

**Integrale toelichtings-
en screeningsnota**

RUP nr. 218 TT-wijk

definitieve vaststelling

Stad Hasselt

RUP_71022_214_00218_00001

BE0111001555_0133

Versie F

29/11/2017





OPDRACHTGEVER

Stad Hasselt
Groenplein 1
3500 Hasselt

Tel.: 011 23 93 79

RUP nr. 218 TT-wijk



OPDRACHTNEMER

THV BUUR-Arcadis
Sluisstraat 79
3000 Leuven

Contactpersoon

Piet Kiekens

Telefoon

+ 32 (0)3 360 83 00

E-mail

piet.kiekens@arcadis.com

Website

www.arcadisbelgium.be

Revisie				
Versie	Datum	Opmerking		
A	September 2015	Voorontwerp		
B	Maart 2016	1 ^e wijziging - planMER screening – ontheffingsaanvraag		
C	Juni 2016	2 ^e wijziging – na lezing stad		
D	December 2016	3 ^e wijziging – na vooroverleg		
E	April 2017	Ontwerp – wijzigingen na plenaire vergadering		
F	November 2017	Versie voor definitieve vaststelling		
Opgesteld				
IRV	Ruimtelijk planner	Nieke De Bel		
IRV	Ruimtelijk planner	Piet Kiekens		
Geverifieerd				
IRV	Projectmanager	Valere Ceysens		
Goedgekeurd door klant				

GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN NR. 218 "TT-WIJK"

Provincie Limburg
Stad Hasselt

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



Piet Kiekens

Gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad van Hasselt in zitting van 23.5.2017

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 19/6/2017 tot en met 18/8/2017

De gemeentesecretaris



De burgemeester



Gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad van Hasselt in zitting van 19.12.2017

De gemeentesecretaris



De voorzitter gemeenteraad



INHOUDSOPGAVE

TOELICHTINGSNOTA	9
1 Inleiding	9
1.1 Aanleiding opmaak RUP.....	9
1.1.1 Opportuniteiten in kader van stadsvernieuwing.....	9
2 Beleidskader	10
2.1 De ruimtelijke structuurplannen als kader.....	10
2.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (2011).....	10
2.1.2 Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg (RSPL) – actualisatie (2012).....	12
2.1.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Hasselt (2009).....	13
2.2 Andere relevante beleidsplannen	18
2.2.1 Afbakeningsproces regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk.....	18
2.2.2 Vernieuwen van het Mobiliteitsplan – beleidsplan (2014).....	19
2.2.3 Parkeernormen stad Hasselt.....	21
3 Bestaande juridische toestand	25
3.1 Juridische tabel.....	25
3.2 Gewestplan.....	28
3.3 BPA	28
4 Ruimtelijke situering	32
4.1 Situering plangebied.....	32
4.2 Strategische stadsprojecten in de nabijheid van het plangebied	33
4.2.1 Project nieuw administratief centrum in oude rijkswachtkazerne	33
4.2.2 Ontwikkeling Herkenrodekazerne Maastrichterstraat.....	34
4.3 Bestaande feitelijke toestand referentiesituatie	35
4.3.1 Historiek	35
4.3.2 Mens – ruimtelijke aspecten.....	38
4.3.3 Mens – externe mensveiligheid.....	46
4.3.4 Mens – mobiliteit	49
4.3.5 Watertoets.....	52
4.3.6 Bodem.....	53
4.3.7 Geluid.....	54
4.3.8 Lucht en klimaat	55
4.3.9 Fauna en Flora.....	56
4.3.10 Landschap, onroerend erfgoed en archeologie.....	56
5 Ambities, probleemstelling, opportuniteiten en globale visie	58
5.1 Ambitie van stad Hasselt t.a.v. de TT-wijk.....	58
5.2 Problematiek tav de huidige vergunbare toestand.....	62
5.3 Opportuniteiten t.a.v. private ontwikkelingswensen	64
5.4 Ontwerpend onderzoek	65
5.4.1 Programmatologisch ontwerpend onderzoek.....	67

5.4.2	Ruimtelijk ontwerpend onderzoek – volumestudie	69
5.5	Globale visie op de wijk en ruimtelijke concepten.....	77
5.5.1	TT- wijk, een dynamische wijk.....	77
5.5.2	TT-wijk, een duurzame wijk.....	82
5.5.3	TT-wijk, een verkeersleefbare wijk	82
6	Referentiesituaties	85
6.1	Nulreferentie	85
6.2	Referentiesituatie.....	85
7	Onderzoek tot milieueffectrapportage	86
7.1	Stap 1: Toetsing aan het decreet DABM	86
7.2	Stap 2: is het plan van rechtswege plan-MER-plichtig.....	86
7.2.1	Heeft het plan betrekking op een van de sectoren genoemd in het decreet?.....	86
7.2.2	Vormt het plan een kader voor project-mer-plichtige projecten?	87
7.2.3	Betreft het plangebied een klein gebied op lokaal niveau of een kleine wijziging van een bestaand plan?	87
7.2.4	Toetsing aan de categorie B: passende beoordeling?	87
7.2.5	Conclusie over de plan-MER-plicht van rechtswege	87
7.3	Stap 3: Veroorzaakt het plan belangrijke milieueffecten?	87
7.3.1	Mens – mobiliteit	89
7.3.2	Mens – ruimtelijke aspecten	94
7.3.3	Mens – externe mensveiligheid.....	95
7.3.4	Water.....	95
7.3.5	Bodem.....	96
7.3.6	Geluid.....	97
7.3.7	Lucht en klimaat	97
7.3.8	Fauna en Flora.....	98
7.3.9	Landschap, onroerend erfgoed en archeologie.....	99
7.4	Grensoverschrijdende effecten.....	100
7.5	Conclusie.....	100
8	Ruimtebalans	101
9	Op te heffen voorschriften.....	101
9.1	Bijzondere plannen van aanleg	101
9.2	Verkavelingen.....	101
10	Register van percelen waarop de regeling van planschade, planbaten, kapitaalschade of gebruikersschade van toepassing kan zijn	101
11	Wijzigingen van voorlopige vaststelling naar definitieve vaststelling	102
BIJLAGEN	103

LIJST DER FIGUREN

Figuur 1: verstedelijkt gebied Hasselt.....	14
Figuur 2: afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk	18
Figuur 3: uitsnede wegcategorisering (beleidsplan mobiliteitsplan, kaart 4, 2014)	20
Figuur 4: BPA TT-wijk	31
Figuur 5: situering plangebied (op basis van google maps)	32
Figuur 6: ontwerpvoorstel - afwerking van het publieke netwerk. (voorstudie BUUR) ...	33
Figuur 7: ontwerpschets THV Hassalink.be	34
Figuur 8: 3D THV Hassalink.be	34
Figuur 9: overzichtsplanning opgemaakt door BUUR	35
Figuur 10: bestaande toestand – aanwezige activiteiten.....	38
Figuur 11: bestaande toestand – aanwezige openbaar domein	39
Figuur 12: parkeersysteem Hasselt.....	45
Figuur 13: beslissingsdiagramma dienst veiligheidsrapportage	46
Figuur 14: ontsluiting (op basis van bestaande verkeerssituatie)	49
Figuur 15: geluidsbelasting wegverkeer Lden 2011	54
Figuur 16: geluidsbelasting wegverkeer Lnight 2011	55
Figuur 17: ruimtelijke visie op stadsniveau	58
Figuur 18: overzicht van de private opportuniteiten.....	64
Figuur 19: functies volgens 3 hoofdstructuren.....	77
Figuur 20: Capucienestraat als ankerplaats	78
Figuur 21: TT-torens als broedplaats.....	79
Figuur 22: dienstenstrip	80
Figuur 23: architecturale poorten tot de stad.....	81
Figuur 24: ecologische hefboom.....	82
Figuur 25: autoluwe ontsluiting TT-wijk	84
Figuur 26: Stappen in het onderzoek tot milieueffectrapportage.....	86

LIJST DER KAARTEN

Kaart 1: situering op macro-niveau.....	25
Kaart 2: situering op meso-niveau	25
Kaart 3: situering op micro-niveau	25
Kaart 4: gewestplan	25
Kaart 5: Biologische waarderingskaart	25
Kaart 6: water.....	25
Kaart 7: watertoets 2014.....	25

Kaart 8: landschap	25
Kaart 9: wonen	25
Kaart 10: buurtwegen	25
Kaart 11: fiets	25
Kaart 12: de lijn	25
Kaart 13: zendmasten	25
Kaart 14: ovam	25
Kaart 15: seveso	25
Kaart 16: zoneringplan	25
Kaart 17: bodemkaart	25
Kaart 18: lucht	25

LIJST DER BIJLAGEN

Bijlage 1: informatieve kaarten	103
Bijlage 2: bronvermelding	104
Bijlage 3: beslissing dienst Mer	107
Bijlage 4: beslissing veiligheidsrapportage	108
Bijlage 5: verslag plenaire vergadering en adviezen	109
Bijlage 6: advies gecoro n.a.v. het openbaar onderzoek	110

TOELICHTINGSNOTA

1 Inleiding

1.1 Aanleiding opmaak RUP

Om de ruimtelijke doelstellingen van de stad Hasselt te verwezenlijken is het belangrijk om veerkrachtige uitvoeringsplannen voor op te stellen waarbinnen voldoende flexibiliteit en innovatiemogelijkheden worden vervat. Alleen dan kan de stad verder worden getransformeerd naar de toeristische trekpleister en de stedelijke pool die ze wil betekenen voor de MAHL-regio.

De TT-wijk is momenteel gelegen in een oud BPA waarvan de voorschriften een beperking vormen voor de toekomstige stedelijke ontwikkeling van de wijk. In dit RUP worden de ontwikkelingsmogelijkheden van dit gebied onderzocht, wordt een lange termijnvisie geformuleerd en worden vervolgens de stedenbouwkundige voorschriften geactualiseerd zodat de verruimde bouw mogelijkheden binnen deze wijk kunnen worden toegelaten.

1.1.1 Opportuniteiten in kader van stadsvernieuwing

De TT-wijk is ten aanzien van de binnenstad een strategisch gelegen gebied. De ruimtelijke ontwikkelingspotenties en transformatiemogelijkheden van dit gebied vormen een opportuniteit om de identiteit van de binnenstad op een hedendaagse manier verder scherp te stellen. Het spreekt voor zich dat er in kader hiervan voldoende aandacht moeten worden besteed aan de beeldkwaliteit van zowel het openbaar domein als van de architectuur. Dit RUP vormt de blauwdruk voor de gewenste identiteit van de TT-wijk op langere termijn.

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).

Hieronder wordt in een notendop aangegeven welke elementen op vlak van Vlaanderen relevant zijn voor dit RUP.

Gewenste ruimtelijke structuur Vlaanderen

Gedeconcentreerde bundeling

Wat betreft de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen wordt er onder meer gestreefd naar een gedeconcentreerde bundeling. Gedeconcentreerde bundeling gaat in tegen ongebreidelde suburbanisatie en versnippering en vermindert zo de druk op het buitengebied. Concentratie biedt mogelijkheden voor het draagvlak van de steden en de kernen van het buitengebied, voor het collectief vervoer en het behoud van de verscheidenheid van de landschappen. De bundeling kan ook schaalvoordelen opleveren.

Binnen dit concept behoort Hasselt tot het regionaal-stedelijk gebied Hasselt-Genk; Omwille van hun verzorgingsniveau, stedelijke voorzieningen en economische structuur hebben regionaal-stedelijke gebieden grote potenties om een belangrijk groeiaandeel op te vangen, onder meer inzake ruimte voor economische activiteiten.

Op een groter schaalniveau neemt Hasselt tevens een rol op in het MHAL; een het grensoverschrijdend netwerk waartoe Maastricht, Heerlen, Hasselt/Genk, Aken en Luik behoren. Dit netwerk is potentieel structuur bepalend op Vlaams niveau omwille van de versterking van de stedelijke ontwikkelingen uitgaande van de bij het MHAL betrokken steden en hun complementariteit inzake economische structuur en stedelijke voorzieningen.

Hasselt is stedelijk gebied

Er is nood aan een beleid dat in het stedelijke conglomeraat die gebieden bepaalt waar een intense ruimtelijke, culturele en socio-economische samenhang en verweving bestaat tussen de verschillende menselijke activiteiten (wonen, werken, recreëren, ...), waar de dichte bebouwing overheerst en waar het wenselijk is ontwikkelingen te stimuleren en te concentreren. Deze gebieden worden als stedelijk gebied gedefinieerd. Het stedelijk gebied is aldus een beleidsmatig begrip. In deze gebieden wordt een stedelijk-gebiedsbeleid gevoerd waar ontwikkeling, concentratie en verdichting uitgangspunten zijn,

maar steeds met respect voor de draagkracht van het stedelijk gebied. Dit betekent een beleid gericht op het creëren van een aanbod aan bijkomende woningen in een kwalitatieve woonomgeving, het kwantitatief en kwalitatief voorzien van ruimte voor economische activiteiten, het versterken van het stedelijk functioneren (diensten, gemeenschapsvoorzieningen, stedelijke voorzieningen, ...) en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit. Dit "aanbodbeleid" in het stedelijk gebied is essentieel om verdere uitzwerming, lintbebouwing en wildgroei van allerhande activiteiten in het buitengebied te vermijden.

Doelstellingen vervat in het RSV relevant binnen het kader van dit RUP

1. Het stimuleren en concentreren van activiteiten

Vanuit het principe van de gedeconcentreerde bundeling moeten de stedelijke gebieden zo worden versterkt dat die een ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde oplevert. Deze meerwaarden uiteten zich o.m. in een zuiniger ruimtegebruik en dus in lagere maatschappelijke kosten, een verhoogde efficiëntie voor het functioneren van de voorzieningen (o.m. collectief vervoer), een breder draagvlak voor hoogwaardige economische voorzieningen en het vrijwaren van het buitengebied. Daarom is het nodig in de stedelijke gebieden de ontwikkeling van activiteiten waaronder het wonen, te stimuleren steeds met respect voor de draagkracht van het stedelijk gebied. Uitgangspunten hierbij zijn een gericht en doordacht verweven en bundelen van functies en activiteiten en een goed gebruik en beheer van de bestaande stedelijke voorzieningen en infrastructuur. Hierbij wordt gestreefd naar complementariteit en afstemming tussen het ruimtelijk beleid en alle vormen van beleid voor de stedelijke gebieden (het leefmilieubeleid, het regionaal-economisch beleid en het sociaal stedelijk beleid, ...).

2. Het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten

Het is noodzakelijk de stedelijke gebieden te vernieuwen door het doorvoeren van o.a. een meer dynamische stadsvernieuwing. De vernieuwing van verwaarloosde of onderbenutte terreinen zoals kazerneterreinen, stationsomgevingen, spoorwegemplacements of bedrijventerreinen is hiervan een essentieel onderdeel. Strategische stedelijke projecten zijn van belang voor stedelijke vernieuwing. Tevens zijn de strategische stedelijke projecten een instrument om de kwaliteit van het wonen op het terrein aan te tonen. Kwaliteit naar woonomgeving, aantrekkelijk stedelijk wonen en bereikbaarheid staan in deze strategische projecten voorop. Daarnaast stimuleren zij de andere actoren, waaronder huisvesting, om projecten op te zetten die de aantrekkelijkheid van het stedelijk wonen aantonen.

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.

Hoofd- en deelruimten

Hasselt-Genk is de spil en het zwaartepunt van Limburg en moet een stedelijke rol vervullen van het hoogste niveau. Om zijn positie voor de MHAL-regio te versterken moet worden gewerkt aan de versterking van de stedelijkheid (verdichting, grootstedelijk imago op bepaalde plaatsen) van het gebied. Daardoor wordt er een draagvlak gecreëerd om een aantal hoogwaardige stedelijke voorzieningen aan te trekken. Hasselt-Genk is het centrum bij uitstek om een mix van bijkomende stedelijke voorzieningen te treffen en dit gebied op regionaal vlak steviger op de kaart te zetten. Het gebied heeft immers reeds 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.

Recreatie en toerisme

Het gebied Hasselt-Genk wordt in het ruimtelijk concept voor de gewenste toeristisch-recreatieve structuur aangeduid als toeristisch-recreatief kerngebied. Verweving van nieuwe toeristisch-recreatieve infrastructuur in het stedelijk gebied Hasselt-Genk worden gestimuleerd. Hasselt is aangeduid als toeristisch-recreatieve pool. In deze polen wordt het toeristisch-recreatief aanbod van provinciaal belang geclusterd. In dit kader is Hasselt geselecteerd als toeristisch-recreatief knooppunt type I. Deze selectie houdt in dat er – onder strikte voorwaarden – nieuwe toeristisch-recreatieve voorzieningen van provinciaal niveau in de gemeente kunnen bijkomen.

2.1.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Hasselt (2009)

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Hasselt is definitief aanvaard door de gemeenteraad van Hasselt op 29/10/2009.

Hoofdstad van provincie Limburg

Met het begrip hoofdstad beklemtoont en ondersteunt de stad krachtig de rol die ze wenst te vervullen in de provincie Limburg als centrale ontmoetingsplaats. Hasselt wenst ruimte te creëren om het reeds bestaande veelzijdig aanbod aan stedelijke functies verder te verruimen, vernieuwen en uitbreiden en hiervoor een zeer actief beleid te voeren. Dit betekent ook dat er – op de geschikte plekken – ruimte moet voorzien worden voor het ontwikkelen en vormgeven van dit aanbod. De stad kenmerkt zich door een hoge verwevenheid van functies. Ze wenst het concept van de aanvaardbare verwevenheid ook te hanteren bij haar verdere ruimtelijke ontwikkeling. Hasselt plaatst zich met dit aanbod ook in het stedelijke netwerk van MAHL-steden waarmee ze een gezonde Euregionale synergie wil ontwikkelen, vergelijkbaar met de Vlaamse ruit.

Stad op mensenmaat

Mensenmaat dekt een ganse reeks van kwaliteitscriteria die gekoppeld worden aan de bovenstaande stedelijke ontwikkelingsambitie. Onder menselijke maat wordt op de eerste plaats bedoeld dat de hoofdstad Hasselt een stad moet zijn voor de mensen die er wonen en werken, zich willen ontspannen of Hasselt willen bezoeken. Mensenmaat duidt op aangename (betaalbare) woon- en werkmilieus, verenigingsleven, herkenbaarheid, draagkracht van het milieu en draagvlak bij de bevolking. Mensenmaat vormt daarmee de barometer voor de ruimtelijke ontwikkeling. Dit zal onvermijdelijk inhouden dat er grenzen zijn aan de stedelijke ontwikkeling. Het kwaliteitsthema “mensenmaat” heeft betrekking op de beeldkwaliteit, de inrichting en structuur van de publieke en open ruimte, het gevoel van sociale en verkeersveiligheid, sociale integratie, ...

Historische eigenheid van de binnenstad

Het behouden van de historische eigenheid van Hasselt (stad en landschap) heeft een belangrijke bijdrage voor de herkenbaarheid en toeristische aantrekkingskracht van Hasselt. Hasselt streeft naar kwaliteitsvolle ontwikkelingen op elk vlak. Herkenbare elementen worden extra in de verf gezet waardoor de identiteit van diverse gebieden verduidelijkt wordt. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt er op toegezien dat haar eigenheid niet verloren gaat. In de verdere stedelijke ontwikkeling wordt gestreefd naar hedendaagse ontwikkelingen en kwaliteitsvolle architectuur, met aandacht voor het historisch karakter.

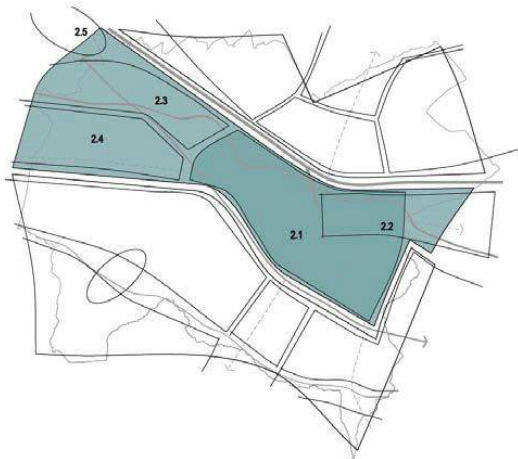
Wonen als barometer voor de groei

Dit wil zeggen dat ontwikkelingen in Hasselt gewenst zijn, maar ze worden telkens getoetst aan de leefbaarheid van de stad.

Verstedelijk gebied Hasselt (2.1)

Het plangebied van het RUP is gelegen in de deelruimte Verstedelijkt gebied Hasselt (2.1). De kernstad Hasselt maakt op haar beurt deel uit van de hoofdruimte stedelijke Demervallei. Deze hoofdruimte staat voor stedelijke ontwikkeling. Het is de deelruimte waar de stad zich ontwikkelt en concentreert, vooral voor de functies die de regionale betekenis van Hasselt ondersteunen. In dit gebied worden bij voorkeur de nieuwe stedelijke behoeften ingevuld, geprogrammeerd en gestructureerd.

De deelruimte 'verstedelijkt gebied Hasselt' omvat de historische stadskern, de stedelijke woonwijken (Runkst, Heilig Hart, Willekensmolenveld/Kempische Wijk, Katarinawijk/Casterwijk, Hollands veld, Ekkelgarden en Wolske), de kern Kuringen en de wijk over de Demer. De groene corridor (provinciale open ruimte verbinding 25) is hier grensstellend voor het verstedelijkt gebied Hasselt.



Figuur 1: verstedelijkt gebied Hasselt

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

- Het zich profileren als 'stad' binnen het regionaal stedelijk gebied Hasselt-Genk maar ook als hoofdstad van de provincie. Hasselt ontwikkelt zich als een dynamische stad die ingaat op de hedendaagse behoeften en die dit vertaalt naar kwalitatieve ruimtelijke ontwikkelingen. Ruimtelijke dragers voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen zijn in belangrijke mate de ontsluitingsinfrastructuren (delen van de Singel, Kuringersteenweg, Boudewijnlaan – Universiteitslaan, station, lightrail, delen van het Albertkanaal – Kanaalkom, ...)
- Ontwikkeling van diensten – onderwijs– cultuur t.b.v. heel de Provincie en dit in ruimtelijk gestructureerde gehelen (zie deelruimte Stedelijke Demerzone).
- De Demer, als belangrijke natuurlijke- en groenstructuur, maar ook met een waardevolle cultuurhistorische betekenis, wordt opgewaardeerd tot structurerend groenelement dwars doorheen het stedelijk weefsel. Er wordt genoeg ruimte voorzien

om deze structuurdrager ontwikkelingskansen te geven en, waar mogelijk en gewenst, toegankelijk te maken.

- De woonkwaliteit staat ook in deze deelruimte voorop. (Nieuwe) ontwikkelingen worden aangelegd met aandacht voor de woonkwaliteit. Bij de ontwikkeling van gebieden (in- en uitbreidingsgebieden) wordt de gewenste/haalbare woondichtheid ruimtelijk afgewogen. Niet elke ontwikkeling verdraagt hoge dichtheden. Nieuw te ontwikkelen gebieden worden globaal bekeken, maar gefaseerd ontwikkeld. Er wordt gezocht naar nieuwe woontypologieën en er wordt ook een doelgroepenbeleid gevoerd. Ontwikkelingen in de woongebieden houden altijd rekening met de eigenheid en identiteit van de wijk, kern of stadsdeel waarin ze gesitueerd zijn. In het oosten van verstedelijkt gebied Hasselt zijn er grote potenties voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Het gebied wordt dan ook gereserveerd voor verschillende stedelijke functies (wonen, werken, recreatie, ...) in grote verwevenheid. Kleinere uitbreidingen van woon(uitbreidings)gebieden kan enkel in agrarische restzones indien ze kaderen in de ruimtelijke afwerking van kernen. Natuurlijke elementen, open ruimte verbindingen, ... zijn hier altijd grensstellend.
- Economische activiteiten onder de vorm van bedrijvigheid worden gestimuleerd. Er worden nieuwe locaties gezocht waarbij de aard van activiteiten aangepast wordt aan de plekken.
- De handelsactiviteiten in deze deelruimte worden gestimuleerd door een gericht locatiebeleid te voeren voor activiteiten van verschillende aard. Handel situeert zich op verschillende locaties en zal complementair aan elkaar ontwikkeld worden.
- Het toeristisch aspect van het centrum wordt verder uitgewerkt, door o.a. kwalitatieve inrichting van het stadscentrum, ...
- Bereikbaarheid en ontsluiting zijn essentieel voor het functioneren van een stad. Er wordt een eenduidig beleid gevoerd naar hiërarchie van wegen, verkeerscirculatie, parkeren, openbaar, vervoer, ...
- De Singel vormt de toegangspoort tot de kernstad en wordt als geheel versterkt om als baken te functioneren. De Singel neemt de vroegere taak van de Kleine Ring over (nu Groene Boulevard). De Singel ligt in het centrum van het stedelijke weefsel. Naast de verkeersfunctie biedt de Singel ruimte voor verdichting van stedelijke functies en vooral functies met behoefte aan zichtlocatie. Hij moet ontwikkelen als een parklaan met stromend verkeer en duidelijke entrees naar de verschillende stedelijke functies. De entrees naar de verschillende stedelijke functies moeten goed ingericht worden. 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.
- Herkenbaarheid / identiteit – kwaliteit: Draggers voor het verbeteren van de herkenbaarheid en identiteit van Hasselt zijn beeldbepalende elementen, publieke

ruimten (pleinen, voetgangersdoorsteken, paden, ...), groenelementen (Demer, ...), Hier zal dan ook bijzondere aandacht aan besteed worden.

- Relatie van de stad met de omliggende open ruimte. Gebruik makend van veelal bestaande doorsteekmogelijkheden wordt de stad via een padenstructuur verbonden met de omliggende open ruimte. Dit draagt bij tot het verhogen van de woonkwaliteit.

Mix van functies

Kantoren

In de hele binnenstad van Hasselt kunnen kantoren blijven en ontwikkeld worden. Naast stedelijke diensten hebben verschillende branches van de dienstensector kantoren in de stad. De hele kernstad is goed bereikbaar voor het openbaar vervoer en met de fiets. Bezoek met de auto is mogelijk via de parkeergarages.

Handel en horeca

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

Het winkelen in de binnenstad moet verschillend zijn van het winkelen aan de stadsrand en in de periferie. In de binnenstad is het winkelen een onderdeel van het leven en van de cultuur van de stadskern. Concreet wil de stad inzetten op onder meer het versterken en promoten van de handel en horeca binnen en rond de Groene Boulevard.

Recreatieve en toeristische structuur

Toerisme wordt ondersteund in alle toeristische attractiepolen, dus ook in de binnenstad. De toeristische attractiviteit van de binnenstad wordt verhoogd door het verder ondersteunen van handel, culturele aspecten, kunst in de stad, inrichting van het publiek domein, uitgaansleven, kwaliteitsvolle architectuur, vernieuwing, Een blijvend gericht beleid ondersteunt de toeristische en recreatieve beleving van Hasselt.

Verblijfsrecreatie

Op vlak van verblijfstoerisme en overnachtingen wordt gewerkt aan het creëren van een voldoende ruim aanbod voor een divers publiek. Ruimtelijk wordt het volgende locatiebeleid gevoerd:

- Hotels van diverse categorieën: bij voorkeur in de binnenstad (zakelijk, toeristisch, i.f.v. het avondleven in het centrum van Hasselt, ...)
- Gastenkamers en bed and breakfasts: gestimuleerd en gelokaliseerd zowel in de binnenstad als in de kernen en bij voorkeur in waardevolle gebouwen (enkel laag-dynamische activiteiten)
- er wordt gezocht naar een locatie voor een jeugdherberg in de binnenstad

Groene Boulevard: schakel tussen de stadskern en de omringende woongebieden.

De groene Boulevard moet zich verder versterken als een stedelijke flaneerruimte. De hele verkeerscirculatie op de groene Boulevard zal zodanig gereorganiseerd worden dat hij minder en minder aantrekkelijk wordt voor het autoverkeer dat in de toekomst via de insteekwegen vanuit de Singel de stadskern bereikt. De boulevard krijgt vooral een functie voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers met pleinen die meer en meer moeten gevuld worden door het stedelijke publieke leven. De groene Boulevard is anderzijds ook een rustpunt. Vooral de verkeersluwe binnenkant langs de stadskern heeft potentie voor de vestiging van een bepaald segment van handelszaken en winkels die speciaal zijn in hun soort. Een belangrijk nieuw project wordt de doortocht van de sneltram (lightrail) tussen de blauwe Boulevard en het Dusartplein waardoor dit segment van de Boulevard zal moeten heringericht worden. Het Dusartplein, de kop van de kanaalkom (Molenpoort) en de schakel Bampslaan/Havermarkt (richting station) zijn plekken op de Boulevard waar de historische scheiding tussen de binnenstad en de omringende woongebieden zal vervagen en de stadskern een sterke functionele vertakking aangaat met de gebieden die gelegen zijn buiten de Boulevard. De Boulevard blijft een belangrijke stedelijke laan met herkenbare grote bomen. Hij vormt daarmee een belangrijk element voor de stedelijke identiteit en voor de stedelijke groenstructuur (en luchtkwaliteit).

TT-wijk als nieuw hefboomproject of strategisch project voor een kwalitatieve stedelijke ontwikkeling.

De laatste jaren heeft Hasselt een aantal grote projecten op de rails gezet die een schaa sprong betekenden voor de stedelijke ontwikkeling van Hasselt. Ze worden de hefboomprojecten genoemd. De resultaten daarvan worden zichtbaar in de skyline en de beleving van de stad.

2.2 Andere relevante beleidsplannen

2.2.1 Afbakeningsproces regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk

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



Figuur 2: afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk

Het plangebied van het voorliggende RUP is gelegen binnen de afbakening van het grootstedelijk gebied Hasselt-Genk. De zone is niet opgenomen als een te onderzoeken gebied in functie van een eventuele herbestemming om het stedelijk beleid te concretiseren.

De afbakening van het regionaal stedelijk gebied H-G is goedgekeurd op:

- Definitieve vaststelling dd. 20/06/2014
- Belgisch staatsblad dd. 22/07/2014
- In werking dd. 05/08/2014

2.2.2 Vernieuwen van het Mobiliteitsplan – 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.

2.2.2.1 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]

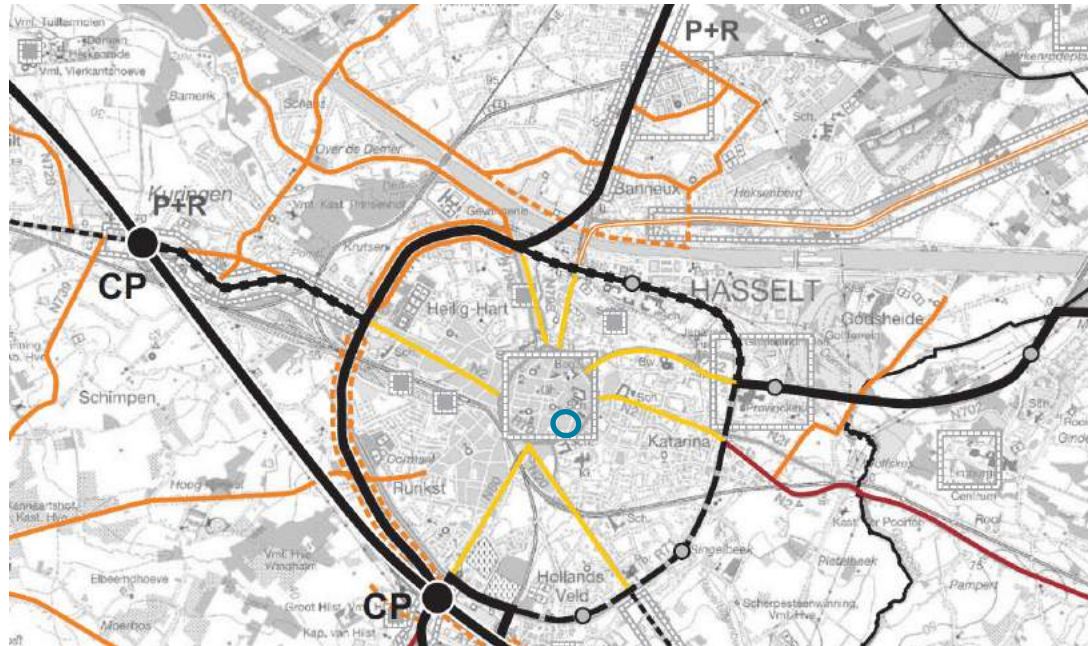
Elk van de geformuleerde strategische doelstellingen worden doorvertaald in operationele doelstellingen.

Uitwerking hiervan gebeurt onder verschillende werkdomeinen: (A) ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten, (B) netwerken per modus en (C) ondersteunende maatregelen.

2.2.2.2 Relevant voor voorliggend plangebied

Categorisering

Het plangebied is gelegen aan de Groene Boulevard (Kleine Ring) van Hasselt. Deze is gecategoriseerd als een lokale weg type III. Deze wegcategorie fungeert als erftoegangsweg; gelegen in verblijfsgebied vormen deze straten woon- of winkelstraten.



Figuur 3: uitsnede wegcategorisering (beleidsplan mobiliteitsplan, kaart 4, 2014)

2.2.3 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.

2.2.3.1 Autoparkeernormen

Kantoren

1 parkeerplaats / 50 m² 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 m² bruto vloeroppervlakte.**
- b. Verbouwing: 1 parkeerplaats meer dan het bestaande aantal telkens de vloeroppervlakte vergroot met een schijf van 75 m² (bruto vloeroppervlakte, met inbegrip van bergingen, opslagplaatsen en dergelijke).

Wonen

- a. Nieuwbouw

1 parkeerplaats / wooneenheid van minder dan 150 m² bruto vloeroppervlakte.

Voor woningen met een grotere vloeroppervlakte: één parkeerplaats per 150 m² of bijkomend gedeelte van 150 m².

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.

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.

Hotels: 1 parkeerplaats per schijf van 3 hotelkamers.

Gebouwen bestemd voor studentenkamers

a. Nieuwbouw: 1 parkeerplaats / schijf van 3 studentenkamers.

b. Verbouwing: 1 parkeerplaats / 3 bijkomende studentenkamers.

Industriële en ambachtelijke gebouwen

a. Nieuwbouw: 1 parkeerplaats / schijf van 100 m² bedrijfsoppervlakte.

b. Verbouwing: 1 parkeerplaats meer per schijf bijkomende bedrijfsoppervlakte van 100 m².

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 respectievelijke 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.

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 3 meter breed en 5.00 meter lang zijn; Een standplaats bestaat uit een rechthoekig vlak van tenminste 2.5 meter breedte en 5 meter lengte.

Ze moet toegankelijk zijn langs een weg van minimum 6.00 meter breedte als de standplaats een hoek van 90° 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.

2.2.3.2

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
Kantoren	1fs / 50 m ²	Fietsenstallingen zijn overdekt en te voorzien op eigen terrein.
Handel en Horeca	1fs / 50 m ²	Fietsenstallingen zijn te voorzien op eigen terrein of - in overleg met de Stad - op het openbaar domein.
Wonen - Eén- of meergezinswoning en Sociale Woningen - Studenten	2 fs/Wooneenheid	Fietsenstallingen zijn overdekt en afsluitbaar 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.

3 Bestaande juridische toestand

3.1 Juridische tabel

- Kaart 1: situering op macro-niveau
- Kaart 2: situering op meso-niveau
- Kaart 3: situering op micro-niveau
- Kaart 4: gewestplan
- Kaart 5: Biologische waarderingskaart
- Kaart 6: water
- Kaart 7: watertoets 2014
- Kaart 8: landschap
- Kaart 9: wonen
- Kaart 10: buurtwegen
- Kaart 11: fiets
- Kaart 12: de lijn
- Kaart 13: zendmasten
- Kaart 14: ovam
- Kaart 15: seveso
- Kaart 16: zoneringplan
- Kaart 17: bodemkaart
- Kaart 18: lucht

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

● juridische aspecten, ● beleidsmatige aspecten, ● uitvoeringsinstrument, ● bestaande situatie, ● subsidie-instrument	
RUIMTELIJK	
● Gewestplan(nen)	Gewestplan nr. 19 Hasselt – Genk (KB 03/04/1979).
● Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt – Genk (20/06/2014).
● Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen.
● Algemene plannen van aanleg	Geen.
● Bijzondere plannen van aanleg	BPA 7 quarto Tweetorenplein (14/07/1998).
● Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Nvt
● Verkavelingsvergunningen	7058 V 446 (HAS 0342) (06-02-1976); 7058 V 79/27 (HAS 0527) (21/11/1979) op te heffen voorschriften

<input type="radio"/> Bouwvergunningen	N.v.t.
<input type="radio"/> Vastgestelde bouwovertradingen	N.v.t.
<input type="radio"/> Gebieden met recht van voorkoop	Gewestelijke RUPs: geen. Provinciale RUPs: geen. Gemeentelijke RUPs: geen.
SECTORAAL	
Natuur	
<input type="radio"/> Vogelrichtlijngebieden	Geen. AANPALEND: geen.
<input type="radio"/> Habitatrichtlijngebieden	Geen. AANPALEND: geen.
<input type="radio"/> Gebieden van het duinendecreet	Geen. AANPALEND: geen.
<input type="radio"/> Ramsargebieden	Geen. AANPALEND: geen.
<input type="radio"/> Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)	GEN: geen. GENO: geen. AANPALEND:
<input type="radio"/> Vlaamse of erkende natuurreservaten	Geen. AANPALEND: geen.
<input type="radio"/> Bosreservaten	Geen. AANPALEND: geen.
<input type="radio"/> Natuurinrichting	Geen.
<input type="radio"/> Gebieden met recht van voorkoop	Vlaamse en erkende natuurreservaten: geen. Natuurinrichtingsprojecten: geen. VEN-gebieden: geen.
<input type="radio"/> Biologische waarderingskaart (BWK)	Grotendeels biologisch minder waardevol. Complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen. Geen faunistisch belangrijk gebied.
Water	
<input type="radio"/> Beschermingszones grondwaterwinningen	Geen. AANPALEND: geen.
<input type="radio"/> Bevaarbare waterlopen	Geen.
<input type="radio"/> Onbevaarbare waterlopen (klasse)	Niet geklasseerd: Helbeek (VHAG-code 7695).
<input type="radio"/> Watertoets - Overstromingsgevoelige gebieden	Geen.
<input type="radio"/> Recent overstroomde gebieden (ROG)	Geen.

● Risicozones overstromingen	Geen.
● Gebieden met recht van voorkoop	Havengebieden: geen. Integraal waterbeleid: geen. Waterwegen en Zeekanaal NV: geen. NV De Scheepvaart: geen.
Landbouw	
● Ruilverkaveling	Geen.
● Herbevestigde Agrarische Gebieden (HAG)	Geen.
● Gebieden met recht van voorkoop	Ruilverkaveling: geen.
Landschap	
● Beschermde monumenten	OL000537 Huis 'De Pasteye' (13/10/1980); OL001656 Koninklijk Atheneum met elementen van het voormalige Capucijnenklooster (22/10/2002); OL001658 Huis 'De Engelkes' (04/11/2002); OL000536 Voormalig hotel van Corswarem (13/10/1980). AANPALEND: OL002674 Prov. School voor vroedvrouwen (24/12/2008); OL002670 Klooster Clarissen + Coletienen – Guffenstraat 43 (24/12/2008); OL002650 St-Jozefscollege – Guffenslaan 43 (25/03/2009); OL001648 Rijkswachtkazerne (04/11/2002); OL000538 Huis 'Het Warden Hof' (13/10/1980); OL000539 Huis 'De Reyger' (13/10/1980).
● Beschermde landschappen, stads-, en dorpsgezichten	Stads- of dorpsgezichten: OL001657 Omgeving van het Koninklijk Atheneum (22/10/2002); OL001659 Tuin van huis 'De Engelkes' (04/11/2002). AANPALEND: geen.
● Landschapsatlas: ankerplaatsen, relictzones, lijnrelicten, puntrelicten	Geen.
● Erfgoedlandschappen (ankerplaatsen)	Geen. AANPALEND: geen.
● Waardevol niet beschermd onroerend erfgoed: bouwkundig erfgoed en wereldoorlog erfgoed	Bouwkundig erfgoed: 22006 Twee Toren Wijk; 22007 Stadswoningen; 22012 Stadswoning van 1776; 22013 Stadswoning Den Cruysancker van 1776; 22021 Neoclassicistisch herenhuis; 22023 Burgerhuis De Pasteye van 1687; 22024 Stadswoning De Witte Haen; 22026 Stadswoning De Trouw; 22027 Stadswoning; 22061 Koninklijk Atheneum van 1865; 22092 Stadswoning; 200366 Burgerhuis De Engelkes.
● Landinrichting	Geen.
Wonen	
● Woningbouw- en vernieuwingsgebieden	Woningbouwgebied: 71022A001 Hasselt Centrum-Oost, 71022A021 Stadsomvaart.
● Atlas van de woonuitbreidingsgebieden	Geen.
● Gebieden met recht van voorkoop	Vlaamse Wooncode: geen.

Recreatie en toerisme	
● Toeristische vergunning	Radissonhotel, Hassotel
Lijninfrastructuur	
● Rooilijnen	Guido Gezellestraat
● Voet- en buurtwegen	Atlas Hasselt 1, Ville de Hasselt.
● Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk	Hoofdroute (Guffenslaan), alternatieve functionele fietsroute (Toekomststraat).
● Fietsknooppuntennetwerk	Aanlooproute (Kunstlaan / Guffenslaan).
● Gewestwegen	R70 (Guffenslaan).
● Spoorwegen	Geen.
● Leidingen (Hoogspanningsleidingen, gasleidingen...)	Geen.
● Openbaar vervoer (De Lijn)	Halte Sint-Jozefstraat: stadslijn H9. Halte Kunstlaan: streeklijnen 1, 11, 16, 18a, 20a, 22, 23, 36, 45, 48, 52; snellijn 180; stadslijnen BP, H2, H3.
● Straalverbindingen zendmasten	Zendantennes: N.V. Belgacom (01/01/2014 en 21/08/2014); Base Company NV (01/01/2014); NV Mobistar (06/03/2014).
Milieu	
● Milieuvergunningen	N.v.t.
● Bodemvervuiling	Geen.
Industrie	
● Seveso-inrichtingen: lagedrempel- en hogedrempelinrichtingen	Geen. AANPALEND (binnen 2km): Bouts (op 1400), Petrolihm (op 1200m), Argos Storage Hasselt(op 1700m), Comfort Energie (op 1600m).
● VLAO Bedrijventerreinen	Geen.

3.2 Gewestplan

Kaart 4: gewestplan

In het gewestplan Hasselt-Genk (KB 03/04/1979; wijziging 06/10/2000) wordt het werkingsgebied van dit RUP aangeduid als **woongebied**.

3.3 BPA

Het plangebied is gelegen in het BPA 7 quarto Tweetorenplein. Het grondgebied omvat het zuidoostelijk deel van de stadskern tussen de Maastrichterstraat, de Guido Gezellestraat,

de Guffenslaan, de St. Jozefsstraat en de grens van private gronden. Het BPA werd definitief goedgekeurd op de gemeenteraadzitting van 14/07/1998. Hieronder worden de meest relevante bestemmingen opgelijst.

Woonzone

- Het bouwblok gelegen aan de St-Jozefstraat, de Capucienenstraat en de Guffenslaan. Dit bouwblok omvat wonen gecombineerd met gemengde functies. Langsheen de St.Jozefsstraat en langsheen deel Capucienenstraat dat haaks aantakt op de Guffenslaan is slechts 1 bouwlaag toegelaten met een terrasdak. In de Capucienenstraat (parallel aan de Guffenslaan) zijn 3 bouwlagen en een terrasdak toegelaten. Langsheen de Guffenslaan zijn 3 bouwlagen met een hellend dak toegelaten. Het Hassotel op de hoek van de St. Jozefstraat en de Guffenslaan vormt hierop een uitzondering. Hier zijn 5 bouwlagen en een terrasdak toegelaten. Ook op de hoek van de Capucienenstraat met de Guffenslaan zijn 5 bouwlagen en een terrasdak toegelaten.
- De bouwblokken langsheen de Guffenslaan en de Guido Gezellestraat, aanpalend aan het Koninklijk Atheneum. De bouwblokken langsheen de Guffenslaan omvatten wonen gecombineerd met gemengde functies. Hier zijn 3 bouwlagen met een hellend dak toegelaten. Het bouwblok langsheen de Guido Gezellestraat heeft overwegend een woonfunctie. Hier zijn 3 à 4 bouwlagen met een hellend dak toegelaten.
- Het bouwblok langsheen de Maastrichterstraat, grenzend aan het Capucienenplein. Dit bouwblok omvat wonen gecombineerd met gemengde functies. In de Maastrichterstraat en op de hoek van de Capucienenstraat en de Maastrichterstraat zijn 3 à 4 bouwlagen toegelaten met een hellend dak. Meer naar het Capucienenplein / Torenplein op zijn 4 bouwlagen met een terrasdak toegelaten;
- Het bouwblok langsheen de St.Jozefstraat ten westen van de TT-torens. Hier wordt het wonen voornamelijk gecombineerd met een handelsfunctie. Ter hoogte van het meest zuidelijke pand van dit bouwblok zijn 5 bouwlagen met een terrasdak toegelaten. Voor de overige panden van dit bouwblok zijn 3 à 4 bouwlagen met een hellend dak toegelaten.

