

**Integrale toelichtings-  
en screeningsnota**

## **RUP203 “Quartier Canal”**

*Definitieve vaststelling*



**Stad Hasselt**

**Planidentificatienummer:  
RUP\_71022\_214\_00203\_00001**



OPDRACHTGEVER

Stad Hasselt  
Groenplein 1  
3500 Hasselt

Tel.: 011 23 93 79  
Fax: 011 22 33 63

## RUP203 “Quartier Canal”



OPDRACHTNEMER

**THV BUUR-Arcadis**  
Blijde Inkomststraat 24  
3000 Leuven

Contactpersoon

Ruth Vandecan

Telefoon

+32 (0)471 20 53 59

E-mail

[ruth.vandecan@arcadis.com](mailto:ruth.vandecan@arcadis.com)

Website

[www.arcadisbelgium.be](http://www.arcadisbelgium.be)

<b>Revisie</b>				
Versie	Datum	Opmerking		
A	10/2012	Eerste wijziging		
B	01/2013	Tweede wijziging – na overleg stad, informeel overleg hogere overheden, advies van te raadplegen instanties		
C	03/2013	Derde wijziging – na plenaire vergadering (08/02/2013)		
D	04/2013	Vierde wijziging – na terugkoppeling stad		
E	01/2015	Vijfde wijziging – na terugkoppeling stad II & III		
F	03/2015	Zesde wijziging – na adviezen i.k.v. screening		
G	05/2015	Zevende wijziging – na vooroverleg		
H	09/2015	Achtste wijziging – na terugkoppeling stad		
I	11/2015	Dossier voor voorlopige vaststelling		
J	05/2016	Dossier voor definitieve vaststelling		
<b>Opgesteld</b>				
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
IRV		Ruth Vandecan		
<b>Geverifieerd</b>				
Afdeling	Functie	Naam	Handtekening	Datum
<b>Goedgekeurd door klant</b>				
Afdeling	Functie	Naam	Handtekening	Datum

# GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN NR. 203 "QUARTIER CANAL"

Provincie Limburg  
Stad Hasselt

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

Ruth Vandecan

Gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad van Hasselt in zitting van **15 december 2015**.

De gemeentesecretaris

De voorzitter gemeenteraad

Het college van burgemeester en schepenen van Hasselt bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek werd neergelegd gedurende het openbaar onderzoek van **11 / 01 / 2016** tot en met **10 / 03 / 2016**.

De gemeentesecretaris

De burgemeester

Gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad van Hasselt in zitting van **28.06.2016**

De gemeentesecretaris

De voorzitter gemeenteraad

# INHOUDSOPGAVE

<b>TOELICHTINGSNOTA .....</b>	<b>10</b>
<b>1 Inleiding .....</b>	<b>10</b>
1.1 Aanleiding opmaak RUP.....	10
1.1.1 Site met veel potenties .....	10
1.1.2 Aanwezige en opkomende spelers in het plangebied .....	10
1.1.3 Bestemmingsverbreding en hoofdlijnen voor ruimtelijke inrichting .....	11
1.1.4 Aanpak: korte en lange termijn.....	11
1.2 Stappenplan .....	12
1.2.1 Lange termijn: masterplan vertaald naar RUP Kanaalzone Hasselt.....	12
1.2.2 Korte termijn: inspelen op acute issues: RUP Quartier Canal .....	13
1.2.3 Parallele en sequentiële sporen .....	13
1.3 Delegatiebevoegdheid .....	14
1.4 Historiek.....	16
1.5 Toelichting bij de adviezen .....	17
1.5.1 Plenaire vergadering .....	17
1.5.2 Resultaat van het openbaar onderzoek en het advies van de Gecoro .....	19
1.5.3 Wijzigingen van het definitief ontwerp ten opzichte van het ontwerp voorlopige vaststelling .....	20
<b>2 Beleidskader .....</b>	<b>23</b>
2.1 De ruimtelijke structuurplannen als kader.....	23
2.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (2011).....	23
2.1.2 Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg (RSPL) – actualisatie (2012) .....	23
2.1.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Hasselt (2009) .....	25
2.2 Andere relevante beleidsplannen .....	28
2.2.1 Het Vlaams economisch beleid: het Economisch netwerk Albertkanaal .....	28
2.2.2 Afbakeningsproces regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk.....	29
2.2.3 SALK: Strategisch Actieplan Limburg Kwadraat .....	32
2.2.4 Masterplan Kanaalzone Hasselt.....	36
2.2.5 Masterplan Campus Elfde Linie .....	52
2.2.6 Mobiliteitsplan Hasselt-Genk.....	54
2.2.7 Vernieuwen van het Mobiliteitsplan Hasselt – beleidsplan (2014).....	55
2.2.8 Parkeernormen stad Hasselt.....	57
2.2.9 Windplan provincie Limburg .....	62
<b>3 Bestaande juridische toestand .....</b>	<b>63</b>
3.1 Juridische tabel.....	63
3.2 Gewestplan.....	66
3.3 Gewestelijk RUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk.....	67
<b>4 Ruimtelijke situering .....</b>	<b>69</b>
4.1 Situering plangebied.....	69
4.2 Bestaande feitelijke toestand   referentiesituatie .....	69

4.2.1	Mens – ruimtelijke aspecten .....	70
4.2.2	Mens – externe mensveiligheid .....	77
4.2.3	Mens – mobiliteit .....	80
4.2.4	Water.....	84
4.2.5	Bodem.....	85
4.2.6	Geluid.....	86
4.2.7	Lucht en klimaat .....	87
4.2.8	Fauna en Flora.....	87
4.2.9	Landschap, onroerend erfgoed en archeologie.....	87
<b>5</b>	<b>Kader, tendensen, problemen en randvoorwaarden .....</b>	<b>88</b>
5.1	Kader: visie op gehele bedrijvigheid in Hasselt .....	88
5.1.1	Algemeen - bedrijvigheid.....	88
5.2	Creatieve economie.....	92
5.2.1	Wat is het? .....	92
5.2.2	Maatschappelijke context .....	92
5.2.3	Concreet: creatieve economie in Hasselt .....	92
5.2.4	Concrete problemen bij faciliteren van creatieve tendens .....	94
5.3	Kanaalzone als plek met tal van potenties.....	95
5.4	Aanpak RUP.....	96
5.4.1	Masterplan Kanaalkom legt randvoorwaarden op .....	96
5.4.2	Aparte zones, eigen bestemmingen en beeldkwaliteit.....	97
5.4.3	Mobiliteit, parkeren en openbare ruimte .....	101
<b>6</b>	<b>Onderzoek tot milieueffectrapportage .....</b>	<b>104</b>
6.1	Stap 1: Toetsing aan het decreet DABM .....	104
6.2	Stap 2: is het plan van rechtswege plan-MER-plichtig.....	104
6.2.1	Heeft het plan betrekking op een van de sectoren genoemd in het decreet?.....	104
6.2.2	Vormt het plan een kader voor project-mer-plichtige projecten? .....	105
6.2.3	Betreft het plangebied een klein gebied op lokaal niveau of een kleine wijziging van een bestaand plan? .....	105
6.2.4	Toetsing aan de categorie B: passende beoordeling? .....	105
6.2.5	Conclusie over de plan-MER-plicht van rechtswege .....	106
6.3	Stap 3: Veroorzaakt het plan belangrijke milieueffecten? .....	106
6.3.1	Mens – mobiliteit .....	107
6.3.2	Mens – ruimtelijke aspecten.....	109
6.3.3	Mens – externe mensveiligheid .....	110
6.3.4	Water.....	111
6.3.5	Bodem.....	113
6.3.6	Geluid.....	114
6.3.7	Lucht en klimaat .....	114
6.3.8	Fauna en Flora.....	115
6.3.9	Landschap, onroerend erfgoed en archeologie.....	116

6.4	Grensoverschrijdende effecten .....	117
6.5	Conclusie .....	117
<b>7</b>	<b>Ruimtebalans .....</b>	<b>117</b>
<b>8</b>	<b>Op te heffen voorschriften.....</b>	<b>117</b>
8.1	Op te heffen gewestplanvoorschriften .....	117
<b>9</b>	<b>Register van percelen waarop de regeling van planschade, planbaten, kapitaalschade of gebruikersschade van toepassing kan zijn .....</b>	<b>118</b>
<b>BIJLAGEN.....</b>		<b>119</b>

## LIJST DER FIGUREN

Figuur 1: overzicht deelgebieden masterplan Kanaalzone Hasselt .....	12
Figuur 2: voorstel contour voor op te maken RUP Hasselt-Kanaal .....	12
Figuur 3: contour RUP Quartier Canal op contour masterplan .....	13
Figuur 4: grafisch plan RUP Creatieve Zone (2013) .....	16
Figuur 5: deelruimte verstedelijkt gebied Hasselt .....	25
Figuur 6: uitsnede kaart bedrijvigheid Hasselt (GRS) .....	26
Figuur 7: contour "Hasselt-kanaal" binnen het ENA .....	28
Figuur 8: afbakening Hasselt-Genk .....	29
Figuur 9: bezetting en bezettingsgraad bedrijventerreinen, (a) Stadsmonitor 2014, (b) Stadsmonitor 2011 .....	31
Figuur 10: tewerkstellingsgraad in kennisintensieve en creatieve sectoren, van 2007 tot 2012 (%), Stadsmonitor 2014 .....	33
Figuur 11: structuurschets (masterplan) .....	36
Figuur 12: aanduiding watergebonden activiteiten (masterplan) .....	37
Figuur 13: inrichting deelzone Scheepvaartkaai (masterplan) .....	39
Figuur 14: inrichting deelzone Zeilstraat (masterplan) .....	41
Figuur 15: inrichting deelzone Trichterheideweg (masterplan) .....	43
Figuur 16: visie gemotoriseerd vervoer (masterplan) .....	45
Figuur 17: visie langzaam verkeer (masterplan) .....	47
Figuur 18: visie op parkeren (masterplan) .....	48
Figuur 19: masterplan Campus ElfdeLinie: omgevende projecten.....	52
Figuur 20: masterplan Campus ElfdeLinie: linken met omgeving .....	53
Figuur 21: uitsnede wegencategorisering (beleidsplan mobiliteitsplan, kaart 4, 2014) ....	56
Figuur 22: aanduiding groene locaties (bron: windplan provincie Limburg) .....	62
Figuur 23: contour gewestelijk RUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk .....	67
Figuur 24: situering plangebied (op basis van geopunt.be) met aanduiding van deelplan 1 (Scheepvaartkaai) en deelplan 2 (Zeilstraat & Sasstraat) .....	69
Figuur 25: bestaande toestand – aanwezige activiteiten.....	70



Figuur 26: beslissingsdiagramma dienst veiligheidsrapportage .....	77
Figuur 27: ontsluiting (op basis van masterplan) .....	80
Figuur 28: parkeren in plangebied (uitsnede schema masterplan) .....	82
Figuur 29: zoneringsplan (geoloket.vmm.be) .....	85
Figuur 30: Geluidsbelasting wegverkeer $L_{den}$ (2011) .....	86
Figuur 31: Geluidsbelasting wegverkeer $L_{night}$ (2011) .....	86
Figuur 32: deelplan Scheepvaartkaai en deelplan Zeilstraat & Sasstraat .....	97
Figuur 33: Differentiatie binnen deelplan Scheepvaartkaai .....	98
Figuur 34: differentiatie binnen deelplan Zeilstraat & Sasstraat .....	99
Figuur 35: Stappen in het onderzoek tot milieueffectrapportage .....	104

## LIJST DER FOTO'S

Foto 1a-b-c-d: activiteiten langsheen de Singel .....	75
Foto 2: zicht op Scheepvaartkaai .....	75
Foto 3: meeting point studenten .....	75
Foto 4: Kaai 16 .....	75
Foto 5: PHL Muziekodroom .....	76
Foto 6: Scheepvaartkaai .....	76
Foto 7: Elfde-Liniestraat .....	76
Foto 8: Scheepvaartkaai ontubbeld in toegankelijk en ontoegankelijk deel voor onbevoegd autoverkeer (Zone Zeilstraat / Scheepvaartkaai) .....	81
Foto 9: Schippersstraat (Zone Zeilstraat) .....	81
Foto 10: Sasstraat (Zone Sasstraat) .....	81



## LIJST DER KAARTEN

Kaart 1: macro .....	10
Kaart 2: meso.....	10
Kaart 3: micro.....	10
Kaart 4: waterwegen en -lopen.....	63
Kaart 5: voorkooprecht water.....	63
Kaart 6: landschapsatlas en bouwkundig erfgoed.....	63
Kaart 7: voet- en buurtwegen .....	63
Kaart 8: fietsrouten netwerk (functioneel en recreatief).....	63
Kaart 9: De Lijn .....	63
Kaart 10: OVAM.....	63
Kaart 11: VLAO.....	63
Kaart 12: leidingen .....	63
Kaart 13: gewestplan .....	66
Kaart 14: SEVESO-bedrijven.....	77
Kaart 15: mogelijk overstromingsgevoelig gebied .....	84
Kaart 16: bodemkaart .....	85
Kaart 17: huidige luchtkwaliteit ter hoogte van het plangebied .....	87
Kaart 18: biologisch waardevolle gebieden ter hoogte van het plangebied .....	87

## LIJST DER BIJLAGEN

<b>Bijlage 1: informatieve kaarten.....</b>	<b>119</b>
<b>Bijlage 2: bronvermelding.....</b>	<b>120</b>
<b>Bijlage 3: beslissing dienst Mer .....</b>	<b>123</b>
<b>Bijlage 4: Beslissing Veiligheidsrapportering .....</b>	<b>124</b>
<b>Bijlage 5: Verslag plenaire vergadering en adviezen.....</b>	<b>125</b>
<b>Bijlage 6: Advies van de Gecoro n.a.v. het openbaar onderzoek.....</b>	<b>126</b>

# TOELICHTINGSNOTA

## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding opmaak RUP

Kaart 1: macro

Kaart 2: meso

Kaart 3: micro

#### 1.1.1 Site met veel potenties

Het werkgebied van het voorliggende RUP is gelegen langs het Albertkanaal, binnen een **“zone voor ambachtelijke bedrijven en kmo’s” volgens het gewestplan.**

Het betreft een uniek gebied, gelegen tussen het kanaal en de Singel, met een specifieke mix aan functies. Algemeen gesteld is de bedrijvigheid van de kmo's met haar opslagplaatsen, loodsen e.d. beeldbepalend voor het plangebied. De aanwezige groothandels-, grootwinkel- en creatieve functies zorgen verder voor een specifieke mix.

De functionele mix, de unieke ligging tussen twee infrastructuren én de nabijheid van de kernstad van Hasselt zorgen ervoor dat dit plangebied heel wat potenties heeft.

Gezien de vele potenties van de site wordt er niet gefocust op één niche. De kenmerken van het plangebied zorgen ervoor dat verschillende vormen van ondernemingen een plek kunnen krijgen in het gebied. Uitzondering wordt gemaakt voor zware industrieën. Gezien de huidige mix aan functies (inclusief woningen, groothandel en creatieve ondernemingen) en gezien de nabijheid van de kernstad is het aangewezen dat deze vormen van bedrijvigheid zich niet langer binnen het plangebied kunnen vestigen.

#### 1.1.2 Aanwezige en opkomende spelers in het plangebied

**Industriële spelers** zijn beeldbepalend in het plangebied en zorgen voor een industrieel en “robuust” karakter. Dergelijke ondernemingen moeten ook in de toekomst een plek krijgen in het plangebied.

Zoals gesteld ligt het plangebied aan de Singel: deze as vormt de zuidelijke grens van het plangebied. Bijgevolg is deze zuidzijde inzetbaar als zichtbaar front.

Inspeland op deze ruimtelijke kwaliteit wordt in een deel van het plangebied Quartier Canal de mogelijkheid geboden om **grootwinkelbedrijven en groothandel** te realiseren. Dit speelt deels in op de huidige situatie van het plangebied en reikt voorts een kader aan voor de tendensen die aan de gang zijn in de kanaalzone.

Het inzetten op **creatieve economie** sluit aan op de algemene tendens die heerst in de stad Hasselt. Bovendien gaat het om een fenomeen dat de stad wenst te bestendigen. Onder meer om een substantiële en evenwichtige bijdrage te leveren in de duurzame creatie van nieuwe jobs voor Limburg, ijvert de stad voor de versterking van nieuwe ontluikende sectoren. Het gaat hierbij onder meer om de creatieve sector. De sluiting van Ford Genk indachtig, kan het inzetten op nieuwe potenties de verwachte val in tewerkstelling ondervangen.

De wens naar bijkomende ruimte voor creatieve bedrijvigheid is alvast aanwezig, maar deze activiteiten ook daadwerkelijk faciliteren is niet altijd even voor de hand liggend.

Zo laat de huidige bestemming van de zone langs het Albertkanaal niet toe dat dergelijke activiteiten adequaat kunnen functioneren en ontwikkelen. Het voorliggende RUP tracht hier op korte termijn dan ook een antwoord te bieden.

Het doel van het voorliggend RUP is om de gewenste ontwikkeling van een aantal bedrijven te faciliteren in een beperkt deel van de Hasseltse kanaalzone.

Hierbij mag het unieke karakter van de plek - gevormd door de aanwezigheid van verschillende kmo's, de nabijheid van de stad, het kanaal en de Singel – niet verloren gaan. Dit vormt een cruciale randvoorwaarde. Nieuwe ontluikende sectoren moeten een kans krijgen zich te ontwikkelen in het plangebied, zonder daarbij de aanwezige functies te verdringen.

### 1.1.3 **Bestemmingsverbreding en hoofdlijnen voor ruimtelijke inrichting**

Het **RUP Quartier Canal** beslaat drie afgebakende bouwblokken en fungeert als technisch instrument dat beperkt blijft tot enerzijds een **bestemmingsverbreding** van het huidige gewestplan en anderzijds een aantal **hoofdlijnen** die de **ruimtelijke inrichting** van het gebied in goede banen moeten sturen.

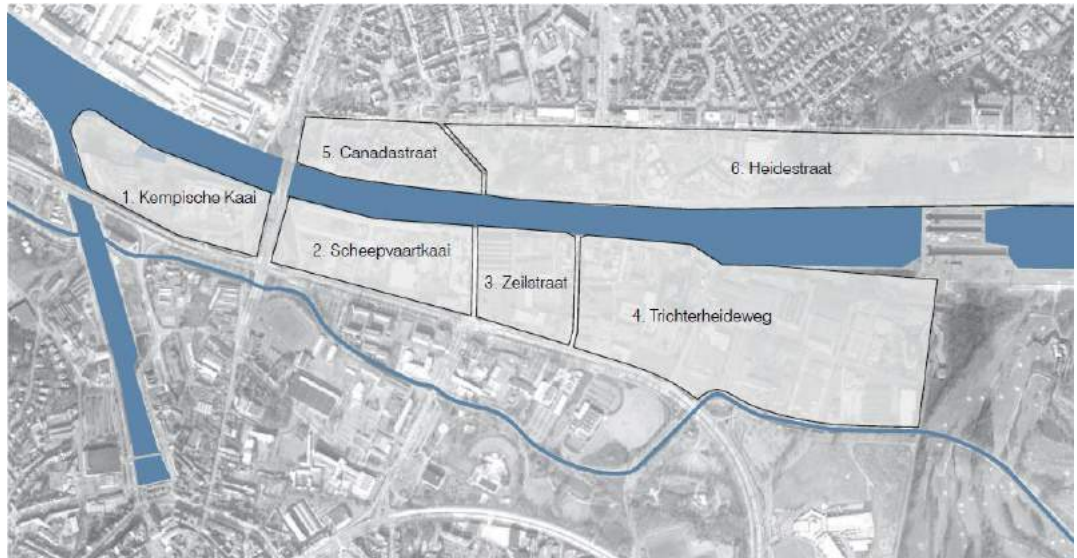
### 1.1.4 **Aanpak: korte en lange termijn**

Het RUP Quartier Canal maakt deel uit van een aanpak in **twee sporen**. Het voorliggend RUP is een eerste spoor op korte termijn met een beperkte opzet. Een tweede spoor zal werkzaam zijn op langere termijn: een ruimer ruimtelijk uitvoeringsplan zal de integrale visie op de Hasseltse kanaalzone vertalen naar een ruimtelijk uitvoeringsplan, met name het nog op te stellen **RUP Hasselt-Kanaal**.

In paragraaf 1.2 Stappenplan wordt dieper ingegaan op deze twee sporen.

## 1.2 Stappenplan

### 1.2.1 Lange termijn: masterplan vertaald naar RUP Kanaalzone Hasselt

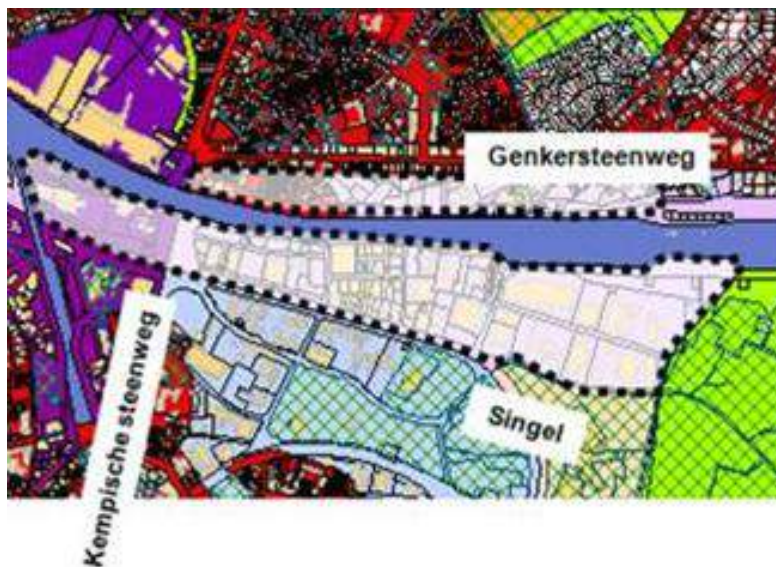


Figuur 1: overzicht deelgebieden masterplan Kanaalzone Hasselt

In 2008 werd een **masterplan** opgesteld voor de integrale kanaalzone van Hasselt. (Figuur 1) Het doel is om deze visie op langere termijn juridisch te verankeren en door te vertalen naar een ruimtelijk uitvoeringsplan: het **RUP Hasselt-kanaal**.

De aspecten die aan bod komen in het masterplan – zoals mobiliteit, economie, aanpak van openbaar domein, etc – worden in dit grote en overkoepelende RUP behandeld. Bovendien worden in dit plan linken gelegd met de visie op de Campus 11<sup>de</sup> Linie, wordt de relatie met de open oproep voor de visie op de noordelijke singel gelegd, alsook met het streefbeeld van AWV.

Dit RUP vormt een spoor op lange termijn.



Figuur 2: voorstel contour voor op te maken RUP Hasselt-Kanaal

## 1.2.2 Korte termijn: inspelen op acute issues: RUP Quartier Canal

In het GRS wordt aangegeven dat de Hasseltse economie hoofdzakelijk gebaseerd is op de tertiaire en quataire sector (m.n. dienstverlenend en verzorgend). Ruimte voor economische activiteiten is schaars in Hasselt, waardoor er selectief moet omgegaan worden met het aantrekken van economische activiteiten. Om tewerkstelling voor Hasselt en de regio te verzekeren gaat de aandacht vooral uit naar activiteiten met een hoge toegevoegde waarde en tewerkstellingsdichtheid. Binnen dat kader stelt het GRS dat onder meer de **creatieve bedrijvigheid** moet worden uitgebouwd.

Vandaag de dag worden deze bedrijven aangetrokken door het klimaat dat heerst in Hasselt. Het gaat om ontwikkelingen die spontaan zijn gegroeid en die passen binnen de visie van de stad. Toch zijn er een aantal (planologische) barrières die hun ontwikkeling fnuiken. Zo laat de bestemming van het plangebied van voorliggend RUP niet toe dat creatieve activiteiten hier kunnen plaatsvinden. Verscheidene factoren geven echter aan dat het plangebied geschikt is voor dergelijke ondernemingen (imago, sfeer, etc.)

Het voorliggend RUP Quartier Canal speelt in op deze problemen en dit door enkel in te zetten op een bestemmingsverbreding. Het betreft dus een spoor dat werkt op relatief korte termijn.

## 1.2.3 Parallele en sequentiële sporen

Een eerste spoor wordt nu geïmplementeerd, onder de vorm van het beknopte **RUP Quartier Canal**. De opzet van dit plan is beperkt tot de aanpak van de bestemming enerzijds en het uitzetten van een aantal hoofdlijnen op het vlak van ruimtelijke inrichting anderzijds. Hierbij gelden uiteraard alle bestaande beleidsplannen, alsook het masterplan Kanaalzone Hasselt als kader.

De visie die reeds bestaat op de ruimtelijke inrichting van het gebied (zie: masterplan Kanaalzone Hasselt) wordt in een latere fase en een tweede spoor volledig geïntegreerd en doorvertaald in een volgend, allesomvattend RUP, namelijk het **RUP Hasselt-Kanaal**.



Figuur 3: contour RUP Quartier Canal op contour masterplan



Het voordeel van deze aanpak is dat er zeer **kort op de bal** kan gespeeld worden door gewenste ontwikkelingen de nodige kansen te geven. Het eerste spoor is immers werkzaam als tussenstap: het houdt gewenste actoren in het gebied en bevestigt de ontwikkeling richting nieuwe vormen van bedrijvigheid.

Een tweede pluspunt van de twee-sporen-aanpak is dat **een update mogelijk** is van zodra het tweede ruimere RUP wordt geïmplementeerd. Inzichten op het vlak van onder meer mobiliteit wijzigen snel. Zo geeft een bespreking die in het kader van voorliggend RUP is ondernomen met de lokale actoren alvast aan dat er verscheidene individuele en lokale initiatieven aanwezig zijn op het vlak van parkeren.

Belangrijke hoofdlijnen die vereist zijn voor een minimale ruimtelijke kwaliteit worden echter wel opgenomen in het voorliggend RUP.

In het tweede, grotere RUP worden deze hoofdlijnen verder in detail uitgewerkt en worden nieuwe insteken opgenomen. Door op twee sporen te werken, kunnen de ideeën uit het masterplan dus geüpdatet worden, vooraleer ze juridisch worden verankerd in het RUP Hasselt-kanaal.

### 1.3

#### Delegatiebevoegdheid

In het advies van Ruimte Vlaanderen Limburg op de screeningsnota, ontvangen op 5 maart 2015, wordt gesteld dat het voorstel van voorliggend RUP dient teruggekoppeld te worden met het dagelijks bestuur ENA. *Het betreft immers een herstructurering in de ENA-lijst. Die terugkoppeling betekent een toets met de initiële doelstellingen en een uitspraak over wie (welk bestuur) de herbestemming moet doen.*

Een beknopte nota met duiding van het RUP Quartier Canal is op 26/03/2015 besproken in het dagelijks bestuur van het ENA. Hier is bepaald of de stad Hasselt een delegatiebevoegdheid wordt toegekend om het ruimtelijk uitvoeringsplan uit te voeren.

Op 6 juli 2015 werd het ministerieel besluit met volgend (en enig) artikel opgesteld. In dit ministerieel besluit zijn onder meer volgende elementen in overweging genomen:

- *“Overwegende dat het voornemen van de stad Hasselt om voor dit gebied een gemeentelijk RUP “Quartier Canal” op te maken, werd besproken in het Dagelijks Bestuur van het Economisch Netwerk Albertkanaal. Volgende punten werden aangehaald:*
  - o *het plangebied overlapt met het regionaal en ENA bedrijventerrein Trichterheide, een deelzone van ‘Hasselt Kanaal’. De inwerking van de verstedelijking op het plangebied Quartier Canal is hier onvermijdbaar.*
  - o *Het RUP Quartier Canal moet bij de uitwerking van het toekomstig scenario ook rekening houden met het beperkte aanbod in Hasselt naar ruimte voor regionale en lokale bedrijfsactiviteiten.*
  - o *De huidige situatie geeft een invulling aan doelstellingen van het ENA en kan niet zonder meer worden verlaten. Het DB ENA vraagt daarom aandacht*

voor die bedrijven die reeds in het plangebied gevestigd zijn, en die in het verleden reeds geconfronteerd werden met de vestiging van nieuwe stedelijke functies en aandachtsgebieden in hun nabijheid. Nieuwe activiteiten mogen het voortbestaan van deze bedrijven niet hypothekeren.

- Overwegende dat het DB ENA aan het voorgenomen initiatief dan ook voorwaarden stelt in verband met:
  - o Het verzekeren van de groeikansen van de reeds gevestigde SEVESO bedrijven en het gevolg hiervan op nieuwe ontwikkelingen waar veel bezoekers verwacht worden (kunnen niet in de nabijheid van deze bedrijven).
  - o De rechtszekerheid voor andere bestaande bedrijven (type ambachtelijke bedrijven – standaard kmo's) binnen het plangebied.
  - o De invulling van de bestaande kaden langs het Albertkanaal met watergebonden bedrijven.
  - o Het niet aanvaardbaar zijn van grote mobiliteitsgenererende functies omwille van gebrek aan mogelijkheden om op deze locatie extra verkeer op te vangen.
  - o Afstemming van voorstellen openbaar vervoer met De Lijn.
  - o Verduidelijking ongelijkgrondse kruising langzaam verkeer aan de Sasstraat.
  - o Noodzakelijkheid tot overleg met De Scheepvaart.
  - o De relatie met de ruimere omgeving.
- Overwegende dat omwille van de unieke ligging van het gebied, tussen Albertkanaal en Singel en nabij de kernstad van Hasselt, dit gebied een meer stedelijke invulling zal krijgen; dat kan gesteld worden dat vanuit de taakstelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geen bijzondere rol voor dit deelgebied is weggelegd;"

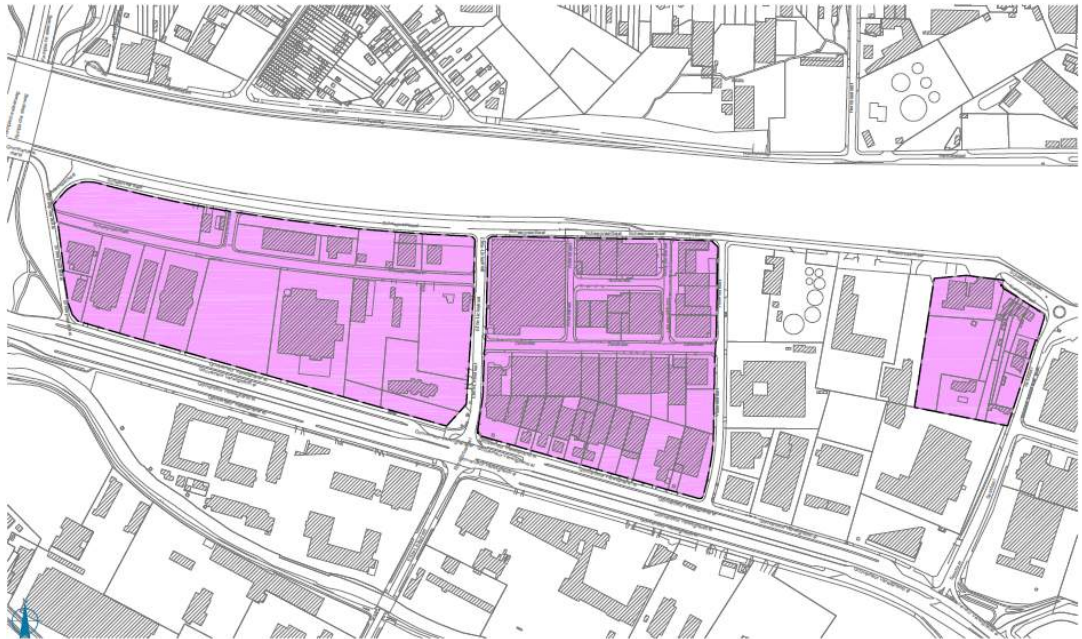
Als conclusie en als enig artikel is in het ministerieel besluit het volgende opgenomen: "Aan de gemeente HASSELT wordt de planningsbevoegdheid gedelegeerd voor het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan 'Quartier Canal'."



## 1.4

### Historiek

Voorliggend RUP betreft een doorstart van het RUP Creatieve Zone. Dit ruimtelijk uitvoeringsplan had een beperkter contour dan het voorliggende RUP Quartier Canal.



Figuur 4: grafisch plan RUP Creatieve Zone (2013)

Het RUP Creatieve zone voorzag in één bestemmingsgebied: zone voor kmo en creatieve economie. Er waren geen overdrukken gedefinieerd.

Op 8 februari 2013 werd een plenaire vergadering georganiseerd omtrent dit RUP. Op deze vergadering werden verschillende argumenten aangehaald om het ruimtelijk uitvoeringsplan bij te sturen. Zo werd onder meer gesteld dat het RUP Creatieve zone te vrijblijvend was en onvoldoende garanties bood dat het structuurplan doorwerking zou vinden in het plangebied. Een nuancering en hogere graad van detaillering werden gevraagd.

Stad Hasselt heeft dan ook beslist om onder de noemer van het RUP "Quartier Canal" een nieuwe doorstart te nemen.

Concreet wordt een differentiatie doorgevoerd in het programma per zone.

- Artikel 1: zone voor ambachtelijke bedrijven, kmo en watergebonden bedrijvigheid
- Artikel 2: zone voor ambachtelijke bedrijven, kmo, watergebonden bedrijven, groothandel, grootwinkelbedrijven in speciality & convenience goods
- Artikel 3: zone voor ambachtelijke bedrijven, kmo, watergebonden bedrijvigheid, creatieve economie
- Artikel 4: zone voor ambachtelijke bedrijven, kmo, groothandel, grootwinkelbedrijven in speciality goods en creatieve economie

Een bestaande seveso-inrichting wordt aangeduid met een overdruk. Hetzelfde geldt voor de zone die bestemd is als waterwingebied.

Tot slot worden assen waarlangs een frontarchitectuur dient toegepast te worden eveneens aangeduid met een overdruk.

Zo kunnen een aantal ruimtelijke kwesties ondervangen worden door aangepaste voorschriften (watergebonden bedrijvigheid, zone voor kmo's en dienstverlenende bedrijven, etc.).

