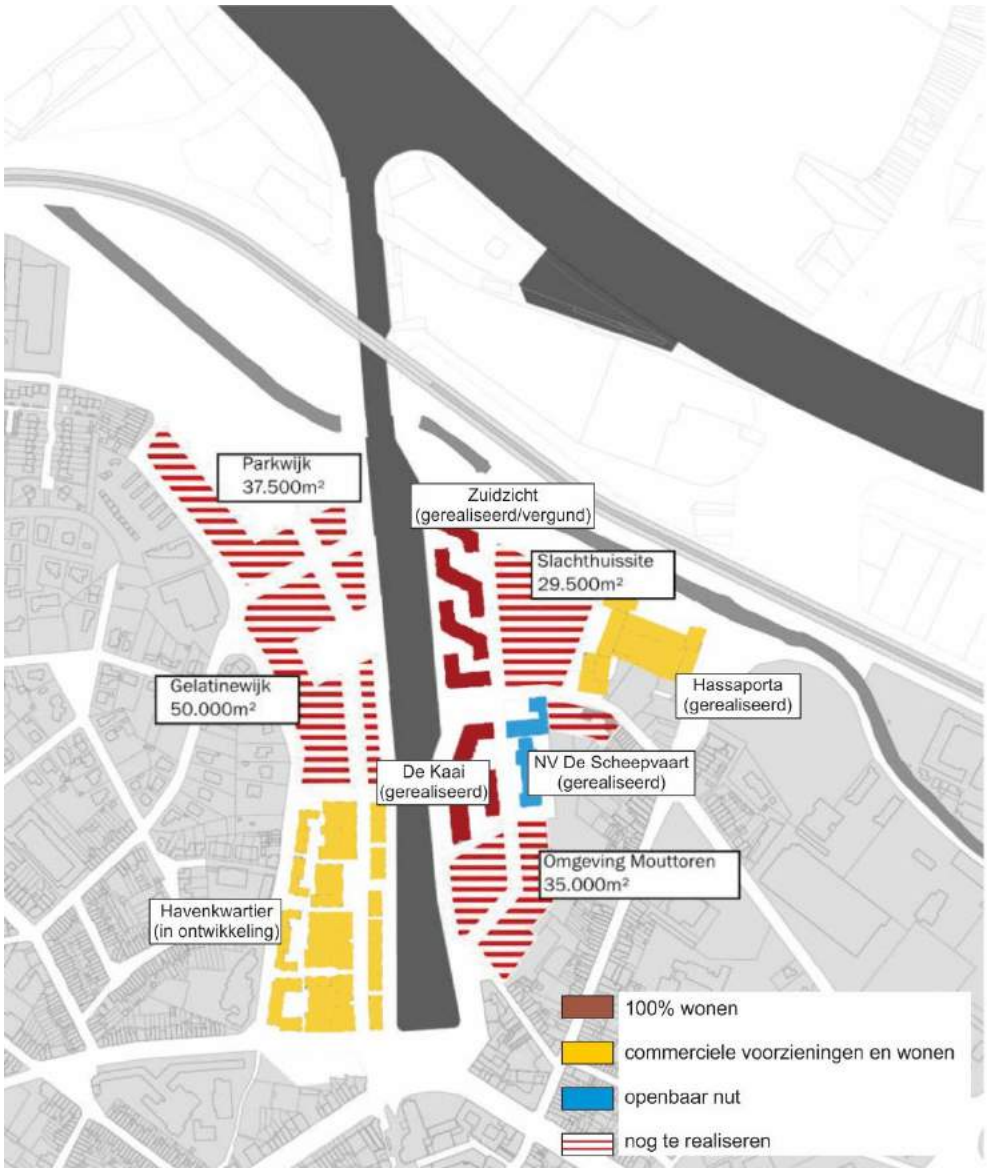
- Handel en horeca onder de vorm van buurtgebonden voorzieningen en winkels. De functies zijn niet gericht op het grote publiek maar ten dienste van de bewoners van de wijk.
- Kantoren en diensten.

In de projectzone Havenkwartier van het BPA zijn ook commerciële ontwikkelingen mogelijk die een complementaire meerwaarde moeten creëren voor het globale handelsappartaat van de stad Hasselt.

Afhankelijk van de ligging binnen het plangebied varieert het maximale aandeel aan woonondersteunende voorzieningen tot maximaal 35% van de totale vloeroppervlakte voor de nog niet ingevulde delen.

In de Gelatinewijk en de Parkwijk voorziet het BPA ook de mogelijkheid om voorzieningen van openbaar nut in te richten, hetzij niet verplicht.

Het Havenkwartier en Hassaporta zijn vergund/gerealiseerd. Naast wonen, worden hier ook commerciele voorzieningen voorzien die een complementaire meerwaarde creeren voor het globale handelsapparaat van de stad Hasselt.

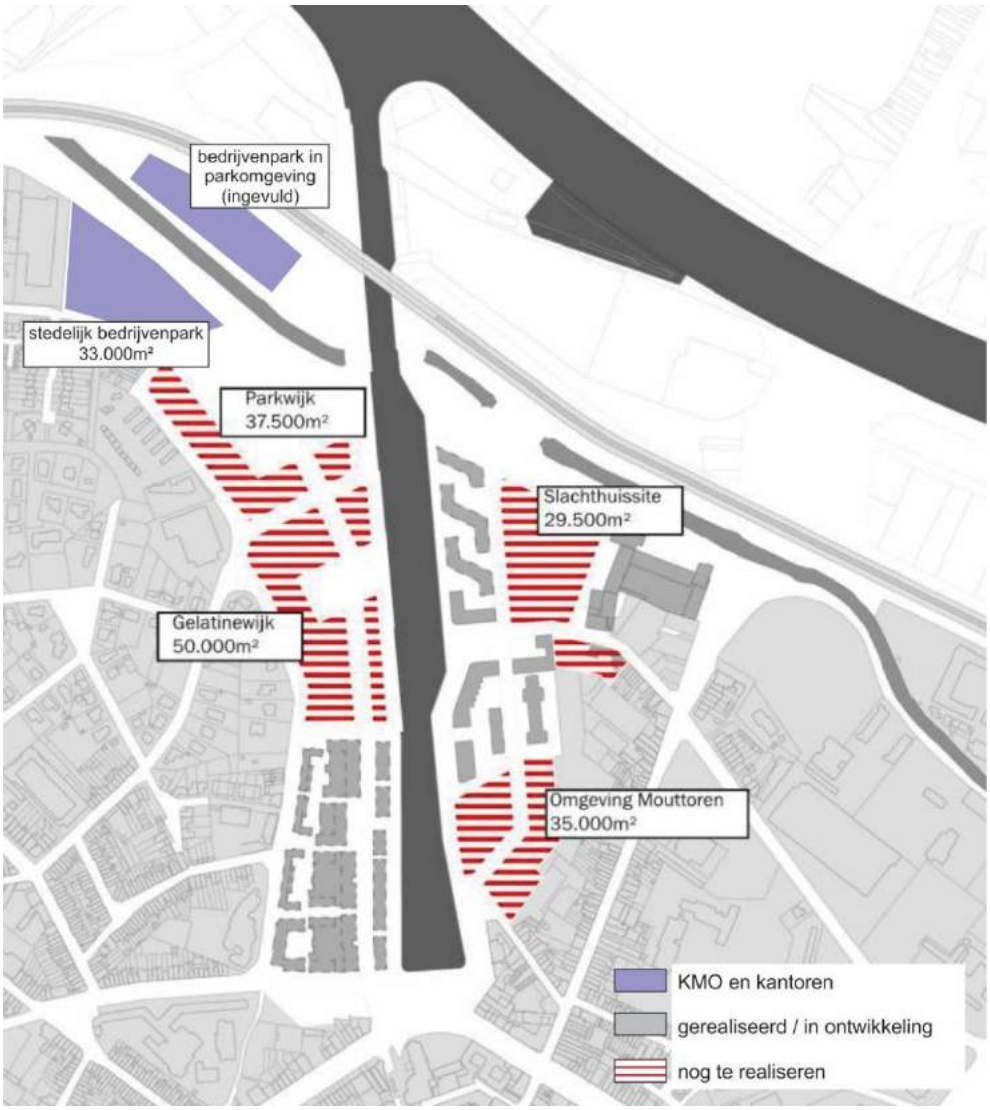


Figuur 9: realisatiegraad residentiële projecten in huidige toestand (volgens BPA)

4.1.3.2 Bedrijvigheid

In het BPA worden 2 zones voorbehouden voor bedrijvigheid onder de vorm van KMO en kantoren:

- Het betreft een bestaande bedrijvenzone die in het BPA aangeduid worden als bedrijvenpark in parkomgeving. Het BPA voorziet in de rechtszekerheid van de bestaande bedrijven zodat deze in de toekomst normaal kunnen ontwikkelen. Beperkte uitbreiding aan de bedrijven zijn mogelijk (tot 20% van de bestaande grondoppervlakte). Er zijn 2 bouwlagen mogelijk waardoor ook de bedrijven die slechts uit één bouwlaag zijn opgetrokken ook zouden kunnen uitbreiden in de hoogte.
- Voor het stedelijk bedrijvenpark wordt een kwaliteitsverbetering voorzien aangezien deze zone in het BPA langs de ontsluitingsweg (Gelatineboulevard) komt te liggen. De zone vormt een verlenging van de bestaande ontwikkelingen langs de Herkenrodesingel. Binnen de zone zijn volgens de bepalingen van het BPA maximaal 33.000m² vloeroppervlakte te realiseren.



Figuur 10: realisatiegraad bedrijvigheid in huidige toestand (volgens BPA)

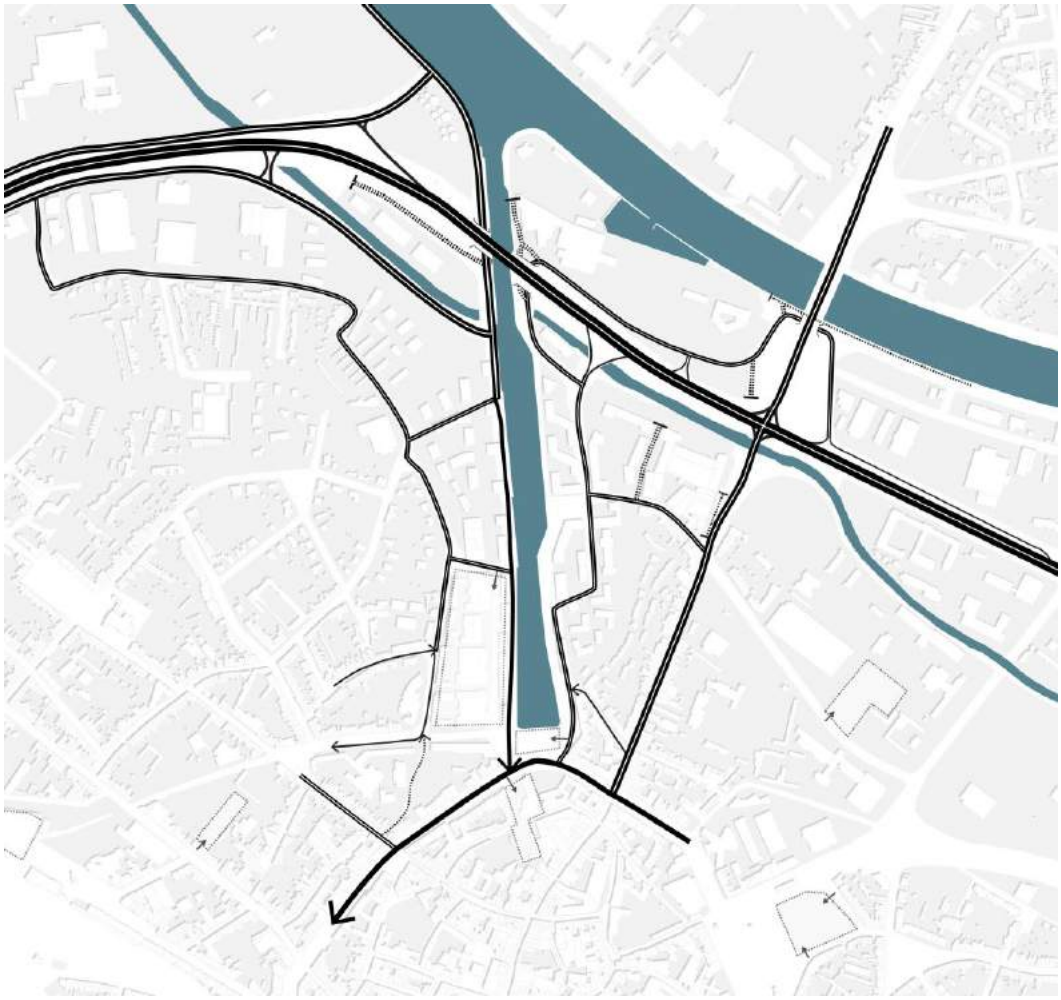
4.1.3.3 Publieke verblijfsruimte[2]

In het BPA Blauwe Boulevard zijn voorbehouden voor publieke verblijfsruimte:

- 6,77 ha voorbehouden voor het Demerpark. In de bestaande feitelijke toestand is de ruimte rond de Demer echter nog niet aangegeleed als een parkzone. De Demer ligt verdoken achter een groenscherm. Op de oostelijke oever van de Kanaalkom is er enige relatie via een fietspad langs de Demer.
- 3,61 ha voor verharde verblijfsruimte waarvan:
    - 2,21 ha voor de verlaagde kade langs de kanaalkom. De verlaagde kade is uitgevoerd.
    - 1,41 ha voor pleinen tussen de bouwzones. Het plein tussen het project Zuidzicht en de Kaai is gerealiseerd. De overige pleinen zoals voorzien in het BPA zijn tot op heden niet gerealiseerd omdat hier ook nog geen projectontwikkeling is opgestart.
- De kanaalkom zelf (het wateroppervlakte) heeft een oppervlakte van 4,24 ha.

[2] De ruimte bedoeld voor verkeersinfrastructuur zit hier niet inbegrepen.

4.2 Mens – mobiliteit



Figuur 11: bestaande toestand, ontsluiting gemotoriseerd verkeer bron: masterplan

Het projectgebied wordt voor gemotoriseerd verkeer ontsloten door 4 hoofdstructuren:

- De Herkenrodesingel (R71) in het noorden van het projectgebied, parallel aan het Albertkanaal. Deze vormt onderdeel van de grote ring rond Hasselt en verdeelt het verkeer naar het centrum van de stad toe. Het verkeer rijdt hier in beide richtingen.
- De R70, Groene Boulevard, vormt de kleine ring van Hasselt rondom de kern van de stad. Het verkeer rijdt in één richting, tegenwijzerzin.
- Vanaf de Herkenrodesingel kan de Kempische Steenweg bereikt worden (lichtengeregeld kruispunt). De Kempische Steenweg verbindt de R70 met de R71 op lokaal niveau en verbindt Hasselt met het noorden van Limburg op een hoger schaalniveau.
- De Slachthuiskaai aan de westzijde van de Kanaalkom verbindt de R70 met de R71. Het zuidelijk deel van de Slachthuiskaai is enkelrichting, enkel gemotoriseerd verkeer richting noorden is toegestaan. De Slachthuiskaai takt aan op de R71 met rechts in-rechts uit principe en op de R70 met een lichtengeregeld kruispunt.

- Ook de Kempische Kaai is aangesloten op de R71 met een rechts in- rechts uit principe en vormt in de huidige situatie een toeganspoort tot het plangebied, aan de oostzijde van de Kanaalkom. Deze toegang is ondergeschikt aan deze via de Kempische Steenweg.

4.2.1 Fietsroutes

Kaart 10: Voet- en buurtwegen

Kaart 11: Fietsroutenetwerk (functioneel en recreatief)

In de omgeving van het projectgebied worden volgende bovenlokale functionele fietsroutes aangeduid:

- Fietssnelweg langs de Demer
- Hoofdroute langs Albertkanaal
- De Groene Boulevard
- De N74
- De Slachthuiskaai/Gelatineboulevard
- N702
- N2

In de omgeving van het projectgebied worden volgende lokale functionele fietsroutes aangeduid (mobiliteitsplan):

- Te realiseren fietsverbindng langs de Demer en de aansluiting op het fietspad langs de Demer ten oosten van de N74
- De R71
- Fietsweg tussen Kanaalkom en station via Stokerijstraat – Parklaan

In de omgeving van het projectgebied worden volgende recreatieve routes aangeduid (fietsnet.be):

- Fietsroute langs de Demer, ten oosten van de N74
- De N74 tussen de Demer en Isabellastraat (binnen Groene Boulevard)
- De Isabellastraat (binnen Groene Bouelvard)
- Dorpsstraat tussen Isabellastraat en Groene Boulevard
- Manteliusstraat tussen Groene Boulevard en Stokerijstraat
- Blijde Inkomststraat
- Lazarijstraat tussen Blijde Inkomststraat en Armand Hertzstraat
- Verbinding tussen Armand Hertzstraat en Slachthuiskaai
- Slachthuiskaai tussen bovengenoemde verbinding en Albertkanaal

4.2.2 Openbaar vervoer

Kaart 13: De Lijn

Het treinstation van Hasselt is gesitueerd op een afstand van 1,5 km van het projectgebied. Het station biedt verbindingen naar:

- Antwerpen
- Gent-Sint-Pieters
- Genk
- Tongeren
- Luik/Maastricht
- Leuven/Brussel (Airport)/Mechelen/Antwerpen

De omgeving van het projectgebied wordt bediend door stads- en streekbussen van De Lijn. De bestaande haltes zijn gesitueerd op volgende locaties:

- Halte Handelsschool op de R71 ten noordoosten van het projectgebied (1 km)
- Halte Molenpoort ter hoogte van de Groene Boulevard
- Halte Belgacom, onmiddellijk ten westen van het projectgebied

Halte Handelsschool wordt bediend door:

- Lijn 1: –Hasselt - Genk
- Lijn 3: Hasselt – Wellen – Borgloon- Heers
- Lijn 5: Hasselt – Nieuwerkerken – Sint-Truiden
- Lijn 13: –Hasselt – Meeuwen - Bocholt
- Lijn 16: Hasselt – Meeuwen-Gruitrode - Kinrooi - Maaseik
- Lijn 18a: Hasselt – Houthalen – Neerpelt - Achel
- Lijn 22: Beringen - Hasselt
- Lijn 23: Beringen – Lillo – Hasselt
- Lijn 35: Hasselt – Zonhoven – Boxbergheide - Genk
- Lijn 35c: Hasselt – Lummen – Tessenderlo - Hulst
- Lijn 46: Zonhoven – Boxberg - Genk
- Lijn 48: –Hasselt – Peer – Hamont/Neerpelt
- Lijn 51: Hasselt – Stokrooie – Zolder - Heusden
- Lijn 52: Beringen - Boekt – Hasselt
- Lijn 104: Hasselt – Kortessem – Tongeren bediening Schalkhoven - Diepenbeek
- Lijn 105: Hasselt – Stevoort – Sint-Truiden
- Lijn 180: Lommel sneldienst – Hasselt
- Lijn 182: Achel sneldienst – Neerpelt - Hasselt
- Lijn 283: Hasselt – Houthalen – Peer – Kleine Brogel
- H14 Hasselt - Kiewit - Godsheide - Hasselt Station
- H41 Hasselt - Godsheide - Kiewit - Hasselt Station

- H13 Hasselt - Kuringen - Kiewit - Hasselt Station
- H31 Hasselt - Kiewit - Kuringen - Hasselt Station

Halte Molenpoort is enkel een afstaphalte, opstappen kan niet aan deze halte. Deze wordt bediend door:

- Lijn 1: Genk – Hasselt
- Lijn 3: Hasselt – Wellen – Borgloon – Heers
- Lijn 5: Hasselt – Nieuwerkerken - Sint-Truiden
- Lijn 11: Maaseik sneldienst – Genk – Hasselt
- Lijn 13: Hasselt – Meeuwen - Bocholt
- Lijn 18a: Hasselt – Houthalen – Neerpelt – Achel
- Lijn 20a: Maastricht / Lanaken - Hasselt
- Lijn 22: Beringen – Hasselt
- Lijn 23: Beringen – Lillo – Hasselt
- Lijn 35: Genk – Hasselt
- Lijn 35c: Tessenderlo / Diest – Hasselt
- Lijn 36: Genk – Boxbergheide – Zonhoven – Hasselt
- Lijn 45: Maastricht / Maaseik – Genk – Diepenbeek universiteit - Hasselt
- Lijn 48: Neerpelt / Hamont – Peer – Hasselt
- Lijn 51: Heusden – Zolder – Stokrooie – Hasselt
- Lijn 52: Beringen – Boekt – Hasselt
- Lijn 104: Hasselt – Kortessem – Tongeren bediening Schalkhoven - Diepenbeek
- Lijn 105: Sint-Truiden – Stevoort – Hasselt
- Lijn 283: Kleine Brogel – Peer – Houthalen – Hasselt

De opstaphalte van halte Molenpoort wordt bediend door:

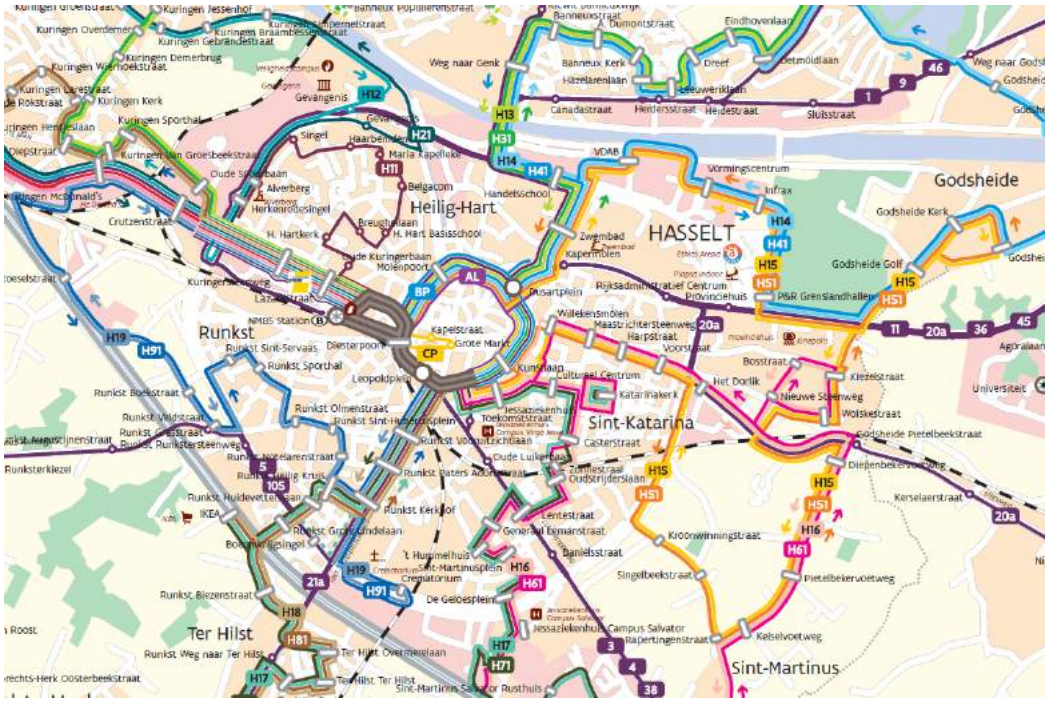
- Boulevardpendel (frequentie: om de 5 minuten)
- H14 Hasselt - Kiewit - Godsheide - Hasselt Station
- H41 Hasselt - Godsheide - Kiewit - Hasselt Station
- H13 Hasselt - Kuringen - Kiewit - Hasselt Station
- H51 Hasselt - Rapertingen - Godsheide - Hasselt Station
- H6 stadsbus: Avondlijn

Halte Belgacom wordt enkel bediend door stadsbus H11 Hasselt - Alverberg - Hasselt Station.

Halte Gevangenis wordt bediend door H21 Hasselt - Stokrooie - Kermt - Spalbeek - Hasselt Station en H12 Hasselt-Spalbeek-Kermt-Stokrooie -Hasselt Station

Onderstaande figuur geeft de locatie van de bestaande haltes en ljinen weer. Hieruit blijkt een grotere bediening (van haltes) aan de westzijde met de halte Molenpoort en Belgacom

vlakbij het plangebied. De haltes aan de oostzijde van de Kanaalkom liggen weliswaar verder weg van het plangebied maar worden frequenter bediend.



Figuur 12: bestaande toestand, netplan De Lijn

Bij de realisatie van de sneltram Spartacus zal de lijnvoering in de omgeving van Hasselt wijzigen.

Zo zal Spartacuslijn 1 het plangebied aandoen met een sneltram. De halte wordt voorzien in het zuiden van het gebied, meer bepaald aan de kanaalkop, ter hoogte van het Molenpoortplein. Zo biedt deze halte rechtstreekse verbindingen tussen het station van Hasselt – de universitaire campus in Diepenbeek en Maastricht.

4.3 Mens – externe mensveiligheid

Kaart 16: Seveso

4.3.1 Seveso-inrichting

Een Seveso-inrichting is een inrichting die onder de toepassing valt van de Seveso II-richtlijn. Het is een inrichting waarvoor een risico voor het optreden van een zwaar ongeval bestaat.

In het plangebied liggen 2 laagdrempelige Seveso-bedrijven.

- Comfort Energy, Slachthuiskaai 28;
- Petrolihm, Kemische Kaai 168.

Figuur 13: Seveso-inrichting binnen het plangebied

Het plangebied is gelegen binnen het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk waarvoor in 2013 door Sertius een Ruimtelijk Veiligheidsrapport is opgemaakt. In dit RVR is een evaluatie van het mensrisico opgenomen voor de 2 lagedrempelinrichtingen binnen voorliggend plangebied voor de actuele situatie. De gegevens uit het RVR worden hierna overgenomen.

- <u>Comfort Energie NV</u>

  Lagedrempelinrichting.
  Opslag van benzine en andere vloeibare aardolieproducten en de opslag van LPG.

  Zowel voor de IRC van 10^{-6}/jr (gebied met woonfunctie) als voor de IRC van 10^{-7}/jr (terrein met kwetsbare locatie) blijft de maximale afstand voor brand- en explosiegevaar beperkt tot resp. 140m en 180m. Er bevinden zich geen toxische

producten in de inrichting.

Actuele situatie: ten noorden van de inrichting van Comfort Energie bevindt zich een woongebied volgens bestemmingsplan op ca. 330m van de bedrijfsgrens, aan de overkant van het Albertkanaal. Ten zuiden is een woonzone gelegen op een afstand van ca. 400m. De dichtst gelegen kwetsbare locatie is de vrije basisschool Tuinwijk, die zich minimaal 870m ten zuiden van de bedrijfsgrens van Comfort Energie bevindt.

- Petrolihm NV

  Lagedrempelinrichting.

  Opslag van vloeibare petroleumproducten. Het gaat om een opslag van benzine en andere aardoliefracties en LPG.

  Zowel voor de IRC van 10^{-6}/jr (gebied met woonfunctie) als voor de IRC van 10^{-7}/jr (terrein met kwetsbare locatie) blijft de maximale afstand beperkt tot resp. 140m en 180m voor brand- en explosiegevaar. Er zijn geen giftige stoffen aanwezig in de inrichting.

  Actuele situatie: Een woongebied volgens bestemmingsplan is gelegen op ca. 160m ten noorden van de inrichting van Petrolihm, aan de overkant van het Albertkanaal. Ten zuiden bevindt zich een woonzone op een afstand van ca. 370m. De meest nabije kwetsbare locatie bevindt zich ten zuidzuidwesten op een afstand van ca. 590m. Het gaat om het Koninklijk Technisch Atheneum II Villers.

4.3.2 Aandachtsgebied

Een aandachtsgebied is een gebied dat in het kader van de risico's van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, bijzondere aandacht geniet:

- Ofwel vanwege de aanwezigheid van grote groepen van personen,
- Ofwel vanwege hun milieu- en/of natuurwaarde,
- Ofwel vanwege de intrinsieke mogelijkheid om zware ongevallen te veroorzaken bij nabijgelegen Seveso-inrichtingen.

Als aandachtsgebied werd daarom aangeduid: gebieden met woonfunctie, kwetsbare locaties, door het publiek bezochte gebouwen en gebieden, hoofdtransportwegen voor personenvervoer, waardevolle of kwetsbare natuurgebieden en externe gevarenbronnen.

In het kader van dit RUP verdienen vooral de **gebieden met woonfunctie en het Demerpark** extra aandacht.

4.4 Bodem en grondwater

Kaart 18: Bodemkaart

Kaart 15: OVAM

Het plangebied ligt volledig binnen het centrum van Hasselt. Door vroegere en recente bebouwing, wegenaanleg en andere menselijke activiteiten is de bodem van bijna het volledige gebied in het verleden vergraven, antropogeen beïnvloed, zoals de bodemkaart toont. Een natuurlijke en/of halfnatuurlijke bodem is niet meer aanwezig. Enkel in noordwesten is de aanwezigheid van de volgende bodems vermeld: natte lemige zandbodems zonder profiel, natte lemige zandbodem met duidelijke ijzer en/of humus B horizont en matig natte zandbodem met duidelijke ijzer en/of humus B horizont.

Op basis van de aanwezige bodems rondom het plangebied leiden we af dat de oorspronkelijke textuur binnen het plangebied varieert tussen zandige en zandlemige bodems.

Het grondwaterpeil in het plangebied varieert tussen 70 en 100 cm beneden het maaiveld in de winterperiode en 200 en 250 cm beneden het maaiveld in de zomerperiode. Dit werd afgeleid van beschikbare metingen cf het project-MER van 2009.

De kwartaire deklaag (zandleem) vormt samen met de formatie van Eigenbilzen (kleiig zand) een freatische watervoerende laag tot een diepte van 8 à 10 m beneden maaiveld. Daaronder ligt de zware klei van de Formatie van Boom die tot 30 m dik kan zijn. De zandafzettingen onder de Boomse klei vormen een arthesische (afgesloten) watervoerende laag. Dit diepe grondwater is weinig kwetsbaar voor verontreiniging. De bovenste watervoerende laag die richting Demer afwatert is wel gevoelig voor verontreiniging.

Een grote oppervlakte van het plangebied kende de vorige eeuw een industrieel gebruik. Dit wordt uitvoerig besproken in paragraaf 4.7. Het industrieel verleden heeft ook zijn sporen nagelaten in de bodem. In totaal zijn ten noorden van de R71 4 dossiers gekend, ten zuiden van de R71 in de westelijke helft 8 dossiers van onderzoeken naar bodemverontreiniging gekend en in de oostelijke helft nog eens 7.

In onderstaande tabel zijn de verschillende, bij OVAM gekende, locaties met bodemonderzoeken, weergegeven binnen het plangebied :

dossiernummer	**stand van zaken bodemonderzoek**	**jaartal meest recente onderzoek**
ten noorden van de R71		
12492	OBO	2008
21423	OBO, BBO	2010
14566	OBO, BBO, BSP	2015
20712	OBO	2003

ten zuiden van de R71 in de westelijke helft		
36344	OBO	2011
27801	OBO	2006
69891	OBO	2015
336	OBO, BBO	2013
63105	OBO, BBO	2014
772	OBO, BBO, BSP, EEO	2017
62548	OBO, BBO, BSP, EEO	2017
27702	OBO	2013
ten zuiden van de R71 in de oostelijke helft		
59252	BBO	2014
1186	OBO	2011
26826	OBO, BBO, BSP, EEO	2012
24687	OBO	2004
36123	OBO, BBO, BSP	2016
16450	OBO, BBO, BSP, EEO	2007
7554	OBO, BBO, BSP, EEO	2013

Met : OBO = oriënterend bodemonderzoek; BBO = beschrijvend bodemonderzoek; BSP = bodemsaneringsproject; EEO = eindevaluatieonderzoek (beschrijving van de uitgevoerde bodemsaneringswerken en de resultaten waartoe de bodemsanering heeft geleid)

Volgens de watertoetskaart zijn de bodems in het plangebied ten oosten van de Kanaalkom grotendeels niet infiltratiegevoelig en is de grondwaterstroming er zeer gevoelig voor verstoring. Ten westen van de Kanaalkom is de situatie omgekeerd. Hier is enkel het noordelijk gedeelte niet infiltratiegevoelig en zeer gevoelig wat betreft de grondwaterstroming.

Er bevinden zich geen beschermingszones voor grondwaterwinningen binnen het plangebied. De dichtstbijzijnde grondwaterwingebied van Hasselt is gelegen op ca. 900 m ten oosten van het plangebied.

Het grondwater binnen het plangebied is aangeduid als weinig kwetsbaar omwille van de aanwezigheid van een kleiige deklaag.

4.5 Oppervlaktewater

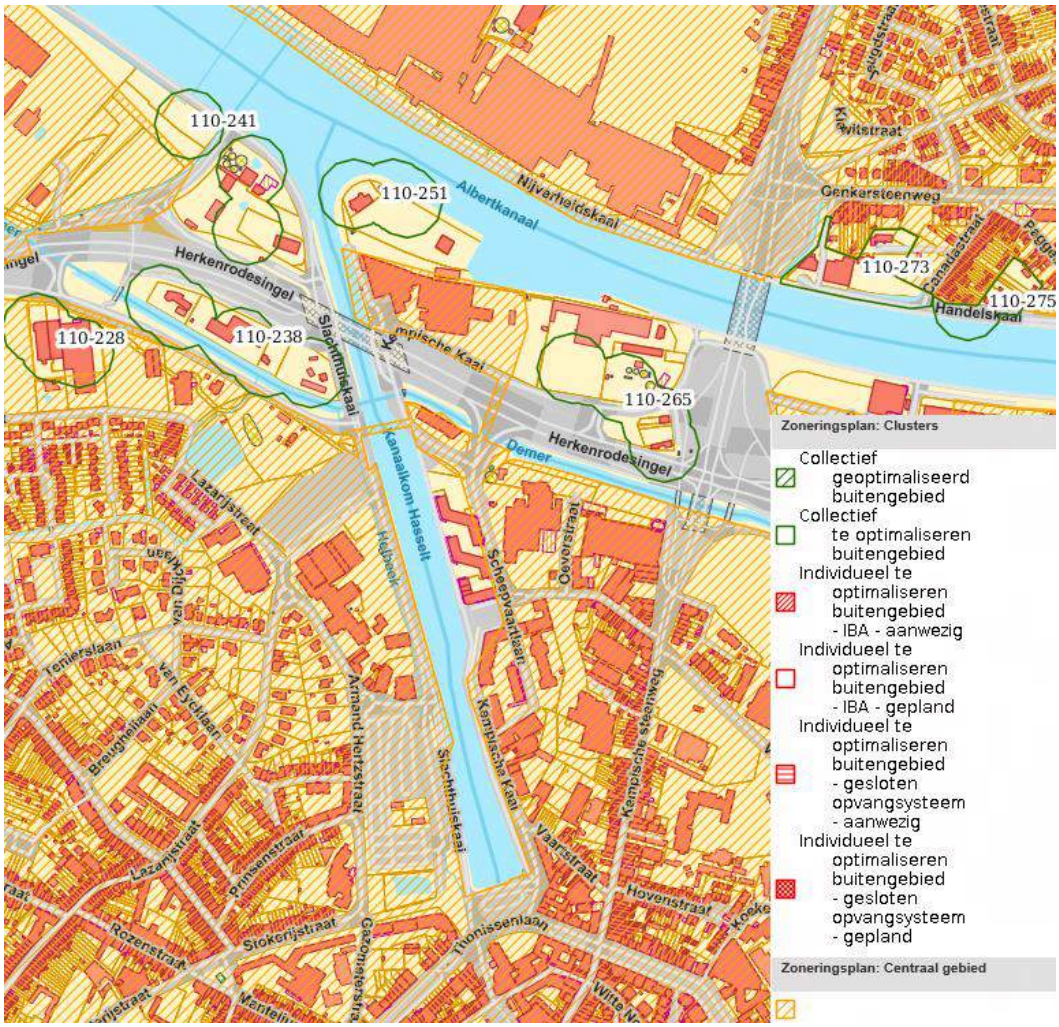
Kaart 6: water

Kaart 7: watertoets 2017

In het plangebied lopen 2 natuurlijke waterlopen, respectievelijk de Demer (permanent watervoerend) en de Helbeek (droogvallend). Daarnaast is in het projectgebied ook de

Kanaalkom Hasselt aanwezig. Ten noorden van het projectgebied stromen het Albertkanaal en de Muggenbeek.

De meeste wegen in het plangebied zijn gerioleerd. De collectorleiding van Aquafin loopt parallel met de Demer, aan de linkeroever. Deze voert het afvalwater van ondermeer het plangebied af naar de RWZI in Kuringen en op de collectorleiding liggen verschillende overstorten. Het noordelijk deel van het projectgebied is aangeduid als “collectief te optimaliseren buitengebied”. Dit betekent dat er riolering gepland is of dat er riolering aanwezig is maar die is nog niet aangesloten op een waterzuivering.



Figuur 14: zoneringsplan

In de Demervallei liggen natuurlijke overstromingsgebieden. Vanwege de rechttrekking en oeververstevigingen van de Demer in het plangebied zijn er geen recente overstromingen van de Demer opgetreden. Toch is de Demervallei nog bevestigd als risicozone voor overstromingen.

Volgens de watertoetskaart ligt de Demervallei in mogelijk en effectief overstromingsgevoelig gebied.

Het plangebied is niet aangeduid als signaalgebied. Het dichtstbijzijnde signaalgebied bevindt zich stroomopwaarts de Demer, ten oosten van Hasselt.

Het meetpunt 398500 op de Demer (Kuringen, Albertkanaalstraat/Roderokstraat, weg naar RWZI, opw brug) waarvoor de basiskwaliteit geldt, kent volgende waterkwaliteit :

- De Prati Index tussen 2009 en 2017 varieert tussen 2 en 3, wat wijst op matige verontreiniging.
- De Belgische Biotische Index tussen 2009 en 2016 bedroeg 7, wat wijst op een goede waterkwaliteit en een verbetering ten opzichte van de situatie beschreven in het project-MER van 2009.

De VMM meet niet in de kanaalkom maar wel op het Albertkanaal. Het meest nabije meetpunt op het Albertkanaal is punt 819500 (Stokrooie, Berkerwinningstraat, 50 m opw kanaalbrug, BBI: 300m voorbij brug). Hiervoor is de laatste meting van de Prati Index gebeurd in 2005 : 0,46 of niet verontreinigd. De laatste meting van de BBI is van 2004 : 5 of matige biologische waterkwaliteit.

4.6 Geluid

Kaart 19 : geluidsbelastingskaart voor L_{den}

Kaart 20 : geluidsbelastingskaart voor L_{night}

In en rondom het plangebied is het wegverkeer momenteel de grootste verstoorder. Het betreft het wegverkeer op de Grote Ring en Groene Boulevard, op de verschillende toegangswegen (Kempische steenweg, Armand Hertzstraat,…) en de parkerende auto's op de parkings rondom de kanaalkom. Daarnaast zijn er nog enkele bedrijven, winkels, horecazaken die het omgevingsgeluid mee bepalen.

In het kader van het project-MER van 2009 zijn met het oog op de bespreking van het akoestische klimaat in en rond het plangebied 2 langdurige en 9 ambulante (korte) metingen gebeurd. De langdurige metingen ter bepaling van het L_{den}[3] lieten toe de evolutie van het geluidsklimaat gedurende een dag te bepalen. De ambulante metingen leverden bijkomende gegevens omtrent de ruimtelijke spreiding van het L_{A95}-niveau[4] gedurende de dagperiode alsook ter bepaling van het $L_{Aeq,T}$[5] langs de verschillende drukke wegen rondom het plangebied. De meetresultaten en de berekende geluidscontouren voor het plangebied bevestigden het rumoerig klimaat van het plangebied met hoge geluidsniveaus ter hoogte van de gebieden nabij de (vaak drukke) verkeerswegen. En eveneens de geluidsbelastingskaarten voor 2011, bevestigen de geluidshinder in de bestaande situatie.

[3] L_{den} = geluidsniveau 'day evening night' = jaargemiddelde waarde van de lawaaibelasting op welbepaalde plaats. het logaritmisch gemiddelde van de dag-, avond- en nachtwaarde, waarbij gebruik wordt gemaakt van een 'energetische' middeling. Dit betekent dat de duur van elke periode ook wordt meegewogen.

[4] L_{A95} = het geluid dat gedurende 95 % van de meetduur T overschreden wordt.

[5] $L_{Aeq,T}$ = het gewogen equivalent geluidsniveau of het constante A-gewogen geluidsdrukniveau dat gedurende het tijdsinterval T dezelfde geluidsenergie zou veroorzaken als het werkelijk gemeten A-gewogen geluidsdrukniveau gedurende hetzelfde tijdsinterval T

4.7 Lucht en klimaat

De huidige luchtkwaliteit ter hoogte van het projectgebied voor de parameters NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ wordt afgeleid uit luchtkwaliteitskaarten op de websites van VMM en ATMOSYS. Op de website van VMM worden jaargemiddelde luchtkwaliteitskaarten getoond. Momenteel is 2016 het meest recente jaar voor beschikbare kaarten van NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$. Op de website van ATMOSYS zijn kaarten ter beschikking van het jaarlijks aantal overschrijdingen van de daggrenswaarde van PM_{10}. 2013 is hiervoor momenteel het meest recente jaar.

Op basis van deze kaarten wordt besloten dat de jaargemiddelde NO_2-concentratie tussen 21 en 45 µg/m³ varieert voor 2016. De jaargrenswaarde van 40 µg/m³ wordt bijgevolg overschreden. De PM_{10}-concentratie voor 2016 varieert tussen 16 en 25 µg/m³ (< jaargrenswaarde 40 µg/m³). De daggemiddelde norm van 50 µg/m³ werd in 2013 tussen 21 en 35 keer overschreden (≤ norm 35 keer). De jaargemiddelde $PM_{2,5}$-concentratie in de omgeving van het projectgebied schommelde in 2015 tussen 13 en 15 µg/m³. Deze concentraties blijven onder de huidige geldende norm van 25 µg/m³ en onder de indicatieve grenswaarde van 20 µg/m³ die geldt vanaf 2020.

Er kan gesteld worden dat de luchtkwaliteit in de omgeving van het projectgebied voldoet aan de geldende normen voor de jaargemiddelde concentraties voor zowel PM_{10} als $PM_{2,5}$. De jaargrenswaarde voor NO_2 werd in 2016 wel overschreden. Voor PM_{10} werd in 2016 net voldaan aan de norm van 35 voor het jaarlijks aantal overschrijdingen van de daggemiddelde norm van 50 µg/m³. De huidige luchtkwaliteit in de omgeving van het projectgebied is matig.

Voor de luchtkwaliteit langs de wegen werd in het project-MER van 2009 een berekening met CAR Vlaanderen doorgevoerd voor de referentiesituatie. Dit geeft aanvullend aan bovenstaande beschrijving een beeld van de bijdrage van het verkeer aan de luchtkwaliteit. De jaargemiddelde luchtkwaliteitsdoelstellingen voor NO_2 en PM_{10} werden langs alle wegen in de omgeving van het plangebied in de referentiesituatie niet overschreden. Ook de uurgemiddelde luchtkwaliteitsdoelstelling voor NO_2 werd langs alle wegen gerespecteerd.

De daggrenswaarde voor fijn stof werd langs een aantal wegen niet gerespecteerd. Dit was vooral het geval voor de drukste wegen, nl. Grote ring, Kempische steenweg en Groene Boulevard. In de kortere omgeving werd de grenswaarde niet gerespecteerd in de Slachthuiskaai, De Oude Broekmolenstraat en de Lazerijstraat (tussen Rozenstraat en Astridlaan/Kuringersteenweg).

4.8 Biodiversiteit

Kaart 5: biologische waarderingskaart

De verlaten industriële terreinen en nog niet ontwikkelde delen van de Blauwe Boulevard hebben een zekere natuurwaarde ontwikkeld. De oude gebouwen zijn geschikte

verblijfplaatsen voor een aantal soorten vogels en vleermuizen. De onverharde terreindelen zijn spontaan begroeid met struiken en/of bomen en vormen het leefgebied voor tuin- en struweelvogels, sprinkhanen, muizen. Een bijzondere natuurwaarde is verbonden aan de weide met microreliëf (gekarteerd als hp+ : soortenrijk permanent cultuurgrasland met relicten van halfnatuurlijke graslanden) ten noorden van de Lazerijstraat. Deze is vooral voor planten belangrijk, mogelijk ook voor amfibieën want de Helbeek loopt door een depressie van deze wijk.

Voor de omgeving van het plangebied is de kwetsbaarheid van ecotopen voor hinder veroorzaakt door geluid of door vermestende en/of verzurende deposities nagegaan. De kwetsbaarheid voor verdroging of vernatting is niet relevant omdat geen effecten van verdroging of vernatting worden verwacht of gemilderd kunnen worden op projectniveau.

Over het algemeen liggen in de omgeving weinig kwetsbare ecotopen voor geluidsverstoring. De droge ruigte met boomopslag, een zeer kwetsbaar ecotoop voor geluidsverstoring gelegen nabij het plangebied, tussen de Hasseltse grote ring en de spoorlijn Hasselt-Genk, is intussen grotendeels verdwenen door de oprichting van de gevangenis Hasselt.

De meest kwetsbare gebieden voor verzurende en vermestende deposities (uit de lucht) zijn de bossen en heideterreinen van het ‘Vijvergebied Midden-Limburg’ en van ‘Bokrijk en omgeving’, gelegen op ca 2,5 km van het plangebied.

In of nabij het plangebied liggen geen Natura2000 gebieden noch gebieden die deel uitmaken van het Vlaams Ecologisch Netwerk.

4.9 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Kaart 9: landschap

4.9.1 Landschappelijke structuur

De kanaalkom, centraal in het plangebied, vormt het belangrijkste landschapsstructurerend element. Deze wordt (ten dele) nog benadrukt door de aanliggende verkeerswegen.

De Demervallei in de stad is op vele plekken en zo ook in het plangebied RUP nog aanwezig en zichtbaar en nauwelijks overwelfd.

De oude industriële bebouwing heeft een hoog ruimtebeslag maar is beperkt in hoogte met uitzondering van de relicten van de Silotoren van de Mouterrij en de schoorsteen van de Gelatinefabriek.

De projecten die reeds binnen de krijtlijnen van het BPA Blauwe Boulevard werden gerealiseerd of in ontwikkeling zijn, hebben een hogere bouwhoogte dan de industriële bebouwing, doch er zit weinig variatie tussen de verschillende projectzones. De projectzones variëren in een maximale bouwhoogte van 3 tot 5 bouwlagen, waarbij telkens over een beperkte oppervlakte de bouwhoogte kan opgetrokken worden, variërend van 5 tot 8 bouwlagen (afhankelijk van de projectzone). De bebouwingsindex per projectzone ligt vrij hoog (gemiddeld kan 75% van de projectzone bebouwd worden). De hoge

bebouwingsindex en de beperking in variatie in bouwhoogte zorgt ervoor dat het sterk versteend karakter van de industriële omgeving ook na herontwikkeling behouden blijft.

4.9.2 Landschappelijk erfgoed

De kanaalkom werd gegraven omstreeks 1854-1858. Dit gaf de aanzet tot de industriële ontwikkeling van het gebied (jeneverstokerijen, gelatinefabriek). De kanaalkom was oorspronkelijk veel breder en minder diep, maar na een dijkbreuk in 1936 kreeg de kanaalkom zijn bestaande profiel. De industrie kende er haar grootste bloei net na de Tweede Wereldoorlog (vnl. confectiebedrijven, voedingsbedrijven, metaalverwerking), maar door de concurrentie, veranderde bedrijfseconomische vestigingsvoorwaarden (o.a. wegontsluiting) en het gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden, raakte het gebied in de jaren ’60 in verval.

Enkele relicten van het industriële verleden – overblijfselen van de vroegere gelatinefabriek (o.a. schoorsteen) en gebouwen van de Maalderijmolen – refereren nog naar dit verleden. Over het algemeen is de herkenbaarheid als historische industriële omgeving langs het kanaal evenwel verloren gegaan, door verdwijnen van industrieel historisch patrimonium, functiewijziging van de omgeving naar meer handel, horeca, diensten (kantoren), parkings, … en het verdwijnen van de binding met het kanaal (geen watergebonden bedrijvigheid meer, tussenliggende wegen, parkings,…).

Ook de Demer loopt door het plangebied. Er is van die historische binding met de rivier (via de Helbeek) en bijhorend landschap nagenoeg niets meer over.

De noordwestelijke hoek van het plangebied is nog wel opgenomen (onderdeel van het veel ruimere) in de traditionele landschappen ‘Demerland’ en ‘Demervallei’ volgens de landschapsatlas maar in realiteit is de Demervallei ter hoogte van het plangebied nauwelijks nog zichtbaar en niet herkenbaar als traditioneel valleilandschap. Buiten de grote ring, ten westen (deelgemeente Kuringen) is dit valleilandschap wel goed herkenbaar.

In of nabij het plangebied liggen geen beschermde stads- of dorpsgezichten noch beschermde cultuurhistorische landschappen. In het oosten grenst het projectgebied aan het beschermd monument ‘Oude begraafplaats’. Er zijn geen ankerplaatsen of erfgoedlandschappen aanwezig in of in de nabijheid van het projectgebied.

4.9.3 Beschermd en bouwkundig erfgoed

In het plangebied zijn een aantal gebouwen van de silotoren en de gelatinefabriek vastgesteld als bouwkundig erfgoed. De stadswoning langs de Vaartstraat 2 is opgenomen in de inventaris onroerend erfgoed. Deze woning is intussen gesloopt.

Silotoren en opslagruimte

De Mouterijtoren is een silotoren met bijhorende opslagruimte uit het interbellum. Deze industriële gebouwen zijn een getuige van het industriële verleden van de Hasseltse kanaalkom.

De verbinding met Antwerpen via een kanaal midden 19de eeuw was van groot belang voor de Hasseltse jeneverstokerijen, die hun graan nu eenvoudig konden invoeren uit de belangrijke graanhandelhaven Antwerpen.

De overslag van graan zorgde voor een nieuw type bedrijfsarchitectuur aan de Kanaalkom, namelijk de silotoren waar graan in bulk kon worden opgeslagen. Aanvankelijk bouwde men enorme bakstenen silo's, maar dit evolueerde snel naar betonnen silo's zoals deze.

De silotoren en opslagruimte werden opgevat als zuiver functionele industriële gebouwen. De silotoren van 18,5 meter hoog bestaat uit een betonstructuur met bakstenen invulmetselwerk, bezit intern zeven betonnen silo's en behoort dus tot het gesloten silotype. De opslagruimte van drie bouwlagen kent een zelfde opbouw. Kenmerkend voor beide gebouwen zijn de glaspartijen in een betonnen raamstructuur. De silotoren heeft aan de noordwestgevel op de bovenste geleding een vensterregister en een omlopende betonnen kroonlijst. Onderaan is er een los- en laadkade aanwezig.

Gelatinefabriek

Voor de gelatinefabriek is een historische studie opgemaakt door Origin Architecture & Engineering (november 2014).

De gelatinefabriek is een fasegewijs tot stand gekomen industriële site met beeldbepalende fabrieksschoorsteen langs de Hasseltse kanaalkom. De site is zeer bepalend geweest voor de Hasseltse industriële ontwikkeling langs de kanaalkom. In 1894 werd er een toelating gegeven voor het oprichten van de gelatine- of lijmfabriek en de eerste

fabrieksgebouwen werden in 1895 geregistreerd op het kadaster.

De fabriek was lang één van de grootste werkgevers in Hasselt. In 1954 begon men met de afbouw van de fabriek tot 1969, waarna de fabriek sloot. Nadien zullen de fabrieksgebouwen vooral dienst doen als opslagruimte en kantoorruimte.

De meeste gebouwen werden opgericht tussen 1894 en 1896, later blijft men nog kleine uitbreidingen en aanpassingen aan de gebouwen doorvoeren tot de jaren 1920. Het zijn industriële bakstenen gebouwen die louter functioneel werden ontworpen en in de loop der tijden werden aangepast aan de nieuwe noden. Voornamelijk loodsen bestaande uit een betonnen structuur met bakstenen invulmetselwerk en nog een aantal met polonceauspanten. Voorts nog een aantal loodsen of werkplaatsen met sheddaken.

Het meest beeldbepalend voor de fabriek en de omgeving is de centrale schoorsteen uit het interbellum. Het gaat om een (heden) vrijstaande schoorsteen van 60 meter hoog (ooit 90 meter) met bovenaan in witte letters "Gelatines" geschilderd.

In de historische studie (11/2014) wordt dan ook gesuggereerd om deze **schoorsteen** te behouden. Het is immers het symbool van de site, een beelddrager van de industriële ontwikkeling van Hasselt, een oriëntatiepunt dat instaat voor de situering van de site en tot slot de belangrijkste betekenisoverdrager van het historische verhaal van de Gelatinefabriek vormt.

In diezelfde studie wordt voorgesteld om ook het **laboratorium** te behouden. Vandaag heeft dit gebouw een beperkte beeldwaarde, maar na het ontdoen van de latere uitbreidingen kan het zijn architectonische eigenheid mogelijks terugvinden.

Het ensemble van inkompoort, arbeiderswoningen en feestzaal op de hoek Armand Hertzstraat / Oude Broekermoelnstraat is architecturaal het meest sprekende en monumentale wat de Gelatinefabriek ooit heeft gebouwd, aldus de historische studie. Van de oorspronkelijke rij arbeiderswoningen blijven er vandaag drie bewaard.

Het belang van deze gebouwen schuilt hem in de paternalistische traditie van de 19e en 20e eeuwse bedrijfscultuur: de fabrieksdirectie bouwde hier woningen voor haar arbeiders en een zaal voor cultuur en feesten. De historische studie stelt op basis hiervan voor het ensemble te behouden.

Tot slot stelt men in de vernoemde historische studie tevens voor om **loods E** te bewaren. Deze loods was het fosfaatmagazijn van de fabriek en is vandaag in gebruik door een kunstenaar. Door het gebruik is de loods in een bouwfysische betere staat dan de andere en daarom sneller inzetbaar bij herbestemming. Wonen is echter niet mogelijk.

De opgenomen voorstellen tot behoud zijn noch een minimum, noch een maximumprogramma. Verschillende andere gebouwen hebben bepaalde erfgoedwaarden, maar missen andere. Het behouden van alle hierboven beschreven gebouwen is niet noodzakelijk om voldoende geschiedenis en betekenis over te dragen, zo stelt de historische studie van Origin Architecture & Engineering (november 2014).

4.9.4 Archeologie

Kaart 21: Centraal Archeologische Inventaris

Volgens het CAI is er binnen het plangebied één gekende archeologische vondst gedaan. Het betreft restanten van een stenen windmolen uit de 18de eeuw ter hoogte van de Gelatinesite.

De historische stadskern van Hasselt (binnen de Groene Boulevard) is een vastgestelde archeologische zone. Hier zijn ook enkele gekende archeologische vindplaatsen gelegen.

Gelet op de sterke antropogene beïnvloeding van de bodem in het verleden door aanleg van infrastructuren, opspuitingen, vergravingen en bebouwing, wordt ingeschat dat het archeologisch erfgoed binnen het plangebied, indien het al aanwezig was, sterk verstoord is. Toch blijft ook binnen de stadskern de archeologie wetgeving van toepassing. Bepalingen voor de omgang met archeologisch erfgoed bij vergunningsplichtige ingrepen in de bodem zijn opgenomen in het Onroerenderfgoeddecreet.

5 Ruimtelijk ontwerp

Vanuit een gewijzigde ruimtelijke context is het vandaag – veel meer dan in 2004 – van belang dat de Blauwe Boulevard functioneert als een schakelgebied dat de verschillende stadswijken en regionale infrastructuren aan haar randen op een efficiënte en kwalitatieve manier met elkaar verbindt, en dit zowel van oost naar west als van noord naar zuid. Deze schakelfunctie is van strategisch belang om Hasselt-Noord te laten functioneren als een samenhangend stadsdeel en als onderdeel van het regionaalstedelijk gebied.

In onderstaande beschrijving van de beoogde ontwikkelingen voor Blauwe Boulevard blijven we op het niveau van de hoofdlijnen voor het globale plangebied en de relatie van het plangebied met zijn ruimere omgeving. Het plangebied zal opgebouwd worden uit 3 RUP's met telkens meerdere deelplannen. Er wordt niet ingezoomd op de specifieke inplanting van de volumes en de specifieke ruimtelijke kwaliteitseisen per deelplan. Waar het nodig is om de verschillen tussen de deelplannen in kader van de milieubeoordeling aan te geven, wordt dit beschreven.

Het masterplan, waarop deze beschrijving zich baseert, is opgenomen als bijlage bij dit RUP. Uit het masterplan worden essentiële elementen gedistilleerd, die vertaald zijn in het ruimtelijke uitvoeringsplan, het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften (in het verordenend deel of in de toelichtende kolom).

5.1 Doelstellingen

5.1.1 Meer aandacht voor de schakelfunctie van de Blauwe Boulevard

Als het BPA Blauwe Boulevard geëvalueerd wordt, dan is één van de vaststellingen dat het BPA onvoldoende inzet op de potentiële schakelfunctie van het gebied met andere aanpalende stadswijken of ruimtelijke structuren. Door onderstaande doelstellingen uit te werken kan ervoor gezorgd worden dat het plangebied deze schakelfunctie beter opneemt.

5.1.1.1 Uitwerken van een ruimtelijke visie voor de kanaalzone

In het noorden wordt het BPA Blauwe Boulevard begrensd door de grote ring of Singel. Hierdoor valt een smalle strook tussen het Albertkanaal en de Singel buiten het bestemmingsplan (BPA). Deze strook wordt vandaag gebruikt als een bedrijvenzone, gericht op het Albertkanaal en met de rug gekeerd naar de Blauwe Boulevard. Deze strook vormt bijgevolg een barrière tussen de Blauwe Boulevard en deze kanaalzone.

In het masterplan voor de kanaalzone wordt voorgesteld om van deze strook een overgangszone te maken tussen de stad en het economisch netwerk van het Albertkanaal. Hiervoor moet echter de inrichting van het openbaar domein structureel herdacht worden en dient de focus van de bedrijvigheid herlegd te worden naar een meer stedelijke bedrijvigheid.

Deze doelstellingen wordt onderschreven in de visie op de bedrijvenstrip Hasselt als onderdeel van het ENA. Op (middel)lange termijn impliceert de omvorming naar stedelijke bedrijvigheid een uitdoving van de SEVESO-activiteiten. Deze doelstelling heeft betrekking op het deelplan 6 – kanaalzone oost waar de aanwezigheid van een tennisclub wordt aangegrepen om de relatie met het kanaal te versterken. In het deelplan 7 – kanaalzone west kan het bestaande SEVESO-bedrijf zijn activiteiten behouden en uitbreiden zolang het een laagdrempelig bedrijf blijft.

Om deze doelstelling te kunnen concretiseren zal de zone bijgevolg opgenomen worden in het RUP Blauwe Boulevard Noord en vormt het een uitbreiding op de afbakening van het BPA Blauwe Boulevard.

5.1.1.2 De aansluiting van het Demerpark op de omliggende stadswijken verbeteren

Het Demerpark is in het BPA Blauwe Boulevard ingetekend als een smalle groenzone tussen de Singel en de meer zuidelijk gelegen bebouwingsvelden van de Blauwe Boulevard. Deze bebouwing vormt een harde rand die het Demerpark afschermt van de ruimere omgeving. Het geïsoleerde karakter van het Demerpark dat hieruit voortvloeit, heeft een aantal nadelen:

- Enkel de bewoners die aan de rand van het park wonen, kunnen genieten van het groen. Voor de overige bewoners van de Blauwe Boulevard blijft het park grotendeels verborgen.
- Het Demerpark sluit onvoldoende aan op de groenstructuren in de randen van het projectgebied, zoals de Herkenrodebossen in het westen en de Campus Elfde Linie in het oosten. Hierdoor komt de samenhang van de Demervallei in de binnenstad in het gedrang, hetgeen nefast is voor de ecologische functie van de Demervallei.
- Er zijn onvoldoende kwalitatieve publieke ruimtes vastgelegd in het BPA die het Demerpark verbinden met de omliggende stadswijken, waardoor het park moeilijk bereikbaar is voor de bewoners en bezoekers van deze wijken. Hierdoor kan het Demerpark zijn functie van publiek stadspark onvoldoende uitspelen.

Om het Demerpark uit zijn isolement te halen, zullen de bebouwingsranden langs het Demerpark en de publieke ruimtes die aansluiten op het park, grondig hertekend worden.

5.1.1.3 Uitwerken van een ruimtelijke visie voor de Kempische Steenweg

In het oosten ligt de grens van het BPA Blauwe Boulevard niet op de Kempische Steenweg, maar aan de achterzijden van de percelen die aan de Kempische Steenweg grenzen. Hierdoor worden er in het BPA geen uitspraken gedaan over de inrichting van de westelijke rand van de Kempische Steenweg, terwijl in deze randzone net de link gelegd moet worden met de Campus Elfde Linie aan de oostzijde van de Kempische Steenweg.

In het BPA wordt daarentegen sterk ingezet op de afbouw van de Havenstraat. Door deze straat als de rand van de Blauwe Boulevard te beschouwen, keert de wijk zijn rug naar de Kempische Steenweg en dreigt de Kempische Steenweg een onbestemd tussengebied te worden tussen de Campus Elfde Linie en Blauwe Boulevard.

Om de Kempische Steenweg op te waarderen als een hoogwaardige stedelijke as en verbindende publieke ruimte tussen de Blauwe Boulevard en de Campus Elfde Linie moeten de randen lands de Kempische Steenweg uitgewerkt worden als volwaardige randen van de achterliggende wijken, respectievelijk de Blauwe Boulevard en de Campus Elfde Linie. Daarnaast moeten deze randen doorwaardbaar zijn, zodat zacht verkeer vlot kan bewegen tussen de beide wijken.

5.1.1.4 De overgang en de aansluiting tussen de Blauwe Boulevard en de Armand Hertzstraat en Lazarijstraat verbeteren.

In het westen ligt de grens van het BPA Blauwe Boulevard op de as van de Armand Hertzstraat en de Lazarijstraat, straten die behoren tot de Heilig Hartwijk. Als de voorschriften van het BPA gehandhaafd blijven, zal zich ter hoogte van deze straten een scherpe breuk aftekenen in het stadsweefsel, en dit zowel fysiek als morfologisch. In morfologisch opzicht zal er immers een groot contrast zijn tussen de bestaande vrijstaande, grondgebonden woningen in de Heilig Hartwijk enerzijds en anderzijds de gesloten bebouwingswand met gestapelde woningen die in het BPA voorzien wordt. Daarnaast zijn er onvoldoende doorsteken en verbindingen voor zacht verkeer voorzien in het BPA tussen de Armand Hertzstraat/Lazarijstraat en de kade langsheen de kanaalkom. Hierdoor zullen er tussen de beide wijken ook weinig fysieke relaties bestaan.

Om de aansluiting met de Heilig Hartwijk en dus ook de stationsomgeving te verbeteren, zullen meer en betere doorsteken voorzien moeten worden voor zacht verkeer tussen de Armand Hertzstraat en Lazarijstraat enerzijds en de kade langs de kanaalkom anderzijds. Ook de rand van de Blauwe Boulevard zal in morfologisch opzicht anders ingevuld moeten worden, zodat de overgang met de Heilig Hartwijk minder bruusk is.

5.1.2 Meer aandacht voor de identiteit van de Blauwe Boulevard

Als tien jaar na de goedkeuring van het BPA Blauwe Boulevard de reeds gerealiseerde ontwikkelingen in de Blauwe Boulevard geëvalueerd worden, dan kan worden vastgesteld dat deze ontwikkelingen relatief monofunctioneel zijn en gericht op een beperkte doelgroep (woningen voor kapitaalkrachtige tweeverdieners of senioren). Als deze trend zich verderzet, dan dreigt de Blauwe Boulevard in sociaal opzicht een enclave binnen Hasselt te worden, en dit is niet wenselijk. De Blauwe Boulevard moet een volwaardige Hasseltse stadswijk worden met een eigen identiteit, net zoals de binnenstad of de Campus Elfde Linie.

Identiteit is een abstract begrip, en laat zich moeilijk in stedenbouwkundige voorschriften vatten. Niettemin kunnen toch een aantal concrete doelstellingen in het RUP opgenomen worden die de identiteit van de Blauwe Boulevard zullen versterken:

5.1.2.1 De samenhang en beeldkwaliteit van het openbaar domein verbeteren

Het openbaar domein is een belangrijke drager van de identiteit van een stadwijk. In het BPA Blauwe Boulevard worden enkel de contouren van het openbaar domein vastgelegd, en worden slechts algemene uitspraken gedaan over de gewenste inrichting en beeldkwaliteit.

In het masterplan wordt een visie ontwikkeld op de beeldkwaliteit van het openbaar domein in het plangebied. Deze visie versterkt de samenhang tussen de verschillende deelgebieden binnen Blauwe Boulevard en vermijdt dat deze deelgebieden als losse fragmenten naast elkaar staan. Naast uitspraken over het openbaar domein worden ook uitgespraken geformuleerd over de architectuur in de randen van het openbaar domein.

Het Demerpark samen met de kades zijn de publieke ruimtes die in het bijzonder de identiteit van de nieuwe stadswijk Blauwe Boulevard binnen Hasselt bepalen. In het RUP worden dan ook maatregelen genomen om het Demerpark en de kade uit te bouwen tot één samenhangende publieke ruimte.

In eerder uitgewerkte schetsontwerpen voor de kanaalkop en de Gelatineboulevard werd al een aanzet gegeven voor de inrichting van het openbaar domein van de lage en hoge kade. Het noordelijk deel van de Kempische Kaai werd al heraangelegd. Op deze aanzetten is verder gewerkt. De kade moet als een gevarieerde en samenhangende publieke ruimte worden uitgewerkt, die de binnenstad verbindt met de noordelijke kanaaloever.

Het Demerpark moet, naast het verbeteren van de aansluiting op de omliggende stadswijken, de samenhang van het park als geheel garanderen. In het BPA deelt de ontsluitingsinfrastructuur van de Blauwe Boulveard naar het hoger wegennet het Demerpark op. In het masterplan wordt onderzocht of het haalbaar is om de efficiëntie van de ontsluitingsinfrastructuur van de Blauwe Boulevard te verbeteren, en tegelijk een verbetering door te voeren in de samenhang van de open ruimte.

5.1.2.2 Diversiteit versterken

De identiteit van een wijk wordt enerzijds bepaald door de mate waarin die wijk als één helder leesbaar en samenhangend geheel gepercipieerd wordt, maar anderzijds ook door bijzondere elementen die de wijk onderscheiden van de andere stadswijken. Naast samenhang moet er binnen de Blauwe Boulevard dus ook gestreefd worden naar diversiteit. Diversiteit komt niet vanzelf. De projecten die momenteel gerealiseerd zijn, hebben immers met elkaar gemeen dat ze generaliserend zijn, en diversiteit uitvlakken.

Dit ligt enerzijds aan de voorschriften van het BPA dat in alle deelgebieden éénzelfde bebouwingstypologie voorschrijft, en anderzijds aan de economische logica van projectontwikkeling, die streeft naar een doorgedreven optimalisatie en efficiëntie. Wil men de diversiteit versterken, dan zullen hier in het RUP specifieke voorschriften voor uitgewerkt moeten worden.

Een eerste betrachting van het RUP is om meer **diversiteit in het programma** te realiseren. Het BPA voorziet de mogelijkheid om gemeenschaps- of commerciële voorzieningen te realiseren, maar dit wordt niet opgelegd. Het gevolg is dat het merendeel van het gerealiseerde programma gestapelde wooneenheden betreft en geen voorzieningen omwille van het minder gunstige economische rendement of de onzekere afzet op de markt. Een te éénzijdig woonprogramma is niet enkel nefast voor de identiteit van de wijk, het versterkt ook het enclavekarakter omdat bewoners van de aangrenzende stadswijken niet geneigd zijn zich naar de Blauwe Boulevard te begeven. Een gezonde stadswijk vereist echter een rijk aanbod aan voorzieningen dat inspeelt op diverse doelgroepen. Om deze voorzieningen te kunnen realiseren, zal in het RUP exclusief ruimte voor voorzieningen gereserveerd worden. Parallel aan de opmaak van het masterplan is eveneens een voorzieningenstudie uitgewerkt door de TV BUUR-Arcadis, die in kaart brengt welke niet-woonfuncties binnen het weefsel van de Blauwe Boulevard geïntegreerd dienen te worden. Deze fungeert als voedingsbodem voor de juridische verankeringen van voorzieningen, opgenomen in de voorschriften van het RUP.

Een tweede betrachting van het RUP is om **binnen het woonprogramma een grotere variatie aan woontypologieën** te realiseren. Enerzijds om meerdere doelgroepen aan te trekken naar de Blauwe Boulevard, anderzijds om een grotere diversiteit aan woonomgevingen te realiseren, en om deze woonomgevingen beter te laten aansluiten op hun ruimtelijke context. Dit betekent dat de bestaande voorschriften van het BPA in het RUP verfijnd worden zodat deze typologische variatie ook effectief gerealiseerd wordt.

Een derde betrachting is om ook in de publieke ruimte meer **specifieke plekken** te creëren **die identiteit verlenen aan de verschillende deelgebieden** binnen de Blauwe Boulevard. Het gaat om kleine buurtpleintjes op de hoeken van straten, groene lanen die de binnenstad verbinden met het Demerpark en stegen die de randen van de Blauwe Boulevard verbinden met de centraal gelegen lage kade. In het BPA is er te weinig – of in bepaalde deelgebieden zelfs geen – ruimte voorzien voor deze specifieke publieke ruimtes. In het RUP wordt er dan ook ingezet op de verschillende contexten in het plangebied.

Een vierde betrachting bestaat erin **het geheugen van de plek mee op te nemen in de nieuwe ontwikkelingen**. De Blauwe Boulevard was lange tijd een industrieel gebied, en sporen hiervan zijn nog steeds terug te vinden op het terrein in de vorm van industriële bebouwingsrelicten en de industriële perceelstructuur. Deze specifieke elementen kunnen fungeren als landmarks of beeldbepalende elementen die de unieke identiteit van de wijk in de verf zetten. Tijdens het masterplanproces werd nagegaan welke historische elementen behouden kunnen blijven, en hoe deze op een goede stedenbouwkundige

manier geïntegreerd kunnen worden. De voorschriften van het RUP maken deze integratie ook juridisch afdwingbaar.