Openbare groenzone

- Het Capucienenplein tussen de Maastrichterstraat en de Capucienenstraat

Private groenzone

- De tuin van het Koninklijk Atheneum gelegen langsheen de Guffenslaan

Zone voor openbare bestemming

- De scholencomplex van het Koninklijk Atheneum.

Zone voor wegenis

- De Guffenslaan (het gedeelte dat deel uitmaakt van de kleine ring) wordt als traditionele wegenis bestemd. Hier wordt het zone 50 principe gehanteerd.
- Alle straten aan de binnenzijde van de kleine ring worden bestemd als autoarme wegenis. Hier dient een zone 30 regime te worden gehanteerd. De Capucienestraat, St. Jozefstraat (deel aan het Stadhuis), Maastrichterstraat en Guffenslaan hebben een beperkte ontsluitingsfunctie.
- De St.Jozefstraat (deel shopping) en de Maastrichterstraat (deel shopping) worden bestemd als auto-luwe wegenis met overwegend verblijfsfunctie. Hier wordt enkel bestemmingsverkeer gedoogd. Een gedeelte van de Maastrichterstraat wordt zelfs bestemd als autovrije wegenis.

Projectzone 1

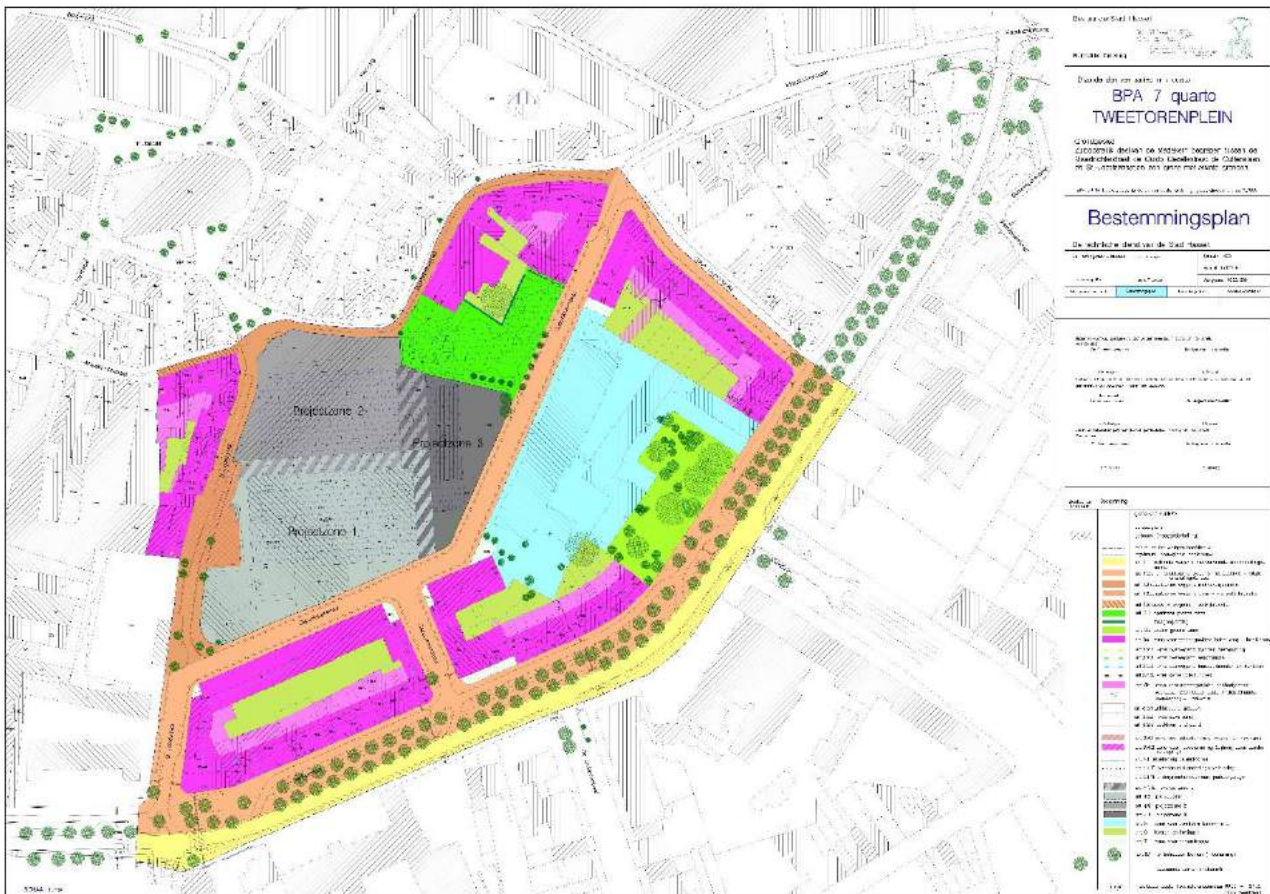
- Deze projectzone omvat de oudere TT-wijk met de twee torens, hoofdzakelijk met kantoorfunctie en het handelscomplex en de verlaten filmzalen en de 1ste verdieping.
- De bestemming zal bestaan uit handel, private of openbare diensten en kantoren en wonen in volgende verhoudingen:
 - handel en diensten met loketfunctie - min. 25%, max. 50%;
 - kantoren en diensten zonder loketfunctie - max. 50%;
 - wonen - min. 10%;
 - handel en diensten met loketfunctie enkel op het gelijkvloers en 1^{ste} verdieping;
 - kantoren en wonen enkel op de verdiepingen.
- max. 22.770 m² of max. 92.840 m³ vloeroppervlakte .
- max netto V/T (richtinggevend) wordt: 3,58
- maximale terreinbezetting = 80%
- De huidige bouwhoogte van de twee torens wordt als maximum aanzien. (55.70m voor de meest oostelijke en 44.20 m voor de westelijke)
- Een vermindering van de hoogte is sterk aan te bevelen en dient voor elk voorstel grondig onderzocht te worden.
- De gevelwand aan de straatzijde zal een maximum hoogte hebben van de twee bestaande bouwlagen (ref. peil 13.70m).
- De bovenliggende bouwlagen zullen t.o.v. het gevelvlak terugspringen.

Projectzone 2

- Deze projectzone bevat volledig het bestaande winkelcentrum. Deze winkelgalerij heeft in de huidige toestand voor 100% een commerciële bestemming.
- De bestemming in deze projectzone zal hoofdzakelijk handel zijn met in bijkomende orde kantoren en wonen.
- max. 9.120 m² of 82.080 m³ vloeroppervlakte
- De richtinggevende max. netto V/T is 2,42.
- maximale terreinbezetting = 100%
- De maximale bouwhoogte wordt vastgesteld op 4 bouwlagen.

Projectzone 3

- Deze projectzone omvat het appartementsgebouw van de oudere TT-wijk en de omringende open ruimte
- De hoofdbestemming wonen zal in deze zone behouden blijven. Handel, diensten en kantoren zijn ondergeschikt en mogen enkel op het gelijkvloers worden ingericht.
- Maximale vloeroppervlakte = 7.590 of 23.230 m³
- De richtinggevende max. V/T wordt dan 2,91
- maximale terreinbezetting = 45%
- max. 3 bouwlagen voor nieuwbouw (bestaande woontoren mag neit worden verhoogd =ca. 30.70m)



Figuur 4: BPA TT-wijk

4 Ruimtelijke situering

4.1 Situering plangebied



Figuur 5: situering plangebied (op basis van google maps)

Dit RUP omvat enkele bouwblokken gelegen in het zuidoostelijk gedeelte van de binnenstad van Hasselt. De Groene Boulevard of Kleine Ring vormt de zuidelijke grens van het plangebied. Aan de noordzijde sluit het plangebied aan bij het centrum van de binnenstad met als voornaamste plaatsen de Grote Markt en de St-Quintinskathedraal .

Het plangebied wordt door volgende straten begrensd:

- de Guffenslaan in het zuiden;
- de St. Jozefstraat in het westen;
- de Maastrichterstraat in het noorden;
- de Guido Gezellestraat in het oosten.

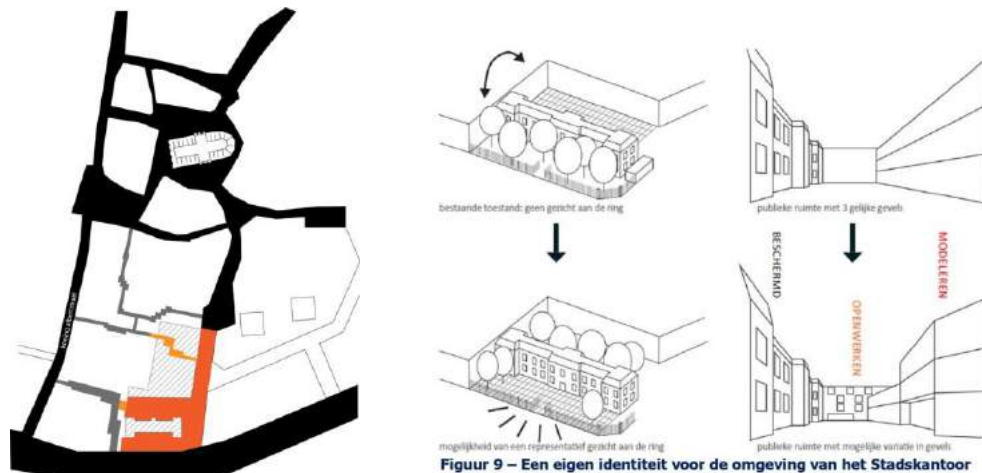
4.2 Strategische stadsprojecten in de nabijheid van het plangebied

4.2.1 Project nieuw administratief centrum in oude rijkswachtkazerne

Ter hoogte van de oude Rijkswachtkazerne op de hoek van de Sint-Jozefstraat en de Guffenslaan wordt het nieuwe stadskantoor en OCMW-diensten gepland. Het project omvat enerzijds een grondige renovatie van de Rijkswacht gebouwen en anderzijds het oprichten van een nieuwbouwwolume dat zal worden opgetrokken op de onbebouwde zone (momenteel gebruikt als parking) ten noorden van de kazerne. De totale oppervlakte van dit project omvat 17.000m².

Deze locatie werd door het stadsbestuur gekozen omwille van:

- versterking van het stadscentrum met een directe link naar het commercieel centrum (leegstand in de binnenstad ↓).
- de site kan aansluiten op het netwerk van publieke ruimtes, aangevuld met interne galerijen
- goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en met de wagen (TT-parking in de directe omgeving)
- Oude Rijkswachtkazerne geeft aan het stadhuis uitstraling
- Totale bouwprogramma kan gerealiseerd worden
- Beschikbaarheid en realiseerbaarheid
- Herkenrodekazerne kan aangewend worden voor de U-Hasselt, ook i.s.m. AGB



Figuur 6: ontwerpvoorstel - afwerking van het publieke netwerk. (voorstudie BUUR)

BUUR stelde voor deze site reeds enkele uitgangspunten voorop. Het is belangrijk dat het stadskantoor en zijn directe omgeving een eigen identiteit krijgen. Hierbij is het belangrijk om in te zetten op het versterken van de visuele relatie tussen het nieuwe stadskantoor (zowel het gerenoveerde gedeelte als het nieuwbouwwolume) en de Groene Boulevard enerzijds en met de binnenstad anderzijds.



Figuur 7: ontwerpschets THV Hassalink.be

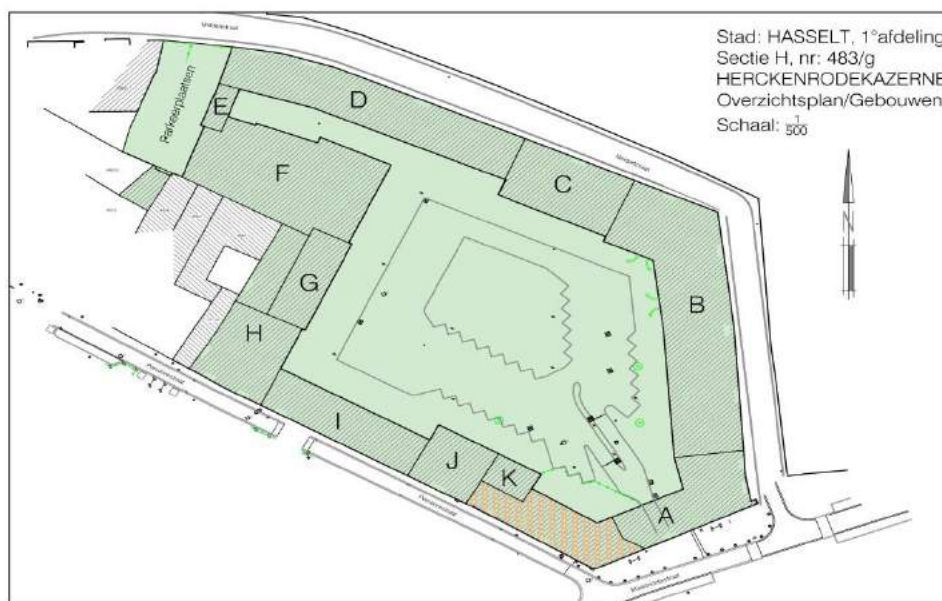
Het ontwerpvoorstel van THV Hassalink.be werd weerhouden. Het ontwerp omvat naast de restauratie van het oude kazerne gebouw een hoogteaccent, geplaatst in de tweede bouwlijn, waardoor het niet alleen zichtbaar wordt vanaf de Groene Boulevard, maar ook naast de TT-torens als een nieuw baken de skyline van de stad vorm geeft.



Figuur 8: 3D THV Hassalink.be

4.2.2 Ontwikkeling Herkenrodekazerne Maastrichterstraat

Het kazernedomein (ca 1,1 ha) is gelegen in een bouwblok dat wordt begrensd door de Maastrichterstraat, de Persoonsstraat en de Meldertstraat. De reconversie van deze site focust zich voornamelijk op betaalbaar wonen voor jonge gezinnen, onderwijs (UHasselt), huisvesting van (overheids)diensten en kleinschalige retail. De ontwikkeling beperkt zich tot een bouwprogramma van 15.000m² waarbij het binnenplein en de ondergronds parking (175pp grotendeels in functie van bewonersparkeren) niet mee zijn inbegrepen.



Figuur 9: overzichtsplan opgemaakt door BUUR

4.3 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.

4.3.1 Historiek

Het plangebied is verankerd met de Hasseltse binnenstad en de geschiedenis ervan. Om een goed beeld te krijgen hoe de atypische TT-wijk tot stand is gekomen en hoe deze in de tijd is geëvalueerd, wordt hieronder een overzicht gemaakt van de transitie van het stedelijk weefsel van de Hasseltse binnenstad.

18^e en 19^e eeuw

Het binnenstad van Hasselt werd in de 18^e en 19^e eeuw gekenmerkt door een kleinschalig en organisch gegroeid stadsweefsel. Het plangebied maakt eveneens volledig deel uit van dezelfde morfologische hoedanigheid en contrasteert bijgevolg niet ten aanzien van zijn omgeving. Het zijn de religieuze instituten zoals de kathedraal en de kloosters die zich door hun meer grootschalige volumetrie aftekenen tegen het kleinschalige stedelijk weefsel. Doch was er een gevoelsmatig onderscheid tussen volkswijk 'De Beek' (zoals de TT-wijk toen heette) en de rest van de stad.

De Helbeek die het plangebied dwarsste was de verzamelplaats van bijna alle vuilnis van Hasselt. Bij zwaar onweer en regen stroomde alle vuil de huizen aan de

Capucienenstraat binnen. Na tientallen petitie's en protestbetogingen van de Beekbewoners besliste de stad Hasselt een sluis te bouwen bij de Berenstraat, die gelegeerd werd zodra er te veel afval bijeengekomen was. Deze sluis bestond tot in de tweede helft van de 19de eeuw.

De Beek was duidelijk afgebakend in de stad. Iedere Hasselaar wist tot op de meter nauwkeurig waar de Beek begon en waar ze eindigde. 'De Beek' vormde een heel aparte gemeenschap binnen Hasselt. Daar werd geruzied, gefeest, gegild, gefluisterd: iedereen wist alles van iedereen; straatgevechten waren dagelijkse kost. Men leefde op straat. Voor velen bepaalde die grens nog tot ver in de 20ste eeuw hun sociale status. Afhankelijk van waar je als Hasselaar afkomstig was, was de Beek een scheldwoord of een eretitel.

De stad reikte slechts tot de eerste stadwallen en gracht, waar nu de Kleine Ring zich situeert.

20^e eeuw – jaren 50/60

Tot na de tweede wereldoorlog onderging volkswijk 'De Beek' geen zeer ingrijpende veranderingen. Tot dusver was er geen sprake van onteigening en leegstand in dit stadsdeel. Geheel volgens de tijdgeest besloot het stadsbestuur op het einde van de vijftiger jaren eindelijk om de verkrotting en de sociale problemen van de Beek grondig aan te pakken. Het woord grondig werd letterlijk genomen: de plannenmakers wilden alles eenvoudig met de grond gelijk maken. Stadsvernieuwers in binnen- en buitenland waren toen overtuigd van het nut van hoogbouw in het centrum van een stad. Het schepencollege ging zelfs op studiereis in het buitenland en besliste uiteindelijk een plan goed te keuren om twee torengebouwen op te trekken die de skyline van Hasselt voor vele jaren zouden gaan bepalen.

20^e eeuw – jaren 70

In 1970, nadat het vlakke terrein nog even als parkeerplaats had gediend, arriveerden de graafmachines. Het project omvatte een ondergrondse parking van 17 000 m² voor 600 auto's, een verkeersvrij openbaar plein van 5 000 m², een bouwzone met aanplantingen van 4 000 m², een winkelcentrum van 4 800 m², een appartementenblok van negen verdiepingen, een torengebouw van veertien verdiepingen en een van achttien verdiepingen. In totaal besloeg het project, een oppervlakte van bijna 5 ha.

De eerste jaren van de TT-wijk waren voorspoedig: het grootwarenhuis Match en de andere winkels in de galerij deden het niet slecht. Er werd zelfs geschiedenis geschreven, want onder de torens startte de Trioscoop: drie bioscoopzalen in één gebouw, het was nog nooit vertoond.

20^e eeuw – jaren 90

Nauwelijks 20 jaar na de opening van het TT-complex sloop de verloedering stilaan opnieuw de Beek binnen. Er kwam meer en meer leegstand in de winkels, de Trioscoop

was uit zijn voegen gebarsten en vertrokken, het onderhoud van de gebouwen en de omgeving liet te wensen over en het geheel kreeg een morsige indruk. De geschiedenis herhaalde zich: de torens werden onbewoonbaar verklaard, het centrum van Hasselt zat opnieuw opgescheept met krotwoningen. Weer moest onderhandeld worden met een hele reeks eigenaars om het geheel te kunnen saneren.

21^e eeuw - 2003

Begin 21^e eeuw werd de TT-wijk gerenoveerd. De architectuur van het complex werd nieuw leven in geblazen door het opwaarderen van de flatgebouwen en de komst van 12 grote winkelketens (waaronder Media Markt). Het nieuwe programma voor de TT-wijk omvat:

- 20.000 m² winkelruimte
- een fitnesszaak met zwembad van 1.800 m²
- 2.500 m² kantoren,
- een viersterrenhotel
- 31 luxe-appartementen en penthouses.
- Parkeerprogramma in verhouding tot dit bouwprogramma

21^e eeuw - 2015

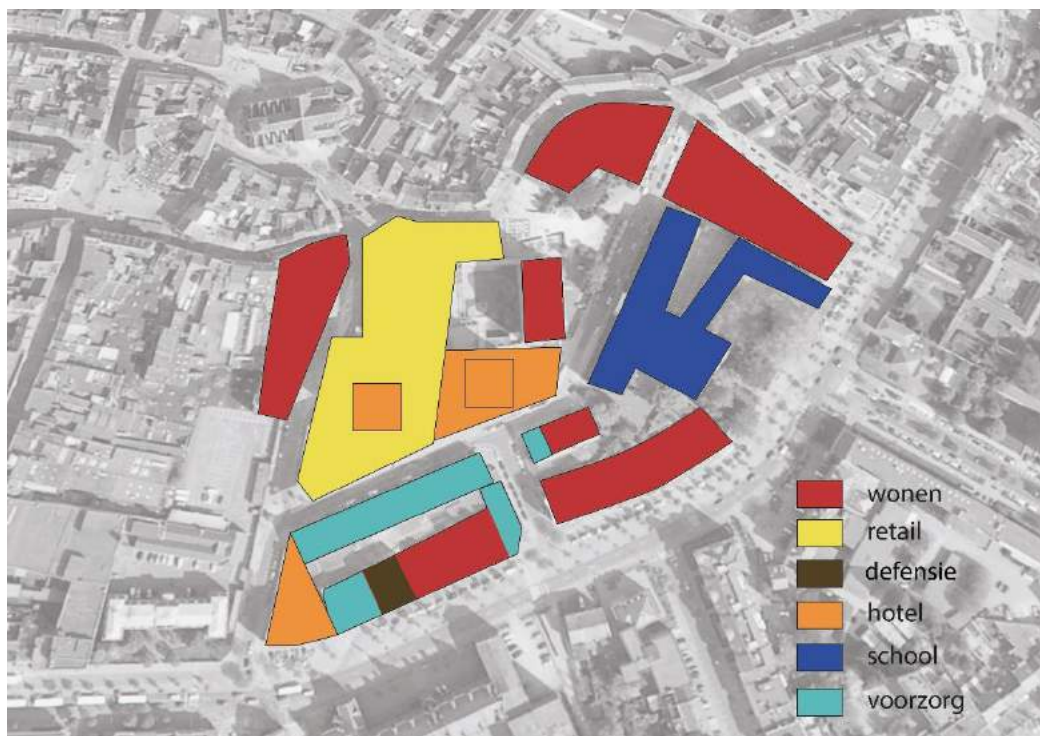
Door de toenemende normering betreffende duurzame gebouwen en in kader van duurzaamheidsprincipes op wijk- & stadsniveau, zijn verdere aanpassingmogelijkheden en inbreidingsmogelijkheden van de TT-wijk vandaag de dag eerder beperkt. Binnen de huidige en strikte voorschriften loopt de wijk het gevaar om op middellange termijn opnieuw met leegstand en verloedering te maken te hebben.

4.3.2 Mens – ruimtelijke aspecten

Bestaande functies

Algemeen kan gesteld worden dat er een uitgesproken mix aanwezig is in het plangebied.

De Maastrichterstraat en de Guido Gezellestraat zijn voornamelijk stedelijke woonstraten. Ook langsheen de Guffenslaan is hoofdzakelijk wonen gevestigd. De voornaamste uitzonderingen hierop vormen de gebouwen van de voorzorg, defensie en het meer grootschalige Hassotel, gelegen op de hoek van de Guffenslaan en de St. Jozefstraat. De Capucienenstraat wordt hoofdzakelijk gekenmerkt door de aanwezigheid van de Voorzorg (hoofdgebouw en enkele bijgebouwen) en de achterzijde / leverzijde van het shoppingcentrum. Eveneens in de Capucienenstraat is het RadissonHotel gelegen in de oostelijke toren. Ook voor de westelijke toren werd recent een vergunning verleend (RO 2015/1961/Kj/MM voor het inrichten van een hotel en appartementen. Tussen het Capucienenplein / Torenplein en de Guffelslaan is de Koninklijk Atheneumsite gelegen.



Figuur 10: bestaande toestand – aanwezige activiteiten

Bestaand openbaar domein

De belangrijkste verblijfsplek in het openbaar domein is het Capucienenplein / Torenplein. Dit recent heraangelegde plein is gelegen aan de stadswinkel en vormt een schakel in het netwerk van pleinen van de Hasseltse binnenstad. De semipublieke stadstuin behorende bij het Atheneumcomplex is de enige grootschalige en gelijkvloerse groenzone in het plangebied.

Naast het plein en de stadstuin omvat het plangebied nog tal van straten. Deze straten zijn onderling zeer verschillend van karakter.

1. De St. Jozefstraat: Behoort tot het winkelwandelgebied van de stad
2. De Guffenslaan is gelegen langsheen de Groene Boulevard
3. De Maastrichterstraat is voornamelijk een binnenstedelijke woonstraat gemengd met kleinschalige retail. Deze straat is onderdeel van de belangrijke looplijn vanaf de parking aan het Kolonel Dusartplein en het oostelijke stadsdeel naar de binnenstad.
4. Guide Gezellestraat is eveneens een binnenstedelijke woonstraat
5. De Capucienenstraat ontsluit diverse openbare functies



Figuur 11: bestaande toestand – aanwezige openbaar domein

4.3.2.1 Hoogbouw: TT-torens en woonblok

De TT-wijk heeft zijn naam te danken aan de twee grootschalige torens die in het midden van het plangebied zijn gepositioneerd.



1. Zicht op de TT-torens vanaf de markt



2. Radisson Hotel vanaf Capucienstraat



3. Torens vanaf St. Jozefstraat



4. Woonblok aan Capucienstraat

Vanaf verschillende plaatsen in de binnenstad zijn de twee torens waar te nemen. De bouwwerken vormen het herkenningspunt van de TT-wijk en functioneren als landmark/oriëntatiepunt. In de meest hoge toren (20 bouwlagen) is het Radisson Blue Hotel gevestigd. De entree van dit hotel bevindt zich aan de Capucienstraat. Naast citytrippers, mikt dit hotel eveneens op businessovernachtingen. Er worden tevens vergader- en event-voorzieningen aangeboden. In de andere toren (16 bouwlagen) zijn enkele lofts ingericht en is kantoorgelegenheid voorzien. Naast de twee TT-torens is aan

de Capucienenstraat nabij het TT-complex eveneens een grootschalig woonblok (11 aantal bouwlagen) gelegen. Tussen deze toren en de TT-torens is een daktuin ingericht op de lager gepositioneerde plint.

4.3.2.2

Stedelijke en gedifferentieerde bouwblokken langsheen de Guffenslaan

Langsheen de Guffenslaan heeft het stedelijk weefsel een gedifferentieerd karakter.



5. Hassotel



6. Gedifferentieerde bebouwing



7. Voorzorg en Defensie



8. Fietspad aan de Guffenslaan

Het Hassotel heeft samen met de gebouwen van de Voorzorg en Defensie een grotere bouwschaal dan de andere gebouwen in dit bouwlint langsheen de Guffenslaan. De andere panden in dit bouwlint zijn afwisselend 3 à 4 bouwlagen hoge stadswoningen en 5 à 6 bouwlagen appartementsgebouwen. De Guffenslaan zelf is ontdubbeld ten aanzien van de Kleine Ring. Bestemmingsverkeer kan dus op een veilige manier dit deel van de wijk bereiken. Tussen de Guffenslaan en de Kleine Ring is een fietsstrook gelegen.

4.3.2.3 Guido Gezellestraat als stedelijke woonstraat

De Guido Gezellestraat is een typische binnenstedelijke woonstraat. De hoekpanden zijn ingenomen door handelszaken. De bebouwing bestaat uit relatief smalle, maar hoge (tot 4 bouwlagen hoog) herenpanden, vaak uitgewerkt met gedetailleerde gevels. De straat is relatief smal, maar door het éénrichtingsregime is parkeren aan weerszijde van de straat mogelijk. In de straat heerst een grote parkeerdruk.



9. Bebouwing Guido Gezellestraat



10. Aansluiting met de Maastrichterstraat

4.3.2.4 De Voorzorg

In de Capucienenstraat is het hoofdgebouw van de Voorzorg Hasselt gesitueerd. Dit gebouw is grootschalig van opzet en bestaat uit 3 volwaardige bouwlagen en één vierde, terugliggende bouwlaag. In de nabije bouwblokken van dit hoofdgebouw heeft de Voorzorg nog kantoorruimte ter beschikking. Dit veelal in de plinten van de omliggende appartementsgebouwen. Op de hok van de Capucienenstraat met de Guffenslaan heeft de Voorzorg een nieuwbouw kantoor opgericht dat rechtstreeks aansluit op het hoofdgebouw.



11. hoofdgebouw Voorzorg



12. Nieuwbouw Voorzorg

4.3.2.5 Koninklijk Atheneum

De Atheneumsite wordt gekenmerkt door twee gebouwenclusters. De meest recente bebouwing is gesitueerd langsheen de Capucienenstraat en is 4 bouwlagen hoog. De gebouwencluster ten zuiden van deze bebouwing, is een geklasseerd pand dat uitgaat op een grootschalige tuin, die grenst aan de Guffenslaan.



13. Atheneum kant Guffenslaan



14. Atheneum kant Capucienenstraat

4.3.2.6 Capucienenplein

Tussen het winkelcentra, de Atheneumsite en de stadswinkel ligt het Capucienenplein. Dit plein is ingericht als een stedelijke verblijfsplek. Er zijn zitgelegenheden. De luifel biedt de nodige beschutting om ook op barre dagen deze verblijfsplek voldoende comfortabel te houden. Er zijn bomen aangeplant om het stedelijke plein deels in te groenen.



15. Capucienenplein



16. Luifel

4.3.2.7 Winkelcentra

Tussen de Maastrichterstraat, de Capucienenstraat en de St. Jozefstraat liggen meerdere winkelgalerijen. De meest kleinschalige galerij is gelegen tussen de St. Jozefstraat en de Maastrichterstraat. Deze Galerij heet de 'de Ware Vrienden'. Het grotere winkelcentrum is gelegen in een bouwgeheel waar ook de TT-torens deel van uitmaken en heeft voornamelijk grote winkelpuien langsheen de St. Jozefstraat. Langs deze zijde zitten eveneens grotere ketens gevestigd zoals H&M en Mediamarkt. Binnen in dit bouwgeheel is eveneens een galerij aanwezig die vanaf de Maastrichterstraat uitgaat op het Capucienenplein.



17. Winkelpui langsheen St. Jozefstraat



18. Toegang Mediamarkt St. Jozefstraat



19. Toegang galerij De Ware Vrienden



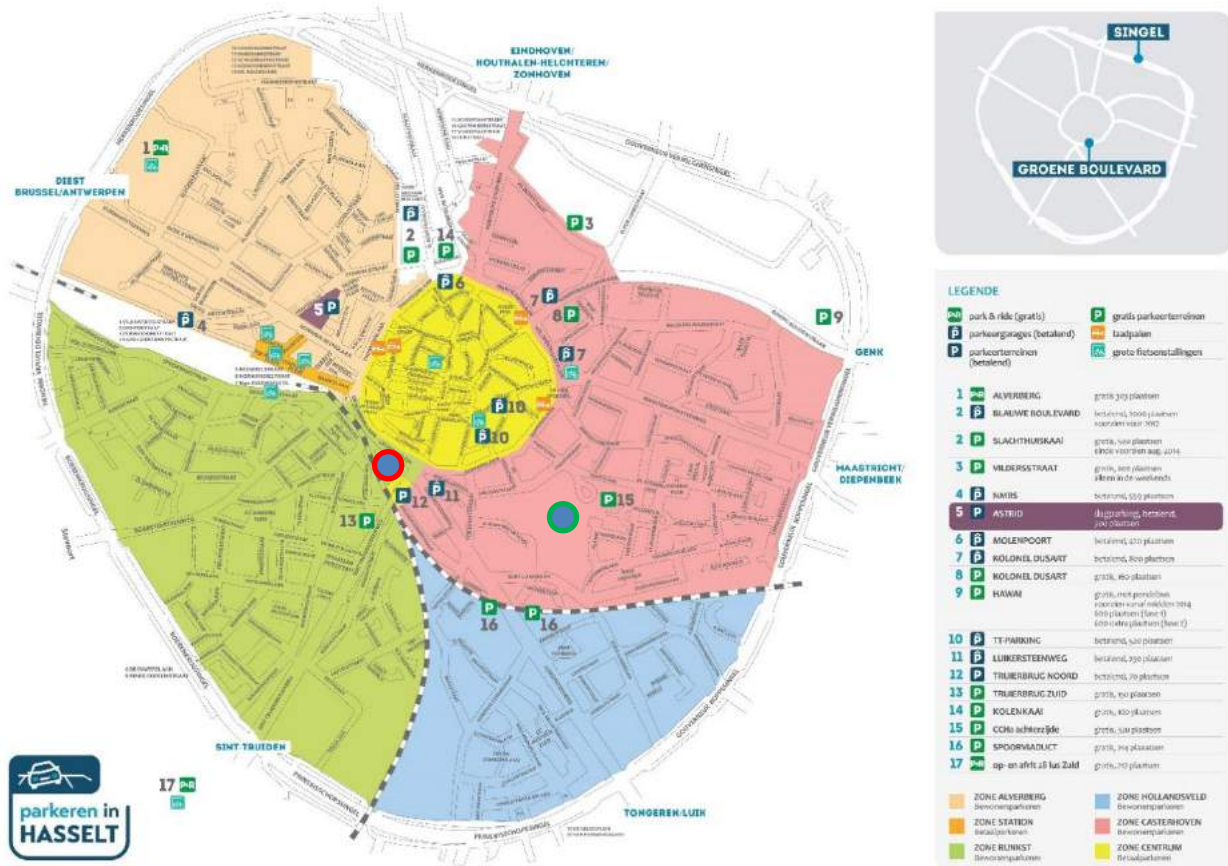
20. Toegang winkelgalerij Maastrichterstraat

4.3.2.8 Ondergronds programma

Onder het bestaande shoppingscentrum (plint van de TT-torens) en het Capucienenplein / Torenplein is een ondergrondse parkeergarage gevestigd. Deze garage heeft meerder in- en uitgangen gelegen in de Capucienenstraat. Eén ervan is gelegen in het bouwblok van het shoppingscentrum zelf en één ervan is gelegen in het bouwblok ten noorden van de het Capucienenplein. Ter hoogte van de ingang van het Radisson Hotel is eveneens de toegang voor voetgangers tot een ondergrondse sportzaal gelegen. Deze wordt momenteel gebruikt door een Hasseltse dansvereniging. Bij de aanbouw van het

Stadhuis zal eveneens een bijhorende ondergrondse parking worden ingericht. Deze zal omwille van de waterloop die onder de St.Jozefstraat loopt geen verbinding maken met de bestaande parkeergarage onder het shoppingcentrum. De garage krijgt een eigen in- en uitrit op eigen terrein en zal dus vanuit de St. Jozefstraat ontsloten worden.

- De parking onder het shoppingcentrum telt 520 parkeerplaatsen.
- De nieuwe parking onder het Stadhuis zal 214 parkeerplaatsen omvatten.



1	P+R ALVERBERG	gratis 303 plaatsen	9	P HAWAI	gratis, met pendelbus voorzien vanaf midden 2014 600 plaatsen (fase 1) 600 extra plaatsen (fase 2)
2	P BLAUWE BOULEVARD	betaalend, 3000 plaatsen voorzien voor 2017	10	P TT-PARKING	betaalend, 520 plaatsen
2	P SLACHTHUISKAAI	gratis, 500 plaatsen einde voorzien aug. 2014	11	P LUIKERSTEENWEG	betaalend, 250 plaatsen
3	P VILDERSSTRAAT	gratis, 200 plaatsen alleen in de weekends	12	P TRUIERBRUG NOORD	betaalend, 70 plaatsen
4	P NMBS	betaalend, 559 plaatsen	13	P TRUIERBRUG ZUID	gratis, 150 plaatsen
5	P ASTRID	dagparking, betaalend, 300 plaatsen	14	P KOLENKAAL	gratis, 100 plaatsen
6	P MOLENPOORT	betaalend, 470 plaatsen	15	P CCHa achterzijde	gratis, 320 plaatsen
7	P KOLONEL DUSART	betaalend, 800 plaatsen	16	P SPOORVIADUCT	gratis, 214 plaatsen
8	P KOLONEL DUSART	gratis, 160 plaatsen	17	P+R op- en afrit 28 lus Zuid	gratis, 217 plaatsen

● Nieuw op te richten parking aan de Oude Statie.

● De toekomstige ziekenhuissite (550pp)

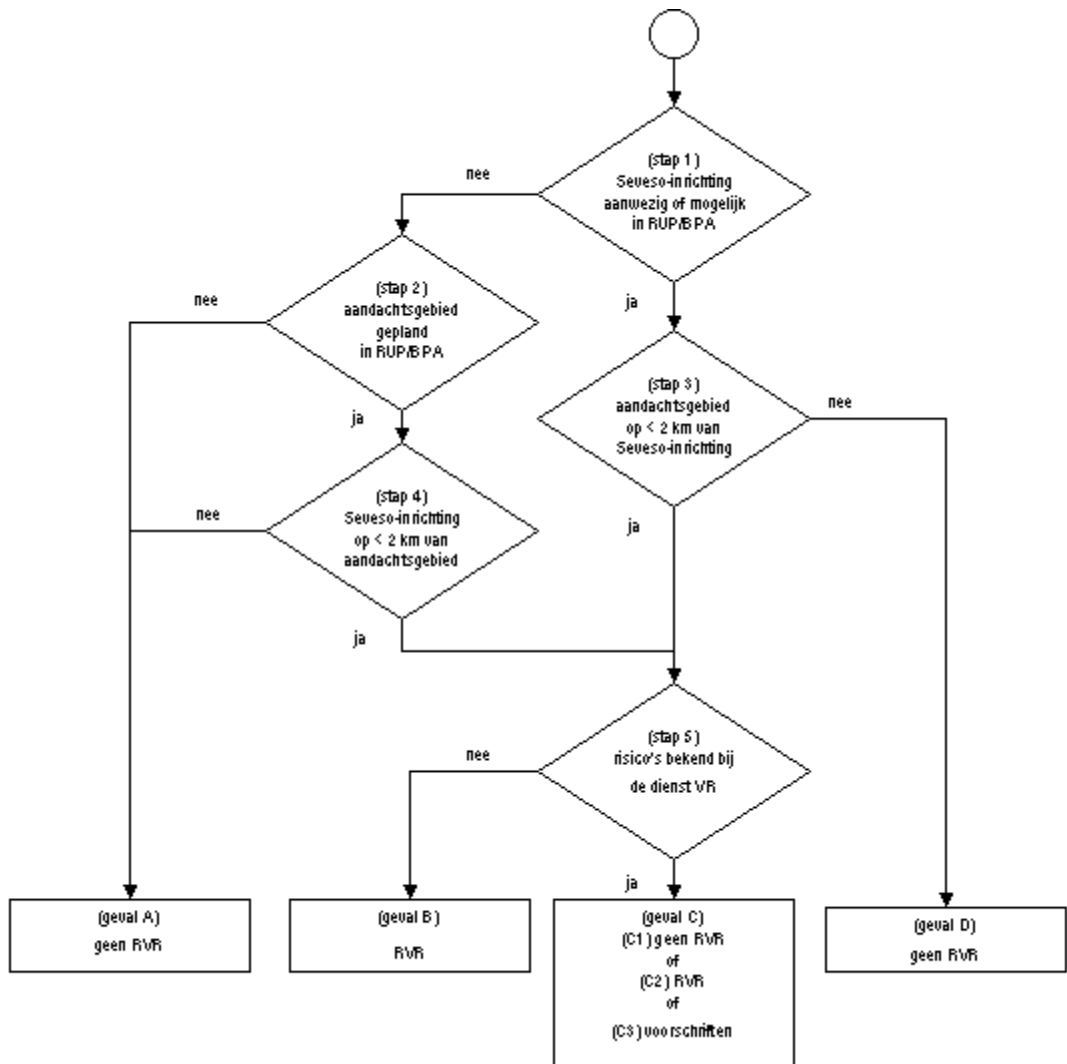
Figuur 12: parkeersysteem Hasselt

Op wandelafstand van de TT-wijk zijn diverse publieke parkeergelegenheden gesitueerd. Daarnaast is de stad volop aan het investeren in diverse bijkomende parkings net buiten de Kleine Ring. Deze locaties zijn op wandelafstand van het centrum gelegen, waardoor de binnenstad beter bereikbaar wordt gemaakt voor bezoekers. Bijgevolg kan de impact van het gemotoriseerd verkeer op de binnenstad worden geluwd.

4.3.3 Mens – externe mensveiligheid

Kaart 15: seveso

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 13: beslissingsdiagramma dienst veiligheidsrapportage

4.3.3.1 Seveso-inrichting

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

Binnen het plangebied van dit RUP zijn geen Seveso-bedrijven gelegen.

Er zijn binnen een perimeter van 2 km rond het plangebied een aantal Seveso-inrichtingen aanwezig. Deze 4 bedrijven bevinden zich ten noorden van de binnenstad.

- Bouts, een laagdrempelige SEVESO-inrichting (op 1400m)
- Comfort Energie. (op 1600m)
- Petrolihm . (op 1200m)
- Argos storage (op 1700 m)

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

4.3.3.2 Aandachtsgebied

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

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

Als **aandachtsgebied** werd daarom aangeduid:

- Gebieden met woonfunctie
- Kwetsbare locaties
- Door het publiek bezochte gebouwen en gebieden
- Hoofdtransportwegen voor personenvervoer
- Waardevolle of kwetsbare natuurgebieden
- 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.

Binnen het plangebied zijn aandachtsgebieden met betrekking tot de schoolomgeving en de woonfunctie aanwezig.

4.3.3.3 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 een straal van 2km van het plangebied, aan dat men moet nagaan of alle risico's bekend zijn bij de dienst VR.

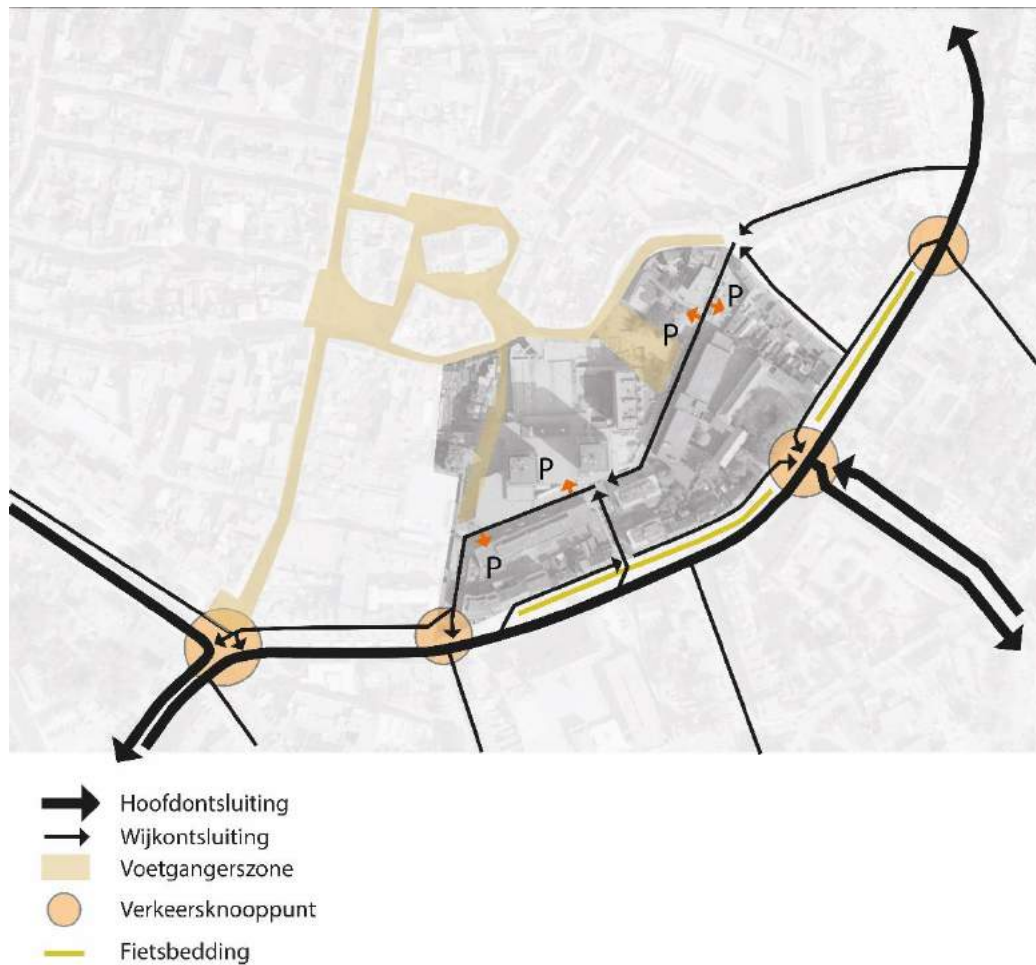
4.3.3.4 Verder van belang: externe gevarenbronnen

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, ...

4.3.4 Mens – mobiliteit

Ontsluiting



Figuur 14: ontsluiting (op basis van bestaande verkeerssituatie)

Op niveau van de Hasseltse binnenstad wordt het plangebied ontsloten door de Kleine Ring of Groene Boulevard. Deze boulevard is ingericht als een éénrichtingsweg. Verschillende delen van deze binnenring zijn voorzien van een aparte fietsbedding en van parallelle secundaire ontsluitingswegen, die instaan voor zowel de ontsluiting van de woningen gelegen aan de binnenring als van de stadswijken die binnen deze Kleine Ring gelegen zijn. Vele van deze wijkontsluitingswegen zijn eveneens éénrichtingswegen.

