

# PROVINCIAAL RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

## AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED TIENEN – EERSTE HERZIENING

### Toelichtingsnota



# INHOUD

HISTORIEK .....	7
INLEIDING.....	9
1. Opbouw van de toelichtingsnota .....	10
2. Stedelijk gebied: begrip met een beleidsmatige inhoud.....	11
3. Afbakening meer dan een lijn .....	13
4. Het procesverloop: van intentienota naar ruimtelijk uitvoeringsplan .....	14
A. BESTAANDE RUIMTELIJKE CONTEXT .....	16
1. Bestaande ruimtelijke structuur.....	17
1.1 Het fysisch systeem als onderlegger.....	17
1.1.1 Geologie .....	17
1.1.2 Reliëf.....	17
1.1.3 Hydrografie en hydrologie.....	17
1.1.4 Landschapseenheden .....	18
1.2 Bebouwde stedelijke omgeving.....	18
1.2.1 Stedelijke functies .....	19
1.2.2 Stedelijke groengebieden.....	19
1.2.3 Toeristische en recreatieve infrastructuur .....	20
1.2.4 Bedrijventerreinen en kleinhandelszones .....	21
1.2.5 Ontsluitingsstructuur.....	21
2. Relatie met de ruimtelijke structuurplannen.....	23
2.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen .....	23
2.2 Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.....	24

2.3	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant .....	24
2.3.1	Tienen binnen de algemene visie op Vlaams-Brabant .....	24
2.3.2	Specifieke uitspraken met betrekking tot de deelstructuren en -ruimten.....	24
2.3.3	Specifieke uitspraken met betrekking tot de Deelruimte Landelijke Kamer Oost .....	27
2.4	Conceptnota Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant.....	30
2.5	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Tienen .....	31
2.5.1	Visie en ruimtelijk concept voor het stedelijk gebied .....	31
2.5.2	Gedifferentieerde ontwikkeling van de diverse stedelijke onderdelen .....	32
<b>3.</b>	<b>Juridisch-planologische context .....</b>	<b>36</b>
3.1	Gewestplan .....	36
3.2	Bijzondere plannen van aanleg.....	36
3.3	Ruimtelijke uitvoeringsplannen .....	37
3.4	Vlaams Ecologisch Netwerk .....	40
3.5	Europese vogelrichtlijn- en habitatrictlijngebieden .....	40
3.6	Beschermingsbesluiten Erfgoed .....	40
3.7	Afbakeningsproces van het buitengebied: herbevestiging agrarische gebieden.....	42
3.8	Synthese: grensstellende elementen van het buitengebied .....	43
<b>B.</b>	<b>HET KLEINSTEDELIJK GEBIED TIENEN .....</b>	<b>46</b>
<b>1.</b>	<b>Gewenst stedelijkgebiedbeleid .....</b>	<b>46</b>
1.1	Krachtlijnen .....	46
1.2	Ruimtelijke concepten .....	47
1.3	Hypothese van gewenste ruimtelijke structuur .....	52
<b>2.</b>	<b>Invulling van de taakstellingen.....</b>	<b>54</b>

2.1	Taakstelling wonen .....	54
2.2	Taakstelling bedrijvigheid .....	54
2.2.1	Bepaling ruimtebehoefte .....	54
2.2.2	Verantwoording locatiekeuze .....	55
2.2.3	Beleid voor de bestaande bedrijventerreinen.....	56
2.3	Taakstelling grootschalige detailhandel .....	59
<b>3.</b>	<b>Bepalen van de grenslijn tussen stedelijk gebied en buitengebied .....</b>	<b>60</b>
3.1	Inhoud van de afbakeningslijn .....	60
3.2	Impact van de afbakeningslijn op flankerende beleidsdomeinen.....	60
3.3	Grensstellende elementen van de afbakeningslijn .....	61
3.4	Verdere detaillering van de afbakeningslijn .....	63
3.5	Overzicht van acties binnen de afbakeningslijn .....	63
<b>C.</b>	<b>DEELGEBIEDEN IN HET KLEINSTEDELIJK GEBIED TIENEN .....</b>	<b>66</b>
<b>1.</b>	<b>Selectie en algemene inrichtingsprincipes voor de deelgebieden.....</b>	<b>66</b>
1.1	Selectie van de deelgebieden .....	66
1.2	Inrichtingsprincipes voor de ontwikkeling van bedrijvzones .....	66
<b>2.</b>	<b>Deelplan Oostelijke ring.....</b>	<b>68</b>
2.1	Situering en beschrijving bestaande toestand .....	68
2.2	Doelstelling .....	71
2.3	Beschrijving gewenste toestand .....	72
2.4	Toelichting bij bestemmingswijzigingen.....	74
2.5	Milieuaspecten.....	75
2.5.1	Mobiliteit .....	75



2.5.2	Geluid .....	76
2.5.3	Lucht .....	77
2.5.4	Bodem en grondwater.....	77
2.5.5	Oppervlaktewater.....	78
2.5.6	Biodiversiteit .....	78
2.5.7	Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.....	78
2.5.8	Ruimtelijke aspecten en gezondheid.....	79
2.6	Ruimtebalans, planbaten en planschade.....	79
<b>3.</b>	<b>Deelplan Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld .....</b>	<b>80</b>
3.1	Situering en beschrijving bestaande toestand .....	80
3.2	Relatie met herbevestigd agrarisch gebied .....	82
3.3	Beschrijving gewenste toestand .....	83
3.3.1	Afwerken en inpassen bestaand bedrijventerrein .....	83
3.3.2	Nieuw tracé voor R27 .....	83
3.3.3	Hiërarchische ontsluitingsstructuur .....	83
3.3.4	Ruimtelijke kwaliteit door duidelijke orthogonale structuur .....	84
3.3.5	Gefaseerde ontwikkeling.....	84
3.3.6	Inrichtingsschets.....	85
3.4	Ontwikkelingsvisie .....	88
3.5	Milieuaspecten.....	88
3.5.1	Mobiliteit .....	88
3.5.2	Geluid .....	89
3.5.3	Overige aspecten.....	91
3.5.4	Externe veiligheid .....	92
3.6	Ruimtebalans, planbaten en planschade.....	92

<b>4. Deelplan Detailhandelszone Leuvenselaan</b> .....	<b>93</b>
4.1 Situering en beschrijving bestaande toestand .....	93
4.2 Relatie met herbevestigd agrarisch gebied .....	96
4.3 Beschrijving gewenste toestand .....	97
4.4 Inrichtingsschets .....	98
4.5 Milieuaspecten.....	100
4.5.1 Mobiliteit .....	100
4.5.2 Overige aspecten .....	100
4.6 Ruimtebalans, planbaten en planschade.....	101
<b>5. Overzicht bestemmingswijzigingen</b> .....	<b>103</b>

## 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-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. Hersteldecreet:

- a) Het goedgekeurd plan-MER van 2011 fungeert als volledig verklaarde kennisgeving;

---

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.

- 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. ontwerptekstbespreking 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 ontwerpverslag.
- 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)

- a) Op 21 december 2018 werd een (eerste) plenaire vergadering over het (eerste) voorontwerp RUP en het ontwerp van het plan-MER.
- b) Op basis van de ingewonnen adviezen werden diverse wijzigingen doorgevoerd. Dit leidde tot een tweede voorontwerp RUP.
- c) Op 20 april 2020 werd een tweede (digitale) plenaire vergadering georganiseerd over het (tweede) voorontwerp RUP en het goedgekeurde plan-MER.
- d) Op 27 april 2021 werd het voorontwerp van het provinciaal RUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen - Eerste herziening' voorlopig vastgesteld door de provincieraad.
- e) 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.
- f) De adviezen en bezwaren worden bezorgd aan de Provinciale Commissie Ruimtelijke Ordening (PROCORO) die deze behandelt en haar advies bezorgt aan de deputatie.
- g) Binnen de 180 dagen na het einde van het openbaar onderzoek wordt het definitief provinciaal RUP vastgesteld door de provincieraad.
- h) 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.

## INLEIDING

Het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan bestaat uit volgende onderdelen:

1. toelichtingsnota;
2. stedenbouwkundige voorschriften;
3. grafische plannen;
4. bijlagen.

De toelichtingsnota geeft enkel toelichting bij de verordenende delen van het ruimtelijk uitvoeringsplan. Deze toelichtingsnota maakt deel uit van het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied Tienen. De toelichtingsnota heeft tot doel om de keuzes die aan de grondslag liggen voor bepaalde opties die in het ruimtelijke uitvoeringsplan worden vastgelegd, te kaderen en te verduidelijken. De toelichtingsnota bouwt daarvoor verder op een aantal documenten die in de loop van het afbakeningsproces zijn opgesteld en waarover met de betrokken partners een consensus werd bereikt. Deze documenten blijven ook bestaan als aparte documenten en zijn dus ook apart te raadplegen. Deze documenten zijn in deze toelichtingsnota verwerkt en gesynthetiseerd teneinde een werkbaar en leesbaar document over te houden.

Het betreft de volgende documenten:

- oriëntatienota afbakening kleinstedelijk gebied Tienen
- visienota - gewenst stedelijk gebied beleid (eindnota september 2008)
- masterplan afbakening kleinstedelijk gebied Tienen (april 2010)

De grafische plannen en de stedenbouwkundige voorschriften hebben een verordenende inhoud. Ze zijn bindend, zowel voor de eigenaars en de gebruikers van de betrokken gronden en de gebouwen, als voor de overheid.

De bijlagen bestaan uit:

- het plan-MER, dat opgesteld is conform het decreet houdende het rechtsherstel van ruimtelijke uitvoeringsplannen die werden opgesteld via het integratiespoor. Dit wil zeggen dat in plaats van een kennisgevingsnota het via het integratiespoor opgestelde plan-MER ter inzage gelegd is. Naar aanleiding van dit openbaar onderzoek is een nieuw plan-MER opgemaakt.
- het Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR).
- het landbouweffectenrapport (LER).

## 1. Opbouw van de toelichtingsnota

De toelichtingsnota beschouwt de ontwikkeling van het kleinstedelijk gebied Tienen op drie schaalniveaus.

Deel A behandelt de bestaande ruimtelijke context van het stedelijk gebied Tienen. Deze ruimtelijke context bestaat enerzijds uit een analyse van de bestaande ruimtelijke structuur van het kleinstedelijk gebied Tienen en omgeving en anderzijds uit de juridisch-planologische context waarin de ontwikkelingen van dit stedelijk gebied zich moeten kaderen.

Deel B focust op het stedelijk gebied Tienen als geheel. In dit deel wordt een verantwoording gegeven voor de grootte van het afgebakende stedelijk gebied en wordt de keuze voor de ligging van de afbakeningslijn gemotiveerd.

Deel C focust op de verschillende deelplannen binnen deze afbakeningslijn, waarvoor een bestemmingswijziging of -verfijning noodzakelijk is om het stedelijkgebiedbeleid zoals dit verwoord is in de visienota “Gewenst stedelijkgebiedbeleid” (september 2008) te realiseren. Dit deel geeft een verantwoording van de opties die binnen de perimeter van deze deelplannen zijn genomen en legt uit waarom bepaalde randvoorwaarden in deze plannen worden opgelegd.

## 2. Stedelijk gebied: begrip met een beleidsmatige inhoud

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen staat het streven naar openheid én stedelijkheid voorop. Dit streven wordt uitgedrukt in de metafoor “Vlaanderen: open en stedelijk”. Beleidsmatig wordt dit vertaald in het voeren van een specifiek beleid voor het stedelijk gebied en het buitengebied.

Het stedelijkgebiedbeleid wordt gevoerd in de stedelijke gebieden. Dit zijn gebieden waar intense ruimtelijke, culturele en socio-economische samenhang en verweving bestaat tussen de verschillende maatschappelijke activiteiten (wonen, werken, recreëren, ...), waar dichte bebouwing overheerst en waar het wenselijk is ontwikkelingen te concentreren. Het specifiek stedelijk beleid wil activiteiten in deze gebieden concentreren en stimuleren. Het beleid is erop gericht de toekomstige groei van deze maatschappelijke activiteiten prioritair in deze gebieden op te vangen.

Het specifiek beleid voor het buitengebied is gericht op het concentreren van wonen en werken in de kernen van het buitengebied en het maximaal vrijwaren van de open ruimte voor de structuurbepalende functies natuur, bos en landbouw.

Beide beleidsvormen zijn complementair en gaan uit van het ruimtelijke principe van de gedeconcentreerde bundeling. Om ze ruimtelijk te kunnen situeren, moeten de betreffende gebieden afgebakend worden. De ruimtelijk-functionele afbakening van het stedelijk gebied is noodzakelijk om te bepalen welke delen nu effectief tot het stedelijk gebied behoren en dus waar groei, concentratie en verdichting wenselijk is. Zo kan het stedelijkgebiedbeleid ook ruimtelijk gesitueerd worden. De afbakening moet toelaten binnen de grens van het stedelijk gebied een aanbodbeleid te voeren en de kwantitatieve taakstellingen inzake woningbouw, bedrijventerreinen en andere maatschappelijke activiteiten op te vangen.

Stedelijkheid wordt vaak negatief onthaald: het staat voor het verdwijnen van groen en open ruimte, het inplanten van ongewenste sociale woningen, misplaatste grootschaligheid, ... Behoren tot het stedelijk gebied en wonen in het stedelijk gebied biedt nochtans een aantal voordelen:

- Stimulansen om bijvoorbeeld via strategische projecten in het kader van de afbakening onderbenutte en verwaarloosde plekken opnieuw te gebruiken voor stedelijke ontwikkeling;
- De uitbouw van een hoger en kwaliteitsvoller aanbod aan openbaar vervoer. In het buitengebied is dit door de grotere spreiding niet te realiseren;
- Een stedelijk gebied kan een grotere verscheidenheid en een hogere kwaliteit van voorzieningen aanbieden;
- De realisatie van verschillende en vernieuwende types van woningen gericht op de wijzigende gezinstypes;
- Aan wonen in het stedelijk gebied kunnen financiële stimuli gekoppeld worden. Stedelijk wonen betekent in elk geval beperkte kosten voor verplaatsingen door het hoge aanbod aan allerhande voorzieningen;
- Aandacht voor en waar nodig het vrijwaren en uitbouwen van groene ruimtes, bossen en ruimte voor recreatie in en rond het stedelijk gebied (parken, stadsbossen, stukken natuurreserveaat, ... ).

Er is niet alleen een duidelijk verschil in ruimtelijk beleid tussen het buitengebied en de stedelijke gebieden. Ook binnen een stedelijk gebied is er ruimte voor variatie. Verschillende deelgebieden binnen eenzelfde stedelijk gebied kunnen eigen ontwikkelingen kennen. De verschillende kernen in een stedelijk gebied moeten bijvoorbeeld hun eigen identiteit behouden. Dit kan betekenen dat niet overal dezelfde dichtheid van woningen zal worden aangehouden.

Op basis van hun plek in de stedelijke hiërarchie wordt een beleidsmatig onderscheid gemaakt tussen grootstedelijke, regionaalstedelijke en kleinstedelijke gebieden.



In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is aangegeven dat Aarschot, Diest, Halle en Tienen geselecteerd zijn als structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden. De structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden hebben vandaag de dag nog een relatief sterke morfologische structuur met een stedelijk karakter en een goed functionerend stedelijk voorzieningenapparaat. Het ruimtelijk beleid is erop gericht de stedelijke kern en het stedelijk functioneren te consolideren en te versterken door het creëren van ruimte voor bijkomend aanbod, ook op plaatsen binnen het stedelijk gebied die vandaag nog weinig stedelijkheid bezitten.

De afbakening van de kleinstedelijke gebieden is een taak van de provincie. Het provinciebestuur van Vlaams-Brabant heeft aan SumResearch de opdracht gegeven om in samenwerking met Bureau voor Architectuur en Planning (voorheen Werkplaats voor Architectuur), de Bodemkundige Dienst van België, Vinçotte environment en CIBE, centrum voor overheidscommunicatie vzw, de kleinstedelijke gebieden Aarschot, Diest en Tienen af te bakenen.

### 3. Afbakening meer dan een lijn ...

De afbakening van het kleinstedelijk gebied is erop gericht om binnen de aangeduide afbakeningslijn stedelijke activiteiten te stimuleren teneinde een trendbreuk te realiseren in de verdere suburbanisatie van het buitengebied. Het betreft in eerste instantie belangrijke ontwikkelingen op het vlak van huisvesting en bedrijvigheid, maar daarnaast dient er ook voldoende ruimte te worden gereserveerd voor andere hoogdynamische activiteiten die de aantrekkelijkheid van de steden kunnen verhogen.

De afbakeningslijn is daarbij geen doel op zich, maar een hulpmiddel om dit stedelijkgebiedbeleid te realiseren. Binnen de lijn van het afgebakende stedelijke gebied dient een actief beleid gevoerd te worden gericht op het verhogen van de aantrekkingskracht van dit stedelijk gebied voor wonen, werken, recreëren, enzovoort. Kortom het moet gericht zijn op het realiseren van een naar hedendaagse normen aangenaam woon- en werkklimaat. Dit is niet alleen een kwestie van ruimtelijke aspecten, maar het kan ook doorwerking vinden in bijvoorbeeld het verhogen van een bepaald toeristisch-recreatief potentieel, het verbeteren van het cultuuraanbod of het voeren van een stedelijk marketingbeleid. Het voorliggende ruimtelijk uitvoeringsplan is dan ook in de eerste plaats een hulpmiddel om deze doelstellingen te bereiken en niet zo zeer een doel op zich.

De uiteindelijke doelstelling was erop gericht om een strategisch masterplan op te stellen voor de verschillende kleinstedelijk gebieden en binnen het af te bakenen stedelijk gebied een aantal strategische projecten aan te duiden die de aantrekkingskracht voor nieuwe investeringen in wonen en werken in het betreffende kleinstedelijk gebied verhogen. Deze projecten hoeven zich niet steeds op het ruimtelijk vlak af te spelen. De concrete uitvoering van deze strategische projecten hoort niet tot het voorliggend afbakeningsproces.

Het voorliggende ruimtelijk uitvoeringsplan is een hulpmiddel om dit stedelijk beleid waar te maken. Het focust enerzijds op de afbakeningslijn van het stedelijk gebied en duidt anderzijds binnen deze afbakeningslijn enkele gebieden aan waarvoor het noodzakelijk is de huidige planologische bestemming te wijzigen om de doelstellingen van het stedelijkgebiedbeleid en het masterplan voor de ontwikkeling van het stedelijk gebied te kunnen realiseren.

Het ruimtelijk uitvoeringsplan is met andere woorden slechts een stapsteen in een ruimer proces en wordt dan ook steeds het best in samenhang met de visienota op de ontwikkeling van het kleinstedelijk gebied Tienen en het masterplan voor dit stedelijk gebied gelezen.

## 4. Het procesverloop: van intentienota naar ruimtelijk uitvoeringsplan

In dit hoofdstuk wordt het procesverloop van het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied geschetst.

