



STAD AALST
STARTNOTA

**RUP STADHUIS-
EN PUPILLENSITE**



DOSSIERSAMENSTELLING

Startnota

Procesnota

VERSIES

1.0 2/02/2022

1.1 8/04/2022

1.2 5/05/2022

OPDRACHTGEVER

Stadsbestuur Aalst

Contactpersoon: Elien Muylaert

Werf 9

9300 AALST

Tel: 055/77 93 00

info@aalst.be

OPDRACHTHOUDER

SOLVA

Projectteam: Alexander De Wit, Fabian Debeer,
Stijn Monsaert, Koen Vanden Berghe, Yiqiao Wang

Gentsesteenweg 1B

9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

Tel: 053/73 74 20

alexander.de.wit@so-lva.be

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat de startnota van onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan ter inzage van het publiek heeft gelegen van _____ tot _____

Op bevel,

De algemeen directeur,
Wim LEERMAN

De burgemeester,
Christoph D'HAESE

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan ter inzage van het publiek heeft gelegen van _____ tot _____

Op bevel,

De algemeen directeur,
Wim LEERMAN

De burgemeester,
Christoph D'HAESE

In zijn ontwerpversie gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van _____

Op bevel,

De algemeen directeur,
Wim LEERMAN

De voorzitter van de gemeenteraad,
David COPPENS

Gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van _____

Op bevel,

De algemeen directeur,
Wim LEERMAN

De voorzitter van de gemeenteraad,
David COPPENS

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1	4.4	PROVINCIAAL BELEIDSPAN RUIMTE - CONCEPTNOTA	27
1.1	AANLEIDING	1	4.5	GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN AALST	29
1.2	DOELSTELLING VAN HET RUP	1	5	BESTAANDE JURIDISCHE TOESTAND	30
1.3	KADERING BINNEN INTEGRALE TOEKOMSTVISIE VOOR HET STADSHART	2	5.1	BESTEMMINGS- EN RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN..	30
1.4	PROCEDURE	2	5.2	STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENINGEN	31
1.5	OPBOUW VAN DEZE NOTA	3	6	BELEIDSMATIGE RANDVOORWAARDEN	33
2	SITUERING VAN HET PLANGEBIED	5	6.1	ERFGOED	33
2.1	SITUERING VAN HET PLANGEBIED	5	6.2	NATUUR	41
2.2	AFBAKENING VAN HET PLANGEBIED	5	6.3	MOBILITEIT	44
2.3	REIKWIJDTE EN DETAILLERINGSGRAAD	7	6.4	KLIMAATPLAN AALST 2020	48
3	BESTAANDE FEITELIJKE TOESTAND	10	6.5	KLIMAATPLAN AALST 2030/SECAP	48
3.1	STADHUIS	11	7	GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	50
3.2	VOORMALIG KLOOSTER VAN DE ZWARTE ZUSTERS	14	7.1	KRACHTLIJNEN	50
3.3	HOTEL VAN LANGENHOVE	16	7.2	PUBLIEKE FUNCTIES	55
3.4	PUPILLENSITE	16	8	WATERTOETS	56
3.5	UTOPIA	20	8.1	INLEIDING	56
3.6	STEDELIJK WEEFSEL	20	8.2	ONDERZOEK	56
3.7	GRAANMARKT	20	8.3	CONCLUSIE	56
3.8	GROENSTRUCTUUR	22	9	ALTERNATIEVENONDERZOEK	57
3.9	WAARDESTELLING	23	9.1	NULALTERNATIEF	57
4	PLANNINGSCONTEXT	26	9.2	LOCATIEALTERNATIEVEN	57
4.1	AALST IN HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN	26	9.3	PROGRAMMA- EN INRICHTINGSALTERNATIEVEN	57
4.2	BELEIDSPAN RUIMTE VLAANDEREN – STRATEGISCHE VISIE 2050	26	10	BESCHRIJVING EN INSCHATTING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN	60
4.3	PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN OOST- VLAANDEREN	27	10.1	INLEIDING	60
			10.2	PLANONDERDELEN	61
			10.3	ONDERZOEK TOT SCREENINGSPLICHT	61
			10.4	ONDERZOEK TOT MILIEUEFFECTENRAPPORTAGE	63
			10.5	INSCHATTING VAN DE GRADATIE VAN DE IMPACT	64

10.6	AANDACHTSPUNTEN VANUIT DE HUIDIGE TOESTAND VAN HET MILIEU.....	65
10.7	BESCHRIJVING EN BEOORDELING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN PER DISCIPLINE.....	65
10.8	BESCHRIJVING VAN DE MOGELIJKE CUMULATIEVE EFFECTEN.....	90
10.9	GRENSOVERSCHRIJDENDE EFFECTEN.....	90
10.10	LEEMTEN IN DE KENNIS.....	90
10.11	CONCLUSIE.....	90

BIJLAGEN 91

LIJST VAN FIGUREN

Figuur 1	3D-overzicht van het plangebied en omgeving.....	8
Figuur 2	Evolutie bebouwd weefsel.....	21
Figuur 3	Waarderingskaart bomenbestand.....	25
Figuur 4	Gewenste ruimtelijke structuur voor stedelijk Aalst.....	29
Figuur 5	Grafisch plan Stationsomgeving Aalst van het GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Aalst.....	31
Figuur 6	Uittreksel uit de Atlas der Buurtwegen (ca 1840).....	44
Figuur 7	Bovenlokale fietsnetwerken.....	45
Figuur 8	Hoofdcirculatie centrum Aalst.....	46
Figuur 9	Wijkcirculatie centrum Aalst.....	46
Figuur 10	Fietslijnen centrum Aalst - macro.....	47
Figuur 11	Fietslijnen centrum Aalst - micro.....	47
Figuur 12	Gemeten aantal fietsers rondom projectgebied (periode tussen 6u en 22u (T16)) tijdens weekdag.....	75
Figuur 13	Gemeten aantal fietsers rondom projectgebied (periode tussen 6u en 22u (T16)) tijdens weekend.....	75

Figuur 14	Bestaande ontsluitingsmogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer.....	76
Figuur 15	Gemeten verkeersdrukke (periode tussen 6u en 22u (T16)) tijdens weekdag.....	77
Figuur 16	Gemeten verkeersdrukke (periode tussen 6u en 22u (T16)) op zaterdag.....	77
Figuur 17	Gemeten verkeersdrukke ochtendspits (7u-9u).....	78
Figuur 18	Gemeten verkeersdrukke avondspits (16u-18u).....	78
Figuur 19	Parkeervoorzieningen in de omgeving van het plangebied.....	79

LIJST VAN TABELLEN

Tabel 1	Bestemmings- en ruimtelijke uitvoeringsplannen.....	30
Tabel 2	Planonderdelen.....	61
Tabel 3	Indicatoren inschatting van de gradatie van de impact van het RUP.....	64
Tabel 4	Inschatting van de gradatie van de impact van het RUP.....	65
Tabel 5	Beoordeling mogelijke milieueffecten.....	65
Tabel 6	Maximale bezettingsgraad openbare parkings in de omgeving van het plangebied.....	79
Tabel 7	Samenvattend overzicht bijkomende verkeersgeneratie van verschillende extreme ontwikkelingsscenario's.....	82
Tabel 8	Evaluatiekader verzadigingsgraad wegcapaciteit volgens richtlijnenboek MER 'Mens-Mobiliteit' (2015).....	83
Tabel 9	Samenvattend overzicht verzadigingsgraad bij verschillende extreme ontwikkelingsscenario's.....	83
Tabel 10	Samenvattend overzicht verzadigingsgraad in functie van verkeersleefbaarheid bij verschillende extreme ontwikkelingsscenario's.....	84
Tabel 11	Samenvattend overzicht theoretische parkeerbehoefte van verschillende extreme ontwikkelingsscenario's.....	85

LIJST VAN KAARTEN

Kaart 1	Situering plangebied op macroniveau.....	5
Kaart 2	Situering plangebied op mesoniveau	6
Kaart 3	Situering plangebied op microniveau	6
Kaart 4	Orthofoto 2021.....	9
Kaart 5	Morfologisch te onderscheiden onderdelen binnen het plangebied	10
Kaart 6	Gewestplan	32
Kaart 7	Onroerend erfgoed – inventaris vastgesteld bouwkundig erfgoed.....	34
Kaart 8	Onroerend erfgoed – inventaris vastgestelde archeologische zones	36
Kaart 9	Onroerend erfgoed – beschermingen.....	38
Kaart 10	Onroerend erfgoed – UNESCO werelderfgoed	40
Kaart 11	Biologische waarderingskaart.....	43
Kaart 12	Mogelijke aanrijroutes voor gemotoriseerd verkeer	58
Kaart 13	Planonderdelen	62
Kaart 14	Huidige bestemming	62
Kaart 15	Bodemkaart.....	67
Kaart 16	OVAM Bodemdossierinformatie	67
Kaart 17	Hydrologische toestand (1/2)	70
Kaart 18	Hydrologische toestand (2/2)	71
Kaart 19	Fijn stof PM ₁₀ jaargemiddelde 2020	88
Kaart 20	Fijn stof PM _{2,5} jaargemiddelde 2020	88
Kaart 21	Stikstofdioxide (NO ₂) jaargemiddelde 2020	88

1

INLEIDING

1.1 AANLEIDING

De historisch rijke Pupillensite bevindt zich in het stadshart van Aalst, langs de westzijde van de Graanmarkt. Dit gebouwencomplex vormt samen met het Hotel Van Langenhove, het voormalige klooster van de Zwarte Zusters en het Stadhuis één van de meest waardevol historische ensembles van de Aalsterse binnenstad. Doorheen de jaren verloren vele gebouwen echter hun functie en kwamen ze grotendeels leeg te staan. Zo verhuisden in 2016 de stedelijke administratieve diensten die gehuisvest waren in het voormalige stadhuis, naar hun huidige locatie aan het Werfplein. Ook het Vredegerecht, de Arbeids- en Politierechtbank en Federale Overheidsdienst Financiën die hun onderkomen hadden in het Pupillencomplex verhuisden naar een nieuw complex tussen Vaartstraat en station. Het stadsbestuur van Aalst startte daarom met een traject om dit stadsdeel herop te waarderen. De realisatie van Utopia, de nieuwe hoofdbibliotheek en Academie voor Podiumkunsten, vormt hiervan het eerste tastbare wapenfeit.

In 2015 werd via de Vlaams Bouwmeester een open oproep georganiseerd voor de opmaak van een masterplan voor de Stadhuis- en de Pupillensite. Dit proces leverde een aantal waardevolle inzichten op.

Op 18 februari 2020 werd het convenant Stadhuis/Pupillen tussen de stad Aalst en het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsontwikkeling Aalst (AGSA) goedgekeurd. Het projectbureau kreeg hierbij de opdracht tot herontwikkeling van de site tot een gemengd binnenstedelijk project met minstens één publieke functie op de site. Uit verder onderzoek bleek de invulling met een museum/historisch belevingscentrum echter niet haalbaar en niet wenselijk, onder meer omwille van de mobiliteitsimpact en het effect op de rest van de site. Er volgde een uitgebreide marktconsultatie om eventuele knelpunten en opportuniteiten te detecteren.

De planologische bestemming van een groot deel van de site, met name het Pupillencomplex, kwam hierbij naar voor als obstakel. Het gewestplan duidt het Pupillencomplex immers aan als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut. Deze bestemming staat de realisatie van een ‘gemengd binnenstedelijk project’ in de weg. Om een hedendaagse kwaliteitsvolle invulling op de site mogelijk te maken dienen de bestemmingsvoorschriften herbekeken te worden. Dit is dan ook de aanleiding voor de opmaak van voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan, kortweg RUP.

1.2 DOELSTELLING VAN HET RUP

De doelstelling van het RUP is tweeledig: enerzijds wordt de planologische bestemming van het Pupillencomplex verruimd om een gemengd project op de site te kunnen realiseren. Een nieuwe kwaliteitsvolle invulling kan als hefboomproject voor het hele stadshart functioneren en bijdragen tot de algehele attractiviteit ervan. Diverse functies kunnen elkaar versterken en doorheen de dag voor een levendige en leefbare dynamiek zorgen. Anderzijds biedt het planproces ook de mogelijkheid om de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten in de ruimere omgeving juridisch te verankeren en de nodige ruimtelijke randvoorwaarden scherp te stellen om potenties te valoriseren. In de eerste plaats kan gedacht worden aan het bepalen van principes om de beeldkwaliteit van de site te bevorderen. Er wordt gestreefd naar een maximaal behoud van de aanwezige erfgoedwaarden. Nieuwe ingrepen zijn mogelijk, mits ze steeds kwalitatief hoogstaand zijn en de beeldkwaliteit versterken. Daarnaast wordt een duurzaam verplaatsingsgedrag gestimuleerd door de site doorwaadbaar te maken voor de zachte weggebruiker, door maximaal in te zetten op collectieve vervoersmodi die reeds talrijk aanwezig zijn in de nabije omgeving en door autogeoriënteerde ontwikkelingen te vermijden. Door in te zetten op

vergroening kan de site eveneens een belangrijke rol spelen om de weg naar een klimaatneutraal Aalst tegen 2050 vorm te geven.

1.3 KADERING BINNEN INTEGRALE TOEKOMSTVISIE VOOR HET STADSHART

In zitting van 27 oktober 2020 besliste de gemeenteraad tot de opmaak van een integrale toekomstvisie voor het stadshart van Aalst. Hierin wordt werk gemaakt van een beeldkwaliteitsplan voor het hele stadshart. Specifiek voor het plangebied is binnen deze opdracht een bouwhistorische studie uitgevoerd. Deze studie bestaat uit een grondige inventarisatie en registratie van de bestaande toestand van het aanwezige patrimonium. Daarnaast wordt op basis van beschikbare literatuur, historische afbeeldingen en kaartmateriaal getracht om de geschiedenis van de site te reconstrueren. Alle onderzoeksresultaten zijn vervolgens gesynthetiseerd. Op basis hiervan is een erfgoedwaardebepaling van het aanwezig patrimonium opgemaakt. Dit houdt in dat met een objectieve blik is bepaald welke erfgoedkundige waarde aan elk van de te onderscheiden elementen toegeschreven kan worden. De erfgoedwaardebepaling is zowel voor het exterieur als voor het interieur uitgevoerd. Dit onderzoek biedt een solide vertrekbasis en reikt randvoorwaarden aan om de site kwaliteitsvol en met respect voor het verleden te gaan herontwikkelen. Op basis van voortschrijdende inzichten doorheen het RUP-traject zal duidelijk worden of bepaalde elementen uit dit onderzoek verordenend dan wel richtinggevend opgenomen dienen te worden om een kwalitatieve herontwikkeling van de Stadhuis- en Pupillensite met respect voor het verleden te faciliteren.

1.4 PROCEDURE

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stadhuis- en Pupillensite' wordt opgemaakt overeenkomstig de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO). Artikel 2.2.5 § 1 Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bepaalt de inhoud van een ruimtelijk uitvoeringsplan. De volgende onderdelen dienen opgenomen te worden in het plan:

- een beschrijving en verantwoording van de doelstellingen van het plan;
- een grafisch plan dat aangeeft voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is;
- de bijbehorende stedenbouwkundige voorschriften inzake bestemming, inrichting en/of beheer;
- een weergave van de juridische toestand;
- een weergave van de feitelijke toestand en de toestand van het leefmilieu, de natuur en andere relevante feitelijke gegevens;
- de relatie met het ruimtelijk structuurplan of de structuurplannen waarvan het een uitvoering is;
- in voorkomend geval, een limitatieve opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het RUP en die opgeheven worden;
- in voorkomend geval, een overzicht van de conclusies van plan-MER, passende beoordeling, VR, ...;
- in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kunnen geven tot planschadevergoeding, planbatenheffing of een compensatie in de zin van het decreet betreffende het grond- en pandenbeleid.

Op 1 juli 2016 bekrachtigde de Vlaamse Regering een nieuw decreet waardoor de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces van een ruimtelijk uitvoeringsplan geïntegreerd worden. Overeenkomstig artikel 2.2.1. § 1 Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gaat het om een geïntegreerd planningsproces: de effectbeoordelingen worden tijdens het ruimtelijk planningsproces procedureel en inhoudelijk geïntegreerd in hetzelfde proces. De integratie houdt in dat de effectbeoordelingen plaatsvinden tijdens het proces voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan. De effectbeoordelingen leveren gegevens over de mogelijke effecten van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan. Die

gegevens worden verwerkt in het planningsproces voor het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan.

Het geïntegreerde planningsproces (zie artikel 2.2.4. § 1 VCRO) bestaat uit vijf fasen, waarbij het resultaat telkens geconsolideerd wordt in een van de volgende documenten:

- de startnota;
- de scopingnota;
- het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan;
- het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan;
- het definitieve ruimtelijk uitvoeringsplan.

1.4.1 STARTNOTA EN EERSTE RAADPLEGING

Voorliggend document betreft de startnota. Volgens § 2 van het artikel 2.2.4. bevat de startnota:

- een beschrijving en verduidelijking van de doelstellingen van het RUP;
- een afbakening van het plangebied;
- een beknopte beschrijving van de alternatieven voor het ontwerpplan en zijn voor- en nadelen;
- de reikwijdte en het detailleringsniveau en daaraan gekoppeld de reikwijdte en het detailleringsniveau van de te voeren effectonderzoeken zoals in die fase gekend;
- de relatie met het ruimtelijk structuurplan en, in voorkomend geval, met andere relevante beleidsplannen;
- de beschrijving van de te onderzoeken effecten en van de inhoudelijke aanpak van de effectbeoordelingen, met inbegrip van de methodologie, zoals bepaald door de wetgeving van de op te maken effectbeoordelingen en van andere onderzoeken die nodig zijn voor het plan. In voorkomend geval bevat de startnota ook een weergave van de gedane analyse, vermeld in artikel 4.2.6, § 1, 5°, en artikel 4.4.1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, met inbegrip van

de redenen waarom geen planmilieueffectrapport, respectievelijk ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgemaakt;

- in voorkomend geval, relevante gegevens uit vorige effectbeoordelingen of uit de goedgekeurde rapporten die daaruit zijn voortgekomen;
- in voorkomend geval, de impact of het effect dat het geïntegreerde planningsproces kan hebben op mens of milieu in een ander gewest of land of op de gebieden die onder de federale bevoegdheid vallen;
- een overzicht van instrumenten die samen met het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan ingezet kunnen worden, als die al bekend zijn in deze fase.

De startnota geeft de eerste planopties van het RUP op een onderbouwde en gemotiveerde wijze weer. Samen met de procesnota vormt de startnota de basis voor de eerste raadpleging van het brede publiek en de adviesinstanties.

De eerste raadpleging heeft als doel om in een vroeg stadium van het planningsproces zo veel mogelijk relevante actoren en betrokkenen te informeren over het voorgenomen plan en bij hen te rade te gaan over de genomen opties. Deze vroege 'raadpleging' of consultatie gaat over de algemene visie en de grote lijnen van het toekomstige RUP. Alle inspraakreacties en adviezen uit de eerste raadpleging worden verzameld en onderzocht. In de volgende fase van het planproces wordt in de scopingnota aangegeven hoe omgegaan werd met de verschillende reacties en adviezen.

1.5 OPBOUW VAN DEZE NOTA

Hoofdstuk 2 van voorliggende startnota geeft een situering en afbakening van het plangebied. Hoofdstuk 3 gaat dieper in de op de bestaande feitelijke toestand. Hoofdstuk 4 bevat de planningscontext waarbinnen dit RUP wordt opgemaakt en hoofdstuk 5 schetst de bestaande juridische toestand van het

plangebied. Rekening houdende met de beleidsmatige randvoorwaarden uit hoofdstuk 6, geeft hoofdstuk 7 de gewenste ruimtelijke structuur voor het plangebied aan. De watertoets is terug te vinden in hoofdstuk 8. Een alternatievenonderzoek enerzijds en de beschrijving en inschatting van de mogelijke milieueffecten ten gevolge van het plan anderzijds zijn respectievelijk terug te vinden in hoofdstukken 9 en 10.

2 SITUERING VAN HET PLANGEBIED

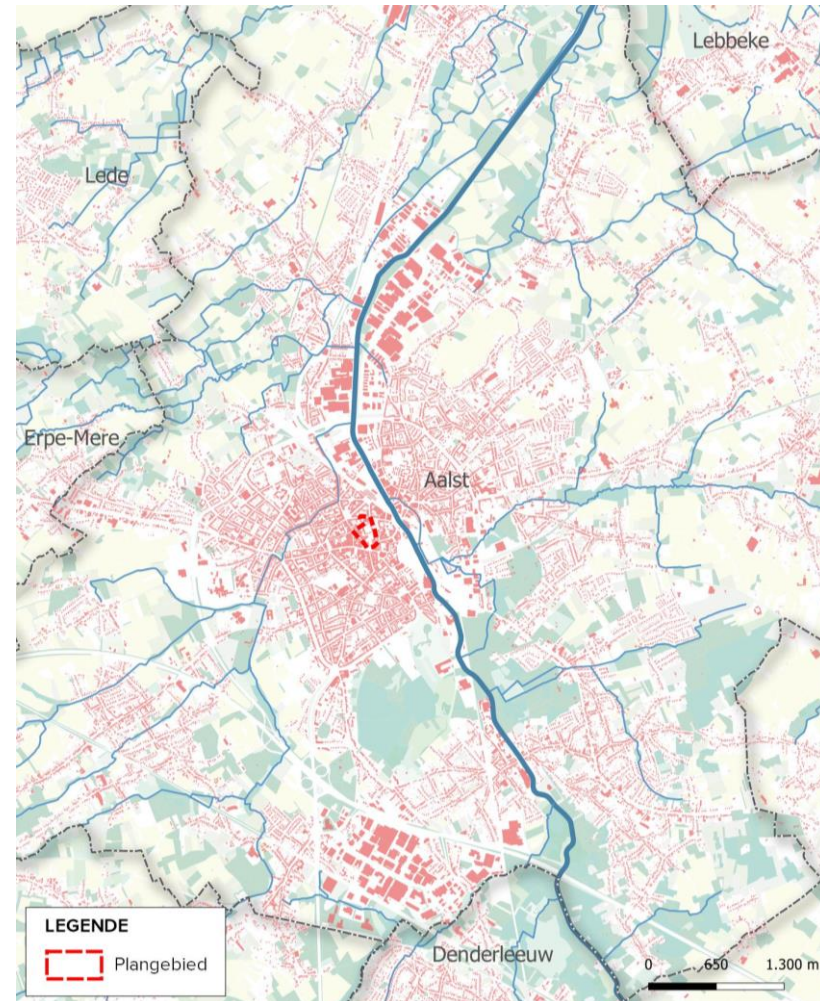
2.1 SITUERING VAN HET PLANGEBIED

Het plangebied situeert zich midden in het stadscentrum van Aalst en maakt deel uit van de historische kern van Aalst op de linkeroever van de Dender. Langs de zuidzijde grenst het plangebied aan de Grote Markt, langs de noordzijde aan de Wallenring.

2.2 AFBAKENING VAN HET PLANGEBIED

Het plangebied wordt afgebakend op kadastraal perceelsniveau en omvat het volledige bouwblok en het omliggende openbaar domein waarin de Stadhuis- en Pupillensite gelegen is. Langs de westzijde begrenzen de Kattestraat en de Peperstraat het plangebied. De Kattestraat betreft een autovrije winkelwandelas die de Grote Markt verbindt met het Esplanadeplein. Langs de noordelijke zijde vormt de Esplanadestraat de grens van het plangebied. Deze straat vormt een onderdeel van de Wallenring. De Graanmarkt bakent samen met de Zwarte Zustersstraat de oostzijde van het plangebied af. De Grote Markt en de aansluiting met de Molenstraat vormen de zuidelijke grens. Het plangebied is in totaal 4,03 hectare groot.

Deze afbakening op kadastraal perceelsniveau is ruimer dan de effectieve projectsite van het Stadhuis en de Pupillen. De verwevenheid van de Stadhuis- en Pupillensite met het omliggende stedelijke weefsel maakt van het bouwblokniveau het meest geschikte schaalniveau om de problematiek van stedenbouwkundig oogpunt te benaderen. Op die manier kunnen koppelkansen met de directe omgeving onderzocht en juridisch verankerd worden wanneer er zich hier opportuniteiten voordoen.



Kaart 1 Situering plangebied op macroniveau



Kaart 2 **Situering plangebied op mesoniveau**



Kaart 3 **Situering plangebied op microniveau**

2.3 REIKWIJDTE EN DETAILLERINGSGRAAD

Het RUP zal het gewestplan vervangen teneinde een planologisch kader te bieden om de vooropgestelde beleidsdoelstellingen zoals omschreven in onderdeel 7 van deze nota te kunnen realiseren. De reikwijdte van het RUP beperkt zich tot de contour van het plangebied zoals beschreven in onderdeel 2.2.

Het RUP regelt de planologische bestemming en bijhorende inrichtingsvoorschriften voor het plangebied. Hierbij wordt gestreefd naar een evenwicht tussen juridische zekerheid en flexibiliteit. De afbakening van het RUP gebeurt op niveau van de kadastrale percelen. De detailleringsgraad van het RUP is hoger dan de detailleringsgraad van het gewestplan.



Figuur 1 3D-overzicht van het plangebied en omgeving

Bron: Van Eester, 2021





RUP STADHUIS- EN PUPILLENSITE

ORTHOFOTO 2021

LEGENDE

REFERENTIE

-  grens plangebied
-  kadastrale percelen



Schaal: 1/2000



Bron onderlegger: GRB Vlaanderen, AIV (december 2021)
Bron orthofoto: GDI-Vlaanderen (2021)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

OPDRACHTGEVER



Stadsbestuur Aalst
Werf 9
9300 AALST

OPDRACHTHOUDER



SOLVA
Gentsteeuweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

3

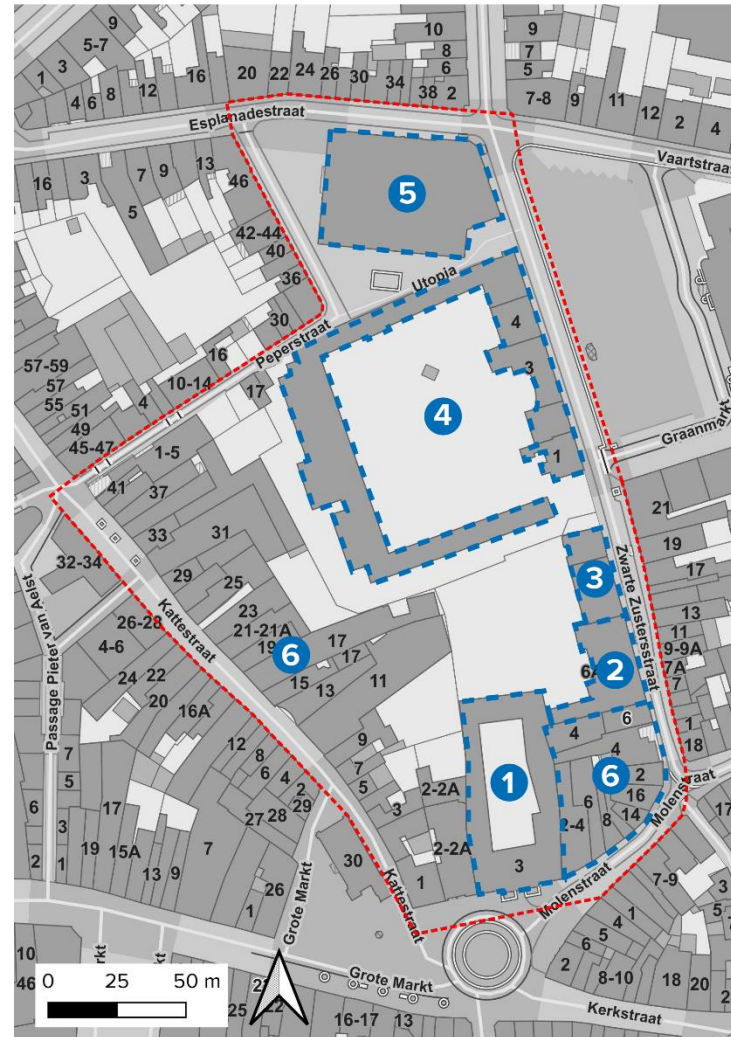
BESTAANDE FEITELIJKE TOESTAND

Het plangebied bestaat uit verschillende gebouwencomplexen, pleinen en stedelijk weefsel waarvan het grootste deel een grote historische waarde heeft. Naar aanleiding van de opmaak van een beeldkwaliteitsplan voor het stadshart werd uitvoerig onderzoek uitgevoerd naar het ontstaan en de evolutie die dit gebied in de loop der jaren heeft ondergaan.

Kaart 5 geeft de grote morfologisch te onderscheiden onderdelen binnen het plangebied weer. Het gaat om volgende

1. Stadhuissite
2. Voormalig Klooster van de Zwarte Zusters
3. Hotel Van Langenhove
4. Pupillensite
5. Utopia
6. Stedelijk weefsel

In voorliggend hoofdstuk worden het bouwhistorisch onderzoek en de hieruit afgeleide erfgoedwaardering uitgevoerd door ARAT architecten (2021) sterk gecondenseerd weergegeven om de bestaande feitelijke toestand in beeld te brengen en deze beter te kunnen begrijpen. Het integrale document, getiteld 'Vooronderzoek en waardebeoordeling Stadhuis- en Pupillensite', kan als bijlage bij voorliggende startnota geconsulteerd worden. Dit omvangrijke document gaat uitvoerig in op de bouwhistoriek van de site en maakt een gedetailleerde waardebeoordeling van zowel het interieur als het exterieur van het aanwezige patrimonium.



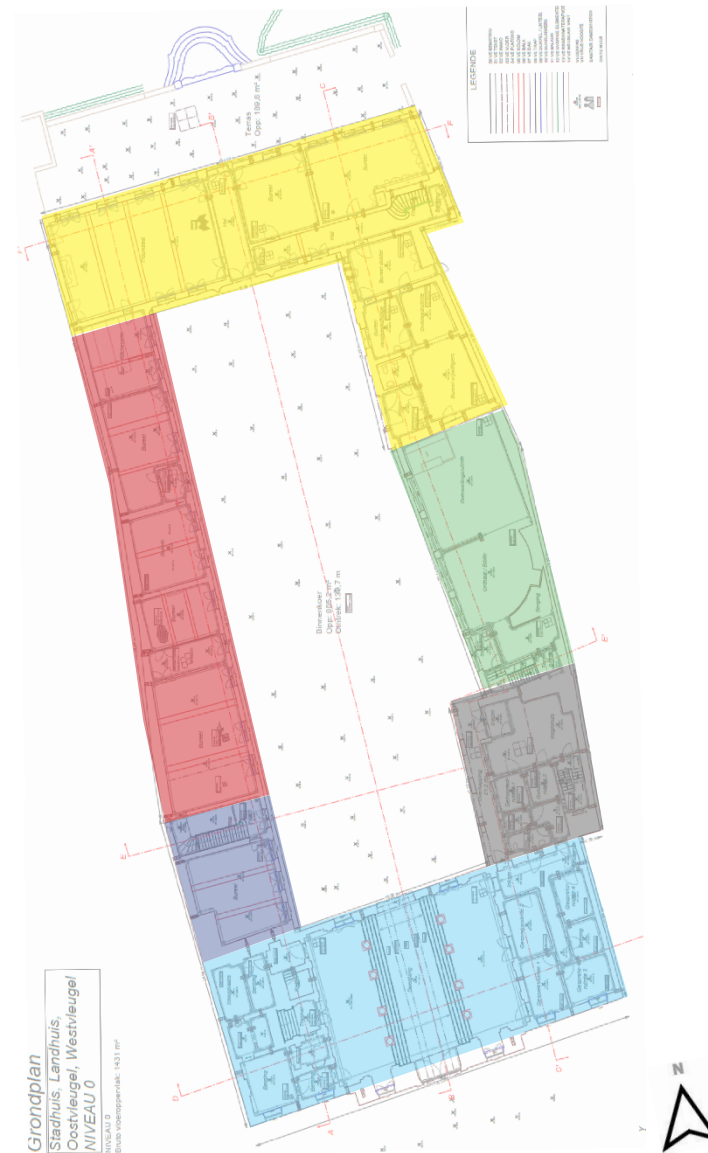
Kaart 5 Morfologisch te onderscheiden onderdelen binnen het plangebied

3.1 STADHUIS

Het Stadhuis heeft als adres Grote Markt 3. Het betreft een gesloten complex met gebouwen gegroepeerd rondom een rechthoekige gekasseide binnenplaats. De vier verschillende vleugels werden doorheen de tijd en volgens de heersende noden samengevoegd tot stadhuis. De westvleugel is het oudste gebouw en dateert uit 1642-1646. De huidige noordvleugel werd opgetrokken in 1758-1760 en wordt samen met het daarop haaks aansluitend bouwteje ten oosten, het Landhuis genoemd, naar het Hoofdcollege van het Land van Aalst dat hier destijds zetelde. Het centrale gedeelte van de oostvleugel werd vermoedelijk gebouwd rond 1763. Met de Franse bezetting werd het Hoofdcollege van het Land van Aalst ontbonden waardoor de gebouwen voortaan dienst konden doen als stadhuis. Om het geheel toegankelijker en meer publieke uitstraling te geven werd de zuidvleugel, die vandaag de Grote Markt domineert, in de periode 1828-1830 toegevoegd aan het complex. Architect Louis Roelandt is de ontwerper van deze neoclassistische constructie.

Momenteel zijn nog een aantal stadsdiensten gehuisvest in deze gebouwen. Het gaat onder meer over de dienst Informatica, de Gemeenschapswacht, het Evenementensecretariaat, het Huis van het Kind en de trouwzaal. Deze functies zullen geherhuisvest worden.

	Westelijke vleugel, opgetrokken ca. 1642 - 1646, aangepast in 1760
	Noordelijke vleugel en oostelijke aanbouw, opeenvolgend gebouwd door F. Luyten, landhuis 1756-1760; koetshuis ca. 1763
	Oostelijke vleugel (deel 2), gebouwd ca. 1763-1769
	Oostelijke vleugel (deel 3), gebouwd na 1904, vervangen met nieuwbouw
	Zuidvleugel, gebouwd door Roelandt, 1828-1830, interieurafwerking 1841
	Westelijke vleugel (deel 2), verbouwd door De Trilles, 1842





Stadhuis aan Grote Markt, voorgevel zuidvleugel



Stadhuis, voorgevel noordvleugel



Stadhuis, achtergevel noordvleugel



Stadhuis, binnenkoer met zicht op noordvleugel



Luchtbeeld Stadhuisite en Historische gebouwen

Bron: (opnamedatum: 18 januari 2021) Plan3D by Vansteelandt

3.2 VOORMALIG KLOOSTER VAN DE ZWARTE ZUSTERS

Het initiële klooster van de Zwarte Zusters bevond zich noordelijker dan de huidige site, langs de westzijde van de Graanmarkt waar nu Utopia is gevestigd. Dat pand werd door de toenmalige burgemeester geschonken aan de Zwarte Zusters om pestzieken te verzorgen. Tijdens de Franse bezetting werd het klooster ontbonden en pas begin 19^{de} eeuw werd hen de kans geboden zich te herenigen. Het huidige hoofdgebouw (Zwarte Zustersstraat nr. 8) werd opgericht in 1806. De aanpalende kapel (nr. 6) werd in 1840 ingewijd. Het zogenaamde 'Huis de Kegel' (nr. 10) werd in 1930 toegevoegd aan het complex. De stad kocht het gebouwencomplex in 1972.