De Capucienenstraat die functioneert als centrale ontsluitingsas voor de kern van het plangebied wordt vanaf de Groene Boulevard bereikt via de Guffenslaan (parallel aan de ringweg) of via de Guido Gezellestraat. Deze éénrichtingsstraat leidt naar de St. Jozefstraat die op zijn beurt weer toegang geeft tot de Groene Boulevard.

Langzaam verkeer

De St Jozefstraat, de Maastrichterstraat en het Capucienenplein, die binnen het plangebied van het RUP zijn gelegen, maken deel uit van het winkelwandelgebied van de binnenstad. Via de Maastrichterstraat staan de Grote Markt en de Koning Albertstraat (hoofdwinkelstraat) in verbinding met het plangebied.

Parkeren

Langsheen de binnenring van Hasselt zijn verschillende parkings gelegen. Ten oosten van de binnenstad ligt een grootschalige gelijkvloerse parking aan het Kolonel Dusartplein (800pp) Deze parking ligt op minder dan 300m van de TT-wijk. Binnen het plangebied ligt een grote ondergrondse parking onder het bouwblok van de Twee torens. Deze parking heeft een capaciteit van 520 parkeerplaatsen. Deze parking staat ten dienste van enerzijds het gemengde programma van de TT-wijk. Anderzijds wordt deze parking ingezet als stadsparking in functie van de activiteiten in de binnenstad (cultuur, shoppen, horeca,...)

Ter hoogte van de Luikerpoort (ten westen van de TT-wijk) is een parkeergebouw gelegen met 250 parkeerplaatsen. Het ziekenhuis Jessa plant samen met de stad een nieuwe ondergrondse parking van 550 parkeerplaatsen ten zuiden van de kleine Ring op minder dan 400m van de TT-wijk. Ter hoogte van het toekomstige Stadhuis zal een bijkomende parking worden ingericht ter ondersteuning van de stadsdiensten en bijkomende kantoren. Deze parking zal 214 parkeerplaatsen bevatten en worden ontsloten langsheen de St. Jozefstraat.



De Capucienenstraat en de Guido Gezellestraat worden gekenmerkt door een hoge parkeerdruk veelal in kader van bewonersparkeren. Dit heeft een impact op de beeldwaarde en leefbaarheid van deze straten.

Openbaar vervoer: bushaltes

De Capucienenstraat (in het plangebied gelegen) maakt deel uit van stadslijn H9 (Hasselt Wolkske, richting: Hasselt Langeveldstraat – Hasselt Station) en verbindt de site met het

station dat 1200m ten westen van het plangebied ligt. De dichtstbijzijnde halte bevindt zich aan het kruispunt van de St. Jozefstraat en de Capucienenstraat.

De Guffenslaan (ten zuiden van het plangebied) bevindt zich op het traject van een heel aantal stadslijnen en streeklijnen, waaronder bus 45 (Hassel-Maaseik/Maastricht). Deze regionale bus verbindt het plangebied met zowel andere plaatsen langsheen de binnenring als met Maaseik en Maastricht. De dichtstbijzijnde halte is gelegen ter hoogte van de private tuin van het Koninklijk Atheneum. (halte Kunstlaan)

4.3.5 Watertoets

Kaart 7: watertoets 2014

De Helbeek loopt van het zuiden naar het noorden dwars doorheen het plangebied. Deze beek is echter niet geklasseerd (beheerder: stad Hasselt) en beschikt over een basiskwaliteit. Ten noorden van de binnenstad mondt deze beek uit in de Demer.

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 plangebied zijn er met uitzondering van de private tuin van het Koninklijk Atheneum, **geen erosiegevoelige zones**. Dit hangt samen met de **hellingsgraad** van het gebied: meer dan 95% van het plangebied vertoont een hellingsgraad tussen 0,5% en 5%. Slechts enkele plekken ter hoogte van de private tuin van het Koninklijk Atheneum hebben een hellingsgraad tussen 5 en 10 %.

Bijna het volledige Hasseltse grondgebied is infiltratiegevoelig. Dit heeft te maken met de bodemsamenstelling. De volledige binnenstad is overigens matig gevoelig voor **grondwaterstroming**.

Het plangebied is gelegen in **centraal gebied**, volgens het zoneringsplan (geoloket.vmm.be). Dit wil zeggen dat er in de aanpalende straten een afvalwaterriolering aanwezig is die verbonden is met een operationele waterzuiveringsinstallatie.

Conclusie:

Op basis van de kaarten met betrekking tot de watertoets zijn er weinig problemen te verwachten in het plangebied aangaande water. Doch zal er – gezien de hoge verhardingsgraad in het stedelijk gebied– over moeten worden gewaakt dat de maatregelen die genomen worden aangaande waterhergebruik, -infiltratie en –buffering met vertraagde afvoer effectief zijn en leiden tot een duurzamer stadsdeel.

Wijzigingen ten gevolge van dit RUP vallen onder meer onder de van kracht zijnde sectorale wetgeving (oa de gewestelijke hemelwaterverordening).

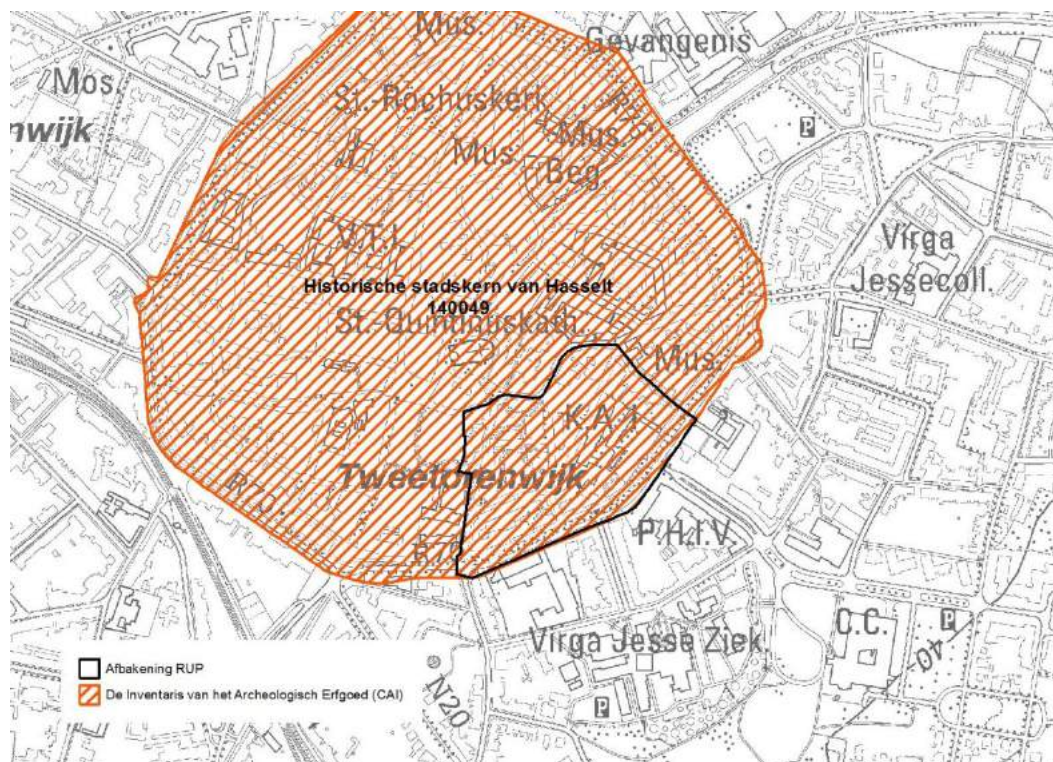
4.3.6

Bodem

Kaart 17: bodemkaart

Het plangebied is gelegen in een antropogene bodemsamenstelling. Dit wil zeggen dat omwille van de stedelijke aard van het plangebied, de grond in het verleden geroerd werd door toedoen van bouwwerkzaamheden. Desalniettemin is het mogelijk dat er zich onder de stratigrafische opgebouwde antropogene lagen, begraven historische landschappen en waardevolle bodemlagen in de ondergrond bevinden.

Volgens de inventaris van Archeologisch Erfgoed, ligt het plangebied binnen de archeologische zone: "de historische stadskern van Hasselt." Deze vaststelling is geldig sinds 19-02-2016.



In de beschrijving die in de archeologische atlas werd opgenomen wordt notie gemaakt van diverse vondsten die in de Hasseltse binnenstad in het verleden werden gedaan. Zo is er sprake van diverse vondsten uit de 19^e eeuw, maar eveneens van diverse verspreide Romeinse vondsten in de nabijheid van de Helbeek. Er is geen notie gemaakt van vondsten met betrekking tot het brons- en ijzertijdperk. Vooralnog wordt het vormen van een coherent beeld aangaande deze vondsten, onmogelijk geacht.

Daarnaast wordt er in de inventaris van archeologisch erfgoed de bijzondere nadruk gelegd op de voormalige aanwezigheid van de stadswallen. Deze werden in de 15^e eeuw gesloopt en de aanpalende grachten werden eveneens gedempt.

De grens van de archeologisch complexe en waardevolle ruimte werd vanuit deze optiek vastgelegd op de buitenste afbakening van de stadsgracht rond de wallen en muren. Ook

de open ruimten tussen de bebouwde kern en strategische elementen, zoals de rivieroever, worden opgenomen. Op deze manier zijn we honderd procent zeker dat de afbakening van de historische stedelijke kernen in Vlaanderen dekkend is voor de volledige zone met complex stadsarcheologisch erfgoed.

“De Centrale Archeologische Inventaris is een inventaris van tot nog toe gekende archeologische vindplaatsen. Vanwege het specifieke karakter van het archeologisch erfgoed dat voor ons verborgen zit in de ondergrond, is het onmogelijk om op basis van de Centrale Archeologische Inventaris uitspraken te doen over de aan- of afwezigheid van archeologische sporen. De aan- of afwezigheid van archeologische sporen dient met verder onderzoek vastgesteld te worden.”

Volgens de databank van OVAM werden er in de nabijheid van het plangebied enkele oriënterende en beschrijvende **bodemonderzoeken** uitgevoerd; Binnen de contour van het plangebied werden geen oriënterende of beschrijvende bodemonderzoeken uitgevoerd. Eveneens werden er geen bodemsaneringsprojecten uitgevoerd in en in de directe omgeving van het plangebied. Er werd in kader van de bouwplannen omtrent het Stadhuis een oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd. Ook voor de toekomstige ontwikkelingen ter hoogte van de kazerne in de Maastrichterstraat werd een beschrijvend bodemonderzoek uitgevoerd.

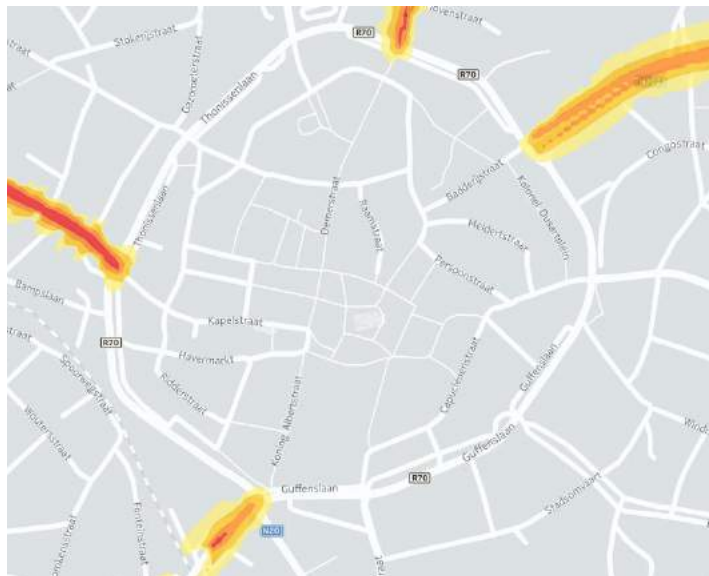
Er zijn geen gekende verontreinigde bodems aanwezig binnen de contouren van het plangebied.

4.3.7

Geluid



Figuur 15: geluidsbelasting wegverkeer Lden 2011



Figuur 16: geluidsbelasting wegverkeer Lnight 2011

Er bevinden zich in de nabije omgeving van het plangebied geen relevante geluidsbronnen die een storend effect hebben op de activiteiten (wonen, werken, recreëren, shoppen) in de TT-wijk. De spooromgeving, de grote ring en zijn invalswegen zijn op schaal van de stad de meest relevante geluidsbronnen, maar de geluidscontouren van deze bronnen reiken niet tot in het plangebied.

Binnen het plangebied zijn geen functies gelegen die een overbelastende geluidsproductie genereren ten aanzien van de omgeving.

De geluidsbelastingkaart geeft een vertekend beeld, gezien de geluidsimpact van de Kleine Ring niet mee werd gekarteerd. Door de groene inrichting en het enkele richtingsverkeer van deze ringweg kan worden gesteld dat de geluidsimpact van deze ringinfrastructuur op de bebouwde omgeving beperkt blijft.

4.3.8

Lucht en klimaat

Kaart 18: lucht

De concentratie **PM10** overschreed in de periode 2010-2012 tussen de 21 en 25 keer het daggemiddelde van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. 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 21 en $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze concentratie blijft onder de norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De jaargemiddelde concentratie van **NO₂** lag in 2012 in de omgeving van het plangebied tussen 21 en $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ook deze concentratie blijft onder de norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Algemeen gesteld wordt de luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied als gewoon beoordeeld.

4.3.9 Fauna en Flora

Kaart 5: Biologische waarderingskaart

Binnen de contour van het plangebied wordt enkel de tuin van het Koninklijk Atheneum gekarteerd als een complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen. Daarnaast komt binnen het plangebied geen ander waardevol groen voor. In de nabije omgeving van het plangebied wordt het Villerspark (een complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen) en de stadstuin van de Hoge School Hasselt (biologisch waardevol) als waardevol groen gekarteerd. In de ruimere omgeving van het plangebied worden enkele stedelijke binnentuinen en het Hasseltse stadspark als complexen van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen, gekarteerd.

Er bevinden zich geen **VEN- of Natura 2000** gebieden met **speciale beschermingszones** binnen een straal van 3000m van het plangebied.

4.3.10 Landschap, onroerend erfgoed en archeologie

Kaart 8: landschap

Het plangebied is gelegen in de binnenstad van Hasselt waar talrijke monumenten en beschermd panden aanwezig zijn. De TT-wijk is in zijn geheel opgenomen als een bouwkundig relict.

Recente wijk in de zone tussen de Maastrichterstraat, Guffenslaan, St.-Jozefstraat en Grote Capucienenstraat, met storende grootschalige architectuur en hoge bouw. Het plan werd goedgekeurd bij K.B. van 11 mei 1970 en uitgevoerd tussen september 1970 en het voorjaar 1975. Hierdoor verdween een der oudste wijken van de stad, z.g. "De Beek", naar de Helbeek die er doorstroomde; deze wijk bevatte nog verschillende voorbeelden van vakwerkbouw alsook herenhuizen in Maasstijl en classicistische stijl w.o. de huizen "De Gulden Haen" of "Zeehaen", "De Beer", "De Kleyne Beer", "Het Wijnvat", "Den Boeck" en "De Waeg".

Binnen het plangebied is de site van het Koninklijk Atheneum (1865) opgenomen als een beschermd stadszicht. Het oude gebouw van het Koninklijk Atheneum is gekarteerd als beschermd monument. Het bevat echter elementen van een voormalig Capucijnenklooster. Langsheen de Guffenslaan is Burgerhuis 'De Engelkes' opgenomen als beschermd monument. Ook de tuin van dit huis is opgenomen als beschermd stadszicht.

Voormalig hotel van Corswarem is gelegen in de Maastrichterstraat. Dit neoclassicistische herenhuis is tevens een beschermd monument (en een bouwkundig relict). Aanpalend is ook Burgerhuis De Pasteye van 1687 beschermd als monument. Ten noorden van deze twee monumenten zijn tevens langsheen de Maastrichterstraat en binnen het plangebied nog 3 stadswoningen (stadswoning de Witte Haen, stadswoning De Trouw), gelegen die werden gekarteerd als bouwkundige relict.

Op de hoek van de Sint-Jozefstraat en de Maastrichterstraat zijn 8 stadswoningen aanwezig die gekarteerd zijn als bouwkundige relict waaronder stadswoning Den Cruysancker (1776).

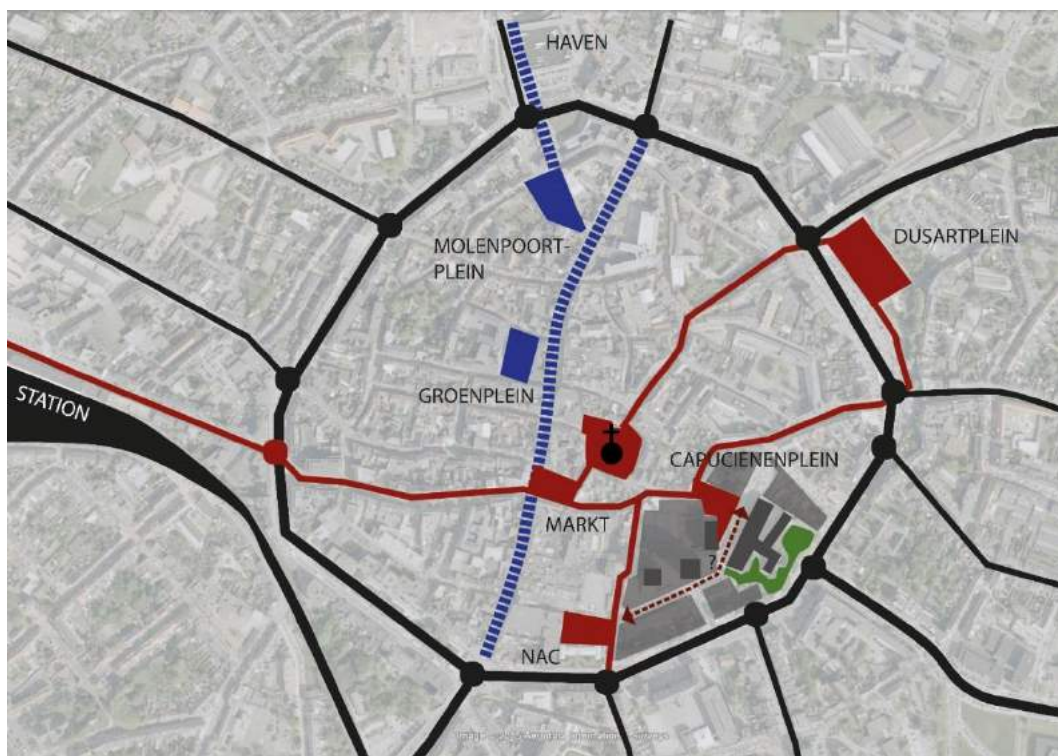
In de nabije omgeving zijn eveneens tal van beschermde monumenten en bouwkundige relictten terug te vinden. Ten noorden van het plangebied is de stadskern van Hasselt gelegen met de St. Quintenskathedraal, als meest grootschalige monument. De andere voornaamste monumenten en bouwkundige relictten zijn voornamelijk burgerhuizen en stadswoningen die zich rondom de Grote Markt positioneren. Ten zuiden van het plangebied wordt de Groene Boulevard gekenmerkt door meer grootschalige monumenten die zich langsheen de ringweg positioneren: De oude rijkswachtkazerne op de hoek van de Guffenslaan en de Sint-Jozefstraat, Het klooster en de kapel van de Zusters Clarissen – Coletinen, waar momenteel de technische school Heilig Hart is gehuisvest, Provinciale school voor vroedvrouwen van 1912 (momenteel hogeschool PXL Campus Guffenslaan), het Sint Jozercollege van 1881, springen het meest in het oog.

Er is geen sprake van ankerplaatsen, relictzones, lijnrelictten of puntrelictten in het plangebied zelf.

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

5 Ambities, probleemstelling, opportuniteiten en globale visie

5.1 Ambitie van stad Hasselt t.a.v. de TT-wijk



Figuur 17: ruimtelijke visie op stadsniveau

TT-wijk als het hoog-dynamische hart van de binnenstad

Volgens de ambities van de stad, wordt de TT-wijk in de toekomst verder uitgebouwd als een volwaardig hedendaags stadsdeel van de binnenstad. De stad Hasselt heeft de ambitie om ter hoogte van de TT-wijk een dynamische en hedendaagse cluster aan voorzieningen uit te bouwen die de focus legt op enerzijds een mix van stedelijke functies en anderzijds op het versterken van de stedelijke dynamiek in en rondom de hedendaagse bebouwing;

De focus wordt hierbij gelegd op:

- Uitbouwen van het shoppingnetwerk en de totaalbeleving ervan
- Clustering van openbare diensten (Stadhuis, Atheneum, De Voorzorg)
- Intensiveren van een aangenaam en gedifferentieerd woonaanbod
- Vergroten van de attractiviteit van dit stadsdeel in het algemeen en in het bijzonder van de toeristische attractiviteit door vernieuwing en toename van toeristische verblijfsaccommodatie te stimuleren.

Langer termijn visie parkeren stad Hasselt

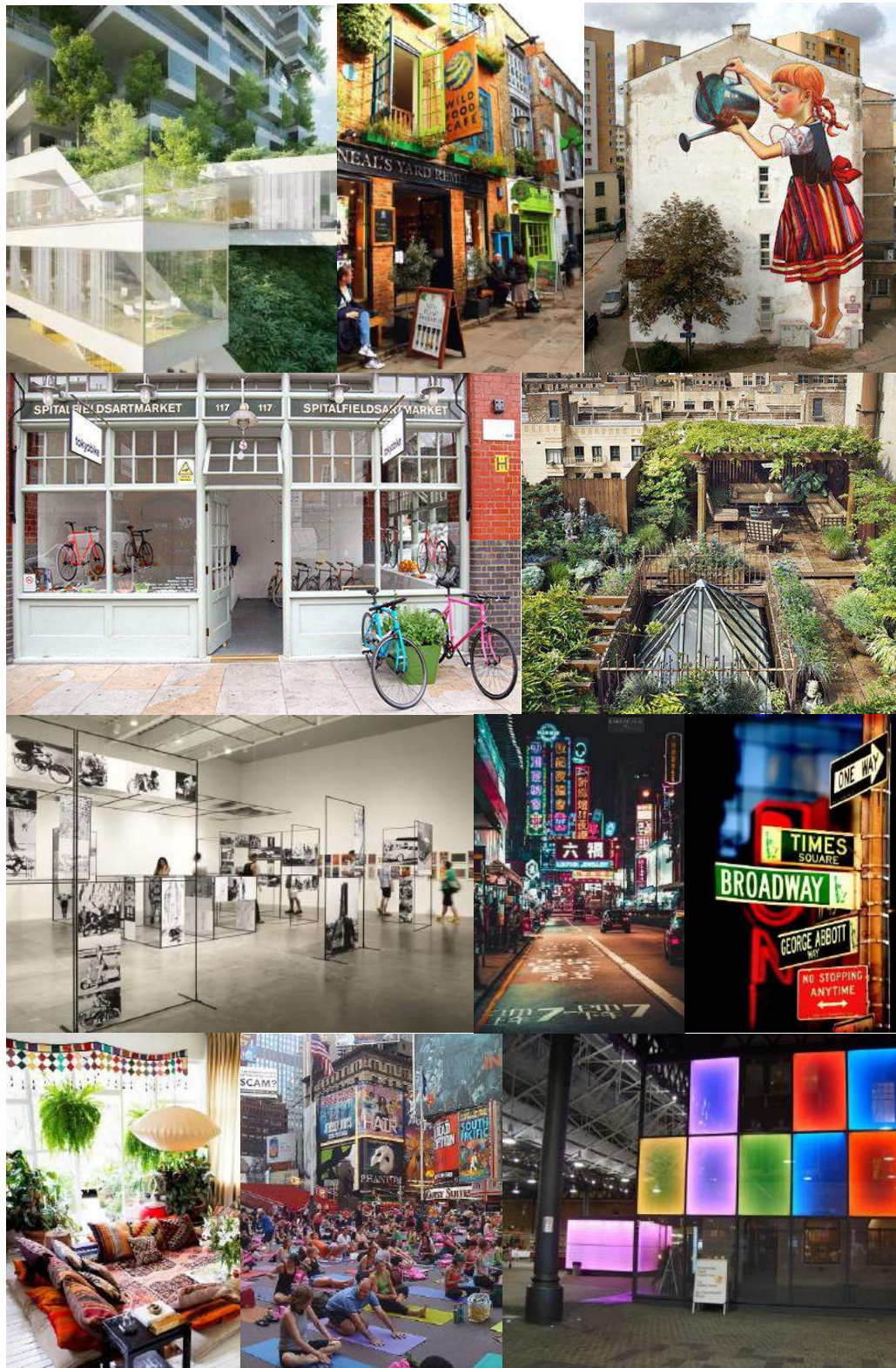
In kader van de lange termijnvisie van de stad om het bezoekersparkeren met betrekking tot de binnenstad in diverse (toekomstige) parkings (550 pp thv de ziekenhuissite, 800 pp Dusartplein, 2000 pp aan de Blauwe Boulevard, 250 pp aan de Oude Statie) te organiseren net buiten de Kleine Ring, is het de bedoeling om bestaande parkings gelegen binnen de Groene Boulevard, zoals die onder de TT-wijk (520 pp), op lange termijn in te zetten om de parkeervraag met betrekking tot binnenstedelijke (lange duur) functies zoals wonen en werken te ondervangen. Wanneer dit concept consequent zal worden doorgevoerd, betekent dit dat de parkeerdruk op het openbaar domein in de Hasseltse binnenstad zal afnemen. Hierdoor kunnen tal van langspaarkeerplaatsen in de binnenstad komen te vervallen waardoor er opnieuw ruimte zal vrijkomen voor een meer kwalitatieve invulling van het openbaar domein. Dit zal de beeldkwaliteit en de leefbaarheid van de Hasseltse kern ten goede komen. Er zal immers meer aandacht kunnen uitgaan naar de aanplant van groen en van inrichtingen die de verblijfskwaliteit van een plek zullen stimuleren.



TT-wijk, een hedendaagse wijk met een eigen beeldwaarde

De atypische identiteit van de wijk – bekrachtigd door de aanwezigheid van grotere bouwgehelen en moderne architectuur – zal in de toekomst verder worden bestendigd en versterkt. De nieuwe stedelijke dynamiek die hierbij wordt geambieerd zal niet alleen de identiteit van de wijk an sich versterken, de wijk wordt als het ware uitgebouwd als een boegbeeld van hedendaagse en bruisende stedelijkheid. De mix van stedelijke functies en een hogere densiteit van de wijk zijn de sleutels om de wenselijke stedelijke dynamiek te bereiken en de TT-wijk uit te bouwen tot het hedendaagse, stedelijke aantrekkingspunt van Hasselt.

TT-wijk, een bruisende dynamisch stadsdeel voor Hasselt.



5.2 Problematiek tav de huidige vergunbare toestand

Het bestaande BPA beperkt het uitbouwen van deze globale lange termijnvisie van de stad. Om van de TT-wijk een dynamisch en hedendaags stadsdeel te maken zijn er beperkingen aangaande de huidige bestemmings- en inrichtingsvoorschriften.

Om een architecturale en stedelijke stempel te kunnen drukken op de wijk zijn de voorschriften die betrekking hebben op het wenselijke bouwprofiel op sommige specifieke plekken te streng, waardoor de spontane, stedelijke en architecturale mix waarnaar gestreefd wordt in de binnenstad, onmogelijk wordt. Het BPA is met andere woorden te rigide waardoor het onvoldoende ruimte laat voor flexibiliteit. Het biedt geen stimulans voor stedelijke vernieuwing en werd opgemaakt in een tijdsgeest waarin een 'definitieve' eindversie werd vastgelegd. Deze eindversie beantwoordt niet meer aan de hedendaagse ambities van de stad Hasselt.

De bestemmingen die in het huidige BPA zijn opgenomen zijn zeer strak afgebakend (nagenoeg perceelsgebonden). Hierdoor is er geen ruimte voor grondige stadsvernieuwing enerzijds. Anderzijds werd in het BPA de te veel gefocust op het huidige functioneren van de wijk. Met de aanpalende stadsvernieuwingen in gedachte (rijkswacht en de kazerne), kan de betekenis van het Capucienplein, Capucienstraat en St. Jozefplein aanzienlijk veranderen. De kans bestaat dat de huidige ruimtelijke structuur van de wijk bijgevolg niet meer toereikend is. De huidige bestemmings- en inrichtingsvoorschriften dragen momenteel niet de juiste flexibiliteit in zich om te kunnen omgaan met de toekomstige transitie van de wijk.

Volgens de huidige mogelijke bestemmingen kan er bijvoorbeeld in de twee torens slechts een beperkt aanbod aan wonen (10%) worden gerealiseerd. Er wordt in het BPA gestreefd naar een maximale invulling als kantooruimte (voornamelijk op de verdiepingen) en een handelsfunctie op het gelijkvloers. Recreatieve functies zoals verblijfsaccommodatie, fitness, ... ed. werden niet opgenomen als een wenselijke bestemming in deze zone (projectzone 2). De procentuele verhouding van de verschillende toegelaten functies in deze zone druist in tegen de wens om een hoog-dynamische functiemix te genereren in het hart van deze hedendaagse wijk. De stad streeft immers naar het verhogen van de leefbaarheid in de stad. Betaalbaar en aangenaam wonen is daarbinnen een belangrijk aspect. Het is immers belangrijk om zowel overdag als 's avonds stedelijke activiteit te kunnen garanderen.

Daarnaast zijn de inrichtingsvoorschriften van het bestaande BPA met betrekking tot de bouwhoogte, dakprofielen en stedelijke perceleering te streng vastgelegd, waardoor er maar weinig ruimte voor vernieuwing, creativiteit en nieuwe stedelijke samenhang is. Deze inrichtingsvoorschriften hypothekeren eveneens de architecturale vrijheid, waardoor

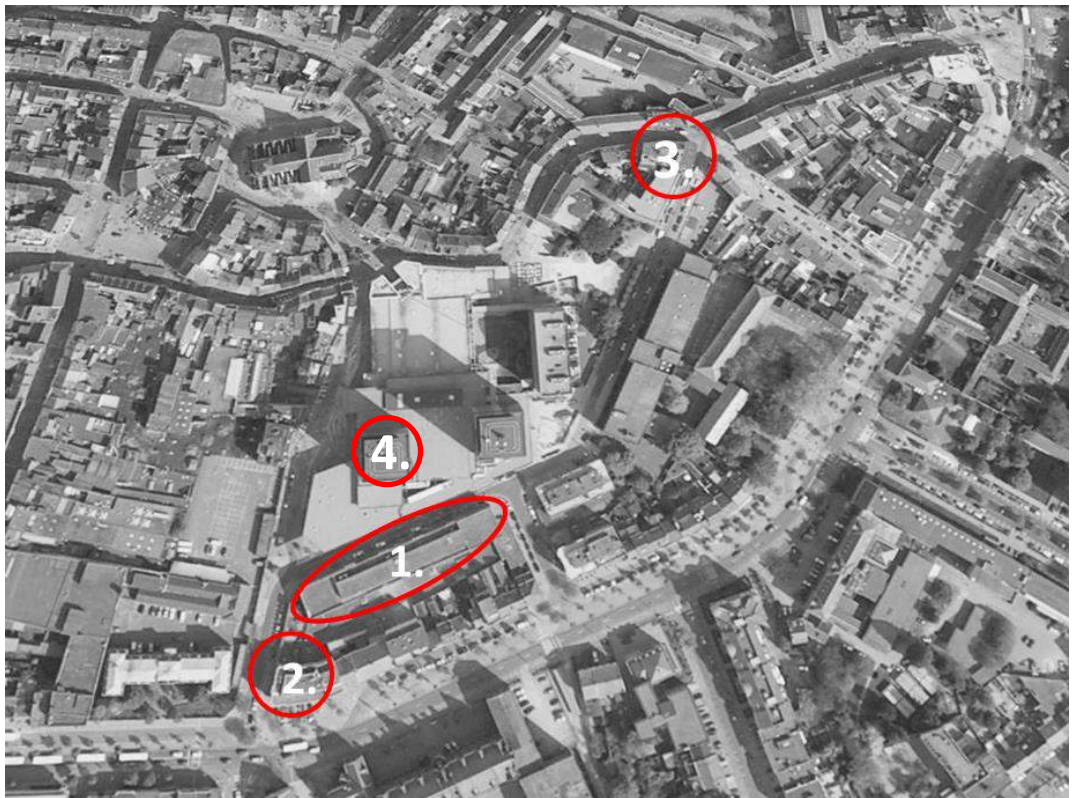
stadsvernieuwing nooit in die mate kan worden ontwikkeld om een hedendaags en hoog-dynamisch karakter te creëren. Dit is nefast voor de toekomstige identiteit van de wijk.

Het waarmaken van de lange termijnvisie met betrekking tot de Hasseltse binnenstad – de TT-wijk in het bijzonder – stuit met andere woorden onoverkomelijk tegen de belemmeringen die de voorschriften van het BPA opleggen.

5.3 **Opportunities t.a.v. private ontwikkelingswensen**

Vanuit de private sector zijn er meerdere actoren bekend die vragende partij zijn om aan stadsvernieuwing te willen doen ter hoogte van de TT-wijk. In kader van deze concrete vraagstellingen en in kader van dit RUP werd ontwerp onderzoek gedaan die de ruimtelijke en programmatorische knelpunten en opportuniteiten in beeld heeft gebracht. Er werd zowel programmatorisch als ruimtelijke afgetoetst of deze private voorstellen kaderen binnen de door de stad Hasselt vooropgestelde lange termijnvisie.

5.3.1.1 **Overzicht van de private opportuniteiten**



Figuur 18: overzicht van de private opportuniteiten

1. De Voorzorg – Capucienstraat
2. Hassotel- Guffenslaan / St-Jozefstraat
3. Woonhoek – Maastrichterstraat
4. ??

5.3.1.2 **De voornaamste concrete vraagstellingen zijn:**

1. Hassotel, gelegen op de hoek van de Guffenslaan en de St. Jozefstraat is eveneens vragende partij om zijn accommodatie grondig te renoveren en services met

betrekking tot het toeristisch aanbod uit te breiden. Deze concrete vraagstelling heeft de opportuniteit in zich om de toeristische aantrekkelijkheid van de binnenstad te stimuleren, waardoor de stedelijke dynamiek van de TT-wijk an sich – als een tijdelijke verblijfplaats voor toeristen, business mensen– wordt gestimuleerd. Samen met het Radissonhotel kan het Hassotel – mits de mogelijkheid tot het optimaliseren van zijn aanbod – een belangrijke toeristische pool worden voor Hasselt.

2. De Voorzorg geeft aan dat de huidige accommodatie in de Capucienenstraat niet meer voldoet om op een kwalitatieve manier tegemoet te kunnen komen aan een optimale dienstverlening. In kader daarvan willen zij hun bestaande accommodatie grondig renoveren en optimaliseren; Om hun dienstverlening aan te passen aan de toenemende stedelijke capaciteit, zijn zij eveneens op zoek naar een mogelijkheid van extra vloeroppervlakte. Bijkomende volume en de renovatie van de architectuur van de voorzorg kan zal niet alleen de dienstverlening verbeteren, maar betekent eveneens een opportuniteit om de beeldwaarde en architecturale aantrekkelijkheid van de TT-wijk te verbeteren. De verbetering van de architecturale uitstraling van het pand is daarbij een belangrijk aandachtspunt.
3. Een ontwikkelaar is vragende partij om een verouderd pand op de hoek van de Capucienenstraat en de Maastrichterstraat af te breken. Dit pand is op die hoek strategisch gelegen. De Maastrichterstraat vormt immers een belangrijke toegangsweg tot de kern van de Hasseltse binnenstad. Een verbijzondering van deze hoek zou de toegang tot de kern enerzijds kunnen benadrukken, anderzijds zou een kwalitatieve architectuur van deze hoek als een stimulans kunnen dienen om de algemene beeldwaarde van de TT-wijk op een spontane manier op te krikken.
4. Bestemmingsverbreding voor de TT-torens. Momenteel kan er slechts een beperkt aanbod wonen en recreatieve functies worden gerealiseerd. Om een evenwichtigere mix van functies te kunnen implementeren is het noodzakelijk de bestemming van het torencomplex te verbreden.

5.4 Ontwerpend onderzoek

De vraagstellingen van deze verschillende actoren dient in relatie tot elkaar en ten aanzien van de bestaande omgeving worden bekeken. Daarom werden de ruimtelijke mogelijkheden van deze concrete vragen verder onderzocht aan de hand van ontwerpend onderzoek waarbij de verschillende volumewerkingen van de diverse projecten in beeld werden gebracht. Daarnaast werd ten aanzien van de volledige TT-wijk de ruimtelijke draagkracht onderzocht. Dit wil zeggen dat er vooral is gefocust op hoeveel programma wenselijk is om de stedelijke dynamiek en de architecturale beeldwaarde van de TT-wijk in zijn totaliteit te verbeteren. Daarnaast werd bekeken hoe

de concrete vraagstelling van de verschillende private actoren een opportuniteit kunnen betekenen om de ambitie van de stad om van de TT-wijk een bruisend stadsdeel te maken, te kunnen waarmaken.

Hieronder wordt de synthese en de conclusies van het ontwerpend onderzoek in beeld gebracht. Deze conclusies zetten de ruimtelijke concepten die voor deze wijk worden vooropgesteld kracht bij.

5.4.1 Programmatorisch ontwerp onderzoek

Per concrete vraagstelling werd het programma van de private partij afgetoetst aan verschillende criteria die kaderen binnen de ambities van de stad. Op die manier kon op een gemonitorde manier worden gedefinieerd of de concrete vraagstelling van de private partij past binnen de lange termijnvisie van de stad Hasselt.

De criteria waaraan deze cases zijn getoetst:

1. Is de functie complementair aan de bestaande functies? Levert deze functie iets bij aan de hoge dynamiek en de mix van functie die de stad voor ogen heeft?
2. Heeft het nieuwe programma een impact op de leefbaarheid van de wijk?
3. Heeft het nieuwe programma een impact op de verkeerssituatie in de wijk?
 - **De Voorzorg:** Deze functie zit reeds sinds jaren gevestigd in de TT-wijk (Capucienenstraat). Sociale zorg moet laagdrempelig zijn en te voet of per fiets makkelijk te bereiken. Vanuit die optiek is de huidige locatie van deze functie optimaal. Doch kan er nog worden gewerkt aan de verkeersveiligheid van de Capucienenstraat. Met de komst van het Stadhuis kan er een bundeling ontstaan van dienstverlening. Dit is positief tav het gebruiksgemak. Daarnaast zorgt de uitbreiding van deze sociale (loket)functie ervoor dat er vooral overdag veel passage is. Dit draagt op een positieve manier bij aan de dynamiek en leefbaarheid van de wijk. Bijkomend programma heeft zowel ruimtelijk als op vlak van mobiliteit een impact op de leefbaarheid van de wijk. De vernieuwing van de bestaande gebouwen zal een verbetering betekenen voor de beeldwaarde en aantrekkelijkheid van de TT-wijk. Doch zal er de nodige zorg moeten worden besteed aan de inpassing van het bijkomend volume. Dit mag geen inbreuk vertonen op de omliggende bewoning en privacy. Daarnaast dient de woonkwaliteit van iedere omliggende woning (lichten en zichten) ten volle worden gerespecteerd. Op vlak van mobiliteit zal er een antwoord moeten worden geboden aan het bijkomende parkeerprogramma dat ontstaat ten gevolge van het bijkomend programma. Daarnaast verdient het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid thv de Capucienenstraat (vooral in functie van de trage weggebruiker) de nodige aandacht.
 - **Hassotel:** Het hotel gelegen op de hoek van de St.Jozefstraat en de Guffenslaan, maakt al vele jaren deel uit van het straatbeeld van de kleine ring. Samen met nog een 7-tal anders hotels behoort dit hotel behoort tot de voornaamste hotels van de binnenstad. Het vergroten van het recreatieve aanbod zorgt ervoor dat het toeristische karakter van de TT-wijk meer daadkracht krijgt. Meer toeristen betekent bijgevolg meer passage zowel overdag als 's avonds. Dit zal een spontane stimulans betekenen voor de horeca en handel in de TT-wijk. Dat de eigenaar zijn aanbod wil uitbreiden en wil kiezen voor een

vooruitstrevende en moderne architectuur, draagt zeker bij aan het verhogen van de stedelijke dynamiek en het versterken van de wijkidentiteit. De renovatie en uitbreiding van het Hassotel zal een positief effect hebben op de beeldwaarde van de St. Jozefstraat en de Guffenslaan. De kwaliteitsverbetering van de architectuur dient goed aan te sluiten op de architectuur die voor het Stadhuis voorop wordt gesteld. Het hotel zal een grotere aantrekkingskracht krijgen en dus meer toeristen/business people aantrekken. Er zal een antwoord moeten worden geboden aan de toenemende verkeersbewegingen en het bijkomende parkeerprogramma.

- **Woonhoek:** Door op deze hoek van de Maastrichterstaat en de Capucienenstraat, een andere soort woontypologie te implementeren kan er een antwoord worden geboden aan de wens van de stad om meer betaalbare en alternatieve woonvormen aan te trekken in de binnenstad. Hierdoor zal er een grotere mix van bewoners ontstaan in de wijk, waardoor de sociale controle zowel overdag, 's avonds als 's nachts zal toenemen. Om bij te dragen aan het versterken van de hedendaagse identiteit van de wijk zal er moeten worden ingezet op een hedendaagse en ambitieuze architectuur. Het aantal nieuw te realiseren woningen is beperkt, waardoor de impact op de (verkeers-) leefbaarheid van de wijk eveneens beperkt is. De woonhoek dient echter op eigen terrein in parkeerplaatsen te voorzien, opdat de reeds bestaande druk op het bewoners parkeren niet wordt verzwaard.

Ook naar de toekomst toe zullen private voorstellen die zich in de TT-wijk willen vestigen op dezelfde manier worden gemonitord.

5.4.2 Ruimtelijk ontwerpend onderzoek – volumestudie

Daarnaast is eveneens volume-onderzoek gedaan naar de uitbreidingsmogelijkheden van de diverse cases. Op die manier kon de impact van bijkomende volumes op de omgeving in beeld worden gebracht. De focus werd hierbij vooral gelegd op het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande bouwblokken en op het verbeteren van de beeldwaarde van de wijk an sich. Hierbij werd de ambitie van de stad om de TT-wijk uit te bouwen tot de hoog-dynamische wijk van de Hasseltse binnenstad, in het achterhoofd gehouden.

Ook naar de toekomst toe zullen private voorstellen die zich in de TT-wijk willen vestigen op dezelfde manier worden gemonitord.

5.4.2.1 De Voorzorg

Huidig programma

Het huidige hoofdgebouw van de Voorzorg heeft een footprint van 2233m². Het gebouw telt 3 volwaardige bouwlagen en 1 terugliggende 4^e bouwlaag. De totale vloeroppervlakte telt 5009m². Het gebouw ligt in het BPA in een zone voor aaneengesloten bebouwing met overwegend handel, diensten en kantoren. Volgens het BPA zijn slechts 3 bouwlagen toegelaten.



Gewenste programma

De Voorzorg zit momenteel zeer krap qua kantoorcapaciteit. Zij hebben de wens om in de toekomst over een bijkomende 6000m² te beschikken. De haalbaarheid van dit bijkomende programma werd aan de hand van enkele ruimtelijke uitgangspunten op de site geprojecteerd.

Ruimtelijke uitgangspunten

- 45° regel toepassen t.h.v de Capucienenstraat

In de mate van het mogelijke beantwoorden aan de 45° regel. In kader van de wens om bijkomend volume te genereren, is de algemene regel: beter inzetten op één specifiek hoogteaccent en dus plaatselijk de 45° regel te overschrijden, dan het volume overal matig op te toppen waardoor de 45° regel over de gehele bouwlijn wordt overschreden.



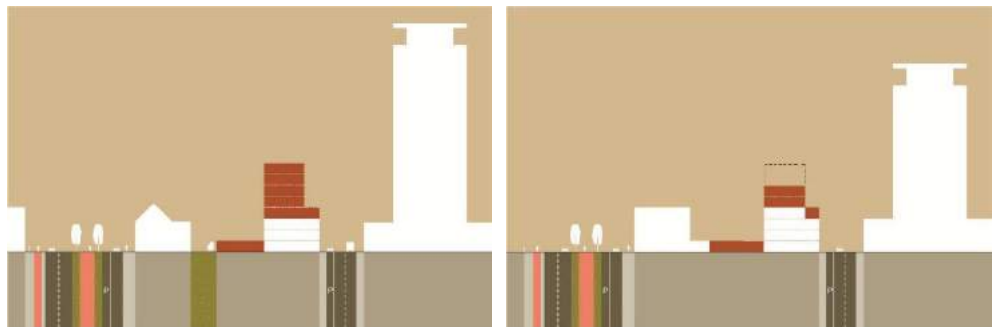
Niet zo...