Aanvullend is de perimeter van het RUP uitgebreid, omwille van volgende redenen:

- met de uitbreiding van het contour komt het aanwezige Sevseo-bedrijf in het RUP te liggen. Zo kunnen voorschriften worden voorzien voor de toekomst van deze inrichting.
- door het derde bouwblok (Sasstraat) integraal op te nemen in het contour kan een zone worden aangeduid die mee ingezet kan worden om een oplossing te bieden aan het parkeerprobleem.
- Tot slot kan met de voorschriften een correcte oplossing worden geboden voor bestaande, gewenste activiteiten in de verschillende zones zodat er geen twijfel meer kan bestaan over de conformiteit van bepaalde functies.

Op 26/10/2015 werd een plenaire vergadering georganiseerd rond het voorliggende RUP Quartier Canal. De doorgevoerde wijzigingen, in kader van bovenvermelde bemerkingen, werden door de meerderheid van de adviserende instanties positief onthaald.

## 1.5 Toelichting bij de adviezen

### 1.5.1 Plenaire vergadering

In Bijlage 5 wordt het verslag van de plenaire vergadering dd. 26/10/2015 opgenomen, alsook de schriftelijke adviezen.

De bijstellingen die gevraagd werden vanuit de adviserende instanties werden grotendeels doorgevoerd in het dossier. Hierna worden een aantal aspecten in verband met de verwerking van de adviezen verduidelijkt voor die elementen die niet zonder meer in het dossier werden doorgevoerd.

#### **Nv De Scheepvaart**

- In de plenaire vergadering wordt gevraagd om **logistieke bedrijven** in functie van watergebonden bedrijvigheid toe te laten. Het is niet mogelijk om planologisch te definiëren wie de doelgroep / de klant van een onderneming al dan niet kan zijn. De logistieke bedrijvigheid wordt binnen het plangebied enkel verboden in de bestemmingszone van artikel 3 en 4.
- Aanvullend is er in de plenaire vergadering gevraagd om op de plannen een overdrukzone te voorzien die de mogelijke impactzone aangeeft die ontstaat binnen het plangebied ten gevolge van de **verhoging van de Kempische Brug** (gelegen ten westen van het plangebied).

Gezien er op dit moment nog geen voorontwerp van de brugverhoging voorhanden is, is het onmogelijk om de ruimtelijke impact van deze ingreep in te schatten. Dat men rekening moet houden met deze ingreep, wordt in het RUP dan ook

ondervangen door middel van een algemene bepaling in de stedenbouwkundige voorschriften.

### Provincie Limburg

- In de plenaire vergadering vraagt de o.a. de provincie naar het opleggen van een vorm van "**frontarchitectuur bis**" aan de noordelijke zijde van het plangebied, i.e. langsheen het kanaal.

In het plangebied staat de balans tussen enerzijds bestaande kmo's en ambachtelijke bedrijven (met watergebonden activiteiten) en anderzijds nieuwe activiteiten (zoals creatieve economie) voorop. Om het behoud en de ontwikkelingskansen van de meer traditionele bedrijvigheid niet te fnuiken, verkiest de stad om geen uitvoerige, bijkomende kwaliteitseisen op te leggen aan de kanaalzijde.

In de voorschriften wordt wel opgelegd dat de oriëntatie van de bedrijvigheid op het kanaal gericht moet zijn. De visuele relatie met het kanaal moet gegarandeerd worden: visuele barrières tussen constructies en/of gebouwen en het kanaal zijn niet toegelaten.

- De provincie vraagt om de uitwerking van de vier **bakens** in het RUP beter te garanderen. In de plenaire vergadering wordt voorgesteld om de bouwhoogtes van de omliggende gebouwen te beperken.

In de voorschriften wordt een baken als volgt omschreven: *constructies uitgewerkt als baken vormen een zwaartepunt in de omgeving. dit kan op basis van de volumetrie en/of materialisatie van het bouwwerk.*

Afhankelijk van de locatie is de minimale bouwhoogte van het baken 15m (kanaal-zijde) of 18m (Singel-zijde).

### Ruimte Vlaanderen

- In de plenaire vergadering wordt opgemerkt dat er weinig of geen voorschriften worden voorzien in functie van groenvoorzieningen. Via een groene as kan dit gebied aantakken op enerzijds de scholencampus 11<sup>de</sup> linie, de stad en anderzijds de noordelijk gelegen gebieden. Het openbaar domein van de 11<sup>de</sup> Liniestraat zit echter niet vervat binnen de contour van het RUP (zie ook historiek) waardoor voorschriften van die aard moeilijk toepasbaar zijn. Hogere vereisten met betrekking tot groenvoorzieningen op de privépercelen langsheen de Elfde Liniestraat werden wel opgenomen in de voorschriften.

### Gecoro

- Van alle adviesinstanties is de Gecoro de enige die in haar uitgebracht advies ongunstig adviseert met betrekking tot het voorzien van grootwinkelbedrijven in convenience in artikel 2. Dit heeft, volgens het advies van de gecoro, ondermeer een impact op het voortbestaan van de bestaande sevesobedrijvigheid, maar ook op de verkeersveiligheid in de omgeving. De stad heeft contact opgenomen met het bestaande sevesobedrijf Bouts en zij hebben duidelijk aangegeven dat het voor hen niet wenselijk is om een hoogdrempelig sevesobedrijf te worden. Zolang Bouts laagdrempelig blijft, legt het ruimtelijk uitvoeringsplan verordenend geen beperkingen op. Tevens heeft de dienst ruimtelijke veiligheidsrapportering kennisgenomen van het RUP en een positief advies uitgebracht; er moet met andere woorden geen ruimtelijk

veiligheidsrapport worden opgemaakt en voor wat betreft het aspect externe veiligheid dient geen verdere actie ondernomen te worden.

Wat betreft de verkeersimpact blijkt uit het advies van AWW dat zij wel akkoord gaan met dergelijke inplanting wanneer de ontsluiting van deze functies langs achter gebeurt (Scheepvaartkaai) en niet via de ventweg.

### **Agentschap Ondernemen**

- Agentschap Ondernemen bepleit in beginsel het maximaal bestendigen van de huidige situatie. Het delegatiebesluit geeft aan dat een uitdoofscenario voor de seveso-inrichting mogelijk is. Nieuwe activiteiten dienen tot dat moment afgestemd te zijn op een verdere exploitatie van het betreffende sevesobedrijf en bij uitbreiding andere productiebedrijven in het plangebied. Nieuwe functies dienen zodoende het huidige karakter van het plangebied niet te ondergraven. AO stelt voor om pas een verordenend plan in voege te laten treden wanneer de seveso-inrichting echt weg is.
- Het delegatiebesluit vermeldt echter dat omwille van de unieke ligging van het gebied, tussen Albertkanaal en Singel en nabij de kernstad van Hasselt, dit gebied een meer stedelijke invulling zal krijgen; dat kan gesteld worden dat vanuit de taakstelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geen bijzondere rol voor dit deelgebied is weggelegd.

## **1.5.2**

### **Resultaat van het openbaar onderzoek en het advies van de Gecoro**

Het RUP nr. 203 "Quartier Canal", met de deelplannen 1 en 2, is voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad op 15/12/2015. Het openbaar onderzoek heeft plaatsgevonden van 11/01/2016 tot en met 10/03/2016. Tijdens het openbaar onderzoek werd één bezwaarschrift ingediend, alsook drie adviezen:

1. Ruimte Vlaanderen
2. Provincie Limburg
3. Elia

Het advies van Elia kwam vroegtijdig binnen. Gezien de aard van de bemerkingen en het feit dat deze geen gevolgen hebben voor de geest van het RUP, worden de gevraagde aanpassingen doorgevoerd.

De elementen uit het bezwaarschrift en de adviezen die werden weerlegd bij de behandeling door de Gecoro, worden in het advies van de Gecoro uitvoerig besproken. In Bijlage 6 wordt het advies van de Gecoro opgenomen.

Algemeen werd in het ingediende bezwaarschrift beargumenteerd dat de maximale woondensiteit in het plangebied diende te worden opgehoogd; dit in het kader van een gewenst project dat de bezwaarindiener wenst te realiseren in het plangebied.

Volgende elementen uit het bezwaarschrift en de adviezen vereisten wel een aanpassing van het RUP-dossier.

**a. Advies provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar m.b.t. verhoging Kempische Brug**

Het voorschrift omtrent de verhoging van de Kempische Brug is ambigu geschreven, in die zin dat gesteld wordt dat de huidige bestemming niet mag worden gefnuikt door de doorvoering van de brugverhoging. Dit is weinig realistisch.

**b. Advies Elia m.b.t. Hoogspanningslijnen**

Elia adviseert om haar standaardtekst te hanteren.

**c. Advies Gecoro: koppeling conciërgewoning aan bedrijfsperceel?**

De voorschriften in artikels 1, 2, 3 en 4 stellen het volgende: *“Het is mogelijk om één volwaardige conciërgewoning per perceel te realiseren met een maximum netto vloeroppervlakte van 200m<sup>2</sup>.”*

De Gecoro stelt dat het niet de intentie mag zijn om meerdere conciërgewoningen mogelijk te maken bij één bedrijfsgebouw dat gerealiseerd is op meerdere kadastrale percelen.

De Gecoro stelt dan ook dat er juridisch moet worden uitgezocht hoe de koppeling van de conciërgewoning het best omschreven wordt: per perceel of per bedrijf?

De Gecoro wenst te voorkomen dat er meerdere conciërgewoningen mogelijk zijn indien een bedrijfsgebouw op meerdere percelen gelegen is.

**d. Bezwaarschrift: tegenstrijdigheid in de stedenbouwkundige voorschriften**

De bezwaarindiener duidt op de tegenstrijdigheid in artikel 3 (p. 16/41) en artikel 5 (p. 34/41). Artikel 5 vormt een overdrukzone op een gedeelte van de bestemmingszone van artikel 3.

In artikel 5 wordt een laagdrempelige Seveso-inrichting” toegelaten. Artikel 3 stelt echter dat een dergelijke inrichting niet toegelaten is. Deze tegenstrijdigheid dient aangepast te worden.

### 1.5.3

#### **Wijzigingen van het definitief ontwerp ten opzichte van het ontwerp voorlopige vaststelling**

Zie voorgaande paragraaf.

**a. Advies provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar m.b.t. verhoging Kempische Brug**

Het voorschrift in de algemene bepalingen wordt als volgt aangepast:

*“§7. Verhoging Kempische Brug*

*Alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van de verhoging van de Kempische Brug zijn toegelaten in alle zones ongeacht de bestemming. ~~Zij mogen de bestemming van de desbetreffende zone niet in het gedrang brengen.~~* “

#### **b. Advies Elia m.b.t. hoogspanningslijnen**

Artikel 10 “Hoogspanningsleiding” (aanduiding in overdruk) wordt zodanig aangevuld dat het in overeenstemming is met de standaardtekst van Elia:

*“Hoogspanningsleiding: de aanduiding is bestemd voor bestaande en nieuwe hoogspanningsleidingen en aanhorigheden.*

*Alle werken, handelingen en wijzigingen voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden zijn toegelaten. De aanvragen voor vergunningen voor hoogspanningsleidingen en hun aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming. Deze bestemming is van toepassing in zoverre de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van de bestaande hoogspanningsleiding niet in het gedrang wordt gebracht.”*

In het toelichtend luik van artikel 10 wordt het volgende opgenomen:

*“Voor bovengrondse hoogspanningsleidingen gelden veiligheidsafstanden tot constructies en voor werken zoals o.m. bepaald in de artikels 164, 192 en 266 van het AREI (Algemeen Reglement op de Electriche installaties). Gelieve het advies van Elia in te winnen bij bouw- en/of milieuvergunningaanvragen en bij bouw-, graaf- en constructie-activiteiten in de nabijheid.”*

#### **c. Advies Gecoro: koppeling conciërgewoning aan bedrijfsperceel?**

Artikel 1, §1 (deelplan 1), artikel 2, §2.2. (deelplan 1), artikel 3, §2.2. (deelplan 2) en artikel 4, §2.2. worden als volgt aangevuld:

*“het is mogelijk om 1 volwaardige conciërgewoning te realiseren, met een maximum netto vloeroppervlakte van 200m<sup>2</sup>, per perceel; indien een bedrijfsgebouw zich over meer dan 1 perceel uitstrekt dan geldt dit cijfer per bedrijfsgebouw.”*

Aanvullend zal in het RUP verder verduidelijkt worden wat er met de term “conciërgewoning” wordt bedoeld. Volgende definitie wordt dan ook opgenomen in de begrippenlijst:

*“conciërgewoning = woning die ruimtelijk en functioneel verbonden is met het bedrijf en die noodzakelijk is voor de huisvesting van het bewakingspersoneel van het bedrijfsgebouw.”*

#### **d. Bezwaarschrift: tegenstrijdigheid in de stedenbouwkundige voorschriften**

De stedenbouwkundige voorschriften worden als volgt aangepast.

Artikel 3, p. 16/41:

“Volgende activiteiten zijn niet toegelaten:

- ~~Inplanting van inrichtingen zoals bedoeld in artikel 3 van het Samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn;~~
- Louter kantoren
- Logistieke bedrijven.

Met uitzondering van de overdrukzone (artikel 5) worden volgende activiteiten niet toegelaten in de bestemmingszone van artikel 3:

Inplanting van inrichtingen zoals bedoeld in artikel 3 van het Samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.”



## 2 Beleidskader

### 2.1 De ruimtelijke structuurplannen als kader

#### 2.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (2011)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is een wetenschappelijk onderbouwde visie over hoe we in Vlaanderen met onze schaarse ruimte moeten omgaan om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen. Het is sinds 1997 van kracht als kader voor het ruimtelijk beleid.

Ondertussen onderging het RSV twee herzieningen. Beide zijn doorvertaald in de gecoördineerde versie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (2011).

Delen van de gemeente Hasselt behoren tot het **regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk**. Omwille van hun verzorgingsniveau, stedelijke voorzieningen en economische structuur hebben regionaalstedelijke gebieden grote potenties om een belangrijk groeiaandeel op te vangen, onder meer inzake ruimte voor economische activiteiten.

Het stedelijk gebied van Hasselt behoort tot het Economisch Netwerk van het Albertkanaal (ENA), dat in het RSV wordt aangeduid als een belangrijke economische as op Vlaams niveau. Door de selectie van Hasselt als stedelijk gebied wordt het automatisch beschouwd als **economisch knooppunt**.

Een aantal lijn- en transportinfrastructuren die aan het plangebied grenzen zijn structuurbepalend op Vlaams niveau. Zo zijn de R71 (Gouverneur Verwilghensingel) en de N74 (Kempische Steenweg) aangeduid als primaire wegen II.

Het Albertkanaal maakt deel uit van het hoofdwatwegennet, hetgeen de verbindingen verzorgt van (inter-)nationaal en Vlaams niveau.

#### 2.1.2 Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg (RSPL) – actualisatie (2012)

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.

Hasselt-Genk is de spil en het zwaartepunt van Limburg en moet een **stedelijke rol** vervullen van het hoogste niveau. Bijkomende topactiviteiten worden maximaal in dit gebied ingeplant. Hasselt-Genk is daarbij het centrum bij uitstek van de provincie.

Het gebied heeft enerzijds een groot aanbod aan regionale stedelijke voorzieningen en diensten (onderwijs, kantoren, wetenschapspark, multimedia, gerecht, enz.) en anderzijds een grote aanwezigheid van bedrijventerreinen. Bovendien geniet Hasselt-Genk van een multimodale ontsluiting, zowel voor personen- als voor goederenvervoer.

Het plangebied van het voorliggend RUP maakt deel uit van de Hasseltse kanaalzone en is zo ingebed in **Economisch Netwerk Albertkanaal**. Hier vinden we een grote concentratie aan bedrijventerreinen. Het Albertkanaal (en de E313) wordt aangeduid als zone voor verdere ruimtelijk-economische ontwikkeling. Zowel watergebonden als niet-watergebonden activiteiten kunnen er plaatsvinden. Het ENA wordt dan ook als belangrijke potentie gezien voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen.

Het **regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk** wordt gekenmerkt door een hoge specialisatie van de aanwezige industriële bedrijvigheid. Daarnaast zijn de tertiaire en quataire sector er in volle ontwikkeling. Heel wat kansrijke sectoren zijn hier gevestigd. Dit gebied is dan ook een bijzonder economisch aandachtsgebied.

Voldoende expansiemogelijkheden onder de vorm van **regionale (gespecialiseerde) bedrijventerreinen** moeten er worden voorzien. Bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied door de Vlaamse overheid moet daarmee rekening worden gehouden. Om het stedelijk niveau van het gebied Hasselt-Genk te verhogen kunnen op het vlak van **zakelijke dienstverlening** ontwikkelingen worden bevorderd.

Voor de economische knooppunten in het **ENA** en voor het **regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk** geeft Limburg suggesties aan de Vlaamse overheid die bevoegd is voor de verdere uitwerking van dat netwerk en de afbakening van het regionaalstedelijk gebied. In eerste instantie wenst Limburg dat de **complementaire rol** van Hasselt en Genk wordt versterkt. Verder stelt de provincie voor dat naast de gewone bedrijventerreinen ook zones worden geselecteerd die in aanmerking komen als **dienstenzones**. Potentiële dienstenzones zijn aan te duiden binnen het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied. Een dienstenzone kan verscheidene vormen aannemen: het kan een afgebakende zone zijn, die enkel bestemd is voor de vestiging van kantoorgebouwen in een parkachtig kader. Maar het kan ook gaan om een gebouwencomplex dat dienstenbedrijven herbergt of een gebouw dat complementaire dienstenactiviteiten verenigt met het oog op een sterkere synergie.

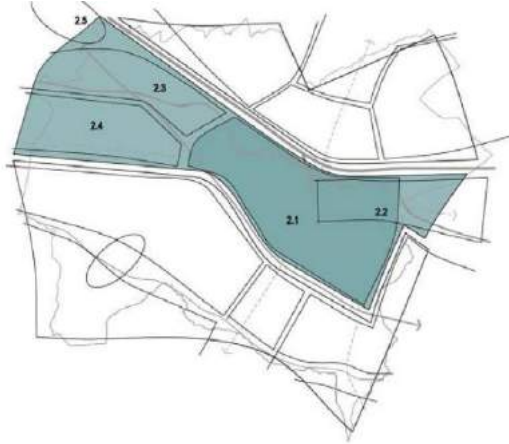
Verder wordt de uitbouw van op **technologie en kennis georiënteerde bedrijvigheid** geclusterd met deze van de onderwijsinrichtingen in het gebied.

Tot slot vormt de verdere ontwikkeling van **multimedia** een te onderzoeken potentie.

## 2.1.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Hasselt (2009)

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

### 2.1.3.1 Deelruimte 'Verstedelijk gebied Hasselt'



Figuur 5: deelruimte verstedelijkt gebied Hasselt

Het plangebied van voorliggend RUP is gelegen in de deelruimte '**verstedelijkt gebied Hasselt**'. Binnen deze zone worden economische activiteiten onder de vorm van bedrijvigheid gestimuleerd. Er worden ook nieuwe locaties gezocht waarbij de aard van de activiteiten wordt aangepast aan de plekken.

Een belangrijke ader binnen deze deelruimte wordt gevormd door **de Singel**. Deze 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) en ligt in het centrum van het stedelijk 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 entrees naar de verschillende stedelijke functies moeten goed ingericht worden."* [GRS Hasselt, richtinggevend deel, p.161]

*"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 landschaping van hun terreinen."* [GRS Hasselt, richtinggevend deel, p.161]

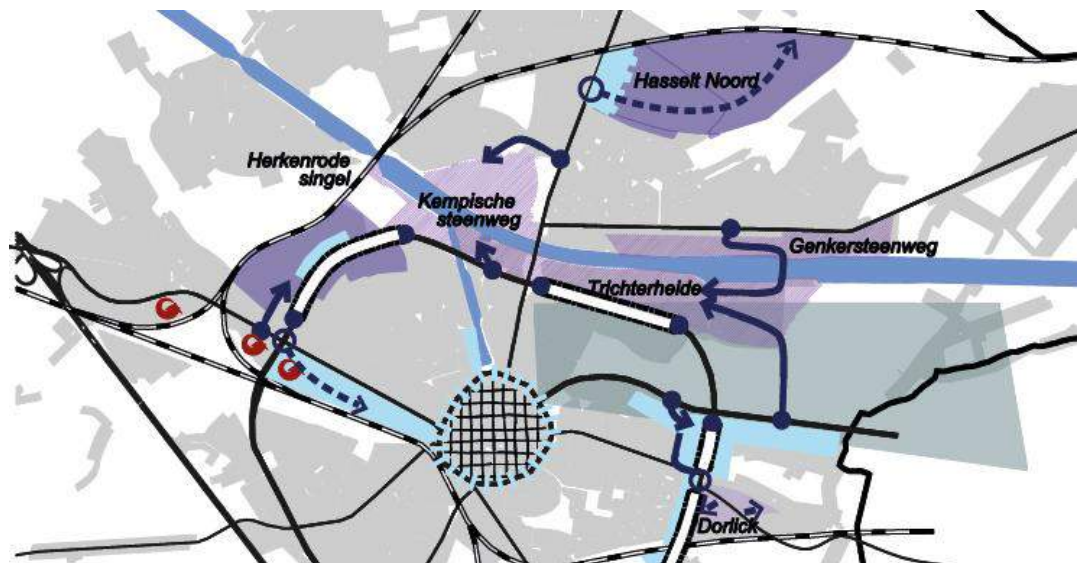
De stad ziet de Singel als een belangrijke ontsluitingsweg maar tegelijkertijd ook als een geïntegreerd onderdeel van haar stedelijk weefsel. Tot nu loopt de Grote Ring als een geïsoleerde hoofdverkeersweg met de klassieke inrichting van vangrails, ventwegen en functionele straatverlichting door de stad. De sfeer rond de weg is (te) verkeerskundig, aldus het GRS Hasselt.

### 2.1.3.2 Bedrijvigheid verweven in de stedelijke structuur

Het GRS geeft aan dat een grote troef van Hasselt is dat de **bedrijvigheid verweven zit in de stedelijke structuur**.

Voor bedrijventerreinen zijn geen nieuwe locaties voorzien. Bovendien zijn de bestaande volzet en daarom zet de gemeente in op het sparen van ruimte, het bepalen van ruimtelijke behoeften en het zoeken naar nieuwe locaties.

Het Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan geeft aan dat de stad Hasselt ruimte wenst te geven aan activiteiten die zich onderscheiden door hun multifunctionaliteit, creatieve aanpak of creatief product.



Figuur 6: uitsnede kaart bedrijvigheid Hasselt (GRS)

Het werkgebied van het voorliggende RUP is gelegen in het **regionaal en ENA-bedrijventerrein Trichterheide** dat in het GRS wordt aangeduid als een “KMO-zone volgens gewestplan”. Trichterheide omvat, volgens het GRS, alle bedrijven en bedrijventerreinen (Singel) tussen de Kempische Steenweg en de Grenslandhallen.

Het opstellen van een verruimde visie voor Trichterheide is opgenomen als strategisch project in het GRS Hasselt. De opmaak van het masterplan Kanaalzone Hasselt biedt hierop een antwoord.

De visie voor het bedrijventerrein is erg open en overstijgt de gangbare visie over bedrijventerreinen, zo stelt het GRS Hasselt. De stad beschouwt het terrein als een soort van laboratorium waarin vernieuwende activiteiten die niet direct ruimtelijk kunnen geplaatst worden, een plek krijgen. Dit kan bedrijvigheid zijn, maar ook activiteiten uit de culturele economie, diensten- en educatieve sector zouden er een plek kunnen krijgen.

Het bedrijventerrein Trichterheide is meer dan een bedrijventerrein: de zone kan ontwikkelen naar een gemengde regionale bedrijvige zone met kleine en middelgrote bedrijven. Het kan naast bedrijvigheid tegemoetkomen aan allerhande nieuwe behoeften en creatieve ontwikkelingen op het vlak van woon-werkmilieus (ateliers), startersateliers, (sub)cultuur, kunst, laboratoria, maar ook onderzoeks- en adviesinstellingen. Wonen kan alleen in een duidelijk aantoonbaar verband met de werksituatie.

Een herstructurering, sanering en verdere ontwikkeling van het gebied dringt zich op om aan nieuwe behoeften te voldoen. Hierbij dient men rekening te houden met onder meer het behoud van de hoge dichtheid en de beeldkwaliteit. Hasselt heeft als ambitie om een trendsettende en spraakmakende inrichting van het openbaar domein te realiseren.

Het GRS ziet het gebied Trichterheide als heterogeen regionale activiteitenzone en heeft een uitgesproken visie op de gewenste verschijningsvorm: Trichterheide moet een zichtlocatie naar de Singel zijn met hoge dichtheid, die gekenmerkt wordt door gesloten bebouwing van werkhallen en ateliers, gestapeld met kantoren en eventueel woningen. Het bedrijventerrein fungeert als een oefenterrein voor nieuwe soorten woon/werkmilieus en innovatieve architectuur.

Bovendien stelt het GRS dat de kanaaloever nog gebruikt wordt voor een aantal watergebonden activiteiten en voor opslag van allerhande bouwmaterialen. Het wordt als wenselijk aangeduid om geen nieuwe bedrijven toe te laten die opslag nodig hebben maar wel de mogelijkheid open te houden voor laden en lossen.

Het gebied kan ingebreed, gesaneerd, geherstructureerd en verder ontwikkeld worden om aan nieuwe behoeftes te voldoen. Hier worden o.a. volgende aandachtspunten als belangrijk beschouwd:

- behoud en ontwikkeling van hoge dichtheid en gelaagdheid;
- onderzoek naar de behoefte aan aan- en afvoer van producten via het water en hoe dit te combineren met de multifunctionele taakstelling van het bedrijventerrein;
- oplossen van parkeerprobleem (ook bij evenementen);
- aanleg en landschaping van een toegankelijk front langs het Albertkanaal.

Het voorliggend RUP Quartier Canal beslaat slechts een deel van het regionale bedrijventerrein Trichterheide. De aanpak van de creatieve zone is dan ook geen rechtstreekse uitvoering van een bindende bepaling in het GRS Hasselt.

Wel wordt bij de acties met betrekking tot de economische structuur "**bindende bepaling nummer 33: strategisch plan voor regionale bedrijventerreinen**" opgenomen. Deze actie is werkzaam in functie van de herstructurering en verdichting van de regionale bedrijventerreinen.



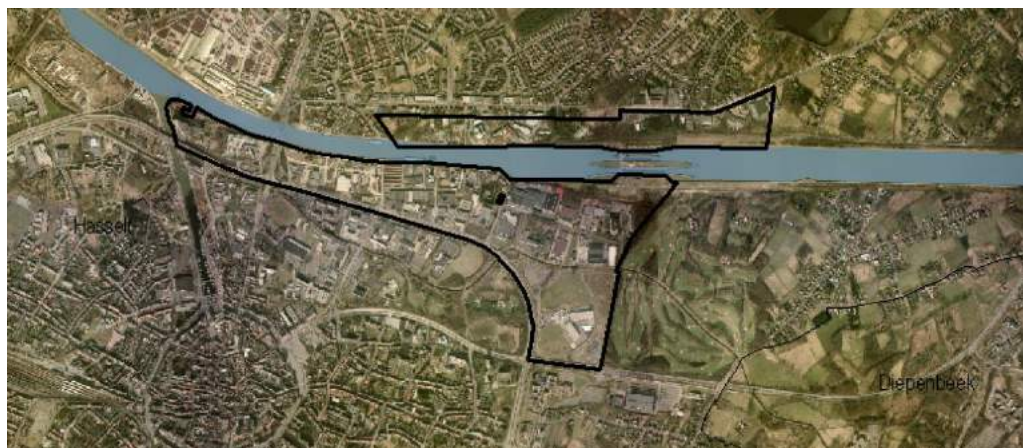
## 2.2 Andere relevante beleidsplannen

### 2.2.1 Het Vlaams economisch beleid: het Economisch netwerk Albertkanaal

De procesmatige uitwerking van het **Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA)** 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. In de nota waarin het Economisch Netwerk Albertkanaal verder uitgewerkt wordt, stelt men een uitvoeringsprogramma voor dat dient als een advies van de stuurgroep aan de Minister van Ruimtelijke Ordening.

In het besluit heeft de Vlaamse Regering beslist dat inbreiding en herstructurering van bestaande bedrijventerreinen van groot belang is.

Eén van de gebieden die aangepakt worden, is het **projectgebied Hasselt-Kanaal**, met stedelijke bedrijvigheid. In de bijlagen van de ENA-studie wordt een terreinfiche opgenomen die de belangrijkste informatie van dit gebied oplijst.



Figuur 7: contour "Hasselt-kanaal" binnen het ENA

De ligging van deze zone is cruciaal: langsheen het kanaal en in de directe nabijheid van de Ring en het centrum van Hasselt. Op deze terreinen staan enkele historisch verouderde bedrijfsgebouwen. Het ruimtegebruik is er versnipperd en het kanaal wordt als vervoersmodus relatief beperkt gebruikt. Het gebied wordt best ontwikkeld in functie van regionale bedrijvigheid, zo stelt de ENA-studie. Bovendien moet het gebruik van het kanaal geoptimaliseerd worden.

Voor de gehele zone van Hasselt-Kanaal wordt vanuit ENA een herstructurering voorgeschreven.

2.2.2

Afbakingsproces regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk

2.2.2.1

Plangebied is niet opgenomen als een te onderzoeken gebied bij de afbakening



Figuur 8: afbakening Hasselt-Genk

Het plangebied van het voorliggende RUP is gelegen binnen het de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk. Zie paragraaf 3.3.

De zone is niet opgenomen als een te onderzoeken gebied in functie van een eventuele herbestemming om het stedelijk beleid te concretiseren.

Uit de voorbesprekingen die in het kader van de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk zijn gebeurd, wordt duidelijk waarom deze keuze werd gemaakt.

De KMO-zones die aan weerszijden van het Albertkanaal zijn gelegen, van de Genkersteenweg tot de Singel, kennen op dit moment een **zeer gediversifieerde invulling** gaande van watergebonden industriële ontwikkelingen tot grootschalige detailhandel en recreatieve en andere stedelijke functies. De zone wordt ook omgeven door verschillende stedelijke programma's: scholen, recreatie, wonen en kleinhandel, ...

De stad heeft een structuurschets (i.e. masterplan: zie eerder) laten maken voor het gebied. Het gebied kan zich profileren voor creatieve economie. Hoewel een structuurschets werd uitgewerkt, zijn er vandaag nog heel veel **onduidelijkheden**: de herbestemmingen zijn immers afhankelijk van andere planningsinitiatieven, bvb. Kempische poort, campus 11<sup>e</sup> linie, visie R71, ... die momenteel lopen.



Omwille van de **onzekerheid** over enerzijds de **herbestemming** (lees als: functies in de gehele Hasseltse kanaalzone) en anderzijds aangaande de in de omgeving gesitueerde **planningsinitiatieven**, is het vandaag niet realistisch om het gebied in zijn geheel al op te nemen in het planMER van de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk. Hiervoor is verder onderzoek noodzakelijk.

Daarom wordt het voorliggend plangebied niet onderzocht in het kader van de afbakening. In de voorbesprekingen wordt aangegeven dat de stad Hasselt voor de herbestemming wel zelf een planningsinitiatief kan nemen.

Het voorliggend RUP speelt hier rechtstreeks op in: de bestemming van een beperkt gebied in de kanaalzone wordt verbreed op gemeentelijk niveau.

#### 2.2.2.2

##### Advies Hasselt bij PlanMER Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk

Dit advies is gebaseerd op de studie "Ruimte voor bedrijvigheid in Hasselt" die werd opgemaakt in het kader van de planMER-procedure voor het afbakeningsRUP van het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk (juni 2012).

Het versterken van de centrumfuncties in Hasselt-Genk is essentieel voor Vlaanderen, zo blijkt uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Ook in de stedenfondsbeleidsovereenkomst 2008-2013, afgesloten tussen stad Hasselt en de Vlaamse overheid, wordt gepleit voor het versterken van de centrumfunctie. Als indicatoren worden daarbij o.a. de handelsfunctie vermeld. Maar ook de arbeidsmarkt en de economie. Om als stad te kunnen inspelen op deze indicatoren is een bepaalde **ruimte voor ondernemen** vereist.

Zo is Hasselt de enige centrumstad in Vlaanderen met 0 ha actief aanbod, zo blijkt uit de stadsmonitor 2011. Bovendien staat in de opmerkingen van Hasselt op het planMER van de afbakening van het stedelijk gebied Hasselt-Genk dat de stadsmonitor een aantal cijfers overschat. Zowel de 'onbebouwde reservegronden' als de 'tijdelijk niet realiseerbare gronden' zouden in realiteit lager liggen.

Volgens het GRS zijn er:

- 62 ha bedrijventerreinen herbestemd (vooral in de Kanaalkom);
- 28,5 ha bedrijventerreinen ingenomen door andere functies (bvb. yachting, VDAB opleidingscentrum);
- 38 ha is onbebouwd (groenzones, fietszones, parking, enkele kleinere slecht ontsloten percelen);
- 14,5 ha is reservegrond (maar op korte termijn niet te realiseren).

	Infrastructuur	Bebouwd		Onbebouwd					Totaal	Bezettingsgraad
		Bezet	Leegstand of in (her)ontwikkeling	Gronden in gebruik door bedrijf	Actief aanbod	Reservegrond bedrijf of projectontwikkelaar	In ontwikkeling	Tijdelijk niet realiseerbaar		
Antwerpen	168,4	660,2	51,6	14,6	7,3	19,8	0,0	76,6	998,6	89,6
Gent	190,4	696,7	63,5	11,2	2,3	55,9	71,5	99,6	1.191,2	80,7
Aalst	48,4	300,1	31,3	8,7	6,5	16,0	90,0	20,0	521,1	74,6
Brugge	43,1	187,3	12,9	20,3	0,5	18,6	1,7	101,2	385,5	68,4
Genk	10,9	92,8	2,6	1,9	0,4	10,2	0,0	3,4	122,2	88,6
<b>Hasselt</b>	<b>92,5</b>	<b>322,6</b>	<b>17,5</b>	<b>15,9</b>	<b>1,7</b>	<b>22,7</b>	<b>0,0</b>	<b>69,5</b>	<b>542,4</b>	<b>82,7</b>
Kortrijk	89,7	436,8	14,9	16,6	15,0	62,9	0,0	78,2	714,1	78,1
Leuven	15,3	143,6	9,7	2,0	0,4	5,3	0,0	14,8	191,1	89,3
Mechelen	74,1	352,3	37,4	6,5	3,4	7,3	6,1	39,2	526,3	89,4
Oostende	100,3	335,7	27,8	13,7	37,7	51,1	0,0	45,7	612,1	78,0
Roeselare	78,9	569,3	15,5	18,4	56,2	37,0	56,9	61,6	893,8	76,3
Sint-Niklaas	56,6	269,1	6,6	4,2	12,8	24,3	0,0	28,3	401,9	83,7
Turnhout	33,4	316,4	22,1	1,2	55,4	6,8	3,8	5,7	444,8	83,9
<b>Totaal 13 steden</b>	<b>1.002,0</b>	<b>4.682,9</b>	<b>313,3</b>	<b>135,4</b>	<b>199,6</b>	<b>337,9</b>	<b>230,1</b>	<b>643,7</b>	<b>7.545,0</b>	<b>81,3</b>

Bron: Agentschap Ondernemen.