Dit ruimtelijk uitvoeringsplan is tot stand gekomen na een uitgebreid proces voor de afbakening van Aarschot, Diest en Tienen. Elke stap van het proces werd uitvoerig met de betrokken steden besproken en teruggekoppeld.

De afbakening van de kleinstedelijke gebieden vindt haar oorsprong in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Ruimtelijk Structuurplan van de provincie Vlaams-Brabant. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant staat tevens de doelstelling van de afbakening van een kleinstedelijk gebied vermeld. *"De afbakening van de kleinstedelijke gebieden dient minimaal te leiden tot effectieve aanduidingen van de zones voor (bijkomende) bedrijvigheid, de locaties voor de concentraties van grootschalige kleinhandel, de woonuitbreidingsgebieden die onmiddellijk aangesneden kunnen worden en een opsomming van alle flankerende maatregelen die de kwaliteit en de aantrekkelijkheid voor wonen en bedrijvigheid van de stedelijke gebieden moeten verhogen."*

Hierbij is al duidelijk gesteld dat een afbakeningsproces meer is dan het bepalen van een grenslijn tussen het stedelijk gebied en het buitengebied. Het doel van het afbakeningsproces is immers de kleinstedelijke gebieden aantrekkelijker te maken voor wonen en werken. Door binnen de stedelijke gebieden meer inwoners aan te trekken wordt de druk op het buitengebied door de steeds maar voortschrijdende suburbanisatie verminderd.

Het provinciaal structuurplan vermeldde in de bindende bepalingen tevens dat het afbakeningsproces voor de kleinstedelijke gebieden Aarschot, Diest en Tienen meteen na de goedkeuring van het Ruimtelijk Structuurplan opgestart zou worden.

Het afbakeningsproces is ook geen alleenstaand proces. Kort na de opstart van het afbakeningsproces is de provincie Vlaams-Brabant in nauwe samenwerking met de stad Tienen gestart met de reconversie en ontwikkeling van de stationsomgeving in Tienen. Voor de ontwikkeling van deze zone werd door de provincie Vlaams-Brabant een masterplan opgesteld, dat ook heeft geleid tot een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan. De ontwikkeling van de stationsomgeving en het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied Tienen worden permanent op elkaar afgestemd.

De eerste stap in het afbakeningsproces betrof de opmaak van een intentieovereenkomst tussen de provincie en de betrokken steden. Deze intentieovereenkomst regelt de samenwerking tussen de betrokken stad en de provincie Vlaams-Brabant. Een belangrijk onderdeel hiervan vormde de communicatie en het procesverloop. Het geeft ook aan dat de stad Tienen en de provincie samen werk willen maken van het verbeteren van het woon- en werkklimaat en een actief beleid willen voeren dat gericht is op daadwerkelijke realisaties.

Het afbakeningsproces voor het kleinstedelijk gebied Tienen werd in de zomer van 2007 opgestart met de opmaak van een oriëntatienota, waarin de opdrachtoomschrijving, de bestaande plannen en projecten, het juridische kader en het nog te voeren onderzoek werden bepaald. Daarna werd in een aparte deelnota ingezoomd op het thema bedrijvigheid.

Op basis van deze bijkomende onderzoeken kon worden overgegaan tot een eerste proeve van gewenste ruimtelijke structuur en een voorstel van grenslijn. Hierbij werd extra aandacht gegeven aan het aspect wonen, waarover in de oriëntatienota was gesteld dat geen aparte nota zou worden opgesteld. Deze hypothese van gewenste

ruimtelijke structuur had tot doel om een eerste visie te vormen, de richting van de inhoudelijke discussie te sturen en de bijkomende onderzoeken te richten naar de nog overblijvende conflicten in het afwegingsproces.

Ten slotte werd deze hypothese na verdere bespreking en terugkoppeling verwerkt in een eindnota. In deze eindnota is de gewenste ruimtelijke structuur voor het kleinstedelijk gebied Tienen geformuleerd. Tevens is een voorstel van afbakeningslijn opgesteld en is aangegeven voor welke gebieden de provincie een ruimtelijk uitvoeringsplan zal opmaken. Als laatste is in deze eindnota ook een aanzet tot masterplan opgenomen. Deze aanzet tot masterplan geeft een overzicht van de verschillende noodzakelijk geachte acties om het gewenste stedelijkgebiedbeleid vorm te kunnen geven.

Begin 2010 werd een masterplan opgesteld en goedgekeurd door zowel de deputatie als het stadscollege en de gemeenteraad. Het masterplan vormt de synthese van het gewenste stedelijkgebiedbeleid en het bijhorende strategisch actieprogramma. Het masterplan met voorstel van een actieprogramma beschrijft een ruim pakket van maatregelen, instrumenten en acties. De acties geven vorm aan het stedelijkgebiedbeleid en vormen een vertaling van de doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen op het terrein. Het actieprogramma heeft dan ook vooral aandacht voor strategische plekken, die aan het stedelijk functioneren en het imago van het stedelijk gebied een sterke impuls kunnen geven. Niet enkel acties op het vlak van ruimtelijke ordening komen hierbij aan bod. Het masterplan is een integraal plan, waarbij sectoren als huisvesting, mobiliteit, economie, open(bare) ruimte, toerisme en recreatie een belangrijke rol te spelen.

Het masterplan vormt eigenlijk de sluitsteen van het afbakeningsproces. In het masterplan is ook aangegeven voor welke gebieden een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt dient te worden. Naast het juridisch vastleggen van de afbakeningslijn zijn vooral de ruimtelijk uitvoeringsplannen die een bestemmingswijziging inhouden, belangrijk. Voor Tienen wordt voor volgende gebieden een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt:

- het tracé van de oostelijke ringweg;
- een uitbreiding van het regionaal bedrijventerrein Soldatenveld;
- een deel van het woonuitbreidingsgebied Breisemveld en de grootschalige detailhandelszone aan de Leuvenselaan.

Er werd geopteerd voor het integratiespoor om de milieueffectrapportage te kunnen integreren in het proces van het ruimtelijk uitvoeringsplan. Het milieueffectrapport werd medio 2011 afgerond en goedgekeurd. Naast het milieueffectrapport werd vanwege de landbouwwaarde van de omgeving een landbouwgevoeligheidsanalyse opgesteld. Er werd ook een Ruimtelijk Veiligheidsrapport opgesteld.

Vanuit deze verschillende studies werden aanbevelingen en randvoorwaarden voor de ruimtelijke ontwikkeling geformuleerd. Deze werden verwerkt in het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied Tienen. Dit plan werd in 2012 door de provincieraad definitief vastgesteld en goedgekeurd door de Vlaamse minister van Ruimtelijke Ordening.

Het initiële ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied Tienen is zodoende sinds eind 2012 van kracht. Maar door juridische problemen biedt het ruimtelijk uitvoeringsplan een onzekere basis voor de uitvoering van het actieprogramma. Om deze problemen te verhelpen, heeft de provincieraad in 2015 beslist een speciale herstelprocedure te starten. Het milieueffectrapport uit 2011 heeft toen opnieuw ter inzage gelegen. Mede op basis van de publieke inspraak werd besloten om het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van Tienen te herzien.

## **A. BESTAANDE RUIMTELIJKE CONTEXT**

In dit deel wordt in eerste instantie de bestaande ruimtelijke context geschetst. De ruimtelijke context bestaat enerzijds uit de bestaande ruimtelijke structuur en anderzijds de beleidscontext.

De bestaande ruimtelijke structuur beschrijft Tienen aan de hand van het ruimtelijke voorkomen. In dit deel worden de verschillende lagen van de stad uit elkaar gelegd en wordt de eenheid tussen de verschillende structuren beschreven.

Bij de beleidscontext worden de belangrijkste elementen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant en het gemeentelijk structuurplan van de stad Tienen opgesomd. Ten slotte wordt ook een overzicht gegeven van de bestaande bestemmingsplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen op de verschillende beleidsniveaus.

# 1. Bestaande ruimtelijke structuur

## 1.1 Het fysisch systeem als onderlegger

Het fysisch systeem ligt aan de basis van de bestaande ruimtelijke structuur. Het is het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties van klimaat, geologie, reliëf, bodem, water en lucht. Zij vormen de onderlegger voor de historische ontwikkeling van Tienen. De aanwezigheid van water, goede gronden en een aangenaam klimaat waren immers de oorzaak voor het al dan niet ontstaan van vestigingen, gehuchten en agrarische nederzettingen; nederzettingsstructuren die aan de basis liggen van de ontwikkeling van onze huidige gemeenten en steden. Anders gezegd, het fysisch systeem is bepalend voor de ruimtelijke structuur.

### 1.1.1 Geologie

#### **Haspengouw**

Gedurende de laatste ijstijd werd heel het gebied bedekt met een zeer dikke laag leem. De dikte van de leemlaag neemt toe van noord naar zuid. Door erosie is deze laag gedeeltelijk weggespoeld en in de valleien als alluvium afgezet. Plaatselijk dagzomen tertiaire zanden. Dit is onder meer het geval in diepe holle wegen en op heuveltoppen.

#### **Hageland**

Het grootste deel bestaat uit zandleemgronden. In het uiterste zuiden van het Hageland komen ook leemgronden voor, zij het in minder dikke lagen (bijvoorbeeld ter hoogte van Vissenaken) dan in Haspengouw. De geologie van het gebied is vrij ingewikkeld. Op verschillende plaatsen dagzomen tertiaire zanden en keien.

### 1.1.2 Reliëf

#### **Haspengouw**

Het leemplateau van Haspengouw is zwak golvend en wordt vrij diep ingesneden door de Grote Gete en de Mene. Het plateau vertoont een lichte helling naar de Grote Gete en de Velp toe.

#### **Hageland**

Het Hagelandse deel van Tienen, dat gevormd wordt door de Velpevallei en zijn zijriviertjes, is meer een overgangsgebied naar het leemplateau en is vlak tot licht golvend. Een uitgesproken reliëf kent wel de smalle, asymmetrische vallei van de Rozendaalbeek. De hoogteverschillen op het grondgebied van Tienen zijn relatief klein. De toppen van de plateaus halen maximaal 85-90 meter hoogte. In de valleien liggen de laagste zones rond de 40 meter boven zeeniveau.

### 1.1.3 Hydrografie en hydrologie

Drie stroombekkens zijn van belang in het Tiense: de Grote en Kleine Gete en de Velp. Ze behoren tot het bekken van de Demer, dat op zijn beurt deel uitmaakt van het Scheldebekken.

De waterhuishouding wordt bepaald door de diepte van de permanente grondwatertafel, de doorlaatbaarheid van de bodem, de aard van de ondergrond en de topografische ligging. Op de plateau- en hellinggronden ligt de grondwatertafel diep; ze heeft er geen rechtstreeks belang voor de waterhuishouding. De leemgronden daar hebben een voor de landbouw zeer gunstige waterhuishouding, die vooral wordt bepaald door de structuur en textuur van de bodem en de topografie. De

zandleemgronden van het vochtige Hageland zijn minder goed gedraineerd. Af en toe wordt ook het wegvloeien van oppervlaktewater bemoeilijkt door een weinig doorlatende ondergrond. In de valleien ligt de grondwatertafel ondiep en komt ze in een zeldzaam geval aan de oppervlakte (Velvevallei).

#### 1.1.4 Landschapseenheden

##### **Droog Haspengouw**

De gemeente Tienen strekt zich uit over de grens van lemig en zandlemig Brabant. Het grootste (zuidelijke) deel van de gemeente ligt op leemgronden en behoort tot de geografische streek Droog Haspengouw, een streek die van oudsher gekenmerkt wordt door een grootschalig en zeer open landschap ('open field'-landschap). Dit landschap bestaat uit een breedgolvend leemplateau dat ondiep versneden is. Het heeft een steeds weerkerende cultuurlandschappelijke structuur: akkerland op de plateaus, kleine hoopedorpen op de plateaurand of in de vallei, grasland en (populieren-)bos in de vallei. Holle wegen vormen de voornaamste landschapselementen, bos is schaars. De grote gesloten hoeven hebben een typische bouwstijl. Het Haspengouwse leemplateau wordt in het Tiense doorsneden door de Grote Gete en de Menebeek.

##### **Zandlemig Hageland**

Het kleinere, noordelijke deel van Tienen met daarin de Velvevallei ligt op zandleemgronden en behoort tot het zandlemig Hageland. Het Hageland is een heuvelland met een parallelle structuur van (beboste) ruggen en valleien met rijbewoning op de overgang. In de buurt van Tienen wordt het Hagelands landschap gekenmerkt door laagstamboomgaarden, grasweiden en door kleinschalige landschapstypen met houtkanten en bomenrijen in de Velve- en Rozendaalbeekvallei.

## **1.2 Bebouwde stedelijke omgeving**

De stedelijke kern Tienen bestaat op zich uit drie verschillende zones, elk met een eigen ruimtelijke, morfologische en functionele structuur.

##### **Historisch stedelijk centrum**

Het historisch stedelijk centrum wordt grotendeels begrensd door de vesten. Daarnaast kan ook het gebied tussen de vesten en de spoorlijn, de eerste uitbreiding van de stad naar het station toe, tot het stedelijk centrum gerekend worden. Deze zone wordt gekenmerkt door een hoge dichtheid, historische bebouwing, het commerciële centrum en een sterke menging van wonen met commerciële en openbare functies.

##### **Zuidrand**

De zuidrand van de stad wordt gekenmerkt door een aantal dichtbebouwde kernen. Deze kunnen als uitlopers van het centrumgebied gezien worden. De wijken Nieuw Overlaar, Spanuit, Bost en Grimde zijn afgeleide gehelen, die morfologisch duidelijk te onderscheiden zijn van elkaar en van het stadscentrum. De spoorlijn en de gordel van bedrijventerreinen ten zuiden van Tienen zorgt voor duidelijke breuken in het stedelijk weefsel.

##### **Noordrand**

De noordzijde van de stad heeft een eerder amorfe ruimtelijke structuur. Dicht bebouwde linten, open verkavelingen, grootschalige stedelijke functies en open ruimtes wisselen elkaar af. Langs de steenwegen domineren de rijwoningen, terwijl de ruimtes tussen de steenwegen gekenmerkt worden door open ruimtes en verkavelingen. Belangrijke functies in de noordrand zijn het stedelijk sportcentrum Houtenveld, de Campus Sint-Jan van het Heilig Hartziekenhuis, de vestiging van Carrefour en de stedelijke begraafplaats.



Rondom de stad domineren uitgestrekte akkers het beeld. Enkel langs de steenwegen komen her en der dun bebouwde linten voor. Dorpen als Wulmersum liggen er verscholen in het landschap.

### 1.2.1 Stedelijke functies

Tienen is een centrumstad met een groot aanbod aan diensten en voorzieningen. Zowel op het vlak van handelszaken, onderwijs en medische voorzieningen is de stad goed uitgerust.

#### **Onderwijs**

Naast een algemeen aanbod aan lagere scholen telt de stad een aantal secundaire scholen (Atheneum, provinciaal PISO en de VIA-groep met het Sint-Jozef en het OLV-instituut). Daarnaast is er het kunstonderwijs en het volwassenenonderwijs.

#### **Medische voorzieningen**

In Tienen zijn heel wat zorginstellingen aanwezig. Het Heilig-Hartziekenhuis heeft twee campussen in Tienen en is veruit de grootste publiekstrekker. Op medisch vlak wordt Tienen gekenmerkt door een hoge densiteit aan aanvullende specifieke zorginstellingen, zoals de psychiatrische kliniek Alexianen Tienen, de gehandicapteninstellingen Stichting MM Delacroix, Huis in de Stad, 't Prieltje, dagcentrum Berbendaal en beschutte werkplaats Blankedale.

#### **Detailhandel**

Wat de detailhandel betreft heeft Tienen overwegend een verzorgingsfunctie voor de eigen fusiegemeente (circa 35.000 inwoners). De gemeenten Boutersem, Glabbeek, Hoegaarden en Kortenaak (samen circa 28.000 inwoners) kunnen tot het secundaire verzorgingsgebied gerekend worden. Daarnaast heeft het winkelaanbod van Tienen nog een beperkte aantrekkingskracht op gemeenten als Linter, Zoutleeuw, Hélécine en het noordelijk deel van Geldenaken en Landen. Deze gemeenten kunnen tot het tertiaire gebied gerekend worden (circa 25.000 inwoners).

Het centrumgebied van Tienen is nog steeds de belangrijkste winkelcluster van de stad. Daarnaast zijn er een aantal baanwinkellocaties. De concentratie aan de Leuvenselaan is de meest perifeer gelegen locatie. De overige concentraties doen zich voor in de Ambachtenlaan, rond de Grippenwegstraat en in de Slachthuisstraat en sluiten meer aan op de stedelijke morfologie.

### 1.2.2 Stedelijke groengebieden

Langsheen de Astridvest ligt het stadspark van Tienen. Het park behoorde oorspronkelijk tot het Danebroekklooster. Na de Franse Revolutie werden de kloostergebouwen, de tuin, de boerderij, de weiden en de boomgaard als nationaal goed verkocht. Bij het begin van de negentiende eeuw werd in de voormalige boomgaard een laat-classicistische herenwoning opgetrokken. In de jaren dertig van de negentiende eeuw kwam het huis met aanhorigheden in handen van de familie Van den Bossche-Loyaerts, een ondernemersgeslacht dat mede aan de basis lag van de Tiense suikerindustrie. In de voormalige kloostertuin kwam een belangrijke plantenverzameling tot stand, de Hortus Thenensis. Na de Tweede Wereldoorlog werd het goed overgedragen aan de stad Tienen. De plantentuin vormde de basis van het huidige stadspark.

Het recreatiedomein 'Viander' ligt ten noordoosten van het stadscentrum. Het is een wandelpark dat zich uitstrekt over acht hectare. Kenmerkend voor het domein zijn de drie visvijvers.

Het natuurreservaat Aardgat ligt in de vallei van de Kleinbeek, westelijk van de spoorlijn Brussel-Luik en nabij het station van Tienen. Het bevat rietland en vochtige hooilanden die toegankelijk zijn tijdens geleide wandelingen.

Het Tiens Broek is gelegen in de vallei van de Grote Gete aan de rand van de bezinkingsbekkens van de Tiense Suikerraffinaderij. Het sluit aan bij de landschappelijk gave Getevallei en het laagveengebied van het Wissenbos.

Tienen ligt in een zeer bosarme regio. Het bosareaal is sterk versnipperd en bovendien zijn de meeste bosjes erg klein. Rond de stad hebben een aantal kasteelparken een opmerkelijke natuurwaarde. De kasteelparken van Oorbeek en Ast liggen in de grote open ruimtes. Het kasteel van Hakendover sluit aan bij de dorpskom.

### 1.2.3 Toeristische en recreatieve infrastructuur

#### **Sportvoorzieningen**

Het sportcentrum Houtenveld situeert zich aan de noordrand van de stad. Het is het omvangrijkste sportcomplex van Tienen. Het omvat naast de drie zalen voor binnensporten (de competitiehal, de evenementenhal en de sportschuur) een aantal buitensportterreinen (onder andere terreinen met tribunes en verlichting). Aan de zuidrand van het sportcentrum Houtenveld beschikt tennisclub Grand Slam over een eigen sportcomplex met zes overdekte en vier openluchttennisterrains, twee squashterreinen en twee badmintonvelden.