5.1.3 Meer aandacht voor de multimodale ontsluiting van de Blauwe Boulevard

Het BPA legt de contouren van het openbaar domein vast, maar doet weinig uitspraken over de gewenste verkeersafwikkeling. Hierdoor is het niet mogelijk om een inrichtingsvoorstel uit te werken voor de publieke ruimte, omdat de inrichting afgestemd moet worden op de toekomstige verkeerscirculatie. Daarnaast houdt het BPA nog geen rekening met het tracé van de Spartacuslijn, die via de Groene Boulevard en de Stokerijstraat doorheen het plangebied van de Blauwe Boulevard loopt.

In de schetsontwerpen voor de Gelatineboulevard en de kanaalkop werd de verkeersafwikkeling van de westelijke kanaaloever reeds onderzocht. De kanaalkop, de Stokerijstraat en de Gelatineboulevard zijn in detail uitgetekend om de ruimtelijke inpassing van het Spartacustracé te onderzoeken, en de aansluitingen van de Molenpoortparking en het Molenpoortplein op respectievelijk de Groene Boulevard en Gelatineboulevard. Het zuidelijke deel van de Gelatineboulevard heeft een enkele rijrichting stadinwaarts gekregen en kreeg een gevel tot gevelinrichting als winkelwandelboulevard. De toegang tot de ondergrondse parking van het Havenkwartier werd in detail uitgetekend zodat de aansluiting van het Havenkwartier en de meer noordelijk gelegen Gelatinewijk gegarandeerd is. Het noordelijke deel van de Gelatineboulevard kreeg een uitwerking als Parkway en werd omgelegd via de bedrijvenzone langs de Demer om de versnippering van het Demerpark te beperken. De lage kade kreeg een verkeersluw karakter en werd ingericht als flaneerruimte aan het water.

Voor de oostelijke oever blijft de verkeerafwikkeling en verkeerscirculatie nog onbeslist. Er zijn meerdere scenario's mogelijk. De toekomstige verkeersfunctie die wordt toebedeeld aan de Kempische Steenweg zal hier een cruciale rol spelen. Wordt deze weg bestendigd als doorgaande verbinding voor bovenlokaal verkeer tussen de Singel en de Groene Boulevard, of wordt de bovenlokale (doorgaande) verkeersfunctie op termijn afgebouwd zodanig dat de weg voornamelijk kan functioneren als lokale ontsluitingsweg en verbindende publieke ruimte tussen de Campus Elfde linie en de Blauwe Boulevard.

Deze keuze kan op termijn grote implicaties hebben op de inrichting van de steenweg en de aansluiting van de steenweg op de Singel (=Kempische Poort). Dit is dan ook een onderzoeksvraag die enkel op niveau van het stadsdeel Hasselt-noord uitgeklaard kan worden. Hierbij moet rekening gehouden worden met het feit dat de structurele ingrepen aan de (bovenlokale) ontsluitingsinfrastructuur buiten de exclusieve bevoegdheid van de stad Hasselt vallen, en dat uitspraken hierover steeds ondersteund moeten worden door de hogere beleidsniveaus. Vandaag doen deze niveaus hierover echter nog geen bindende uitspraken, hetgeen onzekerheid creëert ten aanzien van de inrichting van de bovenlokale ontsluitingsinfrastructuur. De stad Hasselt is momenteel gestart met de uitwerking van een streefbeeldkwaliteitsplan voor de Singel. Zij zal hiervoor nauw samenwerken met AWV. Het noordelijk deel van de Singel krijgt hierbij prioriteit.

Het RUP houdt rekening met deze onzekerheid. Ingrepen op korte termijn aan de lokale ontsluitingsinfrastructuur mogen met andere woorden niet afhankelijk gesteld worden van ingrepen op (middellange) termijn aan de bovenlokale ontsluitingsinfrastructuur. Ingrepen op de bovenlokale ontsluitingsinfrastructuur moeten mogelijk blijven maar mogen ingrepen op niveau van de wijk op korte termijn niet hypothekeren. Het RUP moet voldoende flexibel op deze tijdsdimensie inspelen.

5.2 Randvoorwaarden bij het vertalen van de doelstellingen in een ruimtelijk ontwerp

Uit de voorgaande doelstellingen blijkt dat het huidige BPA Blauwe Boulevard op een aantal punten structureel herzien zal worden. Dit betekent echter niet dat er van een wit blad vertrokken wordt. Op een aantal punten blijft de visie van het BPA behouden, omdat ze niet meer herzien kan worden (omdat de desbetreffende projecten te ver gevorderd zijn), of omdat de stad Hasselt niet wil raken aan de bouwrechten die door het BPA verleend worden aan de particuliere grondeigenaars.

Om tot een kwaliteitsvolle en diverse wijk te komen, en te waarborgen dat degenen die de projecten ontwikkelen zich houden aan de kwaliteitsnormen zoals beschreven in het masterplan, wordt er bovendien gewerkt met samenwerkingsovereenkomsten tussen de stad en de verschillende grondeigenaars. Deze werken aanvullend aan de voorwaarden die verordenend worden vastgelegd in het RUP.

5.2.1 Behoud van de mogelijkheden binnen de BPA-deelgebieden Havenkwartier en Zuidzicht

De projecten in de deelgebieden Havenkwartier en Zuidzicht van het BPA Blauwe Boulevard zijn bij uitwerking van het masterplan nog niet gerealiseerd maar toch te ver gevorderd in de planningsfase om nog structureel te herzien.

Project Zuidzicht is gelegen in het noordoostelijke deel van het plangebied en het project Havenkwartier is gelegen in het zuidwestelijke deel.

Voor het project Havenkwartier is de vergunningsaanvraag ingediend in februari 2014. Voor het project Zuidzicht zijn fases 1, 2 en 3 gerealiseerd. Voor deze projectzones blijven de ontwikkelingsmogelijkheden uit het BPA behouden

Zuidzicht fase 4 is in tussentijd herzien. Op vlak van het ontwikkelingsvolume wijzigt er in het RUP niets ten opzichte van het bestaande BPA.

5.2.2 Behoud van bruto vloeroppervlakte en sociale woonaanbod binnen overige deelgebieden

In het BPA worden voor de verschillende deelgebieden bouwrechten verleend die vertaald kunnen worden in een maximaal bouwprogramma (uitgedrukt in m² bruto

vloeroppervlakte). Dit bouwprogramma levert naar Hasseltse normen erg hoge bouwdichtheden op.

Concreet kan volgens het BPA het volgende bouwprogramma gerealiseerd worden in de delen van het BPA waarvoor nog geen bouwplannen in opmaak zijn of de bouwplannen nog niet ver genoeg gevorderd zijn:

- Parkwijk: 37.500 m²
- Gelatinewijk: 50.000 m²
- Omgeving Mouttoren: 35.000 m²
- Slachthuissite: 29.500 m²

Het betreft een totaal van 152.000 m².

Aandacht voor fasering en voor de opeenvolging van de fases zal een belangrijk aandachtspunt zijn om te voorkomen dat een overaanbod aan wooneenheden wordt gecreerd of geïsoleerde eilanden van nieuwe ontwikkelingen. Ook aandacht voor de kwaliteit van de tussentijdse fases is hierbij cruciaal.

Omdat de bouwrechten door het BPA echter reeds verleend zijn aan de particuliere grondeigenaars wil de stad Hasselt niet raken aan de bouwrechten. De stad Hasselt neemt deze maximale bouwprogramma's als randvoorwaarde over in het RUP. Dit betekent dat deze bouwprogramma's niet verminderd zullen worden in het RUP, noch vermeerderd.

In het BPA worden bepalingen opgelegd voor het (minimaal) te realiseren sociale woonaanbod. Het BPA dateert van vóór het grond- en pandendecreet, dat intussen vernietigd is door het grondwettelijk hof (bij arrest van 7 november 2013). De bepalingen zoals gesteld in het BPA voor een sociaal woonaanbod kunnen daarom niet behouden worden in het RUP.

Er worden geen gebiedsspecifieke voorschriften rond sociale huisvesting opgenomen in het RUP Blauwe Boulevard. De stad is immers van mening dat het volgen van de richtlijnen uit de omzendbrief RWO/2014/1 enkel correct kan gebeuren bij RUP's waarbinnen de projecten reeds zeer duidelijk gedefinieerd zijn, en alle afspraken en overeenkomsten met de betrokken partijen reeds zijn gesloten, dus met inspraak en rechtsbescherming van de eigenaars.

Er wordt geopteerd voor een aanpak die geschikt is voor het RUP Blauwe Boulevard: gezien het RUP een veelheid van projectzones omvat waar de specifieke invulling nog niet gekend is, wordt ervoor geopteerd om op projectbasis overeenkomsten te sluiten met de eigenaars en de SHM's. De verplichtingen binnen deze overeenkomsten dienen in hun geheel bij te dragen tot de realisatie van het Bindend Sociaal Objectief (BSO), waarbij er kan worden ingespeeld op de evolutie in vraag en aanbod, en op specifieke opportuniteiten, zonder het einddoel (zijnde de realisatie van het BSO) uit het oog te verliezen.

Deze overeenkomsten vertrekken van de volgende uitgangspunten:

- Binnen het plangebied, en dus ook binnen de verschillende projectgebieden, zal minimaal 15% van de nieuwe wooneenheden voorbehouden worden voor sociale huisvesting.
- Dit sociaal woonaanbod dient binnen het plangebied gerealiseerd te worden.

5.2.3 Werken met samenwerkingsovereenkomsten tussen stad Hasselt en grondiengenaars binnen Blauwe Boulevard

De stad Hasselt sluit samenwerkingsovereenkomsten af met de verschillende grondeigenaars binnen het plangebied. Via deze overeenkomsten worden, aanvullend aan het RUP, voorwaarden opgelegd waarbinnen de projecten kunnen gerealiseerd worden.

In deze samenwerkingsovereenkomsten komt onder meer het volgende aan bod:

- Sociaal woonaanbod (zie hoger);
- Stedenbouwkundige lasten, bv. met betrekking tot de realisatie van publiek toegankelijke doorgangen en groene ruimtes;
- Programmatorische mix, en invulling van de plint;
- Mogelijkheden voor tijdelijk gebruik / invulling van gronden en gebouwen;
- Grondruil (indien relevant).

5.2.4 Werken met inrichtingsstudies bij vergunningsaanvragen

Eén van die voorwaarden is het opleggen van een inrichtingsstudie per projectgebied, die bij vergunningsaanvragen dient te worden gevoegd.

De inrichtingsstudie biedt garanties voor het realiseren van een eenduidig concept per projectgebied. Ze wordt opgemaakt op basis van de principes van het masterplan (incl. beeldkwaliteitsplan) Blauwe Boulevard - beide zijn richtinggevend.

De inrichtingsstudie dient zowel grafisch als tekstueel de verantwoording van de potentiële ingrepen en te wijzigen elementen weer te geven. Ze dient een gezamenlijke visie te bevatten voor de toegankelijkheid van de desbetreffende gebieden, architectuur en vormgeving, gabarieten, bezonning, duurzaam materiaalgebruik, afwatering, de kwalitatieve inrichting van de omgeving, eventuele fasering en een verantwoorde verenigbaarheid met de omgeving en een kwalitatieve overgang met het bestaande woonweefsel.

5.3 Visie op de gewenste ruimtelijke structuur van Hasselt-noord

Om de samenhang tussen de verschillende stadswijken rond de Blauwe Boulevard te versterken, moeten een aantal ruimtelijke structuren op niveau van Hasselt-noord uitgewerkt worden. Deze structuren zijn vandaag al latent op het terrein aanwezig, en vallen gedeeltelijk binnen het plangebied Blauwe Boulevard. Het is echter van belang dat ook de delen buiten het plangebied op een goede manier uitgewerkt worden. Deze delen vallen echter buiten de scope van het RUP. Ze worden wel kort onder de aandacht gebracht, zodat ze in andere planinstrumenten opgepikt worden.

In noord-zuidrichting moet ingezet worden op een kwalitatieve verbetering van de publieke ruimtes die de binnenstad verbinden met de zuidelijke kanaaloever van het Albertkanaal. Binnen de Blauwe Boulevard zijn dit de kanaalkom en de kades. Voor de kanaalkom werd in opdracht van de stad Hasselt een waterplan opgemaakt waarin het gebruik en de inrichting van het wateroppervlak werd vastgelegd. Het waterplan zorgt ervoor dat de kanaalkom als een waterplein fungeert dat een specifieke identiteit verleent aan de Blauwe Boulevard. De kade zal meegenomen worden als strategische ruimte binnen het masterplan en RUP (zie verder). Door het plangebied uit te breiden met de bedrijvenzones tussen de Singel en het kanaal kan ook een effectieve verbinding gerealiseerd worden tussen de binnenstad en zuidelijke kanaaloever.

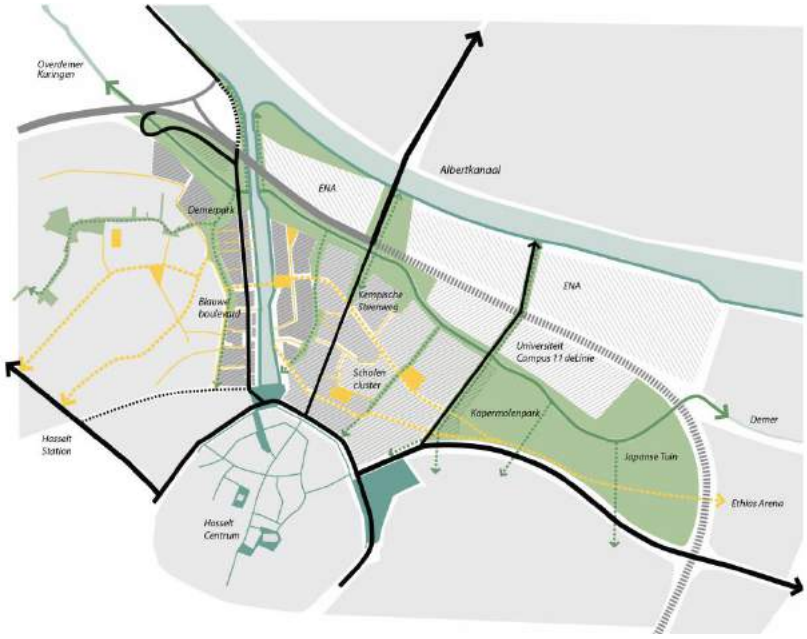
Buiten het plangebied zijn de Kempische Steenweg, de Gelatineboulevard en Elfde Liniestraat de belangrijkste publieke ruimtes die voor de verbinding moeten zorgen tussen de binnenstad en de kanaaloever. De Kempische Steenweg en de Gelatineboulevard zijn publieke ruimtes die een belangrijke verkeersfunctie hebben en zullen houden. Voor deze wegen moet de doorgaande verkeersfunctie op termijn afgebouwd worden ten voordele van het lokale bestemmingsverkeer, zacht verkeer en de verblijfsfunctie. Om dit af te dwingen zullen de aansluitingen met de Singel herzien moeten worden, om het doorgaande verkeer te stimuleren om meer gebruik te maken van de Singel. Het streefbeeld op termijn voor de Kempische Steenweg en de Gelatineboulevard is dat van een stedelijke boulevard. Dit vereist een aangepaste sectie en een gemengd stedelijk programma met wonen, handel en voorzieningen. Belangrijk uitgangspunt voor de Kempische Steenweg is dat er geen structurele schaalvergroting van de aangrenzende bebouwing wordt nagestreefd, en dat de bebouwing zijn huidige, historische korrelgrootte blijft behouden.

In oost-westrichting moet ingezet worden op een kwalitatieve verbetering van de publieke ruimtes die de Heilig Hartwijk en het Station verbinden met de Campus Elfde Linie en het Kapermolenpark. De Demervallei vormt de belangrijkste verbindende structuur op stads(deel)niveau. Tussen de Blauwe Boulevard en het Kapermolenpark moet de Demervallei uitgewerkt worden als één publieke en samenhangende, stedelijke parkruimte. Een pad voor zacht verkeer, parallel aan de Demer tussen het Kapermolenpark en de Lazarijstraat, kan de verbindingsfunctie van de Demervallei fysiek vormgeven.

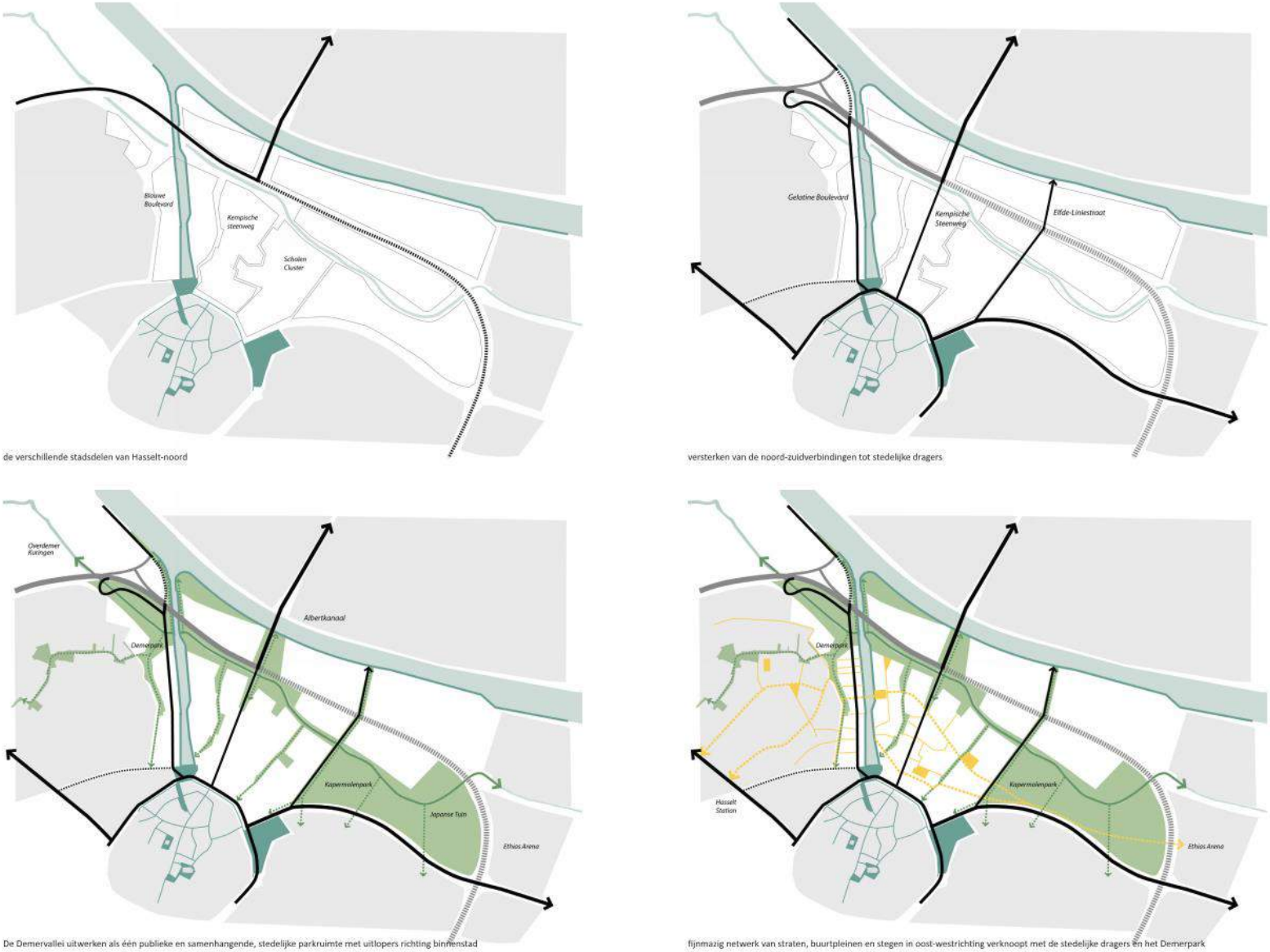
In het masterplan voor de Blauwe Boulevard werden ruimtelijke principes uitgewerkt die de

samenhang van het Demerpark versterken voor het deel binnen de Blauwe Boulevard. Deze principes worden doorvertaald in het RUP. In het masterplan voor de Campus Elfde Linie zal op deze principes verder gebouwd moeten worden voor de overige delen.

Naast de Demervallei moet ingezet worden op de uitbouw van een fijnmazig netwerk van straten, buurtpleinen en stegen dat zich uitstrekt tussen het station en het Kapermolenpark. De Vildersstraat/Havenstraat en de Hovenstraat/Vaartstraat zijn twee assen die in oost-westrichting de ruggengraat kunnen vormen van dit netwerk ten oosten van de kanaalkom. De kade met inbegrip van een nieuwe voetgangersbrug fungeert als verbindende publieke ruimte tussen de beide zijden van de kanaalkom.
Een fijnmazig netwerk van stegen en doorsteken doorheen het Havenkwartier en de Gelatinewijk verzekeren de aansluiting tussen de kade en de Armand Hertzstraat. Ten westen van de Armand Hertzstraat kunnen de Stokerijstraat, de Lazarijstraat en de groene vinger richting sportcluster van Sporting Hasselt fungeren als ruggengraat van dit netwerk. De uitwerking van dit netwerk vormt het voorwerp van verschillende planinstrumenten. In al deze planinstrumenten moet de continuïteit en de verblijfskwaliteit van deze routes verzekerd worden.

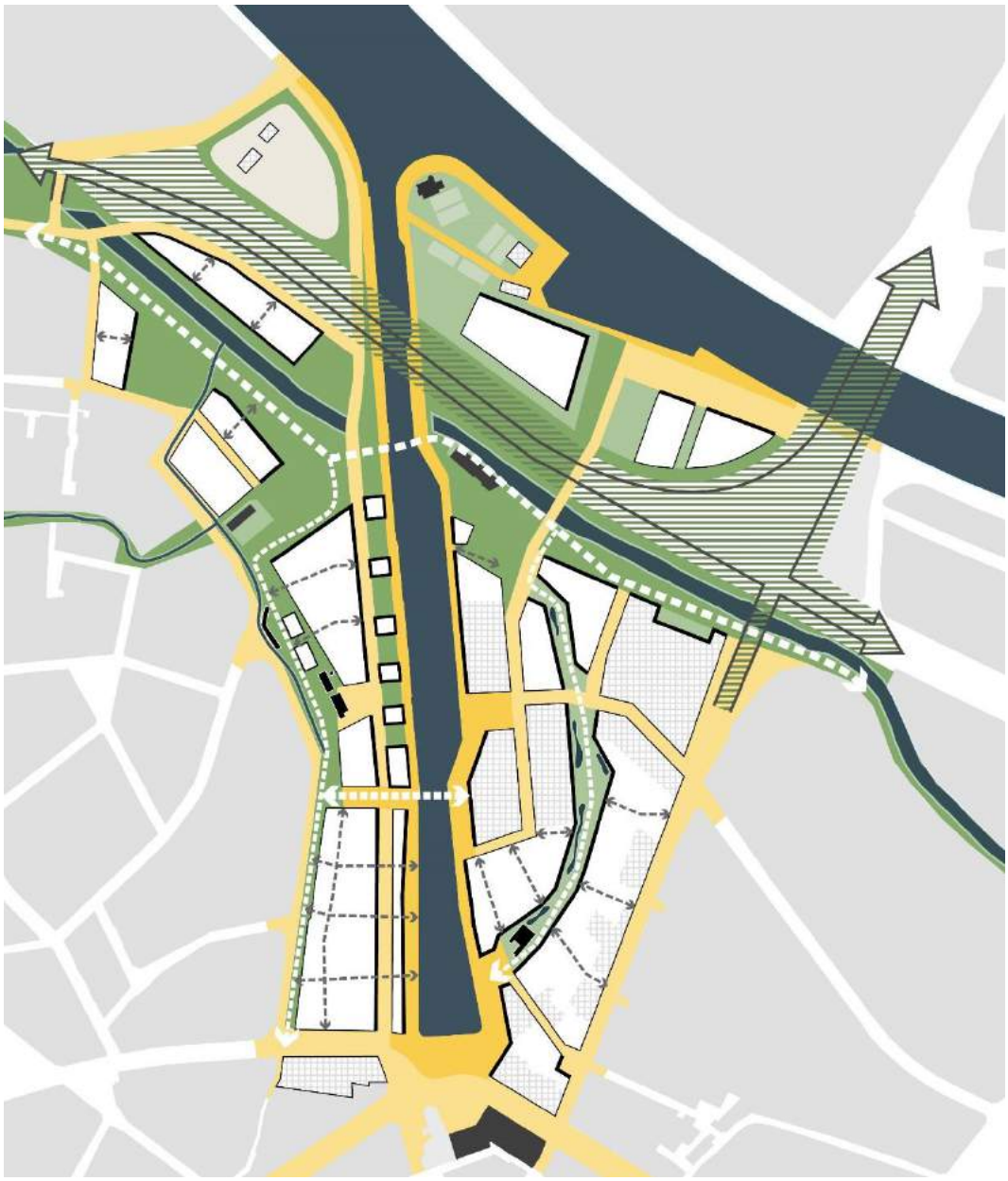


Figuur 15: Structuurschets Hasselt noord



Figuur 16: ruimtelijke principes voor Hasselt noord

5.4 Ruimtelijke principes voor Blauwe Boulevard



Figuur 17: structuurschets masterplan Blauwe Boulevard

5.4.1 Het Demerpark en de kade als structurerende publieke ruimtes van de Blauwe Boulevard

Het **Demerpark en kade** vormen de **ruggengraat van de Blauwe Boulevard**: meer dan in het BPA het geval was, bakenen ze de verschillende deelgebieden of wijken van de Blauwe Boulevard af. Naast grensstellende ruimtes zijn het Demerpark en de kade ook verbindende ruimtes voor zacht verkeer. Ze verbinden de verschillende deelgebieden binnen de Blauwe Boulevard met elkaar, en ze verbinden de Blauwe Boulevard met de omliggende stadswijken en het kanaal. De schakelfunctie waarvan sprake in het vorige hoofdstuk, wordt dus grotendeels opgenomen door het Demerpark en de kade.

Figuur 18: het Demerpark en de kade als structurerende publieke ruimte

5.4.1.1 Het Demerpark

Om deze schakelfunctie beter te kunnen opnemen, wordt het Demerpark grondig hertekend. In het BPA vormde het Demerpark een groene enclave geprangd tussen een gesloten bebouwingswand en de Singel. In het RUP vormt het Demerpark een structuur die zich vertakt in alle richtingen. Om de opdeling van het Demerpark tegen te gaan, wordt op de westelijke kanaaloever de Gelatineboulevard verlegd en gebundeld langs het kanaal en de grote ring. Hierdoor komt de Demer aan de stadszijde van het Demerpark te liggen in plaats van aan de Singelzijde. De Demer wordt zo een volwaardig onderdeel van de publieke ruimte van de Blauwe Boulevard en kan veel meer als identiteitsdrager van het Demerpark uitgespeeld worden. Ter hoogte van de Parkwijk wordt door de verlegging van de Gelatineboulevard een grotere aaneengesloten groenruimte gecreëerd, aansluitend op de nieuwe bebouwing en de Heilig Hartwijk.

Het Demerpark sluit ter hoogte van de Lazarijstraat aan op de groene vinger die de woonstraten van de aangrenzende Heilig Hartwijk beëindigt, zoals de Panoramastraat, de Korte Breestraat, de Schildknapenstraat en de Hoogvonderstraat. Deze groene vinger kan op termijn ingericht worden als een uitloper van het Demerpark die de sportcluster van Sporting Hasselt verbindt met de Blauwe Boulevard.

Meer zuidelijk wordt een uitloper van het Demerpark aangelegd langs de Lazarijstraat. In deze zone ligt de Helbeek, welliswaar al sinds lange tijd ingekokerd. Verder onderzoek moet uitwijzen of het haalbaar is om de Helbeek (gedeeltelijk) terug open te leggen en als blauwe ader op te nemen in de aanleg van het Demerpark. Deze nieuwe groene vinger langs de Lazarijstraat heeft een drieledig doel. Hij fungeert als een buffer tussen de bebouwing van de Heilig Hartwijk en de toekomstige bebouwing van de Gelatinewijk. Daarnaast zorgt deze groene vinger voor een verbinding tussen het Demerpark en de binnenstad. De groene vinger wordt immers doorgetrokken in het project Havenkwartier en neemt hier de vorm aan van een groene stadslaan (Armand Hertzstraat) en van een informele publieke doorsteek langsheen de tuinen van de stadswoningen van het project Havenkwartier. Tenslotte vormt de groene vinger een publieke ontmoetingsruimte op het raakvlak van de Heilig Hartwijk en de Blauwe Boulevard.

Om het Demerpark ook aan de oostzijde dichter bij de binnenstad te brengen, wordt op de oostelijke kanaaloever eveneens een groene vinger aangelegd tussen de Havenstraat en de Kempische Steenweg. Deze groene vinger loopt doorheen de Slachthuissite en sluit aan op het Demerpark. Ten zuiden van de Mouttoren sluit deze aan op de kade. In het tussenliggende gebied zorgt deze groene vinger voor een verkleining van de maaswijdte van het openbaar domein. De groene vinger heeft dus een dubbel doel: aan de ene kant het Demerpark rechtstreeks verbinden met de binnenstad, en aan de andere kant een ruggengraat vormen voor een nieuwe woonwijk tussen de Havenstraat en de Kempische steenweg, zodat dit achterliggende gebied als een volwaardig stadsdeel kan ingericht worden. Samen met de aanleg van de groene vinger moet ook de Havenstraat zelf opgewaardeerd worden tot meer dan enkel een ontsluitingsweg voor de ondergrondse parkings in het gebied.

5.4.1.2 De kade

De kade wordt in het masterplan opgevat als een continue, lineaire publieke ruimte die de contouren van de kanaalkom volgt. De kade vormt de ruggengraat van de publieke ruimte in noord-zuidrichting, van aan de kanaalkop tot aan de oevers van het Albertkanaal. De inrichting van de kade kan wijzigen in functie van het deelgebied dat erop aansluit. Op de oostelijke oever en ter hoogte van Havenkwartier heeft de kade een uitgesproken stedelijk karakter en een minerale inrichting. Meer noordelijk, richting Demerpark, wordt de kade op de westelijke oever ingericht als een contactzone tussen de wijk en de kanaalkom, en krijgt ze een groener karakter.

Op bijzondere plekken verbreedt de kade en neemt ze de vorm aan van een plein. Dit is het geval aan de Kanaalkop, ter hoogte van de Mouttoren, op de overgang van het

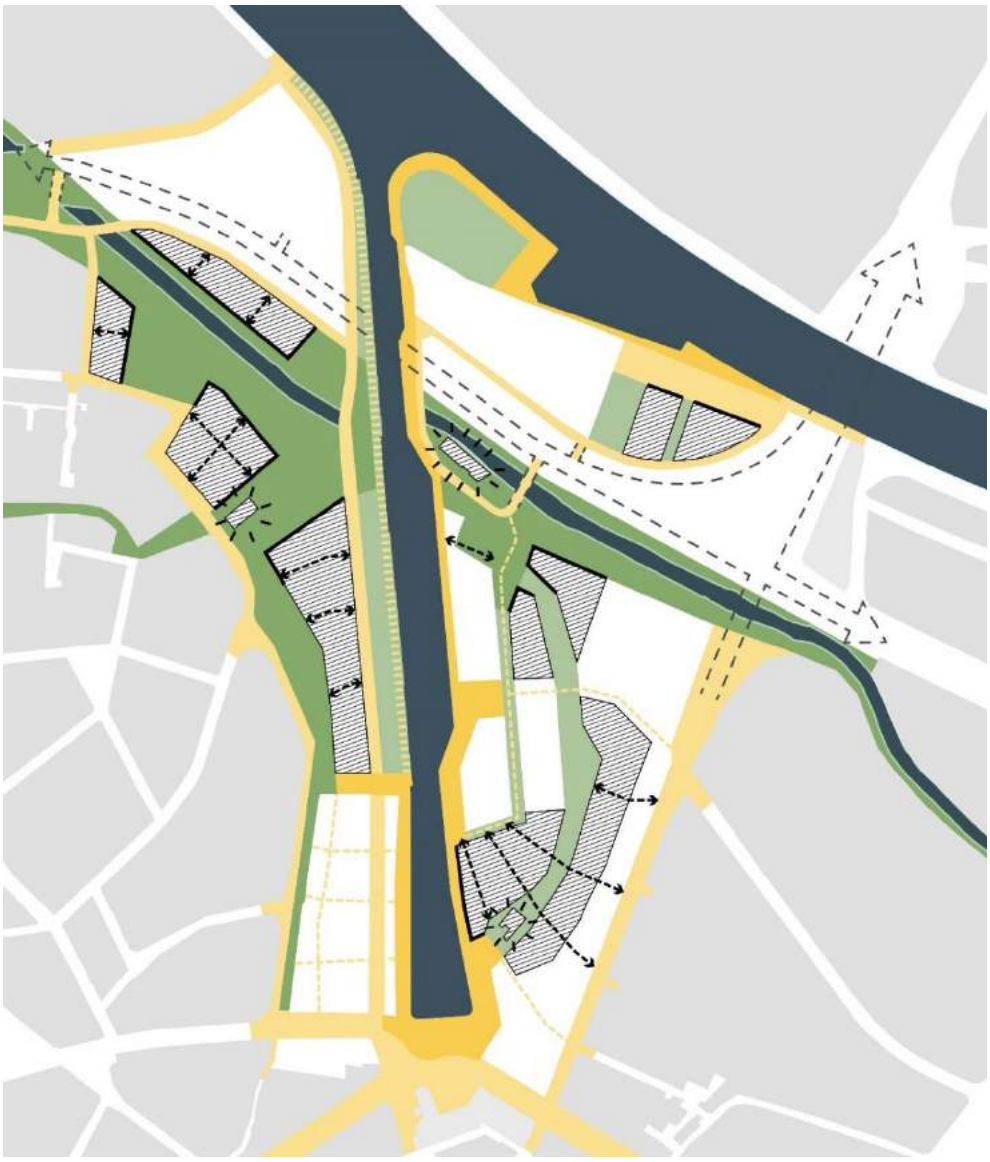
Havenkwartier en de Gelatinewijk, op de overgang van de Kempische Kaai en de Havenstraat en ter hoogte van de binnenhaven langs de Scheepvaartkaai. Deze pleinen geleden de kade en verhogen de belevingswaarde. Daarnaast functioneren ze als contactzones tussen het water en de achterliggende wijken.

Het Demerpark en de kade hebben beide een verkeersluw karakter en vormen de drager van het stedelijk netwerk voor zacht verkeer. Parallel aan de Demer wordt een fietspad aangelegd dat in oost-westrichting het Kapermolenpark met de Herkenrodesingel verbindt. De kade vormt een dubbele verbinding tussen de binnenstad en de noordelijke kanaaloever. Twee bruggen voor zacht verkeer, één ter hoogte van het Demerpark en één ter hoogte van Havenkwartier, verbinden de beide oevers met elkaar. Op wijkniveau worden (de uitlopers van) het Demerpark, de kade en de noord-zuid georiënteerde wijkontsluitingswegen (Armand Hertzstraat – Gelatineboulevard – Kempische Steenweg) met elkaar verbonden door een fijnmazig netwerk van lokale dwarsstraten, buurtpleintjes en paden. Hierdoor ontstaat op de beide oevers een ladderstructuur die de randen van de Blauwe Boulevard verbindt met de kanaaloevers, en zorgt voor een doorwaadbare en open stadswijk. Binnen deze ladderstructuur krijgen de wijkontsluitingswegen een aangepast profiel en inrichting die ze onderscheidt van de straten en pleintjes op buurtniveau. De ladderstructuur sluit op zijn beurt aan op het netwerk voor zacht verkeer binnen de Heilig Hartwijk en de Campus Elfde Linie (zie hoofdstuk ‘visie op de gewenste ruimtelijke structuur van Hasselt-noord’).

5.4.2 De publieke ruimte als identiteitsbepalend kader voor de Blauwe Boulevard

Het Demerpark, de kade en de wijkontsluitingswegen worden ingericht als unieke publieke ruimtes die identiteit verlenen aan de Blauwe Boulevard. Qua inrichting en gebruik zijn deze publieke ruimtes complementair: de kade is een overwegend verharde publieke ruimte voornamelijk voor zacht verkeer, het Demerpark een onverharde, groene en verkeersluwe publieke ruimte. De wijkontsluitingswegen zijn stedelijke dragers op buurtniveau die als ontsluitende ruimtes en verblijfsruimtes dienst doen. De inrichting moet ervoor zorgen dat deze verschillende publieke ruimtes als samenhangende structuren ervaren worden.

Naast hun intrinsieke kwaliteiten, creëren deze publieke ruimtes unieke condities die voor een groot deel de identiteit en kwaliteit van de aangrenzende deelgebieden bepalen. Het programma en de bebouwingstypologieën per deelgebied worden gekozen in functie van hun ligging ten opzichte van deze publieke ruimtes.



Figuur 19: de publieke ruimte als identiteitsbepalend kader voor de Blauwe Boulevard

5.4.2.1 Condities op de westelijke oever van de kanaalkom voor de nog niet gerealiseerde/vergunde deelgebieden

- De Parkwijk vormde in het BPA één aaneengesloten bebouwingsrand tussen de Lazarijstraat en het Demerpark. In het masterplan wordt deze rand opgedeeld:
    - het noordelijk deel is uitgewerkt als een hoeksteen die de Heilig Hartwijk afwerkt en een rand vormt aan het Demerpark. In deze zone moet de bebouwing de overgang maken tussen de grondgebonden woningen van de wijk en de gestapelde woningen langs het park. Om deze overgang op een kwalitatieve manier te kunnen realiseren, wordt een grotere bouwdiepte toegelaten dan in het BPA voorzien was.
    - Het zuidelijk deel van de Parkwijk vormt eveneens de (zuid)rand van het Demerpark en de overgang met de Gelatinewijk.

  Beide zones worden door elkaar gescheiden door een groene vinger van het Demerpark. In deze groene vinger kan een solitair gebouw met een

gemeenschapsprogramma gerealiseerd worden. De ruimte wordt voorbehouden voor gemeenschapsvoorzieningen, een combinatie met wonen is niet mogelijk, om de toegang een volwaardig publiek karakter te verschaffen. Indien de ruimte (voorlopig) niet wordt ingevuld met gemeenschapsvoorzieningen, wordt deze opgenomen in het Demerpark.

De bedrijvenzone parallel aan de Demer lag in het BPA ten noorden van de ontsluitingsweg van de westelijke kanaaloever. In het masterplan wordt deze ontsluitingsweg verlegd tot tegen de Singel. Hierdoor wordt de bedrijvenzone opgewaardeerd van een perifere randlocatie naar een zichtlocatie, ontsloten langs de noordzijde via de nieuwe ontsluitingsweg.

- De Gelatinewijk is in het masterplan opgespannen tussen de groene vinger van het Demerpark en de kade. De Gelatineboulevard loopt centraal door de wijk. Deze dubbele conditie vertaalt zich in een wijk met twee gezichten. Ten westen van de Gelatineboulevard wordt een bebouwing gerealiseerd die qua korrel aansluit op de Heilig Hartwijk en een representatieve wand vormt langs de Gelatineboulevard. Ten oosten van de Gelatineboulevard wordt een zeer tranparant waterfront gecreëerd dat een tegengewicht biedt voor de dichte bebouwing aan de overkant van de kanaalkom.

5.4.2.2 Condities op de oostelijke oever van de kanaalkom voor de nog niet gerealiseerde/vergunde deelgebieden

- In de Slachthuiswijk is de Slachthuissite het enige nog niet uitgevoerde project. De Slachthuissite is een relatief klein gebied. Omwille van deze beperkte oppervlakte zal de Slachthuissite uitgewerkt worden als een samenhangend bouwblok met vier representatieve randen. Elk van deze randen vraagt om een specifieke uitwerking die is afgestemd op het aangrenzende openbaar domein. Aan de noordrand werkt de Slachthuissite het Demerpark af, samen met Zuidzicht en Hassaporta. De zuidrand vormt een onderdeel van de nieuwe woonwijk in het binnengebied tussen de Havenstraat en de Kempische Steenweg. Om de relatie tussen de oostelijke kanaaloever en het Demerpark te verbeteren wordt doorheen de Slachthuissite een bijkomende groene uitloper van het Demerrpark voorzien.
- Het deelgebied tussen de kanaalkom en de Kempische Steenweg wordt georganiseerd rond de groene uitloper van het Demerpark en de Havenstraat. Het deel aansluitend op de Kempische Steenweg werkt de bestaande achterkanten af en is qua korrel afgestemd op de schaal van de woningen langs de Kempische Steenweg. Het deel aansluitend op de kanaaloever werkt het reeds aangezette waterfront af, en sluit anderzijds aan op de wijk in het binnengebied. De kade en de groene vinger verknopen ter hoogte van de Mouttoren. Deze plek gericht naar het water én naar de binnenstad, leent zich voor de inplanting van een icoongebouw. Verschillende woonomgevingen en bebouwingstypes komen met andere woorden in dit deelgebied samen. Een genuanceerde uitwerking van de

architectuur is vereist om van dit gebied een karaktervol sluitstuk te maken én een wijk met zijn eigen intrinsieke kwaliteiten.

5.4.3 Inrichtingsprincipes voor bebouwingstypologieën

In het RUP wordt een grotere variatie in bebouwingstypes nagestreefd dan in het BPA, enerzijds om beter in te spelen op de condities die gecreëerd worden door het openbaar domein, anderzijds om het programmatorisch aanbod binnen de Blauwe Boulevard te verbreden. Omdat de vloeroppervlaktes binnen elk deelgebied behouden moeten blijven, betekent dit dat de contrasten in de bebouwing vergroot moeten worden. Op een aantal plaatsen wordt de bebouwing weggenomen of is ze kleinschaliger (en is de dichtheid bijgevolg lager) dan in het BPA, op een aantal plaatsen – waar dit mogelijk is – wordt de bebouwing hoger. Wanneer deze contrasten in de bebouwing goed uitgewerkt worden, versterken ze de identiteit en de ruimtelijke kwaliteit van de verschillende deelgebieden.

Om te bepalen waar een kleinschaligere bebouwing is aangewezen, en waar een hogere bebouwing, worden eerst inrichtingsprincipes uitgewerkt op niveau van de Blauwe Boulevard. Per deelgebied worden deze inrichtingsprincipes vervolgens verder verfijnd.

In de deelgebieden die rechtstreeks aansluiten op het kleinschaliger weefsel van de aangrenzende wijken, worden **grondgebonden stadswoningen** voorzien.

Concreet gaat het om het noordelijke deel van de Parkwijk dat aansluit op de Heilig Hartwijk, en in het binnengebied dat aansluit op de Kempische Steenweg.

De bouwhoogte van deze woningen wordt beperkt tot een drietal bouwlagen. De grondgebonden woning als typologie ontbrak in het BPA. Door deze woontypologie te voorzien, kunnen nieuwe doelgroepen (jonge gezinnen) aangetrokken worden.

De grondgebonden woningen ter hoogte van de Parkwijk reduceren echter de vloeroppervlakte die voorzien is in het BPA. Deze vloeroppervlakte moet elders binnen het deelgebied gecompenseerd worden. Om deze compensatie binnen de perken te houden, is het aanbod aan grondgebonden woningen (noodgedwongen) beperkt. Niettemin kan ook een beperkt aanbod een belangrijke verschuiving teweegbrengen in de demografische samenstelling binnen de Blauwe Boulevard.

In de meer centraal gelegen zones die niet rechtstreeks aansluiten op de bestaande stadswijken, worden **gestapelde woningen** voorzien met een relatief beperkte bouwhoogte van gemiddeld 5 bouwlagen. De publieke ruimte zorgt ervoor dat deze zones opgedeeld worden, waardoor de footprint al bij al relatief beperkt blijft.

Waar deze zones in contact komen met het Demerpark of de kade, kan de bouwhoogte toenemen tot 8 bouwlagen om een rand aan de publieke ruimte te creëren en om in te spelen op de zichtlocatie. Dit is het geval voor de oostelijke rand van de Parkwijk, de noordelijke rand van de Gelatinewijk, de noordelijke rand van de Slachthuissite (12 bouwlagen) en de westelijke rand van de site rond de Mouttoren.

Aangezien de bedrijvigheidszone tussen de Demer en de Singel in de toekomst een belangrijke zichtlocatie zal worden, aan de toegang tot de stad, dient op deze plek ingezet te worden op een hoogwaardige beelkwaliteit. de gebouwen kennen daarom een verhoogde, maximale bouwhoogte (tot 6 bouwlagen).

Op strategische plekken kunnen hoogbouwaccenten ingeplant worden die tot 16 bouwlagen hoog zijn.

Dit kan onder meer langsheen de kanaalkom. De inplanting van deze torenvolumes is beeldbepalend voor de Blauwe Boulevard, en moet dan ook weloverwogen gebeuren. Net zoals het verlies aan vloeroppervlakte van grondgebonden woningen gecompenseerd wordt binnen het deelgebied, moet ook de winst aan vloeroppervlakte van deze torenvolumes gecompenseerd worden door op het maaiveldniveau meer onbebouwde (publieke) ruimte te creëren. De bouwhoogte is met andere woorden gekoppeld aan de maatvoering van de publieke ruimte.

Volgens deze redenering wordt de inzet van hoogbouw beschouwd als strategie om het openbaar domein binnen de Blauwe Boulevard te versterken en het contrast in bebouwing te vergroten. De meest in het oog springende hoogbouw is de reeks van torenvolumes die gerealiseerd wordt in de Gelatinewijk, in de smalle strook tussen het water en de Gelatineboulevard.

Deze volumes vormen een tegengewicht voor de bebouwing van Zuidzicht en de Kaai aan de overzijde van het kanaal. Door voor torenvolumes te kiezen blijft de bebouwde oppervlakte beperkt, ten voordele van de kade die als een brede, doorwaadbare ruimte ingericht kan worden. Het meest noordelijke torenvolume vormt de kop van de reeks en staat met zijn voet in het Demerpark. Dit volume krijgt de grootste bouwhoogte.

5.5 Programma

Een belangrijke betrachting van het RUP is om een grotere variatie in het programma te realiseren, dit om te vermijden dat de Blauwe Boulevard een monofunctionele woonwijk wordt. Hoewel het BPA op verschillende plekken een mix aan programma's toelaat, worden deze plekken in de praktijk vrijwel uitsluitend ingevuld met woningen. Dit is te wijten aan het feit dat het BPA, met uitzondering van het Havenkwartier, geen verplicht minimum opgelegt om woonondersteunende functies te realiseren.

Om in de toekomst effectief ook andere programma's te realiseren, wordt in het RUP voorgesteld om een aantal gebieden exclusief te reserveren voor alternatieve programma's. In deze gebieden zal wonen als bestemming niet worden toegelaten.

Afhankelijk van het type programma gebeurt dit best op goed bereikbare en centrale plekken binnen de Blauwe Boulevard (voor publieke programma's op stadsdeelniveau), of langs buurtpleintjes in de plinten van de aangrenzende bebouwing (voor publieke programma's op buurtniveau). Volgende locaties komen in aanmerking voor de inplanting van alternatieve programma's:

5.5.1 Ruimte voor gemeenschapsvoorzieningen

- Een drietal locaties aan de rand van het Demerpark worden weerhouden voor publieke voorzieningen. Het gaat om programma's die baat hebben bij een ligging aan de open ruimte. Deze programma's moeten het publieke karakter en de aantrekkingskracht van het Demerpark vergroten.

  Aan de toegang van de Parkwijk (westelijke oever) wordt ruimte voorzien voor jeugdbeweging of voor een wijkschooltje dat zowel onderwijs kan aanbieden aan de huidige als aan de nieuwe bewoners. De tweede locatie, het gebouw van Veldeman, ligt op de oostelijke oever en wordt vandaag gebruikt als mode-incubator. Op lange termijn komt deze site in aanmerking als plek voor kinderopvang, zorgcentrum, jeugdwerking, een cultuurprogramma en mogelijks een school. Het gebouw verkeert nog in een goede staat. Verder onderzoek moet uitwijzen welke delen van het gebouw herbestemd kunnen worden als gemeenschapsprogramma.

De derde locatie sluit aan op de recreatieve cluster rond de tennis en de jachthaven. Deze locatie komt in aanmerking voor meer publieke programma's in de recreatieve sfeer. De drie locaties worden onderling verbonden door een netwerk van paden. De kade en de brug voor langzaam verkeer over het kanaal vormen de ruggengraat van dit netwerk.

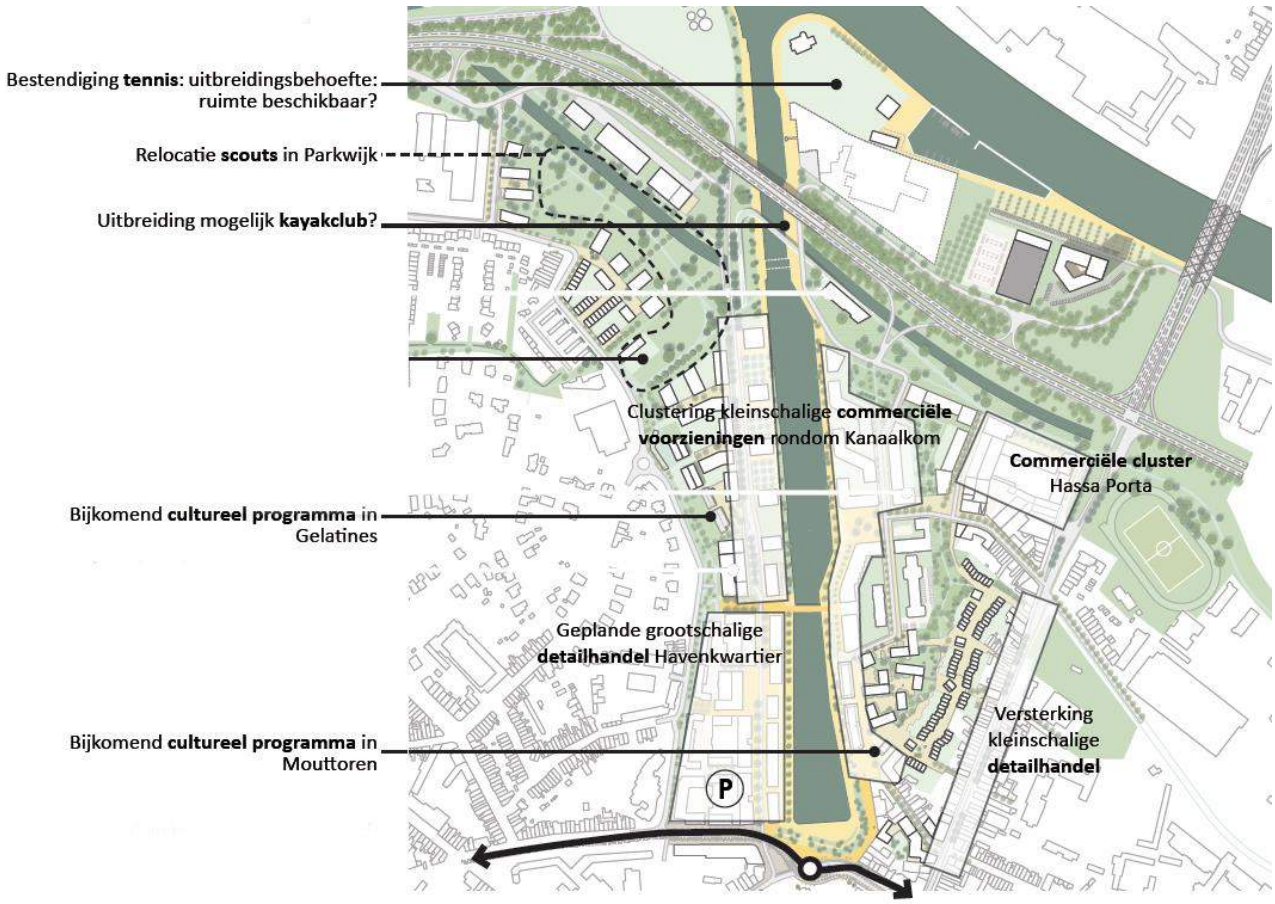
- Tussen de zones Havenkwartier en Gelatinewijk worden schakelgebouwen voorzien. Zij verzorgen de overgang tussen deze twee deelgebieden en krijgen en uitgesproken architectuur. De volumes zijn geschikt voor grotere gemeenschapsvoorzieningen, zoals een zorgprogramma, een dienstencentrum, een ontmoetingscentrum en/of een school.
- Gemeenschapsvoorzieningen kunnen ook ingezet worden als programma voor de herbestemming van het historisch patrimonium, aangezien het vaak moeilijk is om in deze oude gebouwen woningen onder te brengen die voldoen aan de hedendaagse comfortnormen. De historische industriële bebouwing in de westelijke rand van de Gelatinewijk leent zich voor gemeenschapsvoorzieningen of een cultureel programma, omdat deze gebouwen geïntegreerd kunnen worden in de groene vinger van het Demerpark. Bovendien sluiten ze aan op de Heilig Hartwijk én de Gelatinewijk, en kunnen ze als ontmoetingsplekken dienst doen voor de huidige en nieuwe bewoners. De Mouttoren is een tweede locatie waar gemeenschapsvoorzieningen voorzien worden. Deze locatie ligt op wandelafstand van de binnenstad, het modemuseum, de Spartacushalte en de publieke Gelatineparking en leent zich hierdoor meer voor een bezoekersgerichte functie. Gezien de beperkte vloeroppervlakte van de Mouttoren kan bijkomende ruimte gecreëerd worden in de vorm van een nieuwbouw.
- Concrete vragen komen van de bestaande kayakclub (met kleinschalige voorzieningen onder de brug van de Singel) en de tennisclub. Lokaal moet de mogelijkheid bestaan voor hen om hun infrastructuur uit te breiden.

5.5.2 Ruimte voor commerciële voorzieningen

Met Havenkwartier en Hassaporta beschikt de Blauwe Boulevard al over een aanzienlijk commercieel programma. Bijkomende commerciële voorzieningenconcentraties zijn dan ook niet aangewezen. Kleinschalige commerciële voorzieningen op wijkniveau kunnen gerealiseerd worden in de plinten van de woonbebouwing. Deze voorzieningen kunnen de publieke ruimte opladen en worden daarom bij voorkeur ingeplant rond buurtpleintjes.

De stad Hasselt heeft reeds een visieplan 'detailhandel' uitgewerkt, met een actieplan eraan gekopppeld. In het kader van het masterplan is ook een studie omtrent de voorzieningen in Blauwe Boulevard opgemaakt. Binnen deze studie is onder meer aangegeven waar welke types van commerciële voorzieningen kunnen worden opgenomen.

Het RUP voorziet ook in de versterking van de kleinschalige detailhandel langsheen de Kempische Steenweg.



Figuur 20: locaties commerciële voorzieningen, voorzieningenonderzoek Blauwe Boulevard

5.5.3 Ruimte voor bedrijvigheid

Ten zuiden van de Herkenrodeingel en ten noorden van de Demer bevindt zich een zone voor stedelijke bedrijvigheid. Deze wordt opgevat als een zone voor hoogkwalitatieve stedelijke bedrijfsgebouwen, die plaats bieden aan activiteiten met een verkoopsfunctie en een kantoorprogramma.

De gebouwen staan net ten noorden van de Demer, maar laten voldoende afstand ten opzichte van het water, zodat een publieke wandeling naast het water mogelijk blijft. Aangezien de gebouwen in het Demerpark staan, dienen ze alzijdig te worden afgewerkt en wordt de ruimte rondom de gebouwen zo groen en onverhard mogelijk ingericht. Aande oostzijde kan een horecafunctie geïntegreerd worden, die de relatie met de buurt en het Demerpark aangaat.

Ten noorden van de Herkenrodesingel blijft de ruimte voor bedrijvigheid zoals deze nu voorkomt op het gewestplan en in het BPA Blauwe Boulevard behouden. Zonevreemde activiteiten (zoals de tennisclub en de jachthaven langs het kanaal) kunnen hier behouden blijven en zullen in een geëigende bestemmingzone opgenomen worden.

Qua invulling van de bedrijvenzone worden er nieuwe accenten gelegd. Gezien de ligging aan het Albertkanaal – en voor de bedrijvenzone op de oostelijke kanaaloever ook binnen het ENA – blijft de focus op watergebonden bedrijvigheid.

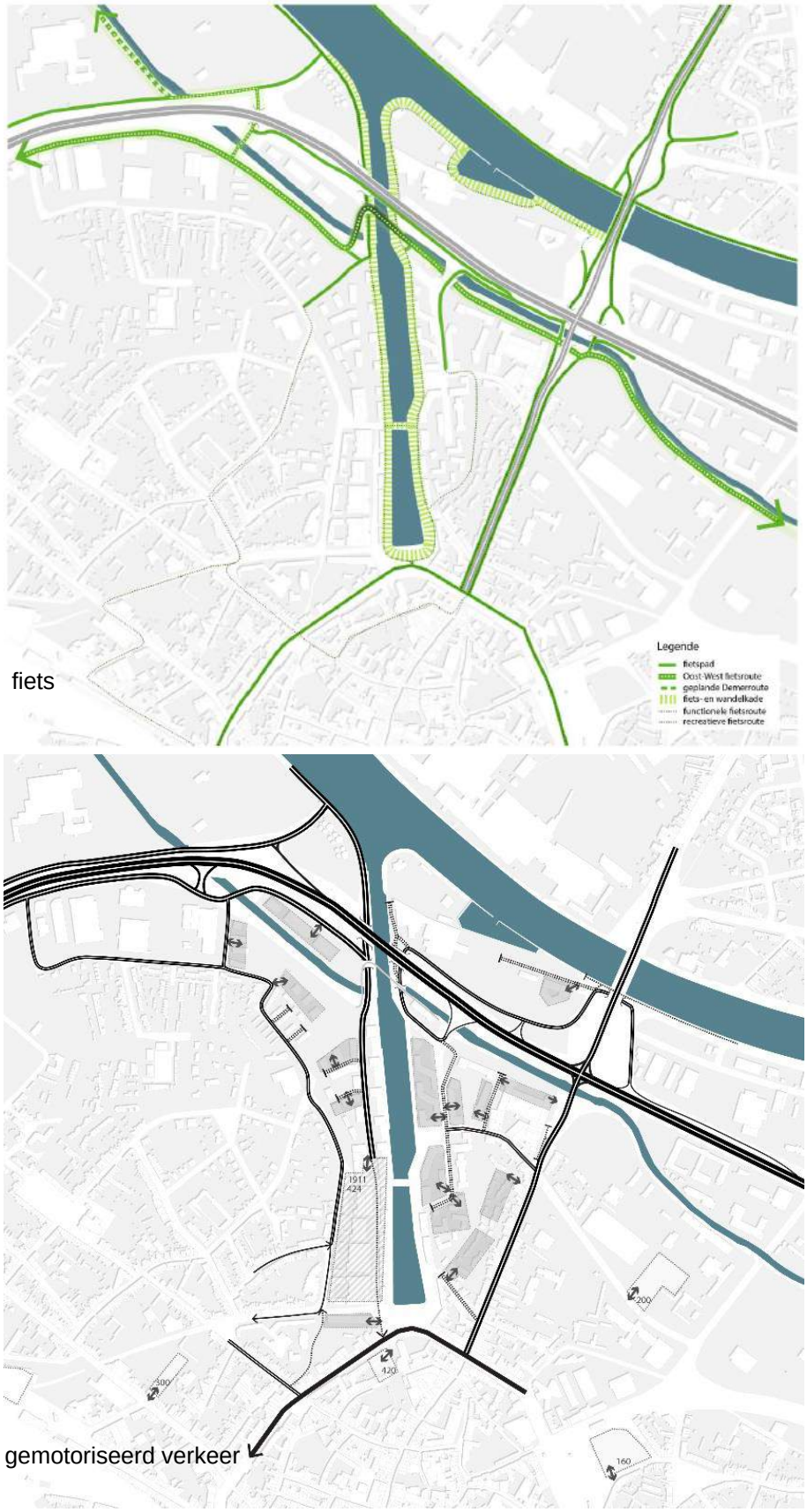
Gezien voor de kanaalzone oost het de betrachting is van het RUP om de link tussen de binnenstad en het kanaal te versterken, zal het accent van milieubelastende bedrijvigheid verlegd worden naar bedrijfsactiviteiten die beter afgestemd zijn op de nabijheid van een woonomgeving.

Het SEVESO-bedrijf, gelegen in Kanaalzone Oost (ten noorden van de Singel) blijft aanwezig in het gebied tot de milieuvergunning verloopt. Dit uitdoofscenario is in overeenstemming met de intenties van het bedrijf. Het is vanuit deze optiek dat het RUP een nabestemming voorziet. In eerste fase kan dit bedrijf behouden blijven. Na verlopen van de milieuvergunning wordt een herbestemming toegepast naar deels parkgebied en deels naar kmo / stedelijk bedrijvigheid.

In Kanaalzone West worden de milieubelastende activiteiten uitgebreid. Deze ingrepen kaderen in een herorganisatie van het desbetreffende bedrijf. Gezien de nabijheid van de stad, zullen de activiteiten laagdrempelig moeten blijven.

5.6 Mobiliteit

5.6.1 Een ontsluitingsstructuur op niveau van de wijk



Figuur 21: visie mobiliteit masterplan Blauwe Boulevard (fiets & gemotoriseerd verkeer)

De noordelijke oost-westverbinding voor fietsers, die nu over de brug van de Herkenrodesingel loopt, wordt volledig hernieuwd ter hoogte van het Demerpark. Een nieuwe fietsersbrug verbindt de twee kanten van het park en zorgt voor een zachte verbinding doorheen het Demerpark, volledig losgetrokken van het autoverkeer. Deze fietsverbinding zal een onderdeel worden van de fietssnelweg langs de Demer.

Binnen de Blauwe Boulevard wordt gestreefd naar verkeersluwe wijken: doorgaand verkeer wordt uit de wijken geweerd en de impact van de wagen op het straatbeeld wordt beperkt.

Dit laatste wordt bekomen door het bewonersparkeren maximaal te bundelen en zoveel mogelijk ondergronds te realiseren. De ondergrondse parkeerplaatsen worden zodanig ontsloten dat ze vlot te bereiken zijn voor gemotoriseerd verkeer vanuit de Gelatineboulevard en de Kempische Steenweg. Bewoners moeten steeds zo dicht mogelijk bij hun woning de parking kunnen verlaten.

Het doorgaande verkeer wordt uit de wijk geweerd door een consequente wegenhiërarchie uit te werken. Door alle doorgaande verkeer uit de wijken te weren, en enkel bestemmingsverkeer toe te laten, kunnen de wijken een verkeersluw karakter behouden, en kan het verblijfskarakter van het openbaar domein verbeterd worden.

De Gelatineboulevard en de Kempische Steenweg fungeren op het hoogste niveau als wijkverzamelwegen: ze verzamelen het verkeer van de beide kanaaloevers en leiden het naar de Singel. Er kan bijkomende capaciteit op deze wijkverzamelwegen gecreëerd worden door de doorgaande verkeersfunctie op termijn af te bouwen, evenals de verdeelfunctie van de Groene Boulevard.

Voor de Kempische Steenweg kan op termijn ook een (gedeeltelijke) enkele rijrichting geïntroduceerd worden. Deze ingreep hangt samen met de herinrichting van het kruispunt Kempische Poort, een structurele ingreep aan een bovenlokale infrastructuur die buiten de exclusieve bevoegdheid van de stad Hasselt valt. Uitspraken hierover moeten ondersteund worden door de hogere beleidsniveaus. Het RUP zal met deze onzekerheid rekening houden. In de tussentijd blijft de steenweg zijn huidige verkeersregime behouden.

Op de westelijke oever worden de ondergrondse publieke en private parkings van Havenkwartier en de Gelatinewijk rechtstreeks ontsloten via de Gelatineboulevard. Hierdoor kan de groene uitloper van het Demerpark aan de kant van de Armand Hertzstraat gevrijwaard blijven van parkeerinritten die deze groene uitloper teveel zouden versnipperen. De Parkwijk wordt uitgewerkt als onderdeel van de Heilig Hartwijk en wordt daarom ook langs de zijde van de wijk ontsloten (via de Armand Hertzstraat). In het RUP wordt er echter over gewaakt om geen verbindingen te maken tussen de Gelatineboulevard en de Armand Hertzstraat. Dit zou immers sluipverkeer kunnen genereren in de Heilig Hartwijk tussen de Singel en de stadsrandparking onder het Havenkwartier.

Op de oostelijke oever fungeren de Havenstraat en de Kempische Kaai als ontsluitingswegen die de centrale parkings in de verschillende deelgebieden bedienen. Deze wegen worden uitgewerkt als pijpenkoppen in dubbele rijrichting, zodat sluipverkeer

doorheen de wijk richting binnenstad is uitgesloten. De woningen aan de achterzijde van de Kempische Steenweg kunnen ofwel parkeren in de ondergrondse parking van het project rond de Mouttoren, ofwel in individuele (ondergrondse) parkings.

5.6.2 Ruimte reserveren voor de toekomstige heraanleg van de bovenlokale ontsluitingsinfrastructuur

Het streven naar een heldere verkeershiërarchie op wijkniveau past binnen de stedelijke mobiliteitsvisie. Aansluitingen op de bovenlokale ontsluitingsinfratructuur (Singel) zijn echter ingrepen die buiten de scope van het RUP vallen, en op een hoger schaalniveau verder bestudeerd worden, samen met de verantwoordelijke beleidsinstanties.

In het RUP moet daarom geanticipeerd worden op deze ingrepen aan de ontsluitingsinfrastructuur door de nodige ruimte te reserveren.

Voor de heraanleg van de Gelatineboulevard wordt het tracé tussen Havenkwartier en Singel gereserveerd zoals dat in het RUP is ingetekend. Zolang dit tracé niet gerealiseerd is, kan de huidige wegzate gebruikt worden.

Voor de aansluiting van de Gelatineboulevard op de Singel wordt in het RUP een zone voorbehouden, zonder de effectieve tracés van de verbindingen vast te leggen. Ook aan de oostzijde van de kanaalkom een zone voorbehouden om aansluiting te vinden met de Singel, zonder het tracé vast te leggen.

Voor de heraanleg van de Kempische Poort wordt de te reserveren ruimte afgebakend op basis van het winnend ontwerpvoorstel in kader van een ontwerpwedstrijd ‘open oproep’.

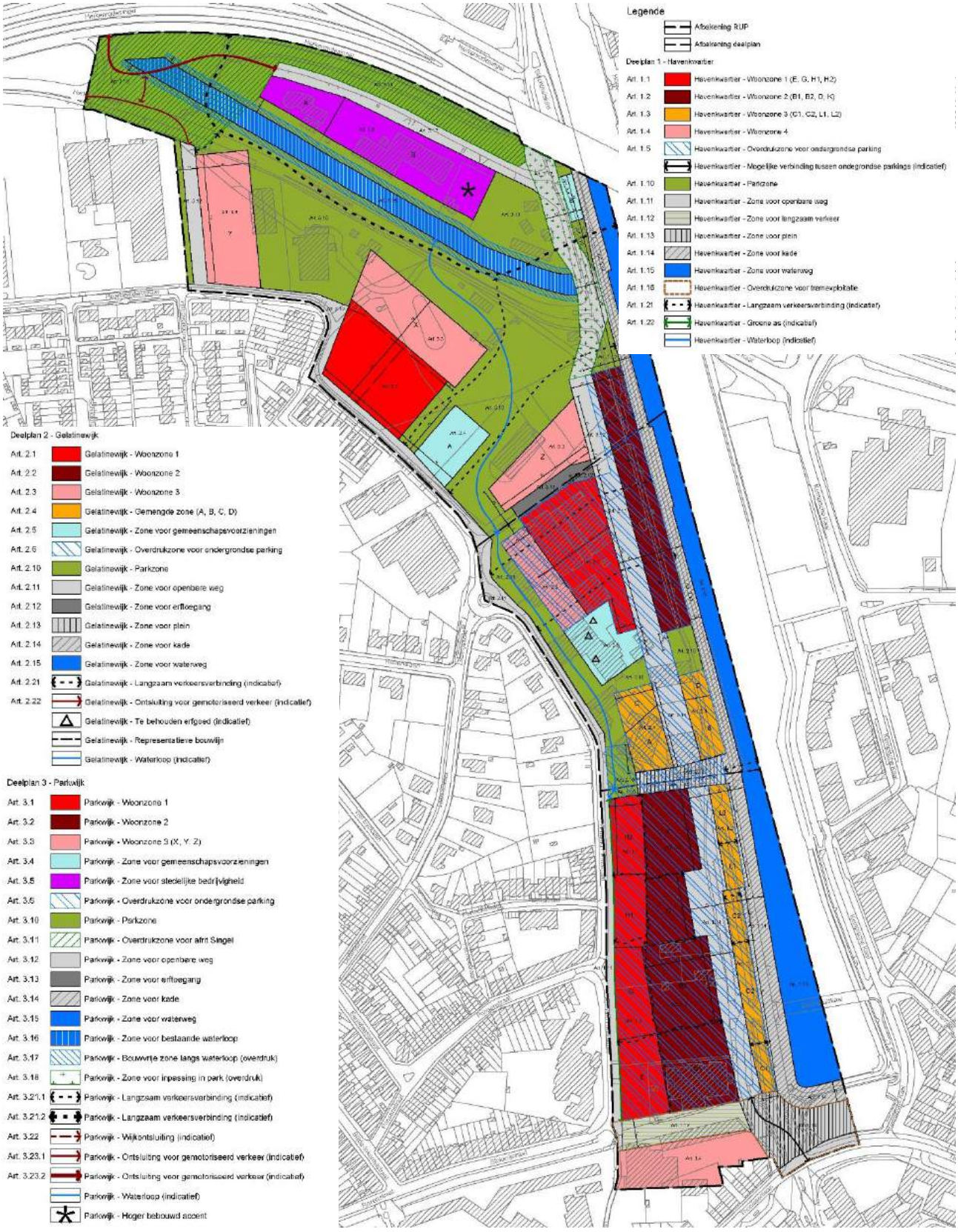
Parallel aan de opmaak van het RUP wordt een streefbeeldkwaliteitsplan voor de Singel opgestart waarbij de stad nauw zal samenwerken met AWV. Het noordelijke deel van de Singel zal daarbij prioriteit krijgen.