	Ingenomen oppervlakte	Niet-bezette oppervlakte			Totale oppervlakte	Bezettingsgraad
		Actief aanbod	Onbebouwde reservegronden, eventueel in gebruik of in ontwikkeling	Tijdelijk niet realiseerbaar		
Antwerpen	756,9	6,3	39,6	96,6	899,5	84,2
Gent	947,2	16,9	195,1	74,7	1.234,0	76,8
Aalst	389,8	13,8	113,3	35,2	552,1	70,6
Brugge	731,2	12,9	126,0	35,3	905,3	80,8
Genk	1.423,0	76,5	113,7	183,0	1.796,1	79,2
<b>Hasselt</b>	<b>434,5</b>	<b>0,0</b>	<b>46,1</b>	<b>70,5</b>	<b>551,2</b>	<b>78,8</b>
Kortrijk	506,0	33,3	93,5	72,4	705,2	71,8
Leuven	304,2	11,3	41,8	48,4	405,7	75,0
Mechelen	449,8	1,7	18,6	50,5	520,6	86,4
Oostende	278,0	25,3	45,6	35,7	384,6	72,3
Roeselare	611,0	15,8	142,1	102,2	871,1	70,1
Sint-Niklaas	467,9	22,6	53,3	70,0	613,8	76,2
Turnhout	367,6	1,2	71,2	20,8	460,8	79,8
<b>Totaal 13 steden</b>	<b>7.666,9</b>	<b>237,7</b>	<b>1.100,0</b>	<b>895,4</b>	<b>9.900,1</b>	<b>77,4</b>

Figuur 9: bezetting en bezettingsgraad bedrijventerreinen, (a) Stadsmonitor 2014, (b) Stadsmonitor 2011

Het aantal werknemers, het aantal ondernemingen, de werkgelegenheidsgraad de werkzaamheidsgraad zijn de laatste jaren gestegen, hoewel de stad al langer een beperkt aanbod aan ruimte voor bedrijvigheid heeft. Dit blijkt onder meer uit een vergelijking van de bezettingsgraden van 2011 en 2014 (data Stadsmonitor): terwijl de gehele bezettingsgraad in Hasselt nog 78,8% bedroeg in 2011, was dit in 2014 reeds gestegen tot 82,7%.

De stijging in werknemers, ondernemingen, werkgelegenheidsgraad, werkzaamheidsgraad en bezettingsgraad geeft aan dat de stad al geruime tijd inzet op verdichting. Hasselt wenst hier in de toekomst ook mee verder te gaan.

Het aanbod aan bestaande en nieuwe bedrijventerreinen in de rest van het regionaalstedelijk gebied en van het Economisch Netwerk Albertkanaal voldoet bovendien niet aan de locatie-eisen van de verschillende doelgroepen binnen Hasselt, zo stelt de studie "Ruimte voor bedrijvigheid in Hasselt". Het gaat dan om de creatieve bedrijven, maar ook industriële en ambachtelijke kmo's, technologiebedrijven en life sciences.

De creatieve bedrijven kunnen zich vestigen in de Kanaalzone (door verdichting conform het masterplan) en nemen zo 10 ha in. De situatie van industriële en ambachtelijke kmo's ligt moeilijker.

Voor deze groep gaat de stad echter actief op zoek naar bijkomende terreinen. Ook binnen het SALK is deze vorm van bedrijvigheid een belangrijke zorg.

### 2.2.3 SALK: Strategisch Actieplan Limburg Kwadraat

Limburg werd in de jaren '80 economisch zwaar getroffen door de sluiting van de mijnen. De regio is sindsdien door een reconversie gegaan wat geleid heeft tot een sterke groei in werkgelegenheid.

Anno 2013 staat de regio opnieuw onder druk door de sluiting van de Ford vestiging, de grootste werkgever in Limburg. De provincie moet deze gebeurtenis zo snel mogelijk te boven komen en verder bouwen aan de toekomst, zo stelt het Strategisch Actieplan Limburg Kwadraat.

De studie geeft aan waar de pijnpunten liggen in de provincie en welke strategische aanpak vereist is.

#### 2.2.3.1 Creatie van nieuwe jobs – 5 sporen

Stad Hasselt kan een substantiële en evenwichtige bijdrage leveren tot de duurzame creatie van nieuwe jobs voor Limburg. Zo wordt gesteld in het advies van het stadsbestuur Hasselt op basis van de inzichten uit het Strategisch Actieplan Limburg Kwadraat (21/12/2012). Om dit te bewerkstelligen moet er worden ingezet op verschillende sporen:

- Spoor 1: versterking van Hasselt als centrum van kleinhandel in Limburg.
- Spoor 2: versterking van Hasselt als centrum van zakelijke dienstverlening (kantoren) in Limburg.
- Spoor 3: de uitbouw van ontwikkelingsmogelijkheden voor **nieuwe ambachtelijke en industriële kmo's**.
- Spoor 4: de versterking van nieuwe ontluikende sectoren in Hasselt die de transformatie van de economie verder kunnen concretiseren. Speerpuntsectoren zijn hierbij de **creatieve sector, technologische bedrijven, life sciences** en de **zorgsector**.
- Spoor 5: versterkte samenwerking tussen kennisinstellingen, bedrijven en overheden.

2.2.3.2

Spoor 4: versterking van nieuwe ontluikende sectoren in Hasselt

Tewerkstellingsgraad in kennisintensieve en creatieve sectoren, van 2007 tot 2012, in %.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Antwerpen	14,7	14,2	13,7	13,0	12,5	12,7
Gent	15,1	15,2	14,5	14,2	14,4	14,5
Aalst	6,0	6,2	5,6	5,2	5,2	4,8
Brugge	8,7	8,4	7,9	7,4	7,5	7,5
Genk	24,0	24,1	21,4	20,2	19,9	20,3
<b>Hasselt</b>	<b>7,6</b>	<b>8,2</b>	<b>8,0</b>	<b>7,9</b>	<b>7,9</b>	<b>7,5</b>
Kortrijk	9,4	9,4	8,7	8,6	9,1	9,2
Leuven	11,5	12,1	12,0	12,1	12,4	12,7
Mechelen	24,8	25,4	25,7	23,5	22,3	18,9
Oostende	9,4	9,4	9,6	9,5	8,8	8,7
Roeselare	14,4	14,2	13,7	13,5	13,1	13,0
Sint-Niklaas	6,2	6,3	5,8	5,5	4,9	5,7
Turnhout	17,4	16,8	15,1	16,0	15,3	14,7
Totaal 13 steden	13,6	13,6	13,0	12,5	12,3	12,2
Vlaams Gewest	11,5	11,5	11,0	10,6	10,6	10,5

Bron: BEZ-verwerking EVB

Figuur 10: tewerkstellingsgraad in kennisintensieve en creatieve sectoren, van 2007 tot 2012 (%), Stadsmonitor 2014

De voorbije jaren werden er opvallend veel nieuwe creatieve bedrijven in Hasselt opgericht. Volgens de Vlaamse Stadsmonitor 2011 is het aandeel bedrijven in de creatieve sectoren ten opzichte van het totaal aantal bedrijven 5,8%. Hiermee stond Hasselt in 2011 op de vierde plaats van de Vlaamse centrumsteden.

De Vlaamse Stadsmonitor 2014 beschouwt niet langer het aandeel bedrijven in de creatieve sector. Wel wordt de tewerkstellingsgraad in kennisintensieve en creatieve sectoren tussen 2007 en 2012 beschouwd als indicator van het aandeel van de creatieve bedrijvigheid in de lokale economie. Concreet geeft deze verhouding het aandeel werknemers in kennisintensieve en creatieve sectoren weer en dit op het totale aantal werknemers werkzaam in Hasselt.

Het lokale leef- en vestigingsklimaat is van groot belang voor creatieve bedrijven. Hasselt scoort goed op alle indicatoren die in dit kader van belang zijn. (zie 5.2 Creatieve economie op p92)

De invulling van 10 ha extra creatieve bedrijventoneel in de Kanaalzone beoogt de tewerkstelling van 1000 nieuwe werknemers (2013-2022).

Concreet wordt de ontwikkeling van de creatieve site Quartier Canal Hasselt naar voor geschoven als onderdeel van een breed opzet. Het betreft voorliggend plangebied. Binnen het opzet van het RUP Quartier Canal zal de site met vele potenties ingezet worden voor verschillende vormen van ondernemingen, waaronder creatieve bedrijvigheid, alsook (groot)handel én kmo's.

### 2.2.3.3

#### Spoor 3: ambachtelijke en industriële kmo's

In het advies van het stadsbestuur van Hasselt in het kader van het SALK wordt een voorzichtige raming opgenomen: de bijkomende ruimtebehoefte voor creatieve bedrijven (conform het masterplan) bedraagt 10 ha in de Kanaalzone. Hierdoor kan er zich een verdringing van 10 ha industriële en ambachtelijke kmo's voordoen.

Ook andere factoren zorgen ervoor dat de behoefte aan kmo-terreinen vrij groot is in Hasselt. De stad speelt hier dan ook op in.

Zo zal het stadsbestuur een nieuw bedrijventerrein voor kleinere KMO's realiseren in **Dorlick (Pietelbeek Noord)**. (15 ha)

Verder wil het stadsbestuur de **verdichtingsmogelijkheden** actief en pro-actief promoten. Het betreft zowel de verdichting van bestaande terreinen (bvb. Ekkelgaarden) als het activeren van onbebouwde reservegronden (bv. Klein Dorlick) en tijdelijk niet realiseerbare gronden. Het stadsbestuur wil op deze wijze de komende jaren in totaal 20ha extra KMO-terrein realiseren.

In het Strategisch Actieplan Limburg Kwadraat (2012) wordt nog gesteld dat een **nieuw KMO-bedrijventerrein** (40 ha) wordt onderzocht ten zuiden van de E313 in het kader van de opmaak het gewestelijk RUP tot afbakening van het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk en het bijhorende planMER.

Ondertussen is het gewestelijk RUP dat deze afbakening organiseert, definitief goedgekeurd. De betreffende deelzone ten zuiden van de E313 wordt aangeduid met artikel 15: "specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel".

Binnen deze zone kunnen regionale bedrijven zich vestigen die als hoofdactiviteit inzetten op grootschalige kleinhandel. Het betreffen individuele grootschalige winkels voor zover het ruimtebehoevende kleinhandelszaken betreffen die omwille van de schaal en/of ruimtelijke dynamiek moeilijk in de kernstad geïntegreerd kunnen worden. De handelszaken dienen complementair te zijn ten opzichte van de handel in het centrum.

Een woonwarenhuis met een maximale bruto vloeroppervlakte van 39.000m<sup>2</sup> in toegestaan in het noordelijk deel van het deelplangebied; één grootschalig retailgebouw, (eventueel opgedeeld in maximum 5 retailwinkels van minimaal 600m<sup>2</sup>) met een totale maximale bruto vloeroppervlakte van 6000m<sup>2</sup> is toegelaten in het zuiden van het plangebied. Dit gebouw dient complementair te zijn aan de grootschalige handel in de noordelijke zone. De vestiging van de complementaire retailwinkels zonder de realisatie van een woonwarenhuis is niet toegestaan.

In het kader van het SALK wordt door Hasselt aangekaart dat op middellange termijn een ruimere ruimtebehoefte aanwezig is, maar dat de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein op korte termijn actief wordt aangepakt.

Deze drie ontwikkelingen zouden uiteraard een boost geven aan het tewerkstellingsniveau van Hasselt en in extenso van Limburg.

Ook voorliggend RUP speelt in op deze zorg: de aanwezige kmo's worden bestendig. Deze bedrijfstvormen krijgen nog steeds een plek in het plangebied van Quartier Canal. Ze bepalen immers mee het karakter van de plek.

#### 2.2.3.4

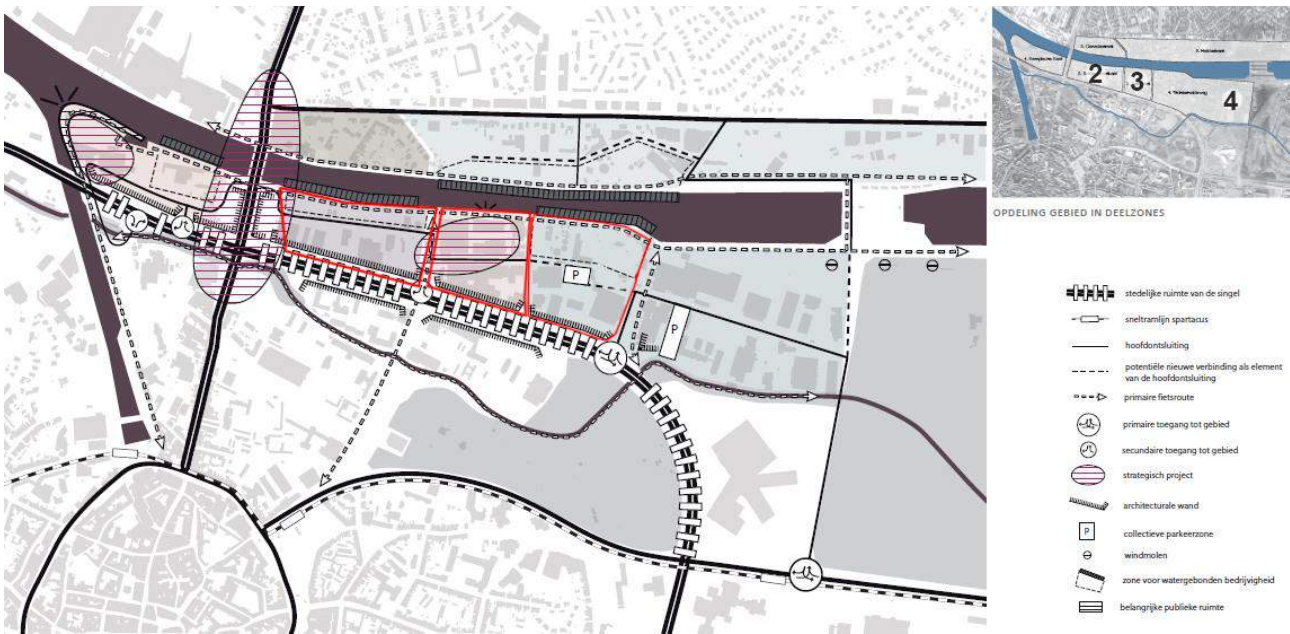
##### Kortom

Het Strategisch Actieplan Limburg Kwadraat beschouwt de integrale bedrijvigheid in Limburg. Binnen de studie wordt ingezoomd op Hasselt. Hierbij worden verschillende pijnpunten aan het licht gebracht. Hasselt is één van de steden met een schaarste aan bedrijventerreinen, zo stelt het SALK.

Concreet wordt ingezet op verschillende sectoren en sporen om het tij te doen keren. Onder meer de creatieve economie maakt deel uit van de oplossing. Het plangebied van voorliggend RUP wordt bovendien naar voorgeschoven als multifunctionele site (inclusief kmo's en nieuwe bedrijfstvormen). Dit alles gebeurt onder de noemer "Quartier Canal".



## 2.2.4 Masterplan Kanaalzone Hasselt



Figuur 11: structuurschets (masterplan)

De structuurschets in het **masterplan voor de Kanaalzone Hasselt** beschrijft welke richting men uit wil met het gebied. De drie bouwblokken van het plangebied van het voorliggende RUP zijn gelegen in de zones Scheepvaartkaai (2), Zeilstraat (3) en Trichterheideweg (4) van het masterplan.

### 2.2.4.1 Structuurschets en visie

Het masterplan bestrijkt een ruimer gebied dan het voorliggende RUP. De Kanaalzone wordt ruimtelijk opgespannen door een aantal verticale en horizontale dragers. Zo vormen het **kanaal** en de **Singel** de oost-westgeoriënteerde ruggengraten van de kanaalzone.

De verticale dragers worden gevormd door drie assen van de stad naar/over het kanaal. Het gaat onder meer over de **Kempische Steenweg**, die als belangrijkste NZ-verbinding over het kanaal werkzaam is en over de **Elfde-Liniestraat**. Deze laatste is centraal in het plangebied van het RUP Quartier Canal gelegen en wordt gezien als een zachtere as met cultureel-stedelijk karakter. De laatste as wordt gevormd door een **waterpad** langs de Kanaalkom (Kanaalroute).

Het masterplan onderschrijft het belang van de **infiltratie van de stedelijke dynamiek** in het economisch weefsel van de bedrijvenzone. Vandaag de dag is de Kanaalzone immers een no-go zone, ondanks haar ligging te midden van het stedelijk weefsel. Verweving van kanaalzone en stad zijn essentieel.

Een betere organisatie van de **ontsluitingswegen** voor auto- en fietsverkeer kan hiertoe bijdragen.

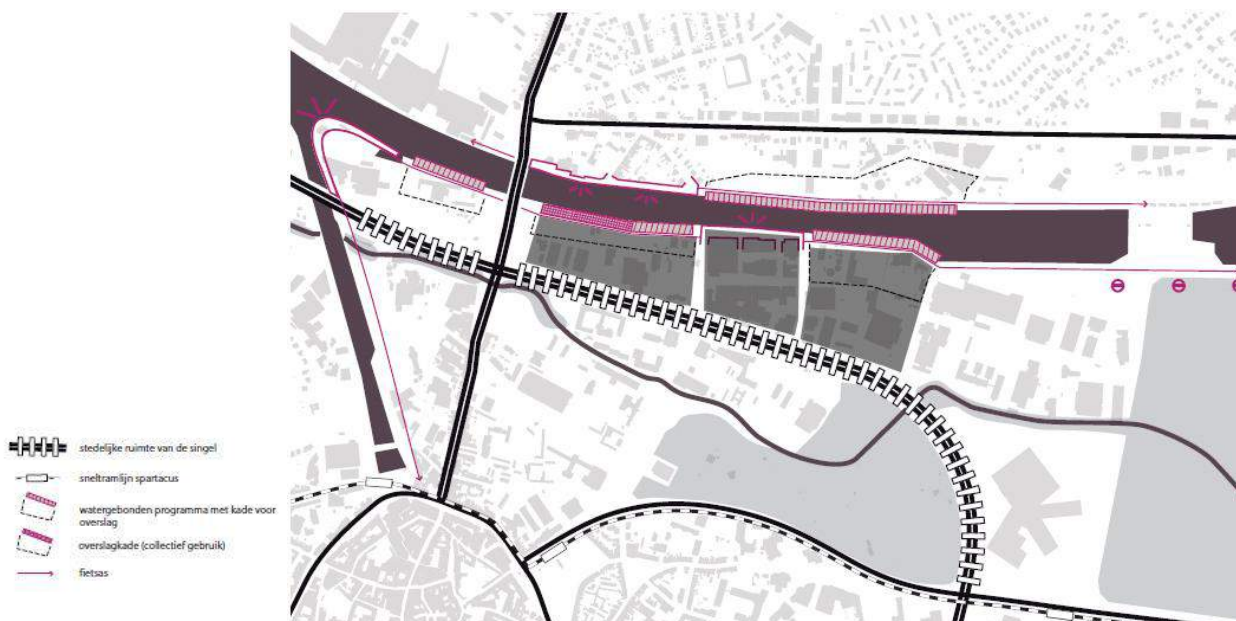


Een efficiënt ruimtegebruik, kwalitatieve inrichting en aandacht voor representatieve architectuur kaders in een hogere **duurzaamheid**, die essentieel is om een bedrijventerrein te midden van stedelijk weefsel te verantwoorden.

Het masterplan voor de Kanaalzone Hasselt geeft aan dat de huidige aanwezigheid van het **laboratorium voor creatieve economie** wordt bestendig en dat deze op welgekozen plaatsen zelfs als opstap kan dienen voor een betere stedelijke integratie van het gebied. Het document geeft aan dat bijkomende functies individueel beoordeeld moeten worden. Een betere toegankelijkheid van de creatieve functies moet garanderen dat huidige conflicten worden verholpen. Dit geldt onder meer voor de educatieve en culturele functies van het plangebied van het RUP Quartier Canal.

Naast de tendens tot creatieve economie zijn ook de **watergebonden activiteiten** in het plangebied van belang, zo stelt het masterplan. Hasselt wenst de bestaande logistieke watergebonden economische activiteiten te bestendigen: watergebonden bedrijfsactiviteiten worden mogelijk gehouden op daarvoor evidente en wenselijke locaties. Specifiek voor het plangebied worden er twee zones, meer bepaald de zone Scheepvaartkaai en zone Trichterheideweg (aanduiding volgens masterplan) geselecteerd als plekken waar watergebonden ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. NV De Scheepvaart heeft de uitgesproken wens om binnen deze contouren het installeren van watergebonden activiteiten mogelijk te maken.

Het masterplan schrijft voor dat een synergie tussen de watergebonden activiteiten en de opkomende creatieve ondernemers mogelijk is en gestimuleerd moet worden.



Figuur 12: aanduiding watergebonden activiteiten (masterplan)

#### 2.2.4.2 Doelstellingen en ruimtelijke strategieën

Het **Kanaal** en de **Singel** gelden als hoofdlijnen in het gebied. Het Kanaal krijgt een eigen logica, programma en gezicht, terwijl de Singel wordt benaderd als stedelijke ruimte (en niet langer als verkeerskundige infrastructuur).

De **ruimtelijke verweving van stad en kanaalzone** staat voorop. De eerder beschreven ruimtelijke dragers van het gebied worden onder meer ingezet voor deze integratie.

Voorts krijgen een aantal strategische knooppunten ook een verwevende rol. Zo krijgt de kruising tussen de Elfde-Liniestraat en de Singel een belangrijke taak als stedelijke cultureel-educatieve corridor. De creatieve dynamiek is hier immers hoog.

Als tweede doelstelling wordt de Kanaalzone een **plek toebedeeld in het economische netwerk**. De huidige creatieve dynamiek versterkt het gebied en vergroot bovendien de binding met het stadscentrum. Een **gemengde functionaliteit** wordt onderschreven, maar een intelligente opdeling is vereist, aangezien conflictsituaties wel mogelijk zijn.

Een **verbeterde ontsluiting en bereikbaarheid** kunnen hierop inspelen. Zo wordt er een duidelijke hiërarchie aangebracht in de infrastructuur voor het gemotoriseerd verkeer. Ook voor langzaam verkeer worden inspanningen geleverd: zowel de functionele als de recreatieve structuur wordt uitgewerkt in het masterplan.

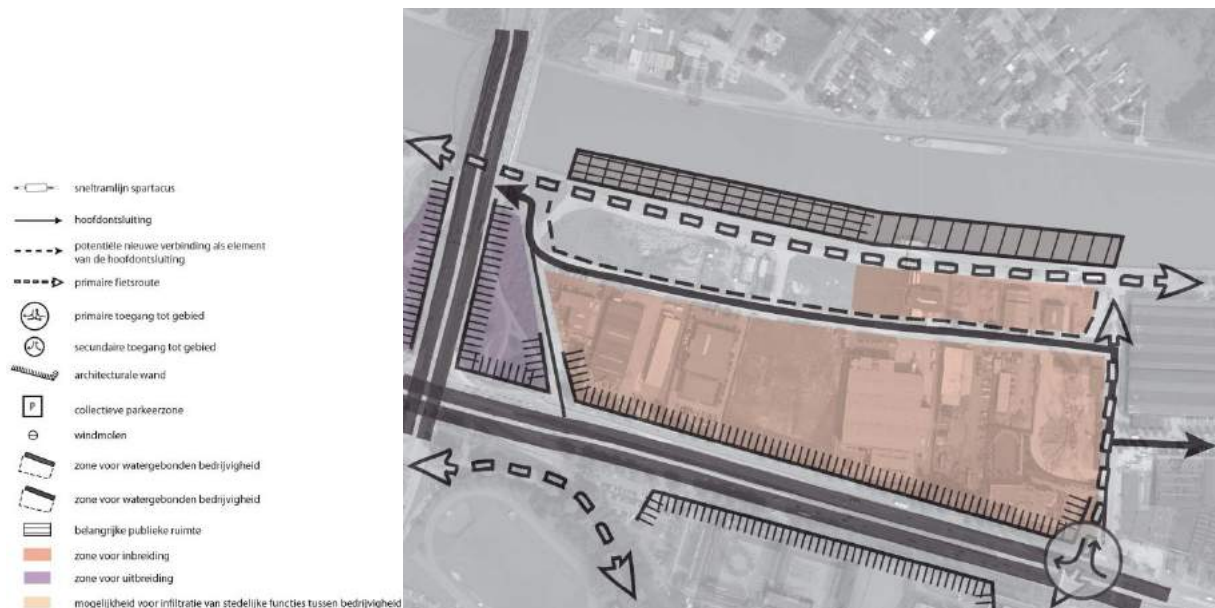
Een **functieverbreiding** wordt mogelijk gemaakt. Het masterplan bepleit een programmatische verweving. Het stedelijk gebied Hasselt kampt met gebrek aan ruimte voor bedrijven en daarom kiest men voor een bedrijvenzone die getypeerd wordt door een brede gelaagdheid in typologie en functies. Bovendien wordt enerzijds verdichting (inbreiding, stapelen) en anderzijds een duurzaam ruimtegebruik voorgeschreven.

Een volgende doelstelling zet in op de Singel. Vandaag de dag wordt deze gepercipieerd als een verkeerskundig gegeven, een "ring". Er wordt resoluut gekozen voor het concept van een **'Singel' als stedelijke ruimte**. Dit wordt onder meer bevestigd door **zichtlocaties** langsheen de Singel in te planten, die als groene gordel wordt benaderd.

Tot slot wil men een bedrijvenzone met een uitgesproken **duurzaam karakter** realiseren. Dit kan gebeuren door onder meer in te zetten op een efficiënt ruimtegebruik.

2.2.4.3 Inrichtingsprincipes zones

**ZONE SCHEEPVAARTKAAI**



Figuur 13: inrichting deelzone Scheepvaartkaai (masterplan)

**Objectief**

Het doel is om dit gebied te transformeren in enerzijds een watergebonden zone (met overslag) en een singelgebonden zone, gericht naar het historisch centrum. Deze laatste vraagt om een hoge architecturale kwaliteit.

**Inrichting van de ruimte**

- Dubbele oriëntatie: watergebonden ruimte aan het kanaal en singelgebonden ruimte aan de Singel. In deze laatste zone wordt zowel de inplanting van bedrijvigheid voorgeschreven, als een algemene functieverbreiding.
- Strategisch knooppunt langs de Kempische Steenweg: poortfunctie, zichtlocatie, integreren infrastructuur en architectuur. Het masterplan reikt aan dat verder ontwerpend onderzoek op deze site vereist is.
- Strategisch knooppunt op het einde van de Elfde Liniestraat.
- Overslagkade met dubbel gebruik: overzet van goederen en parkeren bij evenementen. De kade kan zowel economisch en recreatief worden ingezet, als functioneren als tijdelijk parking. Zo stelt het masterplan.

Opmerking: het statuut van het jaagpad laat dit juridisch gezien echter niet toe. Het betreft een functionele ontsluitingsweg voor de Scheepvaart. Toch worden bepaalde activiteiten en vormen van passage wel degelijk gedoogd vandaag de dag.

**Inrichting van de bebouwing**

- Gestapeld langs de Singel met frontarchitectuur naar het centrum: geen buitenopslag, hoogwaardige architectuur, duurzaam bouwen, steeds in relatie tot de omgeving.
- Opslag in open ruimte enkel aan zijde van het kanaal.
- Verdichting: meerdere functies/bedrijven in één project mogelijk.

**Inrichting openbaar domein**

- Kade-inrichting gericht op watergebonden activiteiten, fietsbaarheid (doorgang) behouden met mogelijkheid tot alternatieve route langs Scheepvaartkaai (centrale-ontsluitingsweg) bij laden en lossen.
- Driedubbele ontsluiting: via Elfde Liniestraat, via ventwegen langs Singel naar gebundelde parkeerplaatsen en via Scheepvaartkaai
- Veilige fietspadenstructuur
- Geclusterd parkeren aan de Singelzijde
- Inrichting Elfde Liniestraat als as vanuit het historisch centrum: groenstructuur, verbindingen voor langzaam verkeer

**Maatregelen**

- Inrichting openbaar domein: fietsverbindingen, maximale groenstructuren, weginfrastructuur en inrichting van privépercelen.
- Strategisch project: poortfunctie van de brug van de Kempische Steenweg uitbouwen.
- Strategisch project: eindpunt Elfde Liniestraat.
- Promoten van inbreiding en stapelen.
- Verbetering kade-inrichting in functie van bedrijvigheid en fietsdoorgang.
- Clusteren parkeren langs Singel.

**Aandachtspunten**

- Gekoppeld aan infrastructuurwerken brug: strategisch project langs Singel en aan weerszijde van de Kempische Steenweg (ontwerpend onderzoek, stadsontwerp)
- Een structurele oplossing voor het parkeerprobleem is vereist.



**Inrichting van de ruimte**

- Dubbele oriëntatie, doorwaadbare ruimte gericht naar kanaal en meer dense, kleinschalige zone naar de Singel
- Strategisch knooppunt op het einde van de Elfde Liniestraat
- Deelzone tussen Elfde Liniestraat en Vissersstraat: stedelijke dynamiek doortrekken tot aan het water

**Inrichting van de bebouwing**

- Aaneengeschakelde kleinere gebouwen aan Singelkant, gestapeld met frontarchitectuur naar het historisch centrum: geen buitenopslag, hoogwaardige architectuur, duurzaam bouwen, steeds in relatie tot de omgeving
- Aandacht voor hoogwaardige architectuur
- Ruimte voor laboratorium van creatieve economie

**Inrichting openbaar domein**

- Kade-inrichting met aandacht voor doorgaande lineaire fietsas en ontsluiting van de aanpalende bedrijven
- Inrichting Elfde Liniestraat als as vanuit het centrum: groenstructuur, verbindingen voor langzaam verkeer
- Veilige fietspaden structuur
- Geclusterd parkeren aan Singelzijde, bereikbaar via ventweg
- Geen opslag in open ruimte
- Ontsluiting via Sasstraat en Elfde Liniestraat (rechts in en rechts uit)

**Maatregelen**

- Inrichting openbaar domein: fietsverbindingen, groenstructuren, weginfrastructuur
- Strategisch project: eindpunt Elfde Liniestraat met relatie naar Muziekodroom
- Clusteren parkeren langs Singel

**Aandachtspunten**

- Functieverbreding stedelijke as / zone



## ZONE TRICHTERHEIDEWEG

Het voorliggend RUP omvat drie bouwblokken. De eerste twee bouwblokken vallen grotendeels samen met de contouren die zijn opgenomen in het masterplan. Het gaat om de zones Scheepvaartkaai en Zeilstraat.

Het derde bouwblok, deel uitmakend van het voorliggend RUP, is gelegen binnen de deelzone Trichterheideweg, zoals deze is aangeduid in het masterplan.



Figuur 15: inrichting deelzone Trichterheideweg (masterplan)

### Objectief

Het masterplan voorziet geen functiewijziging in deze zone, maar legt vooral de aandacht op de inrichting van het openbaar domein (inclusief groenverweving) en de fietsinfrastructuur. Ook moet een locatie worden gezocht voor collectief parkeren. Zo kan een structurele oplossing worden gecreëerd voor de parkeeroverlast. Dubbel gebruik met de Muziekodroom is hier zeker mogelijk.

Er is minder ruimte voor watergebonden bedrijvigheid, maar daar waar mogelijk dient deze te worden uitgebouwd, zo stelt het masterplan.

Tot slot moet de zuidelijke rand van deze zone verdicht worden tot een handel- en scholencluster, gekoppeld aan de Singel. Het vinden van een structurele oplossing voor parkeren is hierbij een vereiste.

### Inrichting ruimte

De grote kavelstructuren (eerder te vinden ten oosten van het plangebied van het voorliggend RUP) moeten worden bewaard. De zone ligt eerder geïsoleerd waardoor een interne oriëntatie aangewezen is.



**Inrichting bebouwing**

- Open bebouwingsstructuur, grotere gebouwen mogelijk, beperkt industrieel karakter
- Verdichting mogelijk door stapeling
- Geen opslag in open lucht

**Inrichting openbaar domein**

- Creëren van een centrale parkeerplaats
- Mogelijk nieuwe ontsluitingsweg tussen Trichterheideweg en Scheepvaartkaai en de overzijde van het kanaal
- Aandacht voor fietsinfrastructuur: intern en langs het kanaal

**Maatregelen**

- Maximale groenaanleg op privé-percelen
- Inrichting openbaar domein: veilige fietsverbindingen
- Inrichting gebundeld parkeren waar mogelijk
- Mogelijk nieuwe interne ontsluitingsweg tussen Sasstraat en Vissersstraat
- Mogelijk nieuwe hoofdontsluitingsweg tussen kanaal en Trichterheideweg

**Aandachtspunten**

- Verbinding sluizencomplex – Trichterheideweg
- Functieverbreiding in relatie tot verdichting op de bestaande perceelsstructuur
- Bijkomend onderzoek naar haalbaarheid structurele parkeeroplossing vereist

2.2.4.4 Mobiliteit: vaststellingen en aanknopingspunten

Op vlak van **gemotoriseerd verkeer** is er vandaag sprake van een menging tussen vracht- en autoverkeer. De wegenis moet daarom worden aangepast en ook een categorisering in toegangs- en bedrijfsstraten dringt zich op, zo stelt het masterplan.