...maar zo

- Creëren van een hoogte accent

In het kader van het verwezenlijken van de door de stad vooropgestelde ambities, is het belangrijk om in te zetten op de hedendaagse identiteit van de wijk. Door de wijk te voeden met meerdere hoogteaccenten kan de huidige schaalbreuk tussen de huidige TT-torens en het historische stedelijk weefsel, worden gereduceerd. De bijkomende hoogteaccenten functioneren immers door hun schaal als tussenmaat. Ze voeden de hoog-dynamische identiteit die de stad ambieert en ze vormen de aanleiding voor hedendaagse en kwalitatieve architectuur.



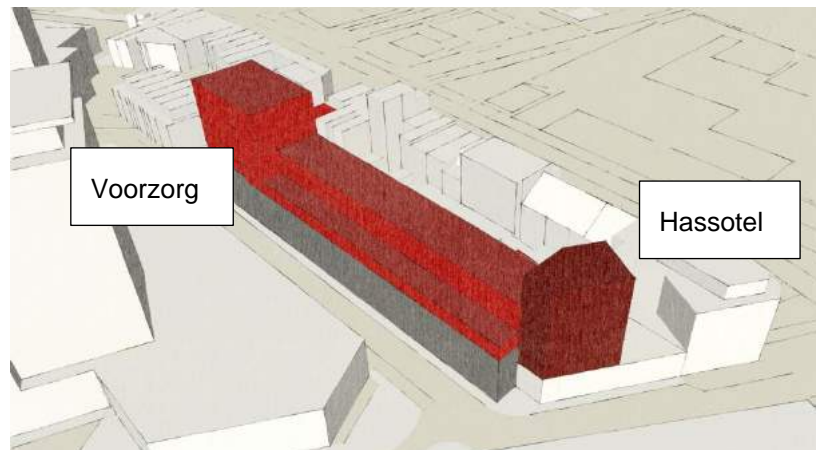
- Dichtbouwen van de binnenkoer

Door de bestaande binnenkoer van het bouwblok dicht te bouwen kan er aanzienlijk volume kantoren worden bij gegenereerd, zonder een grote impact te hebben op de omliggende stedelijke morfologie. Door patio's toe te voegen kan voor deze kantoorlaag voldoende beleving en daglichttoetreding worden gegarandeerd. Er dient worden uitgegaan van minimum 20% onbebouwde ruimte om een goed functioneren en aangename beleving te kunnen garanderen. Daarnaast kan de beeldwaarde van

deze voormalig volledig verharde binnenkoer hierdoor aanzienlijk worden verbeterd, door onder meer een groendak aan te leggen op het dak dat daarnaast eveneens functioneert om regenwater voldoende te kunnen bufferen.

- **Integrale kwaliteit van het bouwblok garanderen**

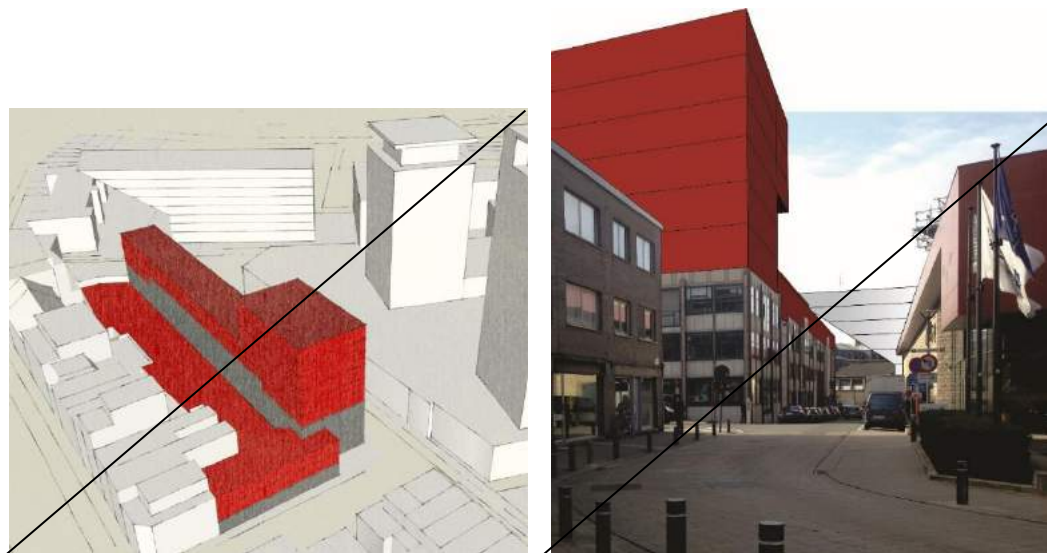
In hetzelfde bouwblok waarin de Voorzorg hoofdzakelijk is gehuisvest is, bevinden zich nog private ontwikkelingsopportuniteiten met name de renovatie van het Hassotel. Met de stedelijke ambities in het achterhoofd om van deze wijk een aantrekkelijke hedendaagse buurt te maken, is het belangrijk om de diverse projecten mooi op elkaar te laten aansluiten, zodat er geen inefficiënte en ongebruikte ruimtelijke hoeken ontstaan.



Conclusie: Ruimtelijk haalbaar programma

Vanuit de draagkracht van deze plek kan worden gesteld dat het door de Voorzorg gewenste bijkomend volume (ca. 6000m³) niet mogelijk is op deze site. Dit bijkomende volume heeft echter een negatief effect op de leefbaarheid van de Capucienestraat enerzijds en op de leefbaarheid van de bestaande woningen langsheen de Guffenslaan anderzijds. Voor 6000 m² extra programma is immers volgende volumetrie vereist:

- Maximaal 4 volwaardige bouwlagen (uitgezonderd het hoogteaccent)
- Maximaal twee terugliggende bouwlagen
- Hoogteaccent van max. 9 bouwlagen hoog
- Dichtbouwen van de binnenkoer (100%)



Op vraag van de stad werd er voor deze site ontwerpend onderzoek gevoerd dat nog meer rekening houdt met de draagkracht van deze plek. Op basis van voorgenoemde 45° regel, de wens voor het genereren van een accentvolume en het optimaal benutten van de binnenkoer, kan worden gesteld dat het wenselijke bijkomende programma tussen de 3000m² en 3500m² bedraagt. Het hoogteaccent dient te worden uitgewerkt als een slank volume en wordt beperkt tot maximaal 8 bouwlagen.

Dit houdt in dat:

- De binnenkoer voor 80% mag worden bebouwd
- Er tav de 45°regel, 4 volwaardige bouwlagen mogelijk zijn
- Een 5^e terugliggende bouwlaag
- Een 6^e terugliggende bouwlaag die slechts de helft van de oppervlakte omvat van de 5^e bouwlaag
- Een hoogteaccent tot 8 bouwlagen hoog.



5.4.2.2 Het Hassotel

Huidig programma

Het huidige Hassotel heeft een footprint van 533m³. Het gebouw telt 5 volwaardige bouwlagen en 1 terugliggende 6^e bouwlaag. Het gedeelte gelegen langs de St. Jozefstraat telt slechts 1 bouwlaag. Het dak van deze bouwlaag werd ingericht als dakterras en buitenruimte van het hotel. De totale vloeroppervlakte telt 2132m³. Het gebouw ligt tav het BPA in een zone voor aangesloten bebouwing met overwegend handel, diensten en kantoren. Volgens het BPA zijn op de hoek 5 bouwlagen en een hellend dak toegelaten. Langs de St. Jozefstraat 1 bouwlaag met een terrasdak.



Gewenste programma

Hassotel wil zijn aanbod uitbreiden en meer hotelkamers realiseren. Dit betekent een boost voor het toeristische aanbod voor Hasselt in het algemeen, maar ook voor de hoog-dynamische identiteit van de TT-wijk die men voor ogen heeft. Hassotel heeft de wens om het bestaande volume met 995m² uit te breiden. Dit betekent een totaal van 3127m³. Hassotel wil eveneens inzetten op een vernieuwing van het bestaande volume. Zowel voor de nieuwbouw als voor de renovatie zal worden ingezet op kwalitatieve en hedendaagse architectuur. Dit zal de algemene beeldwaarde van de wijk – en langs de Guffenslaan – ten goede komen; De haalbaarheid van dit bijkomende programma werd aan de hand van enkele ruimtelijke uitgangspunten op de site geprojecteerd.

Ruimtelijke uitgangspunten

- **Als architecturaal antwoord op het Stadhuis**

Met de renovatie van de voormalige rijkswachtkazerne en de aanbouw van de nieuwbouw van het Stadhuis wint de buurt aan belang ten aanzien van de binnenstad. Door het Hassotel dat zich op de andere hoek van de St. Jozefstraat bevindt op die manier te gaan optoppen kan er een architecturaal antwoord worden geboden op de schaalvergroting die de Stadhuis -site ondergaat. Op die manier krijgt het nieuwe plein onder de luifel van het Stadhuis een volwaardige nieuwe pleingevel op maat.



- **Stadhuis en Hassotel als architecturale poort**

Het Stadhuis en het Hassotel vormen – gezien vanaf de Guffenslaan - een architecturale poort naar de binnenstad toe.



- **Integrale kwaliteit van het bouwblok garanderen**

Idem als bij de Voorzorg

Conclusie: Ruimtelijk haalbaar programma

Om het door het Hassotel gewenste bijkomend volume (ca. 955m³) te kunnen realiseren is volgende volumetrie vereist:

- Behoud van het huidige volume aan de zijde van de Guffenslaan
- Hoogteaccent van max. 8 bouwlagen



Dit bijkomende volume heeft echter een positief effect op de stedelijkheid en beeldwaarde van de St. Jozefstraat. Daarnaast vormt het een nieuwe volwaardige pleingevel voor het toekomstige plein van het stadhuis. Het bouwvolume vormt met andere woorden een hoog-dynamisch passtuk tussen de Stadhuis -site en de TT-wijk.

5.4.2.3

Woonhoek

Huidig programma

Het huidige pand op de hoek van de Capucienenstraat en de Maastrichterstraat heeft een footprint van 296m². Het gebouw telt 3 volwaardige bouwlagen. Het gebouw heeft een plat dak. De totale vloeroppervlakte telt 856m². Het gebouw ligt tav het BPA in een zone voor aangesloten bebouwing met gemengde functies (hoofdbestemming wonen). Volgens het BPA zijn slechts 3 bouwlagen en een hellend dak toegelaten.



Gewenste programma

De private ontwikkelaar heeft de wens om deze woonhoek in te richten als meersgezinswoning. Op die manier ontstaat er een groter aanbod aan betaalbaar wonen in de Hasseltse binnenstad. Door op deze hoek meer programma toe te laten en deze uit te bouwen als een accent in het straatbeeld kan de aandacht worden gevestigd op de nood aan een mix van betaalbare woning typologieën. Daarnaast kan het hoekaccent op die manier beter worden ingepast in de bebouwing van de Maastrichterstraat (Stellingwerf (5 bouwlagen + 1 terugliggende bouwlaag) en het gebouw van de Khlim). Om een haalbare

ontwikkeling te kunnen genereren, heeft de ontwikkelaar de wens om 432 m² extra vloeroppervlakte te genereren. Het accent op de hoek van de Maastrichterstraat en de Capucienenstraat zal dus maximaal 4 volwaardige bouwlagen hoog worden met één extra terugliggende verdieping. Door in te zetten op kwalitatieve en hedendaagse architectuur, zal de algemene beeldwaarde van de wijk – en langsheen de Capucienenstraat/Maastrichterstraat – ten goede komen; De haalbaarheid van dit bijkomende programma werd aan de hand van enkele ruimtelijke uitgangspunten op de site geprojecteerd.

Ruimtelijke uitgangspunten

- Buitenruimtes georiënteerd ifv de bezonning.

De buitenruimtes van de verschillende woongelegenheden moeten in functie van de bezonning worden georiënteerd; Met andere woorden langsheen de zijde van het Capucienenplein / Torenplein. Deze bouwkorrel vormt een statige poort tot de binnenstad.



- Voldoende bezonning in de Maastrichterstraat – 45° regel

De terugliggende variant zorgt echter wel voor een betere daglichttoetreding in de Maastrichterstraat. De robuuste variant voldoet echter net aan de 45 ° regel, waardoor de volumewerking op de Maastrichterstraat aanvaardbaar is.



Conclusie: Ruimtelijk haalbaar programma

De woonhoek wordt uitgebreid met twee extra bouwlagen. Enkel hierdoor kan deze hoek als een accent worden uitgewerkt. Deze stedelijke hoek vormt niet alleen een uithangbord voor het stedelijke wonen, maar draagt door zijn grotere korrelmaat en zijn stedelijke, maar hedendaagse architectuur bij aan het hoog-dynamische karakter dat stad Hasselt vooropstelt.

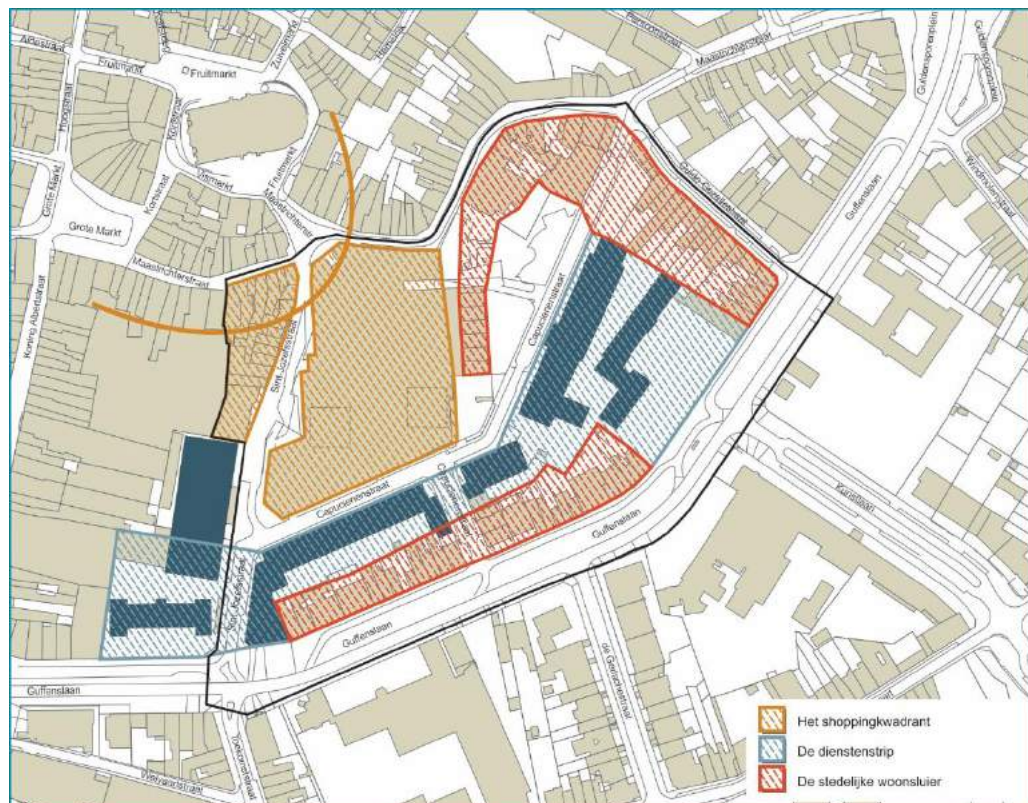
5.5 Globale visie op de wijk en ruimtelijke concepten

5.5.1 TT- wijk, een dynamische wijk

5.5.1.1 Mix van functies volgens 3 hoofdstructuren

Functioneel kan de TT-wijk worden opgedeeld in 3 hoofdstructuren. Deze structuren hebben ieder een ander functioneel zwaartepunt.

1. Het shoppingkwadrant
2. De dienstentrip
3. De stedelijke woonsluier



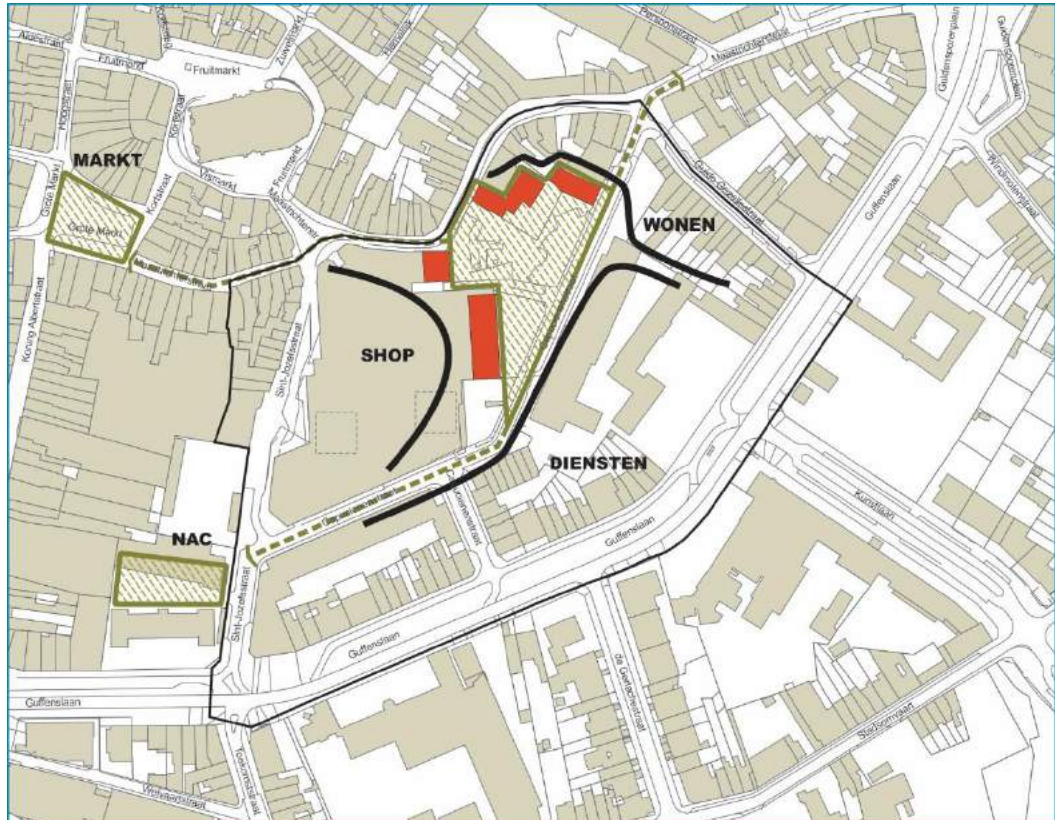
Figuur 19: functies volgens 3 hoofdstructuren

In ieder van deze structuren wordt het zwaartepunt als de hoofdfunctie beschouwd. Naast deze hoofdfunctie zal er voor iedere hoofdstructuur een functionele mix worden vooropgesteld. Deze mix wordt op die manier samengesteld dat de hoge dynamiek waarnaar gestreefd wordt op die manier kan worden gerealiseerd, opdat de hoofdfuncties hun bestaande identiteit verder kunnen uitbouwen, zonder dat er een te grote functionele versnippering of imagoconcurrentie optreedt.

Binnen het vastleggen van deze functionele mix per hoofdstructuur wordt er naast ruimte voor wonen, handel/horeca en kantoren eveneens ruimte voor creatieve economie en ambachten, ruimte voor toerisme en recreatie en ruimte voor ontmoeten en vereniging gereserveerd.

5.5.1.2 Het Capucienenplein als ankerplaats voor wijk en stad

Door op het gelijkvloers eveneens een toename van functies te genereren met een stedelijke aantrekkingskracht - bijvoorbeeld ter hoogte van het Capucienenplein – zal de wijk aan belang winnen en zal ze beter deel gaan uitmaken van het ‘collectieve geheugen van de stad’. Deze wijk wordt als het ware verder uitgebouwd als een ankerplaats die voor een cohesie zorgt tussen de 3 hoofdstructuren van de wijk en die daarnaast ook zijn eigen plaats verwerft in de stad. De stedelijke activiteit ter hoogte van dit plein, zal mede door het aantrekken van een meer dynamische mix van functies, worden versterkt.



Figuur 20: Capucienenstraat als ankerplaats

5.5.1.3 Shoppingkwadrant

Kwalitatieve gevels

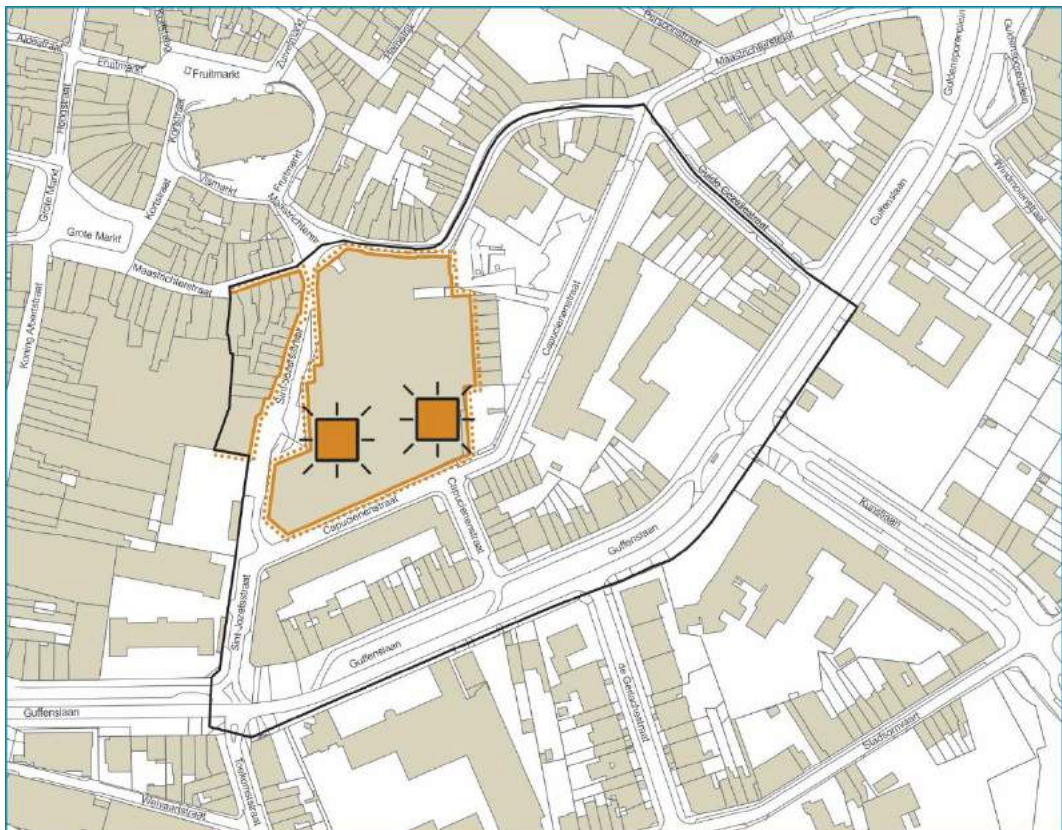
Het shoppingcentrum wordt verder uitgebouwd als een belangrijke schakel in het winkelwandelgebied van de binnenstad. In kader van een optimale inpassing in de wijk is het van belang dat blinde gevels en achterkanten zoveel mogelijk vermeden worden. Iedere gevel zal worden uitgewerkt op die manier dat ze belevingswaarde krijgt. Gevels mbt logistieke functies van de shopping worden op een creatieve manier aangepakt door onder meer een muurschildering, een klimwand, een interactieve wand, ...ed. Langs het Capucienenplein / Torenplein wordt het shoppingcentrum op een kwalitatieve manier afgewerkt door een winkelplint te intensiveren en vooral te richten op handel en horeca die een grotere belevingswaarde naar het Capucienenplein uitdraagt.

TT-torens als herkenningspunt voor de stad

De TT-wijk zal omwille van zijn hogere densiteit ten aanzien van de rest van de Hasseltse binnenstad nog meer dan op het huidige moment gaan functioneren als een herkenningspunt of oriëntatiepunt. Vooral de twee TT-torens spelen hier een belangrijke rol in. Het is dus belangrijk om hun aantrekkingskracht te gaan vergroten waardoor hun identiteit verder kan worden aangescherpt. Belangrijk hierbij is dat er ook in de torens een mix aan dynamische functies kan worden geherbergd.

TT-torens als broedplaats van Hasselt

Om de dynamiek en de vitaliteit van de wijk op te krikken wordt hierbij gedacht aan het clusteren van creatieve beroepen en startende ondernemers in de torens, opdat deze zullen gaan functioneren als broedplaatsen voor ideeën en creativiteit. Deze broedplaats kan worden vormgegeven aan de hand van open kantoorlandschappen met gemeenschappelijke voorzieningen. Deze kantoorruimte kan tijdelijk of permanent worden bezet door diverse bedrijven en ondernemers, maar ook door bijvoorbeeld kunstenaars en studenten. Op die manier ontstaat er niet alleen een kruisbestuiving tussen de verschillende creatieve geesten. Deze mix aan mensen vormt eveneens een belangrijke doelgroep die de plaatselijke (en toekomstige) horeca en handel in en in de buurt van de TT-wijk een boost kunnen geven. Door een mix met woningen te voorzien in kan er 24 uur permanentie worden bekomen, die de dynamiek van de torens en het aantal onderlinge ontmoetingen positief zal beïnvloeden.

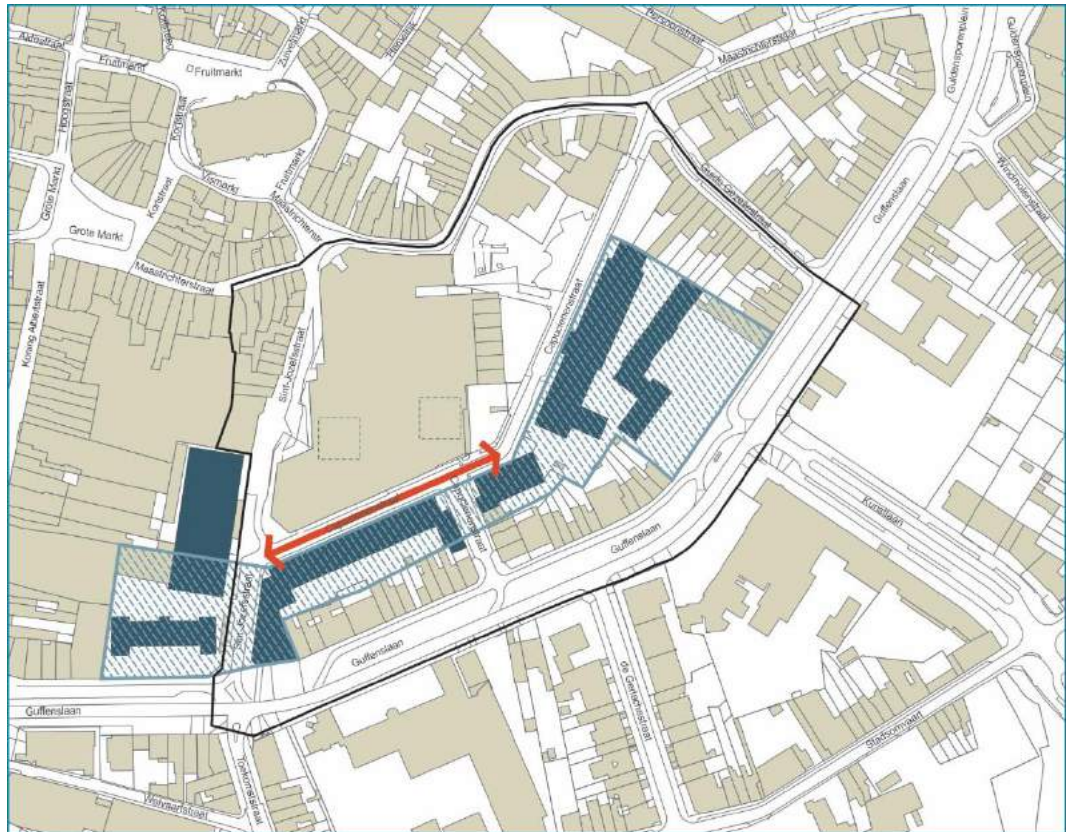


Figuur 21: TT-torens als broedplaats

5.5.1.4 Dienstenstrip

Als een blauwe ader doorheen de TT-wijk

Samen met het toekomstige Stadhuis, zal de Voorzorg en het Koninklijk Atheneum langsheen de Capucienestraat een dienstenstrip vormen die als een 'blauwe dienstenader' doorheen de kern van de wijk loopt. Met de komst van het nieuwe stadhuis zal er sowieso een nieuwe dynamiek ontstaan in de wijk. Door deze diensten te combineren in één strip kan deze dynamiek worden versterkt. In kader hiervan zal de Capucienestraat waarlangs deze functies worden ontsloten worden geoptimaliseerd om in en uit de wijk rijdend verkeer beter te kunnen managen. De dienstenstrip vormt immers de harde kern van de wijk. Deze straat wint, met de komst van het nieuwe stadhuis, aan belang en zal nog meer een ruggengraat voor de TT-wijk gaan betekenen. Daarom is het belangrijk dat deze straat wordt opgewaardeerd en naast zijn ontsluitende functie eveneens een belangrijke plek kan innemen in het openbaar domein.



Figuur 22: dienstenstrip

5.5.1.5 Stedelijke woonsluier

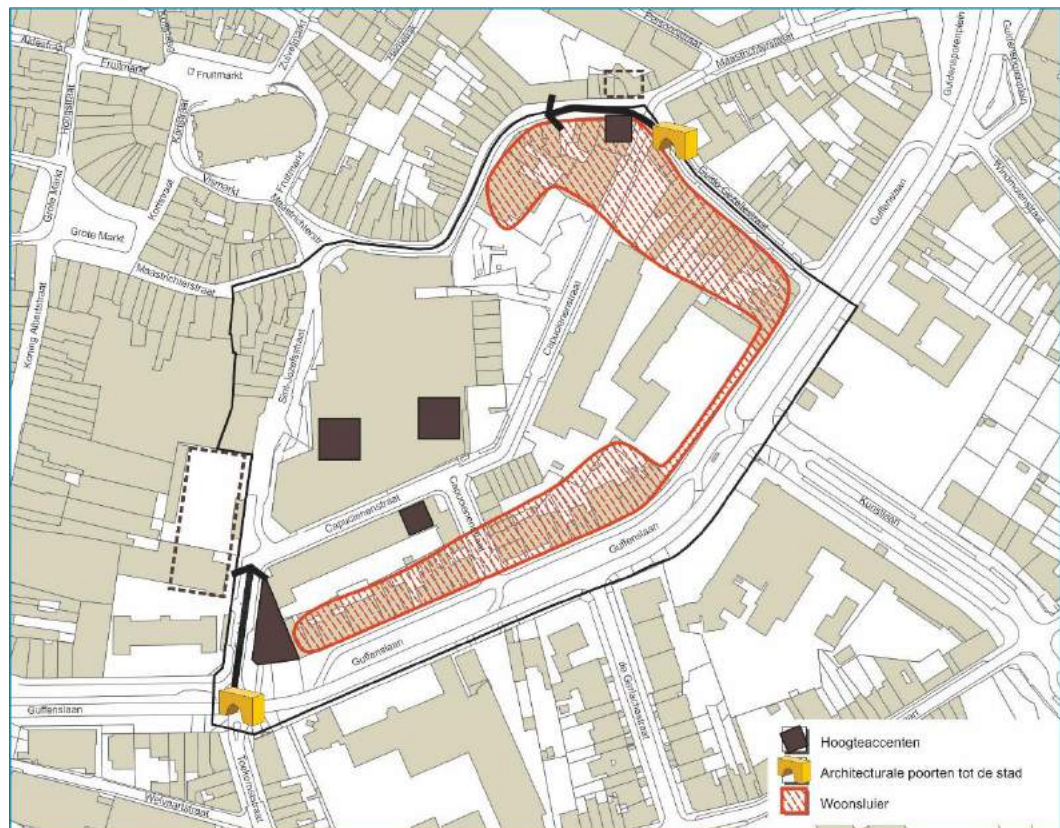
Het revitaliseren van de stedelijke woonsluier

Het revitaliseren van het stedelijk woonweefsel door op strategische punten hoger densiteiten en grotere bouwkorrels toe te laten. Op die manier kan het aanbod in de binnenstad van kwalitatieve en als het kan betaalbare woningen worden opgekrikt. Daarnaast kan door de variatie in percelering en hoogte een meer verscheiden aanbod

aan woning typologieën worden aangeboden waardoor er een grotere mix aan bewonersgroepen ontstaat.

Architecturale poorten tot de historische stad

Door de locatiekeuze voor deze meer grootschalige bouwkorrels op een strategische manier te kiezen kunnen er op sommige plaatsen bijkomende poorten tot de binnenstad en tot de TT-wijk in het bijzonder worden gerealiseerd. Concreet kunnen deze poorten worden vormgegeven door op de hoeken van de straten bouwvolumes toe te laten worden, die door middel van schaal of architecturale uitstraling een accent vormen. Op die manier wordt er een nieuwe morfologische laag toegevoegd aan het historische stedelijk weefsel van Hasselt.



Figuur 23: architecturale poorten tot de stad

5.5.2 TT-wijk, een duurzame wijk

5.5.2.1 De programmatorische transitie als hefboom voor ecologische kwaliteit

Het hoog-dynamisch karakter dat men wil bereiken in de TT-wijk, kan eveneens een hefboom betekenen om in deze hoogstedelijke omgeving de biodiversiteit te gaan stimuleren.

Het dichtbouwen van binnengebieden die momenteel dienst doen als versteende stedelijke en onkwalitatieve binnenkoeren, is een strategie om de binnengebieden van stedelijke bouwblokken te gaan voorzien van kwalitatief groen onder de vorm van groendaken. Ook andere grootschalige platte daken en terrassen kunnen (gedeeltelijk) op die manier worden ingericht.

Op die manier zal niet alleen de biodiversiteit van de wijk versterkt worden, er kan op die manier eveneens antwoord worden geboden op de hoge verhardingsgraad van de stad. Het vertraagd afvoeren van regenwater heeft onder meer een positief effect op de hemelwaterproblematiek. Groendaken zorgen daarnaast niet alleen aanzienlijk voor een ruimtelijke kwaliteitsverbetering van de wijk, maar zorgen ook voor verkoeling in de stad.



Figuur 24: ecologische hefboom

5.5.3 TT-wijk, een verkeersleefbare wijk

Ontmoedigen van inkomend en uitgaand verkeer

De tendens moet zich ontwikkelen dat binnenstedelijke gebieden zoals de TT-wijk gekenmerkt worden door een afname van het aantal verkeersbewegingen. Door de transitie van een klassieke mix van functies naar een meer gedifferentieerd en creatief aanbod, door in te zetten op diverse woningtypologieën en daarmee een gemengd publiek

aan te trekken naar de wijk, kan dit worden bereikt. De voorwaarde hiervoor is echter dat er moet worden gezocht naar alternatieve manieren (te voet, per fiets of via openbaar vervoer) waarop men de wijk kan bereiken. Het heraanleggen van de stationsomgeving en de uitbreiding en optimalisatie van diverse randparkings in de buurt zullen belangrijke projecten zijn om de verkeersleefbaarheid van de binnenstad – de TT-wijk in het bijzonder – te verbeteren. In een ideaal scenario zal het parkeren dat momenteel in de wijk is ingericht hoofdzakelijk op wonen zijn gericht en minder op kortparkeren in functie van handel, diensten en kantoren.

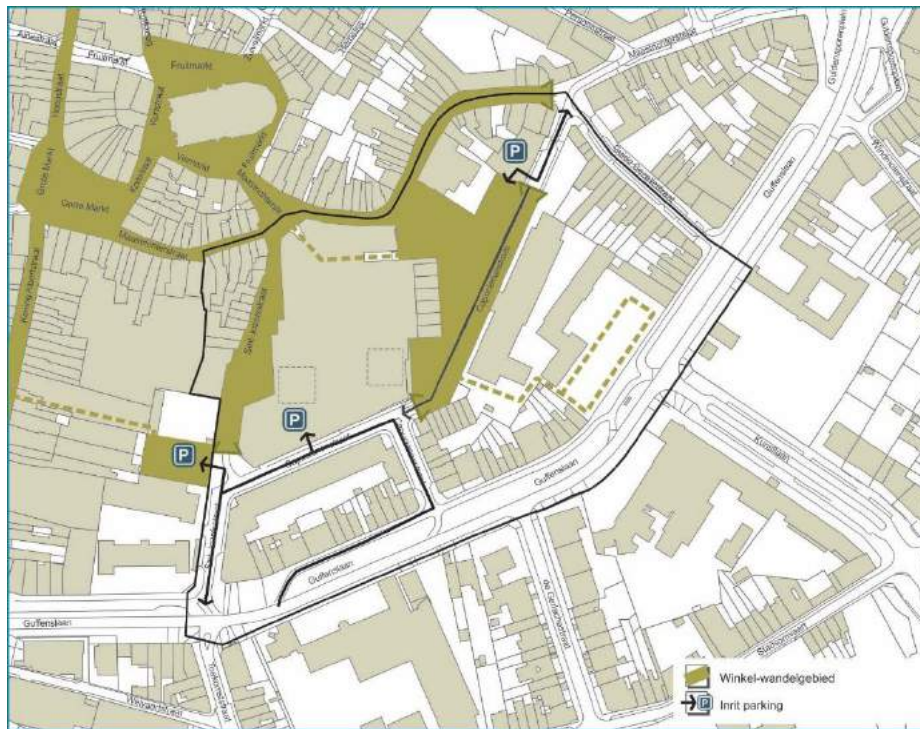
Capucienenstraat als ruggengraat van de TT-wijk

Het openbaar domein en de verblijfskwaliteit hiervan speelt hier een uitermate belangrijke rol in. Het is immers via het openbaar domein dat de stedelijke functies die in de TT-wijk worden ondergebracht, worden verankerd met de rest van de binnenstad en zijn bijhorende functies.

In de toekomst wordt, met de komst van het Stadhuis ter hoogte van de Kazernesite, het belang van het openbaar domein van de wijk, de voetgangerszones in het bijzonder, versterkt. Naast het nieuwe verblijfsgebied rondom het Stadhuis zal ook het Capucienenplein hierdoor aan belang winnen. Het plein zal in de toekomst nog sterker worden ingebed in het netwerk van verblijfsplekken dat zich ter hoogte van de Hasseltse binnenstad manifesteert. Door de kiss and ride van het Koninklijk Atheneum te verplaatsen van de Capucienenstraat naar de Guffenslaan, kan de verblijfskwaliteit van de Capucienenstraat en het aanpalende Capucienenplein worden versterkt. Dit resulteert niet alleen in een daling van het aantal verkeersbewegingen ter hoogte van de Capucienenstraat op piekmomenten, maar dit principe genereert eveneens een verkeersveiligere omgeving voor fietsers ter hoogte van de schoolomgeving aan de zijde van de binnenstad.

Door de in- en uitritten van de ondergrondse parkeergarages beter te managen, kan ook de verkeersleefbaarheid van de Capucienenstraat worden verbeterd.

Door de Capucienenstraat ter hoogte van het atheneum in te richten als deel van het Capucienenplein, zal die verkeersremmende effecten tot gevolg hebben. Het verkeersregime (eenrichtingsverkeer) in de Capucienenstraat blijft behouden. Hierdoor ontstaat er ter hoogte van de directe schoolomgeving van het Koninklijk Atheneum een meer kindvriendelijke en verkeersveiligere situatie.



Figuur 25: autoluwe ontsluiting TT-wijk

Synthese

De TT-wijk dankt haar huidige vitaliteit aan de mix van bestemmingen (retail, stedelijk wonen en diensten gaan hier hand in hand). De stad wil dit nog verder verankeren door bestemmingsverbreding mogelijk te maken ivf stedelijke verdichting.

6 Referentiesituaties

In het volgende hoofdstuk worden de mogelijke effecten die het RUP zou kunnen hebben op de omgeving in kaart gebracht. Om dit op een realistische manier te kunnen doen wordt uitgegaan van een referentiesituatie die uitgaat van de mogelijke ontwikkelingen ten aanzien van de bestemmingswijzigingen opgenomen in het RUP. In de nulreferentie (huidige planologische intekening) zouden de bestemmingen van het BPA behouden blijven.

6.1 Nulreferentie

De nulreferentie gaat uit van het maximale scenario dat binnen de voorschriften van het BPA kan worden gerealiseerd. Daarnaast wordt er tevens uitgegaan van een situatie waarin het reeds vergunde stadshuis, OCMW en bijhorend kantoorprogramma reeds zijn gerealiseerd.

6.2 Referentiesituatie

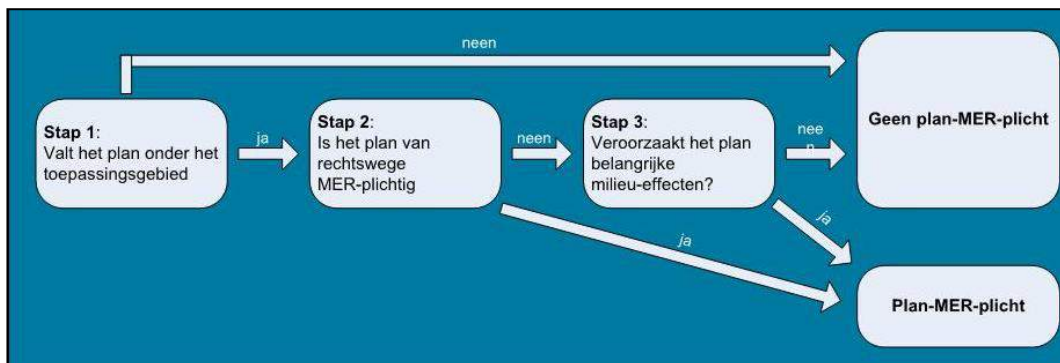
De referentiesituatie gaat uit van het maximale scenario dat volgens de vooropgestelde bestemmingswijzigingen volgens voorliggend RUP kan worden doorgevoerd.

Concreet houdt dit in dat er ten aanzien van de bestaande toestand:

- Een bijkomend kantoorprogramma wordt gerealiseerd tussen de 3000m² en 3500m².
- Een bijkomend woonprogramma:
 - o Hoek electrozaak: 432 m² extra woonprogramma: 3 à 4 extra wooneenheden
 - o Hoek Capucienstraat tegenover Radisson: 450m² extra woonprogramma: 3 à 4 extra wooneenheden
- bijkomend hotelprogramma (1000m² of ca. 25 extra hotelkamers)
- Bestemmingsverbreding van de toren: ca. 10.000 vloerverdieping in de toren zal een functieverbreiding ondergaan. De 1250m² wonen in de penthouse blijft behouden. Voor de overige 8750m² wordt een mix van functies vooropgesteld met onder andere een aandeel kantoren, woningen en een bijkomend hotel. Binnen de referentiesituatie gaan we echter uit van de situatie die de grootste impact teweeg brengt op de omgeving. We gaan er dus vanuit dat de toren een woonfunctie krijgt (in realiteit zal er worden gestreefd naar een mix van functies). Binnen 8750m² kunnen ca. 50 extra wooneenheden (incl. buitenruimte) worden gerealiseerd.

7 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 planmer-decreet¹ 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 26: Stappen in het onderzoek tot milieueffectrapportage

7.1 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.

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

7.2.1 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**.

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

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

“Het RUP vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in **bijlage I, II of III** van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004, namelijk voor een project opgesomd in rubriek 10b van bijlage III. Het RUP bepaalt echter het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau of houdt een kleine wijziging in omdat de toename van het bouwprogramma eerder beperkt is en is gelegen in een binnenstedelijke omgeving die reeds wordt gekenmerkt door een hoge densiteit en een stedelijke mix van functies. Hierdoor zal de impact van het bijkomend programma op de omgeving eerder beperkt zijn, waardoor voorliggend plan screeningsgerechtigd is.

Het stadsontwikkelingsproject dat uit dit RUP kan volgen heeft:

- Betrekking op het nieuwbouwen van minder dan 1000 wooneenheden
- Realiseert geen grootschalig bijkomend handelsprogramma > 5000m²
- De nieuwe ontwikkelingen hebben geen verkeer genererende werking van pieken van 1000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur.

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

De wijzigingen die het plan zal aanbrengen omvatten een verruiming van de bestaande activiteiten. Het gaat bijgevolg om een **kleine wijziging** van een bestaand BPA.

7.2.4 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.

7.2.5 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.

7.3 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 (uitgaande van het feit dat het reeds vergunde nieuwe stadhuis, OCMW en bijhorende kantoren eveneens is gerealiseerd). Deze situatie wordt benoemd als de nulreferentie. Deze referentie wordt bepaald door de huidige geplande toestand (BPA) in combinatie met de wijzigingen die zich ook zullen voordoen indien het voorliggende plan (RUP) niet goedgekeurd wordt. Dit is een situatie waarin de bestemming volgens het BPA daadwerkelijk gerealiseerd wordt.

De tweede 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 (RUP) een positieve of negatieve invloed kan hebben op de toekomstige situatie.

Waar nodig worden mogelijke milderende maatregelen aangereikt.