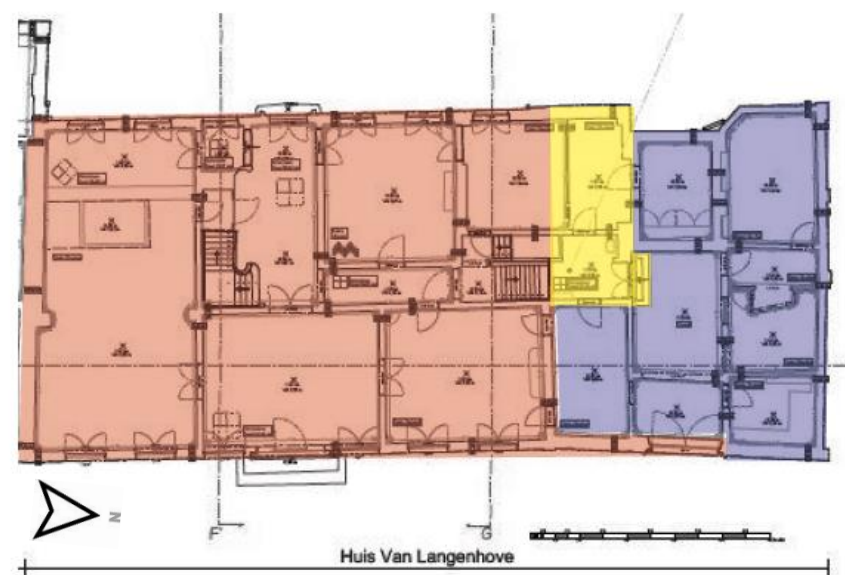
Voormalig klooster van de Zwarte Zusters met kapel (links) en Huis de Kegel (rechts); voorzijde Zwarte Zustersstraat



Voormalig klooster van de Zwarte Zusters, achterzijde



- 17de-eeuwse kern (kelder), in 1875 verbouwd (nr. 8)
- In 1830 aangekocht en verbouwd (nr. 6)
- Aanbouw tuinzijde gebouwd ca. 1800-1850 en verbouwd in 1875 (nr. 8)
- Huis de Kegel: 17de-eeuwse kern, verbouwing 2de helft 18de eeuw en in 1930 (nr. 10)
- Dwarsvleugel, ca. 1859 - 1873
- Verbinding dwarsvleugel met hoofdvolume, omstreeks einde 19de eeuw
- Kleine aanbouw, 19de eeuw maar sterk verbouwd 20ste eeuw
- 20ste-eeuwse aanbouw (verbouwing van ouder volume)



- Hotel van Langenhove en koetspoort, gebouwd in 1730, interieur deels aangepast in 1897 voor Handelsrechtbank
- Verbouwing van de dwarsvleugel en uitbreiding van één travee om verbinding te maken met hoofdvolume in 1872
- Kleine aanbouw achtergevel, gebouwd voor 1864 (gesloopt in 1972)
- Optrekken van nieuw koetshuis ca. 1972 (voormalige bebouwing reeds afgebroken in 1872)



Hotel van Langenhove, voorzijde Zwarte Zustersstraat



Hotel van Langenhove, achterzijde

3.3 HOTEL VAN LANGENHOVE

Dit pand in de Zwarte Zustersstraat nr. 10 betreft een late rococo herenwoning (± 1730) en is vernoemd naar de vooraanstaande familie die het van 1777 tot 1896 betrok. Nadien werd het door de stad aangekocht en gebruikt als Handelsrechtbank. Momenteel is het pand leegstaand.

3.4 PUPILLENSITE

In oorsprong waren er op deze site vier à vijf huizen met smalle achterbouwen en tuinen gevestigd. In de tweede helft van de 18^{de} eeuw werd in deze achtertuinen – in het verlengde van het Stadhuis – een U-vormig gebouw opgetrokken, dat rond het einde van de 18^{de} eeuw verbouwd werd tot vierkantig complex met binnenkoer, waarbij de huizen aan de straat mee werden ingenomen. Dit complex deed dienst als civiele gevangenis tot 1825.

Vanaf 1825 veranderde de krijgsgevangenis door het Ministerie van Justitie in een militaire gevangenis tot ca. 1859. Vanaf 1859 werd hier een 'Ecole des Enfants de Troupe' gehuisvest, in 1883 omgedoopt tot 'Ecole des pupilles de l' Armée'. Op de zogenaamde Pupillenschool werden kinderen opgeleid tot kandidaat voor de lagere kaders van het leger. Hoewel aanvankelijk sterk militaristisch georganiseerd en vormgegeven, werd in de loop der jaren het leerprogramma gemoderniseerd in gelijklopende lijn met de toenmalige athenea en middelbare scholen. De Graanmarkt en het Esplanadeplein deden dienst als speel- en oefenplaats. De school sloot in 1933 de deuren. De gebouwen kregen verschillende invullingen. Zo was het Rijksadministratief Centrum van Aalst hier gevestigd in de periode 1970-2013. Momenteel is het complex grotendeels leegstaand, met uitzondering van de Academie voor Carnavalskunsten en het OverKop-huis die in de gebouwen gevestigd zijn. Enkele lokalen worden gehuurd door het Atheneum. Ook de bibliotheek gebruikt nog enkele ruimtes o.a. als boekbinderij of voor opslag, net als de jeugdwerking die hier stockageruimte heeft. Ook deze functie worden gehuisvest.



Herenhuis, Graanmarkt



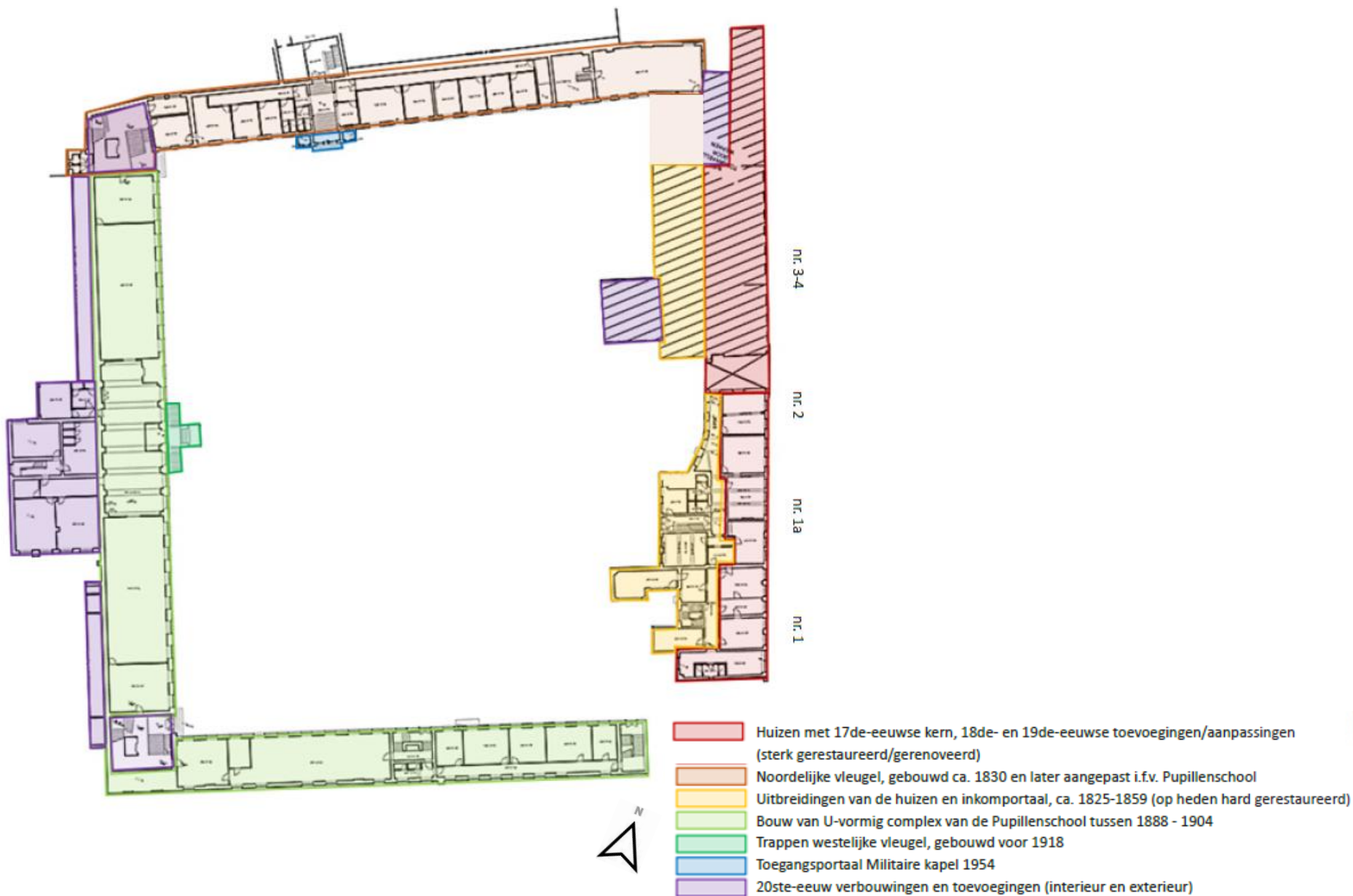
Woning in traditionele stijl, Graanmarkt

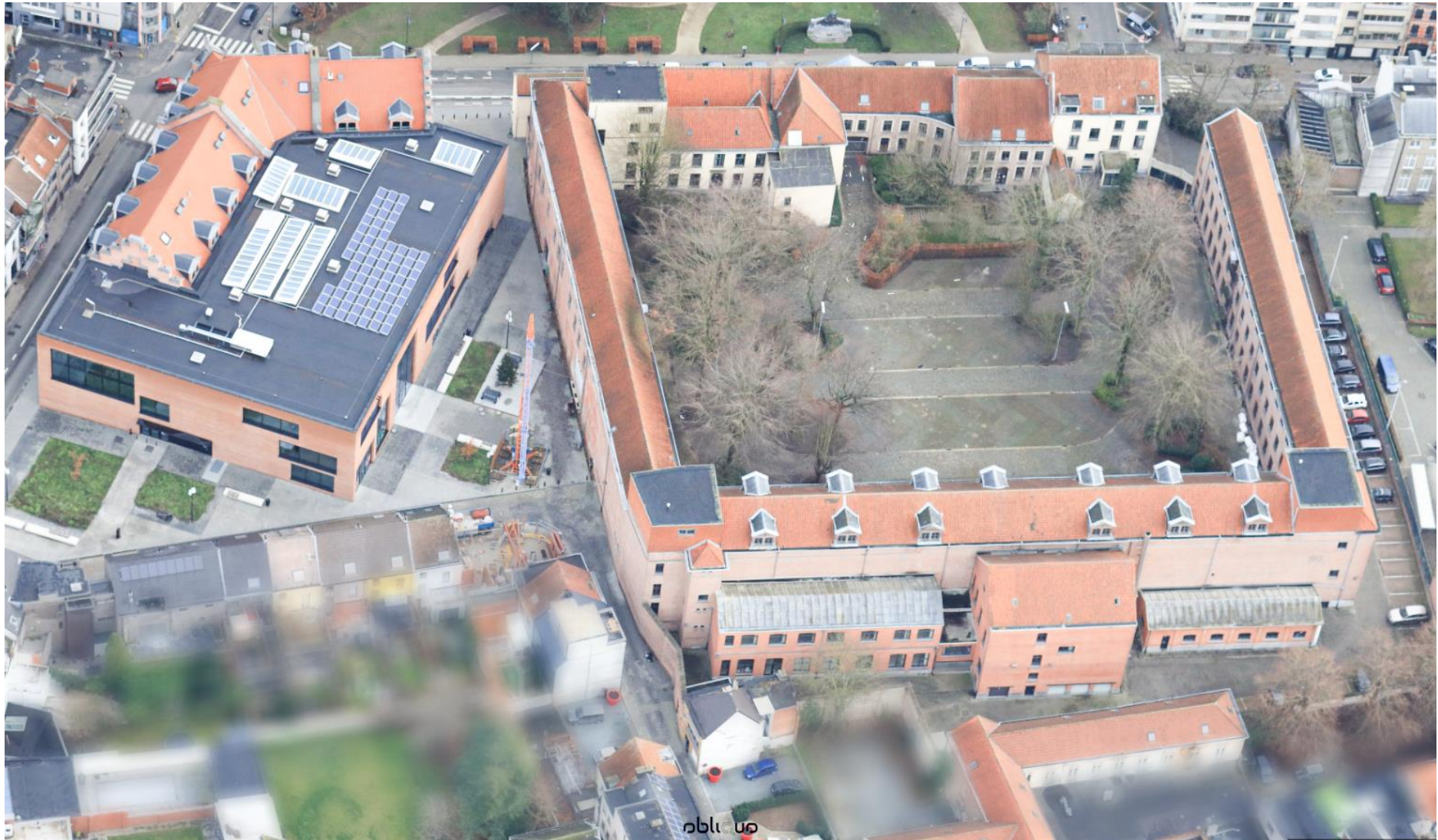


Hoofdvleugel, Graanmarkt



P.M.S.-centrum, Graanmarkt





Luchtbeeld Pupillensite en Utopia

Bron: (opnamedatum: 18 januari 2021) Plan3D by Vansteelandt

3.5 UTOPIA

Op de plek van de voormalige krijsgesvangenis en kazerne, opgetrokken in ca. 1840 opende in 2018 Utopia de deuren. Dit door Kaan architecten deels grondig verbouwde en deels nieuwe gebouw huisvest de hoofdbibliotheek van de stad en de academie voor Podiumkunsten.

3.6 STEDELIJK WEEFSEL

Het bouwblok wordt afgewerkt door een aaneengesloten lint van stedelijk weefsel dat zowel in de Kattestraat als tussen het Stadhuis en het voormalig klooster van de Zwarte Zusters hoofdzakelijk gekenmerkt wordt door kleinhandelszaken, maar ook door woningen. Ook hier zijn nog panden met erfgoedwaarde aanwezig. Een overzicht hiervan is terug te vinden in onderdeel 6.1 pagina 33 van voorliggende nota.

3.7 GRAANMARKT

De Graanmarkt maakt geen deel uit van het plangebied van het RUP omdat hier bestemmingswijzigingen aan de orde zijn (planologische bestemming parkgebied volgens het gewestplan). Omdat de Graanmarkt echter ook een rijke historiek kent, is deze eveneens opgenomen in het bouwhistorisch onderzoek. Dit rechthoekig plein werd in zijn huidige vorm aangelegd en beplant met bomen na 1806 toen de stad het eigendom aankocht. Voor de realisatie van het plein werd het 17^{de}-eeuwse

Kapucijnenklooster gesloopt. Er werd een Graanhal opgericht, maar deze was geen lang leven beschoren. In 1921-1922 werd langs de westelijke zijde het nationaal oorlogsmonument voor de 'Oudleerlingen, de Troepenkinderen en leerling-Pupillen' van Aalst opgericht.

Aan de hand van een cartografische studie op de volgende pagina wordt de evolutie van de bebouwing binnen het plangebied doorheen de laatste eeuwen geïllustreerd. Opvallend is de grote transformatie die de huidige Graanmarkt in de loop der jaren ondergaan heeft.



Luchtbeeld Graanmarkt

Bron: (opnamedatum: 18 januari 2021) Plan3D by Vansteelandt



Figuur 2 Evolutie bebouwd weefsel

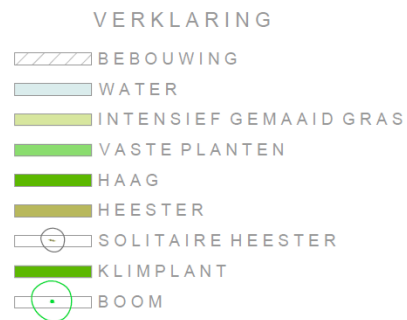
3.8 GROENSTRUCTUUR

De binnenkoer van de Pupillensite en de tuin van de historische gebouwen vormen vandaag twee relatief groene zones in het stadshart van Aalst. Beide zones worden echter gekenmerkt door een hoge verhardingsgraad.

Op de binnenkoer van de Pupillensite zijn er naast enkele perken met restgroen langs de noord- en zuidzijde twee clusters van hoogstammige bomen aanwezig die zorgen voor een groene aanblik van de ruimte. De hoge verhardingsgraad maakt echter dat er momenteel eerder een parkingsfeer heerst.

De tuin van de historische gebouwen betreft een diffuus samengestelde ruimte. In de 13de tot 16de eeuw werd de ruimte als nutstuin (lochting) met boomgaard gebruikt. De ommuurde parterre ter hoogte van het Landhuis dateert uit de 19de eeuw. De Japanse notenboom (*Ginkgo biloba*) en de opgaande beuk bij de woning Eeman (*Fagus sylvatica*) zijn de twee grootschalige groenelementen die deze plek domineren. Ook hier wordt de beeldwaarde sterk verstoord door de parkeergelegenheden die bovendien vrij onsamenhangend en niet-kwalitatief op het terrein zijn vormgegeven.

Ook de Graanmarkt (buiten de plancontour) vormt een belangrijk onderdeel van de groenstructuur van de binnenstad van Aalst. Vandaag bestaat deze plek voornamelijk uit intensief gemaaid gras met verspreid over de ruimte opgaande groenmassieven en hoogstambomen.



Figuur Bestaande groenstructuur

Bron: Ars Horti (2022)

3.9 WAARDESTELLING

3.9.1 BEBOUWDE OMGEVING

De overzichtskaarten op de volgende pagina bevatten een synthese van de waardestelling van het exterieur van het aanwezige patrimonium en dit zowel op schaalniveau van de eigenlijke volumes (kaart links) als op niveau van de aanwezige gevels, daken, bouwkundige elementen, pleinen en groen (rechts).

Elementen in het blauw ingekleurd hebben een grote of hoge erfgoedwaarde. Deze zijn beeldbepalend en moeten in functie van het behoud van de erfgoedwaarde bewaard, of in geval van aanpassing ondubbelzinnig afleesbaar, blijven.

De groen ingekleurde elementen hebben een positieve erfgoedwaarde, wat wil zeggen dat de elementen bijdragen aan de artistieke, architecturale of historische waarde van het gebouw, maar veranderingen hebben ondergaan. Met dergelijke elementen wordt behoedzaam omgegaan en aanpassingen dienen met respect te gebeuren.

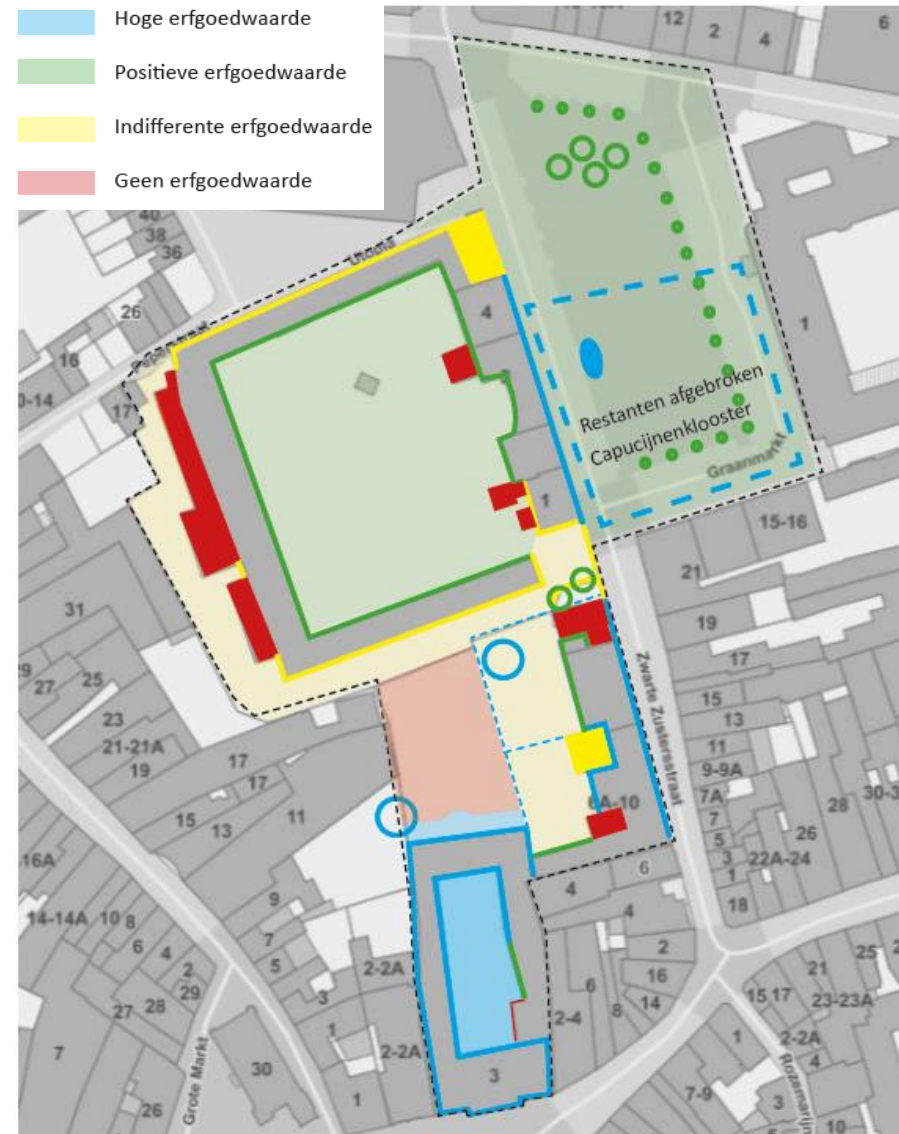
Elementen met een gele inkleuring hebben geringe tot indifferente erfgoedwaarde. Door de vele veranderingen hebben ze ingeboet aan authenticiteit. Aanpassingen zijn hier zeker mogelijk, mits men rekening houdt met het historisch karakter, de volumetrie, de bouwsporen van bijvoorbeeld muurmassieven of schoorsteenkanalen, het evenwicht in de compositie en de relatie met de omgeving. Het aanpassen van deze elementen moet gebeuren met respect voor de elementen met grote erfgoedwaarde.

Elementen in het rood ingekleurd hebben geen erfgoedwaarde en kunnen beeldverstoring zijn. Deze worden bij voorkeur verwijderd of vervangen.

Voor meer duiding bij de waardestelling wordt verwezen naar het document 'Vooronderzoek en waardebeoordeling Stadhuis- en Pupillensite' opgemaakt door ARAT architecten (2021) dat als bijlage bij voorliggende startnota gevoegd is.



EXTERIEUR: VOLUMES



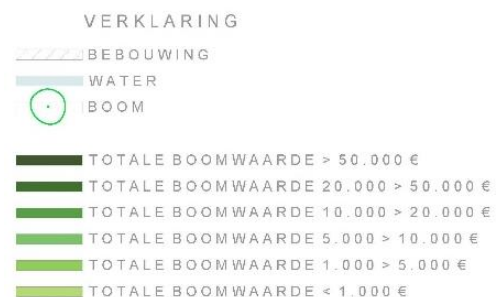
EXTERIEUR: GEVELS, DAKEN, BOUWKUNDIGE ELEMENTEN, PLEINEN EN GROEN

3.9.2 BOMENBESTAND

Er is eveneens een waardebeoordeling uitgevoerd voor het aanwezige bomenbestand volgens de 'Uniforme Methode voor Waardebeoordeling van straat-, laan, en parkbomen behorend tot het openbaar domein in Vlaanderen'. De waarde van een boom wordt hierbij berekend aan de hand van vijf factoren: de basiswaarde (B), de soortwaarde (S), de standplaatswaarde (ST), de conditiewaarde (C), de plantwijzewaarde (P) en de meerwaardefactor (M).

Aan de (beschermde) Ginkgo biloba bij Hotel Van Langenhove wordt veruit de hoogste totale boomwaarde toegekend en ook de (eveneens beschermde) opgaande beuk (Fagus sylvatica) bij woning Eeman wordt hoog gewaardeerd. Daarnaast bevinden zich op de binnenkoer van de Pupillensite ook een heel aantal bomen, voornamelijk beuken, die door hun hoge leeftijd een hoge totale boomwaarde kennen.

Voor meer duiding bij de waardestelling van het bomenbestand kan het document opgemaakt door Ars Horti (2022) in bijlage bij voorliggende startnota geconsulteerd worden.



Figuur 3 Waarderingskaart bomenbestand

Bron: Ars Horti (2022)

4

PLANNINGSCONTEXT

4.1 AALST IN HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werd definitief vastgesteld op 23 september 1997 en (gedeeltelijk) herzien in 2003 en 2010. Voor lokale besturen en provincies is dit plan richtinggevend. Het plan maakt in het kader van de gewenste ruimtelijke structuur een onderscheid tussen vier structuurbepalende componenten: stedelijke gebieden, buitengebied, gebied voor economische activiteiten en lijninfrastructuur.

Aalst is een regionaalstedelijk gebied gelegen in de Vlaamse ruit. Regionaalstedelijke gebieden nemen omwille van hun verzorgingsniveau, hun stedelijke voorzieningen en hun economische structuur een belangrijke plaats in binnen de ruimtelijke structuur van Vlaanderen; ze hebben in kwantitatief en kwalitatief opzicht grote potenties om een belangrijk aandeel van de groei betreffende bijkomende woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen. In de gewenste ruimtelijke structuur van verkeer en vervoer wordt de E40 aangeduid als een hoofdweg, de R41 tussen de E40 en de N9 als een primaire weg II. Het station van Aalst is een hoofdstation voor het personenvervoer.

4.2 BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN – STRATEGISCHE VISIE 2050

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Ze omvat een toekomstbeeld en een overzicht van voorname beleidsopties op lange termijn, de strategische doelstellingen.

De visie schuift drie strategische doelstellingen naar voor:

- terugdringen van het bijkomend ruimtebeslag en de open ruimte maximaal vrijwaren;
- transformeren vanuit maatschappelijke ambitie: vb. wonen en werken nabij huidige en toekomstige collectieve vervoersknopen en voorzieningen, robuuste open ruimte, netwerk van groenblauwe aders;
- geïntegreerde gebiedsontwikkeling als motor voor samenwerking.

Volgende ruimtelijke ontwikkelingsprincipes, relevant voor dit RUP, vloeien hieruit voort:

- meer doen met minder ruimte
 - ruimtelijk rendement verhogen: Ruimtelijk rendement is de mate waarin het ruimtebeslag gebruikt wordt voor maatschappelijke doeleinden. Het genereren van hoger ruimtelijk rendement gebeurt door meer activiteiten op eenzelfde oppervlakte te organiseren zonder afbreuk te doen aan de leefkwaliteit, en dit op de best gelegen plaatsen. De ontwikkeling van woongelegenheden, werkplekken, voorzieningen en infrastructuren gebeurt door bestaande bebouwde ruimtes te transformeren en zo weinig mogelijk door open en onbebouwde ruimte in te nemen.
 - multifunctioneel ruimtegebruik en verweving: Het bundelen en verweven van functies is in veel gevallen belangrijk voor de ontwikkeling binnen het ruimtebeslag. Het samenbrengen van verschillende activiteiten is belangrijk voor onder meer het beheersen van mobiliteit en het verhogen van de efficiëntie van logistiek en energievoorzieningen.
- ontwikkeling vanuit samenhang
 - Samenhang steden en dorpen: Het ruimtelijk beleid zet in op een samenhangende en evenwichtige ontwikkeling van

woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen door ze zoveel mogelijk te koppelen aan collectieve vervoersstromen, aan fietsinfrastructuur en bestaande concentraties van voorzieningen.

- o samenhang vanuit energie: Het ruimtelijk beleid faciliteert de transitie naar hernieuwbare energie maximaal.
- o samenhangende veerkrachtige (open) ruimte: Behouden en versterken van samenhangende structuur van open ruimte en groenblauwe aders.

4.3 PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN OOST-VLAANDEREN

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (PRS) werd op 18 februari 2004 definitief goedgekeurd en gedeeltelijk herzien op 18 juli 2012.

4.3.1 DEELRUIMTE 'DE DENDERSTEDEN'

Aalst is gelegen in de deelruimte 'de Dendersteden'. Het ruimtelijke beleid is er gericht op:

- het voeren van een kwantitatief en kwalitatief aanbodbeleid op het gebied van wonen en bedrijvigheid;
- het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en het verzekeren van de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden, met aandacht voor het openbaar vervoer;
- het bieden van werkgelegenheid om de verdere groei van de pendel vanuit de regio naar Brussel en Antwerpen tegen te gaan en congestie rond Brussel en Antwerpen te matigen;
- het optimaal benutten van bestaande potenties en de ligging om nieuwe economische stimulansen te creëren;
- het versterken van toeristisch-recreatieve potenties in relatie met de Dendervallei en het ommeland; aanknopingspunten zijn de stedelijke structuur, het historische patrimonium, de culturele voorzieningen, de ligging van toeristisch-recreatieve open ruimtegebieden en de Dendervallei met haar landschappelijke en toeristisch-recreatieve waarde;

- het behouden van de open ruimtekwaliteiten van de Dendervallei;
- het ondersteunen van een economisch verantwoorde land- en tuinbouw in zijn rol als landschapsbeheerder en deelnemer in recreatief medegebruik.

De ruimtelijke concepten die hierbij voorgesteld worden zijn:

- versterking van de Dendersteden als kwalitatieve stedelijke kerngebieden;
- herstel van de economische rol op basis van de bestaande ontsluitingspotenties en de bereikbaarheid vanuit het eigen ommeland;
- de Dender als ruggengraat en randvoorwaarde in stedelijke ontwikkelingen.

Aalst vervult als regionaalstedelijk gebied in de Vlaamse ruit een centrale rol ten opzichte van de andere Dendersteden.

De Dender is als natuurverbindingsgebied een onderdeel van de gewenste natuurlijke structuur.

Voor de Dender wordt een selectie als secundaire waterweg vooropgesteld. Deze secundaire waterwegen hebben een belangrijke aanvullende rol ten aanzien van toerisme en recreatie. Ze vormen dan ook de dragers van het 'toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk'. De Dendersteden zijn dan ook een toeristisch-recreatief aandachtsgebied. Recreatie rond de Dender en regionaal toerisme in de steden zorgen voor de toeristisch-recreatieve aantrekking.

4.4 PROVINCIAAL BELEIDSPLAN RUIMTE - CONCEPTNOTA

Ook de provincie werkt aan een nieuw Provinciaal Beleidsplan Ruimte. De conceptnota 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 20-50' bestaat uit een strategische visie en 3 beleidskaders: 'Transitie naar een robuuste en

veerkrachtige ruimte’, ‘Transitie naar een aangename (be)leefomgeving’ en ‘Transitie naar een circulaire samenleving’.

De strategische visie gaat uit van enkele ‘centrale waarden’ die voorop gesteld worden voor de toekomst; waarden die onze samenleving en ruimte mee vorm geven en die voor ons allemaal van belang zijn. Die waarden zijn vervolgens vertaald in vier ruimtelijke principes als toetsende elementen voor de ruimtelijke ontwikkeling.

- Principe 1: Nabijheid en bereikbaarheid:
 - Ruimtelijke ontwikkelingen worden gebundeld op plaatsen die multimodaal ontsloten zijn.
 - De aanleg van mobiliteitsinfrastructuur versterkt de multimodale bereikbaarheid van de knooppuntlocaties.
- Principe 2: Meervoudig en intensief ruimtegebruik:
 - De beste ruimtelijke oplossing is de oplossing die het meest efficiënt gebruik maakt van de schaarse ruimte.
 - Meervoudig en intensief ruimtegebruik is de norm. Nieuwe projecten die de ruimteclaims van slechts één partij behartigen, zijn onwenselijk of onafgewerkt.
 - Meervoudig en intensief ruimtegebruik moet ook de ruimtelijke kwaliteit verhogen.
- Principe 3: Ecosysteemdiensten versterken:
 - Elke ruimtelijke ontwikkeling dient rekening te houden met de ecosysteemdiensten die de omgeving levert.
 - Ruimtelijke ontwikkelingen dienen deze ecosysteemdiensten te respecteren en waar mogelijk te versterken.
 - Ruimtelijke ontwikkelingen die ecosysteemdiensten schaden, zijn Ze dienen vermeden, hersteld of gecompenseerd te worden.
- Principe 4: Maatschappelijke betaalbaarheid:
 - Projecten zoeken een goed evenwicht tussen de ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde op korte en op lange termijn. Onder lange termijn worden terugkerende kosten

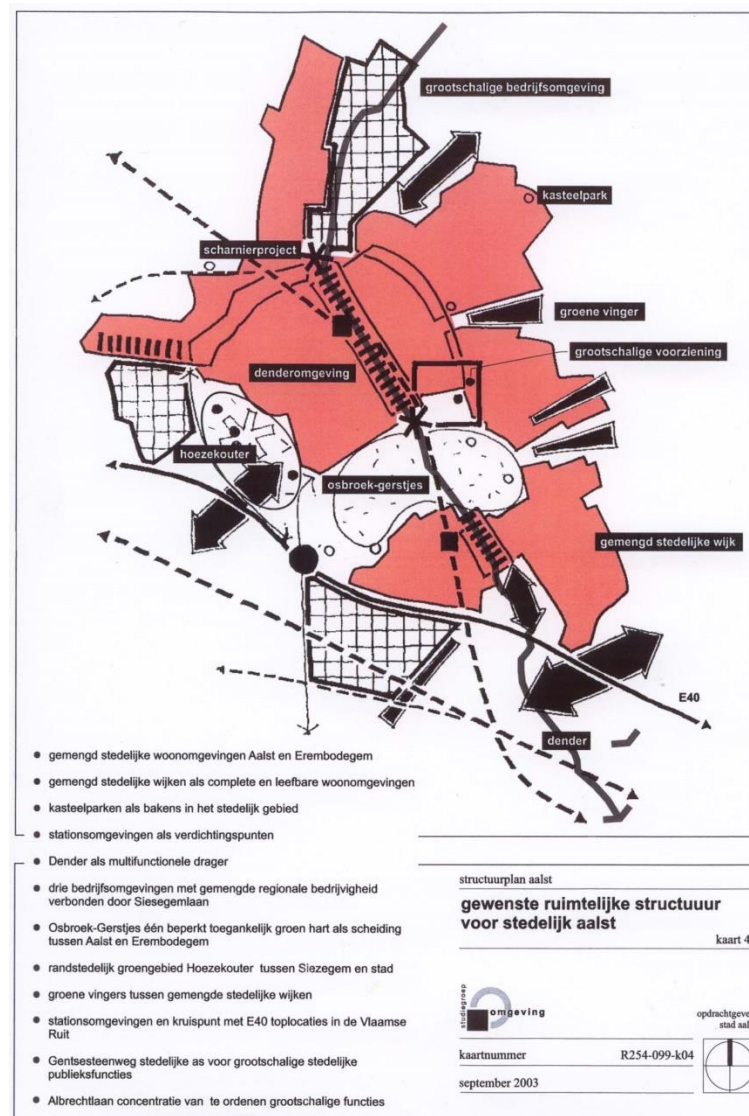
- voor onderhoud en exploitatie verstaan, alsook de kosten voor hergebruik en omkeerbaar ruimtegebruik.
- Projecten zoeken eveneens een correct sociaal evenwicht tussen de lusten en lasten die ze met zich meebrengen en verdelen deze rechtvaardig.