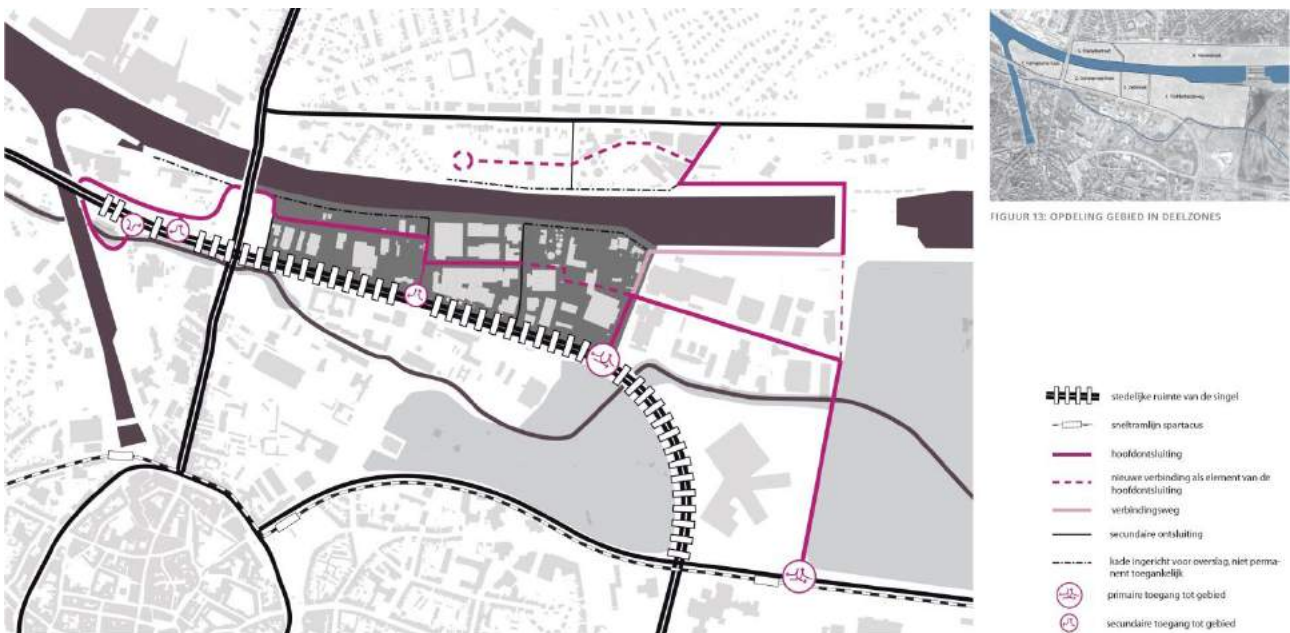
Bij de watergebonden bedrijven langs het kanaal is er geen continu doorgaand verkeer verzekerd.

Tot slot vormt de Singel een belangrijke randvoorwaarde: deze zal wijzigen van een verkeerskundige 'ring' naar een stedenbouwkundige 'singel' met stedelijke functies aan weerszijden van de weg.

Op vlak van **langzaam verkeer** is vooral de verbinding met het centrum belangrijk: de Elfde Liniestraat moet worden aangepast en uitgerust met een optimaal beveiligd oversteekpunt met duidelijke ruimtelijke kwaliteiten.

Waar mogelijk wordt het langzaam verkeer gemengd of gescheiden met het gemotoriseerd verkeer, afhankelijk van de categorisering van de weg.

2.2.4.5 Mobiliteit: verbeterde ontsluiting en bereikbaarheid



Figuur 16: visie gemotoriseerd vervoer (masterplan)

Voor **gemotoriseerd verkeer** wordt een duidelijke hiërarchie ingebracht in de hoofdstructuur. Onder meer de Kempische Steenweg (westen van plangebied) en de Singel (zuiden van plangebied) vormen de hoofdstructuur.

De ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer naar de deelzones gebeurt onder meer via de Sasstraat, ten oosten van de Kempische Steenweg. In de Elfde Liniestraat is enkel nog rechts inrijden en rechts uitrijden mogelijk.

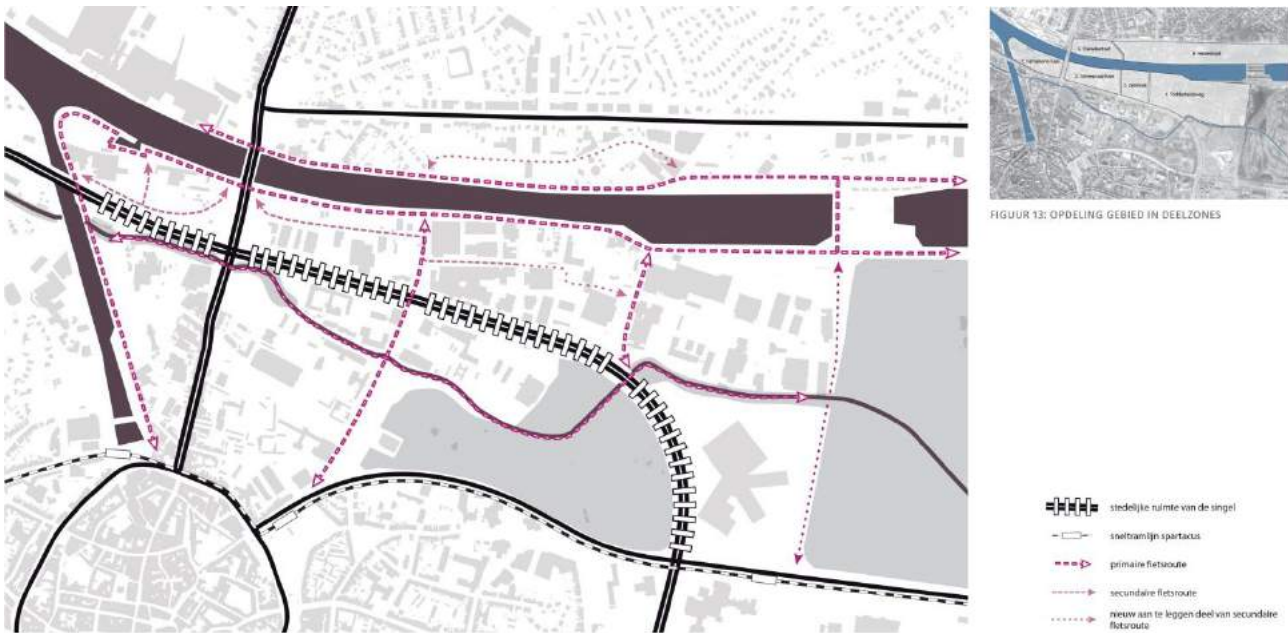
Intern blijven de bestaande ontsluitingswegen behouden, maar een aantal structurele wijzigingen en toevoegingen worden aangegrepen om de verkeersstructuur als geheel te wijzigen en te verbeteren.

Zo wordt een ontubbeling voorzien van het wegennet. Alle watergebonden bedrijven krijgen in hoofdzaak een ontsluiting via de kade, langs waar ze kunnen aantakken op de bovengenoemde verbindingen naar de hoofdwegen. De kade-infrastructuur wordt echter zo ingericht dat laden en lossen of overzetten van water naar weg hier kan gebeuren.

Hierdoor kan doorgaand verkeer niet permanent gegarandeerd worden. Daarom wordt de ontubbeling voorzien: een kade voor toegankelijkheid, laden en lossen en een bijkomende interne route. Deze route loopt doorheen het gebied van oost naar west.

Binnen het plangebied van voorliggend RUP wordt hiervoor de bestaande weginfrastructuur gebruikt (Kempische Kaai, Scheepvaartkaai, Elfde Liniestraat en de Zeilstraat), aangevuld met een nieuwe te voorziene verbinding doorheen het bouwblok Sasstraat.

Tot slot: om het bezoekend verkeer voor de verschillende bedrijven / groothandelszaken aan de kant van de Singel te scheiden van het zwaar verkeer wordt langs de Singel een ventweg voorzien die alle percelen bereikbaar maakt. Deze ventweg is bereikbaar via de kruispunten met de Sasstraat en de Elfde Liniestraat. Uitrijden gebeurt respectievelijk via de Elfde Liniestraat en vlak voor het kruispunt met de Kempische steenweg. Ter hoogte van de Elfde Liniestraat wordt deze ventweg onderbroken.



Figuur 17: visie langzaam verkeer (masterplan)

De hoofdstructuur voor het **langzaam verkeer** bestaat enerzijds uit de oost-westverbindingen, nl. aan beide zijden van het kanaal, langs de interne route voor het gemotoriseerd verkeer in het plangebied zelf en langs de Singel. Anderzijds zijn er de noord-zuid verbindingen die de relatie leggen tussen de bovenstaande oost-west assen en de stad – die het gebied toegankelijk maken.

Vanwege de afwezigheid van veilige fietspaden is de fietsbaarheid van de wegen in de projectzone op dit moment eerder laag. Om hieraan tegemoet te komen, wordt een (functionele) fietsroute voorzien die het gebied doorkruist van west naar oost.

Zo wordt de veiligheid voor de dagelijkse gebruikers verhoogd terwijl tegelijk het gebied geopend wordt voor vrijetijd fietsers in het weekend.

Omdat de kanaaloever in de eerste plaats voor de overslag van goederen voorbehouden wordt, is een alternatieve route nodig voor de fietsers: deze wordt voorzien langs de oost-west verbinding binnen het gebied.

Voor het recreatieve verkeer zijn er twee belangrijke routes. De kade aan beide zijden van het kanaal kan ook gebruikt worden als toeristische route. Deze route zal bewegwijzerd worden en gebruik maken van het functionele netwerk.

De tweede route wordt gekoppeld aan de stroom van de Demer. Hierlangs wordt de bestaande route verder uitgebouwd met aansluiting op de verschillende noord-zuidassen in het plangebied: Kanaalkom, Kempische Steenweg en de Elfde Liniestraat.

Twee strategische projecten (Kop kanaalkom / poort aan de brug over het kanaal) zijn perfect ontsluitbaar voor het langzaam verkeer. Vooral hier moet belangrijke aandacht geschonken worden aan de toegankelijkheid voor het voetgangersverkeer, omwille van de bereikbaarheid vanuit het centrum van de stad.

## 2.2.4.6 Parkeren

### 2.2.4.6.1 Visie op parkeren

In de loop van het proces van voorliggend RUP werd duidelijk dat de kwestie van parkeren een belangrijke kwestie vormt in het ruimtelijk beleid van het gebied.

Het masterplan reikt een aantal ruimtelijke oplossingen en ideeën aan.



Figuur 18: visie op parkeren (masterplan)

In de deelzones Scheepvaartkaai en Zeilstraat wordt in het masterplan een **gecombineerde parkeermogelijkheid** voorzien voor alle bedrijven. Deze parkeercluster is bereikbaar via de nieuwe ventweg langs de Singel (die in het kader van het streefbeeld kan gerealiseerd worden).

Het masterplan schrijft dus voor dat de parkeerplaatsen niet meer per perceel / bedrijf georganiseerd worden: ze vormen een geheel over de perceelsgrenzen, dat ruimtelijk en stedenbouwkundig geïntegreerd zal worden met de nieuwe “fronten” en de eigen bebouwingstypologie die langs de Singel zullen gerealiseerd worden.

In de deelzone Scheepvaartkaai kunnen deze parkeerplaatsen per kavel (of per twee kavels) aangelegd worden.

De kleine korrel van het weefsel aan de Singel in de deelzone Zeilstraat geeft aan dat er best één gemeenschappelijke parkeerplaats langs de ventweg wordt gerealiseerd, aldus het masterplan.

Tot slot kunnen in de deelzone Trichterheide (waarvan het bouwblok Sasstraat deel uitmaakt) op een aantal plaatsen **gebundelde parkeerplaatsen** worden voorzien om de druk op de omgeving op te vangen.

Zo stelt het masterplan dat de parking ter hoogte van de VDAB kan opengesteld worden voor publiek gebruik.

Bij evenementen kan een grasveld ter hoogte van het sluisencomplex dienst doen als tijdelijke parking. Dit grasveld is gelegen ten oosten van het plangebied. Een pendeldienst kan dan de verbinding met de Muziekodroom garanderen.

## 2.2.4.6.2

**Mogelijke acties en/of maatregelen**

Parkeren vormt een belangrijke kwestie in het gebied. Reeds in de fase van het masterplan werd de scope verruimd: naast ruimtelijke plannen en instrumenten, werden ook niet-ruimtelijke strategieën naar voor geschoven in het actieprogramma, horend bij het masterplan.

Het actieprogramma omvat een overzicht van alle maatregelen en acties die nuttig of nodig zijn om het voorontwerp te realiseren. Deze acties hebben betrekking op de voorbereiding, de realisatie, het beheer en de omkadering van de verschillende projecten die in het kader van het masterplan worden aangevat.

Het actieprogramma kan zodoende de basis vormen van samenwerkings- of beheersovereenkomsten tussen betrokken actoren en opdrachtgever(s).

Drie acties uit het masterplan gelden als voedingsbodem voor een structurele parkeeroplossing.

**1. Samenwerkingsverband**

Het gaat in eerste instantie om het opstarten van **een samenwerkingsverband** met nv De Scheepvaart, POM Limburg, Industriegroep, De Lijn, Vlaams Gewest (AWV, EWI, VMM), PHL en UHasselt. Stad Hasselt kan hierin als trekker fungeren.

Objectief	Samenwerkingsverband tussen betrokken overheden en besturen als algemeen kader voor diverse gezamenlijke en afzonderlijke initiatieven en investeringen ter ontwikkeling van kanaalzone Hasselt.
Aanpak	Besprekingen met de leden van de bestaande evaluatiecommissie, uitgebreid met bijkomende actoren.
Voorwaarden	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Principiële bereidheid van alle betrokken actoren om masterplan ook effectief te realiseren;</li> <li>- Intensieve begeleiding door gemandateerde vertegenwoordigers van alle betrokken actoren;</li> <li>- Voldoende duidelijkheid over de afbakening van het interventiegebied en over het te realiseren programma en de verantwoordelijkheid van elke actor hierin.</li> </ul>
Vervolg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Raamovereenkomsten tussen de actoren.</li> <li>- Validatie van raamovereenkomsten en masterplan door betrokken actoren.</li> <li>- Uitvoering van overeenkomsten: uitwerken organisatie, afspraken over financiering, ontwerp opdrachten, verwervingen, realisaties.</li> </ul>



## 2. Terreinbeheerder

Bij het **oprichten van een terreinbeheerder** kunnen stad Hasselt, Industriegroep en nv De Scheepvaart fungeren als actoren. De POM werkt als trekker.

Objectief	Continuïteit vanuit het masterplan realiseren; goede samenwerking tussen de actoren valoriseren; realisatie masterplan coördineren.
Aanpak	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De terreinbeheerder staat in voor het beheer van het bedrijventerrein. Het zal eveneens inspanningen leveren om te komen tot een samenwerking tussen de bedrijven om te komen tot een duurzame bedrijfsvoering.</li> <li>- De terreinbeheerder coördineert de verdere uitwerking en realisatie van de Kanaalzone. Hij zorgt ervoor dat de uitwerking van de verschillende onderdelen van het masterplan op elkaar wordt afgestemd en dat voor elke actie de nodige stappen gezet worden. Hij is de belangrijkste contactpersoon tussen de diverse betrokken actoren onderling en eerste aanspreek punt voor externe (private) partners.</li> <li>- Hij neemt eveneens het initiatief om op regelmatige basis overleg te laten plaatsvinden op technisch en op beleidsniveau.</li> </ul>
Voorwaarden	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Principiële bereidheid van alle betrokken actoren om masterplan ook effectief te realiseren.</li> <li>- Duidelijk mandaat voor de terreinbeheerder vanuit de verschillende betrokken besturen.</li> </ul>
Vervolg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Opvolging binnen betrokken besturen.</li> <li>- Uitwerken en organisatiestructuur voor de terreinbeheerder, aanstellen parkmanager, opmaak financieel plan voor eerste werkingsjaren.</li> </ul>

### 3. Aanstellen ontwerper parkeerplan

De terreinbeheerder kan fungeren als trekker. AWV (parkeren langs parallelwegen van de R71) en UHasselt (Muziekodroom) worden bij deze actie betrokken.

Objectief	Verder onderzoek, ontwerp- en uitvoeringsstudie voor de realisatie van: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parkeeraanbod individuele kavels</li> <li>- Collectieve parkeerplaatsen</li> <li>- Gekoppelde parkeerplaatsen naast de Singel</li> <li>- Bijkomende publieke parkeerniveaus bij grootschalige nieuwe ontwikkelingen</li> <li>- Tijdelijke parkeerplaatsen bij evenementen</li> </ul>
Aanpak	Aanstelling dient te gebeuren via een openbare aanbestedingsprocedure.
Voorwaarden	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deze ontwerpopdracht vereist een gevalideerde raamovereenkomst tussen de betrokken actoren en een werkzame structuur voor de gezamenlijke opvolging van de uitvoeringsstudie.</li> <li>- Vastlegging kredieten door de verschillende bouwheren.</li> </ul>
Vervolg	Aanbesteding van de realisatie, eventueel selecteren van ontwikkelaar en exploitant voor parkeergebouw.

#### 2.2.4.7

#### Inrichting openbaar domein

De inrichting van het openbaar domein zoals dit wordt voorgeschreven in het masterplan is sterk gericht op de ontsluiting en bereikbaarheid van het gebied. Dit neemt echter niet weg dat ruimtelijke kwaliteit cruciaal is. Een louter technische inrichting, gericht op het verkeer, moet voorkomen worden.

Vooraf op de verschillende assen en strategische knooppunten zal een meerwaarde kunnen gecreëerd worden. Bovendien zorgt een attractieve buitenruimte (ook op de verschillende bedrijfspercelen) voor een grotere aantrekkingskracht.

Groenstructuren worden aangebracht, zowel op het openbaar domein als op de privé kavels (in samenspraak met eigenaars/gebruikers en via het vergunningenbeleid).

Tot slot pleit het masterplan voor de aanplanting van bomenrijen. Deze worden gebruikt als middel om de wegenstructuur en –hiërarchie te beklemtonen en de publieke ruimte meer kwaliteit en een representatiever karakter te geven.

2.2.4.8

**RUP Quartier Canal ten opzichte van het masterplan voor de Hasseltse kanaalzone**

Het voorliggend RUP speelt vooral in op de **functieverbreding** die het masterplan Hasseltse kanaalzone ziet voor het gebied. Hasselt wordt gekenmerkt door bedrijvigheid die verweven zit in het stadsweefsel. Een gemengde functionaliteit is al aanwezig in het gebied en deze troef wenst de stad verder uit te werken.

Door de planologische bestemming – en bijgevolg de mogelijke activiteiten – uit te breiden, speelt het voorliggend RUP rechtstreeks in op deze visie.

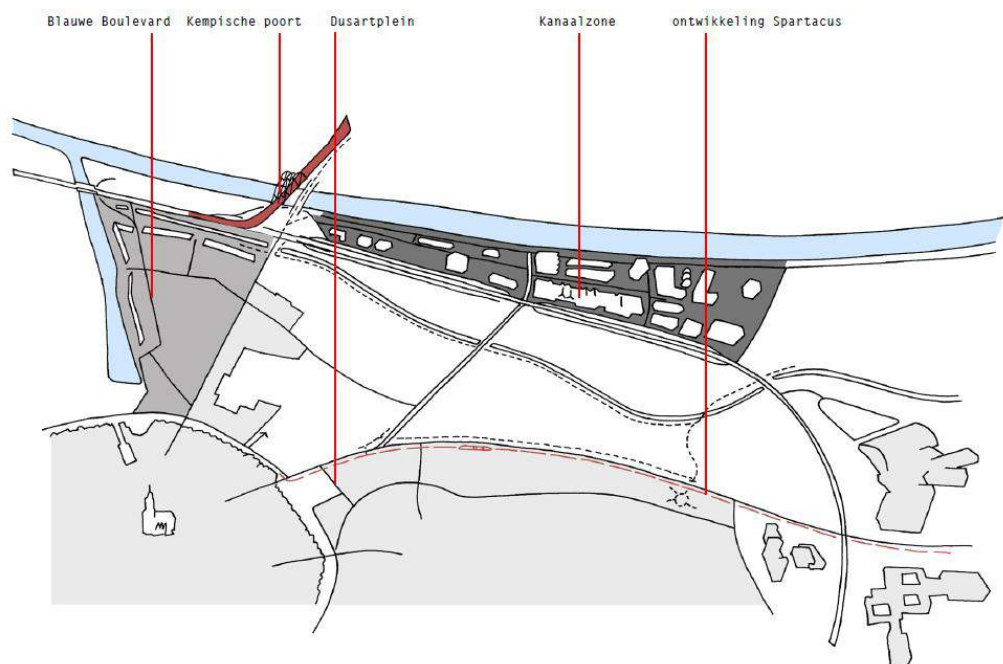
Bovendien worden de aanzetten voor de ruimtelijke inrichting van het gebied gehanteerd en in te volgen hoofdlijnen / randvoorwaarden omgezet. De scope van het voorliggend RUP is beperkt, maar zet wel een aantal lijnen uit op het vlak van ruimtelijke inrichting. Deze garanderen een zekere kwaliteit.

2.2.5

**Masterplan Campus Elfde Linie**

De Campus Elfde Linie ligt op een centrale locatie tussen de binnenstad en de ring van Hasselt. Behalve de universiteit en verschillende scholen is er in het gebied een variatie aan programma te vinden: stadspark, sportfaciliteiten, een Japanse tuin, ...

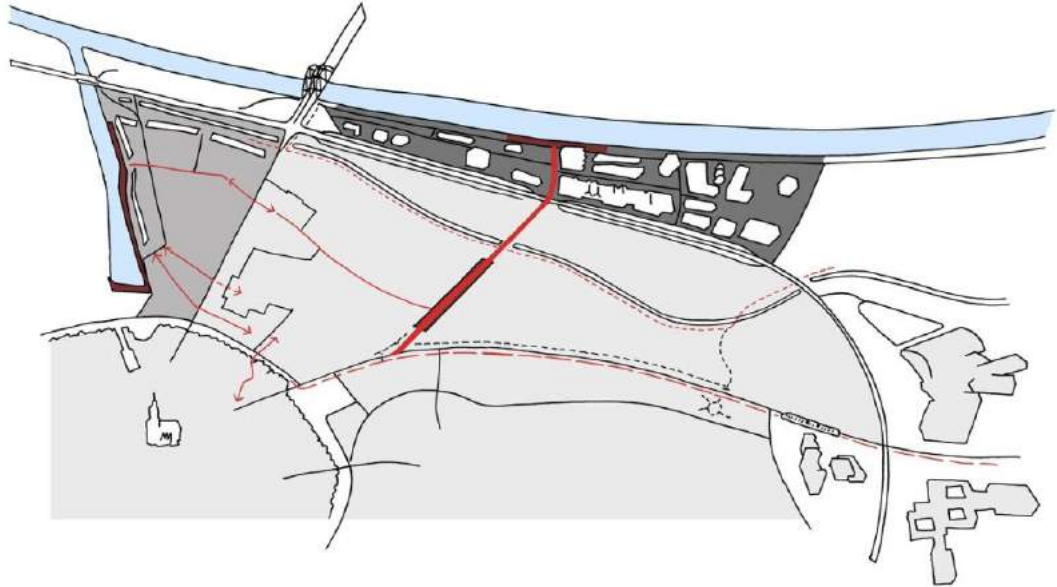
De campus is, ondanks de aanwezigheid van het stadspark, een betrekkelijk monofunctioneel gebied aan de rand van de binnenstad. De sterke nadruk op onderwijsinstellingen maakt het er 's avonds en tijdens de vakanties erg leeg. Hiermee is het gebied gevoelsmatig een **barrière** tussen de binnenstad en andere stadsdelen als de Kanaalzone.



Figuur 19: masterplan Campus ElfdeLinie: omgevende projecten

Er zijn **verschillende projecten in de omgeving** van het campusgebied. De verweving van die diverse projecten is cruciaal. Deze wordt in de eerste plaats vormgegeven door de aanleg van een stelsel van openbare ruimtes en routes. Deels zijn dit nieuw aan te leggen ruimtes, deels zijn het bestaande plekken die onderling verbonden raken.

Zo wordt het verblijfsgebied van de binnenstad aangevuld met karaktervolle openbare routes langs de kades van de Blauwe Boulevard en het Albertkanaal.



Figuur 20: masterplan Campus ElfdeLinie: linken met omgeving

Om het campusgebied te linken met de omgeving, wordt onder meer de **oversteekbaarheid van de ElfdeLiniestraat** verbeterd. Deze loopt in noord-zuidelijke richting en verbindt de campus met de kanaalzone.

Concreet wordt een negen meter brede middenberm over de gehele lengte van de ElfdeLiniestraat voorzien met fraaie laanbeplanting. De toe te passen groene inrichting sluit aan op de groene kwaliteit van het park en de Campus.

## 2.2.6 Mobiliteitsplan Hasselt-Genk

Dit mobiliteitsplan is goedgekeurd op de RMC van 22 april 2014.

Het beleidsplan omvat volgende strategische doelstellingen:

1. Het vrijwaren en versterken van de selectieve bereikbaarheid van de vervoerskern Hasselt-Genk
2. Het garanderen van toegankelijkheid van de vervoerskern Hasselt-Genk
3. Het verzekeren van de verkeersveiligheid van de vervoerskern Hasselt-Genk
4. Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid van de vervoerskern Hasselt-Genk
5. Het realiseren van een stedelijke taakstelling met aandacht voor de omgevingswaarden (milieu)
6. Het voeren van een samenhangend en gedragen beleid in de vervoerskern Hasselt-Genk

De strategische doelstellingen worden doorvertaald in operationele doelstellingen. Uitwerking hiervan gebeurt onder verschillende werkdomeinen:

- A. Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten
- B. Netwerken per modus
- C. Ondersteunende maatregelen

Werkdomein B wordt verder onderverdeeld in 7 luiken. Onder werkdomein B4 wordt de herinrichting van de wegen besproken.

In eerste instantie wordt de categorisering van het bovenlokale wegennet hier besproken. Voor wat betreft de N74, gelegen ten westen van het plangebied, wordt de suggestie aan de hogere overheden gedaan om deze om te zetten van secundaire weg type III (huidige selectie) naar een lokale weg.

Voorts zijn onder werkdomein B4 verscheidene acties opgenomen, op korte, middellange en lange termijn. Ter hoogte van het plangebied worden concreet volgende actie op middellange termijn voorgeschreven: "R71 Singel: oversteekbaarheid t.h.v. Scholencampus verbeteren".

Het betreft de campus Elfde Linie, gelegen ten zuiden van het plangebied van voorliggend RUP.

## 2.2.7 Vernieuwen van het Mobiliteitsplan Hasselt – beleidsplan (2014)

In juni 2007 is het bestaande mobiliteitsplan grondig herzien, inclusief de uitvoering van een sneltoets. Hieruit bleek dat het mobiliteitsplan diende vernieuwd te worden (spoor 1).

De sneltoets is voorgebracht op de PAC van 28/08/2007 en gunstig geadviseerd.

Bij de vernieuwing wordt de opmaak van een mobiliteitsplan overgedaan en dit volgens volgende driedeling: oriëntatienota, synthesesnota en beleidsnota. De hieropvolgende paragraaf beschouwt de laatste nota, het beleidsplan.

### 2.2.7.1 Doelstellingen en werkdomeinen

Er is sprake van één overkoepelende doelstelling: het realiseren en versterken van een duurzame evolutie in de huidige mobiliteitsontwikkeling en –gedrag. Concreet betekent dit dat er een duurzame modal split moet worden nagestreefd en bekomen.

Deze overkoepelende doelstelling wordt verfijnd middels zes strategische doelstellingen:

- Het op een selectieve manier vrijwaren en versterken van de **bereikbaarheid** van de stad Hasselt;
- Het garanderen van de **toegankelijkheid** van de stad Hasselt;
- Het verzekeren van de **verkeersveiligheid** van de stad Hasselt;
- Het verbeteren van de **verkeersleefbaarheid** van de stad Hasselt;
- Het realiseren van een **stedelijke taakstelling** met aandacht voor de **omgevingswaarden**;
- Het voeren van een **samenhangend en gedragen beleid** in de vervoerskern Hasselt - Genk.

*“De zesde strategische doelstelling (‘Het voeren van een samenhangend en gedragen beleid in de vervoerskern Hasselt – Genk’) benadrukt de band tussen dit mobiliteitsplan en het mobiliteitsplan voor de vervoerskern Hasselt - Genk: het realiseren van de andere strategische doelstellingen (en de bijbehorende operationele doelstellingen) gebeurt binnen het beleidskader geschetst in het mobiliteitsplan voor de vervoerskern. Er wordt overeengekomen dat in beide steden een beleid worden gevoerd waarbij alle betrokken actoren hun acties niet alleen bundelen, maar ook op elkaar afstemmen, en deze vervolgens op een gestructureerde en gefaseerde manier uitvoeren.”*

[beleidsplan mobiliteitsplan, stad Hasselt, 2014, p.13]

Het mobiliteitsplan volgt de gebruikelijke opbouw en voorziet in operationele doelstellingen die een doorvertaling vormen van de strategische doelstellingen. Uitwerking gebeurt in verschillende werkdomeinen.



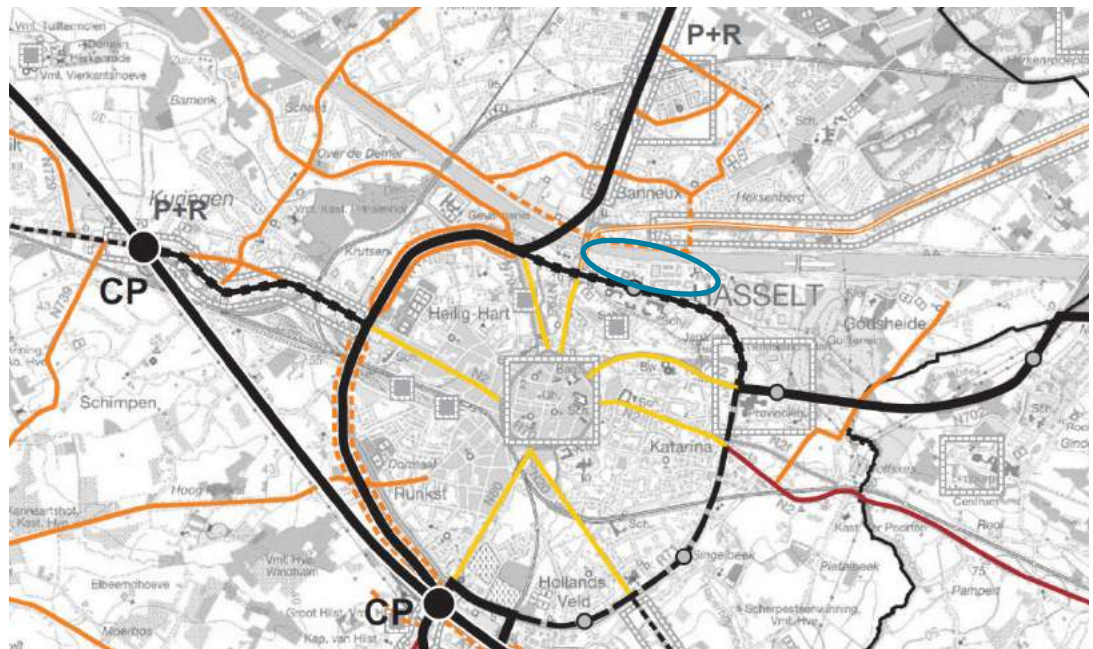
### 2.2.7.2 Relevant voor voorliggend plangebied

#### Categorisering

Onder werkdomein B4 wordt de categorisering van het wegennet opgenomen. De R71, Gouverneur Verwilghensingel, is hierbij aangeduid als primaire weg II met stedelijke taakstelling.

Vanuit het beleidsplan wordt aan de hogere overheid de suggestie gedaan om deze primaire weg II aan te passen.

Het kruispunt van de R71 en de Elfde Liniestraat is aangeduid als lokaal knooppunt / aansluiting op primaire weg. Dit is één van de lokale knooppunten waarlangs men aansluiting kan zoeken met het hogere wegennet.



Figuur 21: uitsnede wegcategorisering (beleidsplan mobiliteitsplan, kaart 4, 2014)

#### Goederenverkeer over het water

*“In het beleidsscenario wordt er uitgegaan van de resultaten in verband met watergebonden bedrijvigheid uit de ENA-studie. Hasselt is voorstander van goederenvervoer via water, maar net zoals voor de inplanting voor logistiek gerichte bedrijventerreinen is de stad van oordeel dat er voor de inrichting van logistieke terreinen voor het goederenvervoer via water beter gesitueerde locaties zijn in de ruimere regio (Diepenbeek, Genk, Lummen, ...).”*

[beleidsplan Mobiliteitsplan Hasselt, 2014, p.83]

## 2.2.8 Parkeernormen stad Hasselt

Onderstaande normen worden door de stad Hasselt gehanteerd. Het zijn de normen die afwijken van de algemeen geldende parkeernormen (ministeriële omzendbrief 20/10/1982) die expliciet worden vermeld.

Afhankelijk van de functie wordt een andere norm opgelegd.

### 2.2.8.1 Autoparkeernormen

#### Kantoren

##### **1 parkeerplaats / 50 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte.**

De parkeervoorzieningen voor kantoren zijn te voorzien op eigen terrein op de bouwplaats zelf, tenzij expliciet anders vermeld in de betreffende voorschriften van de bepalingen per zone.

Deze norm betekent dat parkeerplaatsen zijn voorzien voor het gros van het personeel, en dat er voldoende parkeerruimte aanwezig is voor bezoekers, dienstvoertuigen, personeel met veelvuldige dienst opdrachten, e.d.

#### Handel (winkels, warenhuizen, winkelcentra voor kleinhandel, restaurants, cafés, e.d.)

##### a. Nieuwbouw: **1 parkeerplaats / 75 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte.**

b. Verbouwing: 1 parkeerplaats meer dan het bestaande aantal telkens de vloeroppervlakte vergroot met een schijf van 75 m<sup>2</sup> ( bruto vloeroppervlakte, met inbegrip van bergingen, opslagplaatsen en dergelijke).

#### Wonen

##### a. Nieuwbouw

##### **1 parkeerplaats / wooneenheid van minder dan 150 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte.**

Voor woningen met een grotere vloeroppervlakte: één parkeerplaats per 150 m<sup>2</sup> of bijkomend gedeelte van 150 m<sup>2</sup>.

Voor woninggroepen of woningcomplexen geldt een minimum van 1 parkeerplaats per wooneenheid in de woninggroep/het woningcomplex.