Tennisclub Roosendaal heeft aan de Vissenakenstraat een terrein met zes tennisvelden. Tennisclub Royal Racing Tienen beschikt over vijf openluchttennisterrains aan de Bergévest (naast het stadion van KVK Tienen).

Het stedelijk zwembad De Blyckaert bevindt zich langs de Reizigersstraat, in de strook tussen de Grote Gete en het zuidelijke deel van de Vesten.

Het voetbalstadion van KVK Tienen situeert zich langs de Bergévest, ter hoogte van de Slachthuisstraat. Daarnaast telt Tienen nog een aantal kleinere voetbalclubs.

Het voormalige militaire domein ten zuidoosten van Tienen wordt nu gedeeltelijk recreatief gebruikt. Het vliegveld wordt gebruikt door ULM Goetsenhoven en Koninklijke vliegclub De Wouw.

#### **Sociaal-culturele voorzieningen**

Tienen telt een aantal instellingen met een regionale uitstraling. Naast het cultureel centrum De Kruisboog is er de centrale Erfgoedsite. Deze omvat het Toreke, het Stadsarchief en het Hagelands Historisch Documentatiecentrum.

#### **Toerisme en verblijfsrecreatie**

De historische bezienswaardigheden vormen het toeristische potentieel van de stad. De meeste monumenten liggen rond de Grote Markt, de Veemarkt en de aanpalende straten. Deze straten vormen tevens het commerciële centrum van de stad. Ook de Begijnhofkerk in de wijk Potterij en het trio Necropolis, OLV-ten-Steen en Tumuli in Grimde zijn belangrijk. In het ruimere centrum bevinden zich nog een aantal typerende gebouwen, zoals gewezen kloostergebouwen, molengebouwen en een aantal herenhuizen.

#### 1.2.4 Bedrijventerreinen en kleinhandelszones

De economische activiteiten zijn van oudsher verbonden met de ruimtelijke structuur van de centrumgemeente Tienen. De inplantingen van 'oude' industriële bedrijvigheden, zoals de suikerfabriek, Citrique Belge, Bosch, Sylvania situeren zich allen in en rond Tienen-centrum. In de verschillende deelgemeenten van Tienen bevinden zich geen bedrijvzones, de economische ontwikkeling ervan gebeurt binnen het bestaande woonweefsel.

Sedert het gewestplan van 1978 beschikt Tienen over een reeks van bedrijvzones langs de Zuidelijke Ring en aansluitend op het woongebied. Deze gaan van de zone Lovensteen tussen de wijk Spanuit en de spoorweg, langs de terreinen van Leeuwerik en de Suikerfabriek tot aan de zone langs de Ambachtenlaan aan het Tiens broek. Binnen deze zones bevindt zich de wijk Grimde langs de Sint-Truidensesteenweg. Eveneens binnen de Zuidelijke Ring, ten noordwesten van de wijk Nieuw-Overlaar, ligt het bedrijventerrein Grijpenveld.

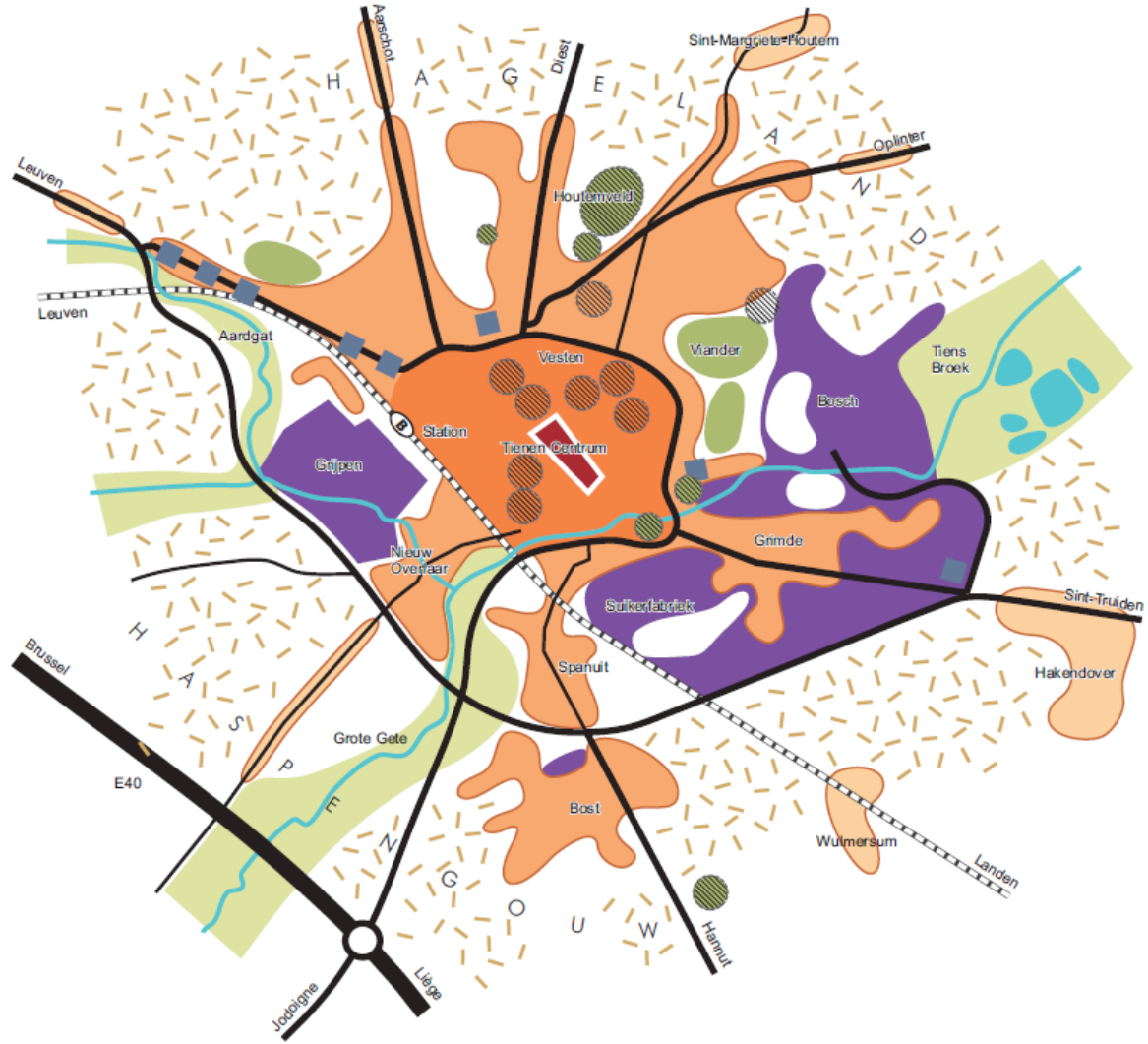
Verder is er nog een kmo-zone in Bost op de terreinen van de vroegere verffabriek Gallic. Ook langs de Leuvensesteenweg zijn kleinere bedrijventerreinen te vinden.

#### 1.2.5 Ontsluitingsstructuur

Tienen heeft een eigen aansluitingscomplex op de autosnelweg E40. De N29 verbindt de stad met de autosnelweg en vormt zo de belangrijkste toegangsweg tot de stad. In het verlengde van deze N29 vormen de Vesten een driekwartring rondom de stadskern van Tienen. Halverwege tussen centrum en snelweg dwars de invalsweg de zuidelijke ringweg (R27), die de steenwegen naar Leuven (N3) en Sint-Truiden (N3) verbindt.

Een stervormig patroon van grote wegen bepaalt de wegeninfrastructuur van de gemeente. In het noorden zijn dit de steenwegen naar Leuven (N3), Aarschot (N223), Diest (N29) en Sint-Truiden (N3). In het zuiden zijn dit de wegen naar Hannuit (N64) en Geldenaken (N29). Kleinere wegen, die eveneens stervormig uitwaaiëren naar de stadskern zijn de wegen naar Oorbeek, Hoegaarden, Sint-Martens, Oplinter en Neerheylissem.

Tienen beschikt over een station op de spoorlijn Brussel-Luik. Het station wordt bediend door de IC-trein Genk-Brussel-Blankenberge en de IC-trein Luik-Brussel-Quévrain. In het weekend wordt deze vervangen door de IC-trein Landen-Brussel-Gent-De Panne. Op weekdays zijn er ook diverse piekurtreinen.



**Kaart 1**  
Bestaande ruimtelijke structuur Tienen

- Stedelijk kerngebied
- Randstedelijk kerngebied
- Commercieel centrum
- Voorzieningen en diensten
- Bedrijventerreinen
- Kleinhandelsconcentratie buiten stadskern
- Valleigebied
- Groene ruimte
- Sportcomplex
- Open koutergebieden
- Autosnelweg
- Bovenlokale verbindingsweg
- Lokale verbindingsweg
- Spoorweg

Provincie Vlaams-Brabant

## 2. Relatie met de ruimtelijke structuurplannen

### 2.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werd in september 1997 goedgekeurd door de Vlaamse Regering en in december 1997 bekrachtigd door het Vlaams Parlement. Later volgde nog een eerste herziening (2004) en een tweede herziening (2011). De opvolger van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is momenteel in voorbereiding.

#### **Tienen als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied**

Het RSV selecteert Tienen als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. Het begrip stedelijk gebied gaat over die gebieden waar een intense ruimtelijke, culturele en socio-economische samenhang en verweving bestaat tussen de verschillende menselijke activiteiten (wonen, werken, ...), waar dichte bebouwing overheerst en waar het wenselijk is ontwikkelingen te stimuleren en te concentreren. Uitgangspunten van beleid hierbij zijn groei, concentratie en verdichting. Dit beleid staat tegenover het buitengebiedbeleid in de andere gebieden, waar een meer terughoudend beleid ten aanzien van onder meer het bouwen zal worden gevoerd.

#### **Tienen als economisch knooppunt**

Gezien de selectie van Tienen als stedelijk gebied, is Tienen tevens een economisch knooppunt. Voor de economische knooppunten stelt het RSV het volgende voorop: de economische activiteiten moeten zoveel mogelijk worden gebundeld, binnen een afgebakend stedelijk gebied. Hierbij maakt het RSV een onderscheid tussen regionale industriële bedrijventerreinen, die door de provincie worden aangewezen en lokale ambachtelijke bedrijventerreinen die door de gemeentelijke overheid worden aangewezen.

#### **Relatie met het buitengebied**

Het overgrote deel van het grondgebied van Tienen is onderdeel van het buitengebied. Het is het gebied waarin de open, onbebouwde ruimte overheerst. De natuurlijke structuur van het buitengebied wordt in verschillende ruimtelijke beleidscategorieën opgedeeld: de grote eenheden natuur (GEN's), de grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO's), de natuurverbingsgebieden en de natuurverwevingsgebieden. Voor de natuurlijke structuur wordt een gebiedsgericht beleid gevoerd dat streeft naar de aanduiding van een samenhangend en georganiseerd geheel van gebieden.

#### **Lijninfrastructuur**

Duurzame mobiliteit wordt als uitgangspunt gehanteerd, daarbij staat een geïntegreerde benadering van de ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur voorop.

Een categorisering van het wegennet met bijhorende functies van wegen en niveaus van besluitvorming over trajecten van wegen wordt ingevoerd. Het Vlaams Gewest staat in voor de selectie van de hoofdwegen en primaire wegen categorie I en II. Voor Tienen zijn de volgende wegen opgenomen:

- hoofdwegennet, met als hoofdfunctie het verbinden op internationaal niveau en als aanvullende functie het verbinden op Vlaams niveau: A3/E40 Brussel - Luik;
- primaire wegen categorie II, met als hoofdfunctie het verzamelen op Vlaams niveau en als aanvullende functie het verbinden op Vlaams niveau: de N29, vanaf de autosnelweg tot aan de zuidelijke ringweg R27 en de R27, vanaf bedrijventoneel Grijpenveld tot aan de N3-oost.

## 2.2 Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Op 20 juli 2018 keurde de Vlaamse Regering de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Volgens deze visie moet het ruimtelijk beleid inzetten op een samenhangende en evenwichtige ontwikkeling van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen door ze zoveel mogelijk te koppelen aan collectieve vervoersstromen, aan fietsinfrastructuur en aan bestaande concentraties van voorzieningen. Dat gebeurt maximaal door het ruimtelijk rendement te verhogen en kernen te versterken. De inzet van (technologische) innovaties zal steeds belangrijker worden om de samenhang tussen steden en dorpen te versterken. Samenhangende ontwikkeling heeft als doel de multimodale toegankelijkheid en nabijheid van werkplekken en voorzieningen te bevorderen en zo de ruimtelijke voorwaarden te scheppen voor mobiliteitsbeheersing en basisbereikbaarheid, emissiereductie en logistieke en energie-efficiëntie.

## 2.3 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant werd op 7 oktober 2004 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. In 2012 is een addendum vastgesteld, dat werd goedgekeurd op 5 november 2012.

### 2.3.1 Tienen binnen de algemene visie op Vlaams-Brabant

Tienen is in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) aangeduid als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. Het ruimtelijk beleid is erop gericht de stedelijke kern en het stedelijk functioneren te consolideren en te versterken door het creëren van ruimte voor een bijkomend aanbod aan woningbouw, aan stedelijke voorzieningen en aan economische activiteiten. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (RSVB) wordt dit beleid verder uitgewerkt:

- Binnen kleinstedelijke gebieden dient het wonen prioritair te worden gestimuleerd. Het woningaanbod dient divers te zijn om de verschillende sociale lagen van de bevolking een onderkomen te kunnen bieden.
- Er dient binnen het stedelijk gebied belangrijke aandacht te gaan naar de kwaliteit en het aanbod van groene en open ruimtes, die voor een groot deel de aantrekkelijkheid van het buitengebied uitmaken.
- De lokale en bovenlokale voorzieningen van de kleinstedelijke gebieden dienen optimaal te worden gestimuleerd. Er dient gestreefd te worden naar een maximale verweving van de economische activiteiten. Nieuwe locaties worden prioritair afgestemd op een multimodale bereikbaarheid in functie van de activiteit.
- Een beheers- en begeleidingsprogramma wordt opgesteld met afstemming van de aard van activiteiten op het stedelijk gebied en een complementaire werking ten opzichte van het binnenstedelijke handelsapparaat (dus niet in concurrentie), als doelstelling. De kleinhandelsconcentraties op de invalswegen worden prioritair afgebakend.
- Het multimodale en bovenlokale karakter van kleinstedelijke gebieden moeten maximaal worden uitgebouwd en de verschillende initiatieven voor de uitbouw van een collectief vervoersnet (o.a. Gewestelijk Expresnet en Brabantnet) worden er maximaal geïmplementeerd.
- De hoogdynamische recreatie wordt prioritair gebundeld in stedelijke gebieden. De laagdynamische recreatie – door middel van onder meer medegebruik van natuur, groen (parken,...), landbouw, ... – dient maximaal ondersteund en uitgebouwd te worden.

Eén van de uitgangspunten van het provinciaal structuurplan is dat de rol van de steden geherwaardeerd dient te worden en het beleid zich moet richten op het versterken van de stedelijke gebieden en op het beschermen van de open ruimte. Elk stedelijk gebied heeft zijn eigenheid. Afhankelijk van de aard van deze stedelijke gebieden wordt een aangepast ontwikkelingsperspectief uitgebouwd. Zij kunnen zich op een andere wijze ontwikkelen en andere functies en activiteiten aantrekken.

### 2.3.2 Specifieke uitspraken met betrekking tot de deelstructuren en -ruimten

### **Natuurlijke structuur**

De provincie wenst het netwerk van de rivier- en beekvalleien, als drager van de natuurlijke structuur, te versterken en de verbindende rol ervan te ondersteunen. De belangrijkste rivieren die deel uitmaken van deze drager zijn de Dender en de Mark, de Zenne, de Dijle, de Grote en de Kleine Gete, de Velve en de Demer. Voldoende aandacht dient te gaan naar de doorgang van de rivier door stedelijke gebieden. In Tienen vormt de Gete een belangrijke natuurlijk element in de stad.

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan wenst de verschillende openruimtefragmenten onderling te verbinden via een fijnmazig netwerk en beoogt een openruimtegeheel dat bestaat uit verscheidende componenten. Binnen de gewenste natuurlijke structuur worden op provinciaal niveau de natuurverbingsgebieden en de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang geselecteerd. In de omgeving van Tienen wordt de verbinding tussen de Grote Gete, de Molenbeek-Mene en het bos van Meldert geselecteerd als natuurverbingsgebied 6e.

### **Bebouwde ruimte**

De kleinstedelijke gebieden in het oosten van de provincie (Aarschot, Diest en Tienen) kennen nog een vrij klassiek bebouwingspatroon met een belangrijke rol voor het historische centrum. De steden kunnen hun rol als centrum voor de omliggende regio echter slechts ten dele waarmaken. De provincie wenst de centrale rol van elk van deze gebieden te versterken als antwoord op de ongebreidelde uitgroei van bebouwing in de open gebieden. De functionele relaties tussen deze stedelijke gebieden worden versterkt door de uitbouw van een netwerk van snelle openbaarvervoerlijnen tussen de kernen. De scharnierfunctie van Leuven wordt erkend, maar de band tussen de kleinstedelijke gebieden Aarschot, Diest en Tienen met de Vlaamse Ruit wordt versterkt. Aarschot, Diest en Tienen kunnen eventueel een deel van de taakstelling van het stedelijk gebied Leuven overnemen.

In het RSV werd Tienen geselecteerd als kleinstedelijk gebied. Het provinciaal structuurplan onderscheidt verscheidene niveaus van kernen. Voor Tienen werd volgende selectie gemaakt:

- stedelijke kern: Tienen en Bost;
- woonkern: Kuntich;
- kern-in-het-buitengebied: Goetsenhoeven, Hakendover, Oorbeek, Oplinter, Sint-Margriete-Houtem en Vissenaken.

De provincie legt de gemeentes een taakstelling op voor bijkomende woonegelegenheden. Voor Tienen gaat het concreet om 1.949 bijkomende wooneenheden voor de planperiode 1992-2007. Deze taakstelling moet als een minimaal richtkader gehanteerd worden bij de afbakening van deze stedelijke gebieden. Evoluties sinds 1992 worden uiteraard verrekend. Om het aanbod aan sociale huurwoningen in de stedelijke gebieden ook in de toekomst op een voldoende peil te houden, wordt een streefcijfer voor de realisatie van sociale huurwoningen vooropgesteld van 5% op het totaal aantal gezinnen en van 5% van de taakstelling aan bijkomende woningen.