4.5 GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN AALST

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Aalst formuleert vier beleidsdoelstellingen. Relevant voor voorliggend plan is de doelstelling om Aalst als stedelijk gebied te vernieuwen en te versterken. Om zijn gewenste rol waar te maken moet Aalst werken aan vernieuwing en versterking. De stad zal zichzelf daarom functioneel versterken. Het regionaal aanbod moet verruimen, enkele bijkomende bovenlokale functies kunnen worden aangetrokken. Stedelijke vernieuwing, goede projecten, aandacht voor beeldkwaliteit zijn daarvoor essentieel.

Voor het centrum van Aalst geldt een beleid van doorlopende kwaliteitsverhoging (vernieuwen van patrimonium, aandacht voor groen in de stad en voor openbare ruimte, verlagen van de dichtheid, enz.). De kernstad binnen de ring ten westen van de Dender (linkeroever) wordt beschouwd als een te vernieuwen woonweefsel met verwevenheid van kleinschalige activiteiten (kleinhandel, cultuur, toerisme, bedrijvigheid, uitgaansleven) met grote aantrekkingskracht en belangrijkste centrum van het stedelijk gebied. Het dicht weefsel vraagt – mits behoud van de bestaande stedelijkheid – om vernieuwing en verluchting. Uiteraard zijn daarbij nog projecten van hoge dichtheid mogelijk, naast uitpitten van binnengebieden, aanleggen van pleinen en parkjes en stimuleren van renovatie.

RUP Stadhuis- en Pupillensite kan beschouwd worden als een uitvoering van de beleidsdoelstelling om Aalst als stedelijk gebied te vernieuwen en te versterken.



Figuur 4 Gewenste ruimtelijke structuur voor stedelijk Aalst

Bron: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Aalst (2003)

5

BESTAANDE JURIDISCHE TOESTAND

5.1 BESTEMMINGS- EN RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN

Tabel 1 Bestemmings- en ruimtelijke uitvoeringsplannen

BESTEMMINGS- EN RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN	BINNEN PLANGEBIED	GRENZEND AAN PLANGEBIED
Gewestplan	Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem (KB 30/05/1978 en latere wijzigingen) <ul style="list-style-type: none">✔ Woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde✔ Woongebied✔ Gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut✔ Parkgebied (fragmentarisch)	Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem (KB 30/05/1978 en latere wijzigingen) <ul style="list-style-type: none">✔ Woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde✔ Woongebied✔ Parkgebied
BPA/APA	Geen	Geen
Gewestelijk RUP	Afbakening regionaalstedelijk gebied Aalst (BVR 04/07/2003)	Afbakening regionaalstedelijk gebied Aalst (BVR 04/07/2003)
Provinciaal RUP	Geen	Geen
Gemeentelijk RUP	Geen	Geen

5.1.1 GEWESTPLAN

✔ GEWESTPLAN

Het plangebied is gelegen binnen het bij KB op 30 mei 1978 goedgekeurde gewestplan Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem.

Het noordelijke deel van het plangebied is op het gewestplan hoofdzakelijk bestemd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut.

Onder ‘gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen’ worden voorzieningen bedoeld die gericht zijn op de bevordering van het algemeen belang en die ten dienste van de gemeenschap worden gesteld. De idee van dienstverlening (verzorgende sector) aan de gemeenschap is derhalve rechtstreeks aanwezig. De Pupillensite en Utopia bevinden zich in deze zone. Ook fragmentarische delen van het omliggende woongebied (vandaag grotendeels openbaar domein) en het parkgebied (Graanmarkt) zijn opgenomen binnen de plancontour.

Het hele zuidelijke deel van het plangebied is bestemd als woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde. De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Het betreft hier een gebied met culturele, historische en/of esthetische waarde.

5.1.2 GEWESTELIJK RUP ‘AFBAKENING REGIONAAL-STEDELIJK GEBIED AALST’

Het plangebied is volledig gelegen binnen de afbakening van het gewestelijk RUP Afbakening Regionaalstedelijk gebied Aalst. Dit gewestelijk RUP werd goedgekeurd bij Besluit van Vlaamse Regering op 04/07/2003.

Het plangebied zelf maakt geen deel uit van een gebied waarvoor een herbesteding werd doorgevoerd in het gewestelijk RUP. Ten noordoosten van het plangebied bevindt zich wel een site die door dit gewestelijk RUP

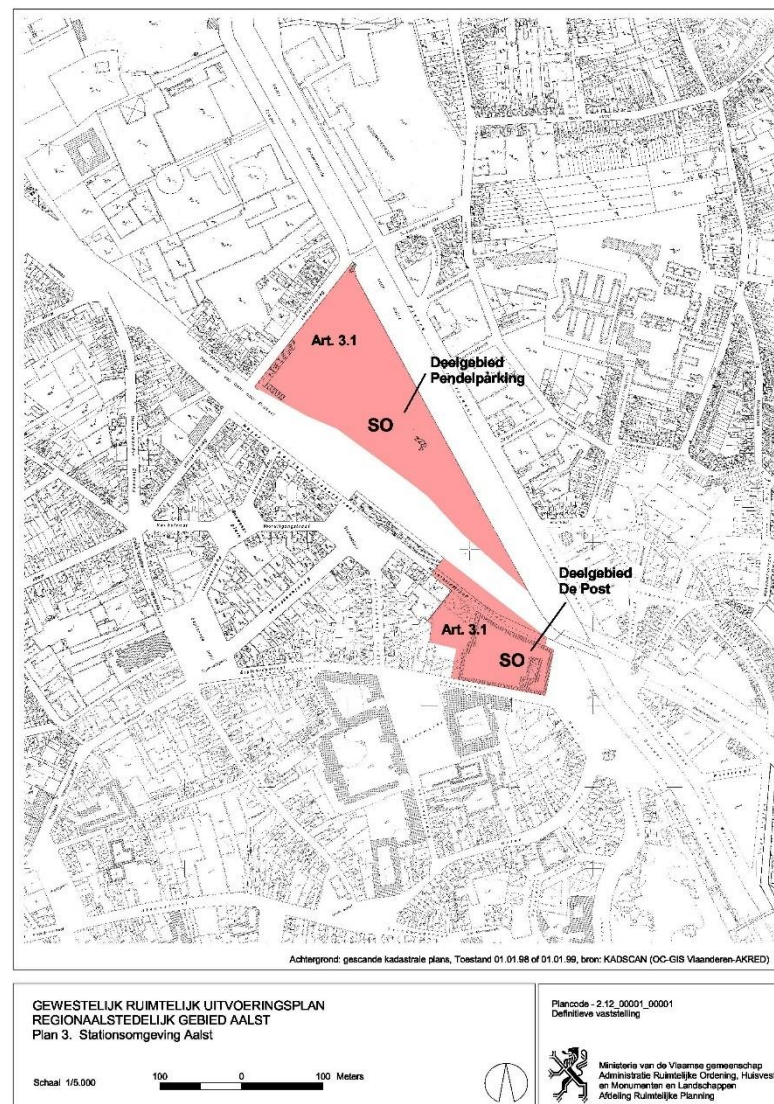
herbestemd werd. Het gaat over deelgebied 'De Post' in de zone Stationsomgeving Aalst waar momenteel het stedelijk administratief centrum en andere overheidsdiensten – vroeger gehuisvest binnen het plangebied – gevestigd zijn. Deze zone werd herbestemd als zone voor personeelsintensieve en bezoekersintensieve activiteiten, stedelijk wonen en openbare groene en verharde ruimten. Ook aan het wonen verwante voorzieningen zoals winkels voor dagelijkse aankopen, horeca, kleine bedrijven, openbare en private nutsvoorzieningen en diensten, sociaal-culturele inrichtingen en recreatieve voorzieningen zijn mogelijk voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

5.2 STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENINGEN

Naast de algemeen geldende gewestelijke en provinciale stedenbouwkundige verordeningen beschikt de stad Aalst ook over volgende voor dit RUP relevante gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen:

- Gemeentelijke bouwverordening inzake reclamevoering (M.B. 6/12/1988);
- Gemeentelijke bouwverordening betreffende beplantingen (M.B. 16/02/1998);
- Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake de afvoer van hemelwater en afvalwater (B.D. 14/02/2002);
- Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake meergezinswoningen (B.D. 17/07/2014; herziening opgestart).

De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake meergezinswoningen biedt naast een (beperkte) gebiedsgerichte differentiatie ook een aantal normen om de woonkwaliteit te garanderen. Deze verordening bevat ook een parkeernorm. Voor panden gelegen in een voetgangersgebied en panden met een beeldbepalende waarde (waaronder het patrimonium van de Stadhuis- en Pupillensite valt) voorziet de verordening een afwijkingsmogelijkheid.



Figuur 5 Grafisch plan Stationsomgeving Aalst van het GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Aalst





RUP STADHUIS- EN PUPILLENSITE

GEWESTPLAN

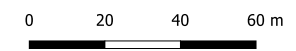
LEGENDE

REFERENTIE

-  grens plangebied
-  kadastrale percelen

GEWESTPLAN

-  woongebied
-  woongebied met culturele historische en/of esthetische waarde
-  gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
-  parkgebied



Schaal: 1/2000



Bron onderlegger: GRB, AIV (december 2021)
 Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.
 Opmerking: de projectie van het GRB op het gewestplan is slechts een eigen interpretatie en heeft enkel een informatieve waarde

OPDRACHTGEVER



Stad Aalst

Stadsbestuur Aalst
 Werf 9
 9300 AALST

OPDRACHTHOUDER



SOLVA
 Gentsteenweg 1B
 9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

6

BELEIDSMATIGE RANDVOORWAARDEN

6.1 ERFGOED

- KAART ONROEREND ERFGOED – INVENTARIS VASTGESTELD BOUWKUNDIG ERFGOED
- KAART ONROEREND ERFGOED – INVENTARIS VASTGESTELDE ARCHEOLOGISCHE ZONES
- KAART ONROEREND ERFGOED – BESCHERMINGEN
- KAART ONROEREND ERFGOED – UNESCO WERELDERFGOED

Hoofdstuk 2 van het 'Vooronderzoek en waardebeoordeling Stadhuis- en Pupillensite' opgemaakt door ARAT architecten (2021) dat als bijlage bij voorliggende startnota gevoegd is, bevat een overzicht en bijhorende uitgebreide beschrijving van het aanwezige erfgoed op de Stadhuis- en Pupillensite. De volgende paragrafen bevatten een beknopt overzicht van alle aanwezige inventaris- en beschermde erfgoeditems binnen het volledige plangebied.

6.1.1 INVENTARISSEN

Sinds 1 januari 2015 is het Onroerenderfgoeddecreet van kracht. Het decreet voorziet de vaststelling van vijf inventarissen:

- de inventaris van het bouwkundig erfgoed;
- de landschapsatlas;
- de inventaris van de archeologische zones;
- de inventaris van houtige beplantingen met erfgoedwaarde;
- de inventaris van historische tuinen en parken.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen **geinventariseerd** en **vastgesteld** onroerend erfgoed. Geinventariseerd onroerend erfgoed is opgenomen in een wetenschappelijke inventaris. Zo'n opname heeft geen rechtsgevolgen. Het goed wordt enkel beschreven en gedocumenteerd. Vastgesteld onroerend erfgoed is opgenomen in de inventaris én via een juridische procedure 'vastgesteld'. Bij een vastgesteld item moet de overheid, eigenaar of beheerder rekening houden met bepaalde rechtsgevolgen, die verschillen naargelang de inventaris.

6.1.1.1 INVENTARIS BOUWKUNDIG ERFGOED

De vaststelling van de inventaris van het bouwkundig erfgoed bepaalt éénduidig in een overzichtelijke lijst per gemeente het gebouwde patrimonium van Vlaanderen. Binnen de plancontour bevinden zich volgende inventariselementen:




- Huis met steenen ghevele – Kattestraat 31-33
- Stadswoning van 1618 – Kattestraat 15
- Capucijnenklooster (huidige Pupillensite)
- Krijgsgevangenis en kazerne (gesloopt – huidige Utopia)
- Klooster der Zwarte Zusters
- Herberg Graaf van Egmont – Grote Markt 1
- Herenwoning Hotel van Langenhove
- Huis de Kegel, geboortehuis van J. De Smet
- Stadhuis van Aalst

RUP STADHUIS- EN PUPILLENSITE

ONROEREND ERFGOED
vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed

LEGENDE

REFERENTIE

-  grens plangebied
-  bestaande bebouwing
-  kadastrale percelen

ERFGOEDOBJECTEN

-  vastgesteld bouwkundig erfgoed
- 48944 Huis met steenen ghevele
- 61360 Stadswooning van 1618
- 65591 Capucijnenklooster
- 69779 Krijgsgevangenis en kazerne (gesloopt)
- 76627 Klooster der Zwarte Zusters
- 81130 Herberg Graaf van Egmont
- 83371 Nationaal oorlogsmonument Eerste en Tweede Wereldoorlog
- 89811 Herenwooning Hotel van Langenhove
- 90459 Huis de Kegel, geboortehuis van J. De Smet
- 96729 Stadhuis van Aalst

0 20 40 60 m

Schaal: 1/2000

Bron onderlegger: GRB Vlaanderen, AIV (december 2021)
Bron: GDI - Vlaanderen
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

OPDRACHTGEVER



Stad Aalst

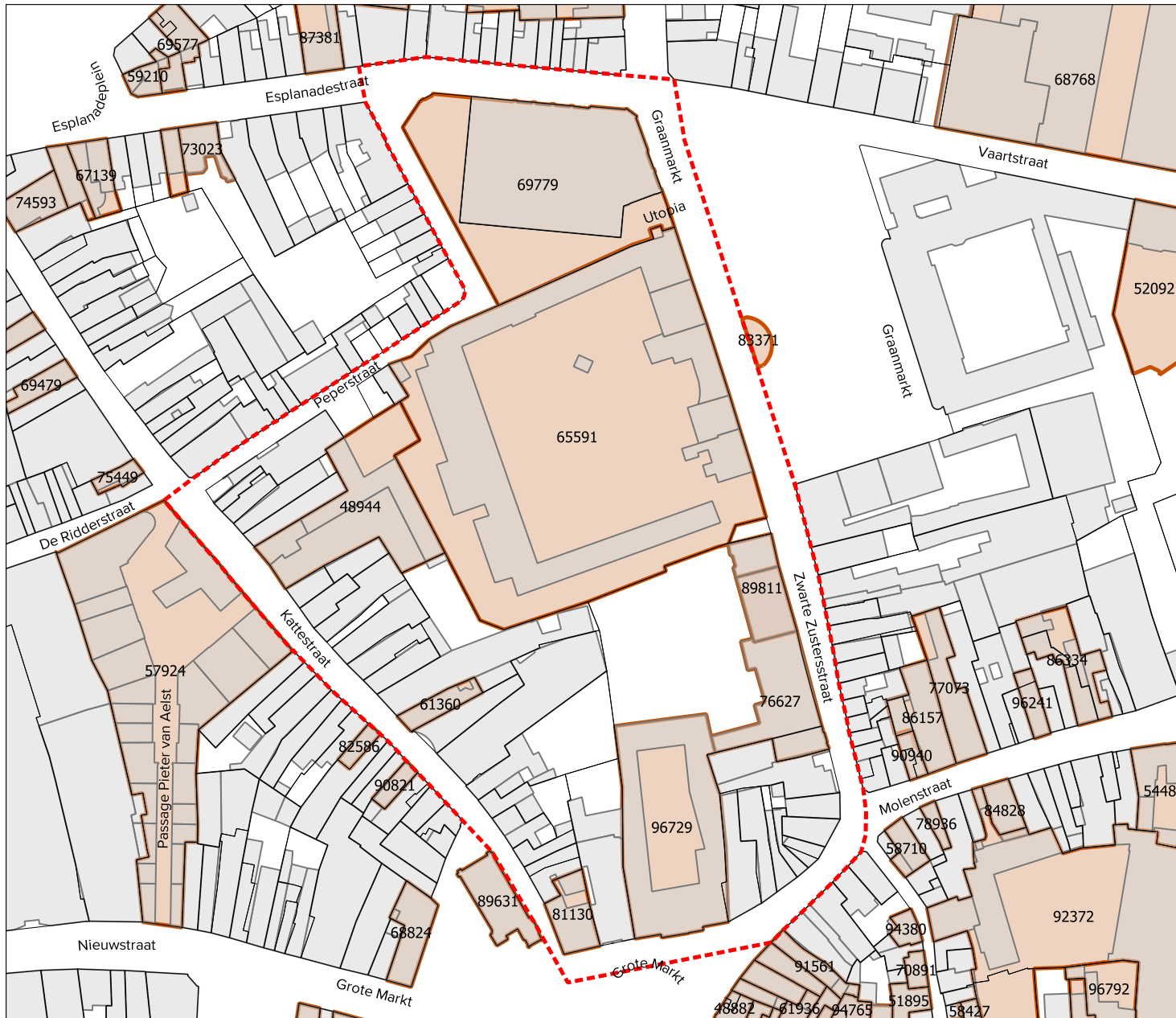
Stadsbestuur Aalst
Werf 9
9300 AALST

OPDRACHTHOUDER



SOLVA
Gentsteeuweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

2022-04-06



6.1.1.2 LANDSCHAPSATLAS

De landschapsatlas is een wetenschappelijke inventaris van waardevolle landschappen in Vlaanderen. De inventaris geeft een overzicht van historische landschapselementen, structuren en gehelen. De relictien zijn afkomstig van verschillende periodes en geven aan hoe het landschap gegroeid is. In of in de nabije omgeving van het plangebied zijn er geen items opgenomen in deze atlas.

6.1.1.3 INVENTARIS ARCHEOLOGISCHE ZONES

De inventaris van archeologische zones brengt in kaart in welke gebieden archeologische resten of sporen in de grond zitten. Bij de selectie van zones spelen twee elementen een belangrijke rol: er moet een goede aanwijzing zijn voor de aanwezigheid van archeologisch erfgoed en er moet een goede aanwijzing zijn dat dit erfgoed nog voldoende bewaard is om archeologische waarde te hebben.

Het plangebied maakt deel uit van de vastgestelde archeologische zone 'Historische stadskern van Aalst'.

6.1.1.4 INVENTARIS VAN HOUTIGE BEPLANTINGEN MET ERF- GOEDWAARDE

Bomen en struiken die bijzonder oud, groot of zeldzaam zijn of die een historische betekenis hebben, kunnen een plaats krijgen in de inventaris van houtige beplantingen met erfgoedwaarde.

Binnen het plangebied treffen we geen houtige beplantingen met erfgoedwaarde aan, noch in de nabije omgeving ervan.

6.1.1.5 INVENTARIS VAN HISTORISCHE TUIJEN EN PARKEN

De inventaris van historische tuinen en parken brengt zowel bescheiden voortuinen en villatuinen als stadsparken en kasteeldomeinen in kaart.

Er zijn geen historische tuinen of parken gekend binnen het plangebied, noch in de nabije omgeving ervan.

6.1.2 BESCHERMINGEN

Het Onroerenderfgoeddecreet voorziet vier mogelijke beschermingsstatuten:

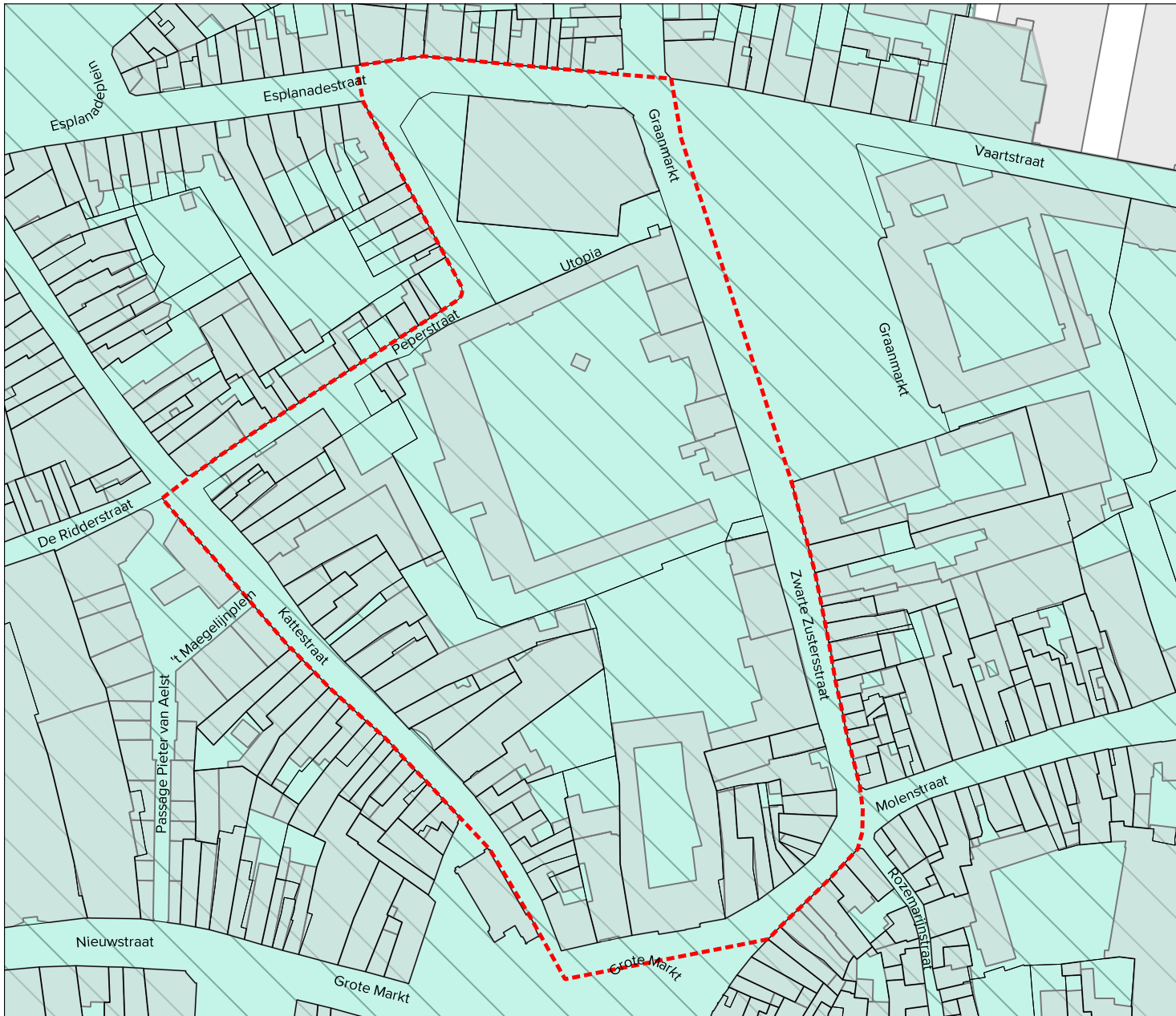
- een beschermd monument;
- een beschermd cultuurhistorisch landschap;
- een beschermd stads- of dorpsgezicht;
- een beschermde archeologische site.

6.1.2.1 BESCHERMD MONUMENT

Een beschermd monument is een onroerend goed dat van algemeen belang is vanwege zijn erfgoedwaarde.

Binnen het plangebied zijn een heel aantal beschermde monumenten aanwezig:

- Hotel van Langenhove: De bescherming omvat het Hotel van Langenhove uit circa 1730 met de koetspoort.
- Stadhuiscomplex Aalst: De bescherming omvat het neoclassicistische stadhuis met het achterliggende landhuis van het hoofdcollege van het Land van Aalst en de kloostergebouwen met het Huis De Kegel (zonder de kloosterkapel) van het zwartzusterklooster in de Zwarte Zustersstraat. Het zuidelijke deel van de oostelijke vleugel tussen het stadhuis en het landhuis maakt geen deel uit van de bescherming; ook het verbindinggebouw tussen het landhuis en de kloostergebouwen hoort niet tot de bescherming.
- Klooster der Zwarte Zusters: kapel: De bescherming omvat de classicistische kapel uit 1838-1840 van het zwartzustersklooster.
- Herberg Graaf van Egmont: De bescherming omvat de herberg Graaf van Egmont, opgericht circa 1777 op de locatie van het 's Gravensteen.






RUP STADHUIS- EN PUPILLENSITE


ONROEREND ERFGOED
vastgestelde archeologische zones

LEGENDE

REFERENTIE

-  grens plangebied
-  bestaande bebouwing
-  kadastrale percelen

ERFGOEDOBJECTEN

-  vastgestelde archeologische zone
- 11699** Historische stadskern van Aalst

0 20 40 60 m

Schaal: 1/2000



Bron onderlegger: GRB Vlaanderen, AIV (december 2021)
Bron: GDI - Vlaanderen
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

OPDRACHTGEVER



Stadsbestuur Aalst
Werf 9
9300 AALST

OPDRACHTHOUDER



SOLVA
Gentsteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

6.1.2.2 BESCHERMD CULTUURHISTORISCH LANDSCHAP

Een cultuurhistorisch landschap is een gebied dat weinig bebouwd is en erfgoedwaarde bezit, waardoor het van algemeen belang is.

Het Hotel van Langehove met omgeving is aangeduid als beschermd cultuurhistorisch landschap. De bescherming omvat het Hotel van Langenhove uit circa 1730 zelf met de koetspoort, het binnenhof, de stallingen, de orangerie en de Japanse notenboom (Ginkgo biloba). Daarnaast is ook de opgaande beuk bij woning Eeman aangeduid als beschermd cultuurhistorisch landschap.

6.1.2.3 BESCHERMD STADS- OF DORPSGEZICHT

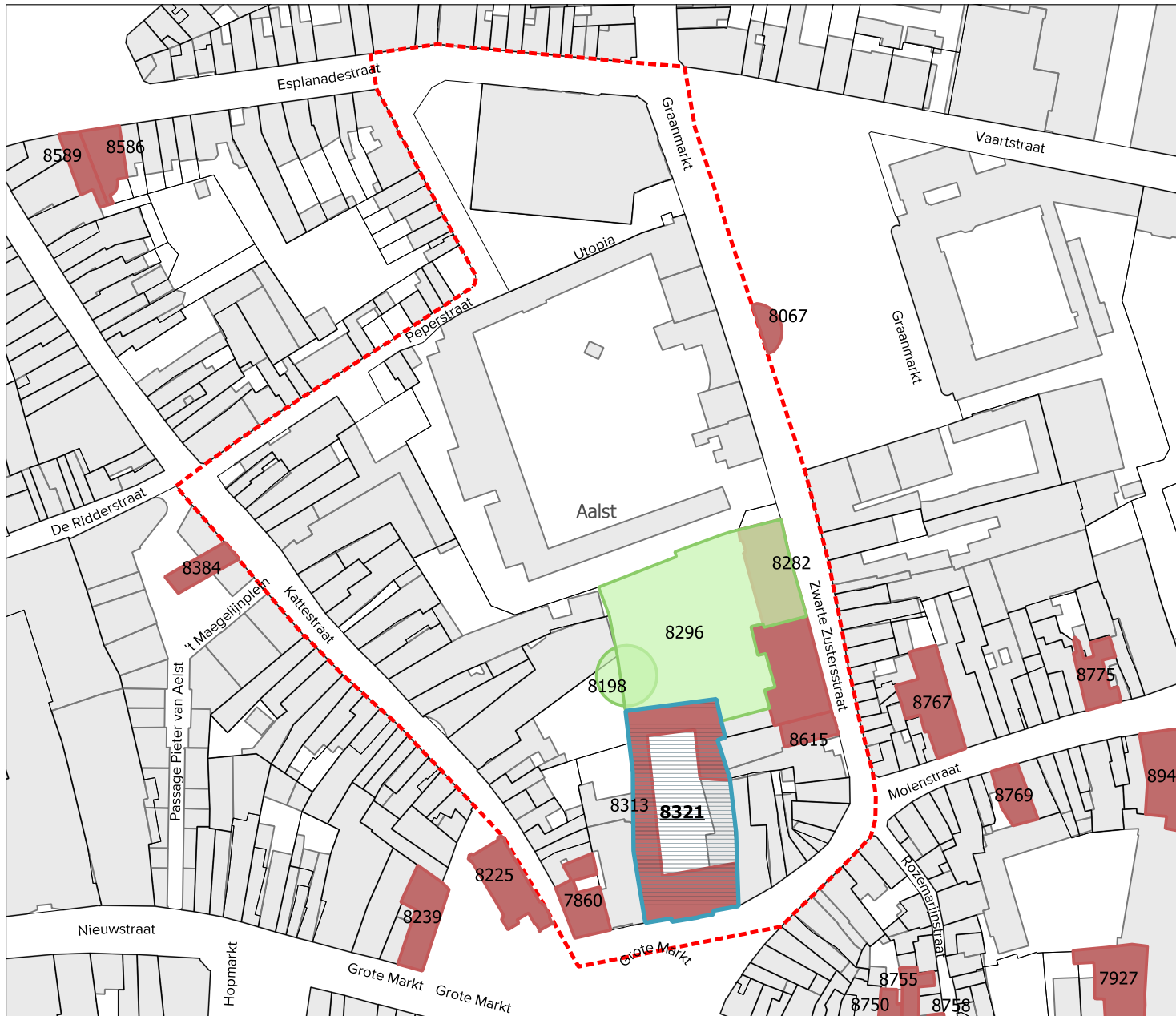
De term stads- of dorpsgezicht duidt op een groepering van onroerende goederen met de omgevende bestanddelen die door hun erfgoedwaarde van algemeen belang zijn.

Het Stadhuis van Aalst is aangeduid als beschermd stadsgezicht. De bescherming omvat het neoclassicistische stadhuis uit 1828 naar ontwerp van architect Louis Roelandt en het achterliggende landhuis van het hoofdcollege van het Land van Aalst dat bestaat uit een U-vormig complex in traditionele bak- en zandsteenbouw van 1643-1645 (zijvleugels) en een centrale - in rococo heropgerichte - hoofdvleugel uit 1756.

6.1.2.4 BESCHERMDE ARCHEOLOGISCHE SITE

Op een archeologische site gaat het niet alleen om de sporen en restanten van menselijke activiteit uit het verleden, maar ook over de context waarin ze worden aangetroffen en de relaties tussen de objecten, sporen en vondsten.

Er bevindt zich geen beschermde archeologische site in of in de nabije omgeving van het plangebied.






RUP STADHUIS- EN PUPILLENSITE

ONROEREND ERFGOED
beschermingen

LEGENDE

REFERENTIE

-  grens plangebied
-  bestaande bebouwing
-  kadastrale percelen

ERFGOEDOBJECTEN

-  beschermd stads- of dorpsgezicht
- 8321** Stadhuis van Aalst
-  beschermd monument
- 8067** Nationaal oorlogsmonument Eerste en Tweede Wereldoorlog
- 8282** Hotel van Langenhove
- 8313** Stadhuiscomplex Aalst
- 8615** Klooster der Zwarte Zusters: kapel
- 7860** Herberg Graaf van Egmont
-  beschermd cultuurhistorisch landschap
- 8296 Hotel van Langenhove met omgeving
- 8198 Opgaande beuk bij woning Eeman

0 20 40 60 m

Schaal: 1/2000

Bron onderlegger: GRB Vlaanderen, AIV (december 2021)
Bron: GDI - Vlaanderen
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

OPDRACHTGEVER



Stad Aalst

Stadsbestuur Aalst
Werf 9
9300 AALST

OPDRACHTHOUDER



SOLVA
Gentsteeuweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

6.1.3 UNESCO WERELDERFGOED

Het Schepenhuis en belfort van Aalst zijn door UNESCO erkend werelderfgoed. Een aanzienlijk deel van het plangebied is gelegen in de bufferzone van dit werelderfgoed. UNESCO beschrijft een bufferzone als 'een gebied dat de erkende werelderfgoedsite omringt of erbij aansluit en waarin bijkomende regels en beperkingen gelden over het gebruik en de ontwikkeling ervan. Die zone heeft zelf geen Uitzonderlijke Universele Waarde maar kan wel invloed hebben op de werelderfgoedsite die ze begrenst.

6.1.4 VERHOUDING ERFGOED- & STEDENBOUWWET-GEVING

In functie van het behoud en verhoging van de erfgoedwaarden, voorziet de huidige wetgeving inzake ruimtelijke ordening reeds bepaalde mogelijkheden om, onder strikte voorwaarden af te wijken van vigerende stedenbouwkundige voorschriften.

6.1.4.1 VASTGESTELD BOUWKUNDIG ERFGOED

Artikel 10 van het Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de lijst van toelaatbare zonevreemde functiewijzigingen (28/11/2003 en latere wijzigingen) stelt dat met toepassing van artikel 4.4.23 van de Vlaams Codex Ruimtelijke Ordening een vergunning verleend kan worden voor het geheel of gedeeltelijk wijzigen van het gebruik van een gebouw of gebouwencomplex, voor zover aan al de volgende voorwaarden voldaan is:

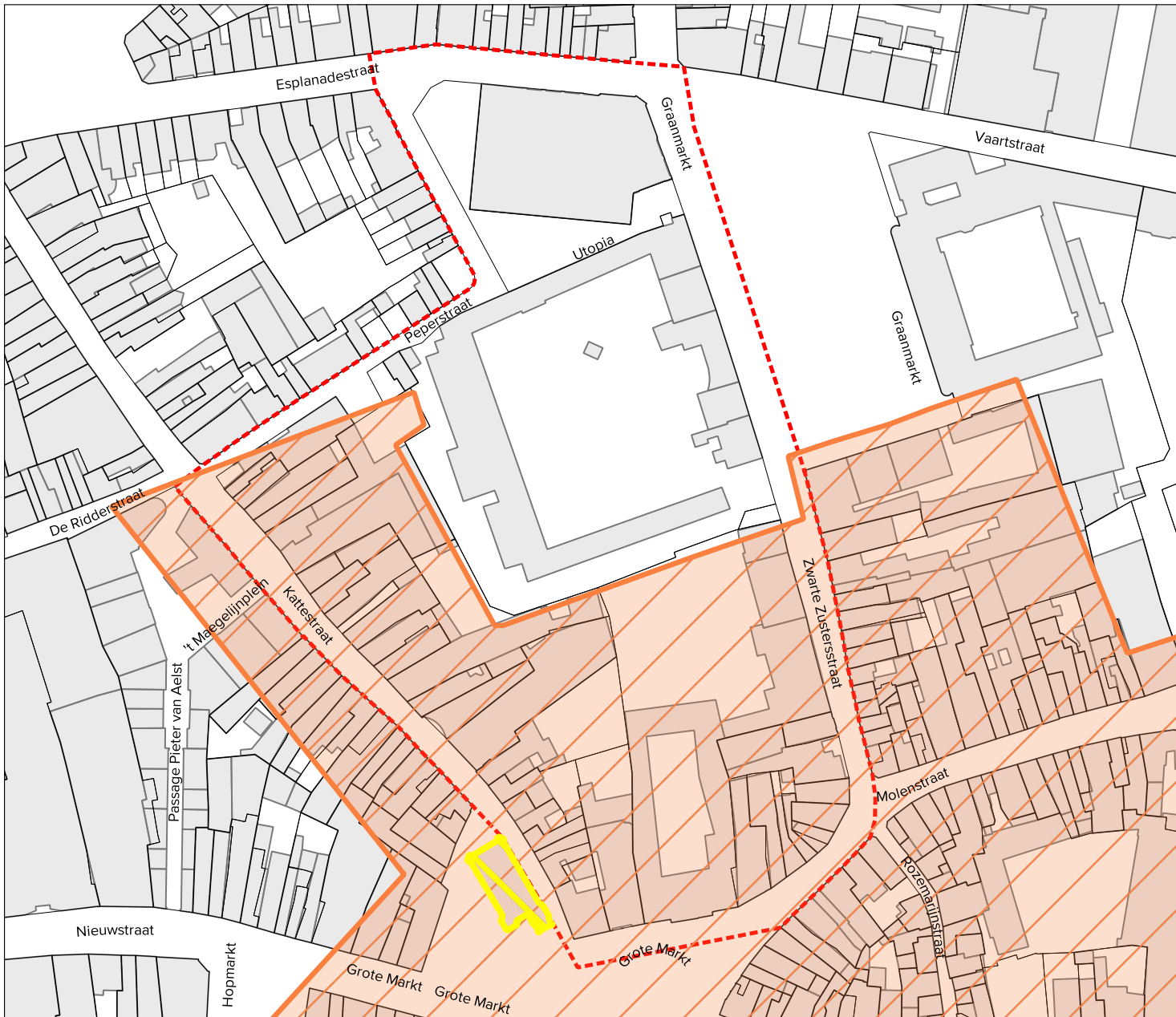
1. het gebouw of gebouwencomplex is opgenomen in de vastgestelde inventaris van het bouwkundige erfgoed, vermeld in artikel 4.1.1 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013;
2. de voortzetting van de vroegere functie blijkt niet haalbaar of garandeert de duurzame leefbaarheid van het gebouw of het gebouwencomplex niet;
3. de nieuwe functie laat de erfgoedwaarde ongeschonden of verhoogt ze.