Voor complexen van sociale meergezinswoningen gebouwd door maatschappijen erkend door de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij en voor meergezinswoningen gebouwd overeenkomstig de door de centrale overheid opgelegde voorwaarden met het oog op het toekennen van premies voor de bouw van sociale woningen door het privaat initiatief volstaat dat 60 % van het aantal parkeerplaatsen effectief wordt aangelegd, terwijl evenwel de oppervlakte voor de overige 40% moet worden gereserveerd, en dit niet ten koste van de groenstroken. De te reserveren oppervlakte voor de overige 40% parkeerplaatsen moet op de plannen van de bouwaanvraag worden vermeld.

Bij gebouwencomplexen voor bejaarden, gebouwd door intercommunale verenigingen, O.C.M.W's, maatschappijen erkend door de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij of door verzorgingsinstellingen voor bejaarden, volstaat één parkeerplaats per 3 wooneenheden, vermeerderd met 1 parkeerplaats per schijf van 10 woningen.

b. Verbouwing:

Indien door verbouwingen bijkomende woningen ontstaan, gelden dezelfde regels als voor nieuwbouw, voor elke bijkomende wooneenheid (zowel minimum als het maximum).

c. Bestaande eengezinswoningen bij aaneengesloten bebouwing op de rooilijn:

Voor bestaande eengezinswoningen bij aaneengesloten bebouwing op de rooilijn geldt de verplichting tot het aanleggen van parkeerplaatsen niet.

#### Industriële en ambachtelijke gebouwen

a. Nieuwbouw: 1 parkeerplaats / schijf van 100 m<sup>2</sup> bedrijfsoppervlakte.

b. Verbouwing: 1 parkeerplaats meer per schijf bijkomende bedrijfsoppervlakte van 100 m<sup>2</sup>.

#### Gebouwen met verschillende functies

Indien een gebouw als geheel, verschillende van de hierboven vermelde functies bevat, is het aantal aan te leggen parkeerplaatsen de som van het aantal parkeerplaatsen berekend per functie.

#### Functiewijziging van een gebouw

Indien een gebouw door verbouwing een functiewijziging ondergaat, is het aantal bijkomende parkeerplaatsen het verschil tussen het aantal parkeerplaatsen van de nieuwe functie en van de vroegere functie. Voor een definitie van als afzonderlijke beschouwde functies of bestemmingen wordt verwezen naar de stedenbouwkundige verordening betreffende vergunningsplichtige bestemmingen en bestemmingswijzigingen van 27 januari 2004.

#### Openbare inrichtingen (schouwburgen, bioscopen, concertgebouw) **1 parkeerplaats / 10 zitplaatsen.**

Voor de ingang van genoemde inrichtingen moet een ruimte worden aangelegd waar taxi's en autocars kunnen stilstaan zonder het verkeer op de openbare weg te hinderen. Ze moeten bovendien beschikken over een op particuliere grond gelegen laad- en losplaats.

### Overige functies

Het College van Burgemeester en Schepenen zal desgevallend hier in dit artikel niet vermelde functies indelen bij één der bovenstaande, voor wat de toepassing van de parkeernormen betreft.

### Lokalisering parkeerplaatsen

De parkeerplaatsen moeten worden aangelegd,

- hetzij op het bouwperceel zelf, waarop het hoofdgebouw zal komen, hetzij op een perceel gelegen binnen een loopafstand van 400 meter te rekenen vanaf de omtrek van dit bouwperceel.
- Hetzij - in geval van een perceel gelegen in een in dit plan aangeduide projectzone - binnen de betreffende projectzone zelf, waarin het hoofdgebouw zal komen.

### Bruto vloeroppervlakte

De bruto vloeroppervlakte, waarvan in dit artikel sprake wordt als volgt berekend: aantal bouwlagen X vloeroppervlakte (exclusief buitenmuren, uitpandige terrassen, en verminderd met de oppervlakte van de verticale en horizontale verbindingswegen). Niet in aanmerking te nemen oppervlaktes:

De oppervlakte van de parkeerplaatsen, bestemd om te voldoen aan onderhavige voorschriften, worden niet geteld als vloeroppervlakte voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen.

### Parkeerplaatsen

Onder parkeerplaats wordt verstaan hetzij een gesloten garage, hetzij een standplaats in een gesloten ruimte of in de open lucht (tenzij dit in de betreffende zone niet toegelaten is), daartoe speciaal aangelegd en uitgerust en alsdusdanig door het College van Burgemeester en Schepenen aanvaard.

Een garage moet minstens 2.75 meter breed en 5.00 meter lang zijn; Een standplaats bestaat uit een rechthoekig vlak van tenminste 2.25 meter breedte en 4.50 meter lengte.

Ze moet toegankelijk zijn langs een weg van minimum 6.00 meter breedte als de standplaats een hoek vormt met die weg, 5.00 meter als de standplaats een hoek van 60° vormt met die weg 4.00 meter breedte als de standplaats een hoek 45° vormt met die weg en 3.50 meter breedte als de standplaats een hoek van 30° vormt met die weg.

Er worden hoogstens 2 in elkaars verlengde liggende en aansluitende standplaatsen toegelaten.

### Aanleggen van parkeerplaatsen

Onder aanleggen van een parkeerplaats wordt verstaan:

1. het bouwen van een nieuwe parkeerplaats;

2. het in volle eigendom, in erfpacht of met recht van opstal, bezitten of verwerven van een bestaande parkeerplaats, die nog niet in aanmerking werd genomen voor het bekomen van een andere bouwvergunning.

## 2.2.8.2

### Fietsparkeernormen

#### Uitgangspunten

Fietsers willen zich verplaatsen op een comfortabele en kwalitatieve manier. De uitbouw van een hoogwaardige fietsinfrastructuur draagt mee bij tot dit comfort. De fietser moet echter ook de kans krijgen zonder argwaan zijn beste fiets van stal te halen om er op een aangename manier zijn dagelijkse verplaatsingen mee te doen. Net zoals voor het veilig rijden met deze fiets moet ook het achterlaten (stallen) van een (dure) comfortabele fiets met een gerust hart kunnen gebeuren.

#### Criteria

- **Bij alle openbare gebouwen** en op publieke locaties moeten voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn. Bovendien dient de inplanting zo dicht mogelijk bij de ingang van het openbaar gebouw (of andere) te zijn.
- Verder verdient het aanbeveling om bij de aanleg van **publieke parkeergarages** steeds ook bewaakte overdekte fietsenstallingen te voorzien.
- **Bushaltes** moeten uitgerust zijn met fietsparkeervoorzieningen. Ze dienen aan of zo dicht mogelijk bij de halte te liggen.
- **Bedrijven** worden aangezet tot het voorzien van hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen.

#### Normen en afmetingen fietsparkeren

##### Norm

	Aantal fietsenstallingen	Aard en locatie
<b>Kantoren</b>	1fs / 500 m <sup>2</sup>	Fietsenstallingen zijn overdekt en te voorzien op eigen terrein.
<b>Handel en Horeca</b>	1fs / 500 m <sup>2</sup>	Fietsenstallingen zijn te voorzien op eigen terrein of - in overleg met de Stad - op het openbaar domein.
<b>Wonen</b> - <b>Eén- of meergezinswoning en Sociale Woningen</b> - <b>Studenten</b>	1 fs/Wooneenheid	Fietsenstallingen zijn overdekt en te voorzien op eigen terrein.

### *Afmetingen*

Het bepalen van de afmetingen van een fietsenstalling is een compromis tussen een minimaal ruimtegebruik en een optimale kwaliteit voor de gebruiker. Een te krappe afmeting gaat echter ten koste van de capaciteit (fietsen worden er gewoon niet gestald) en dient dus vermeden te worden.

De afmetingen dienen alsdusdanig door het College van Burgemeester en Schepenen aanvaard te worden.



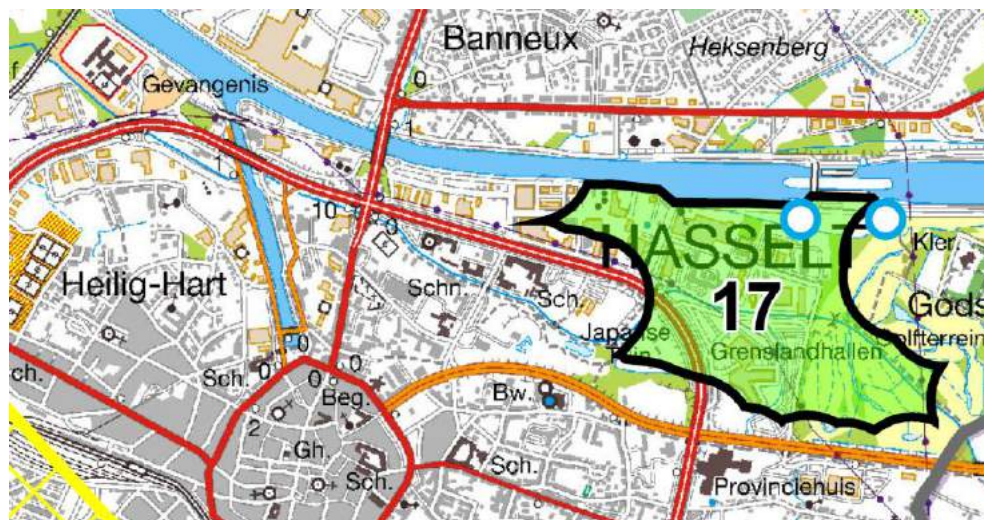
## 2.2.9 Windplan provincie Limburg

Het **Locatieonderzoek naar de inplanting van windmolenparken in Limburg (Libost, 2012)** zoekt naar ruimte voor grootschalige windmolenparken. Vijf Limburgse onderzoeksgebieden worden beschouwd en hierin worden zones aangeduid die in aanmerking komen voor de inplanting van nieuwe windturbines.

Het windplan stelt voor om in te zetten op **industrielandenschappen** (zoals het ENA), **waardevolle landschappen** te vrijwaren en **grote infrastructuur** aan te grijpen als geschikte plekken voor de inplanting van nieuwe windturbines. Bijvoorbeeld het Albertkanaal.

Het onderzoek resulteert in kaarten waarop met kleuraanduidingen het volgend onderscheid wordt gemaakt:

- Groene locaties: inplanting van bijkomende windturbines is in principe mogelijk. Wel kan het zijn dat er op projectniveau beperkingen gelden.
- Oranje locaties: hier kunnen beperkingen worden opgelegd op planniveau. Bijvoorbeeld omtrent de turbinehoogte.
- Rode locaties: deze plekken komen ruimtelijk in aanmerking voor de plaatsing van windturbines, maar Defensie legt hier stringente randvoorwaarden op. Het verkrijgen van een vergunning voor een windturbine is hier onwaarschijnlijk.



Figuur 22: aanduiding groene locaties (bron: windplan provincie Limburg)

Het plangebied van het voorliggende RUP valt in het oostelijke deel binnen de zonering van een groene locatie. Dit komt onder meer omdat er reeds twee windmolens zijn ingeplant ter hoogte van Sas. Het windplan pleit immers voor zo hoog mogelijke graad van clustering.

Door de inplanting van het gebied aan het uiteinde van het windplan, kan men stellen dat de consequenties in het plangebied uitermate beperkt zullen zijn. De huidige situatie geeft aan dat de inplanting van nieuwe windmolens, omwille van plaatsgebrek, zeer onwaarschijnlijk is.

### 3 Bestaande juridische toestand

#### 3.1 Juridische tabel

Kaart 4: waterwegen en -lopen

Kaart 5: voorkeurecht water

Kaart 6: landschapsatlas en bouwkundig erfgoed

Kaart 7: voet- en buurtwegen

Kaart 8: fietsroutenetwerk (functioneel en recreatief)

Kaart 9: De Lijn

Kaart 10: OVAM

Kaart 11: VLAO

Kaart 12: leidingen

In de onderstaande tabel wordt de juridische toestand binnen het plangebied samengevat. De tabel moet samen gelezen worden met de bijbehorende kaarten.

<span style="color: orange;">●</span> juridische aspecten, <span style="color: green;">●</span> beleidsmatige aspecten, <span style="color: blue;">●</span> uitvoeringsinstrument, <span style="color: yellow;">●</span> bestaande situatie, <span style="color: purple;">●</span> subsidie-instrument	
<b>RUIMTELIJK</b>	
<span style="color: orange;">●</span> Gewestplan(nen)	Gewestplan nr. 19 Hasselt – Genk (KB 03/04/1979). Gewestplanwijzigingen: BVR 06/10/2000.
<span style="color: orange;">●</span> Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt – Genk (20/06/2014).
<span style="color: orange;">●</span> Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen.
<span style="color: orange;">●</span> Algemene plannen van aanleg	Geen.
<span style="color: orange;">●</span> Bijzondere plannen van aanleg	Geen.
<span style="color: orange;">●</span> Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen.
<span style="color: orange;">●</span> Verkavelingsvergunningen	Geen.
<span style="color: orange;">●</span> Bouwvergunningen	Sommige bedrijvenactiviteiten in de creatieve sector hebben in het verleden de nodige vergunningen gekregen.
<span style="color: orange;">●</span> Vastgestelde bouwovertradingen	Irrelevant.
<span style="color: blue;">●</span> Gebieden met recht van voorkeurecht	Gewestelijke RUPs: geen. Provinciale RUPs: geen. Gemeentelijke RUPs: geen.

SECTORAAL	
Natuur	
● Vogelrichtlijngebieden	Geen. <b>AANPALEND:</b> geen.
● Habitatrictlijngebieden	Geen. <b>AANPALEND:</b> geen.
● Gebieden van het duinendecreet	Geen. <b>AANPALEND:</b> geen.
● Ramsargebieden	Geen. <b>AANPALEND:</b> geen.
● Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)	GEN: geen. GENO: geen. <b>AANPALEND:</b> geen.
● Vlaamse of erkende natuurreservaten	Geen. <b>AANPALEND:</b> geen.
● Bosreservaten	Geen. <b>AANPALEND:</b> 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. Sommige percelen of perceelsdelen zijn biologisch waardevol.
Water	
● Beschermingszones grondwaterwinningen	Winning Hasselt: beschermingszone type I en II. <b>AANPALEND:</b> geen.
● Bevaarbare waterlopen	Geen. <b>AANPALEND:</b> Albertkanaal (VHAG-code 4).
● Onbevaarbare waterlopen (klasse)	Geen. <b>AANPALEND:</b> 1ste categorie: Demer (VHAG-code 7151).
● Watertoets - Overstromingsgevoelige gebieden	Niet overstromingsgevoelig. In het zuidoosten mogelijk overstromingsgevoelig.
● Recent overstromde gebieden (ROG)	Geen.
● Risicozones overstromingen	Geen.
● Gebieden met recht van voorkoop	Zeehavenbedrijven en Linkerscheldeoevergebied: geen. Integraal waterbeleid: geen. Waterwegen en Zeekanaal NV: geen. NV De Scheepvaart: ja.

Landbouw	
<input type="radio"/> Ruilverkaveling	Geen.
<input type="radio"/> Herbevestigde Agrarische Gebieden (HAG)	Geen.
<input type="radio"/> Gebieden met recht van voorkoop	Ruilverkaveling: geen.
Landschap	
<input type="radio"/> Beschermd monumenten	Geen.
<input type="radio"/> Beschermd landschappen, stads-, en dorpsgezichten	Geen. <b>AANPALEND:</b> geen.
<input type="radio"/> Landschapatlas: ankerplaatsen, relictzones, lijnrelict, puntrelict	Geen. <b>AANPALEND:</b> L17001 Kanaal Bocholt – Herentals, Albertkanaal; L27001 Demer + afgesneden meanders; L70052 Steenweg Luik – Den Bosch.
<input type="radio"/> Erfgoedlandschappen (ankerplaatsen)	Geen. <b>AANPALEND:</b> geen.
<input type="radio"/> Waardevol niet beschermd onroerend erfgoed: bouwkundig erfgoed en wereldoorlogerfgoed	Bouwkundig erfgoed: Onze-Lieve-Vrouwekapel van 1924.
<input type="radio"/> Landinrichting	Geen.
Wonen	
<input type="radio"/> Woningbouw- en vernieuwingsgebieden	Geen.
<input type="radio"/> Atlas van de woonuitbreidingsgebieden	Geen.
<input type="radio"/> Gebieden met recht van voorkoop	Vlaamse Wooncode: geen.
Recreatie en toerisme	
<input type="radio"/> Toeristische vergunning	N.v.t.
Verkeer	
<input type="radio"/> Rooilijnen	Willekensmolenstraat (19/07/1972).
<input type="radio"/> Voet- en buurtwegen	Atlas Hasselt 2, detailplannen 18 en 24. Buurtwegen nrs 44, 47, 48, 56.
<input type="radio"/> Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk	Hoofdroute (Kempischesteeweg), functionele fietsroute (langs Albertkanaal), alternatieve functionele fietsroute (Sasstraat/Scheepvaartstraat en langs Demer).
<input type="radio"/> Fietsknooppuntennetwerk	Sasstraat/Scheepvaartstraat en langs Demer.
<input type="radio"/> Gewestwegen	R71 (Gouverneur Verwilghensingel), N74 (Kempischesteeweg).
<input type="radio"/> Spoorwegen	Geen.
<input type="radio"/> Leidingen (Hoogspanningsleidingen, gasleidingen...)	Hoogspanningsleiding 70kV

<p>● Openbaar vervoer (De Lijn)</p>	<p>Stadslijnen: H2 Kiewit Domein – Hasselt Station – Sint-Lambrechts-Herk – Alken/Terkoest, H3 Godsheide – Hasselt – Stokrooie/Kiewit, 1 Hasselt – Genk.</p> <p>Streeklijnen: 2 Hasselt – Beringen (Mijnen), 3 Hasselt – Wellen – Borgloon – Heers, 5 Hasselt – Nieuwkerken – Sint-Truiden, 8 Genk – Overpelt, 11 Genk – As – Neeroeteren – Maaseik, 13 Hasselt – Meeuwen – Grote-Brogel, 16 Hasselt – Meeuwen – Gruitrode – Kinrooi – Maaseik, 18a Hasselt – Houthalen – Neerpelt – Achel, 22 Hasselt – Houthalen – Peer – Kleine Brogel, 23 Hasselt – Stokrooie – Zolder – Heusden, 29 Hasselt – Leopoldsburg – Lommel, 35 Hasselt – Zonhoven – Boxbergheide – Genk, 35c Hasselt – Lummen – Tessenderlo – Hulst, 46 Zonhoven – Boxberg – Genk, 48 Hasselt – Peer – Hamont/Neerpelt, 104 Hasselt – Kortessem – Tongeren bediening Schalkhoven – Diepenbeek, 105 Hasselt – Stevoort – Sint-Truiden.</p> <p>Snellijnen: 180 Hasselt – Lommel sneldienst, 182 Hasselt – Neerpelt – Achel sneldienst.</p> <p>Haltes: Hasselt Handelsschool, Godsheide VDAB.</p>
<p><b>Milieu</b></p>	
<p>● Milieuvergunningen</p>	<p>N.v.t.</p>
<p>● Bodemvervuiling (OVAM-dossiers)</p>	<p>Diverse eindverslagen, bodemsaneringsprojecten, beschrijvende bodemonderzoeken en oriënterende bodemonderzoeken.</p>
<p><b>Industrie</b></p>	
<p>● Seveso-inrichtingen: lagedrempel- en hogedrempelinrichtingen</p>	<p>Bouts. <b>AANPALEND (binnen 2km):</b> LD: Petrolihm (op 120m), VDS Retail Belgium (op 200m), Comfort Energie (op 1,3km).</p>
<p>● VLAO Bedrijventerreinen</p>	<p>Terrein "Ring 6000".</p>

### 3.2 Gewestplan

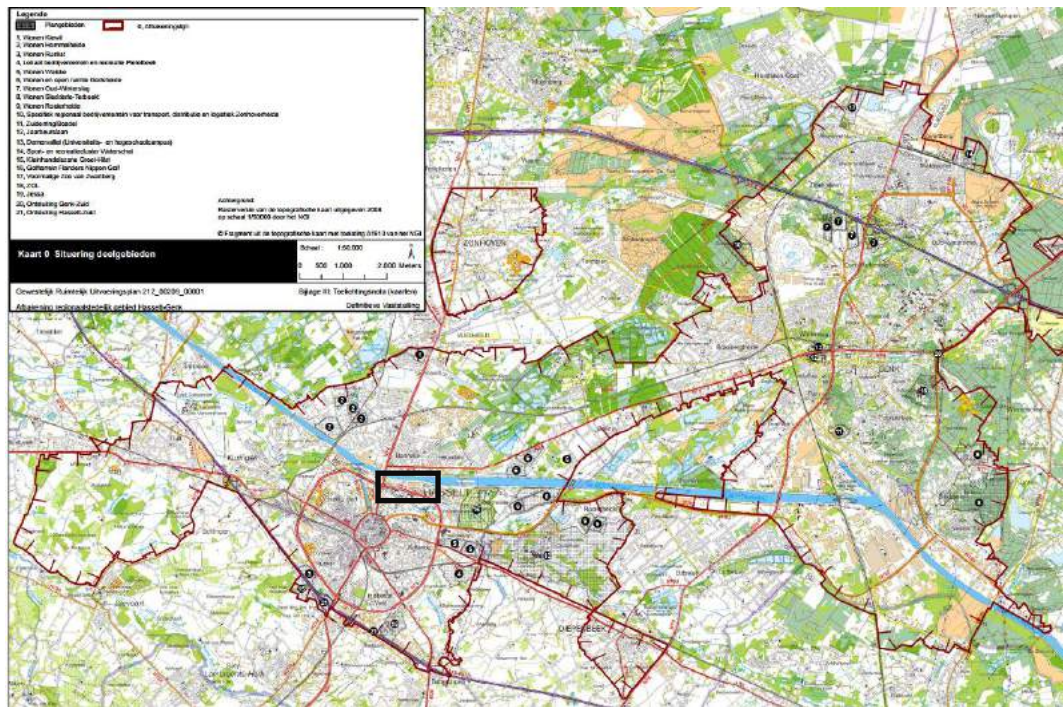
#### Kaart 13: gewestplan

In het gewestplan Hasselt-Genk (KB 03/04/1979; wijziging 06/10/2000) wordt het werkingsgebied van dit RUP aangeduid als zone voor **ambachtelijke bedrijven en kmo's**. Een kleine zone wordt aangeduid als **gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut**. Dit gebied is gelegen in het oosten van bouwblok Sasstraat. Verder is hier ook sprake van een **overdrukzone "waterwinningsgebieden"**.



### 3.3 Gewestelijk RUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk

De Vlaamse regering heeft op 20 juni 2014 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk definitief vastgesteld.



Figuur 23: contour gewestelijk RUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk (met aanduiding plangebied)

Het plangebied van voorliggend RUP is opgenomen binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk.

Voor wat betreft het aspect bedrijvigheid is in het afbakeningsproces een confrontatie gebeurd van de taakstelling voor bedrijven en de informatie van het Agentschap Ondernemen over het beschikbaar aanbod.

Het areaal aan bedrijventerreinen en het effectieve gebruik ervan wordt door het Agentschap Ondernemen geïnventariseerd en gemonitord.

- het **actief aanbod** wordt gevormd door direct beschikbare vrije bedrijfskavels
  - o 1,3ha in Hasselt
- **reservegrond** in handen van bedrijven
  - o ± 25ha in Hasselt
- Bedrijventerreinen **in ontwikkeling** (planningsfase doorlopen)
  - o 7 ha in Hasselt
  - o Dergelijke gronden zullen binnen een tijdsspanne van twee jaar op de markt beschikbaar komen.
- **bedrijfsgronden in planning**
  - o 0ha te Hasselt.



Het gewestelijk RUP van de Afbakening van het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk bevestigt dat er op het grondgebied van Hasselt zo goed als geen bedrijfsgronden direct ontwikkeld kunnen worden.

In het gewestelijk wordt verwezen naar het ondernomen behoefte-onderzoek “Ruimte voor bedrijvigheid in Hasselt” (2012). Hierbij wordt de Stadsmonitor van 2011 als referentiekader gehanteerd. Zie ook 2.2.2.2.

Het afbakeningsRUP verwijst tot slot naar de ruimtelijke overlap tussen het stedelijk gebied Hasselt-Genk en het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA). Het ENA neemt een grote rol op om de taakstelling voor economische activiteiten in te vullen.

## 4 Ruimtelijke situering

### 4.1 Situering plangebied



Figuur 24: situering plangebied (op basis van geopunt.be) met aanduiding van deelplan 1 (Scheepvaartkaai) en deelplan 2 (Zeilstraat & Sasstraat)

Dit RUP omvat drie bouwblokken gelegen tussen de Singel en het Albertkanaal, te Hasselt. Het plangebied wordt door volgende straten begrensd:

- de Singel (Gouverneur Verwilghensingel) in het zuiden;
- de Kempische Kaai in het westen;
- de Scheepvaartkaai, parallel aan het kanaal, in het noorden;
- de Sasstraat in het oosten.

Binnen het plangebied lopen twee assen in noordzuidelijke richting: Elfde-Liniestraat en Vissersstraat.

De drie bouwblokken hebben elk een eigen benaming, gebaseerd op de begrenzende straten. Van oost naar west: zone Sasstraat, zone Zeilstraat en zone Scheepvaartkaai.

**Het plan wordt opgesplitst in twee deelplannen: (1) deelplan “Scheepvaartkaai” en (2) deelplan “Zeilstraat & Sasstraat”.**

### 4.2 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.

4.2.1 Mens – ruimtelijke aspecten



Kaart met beschrijving van de bestaande toestand



Figuur 25: bestaande toestand – aanwezige activiteiten

## Legende

1	Transport
2	Transport
3	Groothandel technisch isolatiemateriaal
4	Opslag en warehousing
5	Transport
6	Vervaardiging van machines voor metaalbewerking
7	Vervaardiging van beton
8	Groente- en fruithandel (magazijn en opslag)
9	Detailhandel in watersportartikelen
10	Detailhandel in auto's
11	Detailhandel in auto's
12	Detailhandel in auto's
13	Braakliggend
14	Groothandel voor Horeca
15	Wegenwerken en waterbouw
16	Groothandel in bouwmaterialen (sanitair)
17	Vervaardiging van beton
18	Groothandel in metalen
19	Verwerking van koffie en thee
20	Leegstand
21	Leegstand
22	Architectenbureau
22	Bar - restaurant - evenementen (tot 65p) - vergaderruimte
22	Webdesign
22	Boekenantiquariaat
22	Toneelgezelschap
22	Reclame- en adviesbureau
22	Conference center
22	Creatief podium
22	Reclamebureau met focus op digitaal
22	Ontwikkelingscentrum jongeren
23	In gebruik door carwash
24	Leegstand
25	Carwash
26	workshop
26	Concertzaal + muziekschool
26	Opleiding
27	reparatie van elektronica
28	Groothandel in huishoudelijke, audio- en videoapparaten
29	Laboratoria
30	Groothandel in verwarming, airconditioning, sanitair, ...
31	Vervaardiging en aanbieder van hydraulische apparatuur
32	Groothandel in verwarming, airconditioning, sanitair, ...
33	Groothandel technisch isolatiemateriaal
34	Schoonheidszorg (massage, voetreflexologie)
34	Groothandel in machines voor vleeswaren en specerijen
35	Carwash
36	Groothandel liften en heftoestellen
37	Technische orthopedie
38	Ontwerpen en programmeren van computerbestanden
39	computerconsultancy
40	Verdeler medische en farmaceutische apparatuur
40	Detailhandel in huismeubilair
40	Huidverzorging en apparatuur medische sector
40	audiovisuele diensten
40	Beveiligingsfirma
40	Boekhouding
41	Leegstand
42	Leegstand
42	Leegstand
43	Leegstand
44	Verhuur en lease van auto's
45	groothandel in lasapparaten en soldeermachines
46	detailhandel en onderhoud van motorfietsen
47	Verhuur en lease van auto's
47	bandencentrale
48	Petroleumhandel
49	Groothandel en onderhoud hydraulische systemen
50	Vervaardiging van machines en elektrische apparatuur
51	Evenementenbureau (evenementen op locatie)
51	Creatief dienstencentrum / evenementen
52	Uitzendkantoor
52	creatief student meeting point
53	Verhuisfirma
54	Leegstand
55	Arbeidsbemiddeling en beroepsopleiding
56	Verdeler reanimatietoestellen & reanimatie-opleidingen
56	Kleding
57	Drukkerij
58	Distributiebeheer
59	detailhandel matrassen en bedmeubilair
59	Onderhoud auto's
60	Vervaardiging en groothandel van alcoholische dranken
61	Groothandel in sanitair en meubelen

	transport		(groot)handel		industrie		creatieve eco		diensten		medische diensten
---	-----------	---	---------------	---	-----------	---	---------------	---	----------	---	-------------------

In de beschrijving van de activiteiten die we in de huidige toestand terugvinden wordt het integrale gebied tussen het centrum (de Singel) en het kanaal beschouwd.

Algemeen kan gesteld worden dat er een uitgesproken mix aanwezig is in het plangebied. De (groot)handels- en industriële functies overwegen in de kanaalzone.

Naar vormgeving toe zijn het voornamelijk loodsen en magazijnen die het plangebied bepalen. Deze zijn eventueel aangevuld met kantoorruimtes en “kantoorachtigen”.

Verder hebben ook een aantal creatieve ondernemers prominente plekken in het weefsel ingenomen: zij zijn voornamelijk in de bouwblokken Sasstraat en Zeilstraat terug te vinden.

Tot slot is er ook in zeer beperkte mate sprake van woningen in het plangebied. Deze bevinden zich overwegend in bouwblok Sasstraat.

In de volgende paragrafen gaan we meer in detail in op de voorkomende vormen van functies en activiteiten.

#### 4.2.1.1

##### Bouwblok Sasstraat

Een belangrijke speler in het creatieve circuit neemt een belangrijke plek in binnen het bouwblok Sasstraat. Kaai 16 is een bedrijfsverzamelgebouw waar creatieve ondernemers een plek vinden. In polyvalente ruimtes worden hier meetings, workshops en events georganiseerd. Ondernemers vinden een werkplek in flex offices, waar co-working mogelijk wordt gemaakt. (zie nr. 51 op [Figuur 25](#), kaart bestaande toestand op [p69](#))

Verskillende activiteiten behuizen ditzelfde pand. Zo is men onder meer bezig met technieken voor **digitale muziek** en werkt men rond **bedrijfsmarketing**. Een specifieke onderneming zet in op **culinaire activiteiten**: teambuilding, culinaire events en kookworkshops. Verder vinden ook **grafische ontwerpers** (Indepth Graphics) en een **radiostation** (Hit fm) hier onderdak.

Het gebouw is ingeplant langs het kanaal en neemt zo een prominente locatie in binnen het weefsel van de Sasstraat.

Verder vinden we hier ook een studenten hot spot (inclusief bar) en een uitzendkantoor (nr. 52 op [Figuur 25](#)). Binnen het contour is er verder nog sprake van een aantal woningen.

Een uitgeverij van (voornamelijk kunst)boeken zet de creatieve tendens verder (nr. 57 op [Figuur 25](#)). Deze is gelegen op de kruising van de Gouverneur Verwilghensingel en de Vissersstraat.

Zoals eerder gesteld zijn de industriële activiteiten verspreid over het ganse plangebied. Binnen het bouwblok Sasstraat vinden we onder meer Bouts terug, een leverancier van brandstoffen (nr. 48), alsook een bedrijf dat machines en elektrische apparatuur vervaardigt. (nr. 49)



Het opleidingscentrum van de VDAB (nr. 55, [Figuur 25](#)) vormt een twee opvallende actor binnen het bouwblok van de Sasstraat.

Tot slot is er sprake van groothandel en grootwinkelbedrijven (eventueel in combinatie met andere functies). Zo vinden we in het zuidoostelijke deel van het bouwblok volgende ondernemingen terug: detailhandel in matrassen en bedmeubilair (59), vervaardiging en groothandel van alcoholische dranken (60) en een combinatie van groot- en kleinhandel in sanitair en meubelen (i.e. grootwinkelbedrijf) (61).

Ook in het noorden van het bouwblok is een groothandelsfunctie gevestigd. Het bedrijf, aangeduid met nummer 49, staat voor de groothandel van hydraulische systemen en betonmachines. Zij doen tevens reparaties.

#### 4.2.1.2

##### Bouwblok Zeilstraat

Hier vinden we een aantal ondernemers terug die resoluut de kaart van de creatieve bedrijvigheid hebben getrokken. Velen hiervan zijn ruimtelijk geclusterd in grotere panden. Zo zitten onder meer de vzw Medialab, aanbieders van een **mediaopleiding**, samen in één cluster, genaamd De Silo. (nr. 22, [Figuur 25](#))

Hier vinden we ondermeer Villa Basta, een **creatief jongerencentrum** waar plaats is voor theater, dans, muziek en kortfilms. Er worden workshops, cursussen en ateliers georganiseerd. Er is een studio aanwezig en op het podium worden resultaten getoond van de workshops, cursussen en creatieprojecten. Verder worden er ook geregeld gezelschappen uitgenodigd. Onder de naam van het eigen productielabel worden er bovendien theatervoorstellingen, videofilms en muziek-CD's uitgebracht. Ook een architecturenbureau (A2o-architecten) en een **theatermakershuis** (de Queeste) hebben binnen deze zone hun plek gevonden.

Verder vormt de Muziekodroom een belangrijke speler in het gebied. (nr. 26) Dit **muziekcentrum** organiseert concerten en voorziet muziekopleidingen. Bovendien zijn er verschillende werkruimtes voorzien waar muzikanten, dj's en producers terecht kunnen: het gaat om repeteerlokalen, opnamestudio en polyvalente werkruimtes. De PXL-music, een departement van de PXL Hogeschool, vormt hier eveneens een belangrijke activiteit. Hier is een bacheloropleiding in de pop- en rockmuziek mogelijk.

Voorts is er ook in dit bouwblok sprake van heel wat (groot)handel. Zo worden metalen, elektrische apparatuur, verwarming, technische materialen, machines voor vleeswaren, liften, lasapparatuur en motorfietsen verhandeld in het gebied. Deze functies bevinden zich respectievelijk op de nummers 18, 28, 30 en 32, 34, 36, 45, 46.

Opvallend is de aanwezigheid van een carwash (nr. 23, 25 en 35) en een aantal bedrijven die wagens leasen, verhuren en repareren (nummers 44 en 47).

Aan de zijde van de Singel vinden we verscheidene vormen van bedrijvigheid terug die gekoppeld zijn aan een woonfunctie. Vanzelfsprekend is de zuidelijke rand van de zone Zeilstraat voorzien van meer handelspanden en/of gebouwen die een (complementaire)



verkoopfunctie hebben: het betreft immers zichtlocaties. Deze ruimtelijke opportuniteit vindt echter weinig doorvertaling in de architectuur vandaag de dag.