### **Economische structuur**

Gezien de uitmuntende en multimodale ontsluiting van het stedelijk gebied, zowel in de richting van Brussel als in de richting van Hasselt en Luik, en de aanwezige ruimtelijke mogelijkheden kan Tienen een scharnierpunt vormen voor bijkomende bedrijvigheid. 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... Dit soort nijverheid kan bovendien, voor de omliggende landbouw een nieuwe impuls betekenen voor het ontwikkelen of verbeteren van nieuwe producten en/of productiemethoden. Te Tienen wordt specifieke aandacht geschonken aan de interactie met de reconversie van de traditioneel sterke landbouwsector in deze regio. Tienen kan gebruik maken van haar goede link met Leuven om een aantal van de ruimtebehoevende functies van het regionaalstedelijk gebied Leuven naar zich toe te trekken, zoals op productie gerichte spin-off-bedrijven van de KU Leuven. Ook personeelsintensievere activiteiten en het wonen kunnen aansluitend aan het station ontwikkeld



worden. Daarnaast kan een compacte, ruimtelijk kwalitatieve concentratie van grootschalige kleinhandel in het stedelijk gebied, die bijdraagt tot de versterking van het kleinstedelijk gebied, overwogen worden.

De provincie beschouwt de concentraties van grootschalige kleinhandel als een provinciale bevoegdheid. Zij wil prioritair een aanbodbeleid voeren in de stedelijke gebieden, aansluitend bij het voorzieningenniveau van de stad. Zij zal hiertoe door middel van ruimtelijke uitvoeringsplannen de ruimte vastleggen en een coördinerend beleid voeren met het oog op het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteiten. Deze concentraties van grootschalige kleinhandel zullen door de provincie bij de afbakening van de kleinstedelijke gebieden gepland worden in of aansluitend bij het kleinstedelijk gebied en op goed (multimodaal) ontsloten terreinen. Voor Tienen opteert de provincie voor een nieuwe locatie ter hoogte van het kruispunt van de N3 met de R27.

### **Mobiliteit**

Tienen wordt geselecteerd als een interregionaal knooppunt. Een interregionaal knooppunt zal zich vooral richten op de ontsluiting van het kleinstedelijk gebied en op de ontsluiting van een ruimere regio waarvoor het kleinstedelijk gebied als centrum fungeert. De comfort- en kwaliteitseisen liggen op een gemiddeld niveau. Het betreft een spoorstation waarvandaan de regio met regionale en lokale OV-lijnen bediend wordt. Parkeervoorzieningen in het vervoerknooppunt zijn gewenst en kunnen eventueel instaan voor de opvang van een deel van de parkeermogelijkheden voor het kleinstedelijk gebied waartoe het knooppunt behoort.

De provincie is bevoegd voor de selectie en ontwikkelingsperspectieven voor de secundaire wegen. Op het grondgebied van Tienen komen twee types van secundaire wegen voor:

1. Secundaire weg type I (hoofdfunctie is het verbinden van mobiliteitsgenererende elementen op provinciaal niveau) :

- N223, van de nieuwe noordelijke rondweg tot aansluiting 22 op de E314;
- N29, van de nieuwe noordelijke rondweg tot aansluiting 24 op de E314;
- N3, tussen de Zuidelijke Ring (R27) en de provinciegrens met Limburg;
- N29, tussen aansluiting 25 op de E40 en de provinciegrens met Waals-Brabant.

2. Secundaire weg type II (hoofdfunctie is het verzamelen/ontsluiten van naar het hoofd- of primaire net en toegang verlenen als nevenfunctie):

- R27 tussen Grijpenveld en N3-west;
- R27 (aan te leggen) tussen N3-oost en N3-west;
- N29 tussen Getestraat en R27.

3. Secundaire weg type III (hoofdfunctie is het garanderen van een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer en de fiets):

- N3 tussen de kruispunten met de Zuidelijke Ring (R27);
- N3 tussen de Zuidelijke Ring (R27) en Leuven (R23);
- N223 tussen N3 (Vesten) en de aan te leggen noordelijke rondweg;
- N29 tussen N3 (Vesten) en de aan te leggen noordelijke rondweg;
- N29 tussen Getestraat en N3 (Aandorenstraat).

### **Toerisme en recreatie**

De toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht in de Landelijke Kamer Oost, waartoe Tienen behoort, is gelieerd aan een aantal landschappelijke kwaliteiten (Hageland, Haspengouw...) en een aantal culturele (historische) elementen gekoppeld aan een aantal kernen (Holsbeek, Tienen, Zoutleeuw, Hoegaarden, ...). Het provinciaal ruimtelijk structuurplan wenst de aanwezige landschappelijke kwaliteiten te gebruiken om de regio toeristisch-recreatief te promoten. De toeristisch-recreatieve activiteiten kunnen bijkomende impulsen in de regio genereren, in zoverre deze rekening houden met de landschappelijke kwaliteiten. De hoogdynamische toeristisch-recreatieve ontwikkelingen worden uitgebouwd in de toeristisch-recreatieve knooppunten Tienen, Hoegaarden, Landen en Zoutleeuw.

De Landelijke Kamer Oost sluit aan bij het Limburgse Haspengouw, een streek die op dit ogenblik op toeristisch-recreatief vlak zeer goed scoort. In deze streek is een uitgebreid logiesaanbod voorhanden, zijn vele fietsroutes uitgestippeld, ... Op zeer korte termijn kan de toeristisch-recreatieve uitbouw van de Landelijke Kamer Oost meer opgehangen worden aan het Limburgse Haspengouw. De toeristisch-recreatieve ontwikkelingen liggen eerder in de aard van kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten (gastenkamers, hoevetoerisme, restaurants, maneges, cultuurhistorisch erfgoed (kasteelhoeven, molens)), die verbonden worden door een fijnmazig net van recreatieve routes. In de geselecteerde toeristisch-recreatieve knooppunten kunnen meer hoogdynamische toeristisch-recreatieve ontwikkelingen plaatsvinden.

Gezien zijn centrale ligging, kan Tienen een prominente rol opnemen op vlak van toerisme en recreatie binnen het toeristisch-recreatief netwerk van de Landelijke Kamer Oost. De doorgang van de Gete-vallei kan beschouwd worden als een toeristisch-recreatieve ruggengraat, waarop een aantal recreatieve elementen zich enten.

### **2.3.3 Specifieke uitspraken met betrekking tot de Deelruimte Landelijke Kamer Oost**

#### **Het landelijk karakter blijven nastreven**

Het structuurplan onderscheidt in de provincie vier deelruimten. Tienen bevindt zich in de deelruimte 'Landelijke Kamer Oost'. In deze landelijke kamer is de ruimte minder versnipperd dan in andere delen van de provincie. Grote openruimtegehelen zijn er prominent aanwezig en het landschap wordt sterk bepaald door het fysisch systeem. Het ruimtelijk beleid blijft hier dan ook het landelijk karakter nastreven.

De open ruimte in de landelijke kamer dient prioritair gereserveerd te worden voor landbouw, natuur en water. Deze openruimtefuncties dienen evenwichtig ten opzichte van elkaar en met respect voor de eigenheid van het gebied ontwikkeld te worden. De kwaliteit van de open ruimte is bovendien een belangrijke troef voor het ontplooiën en promoten van een toeristisch-recreatief (mede)gebruik van de ruimte.

Op basis van de bestaande ruimtelijke structuur kunnen drie landschappelijke eenheden onderscheiden worden:

- Veelkleurig lappendeken, een versplinterd landschap tussen Leuven, de N2, de N223 en de N3;
- Glooiend sliertenlandschap, vanaf de N223 tot aan de grens met Limburg;
- Haspengouws sproetenlandschap, ten zuiden van de N3 en aansluitend bij het open landbouwgebied in Waals-Brabant en Luik.

Elk van deze landschappelijke eenheden heeft een eigen identiteit die in deze regio zeer sterk bepaald wordt door de openruimtefuncties.

#### **Uitbouwen van Tienen tot centrum van de regio**

De provincie wil, samen met de stad Tienen en de omliggende regio, een beleid voeren waarbij de centrale rol van Tienen binnen deze landelijke kamer wordt versterkt, zodat Tienen haar rol van centrum van en naar de regio ten volle kan uitspelen. Tienen zal de komende jaren werk moeten maken van een op citymarketing gericht beleid, waarin naast wonen en werken ook (cultuur)recreatie, toerisme en natuur een belangrijke rol zullen spelen. Tienen beschikt hiertoe over een aantal strategische plekken.

Onderzoek moet uitwijzen of de bestaande vesten een vlotte verbinding in de toekomst kan blijven garanderen. Hierbij moet eveneens rekening gehouden worden met de potenties om de vesten uit te bouwen tot een stedelijke en groene boulevard.

Aanknopingspunten voor de uitbouw van non-stopfietsroutes en hoofdfietsroutes worden gevormd door de oude spoorlijn Tienen-Zoutleeuw en Tienen-Geldenaken. De vesten kunnen, bij de uitbouw als stedelijke en groene boulevard, een belangrijke fietsroute vormen. Hierbij wordt gedacht aan de uitbouw van een fietsroute doorheen Tienen langsheen de Gete.

Tienen dient zijn positie en relatie met het landschap en fysische en natuurlijke structuren te versterken. De doorgang van de Gete- en Menevallei biedt kansen voor een blauwe dooradering en voor verluchting van het stedelijk weefsel van Tienen. De in onbruik geraakte bezinkbekkens ten noordoosten van de stad, de kalkvijvers, enz. zijn mogelijke aanknopingspunten.

Gezien de nabijheid van Leuven kan Tienen ook op het vlak van wonen een gedeelte van de taakstelling van Leuven op zich nemen. Daartoe dient evenwel het vestigingsklimaat in Tienen opgewaarderd te worden. De omliggende ruilverkavelingen zullen als grensstellende elementen voor de afbakening van het stedelijk gebied Tienen gehanteerd worden.

Bij de afbakening van het kleinstedelijk gebied Tienen zal de provincie de nodige ruimte voor bedrijvigheid voorzien en samen met de stad Tienen alle noodzakelijke partners samenbrengen. De provincie voorziet minimaal 35 hectare aan bijkomende bedrijventerreinen. Als streefcijfer wordt 75 hectare vooropgesteld. Prioritair zal de provincie de reconversie van de stationsomgeving van Tienen aanpakken.

Een compacte, ruimtelijk kwalitatieve concentratie van grootschalige kleinhandel in het stedelijk gebied kan bijdragen tot de versterking van het kleinstedelijk gebied en dient overwogen te worden.

## Deelruimte

### kaart 55 landelijke kamer oost

#### legende

##### Open ruimte

- NVBG natte sfeer
- NVBG droge sfeer
- ecologische infrastructuur
- natuurlijke structuurdragers
- versterkingsgebied verspreide boskernen
- NVBG provincie overschrijdend
- rivier of beek

##### Bebouwde ruimte

- kleinstedelijk gebied
- stedelijke kern
- hoofddorp
- woonkern
- kern-in-het-buitengebied
- zoekzone regionaal bedrijventerrein
- concentratie van grootschalige kleinhandel

##### Mobiliteit

- hoofdweg
- primaire weg I of II
- secundaire weg I
- secundaire weg II
- secundaire weg III
- HST-lijn
- spoorlijn / station

##### Openbaar vervoersknooppunt

- interregionaal
- regionaal
- bovenlokaal



## 2.4 Conceptnota Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant

Op 19 maart 2019 heeft de provincieraad beslist om een provinciaal beleidsplan ruimte op te maken als opvolger van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant. Op die manier wil het provinciebestuur een antwoord bieden op de nieuwe maatschappelijke uitdagingen. De provincie hanteert hierbij drie fundamentele principes: efficiënt ruimtegebruik, bundeling van ruimtelijke ontwikkelingen op goed bereikbare plaatsen en het fysisch systeem structurend laten werken. De krachtlijnen voor het ruimtelijk beleid zijn verwoord in de conceptnota. De provincie wil aan de hand van zes strategieën een antwoord bieden op de maatschappelijke uitdagingen:

- Hoogdynamische corridors: de steden en de kleinere kernen daartussen, die ontsloten zijn door een hoogwaardig netwerk van openbaar vervoer, vormen een harde ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen, waar de groei van wonen en werken wordt opgevangen.
- Robuust openruimtenetwerk: de rivier- en beekvalleien, bossen en landbouwgebieden vormen een zachte ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen, waar ecosystemen worden versterkt.
- De open ruimte wordt beschouwd als een productief landschap met een grote maatschappelijke meerwaarde, die niet alleen geleverd wordt door landbouw, maar ook door natuur.
- Er wordt een netwerk uitgebouwd dat verschillende types van dorpskernen met elkaar verbindt, waardoor de kernen buiten de vervoerscorridors onderdeel zijn van een netwerk van voorzieningen.
- Om de internationale concurrentiepositie te versterken, wordt gekozen voor de verdere uitbouw van drie internationale groeipolen: de Vlaamse Rand rond Brussel, de luchthavenregio en de Leuvense stadsregio.
- Door nabijheid te stimuleren moet de energiebehoefte verminderen. Daarnaast moet er ruimte komen voor de opwekking van energie uit hernieuwbare bronnen.

In de conceptnota worden naast bovenstaande strategieën concretere uitgangspunten en beleidslijnen geformuleerd voor een zestal thema's: mobiliteit, wonen, voorzieningen, economie, open ruimte en energie. Daarnaast worden de ontwikkelingsperspectieven geschetst voor de verschillende types van kernen in de provincie.

## **2.5 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Tienen**

### **2.5.1 Visie en ruimtelijk concept voor het stedelijk gebied**

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Tienen werd op 7 september 2006 definitief vastgesteld door de gemeenteraad en op 9 november 2006 goedgekeurd door de deputatie.

Stedelijk Tienen dient zijn eigen identiteit als scharnierpunt voor Hageland en Haspengouw te versterken en wil inspelen op opportuniteiten die geboden worden uit de ontwikkelingen van het regionaalstedelijk gebied Leuven. Het ruimtelijk concept bevat meerdere elementen.

#### **Onderdelen stedelijk gebied**

De verschillende onderdelen van het Tiens stedelijk gebied moeten beter onderkend worden:

- De diverse stedelijke wijken buiten de vesten, inclusief Bost;
- De historische stadskern binnen de vesten.

#### **Woonomgeving**

Er wordt gestreefd naar een gedifferentieerde ontwikkeling van de gemengde stedelijke wijken én van de stadskern naar complete en leefbare woonomgevingen. De relaties tussen de wijken en de stadskern moet versterkt worden door een grondige herinrichting van de vesten, waarbij de barrièrewerking moet doorbroken worden. De leefbaarheid en de attractiviteit van de stadskern wordt opgekrikt door de herinrichting van de openbare ruimte in het commerciële centrum samen met de as naar het station. Om de versterking van de (be)leefbaarheid van de stadskern en de diverse wijken te onderbouwen moet bij het (her)ontwerpen de nodige aandacht geschonken worden aan de verbindingen via trage wegen, fiets- en wandelroutes. Ook de bestaande structuurbepalende landschapswaarden, groene/open ruimten en kleine landschapselementen kunnen de (be)leefbaarheid van de diverse stadsonderdelen onderbouwen. Zij dienen meegenomen te worden in de diverse (her)ontwikkelingsprojecten, indien ze de kwaliteit van de projecten ondersteunen.

#### **Economische gebieden**

De bestaande economische gebieden worden beter gediversifieerd op basis van een locatiebeleid. De stad zet haar inspanningen verder om de bestaande onbebouwde percelen op de markt te kunnen brengen. Ter versterking van de economische ontwikkeling wordt enerzijds een concreet voorstel voor een zone voor herlokalisaties uit de regio geformuleerd en worden anderzijds lokalisatiesuggesties voor de aantrekking van regionale, grootschaligere activiteiten geformuleerd ten behoeve van de provinciale taakstelling. De ontwikkeling van de kleinhandel wordt gecoördineerd door de concentratie van grootschalige kleinhandel langs de Leuvensesteenweg te erkennen én te beheersen en door de versterking van het commercieel centrum in de stadskern na te streven via zowel de herinrichting van het openbaar domein als via de complementaire ontwikkeling in het kazernegebied.

#### **Gete**

Omwille van de kwaliteits- en imagooversterking moet de Gete uitdrukkelijker in het stadsbeeld en in de economische zones geïntegreerd worden als groene, open as doorheen het stedelijk gebied.

### **Stedelijk groen**

Naast de Gete als groene as door de stad moet de stedelijke leefbaarheid en kwaliteit eveneens versterkt worden via de opwaardering/ontwikkeling van diverse plekken met stedelijk groen: het bestaande parkgebied in de stadskern, het recreatief domein Viander, het te ontwikkelen randstedelijk groen (met stedelijk recreatief medegebruik) rondom het Aardgat.

### **Openbaar domein**

Het creëren van identiteit van de verschillende stedelijke onderdelen en de verhoging van de visuele en commerciële aantrekking van de stadskern moet geschieden door een kwalitatieve aanpak van het openbaar domein. Naast de technische aspecten bij deze aanpak dient in alle projecten de ruimtelijke kwaliteit en samenhang bewaakt te worden (uniformiteit in bijvoorbeeld verlichting, straatmeubilair). Hierbij moet het cultureel-historisch en vooral het archeologisch patrimonium van het stadscentrum een meer vooraanstaande rol spelen. Bij het stedenbouwkundig ontwerpen voor projecten dient bijkomend aandacht geschonken te worden aan de zichtbepalende gebouwen en de zichtlijnen van en naar het karakteristieke historisch stadsprofiel. Bij de kwaliteitsbewaking dient tevens gewaakt te worden over de uitbouw van de wijken voor alle doelgroepen van de bevolking (zowel voor de aantrekking van jonge gezinnen als voor de huisvesting van ouderen). Dit betekent voldoende aandacht voor de nodige ruimte voor de jeugd (conform het jeugdruimte-plan) en voor rust- en contactplekken voor de ouderen.

### **Strategische projecten**

Bij vrijkomende grootschalige gebouwen of plekken in het stedelijk gebied dient de herinrichting te kaderen binnen het concept van versterking van het stedelijk weefsel. Dit kan concreet reeds gebeuren met strategische projecten: kazernegebied, binnengebied ziekenhuiscomplex en stationsproject.

## **2.5.2 Gedifferentieerde ontwikkeling van de diverse stedelijke onderdelen**

### **Stadscentrum binnen de vesten**

Het stadscentrum binnen de vesten vormt de kern van het stedelijk gebied van Tienen, zowel ruimtelijk als functioneel. Het is in dit gebied dat het stadsbestuur de prioriteit wil geven aan het versterken van de stedelijke aantrekkingskracht door verschillende projecten: de aanpak van het Kazernegebied, de heraanleg van de commerciële straten en de Grote Markt, de geplande aanpak van het vrijgekomen Lyceum en de ziekenhuissite. De bereikbaarheid van dit gebied wordt bijkomend onder de aandacht gehouden door de heraanleg van de vesten, waarbij de oversteekbaarheid en dus de functionele relatie met de verschillende lobben rond de vesten verhoogt wordt. Aanvullend wordt de bereikbaarheid ook versterkt door de heraanleg van de stationsomgeving en de relatie via een heraanleg van de Vierde Lansierslaan en de Leuvenestraat.