7.3.1 **Mens – mobiliteit**

7.3.1.1 **Effectenbespreking t.a.v. de huidige situatie (BPA)**

Autoverkeer

De Capucienenstraat en St. Jozefstraat kunnen worden beschouwd als de twee voornaamste ontsluitingswegen van deze wijk. Ten gevolge van de aanbouw van het nieuwe stadhuis, het OCMW en het bijhorende kantoorprogramma, zal de druk op de St.Jozefstraat en de Capucienenstraat toenemen. In de mobiliteitstudie die in kader van dit project werd opgemaakt, wordt aangetoond dat de bijkomende verkeersgeneratie ten gevolge van dit project niet problematisch is. De Capucienenstraat en het gedeelte St. Jozefstraat die instaan voor de ontsluiting van de TT-wijk, het nieuwe stadhuis in het bijzonder, worden ten aanzien van hun bestaande functie beschouwd als interne ontsluitingswegen. Uit onderstaande tabel kan worden afgeleid dat dergelijke interne ontsluitingswegen tot maximaal 650 pae aankunnen, alvorens de verkeerssituatie als storend wordt ervaren.

Omschrijving wegtype ²	Omschrijving uitzicht weg	Theoretische capaciteit (in pae ³ /uur per rijrichting)	Capaciteit i.f.v. leefbaar-heid
Primaire weg	Omliegging 2x2 beperkt aantal kruispunten scheiding van verkeer	3600	3600
Secundaire weg - hoofdinvalsweg	2x2-weg in bebouwde kom groot aantal kruispunten	2400	2000
	2x1-weg met weinig tot geen kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1800	1800
Stedelijke hoofdstraat	2x1-weg groot aantal kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1200	1200
Lokale verbindingsweg – interne ontsluitingsweg	2x1-weg groot aantal kruispunten	1000	650
Wijkverzamelweg	2x1-weg groot aantal kruispunten	/	400
Woonstraat	2x1-weg geen scheiding verkeersdeelnemers	/	250

Theoretische capaciteit per type weg

Uit de mobiliteitstudie blijkt dat de toename ten gevolge van de aanbouw van het nieuwe stadhuis, een toename van 92 pae omvat. Dit geldt zowel 's morgens als 's avonds. 's Morgens geldt voor de TT-wijk dus 306 pae (214 pae +92 pae), terwijl 's avonds 457 pae (365 pae + 92 pae) wordt aangehouden. Beide equivalenten vallen dus onder de maximumgrens waardoor kan worden aangenomen dat de huidige verkeersdruk niet als storend wordt ervaren.

² Categorisering van het wegennet zoals beschreven in de leefbaarheids capaciteit groep Swartenbroekx, verkeersmodel Noord-Limburg 1991

³ Pae: personenauto-equivalenten. Intensiteiten van alle soorten verkeersdeelnemers omgerekend naar personenauto's. Een lichte vrachtwagen telt voor 1,5 pae; een zware vrachtwagen voor 2 pae

Doch kan worden gesteld dat het huidige profiel van de Capucienenstraat vooral op gemotoriseerd verkeer is afgestemd (laden/lossen, langsparkeren Kiss and ride Koninklijk Atheneum) en ontoereikend is betreffende de verkeersleefbaarheid.

Parkeren

Gezien het binnenstedelijk karakter van de TT-wijk is de parkeerdruk in de wijk reeds zeer hoog. Voor de aanbouw van het nieuwe gemeentehuis, het OCMW en de private kantoren is er slechts een beperkt aantal parkeerplaatsen voorzien. In de mobiliteitstudie die in kader van dit project wordt opgemaakt wordt aangetoond dat parkeeroplossingen met betrekking tot de binnenstad op een andere manier moeten worden opgenomen dan bij buiten- of randstedelijke ontwikkelingen. In deze studie wordt aangegeven dat de oplossing voor een evenwichtigere modal split, schuilt in het opmaken van een specifiek mobiliteitsplan voor het personeel van de stad Hasselt. In dit plan worden oplossingen op maat aangeboden voor de werknemers, met zoveel mogelijk stimuli voor het gebruik van zachte vervoersmodi.

Op langere termijn wil de stad al het bezoekersparkeren van de binnenstad net buiten de kleine ring organiseren (park & walk principes, de binnenstad van Hasselt heeft immers slechts een diameter van 800m, wat de stad zeer bereikbaar maakt voor voetgangers). De parkeerruimte gelegen binnen de kleine ring zal vervolgens worden ingezet in kader van lange termijn parkeren in het teken van bewoners en werknemers van de binnenstad.

De stad is reeds begonnen met het uitbouwen van deze ambitie. Zo is er ter hoogte van het K. Dusartplein reeds een grootschalige parking (800 pp) in gebruik op ca. 400 m wandelafstand van de TT-wijk. De stad heeft daarnaast het concrete plan opgevat om ter hoogte van de Blauwe Boulevard (op 600 m van het plangebied) 2000 betalende parkeerplaatsen te voorzien voor 2017.

Zolang dit parkeersysteem niet consequent is doorgevoerd, zal de parkeerdruk op de wijk niet afnemen. Ook de aanwezigheid van tal van langse parkeerplaatsen in de straten van de TT-wijk levert extra druk op het stedelijk weefsel en de leefbaarheid van de wijk.

Fietsverkeer

Momenteel zijn de straten van de TT-wijk minder geschikt voor de trage weggebruiker. Desondanks zijn er veel jongeren die met de fiets via deze straten naar school gaan (Koninklijk Atheneum). Er kan worden gesteld dat de verkeersleefbaarheid rondom deze schoolomgeving momenteel ondermaats is.

Openbaar vervoer

De wijk wordt door de lijn goed bediend. Er lopen bustrajecten langs de Guffenslaan en de Capucienenstraat. Er zijn voldoende haltes voorzien op strategische plaatsen: één ter hoogte van de schoolomgeving in de Guffenslaan en één ter hoogte van het nieuwe stadhuis. De huidige bedieningsgraad m.b.t. het openbaar vervoer kan positief worden genoemd.

7.3.1.2 Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP

Autoverkeer

Ten gevolgen van het programma dat in kader van dit RUP bijkomend in de wijk zal worden opgericht is een toename van ca. 130 pae te verwachten. Dit betekent dat het equivalent voor de TT-wijk in de ochtend 436 pae bedraagt (306 pae + 130 pae) en 's avonds 587 pae (457pae + 130 pae) Ook deze equivalenten blijven onder de maximale grens van 650 pae, waardoor kan worden gesteld dat de bijkomende verkeersdruk op het stedelijke weefsel als niet problematisch kan worden beschouwd. Het westelijke gedeelte van de Capucienstraat en de St. Jozefstraat zijn de twee straten die de hoofdcirculatie van de wijk voor hun rekening nemen. Langsheen deze straten zijn nagenoeg geen woningen gelegen waarop de toename van het aantal verkeersbewegingen een impact zou kunnen hebben.

Ten gevolge van het RUP zal de verkeersleefbaarheid in de Capucienstraat aanzienlijk verbeteren. Door het elimineren van het langsparkeren in de Capucienstraat, kan er immers meer ruimte worden gecreëerd voor voetgangers.

Door de herinrichting van het openbaar domein ter hoogte van het Capucienplein / Torenplein, zal deze zone meer de aanblik van een verblijfszone krijgen, waarbij de automobilist nog meer zal worden afgeremd. Door de Kiss and ride van het Koninklijk Atheneum langsheen de Guffenslaan te organiseren zal er op piekmomenten een daling zijn van het aantal verkeersbewegingen ter hoogte van de Capucienstraat.

Parkeren

Ten gevolge van het bijkomende programma dat in kader van dit RUP op de site kan worden gerealiseerd is een bijkomend parkeerprogramma nodig.

Dit wil zeggen dat er ten aanzien van de 50 units die mogelijk zullen worden gerealiseerd in de westelijke toren 50 aantal bijkomende parkeerplaatsen vereist zijn in de ondergrondse parking. Voor de bijkomende woningen in de toren kan er worden vanuit gegaan dat bij het verlenen van de bouwvergunning van het complex reeds een aanvaardbaar parkeerprogramma (ten aanzien van de procentuele programmamix kantoren/wonen die in het BPA) wordt opgelegd. Uitgaande van de huidige bestemming als kantoorruimte (8750m²) met een parkeernorm voor kantoorfunctie zonder loketfunctie in binnenstedelijk gebied: 0.6 pp/ 100m², betekent dit dat er ca. 52 parkeerplaatsen vereist zijn aangaande deze functie. Het parkeerprogramma van kantoren versus wonen in de toren is quasi gelijkaardig. Vanuit deze optiek wordt de aanname gedaan dat er in de ondergrondse TT-parking reeds voldoende parkeercapaciteit beschikbaar kan worden gemaakt in functie van de bestemmingsverbreding naar woonprogramma.

Wat betreft het bijkomende kantoorprogramma zijn quasi 35 bijkomende parkeerplaatsen nodig (gehanteerde norm crowd: 1 pp / 100 m2 kantoorprogramma met loketfunctie in binnenstedelijk gebied. In overeenstemming met stad Hasselt kan ter hoogte van de TT-wijk omwille van het binnenstedelijk karakter van de wijk, worden afgeweken van de normaliter opgelegde parkeernorm, doch dient hierbij aandacht uit te gaan naar een gunstige modal split). Wat betreft het bijkomende hotelprogramma zijn quasi 8 bijkomende parkeerplaatsen nodig (gehanteerde norm crowd: 2.7 pp/ 10 kamers hotelprogramma in binnenstedelijk gebied).

Het bijkomende programma tav de kleinschalige woonontwikkelingen totaal van max. 10 woningen, vereist volgens de stedenbouwkundige verordening van de stad 10 extra parkeerplaatsen. Voor de ontwikkelingen in kader van de functieverbreiding in de TT-torens wordt er van uitgegaan dat de 50 parkeerplaatsen op het bouwterrein zelf (ondergronds) zullen worden opgevangen.

In het totaal behoeft dus een extra parkeerprogramma dus 103 extra parkeerplaatsen.

Waarvan:

- 10 pp op eigen terrein gerealiseerd worden
- 50 pp geacht beschikbaar te zijn in de TT-parking
- 35 pp (kantoren) + 8 pp (hotel) = 43 parkeerplaatsen waarvoor momenteel geen plaats kan geboden worden binnen de wijk.

Ten gevolge van het RUP zal ook een groot aandeel van de langse parkeerplaatsen in de Capucienenstraat en Guido Gezellestraat verdwijnen, wat de (verkeers)leefbaarheid van deze straten ten goede komt. De Capucienenstraat en St. Jozefstraat kunnen vervolgens meer integraal worden opgenomen in het winkel-wandelgebied van de Hasseltse binnenstad.

Door de meest noordelijke parkeerinrit van de TT-parking te downgraden tot louter een inrit voor bewoners van de binnenstad, kan het gedeelte Capucienenstraat ter hoogte van het Capucienenplein / Torenp plein mee worden opgenomen in de integrale pleinaanleg waardoor dit stuk straat een autoluw verblijfskarakter krijgt en de verkeersbelasting op de omliggende woonstraten wordt beperkt.

Fietsverkeer

Binnen dit RUP wordt voorzien om de kiss and ride van de schoolomgeving te organiseren langs de Guffenslaan, waardoor de Capucienenstraat vervolgens op piekmomenten beter kan worden ontlast van gemotoriseerd verkeer. Door de herinrichting van het openbaar domein kan worden aangegeven dat de zone rondom het Capucienenplein een echte autoluwe schoolomgeving betreft waarin de wagen ondergeschikt is. Fietsers van en naar de school, maar ook mensen die flaneren doorheen het winkel wandelgebied komen met andere woorden hier in een meer verkeersveilige omgeving terecht.

Openbaar vervoer

Het RUP heeft geen rechtstreekse impact op de bedieningsgraad van het openbaar vervoer. Door de heraanleg van het openbaar domein in de St. Jozefstraat en de Capucienenstraat zullen er bijgevolg wel veiligere wachthavens kunnen worden gerealiseerd. Dit heeft een positief effect op de veiligheid en het comfort van de openbaar vervoergebruiker.

7.3.1.3 Plan geïntegreerde maatregelen

De ontwikkeling die kan volgen op dit RUP zal een hogere parkeercapaciteit vereisen dan de huidige. Wegens het binnenstedelijk karakter is het onmogelijk om de bijkomende parkeervraag van ca. 43 op te vangen binnen de TT-wijk. Er zal dus een waardig alternatief moeten worden geboden buiten de contour van het plangebied. In kader van deze problematiek kocht de Stad de site aan van de Oude Statie. Deze is net buiten de Kleine Ring gelegen en op ca. 250 m afstand tot de TT-wijk. Deze site wordt in de zuidrand begrenst door het spoor en langsheen de oostrand door de N80. Momenteel is er op deze site een private parking van ca. 60 parkeerplaatsen ingericht. Deze plaatsen kunnen op korte termijn worden aangewend om het bijkomende parkeerprogramma van de TT-wijk te ondervangen. Bijgevolg zal er door de respectievelijke kantoor- en hotelfunctie, een goede communicatie moeten worden gevoerd i.v.m. dit parkeerconcept. Op lange termijn heeft de stad de wens om op deze site een bijkomend parkeergebouw op te richten met ca. 200 parkeerplaatsen. Hierdoor kan er een verschuiving van het aantal bezoekersparkings van de TT-parking naar deze nieuwe parking worden voorgesteld, waardoor er voor de kantoor- en hotelfunctie in de TT-wijk plaats vrijkomt in de ondergrondse parking.

Naast de sensibilisering die wordt opgezet voor de stadskantoren kan er tevens een campagne worden opgezet met als doel de modal split van de volledige binnenstad – de TT-wijk in het bijzonder - te gaan herdefiniëren. Met andere woorden: mensen te gaan stimuleren om met de fiets, te voet of met het openbaar vervoer naar de binnenstad te laten afzakken en meer gebruik te laten maken van de op wandelafstand van de binnenstad gelegen (toekomstige) randparkings.

Om het comfort van de trage weggebruiker en de openbaar vervoer gebruiker te verbeteren is het noodzakelijk om binnen de stedenbouwkundige voorschriften van dit RUP de kwaliteit van fietsenstallingen en bushaltes te verankeren, opdat deze elementen op een optimale manier kunnen worden geïntegreerd in het openbaar domein, waardoor hun toegankelijkheid en gebruikscomfort optimaal is.

7.3.1.4 Conclusie

Indien de milderende maatregelen in acht worden genomen, zijn de significant negatieve effecten te verwachten op de discipline mobiliteit, slechts beperkt. Integendeel het RUP

maakt mogelijk op de verkeersleefbaarheid van de Capucienenstraat te verbeteren en biedt daarnaast de opportuniteit of aanleiding om sneller te gaan inzetten op een duurzaam bezoekersparkeren dat op verschillende randparkings buiten de ring zal worden georganiseerd.

7.3.2 Mens – ruimtelijke aspecten

7.3.2.1 Effectenbespreking t.a.v. de huidige situatie (BPA)

De bestaande functies van de TT-wijk staan volledige ten dienste van de stad Hasselt. De aanwezigheid van retail, wonen, school en diensten zorgt ervoor dat de TT-wijk een centrumfunctie opneemt. Deze centrumfunctie zal nog worden versterkt wanneer het stadhuis net ten westen van het plangebied zal worden voltooid. Desondanks kan worden gesteld dat de Capucienenstraat en de manier waarop de omliggende functies op deze ontsluitingsweg zijn aangetakt niet als een aangename stadszone worden ervaren. Zowel de inrichting van het straatprofiel als de architecturale uitstraling van de omringende gebouwen als de zones voor lossen en laden en inritten van parkeergarages, doen de belevingswaarde van deze zone teniet, waardoor het niet aangenaam vertoeven/flaneren is in de Capucienenstraat.

7.3.2.2 Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP

Binnen het RUP wordt voorgesteld om de Capucienenstraat als een waardevolle ruggengraat voor de TT-wijk uit te bouwen. De heraanleg van het straatprofiel met meer aandacht voor het voetgangersgebied en een architecturaal verantwoorde renovatie van de omliggende gebouwen staan hierbij centraal. Dit zal een positieve impact hebben op de ruimtelijke beleving van de wijk – zowel voor de mensen die er wonen, werken of shoppen.

De toename van het bouwprogramma in deze wijk zal enerzijds de stedelijke dynamiek verhogen, maar kan anderzijds ook een impact hebben op de omliggende bebouwing.

Bepaalde zichten vanuit de bestaande bebouwing zullen veranderen ten aanzien van de transitie van de stadswijk.

7.3.2.3 Plan geïntegreerde maatregelen

In de stedenbouwkundige voorschriften van dit RUP dient aandacht te worden besteed aan de beperking in bouwhoogte, volumetrie en het specificeren van de locaties van hoogteaccenten. Deze moeten op die manier worden vastgelegd dat de impact op de omliggende woningen tot een minimum wordt beperkt.

Nieuwe bouwvolumes moeten in de eerste plaats op die manier worden ingeplant dat er een minimale hinder ontstaat tav de lichten en zichten. Indien een verandering van het huidige uitzicht ten gevolge van een nieuw opgetrokken volume, het uitzicht toch wijzigt,

dient dit veranderde zicht te worden gebufferd (bijvoorbeeld aan de hand van een groenschermb).

Om de kwaliteit van de architectuur ter hoogte van de TT-wijk te verbeteren worden met betrekking tot het grafisch plan en de voorschriften strategische locaties opgenomen, waarvoor strengere voorschriften worden uitgewerkt met betrekking tot het genereren van hedendaagse, kwalitatieve en duurzame architectuur.

7.3.2.4 Conclusie

Mits het opleggen van de juiste beperkingen aangaande het bijkomende bouwprogramma in de stedenbouwkundige voorschriften, zijn de significant negatieve effecten te verwachten op de mens – ruimtelijke aspecten eerder beperkt binnen het plangebied.

7.3.3 Mens – externe mensveiligheid

7.3.3.1 Effectenbespreking t.a.v. de huidige situatie (BPA)

Het plangebied is gelegen in de binnenstad van Hasselt. Toch liggen er op minder dan 2 km verschillende Seveso inrichtingen langsheen de kanaalzone ten noorden van de binnenstad. Gezien de volledige zone tussen het kanaal en de binnenstad is verstedelijkt is er geen rechtstreekse impact van deze seveso-bedrijven op het plangebied waar te nemen.

7.3.3.2 Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP

De wijzigingen die binnen het plangebied kunnen worden gerealiseerd ten gevolge van het RUP hebben geen invloed op deze seveso-inrichtingen en visa versa.

7.3.3.3 Plan geïntegreerde maatregelen

Niet van toepassing

7.3.3.4 Conclusie

Er zijn geen significante effecten te verwachten op de mens-externe veiligheid binnen het plangebied.

7.3.4 Water

7.3.4.1 Effectenbespreking t.a.v. de huidige situatie (BPA)

De ingekokerde Helbeek stroomt doorheen het plangebied en is niet meer zichtbaar in het openbaar domein. Het plangebied is niet gelegen in overstromingsgevoelig gebied en is matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2). Het plangebied kent omwille van zijn

binnenstedelijk karakter (verharding publieke domein, relatief weinig groen, verharde binnenkoeren) een hoge verhardingsgraad. Desondanks is de onderliggende bodem infiltratiegevoelig. Het dak van het shoppingcenter is gedeeltelijk ingericht als groendak wat bevorderlijk is voor de vertraagde afvoer van regenwater.

7.3.4.2 Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP

In het RUP wordt voorgesteld om de verharde binnenkoeren te bebouwen en te voorzien van een groendak. Ten aanzien van de huidige situatie kan er dus een verbetering optreden met betrekking tot het vertraagd afvoeren van regenwater.

7.3.4.3 Plan geïntegreerde maatregelen

Naast het voorzien van groendaken op de platte daken, kunnen er binnen de stedenbouwkundige voorschriften richtlijnen worden opgenomen die de waterdoorlatendheid van het openbaar domein vergroten. Dit kan worden opgelegd door groenzones te voorzien en/of te kiezen voor waterdoorlatende verhardingen.

7.3.4.4 Conclusie

Mits er wordt voldaan aan de milderende maatregelen, zijn er geen significant negatieve effecten te verwachten op de discipline water binnen het plangebied. Integendeel, ten gevolge van het RUP kan het regenwater meer vertraagd worden afgevoerd, wat als positief kan worden beschouwd ten aanzien van de bestaande situatie.

7.3.5 Bodem

7.3.5.1 Effectenbespreking t.a.v. de huidige situatie (BPA)

De bodem van het plangebied is omwille van zijn binnenstedelijke karakter antropogeen. Mogelijk bevinden zich onder deze antropogene bodemlaag, historische landschappen of waardevolle bodems. De bodem is infiltratiegevoel maar bijna over de volledige oppervlakte verhard of bebouwd. Er zijn geen gekende bodemvervuilingen aanwezig in het plangebied.

7.3.5.2 Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP

Ten gevolge van het RUP kan de situatie met betrekking tot de hoge verhardingsgraad worden verbeterd. Door voorschriften te formuleren ivm een waterdoorlatende verharding voor de wegen en een aandeel groen toe te voegen aan het openbaar domein, kan de kwaliteit van de bodem en van het grondwater aanzienlijk worden verbeterd. Het RUP laat geen activiteiten toe die de bodem aanzienlijk kunnen verontreinigen. Het RUP laat daarnaast eveneens geen activiteiten toe die de mogelijk waardevolle historische bodemlagen onder de antropogene laag kunnen aantasten.

7.3.5.3 Plan geïntegreerde maatregelen

Er kunnen binnen de stedenbouwkundige voorschriften richtlijnen worden opgenomen die de waterdoorlatendheid van het openbaar domein vergroten. Dit kan worden opgelegd door groenzones te voorzien en/of te kiezen voor waterdoorlatende verhardingen.

7.3.5.4 Conclusie

Mits er wordt voldaan aan de milderende maatregelen, zijn er geen significant negatieve effecten te verwachten op de discipline bodem binnen het plangebied. Integendeel, ten gevolge van het RUP zal de infiltratiegraad van de bodem worden verhoogd.

7.3.6 Geluid

7.3.6.1 Effectenbespreking t.a.v. de huidige situatie (BPA)

Er bevinden zich in het projectgebied geen storende geluidsbronnen. Ook in de nabije omgeving zijn er geen storende geluidsbronnen aanwezig.

7.3.6.2 Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP

In het plangebied worden binnen het RUP geen functies toegelaten die een onaanvaardbare hoeveelheid geluid produceren.

7.3.6.3 Plan geïntegreerde maatregelen

Niet van toepassing

7.3.6.4 Conclusie

Er zijn geen significante effecten te verwachten op de discipline geluid binnen het plangebied.

7.3.7 Lucht en klimaat

7.3.7.1 Effectenbespreking t.a.v. de huidige situatie (BPA)

Er bevinden zich in het plangebied geen activiteiten die een negatieve impact hebben op de lucht of het klimaat.

7.3.7.2 Effectbespreking geplande ontwikkelingen volgens RUP

Ten gevolge van het RUP zullen er in het plangebied geen functie worden geïntegreerd die een negatieve impact hebben op de luchtkwaliteit en het klimaat. Integendeel: door het voorzien van groendaken op de platte daken en dichtgebouwde binnenkoeren, kan

de luchtkwaliteit en het klimaat ten aanzien van de bestaande situatie aanzienlijk worden verbeterd.

7.3.7.3 Plan geïntegreerde maatregelen

Niet van toepassing

7.3.7.4 Milieuvriendelijke maatregelen

Voor de samenstelling van de groendaken, kan een suggestie worden opgenomen welke beplanting ideaal is om een luchtzuiverende functie op te nemen.

7.3.7.5 Conclusie

Er zijn geen significante negatieve effecten te verwachten op de discipline lucht en klimaat binnen het plangebied. Integendeel, ten gevolge van het RUP kan de bestaande luchtkwaliteit worden verbeterd.

7.3.8 Fauna en Flora

7.3.8.1 Effectenbespreking t.a.v. de huidige situatie (BPA)

Er komen in en in de nabijheid van het plangebied geen belangrijke GEN of VEN gebieden voor. Tevens zijn er geen habitatrictlijngebieden gelegen in de directe nabijheid van het plangebied. De tuin van het Koninklijk Atheneum wordt als biologisch waardevol beschouwd, evenals nog enkele binnengebieden in de directe omgeving van het plangebied. Op het dak van het winkelcomplex werd reeds een extensief groendak aangelegd om de biodiversiteit in de binnenstad op een positieve manier te stimuleren.

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

Ten gevolge van het RUP, waarin gedeeltes van platte daken zullen worden ingericht als groendak, zal dit een positief effect hebben op de biodiversiteit van de binnenstad. Ook de straatprofielen van de Capucienenstraat en de Guido Gezellestraat zullen ten gevolge van het RUP worden aangepast, waardoor ze een groenere aanblik zullen krijgen. Het genereren van extra groen in het openbaar domein is bijgevolg positief voor de leefbaarheid van de Hasseltse binnenstad. In het RUP wordt de biologisch waardevolle tuin van het K.A gevrijwaard.

7.3.8.3 Plan geïntegreerde maatregelen

De biodiversiteit kan op een positieve manier worden beïnvloed door enkel streekeigen groen te implementeren in het plangebied.

7.3.8.4

Conclusie

Het RUP heeft een licht positief effect op de fauna en flora van de Hasseltse binnenstad.

7.3.9

Landschap, onroerend erfgoed en archeologie

7.3.9.1

Effectenbespreking t.a.v. de huidige situatie (BPA)

In het plangebied zijn verschillende panden gelegen die zijn geklasseerd als bouwkundig erfgoed of monument. De TT-wijk zelf is opgenomen als een bouwkundig relict omwille van zijn rijke geschiedenis als volkswijk. De oorspronkelijke morfologie van de wijk is door moderne en grootschalige inplanting van het shoppingcenter verloren gegaan.

Mogelijk bevinden zich onder deze antropogene bodemlaag, historische landschappen of waardevolle bodems.

7.3.9.2

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

Ten gevolge van het RUP, zal de wijk een moderne transitie ondergaan om uit te kunnen groeien tot een volwaardig hedendaags stadsdeel waar ruimte is voor schaalvergroting en moderne architectuur. De transitie zal op die manier gebeuren dat de draagkracht van het terrein niet zal worden overschreden en dat het aanwezige erfgoed wordt bestendig en gevrijwaard. Doch kunnen de zichten, omwille van de transitie vanaf de straat op de monumenten veranderen ten aanzien van het huidige straatbeeld.

Het RUP laat daarnaast eveneens geen activiteiten toe die de mogelijk waardevolle historische bodemlagen onder de antropogene laag kunnen aantasten. Alle projecten die uit dit RUP kunnen volgen moeten bijgevolg voldoen aan de van kracht zijnde regelgeving inzake erfgoed en archeologie.

7.3.9.3

Plan geïntegreerde maatregelen

Om de impact op het aanwezige erfgoed te beperken zullen er beperkingen in bouwvolume en bouwhoogte worden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP. Voor erfgoed panden worden specifieke voorschriften opgenomen die betrekking hebben op de manier waarop deze mogen worden gerenoveerd.

7.3.9.4

Conclusie

Het RUP legt geen bijkomende beperkingen op ifv archeologie. Dergelijke aspecten worden afgedekt in projectfase: archeologienota bij vergunningsaanvraag. Pas in die fase zijn alle parameters gekend (concreet project) om een voldoende afweging te kunnen maken. Vandaar ook dat het niet relevant wordt geacht om in het RUP zaken te gaan beperken die eigenlijk sowieso via de sectorale wetgeving reeds in de hand worden gehouden.

7.4 Grensoverschrijdende effecten

Het verdrag inzake milieueffectrapportage in grensoverschrijdend verband werd op 25 februari 1991 aangenomen te Espoo (Finland) en ondertekend door de Europese Gemeenschap. De doelstellingen van het verdrag van Espoo zijn dezelfde als van milieueffectrapportage in het algemeen, zij het dat vooral de nadruk wordt gelegd op de voorkoming, beperking en beheersing van belangrijke nadelige grensoverschrijdende milieueffecten van voorgenomen activiteiten. Op 9 juni 1999 (B.S. 31/12/1999) heeft België via de 'wet houdende instemming met het Verdrag inzake milieueffectrapportage in grensoverschrijdend verband, gedaan te Espoo op 25/02/1991' het verdrag bekrachtigd. Verder kan er inzake gewestgrensoverschrijdende milieueffecten ook verwezen worden naar het samenwerkingsakkoord van 4 juli 1994 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en de Europese richtlijn van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (85/337EEG), gewijzigd door de richtlijn 97/11/EG van de Raad van 3 maart 1997.

Conform art. 4; §2, 2° van het zogenaamde plan-MER besluit d.d. 12 oktober 2007 dient het verzoek tot raadpleging in voorkomend geval een beoordeling te bevatten of het voorgenomen plan of programma grens- of gewestgrensoverschrijdende aanzienlijke milieueffecten hebben.

Het plangebied is volledig op Vlaams grondgebied gelegen en er kan gesteld worden dat in onderhavig geval het voorgenomen plan geen aanzienlijke (gewest)grensoverschrijdende milieueffecten kan hebben.

7.5 Conclusie

Voorgaande effectbespreking heeft bovendien aangetoond dat de effecten die zich op de diverse milieuaspecten voordoen beperkt te noemen zijn. Bijgevolg kan geconcludeerd worden dat het voorliggende RUP niet plan-MER-plichtig is.

8 Ruimtebalans

Bestemmingscategorie	Huidige bestemmingen (BPA)	Bestemmingen in het gem. RUP	Vershil
Wonen	31388 m2	30125 m2	- 1263m2
Lijninfrastructuur	23346 m2	24609 m2	+ 1263m2
Gemeenschapsvoorzieningen	9123 m2	9123 m2	
TOTAAL	63857 m2	63857 m2	

9 Op te heffen voorschriften

9.1 Bijzondere plannen van aanleg

Na de in werking treding van voorliggend RUP, komen de respectievelijke voorschriften met betrekking tot het van kracht zijnde BPA (BPA 7 quarto Tweetorenplein) te vervallen.

9.2 Verkavelingen

Na de inwerkingtreding van voorliggend RUP, worden volgende verkavelingen opgeheven:

- 7058 V 446 (HAS 0342) (05-02-1976)
- 7058 V 79/27 (HAS 0527) (19/11/1979)

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

Er treedt ten gevolge van dit RUP geen enkele vorm van planschade of -baten op.

11

Wijzigingen van voorlopige vaststelling naar definitieve vaststelling

Aanpassing van het dossier naar aanleiding van behandeling van bezwaar 3 en 7 “maximale bouwhoogte hoogteaccent E en D”:

hoogteaccent E en D: Max. bouwhoogte = **30,50m** t.o.v. as van de weg en max. 8 bouwlagen. Liftschachten en technische installaties bevinden zich binnen deze maximale bouwhoogte.

Aanpassing van het dossier naar aanleiding van behandeling van bezwaar 3 “wijzigen volumetrie en afmetingen van de bebouwing van art. 1 “Zone voor gemengd programma”

Wijzigen van **het terugspringen van de twee bovenste bouwlagen van de Voorzorg van 6m naar 3m (zie grafisch plan)**, zodat een bouwdiepte van 9m mogelijk wordt. Verruimen van de voorschriften voor **uitsprongen** zoals hieronder beschreven. Aanpassing aan het **grafisch plan** m.b.t. de **maximale bouwhoogten van 13,2m en 6,6m** (art. 1.3).

Uitsprongen

– Op de verdiepingen zijn uitsprongen van max. 60cm onder de vorm van loggia's of balkons toegelaten, mits:

- Een vrije hoogte t.o.v het voetpad van minimum 3m wordt gegarandeerd;*
- ~~Een afstand t.o.v de zijdelingse perceelgrens van minimum 1m wordt gevrijwaard;~~*
- ~~De uitsprong een maximale breedte inneemt van 2/3 van de gevelbreedte met een maximum van 6m breedte per uitsprong.~~*
- De uitsprong een maximale breedte inneemt van 50% van de gevel (waar ze uitspringt).*
- De uitsprong als doel heeft de gevel levendig te maken en niet de bruto vloeroppervlakte stelselmatig te vergroten.*

BIJLAGEN

Bijlage 1: informatieve kaarten



Afbakening RUP

Kaart° 1

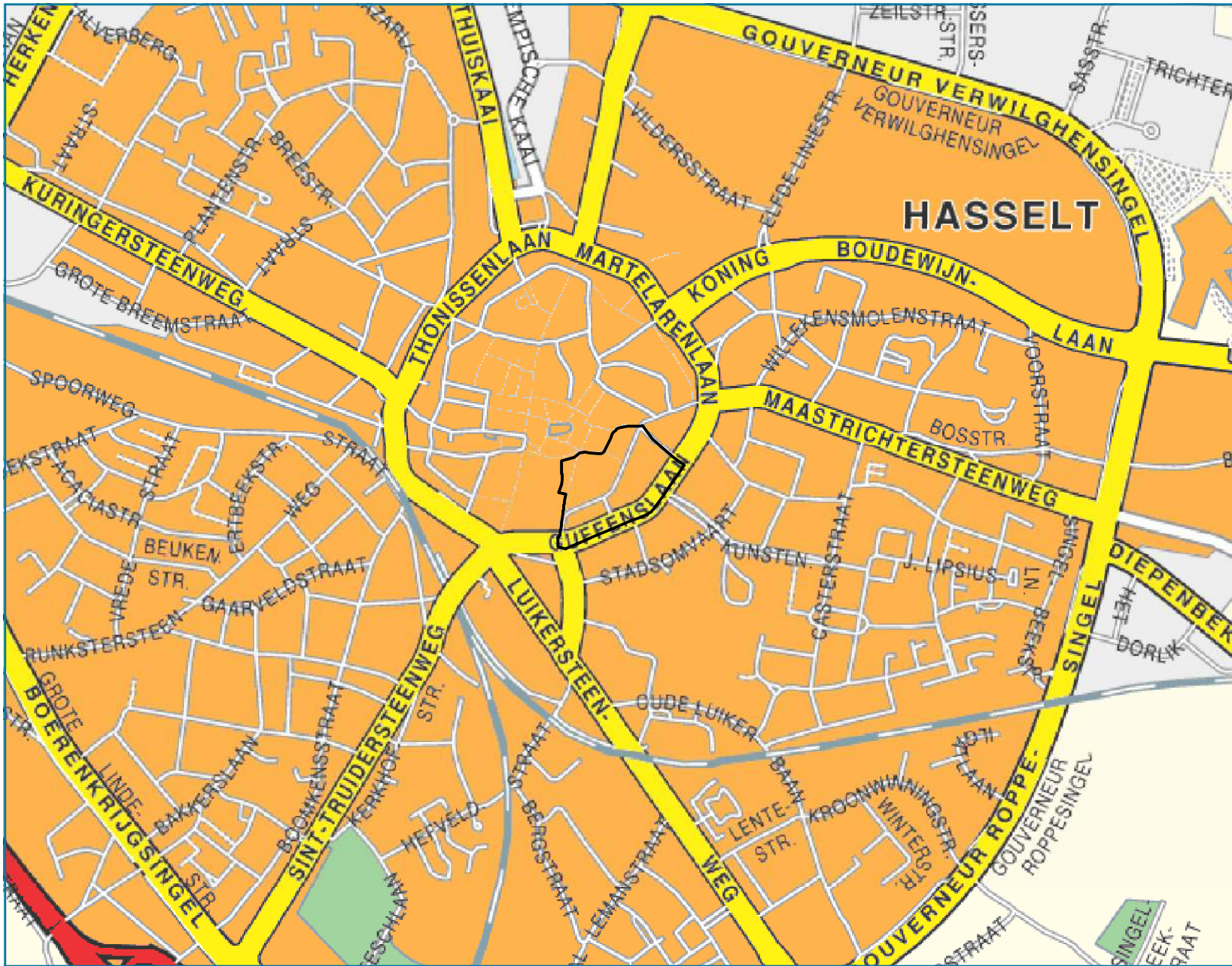



1:50.000

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0133_TTwijk\GIS\Maps\BE0111001555_0133_krt_082A_macro.mxd

RUP TT-wijk - Hasselt | Situering op macro-niveau





 Afbakening RUP





Afbakening RUP



1:2.500

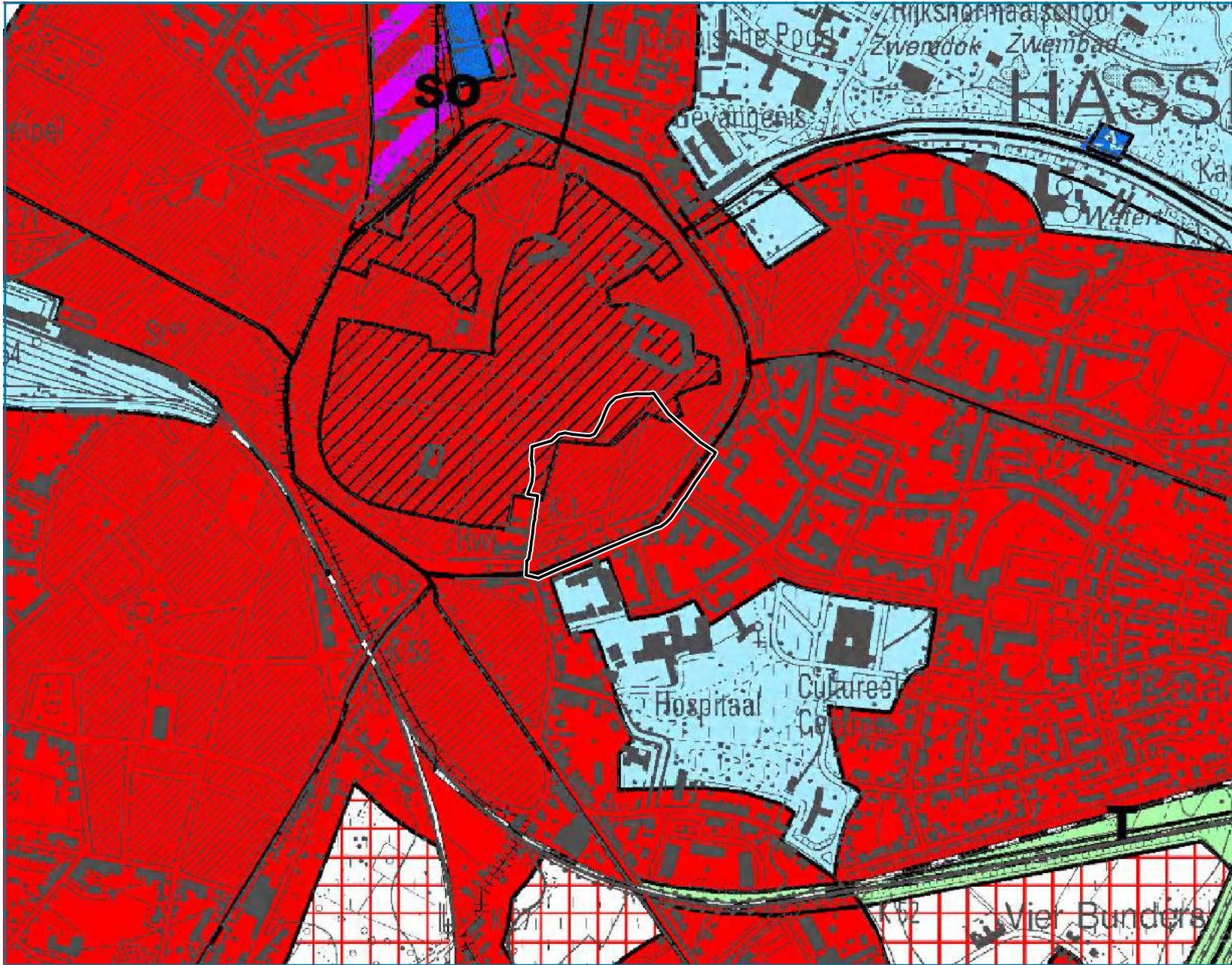
Q:\00_P\BE011\BE0111001555\0133_TTwijk\GIS\Maps\BE0111001555_0133_krt_084_micro.mxd

RUP TT-wijk - Hasselt | Situering op micro-niveau

Kaart° 3

www.geopunt.be | Stad Hasselt



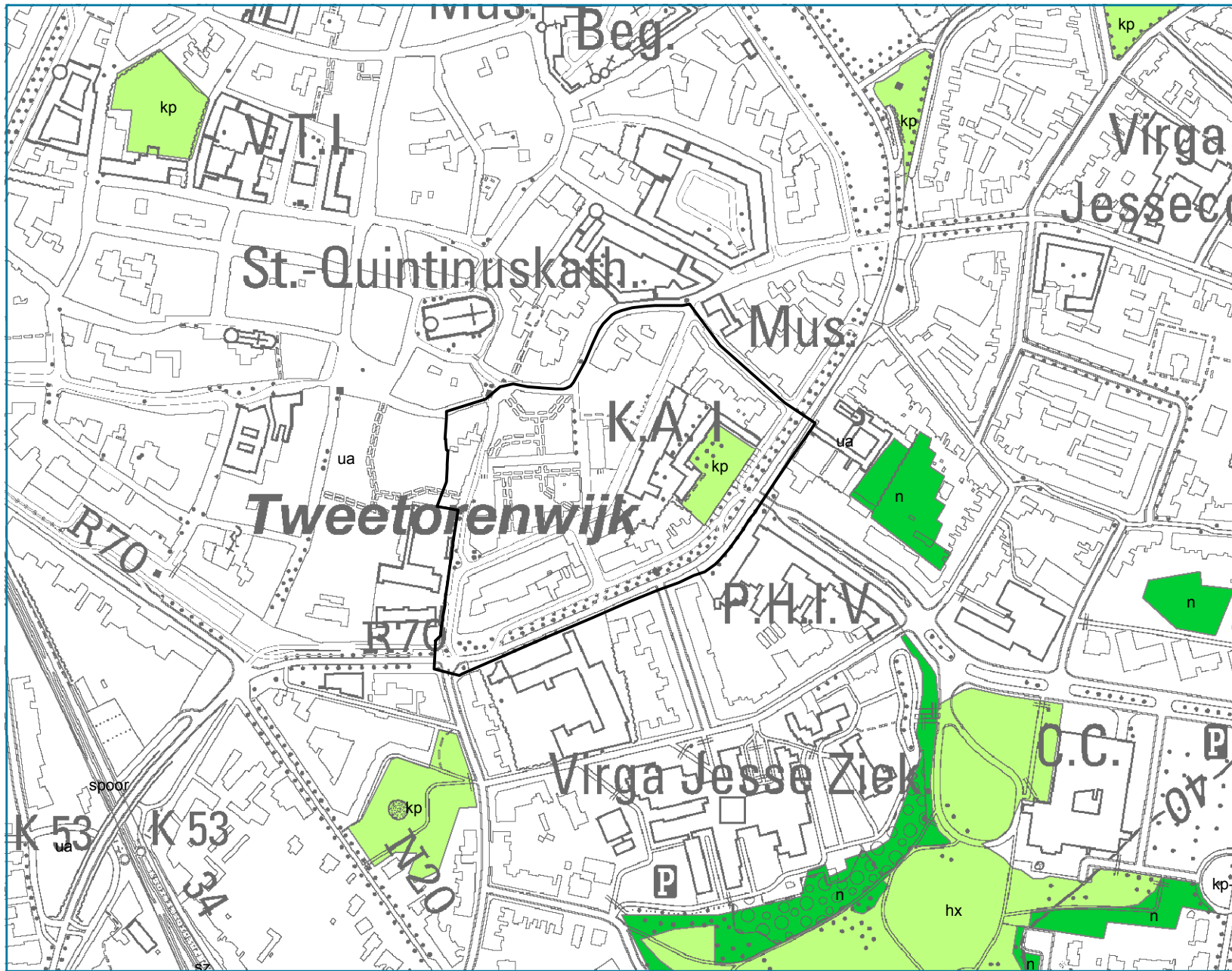


- Afbakening RUP
- Gewestelijk RUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt - Genk (RUP TT-wijk valt volledig binnen de afbakeningslijn)