De panden langsheen de Singel zijn voornamelijk uitgewerkt als loodsen: de architectuur is weinig sprekend. Het gaat onder meer om de verkoop van motoraccessoires (nr. 46), airconditioning en aanverwanten en een bedrijfsverzamelgebouw waarin onder meer wellness-sessies worden aangeboden. (nr. 40)

De leegstand langsheen de Singel is opvallend: nummers 41, 42, 43 betreffen leegstaand bedrijfsgebouwen.

Ook in het noorden van het bouwblok is er sprake van leegstand: nummers 20, 21 en 24.

Bouwblok Zeilstraat is zonder twijfel het meest dense van de drie bouwblokken die besproken worden.

#### 4.2.1.3

##### Zone Scheepvaartkaai

Het karakter van deze zone is eerder industrieel, terwijl in de voorgaande twee zones er nog sprake was van een zekere verweving tussen industriële en 'stedelijke' functies.

De kavels zijn hier ruimer en de verdichtingsgraad is zeer laag. Drie grote actorengroepen zijn hier aanwezig: (groot)handel, industrie en transport. Binnen dit bouwblok is er één groot perceel dat braak ligt. (nr. 13)

Langsheen het kanaal is er sprake van vier ondernemingen die inzetten op transport: nummers 1, 2, 4 en 5. Het betreft percelen die in de eerste helft van 2014 nog braak lagen. Het gaat hierbij onder meer om de nieuwe locatie van het City Depot van Hasselt.

Verder is er ook sprake van industriële activiteiten. Deze zijn geconcentreerd in de noordoostelijke hoek van het bouwblok: nummers 6, 7, 15 en 17 zetten in op de vervaardiging van beton, machines voor metaalbewerking, wegenwerken en waterbouw.

De (groot)handelsfuncties overwegen echter binnen het bouwblok. Deze zijn voornamelijk gesitueerd langsheen de Singel. Van west naar oost vinden we hier volgende activiteiten terug: groente- en fruithandel (nr. 8), detailhandel in watersportartikelen (nr. 9), verscheidene handelaars in auto's (nr. 10, 11, 12), groothandel voor horeca (nr. 14) en groothandel in bouwmaterialen (nr. 16).

Qua morfologie wordt de zone langsheen het kanaal voornamelijk getypeerd door loodsachtige volumes. Langsheen de Singel is het aandeel aan handel hoger. Toch wordt deze as niet afgeboord met spraakmakende architectuur.

Tot slot dient opgemerkt te worden dat nr. 17 (vervaardiging van beton) een belangrijke oppervlakte inneemt in het plangebied. De werkplaatsen, garages en kantoren van deze ondernemer vormen de westelijke begrenzing van de Elfdelinestraat. De architectuur doet deze as vandaag de dag echter weinig recht aan.



Foto 1a-b-c-d: activiteiten langsheen de Singel



Foto 2: zicht op Scheepvaartkaai



Foto 3: meeting point studenten



Foto 4: Kaai 16



Foto 5: PHL Muziekodroom



Foto 6: Scheepvaartkaai

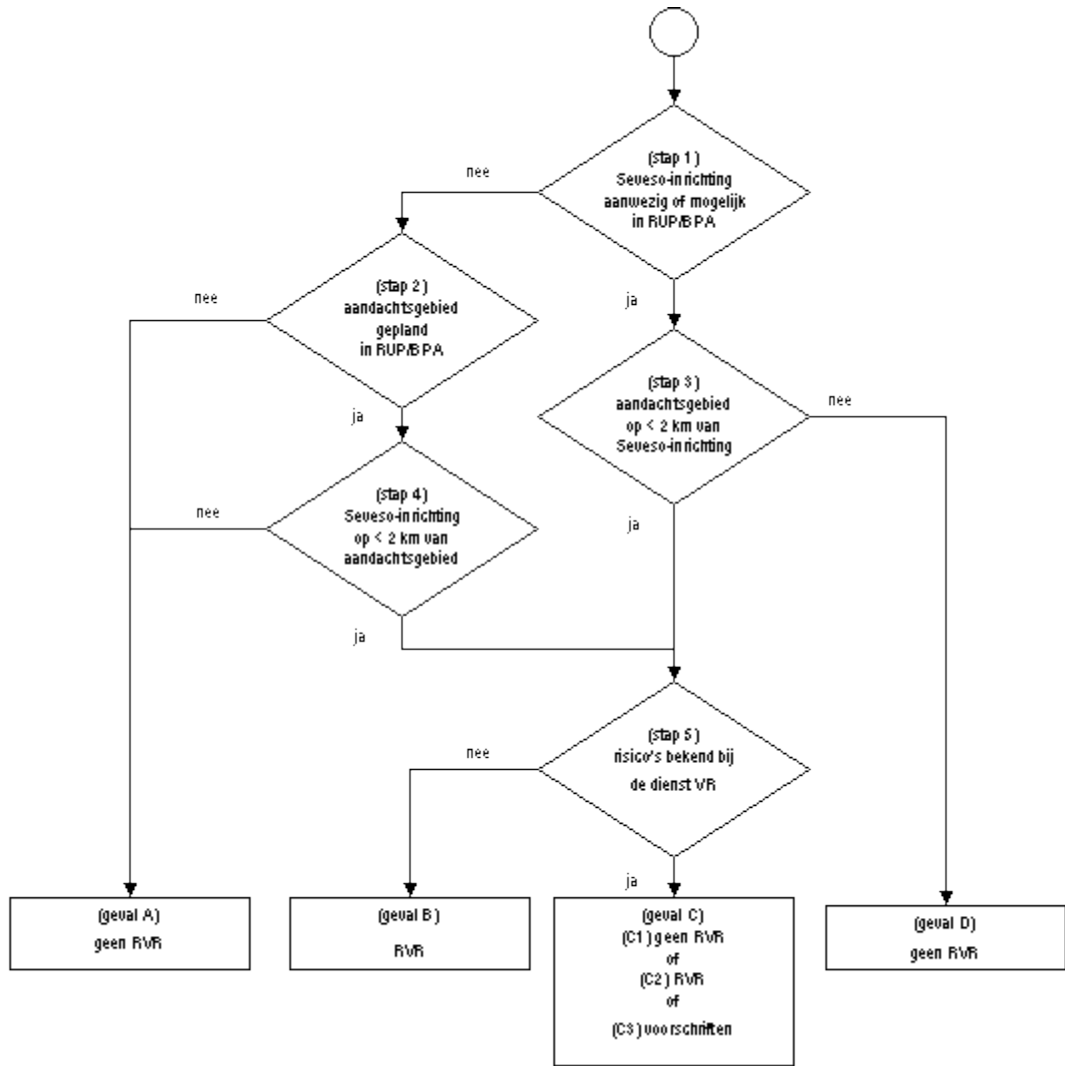


Foto 7: Elfde-Linestraat

## 4.2.2 Mens – externe mensveiligheid

### Kaart 14: SEVESO-bedrijven

Binnen het kader van de externe mensveiligheid is het van belang om na te gaan van welke Seveso-inrichtingen en aandachtsgebieden er eventueel sprake is.



Figuur 26: beslissingsdiagramma dienst veiligheidsrapportage

### 4.2.2.1

#### 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.

Bouts, een laagdrempelige SEVESO-inrichting is gelegen binnen het plangebied. Verschillende SEVESO-inrichtingen (lage drempel) zijn bovendien ingeplant binnen een straal van 2 km ten opzichte van het plangebied.

Comfort Energie ligt op 1,3 km van het bestaande aandachtsgebied (Muziekodroom). Petrolihm ligt op 700 m ten westen. VDS Retail ligt in noordoostelijke richting op ongeveer 320 m aan de overkant van het kanaal.

Het zijn allemaal brandstoffendepots, waarbij er enkel bij Petrolihm en Comfort Energie ook een beperkte opslag van LPG aanwezig is.

#### 4.2.2.2

##### 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
- Externe gevarenbronnen.

In het kader van dit RUP verdienen vooral de **gebieden en gebouwen die door het publiek bezocht** worden de focus. Het gaat dan om gebouwen en gebieden waarbij:

- de gemiddelde aanwezigheid minstens 200 personen per dag is of
- op piekmomenten minstens 1000 personen aanwezig zijn.

Muziekodroom vormt vandaag de dag een aandachtsgebied binnen het RUP. De juiste bezoekersaantallen waren in de eerste versie van het RUP niet gekend.

De nodige input werd echter ondertussen aangeleverd:

- op piekdagen trekt de Muziekodroom 2500 mensen aan;
- gemiddelde zijn er 120 bezoekers per dag (indien er geen concerten zijn ingepland), bij kleinere concerten kan dit oplopen tot 300-400 per dag.
- Bij grotere concerten en feesten (meestal op donderdag, vrijdag en zaterdag) kan het bezoekersaantal oplopen tot 800 à 1600 (bij dubbele activiteit bezoekers per dag/avond/nacht).
- Vooral het tijdslot tussen 16 uur en 2 uur 's nachts vertoont de grootste bezoekersdruk.

Op basis van bovenstaande gegevens kunnen we concluderen dat de Muziekodroom een aandachtsgebied vormt.

Voorts zijn er ook een aantal woningen ingeplant. Deze activiteit wordt in het voorliggend RUP bovendien als nevenfunctie mogelijk gemaakt.

#### 4.2.2.3 Aandachtsgebieden en seveso-inrichtingen

Bij het volgen van het beslissingsdiagramma van de dienst veiligheidsrapportage geeft enerzijds de aanwezigheid van aandachtsgebieden en anderzijds van SEVESO-inrichtingen binnen het plangebied, aan dat men moet nagaan of alle risico's bekend zijn bij de dienst VR.

In het kader van een eerste plenaire vergadering werd dienst Veiligheidsrapportage geconsulteerd en bleek dat alle risico's voldoende gekend en ingecalculeerd waren.

#### 4.2.2.4 Verder van belang: externe gevarenbronnen

**Externe gevarenbronnen** zijn elementen in de omgeving van een Seveso-inrichting die de oorzaak kunnen zijn van een zwaar ongeval in die inrichting. Voorbeelden:

- andere industriële installaties en opslagplaatsen met gevaarlijke stoffen
- transportwegen (wegverkeer, spoorverkeer, scheepvaart, pijpleidingen) voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen, luchtverkeer
- hoge constructies zoals windturbines, hoogspanningsmasten en –lijnen, fakkels, schoorstenen
- militaire installaties
- installaties die aanleiding kunnen geven tot stofexplosie,
- ondergrond (stabiliteit, mijngangen),
- natuurlijke fenomenen, zoals aardbevingen, bosbranden, overstromingen, ...

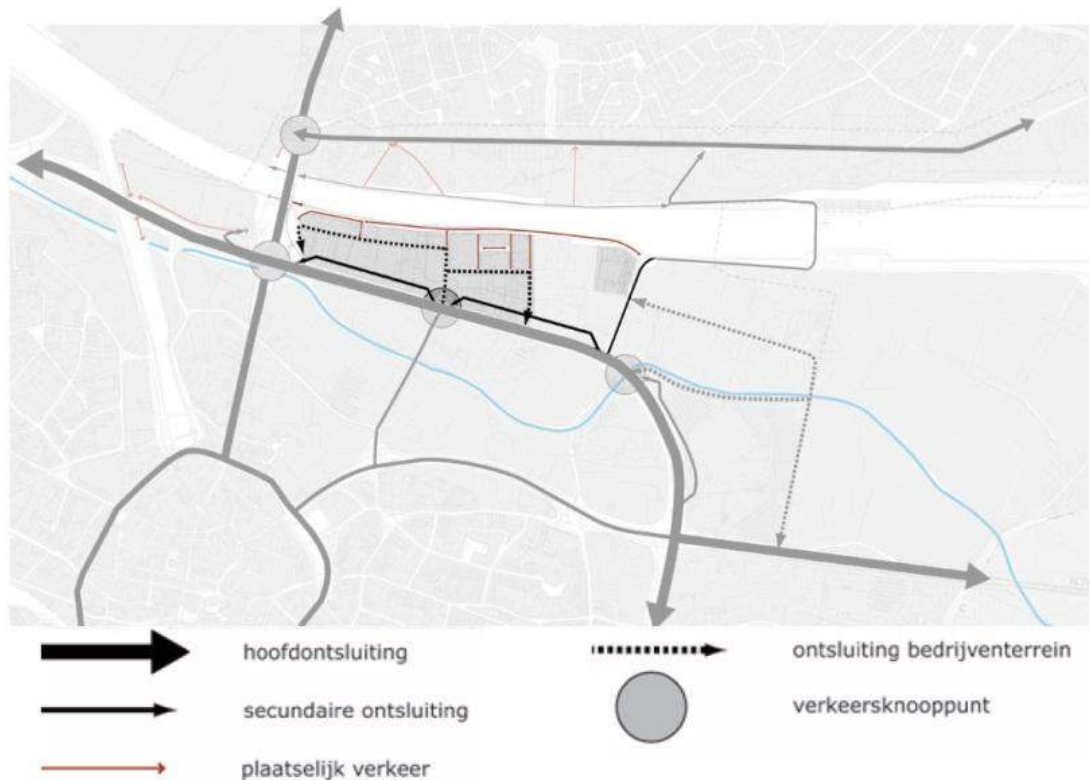
Zo is de aanwezigheid van een hoogspanningsleiding (70 kV) op de zuidelijke grens van het plangebied belangrijk in het kader van externe mensveiligheid.



## 4.2.3

## Mens – mobiliteit

## Ontsluiting



Figuur 27: ontsluiting (op basis van masterplan)

Op een hoger schaalniveau wordt het plangebied ontsloten door twee hoofdstructuren. Enerzijds **de Singel (of Grote Ring, R71)** en anderzijds door de **Kempische Steenweg (N74)**.

Het gebied is opgehangen aan de Singel of aan ventwegen langsheen deze hoofdas.

Het gehele plangebied wordt voornamelijk ontsloten door de **Sasstraat** die aansluit op de Grote Ring – R71 (Gouverneur Verwilghensingel). Deze linkt het gebied met de Scheepvaartkaai in het noorden en realiseert zo de verbinding met de zone ten noorden van het kanaal.

Ook is er momenteel een aansluiting via de **Elfde-Liniestraat** die rechtstreeks aansluit op de Grote Ring. Hierdoor ontstaat een belangrijk verkeersknooppunt.

De ontsluiting van het gebied is dus hoofdzakelijk opgehangen aan de Sasstraat en de Elfde-Liniestraat. De overige wegen fungeren voornamelijk als **verzamelwegen**: het zijn interne ontsluitingen voor de lokale bedrijven.

De **Scheepvaartkaai** wordt voornamelijk gebruikt voor plaatselijk verkeer. Ter hoogte van de Zone Scheepvaartkaai splitst deze op in twee takken. Enerzijds is er een weg langsheen het kanaal die ontoegankelijk is voor onbevoegden. Anderzijds ontsluit de Scheepvaartkaai een aantal bedrijven in de Zone Scheepvaartkaai.

De weg langsheen het kanaal is het jaagpad. Dergelijke ontsluitingsvormen zijn in eerste instantie een dienstweg voor de waterwegbeheerder. De toegang ervan wordt geregeld in art. 93 van het KB van 15 oktober 1935 en in art. 23 van het KB van 7 september 1950.



Foto 8: Scheepvaartkaai ont dubbeld in toegankelijk en ontoegankelijk deel voor onbevoegd autoverkeer (Zone Zeilstraat / Scheepvaartkaai)



Foto 9: Schippersstraat (Zone Zeilstraat)



Foto 10: Sasstraat (Zone Sasstraat)

De meeste straten in het plangebied zijn eerder ruim gedimensioneerd: twee baanvakken worden vaak geflankeerd door een strook parkeerplaatsen. De Sasstraat vormt hierop een uitzondering: twee baanvakken worden hier aangevuld met een fietsuggestiestrook in beide richtingen.

## Parkeren

In verscheidene straten van het gebied wordt de ruimte tussen gebouw en weg voor parkeren gebruikt: de meeste geparkeerde voertuigen staan dus op het perceel zelf.

Toch vormt het parkeren in drukke periodes een probleem. Bewijs hiervan is dat bij evenementen in de Muziekodroom parkeerbegeleiders moeten worden ingezet. Er kan gesteld worden dat het aantal voorziene parkeerplaatsen vandaag onvoldoende is.



Figuur 28: parkeren in plangebied (uitsnede schema masterplan)

## Langzaam verkeer

De ontsluiting van het gebied is zeer sterk autogericht. Fietspaden ontbreken zo goed als overal. Een uitzondering wordt gevormd door de Sasstraat: ter hoogte van het plangebied is hier een fietsuggestiestrook voorzien in beide richtingen. Vandaag de dag is er weinig sprake van fietsverkeer in het gebied. De combinatie met het gemotoriseerd verkeer is echter wel mogelijk, omwille van de ruime dimensionering van het wegennet.

Het kanaal heeft een belangrijke recreatieve functie als drager van het fietsroutenetwerk, hoewel dient benadrukt te worden dat het jaagpad in eerste instantie een dienstweg voor de waterwegbeheerder is. Het gebruik van het jaagpad als fiets- of wandelpad kan echter wel gedoogd worden.

### **Aanvulling nv De Scheepvaart: jaagpad**

*Langs het kanaal ligt op dit moment een jaagpad. Het jaagpad dient decretaal beschouwd te worden als een dienstweg. Het jaagpad is een onlosmakelijk deel van de waterweg. Het jaagpad blijft in eerste instantie een dienstweg voor de waterwegbeheerder of van zijn opdrachtnemers die hen toelaat de waterweg te inspecteren en/of om snel ter plaatse te kunnen zijn. In geval van schade aan de oevers of de dijken moet het jaagpad immers een goede en snelle toegankelijkheid garanderen tot de plaats waar de schade zich voordoet. In vele gevallen is deze plaats zonder jaagpad quasi onmogelijk te bereiken voor het hedendaagse materieel.*

*De toegang tot het jaagpad wordt geregeld in het art. 93 van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het koninkrijk en in art. 23 van het koninklijk besluit van 7 september 1950 houdende vaststelling van het bijzonder reglement van nv De Scheepvaart. Op basis van deze artikels heeft nv De Scheepvaart aan de invalswegen naar de jaagpaden de volgende signalisatieborden geplaatst: “verboden toegang voor alle voertuigen” (bord C3) met als onderbord een blauw bord met witte tekst: “jaagpad, uitgezonderd vergunninghouders, rijwielen en bromfietsen klasse A”. Een jaagpad is bijgevolg een weg die toegankelijk is voor het publiek, zij het beperkt tot voetgangers- en fietsverkeer.*

*Autoverkeer is op de jaagpaden niet toegelaten, tenzij de bestuurder beschikt over een geldige vergunning. Nv De Scheepvaart levert slechts onder strikte voorwaarden vergunningen voor het rijden op het jaagpad af, zodat het autoverkeer tot een strikt minimum wordt beperkt. Om ongeoorloofd sluipverkeer op het jaagpad te vermijden, voeren nv De Scheepvaart en de lokale politie regelmatig controles uit, waarbij procesverbaal wordt opgemaakt voor bestuurders die zonder vergunning rijden op het jaagpad.*

*Het openbaar karakter en de functie als dienstweg van het jaagpad moeten ten allen tijde behouden blijven. Het gebruik van het jaagpad als fiets- of wandelpad kan gedoogd worden, maar er moet rekening gehouden worden met het feit dat, indien dit nodig is, het jaagpad na eenzijdige beslissing van nv De Scheepvaart kan worden afgesloten. Het is uitgesloten dat de dienstweg een andere bestemming of invulling zou krijgen. De trekweg moet steeds berijdbaar blijven voor dienstvervoer en moet “visueel leesbaar” blijven als dienstweg. De trekwegen mogen niet ingekleurd worden als openbaar domein. Zo is het bijvoorbeeld uitgesloten dat een trekweg in een plan wordt bestemd tot bvb. fiets- of wandelpad.*

*Nv De Scheepvaart kan nooit aansprakelijk of (financieel) verantwoordelijk worden gesteld voor de realisatie van een gebeurlijke omleiding. Verder mag de realisatie van projecten (door de overheid of privé) op geen enkele wijze afhankelijk worden gemaakt van een voorafgaandelijk akkoord (of een realisatie) van een eventuele omleiding van een (thans gedoogd) gebruik door fiets- en voetverkeer.*

### **Openbaar vervoer: bushaltes**

De halte Godsheide is gelokaliseerd in de Visserstraat en bedient de lijn H3 in beide richtingen (Hasselt Godsheide – Stokrooie – Kiewit). Op de Gouverneur Verwilghensingel is er verder de halte Hasselt Handelsschool. Hier stoppen verscheidene buslijnen, meer bepaald de nummers 1, 2, 3, 8, 11, 13, 16, 18a, 22, 23, 29, 35, 46, 48 en 104. Deze verzorgen onder meer verbindingen met Genk, Leopoldsburg, Tongeren, Zonhoven, Beringen, Peer, Maaseik, Houthalen en Peer.

Er zijn dus verschillende lokale en regionale verbindingen die het plangebied op vlak van openbaar vervoer ontsluiten en linken met het centrum van de stad Hasselt.

#### 4.2.4 Water

##### Kaart 15: mogelijk overstromingsgevoelig gebied

Er zijn geen **bevaarbare waterlopen** aanwezig in het plangebied, maar de drie afgebakende zones van dit RUP palen in het noorden wel aan het Albertkanaal. Ook van **onbevaarbare waterlopen** is er in het plangebied geen sprake.

In functie van het uitvoeren van onderhoudswerken aan de kanaaloevers dient volgens de waterwegbeheerder (nv De Scheepvaart) een zone langs de oevers van de waterwegen gevrijwaard te worden, een zogenaamde reservatiezone.

In dit gebied moeten alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten zijn voor de aanleg, functioneren of de aanpassing van de waterweg en zijn aanhorigheden. Door nv De Scheepvaart wordt niet toegestaan dat er door derden, constructies worden opgericht in de functionele reservatiezone, tenzij de bouwheer via een notariële akte een afstand van meerwaarde ondertekent.

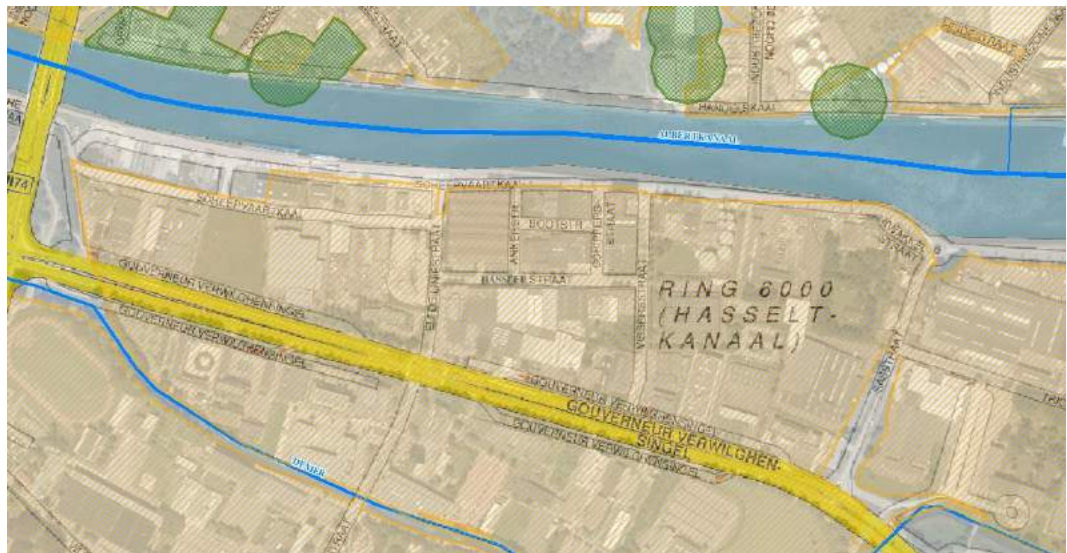
Het werkgebied van dit RUP is niet gelegen in het **winterbed van een waterloop**. Bovendien zijn er geen **risicozones voor overstromingen**, noch **recent overstromde gebieden** aanwezig. Het gebied is **niet overstromingsgevoelig**. Binnen het bouwblok van de Sasstraat is echter wel een zone aanwezig die mogelijk overstromingsgevoelig is. Deze zone is gelegen in het zuiden van het bouwblok.

Binnen het plangebied zijn er **geen erosiegevoelige zones**. Dit hangt samen met de **hellingsgraad** van het gebied: meer dan 95% van het plangebied vertoont een hellingsgraad kleiner dan 0,5%. Een aantal plekken in de Zone Sasstraat vertonen een hellingsgraad tussen de 5 en 10%. Dit heeft echter geen effect op de erosiegevoeligheid van die zone.

Het noordelijke deel van de zone Sasstraat is gelegen in **infiltratiegevoelig gebied**. De overige ruimte van het plangebied is niet infiltratiegevoelig. Diezelfde zone is overigens matig gevoelig voor **grondwaterstroming**, terwijl de overige twee zones zeer gevoelig zijn voor grondwaterstroming.

Een gedeelte van het plangebied, meer bepaald van de zone Sasstraat, bevindt zich in **beschermingszones type I en II** (winning Hasselt). Binnen deze zones is sprake van een productieput van De Watergroep.





Figuur 29: zoneringsplan (geoloket.vmm.be)

Het merendeel van het plangebied is gelegen in **centraal gebied**, volgens het zoneringsplan. Dit wil zeggen dat er in de aanpalende straten een afvalwaterriolering aanwezig is die verbonden is met een operationele waterzuiveringsinstallatie Cfr. [Figuur 29](#).

#### 4.2.5

#### Bodem

##### Kaart 16: bodemkaart

De volgende bodemseries komen in het plangebied voor:

- ten westen van de Vissersstraat:
  - o OB, bebouwde zones: antropogene bodem;
- ten oosten van de Vissersstraat:
  - o Zcm, matig droge zandbodem met dikke antropogene humus A horizont;
  - o Zdm, matig natte zandbodem met dikke antropogene humus A horizont;
  - o Sep, natte lemig zandbodem zonder profiel.

Momenteel is het plangebied grotendeels **verhard**. De bodems worden gekenmerkt door een hoge grondwaterstand.

Volgens de databank van OVAM werden er verscheidene oriënterende en beschrijvende **bodemonderzoeken** uitgevoerd; alsook een aantal bodemsaneringsprojecten en dit binnen de contouren van alle drie de bouwblokken.

Het plangebied wordt bijgevolg deels gekenmerkt door een mogelijk verontreinigde bodem.

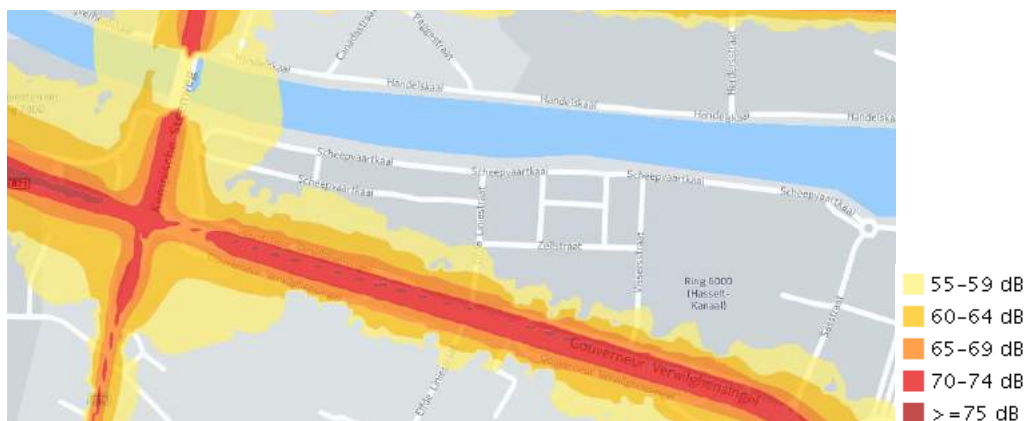


4.2.6 Geluid

Een relevante geluidsbron in de omgeving is het autoverkeer. Volgens de geluidsbelastingskaart reiken de geluidscontouren van het wegverkeer op de Singel en de Kempische steenweg tot in het plangebied.



Figuur 30: Geluidsbelasting wegverkeer L<sub>den</sub> (2011)



Figuur 31: Geluidsbelasting wegverkeer L<sub>night</sub> (2011)

Binnen het plangebied bevindt zich het muziekcentrum De Muziekodroom. Hier wordt enige geluidsproductie gegenereerd. Het plangebied ligt echter vrij geïsoleerd ten opzichte van omwonenden (te midden van andere bedrijvigheid) waardoor **geluidsproductie niet voor grote hinder** zorgt.

#### 4.2.7 Lucht en klimaat

##### Kaart 17: huidige luchtkwaliteit ter hoogte van het plangebied

De luchtkwaliteit ter hoogte van het plangebied is weergegeven in kaart 17. De concentratie **PM10** overschreed in de periode 2010-2012 tussen de 15 en 27 keer het daggemiddelde van 50 µg/m<sup>3</sup>. Een normoverschrijding vindt plaats wanneer deze waarde op een jaar meer dan 35 keer wordt overschreden. De jaargemiddelde concentratie van PM10 lag in diezelfde periode tussen 23 en 24 µg/m<sup>3</sup>. Deze concentratie blijft onder de norm van 40 µg/m<sup>3</sup>. De jaargemiddelde concentratie van **NO<sub>2</sub>** lag in 2012 in de omgeving van het plangebied tussen 19 en 31 µg/m<sup>3</sup>. Ook deze concentratie blijft onder de norm van 40 µg/m<sup>3</sup>. Algemeen gesteld wordt de luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied gewoon tot matig beoordeeld.

#### 4.2.8 Fauna en Flora

##### Kaart 18: biologisch waardevolle gebieden ter hoogte van het plangebied

Volgens de biologische waarderingskaart bestaat het plangebied voornamelijk uit **biologisch minder waardevol gebied**. In de bouwblok van de Zeilstraat is een kleine oppervlakte wel **biologisch waardevol**, net zoals een aantal kleinschalige gebieden in de Zone Scheepvaartkaai. Een kleine snipper biologisch waardevol gebied is verder te vinden in het zuiden van bouwblok Sasstraat (zie kaart). Volgens de biologische waarderingskaart gaat het om de volgende elementen:

- ruigte op voormalig akkerland, opgehoogde of vergraven terreinen, ... (ku) (intussen reeds ingenomen);
- bomenrij met dominantie van plataan (kbpl);
- struweelopslag van allerlei aard, vaak op gestoorde gronden (sz).

Het dichtstbijzijnde **VEN- of Natura 2000** gebied met **speciale beschermingszones** bevindt zich op ca. 1200 m ten noordoosten van het plangebied.

#### 4.2.9 Landschap, onroerend erfgoed en archeologie

De Onze-Lieve-Vrouwekapel (1924), gelegen in de Sasstraat, is opgenomen in de lijst van **bouwkundig erfgoed**. Het betreft een wit kapelletje omringd door 3 hoge lindebomen. Het kapelletje situeert zich buiten het plangebied.

Er is geen sprake van beschermd onroerend erfgoed, ankerplaatsen, relictzones, lijnrelicten of puntrelicten in het plangebied zelf.

Volgens de Centrale Archeologische Inventaris is er binnen het plangebied nog geen bodemkundig erfgoed vastgesteld.

## **5 Kader, tendensen, problemen en randvoorwaarden**

### **5.1 Kader: visie op gehele bedrijvigheid in Hasselt**

#### **5.1.1 Algemeen - bedrijvigheid**

5.1.1.1 Bestaande studies en documenten  
In paragraaf 0

Beleidskader werd reeds ingegaan op de gemeentelijke visie ten aanzien van bedrijvigheid. Ook de respons van Hasselt op de gewestelijke ideeën omtrent de economische activiteiten in Hasselt werden beschouwd. Het betreft dan onder meer de Hasseltse adviezen op het planMER voor het afbakeningsRUP van het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk. Verscheidene onderzoeken gaven de Hasseltse standpunten mee vorm. Het betreft onder meer een behoefteonderzoek (“ruimte voor bedrijvigheid in Hasselt”, 2012, ARCADIS) en het Strategisch Actieplan Limburg Kwadraat.

Beide documenten, alsook het GRS Hasselt, stellen dat er een schaarste heerst aan bedrijventerreinen op het grondgebied van Hasselt. Bovendien houdt de gewestelijke visie, vervat in het afbakeningsRUP, geen rekening met de prangende nood aan bijkomende ruimte voor bedrijvigheid. Zo stelt de studie “ruimte voor bedrijvigheid in Hasselt”.

#### 5.1.1.2

##### Behoefteonderzoek

In dit document werd voor drie doelgroepen een behoefteonderzoek ondernomen: creatieve bedrijven, industriële en ambachtelijke kmo's en technologiebedrijven, life sciences. Zakelijke diensten werden niet onderzocht omdat deze groep aanbod vindt op bestaande stedelijke locaties.

**Industriële en ambachtelijke kmo's** omvatten een groep van ruimtebehoevende en vaak moeilijk te verweven economische activiteiten. Ze zijn sterk lokaal verankerd in de economische regio waar ze gevestigd zijn. Aangezien de tewerkstelling, leveranciers en afnemers grotendeels lokaal gebonden zijn, hebben deze bedrijven een groot belang voor het socio-economisch weefsel.

In de praktijk kampen ze echter meer en meer met problemen: plaatsgebrek, slechte onsluitbaarheid, moeilijk nabuurschap (met bvb. woonfunctie), strenger wordende (milieu)regelgeving, verdringen door andere (economische) activiteiten e.d.

Het behoefteonderzoek is gebaseerd op gegevens uit de Stadmonitor 2011. Op basis hiervan wordt gesteld dat Hasselt een betrekkelijk hoge netto groei van ondernemingen kent, alsook een betrekkelijk hoge werkgelegenheidsgraad.

Men kan vaststellen dat deze conclusies nog steeds van toepassing zijn, rekening houdend met de data uit de Stadsmonitor 2014. Zo is de netto groei van ondernemingen in Hasselt het tweede hoogste van alle centrumsteden (3,3%).

De werkgelegenheidsgraad wordt niet meer expliciet opgenomen in de Stadsmonitor 2014.

Frappant is dat Hasselt **geen actief aanbod aan bedrijventerrein** heeft. Dit wil zeggen dat de stad geen hoeveel voorraad heeft aan ruimte voor economie.