### **Diverse wijken ('lobben') rondom het stadscentrum**

#### **a) Breisemveld**

Er worden door de sociale bouwmaatschappij SBK en de intercommunale Interleuven gedifferentieerde woonprojecten opgestart in dit gebied (zowel sociale projecten als projecten gericht op de middeninkomensgroep). Bij de afwerking van dit woongebied wordt specifieke aandacht geschonken aan de integratie en herinrichting van het oud stortgebied in relatie met de ecologische belangrijke site van de rugstreeppad. De stad zal hieromtrent optreden als coördinator en stelt bijkomend voor de aanpak van deze integratie en herinrichting te koppelen aan de herinrichting van de aansluitende kleinhandelsconcentratie welke gecoördineerd wordt door de provincie.



b) Watertorenwijk

De ontwikkeling van dit nog omvangrijke woonuitbreidingsgebied wordt gefaseerd ten opzichte van de ontwikkelingen van gebieden die meer in of nabij de stadskern gelegen zijn. Bij ontwikkeling zal rekening gehouden worden met de ontsluiting naar de omliggende steenwegen ten behoeve van het openbaar vervoer. De interne ontsluiting dient rekening te houden met een langzaamverkeersas via de Vissenakenstraat. Het gebied zal tenslotte in de toekomst afgebakend worden via de noordelijke ontsluitingsweg

c) Houtenveld

De afwerking van het woongebied wordt gerelateerd aan de uitbouw van het sport- en recreatiegebied. Dit sport- en recreatiegebied wordt ontwikkeld met het oog op een regionale uitstraling (niet als lokaal terrein), rekening houdend met de toekomstige ontsluiting via de noordelijke ontsluitingsweg

d) Vianderwijk

Het residentiële karakter wordt verdergezet in de nog aansnijdbare ruimten, in samenhang met de ontsluiting van het recreatiegebied. Dit wordt door de stad in samenwerking met de provincie aangevat bij de herinrichting van het voormalige internaat (PIT). Met name de verbinding van het recreatiegebied naar de vesten en de stadskern dient visueel en kwalitatief sterker uitgewerkt te worden. Ten noorden van de Vianderwijk bevindt zich een nog open gebied, dat bij de hypothetische afbakening van het stedelijk gebied tot het stedelijk gebied kan komen te behoren (ook fysisch wanneer de noordelijke ontsluitingsweg zal worden aangelegd). Gelet op de nog resterende mogelijkheden zowel inzake huisvesting als inzake economie, wenst de stad nog geen uitspraak te doen over een toekomstige (stedelijke) aanwending van dit gebied.

e) Grimde

Het oorspronkelijke kleinschalige karakter van deze wijk wordt behouden, de herinrichting van de doortocht van de Sint-Truidensesteenweg is hiervoor richtinggevend. Het imago van deze wijk, maar tevens van het stedelijk gebied Tienen, kan versterkt worden via een herinrichting van de archeologische site van de Drie Tommen, in samenhang met de achterliggende (zonevreemde) sportvelden. In dit gebied komen de meeste zonevreemde woningen voor: wijken met arbeiderswoningen die in industriegebied gelegen zijn. Ter versterking van de woonkwaliteit en -leefbaarheid zal de herbesteding naar woonfunctie ondersteund worden.

f) Spanuit

De stedelijke leefbaarheid en kwaliteit van de wijk Spanuit (en Potterij) wordt verstevigd door het vermijden van onnodig stadsgericht verkeer doorheen deze woonwijk, het verbeteren van de langzaamverkeersassen door de wijk en de oversteekbaarheid van de vesten in de richting van het stadscentrum. De cultuurhistorische site van de Paterskerk wordt meer op de voorgrond geplaatst als scharnierpunt binnen het fietsroutenetwerk.

g) Overlaar

De leefbaarheid van de kern van Overlaar wordt verstevigd door het omleiden van het centrumgericht verkeer naar de Zuidelijke Ring en de Invalsweg en door het verbeteren van de relaties voor langzaam verkeer.

h) Bost

Bost wordt vanwege zijn ligging gerekend tot het stedelijk gebied van Tienen, ondanks de ligging ten zuiden van de Ring. Met name de gerenoveerde bedrijfzone Bost-Gallic en het fietsroutenetwerk doorheen de kern van Bost ondersteunen deze keuze. De eventuele locatie van een nieuwe regionale bedrijfzone is een bijkomend

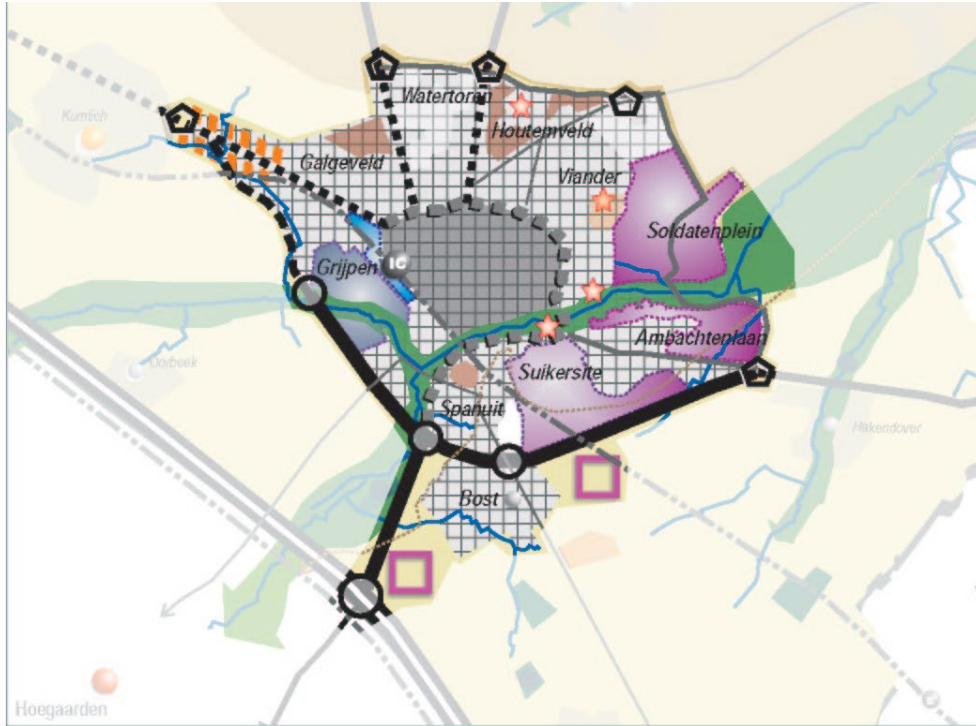
element in de (provinciale) afbakening van het stedelijk gebied. De leefbaarheid van Bost wordt voornamelijk ondersteund door een aantal verkeerstechnische ingrepen (vermijden van sluipverkeer, versterken van fietsroutes, beveiligen van oversteekbaarheid Ring).

### **Zones voor economische activiteiten**

Om de vraag naar ruimte van herlokalisering lokale bedrijven (uit Tienen of de omliggende gemeenten) te kunnen opvangen op korte termijn wordt van start gegaan met de ontwikkeling (en voornamelijk ontsluiting) van de resterende reeds bestemde bedrijventoneelzone in het noorden van het Soldatenveld.

Voor regionale grootschalige distributie of productie (gelinkt aan het FFH016-project in relatie met Leuvense ontwikkelingen) worden twee zoeklocaties in overweging genomen.

De Bosch-site zal weldra het hart van het Feed Food Health-project vormen, bestaande uit een wetenschapspark met incubatiecentrum en een hoogwaardig bedrijventerrein, aangevuld met opslagruimte en complementaire functies. De site wordt getransformeerd tot een innovatief en kennisgericht werkmilieu voor onderzoek, ontwikkeling en productie.



**deelruimte Stedelijk gebied**



### 3. Juridisch-planologische context

#### 3.1 Gewestplan

De bodembestemmingen van Tienen worden voor het grootste deel bepaald door het gewestplan Tienen-Landen, dat bij Koninklijk Besluit werd vastgesteld op 24 maart 1978.

De wijziging van december 1993 omvatte een afgewogen globaal pakket aan herbestemmingen. Naast de creatie van een nieuwe bedrijvenzone 'Grijpen' tussen het station en het nieuwe tracé van de R27 werden twee bedrijvenzones, namelijk Tiens Broek en Kuntich omgezet naar groen en agrarisch gebied, net zoals de omschakeling van een omvangrijk recreatiegebied in Oorbeek naar landbouw.

In juni 1996 volgde een andere gewestplanwijziging op het grondgebied van Tienen. Op drie plekken (Steenbakkerij, Oudenbos en Decanteerbekkens) werd de bestemming gewijzigd. Ter hoogte van de steenbakkerij aan de Leuvenselaan werd de bestemming gewijzigd van ontginningsgebied naar agrarisch gebied, natuurgebied en gebied voor kleine en middelgrote ondernemingen.

#### 3.2 Bijzondere plannen van aanleg

Voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied zijn enkel de bijzondere plannen van aanleg, die uitspraken doen over de stad zelf, van belang. Bijzondere plannen van aanleg voor de deelgemeenten zijn niet relevant voor het afbakeningsproces. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de BPA's die (gedeeltelijk) van toepassing zijn.

<b>Naam</b>	<b>Datum</b>	<b>Functie</b>
BPA Vianderstraat	22-10-1962 / 11-10-1996	Wonen
BPA Houtenveld	13-06-1978 / 04-09-1980	Sport
BPA Windmolenveld	11-01-1991	Wonen
BPA Slachthuis	27-02-1991	Wonen en handel/distributie/dienstverlening
BPA Zijdelingsestraat*	19-06-1991	KMO en distributiebedrijven / wonen
BPA Molinetsite	02-10-2001	Wonen en handel
BPA Zonevreedde bedrijven	10-12-2003	Bedrijf

\*Gedeeltelijk opgeheven door het RUP Stationsomgeving Tienen – Stad.

### 3.3 Ruimtelijke uitvoeringsplannen

Op het grondgebied van Tienen is één gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan van toepassing. Het betreft deelgebied Eliksem van het plan 'Afbakening van de gebieden voor de winning van oppervlaktedelfstoffen, oppervlaktedelfstoffenzone Vlaamse Leemstreek'. Dit plan is definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 30 oktober 2015. Het betreft een actualisatie van het op het gewestplan aangeduide ontginningsgebied.

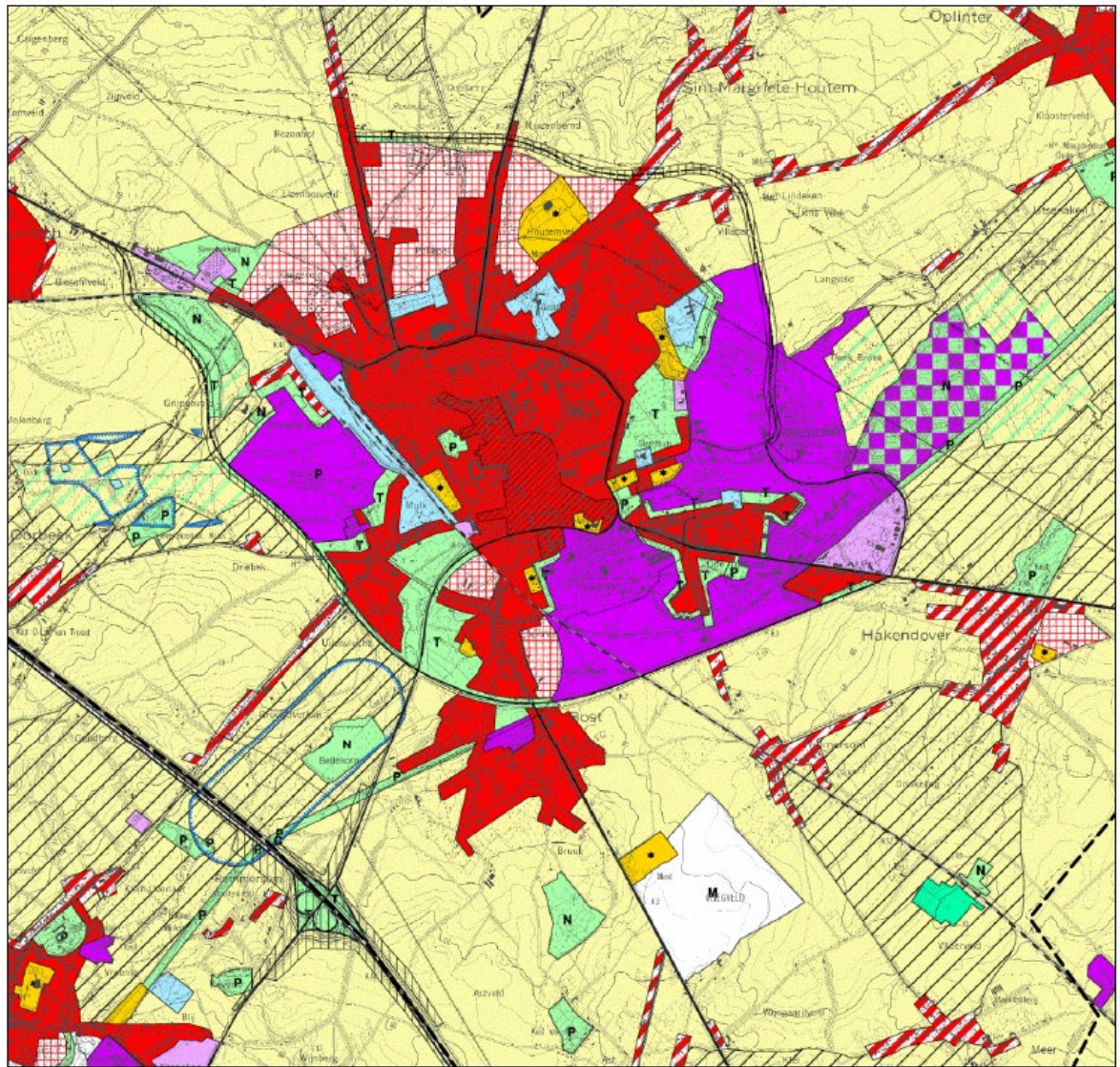
Op provinciaal niveau zijn er twee ruimtelijke uitvoeringsplannen opgemaakt. Het gaat om het plan voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied en een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de stationsomgeving aan de stadszijde.

<b>Naam</b>	<b>Datum</b>	<b>Functie</b>
RUP Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen	05-12-2012	Bedrijvigheid, detailhandel, infrastructuur
RUP Stationsomgeving Tienen – Stad	09-02-2016	Gemengd stadsproject

Na de goedkeuring van het gemeentelijk structuurplan heeft de stad Tienen een aantal ruimtelijk uitvoeringsplannen opgemaakt. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen in Tienen.

<b>Naam</b>	<b>Datum</b>	<b>Functie</b>
RUP Woonproject Anemonenlaan	21-08-2008	Wonen
RUP Gedeeltelijke herziening De Drie Tommen	25-10-2018	Bedrijvigheid, wonen, recreatie
RUP Huis in de stad	24-11-2011	Gemeenschapsvoorziening
RUP Sint-Jorisplein - Herziening	21-04-2016	Gemengd stadsproject



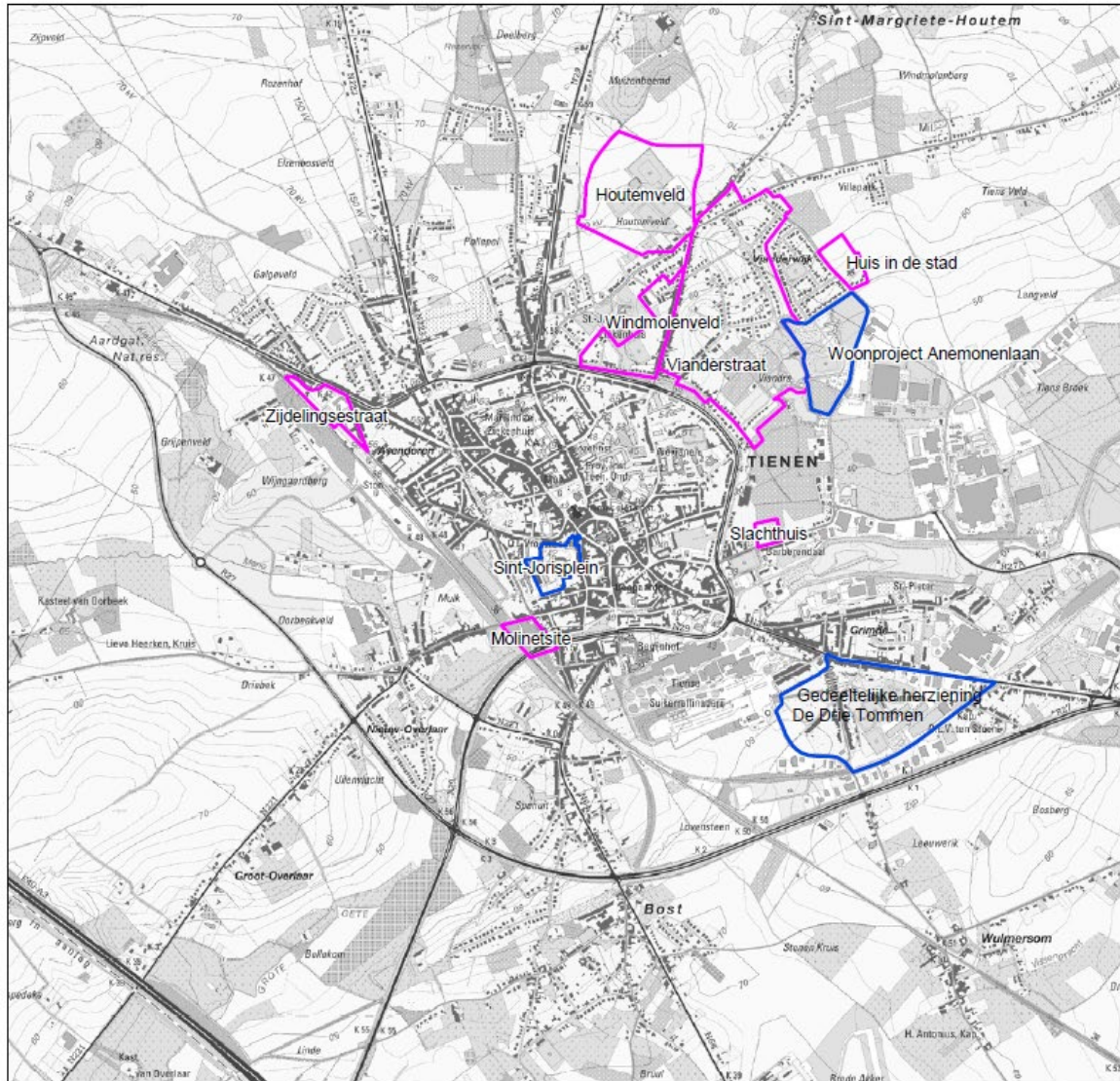


Kaart 2  
Gewestplan

- woongebied
- woongebied met landelijk karakter
- woonuitbreidingsgebied
- ★ gebied voor dagrecreatie
- ▲ gebied voor verblijfsrecreatie
- gebied voor gemeenschapsvoorzieningen
- regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter
- milieubelastende industrieën
- gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's
- ontginningsgebied
- N natuurgebied
- T buffergebied
- P parkgebied
- bosgebied
- agrarisch gebied
- landschappelijk waardevol agrarisch gebied







Kaart 3  
Situering BPA's en RUP's

### **3.4 Vlaams Ecologisch Netwerk**

De Vlaamse regering besliste op 18 juli 2003 over de definitieve afbakening van het eerste deel van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN). Nadien zijn gebieden toegevoegd aan het VEN middels gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Aan de stadsrand van Tienen werd het Aardgat opgenomen in de eerste fase van de afbakening van het VEN. Het gaat om een gedeelte van de vallei van de Kleinbeek. Dit langwerpige gebied situeert zich tussen de Westelijke Ring (R27), de Leuvenselaan (N3) en de Grijpenwegstraat. Het gebied is geselecteerd als een Grote Eenheid Natuur onder de naam “De Hoegaardse Valleien”.