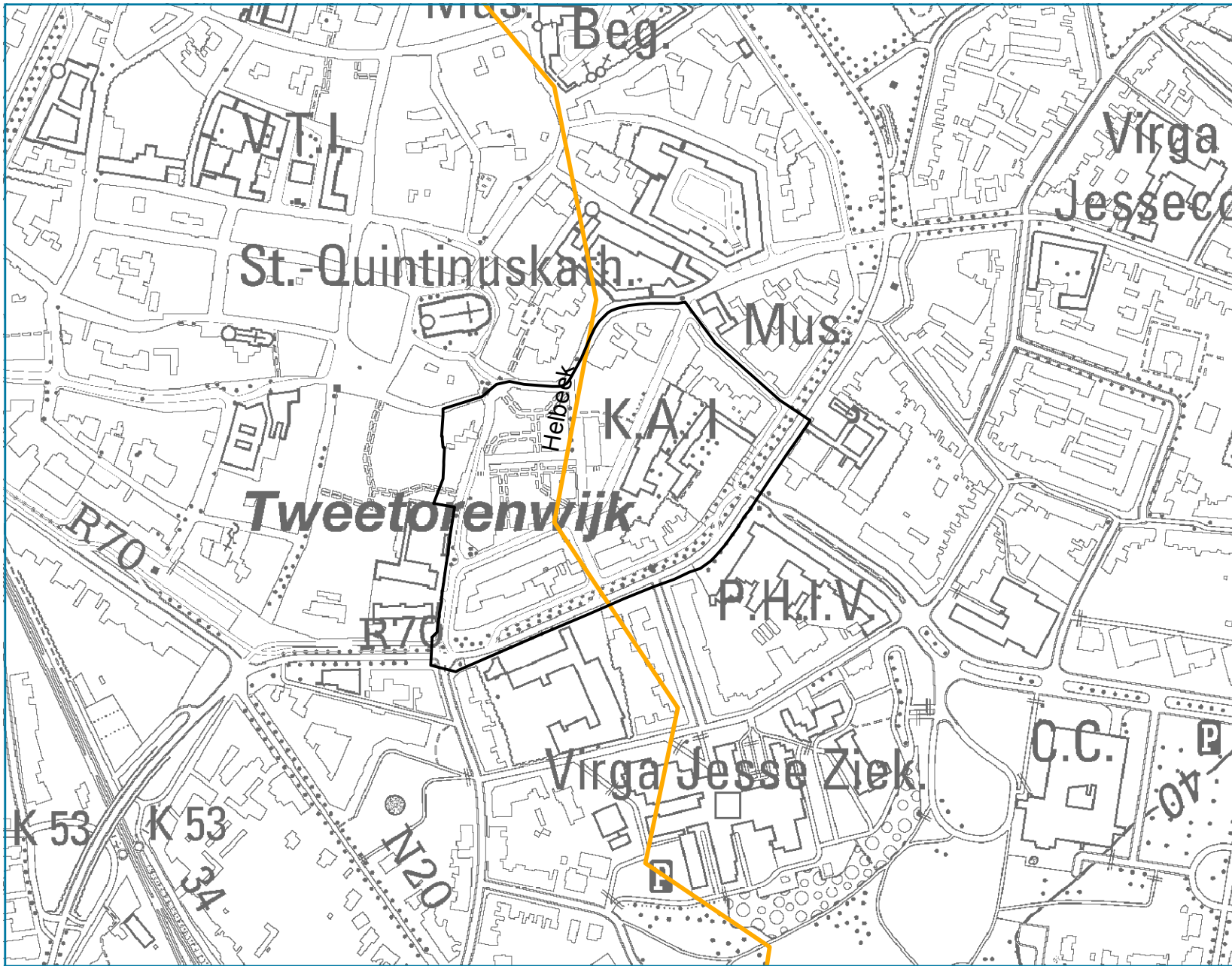
1:10.000





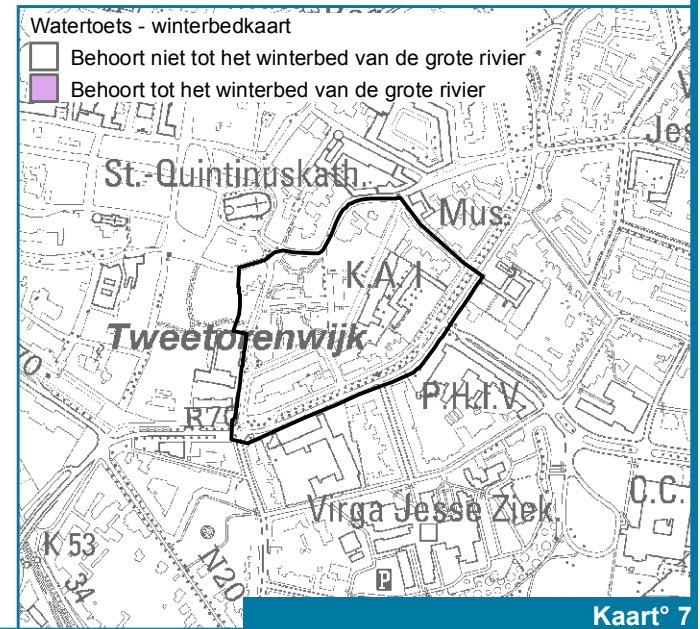
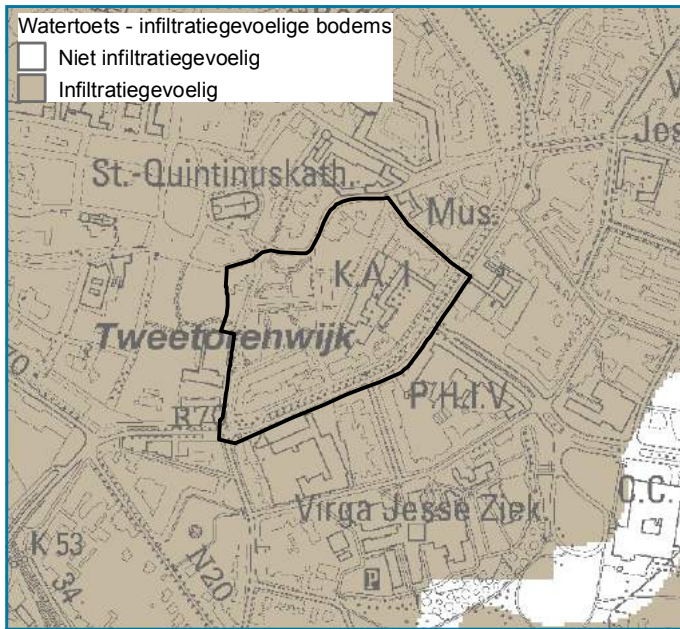
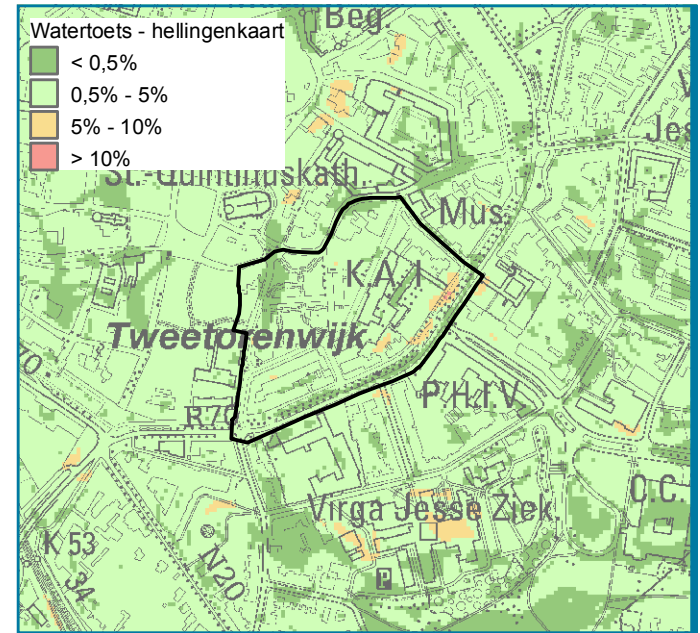
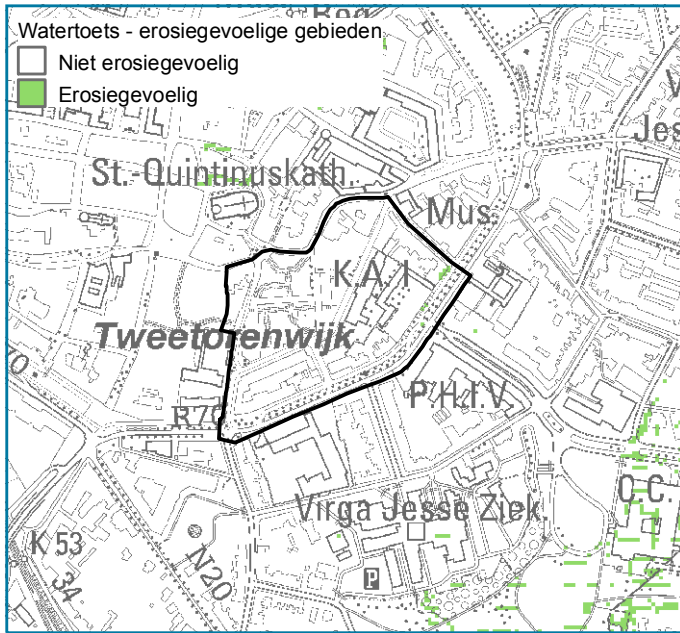
- Afbakening RUP
 - biologisch minder waardevol
 - complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
 - complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen
 - complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen
 - biologisch waardevol
 - complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen
 - biologisch zeer waardevol
- hx = zeer soortenarm, vaak tijdelijk grasland
 kp = park
 kp- = park; kunstmatig aandoend park of parkachtig kerkhof met weinig natuurlijke elementen
 n = loofhoutaanplant (exclusief populier)
 spoor = spoorweg
 ua = minder dichte bebouwing





- Afbakening RUP
- VHA-waterlopen
- Bevaarbaar
- Geklasseerd, eerste categorie
- Geklasseerd, tweede categorie
- Geklasseerd, derde categorie
- Niet geklasseerd

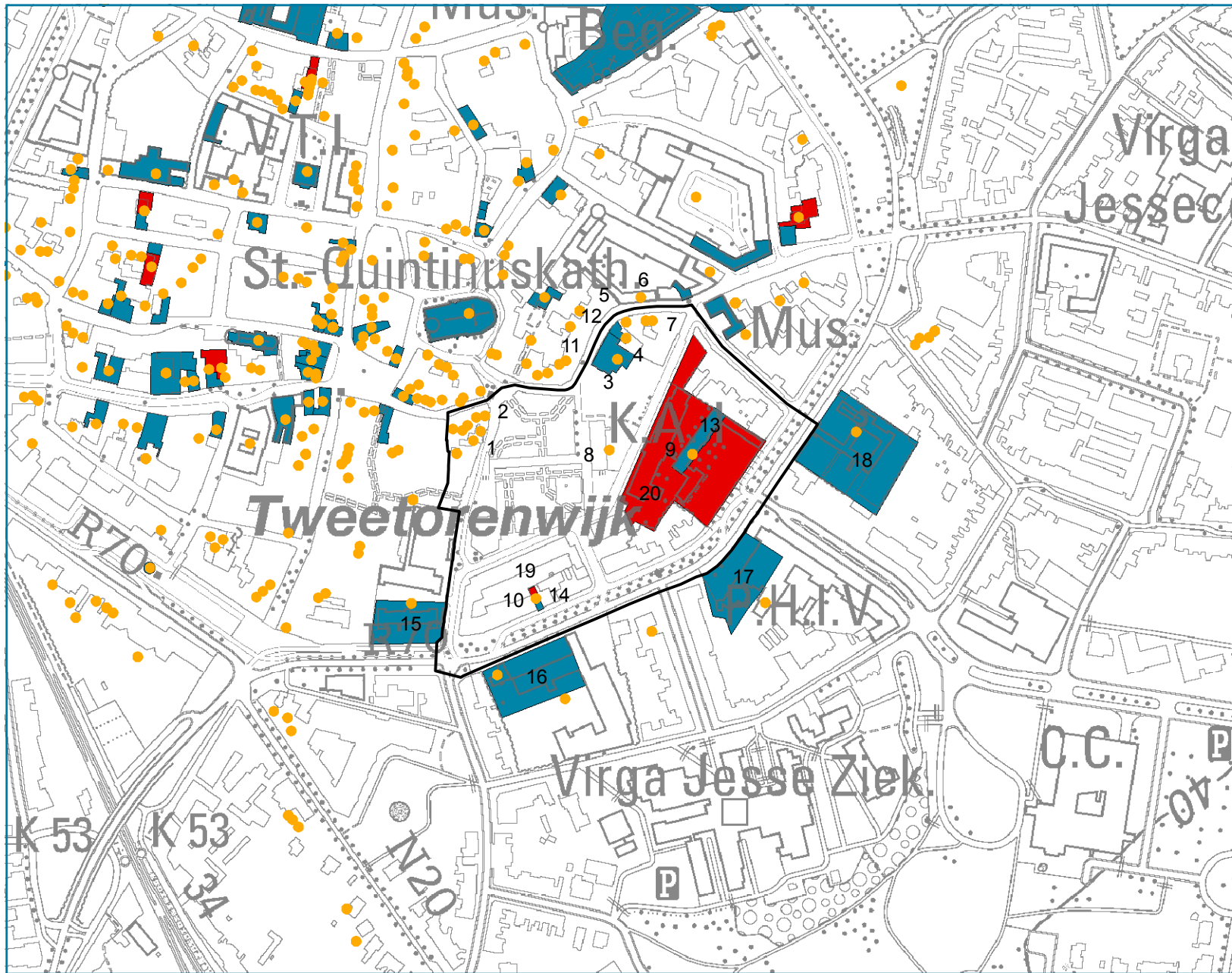




Kaart° 7



1:10.000



- Afbakening RUP
- Bouwkundig erfgoed
- Beschermd erfgoed
- Beschermd monument
- Beschermd stads- of dorpsgezicht

- Bouwkundig erfgoed**
- 1 Stadswoningen
 - 2 Stadswoning van 1776 / stadswoning Den Cruysancker van 1776
 - 3 Neoclassicistisch herenhuis
 - 4 Burgerhuis De Pasteye van 1686
 - 5 Stadswoning De Witte Haen
 - 6 Stadswoning De Trouw
 - 7 Stadswoning
 - 8 Twee Toren Wijk
 - 9 Koninklijk Atheneum van 1865
 - 10 Burgerhuis De Engelkes

- Beschermd monument**
- 11 Voormalig hotel van Corswarem
 - 12 Huis 'De Pasteye'
 - 13 Koninklijk Atheneum met elementen van het voormalige Capucijnenklooster
 - 14 Huis 'De Engelkes'
 - 15 Rijkswachtkazerne
 - 16 St-Jozefscollege - Guffenslaan 27
 - 17 Prov. school voor vroedvrouwen
 - 18 klooster Clarissen+Coletienen - Guffenslaan 43

- Beschermd stads- of dorpsgezicht**
- 19 Tuin van huis 'De Engelkes'
 - 20 Omgeving van het Koninklijk Atheneum

Kaart° 8

www.geopunt.be | Stad Hasselt

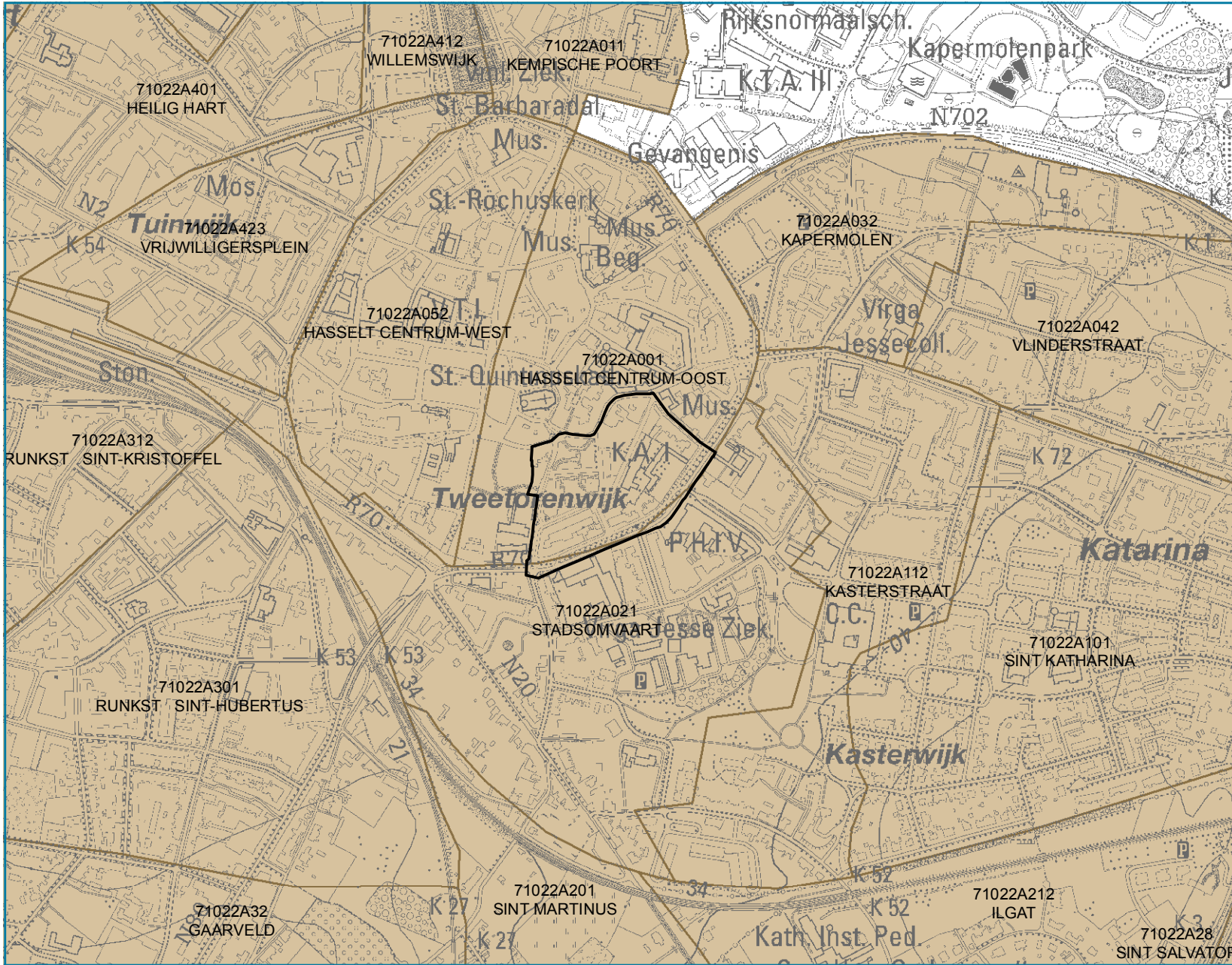


1:5.000

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0134_TTwijk\GIS\Maps\BE0111001555_0134_krt_089B_landschap.mxd

RUP TT-wijk - Hasselt | Landschap





- Afbakening RUP
- Woningbouwgebied

www.geopunt.be | Stad Hasselt

Kaart° 9



Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0133_TTwijk\GIS\Maps\BE0111001555_0133_krt_090A_wonen.mxd

RUP TT-wijk - Hasselt | Wonen





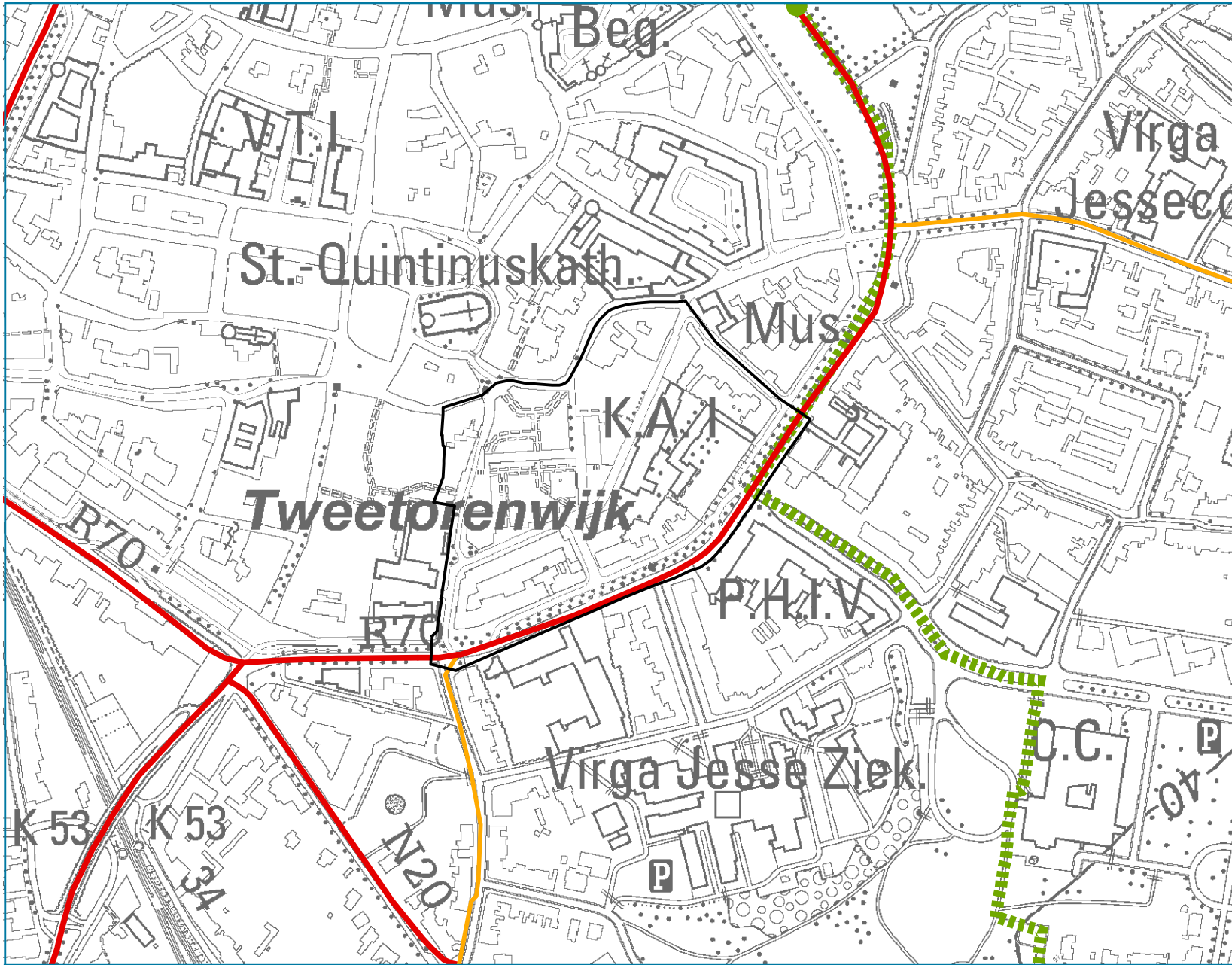
Afbakening RUP

Kaart° 10



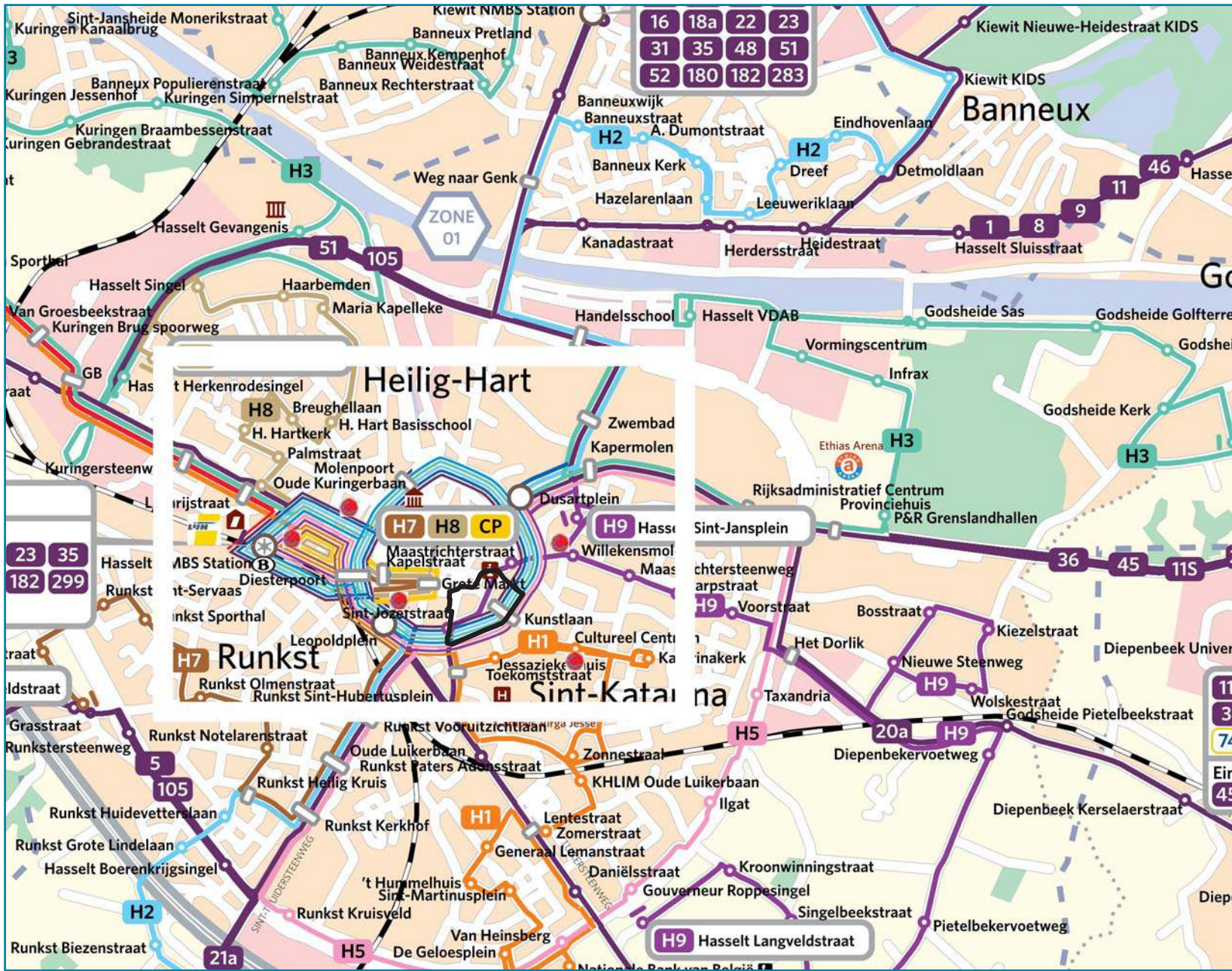
1:5.000

RUP TT-wijk - Hasselt | Atlas der buurtwegen



-  Afbakening RUP
- Bovenlokaal functioneel fietsroutennetwerk**
-  Hoofdroute
-  Functionele fietsroute
-  Alternatieve functionele fietsroute
- Fietsknooppuntennetwerk**
-  Fietsknooppuntennetwerk
-  Aanlooproute
-  Fietsknooppunt type 4





□ Afbakening RUP





□ Afbakening RUP

● Attest in aanvraag

● Goedgekeurd attest

Kaart° 13

www.geopunt.be | Stad Hasselt

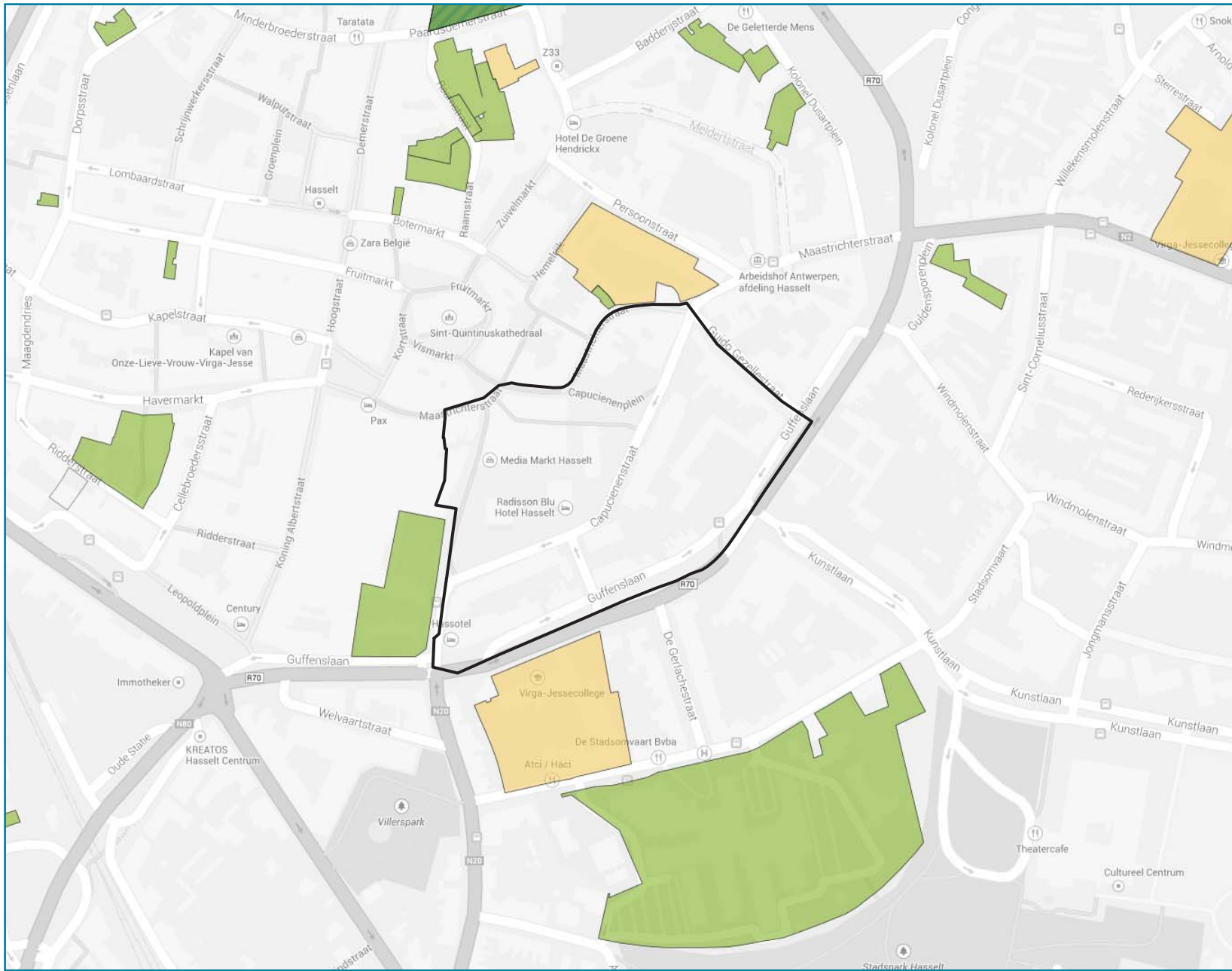


1:2.500

Q:\00_P\BE0111\BE0111001555\0133_TTwijk\GIS\Maps\BE0111001555_0133_krt_094A_zendmasten.mxd

RUP TT-wijk - Hasselt | Zendantennes



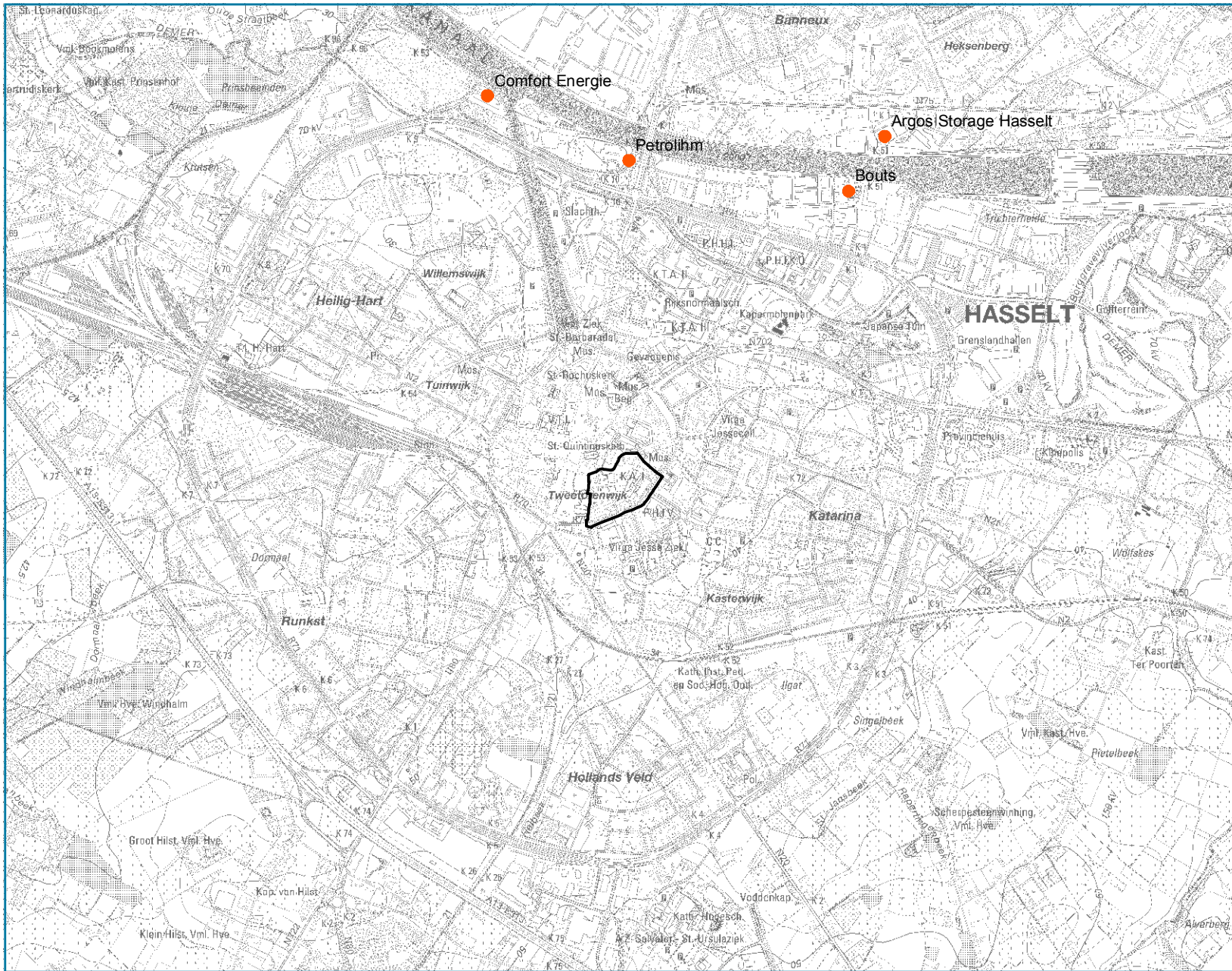


- Afbakening RUP
- Hoogste conforme opdracht**
- Oriënterende bodemonderzoeken
- Beschrijvende bodemonderzoeken
- Bodemsaneringsprojecten
- Eindverklaring



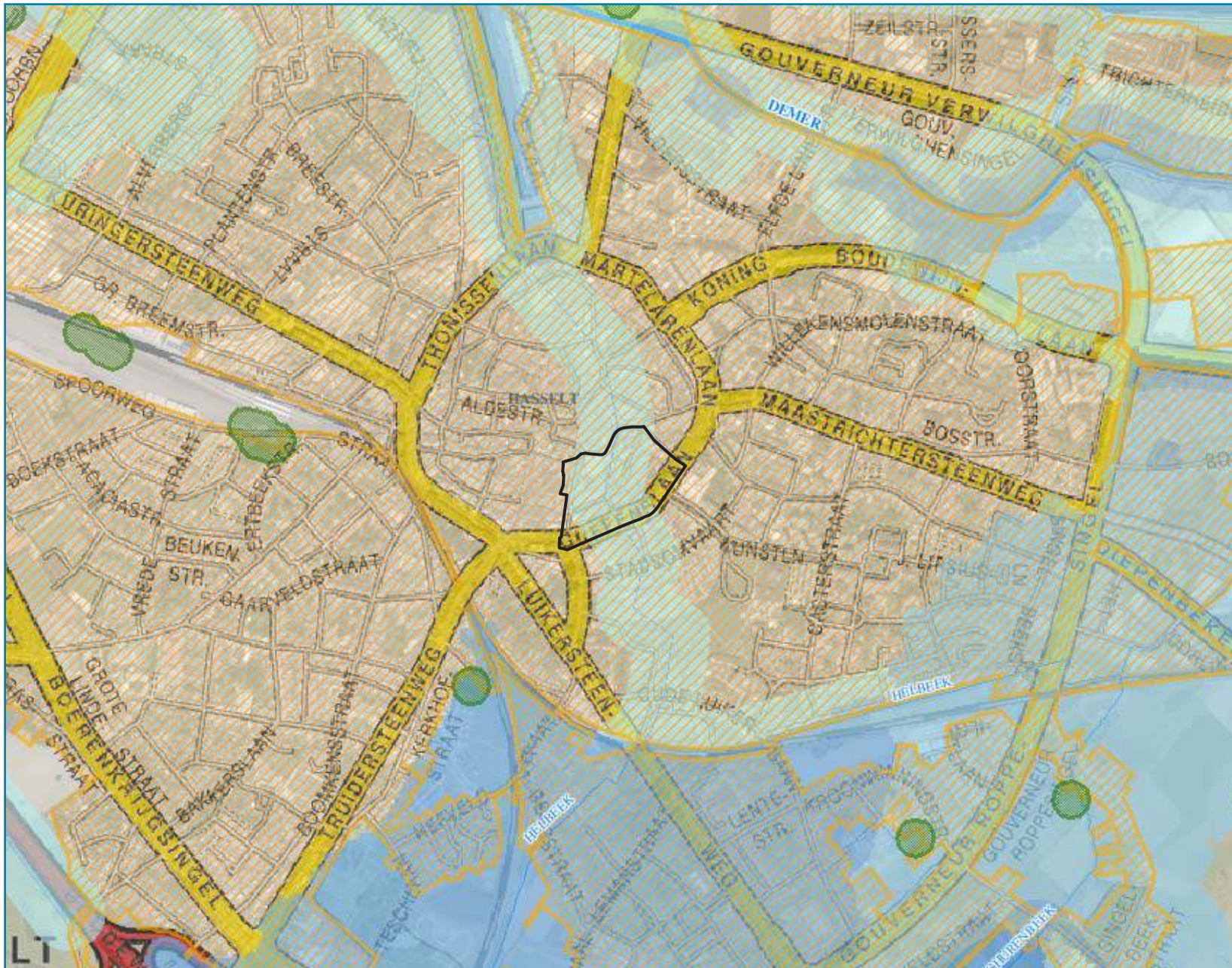
1:5 000





- Afbakening RUP
- Sevесо-inrichtingen
- Hogedrempel
- Lagedrempel





	Afbakening RUP
clusters	
	Collectief geoptimaliseerd buitengebied
	Collectief te optimaliseren buitengebied
	Individueel te optimaliseren buitengebied
centraal gebied	
	Centraal gebied
milieu-impacttoetskaart	
	Tot 1,5
	1,5 tot 2,5
	2,5 tot 3,5
	3,5 tot 4,5
	4,5 tot 5,5
	5,5 tot 6,5
	6,5 tot 7,5
	7,5 tot 8,5
	8,5 tot 10
	Vanaf 10

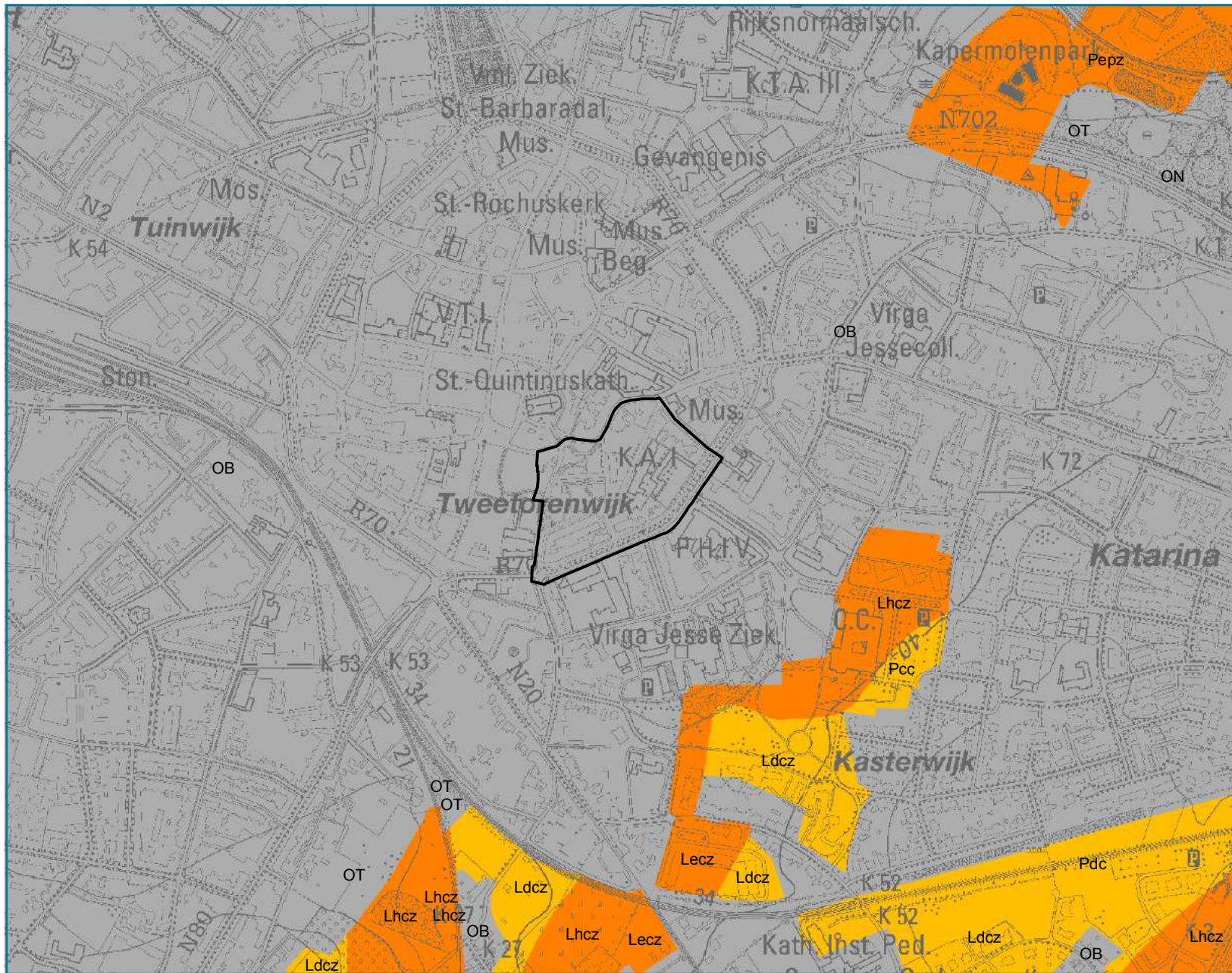
www.geopunt.be | Stad Hasselt | www.vmm.be