Verder is er heel wat oppervlakte aan bedrijventerreinen herbestemd voor andere functies, ingenomen door andere functies en niet bebouwd kan worden (bvb. door slechte ontsluiting). Op deze manier gaat 142 ha bedrijventerrein verloren, zonder compensatie.

Verder is er ook nood aan herlokalisatie voor zonevreemde bedrijven. Dit levert een ruimtebehoefte van 10 ha op in het behoefteonderzoek.

Er wordt voorts gesteld dat per jaar 10ha als ruimtebehoefte voor industriële en ambachtelijke kmo's in Hasselt als richtcijfer kan worden gehanteerd. Voor een periode van 10 jaar schat de studie de ruimtebehoefte vanuit netto-groei op 100 ha. Inclusief ijzeren voorraad wordt dit 120 ha.

Stad Hasselt is echter volop op zoek naar mogelijkheden om toch ruimte te creëren voor kmo's. Het gaat onder meer om Pietelbeek, verdere verdichtingsmogelijkheden en de verruimde zoekzone voor IKEA.

Ruimtebehoefte Hasselt 2013-2022	opp. (ha)
netto-groei	100
verdringing Kanaalkom	10
herlocalisatie zonevreemde bedrijven	10
ijzeren voorraad	20
realisatie Dorlick	-25
verdichting (Hellebeemden, Ekkelgaarden,...)	-20
<b>TOTAAL</b>	<b>95</b>

Tabel 1: ruimtebehoefte Hasselt, volgens "ruimte voor bedrijvigheid in Hasselt"

Zonder ijzeren voorraad heeft Hasselt een ruimtebehoefte van 75 ha voor de volgende 10 jaar. Bijkomend op te nemen, zijn de 15 ha voor Ikea en minstens 5 ha voor ruimtebehoevende Life Sciences.

### 5.1.1.3 GRS + SALK – 5 sporen

Verschillende kwesties bemoeilijken de economische positie van Hasselt.

Voorgaande paragraaf gaf aan dat onderzoek onderschrijft dat de gewestelijke visie op ruimte voor bedrijvigheid in Hasselt(-Genk) niet volstaat. Verder werken tal van tendensen contraproductief voor het creëren van bedrijfsruimte.

Ook de recente slag voor provincie Limburg, onder de vorm van het sluiten van Ford Genk, vormt een belangrijk signaal.

Men is dan ook actief bezig met het realiseren en vrijmaken van ruimte voor bedrijvigheid, opdat de Limburgse en Hasseltse economie kan revitaliseren.

Net daarom zet de stad onder meer in op verschillende sporen op vlak van bedrijvigheid. Dit werd al aangegeven in het Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en verder onderbouwd door de SALK-studie.

Zo worden nieuwe technologieën aangetrokken en dienen zowel het kennisonderwijs als de creatieve bedrijvigheid te worden uitgebouwd. De ontwikkeling van technologiebedrijven en onderzoekseenheden als spin-offs van de universiteit is belangrijk. Handel en horeca worden uitgebouwd en de zorgsector wordt ondersteund.

Kortom: Hasselt zet in op verscheidene vormen van bedrijvigheid om haar concurrentiekracht te bewaren en te versterken.

De stad wenst ruimte te geven aan activiteiten die zich onderscheiden door hun multifunctionaliteit, creatieve aanpak of creatief product. Op dit moment bevat een deel van het bedrijventerrein Hasselt-Kanaal een kiem van zulke activiteiten. Het betreft het plangebied van voorliggend RUP.

Daarom wenst Hasselt in deze zone mogelijkheden te bieden voor dergelijke vormen van bedrijvigheid: de aantrekkingskracht voor creatieve bedrijven is hier vandaag de dag al aanwezig. Het fenomeen moet niet aangezwengeld worden: de toestroom van creatieve activiteiten is nu al aan de orde.

Het is echter niet de bedoeling om in deze zone de aanwezige (en toekomstige) handelsfuncties en kmo's te verdringen. In eerste instantie is een mix tussen enerzijds creatieve instellingen en (groot)handelsfuncties en anderzijds "standaard" kmo's gewenst. Bovendien zoekt Hasselt actief naar andere plekken voor kleine en middelgrote ondernemingen. Een voorbeeld hiervan is het onderzoek van de zone Pietelbeek.



## 5.2 Creatieve economie

### 5.2.1 Wat is het?

Dit RUP wordt opgesteld om de heersende en gewenste tendens richting creatieve economie in de delen van de huidige kmo-zone te faciliteren.

**Creatieve economie** omvat verschillende domeinen.

- audiovisuele kunsten: bvb. de productie van bioscoopfilms
- cultuurgebonden activiteiten: bvb. musea, bibliotheken, bouw van podia
- publicaties en prints: bvb. uitgeverijen van tijdschriften
- nieuwe media: bvb. uitgeverijen van computerspellen en software
- design, mode en diamant
- creatieve diensten zoals architecten en reclamebureaus.

### 5.2.2 Maatschappelijke context

De ontwikkeling van creatieve bedrijven hangt samen met heersende trends en dynamieken, waaronder de **relatieve de-industrialisering in Europa**. Een gevolg hiervan is immers dat heel wat regio's zijn gaan focussen op kennis- en creatieve economie. Er wordt ingespeeld op de innovatiedrang die aanwezig is bij de industriële bedrijven. Daardoor kunnen zij nieuwe producten creëren en processen optimaliseren, hetgeen resulteert in productiever en efficiënter werk. Nieuwe producten en geoptimaliseerde processen zijn de basis om nog meer toegevoegde waarde te creëren.

Een ander fenomeen is de "**rise of the creative class**" (**Richard Florida**). Bepaalde steden bieden een vestigingsmilieu aan dat aantrekkelijk is voor creatieve ondernemers, onder meer door de mogelijkheid tot creatieve interactie, inspiratie klanten, concurrenten, etc.

Tot slot wordt vanuit Vlaanderen in Actie door de Vlaamse overheid resoluut gekozen voor een **investeringsbeleid in de creatieve economie**, waarbij wordt aanbevolen om bedrijvenczones in de centrumsteden te ontwikkelen voor creatieve industrieën.

### 5.2.3 Concreet: creatieve economie in Hasselt

#### 5.2.3.1 Hasselt, sterk in creatieve sector

Uit een behoefteonderzoek naar bedrijven (ARCADIS, 2012) blijkt dat Hasselt een sterke positionering heeft in de creatieve sector. Zo is het aandeel van werknemers in de kennisintensieve en creatieve sector op tien jaar tijd sterk gegroeid (10%), zeker in vergelijking met het groeipercentage van het Vlaams Gewest (7%).

Bovendien blijkt dat Hasselt sterk inspeelt op de vereiste locatiefactoren van de creatieve sector: de lokale leef- en vestigingskwaliteit zijn essentieel voor dergelijke bedrijven en het hoge "cultuurgehalte" van de stad draagt hiertoe in sterke mate bij. Naast een uitgebreid cultuuraanbod (podiumvoorstellingen, tentoonstellingen) scoort Hasselt ook goed op vlak van cultuurconsumptie.

### 5.2.3.2 Hasselt vertoont essentiële locatiefactoren creatieve economie

De behoeftestudie geeft aan dat **creatieve bedrijven** in de Kanaalzone zich vestigen op locaties waar **voorheen industriële KMO's gevestigd** waren. Dit gebeurt onder meer omdat deze plekken voldoen aan de vereiste locatiefactoren.

Het gaat dan om de **creatieve atmosfeer en reputatie** van het gebied. De Kanaalzone heeft vandaag de dag al een uitgesproken imago. Omwille van de synergie tussen enerzijds privé-initiatieven en anderzijds verscheidene vormen van instellingen, zoals onderwijs (cfr. Muziekodroom PHL) menen Hasselaars dat dit de “place to be” is op het vlak van creativiteit. Door activiteiten zoals de Muziekodroom, die 's avonds voorstellingen organiseert, is de levendigheid bijna 24u op 24 gegarandeerd in het gebied. Ten opzichte van het centrumgebied heeft de Kanaalzone ook een meer onbevangen sfeer. Anders gezegd: de reputatie van het gebied alleen al vormt een belangrijke vestigingsfactor.

Creatieve bedrijven vereisen verder **“interessante” panden**. De gebouwen mogen zeker niet te duur zijn (waardoor binnenstedelijke locaties voor dergelijke ondernemingen zijn uitgesloten). Bovendien dragen een industrieel en/of onafgewerkt karakter bij aan de aantrekkingskracht van het gebied.

Ook moet het mogelijk zijn om **informele face-to-face contacten** te onderhouden: tussen pot en pint worden in de creatieve sector tal van contracten en overeenkomsten gesloten. Dit hangt samen met het garanderen van een **aanbod aan voorzieningen, trendy hotspots** en een **zekere woon- en leefkwaliteit**. De Kanaalzone bevindt zich weliswaar buiten de Singel, maar op een korte afstand van het stadscentrum waardoor voorzieningen nabij zijn. Vandaag de dag is de verweving tussen bedrijfsactiviteiten en wonen in het gebied heel beperkt. Gekoppeld aan het project Kaai 16 is er sprake van een residentiële invulling (loft) en nabij is een vrijstaande woning te vinden. Ook elders in het plangebied is er sprake van een aantal woningen. (zie 4.2.1 Mens – ruimtelijke aspecten op p.70)

Indien de Kanaalzone verder zal ontwikkelen als een creatieve hotspot, zou dit mogelijk een aandachtspunt kunnen vormen. Het plangebied kan in de toekomst residentiële functies toelaten, maar deze dienen steeds ondergeschikt en ondersteunend te zijn aan de activiteiten van de creatieve economie. Het wonen kan dus enkel in een duidelijk aantoonbaar verband met de werksituatie en binnen een ondergeschikt volume.

Tot slot moet er ook sprake zijn van een welbepaalde **esthetische kwaliteit** in het gebied. De Kanaalzone heeft specifieke, industriële panden die tot de verbeelding spreken van de gemiddelde ‘creatieveling’.

#### 5.2.4 Concrete problemen bij faciliteren van creatieve tendens

Zoals eerder gesteld wil Hasselt de tendens richting creatieve bedrijven faciliteren. Vandaag zijn er een aantal bedrijven in het plangebied die aansluiten op de gewenste tendens, maar niet naar behoren kunnen functioneren omwille van de juridische context. Kort gezegd: de huidige bestemming van het gebied staat in de weg dat deze ondernemingen kunnen ontwikkelen.

Actoren in het gebied werden geconsulteerd om gehoor te geven aan hun noden. Hun toekomstperspectieven en ideeën spelen in op de algemene gebiedsvisie (bvb. richting creatieve economie). Het RUP zal daarom enerzijds parallel worden ingezet naast de particuliere initiatieven en anderzijds een kader bieden dat inspeelt op en sturing geeft aan de bestaande en gewenste activiteiten.

Het is echter niet vanzelfsprekend om een creatieve zone te creëren. Verschillende parameters die vereist zijn voor de creatieve sector, vormen moeilijke randvoorwaarden voor de plek langs het kanaal. Zo is enerzijds een mix met kmo's vereist, maar dit vormt mogelijks conflicten met nevenfuncties als wonen en handel. Deze laatste zijn immers ook parameters die door de creatieve sector naar voor worden geschoven als essentiële vestigingsfactoren.

Beschouwen we de Kanaalzone van Hasselt dan blijkt al gauw dat haar aantrekkingskracht als creatieve plek repercussies heeft. Alsmear meer creatieve bedrijven vestigen zich hier, waardoor industriële en ambachtelijke KMO's minder vestigings- of uitbreidingsmogelijkheden krijgen. Een verdringing door de creatieve sector van de bestaande bedrijvigheid is dus zeker een reëel gevaar. Specifiek voor watergebonden activiteiten is deze verdringing eerder groot.

Gezien de ligging langs het kanaal, moet de watergebonden bedrijvigheid echter gestimuleerd worden langs de kanaaloevers. Het voorliggend RUP dient hierop in te zetten.

Ook zonder creatieve sector blijkt de bestaande industriële en ambachtelijke KMO's echter al onder druk staan: tal van bedrijventerreinen zijn immers verloren gegaan, doordat ze werden herbestemd, doordat andere functies werden ingeplant of doordat ze onbebouwd bleven (omwille van een slechte ontsluiting of een hoge ecologische waarde). Het is dus essentieel om de verdringing door de creatieve sector zeker adequaat op te vangen naar de toekomst toe.

De behoeftestudie ("ruimte voor bedrijvigheid in Hasselt", ARCADIS, 2012) raamt de bijkomende ruimte voor creatieve bedrijven op 10 ha, hetgeen meteen resulteert in een verdringing van 10 ha industriële en ambachtelijke KMO's.

Het is echter ook zo dat bepaalde creatieve bedrijfsactiviteiten nood hebben aan **grote (atelier)ruimten** waar ongestoord kan gewerkt worden, zonder overlast te veroorzaken voor andere functies. Een mix van creatieve bedrijven met ambachtelijke KMO's is dus zeker mogelijk en zelfs vereist.

Zoals het masterplan aangeeft is ter hoogte van het plangebied bovendien een specifieke mengeling mogelijk van creatieve bedrijven en watergebonden activiteiten. De ontwikkeling van deze laatste vorm van bedrijvigheid moet men blijven stimuleren, gezien de ligging langsheen het kanaal.

De specifieke mix die ontstaat, zou kunnen leiden tot een interessant ondernemersmilieu.

Bovendien zou een volledige 'overname' van de bestaande KMO-zones door de creatieve sector nefast zijn voor de sector zelf. Dergelijke creatieve bedrijven zijn immers vaak **starters met beperkter budget**. KMO's en andere bedrijfsvormen kunnen hierop inspelen: bedrijfsruimte op een KMO-terrein is immers overwegend goedkoper dan op binnenstedelijke locaties. Wordt een ganse bedrijvenzone overgenomen door creatieve bedrijven, dan stijgt de prijs en faalt het ruimtelijk mechanisme. De prijs zou stijgen en de jonge, creatieve ondernemingen zouden niet meer in staat zijn om zich in deze creatieve cluster te vestigen. Een mix van creatieve en andere activiteiten is dus zeker aangewezen.

Tot slot kan de **synergie** verder reiken: creatieve ondernemers zijn ook vaak op zoek naar grotere ruimtes voor bvb. opslag. Ook hierop kunnen de KMO's inspelen: zij zijn vaak in staat om dergelijke oppervlaktes te huur aan te bieden.

### 5.3 Kanaalzone als plek met tal van potenties

Het plangebied vormt zonder twijfel een unieke locatie. De ligging langsheen het kanaal biedt niet enkel op ruimtelijk vlak een grote meerwaarde. Het heeft ook tal van specifieke functies met zich meegebracht. Kmo's met een industrieel karakter hebben zich hier gevestigd en bepalen mee het unieke, robuuste karakter van de plek.

Daarnaast zijn er verschillende (groot)handelbedrijven aanwezig. Zij maken gebruik van de voorziene ruimte: vaak hebben dergelijke functies nood aan heel wat stockageruimte. De kanaalzone biedt deze ruimte.

Handelsfuncties worden voorts ook aangetrokken door de Singel. Deze as vormt de zuidelijke grens van het plangebied en vormt een sterke aantrekkingspool voor commerciële functies. Zoals gesteld in het GRS moet hier ingezet worden op een degelijke architectuur die de zichtlocaties langsheen de Singel recht aandoet. Handelsfuncties worden daarom gezien als een geschikte invulling.

Het unieke karakter dat gecreëerd is door de ligging van het plangebied tussen kanaal en Singel enerzijds en door de functionele mix anderzijds heeft nieuwe activiteiten aangetrokken. Zo hebben ook creatieve ondernemers zich een plekje toegeëigend binnen het plangebied, aangetrokken door de verschillende troeven die de kanaalzone biedt.

Men kan dus gerust stellen dat het plangebied een plek met veel potenties is. Dit karakter wenst men te bestendigen in voorliggend RUP. Er wordt echter niet ingezet op één niche. De bestaande activiteiten worden bestendig terwijl nieuwe activiteiten bijkomende mogelijkheden krijgen binnen het plangebied en dit zonder de huidige functies te verdringen.

Belangrijk aandachtspunt daarbij is dat zware industrieën niet langer een plek krijgen in het plangebied. Onder meer gezien de nabijheid van de kernstad en gezien het statuut van de functies die zich vandaag en in de toekomst in het plangebied ontwikkelen, is het plangebied niet geschikt voor dergelijke ondernemingen.

## 5.4 Aanpak RUP

### 5.4.1 Masterplan Kanaalkom legt randvoorwaarden op

De doelstellingen van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Hasselt worden uitgewerkt in het masterplan voor de Kanaalkom.

Het masterplan schrijft voor dat de kanaalzone een duidelijk imago moet krijgen ter versterking van het beeld en het economische profiel van Hasselt. De **ruimtelijke verweving** van de stad en de bedrijvenzone staat hierbij voorop.

De nadruk ligt op een **duurzaam** en **zuinig ruimtegebruik**, waarbij aandacht voor de **beeldkwaliteit** essentieel is, zeker op de zichtlocaties. Spraakmakende architectuur en een opgewaarderd openbaar domein ondersteunen dit.

De aanwezigheid van het laboratorium voor **creatieve economie** wordt bestendig en gefaciliteerd. Het masterplan onderstreept het belang van een **goede toegankelijkheid** van deze functies om de huidige conflicten te verhelpen.

Deze concepten worden doorvertaald in het RUP. Onderstaande paragrafen gaan dieper in op de eigenlijke opzet van voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan.

## 5.4.2 Aparte zones, eigen bestemmingen en beeldkwaliteit

### 5.4.2.1 Historiek

In het voorliggend RUP wordt de visie uit het masterplan Kanaalzone Hasselt vertaald naar bestemmingen enerzijds en richtlijnen op vlak van ruimtelijke inrichting anderzijds.

Initieel was er sprake van één zone (en dus één artikel) voor het ganse contour dat het RUP Quartier Canal bestrijkt. Creatieve bedrijvigheid kreeg hierin een ruim palet aan mogelijkheden binnen het totale contour.

Een uitvoerige doorwerking van het masterplan is echter aangewezen. Dit bleek uit verschillende adviesrondes die reeds zijn georganiseerd inzake voorliggend RUP. Bovendien zorgde de vrees voor kmo-verdringing ervoor dat een duidelijkere sturing van de nieuwe activiteiten (zoals de creatieve economie) aan de orde was.

### 5.4.2.2 Zones met verschillende bestemmingen en mogelijkheden



Figuur 32: deelplan Scheepvaartkaai en deelplan Zeilstraat & Sasstraat

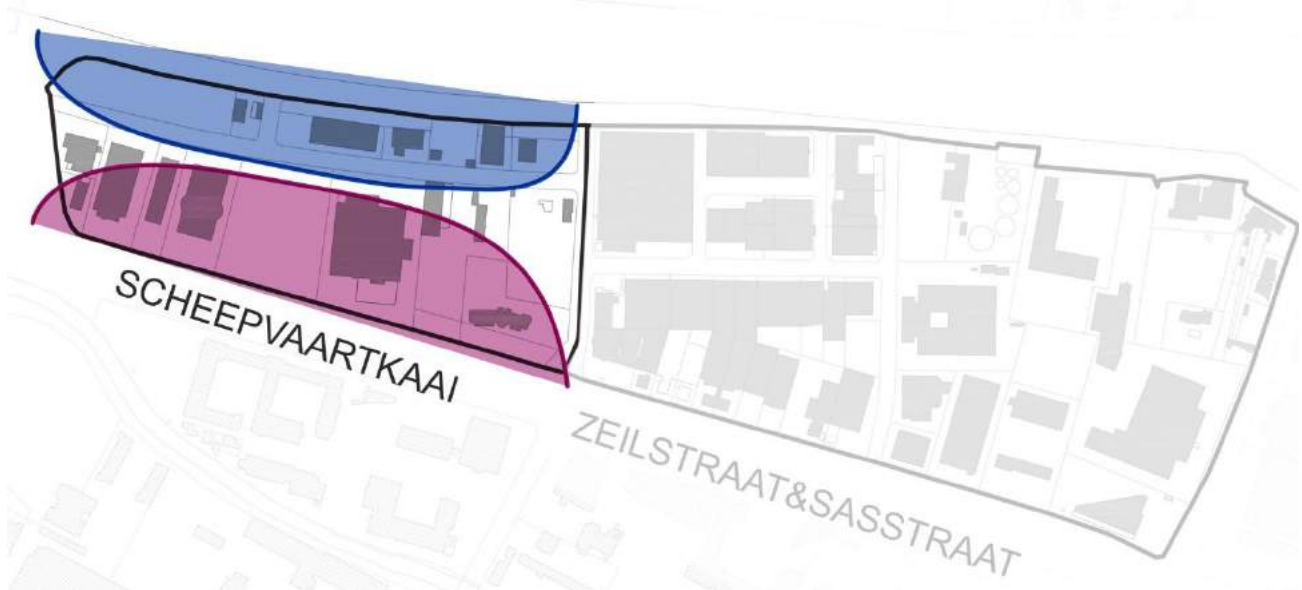
Voorliggend RUP omvat twee deelplannen: deelplan Scheepvaartkaai omvat het meest westelijk gelegen bouwblok van de zone Quartier Canal. Deelplan Zeilstraat & Sasstraat omvat het centrale en oostelijke bouwblok van deze zone. Binnen deze twee zones is een onderscheid gemaakt in bestemmingen.

Ook binnen dit deelplan is een verdere differentiatie toegepast. Deze wordt besproken in volgende paragrafen.



## 5.4.2.2.1

## Deelplan Scheepvaartkaai: een zone kanaal en een zone Singel



Figuur 33: Differentiatie binnen deelplan Scheepvaartkaai

In navolging van het masterplan wordt het contour Scheepvaartkaai uit elkaar gehaald in een zone gericht op het kanaal en een Singel-zone. Langsheen het Albertkanaal wordt de focus gelegd op **watergebonden activiteiten**. De toegelaten bestemmingen blijven hier in lijn liggen met wat het huidige gewestplan toelaat: watergebonden bedrijvigheid, **ambachtelijke bedrijven** en **kmo's**.

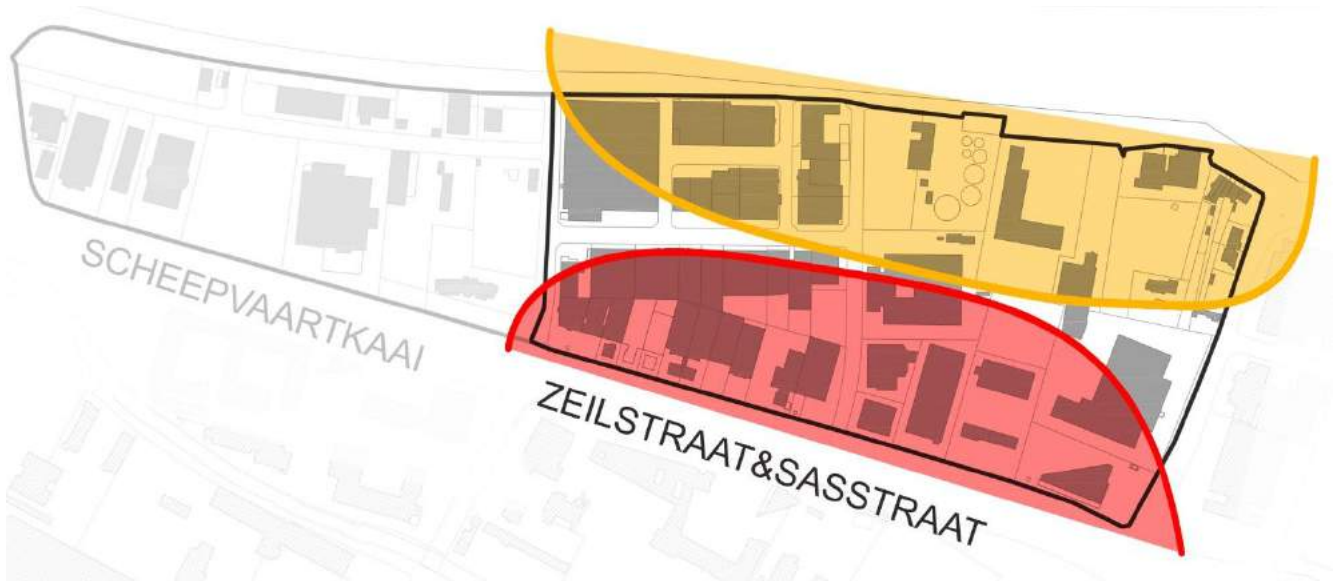
De Singel-zone dient zich te richten op "standaard" **kleine en middelgrote ontwikkelingen en ambachtelijke bedrijven**. Dit sluit aan op de huidige tendens in het gebied. Inspelend op bestaande tendensen worden hier eveneens **groothandel** en **grootwinkelbedrijven** toegelaten. Vandaag de dag zijn deze functies reeds verspreid in het plangebied aanwezig. Gezien de waardevolle ligging langsheen de Singel, wordt in de zuidelijke zone van het deelplan Scheepvaartkaai eveneens ingezet op handelsfuncties. Zij kunnen immers profiteren van een duidelijk, zichtbaar en leesbaar front langsheen de Singel.

Ook in deze zone wordt **watergebonden bedrijvigheid** toegelaten, opdat de ontwikkelingskansen van deze activiteiten zo min mogelijk worden gefnuikt.

Een speciale focus komt er op de architectuur langsheen deze stedelijke ring: een uitgesproken frontarchitectuur met duurzame materialen en hoogstaande ruimtelijke kwaliteit wordt voorgeschreven.

## 5.4.2.2.2

Deelplan Zeilstraat en Sasstraat als plek voor ambachtelijke bedrijven, kmo, groothandel, creatieve economie en aanvullend grootwinkelbedrijven



Figuur 34: differentiatie binnen deelplan Zeilstraat & Sasstraat

Vandaag de dag kent de zone Zeilstraat al een vorm van 'stedelijke ambiance', zo stelt het masterplan. Activiteiten zoals Muziekodroom dragen hiertoe bij. Het is daarom de uitgelezen plek voor een vermenging van stedelijke activiteiten met de aanwezige bedrijvigheid. Zeker hier kan een interessante symbiose ontstaan tussen de aanwezige (en nieuwe) **kmo's met creatieve activiteiten**.

Hetzelfde geldt voor de zone Sasstraat: vandaag de dag vinden we hier ondernemingen zoals Kaai 16, een instelling die verschillende functies combineert en een plek biedt voor de ontwikkeling van creatieve starters.

Overlappend over de twee bouwblokken heen wordt een differentiatie toegepast tussen de Singelzijde en de kanaalzijde. Zo omvatten de toegelaten bestemmingen in het noordelijke deel volgende activiteiten: **ambachtelijke bedrijven, watergebonden activiteiten, kmo, groothandel en creatieve economie**.

Langsheen de Singel wordt een eenvormig verhaal doorgetrokken. Net zoals in de Singel-zijde van het deelplan Scheepvaartkaai, worden hier **groothandel, grootwinkelbedrijven, ambachtelijke bedrijven en kmo's** toegelaten. Ook **creatieve economie** kan zich hier vestigen.

Ook in dit deelplan is ruimtelijke kwaliteit en duidelijke frontvorming zeer belangrijk.

#### 5.4.2.2.3

##### Watergebonden activiteiten

Het masterplan duidt twee zones aan die voorbehouden dienen te blijven voor watergebonden activiteiten. Enerzijds gaat het om het gebied langs het kanaal in de **zone Scheepvaartkaai**. Deze visie krijgt doorwerking in het voorliggend RUP: de zone wordt voorbehouden voor dergelijke bedrijvigheid.

Aanvullend worden in het zuidelijk deel van de zone Scheepvaartkaai watergebonden activiteiten toegelaten. Deze percelen kunnen immers even zinnig ingezet worden door watergebonden bedrijvigheid.

Ter hoogte van de **zone Sasstraat** wordt in het masterplan ook een strook aangeduid voor watergebonden activiteiten. Deze wordt echter niet doorvertaald in het voorliggend RUP. De huidige toestand geeft immers aan dat langsheen het kanaal dit contour al volledig bevestigd is als zone voor creatieve bedrijvigheid. Zo neemt Kaai 16 vandaag een belangrijke oppervlakte in van deze zone. Deze broeihaard voor creatieve ondernemers is in volle expansie, hetgeen nieuwe watergebonden activiteiten hoogst onwaarschijnlijk maakt. Bovendien zorgt de eerder kleine kavelstructuur voor een zone die weinig aantrekkelijk is voor watergebonden activiteiten.

#### 5.4.2.2.4

##### Verkeersgenererende activiteiten

De verkeersdruk in het gebied is hoog. Om deze niet verder op te drijven wordt in de zone voor kmo en creatieve bedrijvigheid geen bijkomende verkeersgeneratie toegelaten. Dit wordt in de stedenbouwkundige voorschriften opgevangen door **logistieke bedrijven te weren in artikels 3 en 4**.

#### 5.4.2.2.5

##### Frontarchitectuur

De percelen langsheen de **Singel** vormen stuk voor stuk zichtlocaties. Voorliggend RUP speelt hier niet enkel op in aan de hand van de toegelaten functies: ook de vormgeving langsheen de Singel moet aangepast zijn aan de locatie. Zo dient de **Singel** uitgewerkt te worden met een architecturale wand. De percelen zijn immers stuk voor stuk zichtlocaties die een hoogstaande en duurzame architectuur verdienen. Naar verdichting toe wordt de voorkeur gelegd bij gestapelde volumes die eventueel verscheidene functies en/of bedrijven bundelen.

Ook de **Elfdelinestraat** verdient een hoogstaande architectuur. Het gaat immers om dé as die het centrum verbindt met de kanaalzone. Uitgesproken volumes met een zekere ruimtelijke kwaliteit zijn hier dan ook vereist.

Op de kruispunten van deze belangrijke assen dienen de volumes een bakenfunctie in te vullen. Zo dient op de kruising van de Elfdelinestraat met de Singel de volumetrie aangepast te zijn aan deze strategische locatie.

Hetzelfde geldt voor het kruispunt van de Elfdelinestraat met het kanaal / de Scheepvaartkaai. Ook dit is een strategische plek: het vormt het eindpunt van de as kanaalzone-centrum.

Het spreekt voor zich dat de architectuur op deze strategische locaties dient aangepast te zijn: duurzaamheid, uitgesproken volumes, degelijke materialen e.d. zijn het absolute minimum om ruimtelijke kwaliteit te garanderen.

Tot slot wordt in de voorschriften opgelegd dat ook langsheen het **kanaal** rekening moet worden gehouden met de specifieke locaties. Er wordt geen frontarchitectuur opgelegd, maar een duidelijke link met het kanaal is vereist: zo zijn visuele barrières tussen de bedrijvigheid / activiteiten en het kanaal niet toegelaten.

### 5.4.3 Mobiliteit, parkeren en openbare ruimte

Deze aspecten vallen grotendeels buiten de scope van voorliggend RUP. Uiteraard kunnen issues als verkeers- en parkeerdruk niet genegeerd worden.

Bovendien dient in het openbaar domein een zekere kwaliteit te worden gerealiseerd.

#### 5.4.3.1 Mobiliteit

In het plangebied van voorliggend RUP mag enkel sprake te zijn van herkomst- en bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer is hier uit den boze. Vandaag de dag heeft het gebied echter wel met dergelijke vormen van sluipverkeer te kampen.

#### 5.4.3.2 Parkeren

De parkeerdruk in het plangebied is hoog. Met het voorliggend RUP zullen nieuwe ontwikkelingen worden toegelaten. De eventuele stijging van de parkeerdruk die dit met zich meebrengt, kan op verschillende manieren worden ondervangen.

In eerste instantie bevatten de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP Quartier Canal de eis dat parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd. Bij nieuwe gebouwen dient het parkeren verplicht binnen het gebouw (ondergronds of op hogere niveaus) te worden gerealiseerd. Bij uitbreidingen of verbouwingen moet men onderzoeken of dit tot de mogelijkheden behoort.

Een mogelijke piste die door de stad wordt gevolgd is het inzetten van de parking van de Ethishallen voor andere zones en activiteiten. Stadsfietsjes zouden dan de verbinding kunnen realiseren tussen deze grote parking en de eigenlijke bestemming (hetzij het centrum, hetzij het Quartier Canal).

Het betreft een zeer ruime parking die dus qua capaciteit zeker mogelijkheden biedt. Toch is deze piste niet vanzelfsprekend: het betreft een privé-parking. Bovendien is het inzetten van stadsfietsjes voor een verplaatsing van punt A naar punt B weinig

aantrekkelijk als het gaat om relatief grote afstanden. Een dergelijke vorm van “openbaar vervoer” is immers beter geschikt voor ketenverplaatsingen: hierbij bezoekt men verschillende plekken die op een relatief korte afstand van elkaar liggen.

Dit spoor is dus minder aangewezen als mogelijke oplossing.

Wel kunnen lokale, collectieve parkings per deelzone een oplossing bieden. Net zoals het masterplan onderschrijft, kunnen parkeerclusters aan de rand van het plangebied adequaat functioneren en de druk op het gebied verlagen.

De voorkeur voor gebundelde parkings wordt daarom ingeschreven in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP Quartier Canal. Ook een parkeergebouw kan een uitkomst bieden. Daarom wordt deze mogelijkheid opgenomen in de voorschriften.

**In lijn met deze visie zien we dat er nu al lokale initiatieven op poten worden gezet. *Quartier Canal*, een samenwerkingsverband tussen verschillende actoren uit het gebied, werkt momenteel aan kwalitatieve, gemeenschappelijke parkeeroplossingen. De dialoog met stad Hasselt hieromtrent is aan de gang en een structurele aanpak van de parkeerproblematiek is daardoor mogelijk.**

**Concreet voorziet het stadsbestuur in een verhard parkeerterrein met plaats voor een 120-tal wagens. Deze kan later vervangen worden door een modulaire parkeergarage voor 200 à 250 parkeerplaatsen, centraal in het bouwblok Sasstraat. Deze modulaire garage zal tijdelijk zijn en blijft tot een permanente collectieve parkeergarage voorzien is op het terrein. De realisatie van deze laatste wordt mogelijk gemaakt in voorliggend RUP.**

Tot slot kunnen de acties die opgelijst staan in het masterplan samen leiden tot een visie op en een sturing van het parkeren in het gebied. Door een samenwerkingsverband op poten te zetten (stad Hasselt, nv De Scheepvaart, POM Limburg, De Lijn, Vlaams Gewest, PHL, UHasselt en Industriegroep) en samen een terreinbeheerder aan te duiden, kan men grip krijgen op het beheer van de site. Tenslotte is de opmaak van een parkeerplan aangewezen. Vandaar dat het aanstellen van een ontwerper van een dergelijk plan opgenomen is in de actielijst van het masterplan. Samen kunnen deze ingrepen een uitkomst bieden.

