

ADVIES BIJ DE BEZWAARSCHRIFTEN EN ADVIEZEN UITGEBRACHT IN HET KADER VAN HET OPENBAAR ONDERZOEK VOOR HET PROVINCIAAL RUP

AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED TIENEN

Inhoudstafel

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Situering	3
1.2	Het RUP	3
1.2.1	Situering	3
1.2.2	Historiek	3
2	Adviezen	6
2.1	Advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (87)	6
2.2	Advies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (89)	11
2.3	Advies van de Departement Omgeving (92)	17
2.4	Advies van de stad Tienen (21)	18
2.5	Advies van het Agentschap Innoveren en ondernemen (86)	21
2.6	Advies POM (8)	25
2.7	Advies van Departement Landbouw en Visserij (19)	28
2.8	Advies Departement Zorg en Gezondheid (34)	29
2.9	Advies Agentschap Natuur en Bos (91)	29
2.10	Advies Agentschap OVAM (90)	31
2.11	Advies Agentschap Fluxys (38)	31
2.12	Advies Agentschap Elia (22)	31
3	Bezwaren	33
3.1	Algemene bezwaren	34
3.1.1	Tegen plannen - geen inhoud	34
3.1.2	Procedure RUP	34
3.1.3	Bekendmaking en info RUP	37
3.1.4	Lucht- en lichtpollutie en geurhinder	40
3.1.5	Duurzaamheid en klimaat	42
3.1.6	Groengebieden en waardevolle agrarische gebieden	43
3.1.7	Taakstelling bedrijvigheid	46
3.1.8	Taakstelling wonen	49
3.1.9	Taakstelling doortreksterrein	50
3.1.10	Vraag tot schadevergoeding	50
3.1.11	Langzaam verkeer	51
3.2	Bezwaren met betrekking tot de plan-MER	53
3.2.1	Procedure	53
3.2.2	Inhoudelijke bemerkingen	54
3.3	Afbakeningslijn kleinstedelijk gebied Tienen	56
3.4	Bezwaren in relatie met ringwegsegment II (Soldatenveld) en/of ringwegsegment I (oostelijke ring) en ruimer wegennet	58
3.4.1	verkeersimpact	58
3.4.2	Ruimtelijke impact	60
3.4.3	Bezwaren over de diverse ringwegsegmenten	61
3.4.4	Bezwaren over het plan-MER met betrekking tot mobiliteit	62
3.5	Deelplan Oostelijke ring	65
3.5.1	Bezwaren over de ligging en inrichting	65
3.5.2	Bezwaren over de aanleg oostelijke ring	66
3.5.3	Bezwaren over het plan-MER	67
3.6	Uitbreiding regionaal bedrijventerrein Soldatenveld	69
3.6.1	Bezwaren tegen (de locatiekeuze van) het bedrijventerrein	69
3.6.2	Bezwaren over de grootte van het bedrijventerrein	72
3.6.3	Bezwaren over de inrichting	73
3.6.4	Bezwaren over mogelijke geluidshinder	78
3.6.5	Bezwaren met betrekking tot het bestaande bedrijventerrein (leegstand, ...)	79

3.6.6	Bezwaren met betrekking tot de fasering	82
3.6.7	Bezwaren met betrekking tot de ontsluiting	82
3.6.8	Agrarische gebieden	91
3.6.9	Onteigeningsplan / haalbaarheid Soldatenveld	93
3.6.10	Bezwaren met betrekking tot de (niet) toegelaten activiteiten (andere dan Seveso-bedrijven) en tewerkstelling	94
3.6.11	Bezwaren tegen Seveso-bedrijven	98
3.6.12	Bezwaren met betrekking tot waterhuishouding, mogelijke wateroverlast en overstromingsgevoeligheid	99
3.6.13	Bezwaren inzake dieren	102
3.7	Detailhandelszone Leuvenselaan	104
3.7.1	Project-MER	104
3.7.2	Bezwaren tegen bestemming van de zone voor grootschalige detailhandel	105
3.7.3	Bezwaren over de oppervlakte voor grootschalige detailhandel	107
3.7.4	Bezwaren over de ontsluiting van de zone voor grootschalige detailhandel	108
3.7.5	Bezwaren over de bufferzone	111
3.7.6	Bezwaren over de reservatiestrook	111
3.7.7	Bezwaar over ongelijke behandeling provinciaal RUP 2012 versus huidig ontwerp	112
3.7.8	Bezwaar over sanering oude groeves	113

1 Inleiding

1.1 Situering

Op 27 april 2021 werd het ontwerp provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (hierna provinciaal RUP) van Tienen, ter afbakening van het kleinstedelijk gebied voorlopig vastgesteld door de provincieraad. Er werd een openbaar onderzoek georganiseerd van 27 mei 2021 tot en met 26 juli 2021. Tijdens dit openbaar onderzoek werd geen informatievergadering georganiseerd.

Volgende tekst omvat een samenvatting van de verschillende bezwaarschriften en adviezen die werden ingediend tijdens het openbaar onderzoek met een voorstel van antwoord en eventuele aanpassing van het ontwerp provinciaal RUP. Er werden in totaal 120 bezwaarschriften legaal correct ingediend. Inhoudelijk bekeken werden 12 adviezen ingediend, 7 bezwaren van maatschappelijke organisaties en een 46-tal individuele bezwaarschriften.

In bijlage bij deze nota vindt u het overzicht van alle adviezen en bezwaarschriften in numerieke volgorde. Elk advies of bezwaarschrift werd voorzien van een eigen nummer. De nummers tussen haakjes in de tekst verwijzen dan ook naar deze nummers van de adviezen of bezwaren.

1.2 Het RUP

Alvorens in te gaan op de adviezen en bezwaarschriften worden hier een aantal verduidelijkingen toegevoegd.

1.2.1 Situering

De afbakening van het kleinstedelijk gebied is erop gericht om binnen de aangeduide afbakeningsslijn stedelijke activiteiten te stimuleren teneinde een trendbreuk te realiseren in de verdere suburbanisatie van het buitengebied. Het voorliggende RUP is een hulpmiddel om dit stedelijk beleid waar te maken. Het focust enerzijds op de afbakeningsslijn van het stedelijk gebied en duidt anderzijds binnen deze afbakeningsslijn enkele gebieden aan waarvoor het noodzakelijk is de huidige planologische bestemming te wijzigen om de doelstellingen van het stedelijk gebiedbeleid en het masterplan voor de ontwikkeling van het stedelijk gebied te kunnen realiseren.

Het RUP is met andere woorden slechts een stapsteen, het planningsinstrument, in een ruimer proces. Voor het RUP heeft de provincie een leidende rol, maar in het volledige plannings- en uitvoeringsproces moeten ook andere partijen stappen zetten en beslissingen nemen om de gewenste ruimtelijke structuur te bereiken. Het RUP legt niet vast welke partij voor welk aandeel instaat voor de financiering, uitvoering en beheer.

1.2.2 Historiek

In 2012 werd het provinciaal RUP voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied van Tienen definitief vastgesteld en goedgekeurd door de Vlaamse regering bij besluit van 5 november 2012. Dit provinciaal RUP werd evenwel opgemaakt volgens het zogenaamde MER¹-integratiespoorbesluit van de Vlaamse regering van 18 april 2008. Dit besluit is in de rechtspraak onwettig bevonden vanwege een ongelijkheid met de algemene regeling voor een plan-MER. Volgens de algemene regeling worden belanghebbenden onder meer via een bekendmaking in een krant op de hoogte gebracht van een inspraakmogelijkheid, terwijl dat volgens het MER-integratiespoorbesluit niet verplicht was. Door deze onwettigheid kunnen de rechtscollages op verzoek de ruimtelijke uitvoeringsplannen buiten toepassing verklaren op grond van artikel 159 van de grondwet. Ze vormen daardoor onvoldoende rechtszekere basis voor het verlenen van stedenbouwkundige vergunningen. Het Vlaams Parlement heeft per decreet van 25 april 2014 de procedures bepaald om te kunnen voorzien in het rechtsherstel van ruimtelijke uitvoeringsplannen die zich baseerden op een plan-MER opgemaakt volgens het integratiespoor (hierna 'hersteldecreet'). Het hersteldecreet bepaalt dat een nieuwe inspraakmogelijkheid moet worden georganiseerd over de inhoudsafbakening van het plan-

¹ MER: Milieueffectrapportage is een onderzoek naar de mogelijke milieugevolgen van bepaalde activiteiten of ingrepen (projecten, plannen, beleidsvoornemens of programma's). Een milieueffectrapport (MER) wordt opgemaakt vóór de projecten of plannen worden uitgevoerd. Zo kunnen schadelijke effecten voor het milieu in een vroeg stadium worden ingeschat en opgevangen.

MER op identieke wijze als in de algemene regeling. Na het openbaar onderzoek wordt door het Team Mer (voorheen dienst MER) een nieuwe beslissing genomen over het plan-MER. Indien er tijdens het openbaar onderzoek geen inspraakreacties worden ingediend, wordt het RUP van rechtswege geacht te zijn vastgesteld volgens het generieke spoor.

Ook voor het provinciaal RUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen' (2012) werd een dergelijk openbaar onderzoek georganiseerd. Tijdens dit openbaar onderzoek werden er in totaal 5 bezwaarschriften ingediend. Op basis van deze bezwaarschriften heeft het Team Mer op 21 september 2015 beslist het ongewijzigde plan-MER niet goed te keuren en formuleerde zij aanvullende bijzondere richtlijnen.

Deze bezwaarschriften en de aanvullende bijzondere richtlijnen, in functie van het rechtsherstel, gaven aanleiding tot wijziging van datzelfde RUP. Om die reden werd geopteerd om het provinciaal RUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen' integraal te herzien en een nieuwe RUP-procedure te doorlopen.

Voor deze nieuwe RUP-procedure (de herziening van het provinciaal RUP van 2012) geldt de oude procedure, zoals van kracht vóór 1 mei 2017, aangezien er cumulatief voldaan werd aan de voorwaarden van artikel 25 van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 februari 2017 (betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen):

- planningsprocessen waarvan de kennisgeving voor het opstellen van een plan-MER uiterlijk 30 april 2017 volledig is verklaard, blijven onderworpen aan deze oude regeling;
- en de plenaire vergadering wordt uiterlijk op 31 december 2018 gehouden.

In het kader van het plan-MER en de RUP-procedure, zoals van kracht vóór 1 mei 2017, werden de volgende stappen doorlopen:

Plan-MER

Omdat het een herneming van een eerder uitgevoerd en goedgekeurd plan-MER-onderzoek volgens de zgn. Integratiespoorprocedure betreft, werd voor onderhavig plan-MER een deels afwijkende procedure gevolgd, conform het zgn. Hersteldecreeet:

- a. Het goedgekeurd plan-MER van 2011 fungeert als volledig verklaarde kennisgeving;
- b. Van 20 april 2015 tot en met 20 mei 2015 werd een openbaar onderzoek gehouden over de inhoudsafbakening van het plan-MER in de vorm van het initieel goedgekeurd plan-MER. In totaal werden vijf bezwaarschriften ingediend.
- c. Op basis van de ontvangen opmerkingen en bezwaren heeft het Team Mer geoordeeld dat het plan-MER niet ongewijzigd kon worden goedgekeurd en diende aangepast te worden, waarbij onder meer een uitgebreider alternatievenonderzoek nodig is. Deze beslissing werd vastgelegd in de richtlijnen van 15 september 2015.
- d. Vervolgens heeft de provincie Vlaams-Brabant een Evaluatiedocument opgesteld waarin de ingesproken alternatieven kwalitatief beoordeeld werden op hun redelijkheid (de inhoud van dit document is terug te vinden in het plan-MER onder §4.3 Alternatievenonderzoek).
- e. Het Team Mer heeft zich akkoord verklaard met de selectie van redelijke alternatieven in het Evaluatiedocument en deze selectie verankerd in de aanvullende richtlijnen van 19 december 2016.
- f. Daarna werd het ontwerp-MER opgemaakt door onafhankelijke en erkende MER-deskundigen, rekening houdend met de richtlijnen.
- g. Dit ontwerp-MER werd besproken in de zgn. ontwerp tekstbespreking met de bevoegde administraties, de erkende MER-deskundigen en de initiatiefnemer;
- h. Vervolgens werd het plan-MER opgemaakt door de deskundigen, rekening houdend met de opmerkingen van de adviesinstanties op het ontwerp rapport.
- i. Dit plan-MER werd hierna voorgelegd aan het Team Mer, dat een goedkeuringsonderzoek uitvoerde.
- j. Op 5 juli 2019 besliste het Team MER om het gewijzigde en aangevulde plan-MER 'Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen' goed te keuren. Het definitief plan-MER maakt deel uit van het RUP en volgt verder dezelfde procedure als het RUP.

RUP (herziening)

- 1) Op 21 december 2018 werd een (eerste) plenaire vergadering over het (eerste) voorontwerp RUP en het ontwerp van het plan-MER.

- 2) Op basis van de ingewonnen adviezen werden diverse wijzigingen doorgevoerd. Dit leidde tot een tweede voorontwerp RUP.
- 3) Op 20 april 2020 werd een tweede (digitale) plenaire vergadering georganiseerd over het (tweede) voorontwerp RUP en het goedgekeurde plan-MER.
- 4) Op 27 april 2021 werd het voorontwerp van het provinciaal RUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen - Eerste herziening' voorlopig vastgesteld door de provincieraad.
- 5) Vervolgens werd over het ontwerp-RUP een openbaar onderzoek georganiseerd in de betreffende gemeente(n). Het goedgekeurde plan-MER werd mee ter inzage gelegd. Dit openbaar onderzoek liep van 27 mei tot en met 26 juli 2021. In totaal werden er 120 bezwaarschriften en adviezen ingediend.
- 6) De adviezen en bezwaren worden bezorgd aan de Provinciale Commissie Ruimtelijke Ordening (PROCORO) die deze behandelt en haar advies bezorgt aan de deputatie.
- 7) Binnen de 180 dagen na het einde van het openbaar onderzoek wordt het definitief provinciaal RUP vastgesteld door de provincieraad.
- 8) De goedkeuring van het provinciaal RUP wordt gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Het definitieve provinciaal RUP treedt in werking 14 dagen na de publicatie in het Belgisch Staatsblad.

De wijzigingen ten opzichte van het provinciaal RUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen' (2012) zijn enerzijds een gevolg van de conclusies van het gewijzigde en goedgekeurde plan-MER en anderzijds de adviezen en bezwaren ingediend in het kader van de doorlopen RUP-procedure.

Hoewel het MER-integratiespoorbesluit en de hieruit voortvloeiende procedure getroffen werden door een onwettigheid, werd het provinciaal RUP (2012) zelf nooit vernietigd. Om die reden vormt het RUP qua bestemmingen wel nog steeds de geldende juridische basis. Vanuit juridisch oogpunt dient voorliggend planinitiatief bijgevolg vergeleken te worden met het provinciale RUP uit 2012 en leidt de herziening niet tot planbaten omdat de bestemmingswijzigingen reeds in 2012 werden doorgevoerd.

2

Adviezen

2.1

Advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (87)

Voor AWV is de impact van de ontwikkeling op de Leuvenselaan nog niet helemaal duidelijk. AWV vreest voor een grote impact op het omliggende wegennet. Daarom geeft ze **een negatief advies op het deelplan Detailhandelszone Leuvenselaan**. Daarnaast vraagt AWV de overige opmerkingen aan te passen of te weerleggen. Hierna volgt een opsomming van de opmerkingen.

- a. *Er voorlopig bij Vlaanderen geen financiële dekking is voor dit project en dat AWV geen engagementen geeft m.b.t. de realisatie van de oostelijke en noordelijke rondweg. Hiermee reageren we eveneens op de blz. 62 van de toelichtingsnota, waar AWV als partner aangeduid staat voor de oostelijke en noordelijke ringweg...*
- b. *Indien op een bepaald moment toch een financieel engagement gegeven wordt vanuit de Vlaamse overheid, behoudt AWV zich het recht om medefinanciering te vragen van de ontwikkelaars, voor de noodzakelijke ontsluitingsinfrastructuur die rechtstreeks gekoppeld wordt aan hun ontwikkeling. We denken hierbij aan het voorzien van afslagstroken, verkeerslichten, toegangswegen, ... Een mogelijke invulling hiervan bestaat in het afsluiten van Samenwerkingsovereenkomst VII voor de aanleg of herinrichting van een gewestweg ter verbetering van de ontsluiting van een tewerkstellings-, winkel- of dienstzone. (Meer info kan u terugvinden op www.mobielvlaanderen.be.) Op deze manier streven we het voornemen onderaan blz. 63 van de toelichtingsnota na, dat stelt dat het inrichtingsprincipe voor de ontwikkeling van bedrijvzones, de (verkeers-)hinder voor omliggende functies moet beperken.*

Deelplan Detailhandelszone Leuvenselaan

- c. *We onderschrijven de geformuleerde wens om maximaal gekoppeld aan te sluiten op de N3 Leuvenselaan, door een ventwegstructuur te realiseren. Daarnaast onderschrijven we dat er projectspecifiek afgewogen moet worden of een VRI de verkeersafwikkeling kan beveiligen of versoepelen.*

...

Indien op deze locatie een VRI (verkeersregelininstallatie) geplaatst wordt, dient in de lichtenregeling het belang van de gewestweg te primeren boven de afwikkeling van de bedrijvsite.

- d. *Daarenboven maakt ook AWV zich zorgen over de verkeersafwikkeling langs de N3 als deelplan Detailhandelszone Leuvenselaan ingericht wordt met winkels die hoge verkeersintensiteit genereren. We lezen in het PRUP nergens restricties op het type winkels dat toestemming zal krijgen om zich in deze zone te vestigen. Gelieve meer duidelijkheid te scheppen over de ingeschatte verkeersgeneratie en de afwikkeling ervan langs de N3.*

We benadrukken dat een bijkomende verkeersbelasting van 950 pae/uur op de Leuvenselaan een aanzienlijke verkeersimpact zal hebben. Wij zijn er niet van overtuigd dat als deze maximale invulling gerealiseerd wordt, er geschikte maatregelen voorhanden zijn om de ontsluiting van de site te regelen op een manier waarbij er geen negatieve mobiliteitsgevolgen zullen zijn. Deze gevolgen kunnen voelbaar zijn tot een heel eind op de vesten. Dit leren we uit de doorrekeningen in het kader van het MER en uit de MOBER die een ontwikkelaar reeds opmaakte voor een ontwikkeling langs de Leuvenselaan.

Hoewel we appreciëren dat er in het voorgaand traject moeite gedaan is om de invulling van deze site te beperken, blijven we ervan overtuigd dat er vandaag op deze locatie op vlak van mobiliteit eigenlijk weinig marge is en dat elke aanzienlijke ontwikkeling voelbaar zal zijn op de omliggende verkeersafwikkeling. Zoals we ook steeds tijdens het voortraject hebben gedaan, willen we dit helder stellen naar alle betrokken partners en de stad Tienen in het bijzonder. Hiermee willen we duidelijk aangeven dat na de ontwikkeling van deze zone, AWV geen zekerheid kan bieden dat eventuele ontstane verkeersproblemen opgelost zullen kunnen worden.

Op basis van het PRUP en MER dat voorhanden is, is het voor AWV zeer moeilijk om in te schatten hoe de verkeersbelasting van de zone Leuvenselaan bepaald wordt. Meer transparantie over de invulling van de site en de bijhorende verkeersgeneratie zou kunnen helpen om de meest wenselijke invulling te bepalen.

Wij zijn van mening dat voor dit deelplan er nog verder gewerkt moet worden aan een gepast evenwicht tussen oppervlakte – verkeersgeneratie – weginrichting.

De noodzakelijke bestemmingszone voor wegenis mag zeker niet worden geminimaliseerd. AWV wil hier, zoals eerder voorgesteld, graag onze kennis delen, maar verwachten hiervoor wel een vraag van de initiatiefnemer. Op basis van de huidige documenten is het voor ons momenteel niet duidelijk welke effecten er in de directe omgeving te verwachten zijn, omdat de inrichtingsvoorwaarden uit het PRUP ondertussen afwijken van de doorgerekende scenario's uit het MER.

- e. *Opmerkingen bij de stedenbouwkundige voorschriften*
1. Art 3.2.3: AWV zal hierop streng toezien bij eventuele vergunningsaanvragen.
 2. Art.3.2.4: De reservatiestrook langsheen de N3 is een goed initiatief: op welke basis is voor deze afmetingen gekozen? Welke verkeersinrichtingen zouden hierin voorzien worden? Ook vanuit AWV de vraag om de reservatie termijn van 5 jaar te verlengen tot 10 jaar.
 3. Art 3.2.11: Aan te vullen met, de volledige parkeernood dient op eigen terrein opgevangen te worden.
 4. Art 3.2.12: zie opmerking hiervoor ivm publiciteit en verkeersveiligheid.
 5. Art 3.2.13: gelijkaardig aan de richtlijnen voor publiciteit mag de verlichting op de site de verkeersveiligheid niet verstoren. Het mag geen verwarring of afleiding veroorzaken.
 6. Art: 4.2.2: AWV kan niet akkoord gaan met dit artikel. De ontsluiting tot de Leuvenselaan dient maximaal gegroepeerd te worden en optimaal gepositioneerd te worden ten opzichte van nabije kruispunten. Indien niet aan de eigenaars opgelegd wordt om een gemeenschappelijke ontsluiting uit te werken, vragen wij dat de provincie een methode uitwerkt die AWV verzekert dat een gemeenschappelijke ontsluiting op termijn mogelijk blijft. Door het ontbreken hiervan heeft het AWV geen enkel juridisch middel om te voorkomen dat elke ontwikkelaar zijn eigen ontsluitingsstructuur zal eisen, waardoor een onveilige wildgroei aan erfontsluitingen en andere toegangen zal ontstaan. De voorbeelden van dergelijke steenwegen in Vlaanderen zijn talrijk en dienen te allen tijde voorkomen te worden. AWV suggereert bijvoorbeeld het opnemen van een verplichte ventwegstructuur, of het vrijwaren van de ruimte voor een overkoepelende ventwegstructuur en een maximaal aantal toeritten voor de volledige projectzone.
AWV heeft in de voorbesprekingen ook aangevoeld dat zowel MOW als Tienen vragende partij zijn om de ontsluiting van deze site doordacht en gezamenlijk te organiseren. Zoals eerder aangeboden denken wij met plezier met de partners na over een gepaste mastervisie en formulering in het PRUP maar tot op heden is op deze vraag nog niet ingegaan.
 7. Art 4.2.7: aanvullen met de volledige parkeernood dient op eigen terrein opgevangen te worden.
 8. Art 4.2.9: idem opmerking hiervoor ivm publiciteit
 9. Art 4.2.10: idem opmerking hiervoor ivm verlichting

Deelplan Oostelijke ring

- f. *Opmerkingen bij de stedenbouwkundige voorschriften*
1. Art 2: indien AWV ooit dient in te staan (beheer) voor deze oostelijke ringweg, dient deze aangelegd te worden volgens de voorschriften het standaardbestek en in overeenstemming met de geldende verkeersvademeca en -richtlijnen.

Deelplan regionaal bedrijventerrein Soldatenveld

- g. *Opmerkingen bij de stedenbouwkundige voorschriften*
1. Art 4.2.3 graag ook de ontsluiting naar de oostelijke ringweg indicatief aanduiden op het plan.
 2. Art 4.2.7. aanvullen met 'de volledige parkeernood dient op eigen terrein opgevangen te worden'.
 3. Art 4.2.12: Verwijzend naar ons advies van eind 2018 laten we graag toevoegen dat publiciteit de veiligheid van de weggebruikers niet in het gedrang mag brengen en dus geen afleiding mag vormen van het verkeersgebeuren. Indien de ringweg als gewestweg wordt beschouwd, worden best ook de wettelijke richtlijnen wat

betreft publiciteit langs gewestwegen expliciet opgenomen. Een samenvatting van deze richtlijnen vindt u op: <https://www.vlaanderen.be/publiciteit-en-wegwijzers-langs-de-openbare-weg>

4. *Art 6: indien AWW ooit dient in te staan (beheer) voor deze oostelijke ringweg, dient deze aangelegd te worden volgens de voorschriften het standaardbestek en in overeenstemming met de geldende verkeersvademeca en -richtlijnen.*

Bespreking

- a. Het overzicht waar naar verwezen wordt, is louter ter informatie toegevoegd en geeft inzicht in de noodzakelijk geachte ingrepen.
Dat het Agentschap voor Wegen en Verkeer nog geen concrete beslissing genomen heeft over de aanleg van de oostelijke en noordelijke ringweg is geweten. Dit betekent dat het bedrijventerrein pas ontwikkeld kan worden, wanneer er overeenstemming bereikt wordt over de aanleg van de wegverbinding tussen het Industriepark en de Oplintersesteenweg. Deze weg wordt dan voorlopig een lokale verbindingsweg, die op lange termijn altijd nog onderdeel kan worden van de ringweg. Met het RUP wordt geen uitspraak gedaan over het aandeel van iedere partij (AWV, stad Tienen, POM, provincie, intercommunale...) in de financiering van deze nieuwe wegverbinding, evenmin over de aanleg en het beheer ervan. Dit moet in onderhandeling worden bepaald om uitvoering te kunnen geven aan het provinciaal RUP. Geen gevolg.
- b. Het afsluiten van Samenwerkingsovereenkomst VII lijkt voor de procoro inderdaad een valabele werkwijze. Dergelijke overeenkomsten kunnen omwille van juridisch-technische redenen niet verplichtend worden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften. **De procoro adviseert om in de toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften over ringwegsegmenten I en II en de ontsluiting van de detailhandelszone Leuvenselaan, deze werkwijze te vermelden.**

Deelplan Detailhandelszone Leuvenselaan

- c. Er wordt kennis genomen van dit standpunt. Geen gevolg.
- d. De bezorgdheid over de verkeersimpact is voor de procoro duidelijk. Deze bezorgdheid zal waarschijnlijk tot na de definitieve vaststelling blijven bestaan. Hierna geven we een aantal verduidelijkingen.
In het advies wordt verwezen naar een bijkomende verkeersbelasting van 950 pae/uur op de Leuvenselaan. Zoals aangegeven in de toelichtingsnota bij het RUP wordt deze bijkomende verkeersbelasting verwacht indien uitgegaan wordt van een programma van 3 ha lokaal bedrijventerrein en 25.000 m2 bruto vloeroppervlakte detailhandel, te beschouwen als **bijkomend** ten opzichte van de bestaande handels- en bedrijfsfuncties in de omgeving van de Leuvenselaan en een uitbreiding van het bedrijventerrein Soldatenveld met 75 ha. In het plan-MER is er uitgegaan van een gemiddeld aantal verkeersbewegingen per 100 m2 detailhandel. Dat is dus een gemiddelde van een supermarkt (met een hoger aantal verkeersbewegingen) en bijvoorbeeld een keukenhandel (met een lager aantal verkeersbewegingen). Dat is in eerste instantie toegepast op 25.000 m2 detailhandel. Bij deze initiële doorrekening is inderdaad de conclusie gemaakt dat de verwachte verkeersgeneratie te groot is voor een verantwoorde ontwikkeling, namelijk: ca. 100 pae/uur in de ochtendspits en ruim 950 pae/uur in de avondspits.
Vanuit het plan-MER worden verschillende milderende maatregelen aangereikt. De negatieve effecten van deze verkeersgeneratie op de doorstroming op het wegennet van Tienen en omgeving kunnen beperkt worden door enerzijds de verlenging van de ringweg tot aan de Diestsesteenweg. In dat scenario verdwijnen of verkorten de wachtrijen op de vesten, de Leuvenselaan en de Diestsesteenweg, ondanks het 'vrijkomend' verkeer van de detailhandelszone Leuvenselaan.
Anderzijds zorgt ook een beperking van het programma voor een beperking van de negatieve effecten, in een scenario zonder verlenging van de ringweg tot aan de Diestsesteenweg. Dit kan op verschillende manieren worden vormgegeven. Niet alleen door een halvering van de oppervlakte, maar ook door een ander type winkels. Dit staat ook zo vermeld in het plan-MER p. 115:
'Om de effecten van het reduceren van de verkeersgeneratie in te schatten werden nog twee bijkomende scenario's doorgerekend, uitgaande van:
 - 47,5 ha regionaal bedrijventerrein in zoekzone Soldatenveld i.p.v. 75 ha. Dit stemt overeen met de oppervlakte die effectief voorzien wordt in het RUP.

- *12.500 m² bijkomende handelsvloeroppervlakte in Leuvenselaan i.p.v. 25.000 m², maar met behoud van dezelfde kengetallen qua verkeersgeneratie. Hetzelfde effect kan bereikt worden door te kiezen voor winkeltypes met 25.000 m² vloeroppervlakte maar met kengetallen (aantal voertuigbewegingen per 100 m²) die gemiddeld half zo hoog liggen (geen of minder oppervlakte supermarkt, meer oppervlakte tuincentrum of showroom van autodealers).'*

Met het huidige voorstel wordt zowel ingegrepen op de maximale vloeroppervlakte als op het type detailhandel (voornamelijk – maar niet uitsluitend – ruimte-extensieve branches met relatief weinig verkeersbewegingen per 100 m² detailhandel). Concreet:

- Min. brutovloeroppervlakte per vestiging = 1.200 m²
- Min. winkelvloeroppervlakte per vestiging = 800 m²
- Max. 18.000 m² brutovloeroppervlakte voor de detailhandelszone
- Categorie A (voeding): max. 3.000 m² en beperking tot 1 winkel
- Categorie B (persoonsuitrusting): max. 4.000 m² (maximaal 3 winkels mogelijk)
- Categorie C en D: overige

Het toelaten van alle types detailhandel maakt het mogelijk dat allerlei handelszaken van verschillende aard kunnen herlokalisieren naar de detailhandelszone aan de Leuvenselaan. En met het invoeren van een maximum op categorie A en B en een minimum op de bruto vloeroppervlakte en de winkelvloeroppervlakte wenst het provinciebestuur de complementariteit met de binnenstad te waarborgen en de verkeersbewegingen onder controle te houden.

Met dit RUP wordt gekozen voor een beperking van het programma per categorie van detailhandelsactiviteiten als milderende maatregel op planniveau.

Maar ook het verlengen van de ringweg blijft steeds mogelijk via de reservatiestrook op het gewestplan. Vanuit het plan-MER wordt hierover gesteld dat het aan het beleid is om te beslissen of de positieve mobiliteits- en/of leefbaarheidseffecten opwegen tegen de negatieve ruimtelijke effecten en de financiële investering.

De procoro stelt vast dat ook in de adviezen van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, het agentschap Innoveren en Ondernemen en de stad, ernstige bedenkingen worden geformuleerd over de ontwikkeling zoals mogelijk volgens de bepalingen van het provinciaal RUP (zoals hierboven omschreven) en dit zowel op vlak van de verkeersimpact als op vlak van de complementariteit met de binnenstad.

De procoro verwijst voor de behandeling van deze kwestie naar hoofdstuk 2.5 (Advies van het agentschap Innoveren en Ondernemen oftewel VLAIO).

e. Stedenbouwkundige voorschriften

1. Er wordt kennis genomen van dit standpunt. Geen gevolg.
2. Na de tweede plenaire vergadering werd besloten om een reservatiestrook op te nemen in de zone voor detailhandel, ten behoeve van een keerpunt voor een goede werking van eventuele ventwegen, op advies van het Agentschap voor Wegen en Verkeer en het departement Mobiliteit en Openbare Werken. De dimensies van de reservatiestrook werden bepaald door departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap voor Wegen en Verkeer. **De procoro stelt vast dat de diepte van de reservatiestrook ten behoeve van een keerpunt ten minste 26,5 m dient te zijn, gemeten vanuit de as van de weg. Bovendien is de procoro van mening dat de vraag om de reservatietermijn van 5 jaar te verlengen tot 10 jaar realistisch is.**
3. Art 3.2.11 vermeldt dat in het gebied gegroepeerd parkeren voor werknemers en bezoekers verplicht is. De parkeernood wordt bijgevolg binnen het plangebied opgevangen. De procoro is van mening dat dit niet enkel op eigen terrein dient te gebeuren, maar dat het parkeren ook gezamenlijk mag georganiseerd worden. Geen gevolg.
4. **Art 3.2.12: de procoro stelt voor om in de toelichting te verwijzen naar de wettelijke richtlijnen wat betreft publiciteit langs gewestwegen.**
5. **Art 3.2.13: de procoro stelt voor om in de toelichting te vermelden dat de verlichting op de site de verkeersveiligheid niet mag verstoren en geen verwarring of afleiding mag veroorzaken.**
6. Ook de stad en het departement Mobiliteit en Openbare Werken zijn voorstander om de ontsluiting van de site gezamenlijk te organiseren. Ze halen dit punt aan in hun adviezen in het kader van dit openbaar onderzoek.

Gezien de voorspelde verkeersimpact deelt de procoro deze mening. Zoals het agentschap aangeeft, dient de ontsluiting tot de Leuvenselaan maximaal gegroepeerd en optimaal gepositioneerd te worden t.o.v. nabije kruispunten. Hoe dit moet vormgegeven worden en wie welk aandeel betaalt, maakt deel uit van het uitvoeringstraject. En zoals het agentschap zelf aangeeft, is daarbij het afsluiten van Samenwerkingsovereenkomst VII een valabele werkwijze.

De procoro adviseert om de reservatiestrook uit te breiden over de volledige lengte van het plangebied langs de Leuvenselaan voor een diepte van 21 m, gemeten vanuit de as van de weg, om zo ruimte te vrijwaren voor een overkoepelende ventwegstructuur.

Naar aanleiding van de tweede plenaire vergadering werd door het Agentschap Wegen en Verkeer en het departement Mobiliteit en Openbare Werken aangegeven dat voor de keerpunten meer ruimte moet voorzien worden. Op het einde van de rijwoningen langs de Leuvenselaan (perceel A220) is de aanleg van een ruim gedimensioneerd keerpunt volgens het Agentschap Wegen en Verkeer en het departement Mobiliteit en Openbare Werken realistisch. Ook de locatie staat voor beide partijen vast. Om haar functie te vervullen moet deze op het uiteinde van de ventwegstructuur liggen. Dit komt voort uit een zuiver verkeerskundige analyse die volledig gestoeld is op de meest verkeersveilige oplossing voor de omgeving. Om die reden werd in het ontwerp van het provinciaal RUP een reservatiestrook opgenomen. De procoro stelt vast dat de diepte van de reservatiestrook op perceel A220 op 26,5 m ligt, gemeten vanuit de as van de weg. Voor de motivatie verwijst de procoro naar haar bespreking van punt e.2.

Overeenkomstig artikel 4.3.8 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kan binnen de reservatiestrook een omgevingsvergunning niet worden verleend, tenzij uit de adviezen van de bevoegde instanties blijkt dat de reservatiestrook niet binnen tien jaar na afgifte van de vergunning zal worden aangewend voor handelingen met betrekking tot openbare wegen. Gedurende deze periode zijn enkel tijdelijke constructies en parkeren toegelaten, in zoverre geldende rooilijnplannen dit niet uitsluiten. Gelet op het mogelijk tijdelijk karakter van deze constructies, voorzieningen en infrastructuur binnen deze reservatiestrook dient bij de vergunningsaanvraag aangegeven te worden dat de nodige ruimte om te voorzien in constructies, voorzieningen en infrastructuur op vlak van buffercapaciteit, groennormen, parkeerbehoefte en dergelijke ook elders op het terrein of in/op het gebouw volledig voorzien kunnen worden.

De procoro is van mening dat door het voorzien van een gezamenlijke ontsluitingsstructuur het plangebied als 1 cluster kan functioneren. De restrictie om nieuwe detailhandelsvestigingen enkel mogelijk te maken binnen de zone 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel' (initieel bedoeld om de detailhandelsvestigingen maximaal te clusteren en te ontsluiten via 1 in- en uitrit) is volgens de procoro in die zin niet meer nodig. De procoro adviseert om één bestemmingszone te voorzien, namelijk een zone 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel en lokale bedrijven'. Binnen deze zone is onder voorwaarden detailhandel mogelijk en kunnen lokale bedrijven zich huisvesten. Dit deel van het advies van de procoro moet samen gelezen worden met de behandeling van bezwaren met nummers 53 en 80.

7. Zie bespreking punt e.3
8. Zie bespreking punt e.4
9. Zie bespreking punt e.5

De procoro verduidelijkt dat conform haar advies om één zone te voorzien (zie bespreking e.2) binnen het deelplan 'Detailhandelszone Leuvenselaan' de stedenbouwkundige voorschriften, de toelichtingsnota en het grafisch plan aangepast dienen te worden en er rekening dient te worden gehouden met de bespreking van de punten e.3 t.e.m. e.9.

Deelplan Oostelijke ring

- f. de stedenbouwkundige voorschriften
 1. Er wordt kennis genomen van dit standpunt. Geen gevolg.

Deelplan regionaal bedrijventerrein Soldatenveld

h. de stedenbouwkundige voorschriften

1. **De procoro adviseert om de ontsluiting naar de oostelijke ringweg indicatief aan te duiden op het grafisch plan.**
2. 4.2.7. vermeldt dat parkeren op de openbare weg niet is toegelaten. Het dient ook hoofdzakelijk te gebeuren op gemeenschappelijke terreinen. Geen gevolg.
3. **Art 4.2.12: de procoro stelt voor om in de toelichting te verwijzen naar de wettelijke richtlijnen wat betreft publiciteit langs gewestwegen.**
4. Art 6: er wordt kennis genomen van dit standpunt.

Advies procoro

De procoro stemt grotendeels in met het advies en adviseert hiernavolgende aanpassingen.

De procoro adviseert om binnen het deelplan Detailhandelszone Leuvenselaan de reservatiestrook uit te breiden over de volledige lengte van het plangebied langsheen de Leuvenselaan en voor een diepte van 21 m, gemeten vanuit de as van de weg, om zo ruimte te vrijwaren voor een overkoepelende ventwegstructuur. Op perceel A220 dient de diepte 26,5 m, gemeten vanuit de as van de weg, te bedragen ten behoeve van een keerpunt. Overeenkomstig artikel 4.3.8 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kan binnen de reservatiestrook een omgevingsvergunning niet worden verleend, tenzij uit de adviezen van de bevoegde instanties blijkt dat de reservatiestrook niet binnen tien jaar na afgifte van de vergunning zal worden aangewend voor handelingen met betrekking tot openbare wegen. Gedurende deze periode zijn enkel tijdelijke constructies en parkeren toegelaten, in zoverre geldende rooilijnplannen dit niet uitsluiten. De stedenbouwkundige voorschriften, de toelichtingsnota en grafisch plan moeten aangepast worden.

De procoro adviseert om 1 bestemmingszone te voorzien binnen het deelplan Detailhandelszone Leuvenselaan, namelijk een zone 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel en lokale bedrijven'. Binnen deze zone is onder voorwaarden detailhandel mogelijk en kunnen lokale bedrijven zich huisvesten. De stedenbouwkundige voorschriften, de toelichtingsnota en het grafisch plan moeten aangepast worden. Dit deel van het advies van de procoro moet samen gelezen worden met de behandeling van bezwaren met nummers 53 en 80.

De procoro adviseert om de verduidelijkingen inzake publiciteit en verlichting toe te voegen aan de **deelplannen 'regionaal bedrijventerrein Soldatenveld' en 'Detailhandelszone Leuvenselaan'** en de ontsluiting naar oostelijke ring op het grafisch plan **'regionaal bedrijventerrein Soldatenveld'** aan te duiden.

Wat de aanpassingen naar aanleiding van de opmerkingen over de verkeersimpact betreft, verwijst de procoro naar de behandeling van deze kwestie in hoofdstuk 2.5 (Advies van het agentschap Innoveren en Ondernemen oftewel VLAIO).

Er wordt kennis genomen van de overige elementen van het advies zonder gevolg.

2.2

Advies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (89)

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken formuleert volgende aandachtspunten in haar advies:

- a. *We verduidelijken dat ondanks het plan-MER onduidelijk blijft wat het finaal in het PRUP uitgewerkte scenario inhoudt en wat de verkeersgeneratie ervan impliceert. Openstaande vragen zijn hoeveel verkeer de 18.000m² grootschalige detailhandel genereert en hoeveel m² voor KMO bijkomend wordt voorzien buiten de 18.000m² voor grootschalige detailhandel. Het is onduidelijk in hoeverre de verkeersgeneratie van het PRUP overeenkomt met of afwijkt van de in het plan-MER doorgerekende scenario's. MOW wil als (fundamentele) bezorgdheid uitdrukken dat door de omvang van het project de verkeersgeneratie mogelijk niet goed zal kunnen worden afgewikkeld. De omvang van het project is van die orde dat ze problematisch kan uitvallen voor de verkeersafwikkeling op de N3 Leuvenselaan en een deel van de Vesten. Bezorgdheid blijft dat een te omvangrijk programma op vergunningsniveau moeilijk kan worden vermeden. Het lijkt ons belangrijk dat duidelijk in het PRUP staat dat bij elke*

vergunningaanvraag een MOBBER moet worden opgemaakt (niet enkel volgens de geldende oppervlakte- en bestemmingsbepalingen) en dat eventuele milderende maatregelen volledig ten laste zijn van de aanvrager.

Inzake de ontsluiting

- b. *De schets p. 95-96 (toelichtingsnota) met een mogelijke invulling is wellicht niet de meest geschikte naar verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. Hier wordt best vermeld dat voor de steenweg op middellange termijn naar een ventwegstructuur wordt gestreefd.*
- c. *Het lijkt ons relevant expliciet te vermelden dat de erftoegangen zo worden vormgegeven dat ze toelaten aan te takken op een (te realiseren) ventwegstructuur (stedenbouwkundige bepalingen 3.2.2 en 4.2).*
- d. *We verwelkomen het voorzien van een reservatiestrook aan de oostkant van het PRUP, die een ventwegstructuur langsheen de N3 kan toelaten. De bijhorende stedenbouwkundige bepaling luidt (stedenbouwkundige voorschriften, p. 37): "Overeenkomstig artikel 4.3.8 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kan een omgevingsvergunning niet worden verleend, tenzij uit de adviezen van de bevoegde instanties blijkt dat de reservatiestrook niet binnen vijf jaar na afgifte van de vergunning zal worden aangewend voor handelingen met betrekking tot openbare wegen."*

Gezien de duurtijd en complexiteit die de herinrichting van wegvakken in bebouwde omgevingen met zich meeneemt (voorzien budgetten bij wegbeheerder en rioleringsbeheerder, studiewerk, noodzakelijke onteigeningen, vergunningsfase, participatie, ...) is de termijn van 5 jaar wellicht te krap. Vanuit het Gewest bestaat zeker de wens om de N3 Leuvenseleaan heraan te leggen, maar omdat het project nog moet worden opgestart en de budgetten nog gevonden, vragen we een langere tijdsperiode te voorzien (10 jaar).

Deelplan Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld

- e. *De doorgevoerde reductie van het aantal te ontwikkelen ha van 75 ha naar 45 ha is gunstig voor de verkeersdruk. Uit de doorrekening van scenario 7 in het plan-MER (met 75 ha) blijkt dat de impact van dit scenario groot is en een reductie tot 45 ha een welkome milderende maatregel vormt. Toch genereert ook een ontwikkeling van 45 ha nog altijd aanzienlijk wat verkeer (zie plan-MER, p. 115).*

Bedoeling zou moeten zijn de leefbaarheid in de kernen zo min mogelijk in het gedrang te brengen. Daarom blijft het belangrijk bij de verdere uitwerking van het PRUP en het realisatietraject aandacht te besteden aan het zoveel mogelijk vermijden van bijkomend sluipverkeer (zowel personenverkeer als vrachtverkeer).

Mogelijk is bijvoorbeeld een gefaseerde ontwikkeling, telkens gekoppeld aan het in verder detail uitwerken van noodzakelijke maatregelen op vlak van circulatie, leefbaarheid, ... of een MOBBER, een optie. Uit het PRUP (schets p. 84, rechtsonder 'gefaseerde uitbouw') blijkt dat over een gefaseerde realisatie nagedacht werd, maar zonder bindende repercussies.

Daarnaast is het belangrijk dat de in het MER voorziene wegenmaatregelen effectief gerealiseerd zijn vooraleer de feitelijke ontwikkeling van de bedrijven zelf van start gaat (bv. rotonde Hakendover, verkeerslichten ontsluiting bedrijventerrein waarvan sprake p. 87 van de toelichtingsnota, ...). Bedoeling is dat de wegenis effectief en maximaal het te verwachten verkeer kan opvangen.

Details

- f. *Toelichting stedenbouwkundige voorschriften: 4.2.4 De breedte van deze langzaamverkeersverbinding bedraagt minimaal 2,50 m.*

2m50 is een relatief smalle maar nog aanvaardbare breedtemaat voor de verharding van een dubbelrichtingsfietspad (vgl. vademecum fietsvoorzieningen), mits er nog een extra schrikstrook naast de fietspaden beschikbaar is. Het is m.a.w. belangrijk dat er geen verticale obstakels vlak naast de verbinding liggen (muren, hagen, terreinafspanning),
- g. *Voldoende aandacht voor fiets. Momenteel is er enkel sprake van 'parking'. Idealiter worden per gebouw voldoende, makkelijk te bereiken, overdekte en kwalitatief ingerichte fietsenstallingen voorzien (toevoegen aan toelichtingsnota 4.2.7 en 3.2.11).*
- h. *Verantwoordingsnota p. 7: Het LER ontbrak als bijlage bij het PRUP.*
- i. *Verantwoordingsnota p. 64: het voorzien van doorsteken en inrichting die gunstig is voor voetgangers/fietsers en ook OV (doorsteken richting eventuele haltes) lijkt hier te ontbreken*

- j. *Verantwoordingsnota p. 73 "Een lichtengeregeld kruispunt heeft daarbij de voorkeur op een rotonde en zeker op een voorrangskruispunt."*
Voor fietsers en zwakke weggebruikers houden rotondes veiligheidsrisico's in. Mits verkeerstechnisch veilig vormgegeven, kan een voorrangskruispunt zeker aanvaardbaar zijn.

Bespreking

- a. De passages uit het plan-MER waarnaar in het advies wordt verwezen om de onduidelijkheid over het gekozen scenario te staven, houden verband met de effecten op de disciplines lucht en geluid. De verschillende scenario's voor de ringweg (combinaties van de verschillende ringwegsegmenten) worden op hun effecten op lucht en geluid beoordeeld. Ook scenario 7c (waarin de reductie van het programma als milderende maatregel wordt meegenomen) wordt in het plan-MER op effecten beoordeeld. Als motivatie hiervoor wordt in het plan-MER telkens meegegeven dat:

Onder meer op basis van dit plan-MER de provincie Vlaams-Brabant beslist heeft om in het RUP:

- de realisatie van de ringweg te beperken tot aan de Oplintersesteenweg (m.a.w. het huidige RUP op dit vlak niet te wijzigen – merk op dat ringwegsegmenten III en IV ook kunnen gerealiseerd worden, maar dan op basis van de reservatiestrook op het gewestplan) en de realisatie van RBT Soldatenveld enkel te koppelen aan segment II (voorlopig als lokale ontsluitingsweg);*
- regionaal bedrijventerrein Soldatenveld te beperken tot ca. 45 ha (eveneens behoud huidige RUP, inclusief de kleine woonzone aan Villapark);*
- in deelzone Leuvenselaan geen beperkingen op te leggen inzake vloeroppervlaktes, maar wel enkel oppervlakte-intensieve handelsactiviteiten toe te laten en verkeersintensieve winkeltypes zoals supermarkten, kleding- en schoenenwinkels te verbieden.*

(plan-MER p. 154)

Tijdens de opmaak van de plan-MER werd hier van uitgegaan. Gezien een MER een informatief document is en geen beslissingsinstrument, werden na goedkeuring van het plan-MER de elementen uit het MER nogmaals afgewogen tegen de algemene doelstellingen voor het stedelijk gebied en de wens om economische activiteiten te ontplooiën op deze site. Uit deze afweging werd volgende beslist:

- Omdat vanuit de plan-MER consensus bestaat over de noodzaak om minstens ringwegsegment II te realiseren, wordt de aanleg ervan verplicht bij de uitbouw van het nieuwe bedrijventerrein.
- Gezien het milderend effect op de verkeersgeneratie wordt de uitbreiding van het bedrijventerrein Soldatenveld beperkt tot 47,5 ha.
- Voor de deelzone Leuvenselaan wordt beslist om de beperking van de mogelijkheden voor detailhandel evenwichtiger door te voeren. Er wordt beslist in te grijpen op 3 elementen: de totale omvang van de detailhandelszone, het type detailhandel (specifieke branches, conform de categorieën uit het decreet IHB) en de verkeersafwikkeling. Wat de eerste 2 elementen betreft, wordt de bepaling in het plan-MER gevolgd die stelt dat niet alleen door een beperking van de oppervlakte, maar ook door beperkingen t.a.v. bepaalde winkeltypes de verkeersgeneratie kan gereduceerd worden.

Volgens het plan-MER p. 115:

'Om de effecten van het reduceren van de verkeersgeneratie in te schatten werden nog twee bijkomende scenario's doorgerekend, uitgaande van:

- 47,5 ha regionaal bedrijventerrein in zoekzone Soldatenveld i.p.v. 75 ha. Dit stemt overeen met de oppervlakte die effectief voorzien wordt in het RUP.*
- 12.500 m² bijkomende handelsvloeroppervlakte in Leuvenselaan i.p.v. 25.000 m², maar met behoud van dezelfde kengetallen qua verkeersgeneratie. Hetzelfde effect kan bereikt worden door te kiezen voor winkeltypes met 25.000 m² vloeroppervlakte maar met kengetallen (aantal voertuigbewegingen per 100 m²) die gemiddeld half zo hoog liggen (geen of minder oppervlakte supermarkt, meer oppervlakte tuincentrum of showroom van autodealers).'*

Met het huidige voorstel voor deelzone Leuvenselaan wordt zowel ingegrepen op de maximale vloeroppervlakte als op het type detailhandel (voornamelijk – maar

niet uitsluitend – ruimte-extensieve branches met relatief weinig verkeersbewegingen per 100 m² detailhandel).

Concreet:

- Min. brutovloeroppervlakte per vestiging = 1.200 m²
- Min. winkelvloeroppervlakte per vestiging = 800 m²
- Max. 18.000 m² brutovloeroppervlakte voor de detailhandelszone (niet bijkomend, maar in totaliteit)
- Categorie A (voeding): max. 3.000 m² en beperking tot 1 winkel
- Categorie B (persoonsuitrusting): max. 4.000 m² (maximaal 3 winkels mogelijk)
- Categorie C en D: overige

Het toelaten van alle types detailhandel maakt het mogelijk dat allerlei handelszaken van verschillende aard kunnen herlokalisieren naar de detailhandelszone aan de Leuvenselaan. En met het invoeren van een maximum op categorie A en B en een minimum op de bruto vloeroppervlakte en de winkelvloeroppervlakte wenst het provinciebestuur de complementariteit met de binnenstad te waarborgen ende verkeersbewegingen onder controle te houden.

Met dit RUP wordt als milderende maatregel op planniveau gekozen voor een beperking van het programma per categorie van detailhandelsactiviteiten.

Het verlengen van de ringweg blijft ook steeds mogelijk via de reservatiestreek op het gewestplan. Vanuit het plan-MER wordt hierover gesteld dat het aan het beleid is om te beslissen of de positieve mobiliteits- en/of leefbaarheidseffecten opwegen tegen de negatieve ruimtelijke effecten en de financiële investering.

Conclusie:

- Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau. De maatregelen inzake uitvoeringsaspecten kunnen niet in een RUP opgelegd worden. Deze maatregelen zullen in een inrichtingsstudie bij de vergunningsaanvragen verder ontworpen moeten worden, ondersteund door bijkomend mobiliteitsonderzoek (naar optimalisering kruispuntinrichting, naar routes vrachtverkeer, naar de vormgeving kruispunten met aandacht voor alle vervoersmodi, ...). Het RUP legt ook niet vast welke partij voor welk aandeel instaat voor de financiering, uitvoering en beheer. Het RUP behoudt bij voorkeur zoveel mogelijk flexibiliteit om voortschrijdende inzichten een kans te bieden.
- Het provinciaal RUP neemt geen definitieve beslissing over het ringwegtracé.

De procoro stelt echter vast dat de voorgestelde restricties (milderende maatregelen op planniveau, zoals hierboven uiteengezet) t.a.v. de detailhandel in vraag gesteld worden omdat ze onvoldoende zijn om de verkeersimpact te beperken.

De procoro stelt vast dat ook in de adviezen van het agentschap Wegen en Verkeer, het agentschap Innoveren en Ondernemen en de stad ernstige bedenkingen worden geformuleerd over de ontwikkeling zoals mogelijk volgens de bepalingen van het provinciaal RUP en dit zowel op het vlak van de verkeersimpact als op het vlak van de complementariteit met de binnenstad.

De procoro verwijst voor de behandeling van deze kwestie naar hoofdstuk 2.5 (Advies van het agentschap Innoveren en Ondernemen oftewel VLAIO).

Inzake de ontsluiting

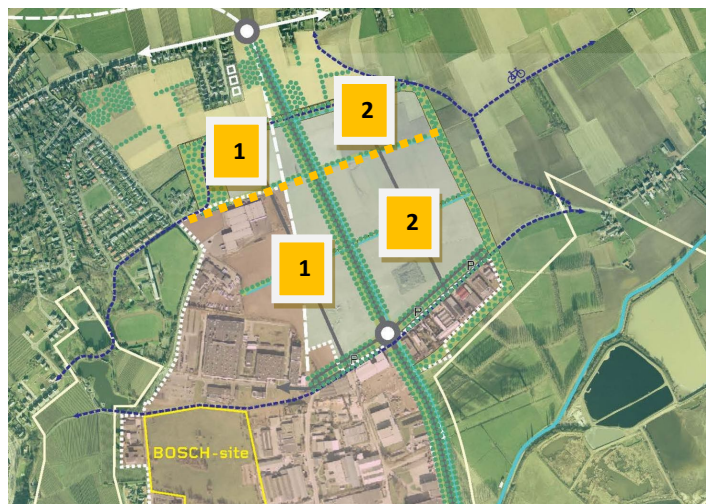
- b. Zie bespreking punt e.6 advies AWV
- c. Zie bespreking punt e.6 advies AWV
- d. Zie bespreking punt e.2 advies AWV

Deelplan Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld

- e. De procoro sluit zich aan bij de vraag van het departement om een ontwikkeling in fasen verplichtend op te leggen, telkens gekoppeld aan het in verder detail uitwerken van noodzakelijke maatregelen op vlak van circulatie, leefbaarheid, ... of het opmaken van een MOBER (mobiliteitseffectenrapport). Bovendien werkt een fasering volgens de procoro ook zuinig ruimtegebruik in de hand: een ad hoc ontwikkeling wordt zo vermeden. De procoro adviseert om bij de fasering rekening te houden met het reeds ontwikkeld gebied voor bedrijvigheid en ringwegsegment 2. Dit wil zeggen dat in eerste

instantie de zone maximaal aansluitend bij het bestaande bedrijventerrein en ten westen van ringwegsegment II dient ontwikkeld te worden (fase 1) en vervolgens de zone ten oosten van ringwegsegment II (fase 2). Bij een gefaseerde aanleg van het bedrijventerrein dient minstens de buffer (art. 4.2.5) aansluitend aan de desbetreffende fase gerealiseerd te worden. Fase 2 kan pas aangesneden worden als fase 1 een realisatiegraad kent van 75 % (exclusief terreinaanleg voor het functioneren van het bedrijventerrein) of in geval van een Seveso-bedrijf er geen ruimte meer is om deze te huisvesten binnen fase 1. De procoro stelt dat deze fasering geenszins mag leiden tot een situatie waarbij hinderlijke bedrijven dichtbij de nabijgelegen woningen (noorden Kopstraat) worden ingepland. De procoro stelt in dit verband vast dat de generieke milieuwetgeving moet toegepast worden. Dit wil zeggen dat bij concrete inplantingen van bedrijven een hele afweging dient te gebeuren naar de inpasbaarheid ervan in de omgeving. Daarbij zal gekeken worden op welke concrete plek binnen de bedrijvenzone een bepaalde bedrijfsactiviteit wordt aangevraagd. Een bedrijfsperceel middenin de bedrijvenzone zal andere afwegingen vragen dan een perceel aan de rand ervan. Deze afweging zal moeten gebeuren op niveau van concrete vergunningsaanvragen rekening houdend met de geldende normen binnen deze generieke milieuwetgeving. Door een realisatiegraad van 75 % toe te kennen aan fase 1 (alvorens fase 2 mag aangesneden worden) is er volgens de procoro voldoende marge voor een correcte afweging naar inpasbaarheid in de omgeving. De procoro vraagt om haar bezorgdheid over de inpasbaarheid in de omgeving voldoende ruim te omschrijven in het toelichtend deel bij de stedenbouwkundige voorschriften.