5.7 Van ruimtelijke principes tot masterplan en RUP

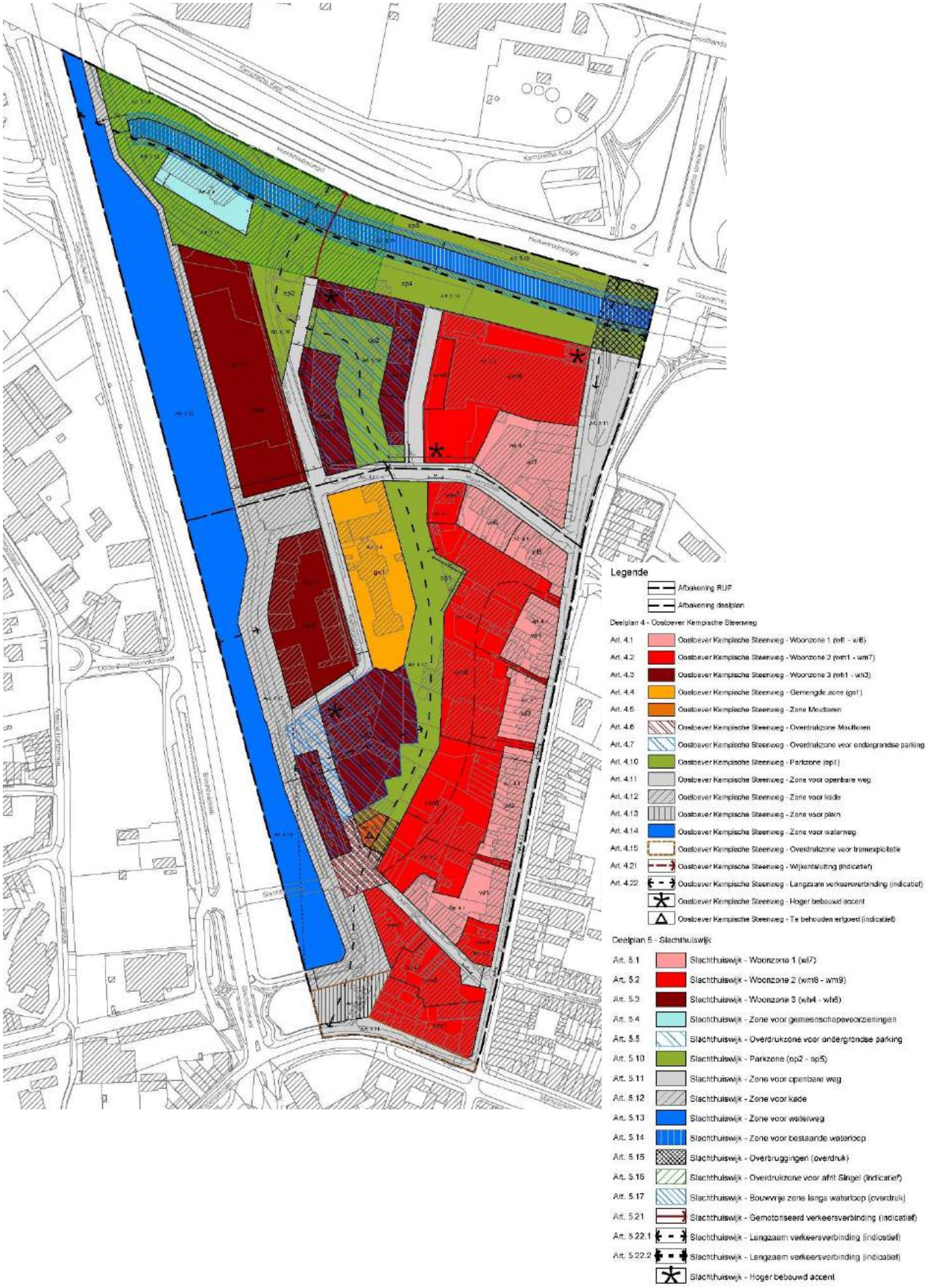
De ruimtelijke principes zijn de kapstok voor onderhandeling met ontwikkelaars: er wordt niet aan geraakt. De reeds uitgevoerde projecten samen met de projecten die op de tekentafel liggen en de projecten die nog in incubatiefase zitten zijn samengebracht in een masterplan. Op basis van het masterplan worden bepalingen met betrekking tot V/T en B/T, bouwhoogte, … gedistilleerd en overgenomen in het RUP waardoor de ruimtelijke principes bewaakt worden. Een exacte inplanting van de volumes wordt niet vastgelegd om flexibiliteit in het architectuuraal ontwerp te behouden.

5.8 Gecombineerd overzicht van de verordenend grafische plannen van RUP Blauwe Boulevard West en RUP Blauwe Boulevard Oost (informatief)

5.8.1 Gecombineerd overzicht van de verordenend grafische plannen van RUP Blauwe Boulevard West (informatief)

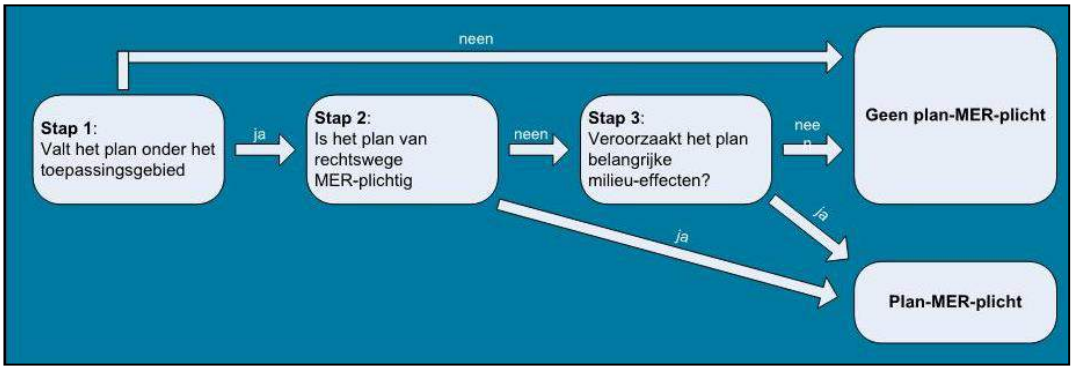


5.8.2 Gecombineerd overzicht van de verordenend grafische plannen van RUP Blauwe Boulevard Oost (informatief)



6 Onderzoek tot milieueffectrapportage

Dit hoofdstuk beschrijft het onderzoek naar MER voor het RUP. Doel van dit onderzoek is nagaan of het voorgenomen plan, het RUP kan worden ontheven van de opmaak van een plan-MER. Dit zogeheten onderzoek naar MER, kortweg screening, is conform het plan-mer-decreet[6] dat op 1 december 2007 in werking trad. Het beschrijft de stappen die doorlopen dienen te worden om de plan-MER-plicht na te gaan.



Figuur 22: stappen in het onderzoek tot milieueffectrapportage

6.1 Stap 1: Toetsing aan het decreet DABM

Dit plan beantwoordt aan de definitie van ‘plan en programma’ uit het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid want er is voldaan aan de drie voorwaarden:

1. De Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening, in werking vanaf 1 september 2009, schrijft de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen voor;
2. De opsteller van het plan is een instantie, i.e. de stad Hasselt;
3. Het plan wordt vastgesteld door de gemeenteraad van Hasselt.

Het plan valt bovendien niet onder de specifieke uitzonderingsregels en vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project.

6.2 Stap 2: is het plan van rechtswege plan-MER-plichtig

6.2.1 Heeft het plan betrekking op een van de sectoren genoemd in het decreet?

Voorliggend plan is een RUP en heeft bijgevolg betrekking op de ruimtelijke ordening.

Aan deze voorwaarde is **voldaan**.

6.2.2 Vormt het plan een kader voor project-mer-plichtige projecten?

Het voorgenomen plan is een gemeentelijk RUP voor de Blauwe Boulevard, een strategische ontwikkeling voor de stad Hasselt. Het betreft de herontwikkeling van een voormalig industrieel gebied tot een stedelijke woonwijk. De geplande ontwikkelingen

[6] Decreet van 27 april 2007 houdende wijziging van titel IV van DABM en van art. 36ter decreet natuurbehoud (B.S. 20/06/2007)

kaderen in het BPA 'Blauwe Boulevard' dat reeds goedgekeurd werd op 12 oktober 2004. Omdat door de bepalingen van het BPA wordt voorbijgegaan aan de doelstelling om de Blauwe Boulevard als een multifunctioneel en samenhangend project te ontwikkelen dat een verrijking vormt voor het stadsdeel en de ruime omgeving, zullen bepaalde randvoorwaarden worden herwerkt. Het gebied blijft echter bedoeld voor een aaneenschakeling van kwalitatieve stadsontwikkelingsprojecten.

Het plan kan dus kader vormen voor de vergunning van bijlage I, II of III-projecten van het MER-besluit van 10 december 2004, namelijk van stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen.

Aan deze voorwaarde is **voldaan**.

6.2.3 Betreft het plangebied geen klein gebied op lokaal niveau of geen kleine wijziging van een bestaand plan?

Het plangebied bestrijkt een oppervlakte van ca 62,3 ha. De wijzigingen die het plan voorstelt ten opzichte van het geldende bestemmingsplan, zijnde het BPA Blauwe Boulevard, kunnen beschouwd worden als eerder klein. De voorgestelde planwijzigingen betreffen de vertaling van de visie van het masterplan die het bestaande BPA bijsturen op ruimtelijke kwaliteitseisen.

Het plangebied van het BPA Blauwe Boulevard wordt echter ook uitgebreid met de bedrijvenzones tussen de Singel en het Albertkanaal (19,4 ha)[7]. Deze bedrijvenzone wordt opgenomen in het RUP om een betere ruimtelijke link te kunnen leggen in de toekomst tussen de binnenstad en het Albertkanaal door herorganisatie van het openbaar domein. Dit gebied blijft ook in het RUP (grotendeels) de bestemming bedrijvigheid behouden. In deze noordelijke bedrijvenzone zijn echter enkele recreatieve functies gesitueerd die beperkte, lokale, uitbreidingsmogelijkheid vragen. Deze momenteel zonevreemde activiteiten (zoals de tennisclub en de jachthaven langs het kanaal) zullen in een geëigende bestemmingzone opgenomen worden. Dit betreft een bestemmingswijziging van bedrijvigheid naar recreatie voor een zone met een oppervlakte van ca. 2 ha.

Het gebied langs de Kempische Steenweg (4,3 ha) wordt eveneens toegevoegd aan het plangebied van het RUP om een de link tussen Blauwe Boulevard en de Campus Elfde Linie door bijkomende publieke verbindingen te voorzien tussen beide wijken ten opzichte van de bestaande situatie. De bestemming als stedelijk woongebied blijft behouden zoals op het gewestplan.

Concluderend kan gesteld worden dat :

- het plan voornamelijk een kleine wijziging betreft ten opzichte van de geldende plannen (het BPA Blauwe Boulevard en het gewestplan). Bovendien werd het plangebied van het BPA reeds in een project-MER bestudeerd op eventuele

[7] NB. RUP Blauwe Boulevard Noord, dat de bedrijvenzones omvat tussen de Singel en het Albertkanaal, wordt pas in een latere fase opgestart.

effecten. Op 19 november 2009 gaf de dienst MER zijn goedkeuring over de project-MER.

- de bestemmingswijziging van bedrijvigheid naar recreatie voor een beperkte oppervlakte van de noordelijke zone (met het oog op de regularisatie van bestaande recreatieve functies) betreft een klein gebied op lokaal niveau met mogelijke effecten die enkel op lokaal niveau spelen.

Aan deze voorwaarde is **niet voldaan**.

6.2.4 Conclusie over de plan-MER-plicht van rechtswege

Een toetsing aan de voorwaarden tot plan-MER-plicht van rechtswege heeft aangetoond dat het plan niet plan-MER-plichtig is van rechtswege.

6.3 Stap 3: Veroorzaakt het plan belangrijke milieueffecten?

Voor plannen die het kader vormen voor een vergunning, maar niet vallen onder de plannen die van rechtswege plan-MER-plichtig zijn, moet een onderzoek uitgevoerd worden naar het mogelijke voorkomen van aanzienlijke milieueffecten, i.e. een plan-m.e.r.-screening. Indien uit dit onderzoek als besluit volgt dat aanzienlijke negatieve effecten kunnen optreden, moet de initiatiefnemer alsnog een plan-MER op (laten) stellen.

6.3.1 Methodiek screening

Voor de effectevaluatie van het voorgenomen plan wordt geopteerd voor een beoordeling van de effecten vanuit de verschillende disciplines.

Er wordt gebruik gemaakt van een dubbele referentiesituatie. Dit betekent dat de effecten van het RUP beschreven worden t.o.v. 2 referentiekaders. Met de 1ste referentiesituatie wordt de huidige situatie bedoeld zoals ze zich in de realiteit voordoet (feitelijke toestand). Het autonoom ontwikkelingsscenario is de 2de referentiesituatie. Dit is het scenario dat een situatie beschrijft indien er planologisch niets verandert maar waarbij de ontwikkelingen plaatsvinden, conform het gewestplan, BPA of RUP. Het autonoom ontwikkelingsscenario komt overeen met de bestemmingen zoals voorzien in het gewestplan en het BPA ‘Blauwe Boulevard’.

Ter vergelijking wordt in elke discipline in een eerste paragraaf de conclusie van het beschikbare goedgekeurde project-MER van 2009 hernomen. Deze paragraaf betreft de effectbespreking van de autonome ontwikkeling van het toenmalige plangebied (dat kleiner is dan het huidige plangebied).

6.3.2 Mens - ruimtelijke aspecten

6.3.2.1 Conclusies goedgekeurde project-MER 2009

Het project heeft tot doel een stadsdeel met momenteel beperkte menselijke functies te ontwikkelen tot een stadsdeel waar mensen zowel kunnen werken, wonen als ontspannen

in een kwalitatieve omgeving. Afgaande op dit doel zouden de effecten op de menselijke functies positief moeten zijn.

Effecten van ruimteverlies en ruimtewinst

Tijdelijk zijn er wel verliezen voor het menselijk functioneren. Deze treden op in de aanlegfase van de eerste projecten. Het betreft de sloop van enkele woningen en gebouwen waarin handels- en horecazaken zijn gevestigd. Tegenover dit verlies staan volgende compenserende maatregelen die worden geïntegreerd in het plan:

- Handelszaken kunnen herlocaliseren binnen het projectgebied. De grotere zoals Aveve naar Kanaalwijk 3, de kleinere overal in het projectgebied. Het slachthuis naar een locatie buiten het projectgebied.
- Eigenaars van woningen krijgen ofwel een onteigeningsvergoeding waarmee ze elders terug iets kunnen kopen ofwel wordt hen een nieuwe woongelegenheid aangeboden.
- Horecazaken kunnen zich overal in het plangebied terug vestigen.

Tegenover deze verliezen, die in belangrijke mate gecompenseerd worden, staan volgende ruimtewinsten voor menselijke gebruiksfuncties:

- bijkomende oppervlakte voor winkelen nabij de binnenstad waardoor de zaken daar een extra impuls kunnen krijgen. Dit is reeds gerealiseerd in het project Hassaporta en zal gerealiseerd worden in het vergunde project Havenkwartier.
- Een groot aanbod ruime en kwalitatieve woongelegenheden nabij de stad en aan het water.
- Bijkomende verblijfsruimtes: het stedelijk parkgebied langs de Demer dat via flaneerzones op de verlaagde kades naast de Kanaalkom met de Groene Boulevard en binnenstad wordt verbonden.

Verstoringseffecten

Een belangrijk aspect waarvan de woonkwaliteit afhangt, is de privacy en de bezonning van de toekomstige woongelegenheden. Beide aspecten hangen af van de concrete invulling van het project. Uitgaande van de aangenomen (worst case) invulling worden volgende vaststellingen gedaan:

- Voor bezonning ontstaat mogelijk een probleem in Gelatinewijk. Om dit te voorkomen raadt men aan de bouwhoogte in Havenkwartier 3 aan zijde Oude broekermolenstraat te beperken.

  In deze zone worden geen uitgesproken hoogteaccenten voorzien. Bovendien voorziet het RUP (gebaseerd op het masterplan) volumes met compacte footprint en adequate tussenafstanden.
- Voor privacy ontstaat mogelijk een probleem rondom projectzone Maalderijmolen: de toegelaten bouwhoogte is veel hoger dan de bestaande bebouwing in de

omgeving waardoor inkijken in de tuinen van deze woningen ontstaan met een beperking van de privacy tot gevolg. Dit is een matig negatief effect dat moeilijk te voorkomen is, tenzij door de bouwhoogte te beperken. In deze zone wordt dan ook selectief omgegaan met de toepasbare bouwhoogte. Het bestaande woonweefsel wordt hier afgebouwd met een typologie die qua schaal en korrel aansluit op de bestaande woningen.Het is de bebouwing ten westen van de Maalderijmolen die een uitgesproken hoogteaccent krijgt, omdat deze gelegen is langsheen de kanaalkom en opdat deze zouden aansluiten bij het recente gerealiseerd weefsel.

6.3.2.2 Effectbespreking

6.3.2.2.1 Bespreking t.o.v. de huidige situatie

Met het RUP worden er in het plangebied nieuwe stadsontwikkelingsprojecten mogelijk gemaakt die enerzijds een invulling zullen geven aan de delen die momenteel nog niet ontwikkeld of verlaten zijn en anderzijds bestaande functies kunnen vervangen/behouden/verbeteren. Het doel is om te komen tot een opwaardering van de stedelijke ruimte binnen de Singel van Hasselt waarbij de woonkwaliteit zal toenemen, er ruimte is voor voorzieningen en de toegankelijkheid zal verbeteren. Tevens zal de Demer een prominente plaats in het publiek domein en worden “groene vingers” doorheen het plangebied gerealiseerd. Deze groene ruimten zorgen voor een versterking van de belevingswaarde.

Ten noorden van de Singel wordt het bestaande bedrijventerrein op termijn geconcentreerd op westzijde van de Kanaalkom. De terreinen die vrijkomen op de oostzijde wordt een mix van functies beoogd, waaronder stedelijke bedrijvigheid, park en recreatie. De huidige situatie voor de tennisclub wordt bestendigd zodat de club op termijn haar infrastructuur kan vernieuwen.

In de stedenbouwkundige voorschriften wordt onder meer het maximum aantal bouwlagen vastgelegd, per zone en deelzone. Hierbij wordt rekening gehouden met de bestaande (en geplande) omliggende bebouwing. Om die manier wordt getracht om hinder (inkijk, beschaduwing, …) zoveel mogelijk te beperken.

6.3.2.2.2 Bespreking t.o.v. de autonome ontwikkeling

Effecten van ruimteverlies en ruimtewinst

Na ontwikkeling van een aantal projecten volgens de bepalingen in het BPA, waarbij geconcludeerd moet worden dat het merendeel van het gerealiseerde programma gestapelde wooneenheden betreft en geen voorzieningen, worden bijsturingen gedaan in het RUP met betrekking tot ruimte voor woonondersteunende wijkgeoriënteerde voorzieningen. Om een gemengd stedelijk woongebied te bekomen worden in het RUP een aantal locaties specifiek voorbehouden voor publieke voorzieningen. Dit gebeurt op goed bereikbare en centrale plekken binnen het plangebied. Indien de locaties toch niet ingevuld worden door gemeenschapsvoorzieningen wordt de ruimte opgenomen in de aanleg van het publiek domein. De invulling van deze locaties focust zich op

woonondersteunende wijkgeörienteerde voorzieningen zoals een crèche, een kleuter- en basisschool, jeugdlokalen, een wijkontmoetingscentrum, recreatieve infrastructuur, …

Aan de rand van de Parkwijk zal een zone van 2050 m² gereserveerd worden voor woonondersteunende wijkvoorzieningen. Ook het gebouw Veldeman (2.150 m²) ten oosten van de Kanaalkom wordt hiervoor voorbehouden. Gemeenschapsvoorzieningen worden ook ingezet als programma voor de herbestemming van het historisch patrimonium, aangezien het vaak moeilijk is om in deze oude gebouwen woningen onder te brengen die voldoen aan de hedendaagse comfortnormen. De historische industriële bebouwing in de westelijke rand van de Gelatinewijk (1.530 m²) en de Mouttoren (920 m²) lenen zich voor gemeenschapsvoorzieningen en worden als dusdanig bestemd in het RUP.

In tegenstelling tot het BPA betracht het RUP een grotere variatie te brengen in woningtypologieën. De bepalingen van het BPA hebben ertoe geleid dat de reeds gerealiseerde projecten gericht zijn op een beperkte doelgroep (kapitaalkrachtige tweeverdieners of senioren). Om te voorkomen dat deze trend zich verderzet en de Blauwe Boulevard in sociaal opzicht een enclave wordt, worden in het RUP bepaalde zones exclusief gereserveerd voor grondgebonden woningen.

Uit het bovenstaande blijkt dat in het RUP gestreefd wordt om een gemengd stedelijk woongebied te bekomen met publieke voorzieningen . Dit is te beoordelen als een positieve evolutie ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

In de noordelijke zone tussen de Singel en het Albertkanaal voorziet het RUP[8] de volgende aanpassingen ten opzichte van de autonome ontwikkeling (met de bestemming als industriegebied en zone voor ambachtelijke bedrijven en kmo's):

- concentratie industrie aan de westzijde van de kanaalkom;
- variatie aan functies aan de oostelijke zijde van de kanaalkom.

De bovenstaande aanpassingen zullen op termijn de woonkwaliteit binnen het plangebied garanderen, en zijn te beoordelen als positieve evolutie ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Ten opzichte van het BPA Blauwe Boulevard neemt de onverharde publieke ruimte in het RUP toe: van 6,77 ha (cf BPA) naar 9,3 ha (cf RUP) (toename van 2,53 ha). In het BPA was enkel het Demerpark effectief ingetekend als publieke groene ruimte. In het RUP wordt het Demerpark langs de Gelatinewijk doorgetrokken als een zuidelijke uitloper langs de Lazarijstraat. Om het Demerpark ook aan de oostzijde dichter bij de binnenstad te brengen, wordt op de oostelijke kanaaloever eveneens een groene vinger aangelegd tussen de

[8] NB. RUP Blauwe Boulevard Noord, dat de bedrijvenzones omvat tussen de Singel en het Albertkanaal, wordt pas in een latere fase opgestart.

Havenstraat en de Kempische Steenweg. Ook dit wordt als positieve evolutie beoordeeld ten aanzien van de autonome ontwikkeling.

Verstoringseffecten

Met betrekking tot schaalbreuk, visuele en fysieke relaties vanuit de verschillende delen van het plangebied met het park, Kanaalkom, het Albertkanaal privacy en bezonning, … doet het RUP gewijzigde uitspraken ten opzichte van het BPA.

De Gelatinewijk blijft opgevat als een tweeledige wijk doorsneden door de parkway zoals in het BPA. In plaats van de Kanaalkom visueel af te sluiten van de bebouwing in Gelatinewijk wordt in het RUP echter gestreefd naar meer openheid en visueel contact met de Kanaalkom. In de strook tussen de boulevard en de Kanaalkom wordt de bebouwing beperkt. Door de footprint te beperken ten opzichte van het BPA, wordt hier wel de kans geboden hoger te bouwen dan in het BPA. De ligging aan het water en de verbrede kade laten dit toe, evenals de hoogte van de gebouwen aan de overzijde van de Kanaalkom (Zuidzicht). Het meest noordelijke gebouw krijgt een bijzonder icoonfunctie. Het markeert de toegang tot de stad en vormt een baken langs de Singel.

Door te kiezen voor een beperkte footprint aan de oostelijke kant van de boulevard krijgt de bebouwing aan de westelijke kant van de boulevard ook de kans om relaties te maken met de kanaalkom. Toch wordt ook aan deze zijde niet geopteerd voor een volledige wand om relatie met de achterliggende gebieden toe te laten.

Langs de zijde van de Heilig Hartwijk wordt de groenstructuur van het Demerpark doorgetrokken in de Gelatinewijk. Hierdoor wordt een ruime afstand voorzien tussen de nieuw te ontwikkelen bebouwing en de bestaande bebouwing van de Heilig Hartwijk. De bouwhoogte kan daardoor ook licht opgetrokken worden, ten opzichte van het BPA. Daar tegenover staat dan wel dat er in het RUP de footprint heel wat lager ligt waardoor er veel meer lucht en ruimte tussen de bebouwing aanwezig is. Tussen de groene vinger vanuit het Demerpark en de Gelatineboulevard ontstaat een bebouwbare zone waarin gebouwen opgesteld worden rond woonerven, ontsloten via de Gelatineboulevard. Er is geen ontsluiting mogelijk voor gemotoriseerd verkeer vanuit de Heilig Hartwijk.

In het RUP worden de doelstelling van het BPA voor de bedrijvenzone tussen Demer en Singel behouden. De zone wordt naar voor geschoven als locatie voor de uitbouw van een stedelijk bedrijvenpark. De bedrijvenzone dient een hoogkwalitatieve uitstraling te hebben. De bedrijfsgebouwen worden gepositioneerd in een parkachtige omgeving die bijdraat aan de uitstraling van de zone. Daardoor is een meer hoogkwalitatieve uitstraling mogelijk ten opzichte van het BPA.

De bebouwing van de Parkwijk wordt in het RUP anders gepositioneerd dan in het BPA. Aansluitend bij de Heilig Hartwijk wordt kleinschalige bebouwing van grondgebonden woningen voorgesteld afgestemd op de bebouwing in de Heilig Hartwijk. De rand van het park wordt afgeboord met iets grootschaligere volumes.

De bebouwing langs de Kempische Steenweg bestaat in de feitelijke situatie uit grondgebonden woningen en handelspanden gericht op de Kempische Steenweg in een

kleinschalig stedelijk weefsel. In het RUP wordt getracht om betere linken te leggen met de Elfde Liniewijk door bijkomende doorsteken voor langzaam verkeer te voorzien. De gerafelde achterzijde van de bebouwing langs de Kempische Steenweg wordt afgewerkt en van een duidelijk voorzijde voorzien. Dit is een wijziging ten opzichte van het BPA.

In het gebied tussen de Kempische kaai en de Kempische poort worden in het BPA 3 ontwikkelingszones afgebakend die van mekaar gescheiden zijn door 2 zones voor openbare wegenis: de Kempische kaai en de Oeverstraat. De beperkte maat van deze straten zorgt er voor dat er een weinig uitgesproken relatie bestaat tussen de Demeroevers en de zuidelijk gelegen wijk. Het project Zuidzicht en Hassaporta zijn gerealiseerd. Voor de Slachthuissite wordt voorgesteld om de bebouwbare zone uit het BPA te hertekenen zodat een groene corridor kan voorzien worden die voor een betere verknoping van wijk en Demerpark zorgen.

Op de oostelijke kanaaloever wordt het op- en afrittencomplex naar de Singel hertekend. Het RUP volgt hierin de visie van het BPA. Dit komt de gebruikswaarde en de beleving van het Demerpark ten goede. Ook op de westelijke kanaaloever wordt de positie van de ontsluitingsweg van het plangebied naar de Singel verplaatst ten opzichte van het BPA waardoor een volwaardig Demerpark ontstaat tussen de bebouwing die de Heilig Hartwijk moet afwerken en de waterloop.

In de oostelijke kanaalzone kiest het RUP voor een herontwikkeling op lange termijn waardoor opportuniteiten kunnen worden geboden om het stadsdeel Blauwe Boulevard te laten reiken tot aan de zuidelijke oevers van het Albertkanaal. Om het unieke karakter van deze landtong tussen Albertkanaal en kanaalkom maximaal uit te spelen als toegangelijke publieke ruimte en continuering van het Demerpark wordt een betere ruimtelijke inplanting nagestreefd van de tennisinfrastructuur.

Het bovenstaande doet besluiten dat het RUP meer rekening houdt dan het BPA met afstemmming op de bebouwing van de aanpalende wijken. Op andere plekken worden daarentegen hoogteaccenten voorzien wat voor meer dynamiek in de bebouwing zal zorgen. Door herpositionering of supprimatie van infrastructuur wordt de beleving en de gebruikswaarde van het Demerpark verhoogd. De ontwikkelingen die door het RUP worden bepaald worden als een positieve evolutie beoordeeld ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

6.3.2.2.3 Conclusie

Er worden geen aanzienlijk negatieve effecten ten aanzien van mens – ruimtelijke aspecten verwacht ten gevolge van de realisatie van het voorgenomen plan.

6.3.3 Mens – mobiliteit

6.3.3.1 Conclusies goedgekeurde project-MER 2009

De belangrijkste conclusies van het project-MER voor de mobiliteitseffecten ten gevolge van de ontwikkelingen cf het BPA van 2009 waren:

- De verkeersafwikkeling in het oostelijke deel dreigt tijdens de spits zeer moeilijk te worden. Om deze aanvaardbaar te maken is een verkeerslichtenregeling op het kruispunt van de Havenstraat en de Kempische Steenweg nodig.
- Aan de westzijde vormt het knooppunt tussen Gelatineboulevard en Slachthuiskaai wegens de verwachte hoge intensiteiten op de Gelatineboulevard in de spits een belangrijk knelpunt. Een vlotte afwikkeling voor stedelijk verkeer kan men hier garanderen door aanleg van een rotonde.
- De Gelatineboulevard en Havenstraat moeten vlot oversteekbaar zijn voor voetgangers. Dit is enkel mogelijk wanneer deze wegen voorzien worden van een middenberm.

Dit betekent dat er op deze locaties milderende maatregelen genomen moeten worden.

Voor fietsers en voetgangers zal de mate waarin ze het gebied kunnen doorkruisen verbeteren.

6.3.3.2 Effectbespreking

6.3.3.2.1 Bespreking t.o.v. de huidige situatie

In het project-MER Blauwe Boulevard van 2009 is het bestaande mesoscopische verkeersmodel Hasselt-Genk gebruikt. Omdat ook andere projecten en infrastructurele ingrepen in Hasselt in dit mesomodel verwerkt zijn, geeft het model de gecumuleerde impact van al deze ingrepen op de toekomstige verkeerssituatie in Hasselt. Bovendien is de impact van de stadsontwikkeling Blauwe Boulevard op de aansluitingen tussen R71-Singel en ontsluitingswegen van de Blauwe Boulevard ingeschat.

In het kader van het project-MER is er een worst-case scenario opgemaakt waarin de maximale toegelaten ontwikkelingen zijn opgenomen in functie van een verkeersprognose. Binnen het worst-case scenario zijn er ook nog eens twee varianten opgesteld:

- variant a: behoud van de aansluiting Kempische Kaai met de Singel
- variant b: de aansluiting Kempische Kaai met Singel wordt afgesloten
    - de verbindingsweg naar de bedrijven onder de Singel zal verdwijnen zodat de aansluiting met de buitenring eveneens verdwijnt

Om de eenvormigheid in de vergelijking te houden, wordt er vanuit gegaan dat de huidige situatie kan beschreven worden op basis van de toekomstige situatie uit het in 2009 gebruikte mesomodel, m.u.v. de impact van de nog niet ontwikkelde delen van Blauwe Boulevard en de overige stadsontwikkelingen. Dit maakt dat het worst-case scenario dat in het kader van het project-MER is opgemaakt, kan worden gebruikt als vergelijkingspunt.

Naar aanleiding van een bespreking met AWV is er verder onderzoek gevoerd naar de impact van de verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkelingen in het RUP op het functioneren van de Gelatineboulevard en de zuidelijke aansluiting op de Singel. Deze studie, die gebaseerd is op het MOBER ‘Havenkwartier Hasselt’ (2014), is opgenomen in Bijlage 6. In het MOBER ‘Havenkwartier Hasselt’ is rekening gehouden met de ontwikkelingen van Parkwijk en Gelatine door uit te gaan van een groei van 10%. Op die

wijze is de impact van wonen, handel, horeca en kantoren voor 110% ingeschat, er van uitgaande dat dit de verkeersimpact van ontwikkelingen in Gelatines en Parkwijk kan afdekken aangezien de invulling van Gelatines en Parkwijk in 2014 nog niet geheel vast lag. Deze benadering gaat uit van een aantal verkeersgenererende functies (handel, horeca en kantoren) die een sterkere verkeersgeneratie hebben dan wonen waardoor aangenomen kan worden dat de berekende verkeersimpact hoger is dan de te verwachten verkeersimpact gezien de invulling van Gelatines en Parkwijk (m.u.v. de zone voor de stedelijke bedrijvigheid) gericht is op wonen. De woonfunctie van Parkwijk wordt georiënteerd op de Lazarijstraat – Haarbemdenstraat en nieuwe koppeling met de zuidelijke ventweg waardoor het verkeer van en naar deze functies geen directe belasting voor de Gelatineboulevard betekent. De concrete invulling van de zone voor stedelijke bedrijvigheid met 13.000 m² kantoren is in de recente berekening toegevoegd aan de resultaten van het MOBER 'Havenkwartier Hasselt'. Om de berekeningen zo accuraat mogelijk te maken is er gebruik gemaakt van de resultaten van recente tellingen (2017) van het netwerk in de omgeving (beide ventwegen van de R71). Op die manier wordt getracht de impact van de verkeersgeneratie zo goed mogelijk weer te geven.

Deze studie kan volstaan om de effecten van de verkeer t.g.v. het RUP aan de westelijke zijde van de kanaalkom te beoordelen.

Wat betreft de effecten van de oostelijke zijde kan gesteld worden dat meer dan de helft van het programma dat hier in het RUP wordt voorzien, reeds gerealiseerd is en momenteel op geen enkel mobiliteitsaspect tot problemen leidt (advies AWV/MOW van 13/06/2018). Er is nog voldoende restcapaciteit om het overige programma te implementeren. Een aandachtspunt daarbij is wel dat in de toekomst de rechtstreekse ontsluiting naar de R71 aan de Oostzijde op een of andere manier mogelijk blijft. De voorschriften in het RUP houden hier rekening mee.

Uitgaande van een vormgeving van de Gelatineboulevard als een 2X1-weg met een scheiding van verkeersdeelnemers en weinig tot geen kruispunten, kent de weg een capaciteit van 1800 pae per uur per richting. De weg zal een maximale belasting kennen van 1309 binnenrijdende pae in een ochtendspitsuur van een weekend. De overige belastingen worden verwacht lager te zijn. We kunnen dus besluiten dat de Gelatineboulevard voldoende capaciteit heeft om deze stroom te verwerken (I/C-verhouding is 0,73[9]). De Gelatineboulevard, opgevat als een 2x1 zonder kruispunten tussen de aantakking van zuidelijke aansluiting op de R71 en de inrit van de Parking Havenkwartier en het organiseren van het in- en uitrijdende verkeer van de ontwikkelingen Gelatines via rechts-in en rechts-uit, kan het te verwachten verkeer afwikkelen.

De belasting van het kruispunt van de Gelatinebouelvard met de zuidelijke aansluiting op de R71-Herkenrodesingel is eveneens onderzocht. De zwaarste belasting wordt berekend voor de namiddag op een zaterdag wat resulteert in een Level Of Service (LOS) B. Tijdens

[9] 1309/1800

een avondspits wordt een lagere belasting dan tijdens een zaterdagnamiddag berekend, doch omwille van de verschillen in de te managen verkeersstromen wordt een LOS C berekend. Beide LOS duiden op weinig tot zeer weinig kans op congestie (zie bijlage 6). Uit de berekeningen is wel gebleken dat dit kruispunt (en ook het kruispunt van de Gelatineboulevard met de noordelijke aansluiting op de R71-Herkenrodesingel) dienen opgevat te worden als een kruispunt met verkeerslichten i.f.v. het managen van de verkeersstromen.

De Gelatineboulevard en de aansluitingen op de R71 kunnen het verkeer verwerken na volledige realisatie van RUP.

In de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP zullen de volgende maatregelen verankerd worden:

- ruimte voor de fietssnelweg
- de vrijheid van inplanting van de fietssnelweg
- de ontsluiting van de bedrijvenzone
- de ruimte voor infrastructuur op de splitsing van de Gelatineboulevard
- de onmogelijkheid om buiten dit kruispunt de Gelatineboulevard te kruisen met gemotoriseerd verkeer
- de parkeernormen.

In functie van de verkeersafwikkeling is het aan te bevelen om de kruispunten zo te organiseren dat deze toelaten om de verkeerstromen te managen op verschillende momenten van de dag.

Uit de bovenstaande effectbespreking kan geconcludeerd worden dat er in vergelijking met de huidige situatie geen aanzienlijk negatieve effecten zullen optreden ten gevolge van de verkeersgeneratie van de voorziene ontwikkelingen in het RUP.

6.3.3.2.2 Bespreking t.o.v. de autonome ontwikkeling

Ook bij ontwikkeling cf het RUP worden de in vorige paragraaf opgenoemde globale mobiliteitseffecten verwacht.

We tonen vervolgens aan dat de wijzigingen die het RUP mogelijk maakt t.o.v. het beoordeelde BPA (in het project-MER van 2009) geen aanzienlijke mobiliteitseffecten veroorzaken.

De gemeenschapsvoorzieningen die in het RUP bijkomend worden voorzien, worden gepland op goed bereikbare en centrale plekken binnen de Blauwe Boulevard of langs buurtpleintjes in de buurt van de aangrenzende bebouwing. Er wordt niet verwacht dat deze voorzieningen (bijvoorbeeld ontmoetingscentrum, wijkschool, verenigingslokaal, bezoekersruimte op buurtniveau) tot bijkomende verkeershinder leiden omdat ze bestemd

zijn voor de bewoners van het plangebied zelf en overwegend te voet of per fiets zullen bezocht worden.

Voorliggend RUP heeft echter aandacht voor de multimodale en kwaliteitsvolle ontsluiting van het plangebied. Dit komt als volgt tot uiting :

- In het RUP wordt voor de Gelatineboulevard en de Kempische Steenweg de afbouw van de doorgaande verkeersfunctie op termijn nagestreefd ten voordele van het lokale bestemmingsverkeer, zacht verkeer en de verblijfsfunctie. Hiervoor is een herziening van de aansluitingen met de Singel nodig. Het streefbeeld op termijn voor Kempische Steenweg en Gelatineboulevard is dat van een stedelijke boulevard.
- Het Demerpark en de kade hebben beide een verkeersvrij karakter en vormen de drager van het stedelijk netwerk voor zacht verkeer:
    - Parallel aan de Demer zal een pad aangelegd worden dat in oost-westrichting de verbinding garandeert voor fietsers en voetgangers.
    - Twee bruggen voor zacht verkeer, één ter hoogte van het Demerpark en één ter hoogte van Havenkwartier, verbinden de beide oevers van de kade met elkaar.
    - Op wijkniveau wordt op beide oevers van de kade de wegenis in een rasterpatroon voorzien zodat een doorwaadbare en open stadswijk ontstaat. Binnen dit rasterpatroon krijgen de wijkontsluitingswegen een aangepast profiel en inrichting die ze onderscheidt van de straten en pleintjes op buurtniveau.

Het RUP voorziet eveneens in alle elementen m.b.t. toegankelijk voor langzaam verkeer, zoals opgenomen in het BPA, met name :

- Interne doorsteken tussen verschillende gebouwen van de verschillende deelprojecten
- Twee bruggen over de kanaalkom
- Een verlaagde kade (flaneerzone)
- Pleinen met winkel-wandelkarakter
- Fietspad aan zuidzijde van Demer

Aanvullend voorziet het RUP in het oostelijke deel van het plangebied een groene corridor die eveneens voor de ontsluiting van het langzaam verkeer instaat. Deze loopt in het binnengebied, parallel aan de kanaalkom.

Het programma dat in het RUP gerealiseerd zal worden (en al deels gerealiseerd is) wijkt in beperkte mate af van het programma van het project MER uit 2009. Bovendien is de contour van het RUP uitgebreid t.o.v. het plan dat voorlag in het project MER.

Daarom wordt in een eerst stap de invloed van het gewijzigd programma binnen de contouren van het plan uit 2009 onderzocht en vervolgens het bijkomend programma in de uitbreiding van de contouren.

Binnen deze screening werd op basis van kencijfers voor de voorkomende functies de verkeersgeneratie gekwantificeerd voor het programma anno 2009 en het programma voorzien in het voorliggende RUP.

In het project-MER van 2009 was sprake van slechts 4 functies :

- Handel
- Horeca
- Kantoren
- Wonen

Voorliggend RUP beperkt zich echter niet tot deze vier functies maar voegt er een aantal toe. Deze functies zullen echter in zeer beperkte mate verkeer genereren:

- Cultuur: er zullen een aantal tentoonstellingsruimtes voorzien worden, meer bepaald in de voormalige Gelatinetoren en de Maalderijmolen. Deze worden verwacht een zeer beperkte verkeersgeneratie te kennen die bovendien buiten de normale spitsuren zal plaatsvinden.
- Recreatie: de recreatieve voorzieningen (kayak, tennis) zijn bestendigingen van bestaande voorzieningen en zullen bijgevolg geen extra verkeer genereren.
- Buurtvoorzieningen: worden gepland op goed bereikbare en centrale plekken binnen de Blauwe Boulevard of langs buurtpleintjes in de buurt van de aangrenzende bebouwing. Er wordt niet verwacht dat deze voorzieningen (bijvoorbeeld ontmoetingscentrum, wijkschool, verenigingslokaal, bezoekersruimte op buurtniveau) tot bijkomende verkeershinder zullen leiden omdat ze bestemd zijn voor de bewoners van het plangebied zelf en overwegend te voet of per fiets zullen bezocht worden.
- Kantoren met loketfunctie: voor dit type voorzieningen wordt er uitgegaan van het kencijfer voor ‘commerciele dienstverlening: kantoren met baliefunctie’ uit de CROW-publicatie “kencijfers parkeren en verkeersgeneratie”. Dit typevoorzieningen wordt toegelaten in de stedelijke bedrijvenzone binnen deelplan ‘Parkwijk’ van het RUP. Er kan dan ook worden uitgegaan van een locatie met als kenmerken ‘rest bebouwdekom – weinig stedelijk’ volhens de CROW publicatie

In onderstaande paragrafen is een berekening gemaakt van de verkeersgeneratie van het programma binnen voorliggend plan, de vergelijking gemaakt ten opzichte van het beoordeelde programma binnen de contour BPA (cf het project-MER van 2009) en dit eerst voor de verplaatsingen binnen de contour van het BPA en daarna voor de verplaatsingen buiten de contour van het BPA.

Binnen contour BPA

Programma Project MER 2009

	Programma MER			
	Handel (m² bvo)	Horeca (m² bvo)	Kantoren (m² bvo)	Wonen (eenheden)
Havenkwartier	9166	9166	18332	367
H2 (stadshaven)	1653	1653	3306	66
H3 havenkwartier sociaal	709	709	1418	28
Totaal Havenkwartier	**11528**	**11528**	**23056**	**461**
G1	1048	3145	14677	231
G2	55	55	3736	71
Totaal Gelatine	**1103**	**3200**	**18413**	**302**
K1 (zuidzicht)	0	894	2681	322
K2 (slachthuis)	0	440	2495	264
K3 (hassa porta, veldeman)	7412	0	0	200
K4 (de Kaai, Kumpen, scheepvaart)	1119	2173	3259	304
Totaal Kanaalwijk	**8531**	**3507**	**8435**	**1090**
Maalderijmolen	**0**	**2402**	**8761**	**0**
P1	281	281	7016	205
P2	97	97	3188	63
P3		-	-	-
bedrijvenzone A		-	-	-
bedrijvenzone B		-	-	-
Kayak		-	-	-
Totaal Parkwijk	**378**	**378**	**10204**	**268**
Zone openbaar nut	**0**	**3486**	**9667**	**12**
totaal binnen contour BPA	**21540**	**24501**	**78536**	**2133**

Programma RUP binnen contour BPA/Project MER

	Programma RUP							
	Handel (m² bvo)	Horeca (m² bvo)	Kantoren (m² bvo)	Wonen (eenheden)	Cultuur (m² bvo)	Recreatie (m² bvo)	Kantoren met loket-functie (m² bvo)	Buurt-voorzieningen (m² bvo)
Havenkwartier	21287	2895	520	338	0	0	0	0
H2 (stadshaven)	1275	0	0	62	0	0	0	0
H3 havenkwartier sociaal	0	0	0	50	0	0	0	0
Totaal Havenkwartier	**22562**	**2895**	**520**	**450**	**0**	**0**	**0**	**0**
G1	502	500	0	470	1530	0	0	1908
G2	644	0	0	54	0	0	0	1431
Totaal Gelatine	**1146**	**500**	**0**	**524**	**1530**	**0**	**0**	**3339**
K1 (zuidzicht)	800	0	0	310	0	0	0	471
K2 (slachthuis)	0	528	0	324	0	0	0	554
K3 (hassa porta, veldeman)	4226	0	0	181	0	0	0	2146
K4 (de Kaai, Kumpen, scheepvaart)	2498	1575	4556	411	696	0	0	1552
Totaal Kanaalwijk	**7524**	**2103**	**4556**	**1226**	**696**	**0**	**0**	**4723**

Maalderijmolen	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
P1	0	0	0	74	0	0	0	0
P2	0	0	0	182	0	0	0	0
P3	0	625	0	202	0	0	0	600
bedrijvenzone A	0	0	0	0	0	0	3960	0
bedrijvenzone B	0	460	0	0	0	0	12540	0
kayak	0	0	0	0	0	168	0	0
Totaal Parkwijk	**0**	**1085**	**0**	**458**	**0**	**168**	**16500**	**600**
openbaar nut	**0**	**0**	**5203**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Totaal binnen contour BPA	**31232**	**6583**	**10279**	**2658**	**2226**	**168**	**16500**	**8662**

Verschil in programma tussen Project MER en RUP binnen contour BPA/Project MER

	saldo: RUP-MER							
	Handel (m² bvo)	Horeca (m² bvo)	Kantoren (m² bvo)	Wonen (eenheden)	Cultuur (m² bvo)	Recreatie (m² bvo)	Kantoren met loket-functie (m² bvo)	Buurt-voorzieningen (m² bvo)
Totaal Havenkwartier	**11034**	**-8633**	**-22536**	**-11**	**0**	**0**	**0**	**0**
G1	-546	-2645	-14677	239	1530	0	0	1908
G2	589	-55	-3736	-17	0	0	0	1431
Totaal Gelatine	**43**	**-2700**	**-18413**	**222**	**1530**	**0**	**0**	**3339**
K1 (zuidzicht)	800	-894	-2681	-12	0	0	0	471
K2 (slachthuis)	0	88	-2495	60	0	0	0	554
K3 (hassa porta, veldeman)	-3186	0	0	-19	0	0	0	2146
K4 (de Kaai, Kumpen, scheepvaart)	1379	-598	1297	107	696	0	0	1552
Totaal Kanaalwijk	**-1007**	**-1404**	**-3879**	**136**	**696**	**0**	**0**	**4723**
Maalderijmolen	**0**	**-2402**	**-8761**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
P1	-281	-281	-7016	-131	0	0	0	0
P2	-97	-97	-3188	119	0	0	0	0
P3	0	625	0	202	0	0	0	600
bedrijvenzone A	0	0	0	0	0	0	3960	0
bedrijvenzone B	0	460	0	0	0	0	12540	0
kayak	0	0	0	0	0	168	0	0
Totaal Parkwijk	**-378**	**707**	**-10204**	**190**	**0**	**168**	**16500**	**600**
openbaar nut	**0**	**-3486**	**-4464**	**-12**	**0**	**0**	**0**	**0**
Totaal binnen contour BPA	**9692**	**-17918**	**-68257**	**525**	**2226**	**168**	**16500**	**8662**

	verkeersgeneratie saldo (autoverplaatsingen per weekdag: attractie en productie samen)							
	Handel	Horeca	Kantoren	Wonen	Cultuur	Recre-atie	Kantoren met loket-functie	Buurt-voorzie-ningen
Havenkwartier	2978,65	-2637,14	-856,36	-30,36	n.v.t.	n.v.t.	0	n.v.t.

Gelatine	11,61	-824,77	-699,69	612,72	n.v.t.	n.v.t.	0	n.v.t.	
Kanaalwijk	-271,84	-428,88	-147,40	375,36	n.v.t.	n.v.t.	0	n.v.t.	
Maalderij-molen	0	-733,74	-332,92	0	n.v.t.	n.v.t.	0	n.v.t.	
Parkwijk	-102,04	215,97	-387,75	524,4		n.v.t.	2920,5	n.v.t.	
openbaar nut	0	-1064,88	-169,63	-33,12	n.v.t.	n.v.t.	0	n.v.t.	
Totaal binnen contour BPA	**2616,37**	**-5473,45**	**-2593,77**	**1449**	**n.v.t.**	**n.v.t.**	**2920,5**	**n.v.t.**	**Totaal= -1081**

Door de wijzigingen in het programma, worden meer verplaatsingen verwacht voor de functie handel en wonen. Ook ‘kantoren met loketfunctie’ zal meer verplaatsingen generen omdat deze functie niet opgenomen was in het project MER. Daartegenover staat dat er minder verplaatsingen worden gegenereerd door horeca en kantoren. In het totaal wordt er op dagbasis een daling van het aantal autoverplaatsingen verwacht (1081 autoverplaatsingen) dankzij de wijziging in het programma, binnen de contour van het BPA.

Buiten contour BPA

Bestaande toestand

	Bestaande toestand							
	Handel (m² bvo)	Horeca (m² bvo)	Kantoren (m² bvo)	Wonen (eenheden)	Cultuur (m² bvo)	Recreatie (m² bvo)	Kantoren met loket-functie (m² bvo)	Industrie (m² bvo)
Kanaal-zone oost	**0**	**340**	**2000**	**0**	**0**	**14124**	**0**	**14641**
Kanaal-zone west	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4021**
zone Michel		0	0	155	0	0	0	0
zone Kumpen	0	0	0	93	0	0	0	0
Totaal omgeving Kempische Steenweg	**0**	**0**	**3800**	**248**	**0**	**0**	**0**	**0**
Totaal	**0**	**340**	**5800**	**248**	**0**	**14124**	**0**	**18662**

Programma RUP

In het RUP Noord[10] wordt in de kanaalzone oost een programma voorzien met 15000 m² kantoren, dit is een uibreiding van 13000 m² t.o.v. de bestaande toestand.

In de kanaalzone west wordt industriezone voorzien. Het gaat om de industriële activiteiten die vandaag in kanaalzone oost zijn ingeplant, maar op termijn geconcentreerd en geherlokaliseerd worden naar de westzijde.

[10] NB. RUP Blauwe Boulevard Noord, dat de bedrijvenzones omvat tussen de Singel en het Albertkanaal, wordt pas in een latere fase opgestart.

De zone voor recreatie die voorzien wordt in het RUP bestaat uit de bestaande tennisterreinen die momenteel in open lucht gesitueerd zijn. Naast de terreinen in open lucht zullen ook overdekte terreinen voorzien worden zodat de leden van de tennisclub het hele jaar door de club kunnen bezoeken.

Gezien het exclusieve karakter van de tennisclub wordt verwacht dat het ledenaantal niet zal stijgen ten gevolge van deze uitbreiding, bijgevolg wordt verwacht dat de verkeersgeneratie op dagbasis niet zal toenemen.

	Programma RUP							
	Handel (m² bvo)	Horeca (m² bvo)	Kantoren (m² bvo)	Wonen (eenheden)	Cultuur (m² bvo)	Recreatie (m² bvo)	Kantoren met loket-functie (m² bvo)	Industrie (m² bvo)
kanaalzone oost	**0**	**543**	**15000**	**0**	**0**	**17299**	**0**	**0**
kanaalzone west	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**18662**
zone Michel	396	0	0	72	0	0	0	0
zone Kumpen	130	0	0	131	0	0	0	0
Totaal omgeving Kempische Steenweg	**526**		**3800**	**203**	**0**	**0**	**0**	**0**
Totaal	**526**	**543**	**18800**	**203**	**0**	**17299**	**0**	**18662**

Verschil in programma

	saldo: RUP-Bestaande Toestand							
	Handel (m² bvo)	Horeca (m² bvo)	Kantoren (m² bvo)	Wonen (eenheden)	Cultuur (m² bvo)	Recreatie (m² bvo)	Kantoren met loket-functie (m² bvo)	Industrie (m² bvo)
kanaalzone oost	**0**	**203**	**13000**	**0**	**0**	**3175**	**0**	**-14641**
kanaalzone west	**0**	**0**	**0**		**0**	**0**	**0**	**+14641**
zone Michel	396	0	0	-83	0	0	0	0
zone Kumpen	130	0	0	38	0	0	0	0
Totaal omgeving Kempische Steenweg	**526**	**0**	**0**	**-45**	**0**	**0**	**0**	**0**
Totaal	**526**	**203**	**13000**	**-45**	**0**	**3175**	**0**	**0**

Verkeersgeneratie verschil

De toename van handelsactiviteiten en horeca zal een beperkt aantal verplaatsingen meer genereren dan in de bestaande toestand. De toename van kantoren zal bijna 500 autoverplaatsingen per dag meer genereren. Afname van het aantal woningen in de omgeving van de Kempische Steenweg zorgt er dan weer voor dat er minder autoverplaatsingen zullen plaatsvinden.

Omdat er van uitgegaan mag worden dat er geen extra leden zullen komen in de tennisclub, ondanks de uitbreiding, en de industriezone louter een verplaatsing van

activiteiten inhoudt, wordt verwacht dat deze functies geen extra verkeer genereren dan in de bestaande toestand.

	Verkeersgeneratie saldo (autoverplaatsingen per weekdag)								
	Handel	Horeca	Kantoren	Wonen	Cultuur	Recreatie	Kantoren met loket-functie	Industrie	
kanaalzone oost	**0**	**62,01**	**494**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
kanaalzone west	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
zone Michel	106,901	0	0	-229,08	0	0	0	0	
zone Kumpen	35,093	0	0	104,88	0	0	0	0	
Totaal omgeving Kempische Steenweg	**141,99**	**0**	**0**	**-124,20**	**0**	**0**	**0**	**0**	
Totaal	**141,99**	**62,01**	**494**	**-124,20**	**0**	**0**	**0**	**0**	**Totaal = 574**

6.3.3.2.3 Conclusie

Binnen de contouren van het BPA/Project-MER worden er op dagbasis, dankzij het gewijzigd programma in het RUP, minder autoverplaatsingen verwacht dan oorspronkelijk in het project-MER. Buiten de contouren van het oorspronkelijk BPA/Project-MER wordt wel een toename van autoverkeer verwacht, zij het zeer beperkt. De toename ten gevolge van de uitgebreide contour (en bijgevolg het uitgebreid programma) is kleiner dan de afname van het aantal autoverplaatsingen volgens het nieuwe programma binnen de oude contouren van het BPA/Project-MER.

Algemeen kan dus gesteld worden dat de wijzigingen in het programma en uitbreiding van de contouren van projectgebied geen extra autoverplaatsingen tot gevolg hebben, in vergelijking met de bevindingen van het project-MER.

De komst van de tramlijn Spartacus zal een positieve impuls geven aan de modal split in het plangebied. Een begroting van deze shift kan op dit moment echter niet bepaald worden.

Voor de discipline mens-mobiliteit zijn de conclusies van het MER van 2009 te beschouwen als effecten voor de worst case situatie.

De gewijzigde ontwikkelingen die het RUP mogelijk maakt, zijn te beschouwen als kleine wijziging ten opzichte van de geldende plannen (het BPA Blauwe Boulevard en het gewestplan) en als een klein gebied op lokaal niveau (wat betreft de herbestemming van bedrijvigheid naar recreatie).

De wijzigingen die het RUP mogelijk maakt t.o.v. het beoordeelde BPA (in het project-MER van 2009) veroorzaken geen aanzienlijke mobiliteitseffecten.

Ook ten aanzien van de huidige situatie worden er geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht ten gevolge van de verwachte verkeersgeneratie door het RUP.

6.3.4 Mens – externe mensveiligheid

6.3.4.1 Conclusies goedgekeurde project-MER 2009

In het project-MER 2009 is het aspect externe mensveiligheid niet besproken en maakten de bedrijvenzones geen deel uit van het plangebied van het BPA.

6.3.4.2 Effectbespreking

6.3.4.2.1 Bespreking t.o.v. de huidige situatie

Ten noorden van de Singel bevinden zich in het plangebied langs het Albertkanaal 2 Seveso-bedrijven: Petrolihm en Comfort Energy. Binnen het RUP worden volgende te verwachten ontwikkelingen vertaald:

- De activiteiten in het oosten (Petrolihm) worden op termijn opgeheven – hier blijven enkel kantoren over;
- De activiteiten van Comfort Energy en Petrolihm (onder de noemer Avia) worden geconcentreerd in kanaalzone west – o.a. brandstoffenopslag. Een lage drempel Seveso-inrichting op deze locatie blijft mogelijk;

In de rest van het plangebied worden aandachtsgebieden gepland, namelijk woongebieden en eventueel ook scholen, verzorgingstehuizen, recreatie… . De afstand tussen de aandachtsgebieden en de Sevesobedrijvigheid[11] bedraagt bijgevolg minder dan 2 km.

Binnen het plangebied zijn er mogelijkheden tot nieuwe bedrijvigheid. Het gaat daarbij echter om kleinhandel, kantoren, vrije beroepen, horeca, … Deze activiteiten bieden geen mogelijkheden voor het exploiteren van Seveso-inrichtingen. Gezien de bedrijvigheid in de stedenbouwkundige voorschriften beperkt wordt tot deze types bedrijvigheid, dan wordt uitgegaan van een impliciet verbod op de inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied.

De RVR-toets werd ingevoerd op 13/04/2017.

Gezien de externe risico's van de bestaande Seveso-inrichtingen in Kanaalzone West nu en in de toekomst onvoldoende gekend zijn bij de dienst VR, zal er verder onderzoek moeten gebeuren naar het aspect externe mensveiligheid. Dit onderzoek zal (sowieso) dienen te gebeuren in het kader van het verder RUP-planningsproces, waarbij de dienst VR bij het ontbreken van verder onderzoek op/in het voorontwerp van RUP een ruimtelijk veiligheidsrapport zal vragen bij het voorontwerp van RUP.

6.3.4.2.2 Bespreking t.o.v. de autonome ontwikkeling

De effecten van het RUP ten opzichte van de autonome ontwikkeling zijn vergelijkbaar met deze besproken in de bovenstaande alinea. Dit ten gevolg van het doorvertalen in de

[11] Volgens de gegeven van de dienst VR bevinden zich binnen de perimeter van 2 km rond het plangebied nog twee Seveso-inrichtingen, het betreft de brandstoffendepots Bouts en Varo Energy Tankstorage. Deze liggen op ongeveer 900 meter ten oosten van het plangebied. Dit is voldoende grote afstand om te besluiten dat er met de externe risico's van deze inrichtingen geen rekening hoeft te worden gehouden bij het voorliggend RUP.

stedenbouwkundige voorschriften van het concentreren van de Seveso-bedrijven in Kanaalzone West.

6.3.4.2.3 Conclusie

Er worden geen aanzienlijk negatieve effecten ten aanzien van mens – externe veiligheid verwacht ten gevolge van de realisatie van het voorgenomen plan.

6.3.5 Bodem en grondwater

6.3.5.1 Conclusies goedgekeurde project-MER 2009

Het project zal niet meteen belangrijke effecten op de bodem of het grondwater veroorzaken. Maar de geregistreerde bodem- en grondwatervervuiling op verschillende locaties in het plangebied kunnen mogelijk wel risico's leveren voor de toekomstige bewoners. Verschillende vervuilingen zullen gesaneerd worden. Voor een aantal loopt het onderzoek naar de saneringsnoodzaak nog. Een aantal verontreinigingen zijn niet saneringsplichtig wanneer getoetst aan de bestemming op het oude gewestplan. Nu het BPA de bestemming van veel percelen wijzigt van industriegebied naar woongebied waar men effectief wooneenheden zal bouwen, moet de saneringsnoodzaak terug onderzocht worden.

Bemalingen kunnen tijdens de aanleg zorgen voor verdroging en verspreiding van eventuele bodemvervuiling of vervuiling van het grondwater. Op basis van empirische formules vinden we invloedsafstanden tussen 11 en 30 meter rond de bouwput. Binnen deze afstand is geen gekende verontreiniging aanwezig op naburige deelprojecten. De kans dat via bemaling bestaande verontreinigingen verplaatst zullen worden is daardoor klein.

Effecten op grondwaterstroming worden enkel verwacht ter hoogte van Havenkwartier 1 omdat de ondergrondse delen van dit project tot de ondoorlatende klei reiken. In de rest van het gebied blijft een ruime spatie tussen onderzijde fundering en ondoorlatende klei over zodat de grondwaterstroming grotendeels kan doorlopen onder deze gebouwen.

6.3.5.2 Effectbespreking

6.3.5.2.1 Bespreking t.o.v. de huidige situatie

Het plan laat nieuwe stedelijke ontwikkelingen toe in het plangebied. Deze ontwikkelingen kunnen gepaard gaan met een aantasting van het bodemprofiel en/of bodemstructuur. Gezien het ondiep reeds verstoorde karakter van het bodemprofiel van de meeste bodems in het plangebied wordt dit effect als niet aanzienlijk beschouwd, rekening houdend met het feit dat er geen wetenschappelijk of cultuurhistorisch waardevolle bodems aanwezig zijn.

De aanwezigheid van de ondergrondse constructies, zoals kelderverdiepingen, ondergrondse parkings/technische ruimten, kan een lokale wijziging van de grondwaterstroming tot gevolg hebben. Indien er ondergrondse delen voorzien worden die

tot in de ondoorlatende klei reiken, zal op projectniveau onderzocht moeten worden wat de effecten hiervan zijn op de grondwaterstroming. Indien nodig, zullen maatregelen (op projectniveau) uitgewerkt worden, waardoor aangenomen kan worden dat de effecten op grondwaterstroming beperkt blijven.

Tijdens de aanlegfase zijn tijdelijke bemalingen mogelijk. Op projectniveau dient steeds voldaan te worden aan de geldende Vlarem-regelgeving inzake bemaling opdat bemaling een zo klein mogelijke impact heeft. Op dit niveau zijn er ook technische mogelijkheden te voorzien zoals bemalingsdebieten beperken, afdammen bouwputten, retourbemaling, infiltratie elders maar nabij maximaliseren, enz... Aanzienlijke effecten worden niet verwacht.

Verhardingen die gepaard gaan met de stedelijke ontwikkelingen zorgen voor een wijziging in de afvoer- en infiltratiekarakteristieken. Er zal hiervoor voldaan moeten worden aan de hemelwaterverordening. De diverse woontypes en de ruimte voor groen die het RUP voorziet, maken dat er in het plangebied voldoende mogelijkheden zullen zijn om het hemelwater te laten infiltreren.

Langs het Albertkanaal is er momenteel bedrijvigheid aanwezig die bij de realisatie van het RUP ofwel kan uitdoven ofwel zal omgevormd worden naar een meer stedelijke bedrijvigheid. De bestaande wetgevingen (Bodemdecreet en VLAREBO) bieden voldoende waarborg voor het beschermen van de bodem- en grondwaterkwaliteit ter hoogte van de risico-activiteiten. Bij de evaluatie van de saneringsnoodzaak van de verontreinigde sites zal getoetst moeten worden aan de normen geldig voor bestemmingen voorzien in het RUP.

6.3.5.2.2 Bespreking t.o.v. het autonoom ontwikkelingsscenario

In het RUP wordt meer ruimte vrijgehouden voor het Demerpark waardoor de onverharde oppervlakte in het RUP beperkter zal zijn dan in het autonoom ontwikkelingsscenario. Hierdoor zullen de in de vorige paragraaf opgenoemde effecten op bodem en grondwater beperkter zijn.

6.3.5.2.3 Conclusie

Er worden geen aanzienlijk negatieve effecten ten aanzien van bodem en grondwater verwacht ten gevolge van de realisatie van het voorgenomen plan.

6.3.6 Oppervlaktewater

6.3.6.1 Conclusies goedgekeurde project-MER 2009

In het plangebied is een belangrijke oppervlakte ingenomen door water, de centraal gelegen kanaalkom. In het noorden van het plangebied stroomt de Demer met zijbeek de Helbeek. Deze rivier (de Demer) is door zijn diepe ligging naast de grote ring echter weinig herkenbaar aan de oostzijde. Aan de westzijde van het kanaal stroomt ze langs de Slachthuiskaai. De kwaliteit van het Albertkanaal voldoet aan de geldende normen, die van de Demer niet.

Uitvoering van het stadsontwikkelingsproject betekent een toename van de oppervlakte verhardingen in het volledige gebied met circa 7,4 ha tot 68% van de oppervlakte van het projectgebied. Effecten van de toegenomen verharding zijn een vermindering van de infiltratie van overtollig hemelwater. Dat zal versneld afstromen naar het oppervlaktewaterstelsel, in dit geval de Demer (het merendeel van het projectgebied) of de Kanaalkom (enkel de kades). Deze versnelde afstroming kan resulteren in wateroverlast stroomafwaarts. Waar precies valt buiten het doel van dit MER. Aan de oostzijde kan zelfs in het plangebied wateroverlast ontstaan omdat de sifon van de Demer onder de kanaalkom een beperkt doorstroomdebiet heeft.

Om deze wateroverlast in het algemeen te voorkomen moeten nieuwbouwwoningen sinds 1 oktober 2004 voldoen aan een Vlaamse regeringsbeslissing inzake het gebruik, de infiltratie en de buffering van hemelwater. Deze beslissing bepaalt dat woningen:

- moeten uitgerust zijn van een hemelwaterput waarvan het water gebruikt kan worden voor laagwaardige toepassing zoals toiletspoeling, wassen voertuigen en opritten, sproeien tuin;
- vanaf een bepaalde dakoppervlakte voorzien moeten zijn van een infiltratievoorziening waar het overtollige hemelwater (dat niet in de put bij kan) de bodem in kan sijpelen;
- voor zeer grote oppervlaktes het hemelwater vertraagd mogen afvoeren naar het oppervlaktewaterstelsel, maar dan mits een voldoende grote buffer wordt voorzien. In het plangebied geldt het afvoerdebiet van de beheerder van de Demer (20 liter per seconde per ha) die strenger is dan de algemene regel (41,7 liter per seconde per ha volgens de Vlaamse regeringsbeslissing).

Het sanitair afvalwater van de nieuwe woningen, horeca, handelszaken en kantoren zal worden afgevoerd naar het zuiveringsstation in Kuringen. Dit afvalwater zal in mindere mate gemengd worden met hemelwater omdat de nieuwe gebouwen zullen aansluiten op een gescheiden rioleringsstelsel. Deze afkoppeling van hemelwater betekent dat de overstorten van de riolering op de Demer veel minder zullen werken. De vuilvracht naar de Demer zal dus dalen wat een positief effect is.

We besluiten dat de mogelijke effecten van het project op oppervlaktewaters dus grotendeels beperkt worden door de geldende wetgeving. De resterende effecten beoordelen we als neutraal tot hoogstens beperkt negatief.

6.3.6.2 Effectbespreking

6.3.6.2.1 Bespreking t.o.v. de huidige situatie

De invulling van het plangebied zal resulteren in wijzigingen in de bebouwde en verharde oppervlakte. Het RUP voorziet echter in voldoende bijkomende ruimte onder de vorm van

het Demerpark en “groene vingers” doorheen het plangebied. Hier zal ruimte beschikbaar zijn om water te kunnen opvangen, infiltreren en vertraagd afvoeren en bergen.

Langsheen de Demer komen in het plangebied overstromingsgevoelige zones voor. In de stedenbouwkundige voorschriften wordt een bouwvrije zone van 5 m breed opgelegd vanaf de taludinsteek van de waterloop. In het plan wordt ook meer ruimte aan de Demervallei gegeven door op de westelijke kanaaloever de Gelatineboulevard te verleggen en te bundelen langs het kanaal en de Singel. Het overstromingsgebied blijft bijgevolg beschikbaar.

De Helbeek is momenteel ingebuisd. Verder onderzoek zal moeten uitwijzen of het haalbaar is om deze waterloop (gedeeltelijk) terug open te leggen en als blauwe ader op te nemen in de aanleg van het Demerpark. Dit zou de structuurkwaliteit verbeteren. Aan de (ingebuisde) Muggenbeek voorziet het RUP geen wijzigingen.

De in het RUP voorziene ruimtelijke ontwikkelingen kunnen bovenop de reeds gerealiseerd/vergunde projecten nog bijkomende wooneenheden mogelijk maken. Deze ontwikkeling gaat gepaard met een bijkomende productie van huishoudelijk afvalwater. Het merendeel van dit afvalwater kan aangesloten worden op de RWZI van Kuringen (met een basiscapaciteit van 58.500 IE). De bijkomende vuilvracht zal beperkt zijn ten opzichte van de basiscapaciteit en zal bovendien slechts geleidelijk aan gerealiseerd worden. Ter hoogte van de zones die aangeduid zijn als “collectief te optimaliseren buitengebied” voorziet het plan geen wijzigingen die zullen resulteren in een relevante toename van de vuilvracht (omvormen van bedrijvenzone naar een gebied voor stedelijke bedrijvigheid en kmo, herbestemmen naar parkgebied). Bovendien zal ook hier op termijn ook aangesloten worden op een waterzuivering. Met de aanwezige en toekomstige bedrijven worden via de (omgevings)vergunning specifieke afspraken gemaakt over het lozen van bedrijfsafvalwater.

6.3.6.2.2 Bespreking t.o.v. het autonoom ontwikkelingsscenario

In vergelijking met het autonoom ontwikkelingsscenario wordt in het RUP de verbindende functie van het Demerpark in belangrijke mate versterkt door meer ruimte te geven aan vertakkingen in alle richtingen van deze groene enclave. Binnen het Demerpark zal de Demer aan de stadszijde liggen in plaats van aan de Singelzijde (cf BPA) door de geplande verlegging van de Gelatineboulevard. In het BPA Blauwe Boulevard bedroeg de oppervlakte onverharde publieke ruimte 6,77 ha. Het RUP voorziet een oppervlakte onverharde publieke ruimte van 9,3 ha (toename van 2,53 ha). Deze ontwikkeling wordt positief ten aanzien van het oppervlaktewater geacht.

Wat betreft de productie van afvalwater, worden geen aanzienlijke verschillen verwacht. Het huishoudelijk afvalwater zal afgevoerd worden naar de waterzuiveringsinstallatie. Bedrijvigheid in het noorden van het plangebied zal afgebouwd worden, waardoor de productie van bedrijfsafvalwater mogelijks zal afnemen.

6.3.6.2.3 Conclusie

Er worden geen aanzienlijk negatieve effecten ten aanzien van oppervlaktewater verwacht ten gevolge van de realisatie van het voorgenomen plan.