6.1.4.2 BESCHERMDE MONUMENTEN, STADS- EN DORPSGEZICHTEN EN LANDSCHAPPEN

Artikel 4.4.6 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening stelt dat in een omgevingsvergunning betreffende een bestaand hoofdzakelijk vergunde constructie die krachtens decreet definitief of voorlopig beschermd is als monument, of deel uitmaakt van een krachtens decreet definitief of voorlopig beschermd stads- of dorpsgezicht cultuurhistorisch landschap of archeologische site, kan worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften, voor zover de betrokken handelingen worden geadviseerd vanuit het beleidsveld onroerend erfgoed.

Hetzelfde geldt voor handelingen aan of in de omgeving van een beschermd monument of binnen een beschermd stads- of dorpsgezicht, cultuurhistorisch landschap of archeologische site die aan al de volgende voorwaarden voldoen:

1. ze betreffen ontsluitingen, parkings, verhardingen, reliëfwijzigingen, ondergrondse constructies, technische constructies of onthaalinfrastructuur met een maximale vloeroppervlakte van 100 vierkante meter;
2. ze bevorderen het functioneren van de aanwezige of te vergunnen activiteiten binnen de beschermde goederen, vermeld in het eerste lid, of ze zorgen voor de valorisatie ervan.






RUP STADHUIS- EN PUPILLENSITE



ONROEREND ERFGOED
UNESCO werelderfgoed

LEGENDE

REFERENTIE

-  grens plangebied
-  bestaande bebouwing
-  kadastrale percelen

ERFGOEDOBJECTEN

-  UNESCO werelderfgoed kernzone
14999 Schepenhuis en belfort
-  UNESCO werelderfgoed bufferzone
15000 Schepenhuis en belfort: buffer

0 20 40 60 m

Schaal: 1/2000



Bron onderlegger: GRB Vlaanderen, AIV (december 2021)
Bron: GDI - Vlaanderen
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

OPDRACHTGEVER



Stad Aalst

Stadsbestuur Aalst
Werf 9
9300 AALST

OPDRACHTHOUDER



SOLVA
Gentsteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

6.2 NATUUR

6.2.1 BIOLOGISCHE WAARDERINGSKAART

▀ BIOLOGISCHE WAARDERINGSKAART

De biologische waarderingskaart (versie 2, 2014), is een inventaris opgemaakt door het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) en geeft een indicatie van de biologische waardering van de karteringseenheid op basis van de criteria biotoopzeldzaamheid, biologische kwaliteit, algemene kwetsbaarheid en vervangbaarheid. De biologische waarderingskaart kan een goede inschatting geven of een (groene) gewestplanbestemming nog steeds adequaat is op een specifiek perceel.

Het biologisch meest waardevolle terrein in de omgeving van het plangebied betreft de Graanmarkt. Het plein staat gekarteerd als park wat standaard overeenstemt met 'complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen'. Het plangebied zelf is gekarteerd als 'dicht bebouwd gebied' en 'halfopen of open bebouwing met beplanting'. Onderdeel 3.8 op pagina 22 van deze nota bevat een overzicht van de bestaande groenstructuren binnen het plangebied.

6.2.2 VLAAMS ECOLOGISCH NETWERK

Het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) is een samenhangend en georganiseerd geheel van de belangrijkste (bestaande of nieuwe) natuur- en bosgebieden, waarin een specifiek beleid inzake het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de natuur wordt uitgevoerd via beschermingsmaatregelen. Het bestaat uit de Grote Eenheden Natuur (GEN) en Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (GENO). De afbakening van het VEN verloopt in twee fasen. In een eerste fase die in 2003 is afgerond, zijn ca. 85.000ha definitief vastgelegd door de Vlaamse Regering. De tweede fase verloopt volledig via de ruimtelijke ordening gezien de consensus hier moeilijker ligt en gelijktijdig ook de afbakening van de agrarische structuur wordt geregeld.

In het plangebied van dit RUP zijn geen VEN-gebieden gesitueerd. Het meest nabijgelegen VEN-gebied betreft een onderdeel van de Vallei van de Dender en de Mark (nr. 222) en bevindt op ruim een kilometer ten zuidoosten van het plangebied, langsheen de loop van de Dender.

6.2.3 DECREET BETREFFENDE HET NATUURBEHOUD EN HET NATUURLIJK MILIEU

Artikel 36ter van het decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk milieu (decreet Natuurbehoud) bepaalt dat ieder plan dat – afzonderlijk of in combinatie met één of meerdere bestaande of voorgestelde activiteiten, plannen of programma's – een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een als speciale beschermingszone te beschouwen gebied kan veroorzaken, dient onderworpen te worden aan een passende beoordeling. Het gaat om gebieden die door de Vlaamse regering zijn voorgesteld of aanwezen zijn als speciale beschermingszone in toepassing van de Vogelrichtlijn (richtlijn 79/409/EEG van 2 februari 1979) en de Habitatrichtlijn (richtlijn 92/43/EEG van 21 mei 1992). De Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn zijn richtlijnen van de Europese Unie waarin aangegeven wordt welke soorten en natuurgebieden (habitats) beschermd moeten worden door de lidstaten. De gebieden die vallen onder de richtlijnen moeten uitgroeien tot een Europees netwerk van natuurgebieden. Dit netwerk wordt Natura 2000 genoemd.

6.2.3.1 VOGELRICHTLIJNGEBIEDEN

De Vogelrichtlijn bevat een lijst van zeldzame of bedreigde vogelsoorten. Voor deze vogelsoorten en voor belangrijke overwinteringsgebieden van trekvogels moeten speciale beschermingszones (vogelrichtlijngebieden) worden aangewezen.

Binnen dit plangebied, noch in de nabije omgeving zijn er vogelrichtlijngebieden aanwezig.

6.2.3.2 HABITATRICHTLIJNGEBIEDEN

In de Habitatrictlijn staat de bescherming van natuurlijke en half-natuurlijke habitats centraal. In de bijlagen van de Habitatrictlijn worden 500 plantensoorten, 200 diersoorten (geen vogels, omdat die al onder de vogelrichtlijn vallen) en 198 habitats genoemd. Ze worden bovendien verdeeld over verschillende biogeografische regio's en in prioritaire en niet-prioritaire soorten. Ook voor Habitatrictlijn moeten speciale beschermingszones (habitatrictlijngebieden) worden aangewezen.

Meer dan een kilometer ten zuiden van het plangebied bevindt zich een onderdeel van het habitatrictlijngebied 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen' (BE2300007). Het betreft het natuurgebied Osbroek.

6.2.4 VERGROENINGSPLAN STAD AALST




De stad werkt momenteel aan een vergroeningsplan. Uit de analyse blijkt dat de omgeving van het plangebied gekenmerkt wordt door een beperkt aandeel groenoppervlakte. De 3-30-300-vuistregel stelt dat iedereen vanuit zijn woning minstens drie bomen moet kunnen zien, bij voorkeur van behoorlijke omvang. Op wijkniveau zou 30% bladerdek een minimum moeten zijn; steden moeten waar mogelijk streven naar een hoger percentage. Voorts stelt deze regel dat niemand meer dan 300 m van een park of groene ruimte mag wonen waar men kan recreëren. Als afstand wordt vaak een veilige wandeling van 5 à 10 minuten genoemd. Uit toepassing van deze vuistregel op het plangebied blijkt dat er voldoende toegankelijk groen aanwezig is (300-regel), maar dat te weinig bladerdek (<25%) aanwezig is in de omgeving (30-regel). Uit de eerste resultaten van het onderzoek blijkt dan ook dat in de omgeving ingezet moet worden op vergroening en dan vooral op bijkomende bomen.

RUP STADHUIS- EN PUPILLENSITE

BIOLOGISCHE WAARDERINGSKAART

LEGENDE

REFERENTIE

-  grens plangebied
-  bestaande bebouwing
-  kadastrale percelen

BIOLOGISCHE WAARDERING

-  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

0 20 40 60 m

Schaal: 1/2000



Bron onderlegger: GRB Vlaanderen, AIV (december 2021)
Bron: GDI - Vlaanderen
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

OPDRACHTGEVER



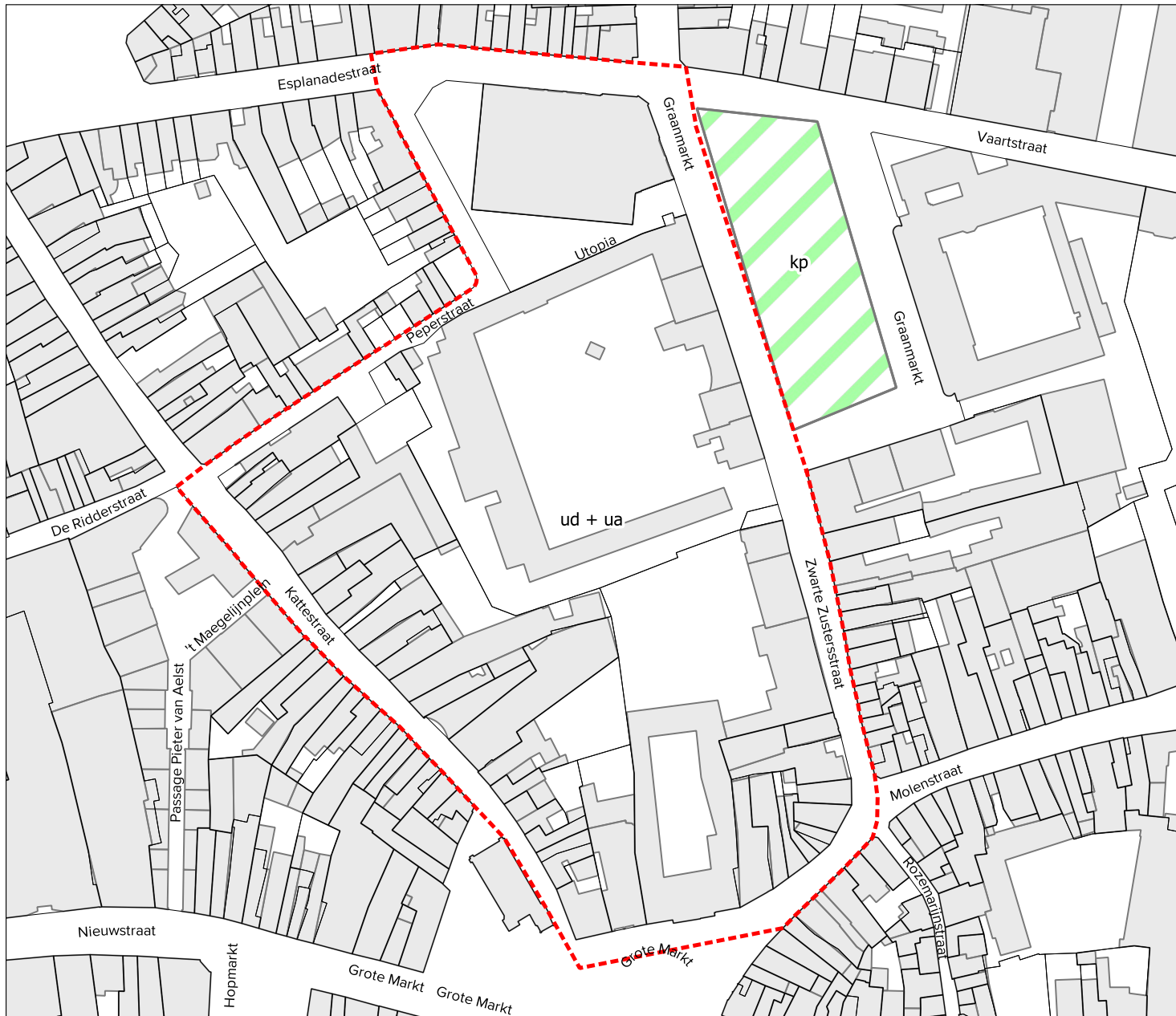
Stadsbestuur Aalst
Werf 9
9300 AALST

OPDRACHTHOUDER



SOLVA
Gentsteeuweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM

2022-04-06



6.3 MOBILITEIT

6.3.1 BUURTWEGEN

Het huidige wegenispatroon dat het plangebied omsluit, komt nog steeds overeen met de in de Atlas der Buurtwegen gedefinieerde voet- en buurtwegen. Doorheen het plangebied zijn er geen juridisch verankerde buurt- of voetwegen aanwezig.



Figuur 6 Uittreksel uit de Atlas der Buurtwegen (ca 1840)

6.3.2 MOBILITEITSPLAN 'AALST ONTKNOOPT'

Het mobiliteitsplan 'Aalst ontknoopt' werd op 19/09/2017 goedgekeurd door de gemeenteraad. Het mobiliteitsplan streeft naar het verbeteren van de bereikbaarheid, toegankelijkheid en leefbaarheid, het verhogen van de verkeersveiligheid en het terugdringen van de milieueffecten.

In het weerhouden duurzame scenario van het mobiliteitsplan werd gekozen voor een duidelijkere wegenstructuur in de binnenstad van Aalst. De Wallenring fungeert hierbij als éénrichtingslus voor de autobediening van het centrum. Zo wordt ook meer plaats gemaakt voor zachte weggebruikers. Sinds augustus 2021 is het hele gebied binnen de Aalsterse ring R41 een zone waar voertuigen maximum 30 km/u mogen rijden. Zo kunnen alle gebruikers van centrumstraten veilig naast elkaar de binnenstad bereiken.

Bij nieuwe ontwikkelingen is er steeds aandacht voor de multimodale bereikbaarheid door enerzijds de meest geschikte locatie te kiezen en anderzijds de gepaste voorzieningen te treffen.

Een belangrijk accent is het stimuleren van het fietsverkeer. Aalst wil zich in de toekomst sterk(er) profileren als een fietsvriendelijke stad. De compacte stad en kleine afstanden tussen de stad en de deel- en buurgemeenten lenen zich daar uitstekend toe. Het fietsnetwerk wordt grondig aangepakt en de lange afstandsroutes en functionele fietsroutes worden prioritair gerealiseerd zodat fietsen aantrekkelijk(er) en veilig(er) wordt. Een structurele verhoging van het aandeel fietsgebruik voor korte verplaatsingen, heeft ook invloed op de bereikbaarheidskwaliteit van de stad voor weggebruikers voor wie de fiets een minder evidente keuze is (bv. omwille van de verplaatsingsafstand). De visie werd verder geconcretiseerd in het fietsbeleidsplan van de stad.

6.3.3 FIETSBELEIDSPLAN

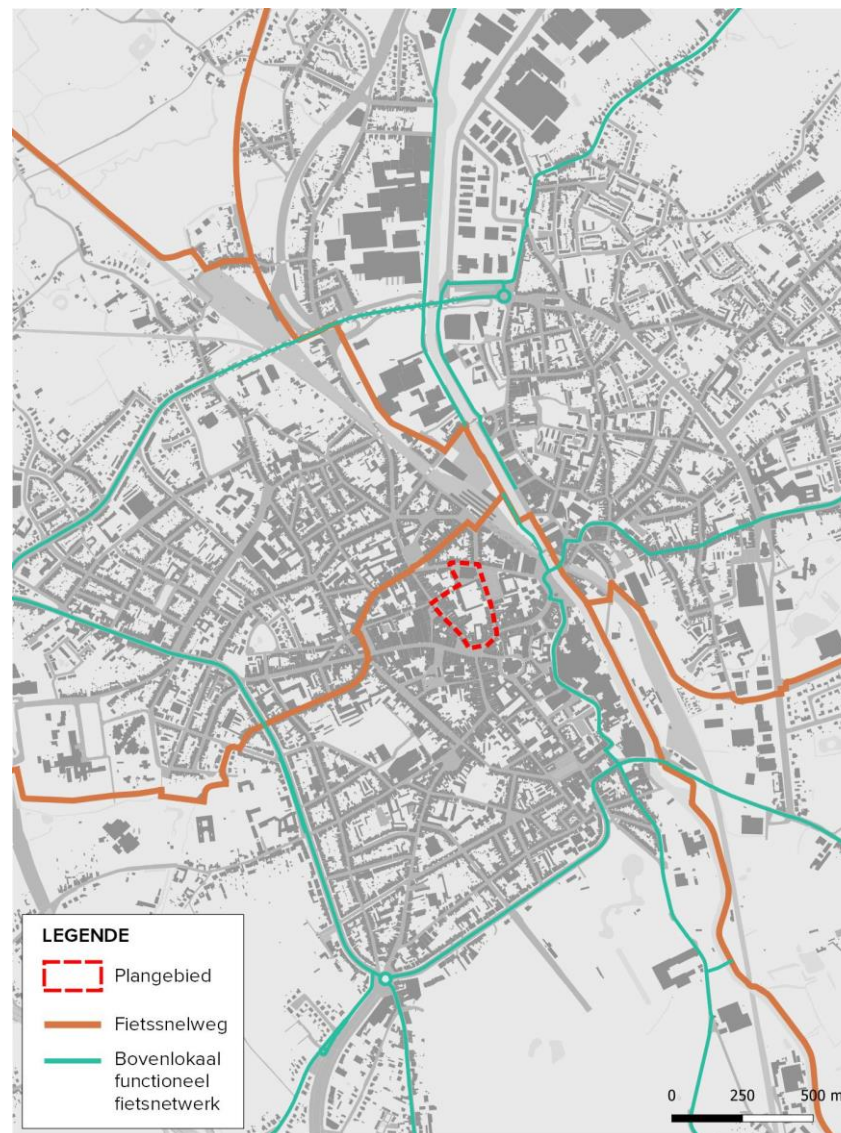
Het Fietsbeleidsplan uit 2018 is een verfijning van het mobiliteitsplan waarbij rekening gehouden wordt met de hierin geformuleerde doelstellingen, in het bijzonder gericht op de fiets. Het is een stadsbreed beleidsplan waarin missie, visie en strategische en operationele doelstellingen zijn uitgezet. Deze zijn samen te vatten in één kernambitie: meer mensen vaker en veiliger op de fiets. Daarnaast omvat het een actieplan gebaseerd op 10 doelstellingen waarbij het ambitieniveau en de fundamentele richtlijnen voor het voeren van een stedelijk fietsbeleid op korte-, middellange en lange termijn worden vastgelegd.

Relevant in het kader van het RUP Stadhuis- en Pupillensite zijn onder meer volgende doelstellingen:

- De stad werkt een leesbaar en uniform fietsnetwerk op topniveau uit
- Kruispunten worden systematisch ingericht als conflictvrije en fietsvriendelijke kruispunten. Veiligheid is hierbij een prioriteit
- De stad wil de multimodaliteit verhogen en zet in op fietswisselsystemen
- De stad ontwerpt een globaal parkeerplan: we voeren een actief en proactief fietsparkeerbeleid
- Datagegevens en analyse zijn richtinggevend: we verzamelen en gebruiken datagegevens doelgericht als uitgangspunt voor onze fietsstrategie

6.3.4 BOVENLOKAAL FIETSNETWERK

Op vlak van fietsnetwerken op bovenlokale schaal loopt het tracé van de fietssnelweg Aalst-Zottegem ten noorden van het plangebied richting het station van Aalst. Het station vormt daarbij een belangrijk knooppunt van verschillende fietssnelwegen in de omgeving. Op het Werfplein ten oosten van het plangebied komen verschillende tracés van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk samen.

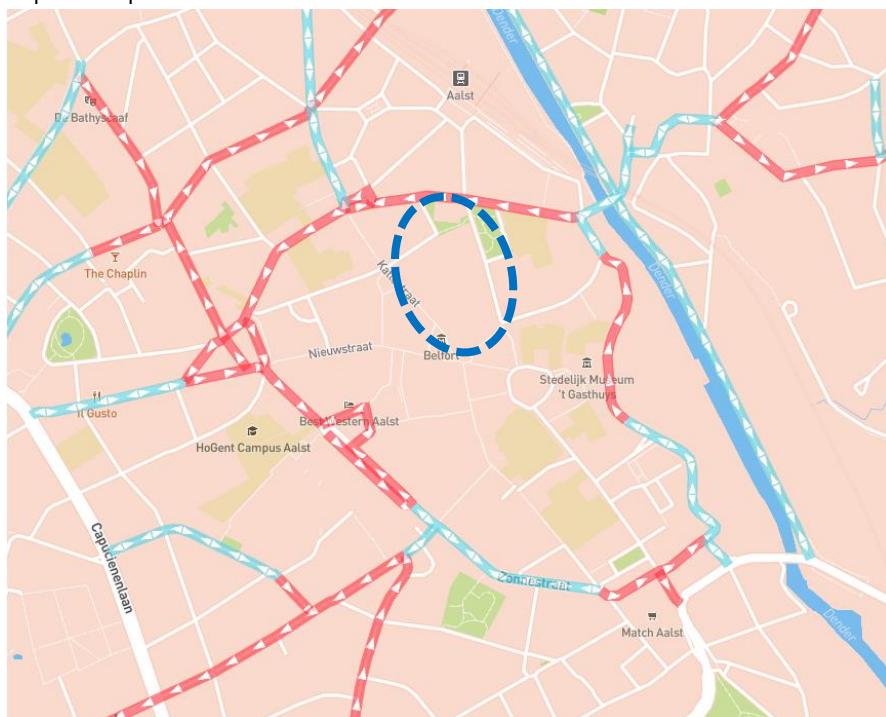


Figuur 7 Bovenlokale fietsnetwerken

6.3.5 CIRCULATIEPLAN

In augustus 2021 werd de wijkcirculatie in de Aalsterse binnenstad gewijzigd. Hieronder wordt kort geduid wat de impact ervan is op de circulatie in de directe omgeving van het plangebied.

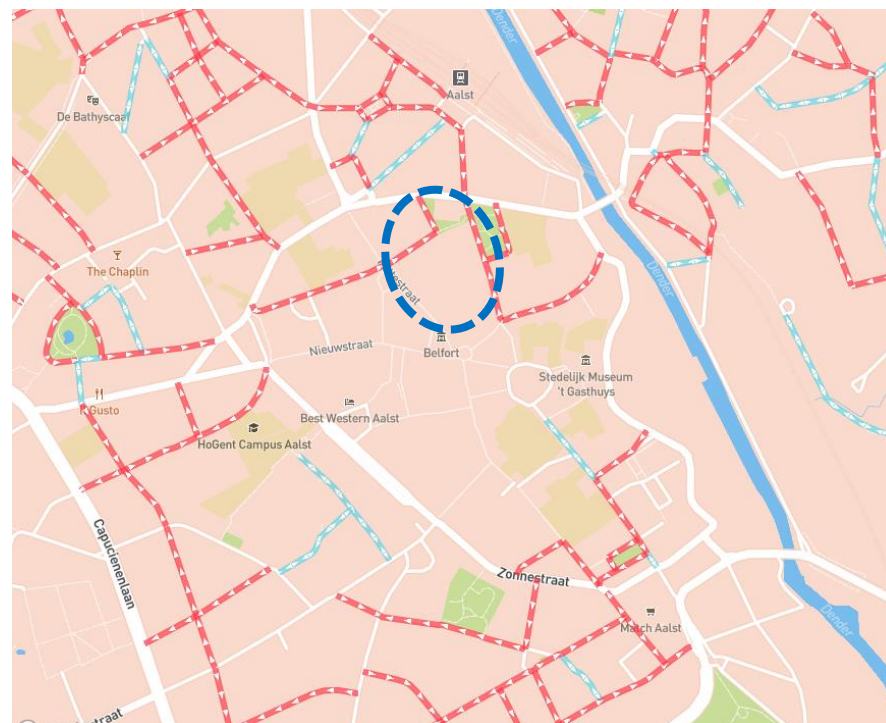
De Vaartstraat en Esplanadestraat die de noordelijke zijde van het plangebied vormen, zijn aangeduid als onderdeel van de hoofdcirculatie. Het gaat hier om straten met éénrichtingsverkeer in de richting van het Esplanadeplein.



Figuur 8 Hoofdcirculatie centrum Aalst

Bron: <https://www.aalst.be/circulatieplan>

De Peperstraat die het plangebied langs noordwestelijke zijde begrenst, is een éénrichtingswijkcirculatieweg die het Vredeplein verbindt met de Esplanadestraat.



Figuur 9 Wijkcirculatie centrum Aalst

Bron: <https://www.aalst.be/circulatieplan>

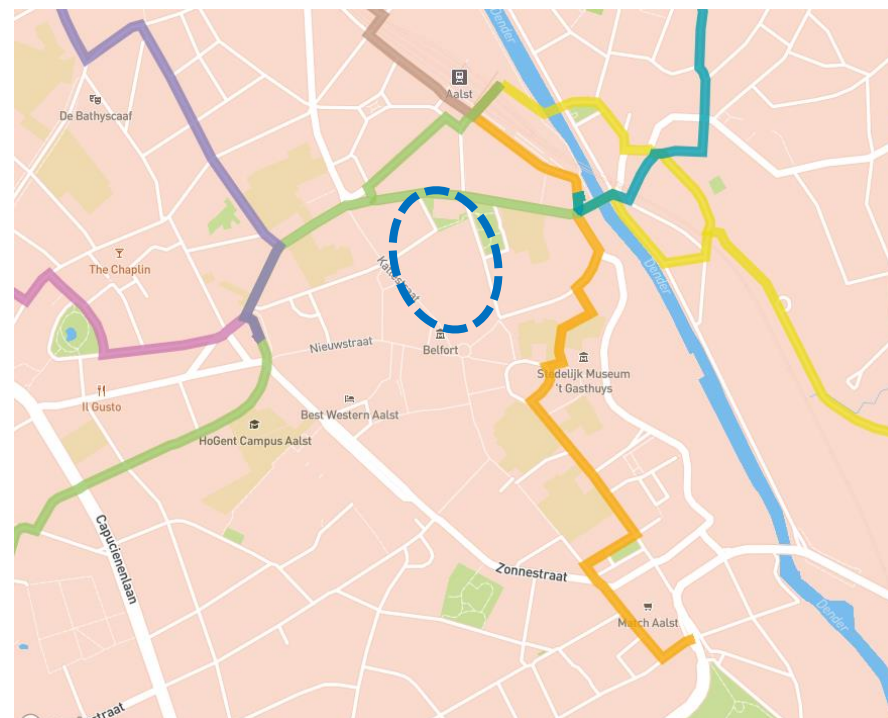
Ook de Zwarte Zustersstraat en de Graanmarkt die het plangebied langs oostelijke zijde afbakenen zijn éénrichtingswijkcirculatiewegen. Alle opgesomde straten zijn eveneens fietsstraten. In fietsstraten mogen fietsers over heel de breedte van de straat fietsen in straten waar éénrichtingsverkeer geldt. In tweerichtingsstraten mogen ze de rijstrook in hun rijrichting volledig gebruiken. Je mag met de auto een fietsstraat inrijden, maar je mag er niet sneller rijden dan 30 km per uur en geen fietsers inhalen.

Parallel aan de invoering van het circulatieplan zijn zeven fietslijnen geïntroduceerd die vanuit elke wijk een fietsvriendelijke toegang naar het stadshart voorzien. Een fietslijn is een aaneensluiting van fietsstraten. De as Vaartstraat-Esplanadestraat is aangeduid als fietslijn 4b (in groen aangeduid op de kaart) die deelgemeente Nieuwerkerken verbindt met de fietsenparking aan het Administratief Centrum.



Figuur 10 Fietslijnen centrum Aalst - macro

Bron: <https://www.aalst.be/circulatieplan/7-fietslijnen-naar-het-stadshart>



Figuur 11 Fietslijnen centrum Aalst - micro

Bron: <https://www.aalst.be/circulatieplan/7-fietslijnen-naar-het-stadshart>

6.4 KLIMAATPLAN AALST 2020

Het stadsbestuur van Aalst ondertekende op 25 maart 2014 het burgemeestersconvenant met betrekking tot de strijd tegen de klimaatsopwarming. Met dit convenant engageert Aalst zich tot een CO₂-reductie van minstens 20 % tegen 2020 (t.o.v. referentiejaar 2011) en streeft het naar klimaatneutraliteit tegen 2050.

Het klimaatplan geeft aan welke beslissingen de eerstkomende maanden en jaren moeten worden genomen om deze doelstellingen te halen. Een beleid dat inzet op hernieuwbare energie moet leiden tot een aandeel van 20% tegen 2020. Een verkeersluw centrum moet leiden tot een reductie van 14,5% ten gevolge van het verkeer. Inzetten op collectieve renovaties, groepsaankopen voor hernieuwbare energie en energie-efficiënte kan 19 % uitstoot reduceren bij huishouden.

Maar het plan gaat verder. Er wordt aangegeven hoe tegen 2050 klimaatneutraliteit kan worden bereikt. Dit wil zeggen dat de stad er voor zorgt dat haar diensten, haar burgers en de op haar grondgebied gevestigde bedrijven tegen 2050 geen broeikasgassen meer uitstoten of dat de gebeurlijke uitstoot 100% wordt gecompenseerd door 'sinks' (wellicht herbebossing). Dit plan toont aan dat het quasi onmogelijk wordt om dit te bereiken als we niet drastisch efficiënter omgaan met energie en dus minder energie gaan verbruiken. Maar dit plan toont ook aan dat dit niet onmogelijk is. Technologische vooruitgang, een doortastend beleid én verregaande sensibilisering van de bevolking moeten er toe leiden dat het Aalst van onze achterkleinkinderen niet aan zee ligt.

Het klimaatplan zet o.a. in op:

- een toename van de hernieuwde energieproductie;
- een verhoging van de energie-efficiënte;
- een verduurzaming van de mobiliteit door het STOP-principe: voetgangers en fietsvriendelijk omgevingen en een performant openbaar vervoersysteem;

- een vrijwaring van de open ruimte en het tegengaan van verdere versnippering en verspreiding van de bebouwing door een consequent ruimtelijk beleid;
- een investering in nieuwe, compactere, collectievere woonvormen door meer te doen met minder ruimte;
- ruimte voor water;
- ruimte voor natuur door herbebossing en bijkomend groen: met o.a. een actieve vergroening van de resten rustgronden, het vergroenen van de beekvalleien en voldoende aandacht voor natuurverbindingen;
- ruimte voor werk;
- ruimte voor sport en ontspanning.

Het klimaatactieplan is een levend document dat als bijlage aan het klimaatplan is toegevoegd. Het omvat een lijst met acties die kunnen bijdragen tot het waarmaken van de in het klimaatplan geformuleerde ambities. De verschillende acties werden geselecteerd op basis van het SMART-principe.

De acties die uiteindelijk moeten leiden tot het behalen van de doelstelling werden samengebracht in de SEAP (Sustainable Energy ActionPlan).

6.5 KLIMAATPLAN AALST 2030/SECAP

Om de weg naar een klimaatneutraal Aalst 2050 vorm te geven, wil stad Aalst een nieuwe doelstelling plaatsen tegen 2030 en dit door het evalueren en bijsturen van het huidige klimaatplan. De stad zal hiervoor een traject doorlopen waarbij de volgende onderdelen worden uitgevoerd:

- Het actualiseren van het wetenschappelijk onderbouwd klimaatplan "Aalst klimaatneutraal 2050". Dit klimaatplan omvat o.a. een globale visie en strategie met zowel aandacht voor mitigatie als adaptatie.
- Het opmaken en inhoudelijk begeleiden van een participatietraject in functie van de opmaak van een strategisch energie- en klimaat-actieplan 2030 (SECAP).

- Het opmaken van een risico-en kwets-baarheidsanalyse waarbij een inschatting wordt gemaakt van de lokale klimaatrisico's, de kwetsbaarheden en de te verwachten gevolgen voor het grondgebied van Aalst.
- Het opmaken van een strategisch energie- en klimaatactieplan 2030 (SECAP) waarin o.a. de resultaten van de nulmeting, het participatietraject, de risico- en kwetsbaarheids-analyse van het grondgebied en het klimaatplan "Aalst klimaatneutraal 2050" verwerkt zijn. Het actieplan zal ook een inventaris bevatten van lopende initiatieven rond klimaat.

In 2017 ondertekenden 13 gemeenten in Zuid-Oost-Vlaanderen het burgemeestersconvenant en engageerden zij zich om tegen 2030 de CO₂-uitstoot te reduceren met minstens 40% ten opzichte van 2011 (mitigatie) en om een adaptatiebeleid uit te werken. Het project kreeg de naam 'Klimaatgezond Zuid-Oost-Vlaanderen'. In 2019 stapte ook de stad Aalst mee in het project. In het plan is een tabel van 68 maatregelen opgenomen en worden 327 concrete acties beschreven. Uit al deze acties is een top 20 aan maatregelen met de grootste potentiële CO₂-reductie gekozen waar eerst zal worden op ingezet. Voor elke maatregel treden enkele lokale besturen als trekker op. Opgedane kennis en expertise kan nadien gedeeld worden met de overige lokale besturen.

7

GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

7.1 KRACHTLIJNEN

Het verkennend traject dat de afgelopen jaren werd doorlopen voor de Stadhuis- en Pupillensite, heeft geleid tot het vaststellen van vijf algemene krachtlijnen voor de herontwikkeling ervan. De krachtlijnen zullen doorheen het planproces verder uitgediept worden op basis van voortschrijdende inzichten.