Bovendien vraagt de procoro om de gronden die nog niet in gebruik zijn genomen door bedrijven in 'tijdelijk' landbouwgebruik te houden. De procoro stelt voor om onderstaande schets ter verduidelijking op te nemen in de toelichtingsnota en de toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften.



Wat de wegensmaatregelen buiten het plangebied betreft (rotonde Hakendover, ...) oordeelt de procoro dat hierover binnen het provinciaal RUP geen uitspraken kunnen worden gemaakt. Ze liggen buiten het plangebied. Deze elementen dienen verder onderzocht te worden in het vervolgetraject met betrekking tot de uitvoering. Geen gevolg.

Details

- f. Er wordt kennis genomen van dit standpunt. Geen gevolg.
- g. **De procoro vindt deze opmerking terecht. Ze adviseert om in de stedenbouwkundige voorschriften bepalingen op te nemen om per gebouw en/of collectief voldoende faciliteiten voor de fietsers te voorzien.**
- h. Na de goedkeuring van het eerste provinciaal RUP 'Afbakening KSG Tienen' werd in 2013 een landbouweffectenrapport (afgekort LER) opgemaakt door VLM. Dit rapport werd teruggekoppeld met de getroffen landbouwers. De resultaten van dit LER werden eveneens verwerkt in het nieuwe plan-MER (2019).
Plan-MER p. 214:

'De beoordeling van de effecten op de gebruiksfunctie landbouw steunt in belangrijke mate op de LIS (landbouwimpactstudie) die aangeleverd werd door het departement Landbouw en Visserij. Naar aanleiding van het RUP van 2012 werd voor regionaal bedrijventerrein Soldatenveld (45 ha) destijds ook een LER (landbouweffectenrapport) opgemaakt door de VLM. Voor zover nog actueel en relevant zal ook gebruik gemaakt worden van de gegevens uit deze studie.'

Ten gevolge hiervan werd de zone voor gemengd open ruimte gebied in het deelplan regionaal bedrijventerrein Soldatenveld gewijzigd naar bouwvrij agrarisch gebied.

De PROCORO stelt voor om in het kader van de realisatie het LER te actualiseren, inclusief een terugkoppeling met de getroffen landbouwers, om de negatieve impact van het deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld' op de landbouwactiviteiten tot een minimum te beperken.

- i. De procoro geeft aan dat het niet duidelijk is wat hier bedoeld wordt. Geen gevolg.
- j. Er wordt kennis genomen van dit standpunt. Geen gevolg.

Advies procoro

De procoro stemt grotendeels in met het advies en adviseert hiernavolgende aanpassingen.

De procoro adviseert om in de stedenbouwkundige voorschriften bij **het deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld'** de fasen van de ontwikkeling verplichtend op te leggen, telkens gekoppeld aan het in verder detail uitwerken van noodzakelijke maatregelen op vlak van circulatie, leefbaarheid, ... of het opmaken van een MOBER (mobiliteitseffectenrapport). De procoro adviseert om bij de fasering rekening te houden met het reeds ontwikkeld gebied voor bedrijvigheid en ringwegsegment 2. Dit wil zeggen dat in eerste instantie de zone maximaal aansluitend bij het bestaande bedrijventerrein en ten westen van ringwegsegment II dient ontwikkeld te worden (fase 1) en vervolgens de zone ten oosten van ringwegsegment II (fase 2). Bij een gefaseerde aanleg van het bedrijventerrein dient minstens de buffer (art. 4.2.5) aansluitend aan de desbetreffende fase gerealiseerd te worden. Fase 2 kan pas aangesneden worden als fase 1 een realisatiegraad kent van 75 % (exclusief terreinaanleg voor het functioneren van het bedrijventerrein) of in geval van een Seveso-bedrijf er geen ruimte meer is om deze te huisvesten binnen fase 1. De procoro stelt dat deze fasering geenszins mag leiden tot een situatie waarbij hinderlijke bedrijven dichtbij de nabijgelegen woningen (noorden Kopstraat) worden ingepland. De procoro stelt in dit verband vast dat de generieke milieuwetgeving moet toegepast worden. De procoro vraagt om haar bezorgdheid over de inpasbaarheid in de omgeving voldoende ruim te omschrijven in het toelichtend deel bij de stedenbouwkundige voorschriften. Bovendien vraagt de procoro om de gronden die nog niet in gebruik zijn genomen door bedrijven in 'tijdelijk' landbouwgebruik te houden. De procoro stelt voor om onderstaande schets ter verduidelijking op te nemen in de toelichtingsnota en de toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften.



De procoro adviseert om in de stedenbouwkundige voorschriften bij **de deelplannen 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld' en 'Detailhandelszone Leuvenselaan'**, bepalingen op te nemen om per gebouw en/of collectief voldoende faciliteiten voor de fietsers te voorzien.

De procoro stelt voor om in het kader van de realisatie het LER te actualiseren, inclusief een terugkoppeling met de getroffen landbouwers, om de negatieve impact van **het deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld'** op de landbouweffecten tot een minimum te beperken.

Wat de aanpassingen naar aanleiding van de opmerkingen over de verkeersimpact betreft, verwijst de procoro naar de behandeling van deze kwestie in hoofdstuk 2.5 (Advies van het agentschap Innoveren en Ondernemen oftewel VLAIO).

Er wordt kennis genomen van de overige elementen van het advies zonder gevolg.

2.3

Advies van de Departement Omgeving (92)

Het departement adviseert het ontwerp van het provinciaal RUP 'afbakening KSG Tienen – eerste herziening' voorwaardelijk gunstig.

Het advies van het departement Omgeving wordt, conform art. 2.2.10, § 5 van het VCRO (versie vóór 1 mei 2017), integraal opgenomen als bijlage bij het advies van de procoro.

Volgende bemerkingen worden gemaakt:

- a. *Uit voorliggend dossier blijkt dat er voor de in dit plan voorziene wegenis nog geen afspraken zijn gemaakt inzake financiering en dus voor realisatie. Nochtans werd hierop sterk aangedrongen tijdens de vorige plenaire vergadering temeer daar duidelijkheid hierover essentieel is voor verder verkeerstechnisch onderzoek dat vereist is om de uitvoering ook vanuit ruimtelijk, landschappelijk en milieutechnisch oogpunt te verantwoorden.*

In de verantwoording bij het deelplan Kleinhandelszone Leuvenseweg wordt o.m. aangegeven dat vanuit mobiliteit de impact ter hoogte van het deelplan groot kan zijn maar kan worden gemilderd door doortrekking van de ringweg tot op de Diestsesteenweg. Uit voorgaande blijkt dat dit laatste segment nog onzekerder is dan de in dit plan opgenomen segmenten.

Deelplan Oostelijke ring

- b. *Het departement Omgeving stelt zich vragen bij de noodzaak van het deelplan Oostelijk ring. Ze brengt allerlei ruimtelijk elementen aan die eerder pleiten om dit wegdeel niet aan te leggen en de bestaande wegenis te optimaliseren om de ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten en het omliggend open ruimtegebied te vrijwaren en het bijkomend verharderen van het valleigebied te beperken. Zo stelt ze zich ook de vraag waarom er een inrichting zonder rechtstreekse erftoegangen wordt nagestreefd. Het wegsegment wordt gecategoriseerd als secundaire weg type II: in eerste instantie verzamelen en ontsluiten op bovenlokaal niveau en in tweede instantie verbinden. Waarom dient de Ambachtenlaan gereduceerd te worden tot ventweg? Volstaat het niet om de huidige aantakkingen veiliger te maken?*

Deelplan Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld

- c. *Reeds in het MB uit 2012 m.b.t. de definitieve goedkeuring van het PRUP afbakening kleinstedelijk gebied Tienen werd de verantwoording voor het aansnijden van beleidsmatig herbevestigd agrarisch gebied voor het regionaal bedrijventerrein Soldatenveld al als afdoende beschouwd.*
- d. *Het departement Omgeving vraagt om de lijn van de huidige Kopstraat op het grafisch plan aan te duiden als uiterste grens voor Seveso-bedrijven ipv te verwijzen naar een tracé dat op termijn zal verdwijnen. Hiermee wordt de leesbaarheid en juridische afdwingbaarheid van het plan versterkt.*

Deelplan Detailhandelszone Leuvenselaan

- e. *Het departement gaat akkoord met de opties van dit deelplan.*
- f. *De milieumaatregelen die zijn opgenomen in de plan-MER moeten, in zoverre dit nog niet zo is, maximaal opgenomen worden in het plan en minimaal verschoven worden naar het projectniveau of het flankerend beleid. Eventuele afwijkingen ervan dienen afdoende gemotiveerd te worden.*

We wijzen u er ook op dat, als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of om andere redenen, u er dient op toe te zien dat de wijzigingen voldoende gevat zijn door de milieubeoordelingsprocedure.

Bespreking

- a. Het RUP is slechts een stapsteen, het planningsinstrument in een ruimer proces. Voor het RUP heeft de provincie een leidende rol, maar in het volledige plannings- en uitvoeringsproces moeten ook andere partijen stappen zetten en beslissingen nemen om de gewenste ruimtelijke structuur te bereiken. Het RUP legt niet vast welke partij voor welk aandeel instaat voor de financiering, uitvoering en beheer.

Ze legt wel de noodzaak om minstens ringwegsegment II te realiseren vast. Wat de andere segmenten betreft, geeft het plan-MER aan dat het aan het beleid is om te beslissen of de positieve mobiliteits- en/of leefbaarheidseffecten opwegen tegen de negatieve ruimtelijke effecten en de financiële investering. Geen gevolg.

Deelplan Oostelijke ring

- b. Waarover vanuit de plan-MER consensus bestaat, is de noodzaak om minstens ringwegsegment II te realiseren. Zonder dit segment zou de mobiliteitsimpact van het bedrijventerrein Soldatenveld immers op onverantwoorde wijze afgewenteld worden op de lokale wegen Hamelendreef en Utsenakenweg. En aangezien ringwegsegment II dwars door het gepland bedrijventerrein loopt, blijft een significante ruimtelijke impact beperkt tot de korte sectie door de bouwvrije zone ten noorden tussen het bedrijventerrein en de Oplintersesteenweg.

Wat de andere segmenten betreft en dus ook wegsegment I, geeft het plan-MER aan dat het aan het beleid is om te beslissen of de positieve mobiliteits- en/of leefbaarheidseffecten opwegen tegen de negatieve ruimtelijke effecten en de financiële investering. Het RUP maakt de aanleg van dit wegsegment mogelijk. Of straks een optimalisatie van de bestaande wegenis volstaat of het dit wegsegment alsnog moet worden aangelegd zal uit het vervoltraject (uitvoering) moeten blijken.

Geen gevolg.

Deelplan Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld

- c. Er wordt kennis genomen van dit standpunt. Geen gevolg.
d. **De procoro stelt dat het inderdaad duidelijker is om de lijn van de huidige Kopstraat op het grafisch plan aan te duiden als uiterste grens voor Seveso-bedrijven.**

Deelplan Detailhandelszone Leuvenselaan

- e. Er wordt kennis genomen van dit standpunt. Geen gevolg.
f. Er wordt kennis genomen van dit standpunt. Geen gevolg.

Advies procoro

De procoro stemt deels in met het advies en adviseert hiernavolgende aanpassingen.

De procoro adviseert om de lijn van de huidige Kopstraat op het grafisch plan bij **het deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld'** aan te duiden als uiterste grens voor Seveso-bedrijven.

Er wordt kennis genomen van de overige elementen van het advies zonder gevolg.

2.4

Advies van de stad Tienen (21)

De stad Tienen adviseert het ontwerp van het provinciaal RUP gunstig onder voorwaarden. De stad maakt volgende opmerkingen.

Deelplan Oostelijke ring

- a. *Volgens de stad gaat er onvoldoende aandacht naar kwalitatieve kruisingen met de ringweg voor fiets- en voetgangersverbindingen, hierbij wordt vooral gedacht aan de fietsroute Ijzerenweg. Op lange termijn dient deze verbinding ondergronds gerealiseerd te worden.*

Deelplan Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld

- b. *De stad vraagt de maximale verharding (90%) te verlagen indien dit vereist is in het kader van het waterbeheer.*
- c. *De stad vraagt of er in overleg met de POM een visie kan uitgewerkt worden om na te gaan welk profiel van bedrijven en meer specifiek recyclagebedrijven wenselijk is rekening houdend met werkgelegenheid, scholingsgraad, transportgenerering en milieupact, ... gezien de POM vermeld staat onder de rubriek 'beheer'.
Er wordt gevraagd om het aantal recyclagebedrijven van het type breekwerf, zeefwerf te beperken tot 1 bedrijf.
De stad vraagt om geen Seveso-bedrijven toe te laten.*
- d. *Voor de ontsluiting van de bedrijvenzone is het voor de stad van primordiaal belang dat de Oplintersesteenweg, de kern van Oplinter, Sint-Margriete-Houtem en Grimde gevrijwaard worden van extra verkeersdruk. In de verdere uitwerking van het PRUP vraagt de stad voldoende aandacht voor de problematiek van het sluipverkeer.*
- e. *Op vlak van infrastructuur vraagt de stad de ontsluiting van het bedrijventerrein te richten naar de E40 en hiertoe de rotonde Hakendover af te stemmen op de ontsluiting van het bedrijventerrein Soldatenveld en ook de capaciteit richting Sint-Truiden/Hakendover uit te breiden. Ook de bestaande wegenis die zal instaan voor de ontsluiting van het bedrijventerrein zal heraangelegd moeten worden.*
- f. *Als oplossing voor het sluipverkeer is een doortrekking van de ringweg tot de Diestsesteenweg nodig. De stad wenst geen aantakking van wegsegment II op de Oplintersesteenweg zolang de doortrekking tot aan de Diestsesteenweg op korte termijn niet kan.*
- g. *De stad vraagt om een MOBER en een grondig MER te verplichten bij elke vergunningsaanvraag. Ze vraagt dat alle milderende maatregelen volledig ten laste zijn van de aanvrager.*
- h. *Het plaatsen van verkeerslichten is nodig bij de toegang van het Soldatenveld (toelichtingsnota p. 73). Waar dienen ze geplaatst te worden?*

Deelplan Detailhandelszone Leuvenselaan

- i. *Om de complementariteit met het stadscentrum te bewaken wenst de stad een juridisch sluitende overeenkomst met een aantal verbintenissen (uitbating) tussen stad en de projectontwikkelaar in te zetten. Dit moet verplichtend opgelegd worden.*
- j. *De stad vraagt dat er voldoende aandacht gaat naar de kwaliteit van de buitenruimte door te ontharden waar mogelijk en door het aanmoedigen van ondergronds parkeren of parkeren op dakniveau.*
- k. *Vraag om ventwegstructuur en aanvullende verkeerstechnische oplossingen om de mobiliteitsproblematiek aan te pakken.*
- l. *In de definitie van het rooilijnplan staat vermeld dat deze gelegen is op 13 m. Of deze rooilijn in het nieuwe scenario ook op 13 m gelegen is, dient in overleg met de andere partners en na beoordeling door AWV bepaald te worden.*
- m. *De stad vraagt om een MOBER en een grondig MER te verplichten bij elke vergunningsaanvraag. Ze vraagt dat alle milderende maatregelen volledig ten laste zijn van de aanvrager.*

Bijkomende opmerkingen

- n. *De verwijzing naar de ontwikkeling ZOET (paragraaf 'sociaal culturele voorzieningen' in de toelichtingsnota) is niet meer van toepassing.*
- o. *Op het grafisch plan 'afbakeninglijn' staat 2 keer 'regionaal bedrijventerrein Soldatenveld' vermeld.*

Bespreking

Deelplan Oostelijke ring

- a. *De procoro geeft aan dat de aanbevelingen uit het plan-MER werden opgenomen in de toelichtingsnota p. 73. De exacte vormgeving zal in de inrichtingsstudie gebeuren, ondersteund door bijkomend mobiliteitsonderzoek (vervolgtraject uitvoering). Geen gevolg.*

Deelplan Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld

- b. De procoro stelt dat de stedenbouwkundige voorschriften opleggen dat *'een bouwperceel tot maximaal 90% verhard mag worden, maximaal met een waterdoorlaatbare verharding. De niet-verharde delen dienen ingericht te worden in functie van infiltratie en buffering van hemelwater en worden als groene zone aangelegd. ... Om verontreiniging van de ondergrond te minimaliseren, mag in zones waar dit om milieutechnische redenen nodig is (bijvoorbeeld parkings en laad- en loszones voor vrachtwagens of stallingen/stockage in open lucht) de verharding aangelegd worden in ondoordringbaar materiaal.* De procoro is van mening dat met dit voorschrift er een evenwicht mogelijk is tussen de werking van een bedrijf en het waterbeheer. Geen gevolg.
- c. Dit heeft slechts voldoende relevantie in het uitgiftebeleid. Bij gebrek aan gegevens van concrete bedrijven is de toepassing op planniveau niet relevant. Wat de Seveso-bedrijven betreft, wordt verwezen naar de behandeling van de bezwaren in hoofdstuk 3.6.11. Geen gevolg.
- d. Onrechtstreeks verwijst de stad hier naar het doortrekken van de ringweg tot de Diestsesteenweg. Dit ringwegsegment zou het sluipverkeer verminderen. Zoals eerder gesteld bij de behandeling van punt a in het advies van MOW wordt vanuit het plan-MER hierover gesteld dat het aan het beleid is om te beslissen of de positieve mobiliteits- en/of leefbaarheidseffecten opwegen tegen de negatieve ruimtelijke effecten en de financiële investering.
Wat de aanbevelingen uit de plan-MER betreft om Utsenakenweg en Hamelendreef te knippen stelt de procoro vast dat het knippen van lokale wegen een lokale bevoegdheid is. Dat het knippen van deze wegen als milderende maatregel door het plan-MER noodzakelijk wordt geacht om het sluipverkeer op deze wegen vanuit o.a. Linter en Kortenaken via ringwegsegment II rechtstreeks af te leiden richting E40, is opgenomen in de toelichtingsnota.
Alle wegen waarvan sprake vallen bovendien buiten het plangebied van het provinciaal RUP. Geen gevolg.
- e. Dit maakt deel uit van het uitvoeringstraject van het regionaal bedrijventerrein Soldatenveld. Geen gevolg.
- f. De procoro stelt vast dat uit het plan-MER nochtans blijkt dat een aantakking aan de Oplintersesteenweg nodig is om het verkeer vanuit o.a. Linter en Kortenaken via ringwegsegment II onmiddellijk af te leiden naar het hoger wegennet (E40). De uitbreiding van het bedrijventerrein leidt hoe dan ook tot een verhoging van de verkeersintensiteiten in de directe omgeving. Het ligt meer voor de hand het verkeer te sturen via de Oplintersesteenweg, die als lokale verbindingsweg is aangeduid, in plaats van langs de Utsenakenweg (een smalle landweg) of de Hamelendreef (langs de Vianderwijk). Deze wegen kennen nu eigenlijk al intensiteiten die niet passen bij het profiel van de weg. Geen gevolg.
- g. MOBER: zie bespreking punt e advies MOW. Wat het MER betreft, geldt de huidige regeling volgens het decreet algemene bepalingen milieubeleid (DABM) en bijlagen.
- h. De exacte locatie zal bepaald worden bij de opmaak van de inrichtingsstudie, ondersteund door bijkomend mobiliteitsonderzoek (vervolgtraject uitvoering). Geen gevolg.

Deelplan Detailhandelszone Leuvenselaan

- i. De procoro stelt dat het juridisch-technisch niet mogelijk is om in een RUP een dergelijke overeenkomst verplichtend op te leggen. Volgens het decreet Integraal Handelsvestigingsbeleid of IHB kunnen gemeente en ontwikkelaars of exploitanten op vrijwillige basis een handelsvestigingsconvenant afsluiten. De procoro verwijst in dit verband naar de studie 'versterken van de detailhandel in Tienen' die de stad op 12 december 2017 gegund heeft aan het studie- en adviesbureau ABM uit Gent. (zie ook bespreking punt c advies VLAIO) Geen gevolg.
- j. De verordenende bepalingen inzake parkeren zijn voor de Leuvenselaan als volgt: *'In het gebied is gegroepeerd parkeren voor werknemers en bezoekers verplicht. Hiertoe worden groene parkeerterreinen aangelegd in waterdoorlatende materialen met voldoende hoogstammig groen.'* **De procoro ondersteunt de vraag van de stad om te ontharden waar mogelijk en ondergronds of parkeren op dakkniveau aan te moedigen. De procoro adviseert de voorschriften aan te vullen als volgt:**
 - **Indien het parkeren niet op dakkniveau voorzien wordt, dient een groendak voorzien te worden.**

- Indien het parkeren niet op dakniveau of ondergronds wordt voorzien, dient per 6 parkeerplaatsen 25 m² groenaanleg met boom(en) voorzien te worden
 - Indien het parkeren niet op dakniveau of ondergronds wordt voorzien, dienen parkeerplaatsen in waterdoorlatende materialen te worden voorzien.
- k. Zie bespreking punt e.6 advies AWW.
- l. Zie bespreking punt e.6 advies AWW.
- m. MOBER: zie bespreking punt c advies VLAIO. Wat het MER betreft, geldt de huidige regeling volgens het decreet algemene bepalingen milieubeleid (DABM) en bijlagen.

Bijkomende opmerkingen

- n. De procoro adviseert om de verwijzing naar de ontwikkeling ZOET (paragraaf 'sociaal culturele voorzieningen' in de toelichtingsnota) te verwijderen.
- o. De procoro geeft aan dat de vermeldingen op het grafisch plan 'afbakingslijn' dienen gecorrigeerd te worden.

Advies procoro

De procoro stelt deels in met het advies en adviseert volgende aanpassingen.

De procoro adviseert de voorschriften inzake parkeren bij het deelplan 'Detailhandelszone Leuvenselaan' aan te vullen als volgt:

- Indien het parkeren niet op dakniveau voorzien wordt, dient een groendak voorzien te worden.
- Indien het parkeren niet op dakniveau of ondergronds wordt voorzien, dient per 6 parkeerplaatsen 25 m² groenaanleg met boom(en) voorzien te worden
- Indien het parkeren niet op dakniveau of ondergronds wordt voorzien, dienen parkeerplaatsen in waterdoorlatende materialen te worden voorzien.

De procoro adviseert om de verwijzing naar de ontwikkeling ZOET (paragraaf 'sociaal culturele voorzieningen' in de toelichtingsnota) te verwijderen.

De procoro adviseert om de vermeldingen op het grafisch plan 'afbakingslijn' dienen te corrigeren.

Er wordt kennis genomen van de overige elementen van het advies zonder gevolg.

2.5

Advies van het Agentschap Innoveren en ondernemen (86)

Het VLAIO geeft een gedeeltelijk gunstig advies met voorwaarden. **Het deelplan Leuvenselaan wordt niet gunstig beoordeeld.**

Deelplan Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld

- a. VLAIO uit haar bezorgdheid dat de mogelijke ontwikkeling van de bedrijventone van 47.5 ha op de lange baan zal geschoven worden door de onduidelijkheid over de aanleg van wegsegment II. Het Agentschap is dan ook vragende partij om de gesprekken over de uitvoering zo snel mogelijk op te starten.
- b. Het mag niet de bedoeling zijn dat hier verweefbare bedrijven terecht komen. Anderzijds moet er vanuit het creëren van zuinig ruimtegebruik en van klimaatbestendige bedrijventerreinen, maximaal ingezet worden op verticale verdichting en kleinere kavels. In die zin moet het richtcijfer van 5000 m² voor regionale bedrijventerreinen genuanceerd worden. In de voorschriften staat er vermeld dat er van het richtcijfer van 5000 m² gemotiveerd kan van afgeweken worden, dus in die zin is de nodige nuancering in deze voorzien.

Deelplan Detailhandelszone Leuvenselaan

- c. VLAIO stelt nog steeds vast dat volgens de EDRL (Europese dienstenrichtlijn) **de beperkingen**, die aan detailhandel worden opgelegd, moeten worden gearchitmeerd en dat hierbij verwezen moet worden naar de doelstellingen van het IHB (Integraal handelsvestigingsbeleid) en de **detailhandelsvisie** van de stad. Een loutere verwijzing naar

de categorieën (zoals vermeld in het verslag van de plenaire vergadering) is in deze niet voldoende. Indien er geen detailhandelsvisie werd opgemaakt, is het belangrijk om te verwijzen naar concrete voorbeelden. Het gaat dan vooral naar het aantonen van de complementariteit aan het centrum. VLAIO vraagt dat er op zijn minst cijfers opgenomen worden over het functioneren van **de leegstand** in de kern om de voorgelegde minimum en maximum vloeroppervlakte op de detailhandelszone te motiveren.

- d. Wat betreft de maximale bruto vloeroppervlakte voor goederen voor **persoonsuitrusting is 4000 m² veel** t.o.v. de minimale bruto vloeroppervlakte van 1200 m² en minimale netto vloeroppervlakte van 800 m². Dit impliceert dat hier verschillende units gehuisvest kunnen worden, hetgeen effect zou kunnen hebben op de mobiliteit. Om deze reden wil VLAIO vragen een maximum te zetten op het aantal mogelijk te ontwikkelen units maar **vooral vragen de maximale bruto vloeroppervlakte sterk te reduceren**.

VLAIO wil in deze context ook opnieuw opmerken dat er geen omgevingsvergunning voor detailhandel nodig is voor het opsplitsen van handelsgeheel in kleinere units zolang de verhouding tussen categorieën dezelfde zijn. Dit wil zeggen dat handhaving belangrijk is om te vermijden dat hier potentieel verweefbare handelszaken terecht komen. Hoe het nu voorligt, kan er een cluster van verschillende handelszaken voor persoonsuitrusting ontstaan. Deze beleidskeuze kan voor de kern verstrekkende gevolgen hebben.

- e. VLAIO wil tot slot de aandacht vragen voor de goede bereikbaarheid van de site voor diverse vervoersmodi cfr. het IHB .

Overige opmerkingen

- f. Is er bij de opmaak van dit plan rekening gehouden met de bestaande en toekomstige inplanting van Hoogspanningsleidingen?
- g. Het Agentschap vraagt om verwerking en bewerking van grondstoffen en seveso-inrichtingen niet per definitie uit te sluiten. (cfr. advies voorontwerp 1 en 2).
- h. Door het toelaten van een restaurant, café creëert men een verblijfszone. De aantrekkelijkheid van de site wordt hierdoor verhoogd t.a.v. de handelskern. Dit staat haaks op de doelstelling van kernversterking. (cfr. advies voorontwerp 1 en 2)

Bespreking

Deelplan Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld

- a. Er wordt kennis genomen van dit standpunt. Geen gevolg.
- b. Zoals in het advies aangegeven staat in de voorschriften vermeld dat er van het richtcijfer van 5000 m² gemotiveerd kan van afgeweken worden. VLAIO geeft aan dat de nodige nuancering in deze is voorzien. Geen gevolg.

Deelplan Detailhandelszone Leuvenselaan

- c. De beperkingen die in dit deelplan worden opgelegd aan de detailhandel worden onderbouwd als volgt:
- **De detailhandelsconcentratie mag niet concurrentieel zijn ten opzichte van het stadscentrum.** De binnenstad van Tienen moet blijven fungeren als het primaire handelscentrum van stad en regio. Er wordt daarom gekozen voor een minimale winkelvloeroppervlakte van 800 m² en een minimale bruto vloeroppervlakte van 1.200 m². Dit zijn waarden die nauwelijks te vinden zijn in de binnenstad. Bovendien wordt een maximum opgelegd aan de vloeroppervlakte en het aantal vestigingen van winkels in de categorie voeding (1 winkel van maximaal 3000 m²) en in de categorie goederen voor persoonsuitrusting (4.000 m²). Er zijn maximaal 3 winkels in de categorie goederen voor persoonsuitrusting mogelijk.
 - Door een beperking van het programma per categorie van detailhandelsactiviteiten wordt verwacht dat **de verkeersgeneratie beheersbaar blijft**. (zie bespreking punt d advies AWW)

Deze elementen zijn niet in strijd met de doelstellingen van het decreet IHB.

De stad heeft op 12 december 2017 de studieopdracht 'versterken van de detailhandel in Tienen' gegund aan het studie- en adviesbureau ABM uit Gent. Het eindrapport werd begin oktober 2018 afgeleverd. Dit rapport omvat een afbakening van het kernwinkelgebied (rekening houdend met de detailhandelszone Leuvenselaan), aanbevelingen rond mobiliteit en beleidsvoering op langere termijn en een actieplan met op korte termijn acties binnen het kernwinkelgebied en in een volgende fase binnen de overige zones, met o.a.

voorstellen om de leegstand aan te pakken. De stad liet door ABM ook onderzoeken welk instrumentarium de stad kon inzetten om concurrentie met het handelsaanbod in de stadskern te voorkomen en dit in het kader van de detailhandelszone Leuvensesteenweg. ABM adviseerde gebruik te maken van een handelsconvenant, omdat dit instrument voldoende garanties zou bieden om negatieve gevolgen voor de detailhandel in het centrum zoveel mogelijk te beperken. ABM maakte een ontwerp van handelsconvenant op met verbintenissen en garanties om de concurrentie met de detailhandel in het centrum te vermijden en een evenwichtig commercieel apparaat uit te bouwen in de periferie. Zoals blijkt uit het advies van de stad naar aanleiding van het openbaar onderzoek (zie bespreking punt k advies stad) wenst de stad met ontwikkelaars of exploitanten een dergelijke verbintenis aan te gaan (evenwel gebeurt dit op vrijwillige basis).

Op niveau van het handelsaanbod, stelt de studie van ABM het volgende vast:

- Het aantal handelspanden in Tienen is gedaald met een piek binnen de categorie 'shoppinggoederen'. De dagelijkse goederen blijven stabiel en de oppervlakte ingenomen door producten binnen de categorie uitzonderlijke goederen is gestegen, hoofdzakelijk met de assortimenten 'in en om de woning' en 'bruin- en witgoed'. Kledij en mode alsook Vrije Tijdsartikelen zijn de grote verliezers.
- Er is een problematiek qua leegstand. Deze is tussen 2008 en 2017 gestegen van 6.253 m² naar 10.604 m². Het is een gekende problematiek binnen de stad Tienen die aangepakt dient te worden.
- Bovenstaande vaststellingen zijn hoofdzakelijk van toepassing op het centrumgebied van Tienen. Om acties op te zetten is het noodzakelijk dat het beleid in één lijn achter de clustering van handelszaken komt te staan, zowel in de kern als in de periferie.

Tot slot wordt verduidelijkt dat de stad Tienen in haar gemeentelijk ruimtelijk structuurplan de concentratie langs Leuvensesteenweg heeft erkend en stelt dat deze een duidelijk beheersingsperspectief behoeft: *'voor dit gebied moet een afstemming bekomen worden met de stadskernontwikkeling waarbij naar een complementair aanbod gestreefd wordt.'*

De procoro geeft aan dat de behandeling van dit punt samen dient te gebeuren met:

- **Punt d: advies agentschap Wegen en Verkeer**
- **Punt a: advies departement Mobiliteit en Openbare Werken**
- **Punt i en m: advies stad.**

Eenzijds uit de stad en VLAIO in hun adviezen hun bezorgdheid over de complementariteit met het stadscentrum. Anderzijds benadrukken voornamelijk het agentschap Wegen en Verkeer, het departement Mobiliteit en Openbare Werken en de stad hun bezorgdheid over de verkeersimpact.

De procoro stelt op basis van de adviezen vast dat de voorgestelde restricties (milderende maatregelen op planniveau, zoals hierboven weergegeven) t.a.v. de detailhandel onvoldoende zijn om de complementariteit te waarborgen en de verkeersimpact te beperken.

Op basis van de groeiende leegstandscijfers voor het stadscentrum, het feit dat 'kledij en mode' alsook 'vrije tijdsartikelen' grote verliezers zijn (studie ABM) en de vraag van VLAIO om de maximale bruto vloeroppervlakte voor goederen voor persoonsuitrusting sterk te reduceren (zie punt d), stelt de procoro voor om detailhandel in de categorie goederen voor persoonsuitrusting (B) uit te sluiten. De procoro oordeelt dat voor dergelijke winkels voldoende ruimte binnen het stadscentrum kan gevonden/gemaakt worden.

In haar advies stelt het agentschap Wegen en verkeer dat winkels in de categorie voeding (A) zeer veel verkeer genereren. Dit wordt beaamd door het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Het werven van dergelijk type winkels zal de verkeersgeneratie sterk verminderen. De procoro adviseert conform de adviezen om geen winkels categorie voeding (A) toe te laten.

In het ontwerp van provinciaal RUP wordt er een maximum van 18.000 m² (niet bijkomend!) opgelegd op de bruto vloeroppervlakte voor de detailhandelszone, zijnde de zone 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel'. In de zone 'gemengd lokaal bedrijventerrein' zijn nieuwe detailhandelsvestigingen niet mogelijk. De bestaande kunnen blijven bestaan en volgens de zonevreemde basisrechten verbouwd en vernieuwd worden. In die zin is volgens het ontwerp van provinciaal RUP maximaal

18.000 m² bruto vloeroppervlakte detailhandel mogelijk bovenop de bestaande detailhandel in de zone 'gemengd lokaal bedrijventerrein'.

In haar bespreking van punt e.6 advies agentschap Wegen en Verkeer onderbouwt de procoro de optie om slechts één bestemmingszone te voorzien, namelijk een zone voor 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel en lokale bedrijven' waarbinnen onder voorwaarden detailhandel mogelijk is en lokale bedrijven zich kunnen huisvesten. Door het voorzien van een gezamenlijke ontsluitingsstructuur kan het plangebied immers als 1 cluster functioneren en kunnen rechtstreekse ontsluitingspunten naar de Leuvenselaan beperkt worden.

De procoro oordeelt dat met het oog op:

- het advies van de procoro om verdere restricties op het type winkels door te voeren, namelijk het verbieden van winkels in categorie A en B;
- het feit dat binnen het ontwerp van provinciaal RUP maximaal 18.000 m² bruto vloeroppervlakte detailhandel mogelijk is bovenop de bestaande detailhandel in de zone 'gemengd lokaal bedrijventerrein';
- het advies van de procoro om één bestemmingszone te voorzien, namelijk een zone voor 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel en lokale bedrijven';
- het plan-MER dat als milderende maatregel stel dat een halvering van het programma tot 12.500 m² bijkomende handelsvloeroppervlakte in de Leuvenslaan (met behoud van dezelfde kengetallen qua verkeersgeneratie) de negatieve effecten beperkt en dat hetzelfde kan bekomen worden door te kiezen voor winkeltypes met 25.000 m² bijkomende handelsvloeroppervlakte, maar met kengetallen (aantal voertuigbewegingen per 100 m²) die gemiddeld half zo hoog liggen (bijvoorbeeld geen of minder oppervlakte supermarkt, meer oppervlakte tuincentrum of showroom van autodealers ...)

de maximale bruto vloeroppervlakte van 18.000 m² voor detailhandel verhoogd kan worden tot 25.000 m². Het gaat hier niet om bijkomende bruto vloeroppervlakte, maar om een maximum voor de hele bestemmingszone 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel en lokale bedrijven'.

Samengevat adviseert de procoro om op basis van de verschillende adviezen en op basis van de studie 'het versterken van de detailhandel in Tienen', het deelplan 'Detailhandelszone Leuvenselaan' als volgt aan te passen:

- één bestemmingszone, namelijk een zone 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel en lokale bedrijven' waarbinnen onder voorwaarden detailhandel mogelijk is en lokale bedrijven zich kunnen huisvesten;
- een reservatiestrook (ruimte voorbehouden voor een gezamenlijke ontsluitingsstructuur) over de volledige lengte van bestemmingszone 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel en lokale bedrijven' langsheen de Leuvenselaan met een diepte van 21 m en op perceel A220 met een diepte van 26,5 m, beiden gemeten vanuit de as van de weg;
- maximale bruto vloeroppervlakte van 25.000 m² voor detailhandel;
- het uitsluiten van winkels in categorie A en B.

De minimale bruto vloeroppervlakte per vestiging van 1.200 m² en de minimale winkelvloeroppervlakte per vestiging van 800 m² blijven behouden.

De procoro is van mening dat dit voorstel aansluit bij de aanbevelingen vanuit het plan-MER. Het voorstel waarborgt beter de complementariteit met de binnenstad en houdt de verkeersbewegingen meer onder controle. De procoro is het voorstel niet in strijd met de doelstellingen van het decreet IHB.

Bovendien ondersteunt de procoro de vraag van het agentschap Wegen en Verkeer, het departement Mobiliteit en Openbare Werken en de stad om een mobiliteitseffecentrapport (MOBER) te verplichten bij de vergunningsaanvraag. Naar aanleiding van een specifiek project per type winkel moet via een MOBER een preciezere inschatting gemaakt worden van de verwachte verkeersintensiteiten. De verplichting om ook milderende maatregelen volledig ten laste te leggen bij de aanvrager kan niet opgenomen worden in een ruimtelijk uitvoeringplan. Het voorstel van het agentschap Wegen en Verkeer om voor de realisatie van de ventwegstructuur te werken met een Samenwerkingsovereenkomst VII voor de aanleg en herinrichting van een gewestweg ter

verbetering van de ontsluiting van een tewerkstellings-, en winkel- of dienstzone is volgens de procoro een valabele werkwijze. Net zoals de handelsconvenant, is het juridisch-technisch echter niet mogelijk om in een RUP een dergelijke overeenkomst verplichtend op te leggen.

- d. Zie bespreking punt c.
- e. Op p. 94 van de toelichtingsnota staat:
'Om de doorstroming en verkeersveiligheid op de Leuvenselaan te bevorderen, is het wenselijk om het aantal erftoegangen zo beperkt mogelijk te houden. De handelsconcentratie krijgt zo nodig een verkeerslichtengeregelde in- en uitgang. De kmo's moeten in de toekomst toegang krijgen op een ventweg, zodat een collectieve aansluiting op de Leuvenselaan mogelijk wordt. Er dient voldoende aandacht te gaan naar de ontsluiting met het openbaar vervoer en de toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers. Zo moet er een goede aansluiting komen op de toekomstige fietssnelweg.'
Geen gevolg.

Overige opmerkingen

- f. Er is een algemeen artikel inzake hoogspanningsleidingen opgenomen. Geen gevolg.
- g. Het deelplan 'Detailhandelszone Leuvenselaan' laat lokale bedrijven toe. Een lokaal bedrijf is een kleinschalig bedrijf met beperkte ruimtelijke impact op de omgeving op vlak van mobiliteit, uitzicht, ruimte-inname of potentieel in te bufferen effecten. 'Lokaal' verwijst niet naar de economische relaties of het verzorgingsgebied van het bedrijf, maar naar de schaalgrootte. In die zin werd reeds in 2012 beslist om Seveso-inrichtingen hier niet toe te laten. Dit werd bijgevolg ook niet onderzocht in het RVR (ruimtelijke veiligheidsrapportage). De productie, opslag, verwerking en bewerking van goederen wordt volgens art. 4.1.1 wel degelijk toegelaten. Geen gevolg.
- h. **De procoro volgt het advies van VLAIO en adviseert om horeca te verbieden.**

Advies procoro

De procoro stemt grotendeels in met het advies en adviseert volgende aanpassingen.

Binnen het deelplan 'Detailhandelszone Leuvenselaan':

- dient de maximale brutovloeroppervlakte van 18.000 m² verhoogd te worden naar 25.000 m² voor detailhandel (als totaal voor de bestemmingszone 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel en lokale bedrijven' en niet bijkomend);
- dienen winkels in categorie A en B alsook horeca uitgesloten te worden.
- dient een mobiliteitseffecentrapport (MOBER) toegevoegd te worden bij de vergunningsaanvraag. Naar aanleiding van een specifiek project per type winkel moet via een MOBER een preciezere inschatting gemaakt worden van de verwachte verkeersintensiteiten.

Er wordt kennis genomen van de overige elementen van het advies zonder gevolg.

2.6

Advies POM (8)

De POM Vlaams-Brabant formuleert volgende bemerkingen:

Deelplan Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld

- a. *Art. 4.2.2 legt een inrichtingsstudie op voor de gehele bestemmingszone. De POM geeft aan dat ringwegsegment II dermate grensvormend is dat er geen connectie is tussen de beide delen van de bedrijvenzone. Hierdoor is de opmaak van een inrichtingsstudie voor de gehele zone hypothetisch van aard wanneer er een bouwproject zou zijn op 1 van beide delen. De POM stelt voor in art. 4.2.2 onderscheid te maken tussen beide delen (oost en west) van de bedrijvenzone en per deel een inrichtingsstudie te vragen in plaats van voor de gehele bedrijvenzone.*
- b. *Gezien de verplichting inzake aanleg van ringwegsegment II stelt de POM zich vragen over de financiële haalbaarheid van de uitvoering van dit deelplan. De POM concludeert dat een marktconforme ontwikkeling van deze zone een zo goed als onmogelijke opdracht wordt:*

- De zone wordt voorzien als een regionale bedrijvzone met grootschalige activiteiten (productie, logistiek, groothandel,...). Dergelijke activiteiten kunnen geen hoge grondprijzen aan in tegenstelling tot de meer kantoorachtigen.
- De bijkomende verplichting om een deel van de oostelijke ringweg op te nemen in de ontwikkeling terwijl die niet mag aangewend worden voor de ontsluiting is een zware bijkomende kost
- Er moet gewezen worden op de nog lange doorlooptijd van dit project aangezien de studie omtrent de randvoorwaarden voor het segment van de ringweg nog niet aangevat is.
- Tenslotte moet gewezen worden op het aspect van de hogere verwervingskost gelet op het nog bestaande PRUP uit 2012 waardoor de gronden reeds bestemd zijn als bedrijvzone.

De POM is daarom van mening dat er zich minstens een opdeling van de ontwikkelbare bedrijvzone opdringt. Het deel ten westen van het ringsegment zou onafhankelijk van het ringsegment en het oostelijk deel ontwikkeld moeten worden.

- c. De POM kan en wil wel een noodzakelijk overleg tussen de beleidsorganen over de uitwerking (concept, financiering, timing) van het deelplan Soldatenveld regisseren en opvolgen als beleidsuitvoerder mits de beleidsvoerende instanties (stad, provincie) het voortouw nemen in dit project.

Bespreking

Deelplan Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld

- a. Een inrichtingsstudie wordt gevraagd voor de gehele zone om inzicht te krijgen in hoe het aangevraagde ingepast wordt in de totale ontwikkeling van het gebied. Zoals de POM aangeeft, is de wegverbinding grensvormend. Dit komt omdat er vanuit het plan-MER geen rechtstreekse aantakkingen mogen gebeuren met het oog op een goede doorstroming. In die zin zullen het westelijk en het oostelijk deel van het bedrijventerrein inderdaad grotendeels afzonderlijk functioneren.

In haar bespreking van punt e advies departement Mobiliteit en Openbare Werken onderbouwde de procoro haar advies om een ontwikkeling in fasen verplichtend op te leggen. De procoro is van mening dat de inrichtingsstudie dient opgedeeld te worden in:

1. Een inrichtingsplan voor de geplande en aan te snijden fase. Dit plan geeft de inrichting gedetailleerd weer en omvat minimaal:
 - MOBER en de in detail uitgewerkte noodzakelijke maatregelen op vlak van circulatie (alle vervoersmodi), leefbaarheid, inpassing, ...;
 - organisatie van het parkeren (voor vrachtwagens, personenwagens en fietsen);
 - buffering en groenaanleg;
 - waterbeheer;
 - inpassing in het reliëf;
 - beeldkwaliteit;
 - aansluiting op voorgaande fasen.
2. Een principeschets voor de resterende en nog aan te snijden fasen. Op hoofdlijnen dient aangetoond te worden dat er geen hypotheek gelegd wordt op de ontwikkeling van de overige fasen. Deze schets dient minimaal volgende te omvatten:
 - buffering en groenaanleg;
 - ontsluiting (alle vervoerswijzen);
 - eventueel andere aspecten die gezamenlijk georganiseerd kunnen worden.

De procoro stelt vast dat er over de verschillende fasen heen een aantal structuren dienen gerealiseerd te worden. Het gaat o.a. over:

- de ontsluitingsstructuur ter hoogte van het Industriepark zoals omschreven op p. 81 van de toelichtingsnota; het is van belang dat ieder fase hierop via een logische route kan aansluiten;
- de korte doorsteken voor voetgangers en fietsers te voorzien door de buffers, zodat werknemers die bijvoorbeeld vanuit de richting van de Vianderwijk of de Oplintersesteenweg komen niet nodeloos om hoeven te rijden en ook de

bushalte op de Oplintersesteenweg snel bereikbaar is; het is van belang dat ieder fase via een logische route op deze doorsteken kan aansluiten;

- twee oost-west gerichte fietsroutes doorheen het bedrijventerrein te voorzien om goede verbindingen tussen het centrum van Tienen en de Getevallei ten oosten van de stad te garanderen; het betreft enerzijds de Utsenakenweg en anderzijds de Kopstraat, die verlegd wordt naar de noordelijke buffer van het bedrijventerrein. Het is van belang dat ieder fase via een logische route op deze fietsroutes kan aansluiten;
- vanuit het streven om een goede inpassing van het bedrijventerrein in zijn omgeving te bekomen, dient voor de gehele zone gezocht te worden naar een landschappelijke inpassing; deze inpassing dient voor alle fasen volgens eenzelfde logica te gebeuren.

Al naargelang de ligging van de geplande fase dienen minimaal deze aspecten in het inrichtingsplan of in de principeschets of beiden behandeld te worden.

Bijkomend geeft de procoro aan dat wat in de voorschriften gesteld wordt, namelijk dat 'elke nieuwe vergunningsaanvraag een **bestaande** inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie kan bevatten' blijft gelden.

De procoro is van oordeel dat een opdeling van de inrichtingsstudie in een inrichtingsplan en een inrichtingsschets ook gehanteerd kan worden binnen het deelplan 'Detailhandelszone Leuvenselaan'.

- b. Waarover vanuit de plan-MER consensus bestaat, is de noodzaak om minstens ringwegsegment II te realiseren. Zonder dit segment zou de mobiliteitsimpact van het bedrijventerrein Soldatenveld immers op onverantwoorde wijze afgewenteld worden op de lokale wegen Hamelendreef en Utsenakenweg.
Referentiescenario 0 (zonder ontwikkelingen – business as usual) geeft ook lange wachtrijen aan (plan-MER p. 67).
- c. Er wordt kennis genomen van dit standpunt. Geen gevolg.

Advies procoro

De procoro stemt deels in met het advies en adviseert volgende aanpassingen.

Voor het deelplan 'regionaal bedrijventerrein Soldatenveld' dient de inrichtingsstudie opgedeeld te worden in:

1. Een inrichtingsplan voor de geplande en aan te snijden fase. Dit plan geeft de inrichting gedetailleerd weer en omvat minimaal:
 - MOBER en de in detail uitgewerkte noodzakelijke maatregelen op vlak van circulatie (alle vervoersmodi), leefbaarheid, inpassing, ...
 - organisatie van het parkeren (voor vrachtwagen, personenwagens en fietsen);
 - buffering en groenaanleg;
 - waterbeheer;
 - inpassing in het reliëf;
 - beeldkwaliteit;
 - aansluiting op voorgaande fasen.
2. Een principeschets voor de resterende en nog aan te snijden fasen. Op hoofdlijnen dient aangetoond te worden dat er geen hypotheek gelegd wordt op de ontwikkeling van de overige fasen. Deze schets dient minimaal volgende te omvatten:
 - buffering en groenaanleg;
 - ontsluiting (alle vervoerswijzen);
 - eventueel andere aspecten die gezamenlijk georganiseerd kunnen worden.

Al naargelang de ligging van de geplande en aan te snijden fase dienen minimaal volgende aspecten in het inrichtingsplan of in de principeschets of beiden behandeld te worden:

- de ontsluitingsstructuur ter hoogte van het Industriepark zoals omschreven op p. 81 van de toelichtingsnota; het is van belang dat ieder fase via een logische route hierop kan aansluiten;
- de korte doorsteken voor voetgangers en fietsers te voorzien door de buffers, zodat werknemers die bijvoorbeeld vanuit de richting van de Vianderwijk of de Oplintersesteenweg komen niet nodeloos om hoeven te rijden en ook de bushalte op de Oplintersesteenweg snel bereikbaar is; het is van belang dat ieder fase via een logische route op deze doorsteken kan aansluiten;

- twee oost-west gerichte fietsroutes doorheen het bedrijventerrein te voorzien om goede verbindingen tussen het centrum van Tienen en de Getevallei ten oosten van de stad te garanderen; het betreft enerzijds de Utsenakenweg en anderzijds de Kopstraat, die verlegd wordt naar de noordelijke buffer van het bedrijventerrein; het is van belang dat ieder fase via een logische route op deze fietsroutes kan aansluiten;
- vanuit het streven om een goede inpassing van het bedrijventerrein in zijn omgeving te bekomen, dient voor de gehele zone gezocht te worden naar een landschappelijke inpassing; deze inpassing dient voor alle fasen volgens eenzelfde logica te gebeuren.

De procoro adviseert om ook voor het deelplan 'Detailhandelszone Leuvenseleaan' de inrichtingsstudie op te delen in een inrichtingsplan en inrichtingsschets.

Er wordt kennis genomen van de overige elementen van het advies zonder gevolg.

2.7

Advies van Departement Landbouw en Visserij (19)

Het departement Landbouw en Visserij geeft aan dat er een aantal onduidelijkheden zijn binnen het dossier en procedure waardoor ze nog geen expliciet gunstig advies kan formuleren. Het gaat daarbij om:

Procedure

- a. *Het departement vraagt verduidelijkingen over de procedure.*

HAG

- b. *Waarom is er sprake over HAG? Indien het RUP niet vernietigd is, betekent dit dat er op dit moment amper agrarisch gebied binnen het RUP aanwezig is, waardoor de kwestie van het al dan niet volgen van Omzendbrief RO/2010/01 zich eigenlijk niet stelt. Ook hoger bij de tabellen op pag. 80 en 93 wordt aangegeven dat de info over het gewestplan niet speelt omdat de huidige bestemming industriegebied is.*

Deelplan Oostelijke ring

- c. *Er wordt bij uitwerking van de ring wel gevraagd om geen restpercelen die moeilijk bewerkbaar zijn voor de landbouwers te creëren.*

Deelplan regionaal bedrijventerrein Soldatenveld

- d. *De wijziging voorziet in een vermindering van het aandeel bedrijventerrein dat initieel in het RUP werd afgebakend. Hierbij wordt een aandeel landbouwgebied opnieuw bestemd als landbouwgebied, al is het juridisch niet geheel duidelijk welke bestemming op dit moment van kracht is (zie hierboven). Feit is wel dat door dit voorstel een bepaalde oppervlakte landbouwgebied dat niet tot het herbevestigd agrarisch gebied behoorde op deze manier wel (her)bevestigd wordt, waardoor een zekere compensatie voor de inname van het (oorspronkelijk) HAG optreedt. Dit is vanuit landbouwkundig oogpunt positief. Het Departement Landbouw en Visserij vraagt dat in dat geval een duidelijke berekening bij de toelichtingsnota wordt gevoegd.*
- e. *Binnen de definitief goedgekeurde plan-MER werd voldoende onderzocht wat de impact is van de inname van landbouwgebruikspercelen door enerzijds de ontwikkeling van een bedrijventerrein en anderzijds de verplaatsing van de reservatiestrook voor de ring. Het is wel noodzakelijk dat voor de betrokken landbouwers compenserende maatregelen voorzien worden.*
- f. *De reservatiestrook loopt deels door landbouwgebied. Het is belangrijk dat bij de aanleg van de ring rekening wordt gehouden met dit landbouwgebied. Aan de westelijke zijde van de reservatiestrook blijft tussen het woongebied en de reservatiestrook slechts een smalle strook landbouwgebied over die voor de landbouwer moeilijk te bewerken valt. Bij verdere uitwerking van het RUP wordt de ring best zoveel mogelijk zo voorzien dat deze strook voldoende breed is om nog op een degelijke manier in gebruik te nemen.*

Bespreking

Procedure

- a. We verwijzen hier naar de Inleiding (p. 3 e.v.) waar uitvoerig wordt ingegaan op de gevolgde procedure.

HAG

- b. Zie bespreking punt a. Geen gevolg.

Deelplan Oostelijke ring

- c. Er wordt kennis genomen van dit standpunt. Geen gevolg.

Deelplan regionaal bedrijventerrein Soldatenveld

- d. Zie bespreking punt a. Er wordt kennis genomen van dit standpunt. Geen gevolg.
- e. Er wordt kennis genomen van dit standpunt. Geen gevolg.
- f. Er wordt kennis genomen van dit standpunt. Geen gevolg.

Advies procoro

Er wordt kennis genomen van het advies zonder gevolg.

2.8

Advies Departement Zorg en Gezondheid (34)

Het departement Zorg en Gezondheid geeft een overwegend positief advies.

- a. *In de toelichtingsnota staan enkele passages waaruit blijkt dat er al met een heel aantal zaken rekening wordt gehouden. Hieronder halen we enkele aan met een onderlijning van de meest positieve zaken die slaan op kernverdichting, functiemix, vergroening, groen-blauwe netwerken, aandacht voor voetgangers/fietsers/openbaar vervoer, ... Of dit alles in praktijk ook kwaliteitsvol en vanuit een integrale en brede gezondheidsblik zal worden ingevuld zowel op planningsniveau als op meer gedetailleerd uitvoeringsniveau is uit deze nota niet duidelijk maar het geeft toch al een hoopvol beeld. Dit alles neemt echter niet weg dat voor de nieuwe bedrijventerreinen heel wat landbouwgrond wordt ingenomen, dat is een jammere zaak, de open ruimte verkleint en dit kan bezwaarlijk een "verhardingsstop" genoemd worden. Bovendien zal dit vermoedelijk extra verkeer aantrekken.*
- b. *In het MER zelf dat enkel over de bedrijventerreinen gaat wordt gezondheid beperkt meegenomen, namelijk voornamelijk ivm lucht en geluid. Terwijl ook daar breder naar gezondheid moet gekeken worden.*

Bespreking

- b. Er wordt kennis genomen van dit standpunt. Geen gevolg.
- c. Er wordt kennis genomen van dit standpunt. Geen gevolg.