Kaart° 16

RUP TT-wijk - Hasselt | Zoneringsplan



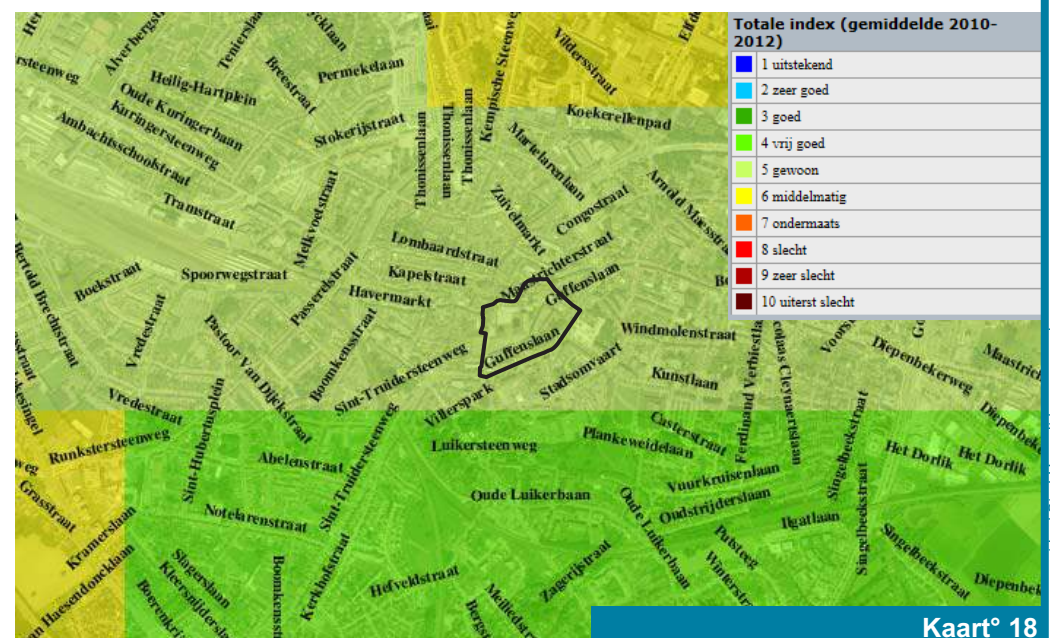
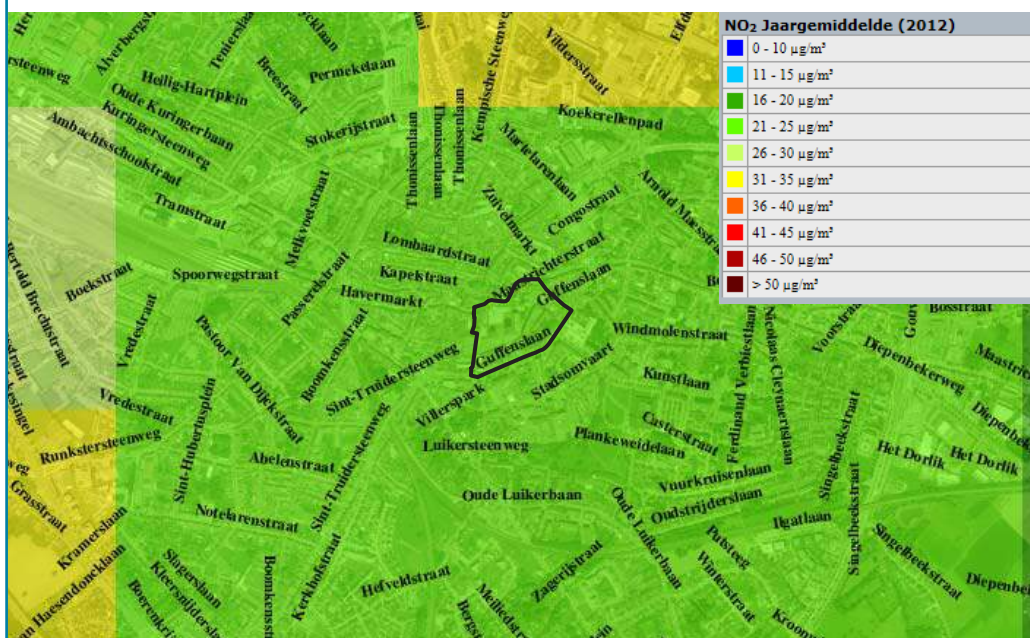
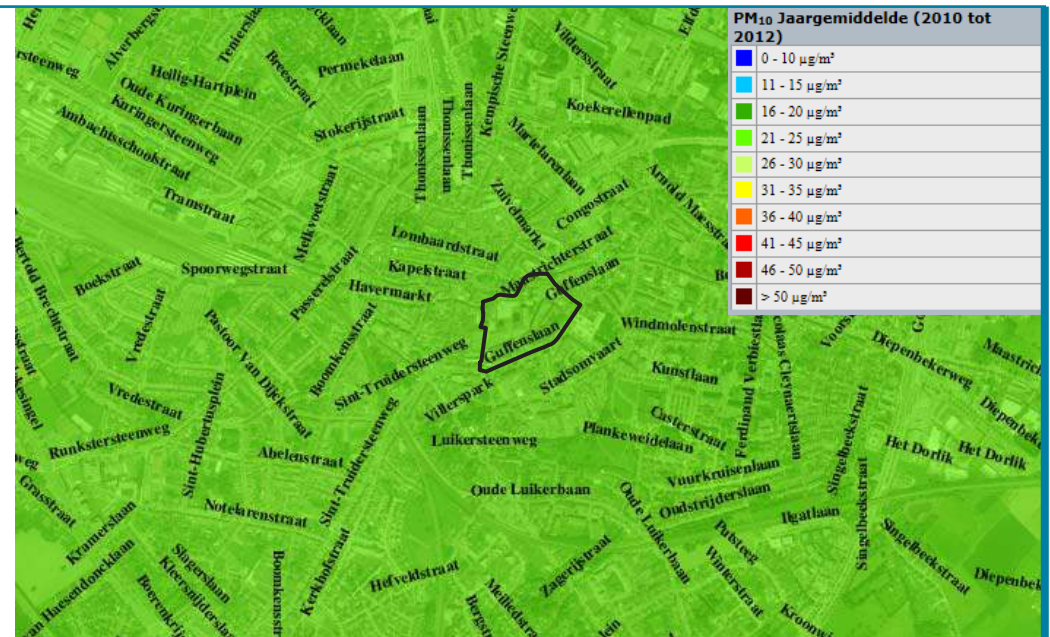
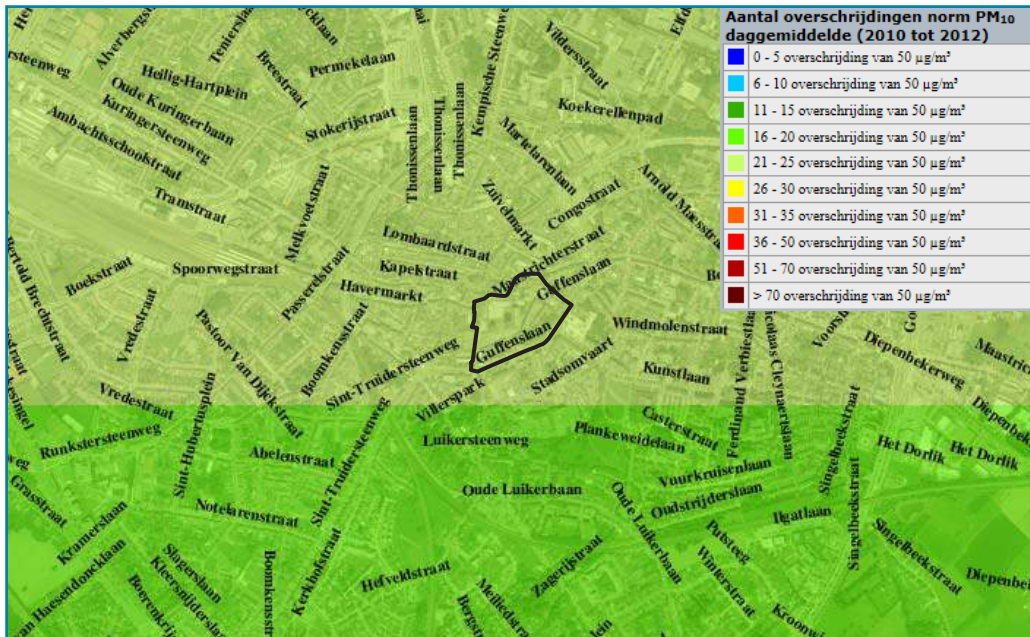
1:15 000



- Afbakening RUP
- 01. Antropogeen
- 09. Nat zandleem
- 10. Vochtig zandleem

Ldcz = Matig natte zandleembodem met sterk gevlekte, verbrokkelde textuur B horizont
 OB = Bebouwde zones
 ON = Opgehoogde gronden
 OT = Strek vergraven gronden
 Pcc = Matig droge licht zandleembodem met sterk gevlekte, verbrokkelde textuur B horizont
 Pdc = Matig natte licht zandleembodem met sterk gevlekte, verbrokkelde textuur B horizont
 Pepz = Natte licht zandleembodem zonder profiel





Bijlage 2: bronvermelding

Dataset	Bronvermelding
Gewestplan(nen)	Vlaamse overheid, departement RWO – Gewestplan, raster, toestand 01/01/2002, bijgewerkt tot 02/05/2011 Vlaamse overheid, departement RWO – Gewestplan, vector, toestand 01/01/2002, bijgewerkt tot 02/05/2011
Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Vlaamse overheid – Voorlopig en definitief goedgekeurde gewestelijke RUPs, opzoeking 22/12/2014
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	Provincie Limburg – Provinciale RUPs, opzoeking 22/12/2014
Algemene plannen van aanleg	Vlaamse overheid, departement RWO – Plannen van aanleg, gescand, gegeoreferereerd (AGIV-product), toestand 01/01/2002
Bijzondere plannen van aanleg	Vlaamse overheid, departement RWO – Digitale vectoriële versie van BPA-contouren op middenschalig niveau (1/10.000), toestand 01/08/1999 Vlaamse overheid, departement RWO – Plannen van aanleg, gescand, gegeoreferereerd (AGIV-product), toestand 01/01/2002 Stad Hasselt – BPA's, opzoeking 06/03/2013
Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Stad Hasselt – Gemeentelijke RUPs, opzoeking 06/03/2013
Verkavelingsvergunningen	Stad Hasselt – Verkavelingen, opzoeking 06/03/2013
Bouwvergunningen	Stad Hasselt – Bouwvergunningen, opzoeking 26/10/2011
Vastgestelde bouwovertrredingen	Stad Hasselt – Vastgestelde bouwovertrredingen, opzoeking 26/10/2011
Milieuvergunningen	Stad Hasselt – Milieuvergunningen, opzoeking 06/03/2013
Bodemvervuiling	OVAM – Geoloket bodemdossierinformatie, opzoeking 22/12/2014
Gebieden met recht van voorkoop	Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV) – Gebieden met recht van voorkoop, opzoeking 25/06/2012 Vlaamse Landmaatschappij (VLM) afdeling Landelijke Inrichting – Gebieden met recht van voorkoop, natuurinrichtingsprojecten, 09/02/2010 Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) – Gebieden met recht van voorkoop, natuurreservaten (AGIV-product), 24/01/2012 Vlaamse Huisvestingsmaatschappij (VHM) – Gebieden met recht van voorkoop, woningbouw- en vernieuwingsgebieden (AGIV-product), 26/08/2011 Vlaamse Landmaatschappij (VLM) afdeling Landelijke Inrichting – Gebieden met recht van voorkoop (AGIV-product), ruilverkaveling, 01/04/2011 Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) – Gebieden van het VEN en het IVON (AGIV-product), toestand 17/05/2012 Vlaamse overheid, departement RWO – Gebieden met recht van voorkoop, ruimtelijke ordening, 04/05/2012 Havendecreet Gebieden met recht van voorkoop, Integraal Waterbeleid, toestand 05/03/2009

	Gebieden met recht van voorkoop, Waterwegen en Zeekanaal NV, toestand 19/07/2011 Gebieden met recht van voorkoop, nv De Scheepvaart NV, toestand 21/03/2012
Herbevestigde Agrarische Gebieden (HAG)	Vlaamse overheid – Planningsprocessen voor landbouw, natuur en bos, versie 08/2009
Ruilverkaveling / landinrichting / natuurinrichting	VLM – Ruilverkavelingen, land- en natuurinrichting, opzoeking 27/06/2012
Vogelrichtlijngebieden	Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) – SBZ-V (AGIV-product), 22/07/2005
Habitatrichtlijngebieden	Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) – SBZ-H (AGIV-product), 15/02/2008
Gebieden van het duinendecreet	Instituut voor Natuurbehoud (IN), Natuur CD 2000 – Duindecreeet, versie 2.0
Ramsar	Instituut voor Natuurbehoud (IN), Natuur CD 2000 – Ramsar, versie 2.0
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)	Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) – Gebieden van het VEN en het IVON (AGIV-product), toestand 17/05/2012
Vlaamse of erkende natuureservaten	Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) – Gebieden met recht van voorkoop, natuureservaten (AGIV-product), 24/01/2012
Bosreservaten	Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) – Bosreservaten (AGIV-product), 01/03/2003
Natuurinrichting	Vlaamse Landmaatschappij (VLM) afdeling Landelijke Inrichting – Natuurinrichtingsprojecten, 09/02/2010
Biologische waarderingskaart (BWK)	Instituut voor Natuur en Bosonderzoek (INBO) – Biologische Waarderingskaart (AGIV-product), versie 2.2 toestand 2010
Beschermingszones grondwaterwinningen	Vlaamse Milieumaatschappij, afdeling Operationeel Waterbeheer – Beschermingszones van grondwaterwinningen (AGIV-product), toestand 06/07/2006
Bevaarbare en onbevaarbare waterlopen	Vlaamse Milieumaatschappij, afdeling Operationeel Waterbeheer – Vlaamse Hydrografische Atlas – Waterlopen (AGIV-product), 20/04/2012
Watertoets	Vlaamse Milieumaatschappij, afdeling Water – Erosiegevoelige, Grondwaterstromingsgevoelige en Overstromingsgevoelige gebieden, Hellingenkaart, Infiltratiegevoelige bodems, Winterbedkaart, 20/07/2006 Vlaamse Milieumaatschappij, afdeling Water – Overstromingsgevoelige gebieden, versie 2014 Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid – Watertoetsinstrument
Recent overstroomde gebieden (ROG)	Vlaamse Milieumaatschappij, afdeling Operationeel Waterbeheer – Recent overstroomde gebieden, 21/03/2011
Risicozones overstromingen	Vlaamse overheid, departement MOW, afdeling Waterbouwkundig Laboratorium, en Vlaamse Milieumaatschappij, afdeling Operationeel Waterbeheer – Risicozones voor overstromingen, 08/09/2006
Beschermde monumenten, landschappen, stads-, en dorpsgezichten	MVG, departement LIN, AROHM, afdeling Monumenten en Landschappen – Beschermde Landschappen, stads- en dorpsgezichten (AGIV-product), 01/03/2001

	Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed (VIOE) – Databank beschermd erfgoed, opzoeking 25/06/2012
Atlas van de relictten, ankerplaatsen (landschapsatlas)	MVG, departement LIN, AROHM, afdeling Monumenten en Landschappen – Landschapsatlas: ankerplaatsen (AGIV-product), 01/05/2001 MVG, departement LIN, AROHM, afdeling Monumenten en Landschappen – Landschapsatlas: relictten van de traditionele landschappen, 08/05/2001
Erfgoedlandschappen	Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed (VIOE) – Ankerplaatsen en Erfgoedlandschappen, opzoeking 06/02/2012
Onroerend erfgoed: bouwkundig erfgoed en wereldoorlogerfgoed	Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed (VIOE) – Bouwkundig Erfgoed en Wereldoorlogerfgoed, opzoeking 18/06/2012
Woningbouw- en vernieuwingsgebieden	Vlaamse Huisvestingsmaatschappij (VHM) – Woningbouw- en vernieuwingsgebieden (AGIV-product), 26/08/2011
Atlas van de woonuitbreidingsgebieden	Vlaamse overheid, departement RWO, afdeling Ruimtelijke Planning – WUGAtlas, toestand 12/2011
Rooilijnen	Stad Hasselt – Rooilijnen, opzoeking 06/03/2013
Voet- en buurtwegen	Stad Hasselt – Atlas voet- en buurtwegen Provincie Limburg – Atlas voet- en buurtwegen
Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk	Provincie Limburg – Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk, versie 2014
Fietsknooppuntennetwerk	WMS Toerisme Vlaanderen, opzoeking 22/12/2014
Gewestwegen	Vlaamse overheid, Agentschap Wegen en Verkeer – Gewestwegen, opzoeking 25/06/2012
Spoorwegen	NMBS – Netkaart, opzoeking 25/06/2012
Leidingen (Hoogspanningsleidingen, gasleidingen...)	NGI – Topografische kaart 1/10 000 top10-rkl (AGIV-product), 1991-2005 Vlaamse overheid – Voorlopig en definitief goedgekeurde gewestelijke RUPs, opzoeking 25/06/2012
Openbaar vervoer	De Lijn – Netplannen, toestand 01/05/2012
Seveso-inrichtingen	Vlaamse overheid, departement Leefmilieu Natuur en Energie – Seveso-inrichtingen in Vlaanderen, versie 29/12/2011
VLAO Bedrijventerreinen	WMS Mercator Publieke View Service, opzoeking 22/12/2014
Landbouwgebruikspercelen	Vlaamse overheid, Agentschap voor Landbouw en Visserij - Landbouwgebruikspercelen ALV, versie 21/04/2010
Achtergrond	Bronvermelding
Topografische kaart 1/10 000 (zwart-wit)	NGI – Topografische kaart 1/10 000 top10-rzw, 1991-2005
Topografische kaart 1/10 000 (kleur)	NGI – Topografische kaart 1/10 000 top10-rkl (AGIV-product), 1991-2005
Topografische kaart 1/50 000 (kleur)	NGI – Topografische kaart 1/50 000 top50-r (AGIV-product), 2001-2007
Orthofoto (kleur)	AGIV – Middenschalige kleurenorthofoto's zomeropname (AGIV-product), opname 2009
GRB	AGIV – GRB, toestand 2011, release 20/06/2012

Bijlage 3: beslissing dienst Mer

DEPARTEMENT LEEFMILIEU, NATUUR & ENERGIE

Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst milieueffectenrapportagebeheer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel
Tel 02 553 80 79
www.mervlaanderen.be

Aan het College van Burgemeester en
Schepenen
Groenplein 1
3500 Hasselt

uw bericht van
11-12-2015

uw kenmerk

ons kenmerk
LNE/MER/SCRPL15248/
2016/

bijlagen

/

vragen naar / e-mail

Helena Van Pottelberge
Helena.vanpottelberge@lne.vlaanderen.be

telefoonnummer
02 553 77 50

datum

27 SEP. 2016

Betreft: onderzoek tot milieueffectrapportage van het RUP TT-wijk te Hasselt.

Beslissing plan-MER-plicht

volgens het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (D.A.B.M.), B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk gewijzigd en het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's van 12 oktober 2007, B.S. 7 november 2007

Geachte heer, mevrouw,

Met uw email van 11/12/2015, vraagt u de dienst Mer een beslissing te nemen over de opmaak van een plan-MER. Het dossier is onder het nummer SCRPL15248 behandeld.

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

De doelstelling en reikwijdte van het plan worden beschreven in de screeningsnota. Volgens het dossier heeft het RUP tot doel de stedenbouwkundige voorschriften van een oud BPA te actualiseren zodat verruimde bouwmogelijkheden in de wijk kunnen worden toegelaten.

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

Verscheidene adviesinstanties hebben opmerkingen over de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten van het plan. Op 13 juli 2016 werd een eerste versie van het screeningsdossier ingediend. Op 12 augustus 2016 liet de dienst Mer weten dat er onvoldoende was tegemoetgekomen aan een aantal vragen uit het advies van Onroerend Erfgoed. Op 26 september 2016 werd een aangepaste versie van het screeningsdossier bezorgd. De opmerkingen werden op een voldoende wijze beantwoord in deze versie van het screeningsdossier via een aanpassing van de

screeningsnota, zodat het screeningsdossier voldoende informatie bevat om een correcte inschatting m.b.t. de milieueffecten te kunnen maken. Onroerend erfgoed heeft dit ook op 16 september 2016 per brief bevestigd.

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

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

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

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

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

We wijzen u er op dat u, als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of om een andere reden, dient na te gaan of de effecten van het gewijzigde plan voldoende onderzocht werden in de screeningsnota. Als dit niet het geval is, dient u de screeningsnota aan te passen, de relevante adviesinstanties m.b.t. de aanpassing om advies te vragen en de dienst Mer om een nieuwe beslissing te vragen aan de hand van het aangepaste dossier met de eventuele bijkomende adviezen en de verwerking ervan. Voor een gemeentelijk RUP dient minstens de provincie aangeschreven te worden.

Met vriendelijke groet,



Liesbeth Lelieur
Diensthoofd dienst Mer

N.DeBel@arcadisbelgium.be
THV BUUR-Arcadis
Sluisstraat 79
3000 Leuven

Bijlage 4: beslissing veiligheidsrapportage

DEPARTEMENT LEEFMILIEU NATUUR & ENERGIE

Afdeling Milieu-, Natuur- en
Energiebeleid
Dienst Veiligheidsrapportering
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
T 02 553 03 55
F 02 553 21 25
seveso@vlaanderen.be

Ter attentie van de initiatiefnemer
van het RUP

uw bericht van 21/12/2016	uw kenmerk RUP 218 TT-wijk	ons kenmerk RUP 16/250	bijlagen /
vragen naar/e-mail Barbara Jans Barbara.jans@lne.vlaanderen.be		telefoonnummer 02/5337493	datum 6/1/2017

Betreft: Advies over het (gemeentelijk) RUP nr. 218 "TT-wijk" te "Hasselt" (versie december 2016)

Geachte,

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

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn¹ dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen² enerzijds en aandachtsgebieden³ anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

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

Om een inschatting te maken van het aspect externe mensveiligheid, dient het voorliggende RUP afgetoetst te worden aan de hand van criteria die werden opgenomen onder de vorm van een

¹ Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.

² Dit zijn inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn.

³ Zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage.

beslissingsdiagram in bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage.

De dienst VR stelt vast dat het aspect 'externe veiligheid' behandeld werd in het voorontwerp van RUP, m.n. in §4.3.3 van de toelichtingsnota.

Volgens de gegevens verstrekt in de toelichtingsnota zijn in het plangebied aandachtsgebieden aanwezig en mogelijks bijkomend gepland. Het gaat hier immers om de verdere ontwikkeling op lange termijn van dit gedeelte van de stad Hasselt. Volgens de gegevens van de dienst VR zijn binnen een perimeter van 2 km rond het plangebied vier lagedrempel Seveso-inrichtingen aanwezig. Ze liggen op meer 1200 ten noorden van het plangebied. Het gaat hoofdzakelijk om brandstoffendepots in de buurt van het Albertkanaal. De dienst VR heeft voldoende elementen in handen om de risico's in te schatten waaraan mensen in de omgeving van deze inrichtingen blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen bij deze bedrijven en te besluiten dat de inplanting van potentieel bijkomende aandachtsgebieden te verzoenen is met de aanwezigheid van deze Seveso-inrichtingen.

Volgens De dienst VR concludeert dat er **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** dient te worden opgemaakt.

De dienst VR wenst zich hierbij te verontschuldigen voor de plenaire vergadering.

Met vriendelijke groeten,



Paul Van Snick
Algemeen directeur
Afdelingshoofd AMNEB

Bijlage 5: verslag plenaire vergadering en adviezen



College van Burgemeester en Schepenen

**Groenplein 1
3500 HASSELT**

uw kenmerk

ons kenmerk
2.14/71022/113.1

bijlagen

vragen naar/e-mail

Rosita Vanbergen
rosita.vanbergen@rwo.vlaanderen.be

telefoonnummer

011 74 21 00

datum

30 JAN, 2017

Betreft: HASSELT, gemeentelijk RUP " TT-wijk " : advies plenaire vergadering dd. 31/01/2017

Geacht college,

In antwoord op uw uitnodiging voor de plenaire vergadering van 31/01/2017 bezorg ik u hierbij mijn advies.

Voor de vergadering zelf laat ik me verontschuldigen.

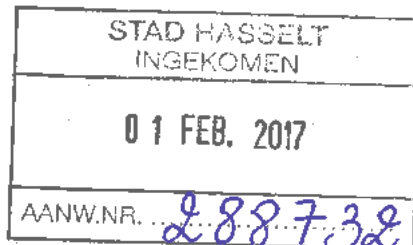
1. Samenvatting van het dossier

Het ontwerp RUP " TT-wijk " beoogt het aanpassen van de voorschriften van het oude BPA, welke vandaag een beperking vormen voor de toekomstige stedelijke ontwikkeling van de wijk. In het RUP worden de ontwikkelingsmogelijkheden van dit gebied onderzocht, wordt een lange termijnvisie geformuleerd en worden vervolgens de stedenbouwkundige voorschriften geactualiseerd zodat de verruimde bouwmogelijkheden binnen deze wijk kunnen worden toegelaten.

De TT-wijk is ten aanzien van de binnenstad een strategisch gelegen gebied. De ruimtelijke ontwikkelingspotenties en transformatiemogelijkheden van dit gebied vormen een opportuniteit om de identiteit van de binnenstad op een hedendaagse manier verder scherp te stellen. In het kader hiervan moet voldoende aandacht worden besteed aan de beeldkwaliteit van zowel het openbaar domein als van de architectuur. Dit RUP vormt de blauwdruk voor de gewenste identiteit van de TT-wijk op langere termijn.

2. Advies departement Ruimte Vlaanderen conform artikel 2.2.13.

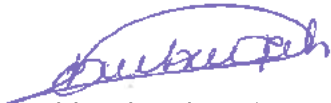
De planopties zijn niet strijdig met het RSV of het hoger verordenend beleidskader en behoeven geen verdere bovenlokale afweging.



3. Algemene conclusie

Het ontwerp RUP "TT-wijk" wordt gunstig geadviseerd.

Hoogachtend,



Voor het departement,
Rosita Vanbergen

kopie ter informatie aan:

Provinciebestuur Limburg
3^{de} directie, sectie 3.2.2 ruimtelijke ordening – planning en beleid

Universiteitslaan 1
3500 Hasselt



p r o v i n c i e Limburg

Directie Omgeving

College van burgemeester en schepenen
Groenplein 1
3500 HASSELT

Ruimtelijke Planning en Beleid

Geacht college

Betreft: het advies over het voorontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) "TT-wijk" te Hasselt in het kader van de plenaire vergadering

Op 22 december 2016 heeft het provinciebestuur het voorontwerp van het GRUP-"TT-wijk" van de stad Hasselt ontvangen.

In zitting van 26 januari 2017 heeft de deputatie het advies van de provinciale Dienst Ruimtelijke Planning en Beleid over dit voorontwerp-GRUP goedgekeurd. Dit advies vindt u als bijlage. Op 31 januari 2017, tijdens de door uw bestuur georganiseerde plenaire vergadering, zal een ambtenaar van de provinciale Dienst Ruimtelijke Planning en Beleid dit advies toelichten.

Overeenkomstig artikel 2.2.13 §1 Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening moet de gemeente een verslag opmaken van de plenaire vergadering en dit binnen 14 dagen bezorgen aan de instanties die op de plenaire vergadering aanwezig moesten zijn. Alle schriftelijk uitgebrachte adviezen moeten als bijlage aan het verslag gehecht worden samen met een lijst van de instanties die werden uitgenodigd.

Wij vragen u om ons 2 exemplaren (in kleur) van het voorlopig door uw gemeenteraad vastgestelde GRUP te bezorgen conform artikel 2.2.14 §1 Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

STAD HASSELT INGEKOMEN
31 JAN. 2017
AANW.NR. 288676

Contactpersoon: Martine Baptist
Telefoonnummer: 011 23 83 56
Kenmerk: 124.03.10/S2017N060227
Dossier: 2016N000441
Bijlage: 1

Correspondentieadres Provincie Limburg, Universiteitslaan 1, B-3500 Hasselt

Telefoon 011 23 83 05 Fax 011 24 92 35

roplangroep@limburg.be www.limburg.be

Bij antwoord kenmerk, dossier en datum vermelden

Om de deputatie in staat te stellen haar advies over het voorlopig vastgestelde ontwerp van het GRUP-
"TT-wijk" tijdig op te maken, verzoeken wij u om ons bijkomend de volgende documenten te bezorgen:

- 2 afschriften van de gemeenteraadsbeslissing houdende de voorlopige vaststelling van het GRUP
- 1 afschrift van de beslissing van het college van burgemeester en schepenen met betrekking tot het openbaar onderzoek (met begin- en einddatum).

Met achting

Namens de deputatie

Renata Camps
provinciegriffier

Inge Moors
gedeputeerde



Betreft: *het advies over het voorontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) "TT-wijk" te Hasselt in het kader van de plenaire vergadering*

Op 22 december 2016 heeft het provinciebestuur het voorontwerp van het GRUP "TT-wijk" van de stad Hasselt ontvangen.

Naar aanleiding van de plenaire vergadering van 31 januari 2017 vindt u hierbij het advies van de deputatie.

1 Verenigbaarheid met de structuurplannen

1.1 Verenigbaarheid met het RSPL

De actualisatie van het ruimtelijk structuurplan provincie Limburg werd definitief vastgesteld door de provincieraad in zitting van 16 mei 2012 en goedgekeurd bij ministerieel besluit van 23 juli 2012. Naast het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen vormt het RSPL het toetsingskader voor gemeentelijke ruimtelijke plannen.

In het RSPL maakt Hasselt deel uit van de hoofdruimte "netwerk Midden-Limburg", met Hasselt-Genk als centrum van een stedelijke hiërarchie. (RSPL, gecoördineerde versie, p 323)

In de visie voor de deelruimte 'Hasselt-Genk' wordt voor dit meerkernig stedelijk gebied vanuit de invalshoek van de provincie volgend ruimtelijk principe voor Hasselt als suggestie aan de Vlaams de Overheid voorgesteld.

Ondanks de meerkernige structuur is Hasselt de meeste centrale kern in het gebied. Hasselt groepeerde de belangrijkste voorzieningen en kan als 'uithangbord' en 'aanspreekpunt' functioneren. Een bijkomend aanbod aan stedelijke functies in het algemeen is noodzakelijk. (RSPL, gecoördineerde versie, p 331)

In de gewenste ruimtelijk-economische structuur wordt met betrekking tot de ontwikkelingsperspectieven voor kleinhandelsconcentraties o.a. het stimuleren van een kerngericht beleid als uitgangspunt naar voor geschoven. Een goede planning van kleinhandelsactiviteiten met het accent op bundeling en op verweving met andere activiteiten moet de kernen versterken en de open ruimte beschermen. De kleinhandel is een onderdeel van een groter geheel van activiteiten en voorzieningen. In principe wordt gekozen voor de kern waarin de commerciële hiërarchie moet overeenstemmen met de hiërarchie van de kernen. Zowel de reikwijdte van de handelsconcentraties als de draagkracht van het gebied moet nauwkeurig worden bepaald.

Kenmerk
124.03.10/S2017N063353
Dossier
2016N000441
Bijlage
/

De trend, van schaalvergroting van individuele handelszaken en het spanningsveld tussen de historische handelskern en de detailhandel in de periferie veroorzaken een toenemende leegstand in de kernen. Een proactieve werking rond dynamisering van handelscentra is van belang om de leefbaarheid van die kernen te garanderen. (RSPL, gecoördineerde versie, p 422)

In de gewenste toeristisch-recreatieve structuur wordt voor Midden-Limburg het toeristisch-recreatief kerngebied rond Hasselt en Genk aangeduid als kerngebied dat de hoogste concentratie aan hoogdynamische-recreatieve infrastructuur in de provincie bevat. Hasselt is binnen dit toeristisch-recreatief kerngebied geselecteerd als een toeristisch-recreatief knooppunt type I. Dit betekent dat er, onder strikte voorwaarden, nieuwe toeristisch-recreatieve voorzieningen van provinciaal niveau kunnen bijkomen. Zij kunnen ingepland worden binnen de specifieke randvoorwaarden, gesteld door de gewenste ruimtelijke structuur van de gemeente en door de plaatselijke ruimtelijke context. (RSPL, gecoördineerde versie, p441-442)

Het voorontwerp-GRUP "TT-wijk" kadert in zijn globaliteit binnen de doelstellingen van het RSPL.

1.2 Verenigbaarheid met het GRS

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Hasselt werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 23 juni 2009 en goedgekeurd op 29 oktober 2009 door de deputatie. Het GRS vormt een bijkomend toetsingskader voor wat de gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen betreft.

Volgens het GRS is het plangebied gelegen in de hoofdruimte 'Stedelijke Demervallei', in het deelgebied 'Verstedelijkt gebied Hasselt'.

Voor de ontwikkeling van deze deelruimte wordt gewerkt vanuit volgend ruimtelijk concept: Verstedelijkt gebied Hasselt: hoofdstad van Limburg. Hierin richt de stedelijke ontwikkeling op het verder uitbouwen van stedelijke functies waarbij de nadruk ligt op:

- kwalitatief wonen in al zijn facetten
- ontwikkelen van een economie eerder gericht op kennis en technologie
- het uitbouwen van een diensten- en onderwijscentrum ten behoeve van minstens de hele provincie Limburg
- ondersteunen en stimuleren van het handelsgebeuren.

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

Belangrijke aandachtspunten in de ontwikkelingsperspectieven van dit deelgebied zijn o.a.:

- Het zich profileren als 'stad' binnen het regionaal stedelijk gebied maar ook als hoofdstad van de provincie.
- De woonkwaliteit staat ook in deze deelruimte voorop.
- De handelsactiviteiten in deze deelruimte worden gestimuleerd door een gericht locatiebeleid te voeren voor activiteiten van verschillende aard. Handel situeert zich op verschillende locaties en zal complementair aan elkaar ontwikkeld worden.
- Het toeristisch aspect van het centrum wordt verder uitgewerkt, door o.a. een kwalitatieve inrichting van het centrum.
- Bereikbaarheid en ontsluiting zijn essentieel voor het functioneren van een stad. Er wordt een eenduidig beleid gevoerd naar hiërarchie van wegen, verkeerscirculatie, parkeren, openbaar vervoer, ...
- ...

De opmaak van het GRUP "TT-wijk" is geen rechtstreekse uitvoering van de bindende bepalingen van het GRS Hasselt maar kadert in zijn globaliteit wel binnen de doelstellingen ervan.

2 Verenigbaarheid met een (ontwerp) gewestelijk of provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan

Volgens het RSV behoren delen van de gemeente Hasselt tot het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk, waarin ook delen van Diepenbeek, Genk en Zonhoven worden opgenomen.

Het gewestelijk RUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk' werd definitief vastgesteld op 20 juni 2014. Het betrokken plangebied is binnen de afbakeningslijn gelegen.

Het GRUP is niet strijdig met bovenvermeld ruimtelijke uitvoeringsplan.

Er zijn geen provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen van toepassing binnen het plangebied van het GRUP.

3 Substantiële vormvereisten van het RUP

- In het planbaten- en planschaderegister moeten alle percelen opgenomen worden die een bestemmingswijziging ondergaan ongeacht het al dan niet effectief verschuldigd zijn van een planbaten- of planschadeheffing op de betrokken percelen.
Volgens de ruimtebalans, zoals deze nu opgenomen is, blijkt dat 24m² met bestemming wonen en 23m² met bestemming wegenis, herbestemd wordt naar respectievelijk wegenis en wonen, waardoor voor deze (delen van) percelen opgenomen moeten worden dat deze mogelijk getroffen worden door planschade en planbaten.
- De opgenomen ruimtebalans is weinig inzichtelijk opgemaakt en moeilijk te interpreteren. Het is aangewezen deze te vereenvoudigen door de totale som van de m² per bestemming volgens het BPA/gewestplan en volgens het voorontwerpGRUP weer te geven.

4 Verenigbaarheid met direct werkende normen binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening

4.1 De watertoets

In de toelichtingsnota is een kort hoofdstuk m.b.t. water opgenomen. Hierin werd echter niet verwezen naar de vigerende wetgeving m.b.t. de watertoets of de waterparagraaf, noch werd een conclusie hierrond geformuleerd. De conclusie m.b.t. de mogelijke effecten van het RUP op de watersystemen moet opgenomen worden.

Voor het voorliggende plangebied is de provinciale Dienst Water en Domeinen niet bevoegd, maar moet advies gevraagd worden aan de bevoegde waterbeheerder, zijnde NV De Scheepvaart of VMM.

4.2 De ruimtelijke veiligheidstoets

Ten laatste op de plenaire vergadering laat de dienst VR weten of er een veiligheidsrapport moet worden opgemaakt.

Het advies van de dienst VR is nog niet gekend. Tot zolang moet het onderstaand advies onder opschortende voorwaarde gelezen worden.

4.3 De plan-MER-plicht

De dienst MER heeft bij brief van 27 september 2016 beslist dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

Eventuele milderende maatregelen die voortvloeien uit de screening en die een ruimtelijke weerslag hebben, moeten doorvertaald en geïmplementeerd worden in de stedenbouwkundige voorschriften. De goedgekeurde en ondertekende screeningsnota moet worden toegevoegd aan het GRUP.

5 Ruimtelijke afweging

De TT-wijk is ten aanzien van de binnenstad een strategisch gelegen gebied. Met voorliggend voorontwerpGRUP wordt de mogelijkheid om de potenties en opportuniteiten, die er zijn om in dit gebied hedendaagse en toekomstgerichte stedelijke ontwikkelingen te realiseren, juridisch verankerd. Tegelijk wordt er aandacht besteed aan de beeldkwaliteit van zowel het openbaar domein als van de architectuur.

6 Aandachtspunten

6.1 Stedenbouwkundige voorschriften

Algemene bepalingen, §14 Parkeren

- Er zijn voor het gehele plangebied parkeernormen opgenomen. Hieraan moet bij elke stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voldaan worden. Aangezien uit de bespreking van de discipline Mens – Mobiliteit in de screeningsnota planMER blijkt, dat de bijkomende parkeervraag van ca. 43 niet opgevangen zal kunnen worden binnen het plangebied, houdt dit een mogelijke tegenstrijdigheid in.
Zoals het nu gesteld staat, kan een stedenbouwkundige vergunning enkel bekomen worden indien voldaan wordt aan de opgelegde parkeernorm, zo niet zal het programma van de vergunningsaanvraag bijgestuurd moeten worden. De vergunningsaanvraag kan immers niet gekoppeld worden aan de initiatieven die het stadsbestuur al genomen heeft of nog plant te nemen m.b.t. de randparking aan de Oude Statie en de sensibiliseringscampagne voor de stadskantoren met als doel de modal split te herdefiniëren.
- Daarnaast zijn deze plangeïntegreerde maatregelen juridisch niet te verankeren/te garanderen aangezien deze enerzijds buiten het plangebied gelegen zijn en anderzijds niet ruimtelijk van aard zijn. Het is dan ook aangewezen dit tenminste onder de aandacht te brengen en te vermelden in het

toelichtend gedeelte van de stedenbouwkundige vergunningen van de specifieke bepalingen onder de paragrafen m.b.t. parkeren en ontsluiting.

Specifieke bepalingen – algemeen:

- Gezien de dense, stedelijke omgeving is voldoende aandacht voor het vermijden van hinder t.a.v. lichten en zichten erg belangrijk. Dit komt zowel in het ontwerp onderzoek als in de screeningsnota ook naar voor maar ontbreekt echter in de stedenbouwkundige voorschriften.
- Voor de materialen van de platte daken wordt vanuit de discipline Lucht en Klimaat (screeningsnota) als milieuvriendelijke maatregel voorgesteld dat een suggestie opgenomen kan worden welke beplanting ideaal is om een luchtzuiverende functie op te nemen. In de stedenbouwkundige voorschriften wordt echter enkel een inheemse plantensamenstelling opgelegd voor de aanleg van groendaken. In een stedelijk omgeving is wellicht meer winst te halen voor de luchtkwaliteit door gebruik van plantensoorten ideaal voor luchtzuivering t.o.v. de winst voor biodiversiteit omwille van het gebruik van inheemse plantensoorten. De combinatie is uiteraard wenselijk.
- M.b.t. ontsluiten en parkeren wordt voor een aantal zones opgelegd dat ondergrondse parkeergarages voorzien moeten worden vanaf 3 wooneenheden, tenzij de gevelbreedte 8m of kleiner is. Hoe kunnen stedenbouwkundige vergunningsaanvragen in deze laatste situatie voldoen aan de opgelegde parkeernorm?

Art.1 Zone voor gemengd programma

- Uit het ruimtelijk ontwerp onderzoek – volumestudie blijft dat door het dichtbouwen van de binnenkoer van de Voorzorg een aanzienlijk volume kantoren kan worden gegenereerd, zonder een grote impact te hebben op de omliggende stedelijke morfologie. Voor de westzijde van de Capucienenstraat (verbinding Kleine Ring) is echter slechts een hoogte van 3,3 m (1 bouwlaag) opgelegd. Waarom wordt hier bestaande toestand bestendig ondanks dat dit zeker niet bijdraagt aan een stedelijke morfologie?

Art. 3 Zone voor openbaar nut

- Vanuit de bespreking fauna en flora werd de positieve invloed op de biodiversiteit van de implementatie van streekeigen groen geduid. Het is aangewezen dit ook in deze zone op te nemen m.b.t. de onbebouwde delen.

Art. 4 Zone voor openbaar domein

- Het is onduidelijk wat bedoeld wordt met de formulering dat het openbaar domein aangelegd moet worden op een manier dat de automobilist zich te gast voelt in deze zone. In een tijdperk waarin een modalshift ten voordele van fiets en openbaar vervoer moet nagestreefd te worden, zeker in een stedelijke omgeving, is het belangrijk dat er voldoende aandacht aan deze laatste modi geschonken wordt.

6.2 Toelichtingsnota

- Bij de bestaande juridische toestand ontbreken de ruimtelijke structuurplannen.
- Er wordt verwezen naar kaart 19 t.e.m. kaart 26, deze ontbreken echter in het document.

7 Conclusie

Het voorontwerp-GRUP "TT-wijk" te Hasselt wordt voorwaardelijk gunstig geadviseerd mits rekening wordt gehouden met bovenstaande opmerkingen en onder opschortende voorwaarde van het advies van de dienst VR.

Advies ter kennisgeving aan:

Ruimte Vlaanderen
Afdeling Adviseren en Participeren Lokaal
Koningin Astridlaan 50 bus 1
3500 HASSELT

Agentschap Onroerend Erfgoed

Vlaamse overheid
Koningin Astridlaan 50 bus 1
3500 HASSELT
T 011 74 22 20
www.onroenderfgoed.be

College van Burgemeester en Schepenen
Groenplein 1
3500 HASSELT

uw bericht van 20/12/2016	uw kenmerk GRUP "TT-wijk" Hasselt	ons kenmerk 4.002/71022/99.567	bijlagen
vragen naar/e-mail Vicky.wuyts@rwo.vlaanderen.be Eddy.Timmers@rwo.vlaanderen.be ingrid.vanderhoydonck@rwo.vlaanderen.be		telefoonnummer 011 74 22 20	datum 06/01/2017

Betreft: advies op voorontwerp ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)

Geachte


Voor de plenaire vergadering op 31/01/2017 vraagt u het agentschap Onroerend Erfgoed om advies over het voorontwerp van RUP nr 128 TT Wijk.

Bij de verdere opmaak van het RUP zijn er volgende bemerkingen:

Op het grafisch plan wordt beschermd erfgoed aangeduid met een ster. In de toelichting wordt ook vermeld dat het hier over beschermde 'panden' gaat. Binnen de afbakening zitten echter ook enkele beschermde stadsgezichten. Ook op deze gebieden, die geen panden zijn, is de sectorale wetgeving van toepassing. Men duidt deze gebieden ook best goed zichtbaar aan op het plan, met een aparte toelichting.

Het agentschap Onroerend Erfgoed adviseert dit RUP gunstig mits aanpassing van bovenstaande opmerking.

Met vriendelijke groeten


Els Verbert
Provinciaal Directeur

STAD HASSELT INGEKOMEN
12 JAN. 2017
AANW.NR. 287.806

**DEPARTEMENT
LEEFMILIEU
NATUUR &
ENERGIE**

Stadhuis Hasselt
T.a.v. het College van Burgemeester en Schepenen

Secretariaat-generaal
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel
T 02 553 80 11
F 02 553 80 05
www.lne.be

Groenplein 1
3500 Hasselt
België

STAD HASSELT INGEKOMEN
01 FEB. 2017
AANW.NR. ... 288733

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
vragen naar/e-mail		RUP 16-250	1
Patrick Boel		telefoonnummer	datum
patrick.boel@lne.vlaanderen.be		02 553 80 43	24 januari 2017

Betreft: Advies over het RUP nr. 218 " TT-wijk"

Geachte heer, mevrouw,

Het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) heeft op 21 december 2016 uw adviesvraag ontvangen over het voorontwerp van RUP nr. 218 " TT-wijk" Dat verzoek om advies is intern verspreid bij verschillende afdelingen van LNE.

Wij ontvingen volgende adviezen:

Advies dienst Land en Bodembescherming van de afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen:

M.b.t. onderstaand RUP zijn er geen opmerkingen vanuit de hoofd- en buitendienst Natuurlijke rijkdommen m.b.t. het aspect natuurlijke rijkdommen gezien geen ontginningsgebieden gevat zijn door het plangebied.

De dienst Milieueffectrapportagebeheer (dienst Mer) heeft de volgende opmerkingen:

Indien het verplichte onderzoek tot milieueffectrapportage van het voorontwerp van RUP nog niet is opgestart/afgerond, willen we u erop wijzen dat de dienst Mer uiterlijk bij de voorlopige vaststelling van het plan een beslissing genomen moet hebben over de plan-MER-plicht van het RUP. Indien een plan-MER (of ontheffing plan-MER) van toepassing is willen we u erop wijzen dat de dienst Mer uiterlijk bij de voorlopige vaststelling van het plan een goedkeuring moet gegeven hebben over de plan-MER (of ontheffing).

De milieumaatregelen (zowel plangeïntegreerde maatregelen als milderende maatregelen) die zijn opgenomen in de milieubeoordeling dienen, in zoverre dit nog niet zo is, maximaal opgenomen worden in het plan en minimaal verschoven naar het projectniveau of het flankerend beleid. Eventuele afwijkingen ervan dienen afdoende gemotiveerd te worden.

We wijzen u er ook op dat, als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of andere redenen, u er dient op toe te zien dat wijzigingen voldoende gevat zijn door de milieubeoordelingsprocedure. Indien u van mening bent dat het aangepaste plan niet (meer) voldoende gevat wordt door de milieubeoordeling, dan dient u deze aan te passen. de relevante adviesinstanties m.b.t. de aanpassing om advies te vragen en de dienst Mer een nieuwe beslissing te vragen aan de hand van het aangepaste dossier met de eventuele bijkomende adviezen en de verwerking ervan. Voor een gemeentelijk RUP dient daarbij minstens de provincie aangeschreven te worden. Voor een provinciaal RUP dienen minstens de betrokken gemeenten aangeschreven te worden. Voor een gewestelijk RUP dienen minstens de betrokken gemeenten en provincie(s) aangeschreven te worden.

Het advies van de dienst Mer is **gunstig, indien** er wordt tegemoetgekomen aan de bovenvermelde opmerkingen.

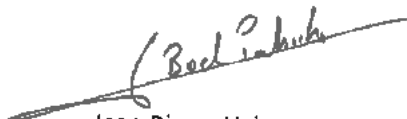
Het departement LNE beveelt sterk aan om elementen die positief zijn voor het leefmilieu en haar omgevingskwaliteit verordenend op te nemen in het plan. Ter inspiratie, zie volgende link op onze website <https://www.lne.be/richtlijnenboeken-handleidingen-en-codes-van-goede-praktijk> (bij "Handleidingen").

Het advies van de dienst Veiligheidsrapportering (afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid) dat u integraal als bijlage bij deze brief terug kan vinden.

Het Departement LNE verontschuldigt zich voor de plenaire vergadering.