6.3.7 Geluid

6.3.7.1 Conclusies goedgekeurde project-MER 2009

In de huidige situatie is het geluidsklimaat in grote delen van het plangebied rumoerig. In het noorden is er het verkeerslawaai van de grote ring, in het zuiden dat van de kleine ring, in het oosten dat van de Kempische steenweg en in het westen dat van de Slachthuiskaai. Industrielawaai is niet of nauwelijks aanwezig in het projectgebied, hoogstens op de achtergrond (bedrijven aan weerszijden van het Albertkanaal, bedrijven Havenstraat). Op locaties die enigszins zijn afgeschermd van deze wegen of op voldoende afstand liggen voldoet het geluidsklimaat aan de geldende geluidsnormen. Maar aan woningen en op locaties zonder afscherming worden de normen nu reeds overschreden.

In de toekomst stelt de geluidsdeskundige hetzelfde vast. Woningen of gevels die uitgeven op drukke wegen kennen een rumoerig tot lawaaierig geluidsklimaat. Het betreft:

- De gevels van Parkwijken 1 en 2 en Kanaalwijken 1-3 gericht naar de grote ring,
- De gevels aan weerszijden van de Gelatineboulevard ten noorden van Havenkwartier 3,
- De gevels die uitgeven op het plein aan de groene boulevard tijdens passage van een tram.

In gebiedsdelen die door andere gebouwen worden afgeschermd van drukke wegen zal het geluidsklimaat in belangrijke mate verbeteren. Het betreft de Lazerijstraat, A. Hertzstraat, Vaartstraat, Kanaalwijk 4 en zuidgevels van Parkwijk en Kanaalwijk 1-3.

Maatregelen om geluidsoverlast in woongelegenheden te vermijden zijn:

- gevels voorzien van een geluidsisolering (Parkwijk en Kanaalwijjk), conform norm NBN S 01-400
- woningen aangepaste inrichting geven zodanig dat slaapkamers niet uitgeven op meest rumoerige gevel
- geluidsarme trambedding over het plein Groene Boulevard

6.3.7.2 Effectbespreking

6.3.7.2.1 Bespreking t.o.v. de huidige situatie

Het RUP voorziet dat de zone met industrielawaai (waarvan sprake in paragraaf 6.3.7.1) omgevormd zal worden naar een zone voor stedelijke bedrijvigheid waarbij hinderlijke bedrijvigheid wordt geherlokaliseerd zodat de akoestische situatie op lange termijn zeer waarschijnlijk zal verbeteren.

Voor de geluidstoename ten gevolge van de verkeerstoename wordt een onderscheid gemaakt tussen het westelijk en oostelijk deel van het plangebied.

Wat betreft de bijkomende verkeersgeneratie in het westelijk deel wordt uitgegaan van de verkeersramingen beschikbaar ter hoogte van de Gelatineboulevard en Slachthuiskaai. Ter hoogte van de Gelatineboulevard en Slachthuiskaai wordt een toename van het verkeer verwacht met bijna 40%. Met behulp van de volgende formule wordt een indicatieve inschatting gemaakt van de geluidseffecten:

Toename (dBA) = 10 * log (aantal bronnen in de nieuwe situatie/aantal bronnen in de bestaande situatie)

Op basis van de bovenstaande formule betekent dit dat er een geluidstoename van ca. 1,5 dB(A) kan optreden. Deze geluidstoename zal waarneembaar zijn voor het menselijk gehoor maar wordt (volgens het significantiekader) niet als aanzienlijk beoordeeld. De woonfuncties die het RUP in het westelijk deel voorziet, (volgens de geluidsbelastingskaarten voor 2011) zijn bovendien gelegen buiten de 60 dB L_{den} contour van de wegverkeer op de R71 – Singel[12].

In het oostelijk deel van het plangebied worden een aantal ontwikkelingen voorgesteld en gewijzigd t.o.v. het vorige BPA. Meer dan de helft van het programma dat hier in het RUP wordt voorzien, is reeds gerealiseerd (waaronder woonontwikkelingen binnen de 60 dB L_{den} contour van de wegverkeer op de R71 – Singel). De bijkomende verkeersgeneratie in dit deel van het plangebied zal beperkter zijn dan in het westelijk deel van het plangebied waardoor de geluidstoename $\leq$ 1,5 dB(A) zal zijn. Er kan bijgevolg aangenomen worden dat ook in het oostelijk deel ten opzichte van de huidige situatie geen aanzienlijke effecten zullen optreden door het RUP.

6.3.7.2.2 Bespreking t.o.v. de autonome ontwikkeling

In het RUP zal in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen worden dat er bij ontwerp, inplanting en realisatie van de woningen in het plangebied aandacht besteed moet worden naar hun bescherming tegen eventuele geluidsoverlast door verkeer. Dit kan bvb. ondervangen worden door de toepassing van adequate geluidsisolatie voor de woningen en door gebruik te maken van geluidsarme wegbedekking voor de (her) aan te leggen wegen. Op die manier beperkt het RUP de geluidshinder in het RUP in vergelijking met de autonome ontwikkeling.

Uit de discipline mens-mobiliteit blijkt er op dagbasis binnen de contouren van het BPA/Project-MER, dankzij het gewijzigd programma in het RUP, minder autoverplaatsingen verwacht worden dan oorspronkelijk in het project-MER. Buiten de contouren van het oorspronkelijk BPA/Project-MER wordt wel een toename van autoverkeer verwacht, zij het zeer beperkt. De toename ten gevolge van de uitgebreide contour (en bijgevolg het uitgebreid programma) is kleiner dan de afname van het aantal

[12] L_{den} = 60 dB wordt vaak gebruikt als maatgevend voor het optreden van hinder.

autoverplaatsingen volgens het nieuwe programma binnen de oude contouren van het BPA/Project-MER. Er kan bijgevolg aangenomen worden dat de effecten ten aanzien van geluid door het RUP ook beperkter zullen zijn dan in de autonome ontwikkeling.

6.3.7.2.3 Conclusie

Er worden geen aanzienlijk negatieve effecten wat betreft geluid verwacht ten gevolge van de realisatie van het voorgenomen plan.

6.3.8 Lucht en klimaat

6.3.8.1 Conclusies goedgekeurde project-MER 2009

De toename in bebouwing en verkeer zal resulteren in extra uitstoot van verbrandingsgassen naar de atmosfeer. Het effect daarvan op de luchtkwaliteit wordt vergeleken met de bestaande luchtkwaliteit. De twee belangrijkste luchtverontreinigende stoffen afkomstig van het verkeer en gebouwenverwarming zijn fijn stof en stikstofoxiden. In de huidige situatie stelt de deskundige lucht vast dat niet voldaan wordt aan de normen voor fijn stof in de lucht langs de meeste wegen in en rondom het projectgebied. Aan de norm voor stikstofoxides wordt wel voldaan. In de toekomst zal de luchtkwaliteit, ondanks de toename van het verkeer in het projectgebied, verbeteren. Dit is een gevolg van de verwachte technologische verbeteringen aan voertuigmotoren en verbrandingstoestellen voor huishoudelijke verwarming. Enkel langs de meest drukke wegen, grote ring en Kempische steenweg, zal nog niet voldaan worden aan de norm voor fijn stof. Op het tracé van de Kempische steenweg tussen grote ring en Havenstraat blijft de norm voor stikstofoxide overschreden.

Tijdens de afbraak- en aanlegfase kan er hinder ontstaan van opwaaiende bodemdeeltjes: fijn zand, steenpuin e.d. De deskundige geeft een aantal maatregelen om de stofvorming zoveel mogelijk te voorkomen:

- afbreken in vochtige omstandigheden of muren vochtig laten (worden) vooraleer te slopen (eerst dak verwijderen, daarna muren)
- valhoogte beperken bij laden puin op vrachtwagens.
- werfwegen bevochtigen in droge periodes.

De effecten van het volledige project op de luchtkwaliteit worden, gezien de afname in luchtverontreinigende stoffen in het projectgebied, als zeer beperkt beschouwd.

6.3.8.2 Effectbespreking

6.3.8.2.1 Bespreking t.o.v. de huidige situatie

De nieuwe stedelijke ontwikkelingen die in het plangebied mogelijk worden met het RUP kunnen gepaard gaan met bijkomende emissies naar lucht, enerzijds via de gebouwenverwarming en anderzijds via de verkeersgeneratie.

Met betrekking tot gebouwenverwarming zullen voor elk gebouw de verplichtingen moeten worden gevolgd inzake de energie-efficiëntie van nieuwe gebouwen (EPB-regelgeving). Daardoor zullen bij het ontwerpen van elk gebouw principes zoals duurzaam bouwen (duurzame energie-opwekking, isolatie, …) en alternatieve verwarmingstechnieken moeten worden geëvalueerd. Op die manier kunnen emissies afkomstig van gebouwenverwarming beperkt worden. Het RUP voorziet een afname van de bedrijvenzone in het plangebied. De noordelijke zone van het plangebied zal omgevormd worden naar een gedifferentieerde zone: industriegebied, zone stedelijke bedrijvigheid (met gedeeltelijke nabestemming tot parkgebied) en 2 zones voor recreatie. Activiteiten als brandstoffenopslag worden beperkt tot één zone, ten westen van de kanaalkom. In het oostelijk gedeelte van deze zone worden belastende en hinderlijke economische activiteiten geweerd zodat hier op lange termijn een afname van luchtverontreiniging wordt verwacht.

Voor de effecten op lucht ten gevolge van de verkeerstoename wordt een onderscheid gemaakt tussen het westelijk en oostelijk deel van het plangebied.

Voor emissies naar lucht ten gevolge van de verkeerstoename in het westelijk deel van het plangebied wordt uitgegaan van de verkeersramingen beschikbaar voor het kruispunt Gelatineboulevard/Slachthuiskaai. Hier wordt tijdens de ochtendspits de toename geraamd op ca. 600 extra verkeersbewegingen.

In onderstaande tabel zijn voor de voornaamste polluenten volgende gegevens opgenomen:

- Huidige luchtkwaliteit t.h.v. Gelatineboulevard (www.VMM.be, jaargemiddelde voor 2016).
- Luchtkwaliteitsdoelstelling (voor $PM_{2,5}$ wordt na 2020 een verstrengde doelstelling vooropgesteld, zoals voorzien in de Europese regelgeving).
- Een indicatieve raming van de bijdrage van het plan (extra verkeersstroom) aan de luchtverontreiniging langs de Gelatineboulevard op basis van ervaring met gelijkaardige situaties.

Tabel: Luchtkwaliteit (jaargemiddelde) t.h.v. Gelatineboulevard

Polluent	**Huidige immissie**	**Luchtkwaliteits-doelstelling**	**Geraamde bijdrage van het plan**
Fijn stof (PM_{10})	16 à 20 µg/m³	40 µg/m³	Ca. 1 µ/m³
Fijn stof ($PM_{2,5}$)	13 à 15 µg/m³	25 µg/m³ (2018) 20 µg/m³ (2020)	< 1 µg/m³
NO_2	21 à 25 µg/m³	40 µg/m³	1 à 5 µg/m³

Zoals uit de tabel blijkt zal de geraamde bijdrage van de bijkomend verkeersstroom relatief klein zijn, waardoor niet voor een overschrijding van de luchtkwaliteitsdoelstelling moet

worden gevreesd. Door de nabije aanwezigheid van de Kanaalkom en de geplande parkzone kan er bovendien een vrij goede verdunning van de emissies in de omgevingslucht plaatsvinden.

In het oostelijk deel van het plangebied worden een aantal ontwikkelingen voorgesteld en gewijzigd t.o.v. het vorige BPA. Meer dan de helft van het programma dat hier in het RUP wordt voorzien, is reeds gerealiseerd. Dit maakt dat de bijkomende verkeersgeneratie (voornamelijk ten gevolge van woonontwikkelingen) hier beperkter zal zijn dan in het westelijk deel van het plangebied. Aangezien de bijkomende verkeersgeneratie in het westelijk deel niet voor aanzienlijke effecten ten aanzien van lucht leidt, kan aangenomen worden dat ook in het oostelijk deel geen aanzienlijke effecten zullen optreden door het RUP. Ook in dit deel van het plangebied wordt een vrij goede verdunning van de emissies in de omgevingslucht verwacht door de aanwezigheid van de Kanaalkom en de parkzone die het RUP voorziet.

Er kan bijgevolg aangenomen worden dat er geen aanzienlijke effecten ten aanzien van lucht zullen optreden door de bijkomende verkeersemissies.

Rekening houdend met de aard van het plan en de effecten, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit het RUP op het klimaat optreden. Er wordt immers geen aanzienlijke impact verwacht op:

- de grondwatervoorraden;
- de oppervlaktewater- en grondwaterhuishouding;
- biotoopverlies;
- lucht door een relevante verhoging van (CO2-)emissies (van bijvoorbeeld industrie /verwarming/veeteelt).

6.3.8.2.2 Bespreking t.o.v. de autonome ontwikkeling

Het verschil tussen het RUP en de autonome ontwikkeling betreft de afname van de bedrijvenzone in het plangebied. Hierdoor kan er een afname van luchtverontreiniging ten gevolge van bedrijfsactiviteiten worden verwacht in het RUP.

In het RUP wordt tevens meer ruimte voor groen voorzien, o.a. door de uitbreiding van het Demerpark. Dergelijke groeninvullingen met boomaanplantingen kunnen lokaal een positief effect hebben op de luchtkwaliteit in een stedelijke omgeving.

Uit de discipline mens-mobiliteit blijkt er op dagbasis binnen de contouren van het BPA/Project-MER, dankzij het gewijzigd programma in het RUP, minder autoverplaatsingen verwacht worden dan oorspronkelijk in het project-MER. Buiten de contouren van het oorspronkelijk BPA/Project-MER wordt wel een toename van autoverkeer verwacht, zij het zeer beperkt. De toename ten gevolge van de uitgebreide contour (en bijgevolg het uitgebreid programma) is kleiner dan de afname van het aantal autoverplaatsingen volgens het nieuwe programma binnen de oude contouren van het

BPA/Project-MER. Er kan bijgevolg aangenomen worden dat de effecten ten aanzien van lucht door het RUP ook beperkter zullen zijn dan in de autonome ontwikkeling.

6.3.8.2.3 Conclusie

Er worden geen aanzienlijk negatieve effecten ten aanzien van lucht en klimaat verwacht ten gevolge van de realisatie van het voorgenomen plan.

6.3.9 Biodiversiteit

6.3.9.1 Conclusies goedgekeurde project-MER 2009

Effecten van direct verlies

Door uitvoering van het stadsontwikkelingsproject zullen de aanwezige natuurwaarden (ter hoogte van de nog niet ontwikkelde delen die spontaan begroeid zijn en ter hoogte van oude, verlaten gebouwen die verblijfplaats zijn voor vogels en vleermuizen) grotendeels verdwijnen. Enkele delen zullen opgenomen kunnen worden in het stedelijk parkgebied en dus behouden blijven. Op niveau van het plangebied is dit een groot verlies aan stedelijke natuurwaarden. Op gemeentelijk niveau is dit echter een beperkt verlies. Het verlies voor de vogels en vleermuizen van de oude gebouwen kan gemilderd worden door de nieuwe gebouwen hier en daar te voorzien van nestkasten. Een typisch Hasselts voorbeeld zijn de kasten voor gierzwaluwen. Deze worden overal in de stad opgehangen in het kader van het project “Gemeenten adopteren Limburgse soorten”. De stad Hasselt koos immers voor de gierzwaluw.

Verstoringseffecten

Rondom het plangebied zijn er weinig natuurwaarden aanwezig. Deze zijn naar verwachting aangepast aan een stedelijke omgeving en zullen geen hinder ondervinden van de effecten die een stadsontwikkelingsproject veroorzaakt zoals plaatselijk hogere geluidsniveau. Hinder ten gevolge van luchtverontreiniging of watervervuiling op de natuur is er niet omdat deze effecten zullen afnemen. Verstoringseffecten op natuur worden bijgevolg niet verwacht.

Netwerkeffecten

De Demer is een belangrijke natte natuurverbinding op provinciaal niveau. Met de uitbouw van een stedelijk parkgebied rondom de Demer in het plangebied Blauwe Boulevard, ontstaan meer mogelijkheden voor de waterbeheerder om deze natte natuurverbinding een geschikte inrichting te geven. Het project heeft hierdoor een positief effect op natuurverbindingen.

6.3.9.2 Effectbespreking

6.3.9.2.1 Bespreking t.o.v. de huidige situatie

Gezien er in en in de nabije omgeving van het plangebied zich bevinden geen Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijngebieden, VEN-gebieden of erkende natuurreservaten of bosreservaten bevinden, worden er geen aanzienlijke effecten ten aanzien van deze natuurbeschermingen verwacht.

Wel zullen aanwezige natuurwaarden binnen het plangebied (ter hoogte van de nog niet ontwikkelde delen en oude, verlaten gebouwen) bij de ontwikkeling volgens het RUP grotendeels verdwijnen. Zo zal de weide met microreliëf (gekarteerd als hp+ : soortenrijk permanent cultuurgrasland met relicten van halfnatuurlijke graslanden) ten noorden van de Lazerijstraat ingenomen kunnen worden door woonfuncties. Het verlies wordt niet als aanzienlijk beoordeeld omdat verondersteld kan worden dat de oppervlakte ervan te klein is om een geschikt leefgebied voor volwaardige populaties van diersoorten te vormen. Bovendien voorziet het RUP de ontwikkeling van bijkomende groene ruimte in het plangebied, waaronder het Demerpark en enkele “groene vingers” (al dan niet begeleid met een waterloop). Met een aangepast beheer kunnen hier gelijkaardige vegetaties en soorten zich huisvestigen.

In of nabij het plangebied komt geen biologisch waardevol faunistisch gebied voor, geen zones die gevoelig zijn voor verstoring en geen trekroutes. Gezien er reeds geluidsverstoring aanwezig is in het plangebied, kan er redelijkerwijze van uitgegaan worden dat gevoelige soorten niet voorkomen. Er kan bijgevolg geconcludeerd worden dat er geen aanzienlijke verstoringseffecten op fauna voorkomen.

Tot slot bevinden zich in of nabij het plangebied geen bestaande en potentiële migratie/groencorridors/foerageerroutes en zijn er geen groengebieden op bestemmingsplannen aangeduid. Hierdoor veroorzaakt het plan geen aanzienlijke effecten op versnippering en barrièrewerking.

6.3.9.2.2 Bespreking t.o.v. de autonome ontwikkeling

Ten opzichte van de autonome ontwikkeling zal in het RUP de verbindende functie van het Demerpark in belangrijke mate versterkt worden door meer ruimte te geven aan vertakkingen in alle richtingen van deze groene enclave. Dit wordt gunstig beoordeeld in het licht van de natuurverbindingsfunctie van de Demervallei.

Daarnaast voorziet het RUP dat de noordelijke zone van het plangebied omgevormd zal worden naar een gedifferentieerde zone: industriegebied, zone stedelijke bedrijvigheid (met gedeeltelijke nabestemming tot parkgebied) en twee zones voor recreatie. Belastende en hinderlijke economische activiteiten worden in het oostelijk gedeelte van deze zone geweerd. Hinder tengevolge van luchtverontreiniging of watervervuiling op de natuur is er niet omdat deze effecten zullen afnemen.

6.3.9.2.3 Conclusie

Er worden geen aanzienlijk negatieve effecten ten aanzien van biodiversiteit verwacht ten gevolge van de realisatie van het voorgenomen plan.

6.3.10 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

6.3.10.1 Conclusies goedgekeurde project-MER 2009

Het project voorziet in een stedelijke ontwikkeling van een gebied nabij een stadscentrum dat momenteel als weinig stedelijk en onsamenhangend overkomt. Verlaten industriële sites en braakterrein zullen ten gevolge van het project nieuwe stedelijke functies krijgen: wonen, werken en ontspannen. De herkenbaarheid van het landschap als stedelijk gebied zal toenemen wat als positief ervaren wordt. Tevens zal de creatie van een stedelijk parkgebied langs de Demer deze rivier beter zichtbaar maken wat ook een positief effect is.

Ondanks de vele geplande ontwikkelingen breekt het project niet helemaal met het verleden. De meeste markante historische elementen in het plangebied zullen behouden blijven als baken of aandenken aan het verleden als industriële site. De schouw van de Gelatinefabriek en het gebouw waar de Maalderijmolen was gevestigd zullen in het nieuwe stedelijke landschap geïntegreerd worden.

De mate van openheid blijft in zekere mate aanwezig dankzij de kanaalkom. Via deze vista kan men vanaf de kleine ring de grote ring zien en omgekeerd.

Het huidige landschap is zeer divers en komt weinig samenhangend over. In het zuidelijk deel liggen enkele grotere horeca (discotheken) en handelszaken en openbare parkings die mensen aantrekken. In het noordwesten liggen grote oppervlaktes verlaten industriële complexen en percelen die weinig tot geen mensen aantrekken en de landschappelijke kwaliteit negatief beïnvloeden. Langs de Havenstraat liggen aan de noordzijde enkele bedrijven en aan de zuidzijde rijwoningen en toegangen tot percelen langs de Kempische steenweg. Als we dit landschap moeten beoordelen op zijn kwaliteiten, dan zijn er meer negatieve dan positieve landschapselementen.

Het project zal het landschap grondig vernieuwen en een stedelijk karakter geven, daar waar het nu een eerder perifeer karakter heeft. Voor het stedelijke landschap is dit een positief effect.

Het BPA voorziet in het behoud van enkele kenmerkende landschapselementen die aan het industriële verleden zullen blijven herinneren:

- De schouw van de gelatinefabriek die geïntegreerd kan worden op het plein in de Gelatinewijk. Opdat deze schouw als baken kan fungeren voor een groter gebied moet de bouwhoogte rondom beperkt worden;
- De Maalderijmolen (Mouttoren) die als een aparte projectzone in het BPA is opgenomen.

Enkele andere gebouwen die architecturale erfgoedwaarde hebben, zullen behouden blijven maar worden niet expliciet vermeld in het BPA. Er zal geen bouwkundig erfgoed verloren gaan waardoor de effecten beperkt zijn.

6.3.10.2 Effectbespreking

6.3.10.2.1 Bespreking t.o.v. de huidige situatie

Er bevindt zich geen beschermd erfgoed in het plangebied. Het dichtstbijzijnde erfgoed is de Oude begraafplaats aan de overzijde van de Kempische steenweg. Rekening houdend met de huidige bebouwing langs de Kempische steenweg, kan aangenomen worden dat de contextwaarde en het uitzicht vanaf dit erfgoed weinig zal veranderen ten gevolge van het RUP.

Met uitzondering van de Demervallei en de Kanaalkom komen er binnen het plangebied geen belangrijke landschappelijke structuren of erfgoedwaarden voor. De ontwikkelingen die het RUP mogelijk maakt en de ruimte die voorzien wordt aan de Demervallei en de zichten langs de Kanaalkom die mogelijk blijven, doen concluderen dat er geen aanzienlijke effecten ten aanzien van de landschapsstructuur en –relaties optreden.

Binnen het plangebied komen wel gebouwen voor die zijn opgenomen in de inventaris bouwkundig erfgoed. Het RUP voorziet in specifieke bestemmingen en voorschriften waarbinnen de erfgoedwaarden van het bouwkundig erfgoed optimaal tot hun recht komen. De schouw en de volumes van de Gelatinefabriek die zijn aangeduid op het grafisch plan zullen behouden blijven. Ter hoogte van de Mouttoren zijn beperkte uitbreidingen en toevoegingen van nieuwe volumes toegelaten, voor zover ze in harmonie met het historisch silhouet van de Mouttoren worden gerealiseerd. Een hoogwaardige, architecturale vormgeving is vereist. Het torenvolume van de Mouttoren dient behouden te blijven. Rekening houdend met deze randvoorwaarden, worden de effecten ten aanzien van het bouwkundig erfgoed als niet aanzienlijk beoordeeld.

De ondergrond binnen het plangebied kan beschouwd worden als bodemarchief, waar voorzichtig mee moet omgesprongen worden in functie van de potentieel archeologische waarden. Door uitvoering van het RUP is vergraving mogelijk. Hierdoor bestaat een potentiële kans op het verstoren van archeologische waarden. De aan- of afwezigheid van archeologische sporen kan immers enkel met verder onderzoek worden vastgesteld. Archeologisch vooronderzoek is geregeld binnen de geldende regelgeving (verplichting tot opmaak van een archeologienota onder voorwaarden). Gezien er voldoende regelgeving is inzake archeologie worden er geen aanzienlijke effecten verwacht.

6.3.10.2.2 Bespreking t.o.v. de autonome ontwikkeling

De effecten ten gevolge van het RUP zijn eigen aan stedelijke ontwikkeling binnen bebouwde gebieden. In tegenstelling tot de autonome ontwikkeling wordt hierbij in het RUP een grotere variatie in bebouwingstypes nagestreefd, enerzijds om beter in te spelen op de condities die gecreëerd worden door het openbaar domein, anderzijds om het programmatorisch aanbod binnen de Blauwe Boulevard te verbreden. Omdat de

vloeroppervlaktes binnen elk deelgebied behouden moeten blijven, betekent dit dat de contrasten in de bebouwing vergroot moeten worden. Op een aantal plaatsen wordt de bebouwing kleinschaliger en lager dan in het BPA, op een aantal plaatsen – waar dit mogelijk is – wordt de bebouwing hoger. Wanneer deze contrasten in de bebouwing goed uitgewerkt worden, versterken ze de identiteit en de ruimtelijke kwaliteit van de verschillende deelgebieden.

Naast verharde ruimten wordt er in het RUP ook aandacht besteed aan groene ruimten. Zo zal in het RUP meer ruimte gegeven worden aan de Demer door de geplande verlegging van de Gelatineboulevard. Dit wordt positief geacht ten aanzien van het traditioneel landschap van de Demervallei dat momenteel nog nauwelijks zichtbaar is. Binnen het RUP wordt het Demerpark hertekend waarbij er meer ruimte aan de Demer wordt gegeven. Ook worden er doorheen het plangebied “groene vingers” voorzien die tot dieper in het plangebied een link met de Demer mogelijk maken. Op die manier wordt gestracht om de huidige toestand te verbeteren en de landschappelijke kwaliteit langs de Demer te verhogen.

Ten noorden van de Singel voorziet het RUP in tegenstelling tot de autonome ontwikkeling een afname van de bedrijvenzone. Dit kan door het omvormen van bedrijvenzone naar een gebied voor stedelijke bedrijvigheid en kmo en het herbestemmen naar parkgebied resulteren in een relevante afname van de verharde oppervlakte waardoor de landschappelijke kwaliteit er kan toenemen.

6.3.10.2.3 Conclusie

Er worden geen aanzienlijk negatieve effecten ten aanzien van landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie verwacht ten gevolge van de realisatie van het voorgenomen plan.

6.4 Grensoverschrijdende effecten

Het plangebied is volledig op Vlaams grondgebied gelegen en bevindt zich op voldoende afstand van relevante grenzen (gewestgrens of rijksgrens). Gezien de aard, context en omvang van het plan, kan worden gesteld dat in onderhavig geval het voorgenomen plan geen aanzienlijke (gewest)grensoverschrijdende milieueffecten kan hebben.

6.5 Conclusie

Uit de effectbespreking blijkt dat de relevante milieueffecten van het voorgenomen plan niet aanzienlijk zijn. Daaruit volgt dat het voorgenomen plan, een gemeentelijk RUP, **niet plan-MER-plichtig** is.

7 Ruimtebalans

Deelplan 1: Havenkwartier

Gewestplan	Verordenend grafisch plan	Opp (ha)
0100- woongebied	Art. 1.11 Havenkwartier - Zone voor openbare weg	0,13
	Art. 1.13 Havenkwartier - Zone voor plein	0,15
	Art. 1.14 Havenkwartier - Zone voor kade	0,09
	Art. 1.15 Havenkwartier - Zone voor waterweg	0,03
	Art. 1.4 Havenkwartier - Woonzone 4	0
0132- gebied voor stedelijke ontwikkeling	Art. 1.1 Havenkwartier - Woonzone 1	0,85
	Art. 1.10 Havenkwartier - Parkzone	0,02
	Art. 1.11 Havenkwartier - Zone voor openbare weg	0,74
	Art. 1.12 Havenkwartier - Zone voor langzaam verkeer	0,27
	Art. 1.13 Havenkwartier - Zone voor plein	0,28
	Art. 1.14 Havenkwartier - Zone voor kade	0,36
	Art. 1.15 Havenkwartier - Zone voor waterweg	0,01
	Art. 1.2 Havenkwartier - Woonzone 2	1,36
	Art. 1.3 Havenkwartier - Woonzone 3	0,4
	Art. 1.4 Havenkwartier - Woonzone 4	0,43
1504- bestaande waterwegen	Art. 1.14 Havenkwartier - Zone voor kade	0,12
	Art. 1.15 Havenkwartier - Zone voor waterweg	0,72
	TOTAAL	**5,95**

Deelplan 2: Gelatinewijk

Gewestplan	Verordenend grafisch plan	Opp (ha)
0100- woongebied	Art. 2.11 Gelatinewijk - Zone voor openbare weg	0,01
0132- gebied voor stedelijke ontwikkeling	Art. 2.1 Gelatinewijk - Woonzone 1	0,64
	Art. 2.10 Gelatinewijk - Parkzone	0,65
	Art. 2.11 Gelatinewijk - Zone voor openbare weg	0,79
	Art. 2.12 Gelatinewijk - Zone voor erftoegang	0,03
	Art. 2.13 Gelatinewijk - Zone voor plein	0,09
	Art. 2.14 Gelatinewijk - Zone voor kade	0,33
	Art. 2.15 Gelatinewijk - Zone voor waterweg	0,13
	Art. 2.2 Gelatinewijk - Woonzone 2	0,44
	Art. 2.3 Gelatinewijk - Woonzone 3	0,23
	Art. 2.4 Gelatinewijk - Gemengde zone (A,B,C,D)	0,41
	Art. 2.5 Gelatinewijk - Zone voor gemeenschapsvoorzieningen	0,25
1504- bestaande waterwegen	Art. 2.14 Gelatinewijk - Zone voor kade	0
	Art. 2.15 Gelatinewijk - Zone voor waterweg	0,34
	TOTAAL	**4,34**

Deelplan 3: Parkwijk

Gewestplan	Verordenend grafisch plan	Opp (ha)
0105- woonuitbreidingsgebied	Art. 3.12 Parkwijk - Zone voor openbare weg	0,02
0132- gebied voor stedelijke ontwikkeling	Art. 3.1 Parkwijk - Woonzone 1	0,63
	Art. 3.10 Parkwijk - Parkzone	4,91
	Art. 3.12 Parkwijk - Zone voor openbare weg	1,44
	Art. 3.13 Parkwijk - Zone voor erftoegang	0,07
	Art. 3.14 Parkwijk - Zone voor kade	0,19
	Art. 3.15 Parkwijk - Zone voor waterweg	0,01
	Art. 3.16 Parkwijk - Zone voor bestaande waterloop	0,71
	Art. 3.2 Parkwijk - Woonzone 2	0,16
	Art. 3.3 Parkwijk - Woonzone 3 (X, Y, Z)	1,38
	Art. 3.4. Parkwijk - Zone voor gemeenschapsvoorzieningen	0,27
	Art. 3.5. Parkwijk - Zone voor stedelijke bedrijvigheid	0,79
1100- ambachtelijke bedrijven en kmo's	Art. 3.10 Parkwijk - Parkzone	0,47
	Art. 3.12 Parkwijk - Zone voor openbare weg	0,07
	Art. 3.14 Parkwijk - Zone voor kade	0
1504- bestaande waterwegen	Art. 3.14 Parkwijk - Zone voor kade	0,05
	Art. 3.15 Parkwijk - Zone voor waterweg	0,32
	TOTAAL	**11,52**

Deelplan 4: Oostoever - Kempische Steenweg

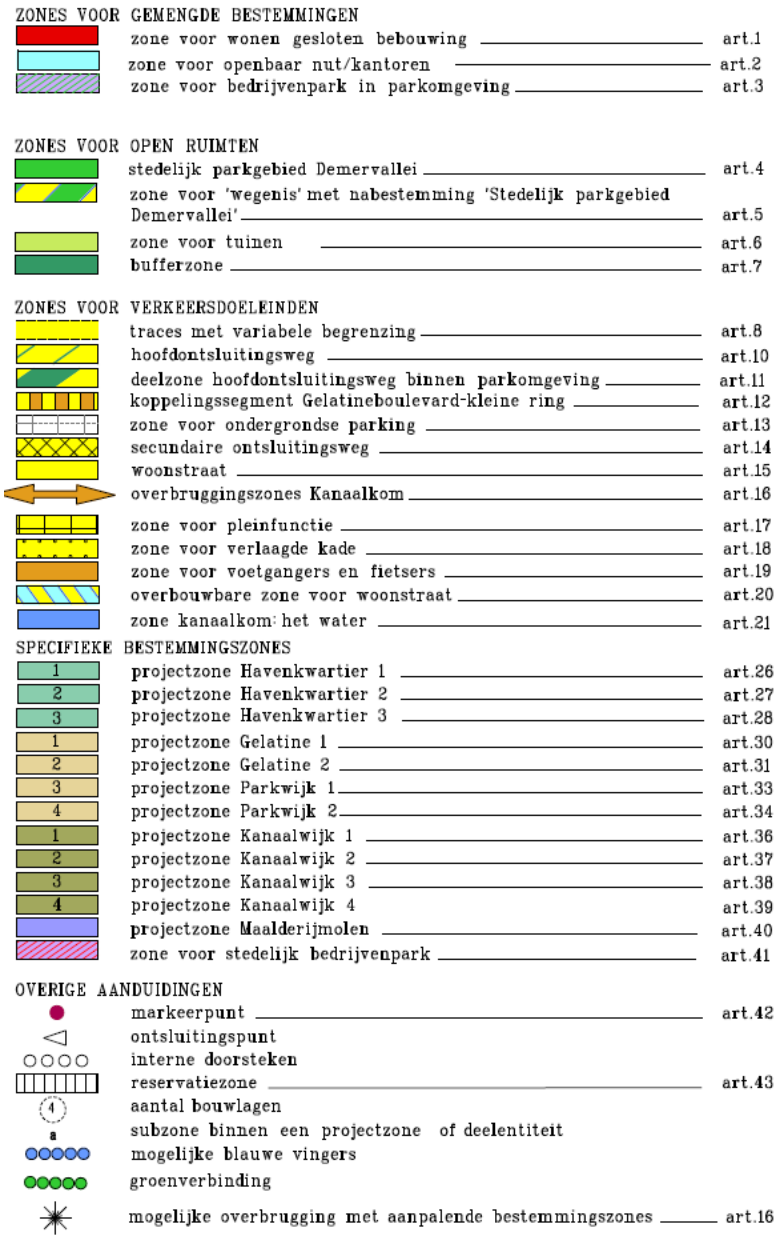
Gewestplan	Verordenend grafisch plan	Opp (ha)
0100- woongebied	Art. 4.1 Oostoever Kempische Steenweg - Woonzone 1	1,26
	Art. 4.10 Oostoever Kempische Steenweg - Parkzone	0,78
	Art. 4.11 Oostoever Kempische Steenweg - Zone voor openbare weg	0,62
	Art. 4.12 Oostoever Kempische Steenweg - Zone voor kade	0,28
	Art. 4.13 Oostoever Kempische Steenweg - Zone voor plein	0,17
	Art. 4.14 Oostoever Kempische Steenweg - Zone voor waterweg	0,02
	Art. 4.2 Oostoever Kempische Steenweg - Woonzone 2	2,78
	Art. 4.3 Oostoever Kempische Steenweg - Woonzone 3	0,12
	Art. 4.5 Oostoever Kempische Steenweg - Zone Mouttoren	0,04
0132- gebied voor stedelijke ontwikkeling	Art. 4.1 Oostoever Kempische Steenweg - Woonzone 1	0,01
	Art. 4.10 Oostoever Kempische Steenweg - Parkzone	0,08
	Art. 4.11 Oostoever Kempische Steenweg - Zone voor openbare weg	0,41
	Art. 4.12 Oostoever Kempische Steenweg - Zone voor kade	1,22
	Art. 4.14 Oostoever Kempische Steenweg - Zone voor waterweg	0,25
	Art. 4.2 Oostoever Kempische Steenweg - Woonzone 2	0,02
	Art. 4.3 Oostoever Kempische Steenweg - Woonzone 3	1,43
	Art. 4.4 Oostoever Kempische Steenweg - Gemengde zone	0,68
	Art. 4.5 Oostoever Kempische Steenweg - Zone Mouttoren	0
1504- bestaande waterwegen	Art. 4.14 Oostoever Kempische Steenweg - Zone voor waterweg	0,81
	TOTAAL	**10,97**

Deelplan 5 - Slachthuiswijk

Gewestplan	Verordenend grafisch plan	Opp (ha)
0100- woongebied	Art. 5.11 Slachthuiswijk - Zone voor openbare weg	0,01
0132- gebied voor stedelijke ontwikkeling	Art. 5.1 Slachthuiswijk - Woonzone 1	0,51
	Art. 5.10 Slachthuiswijk - Parkzone	3,25
	Art. 5.11 Slachthuiswijk - Zone voor openbare weg	0,94
	Art. 5.12 Slachthuiswijk - Zone voor kade	0,33
	Art. 5.13 Slachthuiswijk - Zone voor waterweg	0,3
	Art. 5.14 Slachthuiswijk - Zone voor bestaande waterloop	0,73
	Art. 5.2 Slachthuiswijk - Woonzone 2	1,17
	Art. 5.3 Slachthuiswijk - Woonzone 3	1,76
	Art. 5.4. Slachthuiswijk - Zone voor gemeenschapsvoorzieningen	0,24
0200- gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut	Art. 5.10 Slachthuiswijk - Parkzone	0,04
	Art. 5.11 Slachthuiswijk - Zone voor openbare weg	0,07
	Art. 5.14 Slachthuiswijk - Zone voor bestaande waterloop	0,02
1504- bestaande waterwegen	Art. 5.12 Slachthuiswijk - Zone voor kade	0,01
	Art. 5.13 Slachthuiswijk - Zone voor waterweg	1,1
	TOTAAL	**10,48**

8 Op te heffen voorschriften

Door de inwerkingtreding van het RUP worden de voorschriften uit het BPA Blauwe Boulevard opgeheven.



Tevens worden de volgende gewestplanbestemmingen opgeheven binnen de contour van het RUP:

- woongebied;
- industriegebied;
- gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's;
- bestaande waterweg

9 Register van percelen waarop de regeling van planschade, planbaten, kapitaalschade of gebruikersschade van toepassing kan zijn

Het register van de planschade, planbaten en compensatievergoeding wordt opgemaakt zoals bedoeld in artikel 2.2.5. §1, eerste lid, 10° en 11° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

> *De regeling over de planschade is terug te vinden in artikel 2.6.1 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De regeling over de planbatenheffing is te vinden in artikel 2.6.4 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De regeling over de kapitaalschadecompensatie is te vinden in artikel 6.2.1. en volgende van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid. De regeling over de gebruikerscompensatie is te vinden in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden tot openbaar nut. De tekst van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en van het decreet grond- en pandenbeleid kan geraadpleegd worden op www.ruimtelijkeordening.be, rubriek wetgeving. De tekst van het decreet gebruikerscompensatie kan geraadpleegd worden op www.codex.vlaanderen.be, zoekterm "gebruikerscompensatie".*

Dit register geeft, conform de geciteerde wetgeving, de percelen weer waarop een bestemmingswijziging gebeurt die aanleiding kan geven tot vergoeding of heffing. Hierbij wordt rekening gehouden met de "richtlijn voor digitale uitwisseling van gegevens betreffende planbatenheffing".

De opname van percelen in dit register houdt dus niet in dat sowieso een heffing zal worden opgelegd of dat een vergoeding kan worden verkregen. Voor elk van de regelingen gelden voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden die per individueel geval beoordeeld worden. Het register kan dus geen uitsluitsel geven over de toepassing van die voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden.

Waar mogelijk zal in de toelichtingsnota worden aangegeven welke percelen er volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening vermoedelijk onder een uitzonderingsregel vallen. Het betreft echter een inschatting en geen uitsluitinggrond van heffing.

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

Op bijhorende **kaarten** wordt een overzicht gegeven van de percelen die vermoedelijk aanleiding geven tot planschade, planbaten, bestemmingswijzigingscompensatie of kapitaalschade. Afhankelijk van de fase waarin het RUP zich bevindt zullen deze, conform de richtlijn, meer in detail weergegeven worden.

BIJLAGEN

Bijlage 1: informatieve kaarten

Afbakening RUP

Gemeentegrens

Kaart° 1

RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | Situering op macro-niveau

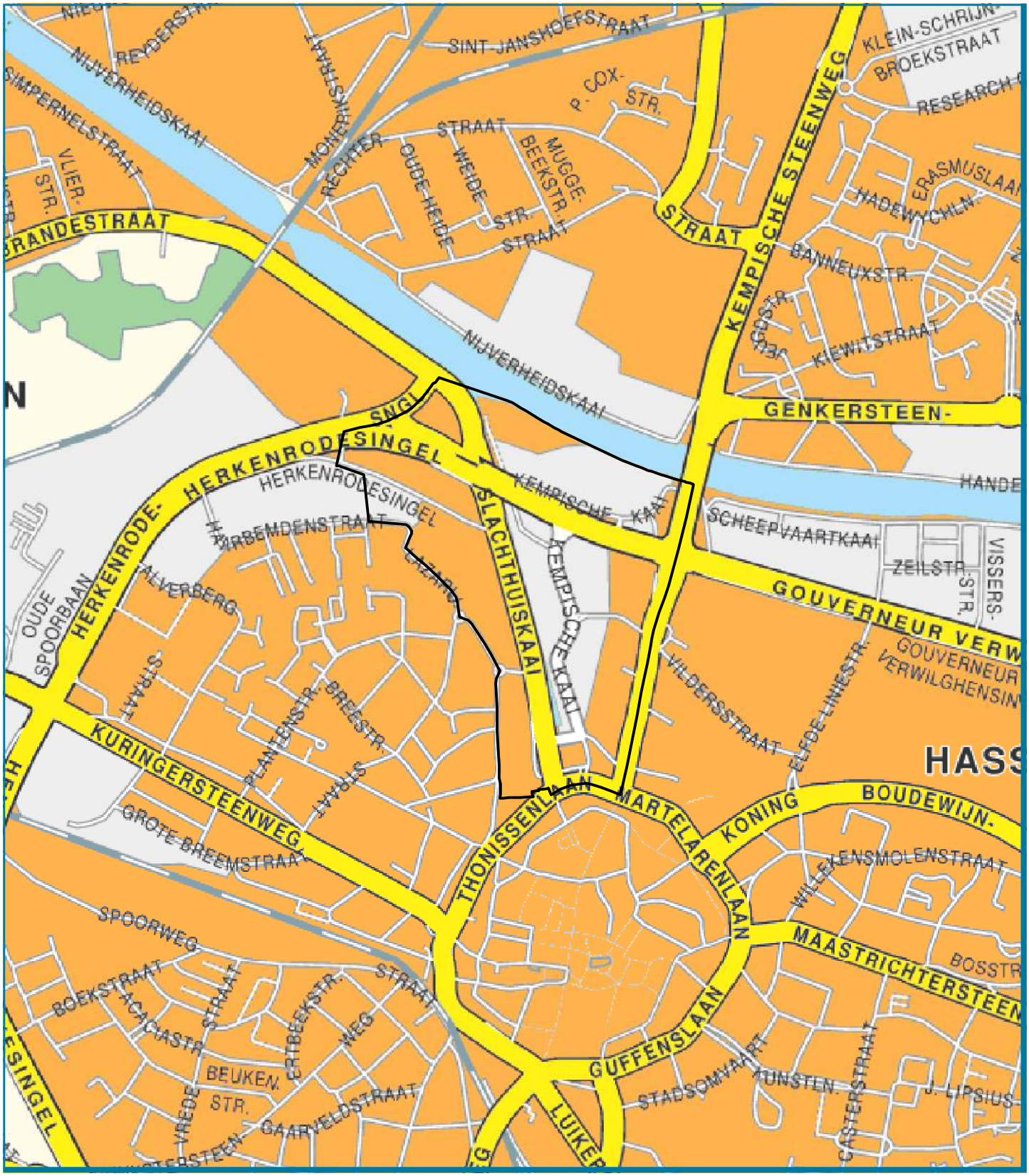
N

1:50.000

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_111A_macro.mxd

ARCADIS

www.geopunt.be | Stad Hasselt



Afbakening RUP

www.geopunt.be | Stad Hasselt

Kaart° 2

N

RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | Situering op meso-niveau

1:15.000

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_112A_meso.mxd

ARCADIS

Afbakening RUP

Gemeentegrens

www.geopunt.be

Kaart° 3

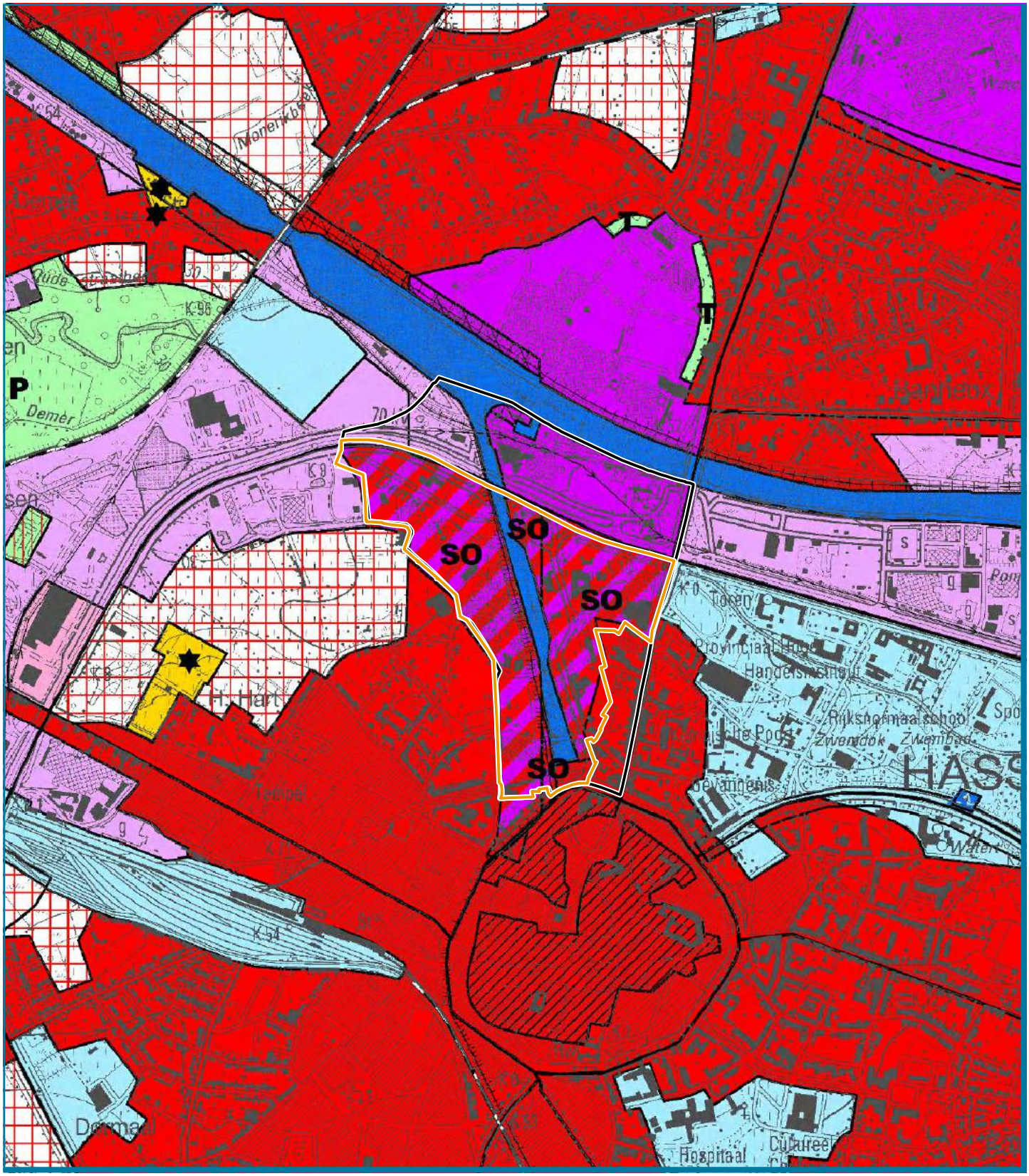
RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | Situering op micro-niveau

N

1:6.000

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_113B_micro.mxd

ARCADIS



Afbakening RUP

BPA Blauwe Boulevard

www.geopunt.be | Stad Hasselt

Kaart° 4

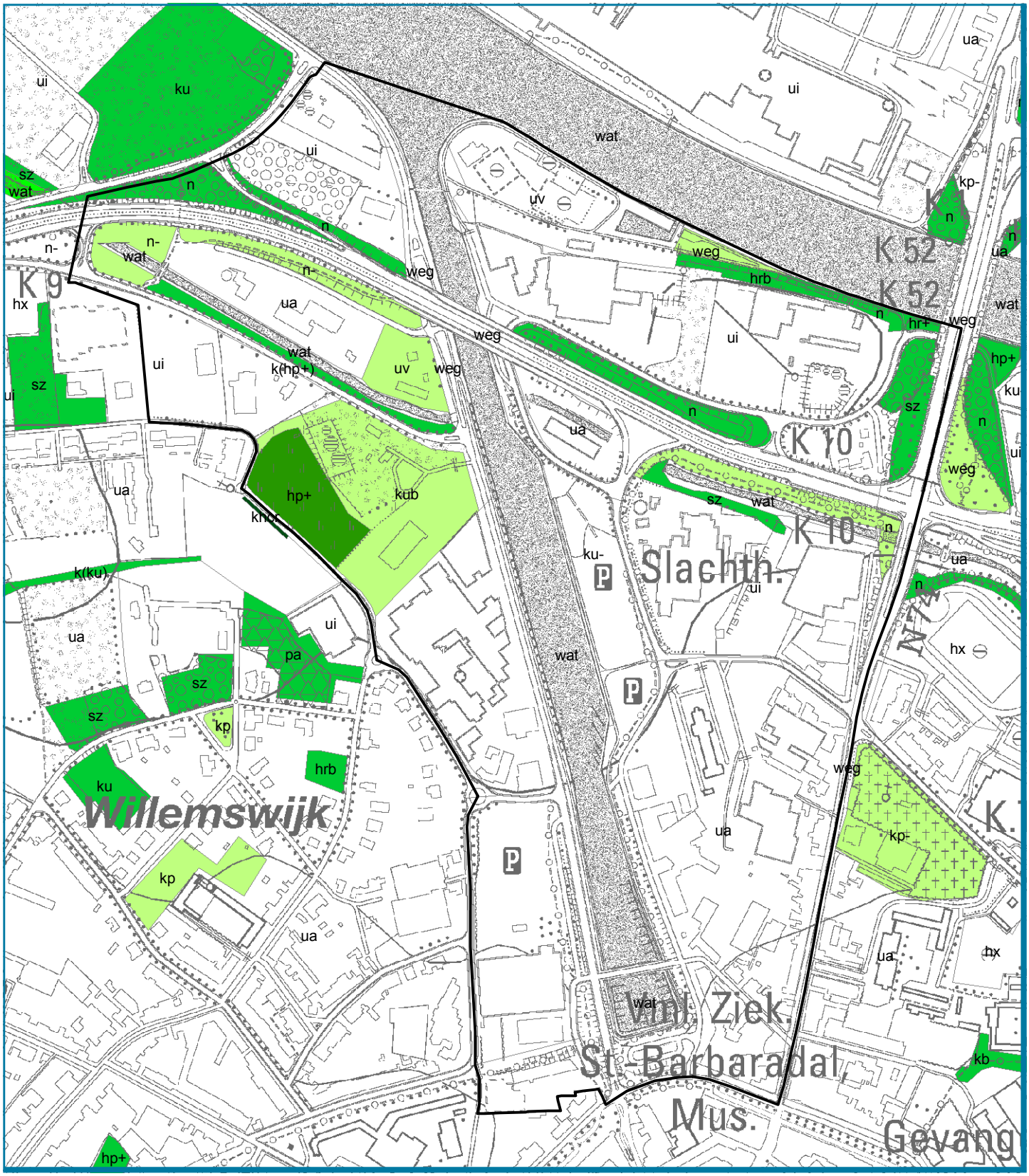
N

1:15.000

RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | Gewestplan

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_114A_gewestplan.mxd

ARCADIS



Afbakening RUP

Kaart° 5

www.geopunt.be | Stad Hasselt

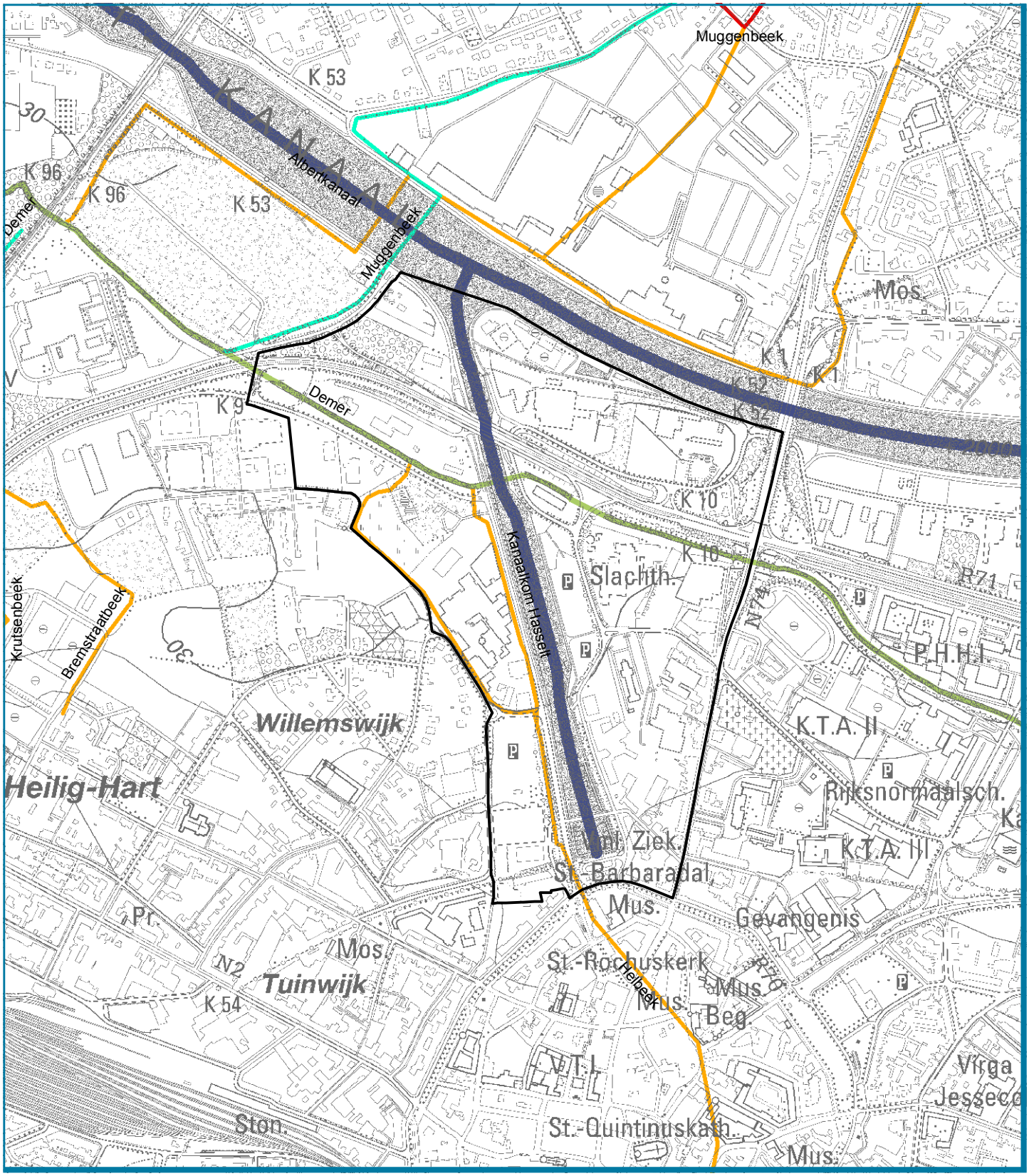
N

RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | Biologische waarderingskaart

1:6.000

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_115A_BWK.mxd

ARCADIS



Afbakening RUP

Bevaarbaar

Geklasseerd, eerste categorie

Geklasseerd, tweede categorie

Geklasseerd, derde categorie

Niet geklasseerd

Kaart° 6

N

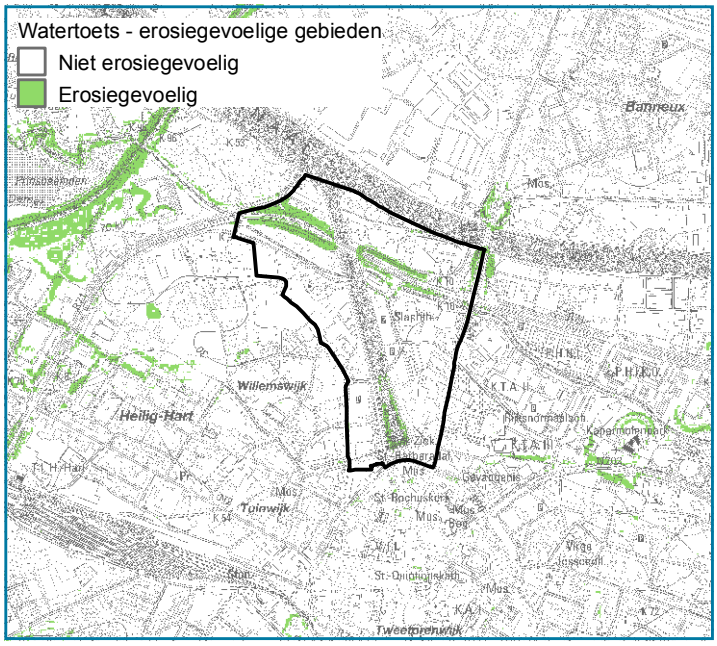
1:10.000

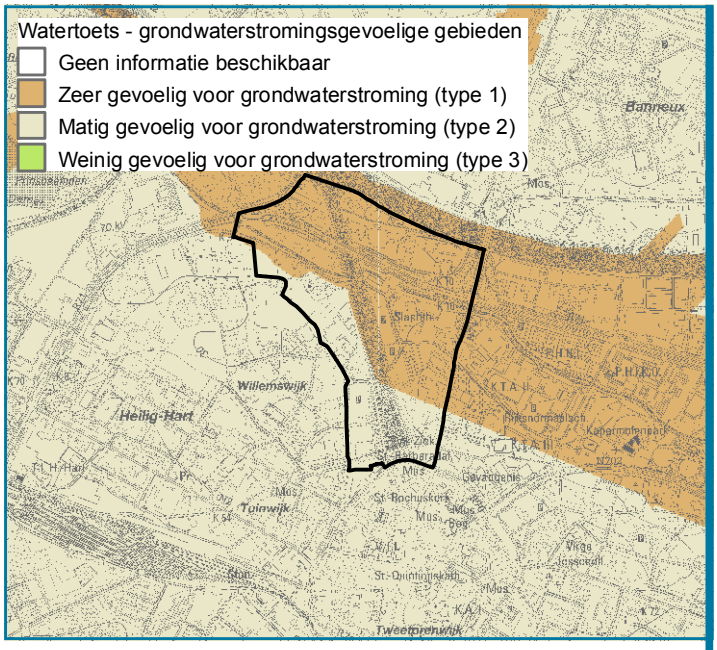
RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | VHA-waterlopen

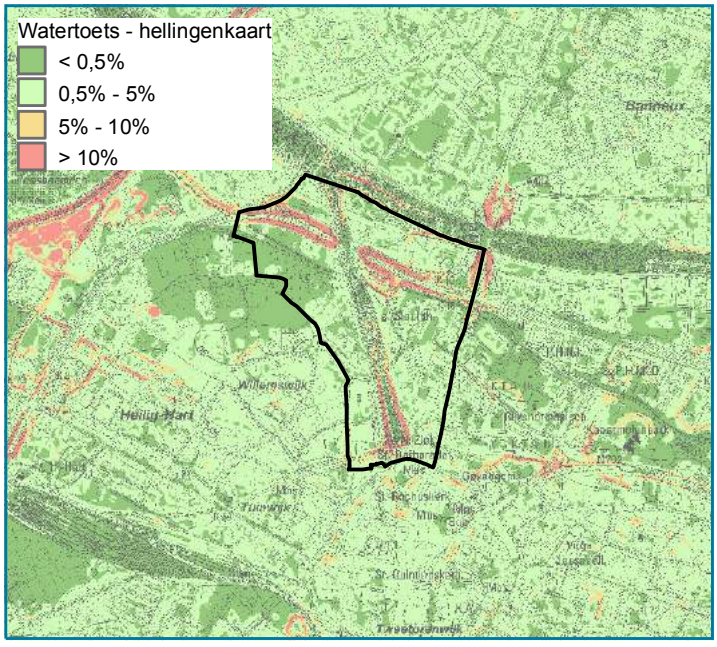
Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_116A_water.mxd

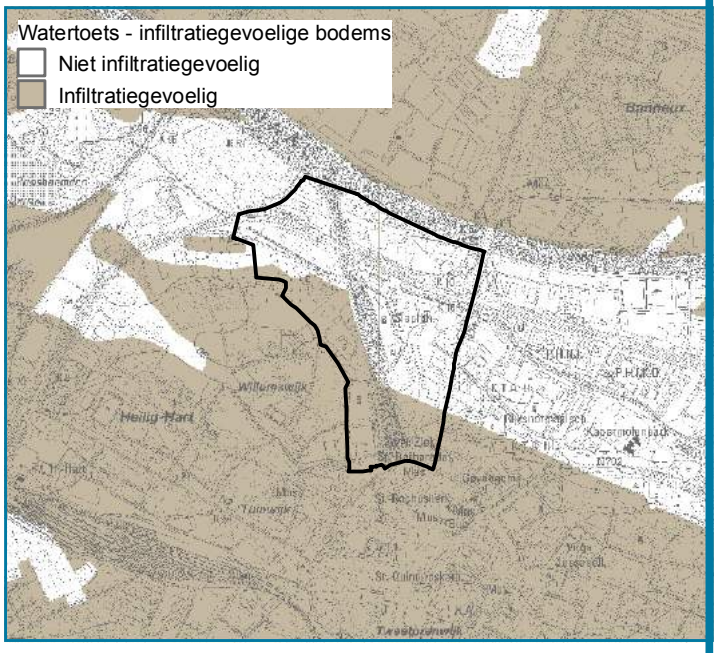
ARCADIS

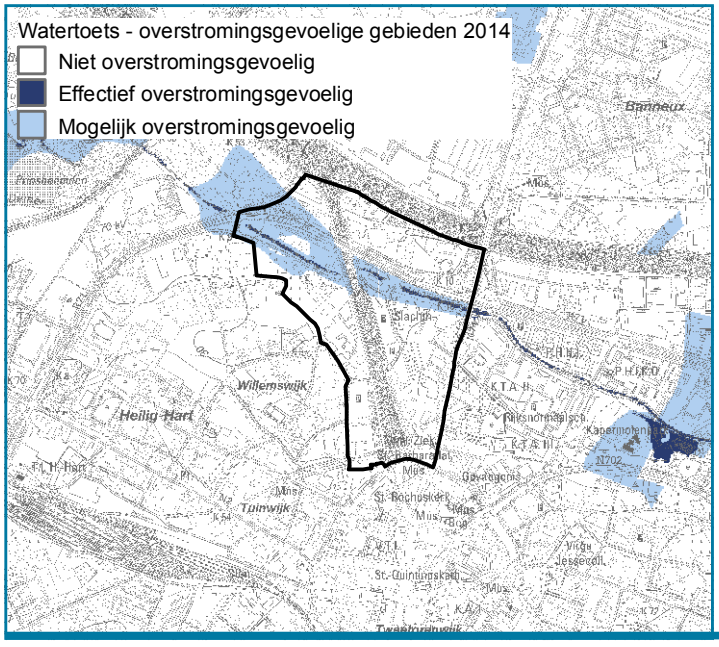
www.geopunt.be | Stad Hasselt











Kaart° 7

www.geopunt.be | Stad Hasselt

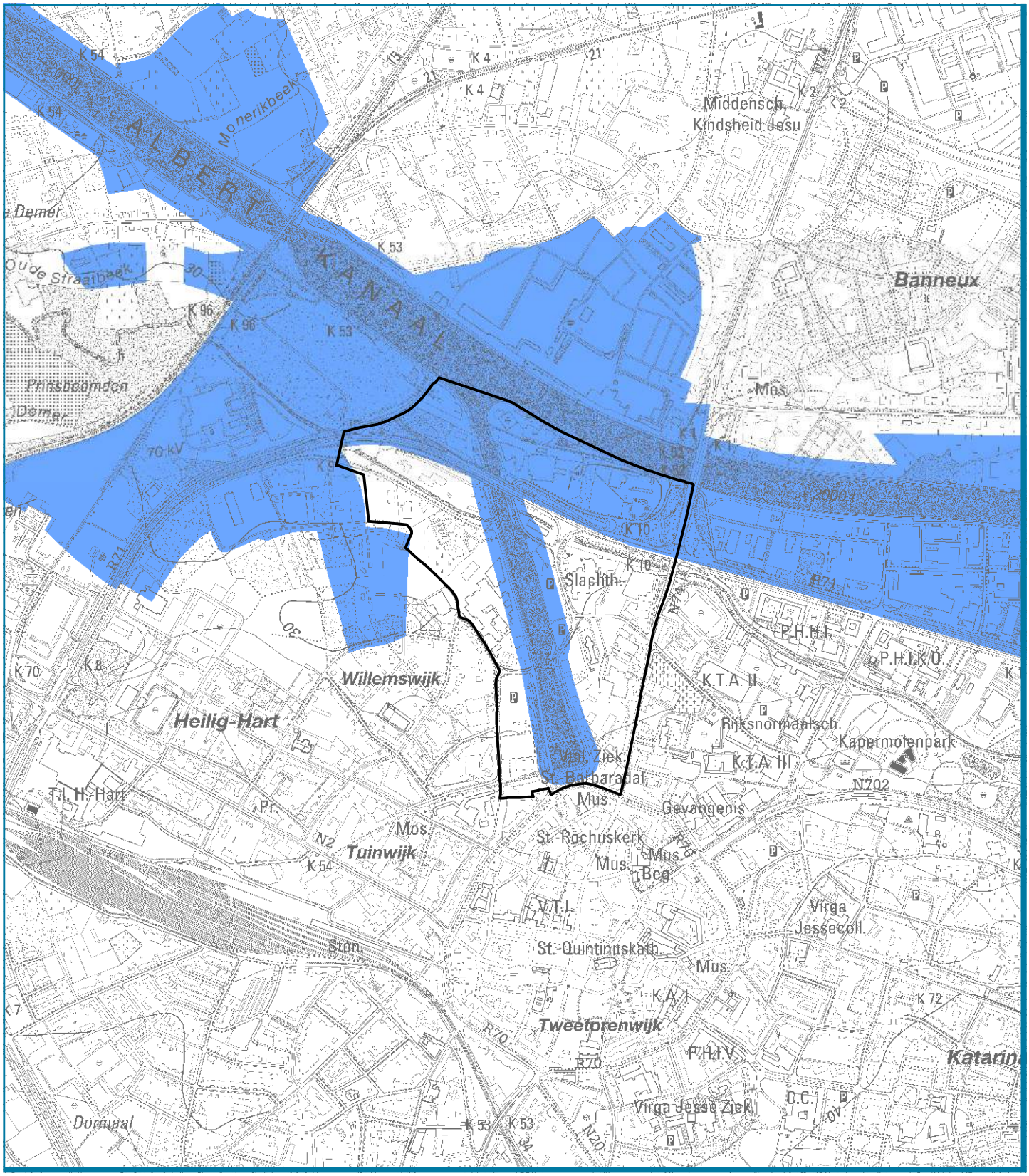
N

1:30.000

RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | Watertoets

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_117A_watertoets2014.mxd

ARCADIS



Afbakening RUP

RVV nv De Scheepvaart

Kaart° 8

www.geopunt.be | Stad Hasselt

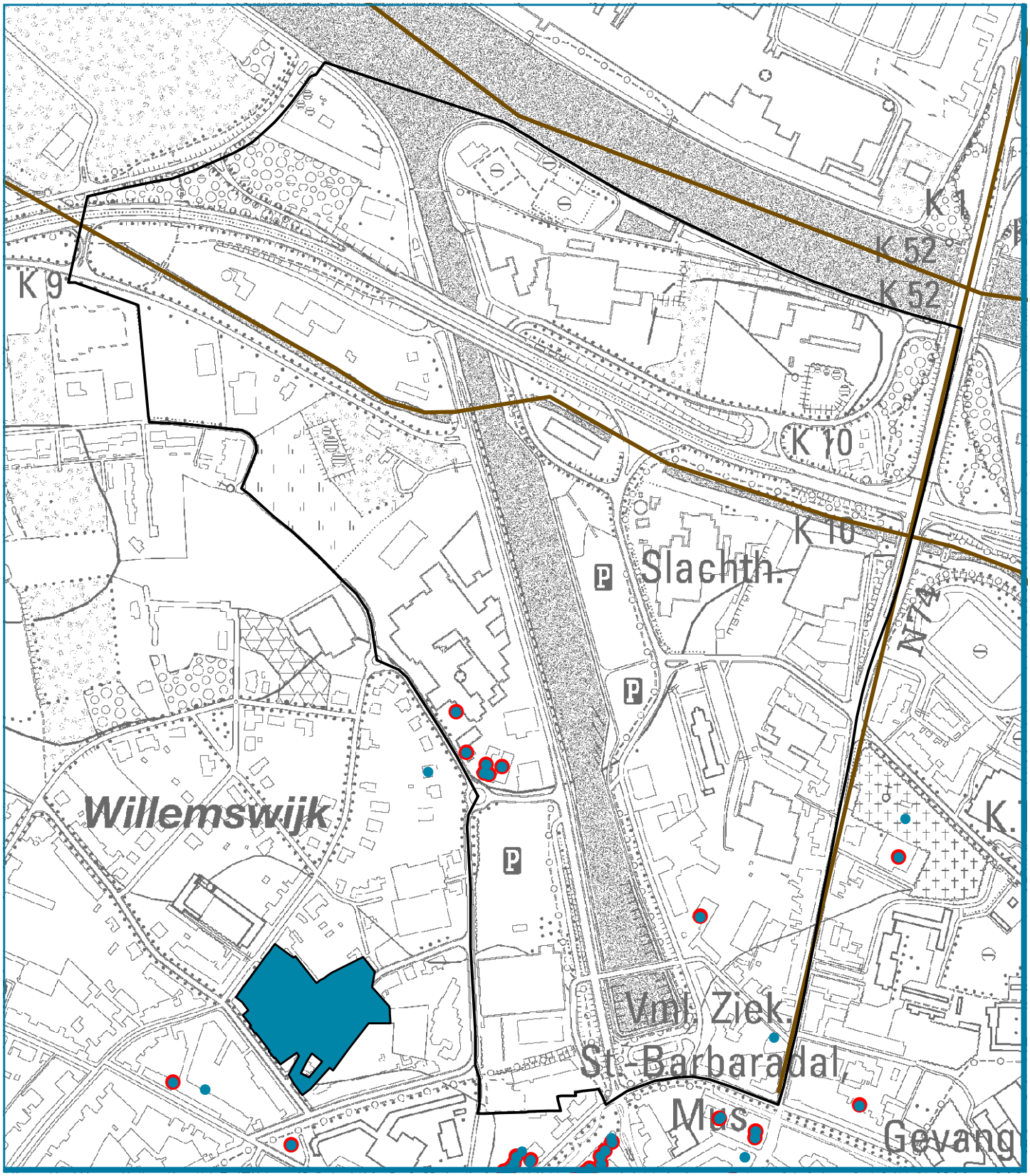
N

1:15.000

RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | Recht Van Voorkoop - water