Advies procoro

Er wordt kennis genomen van het advies zonder gevolg.

2.9

Advies Agentschap Natuur en Bos (91)

Het agentschap Natuur en Bos formuleert volgende opmerkingen:

Deelplan Detailhandelszone Leuvenseleaan

- a. *Het agentschap heeft geen bezwaar tegen dit deelplan.*

Deelplan regionaal bedrijventerrein Soldatenveld

- b. *Het Agentschap kan op basis van de huidig beschikbare informatie, niet uitsluiten dat voorliggend provinciaal RUP, meer bepaald het gekozen scenario m.b.t. de oostelijk ringweg (segmenten I en II) strijdig is met Art. 10 van het Soortenbesluit. Men dient aan te tonen dat het tracé (zowel in aanleg- als exploitatiefase) geen betekenisvolle verstoring van de aanwezige vogelpopulaties veroorzaakt. Hierbij dient aandacht te worden besteed aan o.a.*

een beschrijving van de huidige situatie (voorkomen van vogelsoorten o.b.v. bestaande of zelf uitgevoerde inventarisaties van het weidevogelgebied, akkervogelgebied en – vooral – de bezinkingsputten), het huidige geluidsklimaat in deze zones en het effect dat het voorliggende plan zal hebben, specifiek gelinkt aan de voorkomende vogelpopulaties. Wanneer een betekenisvolle verstoring van de aanwezige en beschermde vogelpopulaties zoals o.a. bruine kiekendief niet uit te sluiten valt, kan het Agentschap de tracékeuze niet gunstig beoordelen.

Het agentschap stelt zich ook vragen bij de in het plan-MER voorgestelde milderende maatregel, namelijk de ringweg zoveel mogelijk verticaal in te graven in het bestaand talud en de dichte vegetatie op het talud te herstellen. Het Agentschap stelt de effectiviteit van deze maatregel echter ten eerste in vraag, gezien er in de huidige situatie reeds een talud van ca. 10 m aanwezig is en deze werd meegenomen in de geluidsmodellering.

Bespreking

Deelplan Detailhandelszone Leuvenselaan

- a. Er wordt kennis genomen van dit standpunt. Geen gevolg.

Deelplan regionaal bedrijventerrein Soldatenveld en deelplan Oostelijke ring

- b. Het agentschap uit zijn bezorgdheid t.a.v. de geluidverstoring van avifauna door de aanleg van het tracé van ringwegsegment I of de oostelijke ring. Het plan-MER bestudeerde de aanwezige vogelpopulaties ter hoogte van de bezinkingsbekkens grondig. Op p. 200 van de plan-MER staat:

'De belangrijkste zone langs het tracé voor avifauna is het natuurgebied gevormd door de (voormalige) bezinkingsputten van de suikerfabriek, die tegelijkertijd aangeduid zijn als broedvogelgebied voor bruine kiekendief, broedkolonie voor kokmeeuw en pleistergebied voor watersnip. Ter hoogte van dit gebied wordt de ringweg direct naast de bestaande Ambachtenlaan gelegd (waardoor er al belangrijk verkeersgeluid was in de referentietoestand) en is er bovendien een aanzienlijke afscherming door het talud van het aanpalend gipsstort zelf (hoogteverschil >10m). Hierdoor is de geluidstoename t.g.v. de ringweg t.h.v. de bezinkingsbekkens beduidend kleiner dan elders langs het tracé, maar ze bedraagt toch nog altijd 3 à 5 dB(A). Dit wordt als een te milderen negatief effect (-2) beoordeeld.'

Vervolgens wordt ingegaan op de effecten op het weidevogelgebied 'Getevallei':

'Omdat ringwegsegment I net op de rand van het weidevogelgebied en vlak naast bestaande bedrijvigheid loopt, wordt het verstoring effect slechts als beperkt negatief beoordeeld (score -1). Bij het akkervogelgebied daarentegen loopt het tracé er dwars door en zijn er momenteel nog geen relevante verstoringbronnen. Dit wordt derhalve als een te milderen negatief effect (-2) beoordeeld.'

De geluidsverstoring van avifauna door verkeersgeluid wordt in het plan-MER erkend. Als milderende maatregel wordt inderdaad voorgesteld om de ringweg zoveel mogelijk verticaal in te graven in het bestaand talud en de dichte vegetatie op het talud te herstellen. **Het plan-MER werd goedgekeurd door het Team Mer, waardoor kan aangenomen worden dat dit aspect voldoende werd onderzocht op planniveau. In het kader van de uitvoering kunnen bepaalde elementen meer in detail bestudeerd worden.**

Ter verduidelijking wordt hier nog aangegeven dat vanuit het plan-MER consensus bestaat over de noodzaak om minstens ringwegsegment II te realiseren. Wat de andere segmenten betreft en dus ook wegsegment I, geeft het plan-MER aan dat het aan het beleid is om te beslissen of de positieve mobiliteits- en/of leefbaarheidseffecten opwegen tegen de negatieve ruimtelijke effecten en de financiële investering. Het RUP maakt de aanleg van dit wegsegment mogelijk. In het vervolgtraject over de uitvoering zal een verdere afweging gebeuren.

Er wordt kennis genomen van de aanbeveling van het agentschap:

'Bij vastlegging van het definitieve tracé dient in het kader van het Soortenbesluit dan ook aangetoond te worden dat het tracé (zowel in aanleg- als exploitatiefase) geen betekenisvolle verstoring van de aanwezige vogelpopulaties veroorzaakt. Hierbij dient aandacht te worden besteed aan o.a. een beschrijving van de huidige situatie (voorkomen van vogelsoorten o.b.v. inventarisaties weidevogelgebied, akkervogelgebied en het Tiens

Broek, en de huidige verstoringsgraad), kwantitatieve effectbeoordeling en beschrijving van de te nemen milderende maatregelen.'

Geen gevolg.

Advies procoro

Er wordt kennis genomen van het advies zonder gevolg.

2.10

Advies Agentschap OVAM (90)

OVAM formuleert een positief advies met standaardopmerkingen.

Bespreking

Geen gevolg.

Advies procoro

Er wordt kennis genomen van het advies zonder gevolg.

2.11

Advies Agentschap Fluxys (38)

Fluxys Belgium geeft een gunstig advies op voorwaarde dat de specifieke voorschriften en veiligheidsmaatregelen nageleefd worden.

Bespreking

Geen gevolg.

Advies procoro

Er wordt kennis genomen van het advies zonder gevolg.

2.12

Advies Agentschap Elia (22)

Elia geeft aan tevreden te zijn dat er rekening gehouden wordt met de aanwezigheid van de bovengrondse hoogspanningslijnen. Daarnaast vraagt Elia:

- a. *Echter vragen wij of er in het projectdossier rekening kan gehouden worden met de aanwezigheid van de ondergrondse hoogspanningskabel 150kV en het hoogspanningsstation 'Tienen' welke zich op het grondgebied te Tienen situeren.*
- b. *Wij vragen dan ook om de hoogspanningsinstallaties te willen opnemen in de verdere ontwikkelingsplannen (RUP, BPA,...), zodat enerzijds deze installaties in de mate van het mogelijke in stand gehouden kunnen worden en er anderzijds rekening gehouden wordt met de geldende veiligheidsvoorschriften in latere stedenbouwkundige voorschriften.*

Bespreking

- a. De vragen over het hoogspanningsstation 'Tienen' en de ondergrondse hoogspanningskabel 150kV hebben geen betrekking op de specifieke deelplannen van het provinciaal RUP. Geen gevolg.
- b. In de stedenbouwkundige voorschriften van de deelplannen Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld en Detailhandelszone Leuvenselaan is een algemeen artikel inzake hoogspanningsleidingen opgenomen.
De veiligheidsafstanden waarvan sprake in het advies zijn maatregelen die bij de vergunningverlening opgelegd worden.
Geen gevolg.

Advies procoro

Er wordt kennis genomen van het advies zonder gevolg.

3

Bezwaren

In dit hoofdstuk worden alle bezwaren toegelicht. Er wordt onderscheid gemaakt tussen algemene bezwaren en gebiedsgerichte bezwaren. Eerst en vooral bespreken de algemene bezwaren deze die betrekking hebben op de toelichtingsnota of op de afbakeninglijn. Daarna wordt per deelplan een overzicht gegeven van alle ontvangen bezwaarschriften.

Vervolgens wordt er een inhoudelijke onderverdeling gemaakt per onderwerp of thematiek. Indien een bezwaar betrekking heeft op een bepaald onderwerp wordt het nummer van dit bezwaar weergegeven tussen de haakjes in de tekst. Zo kunnen de inhoudelijke elementen van de bezwaren geclusterd en samen behandeld worden, waardoor onnodige repetitie grotendeels vermeden kan worden en de leesbaarheid wordt verhoogd. Per onderwerp worden een of meerdere bezwaren geciteerd ter illustratie van de bezwaren met betrekking tot dat onderwerp.

3.1 Algemene bezwaren

3.1.1 Tegen plannen - geen inhoud

Bezwaren (5, 12, 47, 60, 74, 103, 118, ...)

"Ik ben tegen de uitbreiding!

Ik ben zelf woonachtig op de oplintersesteenweg nr 315 en dit zou een ramp zijn voor alle omwonenden!" (5)

"Het PRUP moet in totaliteit geschrapt worden." (60, 103)

"De burger heeft behalve met een bezwaarschrift geen inspraak maar moet er wel in kunnen leven." (47)

"Dit is een beslissing die bepalend is voor de volgende 10, 15, 20 jaar en de schade onherstelbaar is indien een beslissing achteraf de verkeerde blijkt te zijn." (47)

"Eis tot nietigverklaring van huidig PRUP en een nieuw PRUP zonder de voorgestelde deelplannen." (47)

"Eis tot dringend onderhoud uitvoeren op bestaande wegennet voordat er nieuwe wegen worden aangelegd." (47)

"Ten slotte vinden wij het zeer jammer dat een gebied waar wij regelmatig gaan wandelen en fietsen, na uitvoering van het PRUP niet meer zal dienen als groenbuffer aan de Noord-oostkant rond de stad en recreatieve ruimte waar mensen ruimte krijgen om zich even te ontspannen en te sporten. Tijdens coronatijd is meer dan ooit gebleken hoeveel behoefte mensen hebben aan open ruimte, ruimte voor beweging, ruimte om te leven." (118)

Bespreking

Heel wat bezwaren spreken zich uit tegen de plannen. De procoro stelt vast dat er niet steeds gemotiveerd wordt waarom de bezwaarindiener het niet eens is met de plannen. Er wordt bijvoorbeeld niet aangegeven of het plan niet in overeenstemming is met bepaalde regels en/of het geldende beleid. De procoro kan enkel met gemotiveerde bezwaren aan de slag gaan en indien nodig positieve aanbevelingen ter verbetering van het plan formuleren.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.1.2

Procedure RUP

Bezwaren (28, 29, 30, 31, 32, 37, 40, 46, 47, 49, 60, 97, 101, 102, 103, 104, 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116)

"Op basis van het tweede zogenaamde reparatiedecreet van 25 april 2014, in werking sinds 22 mei 2014, had de Provincie 2 jaar de tijd, te rekenen vanaf de inwerkingtreding van het reparatiedecreet, d.i. tot 22 mei 2016, om het PRUP te repareren via de procedure die in het reparatiedecreet was voorzien.

Om welke reden dan ook, heeft de provincie van deze decretale mogelijkheid geen gebruik gemaakt. Het PRUP van 2012 kan derhalve al sinds 22 mei 2016 geen wettige grondslag bieden voor vergunningverlening." (28)

"Het oude RUP waar deze herziening op gebaseerd is, diende eerst hersteld te worden omdat dit ongrondwettelijk was opgesteld. Het is zelfs zo dat de reden van deze ongrondwettelijkheid (aankondiging richtlijnen) geleid heeft tot een aanpassing van dat milieueffectenrapport en het RUP! Daardoor kan het oude RUP, dat slechts tijdelijk geldig was tot uiterlijk 2016, niet als referentie voor de bestaande toestand gebruikt worden." (29, 102, 105)

“Het RUP Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen, definitief vastgesteld op 19 juni 2012, is rechtsongeldig omdat het planmilieueffectenrapport opgesteld werd door middel van het integratiespoor. Dat integratiespoor werd ongrondwettelijk verklaard. De gebruikte herstelprocedure leidde daarenboven tot verschillende inspraakreacties waarop Team MER besloot om het oude planMER niet ongewijzigd goed te keuren. Er gebeurden nadien grondige aanpassingen aan het planmilieueffectenrapport. Vervolgens werden er ook wijzigingen doorgevoerd aan het RUP.

- Omdat het vorige RUP rechtsongeldig is, kan dit niet gebruikt worden als referentiesituatie (het nieuwe planmilieueffectenrapport en RUP leidden zelfs tot wijzigingen)!*
- Het planbaten en planschaderegister ontbreekt bijgevolg in dit RUP.” (37)*

“Ondanks dat het hersteldecreet (Decreet van 25/04/2014 houdende het rechtsherstel van ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de planmilieueffectrapportage werd opgesteld met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een RUP), gebruikt werd voor herstel van het oude RUP, gebeurden er wijzigingen aan dit RUP die geen gevolg zijn van de inspraakreacties tijdens het openbaar onderzoek over de inhoudsafbakening in de periode van 20 april 2015 tot en met 20 mei 2015. Dit is niet mogelijk binnen deze procedure en zorgt ervoor dat ook dit nieuwe RUP rechtsongeldig tot stand is gekomen.” (37)

“Het oude RUP Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen (2012) kan niet gebruikt worden als huidige juridische toestand. Het oude RUP is strikt genomen niet rechtsgeldig op dit moment. Het oude RUP is nog niet hersteld overeenkomstig het hersteldecreet. Er kan dus helemaal geen sprake zijn van een herziening” (110)

“Het PRUP wordt nu in openbaar onderzoek gebracht als eerste herziening. Voor het PRUP is het rechtsherstel echter nog geen feit en een herziening is enkel mogelijk voor een wettig PRUP. Het PRUP kon bijgevolg niet voorlopig worden vastgesteld. Volgens het Hersteldecreet blijft het PRUP slechts geldig voor een periode van twee jaar vanaf het inwerkingtreden van het decreet. Op 22 mei 2016 verviel derhalve de geldigheid van het PRUP.” (40)

“Hoe kan de eerste herziening rechtsgeldig zijn als de oorspronkelijke versie van het PRUP ongeldig werd verklaard.” (60, 103, 104)

“Het oude RUP waar deze herziening op gebaseerd is, diende eerst hersteld te worden omdat dit ongrondwettelijk was opgesteld. Het is zelfs zo dat de reden van deze ongrondwettelijkheid (aankondiging richtlijnen) geleid heeft tot een aanpassing van dat milieueffectenrapport en het RUP! Daardoor kan het oude RUP, dat slechts tijdelijk geldig was tot uiterlijk 2016, niet als referentie voor de bestaande toestand gebruikt worden.” (111)

“Wat de gevolgde procedure betreft onderschrijft het ACV Tienen de herneming van het afbakeningproces om meer rechtszekerheid te creëren.” (49)

“Er zijn procedurefouten gemaakt die verder zullen onderzocht worden en vervolgens zullen gebruikt worden in de dossier bij de Raad van State.” (47)

Bespreking

Zie bespreking van punt 1.2.2 historiek.

Niettegenstaande dat het MER-integratiespoorbesluit en de hieruit voortvloeiende procedure getroffen werden door een onwettigheid, werd het provinciaal RUP uit 2012 zelf nooit vernietigd en bevindt zich bijgevolg nog steeds in het rechtsverkeer. De Raad van State heeft immers in haar arrest van 7 oktober 2014 (dus na de vaststelling van de onwettigheid in het Vlaamse MER-integratiespoorbesluit door diezelfde Raad van State) het verzoek tot vernietiging van het provinciaal RUP uit 2012 verworpen. Dit maakt dat het provinciaal RUP uit 2012 van toepassing blijft als kader voor vergunningen in hoofde van de vergunningverlenende overheden.

Daarnaast heeft de provincie ook niet de bevoegdheid om deze buiten toepassing te verklaren op basis van artikel 159 van de grondwet.

De onwettigheid kan enkel door de rechtscolleges worden ingeroepen om op verzoek van derden het provinciaal RUP uit 2012 buiten toepassing te verklaren. Aangezien het provinciaal RUP uit 2012 niet meer aanvechtbaar is door derden bij het bevoegde administratieve rechtscollege speelt dit enkel een rol na aflevering van vergunningen die op basis van het provinciaal RUP uit 2012 zouden worden afgeleverd. Bij een eventueel beroep bij het bevoegde rechtscollege inzake omgevingsvergunningen kan de onwettigheid van het provinciaal RUP uit 2012 worden ingeroepen. Dit maakt dat er een juridische onzekere toestand inzake vergunningen is ontstaan.

Hoewel het provinciaal RUP uit 2012 een onzeker karakter heeft en vatbaar is voor buitentoepassingverklaring conform art. 159 van de grondwet door rechtscolleges, vormt deze qua bestemmingen wel nog steeds de geldende juridische basis. Om die reden is de provincie, als orgaan van actief bestuur, verplicht om rekening te houden met dit provinciaal RUP uit 2012 en deze als basis te hanteren.

Daarom ook de keuze van de provincie om het provinciaal RUP uit 2012 in volledigheid te herzien zodat het herziene provinciaal RUP in de plaats kan treden van het provinciaal RUP uit 2012 zodat deze juridische onzekerheid kan worden rechtgezet. Dit is inderdaad een beslissing voor de langere termijn. Het gaat om een procedure voor rechtsherstel van een bestaand plan (provinciaal RUP uit 2012) waarbij een aantal voorwaarden voor ontwikkeling in herziening worden gesteld. Ook zonder deze herziening blijven de plannen van 2012 van kracht. De beslissing voor de langere termijn is dus reeds eerder genomen.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaren (101)

- a. *“Het volgen van de overgangsregeling, door nog snel een plenaire vergadering in december 2018 in te lassen en dit vervolgens nog meer dan 2 jaar te rekken zorgt voor rechtsongeldigheid en onzekerheid.” (101)*
- b. *“In het staatsblad werd het openbaar onderzoek aangekondigd. Daarin wordt verwezen naar de historische versie van artikel 2.2.10 uit de VCRO, geldig tot 1/5/2017, waarin de gemeente de bezwaren binnen 3 werkdagen moet bezorgen aan de PROCORO. ... Het is niet correct om de refereren naar de situatie voor 1/5/2017, ondanks de eerste plenaire vergadering doorging in 2018. Minstens wordt dit niet gemotiveerd in het RUP.” (101)*
- c. *“Ondanks dat het hersteldecreet ... gebruikt werd voor herstel van het oude RUP, gebeurden er wijzingen aan dit RUP die geen gevolg zijn van de inspraakreacties tijdens het openbaar onderzoek over de inhoudsafbakening in de periode van 20 april 2015 tot en met 20 mei 2015. Dit is niet mogelijk binnen deze procedure en zorgt ervoor dat ook dit nieuwe RUP rechtsongeldig tot stand is gekomen.” (101)*

Bespreking

Zie bespreking van punt 1.1.2 historiek.

Het provinciaal RUP volgt de oude procedure zoals van kracht vóór 1 mei 2017. Het besluit van de Vlaamse Regering van 17 februari 2017 (betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen) stelt immers in artikel 25 dat, tenzij de bevoegde overheid beslist de procedure opnieuw te starten met een startnota, ruimtelijke uitvoeringsplannen de bepalingen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid volgen zoals van kracht tot en met 30 april 2017 als cumulatief aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

“1° uiterlijk op 30 april 2017 één van deze gevallen van toepassing is:

- a) *het verzoek tot raadpleging is bezorgd aan de adviesinstanties, conform artikel 4 van het besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's;*
- b) *de kennisgeving in het kader van de plan-milieueffectrapportage is volledig verklaard, conform artikel 4.2.8, § 2, van het voormelde decreet van 5 april 1995;*

2° uiterlijk op 31 december 2018 een plenaire vergadering, overeenkomstig de bepalingen van de voormelde codex, zoals deze van toepassing was op 30 april 2017, wordt gehouden.”

- a. Het Team Mer heeft geoordeeld dat het goedgekeurd plan-MER van 2011 fungeert als volledig verklaarde kennisgeving. Het openbaar onderzoek van de volledig verklaarde kennisgeving in de vorm van het goedgekeurd plan-MER liep 20 april t.e.m. 20 mei 2015 in Tienen en Hoegaarden. Hierdoor werd voldaan aan de eerste voorwaarde. De eerste plenaire vergadering vond plaats op 21 december 2018 waardoor ook aan de tweede voorwaarde werd voldaan. De duurtijd van het planproces is onder meer te wijten aan de complexiteit en de onderlinge afstemming tussen de diverse instanties en bestuursniveaus. Op basis van de ingewonnen adviezen, bijkomende bilateraal overleg en het goedgekeurde plan-MER werden enkele wijzigingen doorgevoerd. Om die reden voorziet de wetgeving de mogelijkheid om al dan niet een of meer plenaire vergaderingen te houden. Op 5 maart 2020 stemt de deputatie in met het tweede voorontwerp van het provinciaal RUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen - Eerste herziening' waarna op 20 april 2020 een tweede plenaire vergadering (digitaal) over het voorontwerp RUP en het goedgekeurde plan-MER volgde.
- b. Het procesverloop staat inderdaad niet expliciet vermeld in de toelichtingsnota. Dit procesverloop en de te volgen procedures en geldende wetgeving worden wel aangekaart in het goedgekeurde plan-MER. Daarnaast werd zoals aangehaald in het bezwaar wel de correcte procedure meegedeeld in het Belgische Staatsblad. **De procoro adviseert om ter verduidelijking in de toelichtingsnota de historiek van het dossier op te nemen.**
- c. De herziening van het provinciaal RUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen' wordt opgevat als een integrale herziening: het is als het ware een nieuwe versie van het plan uit 2012 en volgt bijgevolg een nieuwe RUP-procedure. De doorgevoerde wijzigingen zijn enerzijds een gevolg van de conclusies van het gewijzigde plan-MER en anderzijds de adviezen en bezwaren ingediend in het kader van de doorlopen RUP-procedure.

Advies procoro

De procoro adviseert om de historiek (zoals uiteengezet in punt 1.1.2 van dit document) in de toelichtingsnota op te nemen.

Er wordt kennisgenomen van de overige elementen van de bezwaren zonder gevolg.

3.1.3

Bekendmaking en info RUP

Bezwaren (1, 6, 7, 9, 10, 11, 14, 17, 23, 24, 25, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 39, 42, 46, 47, 48, 49, 50, 52, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 62, 64, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 79, 84, 93, 94, 96, 97, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 107, 108, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118)

“Noch de Provincie Vlaams-Brabant, noch de Stad Tienen achten het blijkbaar nodig om de bevolking terdege en voldoende informatie in te lichten over het plan.” (1, 104)

“Dit openbaar onderzoek werd niet goed aangekondigd. De stad Tienen communiceerde hier pas zeer laat over via zijn nieuwsbrief of website.” (29, 102, 105)

“Ik betreur dat dit openbaar onderzoek plaats vindt in volle vakantieperiode en via het persbericht van de stad erg laat werd bekend gemaakt. Een verlenging van de onderzoeksperiode tot eind september zou heel billijk zijn.” (36)

“Tijdens dit openbaar onderzoek werd er geen informatievergadering of infomoment voorzien of gepland. Dit gebeurde zelfs niet op expliciete vraag door onder andere mezelf, bij aanvang van het openbaar onderzoek” (101)

“Ik werd als burger niet op de hoogte gebracht van dit PRUP.” (60, 103)

“Recht op transparante en democratische besluitvorming. ... een uitputtingslag waarbij mogelijk verhoopt wordt dat moegestreden burger zijn verzet staakt. Dat is een uitstekende strategie,

Machiavelli waardig, maar ze getuigt van weinig respect voor de burger en nog minder van behoorlijk bestuur.” (50/52/117)

“Het openbaar onderzoek is onvolledig, beantwoord niet aan de zorgvuldigheidvereisten, en is zelfs misleidend vermits de burger veronderstelt wordt zich uit te spreken over een project van een ijle, hypothetische aard.” (50/52/117)

“Potentiële gedupeerden (omwonenden) leven, benevens het intussen bejaarde dossier Soldatenplein, al een halve eeuw in een situatie van onzekerheid inzake de aanleg van de noordelijke en oostelijke ring. Het wordt tijd dat aan deze ontoelaatbare situatie een eind gesteld wordt door het definitief afvoeren van deze plannen en het terugschikken aan de bevolking van het nodige vertrouwen, de gerustheid en stabiliteit waar zij na zovele decennia recht op hebben.” (50/52/117)

“Dit betekent dat er tijdens een lopend openbaar onderzoek een procedure fout werd vastgesteld. Maar mag men zo maar een openbaar onderzoek staken hiervoor en een nieuw opstarten?” (47)

“Het openbaar onderzoek finaal keuzes maakt en geen alternatieven meer toelaat.” (47)

“De inwoners van Tienen en meer bepaald de getroffen en gedupeerden werden niet geïnformeerd via infosessies, niet door de Provincie die dit niet nodig vond en daarmee de wetgeving hierover met de voeten treedt, de stad Tienen die geen enkele vorm van burgerzin en interesse heeft getoond. De mogelijkheden om te reageren zijn ontnomen door de Corona maatregelen en beperkingen om zich te verenigen.” (47)

“Wij vinden het onbegrijpelijk dat noch de Provincie Vlaams-Brabant noch de stad de inwoners over deze plannen geïnformeerd heeft! Dit is toch ondenkbaar binnen de huidige tijdsgeest dat buurtbewoners in het ongewisse gelaten worden en hierover geen enkele kans op inspraak krijgen.” (118)

“Dit openbaar onderzoek werd niet toegelicht in een informatievergadering. De omvangrijke documenten zijn ook geen goede leidraad. Dit openbaar onderzoek werd niet goed aangekondigd. De stad Tienen communiceerde hier pas zeer laat over via zijn nieuwsbrief of website.” (111)

“We betreuren echter dat de provincie Vlaams-Brabant noch de stad Tienen het nodig vonden om voor deze complexe materie een informatievergadering te organiseren (fysiek of online). Dit is weliswaar strikt genomen juridisch niet nodig, maar het zou toch aantonen dat beide besturen van burgerparticipatie ook echt een aandachtspunt maken, temeer daar dit voor veel Tienenaars (buurtbewoners, ondernemers, landbouwers, leden van milieuorganisaties...) een erg gevoelig dossier is.” (49)

“Ernstiger is dat, omdat de herstelprocedure verloopt volgens de Codex ruimtelijke ordening geldig tot 30 april 2017, er een publicatie m.b.t. het openbaar onderzoek moet gebeuren in drie dagbladen verspreid in de provincie, dit in toepassing van artikel 2.2.10 § 2 van de Codex geldig tot 30 april 2017. Er is geen spoor van publicatie in drie dagbladen, enkel in het Belgisch Staatsblad. Dit creëert opnieuw rechtsonzekerheid, laat ons niet vergeten dat de problemen met het oorspronkelijk RUP ontstonden net omdat de belanghebbenden inzake het plan-MER niet op de hoogte gebracht werden via een publicatie in een dagblad (zie eindrapport Provincie, Plan-MER PRUP punt 1.1, p. 14).” (49)

“Nog erger dan in 2011 is het feit dat nu deze plannen zonder enige transparantie naar de bevolking, zelfs op een sluiske manier doorgezet worden. Persoonlijk vind ik het een schande dat er voor zulk complex dossier, zonder eenduidige plannen die duidelijk de finale situatie weergeven, geen infosessie georganiseerd wordt door de provincie. Waarom dit verstoppert voor de bevolking?” (64)

“Het is absoluut onaanvaardbaar dat buurtbewoners niet tijdig of op voldoende wijze op de hoogte werden gebracht van de herziening van het PRUP. Dit kan absoluut niet in een moderne staat waar democratie, inspraak van het volk, een grandbeginsel is. De enige informatie dat beschikbaar was, waren enkele online documenten of een online gemeenteraad. In de aanpalende wijken van het Soldatenveld wonen veelal ouderen, die deze bronnen niet kunnen consulteren. ... De weinige omwonenden die over de herziening weten, zijn het niet via de overheid, maar via andere omwonenden te weten gekomen. Nogmaals, het is absoluut onaanvaardbaar om een industrieveld

uit te breiden zonder de omwonenden opnieuw te consulteren of zelfs maar informeren, hoewel deze 10 jaar geleden reeds hebben aangegeven bezwaar te hebben.” (104)

Bespreking

Het openbaar onderzoek over het provinciaal RUP liep van 27 mei tot en met 26 juli 2021 overeenkomstig art. 2.2.10. §2 van de Vlaamse Codex ruimtelijke ordening.

Het werd aangekondigd in drie Belgische kranten (de Morgen, de Standaard en het Nieuwsblad), het Belgische Staatsblad en op de provinciale website van de provincie Vlaams-Brabant. Daarnaast liggen de diverse documenten ter inzage zowel bij de stad Tienen als in het provinciehuis te Leuven. Een openbaar onderzoek kan steeds worden stopgezet door de organiserende instantie.

De procedure beoogt in hoofdzaak het rechtsherstel van het goedgekeurde provinciaal RUP van 2012. De algemene plandoelstellingen blijven bijgevolg ongewijzigd. In het kader van deze plandoelstellingen werden in het verleden reeds verschillende infomarkten georganiseerd om de bevolking te informeren.

Hoewel er geen infovergadering werd georganiseerd tijdens het openbaar onderzoek was het voor iedereen mogelijk het dossier en de documenten te raadplegen en eventueel bemerkingen of bezwaren te formuleren. Men kon bovendien steeds terecht bij de provinciale dienst Ruimtelijke Planning voor eventuele vragen met betrekking tot dit dossier. Op die manier is het mogelijk de plannen juist te kaderen, zodat geïnteresseerde burgers, bedrijven of verenigingen voldoende en correct geïnformeerd waren om eventuele adviezen en bezwaren in te dienen in het kader van het openbaar onderzoek.

De juridische onzekerheden voor het bestaande provinciaal RUP zijn ontstaan door de buitenwerking stelling van delen van de Vlaamse wetgeving inzake de opmaak van het plan-MER. De procoro verwijst hiervoor naar haar bespreking in punt 3.1.2. Dit kan niet worden toegeschreven aan een bewuste strategie en gebrek aan respect voor de burger vanuit de provincie. Het is net vanuit het respect voor de burger dat ervoor gekozen wordt om de rechtsgeldigheid van het provinciaal RUP door middel van voorliggende herziening te herstellen. Zonder deze herziening blijft het provinciaal RUP uit 2012 van kracht maar blijft de rechtsgeldigheid ervan aangetast. Dit houdt in dat de vergunningen die erop gebaseerd zijn aangevochten kunnen worden bij de rechter. Het zou getuigen van onbehoorlijk bestuur als de provincie zou nalaten te proberen de rechtsgeldigheid van het provinciaal RUP uit 2012 niet te herstellen. De procoro betreurt dan ook de beschuldigingen aan het adres van de provincie die geuit worden in de bezwaren.

Een provinciaal RUP bepaalt de bestemming, het kader en de voorwaarden waaraan realisatie moeten voldoen. Dit betekent dat in het ontwerp van provinciaal RUP, waarover het openbaar onderzoek georganiseerd is, bepaalde keuzes gemaakt worden. De afweging van alternatieven is reeds gebeurd in het kader van het plan-MER. Desondanks dat er bepaalde keuzes worden gemaakt, blijft er een grote mate van onzekerheid over het uiteindelijk resultaat. Zo'n resultaat is vaak ook slechts een tijdelijk invulling van de voorschriften. Bij een (her)ontwikkeling wordt vaak ook na een aantal jaren weer een andere invulling gegeven aan dezelfde voorschriften. Het planningsresultaat is dus nooit een concreet en uitgetekend project. Het is steeds een kader om de reële onzekerheid over de uitkomst vorm te geven door voorwaarden en beperkingen te bepalen voor toekomstige invullingen. De onzekerheid over de concrete uitvoeringswijze is geen poging om dingen te verzwijgen of te verdoezelen, maar een inherent gegeven waarmee rekening moet gehouden worden bij de opmaak van een RUP.

Er wordt in dit verband ook gewezen op het feit dat bij de concrete invulling van de bedrijvzone de generieke milieuwetgeving blijft gelden. Indien de generieke drempelwaarden inzake geluids- en luchtemissies overschreden zouden worden zal het noodzakelijk zijn om een project-MER op te maken in dat verband van waaruit extra beperkingen en mitigerende maatregelen kunnen worden opgelegd. Op planniveau kan dit binnen niet op dergelijke fijnmazige wijze gebeuren.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaren (101)

“De gemeenten waarop de effecten van dit RUP betrekking op hebben (zie motivatie in voorafgaand punt), werden niet uitgenodigd op de plenaire vergadering. Tevens werd aan hun adviesvereiste voorbijgegaan. Ook dit is strijdig met de VCRO, artikel 2.2.14.” (101)

“Het ontwerp RUP en bijhorende documenten dienen tijdens het openbaar onderzoek ter inzage worden gelegd in elke gemeente waarvan het grondgebied door het RUP of effectenbeoordelingsrapporten wordt bestreken. Dit is niet gebeurd en zodanig niet rechtsgeldig. Bijvoorbeeld binnen het discipline mens-mobiliteit werden er effecten gesimuleerd en beoordeeld in onder andere de gemeenten Linter (deelgemeente Wommersom) en Glabbeek (deelgemeente Bunsbeek). Bij de afbakening van het studiegebied op p. 62 van het plan-MER staat de route Kuntich-Bunsbeek-Oplinter-Wommersom letterlijk aangehaald.” (101)

“Er wordt gesteld dat de deelplannen een nadelig effect zullen hebben op de waterhuishouding van het gebied, meer specifiek het waterpeil van de Grote Gete en de Demer. En dat de effecten hiervan niet enkel binnen het plangebied een impact zullen hebben, maar zelfs voorbij de provinciegrens in Limburg en de gemeenten Halen en Herk-de-Stad en dat deze bijgevolg voor advies dienden gevraagd te worden.” (101)

Bespreking

Het provinciaal RUP volgt de oude procedure zoals van kracht vóór 1 mei 2017. Volgens artikel 2.2.10 §4 dienen aanpalende gemeenten en provincies niet verplicht om advies gevraagd te worden, maar **kunnen** zij wel advies geven.

De effecten van het planinitiatief zijn reeds terdege onderzocht in het plan-MER. Tijdens het openbaar onderzoek van het plan-MER werd daarom wel een ruimere regio om advies gevraagd. De conclusies van dit openbaar onderzoek werden verwerkt in het definitieve plan-MER dat op zijn beurt een rechtstreekse doorwerking heeft in voorliggend planinitiatief.

Zie eveneens bespreking in punt 3.2.1 over de bezwaren met betrekking tot de procedure van het plan-MER.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.1.4

Lucht- en lichtpollutie en geurhinder

Bezwaren (13, 15)

“... op drie plaatsen in de RUP melding gemaakt van het aspect 'Lichtpollutie'. Hierbij gaat het in hoofdzaak om de verlichting van en om de gebouwen die in het toekomstige industriepark zullen opgetrokken worden. De RUP voorziet: Lichtpollutie, zijnde ongewenst strooilicht buiten de doelgerichte verlichting, is niet toegelaten. Verlichtingsbronnen verlichten daarom niets boven het horizontaal vlak van het hoogste punt van een gebouw.

Wat mijn inziens ontbreekt is de sowieso te voorziene straatverlichting, zei het op de openbare weg of op de private wegen (toegang tot gebouwen). Ook hier dient rekening te worden gehouden met het aspect 'lichthinder/lichtpollutie'. Ook deze lichtbronnen zouden mijn inziens moeten worden opgenomen en deel uitmaken van de RUP en moeten zodanig worden gekozen dat ze voldoen aan de eisen ter voorkoming van lichthinder/lichtpollutie.” (13)

“... Wij zouden willen vragen deze zin aan te vullen of verder te verduidelijken om verwarring voorkomen, bvb. 'niets' verondersteld ook dat er geen verlichting de lucht ingaat waar ze zo bijdraagt aan de kunstmatige hemelgloed maar kan geïnterpreteerd worden als 'geen vast object'.

Een mogelijk voorstel kan zijn:

Lichtpollutie, zijnde ongewenst strooilicht buiten de doelgerichte verlichting, is niet toegelaten. Verlichtingsbronnen verlichten daarom niet boven het horizontaal vlak van het hoogste punt van een gebouw of stralen licht naar de hemel toe. Gevelverlichting, reclameverlichting, totemverlichting of terreinverlichting dient van boven naar beneden te stralen en indien nodig voorzien te zijn van louvres of blinden om de lichtbundels tot het eigen terrein te beperken en hemelaanstraling te voorkomen. Serres of glazen constructies volgen hetzelfde principe door middel van verduisteringsgordijnen.” (15)

Bespreking

Er werd reeds in de stedenbouwkundige voorschriften van de verschillende deelplannen Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld en Detailhandelszone Leuvenseleaan een algemeen artikel inzake lichtpollutie opgenomen:

'Lichtpollutie, zijnde ongewenst strooilicht buiten de doelgerichte verlichting, is niet toegelaten. Verlichtingsbronnen verlichten daarom niets boven het horizontaal vlak van het hoogste punt van een gebouw.'

Er wordt gesteld dat er niets verlicht mag worden boven het hoogste punt van een gebouw. Er wordt bijgevolg geen uitspraak gedaan over het beperken van de verplichting tot private gronden. **De procoro deelt deze bezorgdheid en begrijpt de mogelijke onduidelijkheid ten gevolge de verwoording. De procoro adviseert dit te verduidelijken.**

Advies procoro

De procoro adviseert om in het toelichtend gedeelte bij de stedenbouwkundige voorschriften van de verschillende deelplannen op te nemen dat het algemeen artikel inzake lichtpollutie zowel van toepassing is op private percelen als het openbaar domein.

Bezwaren (48, 50, 52, 60, 65, 67, 79, 95, 99, 101, 103, 104, 106, 110, 111, 117)

"Bijkomende CO₂- en NO₂-uitstoot dient vermeden te worden. Hiertoe dienen verdere beperkingen opgelegd te worden op planniveau." (101)

"De buurt rond Soldatenveld wordt sinds het bestaan van de Suikerfabriek geteisterd door geurhinder. Nieuwe industrie staat voor verdere luchtverontreiniging en bijkomende geurhinder." (60, 103)

"De combinatie van de ringweg en bedrijventerrein zal leiden tot significante verhoging van de lucht- en lichtpollutie en dit met of zonder milderende maatregelen." (50/52/117)

"De aanleg van de ringweg zal geluidhinder, luchtvervuiling en lichtvervuiling veroorzaken. Dit zal de volksgezondheid aantasten en een leefbare en comfortabele leefomgeving ... en dit met of zonder milderende maatregelen." (50/52/117)

"Onze omgeving heeft te kampen met zeer sterke geurhinder afkomstig van de Tiense Suikerraffinaderij. Daarvan is zelfs niets terug te vinden in het RUP noch in het milieueffectenrapport" (111)

"De huidige aanwezigheid van de Suikerfabriek en Citrique Belge tonen reeds aan dat de aanwezigheid van bedrijven voor een ver verspreide hinder kan zorgen. De geurhinder die deze bedrijven teweeg brengen is door heel Tienen waar te nemen, waarbij het deel van Tienen dat hier onderhevig aan is afhankelijk is van de windrichting. Hoe dichter deze bedrijven bij woningen staan, hoe intenser de hinder. Ook de schadelijke impact van hetgeen deze bedrijven doen is niet te onderschatten (zie ook de PFOS-problematiek te Zwijnaarde). Het is dan ook onverantwoord dit bedrijventerrein uit te breiden en daardoor in een dergelijke proximateit van nota bene een heleboel nieuwe woningen neer te poten. De resterende schadelijke impact wordt in de volgende punten verder uiteengezet." (65)

"De buurt rondom het Soldatenveld wordt sinds het bestaan van de Suikerfabriek in Tienen geteisterd door geurhinder. Hier werden verschillende keren maatregelen genomen, daar er effectief overtredingen waren aan de bezinkingsvijvers (hoge concentraties zwaveldampen). Nieuwe industrie staat voor verdere luchtverontreiniging en bijkomende geurhinder. Dit gaat wederom te koste van de mentale en fysieke gezondheid van de buurtbewoners. Dit is wederom een reden waarom het PRUP niet goedgekeurd mag worden." (104)

Bespreking

Vanuit de plan-MER werden de mogelijke gevolgen van de ontwikkeling voor het omliggend stedelijk weefsel in rekening gebracht en werden vanuit het voorzorgsprincipe een aantal mitigerende maatregelen vooropgesteld. Ten aanzien van regionaal bedrijventerrein Soldatenveld, worden

afstandsnormen uit het zgn. Groene Boekje van de VNG toegepast ten opzichte van omliggende bewoning. Deze afstandsnormen gelden in hoofdzaak om mogelijke geur- en stofhinder te mitigeren, maar beperken indirect ook activiteiten met aanzienlijke luchtemissies.

Deze maatregelen kregen ook een ruimtelijke vertaling in het grafisch plan waar in combinatie met ruime bufferzones van 30 m en 100 een gedeelte bestemd blijft als bouwvrij agrarisch gebied. Het provinciaal RUP omvat zo de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau. De geldende milieuwetgeving blijft bovendien onverminderd van toepassing en zal getoetst worden door vergunningverlenende overheid bij concrete projecten. Milieunormen worden niet opgenomen in het RUP aangezien ze voortdurend worden bijgesteld op basis van voortschrijdende inzichten op dit vlak. Door ze op te nemen in een RUP zouden er zo op termijn minder strenge normen gaan gelden binnen het RUP dan erbuiten. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Wat de suikerfabriek betreft, geeft de procoro aan dat de problematiek van de geurhinder door de bedrijfsvoering niet met een RUP opgelost kan worden. De milieu-inspectie treedt hierin op. De Suikerfabriek bestaat sinds 1836. Het provinciaal RUP kan geen oplossing aanrijken voor een problematiek van bijna 200 jaar. Het vaststellen van ongeoorloofde hinder valt onder de bevoegdheid van de Vlaamse Milieu-inspectie die in het geval van de Tiense suikerraffinaderij ook reeds is opgetreden. Bovendien bevat voorliggend provinciaal RUP niet de bestaande bedrijventoneelzone.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.1.5

Duurzaamheid en klimaat

Bezwaren (48, 65, 79, 99, 100, 101)

“We leven in een tijdperk waar we allemaal proberen te focussen om ‘groener’ en (klimaat)bewuster te leven, waar we allemaal willen onthaasten naast onze drukke jobs, waar we het belangrijk vinden om geïnformeerd en gehoord te worden. Naar mijn mening zijn al deze facetten compleet genegeerd en dit stelt mij als (jonge) burger van de stad Tienen en van de provincie Vlaams-Brabant enorm teleur.” (48)

“Het RUP zorgt ervoor dat Tienen zijn klimaatdoelstellingen niet kan halen.” (101)

“Het RUP Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen getuigt niet van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Voor het deelplan Soldatenveld wordt bijvoorbeeld geen enkele behoefte verantwoord (behalve een gedateerde taakstelling uit structuurplannen). Ook bij herziening zou dit moeten gebeuren en zonder aangetoonde behoefte aan de hand van actuele cijfers, geschrapt moeten worden als deelplan of minstens sterk gereduceerd. Het RUP is strijdig met o.a. artikel 1.1.4 uit de VCRO.” (101)

“Gezien de klimaatevolutie vragen wij om een klimaat- en CO₂-audit van dit plan.” (100)

“Vanaf 2040 mag er in Vlaanderen geen bijkomende ruimte meer worden aangeboord om te bouwen. Veel grond wordt dus herbestemd naar open ruimte. Hoe is een herbestemming van een dergelijke oppervlakte (47 ha) van agrarisch gebied naar bedrijventerrein te verzoenen met deze betonstop?” (65)

Bespreking

Het is belangrijk voorbij de grenzen van gemeenten, beleidsdomeinen en bestuursniveaus heen te kijken om te beoordelen welke functies ruimtelijk het best passen op welke plaats.

Om de druk op buitengebied te verlichten, de open ruimte te vrijwaren en verdere versnippering tegen te gaan wordt in de stedelijke gebieden een aanbodbeleid gevoerd met het oog op de transitie naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling.

Nabijheid, bundeling, verdichting en verweving vormen hierbij essentiële uitgangspunten en zijn terug te vinden in de plandoelstellingen van het provinciaal RUP. Door het voorzieningenniveau en tewerkstellingspolen uit te bouwen aansluitend aan de kern en de bestaande bedrijventerreinen wordt immers de verplaatsingsnood en -afstand aanzienlijk ingekort. Een kortere afstand tussen

wonen en werken zet mensen bovendien aan hun verplaatsingen te voet of met de fiets te doen in plaats van met de auto.

Daarnaast kan er, door nieuwe ontwikkelingen aan te sluiten aan bestaande activiteiten of terreinen, gestreefd worden naar een meer efficiënt ruimtegebruik en kunnen er structurele oplossingen geboden worden op vlak van mobiliteit, waterbuffering, energie, enz. hetgeen de duurzaam ruimtegebruik en de klimaatdoelstellingen ten goede komt.

De betonstop is in het Vlaamse Regeerakkoord opgenomen als vertaling van de strategische doelstelling 'verminderen van het bijkomend ruimtebeslag' uit de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. De Vlaamse overheid heeft nog geen concrete stappen gezet om de procedure van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen op te starten. Bijgevolg vormt het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vormt nog steeds het hoger beleidskader voor de provincie en blijft de provincie tot op heden gebonden aan de taakstelling van de Vlaamse Overheid. De provincie onderschrijft weliswaar deze strategische doelstelling. Dit houdt volgens haar wel niet in dat elke bijkomende uitbreiding vanaf heden onmogelijk is. Zoals hierboven vermeld moet het aanbodbeleid in het stedelijk gebied in samenhang bekeken worden met het verlichten van de druk op de open ruimte.

Het plan werd niet in stricto sensu onderworpen aan een klimaat- en CO₂-audit. De regeling volgens het decreet algemene bepalingen milieubeleid (DABM) en bijlagen werd gevolgd en er werd een plan-MER opgesteld.

Zowel de opmaak, de terinzagelegging als de behandeling van inspraakreacties van het plan-MER gebeurde volgens de voorgeschreven richtlijnen en procedures en werd opgevolgd door het Team Mer. Het gewijzigde en aangevulde plan-MER werd goedgekeurd door het Team Mer (voorheen dienst MER) op 5 juli 2019, waardoor kan aangenomen worden dat de procedure correct werd gevolgd en de verschillende aspecten voldoende werden onderzocht op planniveau.

Verskillende disciplines werden behandeld door een erkend MER-deskundige: mens-mobiliteit, geluid en trillingen, lucht, bodem en grondwater, water, biodiversiteit (fauna en flora), landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie en mens-ruimtelijke aspecten. Klimaat is vaak gekoppeld met meerdere van deze thema's.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.1.6

Groengebieden en waardevolle agrarische gebieden

Bezwaren (4, 16, 39, 83)

"Waardevolle landbouwgrond zal opgeofferd worden en omgevormd worden tot industriegebied." (16)

"We wonen in het Vianderdomein, er gaan steeds meer bomen weg en komen meer huizen in de plaats. Aan nog meer industrieterrein is geen nood want waarom zijn we dan op dit groene domein komen wonen." (4)

Bespreking

Het is essentieel om in de stedelijke gebieden een aanbodbeleid te voeren met ontwikkeling, concentratie en verdichting als uitgangpunten opdat de open ruimte en dus ook de natuurwaarden in het buitengebied kunnen gevrijwaard worden.

Vanuit het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen wordt als randvoorwaarde gesteld dat nieuwe regionale bedrijventerreinen moeten aansluiten bij de bebouwde omgeving van het kleinstedelijk gebied. De bundeling van activiteiten en het verweven van wonen en bedrijvigheid door gepaste maatregelen is een bewuste keuze van het Vlaamse en provinciale ruimtelijk beleid.

In het plan-MER werden verschillende locatie-alternatieven onderzocht. Het plan-MER concludeert dat wat de locatiekeuze voor het regionaal bedrijventerrein betreft, de zoekzone Soldatenveld duidelijk als 'meest milieuvriendelijk alternatief' worden aangeduid, aangezien het door meerdere disciplines/effectgroepen als voorkeurslocatie wordt aangeduid, terwijl de andere effecten niet onderscheidend zijn.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaren (67, 95, 106)

“De woongebieden van het KSG Tienen zijn onvoldoende voorzien van groene longen. Het KSG bevat 2 parkjes: het stadspark (2 ha) en het Vianderdomein (4.5 ha), waar de Stad reeds goed werk geleverd heeft om het Vianderdomein op te waarderen.

In totaal is vandaag de dag Tienen al volledig achtergesteld t.o.v de andere steden wat betreft de groene inrichting. Zelfs tegenover het gemiddelde cijfers van de totale Provincie - die toch beïnvloed zijn door de verstedelijkte gebieden rond het Brusselse arrondissement - is de leefbaarheid van Tienen stad reeds vandaag, zonder het voorstel van het bedrijvzone uitbreidingsgebied; meer dan onder druk.” (67, 95, 106)

Bespreking

In de stedelijke gebieden wordt een aanbodbeleid gevoerd met ontwikkeling, concentratie en verdichting als uitgangpunten omdat dit essentieel om de open ruimte en dus ook de natuurwaarden in het buitengebied te kunnen vrijwaren. De procoro deelt de mening dat ook binnen stedelijke gebieden voldoende groen aanwezig moet zijn. Wat betreft de parken en andere groene publieke ruimte betreft, is het echter aan de stad om initiatieven te nemen.

De provincie is ook niet bevoegd voor bestemmingswijzigingen ten voordele van de structurerende natuurlijke structuur. Het Vlaamse niveau wenst dit op te nemen in de zogenaamde AGNAS processen (Afbakening gewenste natuurlijke en agrarische structuur). De provincie heeft met dit plan ervoor gekozen de belangrijke natuurwaarden buiten het stedelijk gebied te houden en daarmee dus als buitengebied aan te duiden.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaar (100)

“Ook wordt er nergens rekening gehouden met art 16 Artikel 16, §1 van het Natuurdecreet dat bepaalt:

‘In het geval van een vergunningsplichtige activiteit, draagt de bevoegde overheid er zorg voor dat er geen vermijdbare schade aan de natuur kan ontstaan door de vergunning of toestemming te weigeren of door redelijkerwijze voorwaarden op te leggen om schade te voorkomen, te beperken of, indien dit niet mogelijk is, te herstellen.’

In overeenstemming met artikel 16, §1 van het Natuurdecreet, moet elke overheid die zich uitspreekt over een vergunningsaanvraag er zorg voor dragen dat door het opleggen van voorwaarden of de weigering van de vergunning er geen vermijdbare schade aan de natuur ontstaat. Voormelde bepaling legt geen grens op waaronder vermijdbare schade aan de natuur toegelaten zou zijn. De natuurtoets heeft een ‘horizontale werking’ en moet zijn beslag krijgen ongeacht de planologische bestemming en ongeacht de vraag of het terrein in of in de nabijheid van een gebied ligt dat aan de wetgeving van natuurbescherming onderworpen is. (RvVb van 1 april 2021 – RvVb-A-2021-0856).

Bij het beoordelen van de vergunningsaanvraag en het nemen van de beslissing over de omgevingsvergunning zal door de vergunningverlenende overheid steeds rekening moeten worden gehouden met de zorgplicht opgelegd door artikel 14 en de toepassing van artikel 16 inzake het tegengaan van vermijdbare schade van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende natuurbehoud en het natuurlijk milieu. Om aan de zorgplicht te voldoen, moeten de natuurwaarden die mogelijk aangetast worden bij het uitvoeren van de geplande activiteiten op voldoende wijze worden hersteld. De zorgplicht geldt dus niet alleen voor Natura2000-gebieden en /of VEN-gebied maar voor ALLE natuur. Om die reden geldt het standstillbeginsel als algemeen rechtsbeginsel voor alle aanwezige en omringende natuurwaarden rond de aangevraagde te vergunnen locatie.” (100)

Bespreking

Het plan-MER bestudeert de discipline ‘biodiversiteit’. Het plan-MER geeft aan dat *‘de algemene principes zoals de zorgplicht (natuurbehoudsdecreet art.14) van belang zijn, evenals de principes m.b.t. de bescherming van habitats en kleine landschapselementen (o.a. bescherming van historisch*

permanent grasland en van moerassen). Indien bos zou worden gerooid is het Bosdecreet van toepassing. Verder moet rekening gehouden worden met de aanwezigheid van speciale beschermingszones (habitat- of vogelrichtlijngebieden), VEN-gebieden en/of natuur- of bosreservaten, evenals met de natuurverbindingsgebieden zoals aangeduid in het provinciaal structuurplan.'

Het plan-MER stelt dat *'er geen vogel- of habitatrichtlijngebieden voor komen binnen of in de omgeving van het KSG Tienen. In het NW deel van het KSG ligt wel het VEN-gebied annex erkend natuurreservaat Aardgat. Dit gebied overlapt evenwel niet met één van de deelplannen, reservatiestroken of zoekzones.'*

Meer specifiek voor het bedrijventerrein concludeert het plan-MER:

'Zoekzones voor regionale bedrijvigheid Soldatenveld en Bost tellen weinig waardevolle elementen, die echter toch best in de mate van het mogelijke behouden en geïntegreerd worden in het inrichtingsplan van het bedrijventerrein. Ook de effecten van de ringweg qua biotooppinname zijn beperkt, maar er worden toch een aantal waardevolle kleine landschapselementen (oude spoorwegberm, taluds, holle wegen,...) doorsneden die daardoor ecologische waarde verliezen.'

Het gewijzigde en aangevulde plan-MER werd goedgekeurd door het Team Mer op 5 juli 2019, waardoor kan aangenomen worden dat de procedure correct werd gevolgd en de verschillende aspecten voldoende werden onderzocht op planniveau.

Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau.

Aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen zullen steeds getoetst worden aan de geldende bestemmingsplannen en wetgeving, dus ook het natuurbehouddecreet.

De procoro ondersteunt de vraag om bestaande natuurwaarden en –elementen maximaal te behouden en te integreren in de diverse plangebieden en ontwikkelingen. De procoro adviseert dit expliciet op te nemen als onderdeel van het inrichtingsplan.

Advies procoro

De procoro adviseert de opname van een bijkomend onderdeel bij het inrichtingsplan. Dit onderdeel dient expliciet aandacht te schenken aan het behoud en de integratie van bestaande natuurwaarden en –elementen.

Er wordt kennisgenomen van de overige elementen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaar (104)

“Waarom worden er geen andere alternatieven bekeken dan industrie? Er wordt gestrooid met “we moeten vooruit” of “we moeten steden als Sint-Truiden en Leuven achterna”. Vooruit gaan kan op verschillende manieren, die beter, gezonder en duurzamer zijn dan meer beton, meer fabrieken, meer vervuiling. Een idee: dit veld is een zeer populair gebied voor vele wandelaars, sporters, fietsers,... Is het geen mogelijkheid om in te zetten op recreatie, toerisme,...? We zouden hier beter een voorbeeld nemen aan de provincie Limburg. Hier worden er initiatieven opgezet om te fietsen door het water, door de heide en door de bomen. Dergelijke zaken trekken aan, maken een stad populair, zorgen ervoor dat je mee bent met je tijd en dit gebeurt op een gezonde manier voor mens en aarde. Als er toch een bestemmingsverandering voor deze percelen moet zijn, laat het dan een verandering ten goede zijn. Een hele grote troef van Tienen is dat het een groene parel van Vlaams-Brabant is, niet ver van druk verstedelijkt gebied. Een ideale regio om tot ontspanning te komen.” (104)

Bespreking

In de stedelijke gebieden wordt een aanbodbeleid gevoerd met ontwikkeling, concentratie en verdichting als uitgangspunten omdat dit essentieel is om de open ruimte en dus ook de aantrekkelijkheid van het buitengebied voor recreatiedoeleinden te kunnen vrijwaren. Tijdens het afbakeningsproces en de opmaak van het provinciaal RUP was er geen expliciet recreatief programma waarvoor een locatie diende afgewogen te worden. De keuze voor een invulling van het gebied Soldatenveld als bedrijvzone, komt voort uit de taakstelling inzake bedrijvigheid uit het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant en addendum, en werd afgewogen ten opzichte van de gewenste ruimtelijke structuur voor het stedelijk gebied, waarin zowel de gewenste woon- en leefstructuur, de gewenste ruimtelijk-economisch structuur, de gewenste recreatieve en groenstructuur als de gewenste verkeersstructuur geïntegreerd werden benaderd.