7.1.1 HET BESTAANDE ERFGOED, WAARDEVOL EN UNIEK KADER

7.1.1.1 MAXIMAAL BEHOUD VAN HET WAARDEVOLLE BOUWKUNDIGE ERFGOED

Er dient een geschikte herbestemming gezocht te worden voor de beschermde alsook de geïnventariseerde gebouwen opdat deze gebouwen opnieuw de grandeur uitstralen van weleer. Het bouwhistorisch onderzoek en het erfgoedwaarderingsonderzoek vormen het vertrekpunt voor een verdere kwaliteitsvolle ontwikkeling van de site.

7.1.1.2 BEHOUD VAN DE KARAKTERISTIEKE BINNENPLEINEN

De mogelijke enfilade van open ruimtes - de binnenkoer van het stadhuis, de binnentuin van de historische gebouwen en het binnenplein van de Pupillen - typeert het binnengebied en zorgt voor haar meerwaarde. Het intieme karakter van het pupillenkwadrant wordt gerealiseerd doordat het grote binnenplein ingesloten zit tussen haar vier vleugels. Het besloten karakter van het Pupillenkwadrant moet bewaard blijven. Nieuwe losstaande grootschalige bovengrondse constructies in deze binnenruimten zijn niet wenselijk.



Binnenkoer stadhuis



Binnentuin historische gebouwen



Binnenplein Pupillen

7.1.1.3 AANDACHT VOOR DE KARAKTERISTIEKE BOMEN

De beschermde ginkgo bilobaboom achter het Hotel Van Langenhove alsook de beschermde opgaande beuk (*fagus sylvatica*) bij woning Eeman naast de stadhuissite dienen te allen tijden bewaard te blijven. Daarnaast bevindt er zich ook in het Pupillenkwadrant een rijk bomenpatrimonium. Bij herontwikkeling vormt dit één van de elementen waarmee zorgvuldig omgesprongen dient te worden. De bomenwaarderingkaart vormt de basis voor een kwalitatieve herinrichting van de groene ruimte.

7.1.1.4 AANDACHT VOOR DE CONTEXT

De volumetrie van het bestaande patrimonium is maatgevend voor de herontwikkeling van de site. Hiermee wordt niet bedoeld dat een goedgekozen uitbreiding, een plaatselijke optopping of een architecturaal accent niet mogelijk zijn. Dit dient echter te gebeuren met respect voor de historische en erfgoedkundige waarde van de site. Hoogbouw met sterk

afwijkende gabarieten ten opzichte van het bestaande bebouwde weefsel is dus niet wenselijk. De ruimtelijke integratie met Utopia vormt hier zeker een aandachtspunt. Utopia mag niet in de schaduw gesteld worden van de Pupillensite, noch in letterlijke, noch in figuurlijke zin. Relaties met de stedenbouwkundige context moeten gelegd worden zodat een nieuwe dynamiek ontstaat in het hart van de stad. Nieuwe ingrepen zijn daarbij steeds kwalitatief hoogstaand en nieuwe ingrepen samen met erfgoedelementen versterken elkaar in functie en vormgeving.

7.1.2 LEVENDIG STADSHART

7.1.2.1 HEFBOOMPROJECT VOOR DE HELE WIJK

De nieuwe ontwikkeling wil het aanwezige horeca- en winkelaanbod in de nabije omgeving versterken en wil er dus niet mee in concurrentie treden. Een nieuwe kwaliteitsvolle invulling dient bij te dragen tot de attractiviteit en beeldkwaliteit van het stadshart. Een site van dergelijke omvang in het centrum van de stad dient te functioneren als hefboomproject voor het hele stadshart.

7.1.2.2 MINSTENS ÉÉN KATALYSATOR

Er wordt op zoek gegaan naar een duidelijke identiteit met minstens één trekker, één programma, één concept waarmee dit stadskernvernieuwingsproject zich kan onderscheiden en Aalst een nieuw gezicht geeft. De ambities zijn hoog, gezien dit één van de belangrijkste en grootste binnenstedelijke uitdaging is voor Aalst binnen de Wallenring.

7.1.2.3 DIVERSITEIT AAN FUNCTIES

Een site van dergelijke omvang in de kern van de binnenstad biedt tal van potenties waarbij alle kansen en opportuniteiten dienen te worden benut. Er wordt zowel voor de bebouwde als onbebouwde omgeving een diversiteit aan functies beoogd, gericht op de diverse doelgroepen. Publiek, semi-publiek en/of privaat, waarbij de interactie tussen deze allen zorgt voor een maatschappelijke meerwaarde. Wonen zal slechts een deel van het programma uitmaken. Diverse bestemmingen versterken elkaar en zorgen

de dag rond voor levendigheid en leefbaarheid en een stedelijke dynamiek op de site.



1. PAKT Antwerpen; 2. Cirk! op Pupillen; 3. sfeerbeeld; 4. sfeerbeeld; 5. Ray Gent; 6. Pillows Grand Boutique Hotel Reylof Gent; 7. Cirk! Op Graanmarkt

7.1.3 EEN BINNENGEBIED OP MAAT VAN DE TRAGE WEGGEBRUIKER



7.1.3.1 VERMIJDEN VAN EEN STERK AUTOGEORIËNTEERDE ONTWIKKELING

De site is gelegen in het hart van de stad, het midden van het historische centrum, binnen de Wallenring en grenst aan een voetgangersgebied dan wel aan een woonerf. Een sterk autogeoriënteerde ontwikkeling dient vermeden te worden. We dienen optimaal in te zetten op de nabijheid van het trein- en busstation.

7.1.3.2 EEN NETWERK VAN TRAGE ROUTES DIE HAAR OMGEVING VERBINDT

Door op de site verschillende nieuwe doorsteken, nieuwe toegangen, te creëren ontstaan nieuwe verbindingssassen voor voetgangers, aangename wandelverbindingen. Zo wordt de Grote Markt via Utopia verbonden met het station, alsook de winkelstraten via de site en Graanmarkt verbonden met de Werf en eventuele connectie met de nieuwe ontwikkeling ter hoogte van Huis De Bolle. Barrières maken plaats voor connectie. Door in te zetten op de doorwaadbaarheid van de site worden nieuwe lussen gecreëerd welke ten goede komt aan het commerciële hart van de stad alsook zorgt voor de verankering van de nieuwe ontwikkeling in de buurt.

7.1.3.3 VERKEERSLUW VOETGANGERSGEBIED

Autoverkeer wordt beperkt tot louter toegang voor hulpdiensten en/of verhuisbewegingen. Bestemmingsverkeer (leveringen, ontsluiting ondergrondse parking, bewoners, werknemers,...) wordt zo veel als mogelijk aan de randen van de site opgevangen. De Zwarte Zustersstraat en

Graanmarkt zijn op heden reeds ingericht als een fietsstraat en zijn een vaak gebruikte voet- en fietsverbinding tussen het station en de Grote Markt. Deze fietsroute wordt behouden en waar mogelijk versterkt. Er wordt ingezet op een omgeving die maximaal rekening houdt met voetgangers.

7.1.3.4 EEN DUURZAAM VERPLAATSINGSGEDRAG

Op de site zal een publieke fietsparking voorzien worden. Daarnaast dient er maximaal gebruik gemaakt te worden van het openbaar vervoer, dan wel van de diverse publieke parking in de directe nabijheid van de site zoals parking De Burcht, parking Hopmarkt, parking Postsite, de pendelparking, de (vergrote) parking Esplanade en parking Ridderstraat. Indien een parking voor wagens op de site wordt voorzien, is deze uitsluitend bestemd voor de functies op de site. Deze dient in alle geval ondergronds voorzien te worden. De inrit van deze parking dient aan de rand van de site gelegen te zijn opdat de site maximaal verkeersvrij wordt gehouden. Maximale parkeerratio's zullen worden opgelegd teneinde een aanzuigefect van wagens te vermijden.

7.1.4 PLEK VAN ONTMOETING EN VERPOZING

7.1.4.1 GROENE OPEN RUIMTE

De Graanmarkt samen met het Esplanadeplein alsook het projectgebied zijn de grootste groenruimtes in de stadskern, en kunnen opnieuw zuurstof geven aan de stad. Er dient een juist evenwicht gezocht te worden tussen de open ruimte waar deze een publieke, semi-publieke, -dan mogelijks beperkt- een privaat karakter zal hebben alsook de spreiding van deze open ruimte in het gehele projectgebied. Vergroening van de site is wenselijk, niet enkel in functie van de beeldkwaliteit, maar ook in functie van het milderen van het stedelijke hitte-eilandeffect.

7.1.4.2 INTEGRATIE VAN DE OMLIGGENDE OPENBARE RUIMTE & RANDEN

De site grenst in het zuiden aan de Grote Markt welke op korte termijn zal heraangelegd worden. Ten oosten grenst het projectgebied aan de Graanmarkt. De ontwikkeling van de site en de relatie tot deze publiek ruimten dient steeds mee onderzocht te worden opdat deze op elkaar inspelen en een meerwaarde betekenen voor elkaar. Het samenspel welke mogelijk is met de vernieuwde Utopia site alsook het beter ontsluiten van de site richting Peperstraat creëert kansen die niet onbenut mogen worden. De achterkant van de Pupillen en de historische binnentuin grenst aan de Kattestraat, het opentrekken van de site hier, kan voor opportuniteiten zorgen zodat de huidige 'achterkanten' een nieuw gezicht kunnen geven aan de kwalitatievere open ruimte welke ontstaat. Bovendien bevordert dit de toegankelijkheid om wonen boven winkels mogelijk te maken. Wachtgevels worden kwalitatief afgewerkt opdat de beoogde beeldkwaliteit voor de gehele site en haar randen wordt gerespecteerd.



1. Guesthouse Cabosse Antwerpen, ontwerp Wirtz nv; 2. Open Oproep Pupillen, ontwerp Lieven Achtergael, zicht op mogelijke vernieuwde Graanmarkt; 3. Open Oproep Pupillen, ontwerp Mike Viktor Viktor, zicht op mogelijk vernieuwde achterkant Pupillen; 4. PAKT Antwerpen

7.1.5 BLIK OP DE TOEKOMST

7.1.5.1 KWALITATIEVE EN TOEKOMSTBESTENDIGE ONTWIKKELING

Er wordt gestreefd naar een kwalitatieve en vernieuwende architectuur en herinrichting van de open ruimte welke een voorbeeld is voor hoogwaardige stadsontwikkeling. Verdichting is enkel mogelijk wanneer deze de beeldkwaliteit van de site versterkt en voldoende zuurstof genereert voor de site zelf en haar ruimere omgeving. Nieuwe ingrepen dienen het bestaande erfgoed steeds te versterken.

7.1.5.2 DUURZAME ONTWIKKELING

Aalst wenst in 2050 klimaatneutraal te zijn en haar CO₂-uitstoot drastisch te verminderen. Er wordt gestreefd naar het maximaal inzetten van hernieuwbare energie. De nieuwe ontwikkeling houdt rekening met deze ambities voor zover dit verenigbaar is met het behoud van de erfgoedwaarden, gezien een groot deel van de gebouwen beschermd dan wel geïnventariseerd zijn. Er wordt eveneens maximaal ingezet om hemelwater op te vangen en te hergebruiken en enkel de overschotten infiltreren in de grond.



1. Groen Kwartier, Antwerpen, Beel – 360 Architecten – Collectief Noord; 2. Stadhuis Menen, Noa Architecten;
3. Texture Museum, Kortrijk, Noa Architecten; 4. Utopia, Aalst, Kaan Architecten

7.2 PUBLIEKE FUNCTIES

De site is jarenlang de uitvalsbasis geweest van het stadsbestuur van Aalst. De administratieve zetel van de stad is vandaag geherhuisvest op het Werfplein, maar ook in de toekomst moet het mogelijk blijven dat in het Stadhuiscomplex bepaalde ceremoniële functies kunnen plaatsvinden.

Volgende activiteiten en functies zullen in de toekomst nog steeds een plek krijgen:

1. huwelijken zullen op een stijlvolle manier voltrokken kunnen worden in het deel Stadhuis-Landhuis-Historische Gebouwen. Indien ervoor geopteerd wordt om de huidige feestzaal hiervoor te gebruiken, dan dient deze gebruikt te kunnen worden als een kwalitatieve, akoestische zaal voor concerten met een capaciteit van 152 zittende personen en maximaal 260 staande personen. Indien als trouwlocatie een andere dan de huidige feestzaal voorzien wordt, dient deze minstens dezelfde grandeur en traditie uit te stralen als de huidige én dient deze een minimumcapaciteit van 100 zittende personen te hebben.
2. plechtige ontvangsten door het stadsbestuur kunnen hier plaatsvinden.
3. de collectie burgemeesterportretten dient een prominente plaats te krijgen in de omgeving van de toekomstige trouwzaal.

Daarnaast heeft de Academie voor Podiumkunsten nood aan bijkomende infrastructuur. In de nabijheid van Utopia dient ruimte voorzien te worden voor een bijkomende danszaal en drie multifunctionele zalen.

Vandaag vervult de site eveneens een rol als publieke fietsparking voor het stadscentrum. Verder onderzoek op schaal van het stadscentrum zal uitwijzen of de site hiervoor in de toekomst nog zal worden ingezet.

8

WATERTOETS

8.1 INLEIDING

Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid (BS 14 november 2003) legt in hoofdstuk III, afdeling I, bepaalde verplichtingen op, die de watertoets worden genoemd. De watertoets is een instrument waarmee de overheid die beslist over een vergunning, een plan of een programma inschat welke de impact ervan is op het watersysteem. Het resultaat van de watertoets wordt als een waterparagraaf opgenomen in de vergunning of in de goedkeuring van het plan of het programma.

Artikel 8 van dat decreet luidt:

"Art. 8. § 1. De overheid die over een vergunning, een plan of programma moet beslissen, draagt er zorg voor, door het weigeren van de vergunning of door goedkeuring te weigeren aan het plan of programma dan wel door het opleggen van gepaste voorwaarden of aanpassingen aan het plan of programma, dat geen schadelijk effect ontstaat of zoveel mogelijk wordt beperkt en, indien dit niet mogelijk is, dat het schadelijk effect wordt hersteld of, in de gevallen van de vermindering van de infiltratie van hemelwater of de vermindering van ruimte voor het watersysteem, gecompenseerd. Een schadelijk effect wordt gedefinieerd als: "ieder betekenisvol nadelig effect op het milieu dat voortvloeit uit een verandering van de toestand van watersystemen of bestanddelen ervan die wordt teweeggebracht door een menselijke activiteit; die effecten omvatten mede effecten op de gezondheid van de mens en de veiligheid van de vergunde of vergund geachte woningen en bedrijfsgebouwen, gelegen buiten overstromingsgebieden, op het duurzaam gebruik van water door de mens, op de fauna, de flora, de bodem, de lucht, het water, het klimaat, het landschap en het onroerend erfgoed, alsmede de samenhang tussen een of meer van deze elementen".

Artikel 8 § 5 van het decreet integraal waterbeleid stelt dat ruimtelijke uitvoeringsplannen onderworpen dienen te worden aan de watertoets.

8.2 ONDERZOEK

De watertoets voor voorliggend RUP is terug te vinden onder het onderdeel 10.7 Beschrijving en beoordeling van de mogelijke milieueffecten per discipline pagina 65 van deze nota.

8.3 CONCLUSIE

Rekening houdend met de aard van het plan, het gegeven dat het plan niet gelegen is ter hoogte van zeer grondwaterstromingsgevoelige gebieden zoals valleigebied, niet ter hoogte van een beschermingszone voor drinkwaterwinning, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot grondwater zullen optreden.

Rekening houdend met de aard van het plan, het gegeven dat er in het plan geen waterlopen zijn gelegen en er geen overstromingsgevoelige gebieden in of in de nabijheid het plangebied zijn aangeduid, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op oppervlaktewater zullen optreden.

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat het plan kan aansluiten op een RWZI, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot afvalwater zullen optreden.

9

ALTERNATIEVENONDERZOEK

9.1 NULALTERNATIEF

Het nulalternatief is het ‘alternatief’ dat erin bestaat het voornemen van het plan niet uit te voeren. In dit geval wordt er dan geen RUP opgemaakt. De huidige planologische bestemmingen worden niet gewijzigd, de gewestplanbestemming blijft behouden.

- De Pupillensite blijft gelegen in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut; de mogelijkheden om hier een gemengd binnenstedelijk project te realiseren blijven beperkt.
- Juridische verankering van ruimtelijke kwaliteiten en valorisatie van potenties blijft uit.

9.2 LOCATIEALTERNATIEVEN

Een locatiealternatief is een alternatief dat erin bestaat het plan (of delen ervan) te realiseren op een andere locatie dan die voorzien in het basisalternatief.

Een locatiealternatief is hier niet aan de orde gezien het hier gaat om de herbestemming van een bestaande historische site.

9.3 PROGRAMMA- EN INRICHTINGSALTERNATIEVEN

Een inrichtingsalternatief is een alternatief dat erin bestaat binnen eenzelfde plangebied een andere (ruimtelijke) configuratie van dezelfde bouwstenen te voorzien.

Het RUP heeft niet tot doel de bestemming zeer gedetailleerd vast te leggen gezien de nodige flexibiliteit geboden moet worden om in te spelen op trends en maatschappelijke wijzigingen waaraan het hart van een

centrumstad onderhevig is. Binnen de marges van het RUP zullen steeds meerdere programma- en inrichtingsalternatieven mogelijk zijn, maar deze zullen allen kaderen in de algemene krachtlijnen die uitgezet zijn voor de site in onderdeel 9 van deze nota. Enkel essentiële elementen om een kwaliteitsvolle ontwikkeling te garanderen, worden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP.

9.3.1 ALTERNATIEVEN OP VLAK VAN AANRIJROUTES EN PARKEREN

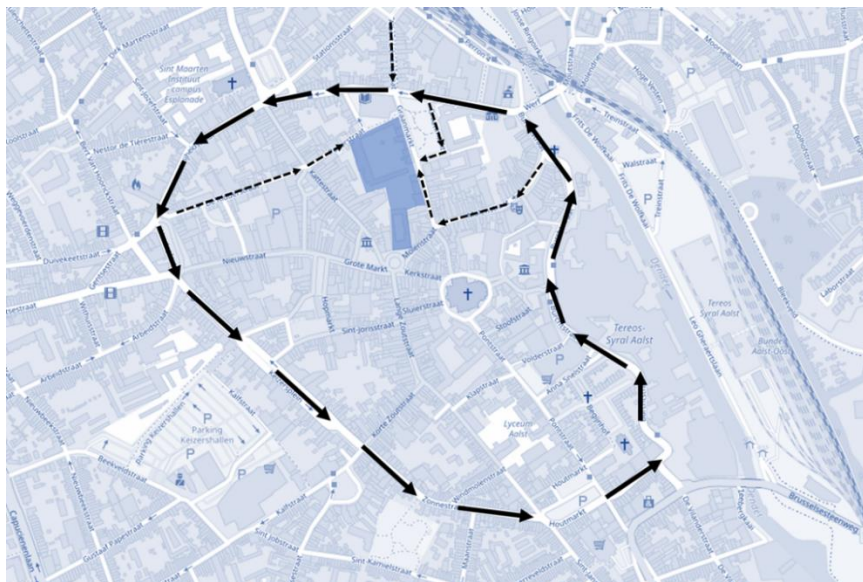
Het projectgebied is gelegen binnen de Wallenring van Aalst langsheen het winkelwandelgebied en in de onmiddellijke nabijheid van het station van Aalst. De herontwikkeling biedt in eerst instantie grote kansen om in te zetten op duurzame mobiliteit. Het gebied kan via trage verbindingen uitstekend ontsloten worden voor voetgangers en is gelegen langsheen enkele belangrijke fietsassen. Bovendien ligt met het station van Aalst de voornaamste trein- en busknoop op een steenworp van het plangebied. De ontwikkeling biedt alle kansen om hier maximaal op in te spelen.

De krachtlijnen stellen dat een sterk autogeoriënteerde ontwikkeling sowieso niet wenselijk is, maar er wordt niet uitgesloten dat voor bepaalde functies op de site parkeerfaciliteiten, weliswaar ondergronds, voorzien kunnen worden op de site.

De hoofdontsluitingsstructuur voor Aalst werd vastgelegd in het mobiliteitsplan van de stad (zie onderdeel 6.3.2 van deze nota). Voor de binnenstad vormt de Wallenring de draaischijf. Het gebied binnen de Wallenring dient maximaal beschouwd te worden als verblijfsgebied, waarin de modal shift wordt gestimuleerd door het aandeel mechanisch/gemotoriseerd verkeer zo veel als mogelijk te beperken.

Nieuwe projecten dienen rekening te houden met de actuele situatie, maar ook met toekomstige ontwikkelingen op mobiliteitsvlak. Delen van het gebied binnen de Wallenring zijn vandaag al autovrij. Andere delen kunnen dit in de toekomst mogelijk nog worden. Extra gemotoriseerd verkeer en daarbij horende voorzieningen (zoals parkings) binnen de Wallenring dienen maximaal beperkt te worden. Als ze al voorzien worden, dan moeten deze via de kortst mogelijke weg geconnecteerd worden met de Wallenring, zodat het verkeer snel wordt afgeleid uit het verblijfsgebied. De focus op de belevingswaarde binnen het verblijfsgebied blijft op die manier bewaard.

Volgens het huidige verkeerssysteem zijn er verschillende theoretische aanrijroutes voor gemotoriseerd verkeer naar de Pupillen- en Stadhuissite mogelijk. Deze zijn elk met hun respectievelijke sterktes en zwaktes onderzocht. Deze alternatieven kunnen echter niet los gezien worden van de wijze waarop het parkeergebeuren op de site georganiseerd wordt.



Kaart 12 Mogelijke aanrijroutes voor gemotoriseerd verkeer

9.3.1.1 AANRIJROUTE DE RIDDERSTRAAT – PEPERSTRAAT

De aanrijroute naar het plangebied via de De Ridderstraat en Peperstraat kan als een aanvulling op het bestaande parkeerroutesysteem beschouwd worden. Daartegenover staat dat deze route geen directe connectie heeft met de Wallenring waardoor er een impact is op een ruimere zone binnen het verblijfsgebied. Deze aanrijroute zou extra zoekverkeer opleveren in de binnenstad. Bovendien gaat het hier om een smalle straat. Bijkomende verkeersbewegingen zouden zorgen voor een toename van potentiële conflicten (bvb. laden en lossen, toegang tot percelen, fietsers in de tegenrichting). Een bijkomend knelpunt is het kruisen van de Kattestraat, één van de belangrijkste winkelwandellussen van de stad. Ook de mogelijke impact op de belevingswaarde van het Utopiaplein dient in rekening gebracht te worden. Omwille van de vele knelpunten wordt deze optie niet weerhouden.

9.3.1.2 AANRIJROUTE ALBERT LIÉNARTSTRAAT

De aanrijroute naar het plangebied via de Albert Liénartstraat maakt de verbinding met het Stationsplein. Gemotoriseerd verkeer wordt vanuit deze straat aan het lichtengeregeld kruispunt ter hoogte van Utopia meteen verplicht rechtsaf de Esplanadestraat ingestuurd waardoor de ontsluitingsmogelijkheden naar het projectgebied beperkt zijn. Binnen het huidige circulatieplan is een ontsluiting via de Albert Liénartstraat niet evident. Een sterke toename van gemotoriseerd verkeer op het Stationsplein is bovendien niet wenselijk en evenmin in de Albert Liénartstraat zelf die dienstdoet als hoofdontsluiting voor het busverkeer vanaf de busterminal aan het station.

9.3.1.3 AANRIJROUTE MOLENSTRAAT – ZWARTE ZUSTERSSTRAAT

De aanrijroute naar het plangebied via de Molenstraat en Zwarte Zustersstraat biedt eveneens geen directe connectie met de Wallenring waardoor er een impact is op een ruimere zone binnen het verblijfsgebied. De Molenstraat is ingericht als woonerf. In een woonerf ligt de nadruk op de verblijfsfunctie. Bijkomend zoekverkeer is hier niet wenselijk. Uit de

verkeerstellingen die uitgevoerd zijn in het kader van de mobiliteitsstudie (zie onderdeel 10.7.5) blijkt bovendien dat de drempelwaarden voor een verkeersleefbaar woonerf reeds overschreden worden. De Zwarte Zustersstraat is bovendien ingericht als fietsstraat en een belangrijke as voor traag verkeer richting station waar het autoverkeer bij voorkeur beperkt blijft. De optie om de as Molenstraat-Zwarte Zustersstraat als hoofdaanrijroute naar de Stadhuis- en Pupillensite te voorzien, wordt niet verder weerhouden.

9.3.1.4 AANRIJROUTE VAARTSTRAAT

De aanrijroute naar het plangebied via de Vaartstraat ligt in lijn met de functie van deze straat als onderdeel van de hoofdontsluiting van het centrum van de stad (de Wallenring). In tegenstelling tot de voorgaande aanrijroutes wordt de belasting van het verblijfsgebied tot een minimum beperkt. Deze aanrijroute is eveneens in lijn met het bestaande parkeerroutesysteem.

9.3.1.5 GEEN RECHTSTREEKS ONTSLUITING PLANGEBIED

In de krachtlijnen wordt gesteld dat gestreefd wordt naar het maximale behoud van het waardevolle bouwkundig erfgoed op de site. Indien parkeergelegenheid op de site voorzien wordt, dient dit ondergronds te gebeuren en moet er rekening gehouden worden met de waardevolle groenelementen op de site. De inrit van de ondergrondse parking dient aan de rand van de site gelegen te zijn opdat de site maximaal verkeersvrij wordt gehouden. Op basis van historisch onderzoek kunnen in de ondergrond van de (vandaag) onbebouwde delen ook heel wat archeologische sporen verwacht worden. Bovenstaande elementen bemoeilijken de mogelijkheden om parkeergelegenheid te voorzien op de site zelf. Het niet voorzien van parkeerfaciliteiten op de site zelf, behoort tot de mogelijkheden. Volgende opties komen dan in beeld.

9.3.1.5.1 Ondergrondse parking Graanmarkt

De aanpalende Graanmarkt zou als alternatieve locatie voor een ondergrondse parkeergelegenheid voor de site beschouwd kunnen worden. Dit zou echter impliceren dat bestaande openbare ruimte (ondergronds) wordt ingenomen en dat bestaand openbaar groen dient te wijken voor de bouw van deze ondergrondse constructie. Het rijke verleden van de

Graanmarkt doet vermoeden dat ook hier heel wat archeologische sporen te verwachten zijn. De herontwikkeling van een hoogwaardige groene parkomgeving met hoogstammig groen bovenop de parkeerbak is bovendien niet evident. De ecosysteemdiensten die een groenzone levert in een dicht stedelijk weefsel zouden hierdoor deels gehypothekeerd kunnen worden. Deze relatief grootschalige openbare groene ruimte is een te waardevol element in de dense stedelijke omgeving. Bovenstaande overwegingen leiden tot de conclusie dat deze optie niet verder wordt weerhouden.

9.3.1.5.2 Gebruik maken van bestaande publieke parkings

Het scenario om geen parkeergelegenheid te voorzien op de Stadhuis- en Pupillensite kan enkel overwogen worden indien aangetoond kan worden dat de parkeerdruk ten gevolge van de ontwikkeling opgevangen kan worden in de bestaande publieke parkeergelegenheden in de omgeving van de site. Uit de parkeerbezettingcijfers (zie onderdeel 10.7.5) blijkt dat er tijdens de wekdagen een hoge resterende parkeercapaciteit aanwezig is in de publieke parkings in de omgeving van plangebied.

10 BESCHRIJVING EN INSCHATTING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

10.1 INLEIDING

De Vlaamse Regering keurde op 12 oktober 2007 het besluit betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's goed. Dit besluit geeft uitvoering aan het decreet van 27 april 2007, het zogenaamde plan-MER-decreet, en trad in werking op 1 december 2007.

De nieuwe regelgeving voorziet dat overheden die een plan met mogelijke aanzienlijke milieueffecten willen opmaken, eerst de milieueffecten ervan en de eventuele alternatieven in kaart moeten brengen. Voor plannen die niet van rechtswege plan-milieueffectrapportage-plichtig zijn, moet de initiatiefnemer (in casu de stad Aalst) een screeningsprocedure (onderzoek tot milieueffectrapportage) volgen. De initiatiefnemer stelt daarvoor een screeningsnota of verzoek tot raadpleging op waarin wordt nagegaan of een plan aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

Op 1 juli 2016 bekrachtigde de Vlaamse Regering een nieuw decreet waardoor de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces van een ruimtelijk uitvoeringsplan geïntegreerd worden. Overeenkomstig artikel 2.2.1. §1 gaat het om een geïntegreerd planningsproces: de effectbeoordelingen worden tijdens het ruimtelijk planningsproces procedureel en inhoudelijk geïntegreerd in hetzelfde proces. De integratie houdt in dat de effectbeoordelingen plaatsvinden tijdens het proces voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan. De effectbeoordelingen leveren gegevens over de mogelijke effecten van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan. Die gegevens worden verwerkt in het planningsproces voor het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan.

In de startnota wordt de beschrijving van de te onderzoeken effecten en van de inhoudelijke aanpak van de effectbeoordelingen, met inbegrip van de methodologie, zoals bepaald door de wetgeving van de op te maken effectbeoordelingen en van andere onderzoeken die nodig zijn voor het plan gemaakt. In voorkomend geval bevat de startnota ook een weergave van de gedane analyse, vermeld in artikel 4.2.6, § 1, 5°, en artikel 4.4.1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, met inbegrip van de redenen waarom geen planmilieueffectrapport, respectievelijk ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgemaakt:

- ▶ in voorkomend geval, relevante gegevens uit vorige effectbeoordelingen of uit de goedgekeurde rapporten die daaruit zijn voortgekomen;
- ▶ in voorkomend geval, de impact of het effect dat het geïntegreerde planningsproces kan hebben op mens of milieu in een ander gewest of land of op de gebieden die onder de federale bevoegdheid vallen;
- ▶ een overzicht van instrumenten die samen met het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan ingezet kunnen worden, als die al bekend zijn in deze fase.

10.2 PLANONDERDELEN

In het plangebied kunnen op basis van de huidige en de geplande planologische bestemming, vier planonderdelen onderscheiden worden.

Tabel 2 Planonderdelen

NR	NAAM	OPPERVLAKTE	HUIDIGE BESTEMMING	DOELSTELLING VAN HET RUP	EFFECTIEVE BESTEMMINGSWIJZIGING?
1	Stadhuissite (incl. Historische Gebouwen)	ca. 5845 m ²	Woongebied met cultureel, historisch en/of esthetische waarde	Ruimtelijke randvoorwaarden (inrichtingsprincipes) juridisch verankeren indien opportuun	Neen
2	Pupillensite	ca. 10.549 m ²	Gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut	Zone waar een gemengde stedelijke ontwikkeling mogelijk is conform de krachtlijnen uit onderdeel 7.1	Ja
3	Utopia	ca. 4005 m ²	Gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut	Ruimtelijke randvoorwaarden (inrichtingsprincipes) juridisch verankeren indien opportuun	Neen
4	Stedelijk weefsel (incl. huidig openbaar domein)	ca. 19.913 m ²	Woongebied (al dan niet met cultureel, historisch en/of esthetische waarde)	Ruimtelijke randvoorwaarden (inrichtingsprincipes) juridisch verankeren indien opportuun	Neen

10.3 ONDERZOEK TOT SCREENINGSPLICHT

Bij dit onderzoek tot screeningsplicht wordt nagegaan of het plan al dan niet van rechtswege onderworpen is aan de plan-MER-plicht. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen twee groepen van plannen en programma's:

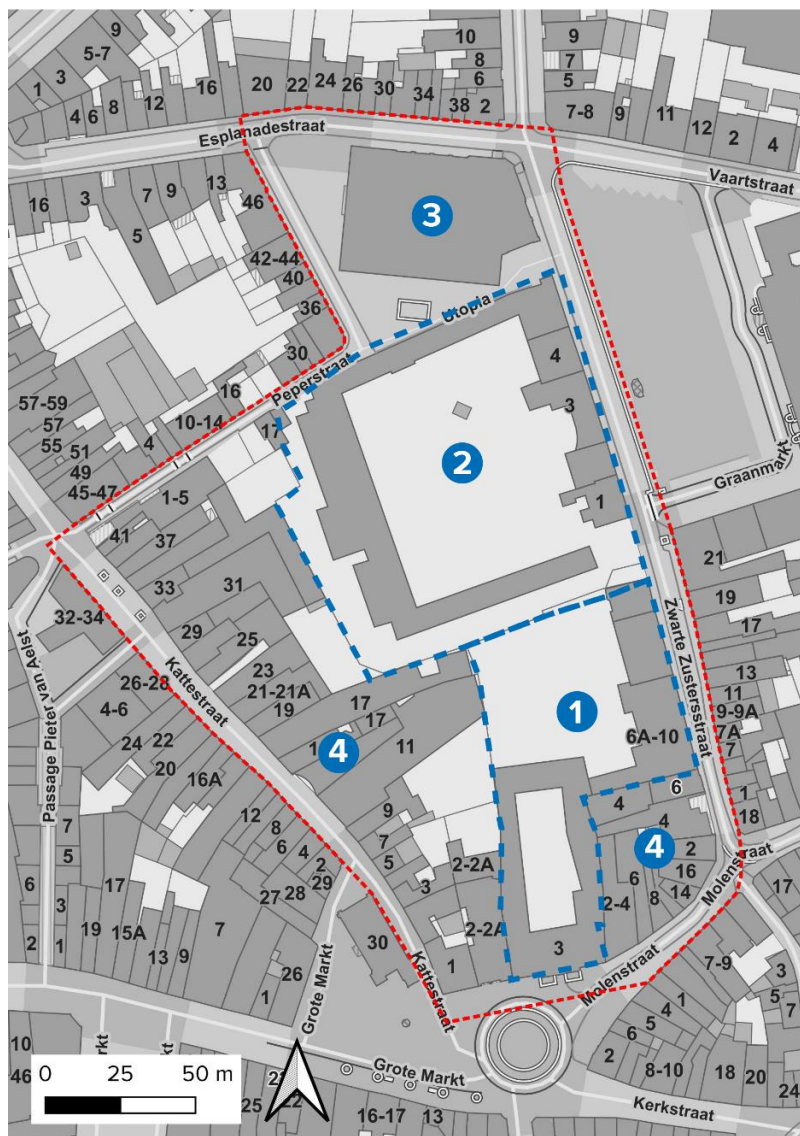
Groep A

Plannen en programma's, of de wijzigingen ervan, die tegelijkertijd:

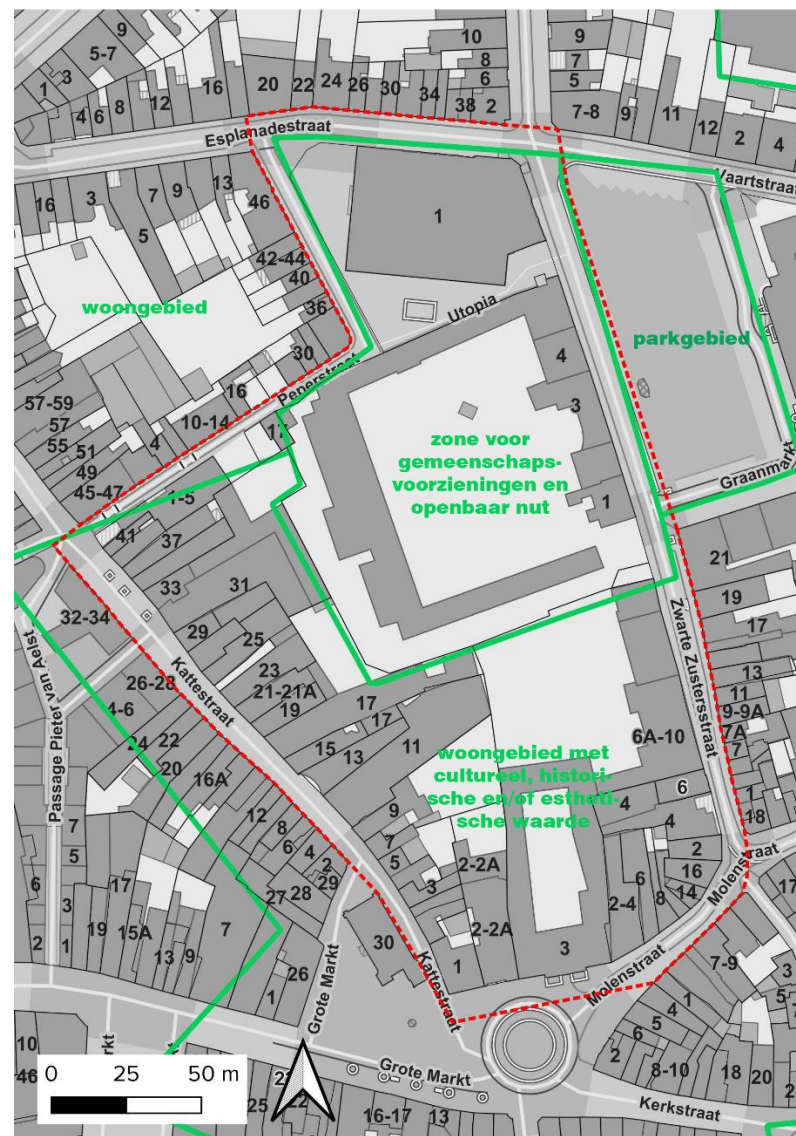
- betrekking hebben op landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening of grondgebruik (een RUP voldoet per definitie aan deze voorwaarde);

- een kader vormen voor de toekenning van een vergunning voor één of meerdere projecten die worden opgesomd in bijlage I, II of III van het BVR van 10 december 2004;
- een kader vormen voor projecten die niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau, noch een kleine wijziging inhouden.