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_133A_RVVwater.mxd

ARCADIS



Afbakening RUP

Bouwkundig erfgoed

Vastgesteld

Bouwkundig erfgoed - gehelen

Landschapsatlas

Puntrelict

Lijnrelict

Ankerplaats

Relictzone

Kaart° 9

www.geopunt.be

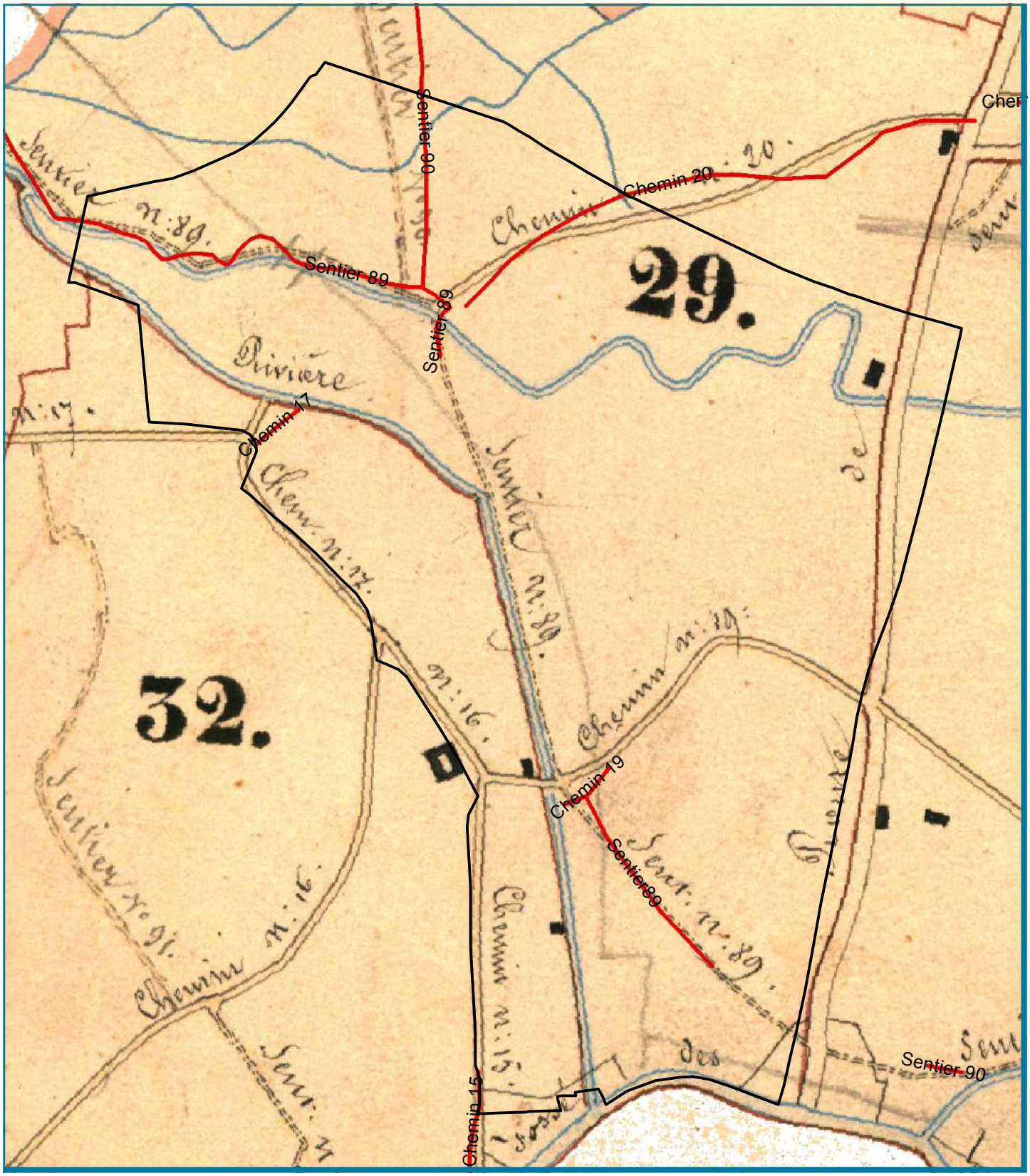
RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | Landschap

N

1:6 000

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_118C_landschap.mxd

ARCADIS



Afbakening RUP

www.geopunt.be | Stad Hasselt

Kaart° 10

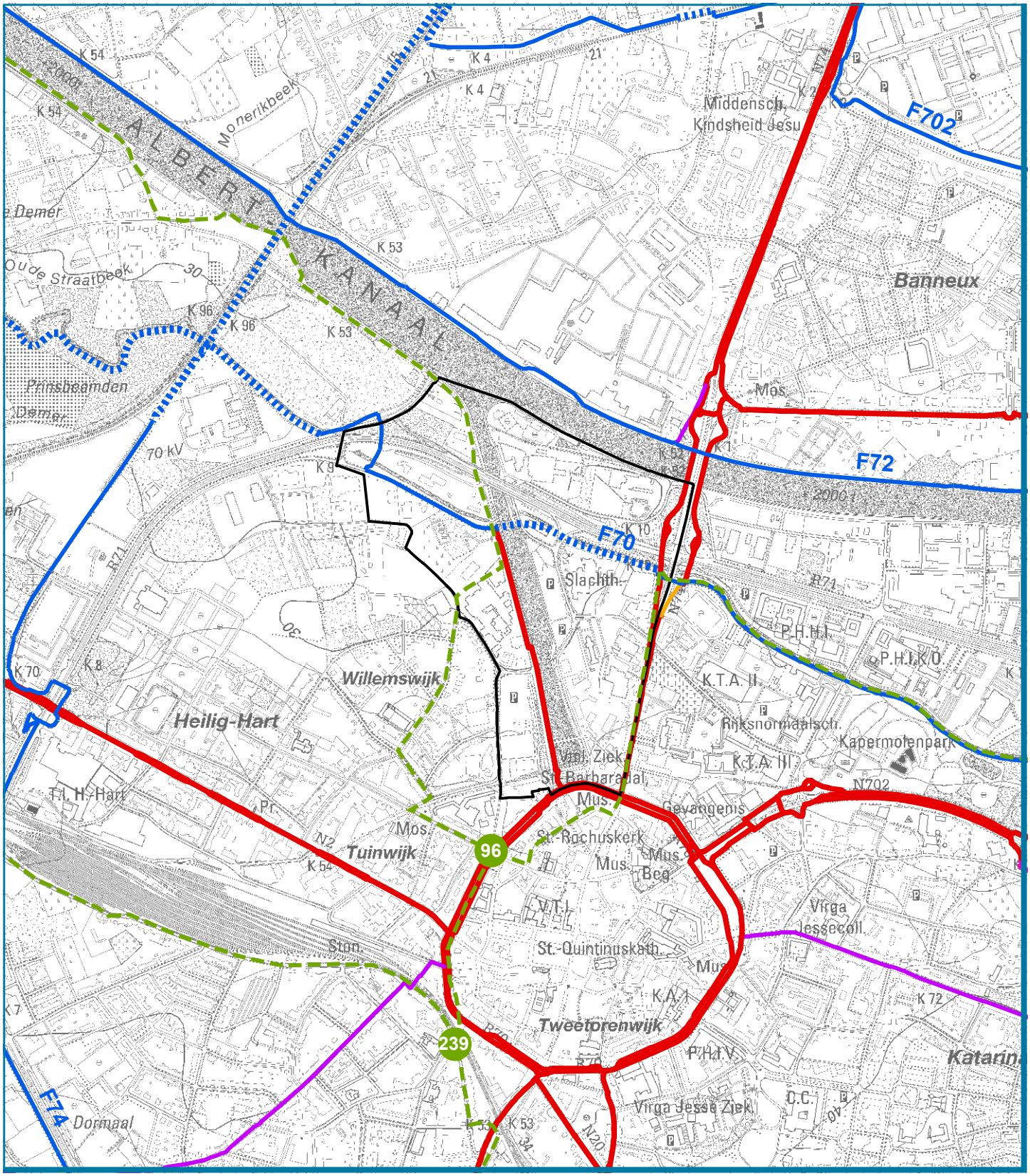
RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | Atlas der voet- en buurtwegen

N

1:6.000

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_119A_buurtwegen.mxd

ARCADIS



Afbakening RUP

Fietsknooppuntennetwerk

Fietssnelweg

FSW Parallel traject

Hoofdroute befietsbaar

Hoofdroute niet befietsbaar

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Hoofdroute

Functionele fietsroute

Alternatieve functionele fietsroute

Kaart° 11

www.geopunt.be | Stad Hasselt

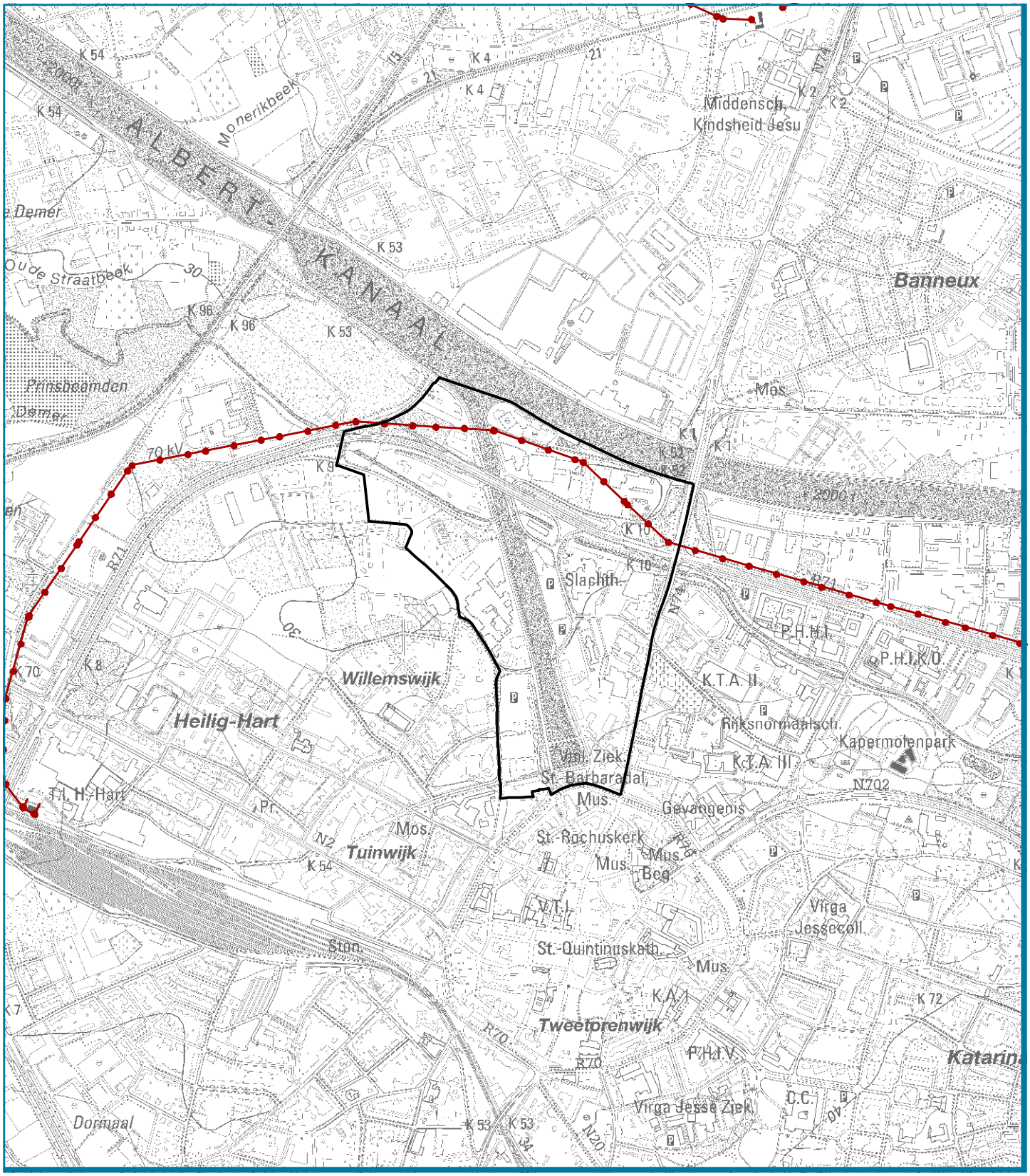
N

1:15 000

RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | Fietsnetwerken

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_120B_fiets.mxd

ARCADIS



Afbakening RUP

Hoogspanningsleiding 70kV

Kaart° 12

RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | Leidingen

N

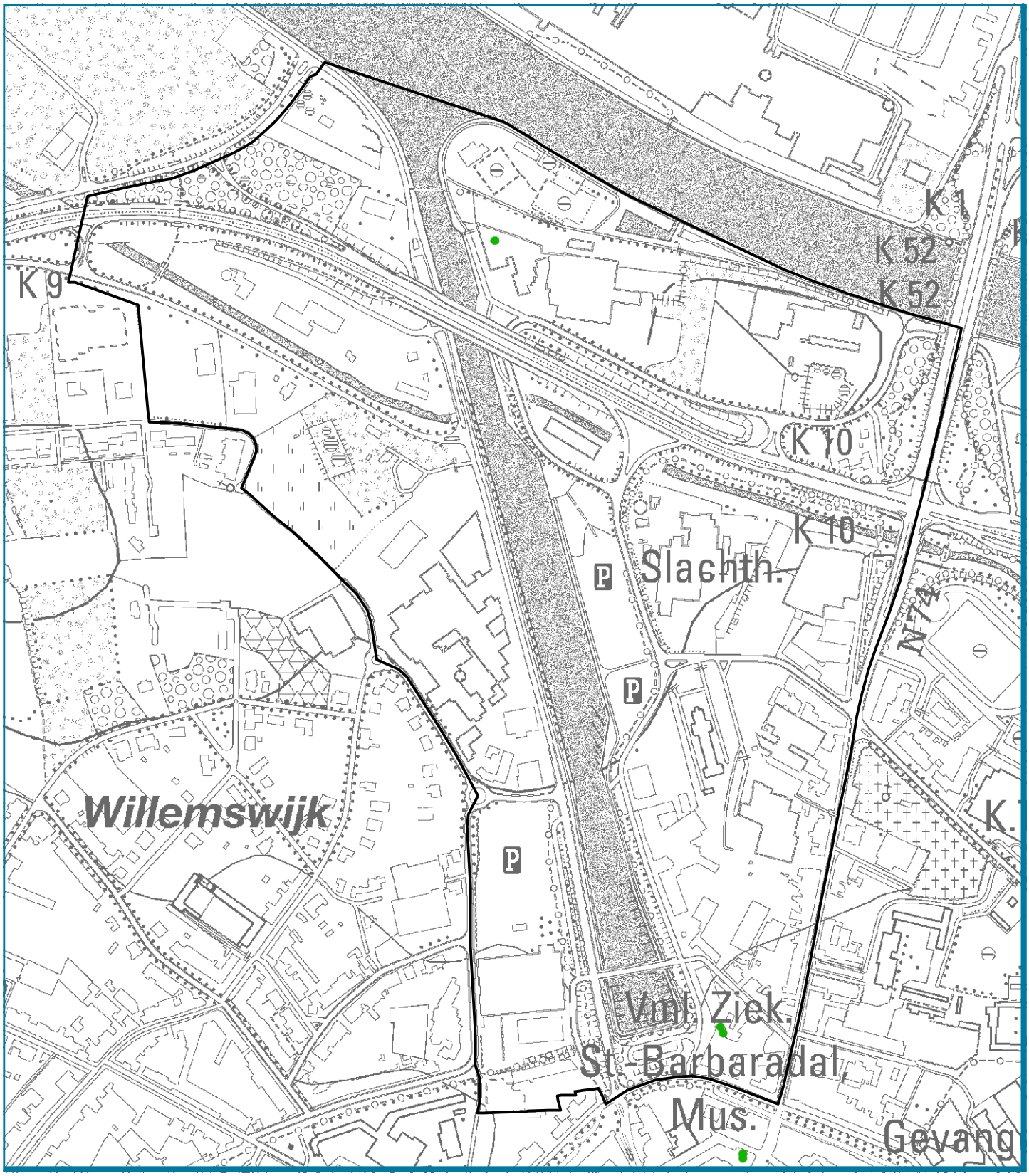
1:15.000

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_121A_hoogspanning.mxd

ARCADIS

www.geopunt.be | Stad Hasselt

Sint-Jansheide
Sint-Jansheide Paalsteenstraat
Sint-Jansheide Hommelheide
Sint-Jansheide Kerk
Sint-Jansheide Nieuwstraat
Sint-Jansheide Semmestraat
Sint-Jansheide Heide
Kuringen Kanaalbrug
Kuringen Jessenhof
Kuringen Sinpernelstraat
Kuringen Braambessenstraat
Kuringen Gebrandestraat
Kuringen Demerbrug
Kuringen Kerk
Kuringen Sporthal
Kuringen Van Groesbeekstraat
Gevangenis
Singel
Maria Kapelleke
Oude Spoorbaan
Alverberg
Herkenrodesingel
Crutzenstraat
H. Hartkerk
Breughellaan
Belgacom
Heilig-Hart
Oude Kuringerbaan
Molenpoort
Kuringersteenweg
NMBS Station
Runkst
Runkst Sint-Servaas
Runkst Sporthal
Runkst Boekstraat
Runkst Veldstraat
Runkst Grasstraat
Runkst Runkstersteenweg
Runkst Olmenstraat
Runkst Sint-Hubertusplein
Runkst Notelarenstraat
Runkst Heilig Kruis
Runkst Huidevettersstraat
IKEA
Runkst Grote Lindelaan
Boerenkrijgsingel
Runkst Biezenstraat
Ter Hilst
Runkst Weg naar Ter Hilst
Ter Hilst Overmerelaan
Ter Hilst Ter Hilst
Ter Hilst De Magneet
Oosterbeekstraat
Rozelaarstraat
Sint-Lambrechts-Herk Oude Truierbaan
Diesterpoort
Kapelstraat
Grote Markt
Leopoldplein
't Hummelhuis
Sint-Martinusplein
Crematorium
De Geloesplein
Sint-Martinus Salvator Rusthuis
Rapertingen Eikelgaarden
Rapertingen Autostradebrug
Rapertingen Dikke Linde
Rapertingen Rijkswacht
Rapertingen Kerk
Rapertingen
Hassaluthdreef
Kiewit Nobellaan
Kiewit Europalaan
Kiewit Walenstraat
Kiewit Schijnbroekstraat
Kiewit Sint-Jansheidestraat
Kiewit Stadsheide
Kiewit KMO
Sint-Jansheide Overweg
Kiewit NMBS Station
Banneux Weidestraat
Banneux Pretland
Banneux Kempenhof
Banneux Rechterstraat
Banneux Populierenstraat
Kiewit Banneuxwijk
Banneuxstraat
A. Dumontstraat
Banneux
Eindhovenlaan
Weg naar Genk
Banneux Kerk
Hazelarenlaan
Dreef
Leeuwerikiaan
Canadastraat
Herdersstraat
Heidestraat
VDAB
Vormingscentrum
Infrax
Handelsschool
HASSELT
Zwembad
Kapermolen
Ethias Arena
Plopsa Indoor
Rijksadministratief Centrum
Provinciehuis
P&R
Dusartplein
Willekensmolen
Maastrichtersteenweg
Harpstraat
Voorstraat
Bosstraat
Het Dorlik
Kunstlaan
Cultureel Centrum
Katarinakerk
Sint-Katarina
Jessaziekenhuis
Toekomststraat
Casterstraat
Rijksvoortzichtlaan
Oude Luikerbaan
Zonnestraal
Oudstrijderslaan
Lentestraat
Generaal Lemanstraat
Kroonwinningstraat
Daniëlsstraat
Singelbeekstraat
Jessaziekenhuis Campus Salvator
Rapertingenstraat
Keiselvoe
Sint-Mar
Hassaluthdreef
Rapertingen
Kaart° 13
www.delijn.be
RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | Openbaar vervoer - De Lijn
1:25 000
Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\Grafisch\Corel\BE0111001555_0123_krt_122C_DeLijn.cdr
ARCADIS



Afbakening RUP

Attest in aanvraag

Goedgekeurd attest

www.geopunt.be | Stad Hasselt

Kaart° 14

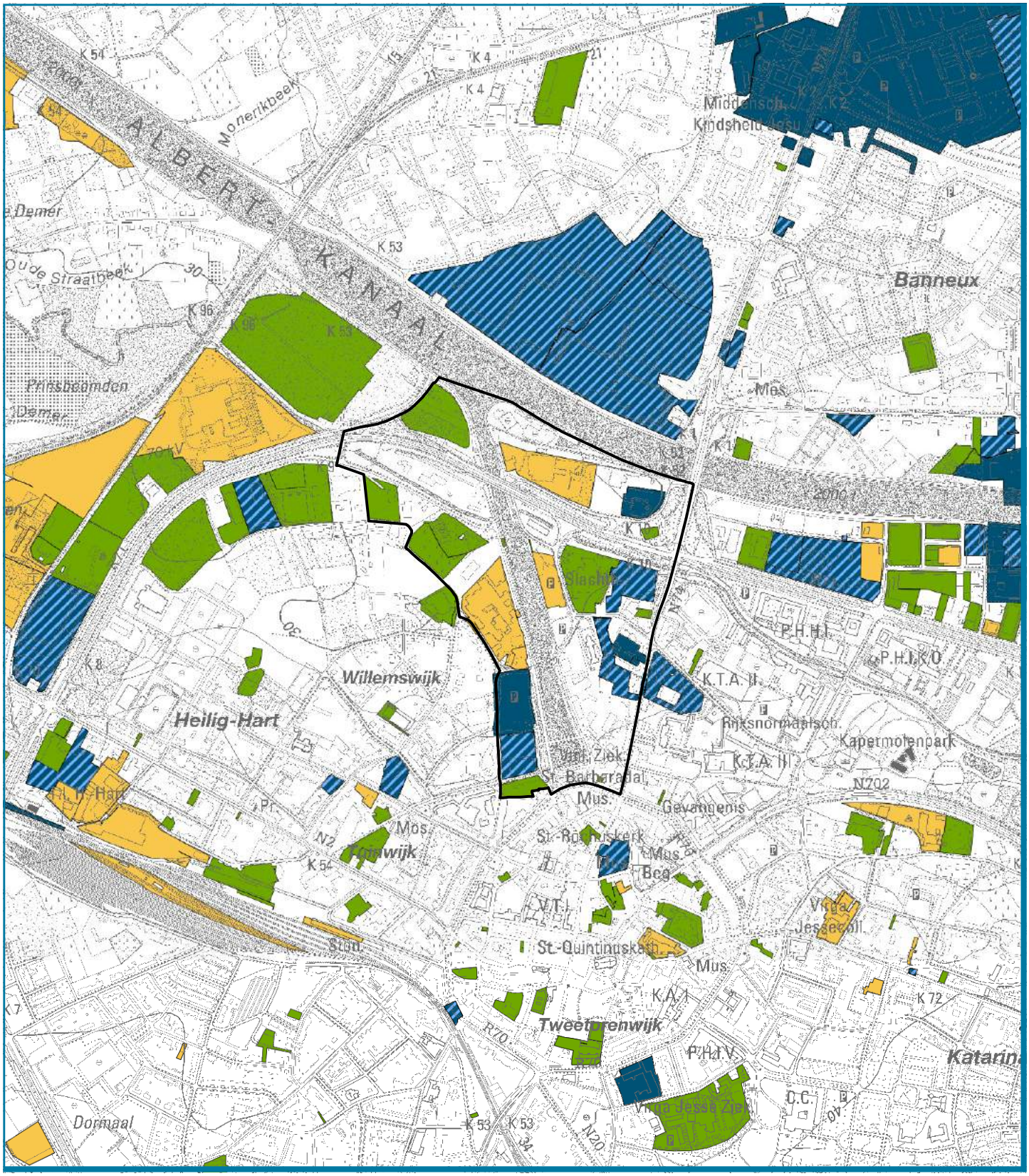
RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | Zendantennes

N

1:6.000

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_123B_zendantennes.mxd

ARCADIS



Afbakening RUP

Eindverklaringen bodemsaneringswerken

Bodemsaneringsprojecten

Beschrijvende bodemonderzoeken

Oriënterende bodemonderzoeken

Kaart° 15

www.geopunt.be | Stad Hasselt

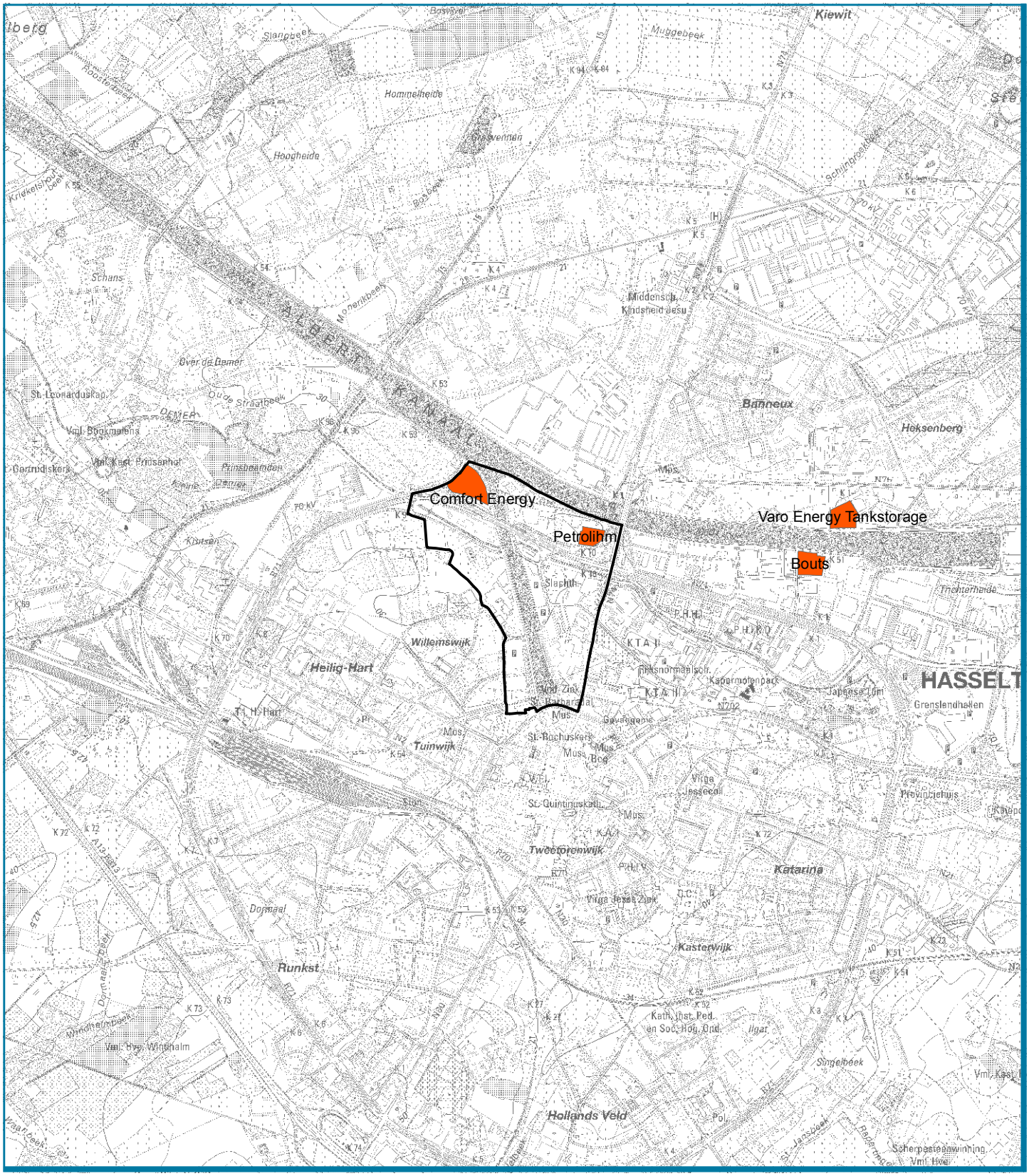
RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | OVAM-dossiers

N

1:15.000

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_124B_OVAM.mxd

ARCADIS



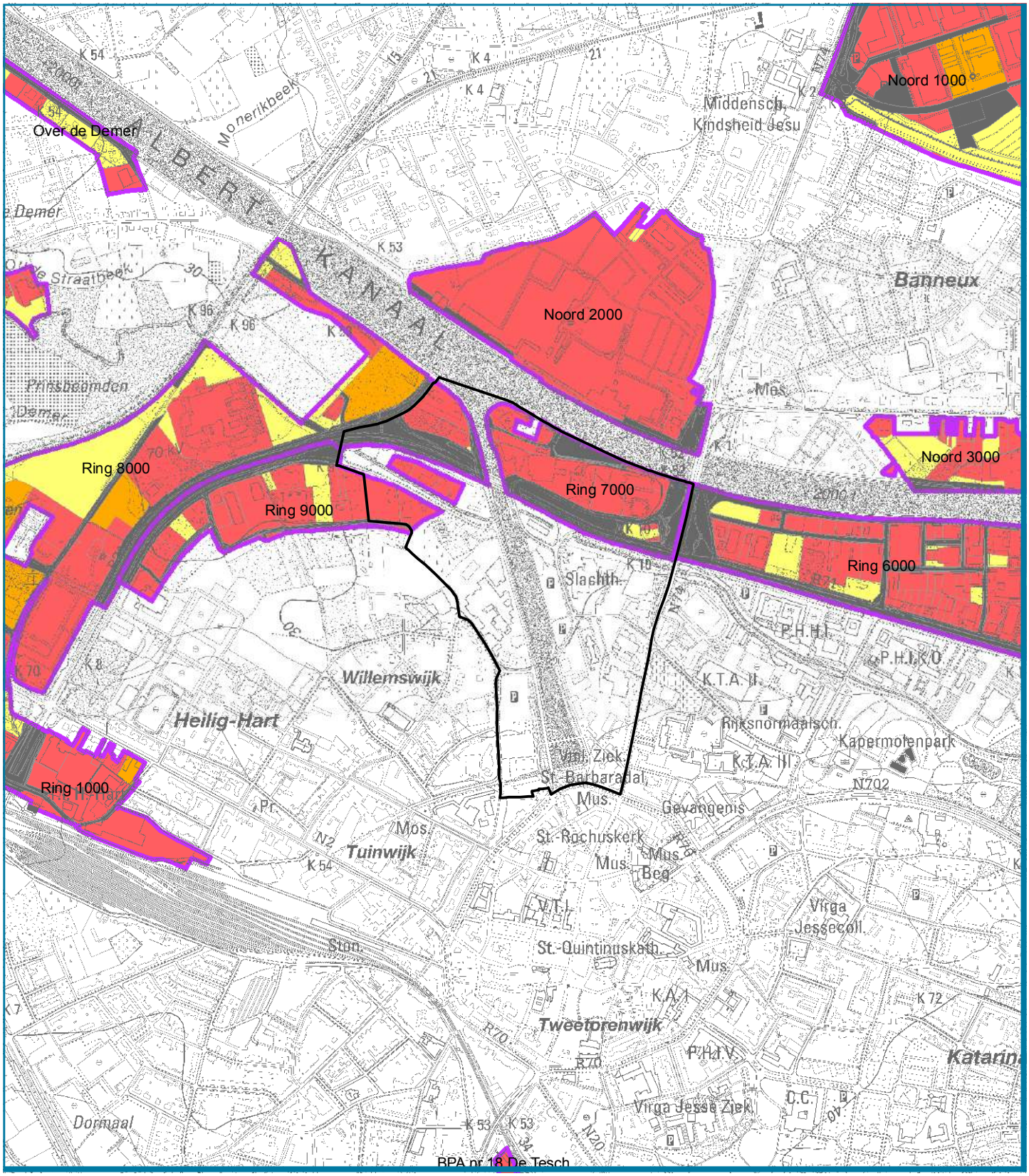
Kaart° 16

RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | Seveso-inrichtingen

1:25.000

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_125B_Seveso.mxd

www.geopunt.be | Stad Hasselt



Afbakening RUP

Bedrijventerreinen

Bedrijventerreinen - Gebruiksperceel

- Bebouwd
- Bouwwerf
- Infrastructuur
- Onbebouwd

Kaart° 17

www.geopunt.be | Stad Hasselt

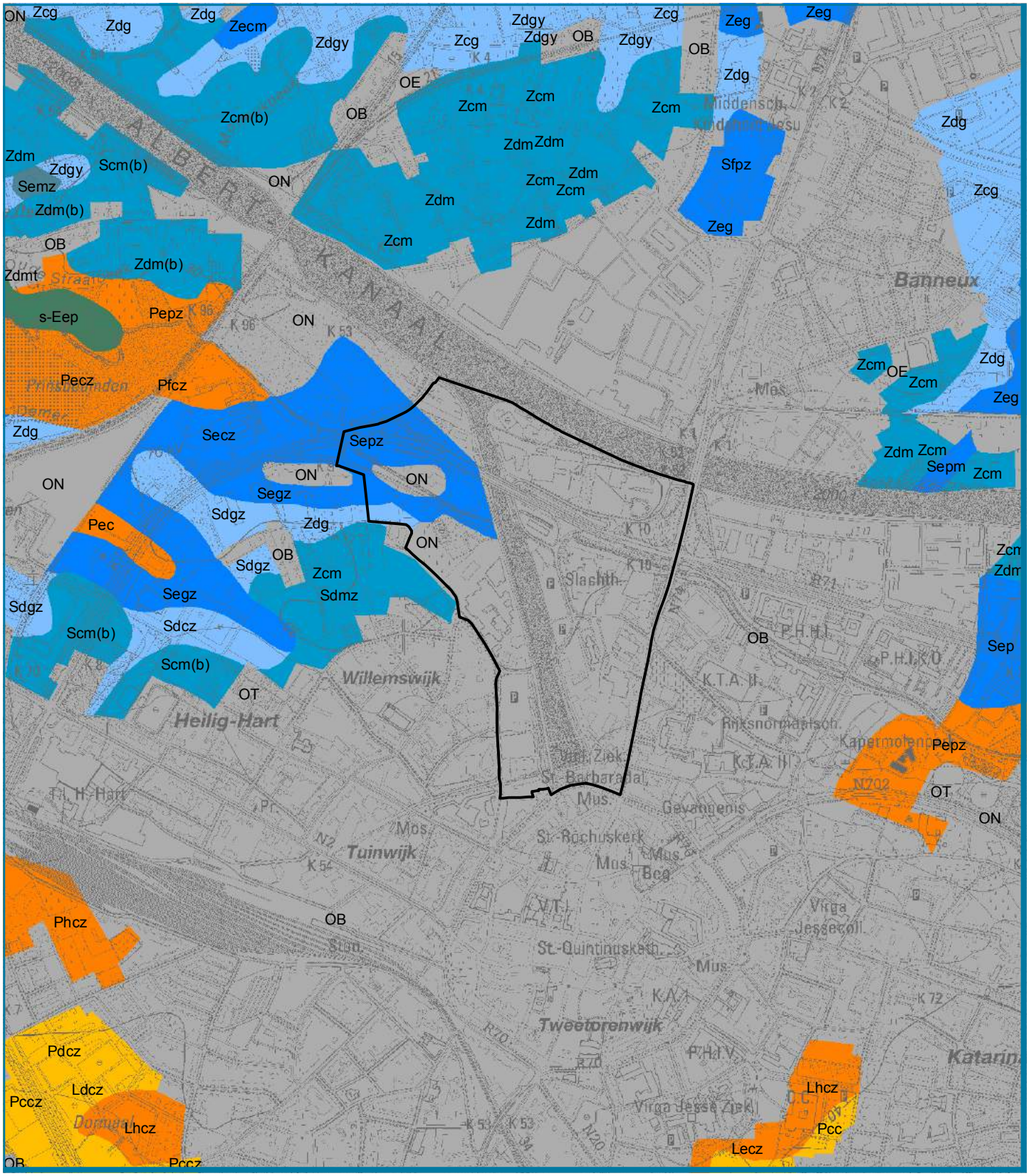
N

RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | Bedrijventerreinen

1:15.000

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_126B_VLAO.mxd

ARCADIS



Afbakening RUP

Bodemkaart

- 01. Antropogeen
- 03. Nat zand
- 04. Vochtig zand
- 06. Nat zand antr
- 07. Vochtig zand antr
- 09. Nat zandleem
- 10. Vochtig zandleem
- 15. Natte klei

www.geopunt.be | Stad Hasselt

Kaart° 18

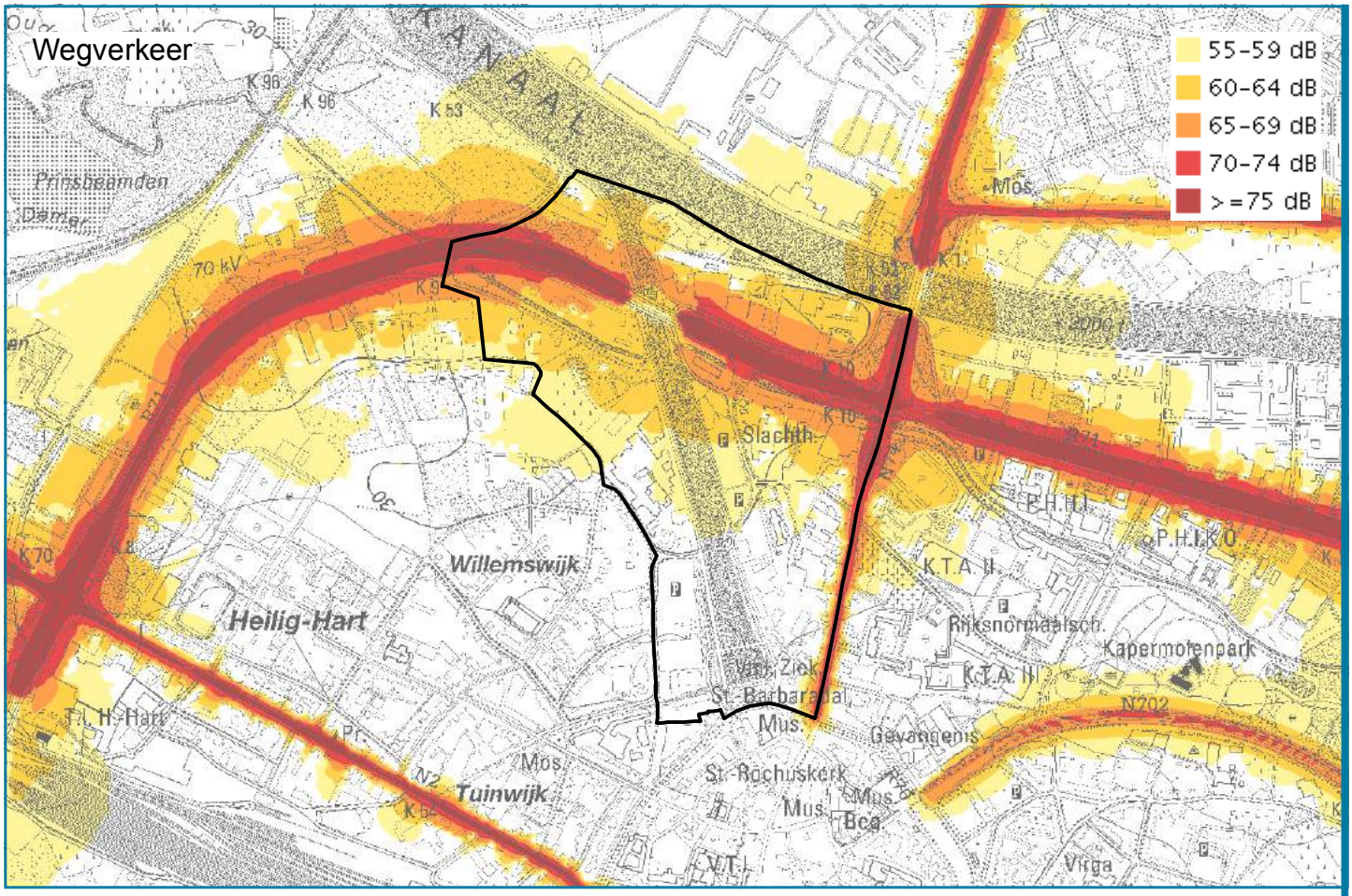
N

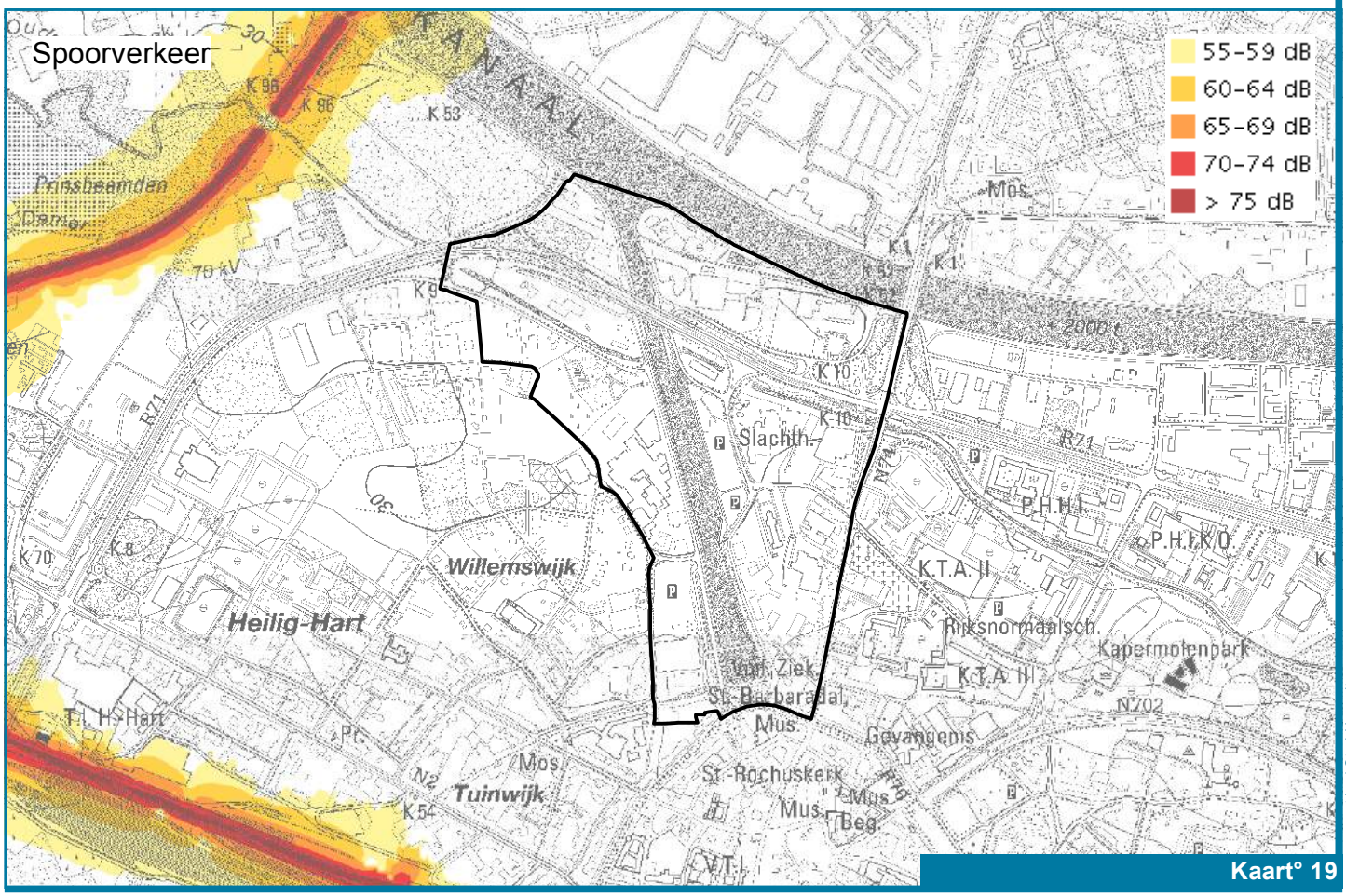
1:15.000

RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | Bodemkaart

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_127A_bodemkaart.mxd

ARCADIS





Kaart° 19

www.geopunt.be | Stad Hasselt

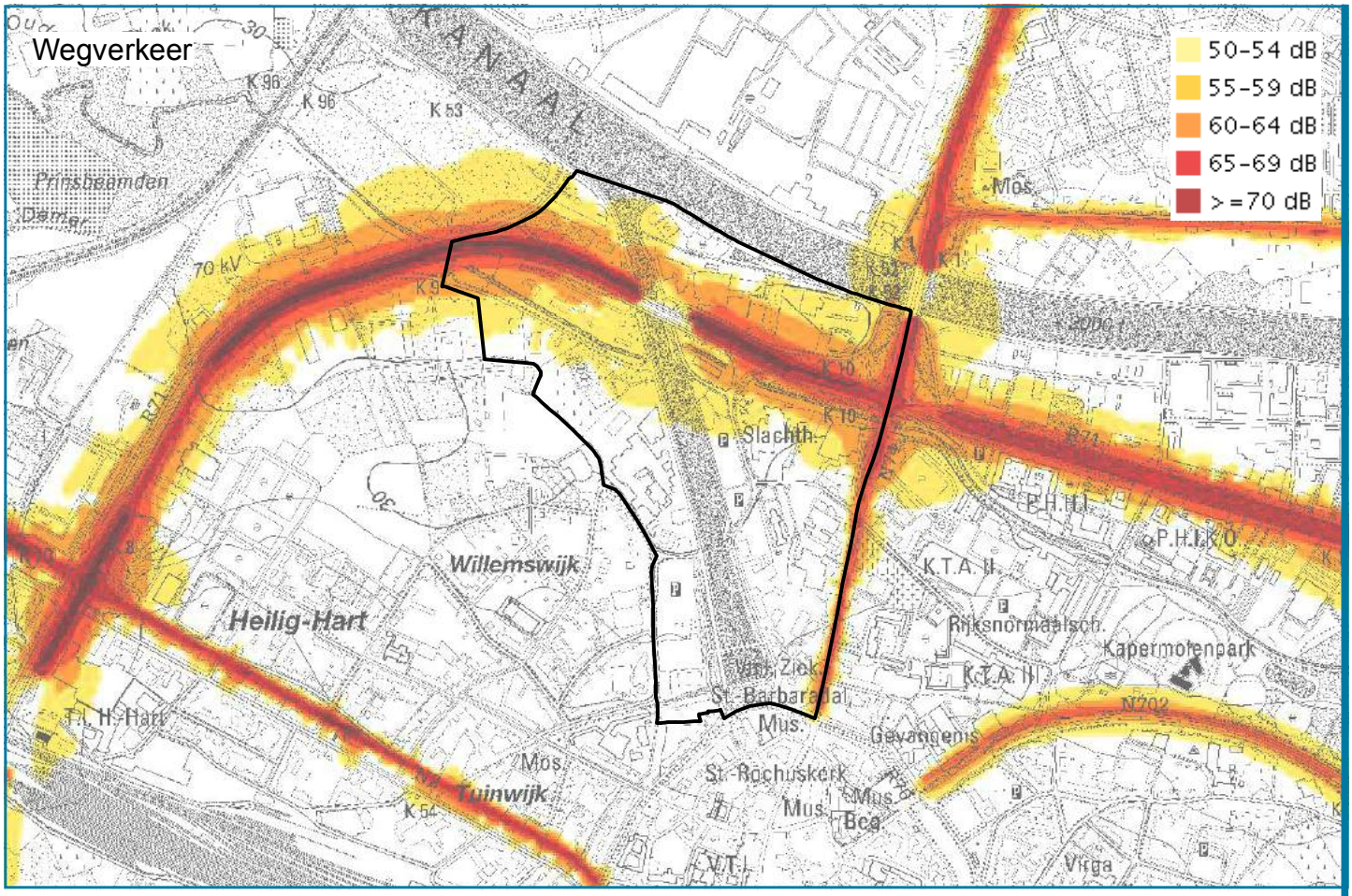
N

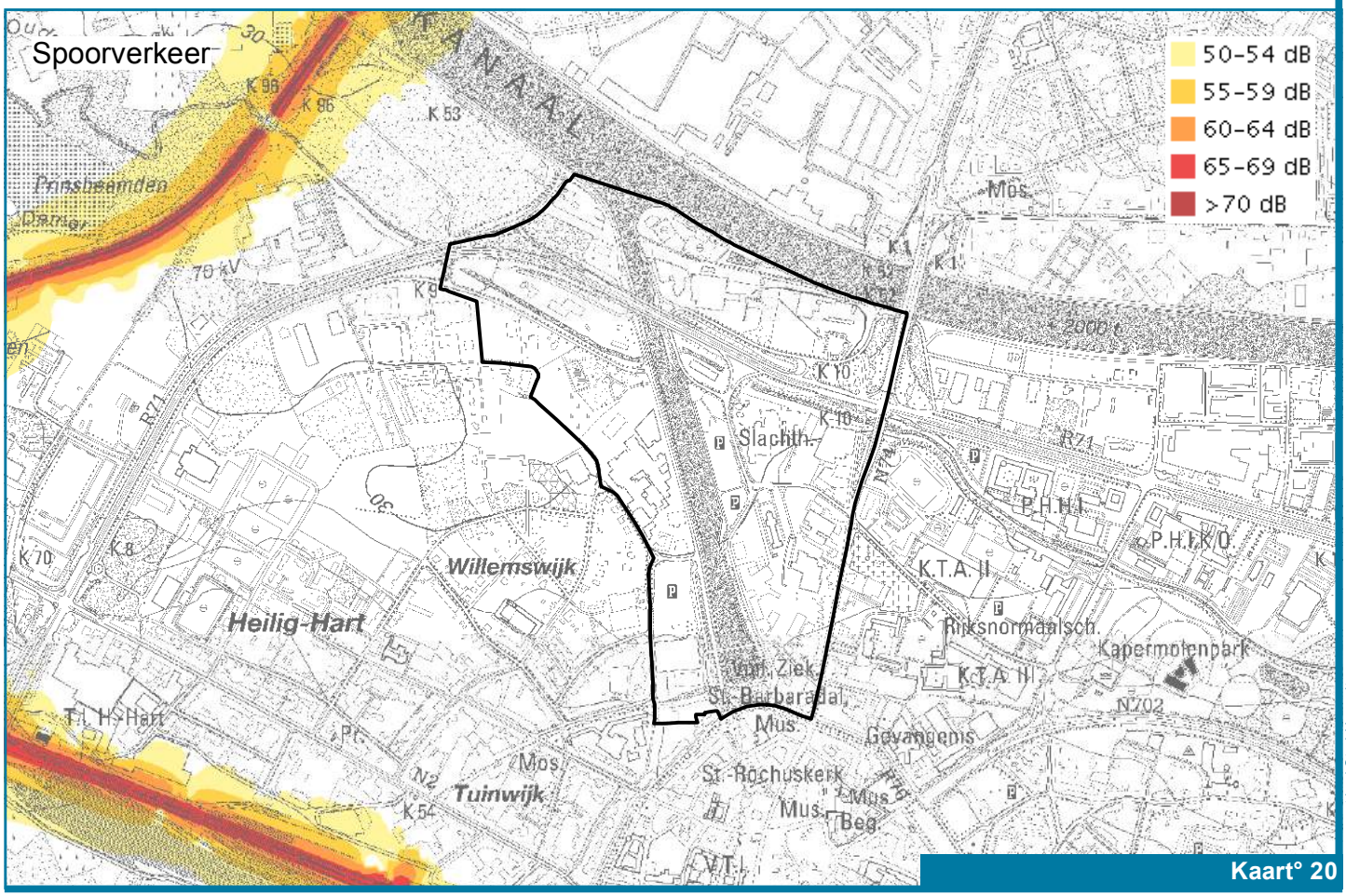
1:15.000

RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | Geluidsbelasting LDEN

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_128A_geluidLDEN.mxd

ARCADIS





Kaart° 20

www.geopunt.be | Stad Hasselt

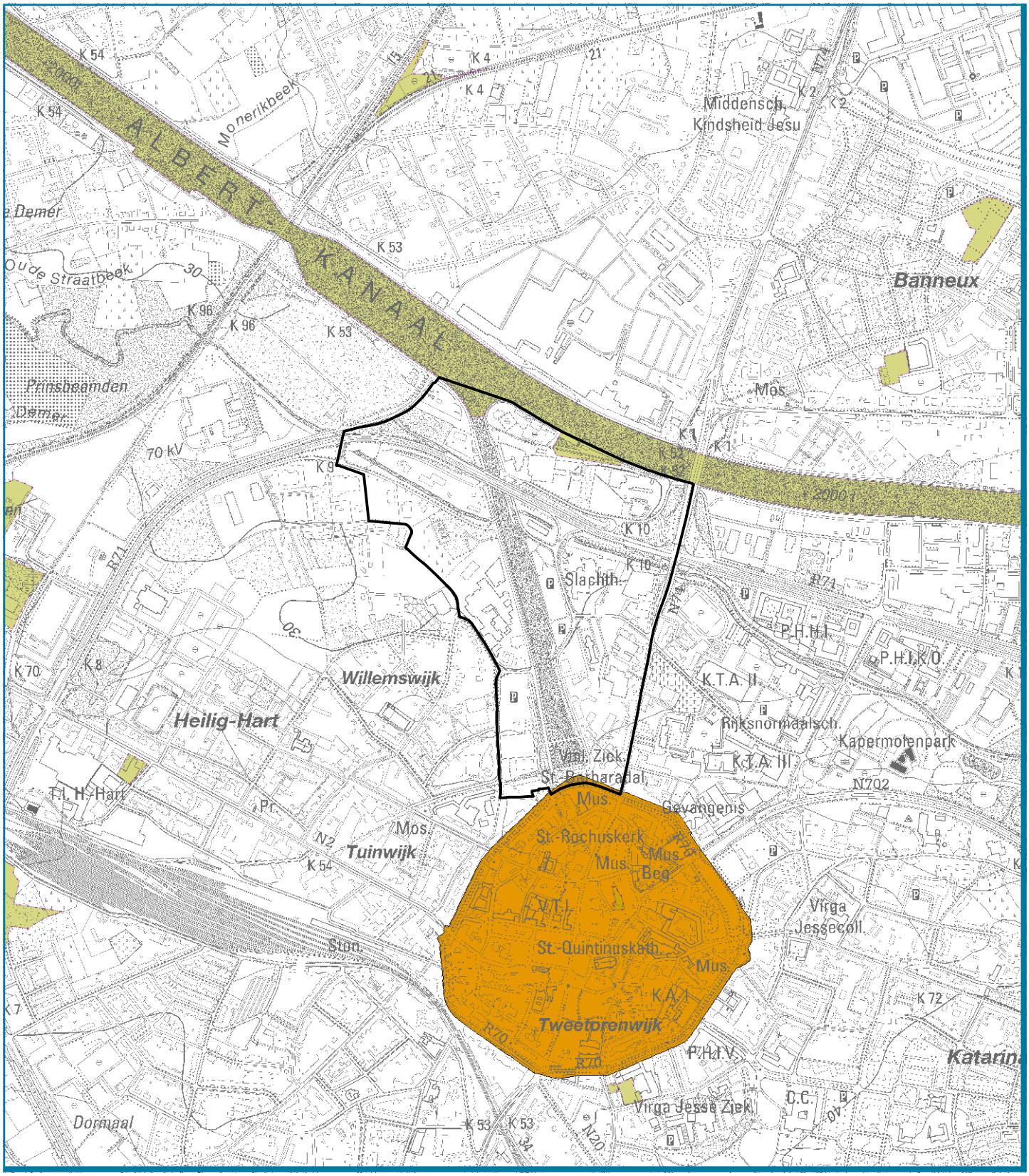
N

1:15.000

RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | Geluidsbelasting LNIGHT

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_129A_geluidLNIGHT.mxd

ARCADIS



Afbakening RUP

Vastgestelde inventaris archeologische zones

Gebieden waar geen archeologie te verwachten valt

Kaart° 21

RUP Blauwe Boulevard - Hasselt | CAI

N

1:15.000

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0123_BlauweBoulevard\GIS\Maps\BE0111001555_0123_krt_130B_CAI.mxd

ARCADIS

www.geopunt.be | Stad Hasselt

Bijlage 2: bronvermelding

Dataset	Bronvermelding
Gewestplan(nen)	Vlaamse overheid, departement RWO – Gewestplan, raster, toestand 01/01/2002, bijgewerkt tot 02/05/2011 Vlaamse overheid, departement RWO – Gewestplan, vector, toestand 01/01/2002, bijgewerkt tot 02/05/2011
Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Vlaamse overheid, departement RWO – Ruimtelijke uitvoeringsplannen, contouren (gewestelijk), versie 04/03/2011 Vlaamse overheid – Voorlopig en definitief goedgekeurde gewestelijke RUPs, opzoeking 25/06/2012
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	Provincie Limburg – Provinciale RUPs, opzoeking 25/06/2012
Algemene plannen van aanleg	Vlaamse overheid, departement RWO – Plannen van aanleg, gescand, gegeorefereerd (AGIV-product), toestand 01/01/2002
Bouwvergunningen	Stad Hasselt – Bouwvergunningen, opzoeking 26/10/2011
Vastgestelde bouwovertredingen	Stad Hasselt – Vastgestelde bouwovertredingen, opzoeking 26/10/2011
Bodemvervuiling	OVAM, Afdeling Bodemsanering en Attestering – Digitale versie van de verspreiding van bodemonderzoeken in Vlaanderen, toestand 02/07/2012
Gebieden met recht van voorkoop	Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV) – Gebieden met recht van voorkoop, opzoeking 25/06/2012 Vlaamse Landmaatschappij (VLM) afdeling Landelijke Inrichting – Gebieden met recht van voorkoop, natuurinrichtingsprojecten, 09/02/2010 Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) – Gebieden met recht van voorkoop, natuurreservaten (AGIV-product), 24/01/2012 Vlaamse Huisvestingsmaatschappij (VHM) – Gebieden met recht van voorkoop, woningbouw- en vernieuwingsgebieden (AGIV-product), 26/08/2011 Vlaamse Landmaatschappij (VLM) afdeling Landelijke Inrichting – Gebieden met recht van voorkoop (AGIV-product), ruilverkaveling, 01/04/2011 Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) – Gebieden van het VEN en het IVON (AGIV-product), toestand 17/05/2012 Vlaamse overheid, departement RWO – Gebieden met recht van voorkoop, ruimtelijke ordening, 04/05/2012 Havendecreet Gebieden met recht van voorkoop, Integraal Waterbeleid, toestand 05/03/2009 Gebieden met recht van voorkoop, Waterwegen en Zeekanaal NV, toestand 19/07/2011 Gebieden met recht van voorkoop, nv De Scheepvaart NV, toestand 21/03/2012
Herbevestigde Agrarische Gebieden (HAG)	Vlaamse overheid – Planningsprocessen voor landbouw, natuur en bos, versie 08/2009

Ruilverkaveling / landinrichting / natuurinrichting	VLM – Ruilverkavelingen, land- en natuurinrichting, opzoeking 27/06/2012
Vogelrichtlijngebieden	Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) – SBZ-V (AGIV-product), 22/07/2005
Habitatrichtlijngebieden	Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) – SBZ-H (AGIV-product), 15/02/2008
Gebieden van het duinendecreet	Instituut voor Natuurbehoud (IN), Natuur CD 2000 – Duindecreet, versie 2.0
Ramsar	Instituut voor Natuurbehoud (IN), Natuur CD 2000 – Ramsar, versie 2.0
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)	Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) – Gebieden van het VEN en het IVON (AGIV-product), toestand 17/05/2012
Vlaamse of erkende natuurreservaten	Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) – Gebieden met recht van voorkoop, natuurreservaten (AGIV-product), 24/01/2012
Bosreservaten	Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) – Bosreservaten (AGIV-product), 01/03/2003
Natuurinrichting	Vlaamse Landmaatschappij (VLM) afdeling Landelijke Inrichting – Natuurinrichtingsprojecten, 09/02/2010
Biologische waarderingskaart (BWK)	Instituut voor Natuur en Bosonderzoek (INBO) – Biologische Waarderingskaart (AGIV-product), versie 2.2 toestand 2010
Beschermingszones grondwaterwinningen	Vlaamse Milieumaatschappij, afdeling Operationeel Waterbeheer – Beschermingszones van grondwaterwinningen (AGIV-product), toestand 06/07/2006
Bevaarbare en onbevaarbare waterlopen	Vlaamse Milieumaatschappij, afdeling Operationeel Waterbeheer – Vlaamse Hydrografische Atlas – Waterlopen (AGIV-product), 20/04/2012
Watertoets	Vlaamse Milieumaatschappij, afdeling Water – Erosiegevoelige, Grondwaterstromingsgevoelige en Overstromingsgevoelige gebieden, Hellingenkaart, Infiltratiegevoelige bodems, Winterbedkaart, 20/07/2006 Vlaamse Milieumaatschappij, afdeling Water – Overstromingsgevoelige gebieden, versie 2011 Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid – Watertoetsinstrument
Recent overstroomde gebieden (ROG)	Vlaamse Milieumaatschappij, afdeling Operationeel Waterbeheer – Recent overstroomde gebieden, 21/03/2011

Risicozones overstromingen	Vlaamse overheid, departement MOW, afdeling Waterbouwkundig Laboratorium, en Vlaamse Milieumaatschappij, afdeling Operationeel Waterbeheer – Risicozones voor overstromingen, 08/09/2006
Beschermde monumenten, landschappen, stads-, en dorpsgezichten	MVG, departement LIN, AROHM, afdeling Monumenten en Landschappen – Beschermde Landschappen, stads- en dorpsgezichten (AGIV-product), 01/03/2001 Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed (VIOE) – Databank beschermd erfgoed, opzoeking 25/06/2012
Atlas van de relicten, ankerplaatsen (landschapsatlas)	MVG, departement LIN, AROHM, afdeling Monumenten en Landschappen – Landschapsatlas: ankerplaatsen (AGIV-product), 01/05/2001 MVG, departement LIN, AROHM, afdeling Monumenten en Landschappen – Landschapsatlas: relicten van de traditionele landschappen, 08/05/2001
Erfgoedlandschappen	Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed (VIOE) – Ankerplaatsen en Erfgoedlandschappen, opzoeking 06/02/2012
Onroerend erfgoed: bouwkundig erfgoed en wereldoorlogerfgoed	Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed (VIOE) – Bouwkundig Erfgoed en Wereldoorlogerfgoed, opzoeking 18/06/2012
Woningbouw- en vernieuwingsgebieden	Vlaamse Huisvestingsmaatschappij (VHM) – Woningbouw- en vernieuwingsgebieden (AGIV-product), 26/08/2011
Atlas van de woonuitbreidingsgebieden	Vlaamse overheid, departement RWO, afdeling Ruimtelijke Planning – WUGAtlas, toestand 12/2011
Rooilijnen	Stad Hasselt – Rooilijnen, opzoeking 08/2012
Voet- en buurtwegen	Stad Hasselt – Atlas voet- en buurtwegen Provincie Limburg – Atlas voet- en buurtwegen
Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk	Provincie Limburg – Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk, opzoeking 14/05/2018
Fietsknooppuntennetwerk	NGI België, Toerisme Vlaanderen, Toerisme Provincie Antwerpen, Westtoer, Toerisme Oost-Vlaanderen, Toerisme Limburg, Toerisme Vlaams-Brabant, ADW Software, Uitgeverij Lannoo – Topografische Fietskaarten Vlaanderen, versie 2.2 uitgave 2009 Fietsnet – Fietsnetwerken, versie 31/05/2018
Gewestwegen	Vlaamse overheid, Agentschap Wegen en Verkeer – Gewestwegen, opzoeking 25/06/2012
Spoorwegen	NMBS – Netkaart, opzoeking 25/06/2012
Leidingen (Hoogspanningsleidingen, gasleidingen…)	NGI – Topografische kaart 1/10 000 top10-rkl (AGIV-product), 1991-2005 Vlaamse overheid – Voorlopig en definitief goedgekeurde gewestelijke RUPs, opzoeking 25/06/2012 Stad Hasselt – Fluxys hoofdleidingen, opzoeking 08/2012
Openbaar vervoer	De Lijn – Netplannen, toestand 30/10/2017

Seveso-inrichtingen	Vlaamse overheid, departement Leefmilieu Natuur en Energie – Seveso-inrichtingen in Vlaanderen, versie 29/12/2011
VLAO Bedrijventerreinen	Vlaams Agentschap Ondernemen (VLAO) – Bedrijventerreinen, terreinen en gebruikspercelen, toestand 23/06/2011
Landbouwgebruikspercelen	Vlaamse overheid, Agentschap voor Landbouw en Visserij - Landbouwgebruikspercelen ALV, versie 21/04/2010
Luchtkwaliteit	VMM, Advisering RUP-thema lucht, opzoeking 19/09/2012
Achtergrond	**Bronvermelding**
Topografische kaart 1/10 000 (zwart-wit)	NGI – Topografische kaart 1/10 000 top10-rzw, 1991-2005
Topografische kaart 1/10 000 (kleur)	NGI – Topografische kaart 1/10 000 top10-rkl (AGIV-product), 1991-2005
Topografische kaart 1/50 000 (kleur)	NGI – Topografische kaart 1/50 000 top50-r (AGIV-product), 2001-2007
Orthofoto (kleur)	AGIV, Provincie Limburg, Agentschap voor Landbouw en Visserij (ALV) – Middenschalige kleurenorthofoto's, opname 2011
GRB	AGIV – GRBgis, toestand 2011
Stratenplan	NAVTEQ – NAVSTREETS raster, versie 2010.3

Bijlage 3: Beslissing Dienst Mer

DEPARTEMENT
OMGEVING

Vlaamse overheid
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en –projecten
Milieueffectrapportage
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel
T 02/553 80 79
mer@vlaanderen.be
www.omgevingvlaanderen.be

Aan het College van Burgemeester en Schepenen
Groenplein 1
3500 Hasselt

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
21-6-2018	email	Omg/MER/SCRPL15215	/

vragen naar/e-mail
Veerle Timmermans
Veerle.timmermans@vlaanderen.be

telefoonnummer
02 553 80 07

datum
22-6-2018

Betreft: onderzoek tot milieueffectrapportage van het RUP Blauwe Boulevard in Hasselt.
Beslissing plan-MER-plicht
volgens hoofdstuk II, titel IV van het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (D.A.B.M.), B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk gewijzigd,
het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's van 12 oktober 2007, B.S. 7 november 2007, zoals herhaaldelijk gewijzigd,
en artikel 25 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 17 februari 2017 betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen, B.S. 28 maart 2017

Geachte heer, geachte mevrouw,

U vraagt de dienst Mer een beslissing te nemen over de opmaak van een plan-MER. Het dossier is onder het nummer SCRPL15215 behandeld.

Zoals u in het dossier aangeeft, komt het RUP in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage.

De doelstelling en reikwijdte van het plan worden beschreven in de screeningsnota. Volgens het dossier betreft het RUP de herontwikkeling van een voormalig industrieel gebied rond de kanaalkom ten noorden van de stadskern (tussen de Grote en Kleine Ring) tot een stedelijke woonwijk.

Het screeningsdossier (bestaande uit de screeningsnota, de adviezen en de verwerking van de adviezen) bevat de nodige informatie over het voorgenomen plan en heeft de relevante milieudisciplines besproken. Verscheidene adviesinstanties hebben opmerkingen over de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten van het plan. Als gevolg hiervan werden meerdere overlegmomenten ingepland met Agentschap Wegen en Verkeer, werd de screeningsnota aangepast en werden extra bijlagen toegevoegd.

De opmerkingen werden op een voldoende wijze beantwoord of weerlegd in het screeningsdossier via het document 'Verwerking van de adviezen' en via een aanpassing van de screeningsnota, zodat het screeningsdossier voldoende informatie bevat om een correcte inschatting m.b.t. de milieueffecten te kunnen maken.

In het screeningsdossier wordt aangetoond dat de milieueffecten die het plan genereert niet van die aard zijn dat zij als aanzienlijk beschouwd moeten worden.

Enkele adviesinstanties hebben ook opmerkingen over het plan zelf. Deze opmerkingen hebben echter geen impact op de beoordeling van de aanzienlijkheid van de milieueffecten van het plan. De initiatiefnemer beschikt in het kader van de plan-m.e.r.-screening over de vrije keuze om al dan niet in te gaan op deze opmerkingen.

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

De dienst Milieueffectrapportagebeheer zorgt ervoor dat de screeningsnota en deze beslissing voor het publiek raadpleegbaar zijn door de publicatie ervan in de 'dossierdatabank' op www.mervlaanderen.be.