Advies procoro

Kennis te nemen van het bezwaar zonder gevolg.

3.1.7

Taakstelling bedrijvigheid

Bezwaren (1, 6, 7, 9, 10, 11, 17, 23, 24, 25, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 37, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 52, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 62, 64, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 79, 84, 93, 94, 95, 96, 97, 99, 101, 102, 103, 105, 106, 107, 108, 109, 100, 104, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118)

“De behoefte/noodzaak van een GRB werd nooit aangetoond, een maatschappelijke/financiële kosten/batenanalyse en /of aanvaardbaarheidsstudie werd nooit uitgevoerd. Een uitvoerbaarheidsstudie ontbreekt.” (1, 66)

“Het streefdoel voor de oppervlakte van minimum 35 ha-maximum 75 ha berust op losse schroeven en werd nooit op economische wijze verantwoord. De in 2012, na hevig protest van de bevolking, doorgevoerde reductie tot 45 ha bruto, bewijst dat de initiatiefnemer van het PRUP, de provincie Vlaams-Brabant, niet het minste idee heeft aan welk soort van bedrijvigheid, met welke oppervlaktebehoefte, het kleinstedelijk gebied Tienen nood heeft.” (1, 66)

“In het kader van een goede ruimtelijke ordening, duurzaam ruimtegebruik is het noodzakelijk het bestaande industrieterrein op te waarderen en deze oppervlakte integraal deel te laten uitmaken van de taakstelling bedrijvigheid. Dat is ook mogelijk.

...

De taakstelling bedrijvigheid, dat 20 jaren geleden werd opgelegd, is volledig gedateerd en overdreven. De uitbreiding van Soldatenveld gebeurt op basis van een doelstelling uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) om in Vlaams-Brabant 1350 hectare bedrijvigheid te realiseren in de periode tussen 1994 en 2007. In een tweede herziening van het RSV werd een bijkomende prognose van 20 hectare vastgelegd voor de periode tussen 2007 en 2012.

Deze termijnen zijn al zeer lange tijd verstreken waardoor daar in geen geval op teruggevallen kan worden. De taakstelling wordt op geen enkele wijze getoetst aan de lokale én actuele vraag, laat staan dat dit gemotiveerd wordt.

Daarnaast is de maatschappelijke visie omtrent ruimte inname en verharding grondig gewijzigd. Het kan toch niet dat burgers beperkte verhardingen moeten opbreken, terwijl elders in veelvoud het omgekeerde gebeurt.” (29, 101, 102, 105)

“De grote taakstelling voor bedrijvigheid is achterhaald. Dit gebeurde op basis van doelstellingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met eindscope 2012. Dat is bijna 10 jaren geleden en onaanvaardbaar als argument. Ondertussen is het maatschappelijk inzicht hieromtrent grondig gewijzigd (betonstop, problematische grondwaterstanden, overstromingsgevoeligheid, klimaatverandering).” (37)

“Het bestaand industriegebied Soldatenveld wordt heden onderbenut. ...Meerdere percelen blijken ook niet realiseerbaar, bijvoorbeeld de percelen langsheen de Potaardeweg (omdat de wegenis hier niet toe voorzien is en nutsvoorzieningen ontbreken o.a.). Deze percelen liggen zelfs aansluitend tegen het deelplan Soldatenveld (Westelijke zijde). Zei hiertoe onderstaande kaart waarin deze percelen in het groen aangeduid staan. Dit dient tevens in rekening gebracht te worden in de gerealiseerde taakstelling.” (101)

“Er is in Tienen geen enige behoefte aan een gemengd regionaal bedrijventerrein. De geplande oppervlakte werd nooit verantwoord.” (45)

“Het behoefteonderzoek ikv de nood aan een industrieterrein is totaal gedateerd. Wat 10 jaar geleden een nood was, is niet meer hetzelfde als de nood vandaag.” (60, 103)

“Het project van de Provincie gaat in tegen het gezond verstand en tegen het beleid van de Vlaamse overheid die een duurzame politiek nastreeft.” (50/52/117)

“De noodzakelijkheid van deze 45 ha industriegebied is onvoldoende geargumenteed en bewezen.” (47)

“Wij vragen ons af in welke mate er nood is aan bijkomend industriegebied? Wij vernamen via de livestream van de gemeenteraad van stad Tienen van eind juni '21 dat 26% van de huidige bedrijfsterreinen onbebouwd zijn of bestaat uit leegstaande gebouwen.

Als er zo'n nood is aan bijkomende bedrijventerreinen, waarom zien we hier weinig nieuwe bedrijven zich vestigen? Is de nood aan nieuwe bedrijfsterreinen in de buurt daadwerkelijk onderzocht?

Waarom wordt er niet meer aan gedaan om de leegstaande bedrijven eerst te herontwikkelen of desnoods af te breken en er nieuwe te bouwen? Waarom wordt er weer kostbare en schaarse open ruimte voor aangesneden?

Er bestaan toch subsidies op Vlaams niveau om bedrijventerreinen te herontwikkelen en waarschijnlijk ook op andere niveaus. [Subsidie voor de \(her\)ontwikkeling van bedrijventerreinen | Vlaanderen.be](#)

De stad Tienen heeft een gelijkaardig project lopen om 'stadskankers' aan te pakken in de binnenstad, waarom wordt dit niet bij de industriegebieden op dezelfde manier aangepakt?

De ruitenwisperfabrikant Bosch heeft de laatste jaren zijn activiteiten enkel verminderd, en er daar is geen kentering is zicht. Zij bezitten een groot perceel bedrijfsgrond en 'uitbreidingsgrond'. Waarom gaat men geen gesprek aan met dit bedrijf en wordt deze uitbreidingsgrond afgekocht en eerst ontwikkeld? Dit ligt veel verder van bewoning en zou minder buurtbewoners hinderen.” (118)

“De taakstelling bedrijvigheid, dat 20 jaren geleden werd opgelegd, is volledig gedateerd en overdreven.” (111)

“De Provincie heeft indertijd Tienen uitgekozen om een industriestad te worden. Ondertussen is de macro-economische realiteit echter gewijzigd en de Provincie is zich hiervan wel bewust, maar het voorgestelde RUP is niet toch bijgestuurd. ... Hoe kan de Provincie de lokale besturen een leidraad geven die ze zelf niet ter harte neemt?” (67, 95, 106)

“Op 4 (auto)minuten van Tienen heeft het Waalse Gewest De Intercommunale van Waals-Brabant (IBW) op het grondgebied van Geldenaken, Helecine en Orp-Jauche (Noduwez) de bedrijventone gerealiseerd. Die grenst aan Outgaarden, ter hoogte van Chapeauvau. De wegen zijn al aangelegd, het terrein is ontsloten. Zij hebben reeds 11,7 miljoen geïnvesteerd van belastingsgeld van de gemeenschap. De industriezone sluit rechtstreeks aan op de E40 en Helecine. De stad Jodoigne zal de zuidelijke omleidingsweg om de stad laten doorlopen tot aan de bedrijven. De burger heeft geen nood aan een overheid die elkaar beconcurrereert met overheidsgeld!” (67, 95, 106)

“Wat het deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld' betreft, inzake de “Taakstelling bedrijventerreinen”: er werd rekening gehouden met de tweede herziening van de taakstelling in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, periode 2007-12. We zijn ondertussen 14 jaar later, kan er alsnog een RUP opgesteld worden op basis van een planperiode die reeds lang voorbij is, met name een planning uit 2007, gebaseerd op cijfers uit 2005 en 2006? Weliswaar blijven structuurplannen geldig zolang ze niet herzien worden, maar om aan behoorlijk bestuur te doen lijkt een nieuw RUP gebaseerd op zulke oude cijfers onaanvaardbaar, wat waarschijnlijk ook de visie van de Raad van State zal zijn. In West-Vlaanderen bijvoorbeeld, achtte de provincie het noodzakelijk een actualisering te doen van de taakstelling bij de herziening van de afbakening van het KSG Waregem in 2018.

Er moet nagegaan worden wat de huidige noodzaak aan bedrijventerreinen is, onder meer rekening houdend met recente evoluties, bijvoorbeeld de (jammere) afbouw van Bosch, dat een grote oppervlakte inneemt. Ook de visie inzake reconversie en hergebruik van bedrijventerreinen is sedert 2007 veranderd, dit moet meegenomen worden in een uitgebreide en geactualiseerde analyse van de al dan niet noodzakelijke uitbreiding van bedrijventerreinen. We gaan bijgevolg niet akkoord met de afbakening van een bijkomend bedrijventerrein, omdat de gegevens waarop deze afbakening gebaseerd is, totaal verouderd zijn.” (49)

“Momenteel is er al zeer veel industrie in en rondom Tienen. Daarboven is er veel leegstand van industrie en is er nog voldoende ongebruikt industriegrond. Er moet toch minimum een studie/kostenbaten analyse gebeuren, zoals in elk gezond bedrijf gebeurt. Wat gaat dit Tienen en Vlaanderen opbrengen te kosten van € en menselijke impact.” (64)

“Als ik door het Soldatenveld rijdt, valt mij ook de hoeveelheid vrije industrieruimte op, en met name de leegstand van verlaten industriepanden. En de leegloop lijkt zeker niet afgelopen. Zo heeft Bosch aangekondigd honderden banen te schrappen in de fabriek op het Soldatenveld, en heeft de feed food

health campus amper succes. Hierdoor ben ik uitermate verwonderd dat er nood zou zijn aan meer industrieterrein. Het behoefteonderzoek dateert dan ook al van bij het vorige PRUP, hetgeen nu al 10 jaar geleden is, toen er minder leegstand was, BOSCH nog op volle capaciteit draaide, en de food feed health campus een veelbelovend concept was om industrie binnen te halen. Na 10 jaar is het duidelijk dat het allemaal niet zo een vaart loopt, integendeel. Ik heb absoluut geen enkel degelijk argument teruggevonden waarom deze uitbreiding noodzakelijk is.” (104)

Bespreking

Zie bespreking punt 3.1.5 'Duurzaamheid en klimaat'.

In de stedelijke gebieden wordt een aanbodbeleid gevoerd met ontwikkeling, concentratie en verdichting als uitgangspunten. Dit is essentieel om de open ruimte in het buitengebied te kunnen vrijwaren.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is een kwantitatieve ruimtebehoefte aan bedrijventerreinen opgenomen. Op basis van een confrontatie tussen het aanbod en de beleidsmatig vastgelegde vraag werden per provincie taakstellingen geformuleerd. Voor Vlaams-Brabant is deze vastgelegd op 1350 hectare, te realiseren tussen 1994 en 2007. Deze taakstelling omvat de taakstelling voor de grootstedelijke en regionaal stedelijke gebieden, voor de kleinstedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten en voor de gemeenten in het buitengebied. In de tweede herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen werd voor Vlaams-Brabant een bijkomende minimale prognose van 20 hectare vastgelegd, te realiseren tussen 2007 en 2012. Rekening houdend met de gerealiseerde herbestemmingen bij de vaststelling van deze tweede herziening, is er nog sprake van een te realiseren taakstelling van 1.194 hectare voor de periode tot 2012.

Deze taakstelling voor regionale bedrijventerreinen betreft de oppervlakte bijkomend te bestemmen regionale bedrijventerreinen, bovenop de initiatieven voor de optimale inrichting van de bestaande bedrijventerzones (bv. Bosch), en staat daarnaast los van de taakstelling voor lokale bedrijventerreinen (bv. Suikersite).

Voor de verdere verdeling van de taakstelling over de kleinstedelijke gebieden en de specifiek economische knooppunten houdt de provincie onder meer rekening met:

- de rol die het gebied krijgt binnen de ruimtelijk-economische structuur van de provincie;
- het type activiteit en de differentiatie die beoogd wordt;
- de mogelijkheden en beperkingen vanuit de bestaande structuur.

De provincie stelt voor deze gebieden een minimum oppervlakte voorop. Deze oppervlakte komt overeen met de minimaal af te bakenen oppervlakte voor bedrijventerreinen. Daarnaast stelt de provincie een streefcijfer voorop. Dit is de oppervlakte die de provincie zich ten doel stelt en beschouwt als de meest optimale invulling van de gewenste ruimtelijke structuur. De provincie stelt in het structuurplan en addendum voor het kleinstedelijk gebied Tienen dat minimaal 35 hectare dient gerealiseerd te worden en 75 hectare wordt vooropgesteld.

Het verschil tussen het minimumcijfer en het streefcijfer komt overeen met de oppervlakte dat in principe voorzien wordt in het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel of het regionaalstedelijk gebied Leuven, maar waar de provincie voor pleit om dit aandeel bedrijventerreinen naar het kleinstedelijk gebied en de specifiek economische knooppunten door te schuiven. Dit wordt noodzakelijk geacht, onder meer omwille van de grote congestieproblematiek richting Brussel en Leuven. Ondertussen is duidelijk dat in beide processen veel minder bestemd is dan de vooropgestelde taakstelling.

Het streefcijfer is de oppervlakte die de provincie zich tot doel stelt en beschouwt als de meest optimale invulling van de gewenste ruimtelijke structuur. Het streefcijfer per stedelijk gebied is niet te beschouwen als een minimum of maximum voor deze zone, maar als een te behalen doelstelling. In functie van de mogelijkheden en de wenselijkheden van de zone kan een kleinere of grotere oppervlakte dan het streefcijfer afgebakend worden.

De economische sector heeft doorheen het proces reeds meermaals te kennen gegeven dat in de regio een grote vraag bestaat naar bijkomende lokale en regionale bedrijventerreinen. Sinds de vaststelling van het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant en addendum zijn er bovendien slechts in beperkte mate bijkomende bedrijventerreinen gerealiseerd. Vanuit de economische actoren betrokken in de regio (dienst economie provincie Vlaams-Brabant, POM Vlaams-Brabant, VOKA Vlaams-Brabant en Interleuven) werd recent nog de nood aan bijkomende ruimte voor bedrijvigheid

benadrukt. Het aanbodbeleid (bedrijvigheid, maar ook wonen en concentraties grootschalige kleinhandel) dat de provincie in de kleinstedelijke gebieden wenst te voeren blijft volgens de procoro in die zin actueel.

De procoro besluit dat dit project is opgestart vanuit de expliciete opdracht vanuit de Vlaamse overheid zoals bepaald in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Daarbij kregen de provincies de opdracht om bijkomende bedrijventerreinen te plannen in de kleinstedelijke gebieden. Deze opdracht werd afgerond in 2012. Het is in die zin niet correct te stellen dat het ingaat tegen het Vlaamse beleid.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaren (37, 67, 95, 101, 106)

“De taakstelling bedrijvigheid is disproportioneel groot voor Tienen in vergelijking met de andere kleinstedelijke gebieden Aarschot en Diest. Bovendien werd er in Aarschot amper 1 Ha regionaal bedrijventerrein gerealiseerd in het RUP Afbakening kleinstedelijk gebied Aarschot. In Tienen wordt op basis van de enorm grote taakstelling van 85 Ha, erg snel geconcludeerd dat 45 Ha goed meevalt als milderende maatregel. Deze motivatie is onvoldoende gezien het grote verschil met Aarschot. Het spreekt.” (37)

“Het KSG Tienen heeft nu reeds de grootste bedrijvenzone van alle andere KSG en kleine steden in de buurt en moet al een veel te grote last dragen hierdoor.” (67, 95, 106)

Bespreking

Voor de verdeling van de taakstelling uit het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen over de kleinstedelijke gebieden en de specifiek economische knooppunten houdt de provincie onder meer rekening met:

- de rol die het gebied krijgt binnen de ruimtelijk-economische structuur van de provincie;
- het type activiteit en de differentiatie die beoogd wordt;
- de mogelijkheden en beperkingen vanuit de bestaande structuur.

De afbakeningprocessen in de verschillende kleinstedelijke gebieden omvatten elk de zoektocht naar bijkomende ruimte voor regionale bedrijvigheid. Elk afbakening wordt geconfronteerd met andere randvoorwaarden vanuit o.a. natuur, mobiliteit, ... De afbakeningprocessen voor de verschillende kleinstedelijke gebieden zijn gelijktijdig opgestart zodat de afweging van de diverse taakstelling en plandoelstellingen in samenhang bekeken kon worden.

In Aarschot werd het deelplan 'uitbreiding regionaal bedrijventerrein Nieuwland' uit het provinciaal RUP 'afbakening Aarschot' genomen 'gezien alle omstandige, drastische en dwingende maatregelen en voorwaarden een realistische en economische haalbare ontwikkeling van een verdere uitbreiding van Nieuwland niet haalbaar is' (toelichtingsnota provinciaal RUP 'afbakening Aarschot'). De uitbreiding van het bedrijventerrein Meetshoven ging wel door en bedroeg inderdaad 1ha. Bijkomend leverde het provinciaal RUP 'Stationsomgeving Aarschot en beperkte herziening uitbreiding Nieuwland' (MB 5 december 2008) een uitbreiding op van 7 ha.

De zoektocht naar bijkomend regionaal bedrijventerrein gebeurde op dezelfde wijze.

3.1.8

Taakstelling wonen

Bezwaren (101)

“De uitwerking van de taakstelling wonen ontbreekt in dit RUP. Eveneens is er geen motivatie te vinden.” (101)

Bespreking

De taakstelling van wonen kreeg geen gevolg door bestemmingswijzigingen in voorliggend provinciaal RUP. Op p. 51 van de toelichtingsnota wordt immers de afweging gemaakt tussen de potentiële bouw mogelijkheden enerzijds en de geactualiseerde taakstelling anderzijds.

De conclusie van deze confrontatie toonde aan dat er binnen het stedelijk gebied nog ruim voldoende woningen gebouwd kunnen worden. Herbestemmingen van groen- of landbouwgebieden met het oog op woningbouw zijn bijgevolg niet noodzakelijk. Hierbij wordt als uitgangspunt genomen dat alle bouwgronden, zowel in woongebied zonder meer als in woonuitbreidingsgebied, behouden blijven. Op deze manier kan Tienen zijn taak op huisvestingsvlak opnemen. De prioriteit wordt gelegd bij binnenstedelijke woonprojecten.

De stad Tienen zal met betrekking tot de concrete doorvertaling binnen het kleinstedelijke gebied hierin de regierol opnemen.

Advies procoro

Kennis te nemen van het bezwaar zonder gevolg.

3.1.9

Taakstelling doortrekkersterrein

Bezwaren (101)

“Er is voor Tienen ook een taakstelling voor een doortrekkersterrein in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (RSVB). Waarom werd hier geen actie voor genomen, terwijl deze evenzeer nodig is in overeenstemming met het RSVB. Bestemmingswijzigingen blijven immers bevoegdheid van de provincie. De uitwerking van de taakstelling doortrekkersterrein ontbreekt in dit RUP. Eveneens is er geen motivatie te vinden.” (101)

Bespreking

Wat betreft de doortrekkersterreinen heeft de provincie in het verleden reeds een initiatief genomen. Ze deed dit volgens de bindende bepalingen uit het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant en addendum: ‘de provincie zal een locatie onderzoeken voor de aanleg van een doortrekkersterrein in Asse, Halle, Vilvoorde, Leuven, Tienen, Aarschot en Diest’.

Deze onderzoeken werd deels meegenomen in de afbakeningprocessen voor de kleinstedelijke gebieden (periode 2004-2011). Ook voor Tienen werd een dergelijk locatieonderzoek uitgevoerd, waaruit een locatie aan de Ambachtenlaan naar vorkwam als voorkeur. Door de provinciale dienst gebouwen werkte voor deze locatie concrete inrichtingsplannen uit. Na de uitkanteling van deze bevoegdheden naar Vlaanderen werd hier echter niet op verder gewerkt.

Advies procoro

Kennis te nemen van het bezwaar zonder gevolg.

3.1.10

Vraag tot schadevergoeding

Bezwaren (47, 65)

“Eis tot schadevergoeding voor de mindere verkoopwaarde dewelke dit hele dossier en eventuele realisatie veroorzaakt aan de waarde van huizen en gronden. Eis tot vermindering van onroerende voorheffing op de nieuwe en bestaande woonzones Anemonen, Hamelendreef, Villapark en Oplintersessesteenweg.” (47)

“Alle omwonenden die (pas, want veel nieuwbouw en zelfs recent verkochte bouwgronden in de buurt) een woning of grond in de buurt van dit nieuwe bedrijventerrein hebben aangekocht, zullen hun onroerend goed aanmerkelijk in waarde zien dalen door deze eenzijdige beslissing tot herbestemming. Ikzelf behoor met mijn man tot mensen die recent een woning in de buurt hebben aangekocht. Dit betrof een investering in een prachtige ruime woning met een mooie ruime tuin met diverse genotsfactoren (zwembad, siervijver, grote tuin). Deze woning daalt aanmerkelijk in waarde als de tuin, die een belangrijk aspect van deze woning vormt, niet meer te gebruiken valt ingevolge de overlast van een nabijliggend bedrijventerrein dat neergepoot werd. Om van de impact van zwaarder verkeer en schadelijke, minstens vervuilende stoffen in lucht en aarde nog maar te zwijgen.” (65)

Bespreking

Zie ook bespreking van punt d in 3.6.1.

Het valt niet uit te sluiten dat de komst van het bedrijventerrein een bepaalde impact op de waardebeoordeling van eigendommen met zich meebrengt. Er bestaan echter geen wettelijk kader om dit te vergoeden.

Enkel planschade en planbaten zijn wettelijk geregeld binnen de Vlaams Codex Ruimtelijke Ordening. Omdat het provinciaal RUP strikt juridisch vergeleken moet worden met het provinciaal RUP van 2012 leidt de herziening niet noch tot planbaten noch tot planschade

Wat de onroerende voorheffing betreft, stelt de procoro vast dat deze niet onder de bevoegdheid van de provincie valt. Vermindering van onroerende voorheffing is ook geen instrument ter beschikking van het ruimtelijke ordeningsbeleid.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.1.11

Langzaam verkeer

Bezwaren (83)

"In de plannen wordt geen rekening gehouden met het bestaande fietsknooppunt en wandelknooppunt." (83)

Bespreking

Voor de bezwaren over langzaam verkeer die specifiek voor een deelplan worden geformuleerd verwijst de procoro naar haar behandeling deze kwestie per deelplan.

In het plan-MER en provinciaal RUP wordt rekening gehouden met het bestaande en toekomstige netwerk voor langzaam verkeer.

Wat het fietsverkeer betreft, wordt er rekening gehouden met bestaande non-stop hoofdroutes, corridors, bovenlokale functionele routes, bovenlokale alternatief-functionele routes en lokale functionele routes. Het plan-MER besluit dat voor het langzaam verkeer milderende maatregelen dienen genomen te worden. Het plan-MER is een goedgekeurd document. Er kan aangenomen worden dat dit aspect correct werd onderzocht.

Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau en binnen de contouren van het plangebied van de verschillende deelplannen.

Voor **het deelplan 'Oostelijk ring'** wordt in de toelichtingsnota gesteld dat met betrekking tot het netwerk voor langzaam verkeer er gestreefd wordt naar vlotte en veilige verbindingen.

Wat **het deelplan 'regionaal bedrijventerrein Soldatenveld'** betreft, wordt voor voetgangers en fietsers voorzien in korte doorsteken door de buffers, zodat werknemers die bijvoorbeeld vanuit de richting van de Vianderwijk of de Oplintersesteenweg komen niet nodeloos hoeven om te rijden. Ook de bushalte op de Oplintersesteenweg is op die manier snel bereikbaar. Het aantal en de locaties van deze ontsluitingen hangt af van de inrichting van het gebied en zal worden beoordeeld aan de hand van de inrichtingsstudie.

Het provinciaal RUP voorziet tevens in de uitbouw van twee oost-west gerichte fietsroutes doorheen het bedrijventerrein met oog op het behoud van goede verbindingen tussen het centrum van Tienen en de Getevallei ten oosten van de stad. Het betreft enerzijds de Utsenakenweg en anderzijds de Kopstraat, die verlegd wordt naar de noordelijke buffer van het bedrijventerrein. Door deze verbindingen te koppelen aan de groene assen of buffers op het bedrijventerrein, ontstaan kwalitatieve fietsrelaties tussen het centrum van de stad en de grote open ruimtes rond de stad.

Ook binnen **het deelplan 'Detailhandelszone Leuvenselaan'** worden maatregelen genomen. Zo wordt voor langzaam verkeer een verbinding tussen de Leuvenselaan en de Galgestraat/Grote Breisemstraat verplicht, conform de indicatieve aanduiding op het grafisch plan.

De procoro adviseert om in het verordenend deel bij de stedenbouwkundige voorschriften op te nemen dat de langzaam verkeersverbindingen (binnen de contouren van de deelplannen) vlot en veilig dienen te zijn en logisch dienen aan te sluiten op het bestaande netwerk voor langzaam

verkeer. De procoro geeft aan dat de uitwerking zelf pas aan bod zal komen op projectniveau in samenhang met het concreet ontwerp.

Advies procoro

De procoro adviseert om in het verordenend deel bij de stedenbouwkundige voorschriften op te nemen dat de langzaam verkeersverbindingen (binnen de contouren van de deelplannen) vlot en veilig dienen te zijn en logisch dienen aan te sluiten op het bestaande netwerk voor langzaam verkeer. De beoordeling gebeurt aan de hand van de verplichte inrichtingsstudie.

3.2

Bezwaren met betrekking tot de plan-MER

Conform het hersteldecreet werd een nieuwe inspraakmogelijkheid (van 20 april 2015 t.e.m. 20 mei 2015) georganiseerd over de inhoudsafbakening van het plan-MER. Bij de opmaak van het plan-MER werd door het Team Mer rekening gehouden met de inspraakreacties die dan gekend waren, op de manier beschreven in het goedkeuringsverslag en terug te vinden in de Mer-databank.

De procedure plan-MER werd volgens alle decretale vereisten naar behoren uitgevoerd, de richtlijnen werden gerespecteerd. Het plan-MER is dan ook een goedgekeurd document. Het plan-MER beschrijft de milieueffecten en legt waar nodig milderende maatregelen op planniveau. Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau.

Het plan-MER zelf is geen deel van voorliggend openbaar onderzoek maar slecht een bijlage bij het ontwerp van provinciaal RUP. Over bezwaren over de inhoudsafbakening en de wijze waarop het plan-MER tot stand is gekomen (procedure), doet de procoro bijgevolg geen uitspraken.

De bijlage bij bezwaar 101 betreft één van de reacties die werd ingediend tijdens de nieuwe inspraakmogelijkheid georganiseerd over de inhoudsafbakening van het plan-MER volgens het hersteldecreet. De behandeling gebeurde door het Team Mer. De procoro oordeelt dat aangezien het gewijzigde en aangevulde plan-MER werd goedgekeurd door het Team Mer op 5 juli 2019, kan aangenomen worden dat de behandeling correct gebeurde.

3.2.1

Procedure

Bezwaren (29, 30, 31, 32, 37, 40, 47, 100, 101, 102, 105, 107, 108, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 116)
“Het milieueffectenrapport dient mee in openbaar onderzoek te komen en toegelicht te worden.” (29, 102, 105)

“Het planmilieueffectenrapport werd op geen enkel ogenblik onderworpen aan publieke consultatie en inspraak. In 2015 was er enkel en alleen inspraak over de inhoudsafbakening van het planMER. Zowel tijdens dit openbaar onderzoek (2021) als tijdens het openbaar onderzoek in 2011 was het planMER reeds definitief goedgekeurd door Team MER zonder enige publieke consultatie. Dit is onaanvaardbaar en strijdig met het verdrag van Aarhus, ondertekend op 25 juni 1998.” (37)

“Met uitzondering van de inhoudsafbakening, werd het plan-MER nooit onderworpen aan inspraak door de bevolking, vereist door het Verdrag van Aarhus. Het plan-MER bevat vele omissies, onjuistheden, tegenspraak en onnauwkeurigheden en doet beroep op een ondermaatse en foutieve verkeersstudie. Het Plan-MER had nooit mogen goedgekeurd worden en zonder echte inspraak als basis mogen dienen voor het PRUP.” (40)

“Het planmilieueffectenrapport en het ruimtelijk veiligheidsrapport werden op geen enkel moment toegelicht aan de bevolking, noch aan de gemeenteraadsleden. Dit is strijdig met artikel 5 van het verdrag van Aarhus.” (101)

“De terinzagelegging (van het plan-MER) gebeurde niet rechtsgeldig overeenkomstig het hersteldecreet.” (101)

“Het openbaar onderzoek over de inhoudsafbakening werd enkel in de betalende krant De Morgen gepubliceerd op dinsdag 31 maart 2015.” (101)

“De beslissing van de dienst MER (zelfs de eerste beslissing) gebeurde niet binnen de 35 dagen zoals voorzien in het hersteldecreet. Daardoor verliep het herstel van het rechtsongeldig RUP uit 2012 opnieuw niet rechtsgeldig.” (101)

“Het planmilieueffectenrapport en het ruimtelijk veiligheidsrapport werden op geen enkel moment toegelicht aan de bevolking, noch aan de gemeenteraadsleden. Dit is strijdig met artikel 5 van het verdrag van Aarhus.” (101)

“Mijn inspraakreactie uit 2015 werd niet volledig behandeld. Tevens werden de nulalternatieven die ik voorstelde niet en/of niet eerlijk behandeld.” (101)

“Een plan MER met te veel fouten en onvolmaaktheden en waarvan het onduidelijk is en niet bepaald of het plan MER nu deel uit maakt van dit openbaar onderzoek of niet.” (47)

“Het milieueffectenrapport dient mee in openbaar onderzoek te komen en toegelicht te worden.” (111)

Bespreking

Zowel de opmaak, de terinzagelegging als de behandeling van inspraakreacties van het plan-MER gebeurde volgens de voorgeschreven richtlijnen en procedures en werd opgevolgd door het Team Mer. Het gewijzigde en aangevulde plan-MER werd goedgekeurd door het Team Mer op 5 juli 2019, waardoor kan aangenomen worden dat de procedure correct gevolgd werd.

Advies procoro

De procoro doet geen uitspraken met betrekking tot de inhoud of procedure van het plan-MER. Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.2.2

Inhoudelijke bemerkingen

Bezwaren (45, 46, 47, 56, 97, 98, 101, 104, 119)

Diverse bezwaren hebben betrekking tot de reikwijdte van het gevoerde onderzoek in de plan-MER:

- a. *“Dit rapport dateert al van meer dan 10 jaren geleden en is door verschillende ontwikkelingen niet meer actueel en kan niet ongewijzigd gebruikt worden. Daarnaast zijn er meerdere redenen waarom het RVR tekort schiet. Ik heb dit ook aangehaald in mijn inspraakreactie over de inhoudsafbakening van het plan-MER in 2015. Principieel diende alle effectenrapporten en dus ook het RVR aan het openbaar onderzoek onderworpen te zijn geworden.” (101)*
- b. *“In het plan-MER wordt heel snel en heel licht over droogte en grondwaterstanden gegaan, wat de afgelopen jaren problematisch was. Er wordt gesteld dat dit op projectniveau bekeken moet worden in functie van de aanvragen voor grondwater op te pompen.”(101)*
- c. *“Echter zorgt de verharding van een grote oppervlakte zelf ook voor sterk gereduceerde grondwaterstanden en draagt dit project niet ten goede bij. Er dienen extra infiltratiegebieden voorzien te worden binnen dit plan en RUP.” (101)*
- d. *“Het plan-MER is niet volledig en deugdelijk.” (101)*
- e. *“Het nulalternatief voor bedrijvigheid werd niet onderzocht in Tienen en ontbreekt eveneens in het plan-MER. Nochtans heb ik dit zelfs aangehaald in mijn inspraakreactie over de inhoudsafbakening van het plan-MER in 2015. Het is wettelijk verplicht om ook het nulalternatief te onderzoeken en dat geldt ook voor de taakstelling bedrijvigheid en het deelplan Soldatenveld. Alleen zo kunnen de milieueffecten correct beoordeeld worden.” (101)*
- f. *“In mijn inspraakreactie in 2015 heb ik duidelijk aangegeven dat trillingen mee onderzocht dienen te worden in het plan-MER. Dat is niet gebeurd terwijl dit erg relevant is in het studiegebied en er op de vele lokale wegen reeds klachten zijn over de trillingshinder ten gevolge van verkeer, waaronder in mijn woning en in onze straat.”(101)*
- g. *“Het plan-MER voldoet hier niet aan, schiet tekort en hieromtrent is geen motivatie terug te vinden.” (101)*
- h. *“In mijn inspraakreactie in 2015 (zie bijlage) heb ik duidelijk aangegeven dat de methode om het geluid afkomstig van het bedrijventerrein te beoordelen ontoereikend is. Dat is niet gecorrigeerd in het nieuwe plan-MER en er ontbreekt tevens een motivatie.” (101)*
- i. *“Zowel het alternatievenonderzoek voor de ringwegsegmenten alsook voor het bedrijventerrein werden onvoldoende onderzocht en afgewogen.” (101)*

Bespreking

Zowel de opmaak, de terinzagelegging als de behandeling van inspraakreacties van het plan-MER gebeurde volgens de voorgeschreven richtlijnen en procedures en werd opgevolgd door het Team Mer. Het gewijzigde en aangevulde plan-MER werd goedgekeurd door het Team Mer op 5 juli 2019, waardoor kan aangenomen worden dat de procedure correct werd gevolgd en de verschillende aspecten voldoende werden onderzocht op planniveau.

Advies procoro

De PROCORO doet geen uitspraken met betrekking tot de inhoud of procedure van het plan-MER. Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaren (100, 101)

“In het advies van het agentschap natuur en bos wordt er gesteld dat er te weinig gekend is over de situatie te deelplan Soldatenveld om er uitspraak over te doen. Het gunstig advies wordt zelfs voorwaardelijk gesteld aan eventuele soorten in dat gebied.

Zowel het RUP als het plan-MER gaan daar zeer licht over. Gebeurde er een scoping ter plaatse en toetsing aan de geregistreerde waarnemingen?

Het lijkt van niet. Er werd tevens niet over gesproken.” (101)

“Uit het advies van het ANB blijkt dat er te weinig gegevens voorhanden zijn om het dossier te kunnen beoordelen, maw het dossier is in deze onvolledig. ...” (100)

“In de bufferstrook ten Oosten van het bosje in deelplan Soldatenveld werden op verschillende jaren meerdere planten van roze duivenkervel waargenomen door een deskundige van INBO, die middels foto gevalideerd werden. ... Dat waren de enige waarnemingen van deze plant in de provincie Vlaams-Brabant sinds 2010.

Deze waarnemingen, noch het voorkomen van deze plant worden vermeld in het plan-MER afbakening kleinstedelijk gebied Tienen en vormt een ernstige tekortkoming in dit RUP.” (101).

Bespreking

Zowel de opmaak, de terinzagelegging als de behandeling van inspraakreacties van het plan-MER gebeurde volgens de voorgeschreven richtlijnen en procedures en werd opgevolgd door het Team Mer. Het gewijzigde en aangevulde plan-MER werd goedgekeurd door het Team Mer (voorheen dienst MER) op 5 juli 2019, waardoor kan aangenomen worden dat de procedure correct werd gevolgd en de verschillende aspecten voldoende werden onderzocht op planniveau.

De procoro verwijst hier ook naar de bespreking van het advies van het agentschap Natuur en Bos.

Advies procoro

De PROCORO doet geen uitspraken met betrekking tot de inhoud of procedure van het plan-MER. Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaar (101)

“Het nulalternatief voor bedrijvigheid werd niet onderzocht in Tienen en ontbreekt eveneens in het plan-MER. ... Alleen zo kunnen de milieueffecten correct beoordeeld worden.” (101)

“Het aangereikte alternatief “reconversie Soldatenveld” tijdens het openbaar onderzoek over de inhoudsafbakening van het plan-MER werd geen eerlijke kans gegeven.” (101)

Bespreking

Zowel de opmaak, de terinzagelegging als de behandeling van inspraakreacties van het plan-MER gebeurde volgens de voorgeschreven richtlijnen en procedures en werd opgevolgd door het Team Mer. Het gewijzigde en aangevulde plan-MER werd goedgekeurd door het Team Mer (voorheen dienst MER) op 5 juli 2019, waardoor kan aangenomen worden dat de procedure correct gevolgd werd.

Advies procoro

De procoro doet geen uitspraken met betrekking tot de inhoud of procedure van het plan-MER. Kennis te nemen van het bezwaar zonder gevolg.

3.3

Afbakeningslijn kleinstedelijk gebied Tienen

Bezwaar (101)

"In het definitief vastgestelde RUP uit 2012 lag de afbakeninglijn Westelijk van Villapark, terwijl deze nu Oostelijk van dit residentieel woongebied ligt. Het is onduidelijk waarom dit nu wel en voorheen niet in het stedelijk gebied opgenomen werden, net zoals een deel van het bouwvrij agrarisch gebied. Dit kan op termijn echter een aanzienlijk verschil betekenen voor de bewoners. Motivatie?" (101)

Bespreking

Het provinciaal RUP, zoals vastgesteld in 2012, gaf aan een gedeelte van het agrarisch gebied langs de Grensstraat, in aansluiting op het Villapark, een woonbestemming (circa 0,5 hectare). Deze herbestemming werd voorgesteld als logische afwerking van het Villapark.

Bij de herziening van het provinciaal RUP werd deze herbestemming opnieuw in vraag gesteld. Er werd geopteerd om de afwerking van het woonweefsel te behouden, maar de afbakeninglijn aan te passen zodat deze minstens binnen het stedelijk gebied komt te liggen. Een herbestemming in functie van een woonbestemming past immers beter binnen het stedelijk gebiedbeleid.

Advies procoro

Kennis te nemen van het bezwaar zonder gevolg.

Bezwaren (40, 45, 101)

"Het plan is onvoldoende gedetailleerd weergegeven in de kaart om uitspraak te kunnen doen per perceelsniveau. Daarnaast is de lijndikte erg overdreven en is deze onnauwkeurigheid nefast voor het plan en de gevolgen. De lijn komt overeen met ongeveer 20 meter." (101)

"De afbakeninglijn dient over elk perceel een uitspraak te doen als deze dan wel binnen, dan wel buiten het kleinstedelijk gebied valt. De afbakeninglijn houdt geen rekening met de perceelsgrenzen, het plan is zelfs niet gedetailleerd tot op perceelsniveau. Daardoor kan er geen uitspraak gedaan worden als percelen binnen het stedelijk gebied liggen. Concreet volgt de afbakeninglijn niet de Ambachtenlaan, maar ligt deze op ongeveer 60m van deze rijbaan volgens het tracé van het RUP uit 2012. In onderstaande plannen is duidelijk te zien dat de afbakeninglijn daar niet de perceelsgrens respecteert van de woning gelegen te Sint-Truidensesteenweg 366 evenals de (landbouw)percelen ten Noorden van deze woning." (101)

"De afbakeninglijn stelt weinig tot helemaal niets voor. Ze werd op nagenoeg willekeurige basis en foutief vastgelegd, en kan blijkbaar zonder verantwoording naar eigen willekeur worden verlegd. Met een foutief vastgelegde afbakeninglijn werd het kleinstedelijk gebied Tienen foutief afgebakend en kan het PRUP niet worden goedgekeurd. De afbakeninglijn werd de voorbije jaren niet alleen op vooringenomen wijze verlegd, maar is nu foutief vastgesteld, zodat het kleinstedelijk gebied Tienen foutief is afgebakend." (40)

Bespreking

Hoewel er aan de afbakeninglijn zelf geen specifieke voorschriften verbonden zijn en deze in die zin weinig voorstelt zoals enkele bezwaarindiener(s) voorhouden, maakt deze wel een belangrijk onderscheid in de overwegingen van de vergunningverlenende overheden bij de beoordeling van concrete vergunningaanvragen. De lijn maakt immers het onderscheid tussen het 'stedelijke gebied' en het 'buitengebied' en vormt daarin mee het kader voor de afwegingen inzake de goede ruimtelijke ordening.

Binnen de afbakeninglijn van het kleinstedelijk gebied Tienen dient namelijk een stedelijk gebiedbeleid gevoerd te worden. Dit betekent onder meer een proactief beleid inzake het aantrekken van nieuwe inwoners en bedrijven op schaal van de stad Tienen en gericht op het versterken van de stedelijke kern Tienen in zijn omgeving.

Het voeren van een stedelijk gebiedbeleid is meer dan enkel een ruimtelijk aspect en veronderstelt een actief en stimulerend beleid om de stad als omgeving voor wonen en werken aantrekkelijk te maken. Veel van deze maatregelen hebben niet enkel betrekking op ruimtelijke ordening en zeker niet enkel op het stedenbouwkundig vergunningenbeleid, waarvoor voorliggend provinciaal RUP het afwegingskader vormt.

Aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen binnen deze lijn zullen in eerste instantie nog steeds getoetst worden aan de geldende bestemmingsplannen (gewestplan, bijzonder plan van aanleg of RUP). Door de ligging binnen de afbakeningslijn van het kleinstedelijk gebied Tienen kan ook de impact van de aanvraag op het realiseren van het stedelijk gebied beleid afgewogen worden. Het betreft hier kwalitatieve criteria die nagaan of de aanvraag de aantrekkelijkheid van de stad als woon- en werkmilieu aantast (negatief criterium) of juist stimuleert (positief criterium).

De motivatie van de concrete lijn is in de toelichtingsnota uitvoerig toegelicht. De afbakeningslijn is een beleidsmatige keuze die weliswaar gemotiveerd moet worden. Een 'foutieve' afbakening is niet mogelijk. De afbakeningslijn is vastgelegd op gemotiveerde wijze en na een jarenlang planproces waarbij alle overheden betrokken werden en waarin ook participatie vanuit de bevolking werd meegenomen. Het is net vanuit dit planproces dat de afbakeningslijn werd bijgesteld. Dat is geen vooringenomen wijziging maar het resultaat van een open en participatief proces. Hoewel het oorspronkelijke RUP getroffen werd door een onwettigheid in het Vlaamse decreet, dient het voorbereidend planproces dat geleid heeft tot een gedragen afbakeningslijn niet miskend te worden. De afbakeningslijn is voldoende gedetailleerd opdat de vergunningverlenende overheid een uitspraak kan doen of een bepaald (deel van een) perceel al dan niet gelegen is binnen het kleinstedelijk gebied.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.4 **Bezwaren in relatie met ringwegsegment II (Soldatenveld) en/of ringwegsegment I (oostelijke ring) en ruimer wegennet**

3.4.1 **verkeersimpact**

Bezwaren (1, 3, 6, 7, 9, 10, 11, 17, 18, 23, 24, 25, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 37, 39, 40, 42, 43, 47, 48, 49, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 82, 84, 85, 93, 94, 95, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 112, 113, 114, 115, 116, 118, 119)

“Het doortrekken van de ringweg leidt in geen enkel scenario tot afname van de verkeersstromen op de Vesten, maar integendeel tot een toename. Nochtans werd de noorderring ingeroepen als reddende engel die zou zorgen voor verkeersafname op de Vesten.” (1)

“De plannen voor aanleg noordelijke ring Tienen dateren van 1967. Al 50 jaar zijn de gemeentelijke, provinciale en nationale overheid ons aan het lijntje houden.

De aanleg van die Noordelijke ring zou het fileprobleem dat nu voordoet door de vernieuwing van kleine ring (suikerfabriek tot Leuvenselaan) helemaal kunnen oplossen.

Kom maar eens kijken naar de Steenweg van Diest naar stad Tienen. Daar is er constant file van aan de brandweerkazerne van Tienen naar de binnenstad. Gewoon hopeloos met alle gevolgen voor de gezondheid van de inwoners.” (3)

“Toename van verkeer, de Houtemstraat is nu al een ‘steenweg’ door woongebied, een snelweg met veel zwaar verkeer, met een plaatje van 50Km maar zonder enige controle, alleen één vaste camera die iedereen weet staan. Deze WOONstraat is niet aangelegd om veel verkeer te slikken en de vesten zitten nu al constant vast.” (18)

“Er dienen bindende voorwaarden opgelegd te worden om de verkeersbelasting in de lokale (erf)ontsluitingswegen te verminderen. Dit mag in geen geval toenemen in de Utsenakenweg, Hamelendreef, Houtemstraat, Bunsbeekstraat, Wijngaardestraat, Herestraat, Neerlintersesteenweg en Slachthuisstraat.” (37)

“De uitbreiding van Soldatenveld zorgt in het gekozen verkeersscenario voor bijkomend verkeer op de Vesten. Dit bedrijventerrein is van daaruit enkel bereikbaar via de Slachthuisstraat. Deze straat is daar helemaal niet voor ingericht. Daarnaast is de opstelstrook voor auto's om van de Leopoldvest links af te slaan naar de Slachthuisstraat helemaal niet voorzien om dit te kunnen verwerken en zorgen 2 afdraaiende vrachtwagens daar dat ook al het doorgaand verkeer opstopt. Daar zit niemand op te wachten.” (29, 102, 105)

“Waar er in eerdere PRUP's nog sprake was van een noordelijke ring en het daaraan gekoppelde bedrijventerrein, is deze nu volledig vervallen. Men heeft zelfs geen mobiliteitsstudie gemaakt! Wat zal dit geven voor de doorstroom van het verkeer op al deze kleine verbindingswegen? Het milieueffectenrapport verwacht grote verkeershinder.” (68)

“Het deelplan Soldatenveld zorgt voor een ontoelaatbare bijkomende verkeersbelasting op lokale wegen. Het gaat vaak over lokale wegen waar fiets- en voetgangersvoorzieningen ontbreken of helemaal niet conform zijn. De stad Tienen beschikt evenmin over een budget om dit aan te pakken of vele bijkomende maatregelen te nemen. Dit plan zal ervoor zorgen dat onaanvaardbare en onveilige verkeerssituaties nog gaan verslechteren. Dit mag niet gebeuren.” (37)

“De mobiliteit in Tienen verder wordt aangetast in plaats van verbeterd.” (47)

“De omgeving van Soldatenveld wordt geteisterd door vrachtverkeer en sluipverkeer. Dit is geen omgeving die een dergelijk toeloop van verkeer aan kan. ... De staat van de wegen is eveneens erbarmelijk. ...” (60, 103)

“Het kan niet dat dit bedrijventerrein wordt ontwikkeld zonder een koppeling met de ringweg Noord-Oost-Tienen. Aangezien dat de ringweg gepland stond met afname van een deel van het perceel waarop ons huis is gebouwd, perceel van 14 are, en bijgevolg op minder dan 20 meter van het huis, worden wij in het ongewisse gelaten over onze toekomstige leefomstandigheden.

Het segment II van de ringweg inplannen zonder een oplossing te hebben voor verder traject is onbezonnen tewerk gaan!

Het segment II van de ringweg stopt voorlopig op de Oplintersesteenweg met als gevolg extra verkeer op de Houtemstraat en de Wijngaardstraat te Sint-Margriete-Houtem. Deze straten hebben leemputten als ondergrond, die geen stabiliteit kunnen geven voor het huidige verkeer, laat staan voor bijkomend verkeer, en daardoor verzakkingen en scheuren in onze huizen veroorzaken.
" (85)

"Wij maken ons grote zorgen over de verwachte enorme toename van verkeer en met name zwaar verkeer door de deelgemeenten Sint-Margriete-Houtem en Oplinter.

Verkeer komend van het Noorden van Tienen, met name Diest, Aarschot en alle verkeer komende van de E314 komt in eerste instantie langs de Diestsesteenweg richting Tienen en passeert dan door deze gemeenten.

Onze woning is slechts 6 jaar oud toch hebben wij aanzienlijk veel barsten in onze binnenmuren door alle trillingen van dit zwaar verkeer! Waar wij wonen is het wegdek totaal verouderd (betonplaten) en aangezien deze bovendien niet goed aansluiten, verergert dit het probleem nog. Men zegt dat het verkeer via de nieuw aan te leggen Oostelijke Ring zal geleid worden. Hoe zal dit dan in de praktijk gebeuren? Met name door wegentaks en dergelijke maatregelen nemen logistieke bedrijven logischerwijze de kortste weg en wij zien niet echt een haalbare oplossing om bedrijven te overhalen hun traject anders te organiseren.

Bovendien zegt men, we gaan alles doen om het sluijverkeer te verhinderen. Echter bleek bij eerdere contactopnames met de stad Tienen dat er hiervoor geen structurele oplossingen (herinrichting verkeersinfrastructuur) mogelijk zijn omdat deze ook het busverkeer en het ruim aanwezige landbouwverkeer zouden hinderen in onze landelijke gemeente." (118)

"De impact op het vlak van mobiliteit door het bedrijventerrein zijn nefast, niet alleen op de site Soldatenveld zelf, maar op nagenoeg alle omliggende wegen (zoals de Oplintersesteenweg, Leuvenselaan, Aarschotsesteenweg, Diestsesteenweg), met onaanvaardbare wachtrijen en verkeerschaos als gevolg. De verwachte geluidstoename en geurhinder zijn onaanvaardbaar." (40)

"De Slachthuisstraat is een erftoegangsweg zonder fietsvoorzieningen, richting Vesten. Op het weggedeelte tussen de Molenstraat en de Vesten, staat er vaak een lange rij vrachtauto's en wagens aan te schuiven. Richting verkeerslicht is er zelfs geen klein stuk fietspad, waardoor fietser noodgedwongen mee moeten aanschuiven tussen vrachtwagens. Dit is reeds een onaanvaardbare situatie. Dit mag niet verder achteruit mag gaan. Daar gebeurde de afgelopen jaren zelfs een ernstig ongeval, toen een vrachtwagen een fietsster aanreed." (56, 98, 119)

"Over de toekomstige mobiliteit maken we ons ook grote zorgen. Als de nieuwe verbindingsweg, die loopt van de Utsenakenweg naar de Oplintersesteenweg een aansluiting maakt met de Oplintersesteenweg, zal dit voor veel sluijverkeer zorgen in onze straat de Wijngaardestraat, de dorpskern en de nu al drukke Bunsbeekstraat. De Wijngaardestraat is een smalle hobbelige kasseiweg. Vele wandelaars en fietsers passeren hier de knooppunten en bezoeken eventueel het militaire kerkhof. Deze weg kan dit drukke verkeer zeker niet aan." (74)

"De meeste straten die het extra vrachtverkeer zullen moeten slikken, en met name de Oplintersesteenweg en de aansluiting met de Hamelendreef, zijn in een heel slechte staat, en kunnen het zware vrachtverkeer niet aan. Een deel van de Oplintersesteenweg heeft hierdoor recent zelfs een verbod gekregen op vrachtverkeer van meer dan 5 ton. Hoe zal die verkeer dan omgeleid worden, en hoe zal dit worden gecontroleerd?" (104)

"Bovendien vrezen we dat dit heel wat overlast en sluijverkeer voor de Oplintersesteenweg en de Slachthuisstraat kan veroorzaken." (49)

Bespreking

De effectbeoordeling inzake mobiliteit (mobiliteitsstudie) binnen het plan-MER vertrekt in hoofdzaak van de i.o.v. departement Mobiliteit en Openbare Werken door MINT nv uitgevoerde doorrekeningen in het verkeersmodel van Tienen en omgeving. Dit model is een uitsnede en verfijning van het provinciaal verkeersmodel van de provincie Vlaams-Brabant.

Vanuit de plan-MER wordt inderdaad geconcludeerd dat er geen fundamentele verkeersafname op de Vesten is. Dit komt omdat het verkeer dat weggetrokken wordt van de Vesten naar de ringweg geheel of gedeeltelijk vervangen wordt door verkeer dat voordien via sluijproutes door het kleinstedelijk gebied reed en dankzij de verbeterde doorstroming terugkeert naar de Vesten (waar

het thuishoort). De betere doorstroming is op zijn beurt vooral te danken aan de ontlasting van de invalswegen (waarvan immers ook heel wat verkeer verschuift naar de ringweg) en dus ook van hun kruispunten met de Vesten. Deze conclusies houden nog geen rekening met de effecten ten gevolge van volgende milderende maatregelen, zoals:

- Aangepaste kruispuntconfiguraties, in het bijzonder de voorrangsgeregelde kruispunten t.h.v. de ontsluiting van de deelzones Soldatenveld, Bost en Leuvenselaan.
- Het reduceren van het voorziene programma:
 - 47,5 ha regionaal bedrijventerrein in de zoekzone Soldatenveld i.p.v. 75 ha
 - 12.500 m² bijkomende handelsvloeroppervlakte in de Leuvenselaan i.p.v. 25.000 m² of door te kiezen voor winkeltypes met 25.000 m² vloeroppervlakte maar met kengetallen (aantal voertuigbewegingen per 100 m²) die gemiddeld half zo hoog liggen (geen of minder oppervlakte supermarkt, meer oppervlakte tuincentrum of showroom van autodealers).

Voor scenario 7c (ringwegsegment II gecombineerd met bovenvermelde milderende maatregelen) levert de bekomen reductie van de verkeersgeneratie een aanvaardbare verkeersafwikkeling tijdens de ochtendspits. Tijdens de avondspits zijn er wel nog doorstromingsproblemen, dit geldt voor alle scenario's. Het plan-MER stelt dat deze problemen echter structureel zijn en gekoppeld aan de korte opstelstroken voor het links afslaand verkeer vanaf de Vesten naar de Aarschotse- en de Diestsesteenweg. Terugslageffecten kunnen wel beperkt worden door het uitrijdend verkeer van de site Leuvenselaan tijdens de avondspits te doseren via de lichtenregeling.

Minstens dienen voor de realisatie van het bedrijventerrein een aantal maatregelen getroffen te worden die het bedrijfsgebonden verkeer scheiden van het stedelijk verkeer. Het is niet aangewezen, zoals ook blijkt uit de plan-MER, om het bedrijfsgebonden verkeer via de Vesten te sturen. Maatregelen aan de Slachthuisstraat lijken in die zin aangewezen. Ook dient bij de verdere uitwerking van de weginfrastructuur de verkeersafwikkeling van het bedrijventerrein maximaal gericht te worden naar de E40 om zo de druk op de Oplintersesteenweg en de lokale wegen te kunnen beperken.

Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau (binnen de contouren van de deelplannen). De maatregelen inzake uitvoeringsaspecten kunnen moeilijk of niet in een RUP opgelegd worden. Het provinciaal RUP legt ook niet vast welke partij voor welk aandeel instaat voor de financiering, uitvoering en beheer. De noodzaak om minstens ringwegsegment II te realiseren, waarover in het plan-MER consensus bestaat, wordt in het provinciaal RUP verplichtend opgelegd bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Zonder dit segment zou de mobiliteitsimpact van het bedrijventerrein Soldatenveld immers op onverantwoorde wijze afgewenteld worden op de lokale wegen Hamelendreef en Utsenakenweg. Ook de reductie van het voorziene programma werd meegenomen in het provinciaal RUP. Wat de andere segmenten betreft, geeft het plan-MER aan dat het aan het beleid is om te beslissen of de positieve mobiliteits- en/of leefbaarheidseffecten opwegen tegen de negatieve ruimtelijke effecten en de financiële investering.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.4.2

Ruimtelijke impact

Bezwaren (39, 82, 100, 101)

“Daarnaast wordt er niet gesproken over de ruimtelijke impact die enorm gaat zijn. Het geplande tracé gaat dwars door huidige open ruimte-gebied dat aansluit op stedelijk (woon)weefsel en intensief gebruikt door omwonenden, recreanten en sporters (dit sluit rechtstreeks aan op het sportcomplex Houtenveld). Verder is hier een oud historisch landschap aanwezig met graften, historische wegen (Muizenbemptstraat, Oude Diestsebaan), graasweiden,” (39)

“Ook de ringweg dient gebufferd te worden. Hiertoe is ook de aanmaak van een beeldkwaliteitsplan en landschapsstudie vereist.” (101)

Bespreking

De procoro geeft aan dat in het provinciaal RUP voldoende aandacht geschonken wordt aan de ruimtelijke impact.

In **de bindende bepalingen** van de voorschriften (deelplan Oostelijke ring en deelplan Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld) werd reeds met betrekking tot de ringwegsegmenten al opgenomen dat er *'ook aan de landschappelijke inpassing in ieder geval veel zorg besteed dient te worden'*.

In **de toelichting** bij voorschriften (deelplan Oostelijke ring en deelplan Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld) staat bijkomend vermeld dat *'het definitieve tracé binnen het reservatiegebied voor lijninfrastructuur zal worden bepaald op basis van een aparte verkeerstechnische, milieutechnische en landschappelijke studie in het kader van de verlenging van de ringweg'*.

Daarnaast voorziet het provinciaal RUP op **het grafisch plan** in de afbakening van een reservatiestrook van zestig meter breed. Deze reservatiestrook biedt, naast ruimte voor de toekomstige aanleg van de ringweg, eveneens ruimte voor veilige kruispunten, taluds bij ongelijkvloerse kruisingen van fietspaden, landschappelijke inpassing, enz. Er is dus wel effectief ruimte voorzien om een landschappelijke inpassing mogelijk te maken.

Wat de andere segmenten betreft, geeft het plan-MER aan dat het aan het beleid is om te beslissen of de positieve mobiliteits- en/of leefbaarheidseffecten opwegen tegen de negatieve ruimtelijke effecten en de financiële investering.

Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau. De maatregelen inzake uitvoeringsaspecten kunnen moeilijk of niet in een RUP opgelegd worden. Bijgevolg doet het provinciaal RUP geen uitspraak over de concrete inrichting van het wegsegment of de kruisingen met waterlopen.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.4.3

Bezwaren over de diverse ringwegsegmenten

Bezwaar (101)

"Er bestaat heden geen reservatiestrook tussen de Aarschotsesteenweg en Leuvenselaan (segment 5). De reservatiestrook (segmenten 2-4) tussen de Aarschotsesteenweg en de Ambachtenlaan staat op het gewestplan. Voor het deelplan Oostelijke ring (segment 1 staat ook niet op het gewestplan) wordt daarentegen wel een deelplan opgenomen, terwijl dit segment niet als prioriteit wordt voorgesteld, integendeel. Segmenten 2 en 5 zouden het belangrijkste zijn. Echter zijn er geen acties genomen voor segment 5 en ontbreekt er een motivatie voor. Bovendien blijkt uit het plan-MER dat het alternatief tracé voor segmenten 4 en 5 beter scoort, dan het gewestplantracé en het verlengde ervan (segment 5). Hiervoor ontbreekt het deelplan in dit RUP en wordt de tracékeuze niet gemotiveerd. Waarom wordt dan wel deelplan Oostelijke ring, segment 1, in dit RUP gestoken terwijl het een mindere prioriteit zou zijn dan segment 5?" (101)

"De bestaande bedrijven ijveren voor een Noordelijke rondweg omdat het bedrijventerrein Soldatenveld slecht ontsloten is. Op de Oostelijke uithoek, dat het aller slechtste ontsloten is, een grote ontwikkeling van 47,5Ha realiseren is ongehoord. Iedereen vreest daar terecht voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid op tal van lokale wegen. Dat blijkt ook uit het verkeersscenario 7, dat het meest overeenkomt met de geplande ontwikkeling van Soldatenveld en de minimale voorwaarden ter ontsluiting ervan." (101)

Bespreking

De doelstelling van het deelplan 'Oostelijke ring' (ringwegsegment I) is verkeerskundig van aard, namelijk het goed functioneren van het verkeerssysteem. Het plan maakt de aanleg van een verkeersweg mogelijk. Dit geldt ook voor het betreffende onderdeel van het deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld' (ringwegsegment II). Zowel voor ringwegsegment I als ringwegsegment II wordt vanuit de plan-MER de voorkeur gegeven aan het tracé volgens het provinciaal RUP. Daarnaast geeft ook het huidige gewestplan invulling aan de beschreven doelstelling. Daar waar een tracéwijziging niet nodig wordt geacht (tussen de Oplintersesteenweg en de Aarschotsesteenweg), blijft immers het gewestplan ongewijzigd.

Gezien de consensus vanuit de plan-MER om minstens ringwegsegment II te realiseren, werd de aanleg ervan verplichtend opgelegd bij de ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein Soldatenveld. Wat de andere segmenten betreft, geeft het plan-MER aan dat het aan het beleid is om te beslissen of de positieve mobiliteits- en/of leefbaarheidseffecten opwegen tegen de negatieve ruimtelijke effecten en de financiële investering.

Met betrekking tot segment V heeft de provincie reeds aangegeven dat indien de noodzaak hiervoor zou ontstaan, zij desgevallend een RUP-procedure zou opstarten om een reservatiestrook voor dit segment juridisch te verankeren.

Advies procoro

Kennis te nemen van het bezwaar zonder gevolg.

3.4.4

Bezwaren over het plan-MER met betrekking tot mobiliteit

Bezwaren (1, 6, 7, 9, 10, 11, 17, 23, 24, 25, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 42, 43, 45, 47, 48, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 62, 76, 77, 79, 84, 93, 96, 98, 99, 101, 102, 104, 105, 107, 108, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 119)

“Voor de simulatie worden kengetallen aangenomen die nergens worden toegelicht. Bij de verkeersgeneratie voor het bedrijventerrein en de detailhandelszone wordt een onderscheid gemaakt tussen personenwagens lichte en zware vrachtwagens. Hoe weet men hoeveel lichte en zware vrachtwagens zullen in- en uitrijden als men niet het minste idee heeft over welke bedrijven zich gaan vestigen op GRB en welke detailhandel er gaat komen op de Leuvenselaan?” (1)

“Er werd in de beoordeling mens-verkeer in het milieueffectenrapport geen onderscheid gemaakt tussen vrachtverkeer en personenverkeer, terwijl dat zeker voor een bedrijventerrein erg relevant is. Niemand kan op basis van de verkeersmodellen van MINT in het milieueffectenrapport zeggen waar het bijkomend vrachtverkeer net te verwachten is. De effecten ervan kunnen dus ook niet beoordeeld worden. Bovendien zorgt vrachtverkeer voor heel andere verkeerseffecten dan personenwagens en mogen deze in theorie geen gebruik maken van verschillende lokale wegen (rondom het bedrijventerrein zijn er verschillende tonnagebeperking, die vandaag al amper nageleefd én gehandhaafd worden). Het is ook de reden waarom het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bindend oplegt om regionale bedrijventerreinen uitsluitend te ontsluiten via primaire of secundaire wegen. Daartegen wordt hier gezondigd, getuige het bijkomend verkeer op lokale wegen in het verkeersmodel.

Vrachtverkeer over lokale wegen (bijvoorbeeld kasseiweg Wijngaardestraat in het model) zorgt voor veel meer geluidshinder, maar ook voor trillingshinder. Dat laatste is helemaal niet onderzocht in het milieueffectenrapport terwijl dat erg relevant is, rekeninghoudende met de hinder dat dit nu al veroorzaakt in de omgeving. Het milieueffectenrapport dient dit verder te onderzoeken en bijkomende maatregelen op te leggen.” (29, 102, 105, 111)

“De verkeersstudie is uiterst onbetrouwbaar. ... Hoe kan met op basis van dergelijk arbitrair onderzoek een PRUP goedkeuren? Niet dus.” (45)

“Vrachtwagens vormen zeer gevaarlijke bedreigingen voor fietsers waarbij jaarlijks meerdere dodelijke slachtoffers te betreuren vallen. In die zin is het enorm belangrijk om het vrachtverkeer uitsluitend te bestemmen op de secundaire en primaire wegen, die uitgerust moeten zijn met adequate fietsinfrastructuur. We kunnen niet tolereren dat dit plan de verkeersveiligheid van fietsers te Tienen negatief beïnvloed.

De verkeersscenario's in het planmilieueffectenrapport (kortweg plan MER genoemd) maakten gebruik van een unimodaal verkeersmodel (zie pagina 63 van het plan MER). Uit de toedelingen gemotoriseerd verkeer of de verschillenplots valt niet af te leiden waar dit vrachtverkeer net zal bestemd worden. Nochtans is dat onderscheid bijkomend nodig om de effecten van de regionaal, lokaal bedrijventerrein en kleinhandelszone te kunnen evalueren en beoordelen in het plan MER, wat nu niet gebeurd is.

Er zijn verschillende lokale wegen in het model waar geen vrachtverkeer toegelaten is of niet kan rijden, terwijl deze nu een aanzienlijke verkeerstoename toegedeeld worden en dit voornamelijk nabij het deelplan Soldatenveld (Herestraat, Houtemsesteenweg, Wijngaardestraat, Houtemstraat, Utsenakenweg, enz.). Het is onduidelijk waar dit vrachtverkeer nu juist terecht komt. Voor de uitbreiding van Soldatenveld is te verwachten dat het vrachtverkeer naar het Noorden vooral op de

Slachthuisstraat en Vesten terecht zal komen en zijn er zelfs grote verschillen te verwachten met de verkeersscenario's." (56, 98, 119)

"De effecten van de deelplannen zijn niet voldoende onderzocht voor fietsers en voetgangers. De beoordeling mens-mobiliteit gebeurde enkel voor het kruisen van functionele fietsroutes met de ringweg. Toegenomen verkeersintensiteiten uit de verkeersmodellen worden niet beoordeeld voor traag verkeer. Nochtans maakt dat een aanzienlijk verschil voor de veiligheid en comfort op de (lokale) wegen en zou dat conform de richtlijnen en beoordelingskader onderzocht moeten zijn!" (101)

"In de documenten plan MER en besluiten geen rekening gehouden is met de negatieve effecten op de Oplintersessesteenweg." (47)

"Er in geen enkele vorm rekening werd gehouden met de inplanting van het nieuwe ziekenhuis op Sint Jan qua impact op de mobiliteit." (47)

"In het plan-MER is niet altijd duidelijk wanneer computermodellen werden gebruikt en welke data effectief werd opgemeten, hoe deze verder gebruikt werd, en welke methodologie werd aangewend. Andere belangengroepen hebben geen toegang tot deze ruwe data, noch de omschrijving van methodes en computermodellen, om deze resultaten te toetsen. Zo vraag ik mij bijvoorbeeld af hoe de metingen werden uitgevoerd, aan welke frequentie en over welke periode, alsook welke methodes werden gebruikt om een inschatting te maken van de huidige en, via extrapolatie, de toekomstige verkeersdrukke ter hoogte van de knooppunten. Ik heb een bezwaar tov de slechte omschrijving en beschikbaarheid van de gebruikte methodologie en verzamelde data, wat het onmogelijk maakt om de gegevens te ondersteunen en vraag daarbij om de vrijstelling van de data, exact gevolgde methodologie, computermodellen en een herziening via een onafhankelijk bureau." (104)

Bespreking

Zie bespreking 3.2.2 met betrekking tot het verkeersmodel en de effectbeoordeling inzake mobiliteit (mobiliteitsstudie).

Het provinciaal RUP heeft tot doel om volgende mogelijk te maken:

- de Vesten en de aansluitende lokale verbindings- en ontsluitingswegen binnen het stedelijk gebied moeten zo veel mogelijk een functie vervullen voor lokaal verkeer. Het verkeer moet hier goed kunnen doorstromen;
- het bestaande bedrijventerrein Soldatenplein en de uitbreiding Soldatenveld moeten direct ontsloten worden op het bovenlokale wegennet;
- het woon- en leefmilieu moet verbeteren door het ontlasten van de Vesten en het tegengaan van sluipverkeer.

Bij de verdere uitwerking van de weginfrastructuur (ondersteund door bijkomend mobiliteitsonderzoek) moet de verkeersafwikkeling van het bedrijventerrein maximaal gericht te worden naar de E40 om zo de druk op het lokale wegennet te beperken. De aan te leggen segmenten I en II zijn geselecteerd als secundaire weg type II. Vervolgens richting E40 wordt het bedrijfsgebonden verkeer afgewikkeld via de zuidelijke ring (R27) en de N29, beiden primaire wegen type II. Er is in die zin geen tegenstrijdigheid met het vermelde criterium uit het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaren (101, 104)

"De wegvakcapaciteiten voor gemotoriseerd verkeer zijn een goed instrument voor bovenlokale wegen. Hier wordt deze gebruikt voor lokale wegen en maakt in die capaciteit geen onderscheid in de rijbaanbreedte (mogelijkheid tot vlot kruisen) of obstakels op de rijbanen (geparkeerde wagens, asverschuivingen of versmallingen met plaatselijk beurtelings verkeer).

...

De wegvakcapaciteiten van de lokale wegen werden overduidelijk niet getoetst aan de realiteit, zo blijkt uit eenvoudig nazicht. De wegvakcapaciteiten voor gemotoriseerd verkeer zijn niet in overeenstemming met de realiteit." (101)

“De gedateerde verkeersinschatting is totaal onrealistisch, zo sta ik nu al op een gemiddelde ochtendspits tot 10 minuten aan te schuiven op het knooppunt tussen Oplinter en de vesten, alsook aan het knooppunt tussen de hamelendreef en de oplintersesteenweg. Deze info komt niet van computermodellen maar zijn harde feiten van een persoon die deze weg geregeld gebruikt. Deze punten zijn nu zelfs niet voorzien voor de huidige verkeerssituatie. Indien de ringweg er niet komt voordat meer industrie wordt neergebouwd, zal dit tot veel verkeersellende lijden op de knooppunten met de vesten.

Het adviesbureau, Antea, dat het plan-MER afleverde eerder al in opspraak, voor het aanleveren van onrealistische modellen ivm de verkeerssituatie, o.a. ivm de verkeerssituatie rond Uplace. Dit zijn mijns inziens voldoende redenen om een herziening te vragen door een onafhankelijk adviesbureau.

Jan Parys, CEO van het adviesbureau, Antea, dat het plan-MER afleverde, is eveneens voorzitter van ORI, de werkgeversorganisatie van adviesbureaus, met een plaats in de raad van bestuur van VBO, de organisatie voor Belgische ondernemingen en industrie. Ik dien dan ook ten stelligste bezwaar in, aangezien onafhankelijk onderzoek door het adviesbureau hierdoor ondermijnd is en niet meer gegarandeerd kan worden. Hierdoor vraag ik opnieuw een herziening van plan-MER door een onafhankelijk adviesbureau. Sinds het vorige PRUP is de verkeerssituatie rond Tienen ook drastisch veranderd, zoals de volledige heraanleg van de ring. Dit is niet opgenomen in de herziening van het PRUP.” (104)

Bespreking

Zowel de opmaak, de terinzagelegging als de behandeling van inspraakreacties van het plan-MER gebeurde volgens de voorgeschreven richtlijnen en procedures en werd opgevolgd door het Team Mer.

De effectbeoordeling inzake mobiliteit (mobiliteitsstudie) vertrekt in hoofdzaak van de i.o.v. MOW door MINT nv uitgevoerde doorrekeningen in het verkeersmodel van Tienen en omgeving. Dit model is een uitsnede en verfijning van het provinciaal verkeersmodel van de provincie Vlaams-Brabant.

Dit model is een unimodaal semi-dynamisch stedelijk verkeersmodel waarbij met unimodaal bedoeld wordt dat het auto-, bus-, vracht- en landbouwverkeer wordt apart en simultaan wordt toebedeeld aan het verkeersnetwerk.

Om een zo realistisch mogelijk beeld te scheppen van de situatie op terrein werd bij de opmaak van het model elke weg toegedeeld aan een specifieke categorie variërende van autosnelwegen, N-wegen, lokale wegen (twee soorten) tot landbouwwegen. Deze categorisering leidt tot verschillen in doorstroming en capaciteit van de diverse wegen in het model.

Omdat de bedrijvigheid die effectief aangetrokken zal worden vooral zal bepaald worden door het uitgiftebeleid (het Provinciaal RUP is een instrument dat vooral bepaalde types bedrijvigheid uitsluit) wordt er in het plan-MER uitgegaan gestandaardiseerde kengetallen.

Het gewijzigde en aangevulde plan-MER werd goedgekeurd door het Team Mer op 5 juli 2019, waardoor kan aangenomen worden dat de procedure correct werd gevolgd en de verschillende aspecten voldoende werden onderzocht op planniveau.

Advies procoro

De PROCORO doet geen uitspraken met betrekking tot de inhoud of procedure van het plan-MER. Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.5

Deelplan Oostelijke ring

3.5.1

Bezwaren over de ligging en inrichting

Bezwaren (47, 50, 52, 101, 117)

"In het oude RUP was er opgelegd dat segment 1 van de ringweg geen enkele ruimte mocht innemen van het overstromingsgevoelig gebied. Nu wordt er toegelaten om die zone op te hogen. Er wordt gesteld dat dit gevolgen heeft voor de waterbuffering. Het RUP en de plannen ontbreken enige maatregelen om daar gevolg aan te geven." (101)

"Het tracé van de oostelijk ring loopt doorheen het overstromingsgebied van de Gete." (50/52/117)

"Er is geen onderhoudsplan voor de nieuwe ringinfrastructuur voorgesteld." (47)

Bespreking

Zie bespreking punt 3.1.8 met betrekking tot de waterhuishouding en overstromingsgevoeligheid.

Het plan-MER beaamt bovendien dat, indien rekening gehouden wordt met de wettelijke bepalingen, de effecten met betrekking tot bodem en grondwater in alle deelzones en op het grootste deel van het ringwegtracé beperkt zullen blijven. Daarnaast zou de (verdere) invulling en inrichting van deel/zoekzones Leuvenselaan, Soldatenveld en Bost weinig of geen effect hebben op de afwateringsstructuur en de structuurkwaliteit van de waterlopen.

Enkel de kruisingen van de Grote Gete en de Vloetgracht met segment I van de ringweg kan mogelijks als een kritisch punt beschouwd worden. Het plan-MER stelt voor deze waterlopen verhoogd te kruisen en zo voldoende vrije breedte eronder te vrijwaren voor de waterloop.

Met betrekking tot ringwegsegment I stelt het plan-MER bovendien op p. 191 dat het verlies aan waterbergingscapaciteit van de Getevallei eerder beperkt zou zijn omwille van de ligging aan de uiterste rand van het overstromingsgebied. Daarnaast wordt gesteld dat de ringweg normaliter wordt voorzien van open grachten langs één of beide zijden van de weg. Dit biedt in principe voldoende buffer- en infiltratiecapaciteit voor het afspoelend wegwater van de rijweg.

Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau. De maatregelen inzake uitvoeringsaspecten kunnen moeilijk in een RUP worden opgelegd. Bijgevolg doet het provinciaal RUP geen uitspraak over de concrete inrichting van het wegsegment. De uitwerking zal pas aan bod komen op projectniveau in samenhang met het concreet ontwerp van de ringweg en zijn kruispunten. Het provinciaal RUP voorziet in de afbakening van een reservatiestrook van zestig meter breed. Deze reservatiestrook biedt, naast ruimte voor de toekomstige aanleg van de ringweg, eveneens ruimte voor veilige kruispunten, taluds bij ongelijkvloerse kruisingen van fietspaden, landschappelijke inpassing, waterbuffering, enz. Er is dus wel effectief ruimte voorzien om rekening te houden met de diverse aanbevelingen van het plan-MER.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaren (39, 82, 100, 101)

"Ook de nieuwe ringweg tussen de Oplintersesteenweg en de Ambachtenlaan wordt in de inrichtingsschets aan beide zijden voorzien van een groen buffer (bruin aangeduid op onderstaand plan). Ten Zuiden van Industriepark dient er voldoende aandacht te zijn om deze weg landschappelijk te bufferen naar de grote openruimte ten Oosten met belangrijk faunistische zone (o.a. Tiens broek zijnde de zone tussen het bedrijventerrein en de Gete, natuurgebied "Tiens broek", de oude spoorwegzate en de bezinkingsvijvers)." (101)

Bespreking

De procoro geeft aan dat in het provinciaal RUP voldoende aandacht geschonken wordt aan de ruimtelijke impact.

In **de bindende bepalingen** van de voorschriften (deelplan Oostelijke ring en deelplan Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld) werd reeds met betrekking tot de ringwegsegmenten al opgenomen dat er *'ook aan de landschappelijke inpassing in ieder geval veel zorg besteed dient te worden'*.

In **de toelichting** bij voorschriften (deelplan Oostelijke ring en deelplan Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld) staat bijkomend vermeld dat *'het definitieve tracé binnen het reservatiegebied voor lijninfrastructuur zal worden bepaald op basis van een aparte verkeerstechnische, milieutechnische en landschappelijke studie in het kader van de verlenging van de ringweg'*.

Daarnaast voorziet het provinciaal RUP op **het grafisch plan** in de afbakening van een reservatiestrook van zestig meter breed. Deze reservatiestrook biedt, naast ruimte voor de toekomstige aanleg van de ringweg, eveneens ruimte voor veilige kruispunten, taluds bij ongelijkvloerse kruisingen van fietspaden, landschappelijke inpassing, enz. Er is dus wel effectief ruimte voorzien om een landschappelijke inpassing mogelijk te maken.

Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau. De maatregelen inzake uitvoeringsaspecten kunnen moeilijk of niet in een RUP worden opgelegd. Bijgevolg doet het provinciaal RUP geen uitspraak over de concrete inrichting van het wegsegment of de kruisingen met waterlopen.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.5.2

Bezwaren over de aanleg oostelijke ring

Bezwaren (1, 6, 7, 9, 10, 11, 17, 23, 24, 25, 33, 35, 39, 40, 42, 46, 47, 48, 49, 57, 58, 59, 62, 64, 66, 76, 77, 79, 82, 84, 93, 96, 97, 99, 100, 101)

"De behoefte aan segment II en segment I wordt nergens voldoende verantwoord. Op p. 72 van de toelichtingsnota wordt uitdrukkelijk vermeld dat segment I (met aanpassing van de Ambachtenlaan tot ventweg) niet noodzakelijk is voor de doorstroming en het inschakelen van de Ambachtenlaan als onderdeel van de ringweg niet voor wachtrijen zorgt op de weg zelf. Segment I is bijgevolg totaal overbodig." (1, 64, 66)

"De behoefte/noodzaak van een oostelijke en noordelijke ringweg werd nooit aangetoond, noch verantwoord. AWV en MOW verklaren nu dat elk engagement daarvoor ontbreekt en dat er geen budgetten zijn voorzien in een meerjarenplan, noch voor de aanleg, noch voor enige studie. Alleen al om deze reden moet de aanleg van de oostelijke en noordelijke ringweg worden geschrapt." (1)

"De behoefte aan de noordelijke/oostelijke ringweg werd nooit terdege aangetoond. Een kosten/batenanalyse ontbreekt en wordt nu zelfs geëist door AWV en MOW, die zelf, wegens ontbrekende budgetten in de meerjarenplanning, geen enkel engagement willen aangaan voor de aanleg, noch voor enige studie. De verkeersimpact van de verschillende deelsegmenten van de ringweg werden onderzocht in een ondermaatse en foutief uitgevoerde mobiliteitsstudie. De studie werd evenwel goedgekeurd door de provincie, die nu zelfs de stad Tienen en de bevolking vraagt om de studie alle vertrouwen te schenken. Ondanks dit alles zijn de resultaten van de studie ontluisterende met onaanvaardbare negatieve impact op het vlak van mobiliteit en bewijst de studie dat er geen nood is aan de verschillende segmenten van de rondweg, noch om redenen van mobiliteit, noch omwille van de ontsluiting van het bedrijventerrein en de detailhandelszone Leuvenselaan." (40)

"Er is geen nood voor een oostelijke ring, die er alleen voor zorgt dat mobiliteitsproblemen verplaatst en niet opgelost worden." (47)

"Wat het deelplan "Oostelijke ring" betreft, dit gaat samen met de ontsluiting van het nieuw voorgestelde bedrijventerrein. Op dit punt kunnen we dus evenmin akkoord gaan: zolang de noodzaak van bijkomende bedrijventerreinen niet is bewezen, vervalt logischerwijs de ontsluiting ervan." (49)

Bespreking

Waarover vanuit de plan-MER consensus bestaat, is de noodzaak om minstens ringwegsegment II te realiseren. Zonder dit segment zou de mobiliteitsimpact van het bedrijventerrein Soldatenveld

immers op onverantwoorde wijze afgewenteld worden op de lokale wegen Hamelendreef en Utsenakenweg. En aangezien ringwegsegment II dwars door het gepland bedrijventerrein loopt, blijft een significante ruimtelijke impact beperkt tot de korte sectie door de bouwvrije zone ten noorden tussen het bedrijventerrein en de Oplintersesteenweg. De noodzaak om minstens ringwegsegment II te realiseren wordt in het provinciaal RUP verplichtend opgelegd gekoppeld aan de ontwikkeling van het bedrijventerrein.

Wat de andere segmenten betreft en dus ook wegsegment I, geeft het plan-MER aan dat het aan het beleid is om te beslissen of de positieve mobiliteits- en/of leefbaarheidseffecten opwegen tegen de negatieve ruimtelijke effecten en de financiële investering. Het provinciaal RUP maakt de aanleg van dit wegsegment mogelijk. Of straks een optimalisatie van de bestaande wegenis volstaat of dat dit wegsegment alsnog moet worden aangelegd zal in het vervoltraject moeten worden afgewogen. Bijkomend stelt de procoro vast dat het ontbreken van engagementen van de Vlaamse overheid inderdaad maakt dat de sommige realisaties op dit vlak die met het provinciaal RUP worden mogelijk gemaakt misschien geen uitvoering zullen krijgen.

De mobiliteitsstudie is onderdeel van het plan-MER. Dit werd opgemaakt door onafhankelijk deskundigen en werd goedgekeurd door de bevoegde Vlaamse toezichthoudende instantie (het Team Mer). Het plan-MER zelf was geen deel van voorliggend openbaar onderzoek maar slechts een bijlage bij het ontwerp van provinciaal RUP.

Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau. De maatregelen inzake uitvoeringsaspecten kunnen moeilijk of niet in een RUP opgelegd worden. Het RUP legt niet vast welke partij voor welk aandeel instaat voor de financiering, uitvoering en beheer.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.5.3

Bezwaren over het plan-MER

Bezwaren (101)

“Nabij de Grensstraat wordt ten gevolge van de ringweg 10 Db(A) extra geluid voorspeld (plan-MER p. 138). De geluidstoenames geven aanleiding tot milderende maatregelen (zie plan-MER p.152 en 153).

Deze milderende maatregelen worden nergens opgelegd in het RUP of zijn voorschriften. Evenmin ontbreekt een motivatie over al deze (en andere voorgestelde milderende maatregelen) uit het plan-MER. Nabij de Grensstraat dienen er maatregelen uitgewerkt te worden en bindend opgelegd te worden, ook verdere verlaging van de toegelaten snelheid naar bijvoorbeeld 50 km/u (met inbegrip van handhaving) kan de hinder sterk beperken.” (101)

Bespreking

Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau. De maatregelen inzake uitvoeringsaspecten kunnen moeilijk of niet in een RUP opgelegd worden. Bijgevolg doet het provinciaal RUP geen uitspraak over de concrete inrichting van het wegsegment of de kruisingen met waterlopen. Binnen het provinciaal RUP worden de uitspraken bovendien beperkt tot het plangebied van de 3 deelplannen.

Desalniettemin zijn de aanbevelingen van het plan-MER met betrekking tot de milderende maatregelen waardevol in het kader van de concrete uitwerking. De uitwerking zal pas aan bod komen op projectniveau in samenhang met het concreet ontwerp van de ringweg en zijn kruispunten. Het RUP voorziet in de afbakening van een reservatiestrook van zestig meter breed. Deze reservatiestrook biedt, naast ruimte voor de toekomstige aanleg van de ringweg, eveneens ruimte voor veilige kruispunten, taluds bij ongelijkvloerse kruisingen van fietspaden, landschappelijke inpassing, enz. Er is dus wel effectief ruimte voorzien om rekening te houden met de diverse aanbevelingen van het plan-MER.

Advies procoro

Kennis te nemen van het bezwaar zonder gevolg.

Bezwaren (46, 82, 97)

“Persoonlijk wijs ik op het aansnijden van het overdekte stort van de Citrique Belge . Werden hier de mogelijke gevolgen bestudeerd ?” (82)

“In dit PRUP wordt de klemtoon gelegd op segment 2 en in minder mate segment 1. Segment 1 is de aansluiting op het rondpunt Grimde naar de E40. Om dit te realiseren dient o.a. een nieuwe brug over de Gete aangelegd en dienen afgravingen te gebeuren aan de opgehoogde en volgens de Vlaremmeregels afgedekte terreinen van de Citrique, opgelegd ingericht voor nabestemming natuur. Wat er mogelijks bij een afgraving hier aan het licht zal komen aan historische vervuiling, zou nieuwe problemen kunnen veroorzaken. Bodemonderzoek en mogelijke sanering worden niet vermeld in het Plan-MER.” (46, 97)

Bespreking

Het aansnijden van het afgedekte gipsstort van Citrique Belge werd onderzocht in het plan-MER. Voor de disciplines bodem en grondwater concludeert het plan-MER:

‘Er kan besloten worden dat – indien rekening gehouden wordt met de wettelijke bepalingen – de effecten m.b.t. bodem en grondwater in alle deelzones en op het grootste deel van het ringwegtracé beperkt zullen blijven. De meest kritische zone, zowel qua grondverzet, mogelijke impact op de grondwatertafel als mogelijke impact op bodemverontreinigingen, is het deel van ringwegsegment I t.h.v. het afgedekt gipsstort van Citrique Belge.

Bij grondverzet en hergebruik van afbraakmateriaal moet resp. de VLAREBO- en VLAREA-wetgeving gerespecteerd worden. Bij de aanleg van verhardingen dient rekening gehouden te worden met het Hemelwaterbesluit om voldoende infiltratie naar het grondwater te behouden. Bijzondere aandacht is vereist bij de eventuele afgraving van de rand van het gipsstort van Citrique Belge.’

Het plan-MER is een goedgekeurd document. Er kan aangenomen worden dat dit aspect correct werd onderzocht. Gedetailleerd onderzoek zal moeten gebeuren in kader van de realisatie indien het beleid dit zo beslist na afweging van de positieve mobiliteits- en/of leefbaarheidseffecten tegen de negatieve ruimtelijke effecten en de financiële investering.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.6

Uitbreiding regionaal bedrijventerrein Soldatenveld

3.6.1

Bezwaren tegen (de locatiekeuze van) het bedrijventerrein

Bezwaren (14, 16, 29, 30, 31, 32, 36, 39, 41, 42, 43, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 55, 60, 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 79, 83, 94, 95, 97, 99, 100, 101, 102, 103, 105, 106, 107, 108, 109, 112, 113, 114, 115, 116, 117)

Verskillende particuliere bezwaarschriften verzetten zich tegen het bedrijventerrein:

- a. *“Waardevol landbouwgebied, het weinig resterende groen en bijhorende fauna en flora zal opgeofferd worden.”*
- b. *“Deze kant van de stad is nog de enige groene invalsweg naar Tienen. Wat een prachtig vergezicht als je met de fiets vanuit Oplinter langs de Kopstraat Tienen binnenrijdt ! Er passeert ook de prachtige Getewandeling... Binnenkort verleden tijd!”*
- c. *“Aanval op onze gezondheid.”*
- d. *“Een waardevermindering van onze eigendommen.”*
- e. *“Een toename van sluipverkeer.”*
- f. *“Fietsers en voetgangers lopen tijdens spits meer gevaar.”*
- g. *“Pal naast een nieuw ontwikkelde woonomgeving met 350 nieuwe woningen en vlak bij een bestaande woonwijk en gezinsvervangend tehuis.”*
- h. *“Nefaste invloed op mobiliteit.”*
- i. *“De bundeling van economische activiteiten nabij een stedelijk gebied houdt niet in dat deze absoluut binnen het stedelijk gebied gerealiseerd dienen te worden. Vooral als het gaat om erg hinderlijke activiteiten zoals breekerven in openlucht, gevaarlijke seveso bedrijven is het helemaal niet logisch om deze in het stedelijk gebied te plannen nabij vele woningen. Dergelijke bedrijven horen thuis in de specifieke economische knooppunten.”*
- j. *“Er is misschien een iets grotere werkloosheid in Tienen, maar dat staat niet toe om in het midden van 3 woonzones een bedrijventerrein op te richten. Trouwens in de stedenbouwkundige voorschriften van de provincie staat uitdrukkelijk in art. 4.1.4 dat er geen bedrijventerrein mag komen in de nabijheid van residentiële woningen. Deze zijn er wel degelijk. ... Waar is de overdrukbuffer langs de kant van de Hamelendreef en Annemoonwijk? Deze is toch noodzakelijk indien er Seveso bedrijven zouden komen?”*
- k. *“Net als andere mogelijke zoeklocaties voor de taakstelling bedrijvigheid werden geweerd, zou dat ook moeten gelden voor de zoeklocatie Soldatenveld. De locatie is niet goed ontsloten, dat wordt mede bevestigd door de koppeling van segment 2 van een nieuw aan te leggen ringweg.”*
- l. *“Dit open koutergebied wordt nog volledig bewerkt door landbouwers. Het betreft dan ook zeer vruchtbare leemgronden. Ook deze zijn niet vervangbaar en dus eeuwig kwijt als deze ontwikkeling wordt toegelaten.”*
- m. *“Nog is men in ruimtelijke ordening middens niet geleerd dat het gepland aanleggen van een omklemmende stadsgordel geen goed idee is. In Tienen bouwt men namelijk met het voorstel voor het Soldatenveld verder aan het volledig insluiten van de stad, van Griepen tot Soldatenveld, intussen al een mooi hoefijzer. Als men op deze sites ook nog het gebruik van gevaarlijke stoffen toelaat, krijgt men zeker een herhaling van de geschiedenis. Onnodig te vermelden dat bv de voormalige Dioxine- en de huidige PFOS-zaken aantonen, dat het vaak maar na heel wat jaren mogelijk is om bepaalde vervuilingen behoorlijk te detecteren, te normeren, de risico's in te schatten en te remediëren.” (41)*
- n. *“De realisatie van de nieuwe woonwijk van het Anemonenproject (voormalig PIT) is nog maar net afgerond en men plant nu al een uitbreiding van een net er naast gelegen industriezone. De woonzone wordt nu nog in de markt gezet met de slogan: Wonen in het groen in Tienen, dichtbij het werk in Leuven! Veel groen zal er in de omgeving niet overblijven na de aanleg van een zoveelste troosteloze industriezone. De compactheid van een stad is een mooi principe, maar het samengaan van verschillende functies kent zijn grenzen. Denkt men aan vergoeding voor waardevermindering van de woonzone?” (41)*
- o. *“De inplanting naast het Vianderdomein is niet te verantwoorden.” (60, 103)
“Zwaar vrachtverkeer zal de toegang tot dit domein belemmeren. Mensen die hun rust komen zoeken rondom de vijvers, of hun kinderen in alle rust willen laten spelen zullen last hebben van het vele lawaai, de geurhinder, ongezonde lucht en waarschijnlijk nog veel meer nefaste effecten waaraan we nu niet denken. Ook een veilig fietstochtje naar dit domein zal bemoeilijkt worden door het vrachtverkeer en de drukte op de wegen.” (104)*
- p. *“De inplanting brengt onherroepelijk en belangrijke schade toe aan een waardevol agrarisch gebied.” (50/52/117)*

- q. *“De visuele impact is, gelet op het open en nog gaaf landschap, te groot. Het open karakter van de streek en de aantrekkelijkheid voor recreatie worden aangetast. Ook de ecologische schade voor het vlakbij gelegen Tiens Broek is te groot.” (50/52/117)*
- r. *“Het KSG Tienen bestaat reeds uit 1/3 bedrijvzone, waarvan de meerderheid vervuilende (historische industrie, cementfabriek, kunstmestfabriek, industrie met zware metalen en chemische stoffen, ...) of belastende bedrijven (groothandel, opslag, meer specifiek van chemische producten). Het KSG Tienen lijdt vandaag al meer dan gemiddeld onder al de hinder hierboven opgenoemd, zie voorgaande argumentatie. Er is geen noodzaak meer dit nog te versterken in de toekomst.” (67, 95, 106)*
- s. *“Door deze voorgestelde uitbreiding zal de aantrekkelijkheid voor alle andere taakstellingen zodanig laag zijn dat er een stadsvlucht zal ontstaan door de populatie die er geld voor heeft. ... Alle dagen leren voorbeelden ons dat een woongebied omringen met vervuilende bedrijven menselijk en economisch een dure vergissing is.” (67, 95, 106)*
- t. *“Bijkomend argument tegen de uitbreiding van de industriezone is dat nog meer bedrijven, nog meer verkeer in het gebied de aanwezige en beschermde vogelpopulaties zoals o.a. bruine kiekendief teniet doen. Dit gaat in tegen Artikel 10 van het soortenbesluit.” (67, 95, 106)*
- u. *“of er, bij conclusie tot een absolute noodzaak aan uitbreiding van bedrijvzone, een uitbreiding van een van deze andere locaties (bestaande acht bedrijvzones) niet minder hinder teweeg zou brengen en wat dus de doorslaggevende factoren zijn om richting bedrijvzone Soldatenplein te draaien.” (65)*
- v. *“Hoewel ik liever een volledige schrapping van het PRUP in zijn geheel zou zien, is het onduidelijk waarom er voor het Soldatenveld en niet de zone Bost werd gekozen voor verdere uitbreiding, aangezien de bereikbaarheid er duidelijk groter is, en de overlast minder. Ik vraag dan ook om een herziening en een duidelijke onderbouwing waarom dan wel het Soldatenveld werd aangeduid, en niet Bost. Meer industrie zal sowieso gepaard gaan met meer geluidshinder en meer verkeer. Waarom komt de provincie en de stad Tienen de belofte van een autoluwe, rustige omgeving aan de inwoners van het Annemoonproject niet na?” (104)*

Bespreking

- a. Het is essentieel om in de stedelijke gebieden een aanbodbeleid te voeren met ontwikkeling, concentratie en verdichting als uitgangspunten opdat de open ruimte in het buitengebied kunnen gevrijwaard worden. Zie ook bespreking punten 3.1.5 en 3.1.6.
- b. Zie bespreking punt a. Het effect op de beleving van de open ruimte geldt voor quasi elke locatie die aansluit op het stedelijk gebied.
- c. Als maatregel om negatieve gezondheidseffecten van nieuwe bedrijven op het regionaal bedrijventerrein preventief te beperken, wordt door het plan-MER voorgesteld om bij de inplanting van bedrijven de richtafstanden toe te passen volgens de Milieuzonering van de VNG (Vereniging Nederlandse gemeenten). Dit heeft slechts voldoende relevantie in het uitgiftebeleid. Bij gebrek aan gegevens van concrete bedrijven is de toepassing op planniveau niet relevant.
- d. Het valt niet uit te sluiten dat de komst van het bedrijventerrein een bepaalde impact op de waardebepaling van eigendommen met zich meebrengt Er bestaat geen wettelijk kader voor vergoedingen. Zie ook bespreking 3.1.10.
- e. Het provinciaal RUP heeft tot doel om het volgende mogelijk te maken:
 - de Vesten en de aansluitende lokale verbindings- en ontsluitingswegen binnen het stedelijk gebied moeten zo veel mogelijk een functie vervullen voor lokaal verkeer. Het verkeer moet hier goed kunnen doorstromen;
 - het bestaande bedrijventerrein Soldatenplein en de uitbreiding Soldatenveld moeten direct ontsloten worden op het bovenlokale wegennet;
 - het woon- en leefmilieu moet verbeteren door het ontlasten van de Vesten en het tegengaan van sluipverkeer.

Het plan-MER stelt dat minimaal segment II moet aangelegd worden. Zonder dit segment zou de mobiliteitsimpact van het bedrijventerrein Soldatenveld immers op onverantwoorde wijze afgewenteld worden op de lokale wegen Hamelendreef en Utsenakenweg. Segment II zal het verkeer vanuit o.a. Linter en Kortenaken onmiddellijk kunnen afleiden naar het hoger wegennet (E40). Hierdoor zal het sluipverkeer sterk

teruggedrongen kunnen worden. De aanleg van segment II wordt verplichtend opgelegd in het provinciaal RUP.

Daarnaast stelt het plan-MER stelt dat via een 'eenvoudige' optimalisering van de kruispuntinrichting (lichtenregeling, rotonde) de doorstroming op het hele wegennet wellicht sterk kan verbeterd worden. Ook hierdoor zal het sluipverkeer afnemen.

Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau. De maatregelen inzake uitvoeringsaspecten kunnen moeilijk of niet in een RUP opgelegd worden.

- f. De grootste bezorgdheid gaat uit naar de plaatsen waar gemotoriseerd verkeer het fietsverkeer en de voetgangers kruisen. Het plan-MER geeft aan dat de verschillende ringwegsegmenten op maar liefst veertien plaatsen een functionele fietsroute of fietscorridor kruisen. Op de acht kruispunten met de invalswegen waar ook uitwisseling van autoverkeer plaatsvindt, moet de kruispuntinrichting een vlotte en veilige oversteek voor fietsers mogelijk maken. Een lichtengeregeld kruispunt heeft daarbij de voorkeur op een rotonde en zeker op een voorrangskruispunt. Op de zes andere kruisingen moet ook in een veilige oversteek voorzien worden, waarbij het wenselijk is om de haalbaarheid te onderzoeken van een ongelijkvloerse kruising voor het fietsverkeer, al dan niet in combinatie met landbouwverkeer en/of lokaal autoverkeer. Op de kruising van de non-stop hoofdfietsroute op de oude spoorwegberm naar Diest is een ongelijkvloerse kruising van het fietsverkeer per definitie aangewezen.

Ook binnen de verschillende deelplannen gaat aandacht naar voetgangers en fietsers. Zie bespreking punt 3.1.11.

Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau. De maatregelen inzake uitvoeringsaspecten kunnen moeilijk of niet in een RUP opgelegd worden.

- g. De locatiekeuze voor Soldatenveld is ingegeven vanuit meerdere overwegingen. Vanuit de plan-MER wordt Soldatenveld duidelijk als 'meest milieuvriendelijk alternatief' aangeduid, aangezien het door meerdere disciplines/effectengroepen als voorkeurslocatie wordt aangeduid, terwijl de andere effecten niet onderscheidend zijn. Het is inherent aan de optie van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen om nieuwe bedrijventerreinen aan te sluiten op de bestaande bebouwing. Het regionaal bedrijventerrein Soldatenveld sluit zoveel mogelijk aan bij het bestaande bedrijventerrein. T.a.v. de woningen wordt er maximaal gebufferd: ter hoogte van de sociale voorziening wordt een ruime buffer gepland van honderd meter breed. De bestaande woningen langs de Oplintersesteenweg worden goed afgescheiden van het nieuwe bedrijventerrein onder de vorm van enerzijds een buffer van dertig meter op het bedrijventerrein zelf en anderzijds een open landbouwgebied van minimaal zeventig meter, waardoor de totale afstand tussen bedrijvenszone en de percelen van het Villapark minimaal honderd meter bedraagt. Op andere plekken is de afstand bijna driehonderd meter. Naar het bestaande bedrijventerrein is een buffer niet nodig.

- h. Zie bespreking 3.3.1 verkeersimpact.

- i. De provincie voert de afbakingsprocessen van de kleinstedelijke gebieden. Bijkomende ruimte voor regionale bedrijvigheid vormt een vast onderdeel van deze processen. Een locatie vinden voor een bedrijventerrein van die schaal is niet evident. In het plan-MER werden verschillende locatie-alternatieven onderzocht. Het plan-MER concludeert dat wat de locatiekeuze voor het regionaal bedrijventerrein betreft, de zoekzone Soldatenveld duidelijk als 'meest milieuvriendelijk alternatief' worden aangeduid, aangezien het door meerdere disciplines/effectengroepen als voorkeurslocatie wordt aangeduid, terwijl de andere effecten niet onderscheidend zijn. Zie ook bespreking punt g.

- j. Er wordt verwezen naar art. 4.1.4. Het gaat echter om de toelichting bij art. 4.1.1 (hoofdactiviteiten van het bedrijventerrein). Hier wordt vermeld dat '*op een gemengd regionaal bedrijventerrein bedrijven kunnen gevestigd en uitgebaat worden die om ruimtelijke of milieuredenen niet verweefbaar (meer) zijn met een multifunctionele stedelijke of residentiële omgeving.*' Het is inherent aan de optie van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen om nieuwe bedrijventerreinen aan te sluiten op de bestaande bebouwing. Het regionaal bedrijventerrein Soldatenveld sluit zoveel mogelijk aan bij het bestaande bedrijventerrein. T.a.v. de woningen wordt er maximaal gebufferd (zie bespreking punt g). Seveso-inrichtingen worden enkel toegelaten ten zuiden van de Kopstraat (huidige locatie). Deze zone sluit aan bij de bestaande bedrijvenszone.

Wat betreft de opmerking over werkloosheid wordt verwezen naar de bespreking punt 3.6.10.

- k. Zie bespreking punt h in combinatie met bespreking punt j.
- l. Na de goedkeuring van het eerste provinciaal RUP 'Afbakening KSG Tienen' werd in 2013 een landbouweffectenrapport (afgekort LER) opgemaakt door VLM. Dit rapport werd teruggekoppeld met de getroffen landbouwers. De resultaten van dit LER werden eveneens verwerkt in het nieuwe plan-MER (2019). Ten gevolge hiervan werd de zone voor gemengd open ruimte gebied in het deelplan regionaal bedrijventerrein Soldatenveld gewijzigd naar bouwvrij agrarisch gebied. De procoro stelt voor in het kader van de realisatie het LER te actualiseren, inclusief een terugkoppeling met de getroffen landbouwers, om de negatieve impact van het deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld' op de landbouwactiviteiten tot een minimum te beperken. (zie bespreking advies MOW)
- m. Zie bespreking punten g en i hierboven
- n. Zie bespreking punten d en g hierboven
- o. Zie bespreking punten e, g en h hierboven
- p. Zie bespreking punten a en l hierboven.
- q. Het valt niet te ontkennen dat de inplanting van een bedrijventerrein in een open ruimte, een effect zal hebben. Verschillende disciplines met betrekking tot hinder (mobiliteit, geluid, lucht, bodem, grondwater, biodiversiteit, ...) werden bestudeerd in het plan-MER en dit voor alle locatiealternatieven. Het plan-MER concludeert dat wat de locatiekeuze voor het regionaal bedrijventerrein betreft, de zoekzone Soldatenveld duidelijk als 'meest milieuvriendelijk alternatief' worden aangeduid, aangezien het door meerdere disciplines/effectgroepen als voorkeurslocatie wordt aangeduid, terwijl de andere effecten niet onderscheidend zijn. Zie ook bespreking punt 3.1.6.
- r. De procoro is zich ervan bewust dat de randvoorwaarde uit het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen, dat nieuwe regionale bedrijventerreinen moeten aansluiten bij de bebouwde omgeving van het kleinstedelijk gebied, potentieel meer hinder aan omwonenden met zich meebrengt, dan een inplanting in de open ruimte. De bundeling van activiteiten en het verweven van wonen en bedrijvigheid door gepaste maatregelen is een bewuste van het Vlaamse en provinciale ruimtelijk beleid. Zie ook bespreking 3.6.10.
- s. Zie bespreking punt g hierboven.
- t. Zie bespreking punt b advies agentschap Natuur en Bos.
- u. Zie bespreking punt g hierboven.
- v. Zie bespreking punt g hierboven.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.6.2

Bezwaren over de grootte van het bedrijventerrein

Bezwaren (1, 6, 7, 9, 10, 11, 17, 23, 24, 25, 33, 35, 36, 42, 48, 57, 58, 59, 62, 76, 77, 79, 84, 93, 96, 99, 101)

"Het doorrekenen van verkeersscenario's met 75 ha oppervlakte voor het GRB is een zinloze geldverspilling en onverantwoord, omdat in het PRUP van 2012 de oppervlakte reeds werd teruggebracht tot 45 ha bruto. Worden hier snode plannen gesmeed om de oppervlakte opnieuw op 75 ha te brengen? Nu in tweede instantie voor het scenario met de oppervlakte van 45 ha een 40% verkeersreductie aannemen wordt nergens verantwoord en berust op losse basis." (1,101)

"Er was geen enkele reden om uit te gaan van 75 Ha op Soldatenveld in de actualisatie van het plan-MER. Het plan-MER is in die zin ook niet geactualiseerd.

Door uit te gaan van 75 Ha extra bedrijvigheid met zeer slechte effecten op tal van disciplines, werden deze effecten maar al te gemakkelijk gemilderd door te stellen dat de effecten minder negatief zijn bij realisatie van slechts 47,5 Ha. Dat is geen correcte stelling en verloop.

Als basis diende gerekend te worden met bedrijvigheid van 47,5 Ha en diende er op basis van deze oppervlakte milderende maatregelen voorgesteld te worden. Immers gaat dat nog steeds over een enorm grote oppervlakte voor een kleinstedelijk gebied als Tienen." (101)

Bespreking

Het Team Mer heeft op 21 september 2015 beslist het ongewijzigde plan-MER niet goed te keuren. In de bijzondere richtlijnen heeft het Team Mer aangegeven op welke wijze de reikwijdte, het detailleringniveau en de inhoudelijke aanpak van het plan-MER aangepast dienen te worden.

Met betrekking tot de mogelijk te onderzoeken alternatieven heeft het Team Mer aangegeven dat een expliciete afweging op redelijkheid moet gebeuren in het licht van de plandoelstellingen aan de hand van vooraf geformuleerde criteria. Het Team Mer diende op de hoogte gebracht te worden van de resultaten van deze afweging en evaluatie. Met aanvullende richtlijnen heeft het Team Mer daarna bepaald welke alternatieven redelijk zijn en in het verdere verloop van de milieueffectrapportage volwaardig onderzocht dienen te worden.

De provincie besloot om focus te leggen op de doelstelling van het plan en alle kansrijke alternatieven te laten onderzoeken, dus zowel het scenario met 75 ha als 47,5 ha voor het regionaal bedrijventerrein Soldatenveld. Hoewel de effecten voor het scenario met 47,5 ha reeds aanzienlijk verminderd waren ten opzichte van het scenario met 75 ha, gaf de plan-MER duidelijk aan welke randvoorwaarden en milderende maatregelen noodzakelijk waren.

Het plan-MER is een goedgekeurd document. Er kan aangenomen worden dat dit aspect correct werd onderzocht.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaren (48, 99, 101)

"In de toelichtingsnota en plan-MER wordt gesteld om het bedrijventerrein te Soldatenveld te beperken tot 45 Ha, het zogenaamde beperkt programma. In de plannen blijkt dit terrein echter 47,5 Ha in de plaats van 45 Ha te zijn. Er ontbreekt bovendien een motivatie om een terrein groter dan 45 Ha te realiseren." (101)

"Wat betekent minimum 45 ha bruto? Is er dan ook een maximum tot tegen mijn perceel?" (48)

Bespreking

Het provinciaal RUP voorziet in een bestemmingszone 'Gemengd regionaal bedrijventerrein' van 47,5 ha met inbegrip van de interne ontsluiting, buffers, ... (bruto) en zoals aangeduid op het grafisch plan.

In het plan-MER wordt op bepaalde plaatsen inderdaad gesproken over een bedrijventerrein van ca. 45 ha of ongeveer 45 ha. In het plan-MER wordt exact gerekend met 'een oppervlaktereductie tot 47,5 ha'. Plan-MER p. 115:

'Om de effecten van het reduceren van de verkeersgeneratie in te schatten werden nog twee bijkomende scenario's doorgerekend, uitgaande van:

- *47,5 ha regionaal bedrijventerrein in zoekzone Soldatenveld i.p.v. 75 ha. Dit stemt overeen met de oppervlakte die effectief voorzien wordt in het RUP.*
- *...'*

Advies procoro

Kennis te nemen van het bezwaren zonder gevolg.

3.6.3

Bezwaren over de inrichting

Bezwaren (1, 6, 7, 9, 10, 11, 17, 23, 24, 25, 33, 35, 40, 42, 45, 47, 48, 50, 52, 57, 58, 59, 62, 64, 67, 76, 77, 79, 84, 93, 95, 96, 99, 101, 106, 117)

"De inrichtingsschets is slechts informatief. Dit is onverantwoord omdat op die wijze alle mogelijkheden open blijven en de bevolking het raden heeft over wat er eigenlijk allemaal gaat gebeuren." (1, 64, 66)

“De concrete inrichting van het GRB wordt enkel besproken via een informatieve niet-bindende inrichtingsschets die geen uitsluitel geeft over enige vorm van concrete uitvoering, waarbij een nog uit te voeren inrichtingsstudie en bijkomende mobiliteitsonderzoek als lapmiddelen worden gebruikt, zodat de bevolking de kans wordt ontnomen om bezwaren in te dienen tegen de concrete uitvoeringswijze. Het grote euvel van het plan-MER en het PRUP is dat er geen enkele concrete beslissing wordt genomen over wat echt wordt gepland, zonder dat er definitieve keuzes worden gemaakt, zodat het werkelijk planningsresultaat wordt behept met een waas van onzekerheid en zodoende wordt verzwegen en verdoezeld.” (40)

“De oplossingen ivm de verwachte verkeerproblemen en sluipverkeer stelt de provincie nu in de confrontatie met de stedelijk commissie ruimtelijke ordening, dat het PRUP slecht een ‘kader schets’ en de concrete verantwoordelijkheid doorgeschoven wordt naar de stad Tienen. Het is onaanvaardbaar dat een onding dat een ‘uitvoeringplan’ wordt genoemd, alle vrijheidsgraden over de concrete uitvoeringsmodaliteiten open laat en alle verantwoordelijkheid op het vlak van concrete uitvoering afwijst.” (40)

“De inrichtingsschets zagezegd is ‘louter informatie’. Hoe kan de burger inschatten wat de werkelijk plannen zijn als er in het PRUP helemaal niets wordt beslist of de concrete uitvoering?” (45)

“Er is geen duidelijke objectieven en fasering voorgesteld en er is geen kosten–baten analyse gebeurd voor de uitbreiding Soldatenveld.” (47)

“Eis tot duidelijke besluiten en zoveel mogelijke grijze zones vermijden die kunnen leiden tot verkeerde interpretaties en duidelijkheid over de verantwoordelijkheden.” (47).

Bespreking

De opname van een **niet-bindende** inrichtingsschets is een gangbare praktijk bij de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen. Om de voormelde principes die de basis vormen voor de verordenende bepalingen in het plan, te verduidelijken werd een inrichtingsschets in de toelichtingsnota opgenomen. Deze inrichtingsschets geeft de ontwikkeling aan van de bedrijvenzone zoals die op dit ogenblik het meest geschikt lijkt. Dit wordt net gedaan om aan burgers inzicht te geven naar concrete uitvoering toe. Een RUP heeft nooit als doel een bouwproject uit te werken en vast te leggen.