Hoogachtend,

v.v.

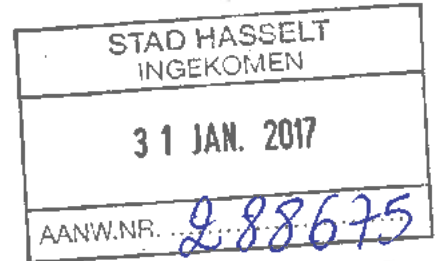


Jean-Pierre Heirman
Secretaris-generaal
Departement LNE

AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

Wegen en Verkeer Limburg
Koningin Astridlaan 50 bus 4
3500 HASSELT
T 011 74 23 00
F 011 74 24 49
www.wegenenverkeer.be

Stad HASSELT
Ruimtelijke Ordening
Groenplein 1
3500 HASSELT



uw bericht van 22/12/2016	uw kenmerk RUP 218 TT wijk	ons kenmerk B/16/215/BP/11548	bijlagen
vragen naar/e-mail Cindy Houben Jo Miliaux		telefoonnummer 011/74 24 03 011/74 23 17	datum 25/01/2017

Betreft: Advies bij RUP nr. 218 TT-wijk

Geachte,

Wij verwijzen naar uw email van 2 december 2016 aangaande onder rubriek vermelde dossier.

Het RUP grenst aan Guffenslaan (R70). Het RUP omvat een stuk van het openbaar domein van AWV. De stedenbouwkundige voorschriften voor dit deel zijn voor AWV in orde.

AWV heeft wel problemen met de voorschriften voor de Capucienenstraat. Deze veroorzaken een aantal neveneffecten op vlak van mobiliteit, dit zowel naar de binnenstad als naar de Groene Boulevard en als gevolg hiervan op de bereikbaarheid van de stad Hasselt.

De (hele) lange termijn visie om het parkeren te organiseren buiten de Boulevard en de aanwezige parkings binnen de Boulevard enkel voor bewonersparkeren open te stellen is mooi en nobel maar onrealistisch, gezien de recente nieuwe concessie die verleend werd aan Q-park. Men zal zich er dus van bewust moeten zijn dat nog tientallen jaren de TT-parking haar huidige functie zal behouden. En bijgevolg ook de aantrekkingskracht als geprefereerde parking bij heelwat bezoekers van Hasselt. Om de verkeersproblemen op drukke shoppingdagen t.g.v. de beperkte capaciteit van deze parking te beheersen, zal dan ook op de eerste plaats moeten gekeken worden naar het dynamische parkeersysteem om bezoekers tijdig te sturen.

Bij realisatie van de knip in de Capucienenstraat creëert men grote bijkomende problemen op de Boulevard, juist op drukke spitsmomenten. Vermits de Maastrichterstraat al gesloten is, is de Capucienenstraat de enige mogelijkheid om met de wagen de verbinding te maken met de Luikerpoort zonder bijkomend de

Boulevard te belasten (Dusartplein, Martelarenlaan, Thonissenlaan, Leopoldplein). En schrijven dat men in de binnenstad niet met de auto moet zijn, is niet eerlijk. Neem alleen al de basis- en kleuterschool in de Persoonstraat. Kinderen van deze leeftijdscategorie dienen nu eenmaal voor een groot deel met de wagen afgezet en opgehaald te worden. Dit zijn meestal ketenverplaatsingen op weg van of naar een andere bestemming waarbij de ouders niet in de mogelijkheid zijn om zich met een bakfiets te verplaatsen, of hun wagen eerst een kilometer verder te parkeren om de kinderen te voet te begeleiden. Er is nu al een groot tekort om even te halteren rond de school.

Voor het atheneum zijn de studenten wel in staat om zelf van en naar school te stappen vanaf een bepaald punt, dus daar speelt die problematiek minder.

Bij de toekomstige herinrichting van de Herkenrodekazerne zal er ook een (beperkte) autobereikbaarheid gewenst zijn. Moet in de toekomst het autoverkeer in dit gebied dan allemaal in en uit via het kruispunt Maastrichterstraat-Boulevard om het Dusartplein op te rijden of de Grote Ring te bereiken ?

Bij de aanleg van de Boulevard is er over gewaakt om enkele kleinschalige routes door het centrum nog mogelijk te houden om de bereikbaarheid van het centrum te garanderen. Deze routes zijn in de tijd weloverwogen gekozen. Eentje daarvan is de route Maastrichterstraat, Capucienenstraat, Luikerpoort. Alles vormt één geheel, en het knippen van zo'n route zorgt voor gewijzigde verkeersbewegingen en overlast op andere plekken.

Het betrekken van de Capucienenstraat bij het plein, ook qua inrichting, is natuurlijk wel een goede zaak. Laat echter de Capucienenstraat open voor autoverkeer dat over het plein kan rijden (niet enkel voor 10u00). Dat maakt het geheel net zo goed leefbaarder en voorkomt grote omrijbewegingen voor een hele zone binnen het centrum (maar buiten het huidige projectgebied) met extra verkeersproblemen op de Boulevard.

Het valt helemaal niet onder de bevoegdheid van AWW, maar we missen in dit plan enkele mogelijke doorsteken voor voetgangers. De stad heeft in het verleden in haar centrum altijd werk gemaakt van het creëren van doorsteken voor voetgangers doorheen private percelen om de doorwaadbaarheid van het centrum te versterken. Dit zou ook hier kunnen helpen om de leefkwaliteit van de Capucienenstraat te verhogen. Zo hebben wij altijd al gevonden dat er een voetgangersverbinding zou moeten mogelijk zijn tussen Kunstlaan en Capucienenstraat, door de zone voor openbaar nut (Atheneum). Het voorzien van zo'n publieke doorgang overdag à la Kadettensteeg, zou dan ook best nu in de voorschriften worden opgenomen, opdat dit aan toekomstige ontwikkelaars van dit gebied kan opgelegd worden.

Gelieve ons te verontschuldigen voor de plenaire vergadering van 31 januari 2017.

Graag willen wij u ook vragen ons op de hoogte te houden van de verdere procedurestappen in dit RUP (voorlopige vaststelling, openbaar onderzoek, datum definitieve vaststelling, ...).

Met vriendelijke groeten,


ir. Gijs Moors
Afdelingshoofd





STAD HASSELT INGEKOMEN
30 JAN. 2017
AANW.NR. 288585

STAD HASSELT
Stadhuis Hasselt
t.a.v. Ruth Byloos
Groenplein 1
3500 Hasselt

ons kenmerk
431/MM/RO/415

uw kenmerk
RUP 218 TT-wijk

contactpersoon
Maarten Magis
011/854229
maarten.magis@delijn.be

Hasselt
25 januari 2017

RUP TT-wijk

Geachte,

Mijn medewerkers hebben uw dossier over het RUP "TT-wijk" te Hasselt doorgenomen.

Het beschreven plangebied heeft een goede ontsluiting met het openbaar vervoer. In het plangebied liggen 3 haltes die momenteel bediend worden door het stadsnet rond Hasselt:

- Halte Sint-Jozefstraat: H9
- Halte Maastrichterstraat: H9
- Halte Kunstlaan: Boulevardpendel, H2, H3, H5, H6, H9 en Campushopper. ('s avonds wordt deze halte ook nog met verschillende streeklijnen bediend)

Op loopafstand van het plangebied liggen tevens nog enkele andere belangrijke haltes op de groene boulevard:

- Halte Dusartplein
- Halte Leopoldplein

Momenteel zit de stad Hasselt samen met De Lijn rond de tafel om het aanbod in Hasselt te herzien. De stad is eerder voorstander van een stadscentrum zonder gemotoriseerd vervoer. Hierdoor is het mogelijk dat de bediening van de haltes Sint-Jozefstraat en Maastrichterstraat eerder zal worden afgebouwd. Het compacte stadscentrum leent zich immers ideaal als wandel- en fietsgebied. De goede ontsluiting met het openbaar vervoer langs de groene boulevard blijft zeker wel behouden voor het plangebied.

Vlaamse Vervoermaatschappij

De Lijn Limburg

Grote Broomstraat 4 - 3500 Hasselt - tel. 011 85 42 11 - fax 011 25 32 92

IBAN BE93 3751 1173 3167 - BIC BBRUBEBB - KBC 435-4506441-58

BTW ING 375-1117331-67 - www.delijn.be



brief vervolg

Wij wensen ons te verontschuldigen op de plenaire vergadering die op dinsdag 31 januari in het provinciehuis te Hasselt voorzien is.

Met vriendelijke groeten

Heidi Roubben
directeur

OVERLEG NAAM
RUP TT Wijk: plenaire vergadering Hasselt

DATUM NOTULEN VERZONDEN
6-2-2017

DATUM VERGADERING
31-1-2017

NAAM
Nieke De Bel
T +32 472 69 28 60 M +32 472 69 28 60
E nieke.debel@arcadis.com

DEELNEMERS
Zie aanwezigheidslijst

PROJECTNUMMER
BE0111.001555.0134

VERSLAG VERGADERING 31-01-2017

Het verslag is een weergave van het verloop van de plenaire vergadering en de discussie die daar plaatsvond. Het verslag van de plenaire vergadering dient steeds samen met de ingediende adviezen gelezen te worden. De adviezen worden in bijlage aan dit verslag toegevoegd.

OVERZICHT VAN DE INGEDIENDE ADVIEZEN			
Aangeschreven administratie, instantie, dienst	Naam	aanwezig verontschuldigd afwezig	Advies (gunstig, voorwaardelijk gunstig, ongunstig)
Ruimte Vlaanderen	Rosita Vanbergen	verontschuldigd	Gunstig
Provincie Limburg	Martine Baptist	aanwezig	Voorwaardelijk gunstig
Agentschap Onroerend Erfgoed	Els Verbert	aanwezig	Voorwaardelijk gunstig
AWV/MOW	Gijs Moors	verontschuldigd	Voorwaardelijk gunstig
LNE	Jean-Pierre Heirman	verontschuldigd	Voorwaardelijk gunstig
LNE - Veiligheidsrapportering	Paul Van Snick	verontschuldigd	gunstig
De Lijn	Heidi Roubben	verontschuldigd	gunstig

Besproken adviezen:

- Provincie limburg
- Ruimte vlaanderen
- Gecoro
- AWV
- De lijn
- Agentschap Onroerend Erfgoed
- Departement Leefmilieu, Natuur en Energie

Provincie Limburg:

OPMERKINGEN	ACTIES
Opmerking m.b.t. leesbaarheid en correctheid van de ruimtebalans.	De ruimtebalans zal worden herbekenen, vereenvoudigd en (duidelijker) worden opgenomen in TL.
Conclusie gevraagd m.b.t. mogelijke effecten van het RUP op watersystemen.	Er zal een conclusie worden toegevoegd om p53 van TL m.b.t. de effecten op de watersystemen. Er zal tevens verwezen worden naar de van kracht zijnde sectorale wetgeving.
In kader van de aanwezige waterloop is het wenselijk een bijkomend advies op te vragen bij NV Scheepvaart of VMM.	Bijkomend advies zal worden opgevraagd.
Advies LNE VR ?	Dit werd verkregen en is gunstig.
Provincie haalt contradictie aan m.b.t. parkeren op eigen terrein versus het genereren van een autoluwe binnenstad. Vanaf 3 wooneenheden wordt er opgelegd om parkeren op eigen terrein te voorzien. Garagepoorten kunnen worden toegelaten bij gevels van min. 8m gevelbreedte. In de TL wordt aangegeven dat de parkeer capaciteit voor kantoorachtigen deels buiten het plangebied moeten worden opgevangen, deels moet worden ondervangen door een aangepaste modal split te bekomen.	De huidige opgelegde parkeernormen zullen worden behouden. Daarnaast zal er worden geëist dat indien er niet kan worden voldaan aan de opgelegde norm, er een motivatie moet worden toegevoegd aan de vergunningsaanvraag. Deze motivatie omvat een beschrijving van de manier waarop de nieuwe ontwikkeling zal omgaan met het benodigde aantal parkeerplaatsen. Concreet zal moeten worden aangetoond dat deze elders (buiten het plangebied) kunnen worden gerealiseerd. Ofdat (ikv kantoren) er kan worden aangetoond dat de modal split in die mate kan worden voorzien dat er geen of minder bijkomende parkeerplaatsen benodigd zijn thv van de ontwikkeling.
Opmerking lichten en zichten in SV.	45° regel dekt dit af. Er zal nog worden onderzocht in welke mate hieromtrent nog bijkomende zaken kunnen worden opgenomen in de SV. Focus ligt hierbij op de leefbaarheid in de binnenhoven.
Opmerking i.v.m. bouwhoogte bouwblok aan de verbindend stuk Capucienelaan met de Guffenslaan. In kader van stedelijke ontwikkelingen is het zinvol om de bouwhoogte op te trekken.	De bouwhoogte zal worden opgetrokken tot 2BL. Op die manier wordt licht en lucht in de kern van het bouwblok gegarandeerd en kan toch worden tegemoet gekomen aan de stedelijke dynamiek die we ter hoogte van de TT-wijk willen bekomen.
Opmerking groendaken m.b.t. integratie luchtzuiverende plantensoorten.	Wordt meegenomen in SV.
Opmerking biodiversiteit m.b.t. onbouwde delen	Wordt meegenomen in SV.
Opmerking openbaar domein ikv opmerking 'openbaar domein wordt op die manier ingericht dat de auto zich te gast voelt'. Dit is een vage omschrijving.	Verduidelijking m.b.t. het concept 'shared space' wordt voorzien en verduidelijkt in de TL en SV (toelichtend).

Opmerking m.b.t. juridische toestand: aanwezigheid van beschrijving RSV's.	RSV's zitten bij beleidscontext i.p.v. bij planningscontext. Dit is ok.
Opmerking m.b.t. verwijzing kaartnummers.	Wordt aangepast in de TL.

Gecoro:

OPMERKINGEN	ACTIES
Parkeren op eigen terrein versus autoluwe binnenstad.	Zie opmerking provincie Limburg.
Rode zone tussen Capucienstraat en Raddison kan volgens de huidige voorschriften bebouwd worden. Dit is niet de wens van de stad. Ikv stedelijke dynamiek is het belangrijk dat deze zone onbebouwd blijft. Parkeervoorzieningen moeten wel gegarandeerd blijven in deze zone.	Deze zone zal mee worden opgenomen in de overdrukzone 'bouwvrije zone'. Het voorschrift zal in die mate worden aangepast dat parkeren zowel bovengronds als ondergronds in deze zone kan worden gegarandeerd.
Nu wordt gesteld dat platte daken integraal dienen ingericht te worden met groendaken. Dit is niet compatibel met alternatieve energiebronnen. Dit moet combineerbaar zijn.	Wordt meegenomen in SV.
Afwijking bouwdiepte 12m op verdieping gevraagd voor percelen die 'ingesloten' zitten tussen twee aanpalende percelen die reeds dieper dan 12m hebben gebouwd in het verleden?	In de toelichting bij de SV wordt opgenomen dat uitzonderingen zijn toegestaan via de stedelijke verordening 'woonkwaliteit'.
Perceelsmaat ivf kleinschaligheid; Schaalreductie wordt enkel in de verticale geleiding doorgevoerd. Gecoro vraagt om ook in horizontale richting aan schaalreductie te doen.	In SV zullen bij komend aan de verticale percelering, voorschriften met betrekking tot schaalreductie en menselijke maat worden opgenomen.
Opmerking i.v.m. 'nabootsende' materialen. Wat wordt hiermee bedoeld?	Het woord nabootsen wordt vervangen door esthetisch & duurzaam
Duidelijkheid scheppen i.v.m. toegelaten bouwhoogtes nieuwbouwwontwikkelingen (ref. schets ontwerp onderzoek met 9 bouwlagen in TL).	Schets in de TL wordt aangepast naar 8 bouwlagen. Daarnaast worden in SV het aantal bouwlagen opgenomen van hoogteaccenten D en E.
Aantal resterende langspaarkeerplaatsen in Capucienstraat? Gecoro zou alle langspaarkeerplaatsen weg willen? Vraag om de deelzones van de Capucienstraat (deel aan het plein, deel aan de Mediamarkt, en verbindend deel met de Guffenslaan) apart te bekijken en per deel een uitspraak te doen m.b.t. het al dan niet bewaren van de langse parkeerplaatsen?	Initieel werd voorgesteld om het aantal langspaarkeerplaatsen te halveren. Ruth Byloos toetst de mogelijkheden hieromtrent af met het vooropgesteld beleid.
Plein St. Jozefstraat (overdruk) doortrekken aan stadshuis?	Er wordt hierover teruggekoppeld met het beleid.
Bouwvrije stroken BPA ==> worden ingenomen bij nieuwbouw thv het Hassotel. Waarom?	Uit het ontwerp onderzoek blijkt dat qua volumewerking en afwerking van de pleinrand deze 'restruimte' beter wordt opgenomen in de bebouwde zone. Hiermee werd tijdens de vergadering akkoord gegaan.

De Lijn:

OPMERKINGEN	ACTIES
Stadscentrum zonder gemotoriseerd verkeer.	Nvt
Afbouwen busverkeer aan Capucienstraat op termijn.	Nvt
Goede ontsluiting langsheen Guffenslaan blijft gegarandeerd	Nvt

Agentschap wegen en verkeer:

OPMERKINGEN	ACTIES
Guffenslaan ok	Nvt
Dynamisch parkeersysteem wordt voorgesteld als oplossing voor de parkeerdruchte thv de TT-parking op piekmomenten.	Dit valt niet binnen mogelijkheden van dit RUP.
In de TL wordt een knip van doorgaand verkeer voorgesteld voor de Capucienenstraat. In de SV wordt deze visie niet verder doorgevoerd. AWV is geen voorstander van een 'knip' van het doorgaande verkeer omdat de Capucienenstraat een essentieel onderdeel is van een doordacht afwikkelingsconcept op stadsniveau en vraag expliciet om deze knip niet te voorzien.	Initieel werd er aan een eventuele 'knip' van de Capucienenstraat gedacht. Dit werd reeds doorgesproken op beleidsniveau en aangepast in de SV. In de TL is helaas nog tekst m.b.t. deze knip blijven staan. Er mag worden gesteld dat de verkeersafwikkeling blijft zoals deze de dag van vandaag is. Daarnaast zal er bijkomend gestreefd worden naar een verkeersveiligere herinrichting van de Capucienenstraat en plein. De tekst in de TL m.b.t. deze 'knip' zal bijgevolg worden aangepast.
Niet eens met autoluwe binnenstad.	Nvt
Doorsteek voetgangers thv Atheneum, dit om de verbinding voor trage weggebruikers tussen de Guffenslaan en de binnenstad te verbeteren.	Deze wordt indicatief aangeduid op het GVP en opgenomen in de SVP?

OPMERKINGEN	ACTIES
Opmerking i.v.m. ontbreken beschermde stadszichten op het VGP	Deze zullen worden toegevoegd aan het VGP en de SV

Opgemaakt te Berchem, dd. 06-02-2017

Nieke De Bel,
Architect, Urban Designer

wnd. Gemeentesecretaris
Joost Laureys



College van burgemeester en schepenen



Aanwezigheidslijst

Aanwezig	Verontschuldigd	Verdeling	Instantie	Naam	E-mail	Adres	Telefoon
X		X	Provincie Limburg	Martine Baptist	Martine.baptist@limburg.be	Universiteitslaan 1 3500 Hasselt	11 23 83 10
X		X	Gecoro Hasselt	Valère Cornelis	Valere.cornelis@gecoro.be		
X		X	Stad Hasselt	Ruth Byloos	Ruth.byloos@hasselt.be	Groenplein 1 3500 Hasselt	
X		X	Arcadis nv	Nieke De Bel	nieke.debel@arcadis.com	Posthofbrug 12 2600 Berchem	0472 69 28 60
	X	X	Ruimte Vlaanderen	Rosita Vanbergen	rosita.vanbergen@rwo.vlaanderen.be	Groenplein 1 3500 Hasselt	
X		X	Agentschap Onroerend Erfgoed	Els Verbert	Els.verbert@onroenderfgoed.be	Koningin Astridlaan 50 bus 1 3500 Hasselt	011 74 22 20
	X	X	AWV/MOW	Gijs Moors	wegen.limburg@vlaanderen.be	Koningin Astridlaan 50 bus 40 3500 Hasselt	011 74 23 00
	X	X	LNE	Jean-Pierre Heirman	Jeanpierre.heirman@lne.be	Koning Albert II-laan 20 bus 8 1000 Brussel	02 553 80 11

X	X	LNE - Veiligheidsrapportering	Paul Van Snick	Paul.vansnick@lne.be	Koning Albert II-Laan 20 bus 8 1000 Brussel	02 553 03 55
X	X	De Lijn	Heidi Roubben	Heidi.roubben@delijn.be	Grote Breemstraat 4 3500 Hasselt	011 85 42 11

Bijlage 6: advies gecoro n.a.v. het openbaar onderzoek

ADVIES VAN DE GEMEENTELIJKE COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING betreffende de behandeling van de bezwaarschriften in het kader van het ontwerp RUP nr. 218 'TT-wijk- stad Hasselt | provincie Limburg

1 Onderwerp van het openbaar onderzoek

De opmaak van het RUP TT-wijk omvat de herziening van het bestaande BPA en is noodzakelijk om verruimde bouwmogelijkheden te onderzoeken / toe te laten en het huidige BPA TT-wijk te actualiseren (plan en voorschriften).

Het nieuwe RUP beoogt o.m. of volgende gekende vragen een oplossing kunnen krijgen in het RUP:

- Hoek Electro Limburg: opwaarderen hoek
- TT-torens: verdeelsleutel wonen/andere functies bijsturen
- Hassotel: mogelijke uitbreiding achterzijde?
- De voorzorg: vraag naar meer ruimte

Tevens moet voor het globale gebied de ruimtelijk aanvaardbare hoogte onderzocht worden ifv de actualisering v/h RUP.

Het project resulteert in een ruimtelijk uitvoeringsplan met het daarbij horende grafisch plan, toelichtingsnota (met ontwerpend onderzoek) en stedenbouwkundige voorschriften.

2 Resultaten en bundeling van de bezwaarschriften

Het openbaar onderzoek voor het RUP werd georganiseerd van 19 juni 2017 tot en met 18 augustus 2017. Het ontwerp-RUP lag samen met de m.e.r.-screening ter inzage op de dienst ruimtelijke ordening van de stad Hasselt. Het volledige dossier is tevens integraal raadpleegbaar op de webstek van de gemeente.

De GECORO-leden ontvingen voorafgaandelijk volgende documenten van het dossier: de toelichtingsnota, de stedenbouwkundige voorschriften, het verordenend grafisch plan en de nota ter voorbereiding van het advies. Er werden in totaal 2 ontvankelijke bezwaarschriften ingediend. Tijdens het openbaar onderzoek werd er eveneens een advies van de deputatie van de provincie Limburg en een advies van Ruimte Vlaanderen, departement omgeving verkregen.

De GECORO heeft de adviezen en bezwaarschriften gebundeld en heeft hierover beraadslaagd in haar commissie van 10 oktober 2017, volgend advies werd geformuleerd:

3 Behandeling van de adviezen

3.1 Advies Ruimte Vlaanderen, departement omgeving

Het integrale advies van Ruimte Vlaanderen, departement omgeving is toegevoegd als bijlage 1.

Inhoud advies	Advies GECORO
Het departement omgeving geeft een gunstig advies zonder bijkomende opmerkingen.	Gunstig

3.2 Advies van de deputatie van de provincie Limburg

Het integrale advies van de deputatie van de provincie Limburg is toegevoegd als bijlage 2.

Inhoud advies	Advies GECORO
De deputatie geeft een gunstig advies zonder nieuwe bemerkingen.	Gunstig

4 Behandeling van de bezwaren

Inhoud bezwaar	Aangehaald in Bezwaarschrift	Advies GECORO
Bezwaar 1: parkeernorm kantoren Er wordt gevraagd de parkeernorm voor kantoren te wijzigen van 1PP/100m ² bruto vloeroppervlakte naar 1PP/117m ² bruto vloeroppervlakte	Bezwaarschrift 1	De GECORO haalt aan dat dit reeds mogelijk is via het parkeeralternatief opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften p.12/38. <i>"Indien niet kan worden voldaan aan de vooropgestelde parkeernormen op het eigen terrein, dient men een parkeeralternatief (stadsfietsen, pendeldiensten, randparkings, financiële bijdrage aan het openbaar domein, ...) voor te leggen. Het parkeeralternatief wordt onderbouwd door een mobiliteitsstudie. Enkel bij een adequaat parkeeralternatief en een gedegen motivering kan van de parkeernorm op het eigen terrein worden afgeweken. De vergunningverlenende overheid bepaalt of het parkeeralternatief voldoet of niet.</i>

Inhoud bezwaar		Aangehaald in Bezwaarschrift	Advies GECORO
			<p><i>Toelichtend:</i></p> <p><i>Het parkeeralternatief bevat maatregelen om de mobiliteitsimpact van de activiteiten te beperken en maatregelen voor een modalshift van de auto naar vervoerswijzen met een lagere mobiliteitsimpact."</i></p> <p><u>Er zijn geen aanpassingen aan het RUP nodig.</u></p>
<p>Bezwaar 2: fietsparkeernorm kantoren</p> <p>Er wordt gevraagd of de fietsparkeerplaatsen (norm: 1 fietsparkeerplaats per 50m² bruto vloeroppervlakte) zich in de bestaande parkeerkelder met toegang in- en uitrit voor auto's kan bevinden.</p>		Bezwaarschrift 1	<p>De GECORO is van mening dat fietsparkeren best op de gelijkvloerse verdieping gebeurt indien mogelijk. De helling (in- en uitrit) voor fietsen en auto's mag dezelfde zijn, indien het veilig is (indien mogelijk gescheiden rijbanen voor fietsers en auto's).</p> <p><u>Er zijn geen aanpassingen aan het RUP nodig.</u></p>
<p>Bezwaar 3: wijzigen volumetrie en afmetingen van de bebouwing van art. 1 "Zone voor gemengd programma"</p> <p>De bezwaarschrijver vraagt onderstaande aanpassingen aan. Hij benadrukt dat ze niet meer oppervlakte willen creëren dan voorzien in het RUP, maar de bouwvolumes enkel anders willen schikken.</p>		Bezwaarschrift 1	
RUP 218 "TT-wijk"	Vraag uit het bezwaar		
<p>Hoogteaccent E</p> <p>Max. bouwhoogte = 27m t.o.v. as van de weg en max. 8 bouwlagen.</p>	<p>Max. bouwhoogte = 29m (lift- of trapkoker tot 30,50m hoog) t.o.v. de stoep en max. 8 bouwlagen</p>		<p>De GECORO is van mening dat het verhogen van het hoogteaccent ruimtelijk geen probleem vormt.</p> <p><u>Aanpassingen aan het RUP:</u></p>

Inhoud bezwaar	Aangehaald in Bezwaarschrift	Advies GECORO
<p>Liftschachten en technische installaties moeten vervat worden in het maximum omschreven volume.</p>		<p>hoogteaccent E Max. bouwhoogte = 30,50m t.o.v. as van de weg en max. 8 bouwlagen. Liftschachten en technische installaties bevinden zich binnen deze maximale bouwhoogte.</p>
<p>Zone 1.3</p> <p>Bouwhoogte</p> <p>Een volume van 4 bouwlagen plus twee terugspringende bouwlagen met 1 terugspringend hoogteaccent aan de Capucienenstraat en 2 bouwlagen aan de verbindingsstraat met de Guffenslaan.</p> <p>Max. bouwhoogte = 6,6m; 13,2 m (4 bouwlagen) en 19,8 m (6 bouwlagen) (t.o.v. as van de weg).</p> <p>Bouwdiepte</p> <p>+0 max. 15m diep</p> <p>+1, max. 12m diep</p>	<p>Trapsgewijs gebouwwolume met max. bouwhoogten (t.o.v. de stoep):</p> <p>22m en max. 6 bouwlagen</p> <p>14m en max. 4 bouwlagen</p> <p>11m en max. 3 bouwlagen</p> <p>+0 max. 18m diep</p> <p>+1, max. 18m diep</p>	<p>De GECORO oordeelt dat in de toelichtingsnota een redenering wordt opgebouwd rond de wenselijke bijkomende volumes. Deze redenering stoelt vooral op elementen zoals de impact op het aanpalende stedelijk weefsel (percelen), de impact op het openbaar domein, de zichtassen, de bezonning, de privacy, Door in de stedenbouwkundige voorschriften plotseling van koers te wijzigen en de afmetingen toe te laten zoals door de bezwaarmaker wordt vooropgesteld, vervalt iedere logica tussen de toelichtingsnota en de stedenbouwkundige voorschriften. De geloofwaardigheid van het RUP wordt hierdoor dus ondermijnd. De volumetrie zoals bepaald door het RUP had volgens het openbaar onderzoek de minste impact op de bezonning in de Capucienenstraat en wordt dus behouden. Trapsgewijs opbouwen zal ervoor zorgen dat de Capucienenstraat vrijwel volledig in de slagschaduw van de Voorzorg komt te liggen.</p> <p>Voorts merkt de GECORO op dat op de plannen in het bezwaarschrift het hoogteaccent E volledig op de hoek ligt terwijl dit in het RUP terugspringt ter hoogte van de verbindingsstraat (Capucienenstraat) met de Guffenslaan. Aan de vraag tot wijziging van de locatie van het hoogteaccent wordt niet toegegeven. Vanuit de volumestudie werd een logische locatie en afbakening van het hoogteaccent bepaald. Hierbij werd uitgegaan van een 'minimale' impact op de nabije woningen (Guffenslaan) en dit was reeds een compromis. In het architecturale voorstel van de bezwaarschrijver kraagt het volume uit over de publieke ruimte (hoek van de Capucienenstraat). Ook neemt de liftschacht / draagconstructie hier privé-domein van de stad (vandaag ingericht en gebruikt als openbaar domein) in. Binnen het ontwerpend onderzoek dat binnen het RUP werd gevoerd, is expliciet gekozen om het hoogteaccent nog wat terug te leggen, dit mede ook om licht en lucht in de reeds smalle Capucienenstraat te krijgen.</p>

Inhoud bezwaar	Aangehaald in Bezwaarschrift	Advies GECORO
		<p>De GECORO merkt ook op dat in het voorstel van de bezwaarschrijver 80% van wat vandaag de tuinzone is wordt bebouwd, terwijl er max. 80% van het perceel mag worden bebouwd volgens de voorschriften van het RUP. De bedoeling hiervan is dat de bebouwde volumes toegang hebben tot lucht en daglicht. De patio's op het gelijkvloers zullen dus iets groter moeten worden.</p> <p>De maximale bouwdiepte werd vastgelegd op 12m (in geval van bijkomende bouwlagen en/of nieuwbouw) om de afstand tussen het volume aan de Capucienenstraat (de Voorzorg) en de bebouwing aan de Guffenslaan te vergroten. Hierdoor ontstaat er minder inkijk en krijgen de kleinschalige percelen aan de Guffenslaan wat meer licht (bezonning) en lucht. De 45° regel werd hier toegepast. De huidige bouwdiepte is inderdaad 15m en wordt gedoogd bij renovatie, maar wordt niet als het ideale scenario bevonden. De maximale bouwdiepte van 12m op de verdiepingen wordt dus aangehouden.</p> <p>Echter, de twee bovenste bouwlagen vormen nu een langgerekt volume met een max. bouwdiepte van 6m (de max. bouwdiepte is 12m en de twee bovenste bouwlagen springen 6m terug volgens de 45° regel, zie grafisch plan). Hierop kan wel een wijziging worden toegestaan door de bouwlagen slechts 3m te laten terugspringen t.o.v. de voorgevel, waardoor een bouwdiepte van 9m mogelijk wordt.</p> <p>Uitsprongen van 1,5m zowel aan de zijde van de Capucienenstraat als aan de zijde van het binnengebied tot een bouwdiepte van 18m, zijn niet te rijmen met het verhaal dat in de toelichtingsnota wordt opgehangen rond het beperken van de impact van de volumetrie van de Voorzorg op de percelen langsheen de Guffenslaan enerzijds en anderzijds de wens om de Capucienenstraat meer te gaan uitbouwen als een flaneerroute tussen het nieuwe stadhuis en het Capucienenplein. De uitkragingen hebben een versmallend effect op het straatprofiel en belemmeren mogelijks het zicht op het nieuw stadhuis. Dit is immers een belangrijk perspectief dat behouden dient te</p>

Inhoud bezwaar	Aangehaald in Bezwaarschrift	Advies GECORO
		<p>worden om de Capucienenstraat mee deel te laten uitmaken van het binnenstedelijk stratenpatroon.</p> <p>Aan de meer specifieke voorschriften m.b.t. de uitsprongen kan eventueel wel een toegift gedaan worden. Door deze vrijer op te stellen ontstaat er meer architecturale vrijheid inzake de levendigheid van de gevels en is de voorgestelde verdraaiing van de volumes mogelijk. De voorschriften worden als volgt aangepast:</p> <p><i>Uitsprongen</i> – Op de verdiepingen zijn uitsprongen van max. 60cm onder de vorm van loggia's of balkons toegelaten, mits:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een vrije hoogte t.o.v het voetpad van minimum 3m wordt gegarandeerd; • Een afstand t.o.v de zijdelingse perceelgrens van minimum 1m wordt gevrijwaard; • De uitsprong een maximale breedte inneemt van 2/3 van de gevelbreedte met een maximum van 6m breedte per uitsprong. • De uitsprong een maximale breedte inneemt van 50% van de gevel (waar ze uitspringt). • De uitsprong als doel heeft de gevel levendig te maken en niet de bruto vloeroppervlakte stelselmatig te vergroten. <p>Inzake het grafisch plan stelt de GECORO dat de max. bouwhoogte van 13,2m moet doorlopen tot op de hoek van het bestaande gebouw en dat het gedeelte met max. bouwhoogte 6,6m dus iets ingekort wordt op het grafisch plan.</p> <p><u>Aanpassingen aan het RUP:</u></p> <p>Wijzigen van het terugspringen van de twee bovenste bouwlagen van de Voorzorg van 6m naar 3m, zodat een bouwdiepte van 9m mogelijk wordt. Verruimen van de</p>

Inhoud bezwaar	Aangehaald in Bezwaarschrift	Advies GECORO
		voorschriften voor uitsprongen zoals hierboven beschreven. Aanpassing aan het grafisch plan m.b.t. de maximale bouwhoogten van 13,2m en 6,6m (art. 1.3).
<p>Bezwaar 4: dakterrassen op platte daken</p> <p>Kunnen we een dakterras voorzien op het plat dak boven het gelijkvloers volume?</p>	Bezwaarschrift 1	<p>Uitpandige (dak)terrassen worden niet toegestaan o.w.v. hinder (geluid, geur, inkijk, privacy,...) t.o.v. de burens / omliggende percelen. Terrassen kunnen wel georganiseerd worden binnen het maximum omschreven volume.</p> <p>In het bezwaarschrift wordt verwezen naar de huidige aanwezigheid van Defensie die hiervan geen last zouden kunnen ondervinden. Het RUP dient er echter rekening mee te houden dat er zich ten allen tijden een andere functie kan vestigen in de gebouwen van Defensie.</p> <p>Bovendien is het grootste deel van het binnengebied van het bouwblok verhard o.w.v. de mogelijke footprint op het gelijkvloers (B/T= max. 80%). Er is dus praktisch geen tuinzone, dus geen mogelijkheid tot opvang van hemelwater en geen mogelijkheid tot het planten van bomen en ander struikgewas dat de lucht zuivert. Om aan het advies van LNE op de merscreening tegemoet te komen werden groendaken verplicht voor platte daken. De realisatie van het voorgestelde dakterras zorgt ervoor dat een groot deel geen groendak meer kan zijn.</p> <p>Stedenbouwkundige voorschriften p. 17/38:</p> <p><i>Bij platte daken moet de dakoppervlakte ofwel worden ingericht als een groendak met een samenstelling van luchtzuiverende plantensoorten ofwel de ruimte bieden aan elementen met betrekking tot hernieuwbare energie.</i></p> <p><u>Er zijn geen aanpassingen aan het RUP nodig.</u></p>
<p>Bezwaar 5: uitsprongen</p> <p>De bezwaarschrijver vraagt om de uitsprongen te verruimen.</p>	Bezwaarschrift 1	<p>Dit punt werd behandeld in bezwaar 3 inzake de bouwdiepte.</p> <p><u>Er zijn geen bijkomende aanpassingen aan het RUP nodig.</u></p>

Inhoud bezwaar	Aangehaald in Bezwaarschrift	Advies GECORO
<p>Bezwaar 6: bouwen op privé-domein van de stad dat bedoeld is als openbaar domein</p> <p>Zijn de lift of trapkoker mogelijk zoals voorgesteld? O.w.v. stabiliteitsredenen en om het bijkomende volume bovenop het bestaande volume te realiseren is dit wenselijk.</p>	<p>Bezwaarschrift 1</p>	<p>Dit betekent een inname van het privé-domein van de stad dat bedoeld is als openbaar domein. Deze aanpassing vereist een aanpassing van de grondkleur van het grafisch plan van het RUP waardoor we mogelijks een nieuw openbaar onderzoek moeten doen.</p> <p>Uit gesprekken met de respectievelijke actoren (begin 2015) is wel degelijk de vraag gesteld over hoe ze stabiliteitstechnisch zouden omgaan met het toevoegen van extra volume aan het bestaande gebouw van de Voorzorg. Toen werd medegedeeld dat men zou opteren voor een 'licht' houtskelet bovenop het bestaande gebouw. Er werd geenszins geproken over inname van publieke ruimte.</p> <p>Bovendien is de voorgestelde architectuur geen architectuur op mensenmaat. Er bevindt zich een overkragend volume met een lengte van 4,75m op een hoogte van ongeveer 13,2m (of 3,5 bouwlagen).</p> <p>Er wordt dus geen volume op het privé-domein van de stad dat bedoeld is als openbaar domein en eveneens geen uitkragend volume toelaten. Dit om de leefbaarheid in de Capucienestraat niet te schaden. Er werd expliecit gekozen om de terugliggende hoeken van de publieke ruimte te behouden, zodat deze verder kunnen worden ingegroend. Dit zou komen te vervallen wanneer er een volume met uitkraging zou worden toegelaten.</p> <p><u>Er zijn geen aanpassingen aan het RUP nodig.</u></p>
<p>Bezwaar 7: hoogte hoogteaccent D</p> <p>hoogteaccent D max. 29,50m ipv 27m hoog</p> <p>De nulpas van Hassotel (inkom horeca) is vastgelegd ter hoogte van de Guffenslaan en niet aan de Sint-Jozefsstraat. Dit vloerpeil wordt doorgehaald in het nieuw te bouwen gedeelte</p>	<p>Bezwaarschrift 2</p>	<p>De GECORO is van mening dat het verhogen van het hoogteaccent ruimtelijk geen probleem vormt.</p> <p><u>Aanpassingen aan het RUP:</u></p> <p>hoogteaccent D Max. bouwhoogte = 30,50m t.o.v. as van de weg en max. 8 bouwlagen (cfr. hoogteaccent E). Liftschachten en technische installaties bevinden zich binnen deze maximale bouwhoogte.</p>

Inhoud bezwaar	Aangehaald In Bezwaarschrift	Advies GECORO
<p>samen met de bestaande vrije plafondhoogte van het gelijkvloers.</p> <p>De bestaande Sint-Jozefsstraat helt naar beneden gemeten vanaf de Guffenslaan richting TT, wat als gevolg heeft dat het referentiepeil ter hoogte van gebouwaccident D lager ligt dan het referentiepeil aan de Guffenslaan. Bijgevolg is de bouwhoogte aan dit referentiepunt dus hoger.</p>		

ALGEMENE CONCLUSIE:

De GECORO-Hasselt brengt een gunstig advies uit over het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan nr. 218 "TT-wijk", mits rekening wordt gehouden met bovenstaande behandeling van de adviezen en ingediende bezwaren.

De secretaris,

Titia Ottenbourgs

De voorzitter,

ir. Valère Cornelis

Bijlage 1: Advies Ruimte Vlaanderen, departement omgeving

DEPARTEMENT OMGEVING

AANGETEKEND

AAN DE GECORO

Vlaamse overheid
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -Projecten
Hendrik Van Veldekegebouw
Koningin Astridlaan 50 bus 1
3500 HASSELT
T 011 74 21 00
www.omgevingvlaanderen.be

Groenplein 1
3500 HASSELT
België

uw bericht van
15/06/2017

contactgegevens
Rosita Vanbergen
rosita.vanbergen@vlaanderen.be
011 74 21 00

ons kenmerk
2.14/71022/113.1

datum
27 JULI 2017

uw kenmerk
RUP 218 "TT-wijk"

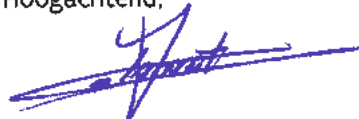
bijlagen

Betreft: HASSELT, gemeentelijk RUP " TT-wijk " : advies tijdens het openbaar onderzoek

Geachte voorzitter,

Hierbij bezorg ik u het advies van het departement Omgeving.
Het RUP werd aangepast rekening houdend met de opmerkingen geformuleerd tijdens de
plenaire vergadering.
Ons gunstig advies blijft bijgevolg behouden.

Hoogachtend,



Voor het departement,

Inge Coelmont

kopie ter informatie aan:

Provinciebestuur Limburg
Directie Omgeving
Afdeling Ruimtelijke Ordening
Dienst Ruimtelijke Planning en Beleid
Universiteitslaan 1
3500 HASSELT

Bijlage 2: Advies van de deputatie van de provincie Limburg



p r o v i n c i e Limburg

Directie Omgeving

De voorzitter van de Gecoro
Gecoro Hasselt
p/a het bestuur van Hasselt
Groenplein 1
3500 HASSELT

Ruimtelijke Planning en Beleid

Geachte

Betreft: het advies over het voorlopig vastgestelde ontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) "TT-wijk" te Hasselt in het kader van het openbaar onderzoek

Wij verwijzen naar het openbaar onderzoek waaraan het voorlopig vastgestelde ontwerp van het GRUP- "TT-wijk" te Hasselt van 19 juni 2017 tot en met 18 augustus 2017 onderworpen wordt.

Conform artikel 2.2.14. §4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening wenst de deputatie met betrekking tot het bovenvermeld ontwerp-GRUP het bijgaande advies uit te brengen.

Met achting

Namens de deputatie

Renata Camps
provinciegriffier

Frank Smeets
gedeputeerde

Contactpersoon: Martine Baptist
Telefoonnummer: 011 23 83 56
Kenmerk: 124.03.10/S2017N089213
Dossier: 2016N000441
Bijlage: 1

Correspondentieadres Provincie Limburg, Universiteitslaan 1, 8-3500 Hasselt

telefoon 011 23 83 05 fax 011 24 92 35

roplangroep@limburg.be www.limburg.be

Bij antwoorde kenmerk, dossier en datum vermelden



Betreft: *het advies over het voorlopig vastgestelde ontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) "TT-wijk" te Hasselt in het kader van het openbaar onderzoek*

Op 23 mei 2017 stelde de gemeenteraad van Hasselt het ontwerp van het GRUP-"TT-wijk" te Hasselt voorlopig vast. Het openbaar onderzoek werd gestart op 19 juni 2017 en loopt gedurende 60 dagen tot en met 18 augustus 2017.

Naar aanleiding van dit openbaar onderzoek vindt u hierbij het advies van de deputatie.

Het voorontwerp van voorliggend GRUP werd besproken tijdens de plenaire vergadering van 31 januari 2017. De meeste randvoorwaarden, opmerkingen en vragen uit het advies werden verwerkt in het voorliggend ontwerp GRUP.

De wijzigingen van het voorliggend ontwerp GRUP t.o.v. het voorontwerp geven geen aanleiding tot nieuwe bemerkingen.

Het ontwerp GRUP-"TT-wijk" te Hasselt wordt gunstig geadviseerd

Advies ter kennisgeving aan:

Ruimte Vlaanderen
Afdeling Adviseren en Participeren Lokaal
Koningin Astridlaan 50 bus 1
3500 HASSELT

Kenmerk
124.03.10/S2017N094100
Dossier
2016N000441
Bijlage
/

BUUR bureau voor urbanisme cvba			www.buur.be
Leuven			
Sluisstraat 79 / 03.02 (De Hoorn)			
B-3000 Leuven			
T +32 1 689 85 50			
F +32 1 689 85 49			
ARCADIS Belgium nv			www.arcadisbelgium.be
Antwerpen-Berchem	Gent	Hasselt	
Posthofbrug 12 (City Link)	Zuiderpoort, 2de verdieping	Campus Corda	
B-2600 Antwerpen-Berchem	Gaston Crommenlaan 8, Bus 101	Kempische Steenweg 311 bus 2.07	
	B-9050 Gent	B-3500 Hasselt	
Brussel	Luik	Charleroi	
Koningsstraat 80	Rue des Guillemins 26, 2de verd.	119, Avenue de Philippeville	
B-1000 Brussel	B-4000 Luik	B-6001 Charleroi	



Iso gecertificeerd voor

Adviesverlening, studie en ontwerp van gebouwen, infrastructuur, milieu en ruimtelijke ordening