U moet via aanplakking op de aanplakplaatsen van de gemeente, via de website van de gemeente en via publicatie in het gemeentelijk infoblad melden dat de screeningsnota en de beslissing geraadpleegd kunnen worden op de website van de dienst Mer (www.mervlaanderen.be), op de website van de gemeente en op het gemeentehuis. Deze verplichtingen volgen uit omzendbrief LNE/2007 van 1 december 2007. Er zijn geen standaardformulieren noch vormvereisten voor deze bekendmaking Er is in de regelgeving ook geen termijn opgelegd voor de duur van deze bekendmaking. De dienst Mer adviseert een termijn van 30 dagen.

Sinds 1/5/2017 is het "decreet van 1 juli 2016 tot wijziging van de regelgeving voor ruimtelijke uitvoeringsplannen teneinde de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen te integreren door wijziging van diverse decreten" in werking. Artikel 25 van het "besluit van de Vlaamse Regering van 17 februari 2017 betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen" stelt dat ruimtelijke uitvoeringsplannen de bepalingen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid zoals van kracht tot en met 30 april 2017 kunnen blijven volgen als cumulatief:
1° uiterlijk op 30 april 2017 het verzoek tot raadpleging bezorgd is aan de adviesinstanties;
2° uiterlijk op 31 december 2018 een plenaire vergadering, overeenkomstig de bepalingen van de voormelde codex, zoals deze van toepassing was op 30 april 2017, wordt gehouden.
Aan beide voorwaarden werd voldaan.

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

Als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of om een andere reden, dient u na te gaan of de effecten van het gewijzigde plan voldoende onderzocht werden in de screeningsnota.

Met vriendelijke groet,

Liesbeth Lelieur
Diensthoofd dienst Mer

Vlaanderen
is omgeving

Bijlage 4: Verslag plenaire vergadering en adviezen

Onderstaand zijn de verslagen op de plenaire vergadering van het RUP Blauwe Boulevard Oost en het RUP Blauwe Boulevard West opgenomen, inclusief de uitgebrachte adviezen. De vergadering vond plaats op woensdag 25/04/2018 om 9u00 in het Provinciehuis Limburg.

Er is met dit verslag en de uigebrachte adviezen rekening gehouden, door aanpassingen uit te voeren aan het RUP, zowel in het toelichtend als in het verordenend deel (grafische plannen en voorschriften).

Bepaalde aspecten uit de adviezen die geen doorvertaling kregen in het RUP, werden ofwel verder bekeken in samenspraak met de betrokken adviesverlenende instanties, ofwel meegenomen in andere studie- en planningstrajecten, of worden meegenomen in een latere fase (bv. bij vergunningsverlening). Aspecten die betrekking hebben op het onderzoek tot milieueffectrapportage zijn behandeld in het kader van de adviesvraag bij de MER-screening. Veel aspecten uit de adviezen hebben ook betrekking op het masterplan Blauwe Boulevard en de bijlagen (beeldkwaliteitsplan, voorzieningenstudie, circulatieplan) – documenten die als richtinggevend kader voor de stad Hasselt fungeren bij de beoordeling van projectvoorstellen binnen Blauwe Boulevard, en die als bijlage bij dit RUP zijn opgenomen.

Verslag Plenaire Vergadering

Titel verslag: Verslag plenaire vergadering RUP Blauwe Boulevard West
Datum en uur vergadering: Woensdag 25/04/2018 9u00
Plaats vergadering: Provinciehuis Limburg – Voerenzaal

Aanwezigen

Naam	Vertegenwoordigt
Sander Malfroy	Agentschap Natuur en Bos
Paul Smeets	De Lijn
Sarah Gilissen	De Vlaamse Waterweg
Martine Baptist	Provincie Limburg
Gülay Aydogan	Provincie Limburg
Ann Maurissen	Departement Omgeving - Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplannen en Projecten
Marc Swyngedouw	Stad Hasselt
Mark Van de Vijver	Stad Hasselt
Lieven Jouck	Stad Hasselt
An Jamers	Stad Hasselt
Stéphanie De Deken	THV BUUR - Arcadis
Valère Ceyssens	THV BUUR - Arcadis
Piet Kiekens	THV BUUR - Arcadis

Advies ontvangen, maar verontschuldigd

- Gecoro stad Hasselt — Voorwaardelijk gunstig advies
- Agentschap Innoveren en Ondernemen — Ongunstig advies
- Agentschap Wonen Vlaanderen — Voorwaardelijk gunstig advies
- Wegen en Verkeer Limburg — Deelplan 3: ongunstig advies
Overige deelplannen: voorwaardelijk gunstig advies
- Departement Omgeving – Dienst VR — Voorwaardelijk gunstig advies

Aanwezige adviesinstanties

- Provincie Limburg — Voorwaardelijk gunstig advies
- De Vlaamse Waterweg — Voorwaardelijk gunstig advies
- De Lijn — Voorwaardelijk gunstig advies
- Agentschap Natuur en Bos — Voorwaardelijk gunstig advies
- Departement Omgeving- Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplannen en Projecten — Voorwaardelijk gunstig advies

Geen advies ontvangen

- Onroerend Erfgoed
- VMM
- Provincie Limburg – Dienst waterlopen
- Departement Omgeving – Dienst MER

Verslag

Eerst worden de schriftelijke adviezen van de instanties behandeld die **niet aanwezig** zijn op de vergadering.

1. Gecoro stad Hasselt

De Gecoro van 4 april 2018 formuleerde een geschreven advies, dat bij dit verslag is gevoegd.

Het advies wordt overlopen door de stad Hasselt.

De aanwezigen hebben geen opmerkingen bij dit verslag.

2. Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO)

Het Agentschap Innoveren en Ondernemen formuleerde een geschreven advies op 23/04/2018.

Het advies wordt overlopen door de stad Hasselt. De conclusie van het advies luidt:

"Het Agentschap Innoveren en Ondernemen geeft ongunstig advies voor het voorontwerp RUP Blauwe Boulevard Oost en Blauwe Boulevard West. Zij wenst dat in het RUP een toelichting wordt voorzien rond de strategische detailhandelsvisie van de stad Hasselt en op welke wijze hieraan wordt vormgegeven binnen de Hasseltse Kanaalzone. Het beoordelingskader (of aspecten ervan) rond detailhandel, horeca en/of diensten wordt vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften dat als toetsingskader moet dienen voor toekomstige omgevingsvragen."

De stad Hasselt vermeldt dat de dienst economie van de stad een visie en actieplan detailhandel en horeca heeft opgemaakt. Ruimtelijk doet de studie een aanzet naar een verdere uitwerking van het bepalen van 'quartiers' en een vertaling van deze zones naar ruimtelijke instrumenten en een beeldkwaliteitsplan. Dit zal in de nabije toekomst zijn verdere uitwerking krijgen. De studie volstaat op zichzelf dus niet om gedetailleerde ruimtelijke uitspraken te doen rond kleinhandel binnen de Blauwe Boulevard.

De aanwezigen geven aan dat een gesprek met VLAIO benodigd is.

3. Agentschap Wonen Vlaanderen

Het Agentschap Wonen Vlaanderen formuleerde een geschreven advies op 24/04/2018.

Het advies wordt overlopen door de stad Hasselt. Het Agentschap Wonen Vlaanderen brengt een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De aanwezigen geven aan dat de visie die de stad hanteert rond de integratie van sociaal woonaanbod in Blauwe Boulevard, en de manier waarop deze wordt bewerkstelligd (o.a. via samenwerkingsovereenkomsten met ontwikkelende partijen), beter naar voor dient te komen in het RUP.

4. Wegen en Verkeer Limburg

Het Agentschap Wegen en Verkeer Limburg formuleerde een geschreven advies op 24/04/2018.

Het advies wordt overlopen door de stad Hasselt. De conclusie van het advies luidt:

“Agentschap Wegen en Verkeer geeft een negatief advies voor het deelplan 3 Parkwijk van het RUP Blauwe Boulevard West. De overige deelplannen zijn aanvaardbaar voor zover uit de MOBER zou blijken dat de mobiliteitsimplicaties verwerkbaar zijn, rekening houdende met een nieuwe referentietoestand 2018; dit wordt verder geadviseerd in de MER-screening.”

De aanwezigen merken het volgende op:

- De opmerking over p. 21/130 van de toelichtingsnota verwijst naar een beschrijving uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Hasselt.
- Een aantal opmerkingen heeft betrekking op het lopende onderzoek tot milieueffectrapportage.
- Er is een studie lopende voor de infrastructurele aanpassing van de Herkenrodesingel ter hoogte van het plangebied. In deze studie wordt er echter geen uitspraak gedaan over de aantakking van de Gelatineboulevard op de Singel t.h.v. de Demer, en de ontsluiting van de zone voor stedelijke bedrijvigheid.

De aanwezigen geven aan dat een gesprek met AWV benodigd is.

5. Departement Omgeving – Dienst VR

Het Departement Omgeving – Dienst VR formuleerde een geschreven advies op 23/04/2018.

Het advies wordt overlopen door de stad Hasselt.

Het advies stelt dat er voor deze deelplannen in dit stadium (nog) geen ruimtelijk veiligheidsrapport dient opgemaakt te worden op voorwaarde dat de afstanden zoals beschreven in het RVR afbakening regionaal stedelijk gebied Hasselt-Genk (en overgenomen in de toelichtingsnota onder paragraaf §4.3.1) gerespecteerd blijven.
De dienst VR is de mening toegedaan dat zolang RUP Noord niet is opgemaakt en het grafisch plan en de bestemmingen niet duidelijk zijn, er in dit stadium geen sluitend advies kan gegeven worden over de noodzaak tot de opmaak van een RVR voor de 3 RUP’s. Indien toch de noodzaak tot een RVR zou blijken, zal in dit RVR minstens de risico’s van de bestaande Seveso-richtingen aan bod moeten komen alsook (gezien de samenhang) de interactie met de ontwikkelingen in alle 7 de deelplannen.

Vervolgens komen de adviesinstanties aan bod die **aanwezig** zijn op de vergadering

6. Provincie Limburg

De provincie Limburg formuleerde een geschreven advies op 19/04/2018.

Het voorontwerp-GRUP "Blauwe Boulevard West" te Hasselt wordt voorwaardelijk gunstig geadviseerd door de provincie, mits rekening wordt gehouden met de geformuleerde opmerkingen.

Het advies stelt dat het voorontwerp-GRUP "Blauwe Boulevard West" in zijn globaliteit kadert binnen de doelstellingen van het RSV en het RSPL. Het stelt ook dat de opmaak van het GRUP "Blauwe Boulevard West" geen rechtstreekse uitvoering van de bindende bepalingen van het GRS Hasselt inhoudt, maar in zijn globaliteit kadert binnen de doelstellingen van het GRS Hasselt.
Het advies stelt dat het GRUP niet strijdig is met het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk'. Het plangebied van het voorontwerp GRUP is niet opgenomen als een van de deelplannen van het gewestelijk RUP.

Een aantal aspecten uit het advies worden tijdens de vergadering aangehaald door de provincie Limburg.

Algemene opmerkingen:

- De provincie vraagt om het masterplan en het beeldkwaliteitsplan Blauwe Boulevard toe te voegen aan de toelichtingsnota. De algemene principes uit deze plannen dienen te worden overgenomen in het RUP: verordenend opnemen wat je zeker wilt vastleggen, essentiële informatie in de toelichtende kolom vermelden.
- De provincie vraagt om in de toelichtende nota duidelijk aan te geven welke info, studies en plannen er al gemaakt en bekend zijn: wat ligt vast, wat is in uitvoering, …
- De provincie vraagt om toelichtend op te nemen hoe het planproces gelopen is, en hoe de stad omgaat met de ontwikkeling van het gebied: sturing, facilitering grondruil, sluiting van samenwerkingsovereenkomsten, …
- De provincie wijst op het risico dat de ontsluiting van deelplannen 1 ‘Havenkwartier’ en 2 ‘Parkwijk’ afhangt van de goedkeuring van deelplan 3 ‘Parkwijk’. De provincie geeft aan dat de ontsluiting van ieder deelplan individueel mogelijk moet zijn.
- De provincie vraagt om op te letten met hoe je fasering gaat vastleggen in het plan: wat met de combinatie bestaande vergunde toestand en herontwikkelde (deel)zones?
- De provincie vraagt om een totaalbeeld van de grafische plans van de 3 deelzones West en de 2 deelzones Oost op te nemen in de toelichtingsnota.
- Er wordt niet overal een overdrukzone voor ondergronds parkeren voorzien. De stad Hasselt antwoord hierop dat deze overdrukzone enkel is opgenomen daar waar de ondergrondse parking kan doorlopen onder publiek domein.

Deelplan 1 Havenkwartier:

- De omschrijving van ‘groene as’ wordt best verordenend opgenomen, om te garanderen dat deze as effectief wordt uitgevoerd. Toelichtend kan opgenomen warden welke boomsoorten of beplanting er gewenst zijn.
- Er wordt best (toelichtend) opgenomen wie de publiek toegankelijke delen gaat beheren.
- Het deelplan omvat te weinig garanties voor groen, onder meer bij de inrichtingsvoorschriften voor de ‘zone voor plein’. De stad vermeldt dat er voor de Gelatineboulevard reeds een ontwerp is opgemaakt, inclusief bomen en groene elementen. Dit plan kan toelichtend worden toegevoegd.
- Het garanderen van een goede doorwaadbaarheid voor langzaam verkeer is essentieel.

Deelplan 2 Gelatinewijk

- De nummering van de artikels is verwarrend, bv. woonzone 1 heeft als artikelnummer 2.2. Graag aan te passen.
- Het begrip ‘haventuin’ wordt best gedefinieerd.
- Het is niet altijd duidelijk wat de hoofdfunctie is, en wat de nevenfuncties zijn. Graag dit te verduidelijken in de voorschriften.

Deelplan 3 Parkwijk:

- De verhouding tussen de bebouwing onder art. 3.1 ‘Woonzone 1’ (max. 3 bouwlagen) en art. 3.3 ‘Woonzone 3 - deelzone X ‘ (max. 7 bouwlagen) lijkt gevoelig. Is er nagedacht over de privacy en de zichtassen?
- Er worden geen Seveso- bedrijven toegelaten, het is wel belangrijk om een inschatting te maken van bedrijven die eventueel door de doorvoering van een strengere wetgeving opeens wel als een Seveso-bedrijf gecategoriseerd kunnen worden.

7. De Vlaamse Waterweg

De Vlaamse Waterweg nv formuleerde een geschreven advies op 24/04/2018.

De Vlaamse Waterweg geeft een gunstig advies, mits rekening wordt gehouden met de geformuleerde opmerkingen.

Een aantal aspecten uit het advies worden tijdens de vergadering aangehaald door de Vlaamse Waterweg.

Algemene opmerkingen:
- De stad Hasselt is in gesprek met De Vlaamse Waterweg over het ontwerp van de kades.
- De Vlaamse Waterweg vraagt de minimumbreedte van de overbruggingen voor langzaam verkeer te schrappen.

Deelplan 3 Parkwijk:
- Binnen de parkzone (art. 3.10) verleent De Vlaamse Waterweg momenteel een concessie aan een bedrijf gespecialiseerd in gassen, lastechnieken en gereedschap. De Vlaamse Waterweg kan niet akkoord gaan met de herbestemming van deze zone, en wil er op aandringen om de planschade in beeld te brengen. De herlocatie van zo'n bedrijf is bedrijfseconomisch niet gewenst voor De Vlaamse Waterweg
- De stad geeft aan dat er reeds gesprekken zijn geweest met het bedrijf, maar dat er toen geen melding is gemaakt van de concessieovereenkomst

Gebied en noorden van de Singel:
- De Vlaamse Waterweg wenst de ruimte maximaal te ontwikkelen in functie van watergebonden bedrijvigheid.
- Op pagina 40 van de toelichtingsnota wordt aangegeven dat de bedrijven die hier aanwezig zijn geen watergebonden karakter hebben. Dit is niet correct.
- Voor het gebied ten noorden van de singel wil De Vlaamse Waterweg betrokken te worden bij het vooroverleg i.k.v. het RUP

De aanwezigen geven aan dat er contact zal worden opgenomen met De Vlaamse Waterweg omtrent het bedrijf gelegen in art. 3.10 Parkzone van deelplan 3 ‘Parkwijk’.

8. <u>De Lijn</u>

De Lijn formuleerde een geschreven advies op 25/04/2018.

Een aantal aspecten uit het advies worden tijdens de vergadering aangehaald door De Lijn:
- Een update van de gegevens over het stadsnet Hasselt worden bezorgd aan de stad.
- De Lijn vraagt om op het grafisch plan, in zones art. 1.12 en 1.13, een indicatieve pijl op te nemen voor de Spartacus sneltramlijn 1 (van Stokerijstraat naar Martelarenlaan, via de kop van de kanaalkom)
    - Aanvullend op de eerste versie van het verslag plenaire vergadering geeft De Lijn het volgende aan: *“Uit bijkomend en juridisch advies is gebleken dat onze vraag naar het aanbrengen van een indicatieve pijl onvoldoende is. Wij vragen bij deze dus om een effectieve zone voor tramexploitatie aan te brengen op de tekeningen van beide RUP-delen.”*
- De Lijn vermeldt dat er in de toelichtingsnota (p. 88) ruim over automobilisten en weinig of niet over voetgangers en fietsers, noch over bussen en trams wordt gesproken.

9. <u>Departement Omgeving - Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplannen en Projecten</u>

Een aantal aspecten uit het advies worden tijdens de vergadering aangehaald door Dept. Omgeving – Ruimte Vlaanderen:

- Transparantie rond wat er eerder al is onderzocht, vastgelegd, e.d. is essentieel om te tonen in de toelichtingsnota.
- Graag het masterplan en beeldkwaliteitsplan Blauwe Boulevard toevoegen aan de toelichtingsnota, zeker in functie van het openbaar onderzoek.

- Graag meer onderbouwen waarom er op welke plekken wordt ingezet op bepaalde functies: wat fungeert er op bovenlokaal niveau, wat op lokaal niveau? Hoe wordt dit kwantitatief vastgelegd?
- Rond veiligheidsrapportage: wat is de impact van Seveso-bedrijven?
- De mobiliteitsstructuur dient gekaderd te worden binnen het stedelijk mobiliteitsplan.
- Wat is de interactie tussen bebouwde en onbebouwde delen: graag meer in z'n geheel te bekijken.
- Wat is essentieel voor een goed kwalitatief openbaar domein: graag mee op te nemen in de voorschriften.
- 'Streven naar doelgroepenbeleid': graag concreter te maken.
- Waar er gerefereerd wordt naar 'verlaagde kades' en waar wijzigingen in het reliëf optreden: graag dwarsdoorsnedes op te nemen.
- Graag Mouttoren aan te duiden als erfgoedobject, en onderzoek naar wat ermee kan gebeuren.
- Het Departement Omgeving- Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplannen en Projecten is vragende partij voor een nieuwe plenaire vergadering.

10. Agentschap Natuur en Bos

Een aantal aspecten uit het advies worden tijdens de vergadering aangehaald door ANB:

- De vegetatie valt onder het bosdecreet op 2 plaatsen: achter de Mouttoren (achter parking), en op een aantal percelen in de Parkwijk (aan silo's).
- ANB vraagt om in te zetten op inheems, standplaatsgeschikt groen.
- Cf. de recente ontwikkelingen in het Kapermolenpark, vraagt ANB om in te zetten op vleermuisvriendelijke verlichting, specifiek omdat de Demer als foerageergebied fungeert.
- ANB wordt graag betrokken bij verdere projectplannen.
- Het soortenbesluit dient gerespecteerd te worden.

Bijlagen bij verslag

Volgende schriftelijke adviezen worden bij het verslag gevoegd:

1. Gecoro stad Hasselt
2. Agentschap Innoveren en Ondernemen
3. Agentschap Wonen Vlaanderen
4. Wegen en Verkeer Limburg
5. Departement Omgeving – Dienst VR
6. Provincie Limburg
7. De Vlaamse Waterweg
8. De Lijn
9. Departement Omgeving - Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplannen en Projecten

Advies van de GEMEENTELIJKE COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING betreffende de plenaire vergadering in het kader van het voorontwerp RUP nr. 217 "BlauweBoulevardWest" – Stad Hasselt – Provincie Limburg, zoals geformuleerd in zitting van de GECORO van 4 april 2018

(plan-id: RUP_71022_214_00217_00001)

De Gecoro formuleert volgend advies:

Algemene opmerking:

- De Gecoro verwacht dat er bij het openbaar onderzoek veel vragen zullen komen omtrent de mobiliteit. De gecoro stelt dan ook dat er in de fase van het openbaar onderzoek de nodige overzichtsplannen van de verschillende verkeersstromen moeten worden toegevoegd; gekaderd in een ruimer mobiliteitsbeleid. Dit geldt zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor openbaar vervoer als voor trage weggebruikers. Ook dient weergegeven te worden hoe de aansluiting met de binnenstad wordt vormgegeven en dienen de toegangen tot de ondergrondse parkings op de plannen te worden weergegeven; best met een duidelijk onderscheid tussen de reeds vergunde en de nog te ontwikkelen zones.

Deelplan 1 - Havenkwartier:

- Geen opmerkingen.

Deelplan 2 - Gelatinewijk:

- De gecoro merkt op dat in de toelichtingsnota p. 85 verwezen wordt naar een clustering van bijkomende kleinschalige commerciële voorzieningen rondom de kanaalkom. In deelplan gelatinewijk is echter voorzien dat kleinschalige commerciële voorzieningen zich verspreid kunnen vestigen hetgeen het voorzieningenniveau van de buurt zal versterken. De gecoro stelt voor om de toelichtingsnota hieraan aan te passen.

Deelplan 3 - Parkwijk:

- De gecoro merkt op dat de intekening van de nieuwe Gelatineboulevard parallel aan de Herkenrodesingel een vertekend beeld geeft. Het lijkt of de Gelatineboulevard hier abrupt stopt terwijl hij in werkelijkheid een aansluiting zal maken met de Singel. De gecoro stelt voor om via een indicatieve pijl de aantakking op de Singel weer te geven. Idem voor de indicatieve pijl van de fietssnelweg die onder de Singel verder loopt langsheen de Demer.

Hasselt, 4 april 2018

De secretaris,
Titia Ottenbourgs

De voorzitter,
Valère Cornelis

AGENTSCHAP
INNOVEREN &
ONDERNEMEN

Koning Albert II laan 35 bus 12
1030 Brussel
T 0800 20 555
info@vlaio.be
www.vlaio.be

Stad Hasselt
College van Burgemeester en Schepenen
Groenplein 1
3500 Hasselt

Uw bericht van	**uw kenmerk**	**ons kenmerk**	**bijlagen**
29/03/2018		HASSELT_RUP Blauwe Boulevard West en Oost	
vragen naar/e-mail		**telefoonnummer**	**datum**
Natalie.raets@vlaio.be		011 29 20 45	23/04/2018

Betreft: adviesvraag bij het voorontwerp van RUP Blauwe Boulevard West en Oost in Hasselt

Geachte,

Het Agentschap Innoveren en Ondernemen ontving ter advisering de aanvraag voor bovenstaand plan of programma.

De stad Hasselt heeft de intentie om met voorliggend RUP een multifunctioneel en samenhangend project te creëren ter hoogte van de Hasseltse Kanaalzone met een diversiteit in het programma waarbij voorzieningen, diensten, handel, kantoren en bedrijvigheid worden ingepast.

Het RUP is vandaag opgevat als een flexibel kader. Er wordt verwezen naar een masterplan als onderlegger dat een geïntegreerde ruimtelijke visie bevat. Parallel aan het masterplan werd een voorzieningenstudie uitgewerkt door TV Buur - Arcadis.

Het Agentschap Innoveren en Ondernemen stelt vast dat er in vrijwel alle bestemmingszones van de RUP's Blauwe Boulevard West en Blauwe Boulevard Oost nevenfuncties zijn toegelaten. Nevenfuncties zoals detailhandel, detailhandel op buurtniveau, grootschalige detailhandel, horeca, dienstverlening, kantoren, kleinschalige logies, enz.

Gezien de omvang van de bouwenveloppes in de verschillende deelzones zoals in voorliggend RUP wordt bestendigd vragen we als Agentschap aandacht voor de parallelle ontwikkelingen van detailhandel, diensten en horeca binnen het RUP Blauwe Boulevard als zijn geheel.

Handelaars - of het nu gaat om uitbaters van buurtwinkels, winkelketens, speciaalzaken, horeca of andere diensten – zijn inderdaad van belang voor de leefbaarheid en de aantrekkingskracht van een stad/woonwijk.

Vanuit het Agentschap vinden we het dan ook belangrijk dat het stadsbestuur duurzame vestigingsmogelijkheden voor detailhandel en horeca creëert welke het aanbod dat er vandaag reeds is binnen het kerngebied verder versterkt.

Met een beleidsnota detailhandel en horeca kan een stad een duidelijk beleid uitstippelen dat ondernemers kansen geeft en dat vorm geeft aan een detailhandelsstructuur met sterke winkelzones hetgeen in ieders belang is: zowel handelaars, bewoners en klanten.

De beleidsnota, een strategisch visiedocument, rond detailhandel (en horeca) kan vervolgens dienen als onderbouwing en advies voor voorliggend RUP. Vandaag ontbreekt in het RUP Blauwe Boulevard Oost en West een verwijzing naar zo'n beleidsnota. De uiteindelijke doelstelling zou moeten zijn om de strategische visie uit te werken in een beoordelingskader detailhandel dat is afgestemd op de doelstellingen van het Integraal Handelsvestigingen Beleid (afgekort IHB).

In de toelichtingsnota staat vandaag, enkel op pagina 20/127, een kleine verwijzing naar het GRS van de stad Hasselt: *"De Blauwe Boulevard" is één van de zones die nog voldoende capaciteit bevat om de toekomstige ontwikkeling van de handel substantieel op te vangen. In deze zone zou voornamelijk gemikt worden op hobby, sport, vrije tijd en leisure. Het is een zone van middelgrote schaal.*
Het Agentschap vraagt te verduidelijken op welke wijze deze visie werd vertaald naar een toetsingskader in voorliggend RUP?

De detailhandelsvisie en het beoordelingskader moeten een overaanbod aan functies als handel (en horeca) voorkomen en dit kader moet tevens leegstand van commerciële ruimten in het Hasseltse kerngebied tegengaan. Evenzo dienen de resultaten van de voorzieningenstudie uitgewerkt door TV Buur - Arcadis in de toelichtingsnota te worden verduidelijkt.

Het Agentschap Innoveren en Ondernemen geeft daarom **ongunstig advies** voor het voorontwerp RUP Blauwe Boulevard Oost en Blauwe Boulevard West. Zij wenst dat in het RUP een toelichting wordt voorzien rond de strategische detailhandelsvisie van de stad Hasselt en op welke wijze hieraan wordt vorm gegeven binnen de Hasseltse Kanaalzone. Het beoordelingskader (of aspecten ervan) rond detailhandel, horeca en/of diensten wordt vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften dat als toetsingskader moet dienen voor toekomstige omgevingsvragen.

Gelieve het Agentschap Innoveren en Ondernemen te willen verontschuldigen voor de plenaire vergadering van woensdag 25 april.

Hoogachtend,

Natalie Raets
Agentschap Ondernemen

WONEN-VLAANDEREN

Wonen Limburg
Koningin Astridlaan 50 bus 1
3500 Hasselt
Tel. 011 74 22 00 - Fax 011 74 22 19

Stad Hasselt
T.a.v. An Jamers
Ruimtelijke Ordening
Groenplein 1
3500 HASSELT

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
29/03/2018		3500/20180424/kl u	

vragen naar / e-mail	telefoonnummer	datum
Kim.luys@vlaanderen.be	011 74 22 09	24/04/2018

Betreft: Advies voorontwerp RUP Blauwe Boulevard West en voorontwerp RUP Blauwe Boulevard Oost

Geachte,

In antwoord op uw adviesvraag van 29 maart jl. kan ik u meedelen dat het Agentschap Wonen-Vlaanderen voorwaardelijk gunstig advies uitbrengt op de voorontwerpen van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplannen Blauwe Boulevard West en Blauwe Boulevard Oost.

Hieronder vindt u de opmerkingen die voor beide RUP's gelden.

Sociaal woonaanbod binnen de Blauwe Boulevard

Het Agentschap Wonen-Vlaanderen kan alleen maar toejuichen dat de stad op heeft gemerkt dat het BPA een te beperkte doelgroep aansprak, namelijk kapitaalkrachtige tweeverdieners of senioren.

De stad maakt in deze RUP's geen gebruik van de omzendbrief RWO/2014/1. Er wordt geopteerd om te werken met overeenkomsten op projectbasis tussen de sociale huisvestingsmaatschappijen en de eigenaars. Hasselt kenmerkt zich door hogere prijzen waardoor het voor de sociale huisvestingsmaatschappijen geen eenvoudige opdracht is om nieuwe projecten binnen de stad te verwezenlijken. Met het wegvallen van het kader voor de sociale last hoopt het Agentschap dat de stad alle instrumenten aanwend om ook binnen de Blauwe Boulevard ruimte te voorzien voor sociale huisvesting.

In de toelichtingsnota wordt het minimum van 15% binnen het plangebied, en dus ook binnen de verschillende projectgebieden aangegeven.

Dit vertaalt zich echter niet in de voorschriften. Is het de bedoeling dat er 15% voorzien wordt voor sociale huisvesting per deelplan?
Los van afspraken, inspraak en rechtsbescherming van de eigenaars kan de stad zelf al de oefening maken waar sociaal wonen best gerealiseerd wordt.
Deze oefening/visie krijgt best, al is het maar onder voorbehoud, een vertaling in de voorschriften en/of het globaal richtplan. Zo wordt de doelstelling van de stad om 15% sociale woningbouw te voorzien ook concreter. Waar deze 15% precies op slaat dient nog verder uitgewerkt te worden.

Vernietiging sociale last

Het Agentschap wil opmerken dat de laatste zin op pagina 71 binnen de toelichtingsnota best weggelaten wordt:
'*De sociale last dient binnen het plangebied gerealiseerd te worden.*'
Eind 2013 vernietigde het Grondwettelijk Hof de regeling betreffende de sociale lasten uit het decreet grond – en pandenbeleid, waardoor deze sociale lasten geacht worden nooit te hebben bestaan. Indien dit slaat op het sociaal woonaanbod zoals overeengekomen, kan best sociale last vervangen worden door sociaal woonaanbod om verwarring te vermijden.

Meer aandacht voor schakelfunctie Blauwe Boulevard en verhouding deelplannen

Één van de doelstellingen van de voorliggende RUP's is het hebben van meer aandacht voor de schakelfunctie van de Blauwe Boulevard. Op dit moment dient iedere instantie een advies uit te brengen voor West en Oost, later is Noord nog aan de beurt. Dit kenmerkt zich dan ook door een opdeling in 3 RUP's en verschillende deelplannen waardoor de schakelfunctie moeilijk zichtbaar is.

De keuze om de Blauwe Boulevard op te splitsen in 3 dossiers wordt verantwoord binnen de toelichtingsnota (p.13). Echter wanneer, in dit geval, de 2 RUP's met zijn 5 deelplannen bekeken wordt, is de verhouding tussen de deelplannen in de voorschriften ver zoek. Hierdoor gaat het globaal beeld van de Blauwe Boulevard verloren.

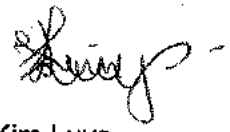
Op pagina 9 van de toelichtingsnota wordt gesteld dat er een masterplan opgemaakt werd. Dit plan kan ook bijdragen tot een geïntegreerde ruimtelijke visie die tegemoet komt aan de vastgestelde knelpunten. Dit masterplan wordt vertaald binnen het RUP om een nieuw kader te verkrijgen waarbinnen vergunningsaanvragen zullen worden afgetoetst. Het masterplan is dan ook geen onbelangrijk document. Echter op pagina 63 wordt gesteld dat het masterplan niet in detail besproken wordt omdat het maar een mogelijkheidsonderzoek is. Dit schept de indruk dat er slechts in beperkte mate rekening werd gehouden met het masterplan.

Het Agentschap vraagt dan ook om de verhouding tussen de deelplannen en RUP's duidelijker uit te werken. De vertaling hiervan moet ook merkbaar zijn in de voorschriften. Het masterplan, zonder uitspraken te doen over de kwaliteit van dit plan, kan hierbij helpen.

Gelieve ons te verontschuldigen voor de plenaire vergadering dd. 25/04/2018.

Hopende u hiermee voldoende inlichtingen te hebben verstrekt teken ik,

Met vriendelijke groeten,



Kim Luys
Team lokale besturen

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

Wegen en Verkeer Limburg
Koningin Astridlaan 50 bus 4
3500 HASSELT
T 011 74 23 00
F 011 74 24 49
www.wegenenverkeer.be

STAD HASSELT
INGEKOMEN
02 MEI 2018
AANW.NR. 306851

Stad Hasselt
Dienst Planning
Groenplein 1
3500 HASSELT

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
29/03/2018	RUP 217 RUP 224	B/18/215/BP/11682	
vragen naar/e-mail		**telefoonnummer**	**datum**
Cindy Houben Jo Miliaux		011/74 24 03 011/74 23 17	24/04/2018

Betreft: Advies bij RUP 217 Blauwe Boulevard West en RUP 224 Blauwe Boulevard West - Hasselt

Geachte,

Wij verwijzen naar uw brief van 29 maart 2018 aangaande onder rubriek vermelde dossiers.

De volgende opmerkingen hebben betrekking op de integrale toelichtingsnota en screeningsnota – versie F (april 2018):

- P.11/130 het masterplan – het negotiërend ontwerp heeft in tegenstelling tot wat hier staat niet geleid tot een voorstel dat door MOW gedragen wordt voor de zone rond de Demer (zie verder) in de "Parkwijk".

- P.13/130 de 3 RUP's worden gelijktijdig voorbereid en geëvalueerd in een plan-MER-screening, maar op p. 10 en 13 lezen we dan dat het RUP Blauwe Boulevard Noord pas in een latere fase zal worden opgestart. Graag hier meer verduidelijking?

- P.21/130: men tilt de Grote Ring R71 en de nieuwe ontsluitingsweg Blauwe Boulevard tot eenzelfde niveau als Parklanen: dit is echter niet correct. De R71 heeft als primaire II een functie op Vlaams/Regionaal niveau, de ontsluitingsweg is lokaal. Men typeert ook verkeerdelijk de Kempische Steenweg N74 buiten de R71 als 'lokale steenweg" terwijl die net zoals de R71 primaire II is en van een Vlaams/Regionaal niveau.

- P.26/130: De originele MOBER Blauwe Boulevard toonde aan dat een volledige ontwikkeling van de volledige zone problematische gevolgen had voor het verkeer op de assen rond het gebied; nadien werd het programma dan ook

ingeperkt. De MOBER Havenkwartier heeft aangetoond dat die betreffende zone en haar ontwikkelingen wel kunnen gedragen worden mits de maatregelen die in MOBER Havenkwartier werden voorgesteld.
In het voorliggende dossier wordt echter het gebied nog uitgebreid t.o.v. de originele MOBER Blauwe Boulevard. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft de gegevens in kader van de MER ontheffing nog niet grondig kunnen bestuderen maar wenst reeds op te merken dat er altijd een grote onduidelijkheid is geweest omtrent de resultaten van de MOBER en de gevolgen op het hogere wegennet, ook al werd het BPA goedgekeurd met bepaalde programma's. Sinds het vorige BPA is de referentietoestand ook sterk gewijzigd; zo is de kantorenoppervlakte langs de R71 veel hoger dan wat toen werd voorzien.

- P.45/130: De fietssnelweg is niet opgenomen of omgevormd tot een lokale fietsroute.

- P.67/130: Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft in overlegmomenten steeds gewezen op de knelpunten die ontstaan met de getekende weginfrastructuren rond het Demerpark. Er is daarvoor geen enkele oplossing geboden door de ontwerper. AWV ziet helemaal niet hoe de toegangsweg naar de Blauwe Boulevard kan omgelegd worden naar de andere zijde van de Demer en daarbij een hoogwaardige fietsrelatie onder de R71 door en over de Kanaalkom kan geïntegreerd worden en vlot verkeer kan gegarandeerd worden, dit alles met een sterke verhoging van het kantoorprogramma op deze plek.
De deelzone Parkwijk is voor AWV dan ook niet aanvaardbaar qua ontwerpen planologisch voorstel. Het is juist op deze plek dat de voornaamste verbinding ligt van de Blauwe Boulevard met het hogere wegennet, maar het RUP hypothekeert een vlotte en veilige multimodale ontsluiting op deze plek.

- P.69/130: AWV heeft bedenkingen bij de cijfers die hier staan en die nog 152.000m² ontwikkeling zouden toelaten volgens het BPA. Hoe zou de huidige infrastructuur, die reeds verzadigd is, op dergelijke ontwikkelingen nog bijkomend kunnen verwerken? Er is geen model nodig om te weten dat dit niet realistisch is. AWV zal hieromtrent adviseren in het kader van de MER-ontheffingsnota.

- P.71/130 en volgende: Globaal kan AWV zich vinden in de ruimtelijke principes en ontsluitingen op figuren pagina 72 en 73 met uitzondering van de zone Noord-West (Parkwijk).
De multimodale ontsluiting (zie vroeger) is hier niet realistisch uitgewerkt en het grote programma kantoren is op deze plek niet mogelijk.
Het is ons inziens niet mogelijk om in de omgelegde Gelatineboulevard, én de fietssnelweg, én de kantoren in de smalle zone tussen Demer en R71 samen te brengen om een veilige en vlotte ontsluiting te garanderen voor auto, fiets en leveringen voor de zone West. Op p. 80 wordt zelfs gesproken van 6 bouwlagen voor het kantorencomplex dat in deze smalle zone moet komen en rechtstreeks toegang zal moeten nemen tot de omgelegde Gelatineboulevard en een volume van 16 bouwlagen (!) en 8 lagen allemaal rechtstreeks op de Gelatineboulevard. AWV stelt zich bij dit alles vragen naar de verkeersafwikkeling. Alle nieuwe ontwikkelingen worden ook nog eens op de Gelatineboulevard aangetakt. Volstaat het 2x1 profiel van deze weg wel voor heel dit programma?

- P.86/130 hier blijkt dat de Heilig Hartwijk ook volledig wordt afgesloten van de Gelatineboulevard. Dit zal ook een gewijzigd verkeerspatroon met zich meebrengen en tot een drukkere verkeer op de Koningin Astridlaan leiden.

- P.86/130: het is fijn te lezen dat de toekomstige heraanleg van ontsluitingsinfrastructuren niet gehypothekeerd zal worden. Toch is er in de plannen weinig rekening gehouden met de fietsnelweg en

de knoop Gelatineboulevard te verbinden met de R71. Ook werd niet onderzocht of het voorgestelde profiel van de Gelatineboulevard wel in staat is om het hele programma te verwerken.

Besluit:
Agentschap Wegen en Verkeer geeft een negatief advies voor het deelplan 3, Parkwijk van het RUP Blauwe Boulevard West. De overige deelplannen zijn aanvaardbaar voor zover uit de MOBER zou blijken dat de mobiliteitsimplicaties verwerkbaar zijn, rekening houdende met een nieuwe referentietoestand 2018; dit wordt verder geadviseerd in de MER-screening.

Gelieve ons agentschap te verontschuldigen voor de plenaire vergadering van woensdag 25 april 2018.

Graag willen wij u ook vragen ons op de hoogte te houden van de verdere procedurestappen in dit RUP (ontwerp, voorlopige vaststelling, openbaar onderzoek, datum definitieve vaststelling, ...).

Met vriendelijke groeten,

Gijs Moors,
afdelingshoofd

DEPARTEMENT
OMGEVING

Ter attentie van de initiatiefnemer
van het RUP

Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -Projecten
Dienst Veiligheidsrapportering
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
T 02 553 03 55
seveso@vlaanderen.be

uw bericht van	**uw kenmerk**	**ons kenmerk**	**bijlagen**
		RVR-AV-0760	/
vragen naar/e-mail		**telefoonnummer**	**datum**
Barbara Jans (barbara.jans@vlaanderen.be)		02 553 74 93	23/04/2018

Betreft: Advies over de integrale toelichtings- en screeningsnota RUP Blauwe boulevard West/Oost/Noord te 3500 Hasselt (dd. april 2018)

Geachte,

Met betrekking tot het in rubriek vermelde onderwerp vindt u hierbij het advies van de dienst Veiligheidsrapportering (dienst VR) van mijn directie. De dienst VR heeft deze adviesvraag ontvangen via de RVR-toets.

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn[1] dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen[2] enerzijds en aandachtsgebieden[3] anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

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

[1] Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.
[2] Dit zijn inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn.
[3] Zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage.

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

Volgens de integrale toelichtings- en screeningsnota behelst voorliggend RUP de herontwikkeling van een voormalig industrieel gebied rond de kanaalkom ten noorden van de stadskern (tussen de Grote en Kleine Ring) en dit tot een stedelijke woonwijk. De geplande ontwikkelingen kaderen deels in het BPA 'Blauwe boulevard' (goedgekeurd op 12/10/2004). De stad Hasselt heeft om een aantal redenen beslist dit BPA volledig te herzien; hetgeen resulteert in een masterplan dat vertaald wordt in een RUP ten behoeve van een nieuw kader waarbinnen vergunningsaanvragen worden afgetoetst.

<u>Opbouw van het RUP</u>
De ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de Blauwe Boulevard zullen opgemaakt worden als drie RUP's telkens onderverdeeld in twee of meer deelplannen (in totaal 7 deelplannen):

- RUP Boulevard WEST
    - Deelplan 1 : Havenkwartier
    - Deelplan 2: Gelatinewijk
    - Deelplan 3: Parkwijk

- RUP Boulevard OOST
    - Deelplan 4: Oosteroever – Kempische Steenweg
    - Deelplan 5: Slachthuiswijk

- RUP Blauwe Boulevard NOORD
    - Deelplan 6: Kanaalzone Oost

      Volgens gegevens van de dienst VR en de toelichtingsnota is in dit deelplan de bestaande lagedrempel Seveso-inrichting Petrolihm (een brandstofdepot) gesitueerd. Uit de toelichtingsnota blijkt dat hiervoor een uitdoofbeleid zal gelden (cfr §5.1.1.1, §6.3.4.2.1,).
    - Deelplan 7: Kanaalzone West

      Volgens gegevens van de dienst VR en de toelichtingsnota is in dit deelplan de bestaande lagedrempel Seveso-inrichting Comfort Energy (een brandstofdepot) gesitueerd. Uit de toelichtingsnota blijkt dat een lagedrempel Seveso-inrichting op deze locatie mogelijk blijft, cfr. §5.1.1.1, §5.5.36 en §6.3.4.2.1. Verder blijkt uit de toelichtingsnota dat de activiteiten van Comfort Energy en Petrolihm zullen worden geconcentreerd in dit deelplan (§6.3.4.2.1). Een lagedrempel Seveso-inrichting blijft hier dan mogelijk.

De dienst VR stelt vast dat het aspect 'externe veiligheid' wel aan bod komt in de integrale toelichtingsnota en screeningsnota. De dienst VR bemerkt dat de hoeveelheden gevaarlijke stoffen zoals opgenomen onder §4.3.1 van de toelichtingsnota niet overeenstemmen met de meest recente informatie die beschikbaar is bij de dienst VR, zijnde de meest recente kennisgevingen (KG16125 voor Petrolihm en KG16126 voor Comfort Energy).

Omdat RUP Noord momenteel nog niet uitgewerkt is, voert de dienst VR voor RUP Oost en West hieronder informatief de toetsing uit.

Gelet op het feit dat:

- volgens de gegevens van de dienst VR in de deelplannen binnen het plangebied van RUP Oost en West geen Seveso-inrichtingen aanwezig zijn;

- volgens de gegevens verstrekt in de toelichtingsnota in de deelplannen binnen het plangebied van RUP Oost en West geen Seveso-inrichtingen mogelijk zijn. (Het gaat hier voornamelijk om wonen en woon gerelateerde bestemmingen, zone voor gemeenschapsvoorzieningen en een zone voor stedelijke bedrijvigheid met een impliciet verbod op de inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen cfr. art. 3.5 van deelplan Parkwijk, grenzend aan RUP Noord);

- volgens de gegevens verstrekt in de toelichtingsnota in de deelplannen binnen het plangebied van RUP Oost en West wel aandachtsgebieden (oa. wonen, zones voor gemeenschapsvoorzieningen) aanwezig en/of gepland zijn;

- volgens de gegevens van de dienst VR[4] de deelplannen binnen het plangebied van RUP Oost en West wel gelegen zijn binnen de consultatiezone van twee lagedrempel Seveso-inrichtingen. Met name Comfort Energy en Petrolihm, beide zijn brandstofdepots die gesitueerd zijn in het nog op te maken RUP Noord (Kanaalzone West respectievelijk Kanaalzone Oost);

- de dienst VR voldoende elementen in handen heeft om de risico's in te schatten waaraan mensen in de omgeving van deze inrichtingen blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen bij deze bedrijven en te besluiten dat de inplanting van de aandachtsgebieden te verzoenen is met de aanwezigheid van deze Seveso-inrichtingen. Onder voorbehoud dat aan de afstanden zoals opgenomen in het RVR Afbakening regionaal stedelijk gebied Hasselt-Genk (cfr. RVR1309) en overgenomen in de toelichtingsnota blijft voldaan, ttz. een afstand van 140m en 180m ten aanzien van gebied met woonfunctie respectievelijk kwetsbare locatie (cfr. §4.3.1 van de toelichtingsnota);

beslist de dienst VR dat er voor deze deelplannen in dit stadium **(nog) geen ruimtelijk veiligheidsrapport** dient opgemaakt te worden op **voorwaarde** dat de afstanden zoals beschreven in het RVR afbakening regionaal stedelijk gebied Hasselt-Genk (en overgenomen in de toelichtingsnota onder paragraaf §4.3.1) gerespecteerd blijven.

De dienst VR is de mening toegedaan dat zolang RUP Noord niet is opgemaakt en het grafisch plan en de bestemmingen niet duidelijk zijn, er in dit stadium geen sluitend advies kan gegeven worden over de noodzaak tot de opmaak van een RVR voor de 3 RUP's. Indien toch de noodzaak tot een RVR zou blijken, zal in dit RVR minstens de risico's van de bestaande Seveso-richtingen aan bod moeten komen alsook (gezien de samenhang) de interactie met de ontwikkelingen in alle 7 de deelplannen.

De dienst VR adviseert bijgevolg om het RUP opnieuw voor te leggen als RUP Noord is opgemaakt en de bestemmingen ed. duidelijk zijn.

De dienst VR vraagt zeker om het aspect externe veiligheid op te nemen in de toelichtingsnota bij het RUP en hiermee in het verder RUP-proces rekening mee te houden.

De dienst VR wenst zich om agenda-technische redenen te verontschuldigen voor de plenaire vergadering.

Met vriendelijke groeten,

Liesl Vanautgaerden
Projectmanager Directie Gebiedsontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP)

2018-04-19

p r o v in c i e Limburg

Directie Omgeving

Ruimtelijke Planning

College van burgemeester en schepenen
Groenplein 1
3500 HASSELT

STAD HASSELT
INGEKOMEN
23 APR. 2018
AANW.NR. 306530

Geacht college

Betreft: *het advies over het voorontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) "Blauwe Boulevard West" te Hasselt in het kader van de plenaire vergadering*

Op 30 maart 2018 heeft het provinciebestuur het voorontwerp van het GRUP-"Blauwe Boulevard West" van de stad Hasselt ontvangen.

In zitting van 18 april 2018 heeft de deputatie het advies van de provinciale afdeling Ruimtelijke Planning over dit voorontwerp-GRUP goedgekeurd. Dit advies vindt u als bijlage. Op 25 april 2018, tijdens de door uw bestuur georganiseerde plenaire vergadering, zal een ambtenaar van de provinciale afdeling Ruimtelijke Planning dit advies toelichten.

Overeenkomstig artikel 2.2.13. §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening moet de gemeente een verslag opmaken van de plenaire vergadering en dit binnen 14 dagen bezorgen aan de instanties die op de plenaire vergadering aanwezig moesten zijn. Alle schriftelijk uitgebrachte adviezen moeten als bijlage aan het verslag gehecht worden samen met een lijst van de instanties die werden uitgenodigd.

Wij vragen u om ons 2 exemplaren (in kleur) van het voorlopig door uw gemeenteraad vastgestelde GRUP te bezorgen conform artikel 2.2.14. §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Contactpersoon: Gülay Aydogan
Telefoonnummer: 011 23 83 66
Kenmerk: 124.03.10/S2018N139221
Dossier: 2018N036220
Bijlage: 1

Correspondentieadres Provincie Limburg, Universiteitslaan 1, B-3500 Hasselt
Telefoon 011 23 83 05 Fax 011 24 92 35
roplangroep@limburg.be www.limburg.be
Bij antwoord kenmerk, dossier en datum vermelden

Om de deputatie in staat te stellen haar advies over het voorlopig vastgestelde ontwerp van het GRUP-"Blauwe Boulevard West" tijdig op te maken, verzoeken wij u om ons bijkomend de volgende documenten te bezorgen:

- 2 afschriften van de gemeenteraadsbeslissing houdende de voorlopige vaststelling van het GRUP
- 1 afschrift van de beslissing van het college van burgemeester en schepenen met betrekking tot het openbaar onderzoek (met begin- en einddatum).

Met achting

Namens de deputatie

Renata Camps
provinciegriffier

Inge Moors
gedeputeerde

provincie Limburg

Directie Omgeving

Ruimtelijke Planning

Betreft: *het advies over het voorontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) "Blauwe Boulevard West" te Hasselt in het kader van de plenaire vergadering*

Op 30 maart 2018 heeft het provinciebestuur het voorontwerp van het GRUP "Blauwe Boulevard West" van de stad Hasselt ontvangen.

Naar aanleiding van de plenaire vergadering van 25 april 2018 vindt u hierbij het advies van de deputatie.

1 Verenigbaarheid met de structuurplannen
1.2 Verenigbaarheid met het RSPL
De actualisatie van het ruimtelijk structuurplan provincie Limburg werd definitief vastgesteld door de provincieraad in zitting van 16 mei 2012 en goedgekeurd bij ministerieel besluit van 23 juli 2012. Naast het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) vormt het RSPL het toetsingskader voor gemeentelijke ruimtelijke plannen.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is Hasselt geselecteerd binnen het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk. Het stedelijk gebied van Hasselt behoort verder ook tot het economisch netwerk Albertkanaal (ENA), een belangrijke economische as op Vlaams niveau.

In het RSPL maakt Hasselt deel uit van de hoofdruimte "netwerk Midden-Limburg", met Hasselt-Genk als centrum van een stedelijke hiërarchie. (RSPL RD – p.323). In de visie voor de deelruimte 'Hasselt-Genk' wordt voor dit meerkernig stedelijk gebied vanuit de invalshoek van de provincie het volgende ruimtelijke principe voor Hasselt als suggestie aan de Vlaamse overheid voorgesteld. Ondanks de meerkernige structuur is Hasselt de meeste centrale kern in het gebied. Hasselt groepeert de belangrijkste voorzieningen en kan als 'uithangbord' en 'aanspreekpunt' functioneren. Een bijkomend aanbod aan stedelijke functies in het algemeen is noodzakelijk (RSPL RD – p. 331).

Het voorontwerp-GRUP "Blauwe Boulevard West" kadert in zijn globaliteit binnen de doelstellingen van het RSV en het RSPL.

1.3 Verenigbaarheid met het GRS
Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Hasselt werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 23 juni 2009 en gedeeltelijke goedgekeurd op 29 oktober 2009 door de deputatie. Het GRS vormt een bijkomend toetsingskader voor wat de gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen betreft.

Kenmerk
124.03.10/S2018N139983
Dossier
2018N036220
Bijlage
1

Volgens het GRS is het plangebied gelegen in de hoofdruimte 'Stedelijke Demervallei', in het deelgebied 'Verstedelijkt gebied Hasselt'.
Voor de ontwikkeling van deze deelruimte wordt gewerkt vanuit volgend ruimtelijk concept: 'Verstedelijkt gebied Hasselt: hoofdstad van Limburg'. Hierin richt de stedelijke ontwikkeling zich op het verder uitbouwen van stedelijke functies waarbij de nadruk ligt op:

- kwalitatief wonen in al zijn facetten
- ontwikkelen van een economie eerder gericht op kennis en technologie
- het uitbouwen van een diensten- en onderwijscentrum ten behoeve van minstens de hele provincie Limburg
- ondersteunen en stimuleren van het handelsgebeuren.

Bij elke stedelijke ontwikkeling wordt rekening gehouden met de woonkwaliteit en de herkenbaarheid / eigenheid van de wijken en kernen in en rond het stedelijk gebied.
Belangrijke aandachtspunten in de ontwikkelingsperspectieven van dit deelgebied zijn o.a.:

- Het zich profileren als 'stad' binnen het regionaalstedelijk gebied maar ook als hoofdstad van de provincie.
- De woonkwaliteit staat ook in deze deelruimte voorop.
- De handelsactiviteiten in deze deelruimte worden gestimuleerd door een gericht locatiebeleid te voeren voor activiteiten van verschillende aard. Handel situeert zich op verschillende locaties en zal complementair aan elkaar ontwikkeld worden.
- Het toeristisch aspect van het centrum wordt verder uitgewerkt, door o.a. een kwalitatieve inrichting van het centrum.
- Bereikbaarheid en ontsluiting zijn essentieel voor het functioneren van een stad. Er wordt een eenduidig beleid gevoerd naar hiërarchie van wegen, verkeerscirculatie, parkeren, openbaar vervoer, ...

Voor de realisatie van de gewenste nederzettingsstructuur wordt in Hasselt onder meer ingezet op nieuwe grote projecten die als hefboom functioneren voor een kwalitatieve stedelijke ontwikkeling. De stedelijke ontwikkeling aan de Blauwe Boulevard wordt in het GRS als een dergelijk strategisch project aangeduid.

De opmaak van het GRUP "Blauwe Boulevard West" is geen rechtstreekse uitvoering van de bindende bepalingen maar kadert in zijn globaliteit binnen de doelstellingen van het GRS van Hasselt.

2 Verenigbaarheid met een (ontwerp) gewestelijk of provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan
De volgende gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen zijn van toepassing binnen het plangebied van het GRUP:
- 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk' definitief vastgesteld op 20 juni 2014, van kracht sinds 5 augustus 2014.

Het GRUP is niet strijdig met het bovenvermelde ruimtelijk uitvoeringsplan. Het plangebied van het voorontwerp GRUP is niet opgenomen als één van de deelplannen van het gewestelijk RUP.

3 Substantiële vormvereisten van het GRUP
- In het document ontbreekt het planbaten- en planschaderegister, dit moet nog aangevuld worden. In het planbaten- en planschaderegister moeten alle percelen opgenomen worden die een bestemmingswijziging ondergaan ongeacht het al dan niet effectief verschuldigd zijn van een planbaten- of planschadeheffing op de betrokken percelen.

4 Verenigbaarheid met direct werkende normen binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening
4.1 De watertoets
In de toelichtingsnota is er geen watertoets opgenomen. De conclusie m.b.t. de mogelijke effecten van het GRUP op de watersystemen moet worden opgenomen.

Gezien het projectgebied niet afwatert naar een 2° categorie waterloop is de provincie niet bevoegd als adviesverlenende instantie. Voor de Demer, een 1° categorie waterloop is de VMM afdeling Operationeel Waterbeheer de advieslenenende overheid en voor de Albertkanaal is de Vlaamse Waterweg nv verantwoordelijk.

4.2 De ruimtelijke veiligheidstoets
Ten laatste op de plenaire vergadering laat de dienst VR weten of er een veiligheidsrapport moet worden opgemaakt. Tot zolang moet dit advies onder opschortende voorwaarde gelezen worden.

4.3 De plan-MER-plicht
De dienst Mer heeft nog geen beslissing genomen over de plan-MER-plicht. Tot zolang moet het onderstaande advies onder opschortende voorwaarde worden gelezen.

Eventuele milderende maatregelen die voortvloeien uit de screening en die een ruimtelijke weerslag hebben, moeten doorvertaald en geïmplementeerd worden in de stedenbouwkundige voorschriften.

De uiteindelijke goedgekeurde en ondertekende screeningsnota moet worden toegevoegd aan het GRUP.

5 Ruimtelijke afweging
Toelichtingsnota
De toelichtingsnota moet aangevuld worden met het beeldkwaliteitsplan van het masterplan 'Blauwe Boulevard' en de mobiliteitsstudies die relevant zijn voor het plangebied.

Algemeen
De drie verschillende deelplannen vormen samen één ruimtelijk plan. Het mobiliteitsaspect over het totaalplan is in verschillende mobiliteitsstudies onderzocht. Het opzet was het inschatten van de verkeersgeneraties van Hasselt. Echter functioneren de drie deelplannen niet afzonderlijk van elkaar op vlak van mobiliteit. De Gelatineboulevard is de grote drager van het verkeer maar deze functioneert enkel als de drie deelplannen samen gezien worden. In de stedenbouwkundige voorschriften worden er geen uitspraken gedaan hoe de Boulevard aangelegd gaat worden. Wordt dit als één geheel aangelegd of voorziet men hiervoor een fasering? Is er nagedacht over hoe de deelplannen individueel ontsloten kunnen worden? Momenteel is de ontsluiting per deelplan niet mogelijk, dit vormt nog een cruciaal probleem.

Stedenbouwkundige voorschriften
- <u>Deelplan 1: Havenkwartier</u>

Art. 1.1 Havenkwartier – Woonzone 1
- §5 onbebouwde delen, in het toelichtend gedeelte wordt opgenomen wat er verstaan wordt onder het begrip 'groene as'. Om te garanderen dat deze as effectief wordt uitgevoerd kan de omschrijving best verordenend opgenomen worden. Toelichtend kan opgenomen worden welke boomsoorten of beplanting er gewenst zijn. Het is ook niet duidelijk wie dit gaat realiseren en beheren? Dit is ook van toepassing voor Art. 1.22 Havenkwartier – Groene as (indicatief).

Art. 1.2 Havenkwartier – Woonzone 2
- Detailhandel wordt als mogelijke functie toegelaten, welk soort detailhandel heeft men hier voor ogen? Welk soort detailhandel is gewenst op deze locatie?
- Op p. 24 wordt toelichtend opgenomen dat er voor de te hanteren ontwerpprincipes verwezen wordt naar het beeldkwaliteitsplan bij het masterplan 'Blauwe Boulevard'. Echter zijn de te hanteren ontwerpprincipes nergens in het document terug te vinden. Er wordt regelmatig in de stedenbouwkundige voorschriften verwezen naar het beeldkwaliteitsplan waardoor het aangewezen is om het beeldkwaliteitsplan van het masterplan 'Blauwe Boulevard' op te nemen in het document. Dit kan best ondergebracht worden in de toelichtingsnota.

Art. 1.3 Havenkwartier – Woonzone 3
- Er wordt als mogelijk functie 'kleinschalige productie' toegelaten, hier kan best een omschrijving aan toegevoegd worden. Wat wordt er verstaan onder kleinschalige productie?

Art. 1.4 Havenkwartier – Woonzone 4
- §4 toegang, ontsluiting en parkeren; er wordt opgenomen dat binnen de zone autoparkeerplaatsen ondergronds gerealiseerd dienen te worden. Echter wordt voor deze zone geen overdruk Art. 1.5 'overdrukzone voor ondergrondse parking' voorzien.

Art. 1.10 Havenkwartier – Parkzone
- Het is niet duidelijk wie voor het beheer van deze zone zorgt? De ontwerpprincipes van het beeldkwaliteitsplan zouden hier verordenend geïntegreerd moeten worden.

Art. 1.13 Havenkwartier – Zone voor plein
- Er wordt opgenomen dat de zone voor plein als hoofdbestemming publieke ruimte met verblijfskarakter heeft. Er wordt verwezen naar het beeldkwaliteitsplan maar verder worden er geen verordenende voorschriften opgenomen hoe het plein ingericht moet worden. Het zou een gemiste kans zijn moest het plein geen publiek verblijfskarakter krijgen. Er dienen verordenende randvoorwaarden opgenomen te worden.

Art. 1.21 Havenkwartier – Langzaam verkeersverbinding
- Om functionele relaties te leggen voor langzaam verkeer zijn op het verordenend grafisch plan op verschillende plaatsen verbindingen aangeduid. Er wordt in vraag gesteld waarom deze verbindingen niet afgestemd zijn op het bestaand wegenstructuur? De verbindingen zouden beter functioneren als ze voorzien werden in de verlengde van de Prinsenstraat en Lijmstraat.

Art. 1.22 Havenkwartier – Groene as (indicatief)
- Kan dit artikel niet verruimd worden met de voorschriften van Art. 1.10 Havenkwartier – Parkzone. Het is te betreuren dat de parkzone zone niet doorgetrokken wordt in het deelplan Havenkwartier.

- Deelplan 2: Gelatinewijk
- Art. 2.1 Gelatinewijk – Gemengde zone (A,B,C,D), art. 2.2 Gelatinewijk – woonzone 1, art. 2.3 Gelatinewijk – woonzone 2, art. 2.3 Gelatinewijk – woonzone 2, art. 2.4 Gelatinewijk – woonzone 3, het is verwarrend om de artikelnummers te linken aan de genummerde woonzones. Om de leesbaarheid van de artikelnummers en woonzones te maximaliseren wordt er gevraagd om deze op elkaar af te stemmen. (art. 2.1 Gelatinewijk – woonzone 1, art. 2.2 Gelatinewijk-woonzone 2 etc.)
- Doorheen de voorschriften wordt het begrip 'haventuinen' regelmatig gebruikt, een omschrijving ontbreekt. Dit dient toegevoegd te worden aan de lijst met gehanteerde begrippen op p. 6.

Art. 2.5 Gelatinewijk – Zone voor gemeenschapsvoorzieningen
- Toelichtend wordt opgenomen dat aanvullende functies qua vloeroppervlakte duidelijk ondergeschikt dienen te zijn aan de hoofdfunctie of hoofdfuncties. Er kan best een onderverdeling gemaakt worden wat als hoofdfunctie en nevenfunctie gezien kan worden.

Art. 2.13 Gelatinewijk – zone voor plein
- Zie opmerking art. 1.10 Havenkwartier – zone voor plein. Om het verblijfskarakter van het plein te kunnen garanderen is het van cruciaal belang om randvoorwaarden op te nemen.

- Deelplan 3 : Parkwijk

Art. 3.3 Parkwijk – woonzone 3 (X, Y, Z)
- Onder art. 3.3.2 Inrichting wordt opgenomen dat deelzone X samen met Art. 3.1 Parkwijk – woonzone 1 beschouwd wordt als één projectgebied. Uit de voorschriften van art 3.1 kan afgeleid worden dat het gaat om grondgebonden eengezinswoningen. De hoofdvolumes dienen geschakeld te worden en iedere woning dient te beschikken over een tuin met een minimale diepte van 6 m. De bouwhoogte binnen de zone bedraagt maximaal 3 bouwlagen. De voorschriften van art 3.3 Parkwijk- woonzone 3 deelzone X geven aan dat enkel het oprichten van meergezinswoningen toegelaten zijn. De bouwhoogte binnen de zone bedraagt maximaal 7 bouwlagen. Hoe gaan deze twee zones functioneren t.o.v. elkaar? De verhouding tussen grondgebonden woningen en de meergezinswoningen lijkt gevoelig. Is er nagedacht over de privacy en de zichtassen van de volumes?

Art. 3.5 Parkwijk – Zone voor stedelijke bedrijvigheid
- Er worden geen SEVESO bedrijven toegelaten, het is wel belangrijk om een inschatting te maken van bedrijven die eventueel door de doorvoering van een strengere wetgeving opeens wel als een Seveso-bedrijf gecategoriseerd kunnen worden.
- Art. 3.5.2. inrichting §3 toegang, ontsluiting en parkeren
  Er wordt opgenomen dat het parkeren ondergronds voorzien moet worden, op het grafisch plan is er voor de zone stedelijke bedrijvigheid geen overdruk art. 3.6 overdrukzone voor ondergrondse parking voorzien.

Art. 3.10 Parkwijk – Parkzone
- Op het grafisch plan zijn verschillende gebouwen te zien onder de bestemming van parkzone. In de voorschriften worden geen uitspraken gedaan over bestaande infrastructuur en gebouwen. Dit moet aangevuld worden.

6 Conclusie

Het voorontwerp-GRUP "Blauwe Boulevard West" te Hasselt wordt **voorwaardelijk gunstig** geadviseerd mits rekening wordt gehouden met bovenstaande opmerkingen.

Advies ter kennisgeving aan:

Vlaamse overheid
Departement Omgeving
Koningin Astridlaan 50 bus 1
3500 HASSELT

De Vlaamse Waterweg nv

Havenstraat 44
3500 Hasselt
T 011 29 84 00
BTW 0216.173.309
vlaamsewaterweg.be

Stad Hasselt
Mevrouw Inge Marchal
Groenplein 1
3500 Hasselt

uw bericht van	**uw kenmerk**	**ons kenmerk**	**bijlagen**
29.03.2018		COM-GBH-10-0019315	1
vragen naar/e-mail		**telefoonnummer**	**datum**
Sarah Gilissen		011 29 84 00	24.04.2018
sarah.gilissen@vlaamsewaterweg.be			

Betreft: RUP 217 Blauwe Boulevard West – RUP 224 Blauwe Boulevard Oost

Geachte mevrouw,

In antwoord op uw brief van 29.03.2018, waarin u De Vlaamse Waterweg nv advies vraagt inzake het voorontwerp van de gemeentelijke RUP 217 "Blauwe Boulevard West" en 224 "Blauwe Boulevard Oost" te Hasselt, kan ik u het volgende melden.

De Vlaamse Waterweg nv is steeds betrokken partij geweest bij de ontwikkeling van de Blauwe Boulevard en heeft zowel informeel als formeel verschillende keren advies verleend. Gelieve ook rekening te houden met eerder gemaakte afspraken.

Verder geeft De Vlaamse Waterweg een gunstig advies, mits rekening wordt gehouden met alle onderstaande opmerkingen.

1. Betreffende de kade / jaagpad

De kade langs de Kanaalkom zal voor De Vlaamse Waterweg ook in de toekomst dienst doen als dienstweg om onder andere de oevers te kunnen inspecteren, onderhoudswerken en dergelijke te kunnen uitvoeren. In de verschillende deelplannen is in het artikel 'Zone voor kade' dit zo opgenomen. Ook onze dienstvoertuigen worden toegelaten in deze zone. De Vlaamse Waterweg is akkoord met dit voorschrift.
Ik wil hier aan toevoegen dat de Vlaamse Waterweg, indien dit nodig is, na een eenzijdige beslissing deze zone kan afsluiten voor bijvoorbeeld het uitvoeren van werken. De Vlaamse Waterweg kan dan nooit aansprakelijk of financieel verantwoordelijk gesteld worden voor de realisatie van een gebeurlijke omleiding.

Daarnaast wordt de Kanaalkom voor verschillende activiteiten gebruikt: jachthaven, horeca, lokaal havenmeester, B&B's met woonfunctie, aanmeren cruiseschepen, aanmeren beroepsvaart, ed. Het lijkt mij de bedoeling en wenselijk

om deze activiteiten ook in de toekomst te behouden. Deze activiteiten brengen uiteraard ook infrastructuur met zich mee op de kade. Ik denk hierbij aan een milieustation, een klein containerpark voor schippers, laad- en losparkings voor jachteigenaars,... Momenteel is deze infrastructuur niet opgenomen in de artikels voor de 'Zone voor kade'. Gelieve dit hier in te verankeren en de mogelijkheid te voorzien om ook hier nieuwe infrastructuur voor te voorzien indien nodig.

2. Betreffende nieuwe infrastructuur

In deelplan 2 Gelatinewijk, deelplan 3 Parkwijk, deelplan 4 Oostoever Kempische Steenweg en deelplan 5 Slachthuiswijk wordt er op het grafisch plan twee langzaam verkeersverbindingen ingetekend over de Kanaalkom. De Vlaamse Waterweg zal niet instaan voor de financiering, aanleg of onderhoud van deze nieuwe infrastructuur. Daarnaast dient De Vlaamse Waterweg toestemming te geven voor de bouw van deze bruggen. Wanneer deze constructies gepland zijn op gronden van het Vlaams Gewest, in beheer bij De Vlaamse Waterweg, dient er voorafgaandelijk een domeinvergunning te worden aangevraagd.

Daarnaast lees ik in de stedenbouwkundige voorschriften dat er een minimumbreedte van de bruggen wordt opgelegd. Gelieve dit te schrappen uit de voorschriften. De Vlaamse Waterweg dient immers nauw betrokken te worden in de technische uitwerking van de fietsbruggen, zodat deze conform zijn met de technische vereisten die De Vlaamse Waterweg stelt voor constructies over het kanaal.

Tot slot dien ik nog op te merken dat bij werken steeds rekening gehouden moet worden met de ankers van oever die in de grond zitten. Ik denk bijvoorbeeld aan de bouw van een woonblok dicht aan de oever van het kanaal. Voor technische specificaties kan steeds contact worden opgenomen met onze diensten.

3. Betreffende de herbestemming in deelplan 3 Parkwijk

In het deelgebied Parkwijk wordt de huidige bedrijvigheid herbestemd naar een park- en/of woongebied. De Vlaamse Waterweg verleent echter een concessie op deze locatie aan een bedrijf gespecialiseerd in gassen, lastechnieken en gereedschap. Wij kunnen niet akkoord gaan met de herbestemming van deze zone. Het bedrijf is vandaag de dag niet zonevreemd gelegen en is een gevestigde waarde. Ik wil er dan ook op aandringen om de planschade in beeld te brengen. De herlocatie van zo'n bedrijf is bedrijfseconomisch zeker niet gewenst.

De zone voor bedrijvigheid die staat ingetekend op het grafisch plan is voorbehouden voor stedelijke bedrijvigheid. De stedenbouwkundige voorschriften laten productie, opslag, bewerking en verwerking van goederen toe, maar De Vlaamse Waterweg vreest echter dat dergelijke bedrijven hier niet gewenst zijn.