Deze inrichtingsschets is bijgevolg slechts informatief. Dit wil zeggen dat het plan slechts één van de inrichtingsmogelijkheden aangeeft van hoe de bedrijvenzone er in de toekomst zou kunnen uitzien.

Een RUP bepaalt wel de bestemming, het kader en de voorwaarden waaraan realisatie moeten voldoen. Dit maakt inderdaad dat er een grote mate van onzekerheid over het uiteindelijk resultaat blijft. Zo'n resultaat is vaak ook slechts een tijdelijk invulling van de voorschriften. Bij een herontwikkeling wordt vaak ook na een aantal jaren weer een andere invulling gegeven aan dezelfde voorschriften. Het planningsresultaat is dus nooit een concreet en uitgetekend project. Het is steeds een kader om de reële onzekerheid over de uitkomst vorm te geven door voorwaarden en beperkingen te bepalen voor toekomstige invullingen. Het RUP behoudt bij voorkeur zoveel mogelijk flexibiliteit om voortschrijdende inzichten een kans te bieden. De onzekerheid over de concrete uitvoeringswijze is helemaal geen poging om dingen te verzwijgen of te verdoezelen, maar een inherent gegeven waarmee rekening moet gehouden worden.

De verantwoordelijkheden op het vlak van mobiliteitsinfrastructuur zijn wettelijk vastgelegd. Er wordt hier geen verantwoordelijkheid doorgeschoven. Die verantwoordelijkheid ligt reeds op gemeentelijk én Vlaams niveau. De provincie kan en mag hier wettelijk geen bevoegdheden naar zich toe trekken. Dat zou machtsoverschrijding inhouden. Of de naam 'uitvoeringplan' in dit verband misleidend zou zijn doet niet ter zake. De term 'uitvoeringplan' is wettelijk zo vastgelegd door het Vlaams Parlement. De provincie heeft niet de bevoegdheid die terminologie aan te passen.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaren (29, 30, 31, 32, 37, 39, 46, 54, 55, 82, 97, 100, 101, 102, 105, 107, 108, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 116)

*“De realisatie van bedrijvigheid te Soldatenveld zal er op basis van de huidige voorschriften voor zorgen dat dit landschappelijk zeer bepalend zal zijn en een negatieve stempel zal drukken op de landschappelijke kwaliteiten van het openruimte gebied in het Oosten. **De ruimtelijke inpasbaarheid dient afgestemd te worden op de aanwezige bedrijven en hun hoogteligging.** Soldatenveld ligt namelijk op een helling, gaande van een hoogteligging van 39,8m centraal te Industriepark tot 62,8m hoogte centraal op de Noordelijke grens van het voorgestelde bedrijventerrein. Bebouwing van de terreinen ten Noorden van de huidige Kopstraat zullen de skyline van Tienen zeer dominant overheersen, zeker vanuit het Oosten.*

***Een toelaatbare hoogte van 18m is absoluut onaanvaardbaar voor deze zone.** Het bedrijf Deufol, dat het meest Noordelijk ligt van de hele bedrijvenszone, is al zeer dominant aanwezig ten opzichte van de Oplintersesteenweg en Villapark. Nochtans is het meest Noordelijke gebouw slechts 9 meter hoog en ligt dit terrein meerdere meters onder het maaiveld van de Kopstraat.*

*De zone ten Noorden van de Kopstraat mag niet bebouwd worden boven het huidige maaiveld aldaar (best geen bedrijvigheid boven de Kopstraat). Dit kan gerealiseerd te worden door de heuvel af te graven in het bedrijventerrein en de terreinen ten Noorden de Kopstraat aan te vullen. **De absolute hoogte van nieuwe gebouwen mogen in geen geval hoger zijn dan dit bedrijfsgebouw.***

Ook voor de zone ten Zuiden van de Kopstraat dient de landschappelijke inpasbaarheid verzekerd te worden en geldt de hoogte van het meest Noordelijke gebouw van Deufol als absolute hoogtebeperking.

*Er dient bij **een beeldkwaliteitsplan**, een visuele simulatie van de omgeving en inpasbaarheid van de bedrijven en een landschapsstudie opgelegd te worden bij ontwikkeling.” (29, 102, 105)*

“Aansluitend op het vorige heeft dit plan landschappelijk een enorme impact. Een open koutergebied wordt volledig omgezet in bedrijventerrein. Deze impact wordt nergens in het MER of plan afgewogen.” (39)

“Er dient een beeldkwaliteitsplan, een visuele simulatie van de omgeving en inpasbaarheid van de bedrijven en een landschapsstudie opgelegd te worden bij ontwikkeling.” (111)

Bespreking

Het valt niet te ontkennen dat de inplanting van een bedrijventerrein in een open ruimte, zelfs als het aansluit bij bestaande bebouwing, een effect zal hebben op de landschappelijke beleving. Dit geldt echter voor alle locatiealternatieven. In het plan-MER werden verschillende locatiealternatieven onderzocht. Het effect op het landschap wordt ook in het plan-MER onderzocht. Het plan-MER concludeert dat wat de locatiekeuze voor het regionaal bedrijventerrein betreft, de zoekzone Soldatenveld duidelijk als ‘meest milieuvriendelijk alternatief’ worden aangeduid, aangezien het door meerdere disciplines/effectgroepen als voorkeurslocatie wordt aangeduid, terwijl de andere effecten niet onderscheidend zijn.

Om de impact van een geplande ontwikkeling te kunnen inschatten wordt in de stedenbouwkundige voorschriften (art. 4.2.2) opgenomen dat ‘bij vergunningsaanvragen voor een verkaveling of nieuw gebouw of constructie en infrastructuur in de zone de verantwoordingsnota van de vergunningsaanvraag **een inrichtingsstudie** voor de gehele bestemmingszone bevat’. De procoro adviseert nu naar aanleiding van het advies van de POM om de inrichtingsstudie op te delen in een inrichtingsplan en een inrichtingsschets (zie bespreking advies POM). Het inrichtingsplan omvat o.a. **de inpassing in het reliëf en de beeldkwaliteit**. Het inrichtingsplan moet de vergunningverlenende overheid voldoende informatie verschaffen over deze aspecten zodoende ze een correct oordeel kan vormen

Daarnaast wordt in de toelichting verduidelijkt dat *er maximaal dient rekening gehouden te worden met het reliëf van de vallei van de Gete en met de aangrenzende woongebieden.*

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaren (37, 48, 56, 65, 79, 98, 99, 101, 119)

Verschillende particuliere bezwaarschriften hebben betrekking tot de groenbuffer:

- a. *“De buffers rondom Soldatenveld zijn redelijk smal (30m) voor een regionaal bedrijventerrein, zeker als daar nog een wegenis in wordt voorzien. Hoge bomen worden bovendien niet vaak geduld op korte afstand tot gebouwen en vormen vroeg of laat de reden tot kap. De buffers optrekken tot 100m versterkt de landschappelijke inpasbaarheid en zorgt ervoor dat deze landschapsbuffer deze rol kan vervullen tijdens de wintermaanden of wanneer bomen zouden sneuvelen.” (37)*
- b. *“De groenbuffer dient voldoende hoog te zijn en bij voorkeur opgehoogd zodat de bedrijven voldoende gebufferd worden. Dat komt ook de landschappelijke integratie ten goede. Hoge bomen en ophogingen noodzaken ook meer ruimte (bufferbreedte) dan momenteel voorzien.” (101)*
- c. *“In de stedenbouwkundige voorschriften dient opgelegd te worden om de groenbuffers met grond op te hogen overeenkomstig de voorstellen in de inrichtingsschets.” (101)*
- d. *“De groenbuffer dat noodzakelijk is ter buffering van de bedrijven dient als bufferzone verankerd te worden in het RUP.” (101)*
- e. *“De volledige groenbuffer dient als geheel gerealiseerd te worden voordat er omgevingsvergunningen verleend kunnen worden. Dit dient opgenomen te worden in de stedenbouwkundige voorschriften.” (101)*
- f. *“De volledige groenbuffer dient beheerd te worden door 1 gemeenschappelijke partij en volledig toegankelijk te blijven voor het publiek. Er is dus geen afscherming gewenst tussen publiek domein en buffer. Afscherming en beveiliging van bedrijfsperven dient te gebeuren tussen de bedrijven en de buffer. Gelieve dit op te nemen in de stedenbouwkundige voorschriften.” (101)*
- g. *“Een onbebouwbare zone langsheen de buffers dient verankerd te worden in de stedenbouwkundige voorwaarden. Recent werden nog bomen (schermgroen/groenbuffer) gekapt langsheen Van Wezel met als argument dat ze te kort tegen de gebouwen/uitrusting staan en vallende takken schade berokkenen. Dat is ook hier te verwachten. Ofwel bufferzone vergroten ofwel bouwrijpe zone langsheen buffers.” (101)*
- h. *“In de stedenbouwkundige voorschriften is de omlegging van de Kopstraat voorzien in de landschapsbuffer rondom het bedrijventerrein (zie 4.2.4 in de stedenbouwkundige voorschriften). Echter is de huidige Kopstraat ook een landbouwweg en wordt vergeten dat er in de toekomst ook landbouwverkeer naar de percelen ten Noorden van het bedrijventerrein moet. Als er ook nog landbouwverkeer moet toegelaten worden op een bochtig wegje doorheen een groenbuffer van 30m, zal er op sommige plaatsen niet meer veel landschapsbuffer overblijven.” (100)*
“Als deze fietsverbinding effectief omgelegd wordt volgens huidig plan, dient deze route gescheiden te worden van het landbouwverkeer.” (56, 98, 119)
- i. *“In het belang van een goede ruimtelijke ordening, en dikwijls ook om esthetische redenen, is in verschillende decretale bepalingen opgenomen dat bufferzones de woongebieden van de industriegebieden moeten scheiden. Men wil de bestemming als industriegebied mogelijk maken, en de bewoners van de huizen in het nabijgelegen woongebied het rustig genot van hun woning laten. Door een industriezone in een dergelijke nabijheid van een woongebied te plaatsen, wordt deze bufferzone niet gerespecteerd en worden dus diverse decretale bepalingen geschonden. Er zal niet gearzeld worden om bij gebrek aan respect voor deze decretale bepalingen met de beslissing tot doorzetting van het voorliggend RUP naar de Raad van State te trekken ter vernietiging van deze administratieve beslissing. Dit geldt in het licht van de voorgaande elementen trouwens ook in verband met toetsingsmiddelen zoals het zorgvuldigheidsbeginsel, het motiveringsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel.” (65)*

Bespreking

- a. Zie bespreking punt g in 3.6.1 'Bezwaren tegen (de locatiekeuze) van het bedrijventerrein'.
- b. In de stedenbouwkundige voorschriften van het deelplan Soldatenveld werd reeds de verplichting opgenomen dat de zone voor 'ten minste 75% (dicht) beplant met streekeigen struiken en hoogstammige bomen met het oog op het bufferen van de bedrijfsactiviteiten ten opzichte van de aanliggende functies'.
- c. De buffer behoort tot het bedrijventerrein en moet een landschappelijke overgang vormen tussen het bedrijventerrein en de aangrenzende bestemmingen. De concrete inrichting van

- deze bufferzone komt pas aan bod op projectniveau bij de realisatie van het bedrijventerrein en zal beoordeeld worden door de vergunningverlenende overheid.
- d. De bufferzone is zowel in het grafisch plan als in de stedenbouwkundige voorschriften juridisch verankerd.
 - e. In de stedenbouwkundige voorschriften van het deelplan Soldatenveld werd reeds de verplichting opgenomen dat 'de buffer samen met de overige inrichting van het bedrijventerrein aangelegd dient te worden. Uiterlijk in het plantseizoen dat volgt op het verlenen van de omgevingsvergunning voor de aanleg van de wegenis van de bedrijvenzone moet de bufferzone aangelegd zijn en beplant. De beplanting die bij de aanleg wordt voorzien moet reeds een voldoende hoogte of volume hebben om toe te laten dat de visuele buffer van de bedrijvenzone reeds van bij de aanvang gearandeerd kan worden.'
 - f. In art. 4.3.1 van de stedenbouwkundige voorschriften van het deelplan Soldatenveld werd reeds de verplichting opgenomen dat 'met het oog op de instandhouding van collectieve voorzieningen en een gelijkvormige inrichting van de gezamenlijk beheerde delen van het bedrijventerrein (plantsoenen, straten, paden, parkeerplaatsen, afvalcontainers, berm, schermen, hekken, infiltratievoorzieningen, rustplekken...) is een samenhangend beheer voor het gehele bedrijventerrein inclusief buffer verplicht, voor wat betreft het uiterlijk en het onderhoud van de begroeiing en de constructies, zoals hekken, schermen, verhardingen, palen, afvalbakken...'.
Daar de fietsverbinding Kopstraat reeds wordt omgelegd door de bufferzone en de procoro adviseert om kleine recreatieve voorzieningen mogelijk te maken, zal deze in zekere mate, hetzij gedeeltelijk of geheel, al publiektoegankelijk zijn. Het is aan de beheerder om te bepalen of deze bufferzone, in functie van de naastgelegen bedrijfsactiviteiten, slechts gedeeltelijk of in zijn geheel publiek toegankelijk zal zijn.
 - g. In haar bespreking van punt h hieronder, pleit de procoro om de buffer tot haar essentie terug te brengen. Hiermee vraagt de procoro om de toegelaten functies sterk te beperken. Zo kan de buffer maximaal buffer zijn en beplant worden. Een bouwvrije zone naast de buffer of het verbreden van de buffer is in die zin niet aan de orde.
 - h. De procoro deelt de bezorgdheid dat een brede interpretatie van de toegelaten functies ten koste kan gaan van de bufferende werking van de bufferzone. De procoro is van mening dat de bufferzone zijn rol als buffer tussen het woongebied en de bedrijvenzone maximaal moet kunnen vervullen, weliswaar kan deze ondergeschikt ten functie staan van de lokale omgeving zijn door bijvoorbeeld kleine recreatieve voorzieningen op buurtniveau, de omgelegde fietsverbinding Kopstraat, enz.

Om die reden adviseert de procoro om het aantal toegelaten functies te beperken tot de essentie en het onderdeel "werken, handelingen en wijzigingen ten algemene nutte, met name het plaatsen en onderhouden van inrichtingen en wegenis van openbaar nut, het plaatsen en wijzigen van verplaatsbare inrichtingen, het vellen van bomen, het aanleggen en onderhouden van voorzieningen in functie van een integraal waterbeleid voor de bedrijvenzone en reliëfwijzigingen." van artikel 4.2.5 van de verordende voorschriften te wijzigen naar:

"werken, handelingen en wijzigingen ten algemene nutte, met name, langzaamverkeersverbindingen, kleinschalige voorzieningen (geen gebouwen) op buurtniveau, het beheer van de buffer (groen, enz.), het aanleggen en onderhouden van voorzieningen in functie van een integraal waterbeleid en reliëfwijzigingen, voor zover ze de bufferfunctie niet aantasten."

Bijkomend adviseert de procoro om in het toelichtend deel de kleinschalige voorzieningen op buurtniveau te specificeren. Het gaat hier niet om gebouwen, maar om: speeltuigen, sportvoorzieningen (fitometer, ...), kleine energieopwekkers, ... Ze dienen in eerste instantie een meerwaarde te hebben voor de buurt zonder de bufferfunctie daarbij aan te tasten.

Hoewel de fietsverbinding Kopstraat wordt omgelegd via de bufferzone, wordt de ontsluiting van landbouwverkeer niet toegelaten binnen deze zone. De ontsluiting van de landbouwverkeer vormt inherent onderdeel van het agrarisch gebied en zal bijgevolg hierbinnen georganiseerd dienen te worden. Binnen het bouwvrij agrarisch gebied is de aanleg en het beheer van wegenis mogelijk. Dit onderdeel dient op projectniveau, samen met de getroffen landbouwers en in functie van de bereikbaarheid van de verschillende landbouwpercelen, bekeken te worden. De procoro verwijst hierbij naar de actualisatie van het LER zoals geadviseerd naar aanleiding van het advies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

- i. Zie bespreking punt a hierboven.

Advies procoro

De procoro adviseert om het aantal toegelaten functies in de bufferzone te beperken tot de essentie en het onderdeel *'werken, handelingen en wijzigingen ten algemene nutte, met name het plaatsen en onderhouden van inrichtingen en wegenis van openbaar nut, het plaatsen en wijzigen van verplaatsbare inrichtingen, het vellen van bomen, het aanleggen en onderhouden van voorzieningen in functie van een integraal waterbeleid voor de bedrijventone en reliëfwijzigingen'* van artikel 4.2.5 van de verordende voorschriften te wijzigen naar *'werken, handelingen en wijzigingen ten algemene nutte, met name, langzaamverkeersverbindingen, kleinschalige voorzieningen (geen gebouwen) op buurtniveau, het beheer van de buffer (groen, enz.), het aanleggen en onderhouden van voorzieningen in functie van een integraal waterbeleid en reliëfwijzigingen, voor zover ze de bufferfunctie niet aantasten'*.

Bijkomend adviseert de procoro om in het toelichtend deel de kleinschalige voorzieningen op buurtniveau te specificeren. Het gaat hier niet om gebouwen, maar om: speeltuigen, sportvoorzieningen (fitometer, ...), kleine energieopwekkers, ... Ze dienen in eerste instantie een meerwaarde te hebben voor de buurt zonder de bufferfunctie daarbij aan te tasten. Er wordt kennisgenomen van de overige elementen van de bezwaren zonder gevolg.

3.6.4

Bezwaren over mogelijke geluidshinder

Bezwaren (1, 6, 7, 9, 10, 11, 17, 20, 23, 24, 25, 33, 35, 40, 42, 48, 50, 52, 57, 58, 59, 60, 62, 64, 66, 76, 77, 79, 83, 84, 93, 96, 99, 103, 110, 117)

"De verwachte geluidstoename is onverantwoord. Aanzienlijke geluidstoenames in combinatie met overschrijding van de gedifferentieerde referentiewaarden voor secundaire wegen zijn daarenboven te verwachten ter hoogte van de bewoning nabij de kruising van de ringweg met de dwarsende invalswegen (Oplintersesteenweg, Villapark, Houtemstraat, Diestsesteenweg)." (1, 64, 66)

"Omwille van veiligheidsredenen, maar ook omwille van overlast overdag, maar vooral ook 's nachts (overlast van geluid), vragen wij om de zone achter onze voorziening af te bakenen voor 'kleinere bedrijven' die meer aansluiten bij het woongebied en die de verwevenheid met de buurt ten goede komen." (20)

"Geluidsoverlast is een bron van stress die het fysieke en mentale welbevinden van mensen zwaar kan schaden. ... Het is onaanvaardbaar om het welbevinden van zoveel mensen op het spel te zetten voor een industrieterrein." (60, 103)

Bespreking

In hoofdzaak leiden de doortrekking van de ringweg, segment II, en in mindere mate het extra verkeer afkomstig van het nieuwe bedrijventerrein tot een toename van de geluidsbelasting in de omgeving.

Het plan-MER stelt dat ter hoogte van de kruisingen met de invalswegen, waar wel bewoning voorkomt, het negatief effect van de nieuwe weg grotendeels gecompenseerd wordt door de verkeersafname op de betreffende invalsweg. De negatieve effecten, waar milderende maatregelen aangewezen zijn, situeren zich hoofdzakelijk ter hoogte van Villapark en de aansluiting van de ringweg op de Oplintersesteenweg. Op basis van het plan-MER worden milderende maatregelen voorgesteld op drie niveaus:

- aan de bron: verlaging snelheid, stillere wegdekverharding (SMA-D, AGT-mengsels), ...;
- op de overbrengingsweg: afscherming door geluidsschermen of -wallen;
- aan de ontvanger: bv. gevelisolatie.

Aan de hand van de voorgestelde milderende maatregelen kan een aanvaardbaar geluidsniveau worden bewerkstelligd voor de naastgelegen bewoning. De concrete configuratie van deze maatregelen kan echter pas op projectniveau worden uitgewerkt, op basis van het concreet ontwerp van de ringweg en zijn kruispunten. Wel werd er in het provinciaal RUP een strook van zestig meter breed afgebakend, waarbinnen de aanleg van een verkeersweg mogelijk wordt gemaakt. Aangezien het eigenlijk profiel van de weg tussen 20 en 25 m breed zal zijn, is er voldoende ruimte om milderende maatregelen mee op te nemen.

De ontwikkeling van een nieuw regionaal bedrijventerrein kan leiden tot aanzienlijke geluidseffecten op de omliggende bewoning. Vanuit het plan-MER worden ter hoogte van de grens met woonkernen en -clusters milderende maatregelen voorgesteld als:

- het voorzien van geluidsbuffers (waar zinvol);
- het situeren van luidruchtige activiteiten op een zo groot mogelijke afstand;
- monitoring van het industriegeluid als geheel.

Het provinciaal RUP voorziet in een ruime buffer van 100 m breed ter hoogte van de sociale voorziening (Huis in de stad vzw). De bestaande woningen langs de Oplintersesteenweg worden afgescheiden van het nieuwe bedrijventerrein onder de vorm van enerzijds een buffer van dertig meter op het bedrijventerrein zelf en anderzijds een open landbouwgebied van minimaal zeventig meter, waardoor de totale afstand tussen bedrijvenszone en de percelen van het Villapark minimaal honderd meter bedraagt. Op andere plekken is de afstand bijna driehonderd meter. De specifieke inrichting van de buffers zal onderdeel zijn van de verplicht op te maken inrichtingsstudie bij een vergunningsaanvraag.

Deze buffers worden voor minstens 75% beplant met streekeigen struiken en hoogstammige bomen met het oog op het bufferen van de bedrijfsactiviteiten ten opzichte van de aanliggende functies, en kunnen mogelijk visueel bufferende en/of geluidswerende constructies en aanplantingen integreren.

Ook de generieke milieuwetgeving blijft van kracht en maakt dat bij concrete inplantingen van bedrijven een hele afweging dient te gebeuren naar de inpasbaarheid ervan in de omgeving. Dat zal ook afhangen van waar, op welke concrete plek binnen de bedrijvenszone, een bepaalde bedrijfsactiviteit wordt aangevraagd. Een bedrijfsperceel middenin de bedrijvenszone zal andere afwegingen vragen dan een perceel aan de rand ervan. Deze afweging zal moeten gebeuren op niveau van concrete vergunningsaanvragen rekening houdend met de geldende normen binnen de generieke milieuwetgeving.

Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau. De maatregelen inzake uitvoeringsaspecten en uitgiftebeleid kunnen moeilijk in een RUP opgelegd worden.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.6.5

Bezwaren met betrekking tot het bestaande bedrijventerrein (leegstand, ...)

Bezwaren (14, 16, 29, 30, 31, 32, 36, 37, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 47, 48, 50, 52, 54, 55, 60, 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 79, 83, 94, 95, 99, 100, 101, 102, 103, 105, 107, 106, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117)

“Dat terwijl het bestaande industrieterrein niet volledig bezet is en er ruimte is die niet optimaal benut is.” (14)

“Dit in een streek waar reeds verschillende bedrijven leeg staan. Is het geen beter idee deze eerst te hergebruiken i.p.v. ze verder te laten verkrotten?” (16)

“Er dient prioritair werk gemaakt te worden van een opwaardering van de bestaande bedrijventerreinen en dan voornamelijk Soldatenveld. ... Bijkomend dient er werk gemaakt te worden van landschapsbuffering rondom het bestaande industrieterrein, dat nu ontbreekt en dat meegerekend moet worden bij de taakstelling.

Er staat meer dan een kwart leeg in de bedrijvenszones in Tienen (gemeentemonitor 2021). De invulling van de bestaande bedrijvenszones dient als bindende voorwaarde opgelegd te worden voordat deelplan Soldatenveld aangesneden/ontwikkeld kan worden.” (29, 102, 105)

“Deze plannen getuigen van een maatschappelijk verouderde visie. Een visie waar onbeperkte groei, economische overvloed, onuitputtelijke energietoevoer de bestaande oppervlakkige rijkdom en consumptiegedrag blijven bevorderen en invullen.

Hetgeen in deze tijd van ontoereikende energiereserves en allerlei rampen op ecologisch, economisch en menselijk gebied, door de toenemende vernietiging van het milieu en onze leefomgeving, onbegrijpbaar is.

Waar is het ecologisch denken, de groene economie, de kleinschaligheid, het behoud van het landschap, het behoud van leefbaarheid, de voorgenomen betonstop, de opbouw van een bosbestand, de strijd tegen bodem- en andere verontreiniging, controle op vervuulende industrie vermeld en naartoe?

Blijkbaar worden die weer aan jullie rigide, "winstgevende en/of innoverende" initiatieven opgeofferd.

Meer bepaald: waarom kunnen die hectaren, leegstaande en verkommerde gebouwen op reeds bestaande industriegronden niet gebruikt, beter nog, hergebruikt worden?

En waarom moeten er dan nieuwe invalswegen naar blijkbaar nieuwe, overbodige industrieterreinen aangelegd worden? Terwijl de bestaande wegen er verouderd, versleten, langzaam onberijdbaar en met lapmiddelen opgepoetst bij liggen?" (42)

"Het is aangewezen om de voorschriften voor het deelplan Soldatenveld evenzeer toe te passen voor de bestaande industriezone Soldatenveld, zodat er naar aanleiding van dit RUP geen ongewenste wijzigingen optreden in de bestaande industriezone.

...

Het is daarnaast aangewezen om de volledige industriezone Soldatenveld te incorporeren in het deelplan, zodat het geheel op elkaar wordt afgestemd en ruimtelijk wordt afgebakend.

...

Daarnaast sluit de bestaande industriezone niet aan tegen het deelplan Soldatenveld omdat de industriezone niet begrensd wordt door de weg Industriepark, maar door een hoogtelijn. ... Deze zones dienen omgezet te worden naar industriegebied en wederom afgetrokken te worden van de taakstelling." (101)

"Vooraleer en gedacht kan worden aan een nieuw bedrijventerrein, moet eerst het bestaand bedrijventerrein worden opgewaardeerd en moet de daar en op de vorige Tiense bedrijventerreinen welig tierende leegstand (meer dan 26%) eerst worden weggewerkt." (40)

"In de bestaande industriezones in Tienen is nog lang niet alle grond effectief in gebruik. Naast BOSCH is er nog een grote schapewei als reservegrond. Tussen de Slachthuisstraat en de Stadsmagazijnen staat een heel deel te wachten op herbestemming om speculatieve redenen. Bovendien kan er getwijfeld worden aan de maximale inzet van de gronden thv bv Sylvania en Soltech. In de buurt van het containerpark is ondertussen de hele zone ingenomen door afvalbedrijven. Tot slot kan getwijfeld worden aan de noodzaak aan industriegrond als die bv op het Grijpenveld opvallend ingevuld wordt met immense stalplaatsen voor oude voertuigen." (41)

"Het bestaande industriepark loopt leeg en gebouwen verkommeren door gebrek aan onderhoud. Door steeds gebruik te maken van de (vervuilde) vlag van vooruitgang krijgen we aberraties als de FFH-campus." (45)

"Er is geen onderzoek gebeurd of plannen bestaan om braakliggende of ongebruikte en leegstaande industrie terreinen te hergebruiken. Er is geen aandacht is geschonken om de bestaande vrije / leegstaande industriegronden een bestemming te geven." (47)

"Laat groen wat groen is. Indien er toch nood zou zijn aan industrie, kan er altijd gebruik worden gemaakt van de vele leegstaande industrie- en bedrijfspanden in en rond Tienen." (60, 103)

"Het is aberrant dat er nieuwe terreinen worden aangeboord zonder een duidelijke economische noodzaak en dat terwijl de stad Tienen al omringd wordt door afstotelijke en lugubere kankers van bedrijventerreinen van bedenkelijk esthetische waarde. ... Alvorens tot uitbreiding over te gaan ware het nuttig eerst werkt te maken van de opvulling van bestaande zones, de herbestemming van in onbruik geraakte panden en op de markt brengen van onbenutte oppervlaktes." (50/52/117).

"Er dient prioritair werk gemaakt te worden van een opwaardering van de bestaande bedrijventerreinen en dan voornamelijk Soldatenveld. In het kader van een goede ruimtelijke ordening, duurzaam ruimtegebruik is het noodzakelijk het bestaande industrieterrein op te waarderen en deze oppervlakte integraal deel te laten uitmaken van de taakstelling bedrijvigheid. Dat is ook mogelijk. Bijkomend dient er werk gemaakt te worden van landschapsbuffering rondom het bestaande industrieterrein, dat nu ontbreekt en dat meegerekend moet worden bij de taakstelling. Er staat meer dan een kwart leeg in de bedrijvenszones in Tienen (gemeentemonitor

2021). *De invulling van de bestaande bedrijvenzones dient als bindende voorwaarde opgelegd te worden voordat deelplan Soldatenveld aangesneden/ontwikkeld kan worden.*" (102, 105, 111)

"Er op het bestaande bedrijventerrein nog een aanmerkelijke hoeveelheid plaats waar bedrijven, die zich wensen te vestigen, zich kunnen vestigen. Wat is de incentive om een noodzaak tot uitbreiding te concluderen? Zijn er bedrijven die de oppervlakte van hun gebouw niet neergezet krijgen op wat er nog te verkrijgen valt op het bestaand bedrijventerrein? Is er reeds met deze bedrijven onderhandeld over de mate van flexibiliteit van hun plannen? De Colruyt aan het station is ook in 2 gesplitst wegens een gebrek aan een vergunning voor uitbreiding van hun gebouw. Waarom zou dergelijke flexibiliteit niet ook van andere bedrijven gevraagd kunnen worden? Gelieve de belangen van de grote spelers steeds te blijven afwegen tegen de belangen van de inwoners van de Stad Tienen." (65)

Bespreking

De bestaande bedrijvenzone maakt geen deel uit van voorliggend provinciaal RUP.

De beleidsmatige keuze om uitbreidingsruimte vast te leggen voor nieuwe regionale bedrijvigheid in de stedelijke gebieden houdt verband met de keuze om een aanbodbeleid te voeren met ontwikkeling, concentratie en verdichting als uitgangspunten opdat de open ruimte in het buitengebied kunnen gevrijwaard worden. Hieromtrent wordt verwezen naar de besprekingen in 3.1.5, 3.1.6 en 3.1.7.

Dit gaat hand in hand met een beleid voor de bestaande bedrijvenzones. Dit leidt tot een positief imago voor de bedrijvigheid en is zowel van belang op het niveau van de stad, als ook op het niveau van de bedrijven zelf (goed nabuurschap, uitstraling en profilering). Voor de optimalisatie van de bedrijventerreinen gelden als uitgangspunten onder meer zuiniger ruimtegebruik, aandacht voor groen en water en aandacht voor toegankelijkheid voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers en voetgangers.

De uitbreiding van de bedrijvenzone maakt het bovendien mogelijk een aantal structurele oplossingen te bieden voor bepaalde problematieken die reeds aanwezig zijn bij de bestaande bedrijvenzone, waaronder het ontbreken van een adequate bufferzone tussen bedrijvigheid en wonen, het tegengaan van sluipverkeer en het voorzien van ontsluitingswegen voor de zachte weggebruiker.

Daarnaast zet de provincie vandaag al actief in op de optimalisatie van bestaande bedrijventerreinen waaronder Zaventem-Zuid, Buda, Aarschot, enz. Het voorzien van een aantal structurele oplossingen is veelal een eerste stap richting een verdere optimalisatie van het bestaande bedrijventerrein. Het optimaliseren van bedrijventerreinen is veelal een complex en intensief traject. Het vraagt een gemeenschappelijke investeringsagenda en het opzetten van een doorgedreven parkmanagement. De vraag naar optimalisatie van de bestaande bedrijventerreinen is terecht. Bij de ontwikkeling van de uitbreidingszone zal de POM Vlaams-Brabant ook de optimalisatie van de bestaande bedrijvenzone in beschouwing nemen. Ontwikkeling en herontwikkeling moeten immers hand in hand gaan.

De procoro is geen voorstander om de optimalisatie van het bestaande bedrijventerrein te koppelen aan het regionaal bedrijventerrein Soldatenveld. De taakstelling voor regionale bedrijventerreinen betreft de oppervlakte bijkomend te bestemmen regionale bedrijventerreinen, bovenop de optimalisatie van bestaande bedrijventerreinen. De voorliggende uitbreiding is immers het gevolg van een taakstelling die de provincie vanuit de Vlaamse overheid is toegewezen en die onderbouwd is vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Ruimtelijke Structuurplan Vlaams-Brabant en addendum.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaren (29, 30, 31, 32, 101, 102, 105, 107, 108, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 116)

"Er zijn geen landschapsbuffers rondom de bestaande industriezone Soldatenveld, dit dient bijkomend opgelegd en gerealiseerd te worden." (29, 102, 105, 111)

“Het gebrek aan landschapsbuffer wordt zelfs op p.81 van de toelichtingsnota aangehaald, maar wel niet vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften en bindende plannen.” (101)

“Deze landschappelijke overgang tussen Getevallei en industriegebied is noodzakelijk om op te nemen in de stedenbouwkundige voorschriften voordat het industriegebied uitgebreid kan worden. Dit geldt ook voor het bestaande bedrijventerrein (firma's Croes-Recom, Van Wezel, Multigas) ten Westen van de geplande ringweg, waar de buffer gerealiseerd moet worden als dat segment van de ringweg nog niet gerealiseerd zou zijn”. (101)

Bespreking

Zie bovenstaande bespreking.

De optimalisatie van het bestaande bedrijventerrein vormt geen onderdeel van het provinciaal RUP, waardoor de bezwaren niet direct van toepassing zijn op het plan. Niettemin ondersteunt de procoro dergelijke initiatieven.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.6.6

Bezwaren met betrekking tot de fasering

Bezwaren (29, 30, 31, 32, 47, 102, 105, 107, 108, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 116)

“De bedrijvenszone Soldatenveld dient in 2 fases ontwikkeld te worden. Pas nadat de zone ten westen van ringweg segment 2 is ingevuld, kan de zone ten Oosten van segment 2 ontwikkeld worden.” (29, 102, 105)

“Er is geen duidelijke objectieven en fasering voorgesteld en er is geen kosten–baten analyse gebeurd voor de uitbreiding Soldatenveld.” (47)

Bespreking

Zie bespreking advies departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Advies procoro

Zie advies procoro naar aanleiding advies departement Mobiliteit en Openbare Werken.

3.6.7

Bezwaren met betrekking tot de ontsluiting

Bezwaren (41, 47, 65, 67, 95, 101 106, 110, 111)

“Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) stelt dat een regionaal bedrijventerrein uitsluitend en rechtstreeks ontsloten moet worden door een secundaire of primaire weg. De keuze om de bedrijven in het deelplan Soldatenveld te ontsluiten via de lokale weg Industriepark naar de ringweg is zodanig strijdig met het RSV.

...

De keuze om de ringweg segment 2 te laten functioneren als lokale verbindingsweg (zolang de verlenging van de ringweg nog geen feit is), zoals te vinden is op p.82 en 83 van de toelichtingsnota is evenzeer strijdig met het RSV. Er wordt namelijk een nieuwe wegverbinding gemaakt tussen 2 lokale wegen, namelijk Oplintersesteenweg en Industriepark.” (101)

“De te ontwikkelen Noordelijke ringweg of rondweg, waaronder ook segment 2, staan in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (RSVB) geselecteerd als secundaire weg type 2. De bevoegdheid voor inrichting en realisatie van deze weg is uitsluitend de bevoegdheid van de Vlaamse Regering. Deze weg is niet geselecteerd als lokale weg in het mobiliteitsplan van de stad Tienen, dat overigens nog niet zo lang geleden herzien werd. De goedkeuring van het mobiliteitsplan dateert van 29 oktober 2020 en gebeurde dus bijna 2 jaren na de eerste plenaire vergadering waarop dit duidelijk

was (zie verslag plenaire vergadering 28/12/2018). Er was dus tijd om dit te voorzien in het mobiliteitsplan van de stad.

Het gebruik van segment 2 als lokale weg tussen 2 lokale wegen (Industriepark en Oplintersesteenweg) is bovendien strijdig met de doelstelling van het RUP zoals beschreven op p.69 van de toelichtingsnota. Er is geen directe ontsluiting naar het hoger gelegen wegennet. Dat segment 2 functionerende als lokale weg ingericht zal worden conform een secundaire weg, maakt bovendien geen verschil voor de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid verderop. Dit is een essentiële tekortkoming.” (101)

“Of het nu om een industriezone met vooral maakindustrie, dan wel een logistieke opslagplaats, altijd is ontsluiting belangrijk. Dat is juist ook een belangrijk heikel punt van het hele voorstel. Twee ontsluitingen worden voorgesteld: naar de huidige Industrieweg en verder via een gevaarlijk kruispunt en slingerweg aansluiting zoekend met de zuidelijke ring of de Slachthuisstraat en een tweede naar de Oplintersesteenweg! Heeft men het plan van de noordelijke ring verlaten en dan maar gekozen voor een smalle secundaire weg die door aaneengesloten woonkernen loopt en waar zelfs zwaar verkeer verboden is?” (41)

“Eis tot geen segment 2 van de noord oostelijke ring en als dat niet anders kan, geen aansluiting aan de Oplintersesteenweg zoals ook het stad Tienen vraagt.” (47)

“De ontsluiting van Soldatenveld is rampzalig” (111)

“Een uitbreiding van het bedrijventerrein impliceert een toevloed aan zwaar verkeer. Ik ben blij om te lezen dat de Stad Tienen geen compromissen inzake extra verkeersdruk wil sluiten. De vraag is evenwel hoe dit concreet uitgevoerd zou worden? Dit zwaarder verkeer moet op een manier op dit extra stuk bedrijventerrein geraken. Aan het rond punt Houtemstraat- Oplintersesteenweg controleert de politie regelmatig het zwaar verkeer dat daar langsrijdt. De hoeveelheid zwaar verkeer is daar niet de onderschatten. Hoe gaat men sluipverkeer bestrijden? De infrastructuur van de wegen is daar niet gemaakt op de passage van zoveel verkeer, en ook de trillingshinder kan schade aan de omliggende gebouwen veroorzaken. De toename van uitlaatgassen veroorzaakt meer vervuiling aan de omliggende gebouwen en impacteert de luchtkwaliteit. De geluidshinder, de verkeershinder en de toename aan sluikstort, wildplassen e.a. dient eveneens in overweging te worden genomen. Ten slotte zal de toename van dergelijk zwaarder verkeer het dossier inzake het tankstation voor vrachtwagens vermoedelijk wederom op tafel doen schuiven, waartegen reeds gegronde bezwaren werden geuit.” (65)

Bespreking

Zie bespreking punt a in advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en punt 3.4.1.

Vanuit de plan-MER bestaat consensus over de noodzaak om minstens ringwegsegment II te realiseren. Zonder dit segment zou de mobiliteitsimpact van het bedrijventerrein Soldatenveld immers op onverantwoorde wijze afgewenteld worden op de lokale wegen onder andere Hamelendreef en Utsenakenweg. Aangezien ringwegsegment II dwars door het gepland bedrijventerrein loopt, blijft een significante ruimtelijke impact beperkt tot de korte sectie door de bouwvrije zone ten noorden tussen het bedrijventerrein en de Oplintersesteenweg.

Verder wordt voor de bedrijventerrein uitgegaan van een duidelijke boomstructuur:

- a. Twee kruispunten of rotondes zorgen voor de uitwisseling van verkeer tussen de nog aan te leggen oostelijke ring en het bedrijventerrein. De huidige Ambachtenlaan wordt omgevormd tot de centrale toegangslaan van het Soldatenplein, terwijl Industriepark de centrale toegangslaan van het noordelijker gelegen Soldatenveld wordt.
- b. Op de twee centrale toegangslaanen worden de diverse erfontsluitingsdriegen aangesloten. Deze toegangslaanen krijgen dus een relatief beperkt aantal kruispunten.
- c. Vervolgens geven de erfontsluitingsdriegen toegang tot de individuele bedrijfspercelen.

Bijkomend wordt vanuit de plan-MER aanbevolen dat de verkeersafwikkeling van het bedrijventerrein maximaal dient gericht te worden naar de E40 om zo de druk op het lokale wegennet te beperken. De aan te leggen segmenten I en II zijn geselecteerd als secundaire weg type II. Vervolgens richting E40 wordt het bedrijfsgebonden verkeer afgewikkeld via de zuidelijke ring (R27) en de N29, beiden primaire wegen type II. Een ontsluiting zoals vooropgesteld in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen krijgt de absolute voorkeur. Er is geen tegenstrijdigheid.

Het provinciaal RUP regelt de uitvoeringsaspecten echter niet. Het RUP doet bijgevolg geen uitspraak over welke partij deze nieuwe wegverbindingen dient aan te leggen, te financieren of te beheren. Dit moet bepaald worden in onderhandeling met de desbetreffende instanties waaronder deze van de Vlaamse Regering en de stad Tienen.

Zowel het Agentschap Wegen en Verkeer als de stad en de ontwikkelaar van het bedrijventerrein kan instaan voor de aanleg van ringwegsegment II. In het laatste 2 gevallen wordt deze verbinding dan inderdaad een lokale ontsluitingsweg, maar kan op lange termijn altijd nog onderdeel worden van de ringweg, indien deze alsnog gerealiseerd zou worden. In de stedenbouwkundige voorschriften werd daarom opgenomen dat 'alle nieuw op te richten bedrijfsgebouwen dienen aan te sluiten op de interne wegenis. Erftoegangen zijn niet toegelaten op de Potaardeweg, de Grensstraat, de oostelijke ringweg, het Tiensveld, de Oplintersesteenweg of het Industriepark'. Zo kan ringwegsegment II haar rol als secundaire weg type II reeds vanaf de aanleg opnemen, ongeacht statuut of beheerder. Dit is in eerste instantie verzamelen en ontsluiten op bovenlokaal niveau en in tweede instantie verbinden.

De procoro beveelt aan om te verduidelijken dat de bindende bepalingen over erftoegangen zowel gelden voor ringwegsegment I als ringwegsegment II.

Wat de aansluiting op de Oplintersesteenweg betreft stelt de procoro vast dat uit het plan-MER nochtans blijkt dat een aantakking aan de Oplintersesteenweg nodig is om het verkeer vanuit o.a. Linter en Kortenaeken via ringwegsegment II onmiddellijk af te leiden naar het hoger wegennet (E40). De uitbreiding van het bedrijventerrein leidt hoe dan ook tot een verhoging van de verkeersintensiteiten in de directe omgeving. Het ligt meer voor de hand het verkeer te sturen via de Oplintersesteenweg, die als lokale verbindingsweg is aangeduid, in plaats van langs de Utsenakenweg (een smalle landweg) of de Hamelendreef (langs de Vianderwijk). Deze wegen kennen nu eigenlijk al intensiteiten die niet passen bij het profiel van de weg.

Advies procoro

De procoro adviseert om ter verduidelijking in de stedenbouwkundige voorschriften op te nemen dat er geen erftoegangen zijn toegelaten op zowel ringwegsegment I als II. Van de overige delen van de bezwaren wordt kennisgenomen zonder gevolg.

3.6.7.1

Inrichting

Bezwaren (1, 6, 7, 9, 10, 11, 17, 18, 20, 23, 24, 25, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 42, 46, 48, 54, 55, 57, 58, 59, 62, 64, 66, 76, 77, 79, 84, 93, 96, 97, 99, 101, 102, 105, 107, 108, 109, 112, 113, 114, 115, 116)

- a. *“Voor de ontsluiting van het bedrijventerrein wordt beroep gedaan op segment I en segment II van de oostelijke ring met knip op de Hamelendreef en Utsenakenweg. In de stedenbouwkundige voorschriften wordt er echter nergens melding gemaakt van enige knip. De verkeersgevolgen van de knip, en het effect op sluipverkeer, worden onvoldoende onderzocht.” (1, 64, 66)*
“Het weerhouden scenario 7 uit het milieueffectenrapport voorziet een knip in de Hamelendreef en Utsenakenweg, terwijl een ringweg voorzien moet worden tussen de Oplintersesteenweg en Industriepark. Op basis van dit verkeersscenario werden de effecten mens-mobiliteit beoordeeld.
... We vragen om de Utsenakenweg selectief te knippen voor gemotoriseerd verkeer zodat lokaal bestemmingsverkeer (deelgemeente Oplinter bijvoorbeeld of zone Huiskensstraat, Kloosterstraat, Utsenakenweg) daar nog toegang tot heeft. ... In de stedenbouwkundige voorschriften bij deelplan Soldatenveld, dient de knip van de Utsenakenweg en Hamelendreef voor gemotoriseerd verkeer bindend opgelegd te worden.” (29, 102, 105)
- b. *“De stad Tienen wenst deze ring helemaal niet aan te sluiten op de Oplintersesteenweg om hinder op diezelfde steenweg alsook in de dorpskernen van Sint-Margriete-Houtem en Oplinter uit te sluiten. Dat is begrijpelijk omdat de verkeersstromen richting Noorden deels op deze dorpen zal afgewenteld worden. Na de heraanleg van de Vesten gebeurde er immers al een verkeersverschuiving van de secundaire wegen naar de lokale wegen. Maar zonder de verplichte aansluiting van dat segment op de lokale verbindingsweg Oplintersesteenweg, zal het bijkomend (vracht)verkeer dan bestemd worden op lokale (erf)ontsluitingswegen zoals Utsenakenweg en Hamelendreef. Dat werd in het milieueffectenrapport als onverantwoord beschreven en kan ik alleen maar beamen. ... In de stedenbouwkundige voorschriften bij deelplan Soldatenveld, dient gespecificeerd te*

- worden dat segment 2 aangesloten dient te worden op de Oplintersesteenweg en Industriepark, voordat het bedrijventerrein aangelegd wordt. ...” (29, 102, 105)*
- c. *“De ervaring leert ons dat de tonnagebeperking, die er nu is (oplintersesteenweg, houtemstraat, ..) een flauwe grap is, wat het gemeentebestuur ook mag beweren, iedereen lacht ermee, behalve de aanpalende bewoners. Zwaar verkeer zorgt nu al voor het trillen van onze woningen. Wat mogen we dan met het nieuwe voorgestelde RUP verwachten, een wonder? Stop er alsjeblief toch mee.” (18)*
 - d. *“De mobiliteitsstudie toont een mogelijke verkeerschaos en capaciteitsproblemen aan op de kruising segment II-Industriepark met lange wachtrijen als gevolg.” (1, 64, 66)*
 - e. *“Sommige straten hebben nu reeds een deel van de overlast, zoals het laatste deel van de Oplintersesteenweg aan de aansluiting naar de vesten, waar er totaal geen ruimte is voor een fietspad. De Utsenakenweg heeft eveneens geen ruimte om zelfs op termijn voet- of fietspaden te voorzien, er staan verschillende woningen zeer kort tegen de rijbaan. Daardoor is deze straat geenszins geschikt om veel verkeer te verwerken, toch slijkt deze straat nu reeds een deel van het vrachtvervoer. Vrachtwagens kunnen elkaar niet kruisen en zorgen voor veel schade en hinder. Dat is nu al een probleem, bijkomende hinder en verkeersonveiligheid is in geen enkel geval verantwoord.” (67, 95, 105)*
 - f. *“De ringweg segment 2 dat als voorwaarde voor de realisatie van Soldatenveld opgelegd wordt, dient voorzien te worden in een verzonken sleuf met steile taluds/keerwanden. Zodanig wordt de impact naar de omgeving sterk gereduceerd.” (101)*

Bespreking

Voor de bespreking van de verkeersgevolgen wordt verwezen naar bespreking punt 3.4.1.

- a. Zie bespreking punt d advies stad Tienen. Over de specifieke inrichting of vormgeving van dergelijke knip, doet het provinciaal RUP geen uitspraken.
- b. Zie bespreking punt f advies stad Tienen.
- c. Minstens dienen er voor de realisatie van het bedrijventerrein een aantal maatregelen getroffen te worden die het bedrijfsgebonden verkeer scheiden van het stedelijk verkeer (o.a. met tonnagebeperking). Ook dient bij de verdere uitwerking van de weginfrastructuur de verkeersafwikkeling van het bedrijventerrein maximaal gericht te worden naar de E40 om zo de druk op de Oplintersesteenweg te kunnen beperken.
- d. Het plan-MER stelt dat via een 'eenvoudige' optimalisering van de kruispuntinrichting (lichtenregeling, rotonde) de doorstroming op deze plaatsen en daardoor op het hele wegennet wellicht sterk kan verbeterd worden.
De spreiding van het verkeer van het regionaal bedrijventerrein Soldatenveld over meerdere toegangen kan de doorstroming bijkomend ten goede komen. Ook op bestaande kritische kruispunten, o.a. de rotonde R27-Sint-Truidensesteenweg-Ambachtenlaan, is optimalisatie mogelijk (bv. door bypasses te voorzien). Aangezien op deze manier de negatieve effecten sterk kunnen beperkt worden, terwijl de positieve effecten dezelfde blijven, zou de globale beoordeling van de meeste scenario's inzake doorstroming veel gunstiger worden.
- e. Zie bespreking punt a.
- f. Zie bespreking 3.4.2 Ruimtelijke impact
Daarnaast loopt ringwegsegment II dwars door het gepland bedrijventerrein waardoor een significante ruimtelijke impact beperkt blijft tot de korte sectie door de bouwvrije zone ten noorden tussen het bedrijventerrein en de Oplintersesteenweg.

Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau. De maatregelen inzake uitvoeringsaspecten kunnen moeilijk in een RUP opgelegd worden.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaar (101)

“Een rechtsreeks ontsluiting via een secundaire weg is daarenboven niet noodzakelijk onveilig. In de plaats daarvan zou er op de Ringweg segment 2 bijvoorbeeld een bijkomend kruispunt kunnen komen

waar het verkeer van het bedrijventerrein op afgewikkeld wordt zodat er wel een rechtstreekse ontsluiting ontstaat (Dat werd zelfs door MINT gesimuleerd in de verkeersmodellen die bijgevoegd zijn aan het plan-MER, doch niet beoordeeld werden in het plan-MER). Tevens is er de mogelijkheid om de werken met een ventweg langsheen de ringweg segment 2 en zo het bedrijventerrein rechtstreeks te ontsluiten zonder dat dit een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid of doorstroming. Dit dient gecorrigeerd te worden in de stedenbouwkundige voorwaarden.” (101)

Bespreking

In functie van verkeersveiligheid en doorstroming werd geopteerd om bedrijven niet rechtstreeks te laten ontsluiten op ringwegsegment II. Dit is eveneens in lijn met het statuut en de rol die dit wegsegment, samen met ringwegsegment I , (op termijn) kan krijgen als volwaardig onderdeel van de ringweg.

Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau. De maatregelen inzake uitvoeringsaspecten kunnen moeilijk in een RUP opgelegd worden. Bijgevolg doet het provinciaal RUP geen uitspraak over de concrete inrichting van het wegsegment of de organisatie van interne ontsluiting op het bedrijventerrein zelf. Deze uitwerking zal pas aan bod komen op projectniveau in samenhang met het concreet ontwerp van de ringweg en zijn kruispunten. De wijze waarop en waar de interne ontsluitingswegen (zoals bijvoorbeeld een ventweg) kunnen aantakken op het ringwegsegment worden in een latere en aparte inrichtingsstudie beoordeeld in functie van de realisatie van het wegsegment. Het RUP voorziet in de afbakening van een reservatiestrook van zestig meter breed. Deze reservatiestrook biedt, naast ruimte voor de toekomstige aanleg van de ringweg, eveneens ruimte voor veilige kruispunten, taluds bij ongelijkvloerse kruisingen van fietspaden, landschappelijke inpassing, waterbuffering, enz.

Advies procoro

Kennis te nemen van het bezwaar zonder gevolg.

Bezwaar (101)

“De nodige middelen voor de realisatie van tal van verkeersmaatregelen om de negatieve effecten is nergens voorzien. In het advies van de stad Tienen wordt zelfs voorgesteld om dit te onderzoeken bij vergunningaanvraag en de noodzakelijke maatregelen te laten bekostigen door de vergunningaanvrager. Het gaat dan vaak over zeer dure oplossingen (ANPR, verkeersfilter, openbare werken) of zeer ingrijpende oplossingen (knips). Dat geeft geen enkel vertrouwen dat dit ter dege zal gebeuren. Een ontwikkelaar of bedrijf dat zich daar wil vestigen houdt vooraf geen rekening met zeer grote bijkomende kosten en zal er alles aan doen om deze sterk te reduceren. Voor bedrijven geldt immers winstmaximalisatie door beperking van de investeringen die hen minder tot geen baten oplevert.

Ik kan geen enkel vertrouwen hebben dat de noodzakelijke verkeersmaatregelen (op vele lokale wegen) effectief gerealiseerd en bekostigd kunnen worden. Dit dient reeds in de planfase gedetailleerd onderzocht te worden en bindend opgelegd te worden in de stedenbouwkundige voorschriften zodat volgende straten (niet limitatieve opsomming) in geen enkel geval meer belast worden. Op deze wegen is immers al veel sluipverkeer:

- Utsenakenweg
- Hamelendreef
- Slachthuisstraat
- Dwarsstraat
- Houtemstraat
- Bunsbeekstraat
- Wijngaardstraat
- Piepelboomstraat
- Van audenhovestraat
- Houtemsesteenweg (Glabbeek)
- Oplintersesteenweg (Glabbeek)
- Eliksemstraat (Linter)
- ...

Op de Oplintersesteenweg, deel Houtemstraat, Neerlintersesteenweg en Grote steenweg (lokale verbindingswegen) dienen daarnaast maatregelen opgelegd te worden om de verkeerstoename te beperken tot lokaal verkeer, de verkeersveiligheid én de verkeersleefbaarheid te laten stijgen. Om dit laatste te bereiken dient de snelheidsbeperking verlaagd te worden in combinatie met . Met betrekking tot de verkeersveiligheid dienen er fietspaden aan beide zijden gerealiseerd te worden in deze straten. Deze ontbreken daar nog op bepaalde plaatsen en dienen sowieso verbreed en vernieuwd te worden. Ook de verlaging van de toegelaten snelheid (mede gemotiveerd door de aanliggende fietspaden) in combinatie met permanente snelheidshandhaving (ANPR) is daar noodzakelijk. Om de oversteekbaarheid te en erftoegang te garanderen, is het noodzakelijk om doorgaand (bovenlokaal) verkeer te weren en maximaal af te leiden op de gewestwegen (ook al zijn deze verzadigd).” (101)

Bespreking

Voor de bespreking van de verkeersgevolgen wordt verwezen naar bovenstaande bespreking en de bespreking in 3.4.1.

In het provinciaal RUP wordt geen uitspraak gedaan over de financiering van de verschillende planonderdelen of eventuele milderende maatregelen. Dit moet in onderhandeling worden bepaald om uitvoering te kunnen geven aan het provinciaal RUP.

Advies procoro

Kennis te nemen van het bezwaar zonder gevolg.