De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt ca. 4,03 hectare. Dit is slechts 0,05% van de totale oppervlakte van het grondgebied van de stad Aalst. Gezien de doelstelling van het RUP, namelijk een stadsvernieuwingsproject, wordt het RUP op lokaal niveau opgemaakt.



Kaart 13 Planonderdelen



Kaart 14 Huidige bestemming

Tabel 2 bevat een overzicht van de verschillende planonderdelen die onderscheiden kunnen worden, hun respectievelijke oppervlaktes en wat de doelstelling binnen het RUP is voor elk van de planonderdelen. Hieruit blijkt dat de zone waarvoor een effectieve bestemmingswijziging voorzien wordt, namelijk onderdeel 2 Pupillensite, slechts een oppervlakte van ongeveer 1,05 ha heeft. Het gaat hier om de verruiming van bestaande bestemmingsvoorschriften. Zowel de huidige als de toekomstige bestemmingscategorie kunnen als 'harde' bestemming beschouwd worden. Bovendien gaat het voornamelijk over de herinvulling van bestaand patrimonium. Op basis van een vergelijking van de huidige mogelijkheden op de site en deze die door het RUP gecreëerd zullen worden, kunnen redelijkerwijze gelijkaardige milieueffecten verwacht worden.

Voor het overige deel van het plangebied, ongeveer 3 ha, betreft het voornamelijk een verfijning van de vigerende stedenbouwkundige voorschriften op vlak van inrichting.

Geconcludeerd kan worden dat het RUP het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau regelt waardoor niet voldaan is aan alle bovenvermelde voorwaarden. Bovendien betreft het voor het grootstel deel van het plangebied een zogenaamde 'kleine wijziging' gezien het gaat over het verfijnen van de bestaande stedenbouwkundige voorschriften. Ook de herbestemming van de Pupillensite kan beschouwd worden als een kleine wijziging gezien redelijkerwijze gelijkaardige milieueffecten tussen de bestemmingen verwacht kunnen worden.

Groep B

Plannen en programma's, of de wijzigingen ervan waarvoor, gelet op de mogelijke betekenisvolle effecten op speciale beschermingszones, een passende beoordeling vereist is. Een passende beoordeling moet worden opgemaakt wanneer aan volgende voorwaarden is voldaan:

- Het voorgenomen plan heeft niet te maken met het beheer van een speciale beschermingszone (SBZ).

- Op basis van de voortoets kan een betekenisvolle aantasting van de beschermde habitats of soorten uit de SBZ niet worden uitgesloten.
- Het gaat niet om een klein gebied op lokaal niveau of een kleine wijziging.

De meest nabije SBZ bevindt zich op meer dan een kilometer in vogelvlucht ten zuiden het plangebied. Het betreft een onderdeel van het habitatrictlijngebied 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en Zuidvlaamse bossen' (BE2300007). Gelet op de aard van het RUP en de afstand tot de SBZ, zal het RUP geen directe noch indirecte impact hebben op dit gebied. Het RUP regelt bovendien een klein gebied op lokaal niveau zoals hierboven gemotiveerd. Geconcludeerd wordt dat er geen passende beoordeling vereist is.

10.3.1 CONCLUSIE

Het onderzoek tot screeningsplicht heeft uitgewezen dat voor dit RUP geen plan-MER van rechtswege noodzakelijk is. Het RUP vormt weliswaar mogelijk het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I, II of III van het BVR van 10 december 2004, maar het RUP regelt het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau en kan beschouwd worden als een kleine wijziging. Het RUP is bijgevolg screeningsgerechtigd.

10.4 ONDERZOEK TOT MILIEUEFFECTENRAPPORTAGE

10.4.1 REFERENTIESITUATIE

De referentiesituatie is de toestand van het milieu die als vergelijkingsbasis dient voor het beschrijven en beoordelen van de impact van een plan of project. Als referentiesituatie wordt de bestaande feitelijke toestand in combinatie met de bestaande juridische toestand beschouwd. Deze werden respectievelijk besproken in Hoofdstukken 3 en 5 van deze nota. De feitelijke toestand binnen het plangebied is in overeenstemming met de juridische

planologische toestand, met dien verstande dat planonderdelen 1 en 2, respectievelijk de Stadhuissite en de Pupillensite, vandaag grotendeels leegstaan. Bij de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten wordt de nadruk gelegd op de meest kwetsbare toestand. Bijvoorbeeld in het onderdeel mobiliteit wordt ervan uitgegaan dat Stadhuis- en Pupillensite momenteel geen verkeersstromen genereren.

10.5 INSCHATTING VAN DE GRADATIE VAN DE IMPACT

Om de impact van het voorgenomen plan te kunnen omschrijven, moet er nagegaan worden in welke mate het voorgenomen plan verschilt van het geldende plan en op welke wijze er omgegaan wordt met de bestaande toestand. De mate waarin het voorgenomen plan afwijkt, heeft een invloed op de wijze waarop de bespreking van de mogelijke milieueffecten moet gebeuren. Er worden drie gradaties onderscheiden:

1. Het voorgenomen plan heeft vermoedelijk **geen milieueffecten**. Hierbij volstaat een algemene bespreking van de verhouding tussen het geldende plan en het voorgenomen plan.
2. Het voorgenomen plan heeft **milieueffecten** die **vermoedelijk niet significant** zijn. Hierbij is een meer uitgebreide bespreking van de verhouding tussen het geldend plan, het voorgenomen plan en de bestaande toestand als referentietoestand gewenst.
3. Het voorgenomen plan heeft **milieueffecten** die **significant** kunnen zijn. Hierbij is een bespreking gewenst van de verhouding tussen het geldend plan, het voorgenomen plan en de bestaande toestand als referentietoestand gewenst en dit per milieudiscipline om aan te tonen dat er geen vermoeden is van significante milieueffecten.

Aan de hand van de drie onderstaande indicatoren wordt bepaald in welke mate het voorgenomen plan afwijkt van het geldende plan of de bestaande toestand:

- Activiteiten: de mate waarin het voorgenomen plan andere activiteiten stedenbouwkundig vergunbaar maakt ten opzichte van het vandaag geldende plan;

- bodemafdekking: de mate waarin het voorgenomen plan een wijziging toelaat van de bodemafdekking ten opzichte van het vandaag geldende plan;
- bestaande toestand: de mate waarop het voorgenomen plan louter een bestendinging is van de huidige stedenbouwkundige vergunde of vergund geachte toestand.

Tabel 3 Indicatoren inschatting van de gradatie van de impact van het RUP

	VERWACHTE MILIEUIMPACT	ACTIVITEITEN	BODEM-AFDEKKING	BESTAANDE TOESTAND
0	Geen impact	er worden geen andere activiteiten stedenbouwkundig vergunbaar gemaakt	er wordt geen wijziging van de totale bodemafdekking voorzien	het voorgenomen plan heeft enkel tot doel de bestaande stedenbouwkundig vergunde of vergund geachte toestand te bevestigen
1	Beperkte impact	er worden andere activiteiten stedenbouwkundig vergunbaar maar deze sluiten ofwel nauw aan bij de huidige vergunbare activiteiten of houden enkel de uitsluiting van bepaalde activiteiten in	er worden wijzigingen voorzien in de totale bodemafdekking, maar deze is ofwel niet omvangrijk in oppervlak, of stelt enkel een beperking van de totale bodemafdekking t.o.v. het geldend plan voor	het voorgenomen plan heeft tot doel de bestaande stedenbouwkundig vergunde of vergund geachte toestand te bevestigen, en laat ook bijkomende ontwikkelingen toe die nauw aansluiten bij de bestaande toestand

2	Impact	de toegelaten activiteiten zijn grondig verschillend tussen het voorgenomen plan en het geldend plan	de totale bodemafdekking neemt toe met een grote oppervlakte	het voorgenomen plan heeft tot doel om de bestaande stedenbouwkundige vergunde of vergund geachte toestand te verwijderen
---	--------	--	--	---

Voor voorliggend RUP ziet deze inschatting er als volgt uit:

Tabel 4 **Inschatting van de gradatie van de impact van het RUP**

PLAN- ONDERDEEL	ACTIVITEITEN	BODEM- AFDEKKING	BESTAANDE TOESTAND
RUP	1	1	1

Uit bovenstaande tabel kan geconcludeerd worden dat het voorgenomen plan mogelijk **milieueffecten** genereert die **significant** kunnen zijn. Hierbij is een bespreking gewenst van de verhouding tussen het geldend plan, het voorgenomen plan en de bestaande toestand als referentietoestand gewenst en dit per milieudiscipline om aan te tonen dat er geen vermoeden is van significante milieueffecten.

10.6 **AANDACHTSPUNTEN VANUIT DE HUIDIGE TOESTAND VAN HET MILIEU**

De elementen die de huidige toestand van het milieu in en rond het plangebied bepalen, zijn reeds besproken in voorgaande hoofdstukken. Op basis van dit onderzoek en gelet op de doelstelling, reikwijdte en detailleringsgraad van dit RUP zijn er geen aandachtspunten die in rekening gebracht moeten worden bij het beschrijven en onderzoek van de mogelijke milieueffecten.

10.7 **BESCHRIJVING EN BEOORDELING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN PER DISCIPLINE**

De mogelijke effecten voor de verschillende disciplines worden als volgt beoordeeld:

Tabel 5 **Beoordeling mogelijke milieueffecten**

CODE	BEOORDELING
/	Niet relevant
G	Geen effect of een zeer minimaal effect
NN	Aanzienlijk negatief effect
N	Negatief effect
P	Positief effect
PP	Aanzienlijk positief effect

Onderstaande beschrijving en beoordeling van de milieueffecten dient in samenhang gelezen te worden met de beschrijving van de referentiesituatie (bestaande feitelijke toestand, zie hoofdstuk 3 en het nulalternatief (bestaande juridische toestand, zie hoofdstuk 5) en het daarbij behorende kaart- en beeldmateriaal.

10.7.1 BODEM

10.7.1.1 REFERENTIESITUATIE

- De bodem binnen het plangebied staat op de bodemkaart gekarteerd als antropogeen.
- Het plangebied omvat geen waardevolle bodems volgens de Databank Ondergrond Vlaanderen.
- Het plangebied is zeer beperkt erosiegevoelig (zie onderdeel 10.7.2 Water)
- Het grootste deel van het plangebied is vandaag verhard.
- Binnen het plangebied bevinden er zich volgens de OVAM-databank (geconsulteerd op 06/04/2022) volgende gekende bodemonderzoeken: Oriënterend bodemonderzoek met dossiernummer 24135.

10.7.1.2 MOGELIJKE EFFECTEN

10.7.1.2.1 Bodemverstoring

Potentiële effecten van bodemverdichting of profielverstoring kunnen ontstaan op de bodem door de constructie van nieuwe gebouwen (al dan niet met ondergrondse bouwlagen) en/of de aanleg van verharde oppervlakten. Het hele plangebied staat echter gekarteerd als antropogene bodem wat impliceert dat de bodem reeds verstoord is door menselijke activiteiten. Aanzienlijke effecten ten aanzien van de bodemverstoring worden bijgevolg niet verwacht.

10.7.1.2.2 Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging

Nieuwe activiteiten die aanleiding kunnen geven tot een aanzienlijk risico op bodem- en/of grondwaterverontreiniging zijn niet voorzien in de visie. Bij eventuele calamiteiten kunnen en moeten onmiddellijk de nodige maatregelen genomen worden om een eventuele verontreiniging ruimtelijk in te perken en zo efficiënt mogelijk te bestrijden. Hierbij dienen de regels van het bodemdecreet en het Vlarebo gerespecteerd te worden.

Indien er graafwerken van meer dan 250m³ zouden nodig zijn dan dient voorafgaandelijk een milieuhygiënisch onderzoek van de bodem plaats te vinden. Ook hier dient de Vlarebo-wetgeving strikt gerespecteerd te worden waardoor noch op de locatie zelf noch op locaties waar eventuele grondoverschotten geborgen worden nieuwe bodemverontreiniging kan ontstaan. Aanzienlijke effecten ten aanzien van bodemkwaliteit worden bijgevolg niet verwacht.

10.7.1.2.3 Erosie

Het plan voorziet geen dermate wijzigingen in het bodemgebruik die erosie tot gevolg kunnen hebben. Aanzienlijke effecten ten aanzien van de discipline bodem worden bijgevolg niet verwacht.

10.7.1.3 NULALTERNATIEF

In het nulalternatief wordt de bestaande bestemming behouden. De effecten binnen het nulalternatief zijn op het vlak van de discipline bodem sterk gelijkaardig aan deze die door het planinitiatief gegenereerd kunnen worden.

10.7.1.4 CONCLUSIE

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline bodem te verwachten zijn.	G
--	----------



Kaart 15 Bodemkaart



Kaart 16 OVAM Bodemdossierinformatie

Bron: OVAM, geconsulteerd op 06/04/2022

10.7.2 WATER

10.7.2.1 REFERENTIESITUATIE

- Het plangebied bevindt zich in het Denderbekken.
- Er bevinden zich geen waterlopen binnen het plangebied.
- Het grootste deel van het plangebied is vandaag verhard.
- Onderstaande tabel vat de hydrologische toestand binnen het plangebied samen:

THEMA	PLANGEBIED
Waterlopen	/
Overstromingsgevoeligheid (2017)	Niet overstromingsgevoelig
Infiltratiegevoeligheid	Niet infiltratiegevoelig
Grondwaterstromingsgevoeligheid	Matig gevoelig (type 2)
Erosiegevoeligheid	Zeer beperkt erosiegevoelig
Hellingen	< 5%
Winterbed	Neen
Watergevoelig openruimtegebied	Neen
Zoneringsplan VMM	Centraal gebied

10.7.2.1.1 Grondwater

- Het plangebied is niet infiltratiegevoelig.
- Het plangebied is matig gevoelig voor grondwaterstroming.
- Binnen het plangebied komen er geen grondwaterwinningen voor.
- Het plangebied maakt geen deel uit van een waterwingebied.

10.7.2.1.2 Oppervlaktewater

- In of in de nabije omgeving van het plangebied bevinden zich geen waterlopen.

- Het plangebied is niet overstromingsgevoelig en kent geen overstromingsproblematiek.
- Het plangebied is niet infiltratiegevoelig.

10.7.2.1.3 Afvalwater

Volgens het zoneringsplan maakt het plangebied integraal deel uit van het centraal gebied. Dit impliceert dat aansluiting via riolering op een bestaande waterzuiveringsinstallatie mogelijk is.

10.7.2.2 MOGELIJKE EFFECTEN

10.7.2.2.1 Grondwater

Kwantiteit/verharding

De verhardingsgraad binnen het plangebied is vandaag zeer hoog wat infiltratie van hemelwater in de bodem beperkt. Het opleggen van een minimale groenvereiste in het plan kan een positief effect hebben op de infiltratiemogelijkheden. De kaart met infiltratiegevoelige gebieden toont echter aan dat het plangebied niet infiltratiegevoelig is. Dit wil zeggen dat de bodem het hemelwater niet goed laat indringen. De aanduiding als 'niet infiltratiegevoelig' betekent echter niet dat infiltratie niet mogelijk is. Dit dient steeds proefondervindelijk getest te worden; enkel de resultaten van infiltratietesten en/of grondwatermetingen kunnen gebruikt worden om een afwijking op de infiltratieplicht te bekomen.

Bij het verlenen van een vergunning dient minstens voldaan te zijn aan de gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van het afval en hemelwater. Prioriteit dient daarbij uit te gaan naar hergebruik van hemelwater (bijvoorbeeld sanitair) en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer. Bijkomend dient ook de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater en afvalwater gerespecteerd te worden.

Kwaliteit

In de visie voor het plangebied zijn geen activiteiten voorzien die de kwaliteit van het grondwater negatief zouden beïnvloeden. Bestaande Vlarema/Vlarebo-regelgeving dient nageleefd te worden.

Grondwaterstroming

Het plan voorziet mogelijk ondergrondse constructies die een impact kunnen hebben op de grondwaterstroming. Met grondwaterstroming wordt de laterale beweging van grondwater doorheen de ondergrond en de toestroming van kwel bedoeld. Voor de watertoets is de ondiepe grondwaterstroming van belang. Deze stroming kan immers beïnvloed of verstoord worden door ondergrondse constructies. Het plangebied is gelegen in een zone die matig gevoelig is voor grondwaterstroming (type 2). Voor dit type geldt dat ondergrondse constructies met een diepte van meer dan 5 m en een horizontale lengte van meer dan 100 m tot nadelige effecten kunnen leiden. Gelet het aanwezige, in stand te houden patrimonium, kan verwacht worden dat dergelijke grootschalige ondergrondse constructies niet gerealiseerd zullen worden.

10.7.2.2.2 Oppervlaktewater

Kwantiteit/verharding/overstroming

De verhardingsgraad binnen het plangebied is vandaag zeer hoog wat infiltratie van hemelwater in de bodem beperkt. Het opleggen van een minimale groenvereiste in het plan kan een positief effect hebben op de infiltratiemogelijkheden. De kaart met infiltratiegevoelige gebieden toont echter aan dat het plangebied niet infiltratiegevoelig is. Dit wil zeggen dat de bodem het hemelwater niet goed laat indringen. De aanduiding als 'niet infiltratiegevoelig' betekent echter niet dat infiltratie niet mogelijk is. Dit dient steeds proefondervindelijk getest te worden; enkel de resultaten van infiltratietesten en/of grondwatermetingen kunnen gebruikt worden om een afwijking op de infiltratieplicht te bekomen. Bij het verlenen van een vergunning dient minstens voldaan te zijn aan de gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van het afval en hemelwater. Prioriteit dient daarbij uit te gaan naar hergebruik van hemelwater (bijvoorbeeld sanitair) en vervolgens

naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer. Bijkomend dient ook de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater en afvalwater gerespecteerd te worden.

Kwaliteit

In de visie voor het plangebied zijn geen activiteiten voorzien die de kwaliteit van het grondwater negatief zouden beïnvloeden. Bestaande Vlarema/Vlarebo-regelgeving dient nageleefd te worden.

10.7.2.2.3 Afvalwater

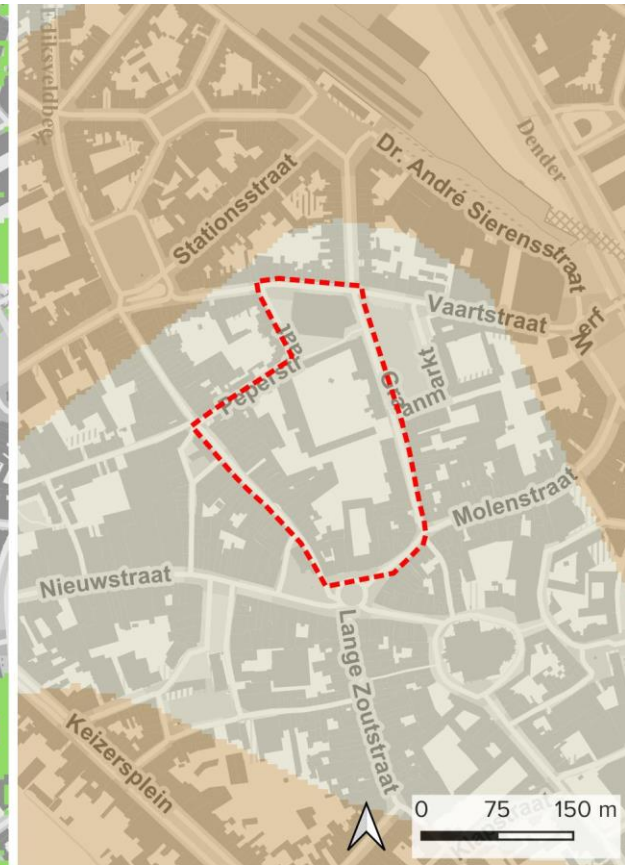
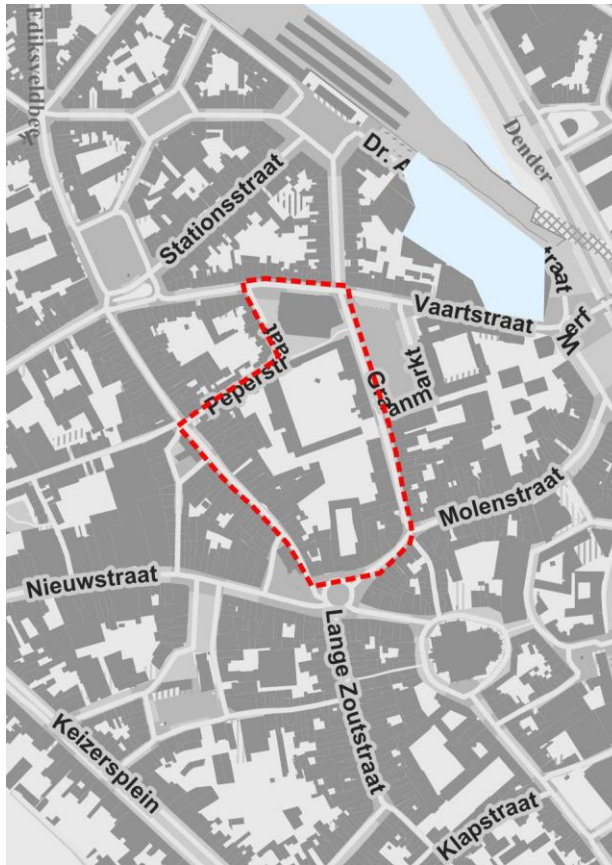
Het plan genereert geen effecten ten aanzien van het aspect afvalwater gezien aangesloten kan worden op een RWZI.

10.7.2.3 NULALTERNATIEF

In het nulalternatief wordt de bestaande bestemming behouden. De effecten binnen het nulalternatief zijn op het vlak van de discipline water sterk gelijkaardig aan deze die door het planinitiatief gegenereerd kunnen worden.

10.7.2.4 CONCLUSIE

Rekening houdend met de aard van het plan, het gegeven dat het plan niet gelegen is ter hoogte van zeer grondwaterstromingsgevoelige gebieden zoals valleigebied, niet ter hoogte van een beschermingszone voor drinkwaterwinning, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot grondwater zullen optreden.	G
Rekening houdend met de aard van het plan, het gegeven dat er in het plan geen waterlopen zijn gelegen en er geen overstromingsgevoelige gebieden in of in de nabijheid het plangebied zijn aangeduid, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op oppervlaktewater zullen optreden.	G
Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat het plan kan aansluiten op een RWZI, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot afvalwater zullen optreden.	G



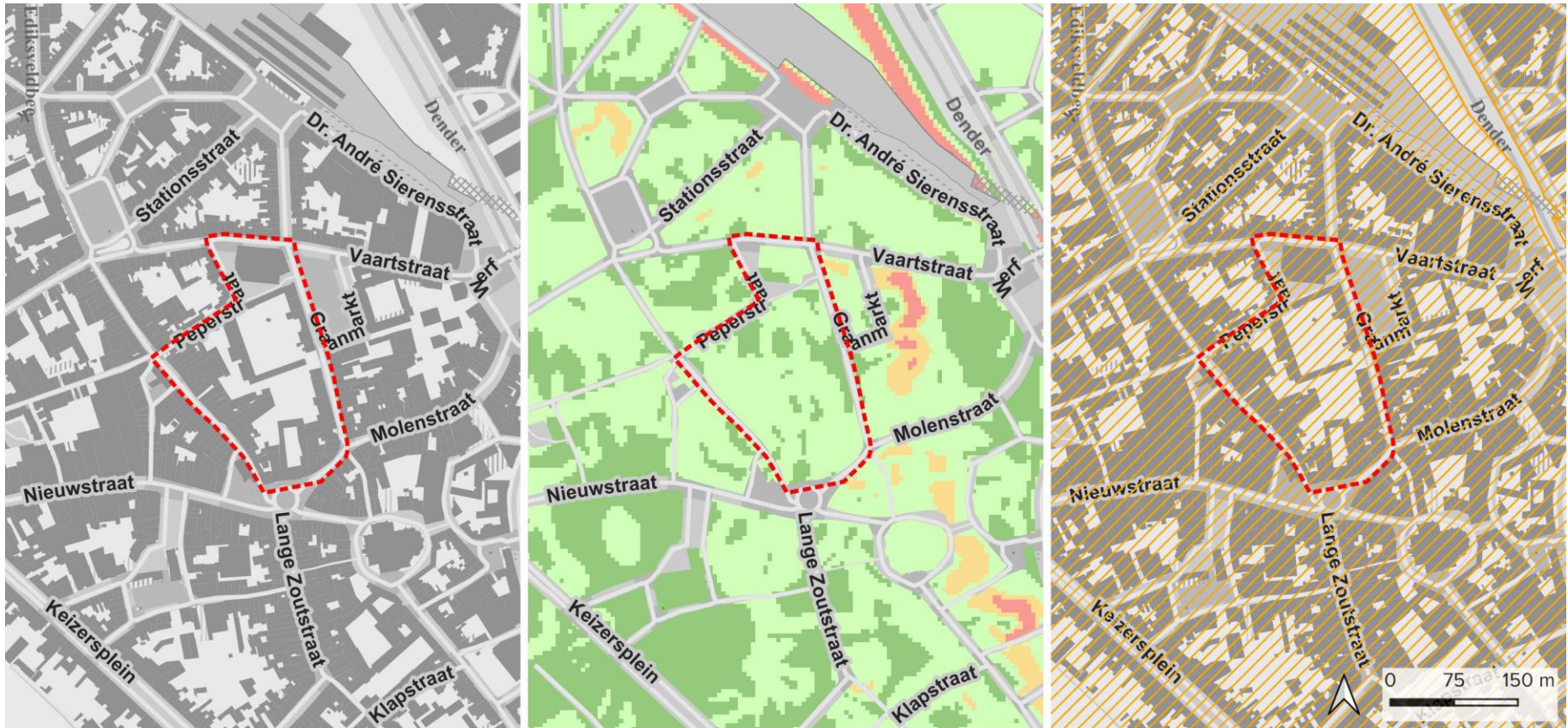
LEGENDE

-  grens plangebied
- OVERSTROMINGSGEVOELIGHEID
-  niet overstromingsgevoelig
-  mogelijk overstromingsgevoelig
-  effectief overstromingsgevoelig

- EROSIEGEVOELIGHEID
-  niet erosiegevoelig
-  erosiegevoelig

- GRONDWATERSTROMINGSGEVOELIGHEID
-  matig gevoelig
-  zeer gevoelig

Kaart 17 Hydrologische toestand (1/2)



LEGENDE

- grens plangebied
- INFILTRATIEGEVOELIGHEID
- niet infiltratiegevoelig
- infiltratiegevoelig

- HELLINGEN
- < 0.5%
 - 0.5 - 5%
 - 5 - 10%
 - > 10%

- ZONERINGSPLAN AFVALWATER
- centraal gebied

Kaart 18 Hydrologische toestand (2/2)

10.7.3 BIODIVERSITEIT

10.7.3.1 REFERENTIESITUATIE

Het plangebied is niet gelegen in of in de onmiddellijke nabijheid van een Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijngebieden of Ramsar-gebied. Het plangebied vormt geen onderdeel van het VEN. Het plangebied staat volgens de biologische waarderingskaart gekarteerd als 'dicht bebouwd gebied' en 'halfopen of open bebouwing met beplanting'. Het biologisch meest waardevolle terrein in de directe omgeving betreft de Graanmarkt. Het plein staat gekarteerd als park wat standaard overeenstemt met 'complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen'. Onderdeel 3.8 op pagina 22 van deze nota bevat een overzicht van de bestaande groenstructuren binnen het plangebied.

10.7.3.2 MOGELIJKE EFFECTEN

In en in de ruime omgeving van het plangebied bevinden zich geen Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijngebieden of Ramsar-gebied. Het meest nabij gelegen Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijngebied (of Ramsar-gebied) bevindt zich op ca. 1,1km afstand van het plangebied. Het plangebied bevindt zich niet op een mogelijke migratieroute tussen twee deelplangebieden van een Habitat- of Vogelrichtlijngebied (zoals bijvoorbeeld verbinding via waterlopen of groenstructuren), noch is er beïnvloeding vanuit het plan te verwachten. Er is geen passende beoordeling noodzakelijk. Rekening houdend met de aard van het plan worden er geen aanzienlijke of betekenisvolle effecten op NATURA-2000 gebieden verwacht.

De bomenwaarderingskaart vormt de basis voor een kwalitatieve herinrichting van de groene ruimte. Het vergroeningsplan (in opmaak) stelt dat ingezet moet worden op vergroening op de site en dan vooral op bijkomende bomen. Het behoud van de aanwezige groenelementen staat dus voorop, maar het kan niet uitgesloten worden dat bepaalde aanwezige groenelementen zullen verdwijnen door eventuele bijkomende onder- of bovengrondse constructies op de Stadhuis- en Pupillensite. Er is een waardebeoordeling uitgevoerd voor elk de verschillende groenelementen zodat

bij de afweging van mogelijke alternatieven ook het eventuele verlies aan waardevol groen in rekening gebracht kan worden. Mocht er toch sprake zijn van een eventueel beperkt biotoopverlies door het kappen van bomen, dan dient dit gecompenseerd te worden zoals ook gesteld in gemeentelijke bouwverordeningen betreffende beplantingen. In het geval er sprake zou zijn van biotoopverlies, dan is dit de resultante van een alternatievenonderzoek waarbij verschillende maatschappelijke belangen ten opzichte van elkaar zijn afgewogen. Mits het voorzien in compensatie kan in alle redelijkheid gesteld worden dat de effecten als niet aanzienlijk beschouwd kunnen worden.

10.7.3.3 NULALTERNATIEF

In het nulalternatief wordt de bestaande bestemming behouden. De effecten binnen het nulalternatief zijn op het vlak van de discipline biodiversiteit sterk gelijkaardig aan deze die door het planinitiatief gegenereerd kunnen worden.

10.7.3.4 CONCLUSIE

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline biodiversiteit te verwachten zijn.	G
---	----------

10.7.4 LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED, ARCHEOLOGIE

10.7.4.1 REFERENTIESITUATIE

Het plangebied maakt deel uit van het stedelijke landschap van Aalst. Er zijn nagenoeg geen kenmerkende landschapsstructuren aanwezig.

In onderdeel 3 is het aanwezige bouwkundig erfgoed uitgebreid beschreven. Deze beschrijving is gebaseerd op de bouwhistorische nota die opgemaakt is naar aanleiding van de opmaak van het beeldkwaliteitsplan voor het stadshart. Hierop gebaseerd is ook een waardebeoordeling van de verschillende erfgoedelementen binnen het plangebied opgemaakt.

Het plangebied ligt binnen een afgebakende archeologische zone. Er is archeologische voorstudie opgemaakt die het archeologisch patrimonium binnen het plangebied aan de hand van een bureaustudie in kaart brengt.

10.7.4.2 MOGELIJKE EFFECTEN

Het planvoornemen voorziet geen aantasting, vernietiging of doorsnijding van kenmerkende landschapsstructuren. Aanzienlijke effecten op landschapsstructuur of -uitsicht worden dan ook niet verwacht.

De krachtlijnen stellen dat een geschikte herbestemming gezocht moet worden voor de beschermde alsook de geïnventariseerde gebouwen opdat deze gebouwen opnieuw de grandeur van weleer kunnen uitstralen. Nieuwe ingrepen dienen te gebeuren met respect voor de historische en erfgoedkundige waarde van de site en dienen het bestaand patrimonium te versterken, zodat een nieuwe dynamiek ontstaat in het hart van de stad, klaar voor de toekomst. Het bouwhistorisch onderzoek en de hieruit afgeleide waardebeoordeling van de aanwezige erfgoedelementen vormen het uitgangspunt voor het ontwerpend onderzoek voor de site. Het plan schenkt uitgebreid aandacht aan de aanwezige erfgoedwaarden en 'behoud door ontwikkeling' faciliteren. Deze strategie betreft de cultuurhistorie expliciet bij ruimtelijke ontwikkelingen en planvormingsprocessen. Het doel is tweeledig; verbetering van de kwaliteit van de omgeving en behoud van het cultureel erfgoed. Het adagium 'behoud door ontwikkeling' in het beleid voor cultuurhistorie biedt ruimte om tot andere oplossingen te komen. Het is niet altijd nodig of wenselijk om ervoor te kiezen om cultuurhistorische waarden volledig in dezelfde vorm te behouden. Met andere oplossingen kunnen kosten en/of tijd in een plan of project bespaard worden, mits de keuzes goed gemotiveerd en gedragen zijn. De vigerende wetgeving met betrekking tot onroerend erfgoed blijft uiteraard onverminderd van toepassing. In het plan kunnen bijkomende randvoorwaarden bepaald worden teneinde de erfgoedwaarde op de site te bestendigen en te verhogen.