### **3.5 Europese vogelrichtlijn- en habitatrictlijngebieden**

In de omgeving van de stad Tienen werden er geen Europese vogelrichtlijn- en habitatrictlijngebieden afgebakend. Het Habitatrictlijngebied op de gemeentegrens ten noorden van de deelgemeente Oplinter is niet van belang voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied.

### **3.6 Beschermingsbesluiten Erfgoed**

In Tienen zijn de Tumuli van Grimde sinds 1 maart 1978 beschermd als monument en als cultuurhistorisch landschap, sinds 20 september 2010 vastgesteld als bouwkundig erfgoed en sinds 6 november 2012 beschermd als archeologische site. Langs de Sint-Truidensesteenweg bevinden zich drie bovengronds bewaarde Gallo-Romeinse tumuli, die uitzonderlijk zijn vanwege hun onderlinge samenhang, hun rijke grafinhoud en de aanwezigheid van oudere begravingen rondom de heuvels. Het gaat om drie monumentale grafheuvels; van respectievelijk 8, 10 en 12 meter hoogte. Ze worden gedateerd op het einde van de eerste en het begin van de tweede eeuw. Onder de eerste grafheuvel bevond zich een houten grafkamer met rijke grafinhoud; onder de tweede tumulus was niets aanwezig (slechts een rituele betekenis). Het graf onder de derde was volledig geplunderd. De opgraving vond plaats in 1892.


Sinds 19 februari 2012 is de historische stadskern van Tienen vastgesteld als archeologische zone. De historische stadskern is een immense en complexe archeologische zone, die het resultaat is van een eeuwenlange intense bewoning binnen de stedelijke grenzen, meestal een omwalling. De stadsplattegrond kent een cumulatief karakter en verschillende fasen, met een oude nederzettingkern die soms teruggaat op een vroeg- of pre-middeleeuwse aanwezigheid. Voor de afbakening is in eerste instantie gekeken naar het negentiende-eeuwse gereduceerde kadaster, omdat dit de eerste nauwkeurige kadasterkaart is die nog een tijdsbeeld geeft van voor de industrialisering.

Voor het overige zijn er geen beschermde monumenten, landschappen, dorps- of stadsgezichten, die relevant zijn voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied. Wel zijn er relictzones en ankerplaatsen aanwezig rondom Tienen (niet opgenomen in de vastgestelde inventaris volgens het Onroerenderfgoeddecreet). Ze staan enkel beschreven in de Landschapsatlas: De Landschapsatlas is het resultaat van een snelsurvey van de relictten van de traditionele landschappen in Vlaanderen, steunend op de beschikbare informatiebronnen, kaartreeksen en de kleurenorthofoto's van omstreeks 1990. De opmaak gebeurde per provincie, startte in 1996 en werd voltooid in 2000. De relictzones zijn de gebieden waarin de landschappelijke structuren van bewoning, wegen, kavels of perceelsbeplanting van de traditionele landschappen op een herkenbare manier bewaard zijn gebleven. Ze hebben een grote dichtheid aan punt-, lijnrelictten, zichten en ankerplaatsen, waarbij de samenhang tussen de verschillende elementen belangrijk is. De ankerplaatsen zijn vanuit een erfgoedperspectief de meest waardevolle landschappelijke ensembles.





Kaart 4  
Sectorale plannen inzake open ruimte

 Afbakening VEN eerste fase

### 3.7 Afbakeningsproces van het buitengebied: herbevestiging agrarische gebieden

In het kader van het afbakeningsproces voor de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur in de regio Hageland heeft de Vlaamse overheid een eindvoorstel van gewenste ruimtelijke structuur en een uitvoeringsprogramma uitgewerkt. In dit eindvoorstel wordt enerzijds een beeld geschetst van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van landbouw, natuur en bos. Anderzijds worden er actiegebieden aangeduid waar deze visie wordt uitgevoerd met gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Uitgangspunt hierbij vormen de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, waarin een aantal taakstellingen (noodzakelijke oppervlaktes) voor landbouw, natuur en bos worden vastgelegd.

De Vlaamse Regering keurde op 19 juli 2007 het operationeel uitvoeringsprogramma goed dat gekoppeld is aan het afbakeningsproces van het buitengebied. Dit uitvoeringsprogramma omvat onder meer een voorstel voor de tussentijdse herbevestiging van de bestaande gewestplannen voor een reeks agrarische gebieden. Deze gebieden worden aangeduid op de hiernavolgende kaart.

Het is de bedoeling om in de volgende fases de geselecteerde gebieden verder gedetailleerd uit te werken door de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. In het operationeel uitvoeringsprogramma wordt in een actietabel een overzicht gegeven van de op te maken plannen.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de elementen uit die actietabel die relevant zijn binnen het kader van het afbakeningsproces kleinstedelijk gebied Tienen:

<i>Naam</i>	<i>Omschrijving en motivering prioriteit</i>
<b>Deelruimte 8: Valleien en heuvelruggen van Velpe en Gete</b>	
<b>Op te starten specifiek onderzoek voorafgaand aan uitvoeringsactie</b>	
(59) Vallei van de Molenbeek/Mene en zijbeken (Kleine Beek, Bosbeek, Fonteinbeek)	Opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor: - het versterken van de natuurwaarden en de waterbergingsfunctie in de vallei en het nader uitwerken van de verweving van landbouw, natuur en bos in delen van de vallei; - het versterken van de bosstructuur van het alluviaal bos. <i>Opmaak RUP op korte termijn weinig meerwaarde t.o.v. bestaand RUP Hoegaardse valleien (RUP fase 1). Overige delen opstarten na afronden provinciaal planningsproces voor afbakening kleinstedelijk gebied Tienen.</i>
(60) Vallei van de Grote Gete en Hoegaardse valleien (Schoorbroekbeek, Nermbeek)	Opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor: - het versterken van de natuurwaarden en de waterbergingsfunctie in de valleien en het nader uitwerken van de verweving van landbouw, natuur en bos in de vallei; <i>Opmaak RUP op korte termijn weinig meerwaarde t.o.v. bestaand RUP Hoegaardse valleien (RUP fase 1). Overige delen opstarten na afronden provinciaal planningsproces voor afbakening kleinstedelijk gebied Tienen.</i>

In de ruimtelijke visievorming wordt tevens rekening gehouden met de optie uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen om activiteiten in de stedelijke gebieden te stimuleren en te concentreren.

Wanneer de afbakening van een stedelijk gebied vooruitloopt op de visievorming voor en afbakening van de gebieden van de agrarische, natuurlijke en bosstructuur, wordt bij de ruimtelijke visievorming over het stedelijk gebied een hypothese met betrekking tot landbouw, natuur en bos geformuleerd. Vanuit deze hypothese zal bepaald worden wat de grensstellende elementen vanuit het buitengebied zijn en wat de landbouw-, natuur- en boselementen binnen het stedelijk gebied zijn.

Wanneer de afbakening van de gebieden van de agrarische en natuurlijke structuur vooruitloopt op de afbakening van een stedelijk gebied, zal in de nabijheid van het stedelijk gebied ruimte worden gelaten voor (toekomstige) stedelijke ontwikkelingen. Dergelijke ruimte kan letterlijk worden gecreëerd door enkel de gebieden die een ontegensprekelijke waarde hebben voor landbouw, natuur of bos af te bakenen. Bij de uiteindelijke afbakening van het stedelijk gebied in een ruimtelijk uitvoeringsplan, kan het nog niet afgebakende buitengebiedgedeelte eveneens in een ruimtelijk uitvoeringsplan worden vastgelegd.

### **3.8 Synthese: grensstellende elementen van het buitengebied**

In de visienota voor het stedelijk gebied is een onderzoek gedaan naar structurerende en mogelijk grensbepalende elementen in het buitengebied. Dit onderzoek gebeurde vanuit drie invalshoeken namelijk natuur, landbouw en landschap. Voor een deel hebben deze elementen een juridisch beschermde status, zoals in de vorige paragrafen uiteengezet. De grensstellende elementen van het buitengebied zijn:


- voor natuur:    - VEN-gebieden;  
                  - Habitat- en vogelrichtlijngebieden;  
                  - Biologische waarderingskaart.
- voor landbouw: - herbevestigde landbouwgebieden;
- voor landschap: - beschermde monumenten, dorpsgezichten en landschappen;  
                  - relictzones;  
                  - ankerplaatsen.

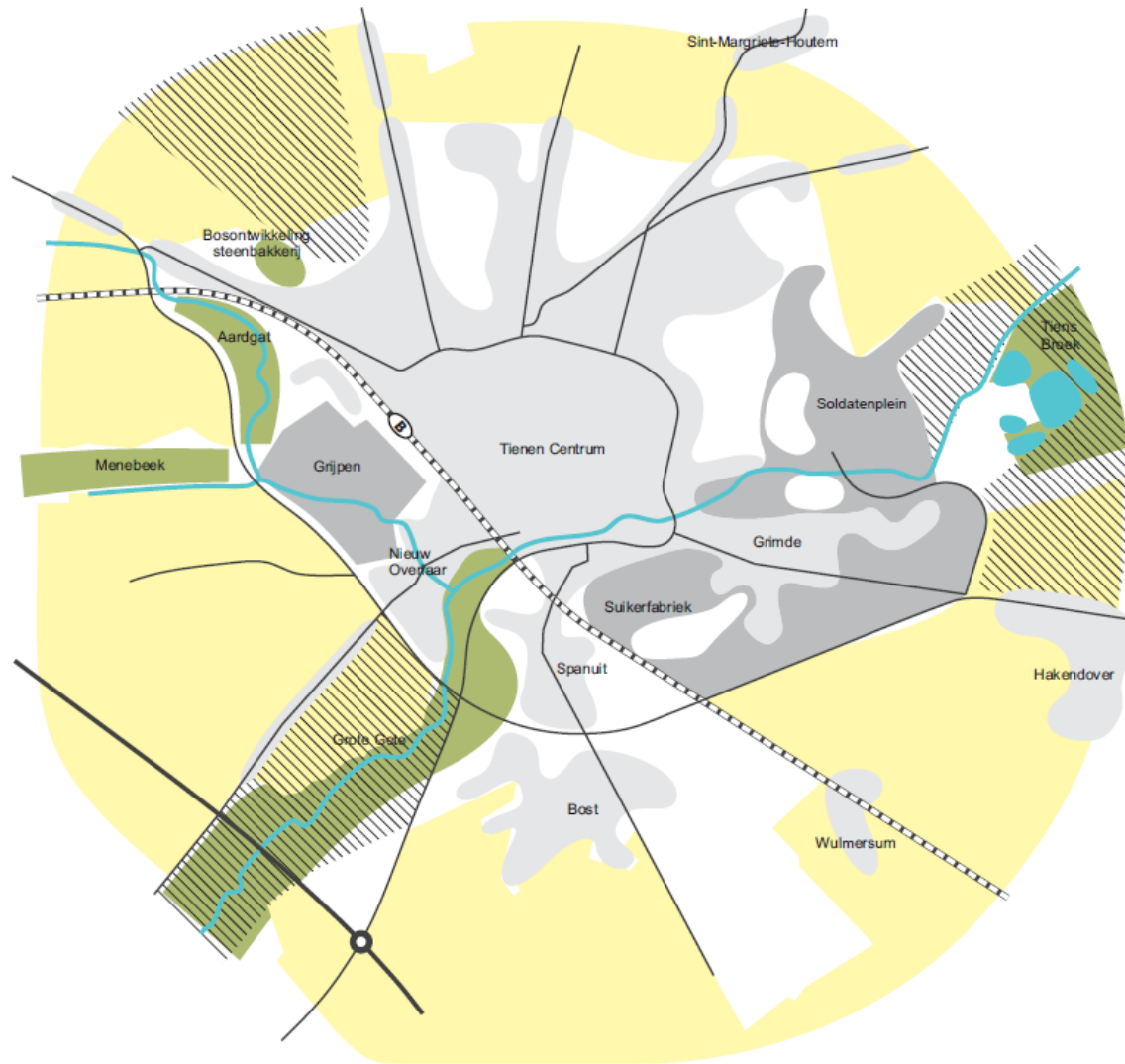
Vanuit dit onderzoek kwamen reeds een aantal hypothetische grenzen voor stedelijke ontwikkelingen naar voren, die zijn weergegeven op de kaart op de volgende pagina.








Kaart 5  
Herbevestiging agrarische gebieden

 Beleidsmatige herbevestiging van het gewestplan voor de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur. Bijlage bij de beslissing van de Vlaamse Regering van 20 juli 2007



**Kaart 6**  
**Synthese grenstellende elementen**  
**vanuit het buitengebied**

-  Structurerend natuurelement
-  Herbevestigd agrarisch gebied
-  Waardevolle landschappen (ankerplaats of relictzone)

## **B. HET KLEINSTEDELIJK GEBIED TIENEN**

### **1. Gewenst stedelijkgebiedbeleid**

De gewenste ruimtelijke structuur voor het kleinstedelijk gebied Tienen wordt uitvoerig uit de doeken gedaan in de visienota op de ontwikkeling van het kleinstedelijk gebied Tienen. In deze toelichtingsnota worden de belangrijkste elementen uit de visieopbouw herhaald en gesynthetiseerd weergegeven.

De gewenste ruimtelijke structuur is opgebouwd aan de hand van :

- krachtlijnen
- ruimtelijke concepten
- hypothese van gewenste ruimtelijke structuur.

#### **1.1 Krachtlijnen**

##### **Tienen verder ontwikkelen als woonstad**

Om het stedelijk karakter van Tienen te versterken is het noodzakelijk om in het gewenste woningaanbod voldoende differentiatie aan te bieden. Naast de noodzakelijke initiatieven inzake sociale woningbouw en woongelegenheden voor senioren is het ook noodzakelijk om de midden- en hogere inkomensgroepen te kunnen aantrekken. Dit betekent dat er aandacht moet zijn om voldoende differentiatie aan te brengen in de verschillende initiatieven in het stedelijk gebied. Met betrekking tot het wonen wordt er dan ook op verschillende sporen gewerkt. Zowel in het stadscentrum als in de rand wordt een belangrijk aantal nieuwe woningen gepland. De nieuwe woningen zijn van uiteenlopende typologieën en bedoeld voor diverse doelgroepen.

##### **Tienen verder uitbouwen als tewerkstellingspool in de regio**

Naast de versterking van de functies in de binnenstad is de versterking van de ruimtelijk-economische structuur een geschikte hefboom om Tienen als tewerkstellingspool in de regio te uit te bouwen. Binnen het stedelijk gebied dient dan ook de nodige ruimte voor regionale, grootschalige activiteiten voorzien te worden. Het type activiteiten waarin Tienen een sterke marktpositie wil verwerven, heeft volgende ruimtelijke kenmerken:

In het kader van het FFH016-project wordt een nauwe relatie met de research-afdelingen van de KU Leuven nagestreefd. Deze optie biedt mogelijkheden naar een heroriëntering van de economische ontwikkeling van de stad naar de voedingsnijverheid en innovatieve activiteiten, gerelateerd aan de researchactiviteiten van de Universiteit Leuven.

Het FFH016-project situeert zich in de afgeleiden van de voedingsnijverheid, een sector die reeds sterk vertegenwoordigd is in Tienen (cfr. Suikerfabriek, Citrique, SES en recentere ontwikkelingen zoals Orafti). Indien mogelijk zal hierbij aangesloten worden.

De activiteiten in de afgeleide voedingsnijverheid kenmerken zich door grootschalige productieprocessen en een nauwe relatie met de agrarische sector (aanvoer van grondstoffen).

Andere economische activiteiten van regionale schaal situeren zich in de Vlaams-Brabantse economie of in de dienstensector of in de sector van de logistieke distributie. Logistieke distributie-activiteiten zijn vragende partij naar omvangrijke oppervlaktes. Deze zijn in de omgeving van Brussel of Leuven ofwel niet meer voorhanden ofwel te duur voor het activiteitentype. Net zoals de andere kleinstedelijke gebieden Aarschot en Diest, biedt de ligging van Tienen langsheen de E40 een valabel locatiealternatief.

### **Ruimtelijke kwaliteit van de Tienen verbeteren**

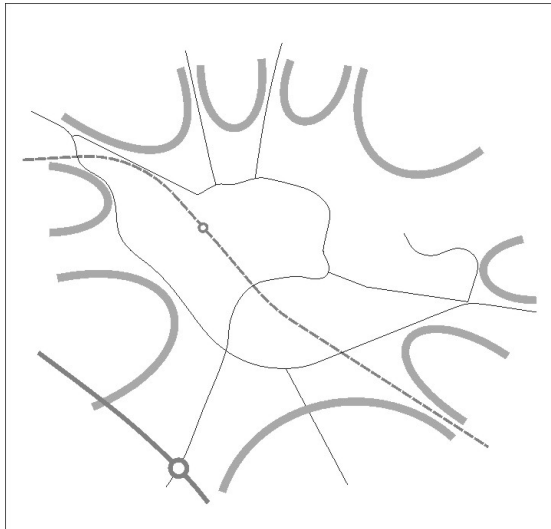
De verdere uitbouw van Tienen als centrumstad vraagt de nodige aandacht voor de kwaliteit van de publieke ruimte. Ingrepen in het openbaar domein bieden belangrijke potenties om de ruimtelijke kwaliteiten van het stadscentrum te verbeteren. Een groenere aanleg voor de vesten, een herwaardering van de doortocht van de Gete door de stad, een opwaardering van de stationsomgeving en een reorganisatie van het centrumparkeren zijn hierbij belangrijke aandachtspunten. Daarnaast bieden de talrijke monumenten die de stad rijk is, samen met haar ligging in een groene, fietsvriendelijke streek en haar uitgebreide horeca-aanbod mogelijkheden om de toeristische aantrekkingskracht van de stad te vergroten.