4. Betreffende art. 4.4 Gemengde zone in deelplan Oostoever Kempische Steenweg

Dit artikel is van toepassing op de percelen waar onder andere de kantoren van De Vlaamse Waterweg gelegen zijn. In het artikel wordt een bouwhoogte van minimaal 5 en maximaal 7 bouwlagen toegestaan. Zodra er een functiewijziging plaatsvindt of een nieuwe omgevingsvergunning wordt aangevraagd, moeten de voorschriften van het RUP gevolgd worden. Dit wil zeggen dat er bouwlagen moeten worden toegevoegd aan de bestaande bebouwing, omdat een gedeelte van ons kantoorgebouw slechts 3 bouwlagen telt. Het lijkt mij niet zinvol om een functiewijziging of nieuwe omgevingsvergunning te koppelen aan een verplicht aantal bouwlagen. Het is daarnaast vandaag de dag niet duidelijk of de huidige constructie extra bouwlagen kan dragen. Ik stel voor om enkel een maximaal aantal bouwlagen op te nemen in de stedenbouwkundige voorschriften.

Het artikel geeft ook aan dat het parkeren steeds ondergrond, dient plaats te vinden. Bovengrondse parkeerplaatsen zijn enkel toegelaten in functie van hulpverlening, zorgfuncties en andersvaliden. Daarnaast wordt er in de algemene bepalingen op pagina 12 parkeer-richtaantallen opgenomen. Als we uitgaan van de maximale bruto-vloeroppervlakte geldt er voor deze zone een minimum van 191 en een maximum van 383 autoparkeerplaatsen en een minimum van 191 fietsparkeerplaatsen.
In deze zone is er enkel een kleine ondergrondse parkeerplaats aanwezig die gekoppeld is aan de ondergrondse parking aan de overzijde van de straat. Zonder de bestaande bebouwing af te breken is het niet mogelijk deze parking uit te breiden. Ik pleit er dan ook voor om de vergunde bovengrondse parkeerplaatsen te kunnen behouden. Bovendien is De Vlaamse Waterweg een publieke instelling die ook bezoekers ontvangt. Het lijkt mij daarom zeker zinvol dat wij bovengronds bezoekers een parkeerplaats kunnen aanbieden op ons eigen perceel, zodat zij niet in de straten rond het kantoorgebouw moeten parkeren.
Ook voor de gevraagde 191 fietsparkeerplaatsen geldt dezelfde opmerking. Het is quasi onmogelijk om dit aantal ondergronds te voorzien. Daarnaast heb ik ook mijn bedenkingen bij het minimum aantal. Dit zou betekenen dat bijna alle personeelsleden met de fiets naar het werk komen. Dit lijkt mij niet realistisch.

Dit brengt mij bij de afbakening van de zone op het grafisch plan. Zo wordt nu een gedeelte van ons perceel ingekleurd voor woonzone 2, terwijl hier vandaag vergunde parkeerplaatsen gelegen zijn. De Vlaamse Waterweg kan hier niet mee akkoord gaan. Ik stel voor om de zuidzijde van de zone gelijk te trekken met het einde van ons perceel en vervolgens van de zone een rechthoek te maken. Op deze manier kunnen de bovengrondse parkeerplaatsen worden uitgebreid en wordt voorkomen dat er in de straten rondom ons kantoorgebouw wordt geparkeerd. In bijlage vindt u een plan waarop mijn voorstel grafisch wordt weergegeven.

Door parking te voorzien op ons eigen terrein is een groen-terreinindex van 0,3 niet haalbaar. Ik denk dat het zinvol is om hiervan af te wijken aangezien deze zone grenst aan een parkzone en er op deze manier meegewerkt wordt aan de parkeerproblematiek in deze zone.

5. Betreffende de ontsluiting van de oostelijke zone

In voorliggend dossier wordt de ontsluiting van de oostelijke zone vooruit geschoven. Er worden momenteel geen concrete uitspraken gedaan en wordt de uitkomst gekoppeld aan de herinrichting van de Kempische Steenweg. De Vlaamse Waterweg is vragende partij om meer concrete voorstellen op te nemen in het voorliggende GRUP. De ontsluiting van dit gebied is vandaag de dag reeds problematisch en lijkt er enkel op te verslechteren als ik kijk naar hoeveel wooneenheden er bijkomen in dit gebied.

De ontsluiting via de Kempische Kaai onder de brug van de singel door wordt afgesloten, er wordt voor gemotoriseerd verkeer slechts een indicatieve ontsluiting van de Havenstraat naar de singel aangeduid, er wordt geen zekerheid gegeven of men in de toekomst eventueel kan ontsluiten via de Vaartstraat naar de Kempische Steenweg of via de Kempische Kaai naar de Thonissenlaan. Dit wil zeggen dat de Vaartstraat de enige ontsluitingsweg van de oostelijke oever lijkt te zijn. Hier is het bovendien ook nog onzeker of men richting de kleine en/of de grote Ring kan wegrijden. Er wordt voorgesteld om op de aantakking van de Kempische Steenweg een verkeerslichtenregeling te voorzien. Ook dit lijkt mij ruim onvoldoende om zeker tijdens de spitsuren het verkeer op een vlotte manier te laten ontsluiten. Ik ben er dan ook van overtuigd dat dit zal leiden tot een verkeersinfarct. Ik vraag dan ook met aandrang om de ontsluiting van de oostelijke zone niet alleen te laten afhangen van de toekomstige ontwikkelingen op de Kempische Steenweg, maar dat er vandaag ook proactief wordt nagedacht over de mogelijkheden die er zijn of gecreëerd moeten worden. De Vlaamse

Waterweg heeft haar bekommernis over de ontsluiting van dit gebied al meermaals uitgedrukt en blijft nu opnieuw op zijn honger zitten wat betreft concrete voorstellen.

Mijn inziens is het noodzakelijk de ontsluiting via de Kempische Kaai onder de Singel door te behouden. Enerzijds om het verkeer vanuit de oostelijke zone makkelijk te laten aantakken op de Singel zelf en zo ook de Havenstraat en de Kempische Steenweg te ontlasten. Anderzijds voor de bereikbaarheid van de duiker van de Demer. De roosters van deze duiker worden door onze diensten op regelmatige tijdstippen gekuist. Anders raakt de waterhuishouding in het gebied verstoort en is er een reële kans op wateroverlast. Hiermee moet men ook rekening houden bij de inrichting van het Demerpark.

6. Betreffende de noordelijke zone

Voor de zone ten noorden van de singel zal een ander RUP worden opgemaakt. Maar omdat deze zone uitvoerig aan bod komt in de toelichtingsnota van voorliggende RUP's wens ik toch kort de bedenkingen van De Vlaamse Waterweg mee te geven.
De economische/industriële ontwikkeling van de waterwegen is een kerntaak van De Vlaamse Waterweg nv. Ook de Vlaamse Regering geeft hier prioriteit aan door het vaststellen van het Economisch Netwerk Albertkanaal. Deze ruimte dient dan ook maximaal ontwikkeld te worden in functie van watergebonden bedrijvigheid. De Vlaamse Waterweg ondersteunt uiteraard ook de recreatieve functie van de waterwegen, maar dit mag niet in conflict zijn met de primaire, economische functie van de waterweg.
Op pagina 40 van de toelichtingsnota wordt aangegeven dat de bedrijven die hier aanwezig zijn geen watergebonden karakter hebben. Dit is niet correct. Vandaag de dag vindt hier nog steeds overslag plaats. De toelichtingsnota geeft dus een vertekend beeld van de actuele situatie.

De visie die wordt uiteengezet voor de noordelijke zone en de bijhorende herbestemmingen stroken niet met ENA-doelstellingen die gelden voor dit gebied. Daarnaast lees ik in het Masterplan dat is opgesteld voor de ontwikkeling van de Blauwe Boulevard dat: *"Het meest noordelijke deel blijft ten dienste staan van de aangrenzende bedrijven. Hiermee blijft een puur nautisch gebruik van het entreegebied gewaarborgd."*. Dit geeft aan dat er in het verleden reeds beslist is dat het noordelijke deel ook in de toekomst aangewend zal worden voor watergebonden bedrijvigheid. De Vlaamse Waterweg kan dan ook niet akkoord gaan met de toekomstplannen die voor de noordelijke zone beschreven worden in de toelichtingsnota.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groeten,

Joël Bijnens
afdelingshoofd

STAD HASSELT
INGEKOMEN
30 APR. 2018
AANW.NR. 306800

AANGETEKEND
aan het college van burgemeester en schepenen
Groenplein 1
3500 Hasselt

uw kenmerk	ons kenmerk	contactpersoon	Hasselt
An Jamers	422/PS/40000	Paul Smeets 011/854906 paul.smeets@delijn.be	25 april 2018 aantal pagina's: 2

RUP 217 Blauwe Boulevard West en RUP 224 Blauwe Boulevard Oost

Geacht college van burgemeester en schepenen

Mijn medewerkers zijn tevreden dat u het bestaande BPA rond de kanaalkom laat omzetten naar een RUP Blauwe Boulevard.

In de documenten stellen zij vast dat er nogal wat gegevens verouderd zijn doordat de geldende procedures veel tijd nodig hebben. Wij zullen ter verbetering de meest recente gegevens over openbaar busvervoer aan uw medewerkers en het studiebureau ter beschikking stellen zodat zij vlot kunnen verder werken.

In het RUP Blauwe Boulevard West hebben wij rond de implementatie van Spartacus sneltramlijn 1 enkele opmerkingen,
alhoewel men op sommige plaatsen uitgebreid over de tram spreekt staat er op enkele cruciale plekken geen vermelding :
- op blad 75, spreekt men over ruimtelijke principes en staat er geen tramtracé getekend op de kop van de kanaalkom.
- op blad 85, staat de halte aan het Oud Gasthuis netjes ingetekend maar opnieuw geen tracé
- op blad 88 spreekt men over de mobiliteit binnen het gebied ruim over automobilisten en weinig of niet over voetgangers en fietsers noch over bussen en trams.
- en ten slotte en erg voornaam : op het verordenend grafisch plan is het noodzakelijk dat er in de gebieden art. 1.12 en 1.13 een pijl getekend zal worden die aangeeft dat de tram van de Stokerijstraat naar de Martelarenlaan loopt via de kop van de kanaalkom.

Vlaamse Vervoermaatschappij
De Lijn Limburg
Grote Breemstraat 4 - 3500 Hasselt – tel. 011 85 42 11 - fax 011 25 32 92
IBAN BE64 3751 1173 1652 - BIC BBRUBEBB - ING 375-1117316-52
BTW BE 0242 069 537 - www.delijn.be

Wij rekenen er op dat deze kleine aanpassingen volledig opgenomen worden in de verbeterde versie van teksten en plannen.

Verder wensen wij u veel succes bij de verdere uitbouw van dit stadsdeel.

Met vriendelijke groeten

Heidi Roubben

Vlaamse Vervoermaatschappij

De Lijn Limburg

Grote Breemstraat 4 - 3500 Hasselt – tel. 011 85 42 11 - fax 011 25 32 92

ING 375-1117316-52 - BTW BE 0242 069 537 - www.delijn.be

DEPARTEMENT OMGEVING

STAD HASSELT
INGEKOMEN
02 MEI 2018
AANW.NR. 306854

Vlaamse overheid
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -Projecten
Hendrik Van Veldekegebouw
Koningin Astridlaan 50 bus 1
3500 HASSELT
T 011 74 21 00
www.omgevingvlaanderen.be

GEMEENTEBESTUUR HASSELT
Groenplein1
3500 HASSELT
België

uw bericht van	contactgegevens	ons kenmerk	datum
	Martine Colemont	2.14/71022/112.1 2.14/71022/116.1	27 APR. 2018
	martine.colemont@vlaanderen.be		
uw kenmerk	011 74 21 00	bijlagen	

Betreft :

ligging:
kadastraal:
onderwerp: Blauwe Boulevard West en Blauwe Boulevard Oost
aanvrager:
exploitant:

Geachte,

Hierbij vindt u het aangepaste advies van de ontwerp-RUP's Blauwe Boulevard West en Blauwe Boulevard Oost naar aanleiding van de plenaire vergadering van 25/04/2018.

Dit advies vernietigt en vervangt het advies dat u werd overhandigd op de plenaire vergadering.

Hoogachtend,

Voor het departement,
Inge Coelmont

Vlaanderen
is omgeving

DEPARTEMENT
OMGEVING

Vlaamse overheid
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -Projecten
Hendrik Van Veldekegebouw
Koningin Astridlaan 50 bus 1
3500 HASSELT
T 011 74 21 00
www.omgevingvlaanderen.be

College van Burgemeester en Schepenen
Groenplein1
3500 HASSELT
België

uw bericht van	contactgegevens	ons kenmerk	datum
29/03/2018	Karin Gijsen	2.14/71022/112.1 2.14/71022/116.1	
	karin.gijsen@vlaanderen.be		
uw kenmerk	011 74 21 00	bijlagen	

Betreft: HASSELT, gemeentelijk RUP " Blauwe Boulevard West " en " Blauwe Boulevard Oost " : advies plenaire vergadering dd. 25/04/2018

Geacht college,

In antwoord op uw uitnodiging voor de plenaire vergadering van 25/04/2018 bezorg ik u hierbij mijn advies.

1. Samenvatting van het dossier

Het ontwerp RUP "Blauwe Boulevard West" en "Blauwe Boulevard Oost" beoogt een herziening van het bestaande BPA 'Blauwe Boulevard' dat dateert van 2004.
Het RUP is een bijsturing van het BPA omdat in het BPA enkel uitspraken gedaan werden over de aard en omvang van het programma, de maximale bouwenveloppes en de afbakening van het openbaar domein. Er werden echter geen randvoorwaarden opgelegd met betrekking tot de globale beeldkwaliteit waardoor een monotone projectontwikkeling tot stand kwam en de samenhang in het openbaar domein ontbreekt. Bovendien richten de reeds uitgevoerde of in uitvoering zijnde woonontwikkelingen zich op een beperkte doelgroep - kapitaalkrachtige tweeverdieners en senioren - zonder aangepaste voorzieningen. De ontwikkelingen dreigen dus voorbij te gaan aan de doelstelling om hier een multifunctioneel en samenhangend project te ontwikkelen dat een verrijking vormt voor het stadsdeel en de ruime omgeving.

2. Advies departement Omgeving conform artikel 2.2.13.

Het plan betreft een verfijning van het bestaand BPA en een toevoeging van de zone rond de Kempische Steenweg.

De planopties zijn niet rechtstreeks strijdig met het RSV of het hoger verordenend beleidskader en behoeven geen verdere bovenlokale afweging.

Gezien het strategisch belang van het projectgebied de "Blauwe Boulevard" stellen we ons wel vragen hoe de stad Hasselt haar positie binnen het regionaal stedelijk gebied Hasselt-Genk, binnen Limburg, de Euregio en Vlaanderen wil versterken door middel van dit planningsinitiatief. Hoe kadert dit planningsinitiatief binnen het handels- en bedrijfsgebeuren, de kantorenmarkt, de woonmarkt, de wegenstructuur, de recreatieve-toeristische structuur, natuurlijke structuur, ... op bovenlokaal niveau. Dit plangebied heeft immers niet alleen impact op de stedelijke structuur maar tevens op het niveau van het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk, op de provincie, de Euregio en Vlaanderen.
De voorliggende toelichtingsnota geeft geen studiemateriaal weer waaruit kan afgeleid worden welke elementen aan de basis hebben gelegen om tot de aangegeven visie-elementen en grafisch ontwerp te komen.
Bij het vooroverleg waren documenten toegevoegd zoals "Masterplan Blauwe Boulevard" en nota "beeldkwaliteit Blauwe Boulevard" die meer inzicht gaven hoe dit projectgebied kadert in de ruimere omgeving. Echter op basis van de huidig voorliggende toelichtingsnota is onvoldoende duidelijk hoe het gebied benaderd en bestudeerd werd in een ruime context.
De teksten spreken op verschillende plaatsen over een 'wijk', 'wijkvoorzieningen'. De potentie van het gebied is van een veel **hoger schaalniveau**. Dit blijkt onvoldoende uit de voorliggende toelichtingsnota, zeker als het gaat over de **ontsluitingsstructuur**.

3. Opmerkingen inzake de toelichtingsnota, grafisch plannen en de stedenbouwkundige voorschriften
De methodiek om het projectgebied op te splitsen in **7 deelplannen** werkt de samenhang binnen het gebied niet in de hand. Het staat het stadsbestuur vrij om het plan op te splitsen om procedurele redenen. We vragen echter om het onderzoek te voeren en de visie en het ontwerp uit te werken voor het totale gebied (ook de noordelijke zone) als samenhangend geheel en een grafisch plan van de totaliteit op te maken waaruit een samenhangende visie en inrichting moet blijken. Dergelijk plan kan gezien worden als een informele coördinatie van de 7 deelplannen en zal bevorderlijk zijn om de ruimere context steeds voor ogen te houden zowel binnen het planproces als nadien.
De noordelijke zone waar **Seveso-bedrijven** gelegen zijn, wordt niet binnen dit planningsinitiatief opgenomen. Mogelijk is door de aanwezigheid van deze Seveso-bedrijven een ruimtelijk veiligheidsrapport nodig voor het plangebied. Er dient alleszins een uitspraak over het al dan niet noodzakelijk zijn van een veiligheidsrapport gekend te zijn vooraleer, het planningsinitiatief van het gehele RUP Blauwe Boulevard (oost, west en noord) kan verder gezet worden. De conclusies uit het ruimtelijk veiligheidsrapport dienen immers mee genomen bij de ontwikkeling van het voorliggend projectgebied.

<u>Ontsluitingsstructuur – mobiliteit :</u>
Er wordt te weinig inzicht gegeven in de vooropgezette ontsluitingsstructuur. Blijkbaar is er een korte en lange termijn visie (TN p. 88-90). De Gelatineboulevard zal niet onmiddellijk aangelegd

worden, de huidige wegeninfrastructuur zou gebruikt worden. De bestaande wegenis is toch onaangepast aan de nieuwe invulling ? Wat met de wandelpromenade langs de (verlaagde) kade ? Hier is uitklaring nodig.
Het is niet duidelijk of de bestaande route met sluipverkeer vanuit Kuringen langs het kanaal via de Gelatineboulevard naar de Groene Boulevard zal blijven bestaan ? Dit kan niet te bedoeling zijn?
We vragen de ontsluitingsstructuur te kaderen binnen het **stedelijk mobiliteitsplan** en de **lange en korte termijn** in kaart te brengen en door te vertalen in het grafisch plan/voorschriften.

Reliëf :
Er is sprake van het verlagen van de kades om een betere beleving van het water mogelijk te maken, hetgeen natuurlijk zeer positief is. Binnen de documenten is het echter niet duidelijk hoe omgegaan wordt met het aanwezige reliëf, waar en hoe de bestaande niveauverschillen opgevangen zullen worden. Vb. Blijft de Gelatineboulevard over het gehele gebied (de driedeelplannen van de westoever) verhoogd ?
We vragen grafisch materiaal dat inzicht geeft zowel in de dwars- als in de langsrichting van het gebied (**principe-snedes**). Het is niet duidelijk op welk niveau de Gelatineboulevard en op welk niveau de kades zullen liggen. Hiervan dienen de absolute niveaus bepaald te worden (TAW). In de voorschriften is sprake van aantal bouwlagen of bouwhoogtes ten opzichte van het niveau van de Gelatineboulevard. Die is er nog niet. Het **absolute niveau** is niet gekend. Dit dient aangepast/aangevuld.

Grafisch plan :
Door de opsplitsing in 7 deelplannen gaat de **samenhang** verloren. De kanaalkom wordt doormidden gesneden waardoor de voornaamste structurele drager van het gebied uit het oog wordt verloren. De onderlinge relaties, de voorziene verbindingen, de relatie tot het water en de overkant van het water, ... komt niet tot uiting door het plan in deelplannen op te splitsen.
Vb. Het doordringen van het groenpark rond de Demer tot aan de Groene Boulevard is een visie-element dat niet goed is door vertaald in het grafisch plan. In deelplan Parkwijk en deelplan Gelatinewijk is een substantieel deel van de open ruimte nog ingenomen door groen. In het deelplan Havenkwartier is de 'groene vinger' echter herleid tot een dunne groene lijn met pijl. In de voorschriften is ook geen minimum breedte voorzien voor deze groene corridor, die de stad met het ommeland (Demervallei) zou moeten verbinden. Hier maakt de stad haar visie inzake groen-blauwe netwerkvorming niet waar.

Erfgoed :
De Mouttoren werd in de toelichtingsnota aangegeven als gebouw met **erfgoedwaarde** maar werd niet als zodanig aangeduid op plan. Waarom niet ? Gebouwen met erfgoedwaarde zijn vaak moeilijk in te schakelen binnen een stedelijke ontwikkeling omdat een herbestemming niet altijd voor de hand liggend is. Het onderzoek naar de **herbestemmingsmogelijkheden** van de gebouwen met erfgoedwaarde dient doorvertaald te worden in het grafisch plan en de voorschriften. In de voorschriften kan vb opgenomen worden een erfgoed-toets aan te leveren als toelichtend document

In de rand willen we opmerken dat het symbool voor 'erfgoed' en symbool voor 'hoger bebouwd accent' op het grafisch plan identiek is (zij het in verschillende in grootte) en dus moeilijk te onderscheiden is. We vragen hieromtrent het grafisch plan bij te sturen.
In het algemeen willen we ook stellen dat de grafische kwaliteit van het plan eerder beperkt is. Een kwalitatief grafisch plan, dat de visie-elementen, relaties, bestemmingen, gradaties, ... visueel zichtbaar maakt, de onderliggende bedoelingen vorm geeft en goed afgestemd is op de voorschriften, zal de gebruiker van het planinstrument meer inzicht verschaffen en tot een betere toepassing van het planinstrument leiden.

Openbaar domein :

Het is niet duidelijk hoe, wanneer en door wie het openbaar domein rond de kanaalkom zal aangelegd worden, wanneer de twee langzaam verkeersverbindingen (voetgangers- en fietsersbruggen) over de kanaalarm - die belangrijk zijn voor de oost-west connectie - zullen uitgevoerd worden, wanneer het groenpark rond de Demer zal uitgevoerd worden, ...
Er zijn in de voorschriften geen koppelingen gemaakt tussen de uitvoering van projectzones en de aanleg van het openbaar domein, groengebieden, waterpartijen, rustplekken, ... Dit strategisch stadsdeel zal nochtans vallen of staan met een kwalitatief openbaar domein. Het openbaar domein, dat een groot aandeel (> 19 ha over de voorliggende 5 deelplannen) inneemt binnen het gebied en de ruggengraat vormt voor het geheel, zal bepalend zijn voor het welslagen van deze zeer cruciale en zeer omvangrijke projectzone (> 60 ha).
De voorschriften voor het openbaar domein zijn zeer summier en volstaan niet om de aanleg van een kwalitatief openbaar domein af te dwingen. Eisen inzake groenaanleg, pleinvorming, verblijfskwaliteit, belevingswaarde, relatie tot het water, rol binnen de ontsluitingsstructuur, open te houden corridors, zichtrelaties, ... kunnen hiertoe bijdragen.

Projectzones met bovenlokaal belang – (deel van) projectzone op wijkniveau :

Uit het grafisch plan en de voorschriften is niet duidelijk waar bovenlokale voorzieningen en waar voorzieningen op wijkniveau zullen voorzien worden. In de teksten heeft men het vaak over voorzieningen op wijkniveau maar waar men deze plaats wil geven is niet duidelijk. Enkel bij de handel wordt hier en daar in de voorschriften vermeld 'op buurtniveau' (volgens welke logica werd dit opgebouwd?)
Men zou verwachten dat de zone art. 3.3. van deelplan Parkwijk en de zone tussen de Kempische Kaai en de Kempische Steenweg bedoeld zijn voor (rustiger) wonen op wijkniveau (stadswijk) met mogelijkheid tot voorzieningen op niveau van de buurt, maar dit is niet zo uitgewerkt. Verdere uitklaring zowel op grafisch plan als in de voorschriften is aangewezen.
Gezien de potenties van dit strategisch gebied zal het plangebied echter eerder ingeschakeld moeten worden op een bovenlokaal niveau en zullen de voorzieningen, handel, horeca, kantoren, bedrijvigheid, ... functioneren op bovenstedelijk en regionaal niveau. Dit blijkt niet uit het dossier. Het is niet duidelijk hoeveel wooneenheden en hoeveel m^2 aan kantoren, handel, horeca, bedrijfsruimte, recreatie, groenvoorzieningen, ruimte voor water, ... beoogd wordt in dit plangebied en hoe de uitvoering van het beoogde programma via het grafisch plan en de voorschriften hard gemaakt wordt.
De voorschriften van art. 1.1 Havenkwartier, art.1.2 Havenkwartier, art. 1.3 Havenkwartier, art. 2.1 Gelatinewijk, art; 2.2 Gelatinewijk, art. 2.3 Gelatinewijk, art. 2.4 Gelatinewijk, art. 3.1 Parkwijk, art.

3.2 Parkwijk, ... laten allen een verweving van functies toe, hetgeen 'an sich' natuurlijk zeer goed is. Maar met de voorgestelde voorschriften kan men geen beleid voeren rond het uitbouwen van concentraties aan kantoren, handel, bedrijvigheid, ... Men kan met het huidig voorliggend plan niet afdwingen dat er effectief zones komen waar vooral zal ingezet worden op projecten in de kantorensector, bedrijvigheid, gespecialiseerde handel, stedelijke of regionale gemeenschapsvoorzieningen, toerisme, ... De voorliggende voorschriften geven geen garanties dat er effectief een **verwevenheid** aan functies zal gerealiseerd worden.

Aard handel – concurrentie handelsapparaat binnenstad :
We stellen ons de vraag hoe het stadsbestuur met dit planningsinitiatief het handelsgebeuren op stedelijk niveau zal sturen. De binnenstad heeft een geconcentreerd en toch uitgebreid en vrij compleet handelsapparaat met grote aantrekkingskracht. Hoe zal het beleid sturen zodat dit goed functionerend handelsapparaat van de binnenstad behouden blijft en de handel in het gebied aan de Blauwe Boulevard **complementair** zal zijn aan de shopping-gebeuren van de binnenstad ? In de voorschriften wordt hieraan op geen enkele manier richting gegeven. Hoe zal de stad voorkomen dat de handel van de Blauwe Boulevard het handelsapparaat van de binnenstad gaat beconcurreren ? Hoe ziet het bestuur de verhouding tussen de handel in de binnenstad en de handel in de kanaalkomzone ? Hoe werkt ze dit uit in het grafisch plan en de voorschriften ?
We willen hierbij aanhalen dat het 'Decreet Integraal **handelsvestigingsbeleid**' decreet een indeling in 4 categorieën van goederen voorziet.

Voorschriften projectzones :
De voorschriften stellen dat steeds een globale visie op een projectzone (die uit meerdere delen kan bestaan) dient aangeleverd te worden. Dit kunnen we vanuit ruimtelijk oogpunt enkel toejuichen. De voorschriften geven echter niet aan dat ook het **aangrenzend openbaar domein** eveneens in de globale visie dient opgenomen. Er dient steeds gestreefd naar een goede wisselwerking tussen de bebouwde en de onbebouwde ruimte. Binnen een project dient ook duidelijk te worden welke gebied openbaar domein wordt, welke zones een semi-publiek karakter krijgen en welke strikt privaat blijven. De voorschriften voorzien niet in een koppeling tussen de ontwikkeling van projectzone voor bebouwing en de aangrenzende zone voor openbaar domein. Een **koppeling** tussen de aanleg van het openbaar domein en de projectzones voor bebouwing is dus een evidentie, die echter niet is opgenomen in de voorschriften.
De voorschriften voorzien evenmin aan welke modaliteiten dient voldaan indien de globale projectzone (die uit meerdere delen kan bestaan) in handen is van meerdere eigenaars. De eigenaar, die het eerst een initiatief neemt zal het globaal ontwikkelingsplan moeten opmaken? Hoe wordt dan omgegaan met de eigendomsrechten van de eigenaars binnen de globale projectzone?

Differentiatie in wonen – doelgroepenbeleid :
In de toelichtingsnota wordt bij de doelstellingen terecht aangegeven dat men meer wil inzetten op de realisatie van woningen voor verschillende doelgroepen en niet alleen voor kapitaalkrachtige tweeverdieners en senioren (zoals het tot nu toe het geval is). Hoe gaat men dit daadwerkelijk realiseren ? Met de huidige voorschriften, die spreken over 'streven naar' een

maximale diversiteit aan groottes en typologieën kan men zijn vooropgezet doel niet hard maken. Hoe gaat men ervoor zorgen dat er effectief een voldoende groot aanbod aan bescheiden woningen voor alle lagen van de bevolking en voor alle leeftijdscategorieën zal gerealiseerd worden ?

4. Algemene conclusie
Het ontwerp RUP "Blauwe Boulevard West" en het ontwerp RUP "Blauwe Boulevard Oost" wordt **voorwaardelijk gunstig** geadviseerd.
Er is geen rechtstreekse strijdigheid met de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Het dossier dient **herwerkt en aangevuld** te worden, **rekening houdend met al de bemerkingen uit dit advies.**
We stellen voor een **nieuwe plenaire vergadering** te organiseren om de aangepaste documenten voor te leggen en te bespreken.

Hoogachtend,

Voor het departement,
Inge Coelmont

kopie ter informatie aan:

Provinciebestuur Limburg
Directie Omgeving
Afdeling Ruimtelijke Ordening
Dienst Ruimtelijke Planning en Beleid
Universiteitslaan 1
3500 HASSELT

dIO2016.B0FSTD

Verslag Plenaire Vergadering

Titel verslag: Verslag plenaire vergadering RUP Blauwe Boulevard Oost
Datum en uur vergadering: Woensdag 25/04/2018 9u00
Plaats vergadering: Provinciehuis Limburg – Voerenzaal

Aanwezigen

Naam	Vertegenwoordigt
Sander Malfroy	Agentschap Natuur en Bos
Paul Smeets	De Lijn
Sarah Gilissen	De Vlaamse Waterweg
Martine Baptist	Provincie Limburg
Gülay Aydogan	Provincie Limburg
Ann Maurissen	Departement Omgeving- Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplannen en Projecten
Marc Swyngedouw	Stad Hasselt
Mark Van de Vijver	Stad Hasselt
Lieven Jouck	Stad Hasselt
An Jamers	Stad Hasselt
Stéphanie De Deken	THV BUUR - Arcadis
Valère Ceyssens	THV BUUR - Arcadis
Piet Kiekens	THV BUUR - Arcadis

Advies ontvangen, maar verontschuldigd

- Gecoro stad Hasselt — Voorwaardelijk gunstig advies
- Agentschap Innoveren en Ondernemen — Ongunstig advies
- Agentschap Wonen Vlaanderen — Voorwaardelijk gunstig advies
- Wegen en Verkeer Limburg — Voorwaardelijk gunstig advies
- Departement Omgeving – Dienst VR — Voorwaardelijk gunstig advies

Aanwezige adviesinstanties

- Provincie Limburg — Voorwaardelijk gunstig advies
- De Vlaamse Waterweg — Voorwaardelijk gunstig advies
- De Lijn — Voorwaardelijk gunstig advies
- Agentschap Natuur en Bos — Voorwaardelijk gunstig advies
- Departement Omgeving- Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplannen en Projecten — Voorwaardelijk gunstig advies

Geen advies ontvangen

- Onroerend Erfgoed
- VMM
- Provincie Limburg – Dienst waterlopen
- Departement Omgeving – Dienst MER

Verslag

Eerst worden de schriftelijke adviezen van de instanties behandeld die **niet aanwezig** zijn op de vergadering.

1. Gecoro stad Hasselt

De Gecoro van 4 april 2018 formuleerde een geschreven advies, dat bij dit verslag is gevoegd.

Het advies wordt overlopen door de stad Hasselt.

De aanwezigen hebben geen opmerkingen bij dit verslag.

2. Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO)

Het Agentschap Innoveren en Ondernemen formuleerde een geschreven advies op 23/04/2018.

Het advies wordt overlopen door de stad Hasselt. De conclusie van het advies luidt:

"Het Agentschap Innoveren en Ondernemen geeft ongunstig advies voor het voorontwerp RUP Blauwe Boulevard Oost en Blauwe Boulevard West. Zij wenst dat in het RUP een toelichting wordt voorzien rond de strategische detailhandelsvisie van de stad Hasselt en op welke wijze hieraan wordt vormgegeven binnen de Hasseltse Kanaalzone. Het beoordelingskader (of aspecten ervan) rond detailhandel, horeca en/of diensten wordt vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften dat als toetsingskader moet dienen voor toekomstige omgevingsvragen."

De stad Hasselt vermeldt dat de dienst economie van de stad een visie en actieplan detailhandel en horeca heeft opgemaakt. Ruimtelijk doet de studie een aanzet naar een verdere uitwerking van het bepalen van 'quartiers' en een vertaling van deze zones naar ruimtelijke instrumenten en een beeldkwaliteitsplan. Dit zal in de nabije toekomst zijn verdere uitwerking krijgen. De studie volstaat op zichzelf dus niet om gedetailleerde ruimtelijke uitspraken te doen rond kleinhandel binnen de Blauwe Boulevard.

De aanwezigen geven aan dat een gesprek met VLAIO benodigd is.

3. Agentschap Wonen Vlaanderen

Het Agentschap Wonen Vlaanderen formuleerde een geschreven advies op 24/04/2018.

Het advies wordt overlopen door de stad Hasselt. Het Agentschap Wonen Vlaanderen brengt een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De aanwezigen geven aan dat de visie die de stad hanteert rond de integratie van sociaal woonaanbod in Blauwe Boulevard, en de manier waarop deze wordt bewerkstelligd (o.a. via samenwerkingsovereenkomsten met ontwikkelende partijen), beter naar voor dient te komen in het RUP.

4. Wegen en Verkeer Limburg

Het Agentschap Wegen en Verkeer Limburg formuleerde een geschreven advies op 24/04/2018.

Het advies wordt overlopen door de stad Hasselt. De conclusie van het advies luidt:

“Agentschap Wegen en Verkeer geeft een negatief advies voor het deelplan 3 Parkwijk van het RUP Blauwe Boulevard West. De overige deelplannen zijn aanvaardbaar voor zover uit de MOBER zou blijken dat de mobiliteitsimplicaties verwerkbaar zijn, rekening houdende met een nieuwe referentietoestand 2018; dit wordt verder geadviseerd in de MER-screening.”

De aanwezigen merken het volgende op:

- De opmerking over p. 21/130 van de toelichtingsnota verwijst naar een beschrijving uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Hasselt.
- Een aantal opmerkingen heeft betrekking op het lopende onderzoek tot milieueffectrapportage.
- Er is een studie lopende voor de infrastructurele aanpassing van de Herkenrodesingel ter hoogte van het plangebied. In deze studie wordt er echter geen uitspraak gedaan over de aantakking van de Gelatineboulevard op de Singel t.h.v. de Demer, en de ontsluiting van de zone voor stedelijke bedrijvigheid.

De aanwezigen geven aan dat een gesprek met AWV benodigd is.

5. Departement Omgeving – Dienst VR

Het Departement Omgeving – Dienst VR formuleerde een geschreven advies op 23/04/2018.

Het advies wordt overlopen door de stad Hasselt.

Het advies stelt dat er voor deze deelplannen in dit stadium (nog) geen ruimtelijk veiligheidsrapport dient opgemaakt te worden op voorwaarde dat de afstanden zoals beschreven in het RVR afbakening regionaal stedelijk gebied Hasselt-Genk (en overgenomen in de toelichtingsnota onder paragraaf §4.3.1) gerespecteerd blijven.
De dienst VR is de mening toegedaan dat zolang RUP Noord niet is opgemaakt en het grafisch plan en de bestemmingen niet duidelijk zijn, er in dit stadium geen sluitend advies kan gegeven worden over de noodzaak tot de opmaak van een RVR voor de 3 RUP’s. Indien toch de noodzaak tot een RVR zou blijken, zal in dit RVR minstens de risico’s van de bestaande Seveso-richtingen aan bod moeten komen alsook (gezien de samenhang) de interactie met de ontwikkelingen in alle 7 de deelplannen.

Vervolgens komen de adviesinstanties aan bod die **aanwezig** zijn op de vergadering

6. Provincie Limburg

De provincie Limburg formuleerde een geschreven advies op 19/04/2018.

Het voorontwerp-GRUP "Blauwe Boulevard Oost" te Hasselt wordt voorwaardelijk gunstig geadviseerd door de provincie, mits rekening wordt gehouden met de geformuleerde opmerkingen.

Het advies stelt dat het voorontwerp-GRUP "Blauwe Boulevard Oost" in zijn globaliteit kadert binnen de doelstellingen van het RSV en het RSPL. Het stelt ook dat de opmaak van het GRUP "Blauwe Boulevard Oost" geen rechtstreekse uitvoering van de bindende bepalingen van het GRS Hasselt inhoudt, maar in zijn globaliteit kadert binnen de doelstellingen van het GRS Hasselt.
Het advies stelt dat het GRUP niet strijdig is met het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk'. Het plangebied van het voorontwerp GRUP is niet opgenomen als een van de deelplannen van het gewestelijk RUP.

Een aantal aspecten uit het advies worden tijdens de vergadering aangehaald door de provincie Limburg.

Algemene opmerkingen:

- De provincie vraagt om het masterplan en het beeldkwaliteitsplan Blauwe Boulevard toe te voegen aan de toelichtingsnota. De algemene principes uit deze plannen dienen te worden overgenomen in het RUP: verordenend opnemen wat je zeker wilt vastleggen, essentiële informatie in de toelichtende kolom vermelden.
- De provincie vraagt om in de toelichtende nota duidelijk aan te geven welke info, studies en plannen er al gemaakt en bekend zijn: wat ligt vast, wat is in uitvoering, …
- De provincie vraagt om toelichtend op te nemen hoe het planproces gelopen is, en hoe de stad omgaat met de ontwikkeling van het gebied: sturing, facilitering grondruil, sluiting van samenwerkingsovereenkomsten, …
- De provincie wijst op het risico dat de ontsluiting van deelplannen 1 'Havenkwartier' en 2 'Gelatinewijk' afhangt van de goedkeuring van deelplan 3 'Parkwijk'. De provincie geeft aan dat de ontsluiting van ieder deelplan individueel mogelijk moet zijn.
- De provincie vraagt om op te letten met hoe je fasering gaat vastleggen in het plan: wat met de combinatie bestaande vergunde toestand en herontwikkelde (deel)zones?
- De provincie vraagt om een totaalbeeld van de grafische plans van de 3 deelzones West en de 2 deelzones Oost op te nemen in de toelichtingsnota.
- Er wordt niet overal een overdrukzone voor ondergronds parkeren voorzien. De stad Hasselt antwoord hierop dat deze overdrukzone enkel is opgenomen daar waar de ondergrondse parking kan doorlopen onder publiek domein.

Deelplan 4 Oostoever – Kempische Steenweg:

- De grenzen tussen deelzones wm1, wm2 en wm3 dient te worden verduidelijkt op het grafisch plan.
- Het begrip 'collectieve groenzone' dient te worden verduidelijkt, evt. via referentiebeelden.
- Art. 4.5 en 4.6 Mouttoren + overdrukzone:
    - De voorschriften laten toe dat een uitbreiding 4,5 m boven de bestaande toren kan uitsteken - graag verklaren hoe deze mogelijkheid te rijmen valt met de erfgoedwaarde van de toren. De stad antwoordt dat er toelichtend kan worden gerefereerd naar referentieprojecten, en naar de ontwikkelbaarheid van de toren en de uitbreiding.
    - De kleur van de overdrukzone dient te worden afgestemd met de kleur van de aanduiding in de voorschriften.
    - Graag aangeven welk type van ondergrondse constructies er kan gerealiseerd worden binnen de overdrukzone.
- Art. 4.10 Parkzone:
    - Het beheer zal gebeuren door de stad – de stad kan beslissen om dit verordenend op te nemen.
    - De provincie vraagt wat er met de bestaande gebouwen gebeurt die staan aangeduid binnen de parkzone. De stad antwoordt dat deze zullen verdwijnen bij de realisatie van de parkzone. Dit wordt volgens de provincie best opgenomen in de voorschriften.
- Art. 4.13 Zone voor plein: Graag (verordenend) randvoorwaarden opnemen over de inrichting van het plein, en toelichtend duidelijker maken naar wat voor plein je streeft (met sfeerbeelden, referentiebeelden)

Deelplan 5 Slachthuiswijk:

- Voorschriften parkeren & ontsluiting op te nemen

7. De Vlaamse Waterweg

De Vlaamse Waterweg nv formuleerde een geschreven advies op 24/04/2018.

De Vlaamse Waterweg geeft een gunstig advies, mits rekening wordt gehouden met de geformuleerde opmerkingen.

Een aantal aspecten uit het advies worden tijdens de vergadering aangehaald door de Vlaamse Waterweg.

Algemene opmerkingen:

- De stad Hasselt is in gesprek met De Vlaamse Waterweg over het ontwerp van de kades.
- De Vlaamse Waterweg vraagt de minimumbreedte van de overbruggingen voor langzaam verkeer te schrappen.

Deelplan 4 Oostoever – Kempische Steenweg:

- Art. 4.4 Gemengde zone (omvat de kantoren van De Vlaamse Waterweg)
    - Graag het minimum qua aantal bouwlagen te schrappen uit de voorschriften
    - De Vlaamse Waterweg geeft aan dat, zonder de bestaande bebouwing af te breken, het niet mogelijk is de ondergrondse parking uit te breiden. Men wenst de vergunde bovengrondse parkeerplaatsen te behouden. De stad antwoordt dat de verplichting tot ondergronds parkeren conform de aangrenzende zones wordt opgelegd bij herontwikkeling, en dat er een uitzondering kan worden aangevraagd indien nodig.
    - De Vlaamse Waterweg heeft bedenkingen bij het minimumaantal fietsparkeerplaatsen volgens de parkeerrichtcijfers.
    - De Vlaamse Waterweg vraagt om de zonegrens aan te passen, o.a. door een hoek recht te trekken. De perceelsgrens van DVW loopt daar in een punt. Er is gesteld de zonegrens op te schuiven tot deze punt en vervolgens recht te trekken, zonder te snijden in de groene vinger. Dus de perceelsgrens wordt niet exact gevolgd. De stad geeft aan dat de zonegrens wordt aangepast aan de perceelsgrens, maar dat de ‘groene vinger’ (art. 4.10) maximaal behouden dient te blijven.
    - De Vlaamse Waterweg vraagt om de G/T index voor de zone te verlagen. De stad wilt de G/T in de voorschriften behouden in functie van een kwalitatieve toekomstige herontwikkeling, indien deze zou plaatsvinden.

Deelplan 5 Slachthuiswijk:

- De stad geeft meer toelichting bij de mogelijkheden die in het RUP worden opengelaten voor de ontsluitingsstructuur van de oostelijke zone. De Vlaamse Waterweg kan hiermee akkoord gaan, maar zou toch graag meer concrete voorstellen zien ipv af te wachten tot de invulling van de Kempische Steenweg gekend is.

Gebieden noorden van de Singel:

- De Vlaamse Waterweg wenst de ruimte maximaal te ontwikkelen in functie van watergebonden bedrijvigheid.
- Op pagina 40 van de toelichtingsnota wordt aangegeven dat de bedrijven die hier aanwezig zijn geen watergebonden karakter hebben. Dit is niet correct.
- Voor het gebied ten noorden van de singel wil De Vlaamse Waterweg betrokken te worden bij het vooroverleg i.k.v. het RUP

8. <u>De Lijn</u>

De Lijn formuleerde een geschreven advies op 25/04/2018.

Een aantal aspecten uit het advies worden tijdens de vergadering aangehaald door De Lijn:

- Een update van de gegevens over het stadsnet Hasselt worden bezorgd aan de stad.
- De Lijn vraagt om op het grafisch plan, in zones art. 1.12 en 1.13, een indicatieve pijl op te nemen voor de Spartacus sneltramlijn 1 (van Stokerijstraat naar Martelarenlaan, via de kop van de kanaalkom)
    - Aanvullend op de eerste versie van het verslag plenaire vergadering geeft De Lijn het volgende aan: *“Uit bijkomend en juridisch advies is gebleken dat onze vraag naar het aanbrengen van een indicatieve pijl onvoldoende is. Wij vragen bij deze dus om een effectieve zone voor tramexploitatie aan te brengen op de tekeningen van beide RUP-delen.”*

- De Lijn vermeldt dat er in de toelichtingsnota (p. 88) ruim over automobilisten en weinig of niet over voetgangers en fietsers, noch over bussen en trams wordt gesproken.

9. Departement Omgeving- Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplannen en Projecten

Een aantal aspecten uit het advies worden tijdens de vergadering aangehaald door Dept. Omgeving – Ruimte Vlaanderen:

- Transparantie rond wat er eerder al is onderzocht, vastgelegd, e.d. is essentieel om te tonen in de toelichtingsnota.
- Graag het masterplan en beeldkwaliteitsplan Blauwe Boulevard toevoegen aan de toelichtingsnota, zeker in functie van het openbaar onderzoek.
- Graag meer onderbouwen waarom er op welke plekken wordt ingezet op bepaalde functies: wat fungeert er op bovenlokaal niveau, wat op lokaal niveau? Hoe wordt dit kwantitatief vastgelegd?
- Rond veiligheidsrapportage: wat is de impact van Seveso-bedrijven?
- De mobiliteitsstructuur dient gekaderd te worden binnen het stedelijk mobiliteitsplan.
- Wat is de interactie tussen bebouwde en onbebouwde delen: graag meer in z'n geheel te bekijken.
- Wat is essentieel voor een goed kwalitatief openbaar domein: graag mee op te nemen in de voorschriften.
- 'Streven naar doelgroepenbeleid': graag concreter te maken.
- Waar er gerefereerd wordt naar 'verlaagde kades' en waar wijzigingen in het reliëf optreden: graag dwarsdoorsnedes op te nemen.
- Graag Mouttoren aan te duiden als erfgoedobject, en onderzoek naar wat ermee kan gebeuren.
- Het Departement Omgeving- Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplannen en Projecten is vragende partij voor een nieuwe plenaire vergadering.

10. Agentschap Natuur en Bos

Een aantal aspecten uit het advies worden tijdens de vergadering aangehaald door ANB:

- De vegetatie valt onder het bosdecreet op 2 plaatsen: achter de Mouttoren (achter parking), en op een aantal percelen in de Parkwijk (aan silo's).
- ANB vraagt om in te zetten op inheems, standplaatsgeschikt groen.
- Cf. de recente ontwikkelingen in het Kapermolenpark, vraagt ANB om in te zetten op vleermuisvriendelijke verlichting, specifiek omdat de Demer als foerageergebied fungeert.
- ANB wordt graag betrokken bij verdere projectplannen.
- Het soortenbesluit dient gerespecteerd te worden.

Bijlagen bij verslag

Volgende schriftelijke adviezen worden bij het verslag gevoegd:

1. Gecoro stad Hasselt
2. Agentschap Innoveren en Ondernemen
3. Agentschap Wonen Vlaanderen
4. Wegen en Verkeer Limburg
5. Departement Omgeving – Dienst VR
6. Provincie Limburg
7. De Vlaamse Waterweg
8. De Lijn
9. Departement Omgeving- Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplannen en Projecten

Advies van de GEMEENTELIJKE COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING betreffende de plenaire vergadering in het kader van het voorontwerp RUP nr. 224 "BlauweBoulevardOost" – Stad Hasselt – Provincie Limburg, zoals geformuleerd in zitting van de GECORO van 4 april 2018

(plan-id: RUP_71022_214_00224_00001)

De Gecoro formuleert volgend advies:

<u>Algemene opmerking:</u>

- De Gecoro verwacht dat er bij het openbaar onderzoek veel vragen zullen komen omtrent de mobiliteit. De gecoro stelt dan ook dat er in de fase van het openbaar onderzoek de nodige overzichtsplannen van de verschillende verkeersstromen moeten worden toegevoegd; gekaderd in een ruimer mobiliteitsbeleid. Dit geldt zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor openbaar vervoer als voor trage weggebruikers. Ook dient weergegeven te worden hoe de aansluiting met de binnenstad wordt vormgegeven en dienen de toegangen tot de ondergrondse parkings op de plannen te worden weergegeven; best met een duidelijk onderscheid tussen de reeds vergunde en de nog te ontwikkelen zones.

<u>Deelplan 4 – Oostoever/Kempische Steenweg:</u>

- Geen opmerkingen.

<u>Deelplan 5 - Slachthuiswijk:</u>

- De gecoro merkt op dat het principe van de 'overdruk' op het plan ter hoogte van de aansluiting op de Singel niet op dezelfde manier gebeurt als in RUP217_BlauweBoulevardWest. Dit kan leiden tot verwarring. De gecoro stelt voor om de aansluitingen op de Singel in beide RUP's op dezelfde manier weer te geven zodat er uniformiteit tussen beide plannen is.

- De gecoro merkt op dat de technische haalbaarheid om de fietssnelweg te realiseren op de beschikbare ruimte tussen de Demer en het Veldemangebouw zeer twijfelachtig is. Veel zal afhangen van de kruising van het fietspad met het aansluitingscomplex voor wagens op de singel (gebeurt dit gelijkgronds, onderdoor of eroverheen?). De gecoro stelt voor om de technische haalbaarheid hiervan af te toetsen en indien nodig de zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut aan te passen.

Hasselt, 4 april 2018

De secretaris,
Titia Ottenbourgs

De voorzitter,
Valère Cornelis

AGENTSCHAP
INNOVEREN &
ONDERNEMEN

Koning Albert II laan 35 bus 12
1030 Brussel
T 0800 20 555
info@vlaio.be
www.vlaio.be

Stad Hasselt
College van Burgemeester en Schepenen
Groenplein 1
3500 Hasselt

Uw bericht van	**uw kenmerk**	**ons kenmerk**	**bijlagen**
29/03/2018		HASSELT_RUP Blauwe Boulevard West en Oost	
vragen naar/e-mail		**telefoonnummer**	**datum**
Natalie.raets@vlaio.be		011 29 20 45	23/04/2018

Betreft: adviesvraag bij het voorontwerp van RUP Blauwe Boulevard West en Oost in Hasselt

Geachte,

Het Agentschap Innoveren en Ondernemen ontving ter advisering de aanvraag voor bovenstaand plan of programma.

De stad Hasselt heeft de intentie om met voorliggend RUP een multifunctioneel en samenhangend project te creëren ter hoogte van de Hasseltse Kanaalzone met een diversiteit in het programma waarbij voorzieningen, diensten, handel, kantoren en bedrijvigheid worden ingepast.

Het RUP is vandaag opgevat als een flexibel kader. Er wordt verwezen naar een masterplan als onderlegger dat een geïntegreerde ruimtelijke visie bevat. Parallel aan het masterplan werd een voorzieningenstudie uitgewerkt door TV Buur - Arcadis.

Het Agentschap Innoveren en Ondernemen stelt vast dat er in vrijwel alle bestemmingszones van de RUP's Blauwe Boulevard West en Blauwe Boulevard Oost nevenfuncties zijn toegelaten. Nevenfuncties zoals detailhandel, detailhandel op buurtniveau, grootschalige detailhandel, horeca, dienstverlening, kantoren, kleinschalige logies, enz.

Gezien de omvang van de bouwenveloppes in de verschillende deelzones zoals in voorliggend RUP wordt bestendigd vragen we als Agentschap aandacht voor de parallelle ontwikkelingen van detailhandel, diensten en horeca binnen het RUP Blauwe Boulevard als zijn geheel.

Handelaars - of het nu gaat om uitbaters van buurtwinkels, winkelketens, speciaalzaken, horeca of andere diensten – zijn inderdaad van belang voor de leefbaarheid en de aantrekkingskracht van een stad/woonwijk.

Vanuit het Agentschap vinden we het dan ook belangrijk dat het stadsbestuur duurzame vestigingsmogelijkheden voor detailhandel en horeca creëert welke het aanbod dat er vandaag reeds is binnen het kerngebied verder versterkt.

Met een beleidsnota detailhandel en horeca kan een stad een duidelijk beleid uitstippelen dat ondernemers kansen geeft en dat vorm geeft aan een detailhandelsstructuur met sterke winkelzones hetgeen in ieders belang is: zowel handelaars, bewoners en klanten.

De beleidsnota, een strategisch visiedocument, rond detailhandel (en horeca) kan vervolgens dienen als onderbouwing en advies voor voorliggend RUP. Vandaag ontbreekt in het RUP Blauwe Boulevard Oost en West een verwijzing naar zo'n beleidsnota. De uiteindelijke doelstelling zou moeten zijn om de strategische visie uit te werken in een beoordelingskader detailhandel dat is afgestemd op de doelstellingen van het Integraal Handelsvestigingen Beleid (afgekort IHB).

In de toelichtingsnota staat vandaag, enkel op pagina 20/127, een kleine verwijzing naar het GRS van de stad Hasselt: *"De Blauwe Boulevard" is één van de zones die nog voldoende capaciteit bevat om de toekomstige ontwikkeling van de handel substantieel op te vangen. In deze zone zou voornamelijk gemikt worden op hobby, sport, vrije tijd en leisure. Het is een zone van middelgrote schaal.*
Het Agentschap vraagt te verduidelijken op welke wijze deze visie werd vertaald naar een toetsingskader in voorliggend RUP?

De detailhandelsvisie en het beoordelingskader moeten een overaanbod aan functies als handel (en horeca) voorkomen en dit kader moet tevens leegstand van commerciële ruimten in het Hasseltse kerngebied tegengaan. Evenzo dienen de resultaten van de voorzieningenstudie uitgewerkt door TV Buur - Arcadis in de toelichtingsnota te worden verduidelijkt.

Het Agentschap Innoveren en Ondernemen geeft daarom **ongunstig advies** voor het voorontwerp RUP Blauwe Boulevard Oost en Blauwe Boulevard West. Zij wenst dat in het RUP een toelichting wordt voorzien rond de strategische detailhandelsvisie van de stad Hasselt en op welke wijze hieraan wordt vorm gegeven binnen de Hasseltse Kanaalzone. Het beoordelingskader (of aspecten ervan) rond detailhandel, horeca en/of diensten wordt vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften dat als toetsingskader moet dienen voor toekomstige omgevingsvragen.

Gelieve het Agentschap Innoveren en Ondernemen te willen verontschuldigen voor de plenaire vergadering van woensdag 25 april.

Hoogachtend,

Natalie Raets
Agentschap Ondernemen

WONEN-VLAANDEREN

Wonen Limburg
Koningin Astridlaan 50 bus 1
3500 Hasselt
Tel. 011 74 22 00 - Fax 011 74 22 19

Stad Hasselt
T.a.v. An Jamers
Ruimtelijke Ordening
Groenplein 1
3500 HASSELT

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
29/03/2018		3500/20180424/kl u	

vragen naar / e-mail	telefoonnummer	datum
Kim.luys@vlaanderen.be	011 74 22 09	24/04/2018

Betreft: Advies voorontwerp RUP Blauwe Boulevard West en voorontwerp RUP Blauwe Boulevard Oost

Geachte,

In antwoord op uw adviesvraag van 29 maart jl. kan ik u meedelen dat het Agentschap Wonen-Vlaanderen voorwaardelijk gunstig advies uitbrengt op de voorontwerpen van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplannen Blauwe Boulevard West en Blauwe Boulevard Oost.

Hieronder vindt u de opmerkingen die voor beide RUP's gelden.

Sociaal woonaanbod binnen de Blauwe Boulevard

Het Agentschap Wonen-Vlaanderen kan alleen maar toejuichen dat de stad op heeft gemerkt dat het BPA een te beperkte doelgroep aansprak, namelijk kapitaalkrachtige tweeverdieners of senioren.

De stad maakt in deze RUP's geen gebruik van de omzendbrief RWO/2014/1. Er wordt geopteerd om te werken met overeenkomsten op projectbasis tussen de sociale huisvestingsmaatschappijen en de eigenaars. Hasselt kenmerkt zich door hogere prijzen waardoor het voor de sociale huisvestingsmaatschappijen geen eenvoudige opdracht is om nieuwe projecten binnen de stad te verwezenlijken. Met het wegvallen van het kader voor de sociale last hoopt het Agentschap dat de stad alle instrumenten aanwend om ook binnen de Blauwe Boulevard ruimte te voorzien voor sociale huisvesting.

In de toelichtingsnota wordt het minimum van 15% binnen het plangebied, en dus ook binnen de verschillende projectgebieden aangegeven.

Dit vertaalt zich echter niet in de voorschriften. Is het de bedoeling dat er 15% voorzien wordt voor sociale huisvesting per deelplan?
Los van afspraken, inspraak en rechtsbescherming van de eigenaars kan de stad zelf al de oefening maken waar sociaal wonen best gerealiseerd wordt.
Deze oefening/visie krijgt best, al is het maar onder voorbehoud, een vertaling in de voorschriften en/of het globaal richtplan. Zo wordt de doelstelling van de stad om 15% sociale woningbouw te voorzien ook concreter. Waar deze 15% precies op slaat dient nog verder uitgewerkt te worden.

Vernietiging sociale last

Het Agentschap wil opmerken dat de laatste zin op pagina 71 binnen de toelichtingsnota best weggelaten wordt:
'*De sociale last dient binnen het plangebied gerealiseerd te worden.*'
Eind 2013 vernietigde het Grondwettelijk Hof de regeling betreffende de sociale lasten uit het decreet grond – en pandenbeleid, waardoor deze sociale lasten geacht worden nooit te hebben bestaan. Indien dit slaat op het sociaal woonaanbod zoals overeengekomen, kan best sociale last vervangen worden door sociaal woonaanbod om verwarring te vermijden.

Meer aandacht voor schakelfunctie Blauwe Boulevard en verhouding deelplannen

Één van de doelstellingen van de voorliggende RUP's is het hebben van meer aandacht voor de schakelfunctie van de Blauwe Boulevard. Op dit moment dient iedere instantie een advies uit te brengen voor West en Oost, later is Noord nog aan de beurt. Dit kenmerkt zich dan ook door een opdeling in 3 RUP's en verschillende deelplannen waardoor de schakelfunctie moeilijk zichtbaar is.

De keuze om de Blauwe Boulevard op te splitsen in 3 dossiers wordt verantwoord binnen de toelichtingsnota (p.13). Echter wanneer, in dit geval, de 2 RUP's met zijn 5 deelplannen bekeken wordt, is de verhouding tussen de deelplannen in de voorschriften ver zoek. Hierdoor gaat het globaal beeld van de Blauwe Boulevard verloren.

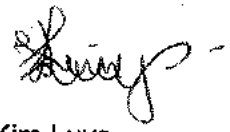
Op pagina 9 van de toelichtingsnota wordt gesteld dat er een masterplan opgemaakt werd. Dit plan kan ook bijdragen tot een geïntegreerde ruimtelijke visie die tegemoet komt aan de vastgestelde knelpunten. Dit masterplan wordt vertaald binnen het RUP om een nieuw kader te verkrijgen waarbinnen vergunningsaanvragen zullen worden afgetoetst. Het masterplan is dan ook geen onbelangrijk document. Echter op pagina 63 wordt gesteld dat het masterplan niet in detail besproken wordt omdat het maar een mogelijkheidsonderzoek is. Dit schept de indruk dat er slechts in beperkte mate rekening werd gehouden met het masterplan.

Het Agentschap vraagt dan ook om de verhouding tussen de deelplannen en RUP's duidelijker uit te werken. De vertaling hiervan moet ook merkbaar zijn in de voorschriften. Het masterplan, zonder uitspraken te doen over de kwaliteit van dit plan, kan hierbij helpen.

Gelieve ons te verontschuldigen voor de plenaire vergadering dd. 25/04/2018.

Hopende u hiermee voldoende inlichtingen te hebben verstrekt teken ik,

Met vriendelijke groeten,



Kim Luys
Team lokale besturen

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

Wegen en Verkeer Limburg
Koningin Astridlaan 50 bus 4
3500 HASSELT
T 011 74 23 00
F 011 74 24 49
www.wegenenverkeer.be

STAD HASSELT
INGEKOMEN
02 MEI 2018
AANW.NR. 306851

Stad Hasselt
Dienst Planning
Groenplein 1
3500 HASSELT

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
29/03/2018	RUP 217 RUP 224	B/18/215/BP/11682	
vragen naar/e-mail		**telefoonnummer**	**datum**
Cindy Houben Jo Miliaux		011/74 24 03 011/74 23 17	24/04/2018

Betreft: Advies bij RUP 217 Blauwe Boulevard West en RUP 224 Blauwe Boulevard West - Hasselt

Geachte,

Wij verwijzen naar uw brief van 29 maart 2018 aangaande onder rubriek vermelde dossiers.

De volgende opmerkingen hebben betrekking op de integrale toelichtingsnota en screeningsnota – versie F (april 2018):

- P.11/130 het masterplan – het negotiërend ontwerp heeft in tegenstelling tot wat hier staat niet geleid tot een voorstel dat door MOW gedragen wordt voor de zone rond de Demer (zie verder) in de "Parkwijk".

- P.13/130 de 3 RUP's worden gelijktijdig voorbereid en geëvalueerd in een plan-MER-screening, maar op p. 10 en 13 lezen we dan dat het RUP Blauwe Boulevard Noord pas in een latere fase zal worden opgestart. Graag hier meer verduidelijking?

- P.21/130: men tilt de Grote Ring R71 en de nieuwe ontsluitingsweg Blauwe Boulevard tot eenzelfde niveau als Parklanen: dit is echter niet correct. De R71 heeft als primaire II een functie op Vlaams/Regionaal niveau, de ontsluitingsweg is lokaal. Men typeert ook verkeerdelijk de Kempische Steenweg N74 buiten de R71 als 'lokale steenweg" terwijl die net zoals de R71 primaire II is en van een Vlaams/Regionaal niveau.

- P.26/130: De originele MOBER Blauwe Boulevard toonde aan dat een volledige ontwikkeling van de volledige zone problematische gevolgen had voor het verkeer op de assen rond het gebied; nadien werd het programma dan ook

ingeperkt. De MOBER Havenkwartier heeft aangetoond dat die betreffende zone en haar ontwikkelingen wel kunnen gedragen worden mits de maatregelen die in MOBER Havenkwartier werden voorgesteld.
In het voorliggende dossier wordt echter het gebied nog uitgebreid t.o.v. de originele MOBER Blauwe Boulevard. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft de gegevens in kader van de MER ontheffing nog niet grondig kunnen bestuderen maar wenst reeds op te merken dat er altijd een grote onduidelijkheid is geweest omtrent de resultaten van de MOBER en de gevolgen op het hogere wegennet, ook al werd het BPA goedgekeurd met bepaalde programma's. Sinds het vorige BPA is de referentietoestand ook sterk gewijzigd; zo is de kantorenoppervlakte langs de R71 veel hoger dan wat toen werd voorzien.

- P.45/130: De fietssnelweg is niet opgenomen of omgevormd tot een lokale fietsroute.

- P.67/130: Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft in overlegmomenten steeds gewezen op de knelpunten die ontstaan met de getekende weginfrastructuren rond het Demerpark. Er is daarvoor geen enkele oplossing geboden door de ontwerper. AWV ziet helemaal niet hoe de toegangsweg naar de Blauwe Boulevard kan omgelegd worden naar de andere zijde van de Demer en daarbij een hoogwaardige fietsrelatie onder de R71 door en over de Kanaalkom kan geïntegreerd worden en vlot verkeer kan gegarandeerd worden, dit alles met een sterke verhoging van het kantoorprogramma op deze plek.
De deelzone Parkwijk is voor AWV dan ook niet aanvaardbaar qua ontwerpen planologisch voorstel. Het is juist op deze plek dat de voornaamste verbinding ligt van de Blauwe Boulevard met het hogere wegennet, maar het RUP hypothekeert een vlotte en veilige multimodale ontsluiting op deze plek.

- P.69/130: AWV heeft bedenkingen bij de cijfers die hier staan en die nog 152.000m² ontwikkeling zouden toelaten volgens het BPA. Hoe zou de huidige infrastructuur, die reeds verzadigd is, op dergelijke ontwikkelingen nog bijkomend kunnen verwerken? Er is geen model nodig om te weten dat dit niet realistisch is. AWV zal hieromtrent adviseren in het kader van de MER-ontheffingsnota.

- P.71/130 en volgende: Globaal kan AWV zich vinden in de ruimtelijke principes en ontsluitingen op figuren pagina 72 en 73 met uitzondering van de zone Noord-West (Parkwijk).
De multimodale ontsluiting (zie vroeger) is hier niet realistisch uitgewerkt en het grote programma kantoren is op deze plek niet mogelijk.
Het is ons inziens niet mogelijk om in de omgelegde Gelatineboulevard, én de fietssnelweg, én de kantoren in de smalle zone tussen Demer en R71 samen te brengen om een veilige en vlotte ontsluiting te garanderen voor auto, fiets en leveringen voor de zone West. Op p. 80 wordt zelfs gesproken van 6 bouwlagen voor het kantorencomplex dat in deze smalle zone moet komen en rechtstreeks toegang zal moeten nemen tot de omgelegde Gelatineboulevard en een volume van 16 bouwlagen (!) en 8 lagen allemaal rechtstreeks op de Gelatineboulevard. AWV stelt zich bij dit alles vragen naar de verkeersafwikkeling. Alle nieuwe ontwikkelingen worden ook nog eens op de Gelatineboulevard aangetakt. Volstaat het 2x1 profiel van deze weg wel voor heel dit programma?

- P.86/130 hier blijkt dat de Heilig Hartwijk ook volledig wordt afgesloten van de Gelatineboulevard. Dit zal ook een gewijzigd verkeerspatroon met zich meebrengen en tot een drukkere verkeer op de Koningin Astridlaan leiden.

- P.86/130: het is fijn te lezen dat de toekomstige heraanleg van ontsluitingsinfrastructuren niet gehypothekeerd zal worden. Toch is er in de plannen weinig rekening gehouden met de fietsnelweg en

de knoop Gelatineboulevard te verbinden met de R71. Ook werd niet onderzocht of het voorgestelde profiel van de Gelatineboulevard wel in staat is om het hele programma te verwerken.

Besluit:
Agentschap Wegen en Verkeer geeft een negatief advies voor het deelplan 3, Parkwijk van het RUP Blauwe Boulevard West. De overige deelplannen zijn aanvaardbaar voor zover uit de MOBER zou blijken dat de mobiliteitsimplicaties verwerkbaar zijn, rekening houdende met een nieuwe referentietoestand 2018; dit wordt verder geadviseerd in de MER-screening.

Gelieve ons agentschap te verontschuldigen voor de plenaire vergadering van woensdag 25 april 2018.

Graag willen wij u ook vragen ons op de hoogte te houden van de verdere procedurestappen in dit RUP (ontwerp, voorlopige vaststelling, openbaar onderzoek, datum definitieve vaststelling, ...).

Met vriendelijke groeten,

Gijs Moors,
afdelingshoofd

DEPARTEMENT
OMGEVING

Ter attentie van de initiatiefnemer
van het RUP

Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -Projecten
Dienst Veiligheidsrapportering
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
T 02 553 03 55
seveso@vlaanderen.be

uw bericht van	**uw kenmerk**	**ons kenmerk**	**bijlagen**
		RVR-AV-0760	/
vragen naar/e-mail		**telefoonnummer**	**datum**
Barbara Jans (barbara.jans@vlaanderen.be)		02 553 74 93	23/04/2018

Betreft: Advies over de integrale toelichtings- en screeningsnota RUP Blauwe boulevard West/Oost/Noord te 3500 Hasselt (dd. april 2018)

Geachte,

Met betrekking tot het in rubriek vermelde onderwerp vindt u hierbij het advies van de dienst Veiligheidsrapportering (dienst VR) van mijn directie. De dienst VR heeft deze adviesvraag ontvangen via de RVR-toets.

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn[1] dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen[2] enerzijds en aandachtsgebieden[3] anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

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

[1] Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.
[2] Dit zijn inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn.
[3] Zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage.

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

Volgens de integrale toelichtings- en screeningsnota behelst voorliggend RUP de herontwikkeling van een voormalig industrieel gebied rond de kanaalkom ten noorden van de stadskern (tussen de Grote en Kleine Ring) en dit tot een stedelijke woonwijk. De geplande ontwikkelingen kaderen deels in het BPA 'Blauwe boulevard' (goedgekeurd op 12/10/2004). De stad Hasselt heeft om een aantal redenen beslist dit BPA volledig te herzien; hetgeen resulteert in een masterplan dat vertaald wordt in een RUP ten behoeve van een nieuw kader waarbinnen vergunningsaanvragen worden afgetoetst.

<u>Opbouw van het RUP</u>
De ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de Blauwe Boulevard zullen opgemaakt worden als drie RUP's telkens onderverdeeld in twee of meer deelplannen (in totaal 7 deelplannen):

- RUP Boulevard WEST
    - Deelplan 1 : Havenkwartier
    - Deelplan 2: Gelatinewijk
    - Deelplan 3: Parkwijk

- RUP Boulevard OOST
    - Deelplan 4: Oosteroever – Kempische Steenweg
    - Deelplan 5: Slachthuiswijk

- RUP Blauwe Boulevard NOORD
    - Deelplan 6: Kanaalzone Oost

      Volgens gegevens van de dienst VR en de toelichtingsnota is in dit deelplan de bestaande lagedrempel Seveso-inrichting Petrolihm (een brandstofdepot) gesitueerd. Uit de toelichtingsnota blijkt dat hiervoor een uitdoofbeleid zal gelden (cfr §5.1.1.1, §6.3.4.2.1,).
    - Deelplan 7: Kanaalzone West

      Volgens gegevens van de dienst VR en de toelichtingsnota is in dit deelplan de bestaande lagedrempel Seveso-inrichting Comfort Energy (een brandstofdepot) gesitueerd. Uit de toelichtingsnota blijkt dat een lagedrempel Seveso-inrichting op deze locatie mogelijk blijft, cfr. §5.1.1.1, §5.5.36 en §6.3.4.2.1. Verder blijkt uit de toelichtingsnota dat de activiteiten van Comfort Energy en Petrolihm zullen worden geconcentreerd in dit deelplan (§6.3.4.2.1). Een lagedrempel Seveso-inrichting blijft hier dan mogelijk.

De dienst VR stelt vast dat het aspect 'externe veiligheid' wel aan bod komt in de integrale toelichtingsnota en screeningsnota. De dienst VR bemerkt dat de hoeveelheden gevaarlijke stoffen zoals opgenomen onder §4.3.1 van de toelichtingsnota niet overeenstemmen met de meest recente informatie die beschikbaar is bij de dienst VR, zijnde de meest recente kennisgevingen (KG16125 voor Petrolihm en KG16126 voor Comfort Energy).

Omdat RUP Noord momenteel nog niet uitgewerkt is, voert de dienst VR voor RUP Oost en West hieronder informatief de toetsing uit.