De ondergrond binnen het plangebied kan beschouwd worden als bodemarchief, waar voorzichtig mee moet omgesprongen worden in functie

van de potentieel archeologische waarden. Door uitvoering van het plan is vergraving mogelijk. Hierdoor bestaat een potentiële kans op het verstoren van archeologische waarden. De aan- of afwezigheid van archeologische sporen kan immers enkel met verder onderzoek worden vastgesteld.

Archeologisch vooronderzoek is geregeld binnen de geldende regelgeving (verplichting tot opmaak van een archeologienota onder voorwaarden).

- In het Onroerenderfgoeddecreet is geregeld dat bij de vergunningsaanvraag onder bepaalde voorwaarden een bekrachtigde archeologienota moet zitten (zie tevens beslissingsboom).
- De verplichting is afhankelijk van een aantal criteria en drempels. Dit dient in de projectfase onderzocht te worden maar op planniveau kunnen er al duidelijke indicaties zijn. Of je verplicht bent een archeologienota toe te voegen aan de vergunningsaanvraag is onder meer afhankelijk van de totale oppervlakte van de percelen, de oppervlakte van de geplande bodemingrepen, de ruimtelijke bestemming van het terrein en de ligging binnen of buiten een archeologische zone uit de vastgestelde inventaris of binnen een beschermde archeologische site.

10.7.4.3 NULALTERNATIEF

In het nulalternatief wordt de bestaande bestemming behouden. Naast de vigerende wetgeving zijn geen expliciete bepalingen opgenomen die het behoud en de versterking van het erfgoed garanderen. Dit is wel mogelijk met het planinitiatief. De mogelijke effecten van het plan zijn dus positief voor de erfgoedwaarden in vergelijking met het nulalternatief.

10.7.4.4 CONCLUSIE

Gelet op de afwezigheid van kenmerkende landschapsstructuren kan verwacht worden dat geen aanzienlijke effecten ten aanzien van het landschap zullen optreden.	G
De bouwkundige erfgoedwaarden behouden en versterken vormen een uitgangspunt van het plan en hieraan wordt veel aandacht besteed bij de planvorming. Door het RUP wordt het mogelijk om	G

nieuwe invullingen te geven aan bestaand waardevol patrimonium wat een positief effect zal hebben op de instandhouding ervan.	
Indien voldaan wordt aan de vigerende wetgeving inzake archeologie kan verwacht worden dat er geen aanzienlijke effecten ten aanzien van archeologie zullen optreden.	G

10.7.5 MENS – MOBILITEIT

Parallel aan de opmaak van het RUP wordt een mobiliteitsstudie opgemaakt voor de Stadhuis- en Pupillensite. Deze heeft enerzijds als doel de nodige inzichten te verschaffen in de mobiliteitseffecten ten gevolge van de planologische herbestemming die het RUP doorvoert. Op basis hiervan kunnen weloverwogen keuze gemaakt worden die juridische doorvertaald kunnen worden in het RUP. Anderzijds kan deze studie in een latere fase gehanteerd worden als basis voor de doorrekening van de mobiliteitseffecten van concrete projecten binnen het plangebied.

Het RUP heeft niet tot doel de bestemming zeer gedetailleerd vast te leggen gezien de nodige flexibiliteit geboden moet worden om in te spelen op trends en maatschappelijke wijzigingen waaraan het hart van een centrumstad onderhevig is. Binnen de marges van het RUP zullen steeds meerdere programma- en inrichtingsalternatieven mogelijk zijn, maar deze zullen allen kaderen in de algemene krachtlijnen die uitgezet zijn voor de site. Ook de mobiliteitseffecten zijn sterk afhankelijk van het uiteindelijke programma dat effectief gerealiseerd zal worden. Om de mobiliteitseffecten op planniveau in beeld te brengen, wordt daarom gewerkt met verschillende (extreme) ontwikkelingsscenario's.

10.7.5.1 REFERENTIESITUATIE

Voor een uitgebreide beschrijving van de referentiesituatie op mobiliteitsvlak wordt verwezen naar de mobiliteitsstudie Stadhuis- en Pupillensite die als bijlage bij deze nota is gevoegd.

In het kader van deze studie werden verkeerstellingen met behulp van telsingangen uitgevoerd tussen 10 en 30 januari 2022 om de bestaande verkeersstromen (gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer) in de omgeving

van het plangebied in kaart te brengen. Tijdens deze periode waren in België maatregelen van kracht ter bestrijding van de uitbraak van het SARS-COV19 virus. Binnen het maatregelenpakket viel onder meer 4 dagen thuiswerk per week voor functies waar dit mogelijk is. De verkeersdrukte varieerde doorheen de coronaperiode met een sterke terugval op bepaalde momenten. Algemeen kan uitgegaan worden van een reductie van verkeer op het hoofdwegennet van 10-15%. Gezien hier verkeer gemeten wordt in een binnenstedelijk gebied in de nabijheid van een schoolomgeving (waar in januari 2022 geen bijzondere maatregelen van kracht waren) hanteren we een correctiefactor van 10% voor het gemotoriseerd verkeer.

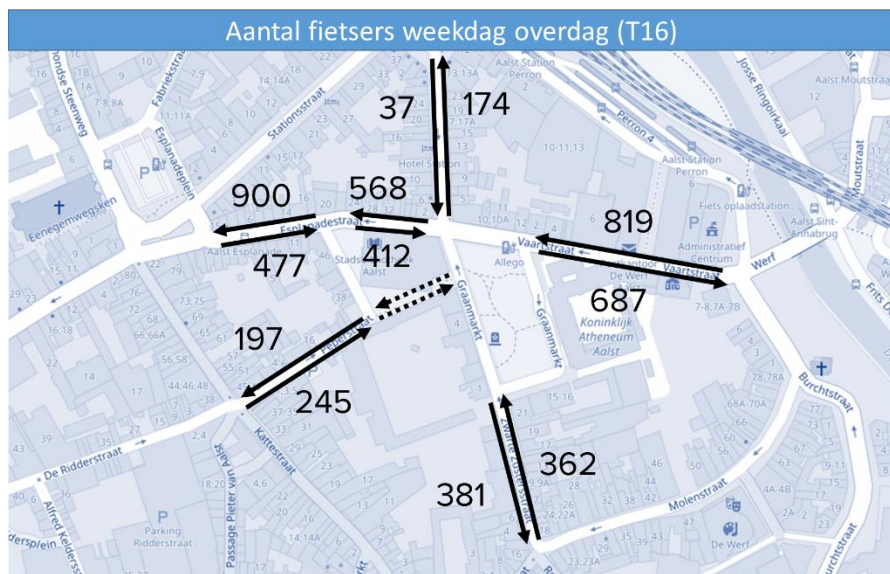
▀ BEREIKBAARHEID VOETGANGERS

Het plangebied is gelegen binnen de Wallenring en sluit ruimtelijk aan bij het voetgangersgebied van Aalst. Bovendien ligt het gebied op de wandelas tussen het station en de Grote Markt. Zowel het treinstation als busstation liggen op wandelafstand. Het projectgebied is met andere woorden uitstekend te ontsluiten voor voetgangers.

▀ BEREIKBAARHEID FIETSERS

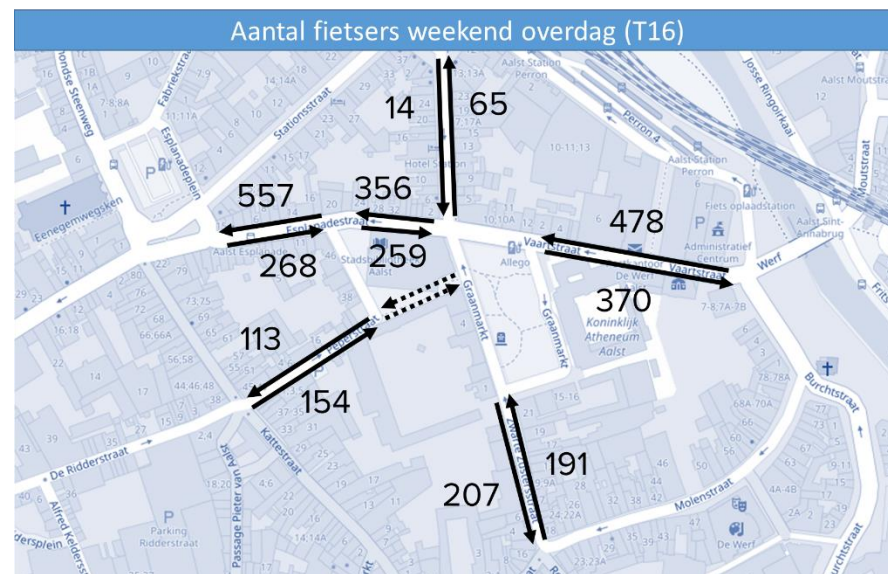
Langsheen het plangebied lopen de fietslijnen zoals gedefinieerd in het circulatieplan (zie onderdeel 6.3.5 pagina 46 e.v.). Het plangebied vindt onmiddellijk aansluiting op de fietslijn doorheen de Vaartstraat en Esplanadestraat, maar de andere fietslijnen komen eveneens samen in de omgeving station/Werf.

Op vlak van fietsnetwerken op bovenlokale schaal (zie onderdeel 6.3.4 pagina 45) loopt het tracé van de fietssnelweg Aalst-Zottegem ten noorden van het plangebied richting het station van Aalst. Het station vormt daarbij een belangrijk knooppunt van verschillende fietssnelwegen in de omgeving. Op het Werfplein ten oosten van het plangebied komen verschillende tracés van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk samen.



Figuur 12 Gemeten aantal fietsers rondom projectgebied (periode tussen 6u en 22u (T16)) tijdens weekdag

Tijdens een weekdag worden heel wat fietsers in de omgeving geteld. De tellingen bevestigen de Vaarstraat en Esplanadestraat als belangrijke fietsas. Deze straten zijn niet opgenomen in het functioneel fietsnetwerk, maar vormen wel een fietslijn in het circulatieplan. Er wordt op deze fietsas meer gefietst in de richting van het autoverkeer dan in de tegenrichting. Daarnaast wordt ook in de Zwarte Zustersstraat een groot aantal fietsers gemeten. De straat is vormgegeven als fietsstraat. Het is opvallend dat er iets meer fietsverkeer tegen de rijrichting van het autoverkeer dan in de rijrichting wordt gemeten. Ook de De Ridderstraat/Peperstraat kent een zeker aantal fietsers die via het plein voor Utopia op een autovrije wijze naar de Graanmarkt kunnen rijden. De verbinding naar het station wordt minder gebruikt door fietsers. Er worden opvallend meer fietsers op het fietspad in de tegenrichting van het autoverkeer gemeten dan in de rijrichting.



Figuur 13 Gemeten aantal fietsers rondom projectgebied (periode tussen 6u en 22u (T16)) tijdens weekend

Het patroon in het weekend is erg gelijkaardig, maar met lagere fietsintensiteiten. Het is dus duidelijk dat veel gemeten fietsverplaatsingen effectief functionele verplaatsingen zijn. Opnieuw is de fietsas Vaartstraat-Esplanadestraat duidelijk, voornamelijk in de rijrichting en het fietsverkeer in de Zwarte Zustersstraat, dominant richting het centrum.

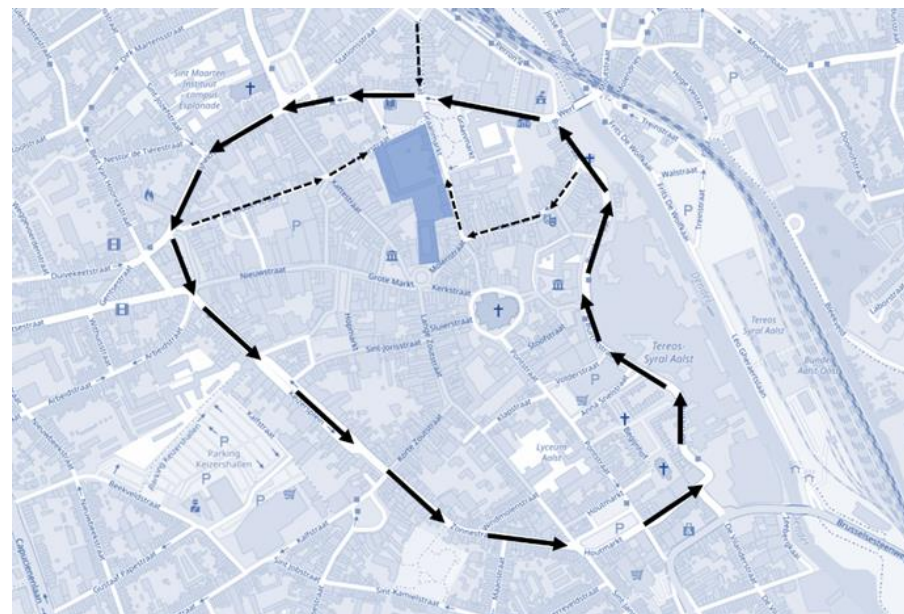
Er dient opgemerkt dat het hier tellingen betreft die uitgevoerd zijn tijdens de winterperiode en dat tijdens de lente en zomer het aandeel fietsers mogelijk groter is.

BEREIKBAARHEID OPENBAAR VERVOER

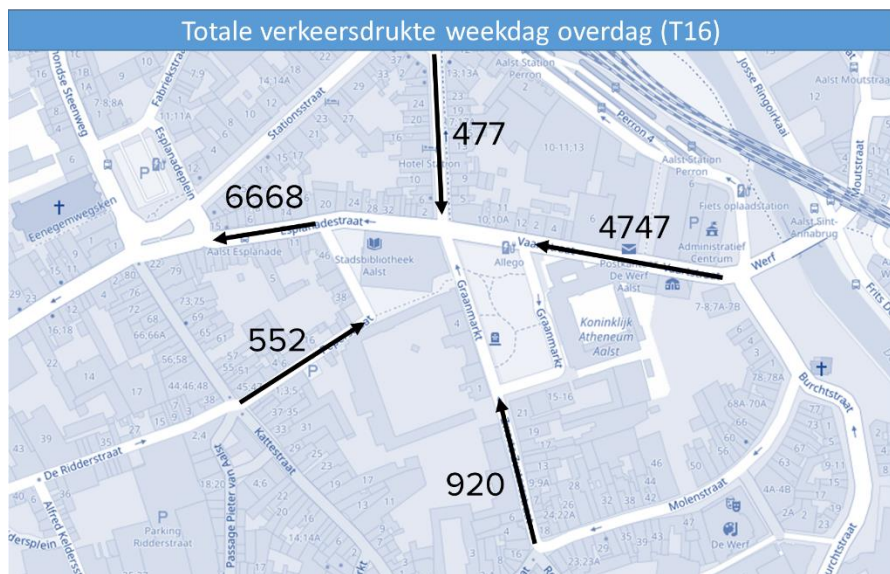
Het plangebied is gelegen in de onmiddellijke omgeving van het treinstation van Aalst met een uitgebreide basisbediening. Hier bevindt zich ook een knooppunt van 4 buslijnen van het stadsnetwerk. Daarnaast is er een uitgebreid netwerk van streekbussen in alle windrichtingen. Deze bussen worden bovendien nog aangevuld met versterkingen voornamelijk in functie van woon-schoolverkeer.

BEREIKBAARHEID GEMOTORISEERD VERKEER

Het recente circulatieplan in Aalst wijzigde de autobereikbaarheid van het plangebied. Het plangebied situeert zich in de nabijheid van de Wallenring die dienst doet als hoofdontsluiting voor het centrum en in tegenwijzerzin een volledige ringstructuur vormt. De hoofdontsluiting situeert zich dus via de Vaarstraat voor aankomend verkeer en via de Esplanadestraat voor uitgaand verkeer. Daarnaast zijn er drie alternatieve ontsluitingsmogelijkheden om met de auto het plangebied te bereiken: vanaf het station van Aalst (Albert Liénartstraat), vanuit de Molenstraat of vanuit de De Ridderstraat. Voor uitgaand verkeer vormt de Esplanadestraat de enige ontsluitingsoptie. Het verkeer vanuit de omgeving wordt hier gebundeld.



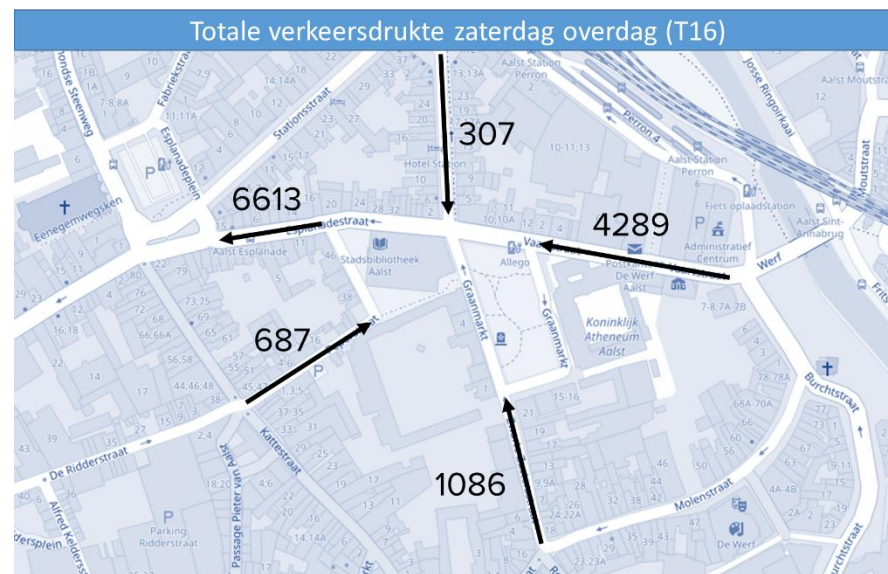
Figuur 14 Bestaande ontsluitingsmogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer



Figuur 15 Gemeten verkeersdrukte (periode tussen 6u en 22u (T16)) tijdens weekdag

De tellingen bevestigen het statuut van de Wallenring als voornaamste draaischijf van het autoverkeer in het centrum van Aalst. Op dagbasis (6u. – 22u.) rijden ruim 4700 auto-equivalenten doorheen de Vaartstraat. De Esplanadestraat is duidelijk drukker met ruim 6600 auto-equivalenten op dagbasis. Het verkeer vanuit de Molenstraat, de Peperstraat en vanuit de stationsomgeving wordt hier allemaal geconcentreerd op dit wegsegment. De Esplanadestraat is daarmee meteen het meest kritische punt in de omgeving van het plangebied.

Op zaterdag zien we een gelijkaardig patroon. Opnieuw is het de Wallenring die het grootste deel van het verkeer opvangt. Het is daarbij opmerkelijk dat er op zaterdag nauwelijks minder verkeer doorheen deze as rijdt in vergelijking met een klassieke weekdag. Woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer wordt op zaterdag dus vermoedelijk gecompenseerd met meer recreatieve verplaatsingen.



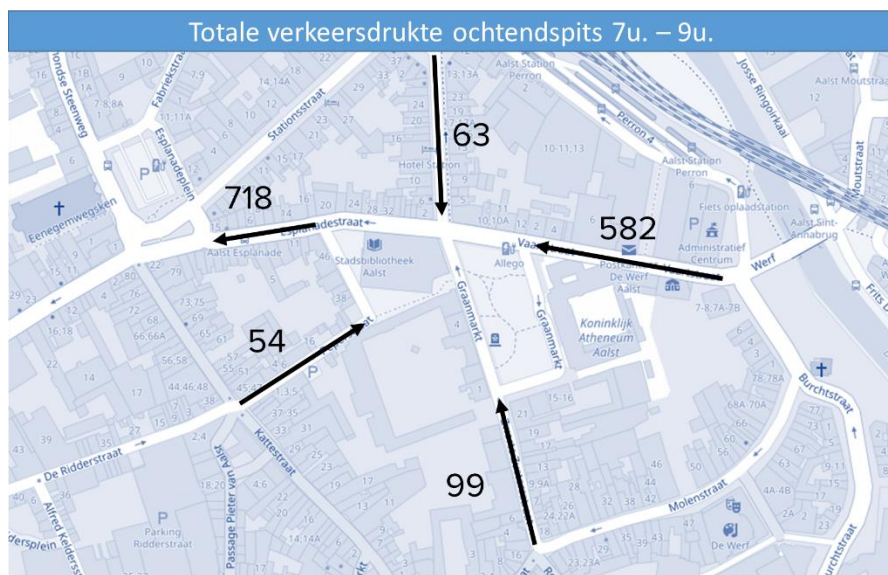
Figuur 16 Gemeten verkeersdrukte (periode tussen 6u en 22u (T16)) op zaterdag

Dat beeld wordt bevestigd door de metingen in de Peperstraat en Zwarte Zustersstraat. Daar worden op zaterdag hogere intensiteiten gemeten dan op weekdagen. Dit is vermoedelijk gerelateerd aan de winkelvoorzieningen die via deze assen wordt ontsloten. Er is met andere woorden op zaterdag een ander verkeersbeeld waar te nemen in de omgeving van het plangebied met meer bewegingen die door het centrum gaan. Dat resulteert echter in een gelijkaardige verkeersdrukte op de Esplanadestraat.

De verkeersintensiteit gemeten in de Zwarte Zustersstraat met meer dan 1000 auto-equivalenten op zaterdag is opmerkelijk omdat dit verkeer volledig door de Molenstraat rijdt. Deze straat werd recent heringericht tot een woonerf met als doelstelling doorgaande verkeersbewegingen doorheen de Molenstraat te beperken. Het is zeer aannemelijk dat een substantieel aandeel van het verkeer in de Molenstraat/Zwarte Zustersstraat echter doorrijdend verkeer is. Op zaterdag speelt bovendien mogelijk nog

een bijkomend effect waarbij de as Molenstraat/Zwarte Zustersstraat voor autoverkeer ruimtelijk het dichtst bij de zaterdagmarkt in het voetgangersgebied komt waardoor op de hoek van de Molenstraat een vorm van Kiss-and-Ride-effect voor marktbezoekers kan ontstaan.

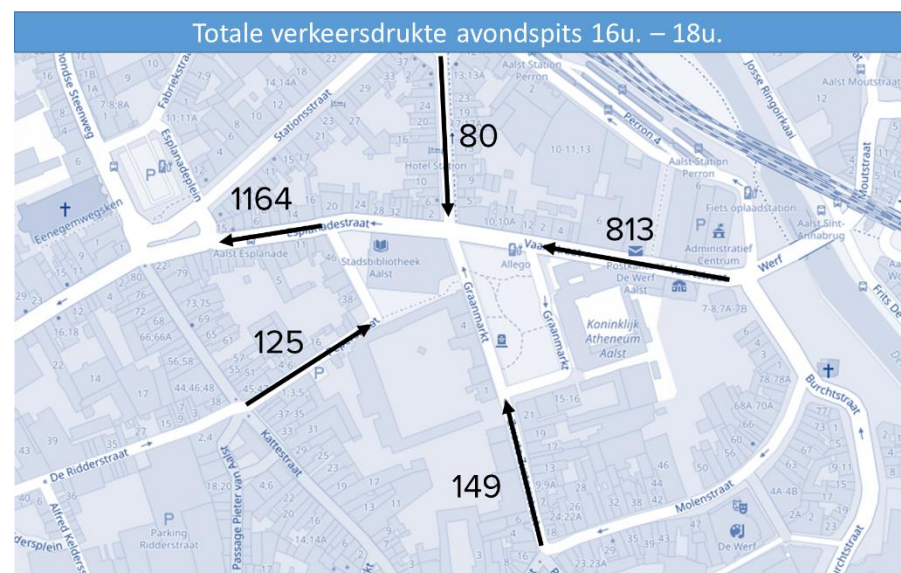
Als we ons focussen op de drukste uren van de ochtendspits dan wordt het beeld met een dominante verkeerstream op de Wallenring opnieuw bevestigd. De as Vaartstraat-Esplanadestraat verwerkt over 2 uren ongeveer 600 à 700 auto-equivalenten doorheen de ochtendspits. De andere aanrijroutes zijn duidelijk minder druk.



Figuur 17 Gemeten verkeersdrukte ochtendspits (7u-9u)

Tijdens de avondspits is het beeld gelijkaardig, maar is het druktebeeld veel intensiever. In de Vaartstraat meten we over twee uren bekeken gemiddeld ruim 730 auto-equivalenten (40 % meer dan in de ochtendspits). In de Esplanadestraat loopt dit op tot ruim 1.000 auto-equivalenten. Dat is 62 % meer dan gemeten wordt tijdens dezelfde periode in de ochtendspits. De

avondspitsuren in de Esplanadestraat zijn meteen de drukst gemeten uren in de omgeving van het plangebied en verkeerskundig het meest kritisch moment.



Figuur 18 Gemeten verkeersdrukte avondspits (16u-18u)

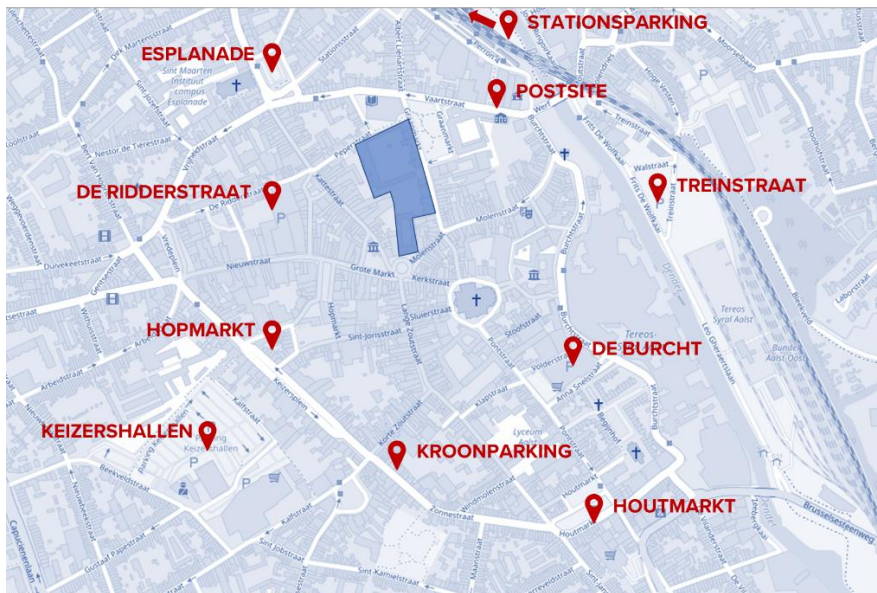
Onderdeel 0 pagina 58 van deze nota bevat het onderzoek dat gevoerd is naar de verschillende ontsluitingsalternatieven voor het plangebied. Hierbij werd het alternatief om de site te ontsluiten via de De Ridderstraat/Peperstraat niet weerhouden. Ook de optie om een ondergrondse parkeergelegenheid te voorzien onder de Graanmarkt werd niet weerhouden.

➤ PARKEREN

Verspreid binnen het plangebied bevinden zich enkele (private) parkeerzones, en dit zowel in het stedelijk weefsel als op de Stadhuis- en Pupillensite. Op de Stadhuis- en Pupillensite gaat het om volgende zones:

- Op het binnenplein van de Stadhuisite kunnen ongeveer 36 wagens geparkeerd worden.
- Op de ruimte tussen de Pupillensite en de Kattestraat zijn ongeveer 51 parkeerplaatsen.
- De binnenplaats van de Pupillensite biedt plaats aan ongeveer 69 wagens.

In totaal kunnen vandaag ongeveer 156 wagens parkeren op de site. Daarnaast bevindt het plangebied zich in een omgeving met openbare parkeervoorzieningen die (voornamelijk) langsheen de Wallenring zijn gelegen.



Figuur 19 Parkeervoorzieningen in de omgeving van het plangebied

Voor 6 grote parkings in de omgeving van het projectgebied werd via BeMobile de maximale bezettingsgraad nagegaan tijdens de periode van het verkeersonderzoek. Het betreft de parkings van De Ridderstraat, Esplanadeplein, Hopmarkt, Keizershallen, Postsite en de pendelparking van het station. Samen bieden deze parkings plaats aan 1986 voertuigen. Onderstaande tabel toont het maximale bezettingspercentage en het tijdstip waarop dit werd gemeten.

Tabel 6 Maximale bezettingsgraad openbare parkings in de omgeving van het plangebied

DATUM	MAXIMALE BEZETTINGSGRAAD	TIJDSTIP
maandag 10 januari 2022	46,7%	14u
dinsdag 11 januari 2022	51,5%	15u
woensdag 12 januari 2022	45,4%	15u
donderdag 13 januari 2022	46,1%	15u
vrijdag 14 januari 2022	50,7%	13u
zaterdag 15 januari 2022	71,2%	15u
zondag 16 januari 2022	20,1%	16u
maandag 17 januari 2022	45,4%	15u
dinsdag 18 januari 2022	43,6%	15u
woensdag 19 januari 2022	39,2%	15u
donderdag 20 januari 2022	41,6%	14u
vrijdag 21 januari 2022	52,1%	14u
zaterdag 22 januari 2022	70,9%	15u
zondag 23 januari 2022	22,5%	15u
maandag 24 januari 2022	44,4%	15u
dinsdag 25 januari 2022	37,6%	14u
woensdag 26 januari 2022	44,2%	15u
donderdag 27 januari 2022	40,1%	15u
vrijdag 28 januari 2022	50,3%	15u
zaterdag 29 januari 2022	71,6%	15u
zondag 30 januari 2022	17,6%	15u

De maximale bezetting wordt steeds in de namiddag omstreeks 15u bereikt. Dat zowel op weekdays als in het weekend. Tijdens weekdays wordt zelden meer dan de helft van de parkeerplaatsen ingenomen. Er blijven veelal meer dan 1000 parkeerplaatsen beschikbaar. Op zaterdagmiddag is de bezettingsgraad hoger en loopt deze op tot boven de 70% ingenomen parkeerplaatsen.

10.7.5.1.1 Conclusie referentiesituatie

Het plangebied is gelegen binnen de Wallenring van Aalst langsheen het winkelwandelgebied en in de onmiddellijke nabijheid van het station van Aalst. Een eventuele ontwikkeling biedt in eerst instantie grote kansen om in te zetten op duurzame mobiliteit. Het plangebied kan via trage verbindingen uitstekend ontsloten worden voor voetgangers en is gelegen langsheen enkele belangrijke fietsassen. Bovendien ligt met het station van Aalst de voornaamste trein- en busknoop op een steenworp van het plangebied. De ontwikkeling biedt alle kansen om hier maximaal op in te spelen.

De ligging van het plangebied nabij de Wallenring, die dienst doet als hoofdontsluiting voor het centrum van Aalst, zorgt eveneens voor een goede bereikbaarheid van het gebied voor het gemotoriseerd verkeer. Het verkeer van de site zal in elk geval zo snel mogelijk naar de Esplanadestraat gestuurd worden als enige uitvalsweg vanuit het plangebied. Vanuit de druktemetingen blijkt dat dit wegsegment tijdens de avondspitsuren het meest kritieke moment is voor een hoge bijkomende verkeersbelasting.

Voor de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar het plangebied werden verschillende alternatieven vergeleken (zie onderdeel 9.3.1 van deze nota), het alternatief met aanrijroute via de De Ridderstraat en Peperstraat werd uitgesloten, alsook het alternatief met hoofdontsluiting van de site via de Molenstraat en Zwarte Zustersstraat. De impact op het verblijfsgebied alsook de bijkomende verkeersdruk op deze straten wordt te hoog geacht.

Ook de optie waarbij enkel de Graanmarkt en niet de bebouwde site rechtstreeks wordt ontsloten voor gemotoriseerd vervoer en hier dus een ondergrondse parking wordt voorzien, wordt niet weerhouden als optie. De

bestaande, openbare groene ruimte levert te veel ecosysteemdiensten in een dichts stedelijk weefsel om op te offeren. Hoewel het hier enkel over ondergrondse constructies zou gaan, belemmert dit de ontwikkeling van een hoogwaardige parkomgeving.

Een ontsluiting die zich zo goed mogelijk richt op de as Vaartstraat-Esplanadestraat lijkt het meest wenselijke scenario. Deze as is duidelijk de drager van het gemotoriseerd verkeer, maar dat is volgens de logica van het circulatieplan ook de gewenste situatie. Daarnaast behoort het niet voorzien van parking op de site, maar gebruik maken van bestaande publieke parkings ook tot de mogelijkheden.

10.7.5.2 MOGELIJKE EFFECTEN

10.7.5.2.1 Scenario-denken

De krachtlijnen voor herontwikkeling stellen dat een sterk autogeoriënteerde ontwikkeling vermeden moet worden en dat ingezet moet worden op zachte verplaatsingen (te voet of per fiets) alsook op verplaatsingen met het openbaar vervoer gezien de ligging in de directe omgeving van het trein- en busstation van Aalst.

Verschillende elementen uit het krachtlijnen zetten in op het stimuleren van het duurzaam verplaatsingsgedrag: zo zal op de site een publieke fietsparking voorzien worden en wordt een netwerk van trage routes gecreëerd dat het plangebied verbindt met de directe omgeving. De Stadhuis- en Pupillensite wordt ingericht als een verkeersluw voetgangersgebied. Daarnaast dient er maximaal gebruik gemaakt te worden van de diverse publieke parkings in de directe nabijheid van de site zoals parking De Burcht, parking Hopmarkt, parking Postsite, de pendelparking, de (vergroete) parking Esplanade en parking Ridderstraat. Indien een parking voor wagens op de site wordt voorzien, is deze uitsluitend bestemd voor de functies op de site. Deze dient in alle geval ondergronds voorzien te worden. De inrit van deze parking dient aan de rand van de site gelegen te zijn opdat de site maximaal verkeersvrij wordt gehouden.

Maximale parkeerratio's zullen worden opgelegd teneinde een aanzuigeffect van wagens te vermijden.

Om de effecten op vlak van mobiliteit precies te kunnen inschatten, is een goed zicht op het te ontwikkelen programma wenselijk. We bevinden ons echter vandaag nog in een planfase waarbij geen duidelijk zicht op het finale programma kan worden gegeven. Ook in het uiteindelijke RUP is het niet wenselijk de exacte invulling van alle functies en activiteiten juridisch te verankeren omdat het RUP een flexibel kader dient te vormen voor een multifunctionele binnenstedelijke ontwikkeling. Om daaraan tegemoet te komen geven we in dit onderdeel een inschatting van het mobiliteitsprofiel van het te ontwikkelen programma volgens drie extreme hypotheses.

De aandacht wordt erop gevestigd dat géén van deze drie extreme scenario's de vertaling van het wensbeeld voor de site is en louter dienen teneinde een inschatting van de mobiliteitseffecten te maken. Het gaat hier dus niet om scenario's die een beleidsmatig gewenste ontwikkeling weergeven.