### **Tienen versterken als centrumstad**

Het stedelijk gebiedsbeleid voor Tienen focust zich op het versterken van het aanbod aan functies. Tienen moet haar rol als centrumstad van de regio ten volle kunnen uitspelen. Tienen zal blijvend werk moeten maken van een op citymarketing gericht beleid, waarin naast wonen en werken, ook (cultuur)recreatie, toerisme en natuur een belangrijke rol zullen spelen. Bij de ontwikkeling van strategische projecten in de binnenstad, zoals de Heilig-Hartsite, de Zusters Passionisten-site en het Arenaproject, wordt een verdere uitbreiding van het handels- en dienstenaanbod in het Tiense stadscentrum beoogd.

## **1.2 Ruimtelijke concepten**

Een ruimtelijk concept is een coherent geheel van beginselen over de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het stedelijk gebied. Het formuleert de beginselen (principes) achter de samenhang en toont de samenhang binnen het geheel van relaties. Het ruimtelijk concept geeft de ruimtelijke uitwerking van de visie en bevat in de structuurschets de grafische voorstelling van de ontwikkelingsrichting voor het stedelijk gebied.

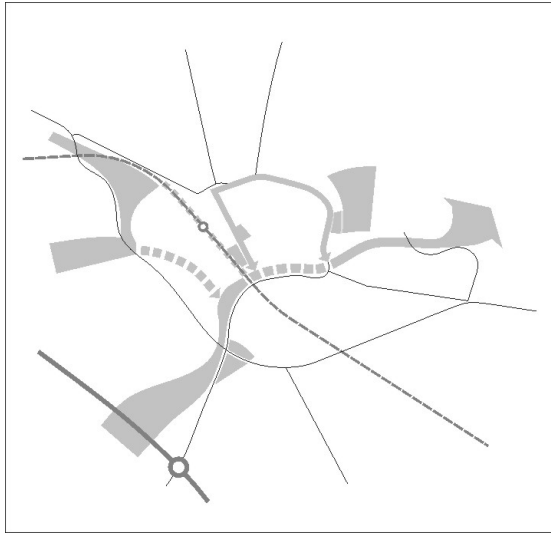


### **Compacte stad in ongeschonden landschap**

De stad Tienen is een compacte stad, die volledig omringd wordt door open, agrarische gebieden. De stad ontwikkelde zich in het gebied binnen de vesten en rondom belangrijke industriële sites, terwijl de lintvormige bebouwing langs de uitvalswegen beperkt bleef. Rondom de stad domineren uitgestrekte agrarische ruimtes het beeld. Deze behoren door hun uitzonderlijke kwaliteit tot de belangrijkste landbouwgebieden in Vlaanderen.

Het scherpe contrast dat vandaag nog steeds bestaat in Tienen tussen de stad enerzijds en het open agrarische landschap anderzijds, wordt als een bijzondere kwaliteit erkend. Het beleid in gebieden met een landelijk karakter moet gericht zijn op het vrijwaren van het buitengebied, terwijl het beleid in de verstedelijkte gebieden gericht is op het versterken van de stedelijke gebieden.

Het uitzwermen en een wildgroei van functies in het buitengebied kan tegengegaan worden door een aanbodbeleid te voeren in de stedelijke gebieden. Zo kan Tienen haar rol in de regio opnemen en haar "open en stedelijk" karakter verder uitbouwen.



### Getevallei als drager van een netwerk van groene ruimtes in de stad

De uitbouw van Tienen als compacte stad is slechts mogelijk, indien er binnen het dichtbebouwde stedelijke weefsel belangrijke kwalitatieve groene ruimtes beschikbaar zijn. Tienen is een stad met heel wat aaneengesloten bebouwing. Naast het eigenlijke stadscentrum hebben diverse wijken buiten de vesten een sterk stedelijk karakter. De oorsprong van deze voorstedelijke wijken kan verklaard worden vanuit de industriële ontwikkeling van de stad in het begin van de twintigste eeuw. De aanwezigheid van groene ruimtes binnen handbereik verhoogt de leefbaarheid van de compacte stad. Zij zorgen mee voor een aangenaam woonklimaat.

De Getevallei doorkruist het hele stadscentrum van Tienen. Rondom de rivier bleven grote delen van de vallei onbebouwd. De Getevallei is het belangrijkste aaneengesloten groenelement binnen de stad. Vanuit deze vaststelling wordt ervoor geopteerd om de samenhang tussen de open ruimtes langs de Gete verder te versterken, zodat een sterke groenstructuur ontstaat binnen het compacte stedelijke gebied.

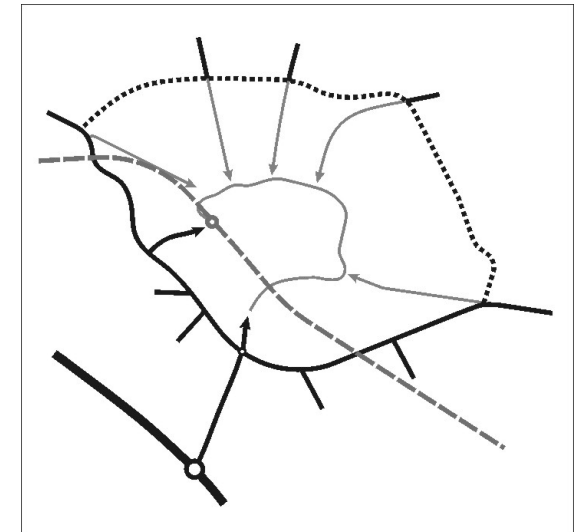
Door de bestaande publieke en groene ruimtes te betrekken op deze hoofdas, ontstaat een aaneengesloten netwerk van groene ruimtes. De vesten kunnen een belangrijke rol gaan spelen bij het linken van de Getevallei en de groene ruimtes in en rond het stadscentrum. Door ook de aanleg van het openbaar domein in te schakelen in het netwerk van groene ruimtes in de stad, ontstaan er verbindingen tussen de dichtbebouwde stedelijke woonomgevingen van

de compacte stad en de omliggende uitgestrekte agrarische gebieden.

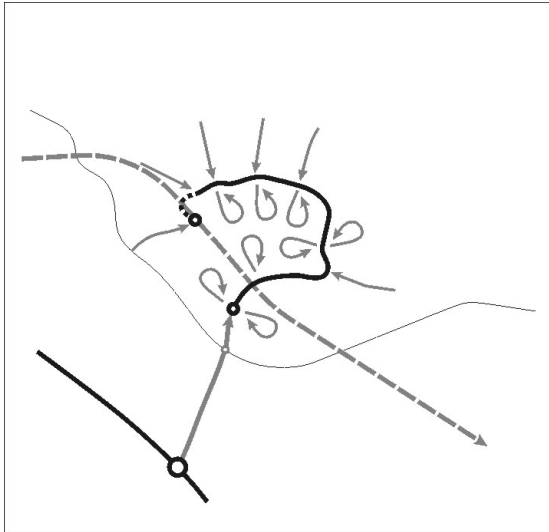
### Tienen als hart van de regio

Om de positie van Tienen als centrumstad in de regio te versterken is het belangrijk dat de bereikbaarheid vanuit de regio geoptimaliseerd wordt. Dit dient multimodaal te gebeuren. Niet alleen de missing links voor auto- en vrachtverkeer dienen te worden weggewerkt, maar ook het openbaar vervoer en de netwerken voor voetgangers en fietsers dienen te worden versterkt.

- Voor het autoverkeer wordt het sluiten van de noordelijke ring gezien als mogelijkheid om de bereikbaarheid vanuit de regio te vergroten. Deze weg kan een deel van de verdeelfunctie van de vesten en andere verbindingswegen overnemen.
- Voor het openbaar vervoer zal het verhogen van het aanbod en de aanpak van de stationsomgeving cruciaal zijn.
- Voor het fietsverkeer is de implementatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk van belang.







### **Groene boulevard als aansturend element voor stedelijk functioneren**

In de compacte stad is een belangrijke rol weggelegd voor de vesten. De weg vormt de ruggengraat van de binnenstedelijke ontsluitingsstructuur. Daarnaast moet de woonfunctie van de vesten en haar de nieuwe rol als schakel in het stedelijk netwerk van groene ruimten beter verzoend worden met haar rol als binnenstedelijke verdeelweg. Daarom zullen de vesten worden omgebouwd tot een groene boulevard. Deze groene boulevard krijgt een hoefijzervorm en strekt zich uit van de Getestraat tot aan het station.

De belangrijkste verkeersfunctie van de weg omvat het verdelen van het interne stedelijke wegverkeer. De groene boulevard maakt relaties mogelijk tussen randstedelijke wijken en het stadscentrum, maar ook het verkeer tussen wijken rondom de diverse invalswegen onderling zal ervan gebruik blijven maken.

Om de samenhang en de leefbaarheid van de wijken rond de vesten te verbeteren, is het van groot belang dat de vesten een groenere aanleg en een betere oversteekbaarheid krijgen. Ook de morfologische herkenbaarheid van de historische vesten is hierbij een aandachtspunt.

Aan de westrand van het stadscentrum wordt de groene boulevard doorgetrokken tot aan de pendelparking aan het station, die een belangrijke stedelijke aantrekkingspool is. De stationsomgeving krijgt zo, als overstappunt, een

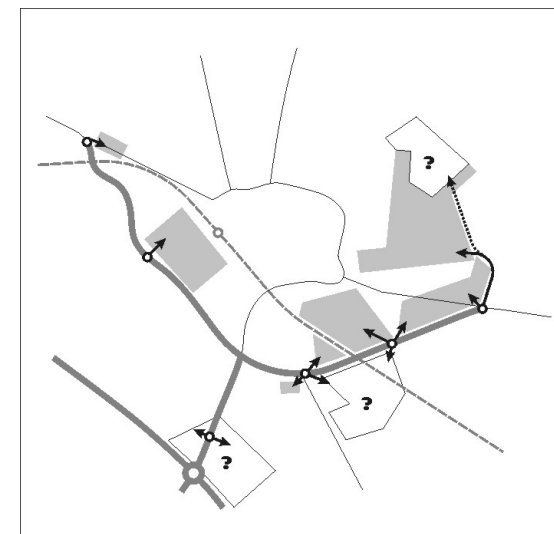
scharnierfunctie aan het eindpunt van de groene boulevard.

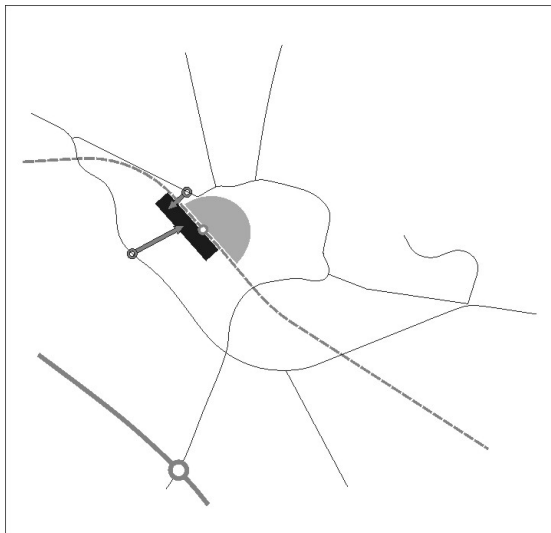
Aan de oostrand van het centrum begrenst de autoport de groene boulevard. Deze poort vormt de toegang tot de stad voor verkeer dat van de autosnelweg afkomstig is. Zij wordt geconcretiseerd door een duidelijk verschillend profiel voor de Invalsweg ten noorden en ten zuiden de Getestraat. Het karakter van de weg gaat er over van een expresweg doorheen open en groene gebieden naar een groene boulevard doorheen stedelijke bebouwde gebieden.

### Zuidelijke activiteitenstrip als economische ader van de stad

De tweede pijler in de ontsluiting van de compacte stad wordt gevormd door het systeem dat gevormd wordt door de invalsweg (N29) en de zuidelijke ring (R27). Deze grootschalige regionale verkeerswegen staan in voor de ontsluiting van de verschillende bedrijvenczones rondom Tienen, zodat zij als drager van de zuidelijke activiteitenstrip gedefinieerd kunnen worden.

De kracht van dit systeem wordt onderkend en in de toekomst verder uitgebouwd. De taakstelling voor bedrijvigheid, die binnen het kleinstedelijk gebied Tienen opgevangen dient te worden, zal dan ook binnen de zuidelijke activiteitenstrip gelokaliseerd worden.





### Stationsomgeving als ontwikkelingspool voor intensieve stedelijke functies

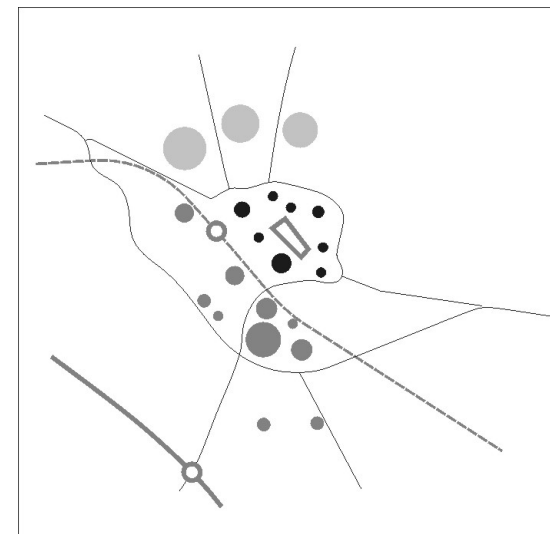
De terreinen ten zuiden van het station hebben duidelijke potenties met het oog op de realisatie van grootschalige stedelijke functies (kantoren, cinemacomplex, ziekenhuis,...). Enerzijds zorgt de ligging van dit terrein – dat geprangd ligt tussen het bedrijventerrein de Grijpen en de spoorbundel – ervoor dat het gebied hiertoe de nodige draagkracht heeft. Anderzijds is het gebied door haar uitstekende regionale bereikbaarheidsprofiel, zowel met de trein, de bus als met de wagen, uitermate geschikt om bezoekersintensieve functies op te vangen. Door de ligging op loop- of fietsafstand van het stadscentrum ten slotte, is een goede bediening van de verschillende stadsdelen van Tienen zelf gegarandeerd.

### Gedifferentieerd woonaanbod creëren

Zowel in het centrum als aan de noord- en de zuidrand van Tienen zijn er mogelijkheden met het oog op het versterken van de woonfunctie van de stad. Binnen de stads kern creëren strategische projecten nieuwe woongelegenheden. Binnen het poreuze weefsel van de bebouwde ruimte aan de zuidrand van de stad zijn er heel wat mogelijkheden voor inbreidingsprojecten met het oog op wonen. Verder beschikt Tienen nog over omvangrijke woonuitbreidingsgebieden aan de noordkant van de stad.

De optie om de inbreidingsmogelijkheden prioritair te benutten concretiseert de benadering van een 'open en stedelijk' Tienen. Door prioritair te kiezen voor inbreidingsprojecten wordt zuinig omgegaan met de beschikbare ruimte. De realisatie van inbreidingsprojecten ondersteunt het streven om bestaande infrastructuur en voorzieningen maximaal te benutten:

- Door de ligging vlakbij de voorzieningen in het stadscentrum kunnen de inbreidingsprojecten bijdragen tot de verdere uitbouw van het voorzieningenapparaat. Bij de ontwikkeling van de zuidrand van Tienen is de verhoging van de doorwaadbaarheid van het spoorwegplateau dan ook cruciaal.
- Door te kiezen voor invulling van de potenties van de zuidrand, kan de reservecapaciteit van de zuidelijke ring (R27) beter benut worden.
- De ligging van de inbreidingsprojecten op loop- of fietsafstand van het station vormt een stimulans om het gebruik van het openbaar vervoer te verhogen.



Er wordt gezorgd voor een geleidelijke overgang van het stedelijk aanbod naar het randstedelijk en het open aanbod. Er wordt gestreefd naar wonen in een groene omgeving, waarbij er via de gordels voldoende differentiatie is. Zo geeft de stad aan dat er gezocht wordt naar verschillende aanbodsvormen, profileert ze zich op een andere manier en wordt ze aantrekkelijker voor haar bewoners. In de stedenbouwkundige studies voor de woonuitbreidingsgebieden dient mee onderzocht te worden hoe het groen maximaal in de stad gebracht kan worden.

### **1.3 Hypothese van gewenste ruimtelijke structuur**

De krachtlijnen en de ruimtelijke concepten werden in de visienota voor elk van de ruimtelijk deelstructuren behandeld en uitgewerkt. Tevens werden de acties en strategische projecten voor de verschillende deelstructuren bepaald. Voor een uitgebreide motivatie verwijzen we naar deze eindvisie.

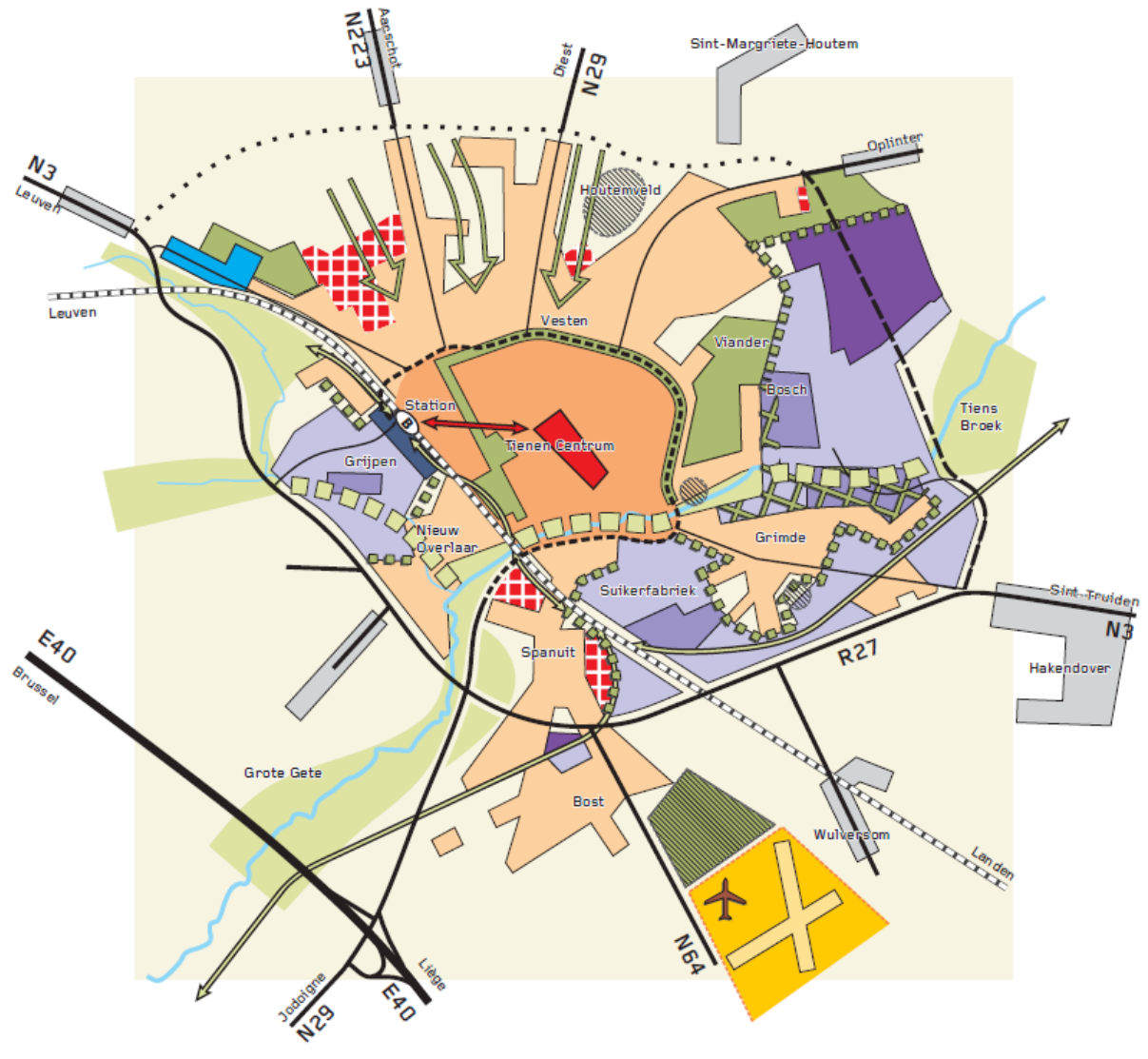
De hypothese van gewenste ruimtelijke structuur bevat enkel elementen van bovenlokaal belang voor het kleinstedelijk gebied Tienen. Op de kaart worden ze schematisch weergegeven.