#### 5.4.3.3

##### Openbare ruimte

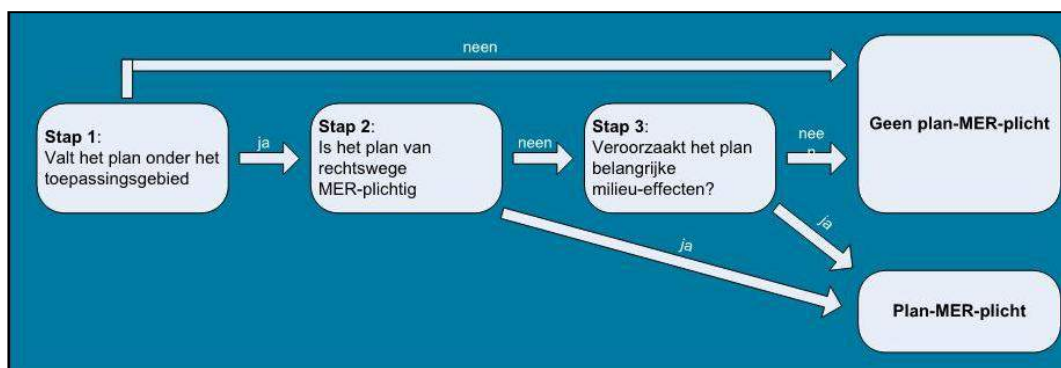
Zoals gesteld valt de openbare ruimte buiten de scope van het RUP. Toch dient een degelijke inrichting van de openbare ruimte te worden bepleit. Zoals het GRS onderschrijft, dient de kade van het Albertkanaal een upgrade te ondergaan. In het masterplan wordt dit gekoppeld aan een route voor langzaam verkeer. Een degelijke, kwalitatieve inrichting is bijgevolg vereist.

Het voorliggend RUP ijvert voor een gegarandeerde ruimtelijke kwaliteit op de 'open ruimte' van privé-percelen. Op geijkte plekken worden prominente wanden voorzien (onder de vorm van hoogstaande architectuur) en waar vereist wordt buitenopslag aan het zicht en/of het openbaar domein onttrokken. Dit wordt in de voorschriften opgenomen om de inrichting van de open ruimte op de percelen een minimale, ruimtelijke kwaliteit toe te kennen.



## 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 planMER. Dit zogeheten onderzoek naar MER, kortweg screening, is conform het plan-mer-decreet<sup>1</sup> 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 35: 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 gemeente 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**.

<sup>1</sup> Decreet van 27 april 2007 houdende wijziging van titel IV van DABM en van art. 36ter decreet natuurbehoud (B.S. 20/06/2007)

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

Het voorgenomen plan is een gemeentelijk RUP voor het herbestemmen van een zone voor ambachtelijke bedrijven en kmo's. Het plan vormt geen kader voor vergunningen van **bijlage I of bijlage II-projecten** van het MER-besluit van 10 december 2004 omwille van de volgende redenen:

- *Industrieterreinontwikkelingen zijn mer-plichtig vanaf 50 ha en het plangebied heeft een veel kleinere oppervlakte.*
- *Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen zijn mer-plichtig vanaf:*
  - o *de bouw van 1000 woongelegenheden, of;*
  - o *een bruto-vloeroppervlakte van 5000 m<sup>2</sup> handelsruimte, of;*
  - o *een verkeersgenererende werking van pieken van 1000 personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur;*

*De ontwikkelingen die het plan mogelijk kan maken zijn kleiner dan hierboven opgesomd.*

- *Het plangebied is te klein voor vestiging van mer-plichtige bedrijven. KMO's zijn in regel niet mer-plichtig.*

Het RUP kan mogelijks wel een kader vormen voor de toekenning van een vergunning voor een project zoals opgesomd onder de volgende rubrieken van bijlage III van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004:

- 2 c) boringen voor watervoorziening;
- 3 e) bovengrondse opslag van fossiele brandstoffen;
- 5 a) minerale industrie cement;
- 10 a) industrieontwikkeling;
- 10 b) stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen.

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

Het plangebied bestrijkt een oppervlakte van ca. 25 ha. De wijzigingen die het plan zal aanbrengen omvatten een verruiming van de activiteiten van de bestaande kmo's. Het gaat bijgevolg om een **kleine wijziging** van een bestaand plan.

### 6.2.4 Toetsing aan de categorie B: passende beoordeling?

Er zijn geen habitat- of vogelrichtlijngebieden aanwezig in de directe omgeving van het plangebied. Het RUP zal dus geen effecten veroorzaken op speciale beschermingszones.

Voor het voorgenomen plan is dus **geen passende beoordeling vereist** uit hoofde van artikel 36ter van het decreet voor natuurbehoud.

### 6.2.5 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. Er kan dus overgegaan worden tot een screening om na te gaan of het plan belangrijke milieueffecten kan veroorzaken en zo alsnog plan-MER-plichtig is.

### 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 screening. Indien uit dit onderzoek als besluit volgt dat aanzienlijke negatieve effecten kunnen optreden, moet de initiatiefnemer alsnog een plan-MER op (laten) stellen.

Dit onderzoek gebeurt aan de hand van een bespreking van de mogelijk relevante effecten, cfr de gebruikelijke mer-praktijk.

Voor de beoordeling van de milieueffecten wordt gebruik gemaakt van een dubbele referentiesituatie. Dit betekent dat de effecten afzonderlijk beschreven worden t.o.v. 2 referentiekaders. De eerste referentiesituatie valt samen met de huidige situatie zoals ze zich in de realiteit voordoet. Het autonoom ontwikkelingsscenario is de tweede referentiesituatie. De autonome ontwikkeling wordt bepaald door de huidige geplande toestand in combinatie met de wijzigingen die zich ook zullen voordoen indien het voorliggende plan niet goedgekeurd wordt. Dit is een situatie waarin de bestemming volgens het gewestplan daadwerkelijk gerealiseerd wordt.

De dubbele referentiesituatie laat toe om de effecten ook af te wegen t.o.v. een mogelijke ontwikkeling in de toekomst en laat zien in welke mate het plan een positieve of negatieve invloed kan hebben op de toekomstige situatie.

Waar nodig worden mogelijke milderende maatregelen aangereikt.

**Voorliggend RUP omvat twee deelplannen, meer bepaald het deelplan Scheepvaartkaai en het deelplan Zeilstraat & Sasstraat. Voor de milieueffectenbeoordeling van het RUP wordt het gehele plangebied beschouwd.**

## 6.3.1

### Mens – mobiliteit

#### 6.3.1.1

#### Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP t.o.v. de huidige situatie

##### **Autoverkeer**

Indien de beoogde ontwikkelingen van de lokale bedrijven in het plangebied doorgaan, bestaat de kans dat t.o.v. de huidige situatie het aantal bezoekers van het gebied verhoogt. Een gedeelte van die bezoekers zal met de auto komen.

Naar mobiliteit toe is het moeilijk te bepalen in hoeverre de huidige infrastructuur de eventueel bijkomende toestroom zal kunnen ondersteunen. Enerzijds is de drukte die zal ontstaan op dit ogenblik niet in te schatten; anderzijds kan men ervan uitgaan dat de ruime dimensionering van het wegennet wel degelijk in staat is om een hogere toestroom van autoverkeer te kunnen dragen. De mobiliteitseffecten zullen in het spoor op lange termijn onderzocht worden onder de vorm van het RUP Kanaalzone Hasselt.

##### **Parkeren**

Op het vlak van parkeren is er vandaag de dag al sprake van een problematische situatie. Ondanks de ruime dimensionering van het wegennet en de parkeervoorzieningen op privédomein, vormt het parkeren wel degelijk een kwestie in het gebied.

Het voorliggend RUP beoogt een bestemmingsverbreding die bijkomend autoverkeer kan genereren, hetgeen de parkeervraag mogelijk opdrijft. Wel is het zo dat de uren dat er geparkeerd wordt voor exploitaties als de Muziekodroom anders zijn dan de parkeeruren voor 'standaard' woon- en werkfuncties. Verkeer "na de uren" valt wel samen met verkeer van de Grenslandhallen, Ethiasarena en Kinopolis.

In voorliggend RUP ligt de focus op het verbreden van de huidige bestemming. Parallel aan de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan werkt stad Hasselt in samenwerking met de lokale bedrijven een parkeeroplossing uit. Concreet is er sprake van een modulaire parkeergarage die als tijdelijke oplossing dient. In een latere fase wordt een permanent parkeergebouw voorzien. Voorliggend RUP faciliteert de realisatie van dit parkeergebouw. Deze is gepland in het bouwblok Zeilstraat.

Tot er sprake is van een parkeergebouw dienen nieuwe projecten, die kaderen in de ontwikkeling volgens het voorliggend RUP, het parkeerprobleem lokaal en/of op het eigenlijke perceel zelf op te lossen.

##### **Fietsverkeer**

Indien de ontwikkelingen van het RUP geïmplementeerd worden, zal het fietsverkeer ten opzichte van de huidige situatie naar alle waarschijnlijkheid stijgen.

De huidige fietsinfrastructuur is zeer beperkt en hier wordt best rekening mee gehouden in de toekomst. Het is echter niet de scope van het voorliggend RUP om de fietsinfrastructuur van het plangebied te herstructureren. Bijkomende ontwikkelingen vereisen dat er rekening wordt gehouden met dit aspect, maar dit zal in een latere fase worden behandeld, onder de vorm van het RUP Kanaalzone Hasselt, het spoor op lange termijn.

Het GRS duidt een aantal assen in het plangebied aan voor langzaam verkeer. Zo behoort het traject langsheen het Albertkanaal tot een bovenlokale functionele fietsroute. Het gaat om het jaagpad dat in eerste instantie een dienstweg is voor de waterwegbeheerder. Zo kan het jaagpad, indien nodig, na eenzijdige beslissing van nv De Scheepvaart worden afgesloten. Het gebruik ervan als fiets- of wandelpad wordt echter gedoogd door de nv Scheepvaart. Onder meer aangezien het kanaal een belangrijke recreatieve functie heeft als drager van het fietsroutenetwerk. Voorts maakt de Sasstraat deel uit van het (recreatieve) fietsknooppuntennetwerk. Deze visie geldt uiteraard als randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van het gebied.

Het voorliggende RUP doet hier echter geen uitspraken over, omdat de scope beperkt is tot de eigenlijke bestemmingen van het bouwblok en dus niet reikt tot de aanpalende weginfrastructuur.

### **Openbaar vervoer**

Zoals eerder aangegeven is het gebied voldoende ontsloten en gelinkt met het centrum van de stad. Twee haltes zijn te vinden binnen het plangebied, die tal van busverbindingen realiseren.

Bijkomende bezoekers kunnen dus worden opgevangen op basis van de bestaande lijnen en haltes.

#### **6.3.1.2** [Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP t.o.v. de autonome ontwikkeling](#)

De verkeersgeneratie van het RUP waarbij in het plangebied KMO's en ambachtelijke bedrijven samen met de groothandel, grootwinkel- en creatieve bedrijfsactiviteiten mogelijk zijn, zal verschillend zijn van de verkeersgeneratie van enkel KMO's en ambachtelijke bedrijven (cfr. autonome ontwikkeling). Vooral het aandeel fietsverkeer zal bij de implementatie van het RUP groter zijn. De overige mobiliteitseffecten zijn op dit moment moeilijk te bepalen. Het spoor op lange termijn (RUP Kanaalzone Hasselt) zal hieromtrent meer duidelijkheid geven.

Op vlak van de parkeerproblematiek liggen er vandaag reeds concrete ideeën op tafel, waaronder de realisatie van een tijdelijke (en later: permanente) parking in het bouwblok Zeilstraat.

#### **6.3.1.3** [Milderende maatregelen](#)

Er dienen geen bijkomende milderende maatregelen genomen te worden. In het spoor op lange termijn (RUP Kanaalzone Hasselt) zal het aspect mobiliteit verder behandeld worden. Mogelijks worden in deze fase wel milderende maatregelen geformuleerd.

#### **6.3.1.4** [Conclusie](#)

Er zijn geen significant negatieve effecten te verwachten op de mobiliteitsaspecten binnen het plangebied.

## 6.3.2 Mens – ruimtelijke aspecten

### 6.3.2.1 Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP t.o.v. de huidige situatie

Gezien de activiteiten die toegelaten worden door het RUP vandaag reeds in het plangebied aanwezig zijn, is er in eerste instantie voornamelijk sprake van een bestendiging van de huidige toestand. Het RUP maakt echter dat ook nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn waarbij nieuwe infrastructuur gerealiseerd wordt. De exacte invulling ervan is vandaag echter nog niet gekend.

Het RUP tracht vooral om evenwicht te genereren tussen de verschillende ondernemingsvormen (kmo's, (groot)handel, creatieve economie). Binnen het plangebied worden daarom zones afgebakend voor de verschillende activiteiten: een differentiatie wordt toegepast, afgestemd op de eigenheid van elke zone binnen het plangebied.

### 6.3.2.2 Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP t.o.v. de autonome ontwikkeling

Ten opzichte van de autonome ontwikkeling zorgt het voorliggend RUP voor een bestemmingsverbreding. Hierdoor wordt de beoogde ontwikkeling van de aanwezige creatieve economie gefaciliteerd, alsook de verdere ontwikkeling van grootwinkelbedrijven en groothandel. Om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren worden in het RUP randvoorwaarden opgelegd zoals bv. het doorvoeren van een differentiatie binnen het plangebied en het verplichten van een frontarchitectuur langs de Singel.

Ook ten aanzien van de opslagmogelijkheden van de bedrijven worden voorschriften en bepaalde randvoorwaarden opgelegd die mee moeten zorgen voor een zekere ruimtelijke kwaliteit.

Het RUP beoogt echter in eerste instantie het faciliteren en het behoud van de bestaande bedrijven. Deze mogen niet verdrongen worden.

Tot slot dient gesteld te worden dat het ruimtelijk uitvoeringsplan het inzetten van duurzame systemen bepleit. Dit impliceert onder meer dat een collectieve organisatie van stockage, parkeren, e.d. mogelijk is. Dergelijke systemen worden met het RUP Quartier Canal niet gefnuikt. Eventuele, meer concrete uitspraken omtrent de organisatie ervan dienen echter een plaats te krijgen in het tweede RUP (tweede spoor, op lange termijn). Voorliggend RUP is beperkt tot een bestemmingsverbreding, aangevuld met een set van randvoorwaarden die ruimtelijke kwaliteit beogen.

### 6.3.2.3 Milderende maatregelen

Er moeten geen bijkomende milderende maatregelen worden genomen voor voorliggend RUP. Indien in een latere fase blijkt dat de ruimtelijke aspecten significant wijzigen door de inplanting van de nieuwe ontwikkelingen, zullen in kader van het spoor op lange termijn (RUP Hasselt kanaal) milderende maatregelen gedefinieerd worden.



#### 6.3.2.4 Conclusie

Er zijn geen significant negatieve effecten te verwachten op de mens – ruimtelijke aspecten binnen het plangebied.

### 6.3.3 Mens – externe mensveiligheid

#### 6.3.3.1 Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP t.o.v. de huidige situatie

De dienst VR beschikt over voldoende elementen 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 in de inrichtingen. Vandaag zijn de huidige SEVESO-inrichtingen en de bestaande aandachtsgebieden verzoenbaar, gezien de aard van de gevaarlijke stoffen.

Er is sprake van één SEVESO-inrichting (lage drempel) binnen het plangebied, i.e. Bouts. Dienst Veiligheidsrapportage (LNE) geeft wel aan dat de geplande ontwikkelingen van het RUP op lange termijn tegen de doelstelling van de Seveso-richtlijn kunnen indruisen. Deze richtlijn stelt immers dat er voldoende afstand dient te zijn tussen een Seveso-inrichting en door het publiek bezochte gebieden.

Voor wat betreft de aandachtsgebieden maakt het voorliggend plan een verbreding van de huidige activiteiten mogelijk. Vandaag vormt de Muziekodroom reeds een aandachtsgebied. Nieuwe activiteiten die onder de noemer van aandachtsgebieden vallen zijn niet uit te sluiten. Bijvoorbeeld bedrijven met ruimtes voor workshops of netwerkevenementen, grootwinkelbedrijven, e.d. Bovendien zijn er ten zuiden van de Singel ook heel wat aandachtsgebieden aanwezig (zwembad, campus, ...).

Op aanraden van dienst Veiligheidsrapportage wordt daarom in de voorschriften van het RUP opgenomen dat de huidige situatie op korte termijn behouden blijft (d.w.z. dat het extern risico van het bedrijf niet mag toenemen bij een eventuele uitbreiding of wijzigingen, met andere woorden dat het laagdrempelig bedrijf niet omgezet mag worden in een hoogdrempelig bedrijf). Op lange termijn dient de situatie, aldus dienst Veiligheidsrapportage, verbeterd te worden: dit impliceert dat wanneer het bedrijf zou stopgezet worden er geen andere Seveso-bedrijvigheid wordt toegelaten. Aangezien het de wens van de stad is om het aantal SEVESO-activiteiten niet te verhogen in het gebied, wordt dit niet als een problematisch gegeven beschouwd.

Tot slot zullen nieuwe activiteiten die regelmatig een groot publiek aantrekken geen plek kunnen vinden in het plangebied, zonder voorafgaandelijk onderzoek. Het is niet de bedoeling om het aantal aandachtsgebieden in de zone Quartier Canal op te drijven.

### 6.3.3.2 Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP t.o.v. de autonome ontwikkeling

De effecten van het RUP t.o.v. de autonome ontwikkeling zijn vergelijkbaar met deze ten opzichte van de huidige situatie. Ook t.o.v. het autonoom scenario maakt het RUP de uitbreiding van aandachtsgebieden binnen het plangebied mogelijk. Om geen verhoogde risico's wat betreft externe mensveiligheid te genereren, worden daarom in het RUP beperkingen ten aanzien van SEVESO-bedrijven opgenomen. Op die manier wordt het risico wat betreft externe mensveiligheid niet verhoogd door het RUP in vergelijking met de autonome ontwikkeling.

### 6.3.3.3 Milderende maatregelen

Er dienen geen bijkomende milderende maatregelen genomen te worden.

### 6.3.3.4 Conclusie

Er zijn geen significant negatieve effecten wat betreft externe mensveiligheid te verwachten ten gevolge van de realisatie van het RUP.

## 6.3.4 Water

### 6.3.4.1 Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP t.o.v. de huidige situatie

Het plangebied heeft op heden geen waterproblematiek. Wanneer de ontwikkeling, ten gevolge van het RUP, wordt gerealiseerd zal de footprint van de bebouwing en de verhardingsgraad van het terrein effecten veroorzaken op de waterhuishouding. In de huidige situatie is de bodem ter hoogte van het plangebied echter reeds grotendeels verhard. Hierdoor zijn de infiltratiemogelijkheden van hemelwater momenteel reeds beperkt. Door de ontwikkeling van het RUP kan de verharde oppervlakte in het plangebied beperkt toenemen. Vooral ter hoogte van de Sasstraat is vandaag nog sprake van onverharde zones.

Het afstromend hemelwater van de verharde oppervlakken zal gebufferd moeten worden volgens de bepalingen van de gewestelijke hemelwaterverordening. Boven het vertraagd afvoeren van hemelwater dient men maximaal in te zetten op het lokaal hergebruik van het regenwater. In diezelfde optiek kan er eveneens geopteerd worden voor het aanleggen van groendaken.

Waar het afstromend water niet vervuild is (vb. buitenopslag, parkeerterreinen, etc.), dient bij voorkeur gewerkt te worden met waterdoorlatende materialen zodat het regenwater alsnog in de bodem kan infiltreren. Enkel in de zone Sasstraat wordt in de stedenbouwkundige voorschriften van voorliggend RUP opgenomen dat infiltratievoorzieningen verboden zijn. Hier is immers een beschermingszone type I en II van een grondwaterwinning aanwezig. Met deze voorwaarde (cfr. gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwaterputten, infiltratie- en buffervoorzieningen) worden aanzienlijk negatieve effecten op de grondwaterwinning vermeden.

Binnen deze beschermingszone is sprake van een productieput van De Watergroep. In kader van de screeningsprocedure is het advies van deze instantie aangevraagd. In hun advies, digitaal ontvangen op 19/03/2015, worden een aantal restricties opgenomen ten aanzien van wat er in die beschermingszones kan plaatsvinden. Deze randvoorwaarden worden doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP Quartier Canal.

Bij de oprichting en constructie van de gebouwen en gerelateerde ondergrondse constructies dient aandacht uit te gaan naar de grondwaterstromingsgevoeligheid. Hiervoor zal er bij een eventuele constructie advies worden aangevraagd bij de VMM afdeling Water.

In de aanpalende straten is een afvalwaterriolering aanwezig die verbonden is met een operationele waterzuiveringsinstallatie. Eventueel bedrijfsafvalwater dient door het bedrijf gezuiverd te worden. Het huishoudelijk afvalwater afkomstig van het plangebied zal conform de milieuwetgeving afgevoerd worden. Op die manier kan aangenomen worden dat de impact van de afvalwaterlozing op de waterkwaliteit van de ontvangende waterlopen beperkt zal zijn. Het hemelwater dient gescheiden van het afvalwater afgevoerd te worden.

In de reservatiezone langs het Albertkanaal moeten alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten zijn voor de aanleg, het functioneren of de aanpassing van de waterweg en zijn aanhorigheden. Deze zone maakt echter geen deel uit van het plangebied waardoor deze randvoorwaarde niet opgenomen zal worden in de stedenbouwkundige voorschriften.

#### 6.3.4.2 Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP t.o.v. de autonome ontwikkeling

Wat betreft de effecten op de waterhuishouding zijn de verschillen tussen het RUP en de autonome ontwikkeling beperkt. In beide gevallen kunnen bedrijven zich vestigen in het plangebied, met de realisatie van verhardingen en de productie van afvalwater tot gevolg. Door te voldoen aan de stedenbouwkundige verordening betreffende hemelwaterputten, infiltratie- en buffervoorzieningen, de Code Van Goede Praktijk voor de dimensionering van de DWA, RWA leidingen en buffering en de bepalingen van het zoneringsplan en verplichtingen van Vlarem, ... worden aanzienlijk negatieve effecten op de waterhuishouding vermeden.

#### 6.3.4.3 Milderende maatregelen

Er dienen geen bijkomende milderende maatregelen genomen te worden.

De gedetailleerde bouwkundige voorwaarden, samen met de eisen omtrent buffering en doorvoerdebiet kunnen in het voorliggend RUP nog niet worden opgelegd, aangezien het huidige werkingsgebied beperkt blijft tot het verbreden van de huidige bestemming. In een tweede, latere fase zullen de nodige infrastructuur en daarmee gepaard gaande voorwaarden wel worden beschreven.

#### 6.3.4.4 Conclusie

Er zijn geen significant negatieve effecten op de waterhuishouding te verwachten ten gevolge van de realisatie van het RUP.

### 6.3.5 Bodem

#### 6.3.5.1 Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP t.o.v. de huidige situatie

Bij de realisatie van het RUP zal in het ganse plangebied bebouwde en verharde oppervlakte gerealiseerd kunnen worden. Deze ingrepen kunnen gepaard gaan met een aantasting van het bodemprofiel en/of bodemstructuur.

In de huidige situatie is echter reeds het merendeel van de bodem binnen het plangebied verhard. Bovendien zijn er geen wetenschappelijk of cultureel historisch waardevolle bodems aanwezig. De effecten van het plan ten aanzien van de bodem wordt bijgevolg niet als aanzienlijk negatief beoordeeld.

Uit de databank van OVAM blijkt dat er verontreinigingen aanwezig kunnen zijn in de bodem en/of het grondwater. Gezien het voorgenomen plan geen herbestemming inhoudt maar eerder een bestemmingsverbreding, wijzigen de conclusies van de uitgevoerde bodemonderzoeken niet.

#### 6.3.5.2 Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP t.o.v. de autonome ontwikkeling

Wanneer de groothandel, grootwinkel- en creatieve bedrijfsactiviteiten niet worden ingericht, zullen in het autonoom scenario andere bedrijven zich vestigen binnen het plangebied. Hierdoor kan eveneens de bebouwde en verharde oppervlakte plaatselijk toenemen in het plangebied. De impact op de bodem van het RUP zal bijgevolg gelijkaardig zijn aan deze volgens de autonome ontwikkeling.

De bestemmingsverbreding impliceert geen verhoogd risico op bodemverontreiniging. De vigerende wetgevingen (Bodemdecreet en VLAREBO) bieden bovendien voldoende waarborg voor de kwaliteit van de bodem.

#### 6.3.5.3 Milderende maatregelen

Er moeten geen milderende maatregelen worden genomen.

#### 6.3.5.4 Conclusie

Er zijn geen significant negatieve effecten op de bodem te verwachten ten gevolge van de realisatie van het RUP.

## 6.3.6 Geluid

### 6.3.6.1 Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP t.o.v. de huidige situatie

Het RUP bestendigt de invulling van het plangebied met groothandel, grootwinkel- en creatieve bedrijven. Deze activiteiten worden door het RUP naast de KMO's en ambachtelijke bedrijven toegestaan. Bedrijvigheid met een aanzienlijke geluidsproductie kan niet worden uitgesloten met deze bestemmingsverbreding. Gezien het plangebied te midden van een bedrijvenzone is gelegen, zal deze geluidsproductie geen aanzienlijk negatieve impact hebben op de omgeving. De sectorale wetgeving wat betreft geluidsnormen moet echter steeds nageleefd worden.

De activiteiten die door het RUP worden toegestaan genereren verkeer. Ook dit gaat gepaard met een geluidsbelasting. Het bijkomend vracht- en personenverkeer t.o.v. de huidige situatie zal voornamelijk bepaald worden door de eigenlijk geplande activiteiten binnen het plangebied aangezien het plangebied momenteel bijna volledig is ingenomen. Dit zal in het spoor lange termijn verder onderzocht worden. Omwille van de huidige geluidsbelasting van de Singel en de Kempische steenweg kan echter reeds aangenomen worden dat het geluidseffect van het bijkomend verkeer door het RUP beperkt zal zijn.

### 6.3.6.2 Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP t.o.v. de autonome ontwikkeling

De impact van eventueel bijkomende geluidsproductie zal bij de realisatie van het RUP gelijkaardig zijn aan deze volgens de autonome ontwikkeling. Ongeacht de implementatie van het RUP zullen immers in beide scenario's bedrijven zich kunnen vestigen en uitbreiden in het plangebied. Bedrijvigheid met een significante geluidsproductie kan niet worden uitgesloten. In het RUP wordt echter de vestiging van bijkomende logistieke bedrijven uitgesloten waardoor de verkeersdruk en bijgevolg ook de bijhorende geluidsbelasting beperkter zullen zijn dan in het autonoom scenario.

### 6.3.6.3 Milderende maatregelen

Er zijn geen bijkomende milderende maatregelen noodzakelijk.

### 6.3.6.4 Conclusie

Er zijn geen significante negatieve geluidseffecten te verwachten ten gevolge van de realisatie van het RUP.

## 6.3.7 Lucht en klimaat

### 6.3.7.1 Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP t.o.v. de huidige situatie

Emissies naar lucht zullen ter hoogte van het plangebied voornamelijk afkomstig zijn van het verkeer, de gebouwenverwarming en de activiteiten van de bedrijven binnen het plangebied. Bvb.: VOS, Bouts (vullen van brandstofciternes) en cementcentrale (fijn stof).

De bedrijfsemissies moeten steeds voldoen aan bepalingen Vlare II. Via het vergunningenbeleid zullen ernstige emissie-bijdragen vermeden worden.

De toename of afname van de verkeersemissies t.o.v. de huidige situatie zal eerder bepaald worden door de eigenlijke geplande activiteiten dan van de invulling van het plangebied. Het plangebied is momenteel immers reeds grotendeels ingevuld. Het aandeel van het bijkomend verkeer ten gevolge van het RUP wordt hierdoor ook beperkt geacht ten opzichte van de huidige verkeersbelasting op de Singel en Kempische steenweg. Er wordt bijgevolg geen aanzienlijk negatief effect op de luchtkwaliteit verwacht die ter hoogte van het plangebied momenteel als gewoon tot middelmatig wordt beoordeeld.

Verstrenge wetgeving, technische maatregelen en verbeterde brandstoffen zullen op termijn ook leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit.

#### 6.3.7.2 **Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP t.o.v. de autonome ontwikkeling**

Zowel in het RUP als in het autonoom ontwikkelingsscenario zullen allerhande bedrijven zich kunnen vestigen en uitbreiden in het plangebied. Afhankelijk van het type bedrijf kunnen bijkomende emissies worden veroorzaakt. De impact van eventueel bijkomende emissies zal gelijkaardig zijn. In het RUP wordt echter de vestiging van logistieke bedrijven uitgesloten waardoor de verkeersdruk en bijgevolg ook de bijhorende emissies beperkter zullen zijn dan in het autonoom scenario.

#### 6.3.7.3 **Milderende maatregelen**

Er zijn geen bijkomende milderende maatregelen noodzakelijk.

#### 6.3.7.4 **Conclusie**

Er zijn geen significant negatieve effecten op de luchtkwaliteit te verwachten ten gevolge van de realisatie van het RUP.

### 6.3.8 **Fauna en Flora**

#### 6.3.8.1 **Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP t.o.v. de huidige situatie**

Het RUP biedt de mogelijkheid aan het plangebied om zich verder te ontwikkelen. Dit kan leiden tot verdichting waardoor nog niet ingevulde gronden ingenomen zullen worden door KMO's, ambachtelijke bedrijven of zoals het RUP toelaat door groothandel-, grootwinkel- en creatieve bedrijfsactiviteiten. De ecologische waarde van deze restgronden binnen het huidige bedrijventerrein wordt echter gering geacht waardoor er geen aanzienlijke negatieve effecten ten aanzien van fauna en flora zullen optreden.

Het RUP zal geen versnippering van ecologisch gebied veroorzaken daar het plangebied geen deel uitmaakt van verbodingsgebied tussen biologisch waardevolle terreinen.



Het dichtstbijzijnde VEN en Natura2000 gebied bevindt zich op meer dan 1200 m ten noordoosten van het plangebied. Verstoring in dit gebied ten gevolge van het RUP is onwaarschijnlijk gezien deze grote afstanden en de reeds aanwezige bedrijfsactiviteiten binnen de KMO-zone van het plangebied.

#### 6.3.8.2 [Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP t.o.v. de autonome ontwikkeling](#)

De impact op fauna en flora zal bij het RUP gelijkaardig zijn aan deze volgens het autonoom ontwikkelingsscenario. In beide gevallen kan het plangebied immers verder verdicht worden – zij het door verschillende activiteiten – waardoor de resterende niet ontwikkelde terreinen ingenomen worden.

#### 6.3.8.3 [Milderende maatregelen](#)

Er dienen geen bijkomende milderende maatregelen te worden genomen.

#### 6.3.8.4 [Conclusie](#)

Er zijn geen significant negatieve effecten op de fauna en flora te verwachten ten gevolge van de realisatie van het RUP.

### 6.3.9 [Landschap, onroerend erfgoed en archeologie](#)

#### 6.3.9.1 [Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP t.o.v. de huidige situatie](#)

Met het RUP blijft het mogelijk om het plangebied verder in te vullen met KMO's, ambachtelijke bedrijven maar ook met groothandel-, grootwinkel- en creatieve bedrijfsactiviteiten. De effecten van deze ingrepen worden ten aanzien van landschap niet als aanzienlijke negatief beoordeeld aangezien de landschappelijke waarde van het plangebied beperkt is.

De Onze-Lieve-Vrouwkapel in de Sasstraat bevindt zich net buiten het plangebied waardoor er geen ruimtebeslag ten gevolge van het plan kan optreden. De landschappelijke context ter hoogte van de kapel is momenteel reeds verstoord door de omliggende bedrijfsactiviteiten. Dit effect zal niet wijzigen ten gevolge van het plan.

De bodem binnen het plangebied is reeds verstoord door de aanwezige activiteiten. De kans op de aanwezigheid van archeologisch materiaal wordt bijgevolg klein geacht waardoor aanzienlijk negatieve effecten ten aanzien van archeologie uitblijven.

#### 6.3.9.2 [Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP t.o.v. de autonome ontwikkeling](#)

De impact op landschap, onroerend erfgoed en archeologie zal bij het RUP gelijkaardig zijn aan deze volgens het autonoom ontwikkelingsscenario. In beide gevallen kan het plangebied immers volledig ingevuld en bebouwd worden – zij het door verschillende activiteiten. In tegenstelling tot het autonoom scenario worden in het RUP wel randvoorwaarden opgelegd wat betreft de frontarchitectuur langs de Singel. Dit draagt bij tot een betere belevingswaarde langs de Singel.

### 6.3.9.3 Milderende maatregelen

Er dienen geen bijkomende milderende maatregelen te worden genomen.

### 6.3.9.4 Conclusie

Er zijn geen significant negatieve effecten op landschap, onroerend erfgoed en archeologie te verwachten ten gevolge van de realisatie van het RUP.

## 6.4 Grensoverschrijdende effecten

Het plangebied is volledig op Vlaams grondgebied gelegen en bevindt zich op ca. 24 km van de dichtste grens met Nederland. 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 beperkt zijn. Daaruit volgt dat het voorgenomen plan, een gemeentelijk RUP, **niet plan-MER-plichtig** is.

## 7 Ruimtebalans

Er is geen sprake van een bestemmingswijziging; wel van een bestemmingsverbreding. De ruimtebalans is bijgevolg niet van toepassing.

## 8 Op te heffen voorschriften

### 8.1 Op te heffen gewestplanvoorschriften

Bij de inwerkingtreding van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Creatieve Zone worden voorschriften van de bestemmingen van het gewestplan nr. 19 Hasselt-Genk (KB 03/04/1979) (gewestplanwijzigingen: BVR 06/10/2000), die binnen de begrenzings van het RUP liggen, opgeheven en vervangen door de voorschriften van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Binnen de begrenzing van het RUP worden volgende bestemmingen opgeheven:

- Zone voor ambachtelijke bedrijven en kmo's;
- Zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut.

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

Er is geen sprake van een bestemmingswijziging. Planbaten, planschade, kapitaalschade en gebruikersschade zijn bijgevolg niet van toepassing.