Drie extreme hypotheses (geen beleidsmatig gewenste ontwikkelingen):

1. De site wordt volledig ontwikkeld als woonfunctie
2. De site wordt volledig ontwikkeld als kantoren
3. De site wordt volledig ontwikkeld als ruimte voor detailhandel

Één van de vastgestelde krachtlijnen voor de herontwikkeling van het gebied stelt dat er zowel voor de bebouwde als de onbebouwde omgeving een diversiteit aan functies wordt beoogd, gericht op diverse doelgroepen. In realiteit zal het programma bijgevolg een mix vormen van onder meer de hierboven vermelde functies. Het hierboven geschetste extreme scenario-denken biedt inzichten in de potentiële mobiliteitseffecten op planniveau die in een projectfase verder verfijnd kunnen worden.

Voor de planonderdelen 3 en 4, respectievelijk Utopia en het omliggende stedelijk weefsel worden ten gevolge van het RUP geen gewijzigde

mobiliteitseffecten verwacht gezien hier geen herbesteding wordt doorgevoerd, enkel een verfijning van de bestemming.

Het bestaande patrimonium van de Stadhuis- en Pupillensite (respectievelijk planonderdelen 1 en 2) samen heeft vandaag een oppervlakte van ± 20.500 m² bruto vloeroppervlakte. Op basis van eerste schetsen uit voorgaande ontwerptrajecten wordt rekening gehouden met een maximaal te ontwikkelen bruto vloeroppervlakte van 25.000 m² als een realistisch uitgangspunt wat betreft grootteorde van ontwikkelbaar programma. Om de effecten ten gevolge van het RUP in kaart te brengen, kan een onderscheid gemaakt te worden tussen de ontwikkelbare vloeroppervlakte die vandaag reeds in woongebied is gelegen (Stadhuissite) en de ontwikkelbare vloeroppervlakte die planologische bestemd is als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut (Pupillensite). Voor de Stadhuissite dient in principe geen herbesteding doorgevoerd te worden om een gemengd binnenstedelijk project te realiseren. Ten gevolge van het RUP worden voor deze deelsite geen gewijzigde mobiliteitseffecten verwacht ten aanzien van de bestaande juridische toestand. Voor de Pupillensite wordt wel een bestemmingswijziging doorgevoerd waardoor een wijziging in de mobiliteitseffecten verwacht kan worden. Op basis van de eerder vernoemde schetsen uit voorgaande ontwerptrajecten wordt ingeschat dat ongeveer 8.000 m² te ontwikkelen bruto vloeroppervlakte vandaag reeds in woongebied is gelegen en ongeveer 17.000 m² bruto vloeroppervlakte in gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut. Grofweg twee derde van de mobiliteitseffecten ten gevolge van de integrale herontwikkeling van de Stadhuis- en Pupillensite zoals beschreven in de mobiliteitsstudie kunnen bijgevolg direct toegeschreven worden aan de herbesteding die het RUP doorvoert. Dit dient echter genuanceerd te worden gezien ook binnen de huidige planologische mogelijkheden van de Pupillensite mobiliteitseffecten gegenereerd kunnen worden (zie onderdeel 10.7.5.3 Nulalternatief pagina 86). Vandaag staan zowel de Stadhuis- als de Pupillensite grotendeels leeg. De huidige feitelijke toestand brengt nauwelijks verkeersstromen met zich mee, met uitzondering van het gebruik van de aanwezige parking door het stadsbestuur en de stadsdiensten. In de volgende onderdelen wordt dit beperkte gebruik buiten beschouwing

gelaten en wordt ervan uitgegaan dat de site geen verkeersbewegingen genereert.

Op basis van een heel aantal aannames met betrekking tot onder meer modale verdeling en de piekbelasting zijn in de mobiliteitsstudie de drie extreme ontwikkelingsscenario's doorgerekend waarbij de volledige Stadhuis- en Pupillensite als woonontwikkeling, als kantoorontwikkeling of als detailhandelsontwikkeling wordt ingezet. Het dient opgemerkt dat bij de interpretatie van de resultaten van deze studie steeds in het achterhoofd gehouden dient te worden dat de achterliggende doorrekeningen gebaseerd zijn op een heel aantal aannames, wat onvermijdelijk is in deze planfase. De waarde van de verschillende doorgerekende scenario's ligt dan ook niet zozeer in de absolute aantallen, maar wel in het inzichtelijk maken van bepaalde grootteordes van verkeersstromen en in het detecteren van tendensen en eventuele knelpunten en kansen die hieruit blijken.

10.7.5.2.2 Verkeersgeneratie

Tabel 7 geeft een overzicht van de bijkomende verkeersgeneratie die verwacht kan worden in de verschillende doorrekenmodellen en dit zowel voor de ochtendspits als de avondspits in de Vaartstraat, de Zwarte Zustersstraat en de Esplanadestraat.

Tabel 7 Samenvattend overzicht bijkomende verkeersgeneratie van verschillende extreme ontwikkelingsscenario's

	PAE NULMETING	SCENARIO 1 WONEN	SCENARIO 2 KANTOREN	SCENARIO 3 WINKELN
OCHTENDSPITS				
Vaartstraat	582	+ 3 %	+ 18 %	+ 6 %
Zwarte Zustersstraat	99	+ 17 %	+ 106 %	+ 34 %
Esplanadestraat	718	+ 23 %	/	/
AVONDSPITS				
Vaartstraat	813	+ 18 %	+ 0,5 %	+ 29 %
Zwarte Zustersstraat	149	+ 97 %	+ 2%	+ 160 %
Esplanadestraat	1.164	+ 4 %	+ 7%	+ 21 %

Het overzicht geeft duidelijk aan dat de verschillende functies onderzocht in de doorrekenmodellen een ander effect hebben op het verkeer.

- Woonontwikkeling zorgt voornamelijk voor een extra belasting in de Esplanadestraat tijdens de ochtendspits en in de Zwarte Zustersstraat in de avondspits;
- Kantoorontwikkeling zorgt voornamelijk voor een extra belasting in de Zwarte Zusterstraat tijdens de ochtendspits;
- Detailhandelsontwikkeling zorgt voornamelijk voor een extra belasting in de Zwarte Zustersstraat in zowel ochtend- als avondspits en in de Esplanadestraat en Vaartstraat tijdens de avondspits.

De bereikbaarheidsanalyse toont aan dat de omgeving van het plangebied voornamelijk een verkeersdrukte kent tijdens de avondspits en heel wat minder tijdens de ochtendspits. Het verkeerssysteem in de omgeving kan een bijkomende belasting tijdens de ochtendspits dus beter opvangen. Vanuit dit theoretisch kader is een ontwikkeling volgens extreem scenario 3 (volledige herontwikkeling met detailhandel) het minst wenselijke en kan gestreefd worden naar een ontwikkeling die de doorgerekend scenario's 1 en 2 op een evenwichtige manier combineert, eventueel aangevuld met nog andere functies. Op deze manier worden de mobiliteitseffecten maximaal gespreid. Het voorzien van een mix aan functies is ook in lijn met de krachtlijnen die opgesteld zijn voor het gebied waarbij een diversiteit aan functies gewenst is. Bovendien stellen de krachtlijnen dat een sterk verkeersgenererende ontwikkeling vermeden moet worden.

Het dient opgemerkt dat in de doorrekeningen rond detailhandel uitgegaan wordt van een integrale ontwikkeling van de Stadhuis- en Pupillensite als binnenstedelijk winkelcomplex. Dergelijke ontwikkelingen kunnen niet beschouwd worden aan een aanvulling op het bestaande binnenstedelijke kleinhandelsapparaat van Aalst, maar vormen en attractiepool op zich. Dergelijke ontwikkelingen genereren verkeersstromen die louter omwille van de aanwezigheid van deze grootschalige winkelinfrastructuur ontstaan. Een dergelijk concept kan niet vergeleken worden met een beperkte

detailhandelsontwikkeling op de site die wel als aanvulling op de bestaande binnenstedelijke winkelzone van Aalst-centrum beschouwd zou kunnen worden. Vandaag worden immers al heel wat verkeersbewegingen gegeneerd ten gevolge van de kleinhandelsactiviteiten in de binnenstad van Aalst. Een aanvulling op het huidige binnenstedelijke shoppingaanbod zou slechts een marginale toename van het aantal bezoekers betekenen en dus veel beperktere mobiliteitseffecten genereren. Vanuit de voorliggende doorrekeningen wordt detailhandelsontwikkeling dus geenszins uitgesloten als potentiële functie op de Stadhuis- en Pupillensite, mits de schaalgrootte van deze activiteiten beperkt blijft en als aanvulling op de binnenstedelijke handelskern beschouwd kan worden.

Naast het onderscheid in de mobiliteitseffecten van de verschillende doorgerekende extreme ontwikkelingsscenario's, blijkt uit de overzichtstabel eveneens dat de grootste potentiële mobiliteitseffecten worden gemeten in het scenario waarbij de hoofdontsluiting verloopt via de Molenstraat – Zwarte Zustersstraat. De doorgerekende ontwikkelingen zouden in dit ontsluitingsalternatief kunnen leiden tot een verdubbeling (of meer) van de verkeersintensiteit in de ochtend- of avondspits. Onder meer om deze reden is beslist de Molenstraat – Zwarte Zustersstraat niet verder te weerhouden als hoofdontsluiting van het plangebied.

10.7.5.2.3 Resterende wegcapaciteit

Op basis van het gemeten druktebeeld en de verwachte verkeersintensiteiten kan de restcapaciteit van het wegennet in beeld worden gebracht. Binnen het richtlijnenboek MER Mens-Mobiliteit wordt vooropgesteld dat een I/C-verhouding, ook wel verzadigingsgraad genoemd, kleiner dan 80% steeds een vlotte doorstroming garandeert. Daarnaast is eveneens de toename van de verzadigingsgraad relevant om het mobiliteitseffect correct in te schatten waarbij een toename van meer dan 20% verzadiging eveneens als een significant negatief effect wordt beschouwd.

Tabel 8 Evaluatiekader verzadigingsgraad wegcapaciteit volgens richtlijnenboek MER 'Mens-Mobiliteit' (2015)

Verzadigingsgraad toekomstige situatie (incl. plan/project)	Evolutie t.o.v. verzadigingsgraad referentiesituatie (in procentpunt*)								
	Toename verzadigingsgraad				Verschil < 5 %-punt	Afname verzadigingsgraad			
	> 50 %-punt	20 à 50 %-punt	10 à 20 %-punt	5 à 10 %-punt		5 à 10 %-punt	10 à 20 %-punt	20 à 50 %-punt	> 50 %-punt
>100%	---	---	---	--	0	0	0	+	+
90-100%	---	---	--	-	0	0	+	++	++
80-90%	--	--	-	-	0	+	++	+++	+++
<80%	-	-	0	0	0	+	+++	+++	+++

In functie van de beschikbare wegcapaciteit van de invalswegen en uitvalswegen van het projectgebied worden de verzadigingsgraden bekomen tijdens de ochtend- en avondspits. De verzadigingsgraad overschrijdt in geen enkel scenario de drempelwaarde van 80%. Er wordt evenmin een toename van meer dan 20% verwacht op een bepaalde weg. Op het niveau van de capaciteitsbelasting van het wegennet wordt met andere woorden geen significant negatief effect verwacht.

Tabel 9 Samenvattend overzicht verzadigingsgraad bij verschillende extreme ontwikkelingsscenario's

VERZADIGING	NULMETING	SCENARIO 1 WONEN	SCENARIO 2 KANTOREN	SCENARIO 3 WINKELN
OCHTENDSPITS				
Vaartstraat	29 %	30 %	34 %	31 %
Zwarte Zustersstraat	5 %	6 %	10 %	7 %
Esplanadestraat	36 %	44 %	36 %	36 %
AVONDSPITS				
Vaartstraat	41 %	48 %	41 %	53 %
Zwarte Zustersstraat	7 %	15 %	8 %	19 %
Esplanadestraat	58 %	60 %	62 %	70 %

De theoretische capaciteit van het wegennet in binnenstedelijk gebied volledig benutten legt echter een sterke druk op de verkeersleefbaarheid van de omgeving. Het is daarom belangrijk een onderscheid te maken tussen de technische capaciteitsbelasting en de gewenste maximale intensiteiten in functie van verkeersleefbaarheid en in relatie tot de wegencategorisering. Het onderzoek van Wouter Verhaert (stad Turnhout)¹ geeft een referentiekader voor maximale intensiteiten per type weg. Binnen de verkeersafwikkeling van het stedelijk mobiliteits- en circulatieplan kunnen we de Vaarstraat en Esplanadestraat beschouwen als de voornaamste ontsluitingsassen voor het centrum van Aalst. Dergelijke straten hebben bij voorkeur een spitsuurintensiteit van maximaal 550 PAE. De Zwarte Zustersstraat is gelegen binnen de Wallenring en is bovendien ingericht als fietsstraat waardoor maximaal 200 PAE in functie van de verkeersleefbaarheid aangewezen is. Deze straat is echter enkel bereikbaar via de Molenstraat die recent heraangelegd werd als woonerf. Voor een woonerf is maximaal 50 PAE aangewezen in functie van verkeersleefbaarheid. We hanteren daarom deze grens van 50 PAE.

Tabel 10 Samenvattend overzicht verzadigingsgraad in functie van verkeersleefbaarheid bij verschillende extreme ontwikkelingsscenario's

VERZADIGING	NULMETING	SCENARIO 1 WONEN	SCENARIO 2 KANTOREN	SCENARIO 3 WINKELN
OCHTENDSPITS				
Vaartstraat	53 %	54 %	62 %	56 %
Zwarte Zustersstraat	99 %	116 %	204 %	133 %
Esplanadestraat	65 %	80 %	65 %	65 %
AVONDSPITS				
Vaartstraat	74 %	87 %	74 %	96 %
Zwarte Zustersstraat	149 %	293 %	153 %	338 %
Esplanadestraat	106 %	110 %	113 %	128 %

¹ Bron: Studiebureau Mint. Verwerking van gegevens van Wouter Verhaert (Stad Turnhout), Mobiliteit op kindermaat. Inspiratiedag duurzame mobiliteit – Lokale bereikbaarheid, p. 30 (28/11/2017).

Er kan worden vastgesteld dat in functie van verkeersleefbaarheid de draagkracht van de Esplanadestraat tijdens de avondspits vandaag al beperkt wordt overschreden. Elke bijkomende belasting op deze weg tijdens de avondspits is daarom mogelijk problematisch. De analyse van de verzadigingsgraad in functie van verkeersleefbaarheid bevestigt met andere woorden dat een bijkomende belasting van de Esplanadestraat in de avondspits verkeerskundig het meest gevoelige effect vormt van een ontwikkeling in het projectgebied.

Daarnaast blijkt eveneens dat in functie van de goede werking als woonerf de verkeersintensiteit in de Molenstraat en Zwarte Zustersstraat vandaag reeds de gestelde drempel overschrijdt. Een sterke bijkomende belasting in deze straten lijkt dan ook minder wenselijk. Onder meer om deze reden is beslist de Molenstraat – Zwarte Zustersstraat niet verder te weerhouden als hoofdontsluiting van het plangebied.

10.7.5.2.4 Parkeerbehoefte

In het voorgaande onderdeel werd de potentiële verkeersgeneratie van de herontwikkeling van de Stadhuis- en Pupillensite doorgerekend aan de hand van hypothetische en monofunctionele ontwikkelingsmodellen. Daarbij wordt er theoretisch vanuit gegaan dat de mobiliteitsvraag op de site ook wordt opgevangen door een voldoende parkeercapaciteit. In de doorrekeningen wordt met andere woorden de volledige parkeerbehoefte binnen het plangebied ook effectief opgevangen. Het te voorzien aantal parkeerplaatsen is echter een belangrijke sturend mechanisme dat een rechtstreekse impact heeft op de te verwachten verkeersgeneratie. Door de parkeercapaciteit te beperken zal ook de verkeersgeneratie beperkter zijn en wordt duurzame mobiliteit verder ondersteund. We berekenen daarom

eerst wat de theoretische parkeerbehoefte is binnen dezelfde hypothese doorrekeningscenario's en plaatsen dit vervolgens in perspectief.

Tabel 11 Samenvattend overzicht theoretische parkeerbehoefte van verschillende extreme ontwikkelingsscenario's

	HUIDIG AANBOD	SCENARIO 1 WONEN	SCENARIO 2 KANTOREN	SCENARIO 3 WINKELN
Parkeerbehoefte	156	312	200	557

Het voorzien van een bepaalde parkeercapaciteit kan echter duidelijk niet los gezien worden van de inschatting van de verkeersgeneratie van het project. Beiden hangen sterk samen. Wanneer er een groot parkeervolume wordt gecreëerd, dan zal ook de aantrekkingskracht voor autoverkeer groter worden. Om duurzame mobiliteit maximaal kansen te geven lijkt het aangewezen om een maximale parkeernorm in plaats van een minimale parkeernorm te voorzien. Dit staat ook vermeld in de krachtlijnen (onderdeel 7.1.3.4).

Een (beleidsmatig niet gewenste) zuivere ontwikkeling van het gebied in functie van wonen of kantoren genereert een parkeerbehoefte die aansluit bij de huidige capaciteit die op het terrein beschikbaar is. Zoals bepaald in de krachtlijnen is een parking uitsluitend toegelaten voor de functies op de site. Deze dient in alle geval ondergronds voorzien te worden. Een ontwikkeling die beide functies combineert, kan eventueel op een slimme manier de parkeercapaciteit combineren. De parkeervraag voor bewonen is vooral sterk aanwezig 's avonds en in het weekend, terwijl de vraag voor kantoren vooral tijdens werkdagen is gesitueerd. Op deze manier lijkt het haalbaar om de parkeercapaciteit op de site niet substantieel te verhogen ten opzichte van het huidige aanbod en de mobiliteitseffecten rondom het projectgebied aldus te beperken.

Een (beleidsmatig eveneens niet gewenst) scenario waarbij de site als winkelcentrum wordt ontwikkeld, genereert een aanzienlijk grotere parkeerbehoefte waarbij het aangewezen kan zijn om een grote ondergrondse parkeergarage aan te leggen. Dat is in lijn met gelijkaardige

projectontwikkelingen zoals winkelcentrum K in Kortrijk of winkelcentrum Gent Zuid. Het spreekt echter voor zich dat de aanleg van een dergelijke parkeervoorziening in het hart van de stad ook een sterke bijkomende verkeersgeneratie veroorzaakt. Door de parkeercapaciteit te beperken kan duurzame mobiliteit verder gestimuleerd worden en/of een deel van de parkeervraag doorgeschoven worden naar de beschikbare ruimte in de bestaande publieke parkeervoorzieningen.

Uit de parkeerbezettingcijfers van de bestaande publieke parkeervoorzieningen blijkt dat er nog een aanzienlijke restcapaciteit is. Tijdens weekdays blijft minstens de helft van de parkeercapaciteit van de bestaande publieke parkings rondom het projectgebied onbenut. Er is een groot potentieel om bijkomende parkeervraag daarin op te vangen. Op zaterdagmiddag is de parkeerbezetting in de bestaande parkings hoger. Een scenario met een hoge bijkomende parkeervraag op zaterdag (zoals winkelvoorzieningen) is daarom minder eenvoudig op te vangen binnen de huidige stedelijke parkeervoorzieningen.

10.7.5.2.5 Conclusie mobiliteitseffecten

De site is uitstekend duurzaam te bereiken en ligt aangrenzend aan het winkelwandelgebied van Aalst en in de onmiddellijke omgeving van het station. Zowel voor voetgangers, fietsers als voor het openbaar vervoer biedt een projectontwikkeling uitgesproken kansen om tot een duurzame modale verdeling te komen.

Het projectgebied kent vandaag nagenoeg geen invulling. Een ontwikkeling zal dus steeds zorgen voor een bepaalde toename van verkeersattractie in de omgeving. Om zicht te krijgen op de verwachte mobiliteitseffecten werden aan de hand van een modelmatig denken in extreme hypothesen met monofunctionele ontwikkelingen doorrekeningen voor de ontwikkeling van het projectgebied in functie van wonen, kantoren en winkelen uitgevoerd. De theoretische verkeersgeneratie en parkeerbehoefte van de scenario's verschilt aanzienlijk.

De uiteindelijke verkeersintensiteiten en parkeerbehoeftes van de doorgerekende scenario's zijn als dusdanig minder relevant. Wél biedt dit denkkader een duidelijk inzicht in de ontwikkelingskansen en -beperkingen. Uit de krachtlijnen van het RUP blijkt duidelijk dat een monofunctionele ontwikkeling niet wenselijk is en dus geen enkel doorgerekend scenario de uiteindelijke impact van een eventuele ontwikkeling omvat. Inzetten op een gemengde ontwikkeling met functies die ook qua verkeersgeneratie complementair zijn, is wenselijk. Uit de afweging van de alternatieven inzake aanrijroute is gebleken dat gemotoriseerd verkeer zich bij voorkeur richt op de Wallenring. Ontsluiting via de De Ridderstraat/Peperstraat of hoofdonsluiting via de Molenstraat/Zwarte Zustersstraat zijn niet wenselijk. Hoewel de wegcapaciteit van de Esplanadestraat in theorie volstaat in de verschillende doorrekeningscenario's, vormt deze as wel het meest gevoelige punt in de directe omgeving, zowel wat betreft capaciteit als wat betreft verkeersleefbaarheid en dan voornamelijk tijdens de avondspits. De krachtlijnen van het RUP trekken echter voluit de kaart van de duurzame mobiliteit:

- Inzetten op trage verbindingen binnen het plangebied, maar ook met de directe omgeving;
- Inzetten op het nabijgelegen hoogwaardige knooppunt van trein en bus;
- Voorzien van een publieke fietsparking op de site;
- Vermijden van een sterk autogeoriënteerde ontwikkeling
- Inzetten op beschikbare parkeercapaciteit van publieke parkings in de omgeving;
- Hanteren van maximale parkeerratio's indien een ondergrondse parkeergarage wordt voorzien op de site teneinde een aanzuigeffect van wagen te vermijden.

10.7.5.3 NULALTERNATIEF

In het nulalternatief wordt de bestaande bestemming behouden. Binnen dat planologische kader is een functionele invulling van de integrale Stadhuis- en Pupillensite met bijvoorbeeld kantoren (cfr. vroegere invulling met diensten van de stedelijke administratie) principieel mogelijk. De mobiliteitseffecten die scenario 2 genereert kunnen dus als een

nulalternatief beschouwd worden. Daarnaast zijn er nog tal van andere functionele invullingen mogelijk die principieel conform de bestaande planologische bestemming zijn. Hierbij kan gedacht worden aan zorg- en onderwijsinstellingen of cultuurcentra. Elk van deze voorzieningen heeft een specifiek mobiliteitsprofiel dat enkel op projectniveau relevant is om te onderzoeken.

10.7.5.4 CONCLUSIE

Rekening houdende met de voorgaande effectbespreking en de plangeïntegreerde maatregelen die inzetten op een duurzame mobiliteit en een autogeoriënteerde ontwikkeling verhinderen, kan in alle redelijkheid gesteld worden dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens – mobiliteit te verwachten zijn.	G
--	---

10.7.6 MENS - RUIMTELIJKE ASPECTEN

10.7.6.1 REFERENTIESITUATIE

Een groot deel van het plangebied wordt momenteel onderbenut. Het aanwezige patrimonium wordt niet efficiënt ingezet, ondanks de ligging in het centrum van de stad.

10.7.6.2 MOGELIJKE EFFECTEN

De krachtlijnen van de gewenste ruimtelijke structuur voor het plangebied maken duidelijk dat het de bedoeling is een onderbenutte site midden in het stadshart opnieuw leven in te blazen door hier een multifunctionele ontwikkeling te voorzien. De nieuwe stadsontwikkeling zal een positieve visuele belevingswaarde opleveren. Het plan zet in op een efficiënter ruimtegebruik in de binnenstedelijke omgeving van Aalst. RUP Stadhuis- en Pupillensite kan beschouwd worden als een uitvoering van de beleidsdoelstelling uit het gemeentelijk ruimtelijk structuur om Aalst als stedelijk gebied te vernieuwen en te versterken.

10.7.6.3 NULALTERNATIEF

In het nulalternatief wordt de bestaande bestemming behouden. Deze bestemming staat de realisatie van een stadsvernieuwingsproject met een

mix aan functies deels in de weg waardoor de ruimtelijke beleidsdoelstellingen uit het GRS niet gerealiseerd kunnen worden. De mogelijke effecten van het plan zijn dus positief voor de ruimtelijke aspecten in vergelijking met het nulalternatief.

10.7.6.4 CONCLUSIE

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er positieve effecten met betrekking tot de discipline mens – ruimtelijke aspecten te verwachten zijn.	P
--	----------

10.7.7 MENS – GELUID

10.7.7.1 REFERENTIESITUATIE

Het plangebied bevindt zich niet in de directe omgeving van de spoorwegbundel of een hoofdverkeersas, maar maakt wel deel uit van het stadscentrum van Aalst. Deze stedelijke context brengt een geluidsbelasting met zich mee die eigen is aan de omgeving. In de directe omgeving bevinden zich een aantal kwetsbare functies, zoals scholen.

10.7.7.2 MOGELIJKE EFFECTEN

Het planinitiatief biedt ontwikkelingsmogelijkheden in functie van een multifunctionele binnenstedelijke ontwikkeling. Dit kan, occasioneel, een vorm van beperkte geluidshinder betekenen voor de omgeving, bijvoorbeeld door gemotoriseerd verkeer. De krachtlijnen gaan echter uit van een duurzaam verplaatsingsgedrag waardoor geluidsbelasting ten gevolge van gemotoriseerd verkeer beperkt wordt. De effecten op vlak van geluid ten gevolge van dit plan kunnen niet beschouwd worden als abnormale geluidshinder binnen het stedelijke weefsel.

10.7.7.3 NULALTERNATIEF

In het nulalternatief wordt de bestaande bestemming behouden. De effecten binnen het nulalternatief zijn op het vlak van de discipline geluid sterk gelijkaardig aan deze die door het planinitiatief gegenereerd kunnen worden.

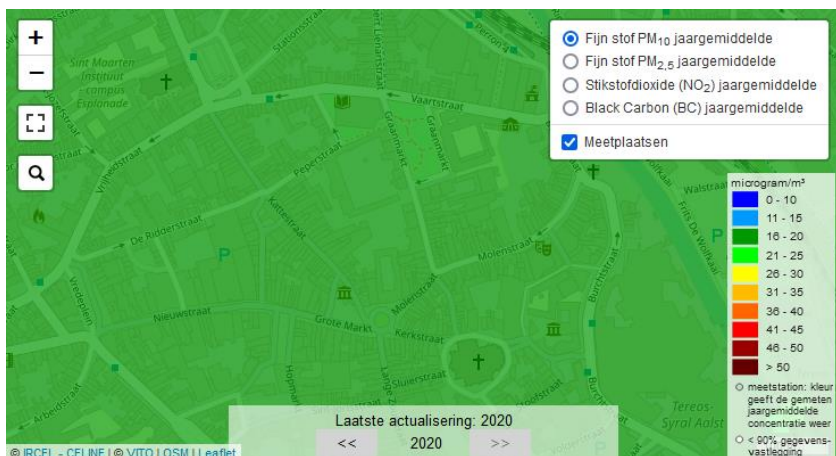
10.7.7.4 CONCLUSIE

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens – geluid te verwachten zijn.	G
--	----------

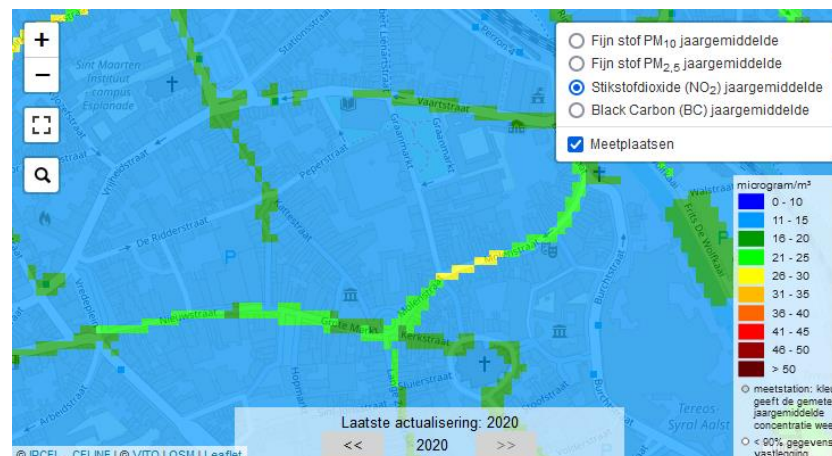
10.7.8 MENS – LUCHT

10.7.8.1 REFERENTIESITUATIE

In 2020 lagen de gemeten PM₁₀-jaargemiddelden in Vlaanderen tussen 17 en 25 µg/m³. De kaart met geïnterpoleerde meetwaarden voor PM₁₀ geeft aan dat in de omgeving van het plangebied gelijkaardige gemiddelde jaarwaarden worden gemeten. In 2020 lagen de gemeten PM₁₀-jaargemiddelden in Vlaanderen tussen 17 en 25 µg/m³. De kaart met geïnterpoleerde meetwaarden voor PM_{2,5} geeft aan dat in de omgeving van het plangebied gemiddeld lagere jaarwaarden worden gemeten. Er is een grote variatie in NO₂-jaargemiddelden tussen meetplaatsen in Vlaanderen. De hoogste gemodelleerde NO₂-jaargemiddelden komen voor in de steden, in industriële gebieden en nabij druk wegverkeer. De gemiddelde jaarwaarden van stikstofdioxide in de nabijheid van het plangebied vertonen waarden die in de lijn liggen met de waarden voor stedelijke gebieden in Vlaanderen van gelijkaardige schaalgrootte.



Kaart 19 Fijn stof PM₁₀ jaargemiddelde 2020



Kaart 21 Stikstofdioxide (NO₂) jaargemiddelde 2020

Bron: VMM (<https://www.vmm.be/lucht/evolutie-luchtkwaliteit>)



Kaart 20 Fijn stof PM_{2.5} jaargemiddelde 2020

10.7.8.2 MOGELIJKE EFFECTEN

Het plan voorziet geen bijkomende bedrijvigheid die luchtvervuiling zal veroorzaken. Door activiteiten kan de verkeersgeneratie (ook gemotoriseerd verkeer) verhogen wat bijkomende luchtmissies kan zorgen. De krachtlijnen gaan echter uit van een duurzaam verplaatsingsgedrag waardoor luchtmissie ten gevolge van gemotoriseerd verkeer beperkt worden. De voorziene activiteiten zijn echter eigen aan een stedelijke omgeving waardoor de toename inzake emissies als niet-significant beschouwd kan worden.

10.7.8.3 NULALTERNATIEF

In het nulalternatief wordt de bestaande bestemming behouden. De effecten binnen het nulalternatief zijn op het vlak van de discipline lucht sterk gelijkaardig aan deze die door het planinitiatief gegenereerd kunnen worden.

10.7.8.4 CONCLUSIE

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens – lucht te verwachten zijn.	G
---	----------

10.7.9 MENS – VEILIGHEID

10.7.9.1 REFERENTIESITUATIE

Binnen het plangebied zijn vandaag geen risicovolle installaties zoals Seveso-inrichtingen aanwezig.

10.7.9.2 MOGELIJKE EFFECTEN

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen enerzijds en aandachtsgebieden anderzijds.

In het kader van dit RUP werd een ruimtelijke veiligheidstoets uitgevoerd op 5 april 2022, met ref. RVR-AV-1619. De conclusie hieruit is dat het RUP niet verder voorgelegd dient te worden aan het team Externe Veiligheid en er geen ruimtelijk veiligheidsrapport dient te worden opgemaakt. Een afschrift van dit besluit is terug te vinden in de bijlagen.

10.7.9.3 NULALTERNATIEF

In het nulalternatief wordt de bestaande bestemming behouden. De effecten binnen het nulalternatief zijn op het vlak van de discipline veiligheid sterk gelijkaardig aan deze die door het planinitiatief gegenereerd kunnen worden.

10.7.9.4 CONCLUSIE

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens-veiligheid te verwachten zijn.	G
--	----------

10.7.10 KLIMAAT

10.7.10.1 REFERENTIESITUATIE

Als referentiesituatie worden de voor het klimaat relevante aspecten uit de bovenstaande onderzochte disciplines beschouwd.

10.7.10.2 MOGELIJKE EFFECTEN

Rekening houdend met de aard van het planvoornemen en de effecten, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit het planvoornemen op het klimaat optreden:

- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op de grondwatervoorraden.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op de oppervlaktewater- en grondwaterhuishouding.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op biotoopverlies.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op hitte-eiland effecten.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op het klimaat vanuit een relevante verhoging van emissies

10.7.10.3 NULALTERNATIEF

In het nulalternatief wordt de bestaande bestemming behouden. De effecten binnen het nulalternatief zijn op het vlak van de discipline klimaat sterk gelijkaardig aan deze die door het planinitiatief gegenereerd kunnen worden.

10.7.10.4 CONCLUSIE

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline klimaat te verwachten zijn.	G
--	----------

10.8 BESCHRIJVING VAN DE MOGELIJKE CUMULATIEVE EFFECTEN

De effecten van het planvoornemen ten aanzien van het huidige gebruik en de huidige bestemming kunnen voor elk van de disciplines als niet-aanzienlijk beschouwd worden. De samenhang tussen de genoemde disciplines is niet in die mate relevant dat ze een aparte beschrijving en beoordeling behoeft ten opzichte van de hogergenoemde effecten. De cumulatieve effecten van de genoemde disciplines zijn immers klein tot onbestaande.

10.9 GRENSOVERSCHRIJDENDE EFFECTEN

Het plangebied bevindt zich op meer dan 18 km van de meest nabijgelegen lands- of gewestgrens (i.c. het Brussels Hoofdstedelijk Gewest). -Gelet op de aard van het plan, de omvang van de effecten zoals hiervoor beschreven en de grote afstand tot een lands- of gewestgrens worden geen aanzienlijke grensoverschrijdende effecten verwacht

10.10 LEEMTEN IN DE KENNIS

Het planproces bevindt zich in het stadium van de startnota. Er zijn nog geen concrete stedenbouwkundige voorschriften en bijhorend grafisch plan beschikbaar. De milieueffectbeoordeling wordt uitgevoerd op basis van de krachtlijnen die de basis vormen voor de herontwikkeling van het gebied. Deze leemte in de kennis is echter niet van die aard dat dit aanleiding zou kunnen geven aan een andere beoordeling van de milieueffecten. De conclusie blijft dat er geen aanzienlijke negatieve milieueffecten zijn ten gevolge van de realisatie van de gewenste ontwikkelingen.

10.11 CONCLUSIE

Er kan gesteld worden dat de voorgestelde planopties van het RUP op geen enkel vlak significant negatieve milieueffecten genereren. Het RUP valt volgens voorgaand effectenonderzoek bijgevolg niet onder de plan-MER-

plicht zoals voorzien in het plan-MER-decreet van 17 april 2007. Bijgevolg wordt een ontheffing van de opmaak van een plan-MER gevraagd.



BIJLAGEN

- Vooronderzoek en waardebeoordeling Stadhuis- en Pupillensite (ARAT architecten, 2021)
- Onderzoek groenstructuren (Ars Horti, 2022)
- Mobiliteitsstudie Stadhuis- en Pupillensite (SOLVA, 2022)
- RVR-toets