Gelet op het feit dat:

- volgens de gegevens van de dienst VR in de deelplannen binnen het plangebied van RUP Oost en West geen Seveso-inrichtingen aanwezig zijn;

- volgens de gegevens verstrekt in de toelichtingsnota in de deelplannen binnen het plangebied van RUP Oost en West geen Seveso-inrichtingen mogelijk zijn. (Het gaat hier voornamelijk om wonen en woon gerelateerde bestemmingen, zone voor gemeenschapsvoorzieningen en een zone voor stedelijke bedrijvigheid met een impliciet verbod op de inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen cfr. art. 3.5 van deelplan Parkwijk, grenzend aan RUP Noord);

- volgens de gegevens verstrekt in de toelichtingsnota in de deelplannen binnen het plangebied van RUP Oost en West wel aandachtsgebieden (oa. wonen, zones voor gemeenschapsvoorzieningen) aanwezig en/of gepland zijn;

- volgens de gegevens van de dienst VR[4] de deelplannen binnen het plangebied van RUP Oost en West wel gelegen zijn binnen de consultatiezone van twee lagedrempel Seveso-inrichtingen. Met name Comfort Energy en Petrolihm, beide zijn brandstofdepots die gesitueerd zijn in het nog op te maken RUP Noord (Kanaalzone West respectievelijk Kanaalzone Oost);

- de dienst VR voldoende elementen in handen heeft om de risico's in te schatten waaraan mensen in de omgeving van deze inrichtingen blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen bij deze bedrijven en te besluiten dat de inplanting van de aandachtsgebieden te verzoenen is met de aanwezigheid van deze Seveso-inrichtingen. Onder voorbehoud dat aan de afstanden zoals opgenomen in het RVR Afbakening regionaal stedelijk gebied Hasselt-Genk (cfr. RVR1309) en overgenomen in de toelichtingsnota blijft voldaan, ttz. een afstand van 140m en 180m ten aanzien van gebied met woonfunctie respectievelijk kwetsbare locatie (cfr. §4.3.1 van de toelichtingsnota);

beslist de dienst VR dat er voor deze deelplannen in dit stadium **(nog) geen ruimtelijk veiligheidsrapport** dient opgemaakt te worden op **voorwaarde** dat de afstanden zoals beschreven in het RVR afbakening regionaal stedelijk gebied Hasselt-Genk (en overgenomen in de toelichtingsnota onder paragraaf §4.3.1) gerespecteerd blijven.

De dienst VR is de mening toegedaan dat zolang RUP Noord niet is opgemaakt en het grafisch plan en de bestemmingen niet duidelijk zijn, er in dit stadium geen sluitend advies kan gegeven worden over de noodzaak tot de opmaak van een RVR voor de 3 RUP's. Indien toch de noodzaak tot een RVR zou blijken, zal in dit RVR minstens de risico's van de bestaande Seveso-richtingen aan bod moeten komen alsook (gezien de samenhang) de interactie met de ontwikkelingen in alle 7 de deelplannen.

De dienst VR adviseert bijgevolg om het RUP opnieuw voor te leggen als RUP Noord is opgemaakt en de bestemmingen ed. duidelijk zijn.

De dienst VR vraagt zeker om het aspect externe veiligheid op te nemen in de toelichtingsnota bij het RUP en hiermee in het verder RUP-proces rekening mee te houden.

De dienst VR wenst zich om agenda-technische redenen te verontschuldigen voor de plenaire vergadering.

Met vriendelijke groeten,

Liesl Vanautgaerden
Projectmanager Directie Gebiedsontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP)

2018-04-19

p r o v in c i e Limburg

Directie Omgeving

Ruimtelijke Planning

STAD HASSELT
INGEKOMEN
23 APR. 2018
AANW.NR. 306589

College van burgemeester en schepenen
Groenplein 1
3500 HASSELT

Geacht college

Betreft: *het advies over het voorontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) "Blauwe Boulevard Oost" te Hasselt in het kader van de plenaire vergadering*

Op 30 maart 2018 heeft het provinciebestuur het voorontwerp van het GRUP-"Blauwe Boulevard Oost" van de stad Hasselt ontvangen.

In zitting van 18 april 2018 heeft de deputatie het advies van de provinciale afdeling Ruimtelijke Planning over dit voorontwerp-GRUP goedgekeurd. Dit advies vindt u als bijlage. Op 25 april 2018, tijdens de door uw bestuur georganiseerde plenaire vergadering, zal een ambtenaar van de provinciale afdeling Ruimtelijke Planning dit advies toelichten.

Overeenkomstig artikel 2.2.13. §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening moet de gemeente een verslag opmaken van de plenaire vergadering en dit binnen 14 dagen bezorgen aan de instanties die op de plenaire vergadering aanwezig moesten zijn. Alle schriftelijk uitgebrachte adviezen moeten als bijlage aan het verslag gehecht worden samen met een lijst van de instanties die werden uitgenodigd.

Wij vragen u om ons 2 exemplaren (in kleur) van het voorlopig door uw gemeenteraad vastgestelde GRUP te bezorgen conform artikel 2.2.14. §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Contactpersoon: Gülay Aydogan
Telefoonnummer: 011 23 83 66
Kenmerk: 124.03.10/S2018N139207
Dossier: 2018N036219
Bijlage: 1

Correspondentieadres Provincie Limburg, Universiteitslaan 1, B-3500 Hasselt
Telefoon 011 23 83 05 Fax 011 24 92 35
ruplangroep@limburg.be www.limburg.be

Bij antwoord kenmerk, dossier en datum vermelden

Om de deputatie in staat te stellen haar advies over het voorlopig vastgestelde ontwerp van het GRUP-"Blauwe Boulevard Oost" tijdig op te maken, verzoeken wij u om ons bijkomend de volgende documenten te bezorgen:

- 2 afschriften van de gemeenteraadsbeslissing houdende de voorlopige vaststelling van het GRUP
- 1 afschrift van de beslissing van het college van burgemeester en schepenen met betrekking tot het openbaar onderzoek (met begin- en einddatum).

Met achting

Namens de deputatie

Renata Camps
provinciegriffier

Inge Moors
gedeputeerde

provincie Limburg

Directie Omgeving

Ruimtelijke Planning

Betreft: *het advies over het voorontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) "Blauwe Boulevard Oost" te Hasselt in het kader van de plenaire vergadering*

Op 30 maart 2018 heeft het provinciebestuur het voorontwerp van het GRUP "Blauwe Boulevard Oost" van de stad Hasselt ontvangen.

Naar aanleiding van de plenaire vergadering van 25 april 2018 vindt u hierbij het advies van de deputatie.

1 Verenigbaarheid met de structuurplannen
1.2 Verenigbaarheid met het RSPL
De actualisatie van het ruimtelijk structuurplan provincie Limburg werd definitief vastgesteld door de provincieraad in zitting van 16 mei 2012 en goedgekeurd bij ministerieel besluit van 23 juli 2012. Naast het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) vormt het RSPL het toetsingskader voor gemeentelijke ruimtelijke plannen.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is Hasselt geselecteerd binnen het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk. Het stedelijk gebied van Hasselt behoort verder ook tot het economisch netwerk Albertkanaal (ENA), een belangrijke economische as op Vlaams niveau.

In het RSPL maakt Hasselt deel uit van de hoofdruimte "netwerk Midden-Limburg", met Hasselt-Genk als centrum van een stedelijke hiërarchie. (RSPL RD – p.323). In de visie voor de deelruimte 'Hasselt-Genk' wordt voor dit meerkernig stedelijk gebied vanuit de invalshoek van de provincie het volgende ruimtelijke principe voor Hasselt als suggestie aan de Vlaamse overheid voorgesteld. Ondanks de meerkernige structuur is Hasselt de meeste centrale kern in het gebied. Hasselt groepeert de belangrijkste voorzieningen en kan als 'uithangbord' en 'aanspreekpunt' functioneren. Een bijkomend aanbod aan stedelijke functies in het algemeen is noodzakelijk (RSPL RD – p. 331).

Het voorontwerp-GRUP "Blauwe Boulevard West" kadert in zijn globaliteit binnen de doelstellingen van het RSV en het RSPL.

1.3 Verenigbaarheid met het GRS
Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Hasselt werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 23 juni 2009 en gedeeltelijke goedgekeurd op 29 oktober 2009 door de deputatie. Het GRS vormt een bijkomend toetsingskader voor wat de gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen betreft.

Kenmerk
124.03.10/S2018N140362
Dossier
2018N036219
Bijlage
1

Volgens het GRS is het plangebied gelegen in de hoofdruimte 'Stedelijke Demervallei', in het deelgebied 'Verstedelijkt gebied Hasselt'.
Voor de ontwikkeling van deze deelruimte wordt gewerkt vanuit volgend ruimtelijk concept: 'Verstedelijkt gebied Hasselt: hoofdstad van Limburg'. Hierin richt de stedelijke ontwikkeling zich op het verder uitbouwen van stedelijke functies waarbij de nadruk ligt op:

- kwalitatief wonen in al zijn facetten
- ontwikkelen van een economie eerder gericht op kennis en technologie
- het uitbouwen van een diensten- en onderwijscentrum ten behoeve van minstens de hele provincie Limburg
- ondersteunen en stimuleren van het handelsgebeuren.

Bij elke stedelijke ontwikkeling wordt rekening gehouden met de woonkwaliteit en de herkenbaarheid / eigenheid van de wijken en kernen in en rond het stedelijk gebied.
Belangrijke aandachtspunten in de ontwikkelingsperspectieven van dit deelgebied zijn o.a.:

- Het zich profileren als 'stad' binnen het regionaalstedelijk gebied maar ook als hoofdstad van de provincie.
- De woonkwaliteit staat ook in deze deelruimte voorop.
- De handelsactiviteiten in deze deelruimte worden gestimuleerd door een gericht locatiebeleid te voeren voor activiteiten van verschillende aard. Handel situeert zich op verschillende locaties en zal complementair aan elkaar ontwikkeld worden.
- Het toeristisch aspect van het centrum wordt verder uitgewerkt, door o.a. een kwalitatieve inrichting van het centrum.
- Bereikbaarheid en ontsluiting zijn essentieel voor het functioneren van een stad. Er wordt een eenduidig beleid gevoerd naar hiërarchie van wegen, verkeerscirculatie, parkeren, openbaar vervoer, ...

Voor de realisatie van de gewenste nederzettingsstructuur wordt in Hasselt onder meer ingezet op nieuwe grote projecten die als hefboom functioneren voor een kwalitatieve stedelijke ontwikkeling. De stedelijke ontwikkeling aan de Blauwe Boulevard wordt in het GRS als een dergelijk strategisch project aangeduid.

De opmaak van het GRUP "Blauwe Boulevard West" is geen rechtstreekse uitvoering van de bindende bepalingen maar kadert in zijn globaliteit binnen de doelstellingen van het GRS van Hasselt.

2 Verenigbaarheid met een (ontwerp) gewestelijk of provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan
De volgende gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen zijn van toepassing binnen het plangebied van het GRUP:
- 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk' definitief vastgesteld op 20 juni 2014, van kracht sinds 5 augustus 2014.

Het GRUP is niet strijdig met het bovenvermelde ruimtelijk uitvoeringsplan. Het plangebied van het voorontwerp GRUP is niet opgenomen als één van de deelplannen van het gewestelijk RUP.

3 Substantiële vormvereisten van het GRUP
- In het document ontbreekt het planbaten- en planschaderegister, dit moet nog aangevuld worden. In het planbaten- en planschaderegister moeten alle percelen opgenomen worden die een bestemmingswijziging ondergaan ongeacht het al dan niet effectief verschuldigd zijn van een planbaten- of planschadeheffing op de betrokken percelen.

4 Verenigbaarheid met direct werkende normen binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening
4.1 De watertoets
In de toelichtingsnota is er geen watertoets opgenomen. De conclusie m.b.t. de mogelijke effecten van het GRUP op de watersystemen moet worden opgenomen.

Gezien het projectgebied niet afwatert naar een 2e categorie waterloop is de provincie niet bevoegd als adviesverlenende instantie. Voor de Demer, een 1e categorie waterloop is de VMM afdeling Operationeel Waterbeheer de adviesverlenenende overheid en voor de Albertkanaal is de Vlaamse Waterweg nv verantwoordelijk.

4.2 De ruimtelijke veiligheidstoets
Ten laatste op de plenaire vergadering laat de dienst VR weten of er een veiligheidsrapport moet worden opgemaakt. Tot zolang moet dit advies onder opschortende voorwaarde gelezen worden.

4.3 De plan-MER-plicht
De dienst Mer heeft nog geen beslissing genomen over de plan-MER-plicht. Tot zolang moet het onderstaande advies onder opschortende voorwaarde worden gelezen.

Eventuele milderende maatregelen die voortvloeien uit de screening en die een ruimtelijke weerslag hebben, moeten doorvertaald en geïmplementeerd worden in de stedenbouwkundige voorschriften.

De uiteindelijke goedgekeurde en ondertekende screeningsnota moet worden toegevoegd aan het GRUP.

5 Ruimtelijke afweging
Stedenbouwkundige voorschriften

- **Deelplan 4 Oostoever Kempische Steenweg**

Art 4.2 Oostoever Kempische Steenweg – Woonzone 2.

- De zonering van wm1, wm2 en wm3 is onduidelijk. Wordt dit als één projectgebied beschouwd? Zo ja, ontbreekt op p. 21 bij de inplanting van de bebouwing de opsomming van wm3. Zo nee, moet er een verduidelijking komen in de afbakening van deze deelzones. Het is één gekleurde vlek op het grafisch plan.
- Als alternatief voor een klassieke tuin wordt een collectieve groenzone opgenomen. Toelichtend kan er opgenomen worden wat een collectieve groenzone kan inhouden, eventueel kunnen er referentiebeelden toegevoegd worden.
- §2 afmetingen van de bebouwing en bebouwingspercentages
  Waarom wordt er voor de deelzones wm1 en wm2 geen maximale bruto-vloeroppervlakte voorzien?
- Om het groen karakter van de wijk te garanderen kan de groenindex opgetrokken worden.
- §4 toegang, ontsluiting en parkeren
  Voor de deelzones wm1 en wm2 gebeurt het bewonersparkeren ten behoeve van meergezinswoningen, steeds ondergronds. Ook voor deelzones wm3, wm4, wm5, wm6 en wm7 gebeurt het parkeren steeds ondergronds. Op het grafisch plan zijn de deelzones niet voorzien van een overdruk art. 4.7 'overdrukzone voor ondergrondse parking'.

Art 4.3 Oostoever Kempische Steenweg – Gemengde zone

- §4 toegang, ontsluiting en parkeren
  Ook hier wordt de zone niet voorzien van een overdruk art. 4.7 'overdrukzone voor ondergrondse parking'.

Art 4.5 Oostoever Kempische Steenweg – Zone Mouttoren

- Voor de Mouttoren wordt opgenomen dat het torenvolume behouden dient te blijven. Een hoogwaardig, architecturale vormgeving is vereist. Maar onder paragraaf 'afmetingen van de bebouwing' wordt opgenomen dat uitbreidingen of toevoegingen van nieuwe volumes maximaal 4.5m hoger dan het bestaande torenvolume kunnen zijn. Dus wilt dit zeggen dat de Mouttoren ondergeschikt wordt aan een nieuwe uitbreiding. Dit komt niet ten goede van de erfgoedwaarde van de toren.

Art 4.6 Oostoever Kempische Steenweg – Overdrukzone Mouttoren

- De overdrukzone wordt op het verordenend grafisch plan in een rode arcering weergegeven, in de SBK voorschriften wordt het in het geel weergegeven, om de leesbaarheid van het dossier te garanderen is het belangrijk dat de legende afgestemd is met de voorschriften.
- Het is niet duidelijk welke ondergrondse constructies er gerealiseerd kunnen worden?

Art. 4.7 Oostoever Kempische Steenweg – Overdruk voor ondergrondse parking

- Op het grafisch plan is enkel voor de deelzones wh1 en wh2 een overdruk voorzien. Dit komt niet overeen met de voorschriften.

Art. 4.10 Oostoever Kempische Steenweg – Parkzone

- Het is niet duidelijk wie voor het beheer van deze zone zorgt? De ontwerpprincipes van het beeldkwaliteitsplan zouden hier verordenend geïntegreerd moeten worden.
- Op het grafisch plan zijn verschillende gebouwen te zien onder de bestemming van parkzone. In de voorschriften worden geen uitspraken gedaan over bestaande infrastructuur en gebouwen. Dit moet aangevuld worden.

Art. 4.13 Oostoever Kempische Steenweg – Zone voor plein

- Er wordt opgenomen dat de zone voor plein als hoofdbestemming publieke ruimte met verblijfskarakter heeft. Er wordt verwezen naar het beeldkwaliteitsplan maar verder worden er geen verordenende voorschriften opgenomen hoe het plein ingericht moet worden. Het zou een gemiste kans zijn moest het plein geen publiek verblijfskarakter krijgen. Er dienen verordenende randvoorwaarden opgenomen te worden.

- **Deelplan 5 Slechthuiswijk**

Art. 5.1 Slachthuiswijk – Woonzone 1

- Er worden geen uitspraken gedaan over de toegang, ontsluiting en parkeren.

Art. 5.2 Slachthuiswijk – Woonzone 2

- §4 toegang, ontsluiting en parkeren
  Er wordt opgenomen dat het bewonersparkeren ten behoeve van meergezinswoningen ondergronds gebeurt maar op het grafisch plan wordt er geen overdrukzone voor ondergrondse parking voorzien.

Art. 5.4 Slachthuiswijk – zone voor gemeenschapsvoorzieningen.
- Art. 5.4.2 inrichting; er worden geen uitspraken gedaan over de bouwhoogte van de gebouwen.

Art. 5.10 Slachthuiswijk Parkzone
- Zie opmerking deelplan 4 art. 4.10

Art. 5.16 Slachthuiswijk – Bestaande infrastructuur (overdruk)
- De overdrukzone wordt op het verordenend grafisch plan in een rode arcering weergegeven, in de SBK voorschriften wordt het in het zwart weergegeven, om de leesbaarheid van het dossier te garanderen is het belangrijk dat de legende afgestemd is met de voorschriften.

6 Conclusie

Het voorontwerp-GRUP "Blauwe Boulevard Oost" te Hasselt wordt voorwaardelijk gunstig geadviseerd mits rekening wordt gehouden met bovenstaande opmerkingen.

Advies ter kennisgeving aan:

Vlaamse overheid
Departement Omgeving
Koningin Astridlaan 50 bus 1
3500 HASSELT

De Vlaamse Waterweg nv

Havenstraat 44
3500 Hasselt
T 011 29 84 00
BTW 0216.173.309
vlaamsewaterweg.be

Stad Hasselt
Mevrouw Inge Marchal
Groenplein 1
3500 Hasselt

uw bericht van	**uw kenmerk**	**ons kenmerk**	**bijlagen**
29.03.2018		COM-GBH-10-0019315	1
vragen naar/e-mail		**telefoonnummer**	**datum**
Sarah Gilissen		011 29 84 00	24.04.2018
sarah.gilissen@vlaamsewaterweg.be			

Betreft: RUP 217 Blauwe Boulevard West – RUP 224 Blauwe Boulevard Oost

Geachte mevrouw,

In antwoord op uw brief van 29.03.2018, waarin u De Vlaamse Waterweg nv advies vraagt inzake het voorontwerp van de gemeentelijke RUP 217 "Blauwe Boulevard West" en 224 "Blauwe Boulevard Oost" te Hasselt, kan ik u het volgende melden.

De Vlaamse Waterweg nv is steeds betrokken partij geweest bij de ontwikkeling van de Blauwe Boulevard en heeft zowel informeel als formeel verschillende keren advies verleend. Gelieve ook rekening te houden met eerder gemaakte afspraken.

Verder geeft De Vlaamse Waterweg een gunstig advies, mits rekening wordt gehouden met alle onderstaande opmerkingen.

1. Betreffende de kade / jaagpad

De kade langs de Kanaalkom zal voor De Vlaamse Waterweg ook in de toekomst dienst doen als dienstweg om onder andere de oevers te kunnen inspecteren, onderhoudswerken en dergelijke te kunnen uitvoeren. In de verschillende deelplannen is in het artikel 'Zone voor kade' dit zo opgenomen. Ook onze dienstvoertuigen worden toegelaten in deze zone. De Vlaamse Waterweg is akkoord met dit voorschrift.
Ik wil hier aan toevoegen dat de Vlaamse Waterweg, indien dit nodig is, na een eenzijdige beslissing deze zone kan afsluiten voor bijvoorbeeld het uitvoeren van werken. De Vlaamse Waterweg kan dan nooit aansprakelijk of financieel verantwoordelijk gesteld worden voor de realisatie van een gebeurlijke omleiding.

Daarnaast wordt de Kanaalkom voor verschillende activiteiten gebruikt: jachthaven, horeca, lokaal havenmeester, B&B's met woonfunctie, aanmeren cruiseschepen, aanmeren beroepsvaart, ed. Het lijkt mij de bedoeling en wenselijk

om deze activiteiten ook in de toekomst te behouden. Deze activiteiten brengen uiteraard ook infrastructuur met zich mee op de kade. Ik denk hierbij aan een milieustation, een klein containerpark voor schippers, laad- en losparkings voor jachteigenaars,... Momenteel is deze infrastructuur niet opgenomen in de artikels voor de 'Zone voor kade'. Gelieve dit hier in te verankeren en de mogelijkheid te voorzien om ook hier nieuwe infrastructuur voor te voorzien indien nodig.

2. Betreffende nieuwe infrastructuur

In deelplan 2 Gelatinewijk, deelplan 3 Parkwijk, deelplan 4 Oostoever Kempische Steenweg en deelplan 5 Slachthuiswijk wordt er op het grafisch plan twee langzaam verkeersverbindingen ingetekend over de Kanaalkom. De Vlaamse Waterweg zal niet instaan voor de financiering, aanleg of onderhoud van deze nieuwe infrastructuur. Daarnaast dient De Vlaamse Waterweg toestemming te geven voor de bouw van deze bruggen. Wanneer deze constructies gepland zijn op gronden van het Vlaams Gewest, in beheer bij De Vlaamse Waterweg, dient er voorafgaandelijk een domeinvergunning te worden aangevraagd.

Daarnaast lees ik in de stedenbouwkundige voorschriften dat er een minimumbreedte van de bruggen wordt opgelegd. Gelieve dit te schrappen uit de voorschriften. De Vlaamse Waterweg dient immers nauw betrokken te worden in de technische uitwerking van de fietsbruggen, zodat deze conform zijn met de technische vereisten die De Vlaamse Waterweg stelt voor constructies over het kanaal.

Tot slot dien ik nog op te merken dat bij werken steeds rekening gehouden moet worden met de ankers van oever die in de grond zitten. Ik denk bijvoorbeeld aan de bouw van een woonblok dicht aan de oever van het kanaal. Voor technische specificaties kan steeds contact worden opgenomen met onze diensten.

3. Betreffende de herbestemming in deelplan 3 Parkwijk

In het deelgebied Parkwijk wordt de huidige bedrijvigheid herbestemd naar een park- en/of woongebied. De Vlaamse Waterweg verleent echter een concessie op deze locatie aan een bedrijf gespecialiseerd in gassen, lastechnieken en gereedschap. Wij kunnen niet akkoord gaan met de herbestemming van deze zone. Het bedrijf is vandaag de dag niet zonevreemd gelegen en is een gevestigde waarde. Ik wil er dan ook op aandringen om de planschade in beeld te brengen. De herlocatie van zo'n bedrijf is bedrijfseconomisch zeker niet gewenst.

De zone voor bedrijvigheid die staat ingetekend op het grafisch plan is voorbehouden voor stedelijke bedrijvigheid. De stedenbouwkundige voorschriften laten productie, opslag, bewerking en verwerking van goederen toe, maar De Vlaamse Waterweg vreest echter dat dergelijke bedrijven hier niet gewenst zijn.

4. Betreffende art. 4.4 Gemengde zone in deelplan Oostoever Kempische Steenweg

Dit artikel is van toepassing op de percelen waar onder andere de kantoren van De Vlaamse Waterweg gelegen zijn. In het artikel wordt een bouwhoogte van minimaal 5 en maximaal 7 bouwlagen toegestaan. Zodra er een functiewijziging plaatsvindt of een nieuwe omgevingsvergunning wordt aangevraagd, moeten de voorschriften van het RUP gevolgd worden. Dit wil zeggen dat er bouwlagen moeten worden toegevoegd aan de bestaande bebouwing, omdat een gedeelte van ons kantoorgebouw slechts 3 bouwlagen telt. Het lijkt mij niet zinvol om een functiewijziging of nieuwe omgevingsvergunning te koppelen aan een verplicht aantal bouwlagen. Het is daarnaast vandaag de dag niet duidelijk of de huidige constructie extra bouwlagen kan dragen. Ik stel voor om enkel een maximaal aantal bouwlagen op te nemen in de stedenbouwkundige voorschriften.

Het artikel geeft ook aan dat het parkeren steeds ondergrond, dient plaats te vinden. Bovengrondse parkeerplaatsen zijn enkel toegelaten in functie van hulpverlening, zorgfuncties en andersvaliden. Daarnaast wordt er in de algemene bepalingen op pagina 12 parkeer-richtaantallen opgenomen. Als we uitgaan van de maximale bruto-vloeroppervlakte geldt er voor deze zone een minimum van 191 en een maximum van 383 autoparkeerplaatsen en een minimum van 191 fietsparkeerplaatsen.
In deze zone is er enkel een kleine ondergrondse parkeerplaats aanwezig die gekoppeld is aan de ondergrondse parking aan de overzijde van de straat. Zonder de bestaande bebouwing af te breken is het niet mogelijk deze parking uit te breiden. Ik pleit er dan ook voor om de vergunde bovengrondse parkeerplaatsen te kunnen behouden. Bovendien is De Vlaamse Waterweg een publieke instelling die ook bezoekers ontvangt. Het lijkt mij daarom zeker zinvol dat wij bovengronds bezoekers een parkeerplaats kunnen aanbieden op ons eigen perceel, zodat zij niet in de straten rond het kantoorgebouw moeten parkeren.
Ook voor de gevraagde 191 fietsparkeerplaatsen geldt dezelfde opmerking. Het is quasi onmogelijk om dit aantal ondergronds te voorzien. Daarnaast heb ik ook mijn bedenkingen bij het minimum aantal. Dit zou betekenen dat bijna alle personeelsleden met de fiets naar het werk komen. Dit lijkt mij niet realistisch.

Dit brengt mij bij de afbakening van de zone op het grafisch plan. Zo wordt nu een gedeelte van ons perceel ingekleurd voor woonzone 2, terwijl hier vandaag vergunde parkeerplaatsen gelegen zijn. De Vlaamse Waterweg kan hier niet mee akkoord gaan. Ik stel voor om de zuidzijde van de zone gelijk te trekken met het einde van ons perceel en vervolgens van de zone een rechthoek te maken. Op deze manier kunnen de bovengrondse parkeerplaatsen worden uitgebreid en wordt voorkomen dat er in de straten rondom ons kantoorgebouw wordt geparkeerd. In bijlage vindt u een plan waarop mijn voorstel grafisch wordt weergegeven.

Door parking te voorzien op ons eigen terrein is een groen-terreinindex van 0,3 niet haalbaar. Ik denk dat het zinvol is om hiervan af te wijken aangezien deze zone grenst aan een parkzone en er op deze manier meegewerkt wordt aan de parkeerproblematiek in deze zone.

5. Betreffende de ontsluiting van de oostelijke zone

In voorliggend dossier wordt de ontsluiting van de oostelijke zone vooruit geschoven. Er worden momenteel geen concrete uitspraken gedaan en wordt de uitkomst gekoppeld aan de herinrichting van de Kempische Steenweg. De Vlaamse Waterweg is vragende partij om meer concrete voorstellen op te nemen in het voorliggende GRUP. De ontsluiting van dit gebied is vandaag de dag reeds problematisch en lijkt er enkel op te verslechteren als ik kijk naar hoeveel wooneenheden er bijkomen in dit gebied.

De ontsluiting via de Kempische Kaai onder de brug van de singel door wordt afgesloten, er wordt voor gemotoriseerd verkeer slechts een indicatieve ontsluiting van de Havenstraat naar de singel aangeduid, er wordt geen zekerheid gegeven of men in de toekomst eventueel kan ontsluiten via de Vaartstraat naar de Kempische Steenweg of via de Kempische Kaai naar de Thonissenlaan. Dit wil zeggen dat de Vaartstraat de enige ontsluitingsweg van de oostelijke oever lijkt te zijn. Hier is het bovendien ook nog onzeker of men richting de kleine en/of de grote Ring kan wegrijden. Er wordt voorgesteld om op de aantakking van de Kempische Steenweg een verkeerslichtenregeling te voorzien. Ook dit lijkt mij ruim onvoldoende om zeker tijdens de spitsuren het verkeer op een vlotte manier te laten ontsluiten. Ik ben er dan ook van overtuigd dat dit zal leiden tot een verkeersinfarct. Ik vraag dan ook met aandrang om de ontsluiting van de oostelijke zone niet alleen te laten afhangen van de toekomstige ontwikkelingen op de Kempische Steenweg, maar dat er vandaag ook proactief wordt nagedacht over de mogelijkheden die er zijn of gecreëerd moeten worden. De Vlaamse

Waterweg heeft haar bekommernis over de ontsluiting van dit gebied al meermaals uitgedrukt en blijft nu opnieuw op zijn honger zitten wat betreft concrete voorstellen.

Mijn inziens is het noodzakelijk de ontsluiting via de Kempische Kaai onder de Singel door te behouden. Enerzijds om het verkeer vanuit de oostelijke zone makkelijk te laten aantakken op de Singel zelf en zo ook de Havenstraat en de Kempische Steenweg te ontlasten. Anderzijds voor de bereikbaarheid van de duiker van de Demer. De roosters van deze duiker worden door onze diensten op regelmatige tijdstippen gekuist. Anders raakt de waterhuishouding in het gebied verstoort en is er een reële kans op wateroverlast. Hiermee moet men ook rekening houden bij de inrichting van het Demerpark.

6. Betreffende de noordelijke zone

Voor de zone ten noorden van de singel zal een ander RUP worden opgemaakt. Maar omdat deze zone uitvoerig aan bod komt in de toelichtingsnota van voorliggende RUP's wens ik toch kort de bedenkingen van De Vlaamse Waterweg mee te geven.
De economische/industriële ontwikkeling van de waterwegen is een kerntaak van De Vlaamse Waterweg nv. Ook de Vlaamse Regering geeft hier prioriteit aan door het vaststellen van het Economisch Netwerk Albertkanaal. Deze ruimte dient dan ook maximaal ontwikkeld te worden in functie van watergebonden bedrijvigheid. De Vlaamse Waterweg ondersteunt uiteraard ook de recreatieve functie van de waterwegen, maar dit mag niet in conflict zijn met de primaire, economische functie van de waterweg.
Op pagina 40 van de toelichtingsnota wordt aangegeven dat de bedrijven die hier aanwezig zijn geen watergebonden karakter hebben. Dit is niet correct. Vandaag de dag vindt hier nog steeds overslag plaats. De toelichtingsnota geeft dus een vertekend beeld van de actuele situatie.

De visie die wordt uiteengezet voor de noordelijke zone en de bijhorende herbestemmingen stroken niet met ENA-doelstellingen die gelden voor dit gebied. Daarnaast lees ik in het Masterplan dat is opgesteld voor de ontwikkeling van de Blauwe Boulevard dat: *"Het meest noordelijke deel blijft ten dienste staan van de aangrenzende bedrijven. Hiermee blijft een puur nautisch gebruik van het entreegebied gewaarborgd."*. Dit geeft aan dat er in het verleden reeds beslist is dat het noordelijke deel ook in de toekomst aangewend zal worden voor watergebonden bedrijvigheid. De Vlaamse Waterweg kan dan ook niet akkoord gaan met de toekomstplannen die voor de noordelijke zone beschreven worden in de toelichtingsnota.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groeten,

Joël Bijnens
afdelingshoofd

STAD HASSELT
INGEKOMEN
30 APR. 2018
AANW.NR. 306800

AANGETEKEND
aan het college van burgemeester en schepenen
Groenplein 1
3500 Hasselt

uw kenmerk	ons kenmerk	contactpersoon	Hasselt
An Jamers	422/PS/40000	Paul Smeets 011/854906 paul.smeets@delijn.be	25 april 2018 aantal pagina's: 2

RUP 217 Blauwe Boulevard West en RUP 224 Blauwe Boulevard Oost

Geacht college van burgemeester en schepenen

Mijn medewerkers zijn tevreden dat u het bestaande BPA rond de kanaalkom laat omzetten naar een RUP Blauwe Boulevard.

In de documenten stellen zij vast dat er nogal wat gegevens verouderd zijn doordat de geldende procedures veel tijd nodig hebben. Wij zullen ter verbetering de meest recente gegevens over openbaar busvervoer aan uw medewerkers en het studiebureau ter beschikking stellen zodat zij vlot kunnen verder werken.

In het RUP Blauwe Boulevard West hebben wij rond de implementatie van Spartacus sneltramlijn 1 enkele opmerkingen,
alhoewel men op sommige plaatsen uitgebreid over de tram spreekt staat er op enkele cruciale plekken geen vermelding :
- op blad 75, spreekt men over ruimtelijke principes en staat er geen tramtracé getekend op de kop van de kanaalkom.
- op blad 85, staat de halte aan het Oud Gasthuis netjes ingetekend maar opnieuw geen tracé
- op blad 88 spreekt men over de mobiliteit binnen het gebied ruim over automobilisten en weinig of niet over voetgangers en fietsers noch over bussen en trams.
- en ten slotte en erg voornaam : op het verordenend grafisch plan is het noodzakelijk dat er in de gebieden art. 1.12 en 1.13 een pijl getekend zal worden die aangeeft dat de tram van de Stokerijstraat naar de Martelarenlaan loopt via de kop van de kanaalkom.

Vlaamse Vervoermaatschappij
De Lijn Limburg
Grote Breemstraat 4 - 3500 Hasselt – tel. 011 85 42 11 - fax 011 25 32 92
IBAN BE64 3751 1173 1652 - BIC BBRUBEBB - ING 375-1117316-52
BTW BE 0242 069 537 - www.delijn.be

Wij rekenen er op dat deze kleine aanpassingen volledig opgenomen worden in de verbeterde versie van teksten en plannen.

Verder wensen wij u veel succes bij de verdere uitbouw van dit stadsdeel.

Met vriendelijke groeten

Heidi Roubben

Vlaamse Vervoermaatschappij

De Lijn Limburg

Grote Breemstraat 4 - 3500 Hasselt – tel. 011 85 42 11 - fax 011 25 32 92

ING 375-1117316-52 - BTW BE 0242 069 537 - www.delijn.be

DEPARTEMENT OMGEVING

STAD HASSELT
INGEKOMEN
02 MEI 2018
AANW.NR. 306854

Vlaamse overheid
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -Projecten
Hendrik Van Veldekegebouw
Koningin Astridlaan 50 bus 1
3500 HASSELT
T 011 74 21 00
www.omgevingvlaanderen.be

GEMEENTEBESTUUR HASSELT
Groenplein1
3500 HASSELT
België

uw bericht van	contactgegevens	ons kenmerk	datum
	Martine Colemont	2.14/71022/112.1 2.14/71022/116.1	27 APR. 2018
	martine.colemont@vlaanderen.be		
uw kenmerk	011 74 21 00	bijlagen	

Betreft :

ligging:
kadastraal:
onderwerp: Blauwe Boulevard West en Blauwe Boulevard Oost
aanvrager:
exploitant:

Geachte,

Hierbij vindt u het aangepaste advies van de ontwerp-RUP's Blauwe Boulevard West en Blauwe Boulevard Oost naar aanleiding van de plenaire vergadering van 25/04/2018.

Dit advies vernietigt en vervangt het advies dat u werd overhandigd op de plenaire vergadering.

Hoogachtend,

Voor het departement,
Inge Coelmont

Vlaanderen
is omgeving

DEPARTEMENT
OMGEVING

Vlaamse overheid
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -Projecten
Hendrik Van Veldekegebouw
Koningin Astridlaan 50 bus 1
3500 HASSELT
T 011 74 21 00
www.omgevingvlaanderen.be

College van Burgemeester en Schepenen
Groenplein1
3500 HASSELT
België

uw bericht van	contactgegevens	ons kenmerk	datum
29/03/2018	Karin Gijsen	2.14/71022/112.1 2.14/71022/116.1	
	karin.gijsen@vlaanderen.be		
uw kenmerk	011 74 21 00	bijlagen	

Betreft: HASSELT, gemeentelijk RUP " Blauwe Boulevard West " en " Blauwe Boulevard Oost " : advies plenaire vergadering dd. 25/04/2018

Geacht college,

In antwoord op uw uitnodiging voor de plenaire vergadering van 25/04/2018 bezorg ik u hierbij mijn advies.

1. Samenvatting van het dossier

Het ontwerp RUP "Blauwe Boulevard West" en "Blauwe Boulevard Oost" beoogt een herziening van het bestaande BPA 'Blauwe Boulevard' dat dateert van 2004.
Het RUP is een bijsturing van het BPA omdat in het BPA enkel uitspraken gedaan werden over de aard en omvang van het programma, de maximale bouwenveloppes en de afbakening van het openbaar domein. Er werden echter geen randvoorwaarden opgelegd met betrekking tot de globale beeldkwaliteit waardoor een monotone projectontwikkeling tot stand kwam en de samenhang in het openbaar domein ontbreekt. Bovendien richten de reeds uitgevoerde of in uitvoering zijnde woonontwikkelingen zich op een beperkte doelgroep - kapitaalkrachtige tweeverdieners en senioren - zonder aangepaste voorzieningen. De ontwikkelingen dreigen dus voorbij te gaan aan de doelstelling om hier een multifunctioneel en samenhangend project te ontwikkelen dat een verrijking vormt voor het stadsdeel en de ruime omgeving.

2. Advies departement Omgeving conform artikel 2.2.13.

Het plan betreft een verfijning van het bestaand BPA en een toevoeging van de zone rond de Kempische Steenweg.

De planopties zijn niet rechtstreeks strijdig met het RSV of het hoger verordenend beleidskader en behoeven geen verdere bovenlokale afweging.

Gezien het strategisch belang van het projectgebied de "Blauwe Boulevard" stellen we ons wel vragen hoe de stad Hasselt haar positie binnen het regionaal stedelijk gebied Hasselt-Genk, binnen Limburg, de Euregio en Vlaanderen wil versterken door middel van dit planningsinitiatief. Hoe kadert dit planningsinitiatief binnen het handels- en bedrijfsgebeuren, de kantorenmarkt, de woonmarkt, de wegenstructuur, de recreatieve-toeristische structuur, natuurlijke structuur, ... op bovenlokaal niveau. Dit plangebied heeft immers niet alleen impact op de stedelijke structuur maar tevens op het niveau van het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk, op de provincie, de Euregio en Vlaanderen.
De voorliggende toelichtingsnota geeft geen studiemateriaal weer waaruit kan afgeleid worden welke elementen aan de basis hebben gelegen om tot de aangegeven visie-elementen en grafisch ontwerp te komen.
Bij het vooroverleg waren documenten toegevoegd zoals "Masterplan Blauwe Boulevard" en nota "beeldkwaliteit Blauwe Boulevard" die meer inzicht gaven hoe dit projectgebied kadert in de ruimere omgeving. Echter op basis van de huidig voorliggende toelichtingsnota is onvoldoende duidelijk hoe het gebied benaderd en bestudeerd werd in een ruime context.
De teksten spreken op verschillende plaatsen over een 'wijk', 'wijkvoorzieningen'. De potentie van het gebied is van een veel **hoger schaalniveau**. Dit blijkt onvoldoende uit de voorliggende toelichtingsnota, zeker als het gaat over de **ontsluitingsstructuur**.

3. Opmerkingen inzake de toelichtingsnota, grafisch plannen en de stedenbouwkundige voorschriften
De methodiek om het projectgebied op te splitsen in **7 deelplannen** werkt de samenhang binnen het gebied niet in de hand. Het staat het stadsbestuur vrij om het plan op te splitsen om procedurele redenen. We vragen echter om het onderzoek te voeren en de visie en het ontwerp uit te werken voor het totale gebied (ook de noordelijke zone) als samenhangend geheel en een grafisch plan van de totaliteit op te maken waaruit een samenhangende visie en inrichting moet blijken. Dergelijk plan kan gezien worden als een informele coördinatie van de 7 deelplannen en zal bevorderlijk zijn om de ruimere context steeds voor ogen te houden zowel binnen het planproces als nadien.
De noordelijke zone waar **Seveso-bedrijven** gelegen zijn, wordt niet binnen dit planningsinitiatief opgenomen. Mogelijk is door de aanwezigheid van deze Seveso-bedrijven een ruimtelijk veiligheidsrapport nodig voor het plangebied. Er dient alleszins een uitspraak over het al dan niet noodzakelijk zijn van een veiligheidsrapport gekend te zijn vooraleer, het planningsinitiatief van het gehele RUP Blauwe Boulevard (oost, west en noord) kan verder gezet worden. De conclusies uit het ruimtelijk veiligheidsrapport dienen immers mee genomen bij de ontwikkeling van het voorliggend projectgebied.

<u>Ontsluitingsstructuur – mobiliteit :</u>
Er wordt te weinig inzicht gegeven in de vooropgezette ontsluitingsstructuur. Blijkbaar is er een korte en lange termijn visie (TN p. 88-90). De Gelatineboulevard zal niet onmiddellijk aangelegd

worden, de huidige wegeninfrastructuur zou gebruikt worden. De bestaande wegenis is toch onaangepast aan de nieuwe invulling ? Wat met de wandelpromenade langs de (verlaagde) kade ? Hier is uitklaring nodig.
Het is niet duidelijk of de bestaande route met sluipverkeer vanuit Kuringen langs het kanaal via de Gelatineboulevard naar de Groene Boulevard zal blijven bestaan ? Dit kan niet te bedoeling zijn?
We vragen de ontsluitingsstructuur te kaderen binnen het **stedelijk mobiliteitsplan** en de **lange en korte termijn** in kaart te brengen en door te vertalen in het grafisch plan/voorschriften.

Reliëf :
Er is sprake van het verlagen van de kades om een betere beleving van het water mogelijk te maken, hetgeen natuurlijk zeer positief is. Binnen de documenten is het echter niet duidelijk hoe omgegaan wordt met het aanwezige reliëf, waar en hoe de bestaande niveauverschillen opgevangen zullen worden. Vb. Blijft de Gelatineboulevard over het gehele gebied (de driedeelplannen van de westoever) verhoogd ?
We vragen grafisch materiaal dat inzicht geeft zowel in de dwars- als in de langsrichting van het gebied (**principe-snedes**). Het is niet duidelijk op welk niveau de Gelatineboulevard en op welk niveau de kades zullen liggen. Hiervan dienen de absolute niveaus bepaald te worden (TAW). In de voorschriften is sprake van aantal bouwlagen of bouwhoogtes ten opzichte van het niveau van de Gelatineboulevard. Die is er nog niet. Het **absolute niveau** is niet gekend. Dit dient aangepast/aangevuld.

Grafisch plan :
Door de opsplitsing in 7 deelplannen gaat de **samenhang** verloren. De kanaalkom wordt doormidden gesneden waardoor de voornaamste structurele drager van het gebied uit het oog wordt verloren. De onderlinge relaties, de voorziene verbindingen, de relatie tot het water en de overkant van het water, ... komt niet tot uiting door het plan in deelplannen op te splitsen.
Vb. Het doordringen van het groenpark rond de Demer tot aan de Groene Boulevard is een visie-element dat niet goed is door vertaald in het grafisch plan. In deelplan Parkwijk en deelplan Gelatinewijk is een substantieel deel van de open ruimte nog ingenomen door groen. In het deelplan Havenkwartier is de 'groene vinger' echter herleid tot een dunne groene lijn met pijl. In de voorschriften is ook geen minimum breedte voorzien voor deze groene corridor, die de stad met het ommeland (Demervallei) zou moeten verbinden. Hier maakt de stad haar visie inzake groen-blauwe netwerkvorming niet waar.

Erfgoed :
De Mouttoren werd in de toelichtingsnota aangegeven als gebouw met **erfgoedwaarde** maar werd niet als zodanig aangeduid op plan. Waarom niet ? Gebouwen met erfgoedwaarde zijn vaak moeilijk in te schakelen binnen een stedelijke ontwikkeling omdat een herbestemming niet altijd voor de hand liggend is. Het onderzoek naar de **herbestemmingsmogelijkheden** van de gebouwen met erfgoedwaarde dient doorvertaald te worden in het grafisch plan en de voorschriften. In de voorschriften kan vb opgenomen worden een erfgoed-toets aan te leveren als toelichtend document

In de rand willen we opmerken dat het symbool voor 'erfgoed' en symbool voor 'hoger bebouwd accent' op het grafisch plan identiek is (zij het in verschillende in grootte) en dus moeilijk te onderscheiden is. We vragen hieromtrent het grafisch plan bij te sturen.
In het algemeen willen we ook stellen dat de grafische kwaliteit van het plan eerder beperkt is. Een kwalitatief grafisch plan, dat de visie-elementen, relaties, bestemmingen, gradaties, ... visueel zichtbaar maakt, de onderliggende bedoelingen vorm geeft en goed afgestemd is op de voorschriften, zal de gebruiker van het planinstrument meer inzicht verschaffen en tot een betere toepassing van het planinstrument leiden.

Openbaar domein :

Het is niet duidelijk hoe, wanneer en door wie het openbaar domein rond de kanaalkom zal aangelegd worden, wanneer de twee langzaam verkeersverbindingen (voetgangers- en fietsersbruggen) over de kanaalarm - die belangrijk zijn voor de oost-west connectie - zullen uitgevoerd worden, wanneer het groenpark rond de Demer zal uitgevoerd worden, ...
Er zijn in de voorschriften geen koppelingen gemaakt tussen de uitvoering van projectzones en de aanleg van het openbaar domein, groengebieden, waterpartijen, rustplekken, ... Dit strategisch stadsdeel zal nochtans vallen of staan met een kwalitatief openbaar domein. Het openbaar domein, dat een groot aandeel (> 19 ha over de voorliggende 5 deelplannen) inneemt binnen het gebied en de ruggengraat vormt voor het geheel, zal bepalend zijn voor het welslagen van deze zeer cruciale en zeer omvangrijke projectzone (> 60 ha).
De voorschriften voor het openbaar domein zijn zeer summier en volstaan niet om de aanleg van een kwalitatief openbaar domein af te dwingen. Eisen inzake groenaanleg, pleinvorming, verblijfskwaliteit, belevingswaarde, relatie tot het water, rol binnen de ontsluitingsstructuur, open te houden corridors, zichtrelaties, ... kunnen hiertoe bijdragen.

Projectzones met bovenlokaal belang – (deel van) projectzone op wijkniveau :

Uit het grafisch plan en de voorschriften is niet duidelijk waar bovenlokale voorzieningen en waar voorzieningen op wijkniveau zullen voorzien worden. In de teksten heeft men het vaak over voorzieningen op wijkniveau maar waar men deze plaats wil geven is niet duidelijk. Enkel bij de handel wordt hier en daar in de voorschriften vermeld 'op buurtniveau' (volgens welke logica werd dit opgebouwd?)
Men zou verwachten dat de zone art. 3.3. van deelplan Parkwijk en de zone tussen de Kempische Kaai en de Kempische Steenweg bedoeld zijn voor (rustiger) wonen op wijkniveau (stadswijk) met mogelijkheid tot voorzieningen op niveau van de buurt, maar dit is niet zo uitgewerkt. Verdere uitklaring zowel op grafisch plan als in de voorschriften is aangewezen.
Gezien de potenties van dit strategisch gebied zal het plangebied echter eerder ingeschakeld moeten worden op een bovenlokaal niveau en zullen de voorzieningen, handel, horeca, kantoren, bedrijvigheid, ... functioneren op bovenstedelijk en regionaal niveau. Dit blijkt niet uit het dossier. Het is niet duidelijk hoeveel wooneenheden en hoeveel m^2 aan kantoren, handel, horeca, bedrijfsruimte, recreatie, groenvoorzieningen, ruimte voor water, ... beoogd wordt in dit plangebied en hoe de uitvoering van het beoogde programma via het grafisch plan en de voorschriften hard gemaakt wordt.
De voorschriften van art. 1.1 Havenkwartier, art.1.2 Havenkwartier, art. 1.3 Havenkwartier, art. 2.1 Gelatinewijk, art; 2.2 Gelatinewijk, art. 2.3 Gelatinewijk, art. 2.4 Gelatinewijk, art. 3.1 Parkwijk, art.

3.2 Parkwijk, ... laten allen een verweving van functies toe, hetgeen 'an sich' natuurlijk zeer goed is. Maar met de voorgestelde voorschriften kan men geen beleid voeren rond het uitbouwen van concentraties aan kantoren, handel, bedrijvigheid, ... Men kan met het huidig voorliggend plan niet afdwingen dat er effectief zones komen waar vooral zal ingezet worden op projecten in de kantorensector, bedrijvigheid, gespecialiseerde handel, stedelijke of regionale gemeenschapsvoorzieningen, toerisme, ... De voorliggende voorschriften geven geen garanties dat er effectief een **verwevenheid** aan functies zal gerealiseerd worden.

Aard handel – concurrentie handelsapparaat binnenstad :
We stellen ons de vraag hoe het stadsbestuur met dit planningsinitiatief het handelsgebeuren op stedelijk niveau zal sturen. De binnenstad heeft een geconcentreerd en toch uitgebreid en vrij compleet handelsapparaat met grote aantrekkingskracht. Hoe zal het beleid sturen zodat dit goed functionerend handelsapparaat van de binnenstad behouden blijft en de handel in het gebied aan de Blauwe Boulevard **complementair** zal zijn aan de shopping-gebeuren van de binnenstad ? In de voorschriften wordt hieraan op geen enkele manier richting gegeven. Hoe zal de stad voorkomen dat de handel van de Blauwe Boulevard het handelsapparaat van de binnenstad gaat beconcurreren ? Hoe ziet het bestuur de verhouding tussen de handel in de binnenstad en de handel in de kanaalkomzone ? Hoe werkt ze dit uit in het grafisch plan en de voorschriften ?
We willen hierbij aanhalen dat het 'Decreet Integraal **handelsvestigingsbeleid**' decreet een indeling in 4 categorieën van goederen voorziet.

Voorschriften projectzones :
De voorschriften stellen dat steeds een globale visie op een projectzone (die uit meerdere delen kan bestaan) dient aangeleverd te worden. Dit kunnen we vanuit ruimtelijk oogpunt enkel toejuichen. De voorschriften geven echter niet aan dat ook het **aangrenzend openbaar domein** eveneens in de globale visie dient opgenomen. Er dient steeds gestreefd naar een goede wisselwerking tussen de bebouwde en de onbebouwde ruimte. Binnen een project dient ook duidelijk te worden welke gebied openbaar domein wordt, welke zones een semi-publiek karakter krijgen en welke strikt privaat blijven. De voorschriften voorzien niet in een koppeling tussen de ontwikkeling van projectzone voor bebouwing en de aangrenzende zone voor openbaar domein. Een **koppeling** tussen de aanleg van het openbaar domein en de projectzones voor bebouwing is dus een evidentie, die echter niet is opgenomen in de voorschriften.
De voorschriften voorzien evenmin aan welke modaliteiten dient voldaan indien de globale projectzone (die uit meerdere delen kan bestaan) in handen is van meerdere eigenaars. De eigenaar, die het eerst een initiatief neemt zal het globaal ontwikkelingsplan moeten opmaken? Hoe wordt dan omgegaan met de eigendomsrechten van de eigenaars binnen de globale projectzone?

Differentiatie in wonen – doelgroepenbeleid :
In de toelichtingsnota wordt bij de doelstellingen terecht aangegeven dat men meer wil inzetten op de realisatie van woningen voor verschillende doelgroepen en niet alleen voor kapitaalkrachtige tweeverdieners en senioren (zoals het tot nu toe het geval is). Hoe gaat men dit daadwerkelijk realiseren ? Met de huidige voorschriften, die spreken over 'streven naar' een

maximale diversiteit aan groottes en typologieën kan men zijn vooropgezet doel niet hard maken. Hoe gaat men ervoor zorgen dat er effectief een voldoende groot aanbod aan bescheiden woningen voor alle lagen van de bevolking en voor alle leeftijdscategorieën zal gerealiseerd worden ?

4. Algemene conclusie
Het ontwerp RUP "Blauwe Boulevard West" en het ontwerp RUP "Blauwe Boulevard Oost" wordt **voorwaardelijk gunstig** geadviseerd.
Er is geen rechtstreekse strijdigheid met de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Het dossier dient **herwerkt en aangevuld** te worden, **rekening houdend met al de bemerkingen uit dit advies.**
We stellen voor een **nieuwe plenaire vergadering** te organiseren om de aangepaste documenten voor te leggen en te bespreken.

Hoogachtend,

Voor het departement,
Inge Coelmont

kopie ter informatie aan:

Provinciebestuur Limburg
Directie Omgeving
Afdeling Ruimtelijke Ordening
Dienst Ruimtelijke Planning en Beleid
Universiteitslaan 1
3500 HASSELT

dIO2016.B0FSTD

Bijlage 5: Masterplan Blauwe Boulavard

MASTERPLAN BLAUWE BOULEVARD
opdracht in het kader van het raamcontract voor de ondersteuning en uitwerking van het ruimtelijk beleid van de stad hasselt

juni 2016

Opdrachtgever | **Stad Hasselt** // Opdrachthouder | **TV BUUR-ARCADIS**

Inhoud

Deel 0 / Leeswijzer - opbouw masterplan 5

Deel 1 / Opgave *13*

Deel 2 / Structuurschets..... *25*

Deel 3 / Masterplan *39*

01. Kade en Demerpark als structurerende ruimtes 43
02. Architectuur afgestemd op publieke ruimtes 53
03. Groene vingers tot aan de Groene Boulevard 55
04. Netwerk publieke ruimten verzorgt integratie met omliggende wijken 61
05. Gevarieerd programma bebouwde ruimte 69
06. Ontsluiting masterplan 85
07. Voorzieningen voor een nieuwe wijk 91

deel 4 / Overzicht *97*

Bijlages

bijlage 1: Onderzoek voorzieningen
bijlage 2: Beeldkwaliteitsplan
bijlage 3: Ruimteboekhouding
bijlage 4: Verkeersstudie
bijlage 5: Ontwerpend onderzoek

Colofon

OPDRACHTGEVER:

Stad Hasselt

Groenplein 1

3500 Hasselt

Contactpersoon:

Mark Van de Vijver

mark.vandevijver@hasselt.be

Nancy Claesen

nancy.claesen@hasselt.be

OPDRACHTHOUDER:

BUUR I Bureau voor Urbanisme

Sluisstraat 79 / 03.02

3000 Leuven

www.buur.be – info@buur.be

Contactpersoon: Johan Van Reeth

T 016 89 85 50

E johan@buur.be

Arcadis

Eurostraat 1 bus 1

3500 Hasselt

www.arcadis.com - info@arcadis.com

Projectteam: Johan Van Reeth | Stéphanie De Deken | Luk Lefever | Ellen Steenwegen | Ellis Christiaens |Katerina Dimadi

Inleiding / leeswijzer

Hasselt groeit, en de Blauwe Boulevard staat in het middelpunt van dit groeiverhaal. Qua schaal en impact op het stadsbeeld onderscheidt de Blauwe Boulevard zich van alle andere stadsontwikkelingsprojecten in Hasselt. Hier moet en wil de stad Hasselt haar ambities voor de toekomst tonen en het voortouw nemen in dit groeiverhaal.

Dit vereist echter een nieuwe manier van plannen maken, op een schaal die nieuw is voor de stad. Het vereist ook een nieuwe manier van samenwerken met ontwikkelaars, omwonenden en toekomstige bewoners. Het zijn immers zij die uiteindelijk de Blauwe Boulevard vorm moeten geven en er een aantrekkelijke nieuwe wijk van moeten maken.

De ontwikkeling van de Blauwe Boulevard is een proces die in de volgende jaren verdergezet zal moeten worden. Dit masterplan is voor de stad een belangrijk stap vooruit in dit proces.

Het masterplan heeft de ambitie om de Blauwe Boulevard te kaderen binnen haar ruimtelijke context en het gebied uit te bouwen tot een volwaardig onderdeel van Hasselt-noord. Een visie die over de grenzen van de Blauwe Boulevard heen kijkt en de troeven van het gebied op regionaal niveau en op niveau van het stadsdeel naar boven haalt, is daarbij essentieel. Er wordt eveneens veel aandacht besteed aan de stedenbouwkundige uitwerking van de publieke ruimte, omdat hierin de sleutel ligt tot het verankeren van de Blauwe Boulevard in zijn ruimtelijke context. Daarnaast wil het masterplan voor de verschillende projecten die in de komende jaren door de particuliere partners uitgewerkt zullen worden, de ruimtelijke condities creëren om deze projecten tot een hoger kwaliteitsniveau op te tillen. Het doel is uiteindelijk om van de Blauwe Boulevard een aantrekkelijke, dynamische en toekomstgerichte wijk te maken voor alle Hasselaars.

Deel 0 / Leeswijzer - opbouw masterplan

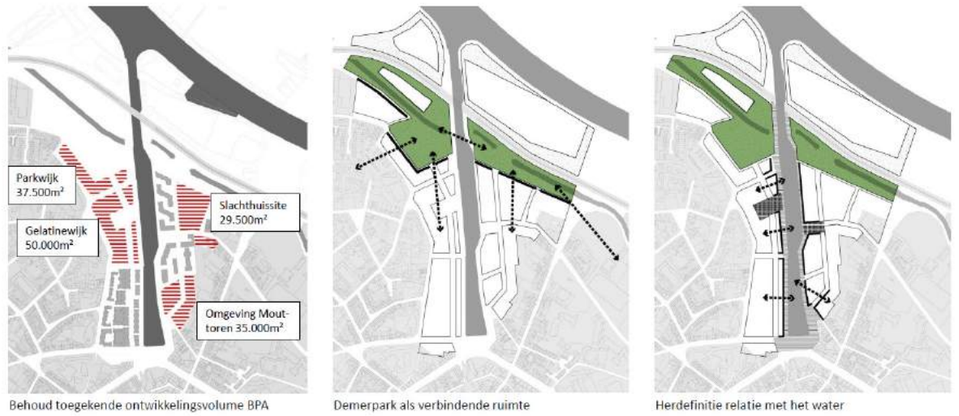
DEEL 0 / OPBOUW MASTERPLAN

Voorliggend rapport ‘masterplan Blauwe Boulevard’ is de weergave van een intensief proces dat werd doorlopen door de stad Hasselt, de TV BUUR-Arcadis en de grondeigenaars/ ontwikkelaars van november 2013 tot november 2015.

Binnen een **eerste hoofdstuk van dit rapport** wordt de opgave scherp gesteld, worden op basis van het bestaand juridisch kader een aantal probleemstellingen geformuleerd, die vervolgens een doorvertaling krijgen in een aantal ambities waaraan het masterplan dient te voldoen.

krijtlijnen voor een nieuwe visie

BPA Blauwe Boulevard



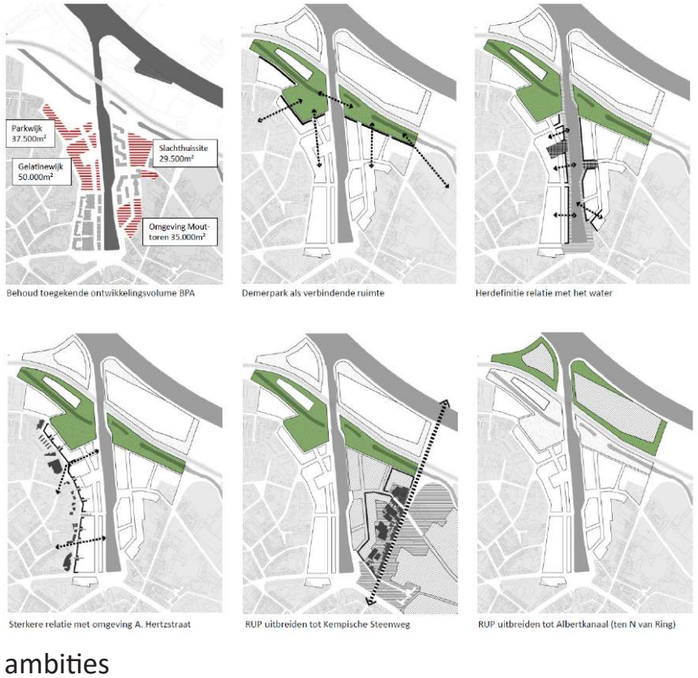
knelpunten doorvertaald tot nieuwe ambities

DEEL 0 / OPBOUW MASTERPLAN

Een **tweede hoofdstuk** gaat dieper in op de visievorming. Vertrekkende van de visies op hogere schaalniveaus, wordt onderzocht welke verschillende rollen de Blauwe Bouelvard dient te vervullen.

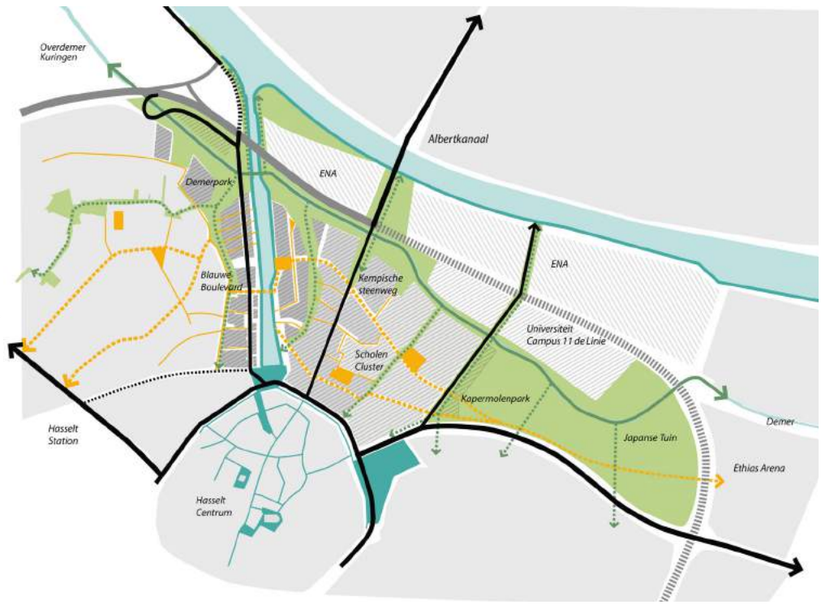
Het samenbrengen van de structuurvisies van Hasselt-Genk, Hasselt-noord en van de ambities leidt tot de structuurschets voor de Blauwe Boulevard. Dit is een gevalideerd document dat de essentiële krijtlijnen voor de ontwikkelingen vastlegt. Deze structuurschets vormt de synthese van de visie en is bijgevolg de basis voor het masterplan. Iedere ingreep in de Blauwe Boulevard dient steeds te kaderen binnen deze structuurschets.

structuurvisie uit lezing Hasselt-Noord



ambities

structuurvisie Hasselt - Genk



structuurvisie Hasselt-noord

structuurvisie Blauwe Boulevard

DEEL 0 / OPBOUW MASTERPLAN

Binnen een **derde hoofdstuk** krijgt de structuurschets een doorvertaling in een masterplan. Dit masterplan is het resultaat van een ontwerpend onderzoek naar het potentieel en de randvoorwaarden voor de verschillende deelgebieden.

Dit masterplan kent echter een grondige onderbouwing. Parallel aan het ontwerpend onderzoek, werd eveneens onderzoek gevoerd naar de vereiste voorzieningenstructuur voor Hasselt-noord wanneer de ontwikkelingen binnen de Blauwe Boulevard gerealiseerd zijn, werd een ruimteboekhouding opgemaakt die inzicht biedt in het exacte cijfermateriaal per deelgebied, is er een verkeersstudie opgemaakt die een beeld verschaft op de verkeersafwikkeling per modus en tot slot een beeldkwaliteitsplan dat een visie ontwikkelt op de kwaliteit van het openbaar domein over de verschillende ontwikkelingen en deelgebieden heen.

De wisselwerking tussen het ontwerpend onderzoek en deze complementaire studies heeft geleid tot voorliggend finaal masterplan. Dat betekent dat, ondanks het feit dat het masterplan in de toekomst ongetwijfeld nog zal wijzigen, de basisprincipes en de gemaakte keuzes niet vrijblijvend zijn en bijgevolg opgevolgd dienen te worden bij de verdere uitwerking van de verschillende deelgebieden.

Voorliggend rapport geeft een overzicht van het volledige masterplan, ieder van deze complementaire deelstudies kan in bijlage van dit rapport teruggevonden worden.

ontwikkling verschillende instrumenten

structuurschets

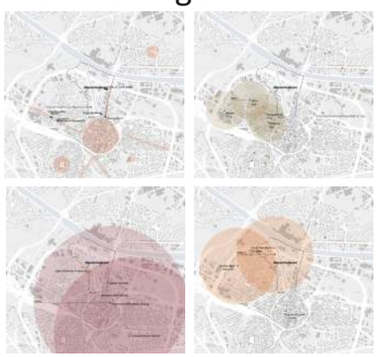
masterplan

rapport

bijlagen

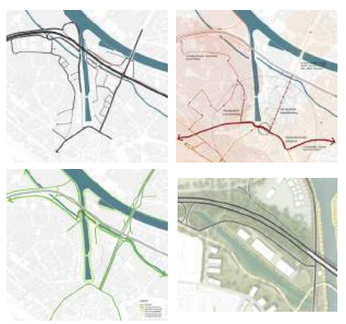
ontwerpend onderzoek

voorzieningen

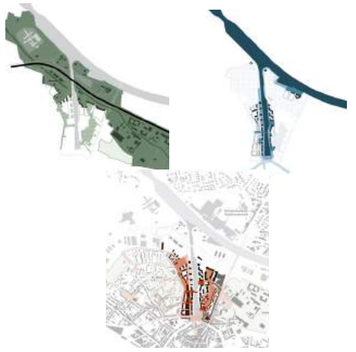


ruimteboekhouding

verkeersstudie



beeldkwaliteitsplan



DEEL 1 / OPGAVE

SITUERING

Het projectgebied Blauwe Boulevard ligt ten noorden van de Hasseltse binnenstad, tussen de Groene Boulevard, het Albertkanaal, de Armand Hertzstraat en de Kempische Steenweg.

De Blauwe boulevard grenst aan de Heilig Hartwijk in het westen en aan de Campus 11de Linie in het oosten.

Het gebied heeft een oppervlakte van ongeveer 56 ha. De Blauwe Boulevard was lange tijd een industrieel gebied aan de rand van de stad, maar ondergaat sinds een tiental jaar een transformatie tot een stedelijke woonwijk.

AANLEIDING

In 2004 werd een BPA goedgekeurd dat sindsdien het juridische kader vormt voor de ruimtelijke transformatie van de Blauwe Boulevard.

Op basis van het BPA werden door ontwikkelaars een aantal projecten opgestart, waaronder 'Zuidzicht' en 'De Kaai' op de oostelijke kanaaloever en 'Havenkwartier' op de westelijke kanaaloever. Door een uitgesproken projectmatige aanpak kwam de ruimtelijke samenhang van de Blauwe Boulevard in het gedrang, aangezien in het BPA weinig randvoorwaarden werden opgelegd die de ruimtelijke samenhang garanderen.

De stad Hasselt gaf vervolgens aan THV BUUR-ARCADIS de opdracht een visie te vormen op de samenhang en beeldkwaliteit van het openbaar domein en een schetsontwerp te maken voor de publieke ruimte in de Blauwe Boulevard. Hierbij werd het tekort aan sturingsmogelijkheden van het huidige BPA duidelijk, waardoor de stad Hasselt besliste dit volledig in vraag te stellen.

In de aanloop van de herziening van het BPA, wil de stad Hasselt een **masterplan** opmaken voor de Blauwe Boulevard. Dit masterplan dient een **geïntegreerde ruimtelijke visie** op het gebied te bieden en oplossingen te formuleren op de ruimtelijke knelpunten. Vervolgens kan aan de hand van dit masterplan een nieuw RUP worden opgesteld, ter vervanging van het BPA. Het masterplan vormt bijgevolg een belangrijke tussenstap in het proces naar een nieuw ruimtelijk samenhangend beleidsdocument.

BPA Blauwe Boulevard

Herziening van het BPA Blauwe Boulevard uit 2004

Opdracht opgestart in het najaar van 2013

AANDACHTSPUNTEN

- BPA biedt onvoldoende garanties op gemengde ontwikkeling
- Beperkte wisselwerking tussen Blauwe Boulevard en omgeving
- Vernieuwing visie op wonen en sociale mix
- Vernieuwing visie op mobiliteit
- Aanvullend beeldkwaliteitsplan voor aftoetsen vergunningsaanvragen

masterplan Blauwe Boulevard | Hasselt | TV BUUR-ARCADIS

DEEL 1 / OPGAVE

De ruimtelijke context van de Blauwe Boulevard is sinds de goedkeuring van het BPA in 2004 sterk veranderd. Verschillende planningsinitiatieven zijn in tussentijd in de onmiddellijke omgeving opgestart. Zo is er een masterplan opgemaakt of in opmaak voor de Stationsomgeving, het bouwblok rond de Mouterijstraat, de Campus 11de linie en de noordelijke kanaalzone (Quartier Canal). Voor het Dusaertplein en het Demerpark wil de stad Hasselt een schetsontwerp laten opmaken voor de inrichting van het openbaar domein.

Ook op mobiliteitsvlak is er veel veranderd in de omgeving van de Blauwe Boulevard. De Spartacus tramlijn wordt voorgesteld, met een halte ter hoogte van de Kanaalkop, die Blauwe Boulevard vlot in verbinding stelt met het station van Hasselt en Maastricht. Daarnaast wordt er nagedacht over de verkeersafwikkeling van de binnenstad. Om de verkeersdruk op de Groene Boulevard en in de binnenstad te verminderen, dienen structurele ingrepen te worden uitgevoerd. Deze initiatieven reiken tot op de Singel. Ook dient het knooppunt Kempische Poort, als toegang tot de stad, te worden herdacht.

Vanuit deze ruimtelijke dynamiek zal Blauwe Boulevard functioneren als een **schakelgebied** tussen de verschillende stadswijken en omliggende regionale infrastructuren. De wijk zal een **strategische rol** opnemen om Hasselt-Noord tot samenhangend stadsdeel te laten uitgroeien in een regionaal stedelijk gebied.