3.6.7.2

Langzaam verkeer

Bezwaren (1, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 17, 23, 24, 25, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 37, 42, 46, 48, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 62, 64, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 79, 84, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 101, 102, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 118, 119)

“Voor het langzaam verkeer blijven de kruisingen met segment II levensgevaarlijk.” (1, 64, 66)

“We willen geen fietsroutes afschaffen, noch omleiden.” (4)

“Er worden geen maatregelen genomen om het traag verkeer aantrekkelijker te maken, integendeel. Dat is nochtans noodzakelijk als milderende maatregel om de verkeerseffecten te verbeteren. Onderstaande voorwaarden dienen als bindende voorwaarde opgelegd te worden bij realisatie van het deelplan Soldatenveld:

- a. Er dient een gescheiden fietspad te komen in het stuk Industripark tussen de Utsenakenweg en Potaardeweg, waar nu geen fietspad is. Een deel van deze weg zou zelfs fungeren als ringweg samen met segment 2.*
- b. Selectieve knip van de Utsenakenweg zodat voetgangers en fietsers zich veilig kunnen verplaatsen op deze functionele fietsroute.*
- c. Ook in de Ambachtenlaan dienen er vrijliggende fietspaden te komen. De huidige fietsvoorzieningen zijn daar helemaal niet comfortabel en veilig, terwijl het alternatief een zeer grote omweg betekent.*
- d. De kruising van fietsverkeer op de veelgebruikte fiets- en wandelroute Kopstraat/Haagboomken met de ringweg segment 2 dient veilig te gebeuren. Hier dienen bindende maatregelen te komen om dit veilig te kunnen doen conform de milderende maatregelen uit het milieueffectenrapport. Een ongelijkgrondse kruising kan nu wel overdreven lijken, maar als segment 2 nu al als secundaire verbindingsweg wordt ingericht dient dit ook meegenomen te worden. Anders zal dat er later ook niet meer van komen. Kinderen moeten daar veiliger kunnen oversteken dan nu het geval is.*
- e. Bovenstaande geldt evenzeer voor de fietsroute IJzerenweg ter hoogte van de Ambachtenlaan. Rekening houdende met de bocht van de Ambachtenlaan, is oversteken daar vandaag al moeilijk en risicovol met kinderen.*
- f. De huidige Potaardeweg zou verdwijnen in dit plan. Een verbinding tussen Hamelendreef en Industripark blijft daar wenselijk voor fietsers. Zodanig is de woonwijk daar verbonden met de bedrijvzone, zoals vandaag al het geval is. Daar dient een bijkomende fietsroute aangelegd te worden, gescheiden van het zwaar verkeer.*

- g. *De verbinding voor fietsverkeer van bedrijventerrein naar centrum Tienen dient verder verbeterd te worden. De aanleg van een fietsroute tussen Bosch (volgens de trage weg) en Viander in het verlengde van het Reynaertsbaantje is aangewezen zodat het industrieterrein beter bereikbaar is per fiets en er zo ook minder autoverkeer is.*
- h. *De parallelle verbinding achterzijde Slachthuisstraat dient recht getrokken te worden zodat deze aantrekkelijker wordt voor functioneel fietsverkeer. Het huidige zeer bochtige traject met slechte zichtbaarheid (eveneens onverlicht) zorgt al voor conflicten tussen wandelaars (met hond) en fietsers."*

"Er dient een fietsroute te komen om Tiens Veld (en zo ook het bedrijventerrein) te verbinden met deelgemeente Hakendover via het Tiens Broek met een brug over de Gete." (29, 102, 105)

"Ten Zuiden van het nieuwe bedrijventerrein wordt ook een buffer voorzien in de inrichtingsschets (oranje aangeduid op onderstaand plan). Daar dient minstens een gescheiden dubbelrichtingsfietspad voorzien te worden, dat ineens groen omkaderd kan worden." (101)

"Hiertoe dient een 50 meter brede zone afgebakend te worden rondom het bedrijventerrein én mee opgenomen te worden in het RUP als uitbreiding van de bedrijvenszone. Deze zone dient voorzien van een wandel- en fietsweg met brugje over de Gete richting Oude Getestraat" (101)

"Een toename van het verkeer zal uiteraard ook de verkeersveiligheid niet ten goede komen. In het gedeelte van de Houtemstraat waar wij wonen is er enkel een gedeeld fiets- en voetpad. Dit is noch voor de fietsers veilig, noch voor de wandelaars.

Als fietsers moet je uitkijken om niet 'aangereden' te worden door auto's die hun oprit afrijden, we hebben dit zelf al meermaals mogen ondervinden. Op dagen dat er afval buiten staat zoals de groen bak, papier, huisvuil,... is het oppassen voor al deze extra hindernissen.

Wij hebben een tijdje met onze fietskar het traject tot aan het centrum afgelegd om onze dochter naar school te brengen, maar het meest onveilige stuk tot aan de stad bleek vaak onze eigen straat te zijn. Dan maar op de straat rijden? Dat is alvast geen veiliger alternatief gebleken. Ontmoedigd door de huidige verkeersonveilige situatie en aantal bijna-ongevallen, gaan wij nu meestal met de auto naar de school. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Bij een toename van verkeer door onze straat zal de verkeersveiligheid alvast niet op vooruit gaan." (118)

"Er worden geen maatregelen genomen op het traag verkeer aantrekkelijker te maken. Milderende maatregelen moeten als bindende voorwaarden opgelegd te worden." (111)

"De huidige open ruimte biedt een trage, veilige corridor voor de fietsers en de schoolgaande jeugd uit Sint-Margriete-Houtem en Oplinter kan nooit (financieel-economisch) gecompenseerd worden op een bedrijventerrein.

Indien de Provincie dit wel zou kunnen garanderen, vraag ik dit in de eerste plaats dit te realiseren voor het bestaande industrieterrein: aangenaam fietsen of wandelen is het er momenteel zeker niet.

- *In de Ambachtenlaan moeten vrijliggende fietspaden te komen. De huidige fietsvoorzieningen zijn daar helemaal niet comfortabel en veilig. In tegenstelling tot gemotoriseerd verkeer is een omweg van 500 m voor een voetganger of een fietser snel een zeer grote omweg.*
- *De kruising van fietsverkeer op de veelgebruikte fiets- en wandelroute Kopstraat/Haagboomken moet veiliger, bv. met een fiets/wandelbrug of -tunnel. Kinderen moeten daar veiliger kunnen oversteken dan nu het geval is. Hetzelfde geldt voor de fietsroute IJzerenweg ter hoogte van de Ambachtenlaan. Rekening houdende met de bocht van de Ambachtenlaan, is oversteken daar vandaag gevaarlijk voor de zwakke weggebruiker.*
- *De verbinding voor fietsverkeer van bedrijventerrein naar centrum Tienen zou veel beter kunnen uitgewerkt zijn. De aanleg van een fietsroute tussen Bosch (volgens de trage weg) en in het verlengde van het Reynaertsbaantje bij het Viander is aangewezen.*
- *De parallelle verbinding achterzijde Slachthuisstraat zou beter recht getrokken te worden zodat deze aantrekkelijker wordt voor functioneel fietsverkeer. Het huidige zeer bochtige traject heeft een zeer slechte zichtbaarheid en is onverlicht.*
- *In de Ambachtenlaan moeten vrijliggende fietspaden komen. De huidige fietsvoorzieningen zijn daar helemaal niet comfortabel en veilig. In tegenstelling tot gemotoriseerd verkeer is een omweg voor een voetganger of een fietser snel een zeer grote omweg.*

- *Een fietsroute om Tiens Veld en zo ook het bedrijventerrein kan de deelgemeente Hakendover via het Tiens Broek met een brug over de Gete verbinden.*
- *En een gescheiden fietspad in het stuk Industriepark tussen de Utsenakenweg en Potaardeweg zal ook daar het fietsverkeer veiliger maken.*

De Tiense Burger zal dankbaar zijn indien de Provincie dit in de toekomst kan helpen realiseren.” (67, 95, 106)

Bespreking

Het klopt dat ook voor het langzaam verkeer milderende maatregelen dienen genomen te worden. Het plan-MER geeft voor alle ringwegsegmenten aan:

‘De verschillende ringwegsegmenten kruisen op maar liefst 14 plaatsen een functionele fietsroute of fietscorridor. Op de 8 kruispunten met de invalswegen waar ook uitwisseling van autoverkeer plaatsvindt, moet de kruispuntinrichting een vlotte en veilige oversteek voor fietsers mogelijk maken. Een lichtengeregeld kruispunt heeft daarbij de voorkeur op een rotonde en zeker op een voorrangskruispunt. Op de 6 andere kruisingen moet ook een veilige oversteek voorzien worden, waarbij het wenselijk is om de haalbaarheid te onderzoeken van een ongelijkvloerse kruising voor het fietsverkeer, al dan niet in combinatie met landbouwverkeer en/of lokaal autoverkeer. Op de kruising van de non-stop hoofdfietsroute op de oude spoorwegberm naar Diest is een ongelijkgrondse kruising van het fietsverkeer per definitie aangewezen.’

Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau. De maatregelen inzake uitvoeringsaspecten kunnen moeilijk in een RUP opgelegd worden. Bijgevolg doet het provinciaal RUP geen uitspraak over de concrete inrichting van het wegsegment, de kruisingen of de langzaamverkeersverbindingen.

Zie ook bespreking punt 3.1.11.

De aanbevelingen met betrekking tot de fietsverbindingen (bezwaar 29 en anderen) reiken verder dan het plangebied. Toch zijn ze waardevol voor de concrete uitwerking. De uitwerking zal pas aan bod komen op projectniveau in samenhang met het concreet ontwerp van de ringweg en zijn kruispunten. De procoro deelt de mening dat op dat moment of bij voorkeur eerder de langzaamverkeersverbindingen ruimer dan het plangebied dienen bestudeerd te worden om zo veilige en snelle verbindingen tussen stadscentrum, stationsomgeving en bedrijventoneel te bekomen.

Het RUP voorziet in de afbakening van een reservatiestrook van zestig meter breed. Deze reservatiestrook biedt, naast ruimte voor de toekomstige aanleg van de ringweg, eveneens ruimte voor veilige kruispunten, taluds bij ongelijkvloerse kruisingen van fietspaden, pechhavens, bruggen, passeerhavens voor landbouwverkeer, overbrugging van kabels en leidingen, vangrails, bushaltes, bomen, enz. Er is dus wel effectief ruimte voorzien de realisatie van veilige kruisingen met het langzaam verkeer

De fietsroute Kopstraat wordt verlegd naar de noordelijke buffer van het bedrijventerrein. Door deze fietsroute te koppelen aan de groene assen of buffers op het bedrijventerrein, kan een kwalitatieve fietsrelatie gerealiseerd worden tussen het centrum van de stad, het bedrijventerrein en de grote open ruimtes rond de stad.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.6.7.3

Openbaar vervoer

Bezwaren (29, 30, 31, 32, 67, 95, 101, 102, 105, 106, 107, 108, 109, 111 112, 113, 114, 115, 116)

“Om Soldatenveld en de geplande uitbreiding te bereiken wordt voorgesteld om buslijn 29 te verlengen. Deze busdienst heeft een zeer beperkte dienstverlening en wordt ook amper gebruikt. Het is noodzakelijk om de omgeving met een frequente lijn te bedienen. Nog beter zou zijn als de plannen van regionet Leuven worden geïntegreerd in dit plan met een frequente lijn naar Tienen en Leuven in combinatie met een randparking ter hoogte van de Oplintersesteenweg of gezamenlijke bedrijfsvervoerdiensten opgelegd wordt.” (29, 102, 105)

“Om Soldatenveld en de geplande uitbreiding te bereiken wordt voorgesteld om buslijn 29 te verlengen. Deze busdienst heeft een zeer beperkte dienstverlening en wordt ook amper gebruikt. Het is noodzakelijk om de omgeving met een frequente lijn te bedienen. Nog beter zou zijn als de plannen van regionet Leuven worden geïntegreerd in dit plan met een frequente lijn naar Tienen en Leuven in combinatie met een randparking ter hoogte van de Oplintersesteenweg of gezamenlijke bedrijfsvervoerdiensten opgelegd wordt.” (111)

“Er wordt geen verbetering van het openbaar vervoer ingecalculiseerd. Het voorstel om de buslijn 29 te verlengen is een lachertje. Omwille van de beperkte dienstverlening wordt deze lijn amper gebruikt. In de plannen van regionet Leuven zou een frequente lijn naar Tienen en Leuven met een randparking op het uiterste punt van het bedrijventerrein.” (67, 95, 106)

Bespreking

Het plan-MER stelt dat *‘een goede bediening door openbaar vervoer van het nieuwe regionaal bedrijventerrein is noodzakelijk is ongeacht de locatiekeuze. Bij RBT Soldatenveld is een omleiding van buslijn 29 daarbij wenselijk.’*

Een goede dienstverlening is uiteraard noodzakelijk. **De stad Tienen zetelt binnen de vervoerregioraad Leuven en kan hier de bediening van het bedrijventerrein aankaarten.** De vervoerregioraad dient te fungeren als de cockpit voor het mobiliteitsbeleid in de vervoerregio. Niet alleen het openbaar of het collectieve vervoer, ook de voor- en natrajecten met (deel)fiets, (deel)auto en alle andere vervoersmodi dienen worden gefaciliteerd. Daarnaast buigt de vervoerregioraad zich ook over de infrastructuur (wegen, fietswegen, ...) en het goederenvervoer binnen de regio.

De vervoerregioraad zal een regionaal mobiliteitsplan opstellen voor de hele regio en dat plan ook opvolgen en evalueren. Het regionaal mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien jaar (2030). Daarnaast buigt de vervoerregio zich met de opmaak van het openbaar vervoerplan ook op de korte termijn. Dit plan zal in 2022/2023 in voege treden.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.6.7.4

Verkeer bestemd voor de bedrijventerrein

Bezwaar (101)

“Dit RUP dient bindende maatregelen op te leggen om doorgaand zwaar verkeer uit te sluiten op lokale wegen. Bijkomend noodzaakt dit RUP maatregelen om het lokaal zwaar verkeer (bietentransport, betonmixers, etc) enkel te ontsluiten via lokale verbindingswegen.” (101)

Bespreking

Zie ook bespreking punt 3.4.1.

Minstens dienen voor de realisatie van het bedrijventerrein een aantal maatregelen getroffen te worden die het bedrijfsgebonden verkeer scheiden van het stedelijk verkeer. Het is niet aangewezen, zoals ook blijkt uit de plan-MER, om het bedrijfsgebonden verkeer via de Vesten of lokale wegen te sturen. Een doordachte vervoersstructuur, waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen lokaal en doorgaand verkeer en welke wegen al dan niet in aanmerking komen voor zwaar verkeer zal uitgewerkt moeten worden (ondersteund door bijkomend mobiliteitsonderzoek). De stad Tienen zetelt binnen de vervoerregioraad Leuven en kan hier de ontsluiting van het bedrijventerrein aankaarten.

Advies procoro

Kennis te nemen van het bezwaar zonder gevolg.

Bezwaar (101)

“De lokale ontsluitingsweg Hamelendreef is in combinatie met het Oostelijk deel van de Oplintersesteenweg de enige toegelaten weg om het zwaar verkeer van het bedrijventerrein te ontsluiten naar de Oostelijk gelegen (deel)gemeenten Oplinter, Neerlinter, Sint-Margriete-Houtem. Dit is tegenstrijdig met het mobiliteitsplan van de stad Tienen waarbij deze weg daar niet voor geschikt wordt geacht en de conclusies uit het PORT overleg (studie provincie).

Ook de ontsluiting van het bedrijventerrein Soldatenveld via de Slachthuisstraat naar het Noorden (Diest-Aarschot en verder) is heden reeds onaanvaardbaar en strijdig met het mobiliteitsplan waar dit slechts een erfontsluitingsweg is.” (101)

“De doortocht doorheen Sint-Margriete-Houtem wordt enorm veel gebruikt door verkeer met herkomst- en bestemming in Soldatenveld. ... Hallucinant is dat en oplossingen blijven uit. Moeten we op de stad vertrouwen voor verkeersoplossingen terwijl dit nu (met minderverkeer) niet gedaan wordt?

Deze wegen zijn daar helemaal niet voor geschikt. Het RUP ontbreekt maatregelen om dit tegen te gaan.” (101)

“De smalle Dwarstraat wordt heden veelvuldig gebruikt voor personenverkeer afkomstig van Diest en de E314 richting Soldatenveld en daar helemaal niet voor geschikt. ... Het RUP ontbreekt maatregelen om dit tegen te gaan.” (101)

Bespreking

Zie bespreking punten d en e in advies van de stad Tienen en bespreking punt 3.4.1 en punt 3.6.7.

Advies procoro

Kennis te nemen van het bezwaar zonder gevolg.

3.6.7.5

MOBER

Bezwaar (37)

“Er dient voor de deelplannen Soldatenveld en Leuvenselaan een MOBER opgelegd te worden in de stedenbouwkundige voorwaarden.” (37)

Bespreking

- Deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld': zie bespreking punt e advies MOW
- Deelplan 'Detailhandelszone Leuvenselaan': zie bespreking punt c advies VLAIO

Advies procoro

Zie het advies procoro bij het advies departement Mobiliteit en Openbare Werken en advies Agentschap Innoveren en Ondernemen.

3.6.8

Agrarische gebieden

Bezwaren (29, 30, 31, 32, 47, 54, 55, 100, 101, 102, 105, 107, 108, 109, 112, 113, 114, 115, 116)

“De herbevestigd agrarisch gebied dient gecompenseerd te worden overeenkomstig de omzendbrief.” (101)

“Er worden geen compensaties in natuur voorgesteld voor de verloren landbouwgronden en bos op het Tiense veld.” (47)

“Het voorliggend PRUP houdt geen rekening met een herstel van de evenwichten binnen het plangebied. Zo worden de gedeeltelijke inname van o.a. het Herbevestigd Agrarisch Gebied noch de aanwezige natuurwaarden (ontbossing, kleine landschapselementen ...) niet elders gecompenseerd.” (100)

Bespreking

Zie bespreking advies departement Landbouw en Visserij en punt 3.1.6.

Compensaties in natuur zijn geen vereiste binnen dit planproces. De bestemming van de bedrijventone past in de totale ruimtebalans die is vastgelegd in het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen. Daarbij wordt ook ingezet op bijkomende ruimte voor natuur en bos.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaren (61, 74, 101)

“Voor een landbouwer met gezin is het essentieel mijn bedrijf leefbaar te houden. Dit PRUP heeft een zware impact op de waarde en toekomstperspectieven van mijn bedrijf.” (74)

“Het deelplan Soldatenveld wordt bewerkt door vele jonge landbouwers. Dit heeft aanzienlijke negatieve gevolgen voor deze bedrijven.” (101)

Bespreking

Na de goedkeuring van het eerste provinciaal RUP 'Afbakening KSG Tienen' werd in 2013 een landbouweffectenrapport (afgekort LER) opgemaakt door VLM. Dit rapport werd teruggekoppeld met de getroffen landbouwers. De resultaten van dit LER werden eveneens verwerkt in het nieuwe plan-MER (2019). Plan-MER p. 214:

‘De beoordeling van de effecten op de gebruiksfunctie landbouw steunt in belangrijke mate op de LIS (landbouwimpactstudie) die aangeleverd werd door het departement Landbouw en Visserij. Naar aanleiding van het RUP van 2012 werd voor regionaal bedrijventerrein Soldatenveld (45 ha) destijds ook een LER (landbouweffectenrapport) opgemaakt door de VLM. Voor zover nog actueel en relevant zal ook gebruik gemaakt worden van de gegevens uit deze studie.’

Ten gevolge hiervan werd de zone voor gemengd open ruimte gebied in het deelplan regionaal bedrijventerrein Soldatenveld gewijzigd naar bouwvrij agrarisch gebied.

De procoro stelt conform haar advies op het advies van MOW voor in het kader van de realisatie het LER te actualiseren, inclusief een terugkoppeling met de getroffen landbouwers, om de negatieve impact van het deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld' op de landbouwactiviteiten tot een minimum te beperken.

Advies procoro

Zie het advies procoro bij het advies departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Bezwaren (56, 98, 100, 101, 119)

“De Kopstraat zou omgelegd worden in de bufferzone en enkel voorbehouden zijn voor fietsers en voetgangers. Momenteel dient deze ook voor landbouwverkeer. In de toekomst dient het agrarisch gebied ten Noorden van Soldatenveld ook ontsloten te worden voor landbouwverkeer. Daar is niet aan gedacht. Dit kan niet gerealiseerd worden in de bochtige weg doorheen de groenbuffer omdat er anders te veel groen moet opgeofferd worden. Er dient een extra weg aangelegd te worden voor landbouwverkeer. Het is ook belangrijk hoe deze al dan niet aangesloten wordt op de ringweg. Rechts-in, rechts-uit via ventweg ringweg is zeker een oplossing.” (101)

Bespreking

Zie bespreking punt 3.6.3 waarin de procoro pleit om de buffer tot haar essentie terug te brengen.

De bereikbaarheid van de landbouwpercelen is uiteraard een belangrijk aspect bij de verder uitwerking. De uitwerking zal pas aan bod komen op projectniveau in samenhang met het concreet ontwerp van de ringweg, zijn kruispunten, ... en dit ondersteund door bijkomend mobiliteitsonderzoek.

Advies procoro

Zie het advies procoro bij punt 3.6.3

Bezwaren (47)

'Er staat geen enkele verklaring in geen enkel document waarom het in gebruik nemen van een hobbyweide of moestuin niet is toegelaten binnen het 'bouwvrij agrarisch gebied'.' (47)

Bespreking

Ten gevolge van het landbouweffectenrapport (LER) dat werd opgemaakt werd de zone voor gemengd open ruimte gebied in het deelplan Soldatenveld gewijzigd naar 'bouwvrij agrarisch gebied'. Voor deze bestemming worden de voorschriften afgestemd op die van 'landbouwgebied' in het algemeen conform het gewestplan. De landbouwgebieden zijn bestemd voor professionele landbouwactiviteiten. Hobbylandbouw is volgens het gewestplan niet toegelaten. Dit wordt doorgetrokken voor dit 'bouwvrij agrarisch gebied'.

Advies procoro

Kennis te nemen van het bezwaar zonder gevolg.

3.6.9

Onteigeningsplan / haalbaarheid Soldatenveld

Bezwaren (28, 110)

"De stedenbouwkundige voorschriften voor de bestemmingen 'gemengd regionaal bedrijventerrein en 'reservatiestrook voor lijninfrastructuur' zijn de facto door de grondeigenaars onuitvoerbaar. Enerzijds door de realisatie van de bestemming afhankelijk te maken van studies in de toekomst voor de realisatie van de wegenis. Anderzijds door de ontwikkeling te laten afhangen van de opmaak van een inrichtingsstudie en parkmanagementplan, alsmede van de effectieve aanleg (en dus financiering) van de ontsluitingsweg (incl. waterbeheersingsmaatregelen) en een collectieve parking, terwijl dit onmogelijk kan door één van de particuliere eigenaars van een deel van het bedrijventerrein. De provincie beoogt een ontwikkeling door een publieke partij met name de POM Vlaams-Brabant zoals in de toelichtingsnota is aangegeven. Dit in ten onrechte niet opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften. In die context is het onbegrijpelijk dat er geen onteigeningsplan gekoppeld is aan het RUP. De stedenbouwkundige voorschriften bepalen ook geen termijn een voorstel tot minnelijke aankoop zou moeten gedaan worden door de POM. Dit reduceert de onderhandelingsmarge voor de particuliere eigenaars tot nul. Het recht van voorkoop dat in ingeschreven is niet zinvol aangezien de eigenaars geen keuze hebben om de terreinen aan derden te verkopen. De ontwikkeling via onteigening is niet noodzakelijk. Door een bindend inrichtingsplan te koppelen aan het RUP waarop de weg en de parking ingetekend worden kan de onteigening beperkt worden tot de gemeenschappelijk voorzieningen. De kost daarvan kan verrekend worden aan de particulier eigenaars. Zo kunnen particuliere eigenaars hun eigendom zelf ontwikkelen binnen de contouren uitgetekend door de POM. Er wordt gevraagd het PRUP in die zin aan te passen." (28)

"Bij navraag werden nergens budgetten voorzien noch voor de aanleg, noch voor de studie hieromtrent. Hoe kun je dan zoiets naar voor schuiven?" (110)

Bespreking

Dit bezwaar is deels gegrond. **De opname van de doelstelling om te komen tot een ontwikkeling in publieke regie kan volgens de procoro inderdaad beter worden opgenomen in het toelichtend deel bij de stedenbouwkundige voorschriften. Ook de verduidelijking dat de onteigeningsplan niet is gekoppeld aan het provinciaal RUP maar in uitvoering ervan kan worden opgemaakt door de POM wordt hier beter nog eens verduidelijkt.**

Verder dient eveneens verduidelijkt te worden dat de ontwikkeling van delen van de bedrijvenszones door private partijen binnen de regie van de POM mogelijk blijft. Indien de POM in der minne overeenkomsten kan sluiten over grondafstand voor de gemeenschappelijke infrastructuur is een onteigening van de ontwikkelbare bedrijfspercelen niet persé noodzakelijk. Particuliere eigenaars kunnen hun eigendom zelf ontwikkelen binnen de contouren uitgetekend door

de POM zoals de bezwaarindiener vraagt. Dit geldt ook voor bedrijfsperven die worden verkocht door de POM na de aanleg van de gemeenschappelijke infrastructuur. De regie wordt bij een publieke actor gelegd net om te kunnen verzekeren dat de aanleg van de noodzakelijke gemeenschappelijke infrastructuur haalbaar en uitvoerbaar wordt. Zonder deze regie is het provinciaal RUP inderdaad vrijwel onuitvoerbaar. De verschillende particuliere eigenaars kunnen onmogelijk samen de regie voeren en beschikken ook collectief niet over de bevoegdheden voor de aanleg van de noodzakelijk gemeenschappelijke infrastructuren.

Advies procoro

Om die reden dient in het toelichtend deel bij de stedenbouwkundige voorschriften van het deelplan **'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld'** dit ontwikkelingsperspectief verduidelijkt te worden door hier de passage in dit verband uit de toelichtingsnota te hernemen en aan te vullen als volgt:

'De ontwikkeling van een grootschalig bedrijventerrein is een complex proces, waarvan de regie het beste in handen ligt van één partij. Vanwege de belangrijke investeringen in publieke voorzieningen is het aangewezen dat een publieke partij deze regie voert. De provincie Vlaams-Brabant doet een beroep op de provinciale ontwikkelingsmaatschappij Vlaams-Brabant (POM Vlaams-Brabant) om de ontwikkeling van het bedrijventerrein te regisseren. De POM Vlaams-Brabant zal hiertoe gesprekken aanknopen met de huidige eigenaars om te komen tot een verwerving van de gronden. Om de verwerving van de gronden te vergemakkelijken, zal het RUP een recht van voorkoop vestigen. Dit betekent dat de POM Vlaams-Brabant de eerste partij is om gronden aan te kopen, indien de huidige eigenaar wenst te verkopen. Indien noodzakelijk zal de POM Vlaams-Brabant overgaan tot onteigening. Artikel 6 van het onteigeningsdecreet duidt de provinciale ontwikkelingsmaatschappijen aan als instanties die bevoegd zijn om over te gaan tot onteigening. Hiervoor is wel een onteigeningsplan nodig, dat een eigen procedure volgt. Dit RUP loopt niet samen met een onteigeningsprocedure.'

Met aanvulling als volgt:

'Een ontwikkeling van delen van de bedrijvzones door de huidige eigenaars binnen de regie van de POM Vlaams-Brabant blijft mogelijk. Indien de POM in der minne overeenkomsten kan sluiten over grondafstand voor de realisatie van de gemeenschappelijke infrastructuur is een volledige onteigening van de ontwikkelbare bedrijfsperven niet altijd noodzakelijk. Particuliere eigenaars kunnen hun eigendom zelf ontwikkelen binnen de contouren uitgetekend door de POM én na aanleg van de gemeenschappelijke infrastructuur.'

3.6.10

Bezwaren met betrekking tot de (niet) toegelaten activiteiten (andere dan Seveso-bedrijven) en tewerkstelling

Bezwaren (1, 6, 7, 9, 10, 11, 17, 23, 24, 25, 33, 35, 40, 41, 42, 45, 47, 46, 48, 54, 55, 57, 58, 59, 62, 64, 66, 67, 76, 77, 79, 83, 84, 93, 95, 96, 97, 99, 101, 106, 110, 111)

"In artikel 4 van de stedenbouwkundige voorschriften wordt zelfs vergeten de niet toegelaten activiteiten te vermelden uit pp. 27-28 van het plan-MER, zijnde verbrandingsinrichtingen en -installaties, verwerking en bewerking van mest en slib." (1)

"Nooit werd enig onderzoek verricht naar het type van bedrijfsactiviteit waaraan het kleinstedelijk gebied Tienen enige behoefte zou hebben, met als resultaat dat nagenoeg elke soort bedrijvigheid met mogelijk schadelijk gevolgen op het vlak van milieuhinder en levenskwaliteit van de omwonenden (breekwerven, afvalverwerking en recyclage, Seveso, ...) zou worden toegelaten, en in tegenspraak tot het plan-MER, sluiten de stedenbouwkundige voorschriften zelfs verbrandingsinstallaties niet uit." (40)

"Tienen kan gerust aan zijn stadspoorten toevoegen: Tienen, suiker- én afvalstad. Het aantal afvalverwerkende bedrijven is gewoon indrukwekkend en bijzonder impactvol in de zuidelijke zone. Het kan onmogelijk de bedoeling zijn om nog meer afvalverwerkende bedrijven en breekwerven toe te laten op Tiense bedrijvzones." (41)

"Belangrijk bij nieuwe industriezones is om te werken aan een lokale verankering. Dit kan enerzijds door aan te sluiten op de sterkten van de regio, in casu de suikerindustrie sl met momenteel een zaadveredelingsbedrijf, raffinaderij, citroenzuurfabriek, veevoedingsindustrie, nutriëntenbedrijf maar in de toekomst misschien mogelijk een viskwekerij, bioplastiekbedrijf, ...

Dit kan anderzijds door in te zetten op de verwevenheid van het ene bedrijf met het andere. Bv doordat de ene zijn reststoffen de grondstof vormen van de andere. Denken we hierbij aan het opwaarderen van groenresten van landschapsbeheer tot circulaire bouwmaterialen uit schimmels. Denken we hierbij aan bedrijven die instaan voor de hele waardeketen rond logistiek van in herbruikbare verpakking voorziene goederen inclusief de hele reverse logistiek. Denken we hierbij aan de uitbouw van de arbeids- en/of kennisintensieve maakindustrie rond bv de BOSCH-site. Enkel door lokale verwevenheid verkrijgt men verankering van de spelers in de regio. Het lokale ecosysteem zorgt dat een herlokalisatie minder evident is.” (41)

“Bij ruimteschaarste kunnen bedrijvzones bezwaarlijk aangelegd zonder harde garanties voor tewerkstelling. Enkel mits voldoende garanties voor een gevarieerde tewerkstelling, zowel voor laaggeschoolden, voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt ... als voor kennisintensieve profielen, is het aansnijden van aanvullende schaarse ruimte te verantwoorden. Bedrijven moeten verplicht worden tot een minimale tewerkstelling per oppervlakte-eenheid. Enkel zo kan men bv troosteloze stalplaatsen van voertuigen zoals in Grijsen vermijden.” (41)

“De bedrijfsactiviteiten die worden toegelaten zijn uiterst ongewenst: geen breekwerven, geen verbrandingsinstallaties, geen afvalverwerking, geen Seveso.” (45)

“Het PRUP is een onduidelijk plan dat overloopt van waarschijnlijkheden en veronderstellingen. De vestigingsregels voor nieuwe bedrijven in Soldatenplein zijn niet gekend. Het is onduidelijk welk type bedrijven zich mogen vestigen tegen welke condities. Er wordt geen enkele indicatie van tewerkstelling bepaald of zelfs niet nagestreefd.” (47)

“Eis tot geen SEVESO industrie, maar ook geen breekwerven ...” (47)

“Eis om een nieuwe invulling te zoeken voor een bedrijventerrein dat afgestemd is op voeding en landbouwactiviteiten waar de streek historisch sterk in is.” (47)

“Uw studie van de tewerkstellingsgraad dateert van meer dan 10 jaar geleden – een nieuwe studie dringt zich op.” (83)

“Afvalverwerking is helemaal uit den boze.” (111)

“Voor hinderlijke activiteiten zoals breekwerven en Seveso-bedrijven is het helemaal niet logisch om deze in stedelijk gebied in te plannen nabij vele woningen. Er dienen zeer grote afstandsbuffers bindend opgelegd te worden om hinder naar gevoelige receptoren uit te sluiten en de huidige groenbuffers volstaan in geen geval.” (111)

“Er wordt geen onderscheid gemaakt in de soorten bedrijventerreinen, waar de Provincie Tienen de meest belastende soort oplegt, nl. gemengde bedrijfsterreinen. Waarom? Is er niet meer nood aan kantoorruimten of ambachtzone? Op welke criteria - anders dan oude context die doorwerkt – is dit gebaseerd?” (67, 95, 106)

“De stedenbouwkundige voorschriften laten dan ook, zonder enige verantwoording, elke vorm van bedrijvigheid toe. In artikel 4 van de stedenbouwkundige voorschriften wordt zelfs vergeten de niet toegelaten activiteiten te vermelden uit pp. 27-28 van het plan-MER, zijnde verbrandingsinrichtingen en -installaties, verwerking en bewerking van mest en slib.” (64, 66)

Bespreking

De opsomming van niet toegelaten activiteiten vermeldt op p. 28 van het plan-MER zijn geen gevolg van de resultaten van het plan-MER, maar een indicatie van het planvoornemen. Het betreft namelijk de voorschriften van het provinciaal RUP zoals goedgekeurd in 2012.

Op basis van besprekingen met de stad Tienen werden de niet-toegelaten activiteiten beperkt tot:

- autonome detailhandel;
- agrarische productie;
- autonome kantoren;
- recreatieve voorzieningen.

De activiteiten 'Verbrandingsinrichtingen en –installaties' en 'Verwerking en bewerking van mest en slib' werden niet specifiek opgenomen bij de toegelaten activiteiten, maar ook niet expliciet verboden.

Het is een beleidsmatige keuze om de bedrijfsactiviteiten niet op voorhand uit te sluiten. De generieke milieuwetgeving maakt dat bij concrete inplantingen van bedrijven een hele afweging dient te gebeuren naar de inpasbaarheid ervan in de omgeving. Dat zal ook afhangen van waar, op welke concrete plek binnen de bedrijvenzone, een bepaalde bedrijfsactiviteit wordt aangevraagd. Een bedrijfsperceel midden in de bedrijvenzone zal andere afwegingen vragen dan een perceel aan de rand ervan. Deze afweging zal moeten gebeuren op niveau van concrete vergunningsaanvragen rekening houdend met de geldende normen binnen de generieke milieuwetgeving.

Het provinciaal RUP omvat de ruimtelijke voorwaarden voor de ontwikkeling van de bedrijvenzone. Binnen een RUP zijn het opnemen van voorwaarden naar tewerkstelling en lokale verankering niet mogelijk. Het zijn immers geen ruimtelijk voorwaarden voor de ontwikkeling van de bedrijvenzone in het kader van omgevingsvergunningen. Het opleggen van bepaalde minimale tewerkstelling bij een omgevingsvergunning maakt dat de vergunning rechtsonzeker zal worden bij problemen in de bedrijfsvoering. In de coronacrisis was de tewerkstelling op vele bedrijfssites bijvoorbeeld zeer laag. Het bedrijf zou dan in een dergelijke crisis niet meer voldoen aan de voorwaarde(n) in haar vergunning waardoor de vergunning zelf juridisch gezien niet langer rechtsgeldig wordt. Het is daarom juridisch niet verdedigbaar om via een RUP allerlei niet ruimtelijke voorwaarden op te leggen. Ook lokale verankering ligt juridisch zeer moeilijk. Vanuit het gelijkheidsbeginsel kan er immers geen onderscheid gemaakt worden voor de toegang tot een vergunning op basis van woonplaats/geboorteplaats/locatie/bedrijfszetel van burgers en bedrijven. De voorwaarden voor een vergunning moeten in gelijke mate gelden voor iedereen die een vergunning aanvraagt. De vaak tijdelijke lokale inplanting van een aanvrager mag daarbij geen rol spelen. Er zijn andere instrumenten beter geschikt om te sturen op een lokale verankering en tewerkstelling. Hiervoor kan bijvoorbeeld ingezet worden op een aangepast uitgiftebeleid in de ontwikkeling van de bedrijvenzone of een deel ervan. Via een aangepast uitgiftebeleid kan ingezet worden op lokale verankering en garanties op tewerkstelling. De ontwikkeling zelf zal opgenomen worden door de POM Vlaams-Brabant. De opmerkingen inzake lokale verankering en tewerkstelling zullen doorgestuurd worden naar POM Vlaams-Brabant.

Wat betreft strenge normen inzake hinderaspecten voor de bedrijven moet erop worden gewezen dat de generieke milieuwetgeving van kracht is en blijft. Deze wetgeving en de daaraan gelinkte normering inzake afstanden en buffers wordt voortdurende bijgesteld aan de hand van de meest recente inzichten. Door deze normeringen in het RUP op te nemen is de kans bijgevolg groot dat de normering minder streng zou zijn binnen het RUP dan erbuiten. Dat is niet te verantwoorden. De generieke milieuwetgeving legt dezelfde milieunormen op voor de bestaande bedrijvenzone én de voorziene uitbreiding binnen het provinciaal RUP. Bij de vergunningverlening voor specifieke bedrijfsinplantingen zal de toetsing niet alleen aan de voorwaarden uit het provinciaal RUP moeten gebeuren maar ook aan de normering vanuit de generieke milieuwetgeving.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaren (29, 30, 31, 32, 101, 102, 104, 105, 107, 108, 109, 112, 113, 114, 115, 116)

“Onze omgeving heeft te kampen met zeer ernstige geurhinder afkomstig van de Tiense Suikerraffinaderij en voornamelijk van zijn bezinkingsvijvers, alsook van Citrique Belge. ...

Daarvan is zelfs niets terug te vinden in het RUP, noch in het milieueffectenrapport. Het milieueffectenrapport dient minstens gecorrigeerd te worden met verder onderzoek naar de effecten over geur zodat enige cumulatie uitgesloten wordt. ...

Bedrijven die enige geurhinder kunnen veroorzaken dienen bindend uitgesloten te worden in de stedenbouwkundige voorschriften. Afvalverwerking is dan bijvoorbeeld helemaal uit den boze.” (29, 102, 105)

“Ook inzake milieuzonering worden ruimere afstanden vooropgesteld als afstandsbuffer tussen woningen en industriële activiteiten. Effectieve milieuzonering is in deze fase reeds mogelijk door omgekeerd te werk te gaan en een zone voor te behouden voor de meest hinderlijke bedrijven. In het bedrijventerrein dienen de stedenbouwkundige voorschriften verstrengd te worden in de resterende

paarse zone op die op minder dan 500 meter van de aanwezige bewoning staat. ... Voor de andere zone dienen er verstrengde eisen te komen overeenkomstig.” (101)

Bespreking

In het plan-MER wordt onder de discipline lucht het thema stof- en geurhinder wel degelijk behandeld. Het plan-MER stelt dat *‘met betrekking tot geur en neervallend stof sowieso een preventief beleid moet gevoerd worden. Dit kan door toepassing van de indicatieve afstandsnormen ten opzichte van bewoning per bedrijfs- of activiteitstype, zoals opgegeven in het zgn. Groene Boekje van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (zie www.milieuozonering.info). Door toepassing van deze normen voor geur en stof, worden in de nabijheid van bewoning heel wat bedrijfstypes uitgesloten die ook potentiële emissiebronnen zijn van luchtpolluenten. Hetzelfde geldt voor de geluidsnormering en –zonering, die in het hoofdstuk geluid wordt voorgesteld.’*

Verder stelt het plan-MER dat *‘de impact beperkt kan worden door een (brede) buffer te voorzien t.h.v. de bewoning: bij zoekzone Soldatenveld kan een dergelijke buffer zich beperken tot de noord- en NW-rand van het gebied, m.a.w. door het bedrijventerrein effectief te beperken.’*

Milieuozonering heeft slechts voldoende relevantie in het uitgiftebeleid. Bij gebrek aan gegevens van concrete bedrijven die zich in de bedrijvenzone zullen vestigen, is een toepassing op planniveau onvoldoende relevant.

Wat betreft de buffering van het bedrijventerrein, wordt verwezen naar de bespreking van punt g in 3.6.1 en de bespreking in 3.6.4.

Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau. De maatregelen inzake uitvoeringsaspecten en uitgiftebeleid kunnen niet in een RUP opgelegd worden.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaar (26)

“Wat de ontwikkeling van de Oostelijke ring R27 en het regionaal bedrijventerrein Soldatenveld betreft, is UNIZO Vlaams-Brabant & Brussel duidelijk: deze ontwikkelingen kunnen niet snel genoeg gerealiseerd worden. UNIZO Vlaams-Brabant & Brussel wordt regelmatig geconfronteerd met (Tiense) ondernemers die op zoek zijn naar een (nieuwe) locatie voor ruimte behoevende activiteiten. Verhuizen naar een andere stad of gemeente waar wel nog een aanbod is, is niet altijd evident of mogelijk. Veel kmo's willen in Tienen blijven of er zich vestigen omdat klanten en/of personeel zich in regio bevinden. Zowel vanuit bedrijfseconomisch standpunt als vanuit mobiliteitsstandpunt leidt het gebrek aan ruimte tot onnodig negatieve effecten. Voor een goed begrip: de ruimte moeten voorbestemd worden voor activiteiten die niet verweefbaar zijn in de kern met andere activiteiten. Ook een gefaseerde aanpak van de realisatie van de ring is een stap in de goede richting.” (26)

Bespreking

De bedrijvigheid die effectief aangetrokken zal worden, zal vooral bepaald worden door het uitgiftebeleid. Het provinciaal RUP is een instrument dat op basis van ruimtelijke argumenten bepaalde types bedrijvigheid uitsluit.

Advies procoro

Kennis te nemen van het bezwaar zonder gevolg.

Bezwaar (101)

“In het RSVB staat op p255 het volgende:

Gezien de belangrijke agrarische activiteit in de regio wordt te Tienen ruimte voorzien voor aan de landbouw verwante bedrijvigheid. Het betreft bedrijvigheid, zoals het verwerken van landbouwproducten, opslag en distributie In de stedenbouwkundige voorschriften van het deelplan Soldatenveld wordt dit echter net uitgesloten.

Wat is de coherentie en motivatie?” (101)

Bespreking

Volgens de stedenbouwkundige voorschriften voor de zone 'gemengd regionaal bedrijventerrein' (artikel 4) zijn de volgende activiteiten of inrichtingen niet toegelaten:

- agrarische productie;
- autonome detailhandel;
- autonome kantoren;
- recreatieve voorzieningen.

De procoro is van mening dat aan landbouw verwante bedrijvigheid eveneens ressorteert onder de toegelaten activiteiten van 'productie, opslag, verwerking en bewerking van goederen', 'op- en overslag, voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en logistiek, groothandel' en 'verwerking en bewerking van grondstoffen met inbegrip van delfstoffen'.

Een lezing van het provinciaal ruimtelijk structuurplan maakt immers duidelijk dat deze activiteiten effectief een plaats kunnen hebben binnen economische knooppunten waartoe de kleinstedelijke gebieden eveneens behoren.

De procoro stelt vast dat de voorschriften onvoldoende duidelijk zijn met betrekking tot de aan de landbouw verwante bedrijvigheid. Er is bovendien onvoldoende motivatie om agro-industriële of para-agrarische activiteiten te weren op de site. Het toelaten van deze activiteiten op het regionaal bedrijventerrein is immers in lijn met het provinciaal beleid.

De procoro adviseert om de voorschriften bij het deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld' met betrekking tot de toegelaten hoofdactiviteiten aan te vullen met 'agro-industriële of para-agrarische activiteiten'.

Advies procoro

Het bezwaar is gegrond. De procoro adviseert om de voorschriften bij het **deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld'** met betrekking tot de toegelaten hoofdactiviteiten aan te vullen met 'agro-industriële of para-agrarische activiteiten'.

3.6.11

Bezwaren tegen Seveso-bedrijven

Bezwaren (1, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 17, 18, 23, 24, 25, 33, 35, 36, 40, 41, 42, 45, 46, 48, 57, 58, 59, 60, 62, 64, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 79, 84, 93, 96, 94, 95, 97, 99, 101, 103, 104, 106, 118)

"De toegelaten SEVESO-activiteiten horen helemaal niet thuis binnen een kleinstedelijk gebied." (1, 64, 66)

"Wij zijn radicaal tegen uitbreiding industriegebied met gevaarlijke SEVESO bedrijven of extra geurhinder." (4)

"Tienen kent al enkele decennia geen Seveso-bedrijf meer. Met dit bedrijventerrein voorziet men weer de mogelijkheid om te werken met gevaarlijke stoffen. Naast het totaal naast zich neerleggen van het voorzorgsprincipe, is dit gewoon een te groot permanent risico voor de nabijgelegen grote woonzone." (41)

"Het Ruimtelijk Veiligheidsrapport is gedateerd en niet correct." (60, 103)

"Het veiligheidsrapport dateert van meer dan 10 jaar geleden. Je moet dus als burger vertrouwen dat de veiligheid voor de buurt door de installatie van nieuwe Seveso-bedrijven zoals deze voorzien zijn in het PRUP wel degelijk onderzocht is. Zal bij een ramp in het ene bedrijf er interactie zijn met een ander bedrijf? Is dit a propos wel onderzocht? Hoe kunnen we hierop vertrouwen als dit verouderde rapport nog een bedrijf vermeldt dat al jaren geleden zijn activiteiten heeft neergelegd? Dan weet je met zekerheid dat dit rapport niet actueel is. Is er bekeken of er ondertussen nieuwe Seveso-bedrijven actief zijn in de regio? " (118)

"De toegelaten SEVESO-activiteiten horen helemaal niet thuis binnen een kleinstedelijk gebied." (64)

"Het ruimtelijk veiligheidsrapport, bijgevoegd bij het dossier is gedateerd en niet eens nog correct. Hoe kan een plan goedgekeurd worden met een gedateerd veiligheidsrapport? Hoe kan er sprake zijn van het bouwen van SEVESO-bedrijven als mogelijke domino-effecten met de huidige bedrijven niet

onderzocht worden? Hoe kan dit met een verslag waarin foutieve info staat over de huidige SEVESO-bedrijven van de stad? Dit kan niet, zeker in tijden dat het meer en meer duidelijk wordt dat de schadelijke effecten van de industrie niet te controleren zijn, systematisch onderschat en slecht opgevolgd worden, met als voorbeelden 3M in Zwijndrecht en Arcelor Mittal in Hoboken.” (104)

Bespreking

Er is een Ruimtelijke Veiligheidsrapport inzake het toelaten van Seveso-bedrijven binnen de bedrijvengzone opgemaakt. Dit rapport werd als bijlage bij het provinciaal RUP gevoegd. Bij de vestiging van een Seveso-bedrijf moet steeds een nieuw Veiligheidsrapport worden opgemaakt voorafgaand aan de vergunning ervan. Het is niet mogelijk om alle risico's voor alle types Seveso-bedrijven op voorhand te analyseren. Het bestaande Veiligheidsrapport omvat enkel de principiële vraag of de inplanting van Seveso-bedrijven kan binnen de bedrijvengzone. Bij de realisatie dienen specifiek per bedrijf nieuwe Veiligheidsrapporten opgemaakt te worden zodat ook specifieke voorwaarden kunnen worden opgelegd om risico's voor mens en milieu te mitigeren. Dat kan niet op planniveau maar moet gebeuren op projectniveau conform de geldende wetgeving.

Seveso-bedrijven zijn niet noodzakelijk vervuילend, maar de stoffen of producten die zijn opgeslagen kunnen bij ongeval of verkeerd gebruik een ernstig risico voor de volksgezondheid inhouden. Het Samenwerkingsakkoord, dat de omzetting is van de Seveso II-richtlijn naar Belgisch recht, legt verplichtingen op aan Seveso-inrichtingen met betrekking tot de beheersing van de gevaren verbonden aan de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen op het terrein van de inrichting. Deze verplichtingen verschillen naargelang de Seveso-inrichting een lagedrempelinrichting of een hogedrempelinrichting is.

De inplanting van Seveso-bedrijvigheid is in principe op elk bestemd bedrijventerrein mogelijk, dus niet enkel in Tienen, en binnen Tienen niet enkel op het nieuw te bestemmen bedrijventerrein Soldatenveld. Op zich zou deze discussie dus los moeten staan van het concrete deelplan. Daarnaast is het begrijpelijk dat bewoners ongerust zijn over de mogelijke komst van dergelijke bedrijven, zonder dat ze een duidelijk zicht hebben op de activiteit van het bedrijf.

Volgens de Vlaamse dienst Veiligheidsrapportering is het niet mogelijk noch zinvol om in een RUP een onderscheid te maken tussen lagedrempel- en hogedrempelinrichtingen. Het onderscheid wordt immers enkel gemaakt op basis van de hoeveelheden gevaarlijke stoffen, hetgeen op zich niets zegt over het risico van het bedrijf. Een lagedrempelinrichting kan veel grotere risico's hebben dan een hogedrempelinrichting. Dit is afhankelijk van het soort stof en het type proces. Een inrichting die hoge drempel is o.w.v. de aanwezigheid van milieugevaarlijke stoffen heeft bv. veel minder risico's naar de omgeving dan een inrichting die lage drempel is o.w.v. de aanwezigheid van zeer giftige stoffen. Vooraleer een Seveso-inrichting zich kan vestigen zal ten tijde van de milieuvergunningaanvraag een onderzoek naar externe veiligheid moeten gebeuren. Alleen indien de risico's aanvaardbaar zijn, zal de inrichting vergund worden.

Bij de afweging van de geschiktheid van de verschillende gebieden voor de inplanting van Seveso-bedrijvigheid, werd in het ruimtelijk veiligheidsrapport de optie opengehouden om in het kader van de effectieve invulling van het terrein zones van de betreffende industrieterrein te voorzien waarop Seveso-bedrijvigheid minder geschikt is en dus beter niet toegelaten wordt. Op basis van die afweging werd de zone waar Seveso-bedrijvigheid toegelaten wordt reeds beperkt tot de zone ten zuiden van de functionele fietsroute (Kopstraat – huidige locatie).

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.6.12

Bezwaren met betrekking tot waterhuishouding, mogelijke wateroverlast en overstromingsgevoeligheid

Bezwaren (43, 44, 46, 49, 54, 55, 60, 74, 85, 97, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 111, 118)

“Op 15 juli 2021 waren er grote overstromingen in ons land ... Momenteel zijn het nog de akkers van het Soldatenveld die veel water opnemen. Het is onverantwoord om dit industrieterrein van 45.5 ha vol te bouwen met 90% verharding. De omwonenden zullen enkel nog meer geteisterd worden door wateroverlast.” (60, 103)

“De overstromingen midden juli 2021 aan het Soldatenplein, Roosmolen, Hamelendreef, Feed Food Health Campus, Ambachtenlaan, hebben aangetoond dat dit gebied niet in ‘mogelijk’ overstromingsgevoelig gebied ligt maar in ‘effectief’ overstromingsgevoelig gebied.

Wij maken ons zorgen wat de invloed zal zijn om aansluitend bij dit gebied nog eens 47,5 hectare open ruimte weg te nemen die kan dienen voor waterinfiltratie in de Noord-Oostrand van Tienen. Zelfs zonder verharding staan deze velden bij hevig regenweer momenteel reeds soms blank.

Er wordt in het PRUP een vloer/terreinverhouding voorgesteld van 0,5 en een maximale verharding van 90%(!) procent. Dit zal zeker de te verwachten wateroverlast in de toekomst doen verergeren.

Kan men niet eerst onderzoeken hoe de huidige opvangcapaciteit van de Gete op dat deze locatie kan verbeterd worden?

Zal het rioleringsstelsel in de ruime omgeving aangepast worden? In het lager gelegen deel van Sint-Margriete-Houtem zijn er op dit moment reeds problemen (bij hevig regenweer) met terugvloeiing van afvoerwater / afvalwater.

Wij hebben alvast een terugslagklep moeten installeren. De inrichting van deze nieuwe industriezone zal nog veel gezinnen met dit probleem confronteren en de extra kosten die dit met zich meebrengt.

“ (118)

“Het deelplan Soldatenveld gaat gepaard met een extra belasting van het overstromingsgevoelig gebied Tiens Broek, achter de huidige bedrijven te Industriepark (Kestens Montage, RLK, De vroede). Dit gebied zorgt na wateroverlast langdurig voor een muggenplaag ter hoogte van onze woning. Dit zal erger worden door dit plan.” (111)

“De uitbreiding van de industriezone met bijhorende ringweg leidt tot verdere verharding van grote oppervlakten die nog meer overstromingen van de lager gelegen gebieden aan de Grote Gete te Tienen zal leiden en de weilanden van Tiens Broek ongeschikt maken voor gebruik voor vee en mogelijk tot het onbewoonbaar maken van de Slachthuisstraat, Hamelendreef, Industrieterrein en woonzone Roosmolen.” (85)

Daarnaast moet rekening gehouden worden met het feit dat een deel van de voorgestelde afbakening voor het gemengd regionaal bedrijventerrein overstromingsgevoelig gebied is. De belangrijke overstromingsrisico's voor bedrijven die er zich zouden vestigen bleken duidelijk na het extreme regenweer van deze maand. (49)

“Voor de waterhuishouding dienen zeker uitgebreide maatregelen genomen om zoveel mogelijk regenwater te laten doordringen in de bodem en het instellen van waterretentiemaatregelen als wadi's, natuurlijke grachten en dito wateropvangbekkens. De actualiteit heeft dit zeker nog beklemtoond: klimaatsadaptatie dient zeer ernstig genomen.” (46, 97)

“Bij de aanleg van een nieuw industriepark komt er heel wat beton en verharding bij. Het afstromende water zal dan ook weer moeten opgevangen worden door de Gete. De overstroming van de afgelopen weken, dagen (juli 2021) toont nog maar eens aan dat de waterhuishouding rond de Gete niet goed zit. Vele huizen, winkels, voetbal KVK Tienen,.. kregen te kampen met grote wateroverlast. Een heel aantal landbouwgronden en weiden liepen eveneens onder, met de nodige schade aan de teelten tot gevolg. Ook hier hebben wij ongeveer een 6 ha weilanden liggen. Met veel schrik zullen we hier nog dieren laten grazen. Iedere keer, wanneer het onweert, wakker liggen en denken: zijn onze dieren daar nog veilig?” (74)

“De peil van de Grote Gete en Demer is precair op verschillende locaties en de deelplannen van dit RUP zullen het probleem verergeren zonder dat er voldoende verordende garanties zijn in de plannen en stedenbouwkundige voorschriften dat dit sterk geminimaliseerd kan worden.” (101)

“Delen van de deelplannen Soldatenveld en oostelijke ring liggen in overstromingsgevoelig gebied. Er worden in dit RUP geen maatregelen genomen om dit tegen te gaan.” (101)

“Bebouwing en verharding van de huidige akkers in het deelplan Soldatenveld zal leiden tot een sterk toegenomen afvloeiing van het oppervlaktewater vanaf deze locatie. Dit zal bovendien versneld gebeuren. Ondanks maatregelen en buffers (die volgens het hemelwaterbesluit onvoldoende zijn), zal dit een extra druk met zich meebrengen op de waterloop de Grote Gete. Deze zorgt stroomafwaarts reeds regelmatig voor problemen in de gemeenten Tienen, Linter, Zoutleeuw, Geetbets, Halen en

Herk-de-stad. Dit plan zal daar geen goed aan doen. Er dringen zich bijkomende maatregelen op.” (101)

“Daarnaast verwijs ik graag naar de recente overstromingen die zich voltrokken in het Soldatenveld (Slachthuisstraat/Hamelendreef/Industriepark) waar de Gete stroomt. De grote oppervlakte aan velden en weides die verhard zullen worden voor nieuwe industrieterreinen en een ringweg zullen ervoor zorgen dat het water niet door de grond opgenomen kan worden. Met dit hellend vlak zal dit grote gevolgen hebben voor Industriepark en de Utsenakenweg (die nu op dat punt gevrijwaard blijven van wateroverlast).” (102, 105)

“In tijden van klimaatverandering en de recente overstromingen is het ondenkbaar dat open ruimte in een volgebouwde provincie wordt ingeruild voor 90% verharding. Alle straten rond het Soldatenveld zijn overstroomd en mensen werden geëvacueerd bij de recente hevige regenval. Geen enkel model kon dit voorspellen, maar elk model kan voorspellen dat het met nog meer verharding, rampzaligere effecten zal hebben op de buurtbewoners die aan deze straten wonen. Dergelijke regenval zullen volgens de voorspellingen van het IPCC (<https://www.ipcc.ch/>) niet meer de uitzondering zijn, maar net frequenter voorkomen. Hier zijn de huidige berekeningen van het milieurapport duidelijk niet op aangepast en voorzien. De realiteit bewijst zelfs dat de voorspellingen van het IPCC te voorzichtig zijn, en de gevolgen dus groter worden dan nu voorspeld” (104)

Bespreking

Inzake de waterhuishouding wordt eveneens verwezen naar de bespreking en het advies van de procoro naar aanleiding van het advies stad Tienen.

De effecten op de waterhuishouding zijn uitvoering beschreven en onderzocht als onderdeel van het plan-MER. Binnen de bedrijvenzone komt geen effectief overstromingsgevoelig gebied voor. Het plan-MER beaamt bovendien dat, indien rekening gehouden wordt met de wettelijke bepalingen, de effecten met betrekking tot bodem en grondwater in alle deelzones en op het grootste deel van het ringwegtracé beperkt zullen blijven. Daarnaast zou de (verdere) invulling en inrichting van deel/zoekzones Leuvenselaan, Soldatenveld en Bost weinig of geen effect hebben op de afwateringsstructuur en de structuurkwaliteit van de waterlopen.

Enkel de kruisingen van de Grote Gete en de Vloetgracht met segment I van de ringweg kan mogelijks als een kritisch punt beschouwd worden. Het plan-MER stelt voor deze waterlopen verhoogd te kruisen en zo voldoende vrije breedte eronder te vrijwaren voor de waterloop.

De aanbevelingen van het plan-MER met betrekking tot de kruising van waterlopen is waardevol in het kader van de concrete uitwerking. De uitwerking zal pas aan bod komen op projectniveau in samenhang met het concreet ontwerp van de ringweg en zijn kruispunten. Het RUP voorziet in de afbakening van een reservatiestrook van zestig meter breed. Deze reservatiestrook biedt, naast ruimte voor de toekomstige aanleg van de ringweg, eveneens ruimte voor veilige kruispunten, taluds bij ongelijkvloerse kruisingen van fietspaden, landschappelijke inpassing, enz. Er is dus wel effectief ruimte voorzien om rekening te houden met de diverse aanbevelingen van het plan-MER.

In het provinciaal RUP, de verschillende deelplannen en de bijbehorende voorschriften wordt specifiek rekening gehouden met de aanwezige waterlopen en de inrichting van de terreinen. Enerzijds door waar mogelijk de verhardingen te beperken en desgevallend deze maximaal uit te voeren in waterdoorlatende materialen en anderzijds in te zetten op hergebruik, infiltratie, berging en vertraagde afvoer van hemelwater binnen het bedrijventerrein.

Daarnaast wordt maximaal gestreefd naar een collectieve en voorzieningen voor infiltratie of buffering

Naast het RUP en de bijbehorende voorschriften is er ook andere wetgeving van toepassing waaronder de gewestelijke en provinciale hemelwaterverordeningen. Verder kan bij de vergunningverlenende overheid nog specifieke randvoorwaarden opleggen om in te spelen op de specifieke fysische toestand van het terrein.

Bij de inrichting van het gebied voor bedrijvigheid is wel het Hemelwaterbesluit van toepassing met betrekking tot de minimale infiltratie- en buffercapaciteit. Bij de invulling van bedrijfspercelen zal vanuit deze generieke wetgeving de infiltratie- en buffercapaciteit voor hemelwater verzekerd blijven. Bij de aanleg van de wegen zal ook het rioleringsstelsel aangepast worden.

Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau. De maatregelen inzake uitvoeringsaspecten kunnen moeilijk

in een RUP opgelegd worden. Bijgevolg doet het provinciaal RUP geen uitspraak over de concrete inrichting van het wegsegment of de kruisingen met waterlopen.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaar (101)

“De waterbuffer voor het regionaal bedrijventerrein dient reeds bindend opgelegd te worden in de stedenbouwkundige voorschriften en plannen. Deze buffer kan best aan de onbebouwde zijde van de groenbuffer aangelegd worden als landschappelijke oevergang tussen groenbuffer en agrarisch gebied.

Om het de verminderde waterinfiltratie sterk te compenseren, dient deze buffer erg groot te zijn, zeker als je rekening houdt met grotere verwachte intense regenbuien in de toekomst. Er dient ook nagedacht te worden hoe dat opgevangen water gebruikt of geloosd zal worden. Aan een buffer die steeds gevuld blijft, heb je namelijk niets. Het hemelwaterdecreet is niet toereikend.” (101)

Bespreking

Zie voorgaande bespreking.

In de stedenbouwkundige voorschriften werden diverse bepalingen opgenomen met betrekking tot het bufferen en infiltreren van hemelwater.

De concrete inrichting van het terrein, inclusief voorzieningen in functie van infiltratie-en buffering, komen aan bod op projectniveau.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.6.13

Bezwaren inzake dieren

Bezwaren (44, 46, 60, 97, 101, 103)

“Wat gebeurt er met de dieren die in dit gebied wonen. De meerderheid van de dieren zal dit niet overleven. Dat kan niet.” (60, 103)

“Het omzetten van open ruimte in bedrijvenzone heeft onbetwistbaar impact op biodiversiteit. Deze velden worden bewoond door akkersoorten als veldleeuwerik, gele kwikstaart en patrijs, alle 3 sterk afnemende zelfs bedreigde soorten. Bovendien is dit jachtgebied voor bruine kiekendief (niet jaarlijks broedvogel) in de ornithologisch erg waardevolle zone van de bezinkingsputten en het Tiens Broek. Ook voor torenvalk en steenuil is dit voedselterritorium. Diverse kleine landschapselementen worden opgeofferd. Er is dus zeker ook impact op insecten, dit is onvoldoende onderzocht. Maatregelen voor het verlies aan biodiversiteit dienen genomen. Dit dient te gebeuren door maatregelen voor natuurinclusief bouwen en inrichtingen binnen de nieuwe bedrijvenzone en met in acht nemen van corridors.” (46, 97)

“Een norm voor het creëren van duurzame nestruimten (wat in Nederland al op meerdere plaatsen wordt opgelegd) zou ook hier moeten ingesteld worden. Het effect van inname van open ruimte kan op die wijze toch worden gekeerd.” (46, 97)

Bespreking

De effecten op de biodiversiteit zijn beschreven en onderzocht als onderdeel van het plan-MER. De ontwikkeling van een bedrijventerrein zal inderdaad biotoopverlies tot gevolg hebben. Bij de locatiekeuze is de bestaande biologische waardering van de zone mee in rekening gebracht bij de afwegingen.

Het gewijzigde en aangevulde plan-MER werd goedgekeurd door het Team Mer op 5 juli 2019, waardoor kan aangenomen worden dat de procedure correct werd gevolgd en de verschillende aspecten voldoende werden onderzocht op planniveau.
Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.7 Detailhandelszone Leuvenselaan

3.7.1 Project-MER

Bezwaren (1, 6, 7, 9, 10, 11, 17, 23, 24, 25, 33, 35, 40, 42, 57, 58, 59, 62, 76, 77, 84, 93, 96)

"In de toelichtingsnota wordt nu met geen woord gerept over het project-MER dat in 2017 zelfs in openbaar onderzoek werd gebracht en waarvoor richtlijnen werden opgesteld. Blijkbaar wilde men een project op onwettelijke basis loskoppelen van het PRUP. Wie werkt er hier met een onverantwoorde dubieuze dubbele agenda?" (1)

"In 2017 verschijnt plots een project-MER, dat nu blijkbaar in alle talen wordt doodgezwegen. Onaanvaardbaar en zware procedurefout." (40)

Bespreking

Het al dan niet bestaan van een project-MER heeft geen impact of doorwerking op een RUP, de opmaak van de plan-MER of de bijbehorende procedures. Een 'plan-milieueffectrapport' (plan-MER) wordt opgemaakt alvorens het plan of programma vastgesteld wordt, terwijl een 'project-milieueffectrapport' (project-MER) wordt opgemaakt alvorens een vergunning voor de mogelijk hinderlijke activiteiten wordt verleend. Een plan-MER beperkt zich bijgevolg tot de algemene plandoelstellingen van een mogelijk RUP en zal in veel gevallen geen uitspraken doen over een zeer concreet project of inrichting.

Daarnaast kadert een project-MER steeds binnen vergunningsprocedure van een specifiek project. Het betreffende project-MER zal bijgevolg opgesteld zijn door de eigenaar of bouwheer in het kader van een vergunningsaanvraag. Bij de opmaak van een project-MER of een plan-MER is steeds een openbaar moment ('terinzagelegging') met inspraakmogelijkheid voorzien.

De verplichting om al dan niet een project-MER op te maken, is terug te vinden in de bijlagen bij het MER-besluit:

- Voor projecten die opgesomd zijn in de bijlage I van het MER-besluit is de opmaak van een project-MER (project-milieueffectenrapport) nodig.
- Voor projecten van de bijlage II-lijst is ofwel een ontheffing van de verplichting tot het opmaken van een project-MER ofwel een project-MER nodig.
- Voor projecten die voorkomen op de bijlage III-lijst volstaat in de meeste gevallen een project-MER-screening.
- Voor niet-vergunningsplichtige activiteiten geldt er geen MER-plicht.

Voor een aantal veel voorkomende rubrieken bestaan er handleidingen om te bepalen of een project al dan niet onder een bepaalde rubriek van de bijlagen valt.

Het project waarvan sprake werd ontworpen conform de stedenbouwkundige voorschriften van het provinciaal RUP zoals goedgekeurd in 2012. Ondertussen is geweten dat het plan-MER (2011) bij dit provinciaal RUP de negatieve effecten heeft onderschat:

- de mogelijkheden van plan (2012) leiden tot veel doorstromingsproblemen.
- de complementariteit met binnenstad kan niet voldoende gewaarborgd worden.

Het nieuwe plan-MER (2019) bevat meer nauwkeurige informatie over de verkeersstromen ten gevolge van de uitbreiding van het bedrijventerrein Soldatenveld en de detailhandel aan de Leuvenselaan. De resultaten van het plan-MER hebben geleid tot een aantal aanpassingen aan het provinciaal RUP.

Zo wordt door de provincie beslist in te grijpen op 3 elementen:

- de totale omvang van de detailhandelszone,
- het type detailhandel (specifieke branches, conform de categorieën uit het decreet IHB)
- de verkeersafwikkeling.

Wat de eerste 2 elementen betreft, wordt de bepaling in de plan-MER gevolgd die stelt dat niet alleen door een beperking van de oppervlakte, maar ook door beperkingen t.a.v. bepaalde winkeltypes de verkeersgeneratie kan gereduceerd worden.

Volgens het plan-MER p. 115:

'Om de effecten van het reduceren van de verkeersgeneratie in te schatten werden nog twee bijkomende scenario's doorgerekend, uitgaande van:

- *47,5 ha regionaal bedrijventerrein in zoekzone Soldatenveld i.p.v. 75 ha. Dit stemt overeen met de oppervlakte die effectief voorzien wordt in het RUP.*

- *12.500 m² bijkomende handelsvloeroppervlakte in Leuvenselaan i.p.v. 25.000 m², maar met behoud van dezelfde kengetallen qua verkeersgeneratie. Hetzelfde effect kan bereikt worden door te kiezen voor winkeltypes met 25.000 m² vloeroppervlakte maar met kengetallen (aantal voertuigbewegingen per 100 m²) die gemiddeld half zo hoog liggen (geen of minder oppervlakte supermarkt, meer oppervlakte tuincentrum of showroom van autodealers).'*

Op basis van de ingediende adviezen van het agentschap Wegen en Verkeer, het departement Mobiliteit en Openbare Werken, de stad en VLAIO stelt de procoro verdere restricties en aanpassingen voor. Er wordt hiervoor verwezen naar de bespreking van punt c advies VLAIO.

Wat het derde element over de verkeersafwikkeling betreft, adviseert de procoro om met een gezamenlijk ontsluitingsstructuur te werken. Hier wordt ook verwezen naar de bespreking van punt c advies VLAIO.

Een aantal milderende maatregelen uit het plan-MER zullen in een inrichtingsstudie bij de vergunningsaanvragen verder ontworpen moeten worden, ondersteund door bijkomend mobiliteitsonderzoek (naar optimalisering kruispuntinrichting, naar routes vrachtverkeer, naar de vormgeving kruispunten met aandacht voor alle vervoersmodi, ...).

Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau. De maatregelen inzake uitvoeringsaspecten kunnen moeilijk in een RUP opgelegd worden.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.7.2

Bezwaren tegen bestemming van de zone voor grootschalige detailhandel

Bezwaren (1, 2, 6, 7, 9, 10, 11, 17, 20, 23, 24, 25, 33, 35, 40, 42, 45, 46, 47, 49, 57, 58, 59, 62, 76, 77, 81, 84, 93, 96, 97)

“Leegstand van winkels en winkelpanden in de stad en rond de stadkern. Een levendige stad heeft nood aan een stadskern met gemengde functies want je niet realiseert door een detailhandelszone buitende stad te leggen

Het huidige voorstel tot uitbreiding van de detailhandelszone gaat deze problemen alléén maar verscherpen. Dit is niet de toekomstige ontwikkeling die de stad nodig heeft. Kernversterking, opportuniteiten tot inbreiding, ontwikkeling van bestaande leegstand met detailhandel in de stad zal bepalend zijn voor de toekomst van Tienen.” (2)

“De behoefte aan de ontwikkeling van grootschalige detailhandel op de Leuvenselaan wordt nergens aangetoond.” (1)

“De behoefte aan een grootschalige detailhandelszone Leuvenselaan werd nooit economisch onderzocht noch verantwoord.” (40)

“De grootschalige detailhandelszone is een onnodig en bedrieglijk lachertje.” (45)

“Eis om een nieuw alternatief zoeken de kleinhandelszone Leuvenselaan op een locatie die geen verkeersinfarct zal veroorzaken.” (47)

“Wat het deelplan ‘Detailhandelszone Leuvenselaan’ betreft, onderschrijven we de bedoeling om te zorgen dat de vestiging van grootschalige handel geen bedreiging is voor de kleinhandel in de stadskern, en hopen dat dit in de toekomst ook effectief juridisch zal kunnen afgedwongen worden.” (49)

Bespreking

De provincie wil prioritair een aanbodbeleid inzake grootschalige detailhandel voeren in de stedelijke gebieden, aansluitend bij het voorzieningenniveau van de stad. Verweving van bepaalde kleinhandelsactiviteit is namelijk niet altijd mogelijk met de activiteiten van de kernen, bijvoorbeeldomwille van het specifieke productaanbod, de schaal van de handelszaak of omwille van

het sterk (auto) verkeersgenerende karakter van de handelsactiviteit. In die gevallen is het aangewezen de kleinhandelsactiviteiten af te zonderen op specifiek daartoe afgebakende terreinen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant en addendum stelt dat in functie van de inplantingsplaats en het aanwezige winkelaanbod in de stedelijke kern de concentraties van grootschalige kleinhandel een aanvulling moeten vormen op het winkelaanbod in de binnenstad. *'Complementariteit moet nagestreefd worden, eerder dan concurrentie'*. Ook de stad Tienen heeft in haar gemeentelijk ruimtelijk structuurplan de concentratie langs Leuvensesteenweg erkend en stelt dat deze een duidelijk beheersingsperspectief behoeft: *'voor dit gebied moet een afstemming bekomen worden met de stadskernontwikkeling waarbij naar een complementair aanbod gestreefd wordt.'*

Het provinciaal RUP voorziet in een bestendiging en gedeeltelijke uitbreiding van de aanwezige grootschalige detailhandel en dit onder strikte voorwaarden om de verkeersimpact te beperken en de complementariteit met het stadscentrum te waarborgen.

Het gaat hier om de uitvoering van beslist beleid dat richtinggevend is vastgelegd in het Ruimtelijke Structuurplan Vlaams-Brabant en addendum. Uitgangspunt daarbij is niet de behoefte, maar de bundeling van winkelvloeroppervlakte in en nabij stedelijke gebied in plaats van in perifere baanwinkelconcentraties in het buitengebied. Er komen binnen dit beleidskader enkel locaties binnen het stedelijk gebied in aanmerking. De locatie moet ook goed bereikbaar zijn via het hoofdwegennet rond de stad. Alle alternatieven hebben een gelijkaardige impact op de mobiliteit rond de stad. Om die reden omvat het provinciaal RUP voorwaarden en restricties.

Op basis van de ingediende adviezen van het agentschap Wegen en Verkeer, het departement Mobiliteit en Openbare Werken, de stad en VLAIO stelt de procoro verdere restricties en aanpassingen voor. Er wordt hiervoor verwezen naar de bespreking van punt c advies VLAIO.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaar (26)

"De vergunde brutovloeroppervlakte is in vergelijking met vorige adviesronde weliswaar gedaald maar nog steeds omvangrijk. Met 12,5% van de handelspanden die leegstaan in Tienen mag het duidelijk zijn dat er aan handelsruimte in Tienen geen tekort is. Tienen zit met haar leegstandcijfers in de top 10 van leegstaande handelspanden in Vlaams-Brabant. En dit terwijl het aantal panden intussen wel met 6,5% afnam de voorbij 5 jaar. Vijf jaar geleden was de leegstand in Tienen nog 10,4%. (Cijfers zie [haps://provincies.inciifers.be/dashboard/dashboard](https://provincies.inciifers.be/dashboard/dashboard)). Bovendien laat de herziening van het PRUP het vergunnen van een horecavestiging toe. Dergelijke activiteit hoort bij uitstek in een kerngebied en zou in dit opzicht kunnen bijdragen tot de creatie van een 2de handelskern naast de stadskern van Tienen. Met bijhorende bijkomende mobiliteit.

bijkomende handelsoppervlakte (voor persoonsgebonden goederen) creëren, is bijkomende leegstand creëren. Enkel in de kern is er ruimte voor goederen van categorie B. In die zin kan gekeken worden of (te kleine) leegstaande panden samengevoegd kunnen worden, zodat grote oppervlaktes in de stad zelf een plaats krijgen. UNIZO Vlaams-Brabant & Brussel stelt hierbij de gedachte van kernversterking centraal, dat ook door de Vlaams bouwmeester en het decreet Integraal Handelsvestigingsbeleid onderschreven wordt." (26)

Bespreking

Zie bespreking punt c en h advies VLAIO.

Advies procoro

Zie het advies procoro bij het advies agentschap Innoveren en Ondernemen.

Bezwaar (63)

"Gezien de initiële doelstelling van de provincie, nl. 'grootschalige kleinhandelszone', en een regularisatie van de feitelijke situatie van de zone, kleinhandelszone (KH) zien wij de vermenging zoals in de toelichtingen kmo /handel (pag 29, 1.7) als bijzonder contradictoir. In de toelichting zijn volgende activiteiten wel mogelijk:

Boten (in een straal van 30km geen water of kanaal te bespeuren), Caravans (in wijde omgeving geen toerisme/recreatiepark te bespeuren), (grove) bouwmaterialen (bedoelt men een handel zoals een Celis Bouwpunt met zware trucks, opleggers, heftrucks en kranen, silo's, mega stof).

Auto's ? bedoelt men dan garages?

Deze handel is uit deze zone weggetrokken naar de oostkant van Tienen. De panden zijn omgezet in detailwinkels! Dit is nu de feitelijke situatie. Bovendien heeft de POM recent aan de oostkant van Tienen nog een nieuwe KMO zone opgestart voor een dertigtal panden. Het is duidelijk dat KMO's daar welkom zijn. Wil men de klok terugdraaien en tegen de stroom ingaan? Dit kan niet de bedoeling zijn van de provincie.

De invulling volgens de 'toelichtingen' zijn dan heel ver af van een zone voor 'grootschalige detailhandel' waar families met kinderen in familiale sfeer en in een veilige omgeving gezellig aankopen kunnen doen.

Gelieve met deze argumentatie rekening te houden en de stedenbouwkundige voorschriften aan te vullen, aan te passen. Het is ons doel om te slagen als regionaal aantrekkingspunt, qua diversiteit, aanbod, sfeer. Tienen terug regionaal op de kaart te zetten is het doel, met een gevarieerd winkel aanbod. Dit moet in synergie zijn met de binnenstad. Mogelijks komt er meer volk naar Tienen want dit is nodig voor handel en Horeca. Geef hier Stad Tienen de kans om haar centrumfunctie op te trekken en op te smukken. Dat is meer dan nodig." (63)

Bespreking

De bedoeling van het deelplan 'Detailhandelszone Leuvenselaan' is drieërlei:

- het bestendigen van het gemengd bedrijvenlint van de Leuvenselaan (KMO's, kleinhandel);
- enkel handelsvestigingen toe te laten die complementair (niet-concurrentieel) zijn aan het aanbod van handelsvestigingen de binnenstad;
- het beperken van de woonontwikkeling in het bestemde woonuitbreidingsgebied Breisemveld.

Binnen dit deelplan is er ruimte voor detailhandel (onder voorwaarden, ingegeven vanuit de verkeersgeneratie en de complementariteit met de binnenstad).

Op basis van de ingediende adviezen van het agentschap Wegen en Verkeer, het departement Mobiliteit en Openbare Werken, de stad en VLAIO stelt de procoro verdere restricties en aanpassingen voor. Er wordt hiervoor verwezen naar de bespreking van punt c advies VLAIO.

De procoro is van mening dat indien we Tienen terug regionaal op de kaart wensen te zetten de binnenstad alle kansen dient te krijgen. De verdere restricties en aanpassingen, zoals gevraagd in de verschillende adviezen, zijn in die zin te verantwoorden.

Advies procoro

Kennis te nemen van het bezwaar zonder gevolg.

3.7.3

Bezwaren over de oppervlakte voor grootschalige detailhandel

Bezwaren (1, 6, 7, 9, 10, 11, 17, 23, 24, 25, 33, 35, 40, 42, 57, 58, 59, 62, 76, 77, 84, 93, 96)

"Nu wordt een oppervlaktereductie voorgesteld tot 12.500 m² i.p.v. 25.000 m², maar de stedenbouwkundige voorschriften vermelden een oppervlakte van 18.000 m². Wie wil men hier bedriegen?" (1)

"De vraag van de stad en om de handelaars uit de binnenstad te sussen werd de vloeroppervlakte gereduceerd tot 18.000 m², terwijl deze oppervlakte-aanname zelfs niet werd onderzocht in het verkeersmodel van MINT nv, waar met 12.500m² werd gerekend. Onbegrijpelijk en onaanvaardbaar." (40)

Bespreking

Vanuit het plan-MER worden verschillende milderende maatregelen aangereikt om de negatieve effecten van deze verkeersgeneratie op de doorstroming op het wegennet van Tienen en omgeving te kunnen beperkt. Ze kunnen beperkt worden door enerzijds de verlenging van de ringweg tot aan de Diestsesteenweg. In dat scenario verdwijnen of verkorten de wachtrijen op de vesten, de

Leuvenselaan en de Diestsesteenweg, ondanks het 'vrijkomend' verkeer van de detailhandelszone Leuvenselaan.

Anderzijds zorgt ook **een beperking van het programma** voor een beperking van de negatieve effecten, in een scenario zonder verlenging van de ringweg tot aan de Diestsesteenweg. Dit kan op verschillende manieren worden vormgegeven. Niet alleen door een halvering van de oppervlakte, maar ook door een ander type winkels. Dit staat ook zo vermeld in het plan-MER p. 115:

'Om de effecten van het reduceren van de verkeersgeneratie in te schatten werden nog twee bijkomende scenario's doorgerekend, uitgaande van:

- *47,5 ha regionaal bedrijventerrein in zoekzone Soldatenveld i.p.v. 75 ha. Dit stemt overeen met de oppervlakte die effectief voorzien wordt in het RUP.*
- *12.500 m² bijkomende handelsvloeroppervlakte in Leuvenselaan i.p.v. 25.000 m², maar met behoud van dezelfde kengetallen qua verkeersgeneratie. Hetzelfde effect kan bereikt worden door te kiezen voor winkeltypes met 25.000 m² vloeroppervlakte maar met kengetallen (aantal voertuigbewegingen per 100 m²) die gemiddeld half zo hoog liggen (geen of minder oppervlakte supermarkt, meer oppervlakte tuincentrum of showroom van autodealers).'*

Met het huidige voorstel van de provincie wordt zowel ingegrepen op de maximale vloeroppervlakte als op het type detailhandel (voornamelijk – maar niet uitsluitend – ruimte-extensieve branches met relatief weinig verkeersbewegingen per 100 m² detailhandel). Concreet:

- Min. brutovloeroppervlakte per vestiging = 1.200 m²
- Min. winkelvloeroppervlakte per vestiging = 800 m²
- Max. 18.000 m² brutovloeroppervlakte voor de detailhandelszone
- Categorie A (voeding): max. 3.000 m² en beperking tot 1 winkel
- Categorie B (persoonsuitrusting): max. 4.000 m² (maximaal 3 winkels mogelijk)
- Categorie C en D: overige

Op basis van de ingediende adviezen van het agentschap Wegen en Verkeer, het departement Mobiliteit en Openbare Werken, de stad en VLAIO stelt de procoro verdere restricties en aanpassingen voor. Er wordt hiervoor verwezen naar de bespreking van punt c advies VLAIO.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

3.7.4

Bezwaren over de ontsluiting van de zone voor grootschalige detailhandel

3.7.4.1

Verkeersimpact

Bezwaren (1, 2, 6, 7, 9, 10, 11, 17, 23, 24, 25, 33, 35, 40, 42, 47, 56, 57, 58, 59, 62, 76, 77, 81, 84, 93, 96, 98, 101, 119)

"Verkeersafwikkeling Leuvenselaan is problematisch en leidt veelvuldig tot file zowel bij binnen als buitenrijden van de stad. Tegelijk is de ganse aanleg van de Leuvenselaan zeer onveilig voor fietsers. De ontwikkeling van de Nelissensite zal dit probleem nu reeds verscherpen doordat het autoverkeer op het gedeelte tussen stad en site alléén maar zal toenemen. Ook de druk op de stadsring zal verder toenemen." (2)

"Het uitgaand verkeer kan niet volledig worden afgewikkeld met lange wachtrijen tot gevolg op de Leuvenselaan, de vesten, de N29 Aarschotsesteenweg en Diestsesteenweg, met de nodige doorstromingsproblemen op de Vesten. Totaal onverantwoord!" (1)

"Het aantal erftoegangen dient ook strikt beperkt te worden. Ik vraag om reeds voorafgaand de ontwikkeling van de kleinhandelszone om daarvoor 1 gemeenschappelijke toegang te creëren voor de handelszaken en dit op te leggen via een ventweg." (101)

"De inplanting van een regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel aan de Leuvenselaan tot een verkeersinfarct zal leiden." (47)

"Er worden geen concrete oplossingen noch concrete uitvoeringmodaliteiten aangereikt voor het oplossen van de te verwachten verkeersproblemen door de ontsluiting van de detailhandelszone Leuvenselaan." (40)

Bespreking

Zoals aangegeven in de toelichtingsnota bij het RUP wordt de bijkomende verkeersbelasting verwacht indien uitgegaan wordt van een programma van 3 hectare lokaal bedrijventerrein en 25.000 m² brutovloeroppervlakte detailhandel, te beschouwen als bijkomend ten opzichte van de bestaande handels- en bedrijfsfuncties in de omgeving van de Leuvenselaan en een uitbreiding van het bedrijventerrein Soldatenveld met 75 ha. In het plan-MER is er uitgegaan van een gemiddeld aantal verkeersbewegingen per 100 m² detailhandel. Dat is dus een gemiddelde van een supermarkt (met een hoger aantal verkeersbewegingen) en bijvoorbeeld een keukenhandel (met een lager aantal verkeersbewegingen). Dat is in eerste instantie toegepast op 25.000 m² detailhandel. Bij deze initiële doorrekening is inderdaad de conclusie gemaakt dat de verwachte verkeersgeneratie te groot is voor een verantwoorde ontwikkeling.

Vanuit de plan-MER worden verschillende milderende maatregelen aangereikt. De negatieve effecten van deze verkeersgeneratie op de doorstroming op het wegennet van Tienen en omgeving kunnen beperkt worden door enerzijds de verlenging van de ringweg tot aan de Diestsesteenweg. In dat scenario verdwijnen of verkorten de wachtrijen op de vesten, de Leuvenselaan en de Diestsesteenweg, ondanks het 'vrijkomend' verkeer van de detailhandelszone Leuvenselaan.

Anderzijds zorgt ook **een beperking van het programma** voor een beperking van de negatieve effecten, in een scenario zonder verlenging van de ringweg tot aan de Diestsesteenweg. Dit kan op verschillende manieren worden vormgegeven. Niet alleen door een halvering van de oppervlakte, maar ook door een ander type winkels.

Met het huidige voorstel wordt zowel ingegrepen op de maximale vloeroppervlakte als op het type detailhandel (voornamelijk – maar niet uitsluitend – ruimte-extensieve branches met relatief weinig verkeersbewegingen per 100 m² detailhandel). Concreet:

- Min. brutovloeroppervlakte per vestiging = 1.200 m²
- Min. winkelvloeroppervlakte per vestiging = 800 m²
- Max. 18.000 m² brutovloeroppervlakte voor de detailhandelszone
- Categorie A (voeding): max. 3.000 m² en beperking tot 1 winkel
- Categorie B (persoonsuitrusting): max. 4.000 m² (maximaal 3 winkels mogelijk)
- Categorie C en D: overige

Op basis van de ingediende adviezen van het agentschap Wegen en Verkeer, het departement Mobiliteit en Openbare Werken, de stad Tienen en VLAIO stelt de procoro verdere restricties en aanpassingen voor. Er wordt hiervoor verwezen naar de bespreking van punt c advies VLAIO.

Over de verkeersafwikkeling adviseert de procoro om met een gezamenlijk ontsluitingsstructuur te werken (zie bespreking punt e.6 advies Agentschap Wegen en Verkeer). Daarnaast adviseert de procoro om bij aanvang (bij de vergunningsaanvraag) van een specifiek project per type winkel een nauwkeurigere inschatting te maken van de verwachte verkeersintensiteiten door middel van een mobiliteitseffectenrapport (MOBER). Hier wordt ook verwezen naar de bespreking van punt c advies VLAIO.

Ook het verlengen van de ringweg blijft steeds mogelijk via de reservatiestrook op het gewestplan. Vanuit het plan-MER wordt hierover gesteld dat het aan het beleid is om te beslissen of de positieve mobiliteits- en/of leefbaarheidseffecten opwegen tegen de negatieve ruimtelijke effecten en de financiële investering.

Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau. De maatregelen inzake uitvoeringsaspecten kunnen moeilijk in een RUP opgelegd worden.

Advies procoro

Er wordt verwezen naar het advies procoro bij het advies VLAIO en het advies Agentschap Wegen en Verkeer.

3.7.4.2

Langzaam verkeer

Bezwaren (2, 37, 56, 98, 101, 119)

“De fietsvoorzieningen in de Leuvenselaan langsheen het deelplan kleinhandelszone zijn onaanvaardbaar, terwijl dit deelplan (net zoals Soldatenveld) voor een grote extra verkeersbelasting zorgt. De realisatie van fietspaden (conform fietsvademecum) dient ook hier opgenomen te worden als voorwaarde voorafgaand de ontwikkeling van de kleinhandelszone en lokaal bedrijventerrein.” (37)

“De smalle gelijkgrondse aanliggende fietspaden in de Leuvenselaan zijn geen conforme fietsvoorzieningen. Er ontbreken bovendien voetpaden of begaanbare bermen in de nabijheid van dit deelplan.

...

Er dienen voor dit deelplan eveneens milderende maatregelen en stedenbouwkundige verplichtingen opgelegd te worden. Het is hier minstens noodzakelijk om vrijliggende fietspaden aan te leggen met voldoende ruimte zodat fietsers en voetgangers voldoende ruimte hebben. Er dient hieromtrent ook voldoende aandacht te zijn voor inrichting van de bushalte en de voetgangersverbinding.

Er dient ook bijkomend een verbinding en oversteekplaats te komen naar de fiets snelweg aan de overzijde van de Leuvenselaan.” (101)

Bespreking

De toelichtingsnota (p. 94) stelt dat om de doorstroming en verkeersveiligheid op de Leuvenselaan te bevorderen, het wenselijk is om het aantal erfdoegangen zo beperkt mogelijk te houden. Over de verkeersafwikkeling adviseert de procoro om met een gezamenlijk ontsluitingsstructuur te werken (zie bespreking punt e.6 advies Agentschap Wegen en Verkeer). Om dit mogelijk te maken adviseert de procoro om de reservatiestrook uit te breiden over de volledige lengte van het plangebied langsheen de Leuvenselaan met een diepte van 21 m en op perceel A220 met een diepte van 26,5 m, beiden gemeten vanuit de as van de weg, om zo ruimte te vrijwaren voor een overkoepelende ventwegstructuur. De reservatiestrook biedt voldoende ruimte om zowel een ventweg als veilige fiets- en voetpaden te realiseren. Omwille van het statuut van deze weg ligt de inrichtingsbevoegdheid hiervoor echter op Vlaams niveau.

In verband met de langzaamverkeersverbindingen verwijst de procoro naar haar bespreking in punt 3.1.11.

Het provinciaal RUP omvat de nodige en **op planniveau** mogelijke verplichtingen m.b.t. de milderende maatregelen op planniveau. De maatregelen inzake uitvoeringsaspecten kunnen moeilijk of niet in een RUP opgelegd worden.

Advies procoro

Kennis te nemen van de bezwaren zonder gevolg.

Bezwaren (56, 98, 119)

“De oversteekplaats over de Westelijke ring is voor fietsers allesbehalve aangenaam en veilig. Op de plaats van de oversteekplaats is de zichtbaarheid beperkt en auto's rijden er snel. Door de deelplannen valt er ook een verkeersstroom te verwachten en dient dat onveilig punt vooraf opgelost te worden (betere zichtbaarheid, ruimte om te wachten voor overstekend fietsverkeer zonder ander fietsverkeer te hinderen, langer en breder opstelvak in de middenberm zodat je daar samen met je fietsende kinderen kan wachten, afremming snelheid, enz.).

Op te nemen als voorwaarde voorafgaand de ontwikkeling van het deelplan Leuvenselaan.” (56, 98, 119)

Bespreking

Deze aanbevelingen reiken verder dan het plangebied. Toch zijn ze waardevol voor de concrete uitwerking/optimalisatie van de verkeersinfrastructuur. De procoro deelt de mening dat op dat moment of bij voorkeur eerder de langzaamverkeersverbindingen ruimer dan het plangebied dienen bestudeerd te worden om zo veilige en snelle verbindingen te bekomen.

Bezwaar (37)

“Er dient voor de deelplannen Soldatenveld en Leuvenselaan een MOBBER opgelegd te worden in de stedenbouwkundige voorwaarden.” (37)

Bespreking

- Deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld': zie bespreking punt e advies MOW
- Deelplan 'Detailhandelszone Leuvenselaan': zie bespreking punt c advies VLAIO

Advies procoro

Er wordt verwezen naar het advies procoro bij het advies departement Mobiliteit en Openbare Werken en advies Agentschap Innoveren en Ondernemen.

3.7.5

Bezwaren over de bufferzone

Bezwaar (63)

“Wij constateren dat er een wijziging is van de diepte van de bufferzone van 15m naar 25m in kleinhandelszone. De volledige KMO (GLB) +KH zone heeft een voorziene strook van buffer van 15m, uitgenomen dat stuk.

Wij stellen ons de vraag wat de meerwaarde is om daar de bufferzone uit te breiden. In de kmo zone, die van nature drukker en lawaaiëriger is dan een handelszone, is de buffer 15m. Is het niet beter om de zone over de aansluiting met het natuurgebied dan ook gelijk te trekken naar 15m.

De vrijgekomen ruimte kan beter gebruikt worden voor de aanleg van luchtig, groener retailpark met een veilige nood-en toeleveringsweg omheen de gebouwen. Het is toch primordiaal om familiaal verkeer te scheiden van toeleveringen door zwaar transport. Ruimte behoevende detail winkels vragen toch om zwaar transport. Gelieve deze dan ook gescheiden te houden van het personen vervoer.” (63)

Bespreking

Naar aanleiding van de plenaire vergadering werd in de zone 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel' de noordwestelijke buffer van 15 naar 25 meter en de noordoostelijke buffer van 5 naar 15 meter verbreed, in combinatie met het in de voorschriften expliciet mogelijk maken van het behoud van bestaande vegetaties. In overeenstemming met het plan-MER en op advies van het agentschap Natuur en Bos wordt met deze aanpassing het behoud van de bestaande vegetatie beter gewaarborgd, terwijl de gebruiksmogelijkheden niet in onevenredige mate worden beperkt. Er geldt immers al een streng maximum op de vloeroppervlakte van detailhandelsvestigingen. Er blijft ruimte genoeg beschikbaar om dit maximum te realiseren.

Advies procoro

Kennis te nemen van het bezwaar zonder gevolg.

3.7.6

Bezwaren over de reservatiestrook

Bezwaar (63)

“Aan de arcering te zien is dit het oostelijk gebied van de kleinhandelszone Leuvenselaan.(KH) Daar waar de “Verordenende stedenbouwkundige voorschriften, 3.2.3” spreken over “één inrit en één uitrit” wil MOW een reserveringszone voor een ventweg op middellange termijn met een duidelijke belemmering van vergunning, “Ruimtelijke Ordening kan een omgevingsvergunning niet worden verleend, tenzij uit de adviezen van de bevoegde instanties blijkt dat de reservatiestrook niet binnen vijf jaar na afgifte van de vergunning zal worden aangewend voor handelingen met betrekking tot openbare wegen.”

Dat er voor gebied Gemengd lokaal bedrijventerrein, GLB op plan, streeft naar een ventweg op termijn is begrijpelijk. Het lijkt dan ook logisch dat de reserveringsstrook op dat gebied voorzien moet worden en niet op het gebied KH waar de in en uitrit reeds voorzien is. Het kan niet de bedoeling zijn om die in en uitrit nog eens te doorkruisen met een ventweg.” (63)

Bespreking

Zie bespreking punt e.2 en e.6 advies agentschap Wegen en Verkeer.

Zowel het departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Wegen en Verkeer geven aan dat een oostelijk keerpunt nodig is omdat een ventwegenstructuur steeds gepaard gaat met een verplichte rechts in rechts uit. Verkeer dat links wil uitrijden of links wil oprijden moet dus een punt krijgen waarop het kan keren. De dimensionering houdt ook rekening met de route uitzonderlijk vervoer die langs de Leuvenselaan loopt. Het middelpunt van de rotonde dient in de buurt van de as van de N2 te liggen.

Advies procoro

Zie advies procoro over advies agentschap Wegen en Verkeer.

3.7.7

Bezwaar over ongelijke behandeling provinciaal RUP 2012 versus huidig ontwerp

Bezwaren (53, 80)

“Immers kan vastgesteld worden dat in het ontwerp van herzienings-PRUP - niettegenstaande de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant zowel op de hoogte is van de ontwikkelingsplannen van cliënte als deze van de eigenaars van de site Nelissen - enkel kleinhandel weerhoudt op de site Nelissen.

Dit maakt ontegensprekelijk een schending van het gelijkheids- en non-discriminatiebeginsel uit.

Er is immers in het dossier geen enkele verantwoording - noch in de toelichtingsnota bij het ontwerp van herzienings-PRUP, noch in de onderliggende plan-MER - terug te vinden waarom de toegelaten kleinhandel geconcentreerd wordt op één enkele site, zijnde de site Nelissen, en waarom deze niet kan verspreid worden over - bijvoorbeeld - de Projectsite en de site Nelissen.

Het zou ten andere veel logischer en natuurlijker zijn om de kleinhandelszone te concentreren en te laten aansluiten langs de Leuvenselaan eerder dan de kleinhandelszone zone diep te laten insnijden in het achterliggende natuurgebied en bouwvrij agrarisch gebied: Cliënte nodigt de PROCORO het bezwaar van cliënte gegrond te bevinden en de deputatie voor te stellen om de kleinhandelszone te heroriënteren, zodat niet enkel op de site Nelissen, maar ook op de Projectsite een handelsgeheel kan gerealiseerd worden. (uiteraard kan dit met inachtnaam van de maximumoppervlaktes en met inachtnaam van de bekommernissen die er op het vlak van mobiliteit zouden bestaan)

Graag zijn wij bereid om huidig bezwaarschrift verder toe te lichten bij uw diensten.” (53)

Bespreking

De procoro verduidelijkt dat de provincie met het huidige voorstel (ontwerp) een clustering van de detailhandelszone vooropstelt.

Volgende adviezen sturen aan om een gezamenlijke ontsluitingsstructuur voor het plangebied te voorzien:

- Punt e.6 advies Agentschap Wegen en Verkeer
- Punt b advies departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Punt m advies stad

De procoro is van mening dat door het voorzien van een gezamenlijke ontsluitingsstructuur het volledige plangebied als 1 cluster kan functioneren. De restrictie om nieuwe detailhandelsvestigingen enkel mogelijk te maken binnen de zone 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel' (initieel bedoeld om de detailhandelsvestigingen maximaal te clusteren en te ontsluiten via 1 in- en uitrit) is volgens de procoro in die zin niet meer nodig.

In haar bespreking van punt e.6 advies Agentschap wegen en Verkeer adviseert de procoro om de reservatiestrook uit te breiden over de volledige lengte van het plangebied langs de Leuvenselaan met een diepte van 21 m en op perceel A220 met een diepte van 26,5 m, beiden gemeten vanuit de as van de weg, om zo ruimte te vrijwaren voor een overkoepelende ventwegstructuur. Zolang deze ontsluitingsstructuur niet gerealiseerd is (reservatietermijn van 10 jaar), zijn enkel tijdelijke constructies en parkeren toegelaten, in zoverre geldende rooilijnplannen dit niet uitsluiten.

De procoro adviseert om 1 bestemmingszone te voorzien, namelijk een zone 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel en lokale bedrijven'. Binnen deze zone is onder voorwaarden detailhandel mogelijk en kunnen lokale bedrijven zich huisvesten. Wat de voorwaarden betreft, wordt verwezen naar de bespreking van punt c advies VLAIO.

Advies procoro

Zie advies procoro over advies agentschap Wegen en Verkeer.

3.7.8

Bezwaar over sanering oude groeves

Bezwaar (100)

“Wij vragen dat er ook een landschapsplan gemaakt wordt alvorens het plan goed te keuren. De meerwaarde die dit plan schept voor Nelissen zou ook een maatschappelijke meerwaarde moeten opleveren met daarbij in ruil een sanering van de oude groeves door Nelissen zodat ze natuurgebied-waardig zijn voor de laatste populaties van Rugstreeppad en een ontwikkeling tot bos op de opgehoogde gronden.” (100)

Bespreking

Via het provinciaal RUP is het niet mogelijk bepalingen op te nemen inzake sanering van gronden. Hiervoor wordt verwezen naar de geldende wetgeving, namelijk het bodemdecreet en het uitvoeringsbesluit, het Vlarebo, het Vlaams Reglement rond bodemsanering en bodembescherming. Bestaande wetgeving wordt niet opgenomen in het RUP aangezien ze voortdurend worden bijgesteld op basis van voortschrijdende inzichten. Door ze op te nemen in een RUP zouden er zo op termijn andere normen gaan gelden binnen het RUP dan erbuiten. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Advies procoro

Kennis te nemen van het bezwaar zonder gevolg.

Vlaamse overheid

Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -projecten
Diestsepoort 6, bus 91
3000 Leuven
T 02/5530300
www.omgeving.be

Deputatie van de Provincie Vlaams-Brabant
Provincieplein 1
3010 LEUVEN

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
27.05.2021		2.13.24107.101.2	
vragen naar/e-mail		telefoonnummer	datum
Luc Moors		0492/38.00.79	15/07/2021
luc.moors@vlaanderen.be			

Betreft: ontwerp PRUP afbakening kleinstedelijk gebied Tienen 1^e herziening - advies bij openbaar onderzoek

Geachte,

Voortgaand op uw verzoek via DSI hierbij het advies van het departement Omgeving over het ontwerp PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen - 1^e herziening. Bij een 2^e voorontwerp werden vooral vragen gesteld ten aanzien van de realiseerbaarheid, de noodzaak en de inrichting en uitwerking van de doelstellingen.

1. Inleiding & doel

Het ontwerp van provinciaal RUP heeft als doel de afbakening van het kleinstedelijk gebied Tienen. Dit dossier heeft al een hele historiek en vormt een herneming en bijstelling van het provinciaal RUP dat al in 2012 werd goedgekeurd. Het werd reeds als voorontwerp twee maal voorgelegd aan een plenaire vergadering in december 2018 en april 2020. Doel is met name de reservatiestroken te voorzien voor een aanpassing van de noordoostelijke ringweg, de herbestemming in functie van een uitbreiding bedrijventerrein Soldatenveld en de bevestiging, aanpassing en uitbreiding van de lokale bedrijvenzone en kleinhandelszone Leuvenselaan.

2. Advies departement Omgeving

2.1 Verenigbaarheid met RSV

Zoals reeds werd aangegeven naar aanleiding van het advies bij het 2^e voorontwerp zijn er naar verenigbaarheid met het RSV geen fundamentele opmerkingen te formuleren.

2.2 Overige inhoudelijke opmerkingen

Voorafgaandelijke vragen en bedenkingen ten aanzien van de ringweg

Uit voorliggend dossier blijkt dat er voor de in dit plan voorziene wegenis nog geen afspraken zijn gemaakt inzake financiering en dus voor realisatie. Nochtans werd hierop sterk aangedrongen tijdens de vorige plenaire vergadering temeer daar duidelijkheid hierover essentieel is voor verder verkeerstechnisch onderzoek dat vereist is om de uitvoering ook vanuit ruimtelijk, landschappelijk en milieutechnisch oogpunt te verantwoorden.

In de verantwoording bij het deelplan Kleinhandelszone Leuvenseweg wordt o.m. aangegeven dat vanuit mobiliteit de impact ter hoogte van het deelplan groot kan zijn maar kan worden gemilderd door doortrekking van de ringweg tot op de Diestsesteenweg. Uit voorgaande blijkt dat dit laatste segment nog onzekerder is dan de in dit plan opgenomen segmenten.

Ruimtelijke aspecten

1) Deelplan 'Oostelijke ring R27'

Het deelplan 'Oostelijk ring' bevat de overdruk '*reservatiegebied voor lijninfrastructuur*' voor segment I van de R27 en betreft aldus aanpassingen van de reservatiestrook van het gewestplan voor de R27 vanaf de bocht van de Ambachtenlaan ter hoogte van de Getevallei tot aan Industriepark-Utsenakenweg ter hoogte van het bedrijf ARD Benelux. Hiermee wordt een parallel tracé met de bestaande ontsluiting van het bedrijventerrein via de Ambachtenlaan-Industriepark mogelijk gemaakt.

Het departement Omgeving heeft bij dit plan volgende bemerkingen:

De nieuwe aan te leggen weg wordt ingepast in de inrichting volgens de categorisering als secundaire weg type II. Volgens het PRS is de hoofdfunctie van deze wegen verzamelen/ontsluiten op bovenlokaal niveau voor het autoverkeer. Er wordt nog aangegeven dat deze weg slechts in tweede instantie een verbindende functie heeft; het toegang geven neemt een belangrijkere plaats in dan bij secundaire wegen type I.

In tegenstelling hiermee wordt in de beschrijving van de gewenste toestand van deze nieuwe weg uitgegaan van een inrichting zonder rechtstreekse erftoegangen en een beperkt aantal uitwisselingspunten met het overige wegennet. Het is niet duidelijk hoe beide opties met elkaar in overeenstemming worden gebracht en of de voorziene wegenis met een parallel tracé wel kan worden verantwoord vanuit die basisopties.

Vanuit die basisopties voor secundaire wegen type II is het vreemd dat voor het eerste deel van de Ambachtenlaan vanaf het rondpunt op de N3 tot in de bocht in de Getevallei wordt uitgegaan van een ontubbeling van de weg om het 'doorgaand verkeer' te scheiden van het bestemmingsverkeer. Hierbij wordt de bestaande Ambachtenlaan in dit segment gereduceerd tot een ventweg. In voorliggend ontwerp is op deze opmerking niet ingegaan om te overwegen om de huidige aantakkingen van wegenis en bedrijven veiliger te maken door bijvoorbeeld plaatselijke verbreding met afslagstroken of het supprimeren van toegangen. Over de inrichting van de wegenis is nog weinig studiewerk gedaan. Daarom blijft het departement bij haar standpunt dat een volledige ontubbeling van dit wegsegment (voor minder dan 1 km) wellicht wat overkill is vanuit het gegeven dat enkel de westzijde van deze weg bedrijventerrein is en blijft. Ook uit de plan-MER blijken hierover twijfels te bestaan waar wordt gesteld *dat de aanleg van*

ringwegsegment I (met aanpassing van de bestaande Ambachtenlaan tot ventweg) niet noodzakelijk is voor de doorstroming. Het inschakelen van de Ambachtenlaan als onderdeel van de ringweg zorgt niet voor wachtrijen op deze weg zelf. In de voorschriften is opgenomen dat de wegenis geen aansluiting van aangelanden toelaat; deze bepaling is in het herdenken van deze ontdubbeling met ventweg uiteraard een probleem.

Het zuidelijk deel van de nieuwe 'ringweg' wordt als een weg op de rand van het kleinstedelijk gebied opgevat waar slechts aan één zijde kan worden aangesloten en gebouwd (tss. rondpunt N3 tot op Industriepark thv het bedrijf ARD Benelux). Door het tracé zo vast te leggen wordt er planologisch een enorme druk gelegd op gebieden die we bij de afbakening van het kleinstedelijk gebied net willen vrijwaren als grensstellende open ruimte. Hiermee wordt voorbij gegaan aan het structurerend vermogen van de realisatie van zo'n weg op zijn omgeving en dus ook het vrijwaren van de open ruimten. De realisatie van deze ontdubbeling leidt bovendien tot de vaststelling dat de nieuwe bijkomende conflictpunten met traag verkeer moeten worden opgelost wat bijkomende infrastructuur vereist om dit op een veilige manier te doen.

In de weliswaar informatieve inrichtingsschets voor de aan te leggen nieuwe weg en het bedrijventerrein wordt vanuit de beleidscontext veel aandacht geschonken aan de groene aankleding van de weg en het belang van het structuurbepalend groen van de Getevallei ter hoogte van het voorziene tracé. Op de inrichtingsschets worden de Gete-oeveren met vijvers en groen ingetekend om aan te geven dat de groene bestemming tot diep in het kleinstedelijk gebied kan indringen. Deze voorstelling is misleidend omdat in werkelijkheid dit hele gebied niet in het plangebied is opgenomen en dus tot nader order bestemd is en blijft als industriegebied, deels overigens al gerealiseerd. Wil men echt werk maken van een versterking van de groene bestemming in dit valleigebied, is een opname in voorliggend RUP en een bestemmingswijziging aangewezen.

Het nieuwe tracé vat overigens ook bestaande bedrijven; is het dan niet aangewezen om de verkeerstechnische en landschapsstudie al aan te vatten en een onteigeningsplan te koppelen aan dit planningsproces ?

Samengevat blijven de opmerkingen over dit wegsegment, geformuleerd bij het voorontwerp, dus gehandhaafd en eens te meer wordt aanbevolen grondig na te denken of de bestaande wegenis mits eventuele aanpassingen niet beter kan voldoen aan de opties die worden vooropgesteld en de hoofddoelstelling van het plan, zijnde de realisatie van de uitbreiding bedrijventerrein. Het uitgangspunt is dat de ruimte zo efficiënt mogelijk wordt benut voor de inrichting en ontsluiting van het bedrijventerrein en niet ten koste gaat van omliggend open ruimtegebied en het bijkomend verharderen van dit valleigebied.

2) Deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld'

Dit deelplan voorziet in de uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein door de omzetting van agrarisch gebied naar een zone voor regionaal bedrijventerrein (waar Sevesobedrijven zijn toegelaten) en gedeeltelijk naar bouwvrij agrarisch gebied. Dit voorziene bedrijventerrein (47,5 ha) is grotendeels gesitueerd binnen beleidsmatig herbevestigd agrarisch gebied waardoor de omzendbrief R02010/1 betreffende de herbevestiging van agrarisch gebied van toepassing is. Reeds in het MB uit 2012 m.b.t. de definitieve goedkeuring van het PRUP afbakening kleinstedelijk gebied Tienen werd de verantwoording voor het

aansnijden van beleidsmatig herbevestigd agrarisch gebied voor het regionaal bedrijventerrein Soldatenveld al als afdoende beschouwd.

Volgens de voorschriften bij het gemengd regionaal bedrijventerrein wordt het mogelijk dat Seveso-bedrijven zich kunnen vestigen op dit bedrijventerrein ten zuiden van de Kopstraat. In de toelichting staat dat het gaat om de *'Kopstraat zoals die feitelijk gelegen is op het moment van inwerkingtreding van het ruimtelijk uitvoeringsplan'*. Aangezien de Kopstraat volgens het grafisch plan wordt omgelegd naar de noordgrens van het bedrijventerrein is het aan te bevelen om de lijn van de huidige Kopstraat op het grafisch plan aan te duiden als uiterste grens voor Seveso-bedrijven ipv te verwijzen naar een tracé dat op termijn zal verdwijnen. Hiermee wordt de leesbaarheid en juridische afdwingbaarheid van het plan versterkt.

3) Deelplan 'Detailhandelszone Leuvenselaan'

De bedoeling van dit deelplan is drieërlei:

- het bestendigen van het gemengd bedrijvenlint van de Leuvenselaan (KMO's, kleinhandel);
- enkel handelsvestigingen toe te laten die complementair (niet-concurrentieel) zijn aan het aanbod van handelsvestigingen met de binnenstad;
- het beperken van de woonontwikkeling in het bestemde woonuitbreidingsgebied Breisemveld.

Het bestendigen van het gemengd bedrijvenlint in de Leuvenselaan moet gepaard gaan met een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Het departement kan akkoord gaan met de opties in voorliggend deelplan.

Aspect milieueffectrapportage

Een plan-MER werd opgemaakt en is intussen goedgekeurd.

De milieumaatregelen die zijn opgenomen in de plan-MER moeten, in zoverre dit nog niet zo is, maximaal opgenomen worden in het plan en minimaal verschoven worden naar het projectniveau of het flankerend beleid. Eventuele afwijkingen ervan dienen afdoende gemotiveerd te worden.

We wijzen u er ook op dat, als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of om andere redenen, u er dient op toe te zien dat de wijzigingen voldoende gevat zijn door de milieubeoordelingsprocedure.

3. Conclusies

Het departement adviseert voorliggend RUP voorwaardelijk gunstig.

Hoogachtend,

Peter David
Projectmanager Omgevingsplanning