Tienen wordt verder ontwikkeld als een compacte stad. Om het aanbod aan woongelegenheden te kunnen verhogen, worden twee sporen gevolgd. Aan de rand worden vrije percelen en binnengebieden aan hogere dichtheden ingevuld, dan wat er tot nu gebruikelijk was. Binnen het stadscentrum ligt de nadruk op de realisatie van diverse grote strategische projecten, maar ook op het behoud van (potentieel) kwalitatieve gezinswoningen in het stadscentrum.

Er wordt voorgesteld om het nieuwe regionale bedrijventerrein (volgend uit de taakstelling voor bedrijvigheid) volledig te lokaliseren in aansluiting op het bestaande bedrijventerrein Soldatenplein.

Investerings in het woningenpatrimonium zullen ondersteund worden door een opwaardering van het stedelijke weefsel. Daarbij wordt er niet alleen aan de revitalisatie van het kleinhandelscentrum en de heraanleg van straten en pleinen gedacht, maar ook aan de creatie van kwalitatieve stedelijke groene ruimten. Deze zullen onderling met elkaar verbonden worden, zodat er een netwerk van groene recreatieve ruimten ontstaat, die het stadscentrum dichterbij het ongeschonden landschap van het landelijke agrarische gebied rondom de stad brengt. De Gete en de geherprofileerde vesten zijn de belangrijke schakels in dit netwerk.

De verbetering van de multimodale bereikbaarheid van de stad vereist de realisatie van de ontbrekende schakels voor de verschillende vervoerswijzen. Voor het autoverkeer wordt uitgegaan van een realisatie van de oostelijke ringweg. Voor het openbaar vervoer zal het verhogen van het aanbod en de aanpak van de stationsomgeving cruciaal zijn. Voor het fietsverkeer is de implementatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk van belang, zoals de fietssnelweg F24 tussen Tienen en Leuven.



**Kaart 7**  
**Hypothese van gewenste ruimtelijke structuur kleinstedelijk gebied Tienen**

- Centrum : verdichting via stedelijke woonprojecten
  - Stadsrand : hogere dichtheden realiseren
  - Woonuitbreidingsgebieden aansnijden
  - Stedelijk woongebied ontwikkelen
  - Woongebieden in buitengebied verder afwerken
  - Duurzaam beheer bestaande bedrijventerreinen
  - Reservegronden ontwikkelen
  - Nieuw te bestemmen bedrijventerrein
  - Bestendige perifere grootschalige detailhandel
  - Grootschalig sportcomplex / recreatie
  - Kernwinkelgebied voor kleinhandel, horeca en diensten
  - Ontwikkelingspool voor bezoeker-sintensieve functies
  - Verbeteren verbinding kernwinkelgebied - station
  - Uitbouw netwerk van groene ruimtes
  - Getevallie / vallei van de Mene
  - Verbinden van vallegebieden
  - Groene vingers in perifeer landschap
  - Buffer
  - Bedrijventerrein in parksfeer
  - Groene verbinding via spoorbermen
  - Vliegveld
  - Oostelijke ring aanleggen
  - Noordelijke ring onderzoeken
  - Herprofilen vesten
- Provincie Vlaams-Brabant

## **2. Invulling van de taakstellingen**

### **2.1 Taakstelling wonen**

Bij de totstandkoming van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd aan de hand van prognoses de groei van het aantal huishoudens ingeschat. Beleidsmatig werd vastgelegd dat de verhouding tussen het aantal woningen in stedelijk gebied en het aantal woningen in het buitengebied niet mocht wijzigen in het voordeel van het laatste. Het jaar 1991 werd hierbij als ijkpunt genomen. De verdeling tussen het aantal woningen in stedelijk gebied en het aantal woningen in het buitengebied is gedifferentieerd per provincie, rekening houdend met de bestaande toestand. Voor Vlaams-Brabant als geheel werd de verhouding vastgelegd op 50/50, met een totale taakstelling van 65.919 woningen voor de periode 1991-2007.

Tijdens de voorbereiding van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant werd deze taakstelling verdeeld over de gemeenten. De verkregen cijfers werden door de provincie Vlaams-Brabant gebruikt als onderbouwing voor het te voeren ruimtelijk beleid. De taakstelling zelf is opgenomen in het informatief deel van het provinciaal ruimtelijk structuurplan. Voor Tienen wordt uitgegaan van 1.949 bijkomende woningen in de periode 1991-2007.

Ter voorbereiding van de afbakening van het kleinstedelijk gebied werd een meer gedetailleerde berekening gedaan van de woningbehoefte en de realisatiegraad van de taakstelling. Er werd ook rekening gehouden met een nieuwe periode 2007-2017. Voor de cijfers wordt verwezen naar de eindnota van het gewenste stedelijk gebiedbeleid.

De conclusie van de confrontatie van de geactualiseerde taakstelling en de potentiële bouw mogelijkheden is dat er binnen het stedelijk gebied nog ruim voldoende woningen gebouwd kunnen worden. Herbestemmingen van groen- of landbouwgebieden met het oog op woningbouw zijn 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. Maar op termijn is ook de ontwikkeling van een deel van de woonuitbreidingsgebieden noodzakelijk om het grootste gedeelte van de nieuwe woningen in de regio binnen het stedelijk gebied te kunnen realiseren.

### **2.2 Taakstelling bedrijvigheid**

#### **2.2.1 Bepaling ruimtebehoefte**

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen stelt het bundelen van economische activiteiten in economische knooppunten voorop. Deze beleidsmatige benadering vertrekt vanuit de vaststelling dat de economische activiteiten nog steeds een relatief sterke bundeling in economische knooppunten vertonen. In tegenstelling tot de huidige trendmatige ontwikkeling bij de inplanting van economische activiteiten die deze bundeling uitholt, wordt ervoor geopteerd de bestaande bundeling (met als referentie tewerkstelling 1991) beleidsmatig te behouden en waar mogelijk te versterken. De verdere verspreiding van de werkgelegenheid wordt zo tegengegaan.

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 regionaalstedelijke 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.

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 voor het kleinstedelijk gebied Tienen dat minimaal 35 hectare dient gerealiseerd te worden en 75 hectare wordt vooropgesteld.

### 2.2.2 Verantwoording locatiekeuze

Op basis van het ruimtelijk onderzoek zijn in het gewenst stedelijkgebiedbeleid drie potentiële locaties naar voren gekomen voor een nieuw regionaal bedrijventerrein. Op elk van deze locaties kan een deel van de taakstelling of de volledige taakstelling worden opgenomen. Het gaat om de locaties E40 (gesitueerd ten zuidwesten van Bost aan de E40), de locatie Bost (gesitueerd ten oosten van Bost aan de R27) en de locatie Soldatenveld (ten noordoosten van het bestaande bedrijventerrein). De volgende criteria zijn gehanteerd om de potentiële locaties voor het nieuwe regionale bedrijventerrein te identificeren.

#### **Bundeling van economische activiteiten**

Om de spreiding van woningen en economische activiteiten over de ruimte tegen te gaan wordt ervoor gekozen nieuwe woongebieden en bedrijventerreinen zo veel mogelijk te bundelen. Door het bestaande patroon van deconcentratie wordt gesproken van gedeconcentreerde bundeling. Het nieuwe bedrijventerrein moet zo veel mogelijk aansluiten bij het bestaande stedelijke weefsel. Dit moet toelaten het stedelijk gebied zo compact mogelijk om de historische kern van Tienen af te bakenen.

#### **Behoud van landschappelijke kwaliteiten**

Door de omvang en de aard van de functies is de impact van het nieuwe bedrijventerrein op het landschap in de ruimere omgeving groot. Waardevolle open ruimten moeten zo veel mogelijk behouden blijven. De agrarische structuur en de natuurlijke structuur in de omgeving van Tienen moet zo min mogelijk worden aangetast. Dit betekent dat een potentiële locatie gelegen is buiten beschermde natuurgebieden of de waardevolste landbouwgebieden. Ook cultuurhistorisch belangrijke landschappen (ankerplaatsen en relictzones) moeten behouden blijven.

#### **Goede ontsluitingsmogelijkheden**

Voor de aan- en afvoer van goederen en de bereikbaarheid voor werknemers zijn goede ontsluitingsmogelijkheden van groot belang. Een potentiële locatie ligt daarom zo dicht mogelijk bij primaire of secundaire wegen. In verband met de verkeersleefbaarheid moeten routes door stedelijke woonomgevingen worden voorkomen.

#### **Omvang van de locatie**

Het is niet noodzakelijk om één bedrijventerrein van 75 hectare te realiseren, maar een potentiële locatie moet wel een zekere omvang hebben. Om te kunnen genieten van de efficiëntievoordelen van bundeling van bedrijven wordt een richtwaarde van 25 hectare gehanteerd. In verband met kosten voor onder andere het bouwrijp maken, de ontsluiting, gemeenschappelijke voorzieningen, afvalinzameling, de openbare ruimte is het niet wenselijk een groot aantal kleinere bedrijventerreinen te ontwikkelen.

### **Geschiktheid van het terrein**

Een potentiële locatie moet geschikt zijn om een efficiënte terreinindeling mogelijk te maken. De kavels moeten van voldoende omvang zijn, geen onhandige vormen hebben en restruimten moeten zo veel als mogelijk worden vermeden. Grote hellingen, natte gronden, te behouden landschapselementen of te slopen bebouwing maken het technisch ingewikkelder en duurder om het regionale bedrijventerrein te realiseren. Dit soort eigenschappen maken een locatie dan ook minder geschikt.

Tijdens het onderzoek naar de milieueffecten van het plan werden nog andere alternatieve locaties aangedragen voor een nieuw bedrijventerrein. Deze alternatieven werden op een redelijkheid onderzocht om te bepalen of ze een realistisch alternatief vormen voor het planvoornemen. Voor meer informatie over de afweging van de verschillende alternatieven wordt verwezen naar het milieueffectrapport.

Op basis van de verwachte milieueffecten wordt ervoor gekozen het nieuwe regionale bedrijventerrein te ontwikkelen op de locatie Soldatenveld. De locatie E40 ligt in een grondwaterbeschermingsgebied, wat de locatie ten opzichte van de andere twee minder geschikt maakt. In de vergelijking tussen de locatie Bost en de locatie Soldatenveld komt de laatste er gunstiger uit wat betreft effecten op de verkeersleefbaarheid, de luchtkwaliteit, landschappelijke structuur en functionele aspecten (landbouwfunctie). Rekening houdend met de voorgestelde milderende maatregelen in het plan-MER wordt ervoor gekozen een grotere afstand te bewaren tussen het nieuwe bedrijventerrein en de Oplintersesteenweg en de uitbreiding in oostelijke richting te beperken tot de bestaande bebouwing langs het Industriepark.

### **2.2.3 Beleid voor de bestaande bedrijventerreinen**

De beleidsmatige keuze om uitbreidingsruimte vast te leggen voor nieuwe regionale bedrijvigheid gaat hand in hand met een beleid voor de bestaande bedrijvzones. De bestaande bedrijvzones moeten geoptimaliseerd worden. Het is van groot belang dat de bestaande bedrijventerreinen voortdurend worden aangepast aan de heersende normen en verwachtingen, zodoende een volgend en zelfs sturend terreinaanbod te kunnen creëren. Dit leidt tot een positief imago voor de bedrijvigheid en is zowel van belang op het niveau van de stad, maar ook op het niveau van de bedrijven zelf (goed nabuurschap, uitstraling en profilering).

Voor de optimalisatie van de bedrijventerreinen worden de volgende principes naar voren geschoven:

- Een zuiniger ruimtegebruik (bouwen in meerdere lagen, gemeenschappelijke voorzieningen, verhoogde dichtheid, ...)
- Beperken van de reserve in eigendom van de bedrijven (de toegestane grootte van de reserve wordt afgestemd op de bestaande omvang en de ontwikkelingsperspectieven en -mogelijkheden van het bedrijf)
- Verlaten bedrijfsgebouwen op bedrijventerreinen dienen opnieuw als bedrijfsruimte ter beschikking te worden gesteld
- Het ambitieniveau van de bedrijventerreinen op alle mogelijke manieren duidelijk maken; in publieke en private ruimte, in architectuur van gebouwen en landschap, in naamgeving, in bewegwijzering, ...
- Het vastleggen van inrichtingsprincipes zoals perceelsinrichting, integratie van natuurlijke en landschappelijke elementen, eenheid in aanleg, bufferzone, ...
- Aandacht voor toegankelijkheid

### **Parkmanagement**

In vergelijking met de gemiddelde Vlaamse situatie is het opmerkelijk vast te stellen dat in Tienen een traditie van grondbeheer van bedrijvzones bestaat. De stad Tienen heeft, sedert het ontstaan van de gewestplannen, steeds (indien mogelijk) de bedrijfsgronden zelf verworven, ontwikkeld en op de markt gebracht.



Vanuit die positie lijkt het logisch om bij de realisatie van een bedrijventerrein een parkmanagement op te zetten. Bedrijventerreinen verouderen na enkele decennia en verliezen daardoor hun aantrekkelijkheid. Parkmanagement heeft als doel om te maken dat bedrijventerreinen er niet op achteruit gaan en aantrekkelijk blijven. Elk bedrijventerrein krijgt het op een bepaald moment moeilijk. Sommige kunnen er weer bovenop geraken, andere zijn gedoemd om te verloederen en te verdwijnen. Dit heeft vooral te maken met hun ligging, de kwaliteit van hun aanleg, de voorzieningen. Parkmanagement heeft dus als doel om te maken dat bedrijventerreinen er niet op achteruit gaan en aantrekkelijk blijven.

Het parkmanagement kan ook diensten voor de bedrijven organiseren. Een basispakket van diensten bestaat uit het gemeenschappelijk beheer en onderhoud van het groen, van de parkings en van de bewegwijzering. Facultatief kunnen de bedrijven kiezen voor medewerking aan een fietspendelsysteem, aan een gemeenschappelijke bewaking, aan een website, ... De samenwerking kan op vraag van de bedrijven nog verder gaan, bijvoorbeeld door de gezamenlijke aankoop van energie en de organisatie van een jobbeurs. Het mag echter niet de bedoeling zijn om zaken op te leggen. Het bewaren van de kwaliteit van het bedrijventerrein moet centraal staan.

### **Beperken reserves op bestaande bedrijventerreinen**

Uit de inventaris bleek dat een aantal bedrijven relatief grote reserves op hun terrein hebben liggen. Het is wenselijk om na te gaan of deze reserves verantwoord zijn. Deze doorlichting moet onder meer gebeuren op basis van principes inzake zuinig ruimtegebruik en de mate van de efficiënte inname door de bestaande bedrijven. Daarbij wordt de reserve in eigendom van het bedrijf afgestemd op de bestaande omvang, op de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf en op de veiligheidsvoorschriften.

Indien niet kan aangetoond worden dat de hectares aan reserveterrein verantwoord zijn, dan moet het overtollig reserveterrein op de markt worden gebracht. Vaak zijn de percelen echter ingesloten en moet naar een bijkomende ontsluiting gezocht worden.

Het ontwikkelen van overtollig reserveterrein moet ruim geïnterpreteerd worden. Het vrijgekomen reserveterrein kan naast invulling door nieuwe bedrijven ook ingeschakeld worden voor het herstructureren en optimaliseren van het desbetreffende bedrijventerrein.

De grootste reservegronden op het grondgebied van Tienen zijn:

- Bosch-site
- Gete-oevers
- Suikersite
- Lovensteen

Hieronder wordt aangegeven op welke wijze een actief beleid gevoerd wordt om deze reservegronden te activeren.

### **Feed, Food, Health Campus (Bosch-site)**

De Bosch-site in Tienen maakt deel uit van de bedrijvenzone Soldatenplein, de grootste concentratie aan bedrijven in de Tiense regio. De site is 10,7 hectare groot. De ligging van de site is optimaal, vlakbij het stadscentrum.

Tienen is door haar bekendheid als suikerstad en met citroenzuurproducent Citrique historisch verankerd met de voedingsindustrie. De Bosch-site wordt er een verlengstuk van. Het terrein zal weldra het hart van het Feed Food Health-project vormen, bestaande uit een wetenschapspark met incubatiecentrum en een hoogwaardig

bedrijventerrein, aangevuld met opslagruimte en complementaire functies. De site wordt getransformeerd tot een innovatief en kennisgericht werkmilieu voor onderzoek, ontwikkeling en productie.

Het wetenschapspark op de Boschs site is een thematische bedrijvenzone waar alleen onderzoeksgerichte bedrijven, gerelateerd aan de voedingssector in zijn breedste betekenis, terecht kunnen. De ondernemingen moeten voldoen aan de volgende criteria:

- ze zijn (hoog)technologisch;
- ze zijn werkzaam in het brede domein van Feed Food Health, zoals onder meer voeding, agrofood, diervoeding, functionele voeding, bioproducten en machines voor voeding;
- ze voeren onderzoeks- en/of ontwikkelingsactiviteiten uit die in vele gevallen leiden tot prototypes en/of kleine productieseries. Deze bedrijven voeren echter, noch bij aanvang, noch op termijn, grootschalige producties uit in het wetenschapspark.

Het incubatiecentrum, de zogenaamde Food Port, is de spil van het wetenschapspark en de gehele campus Feed Food Health. Via kennisclusters wil het incubatiecentrum de wetenschap en het bedrijfsleven dicht bij elkaar brengen en zo de samenwerking tussen wetenschappers en ondernemers bevorderen. Het incubatiecentrum is een infrastructuur voor opstartende bedrijven waar deze, tegen gunstige voorwaarden, kantoor-, labo- en/of productieruimte kunnen huren. Daarnaast worden ondersteunende basisdiensten aangeboden die de startende ondernemers moeten helpen zich volledig te focussen op hun eigen bedrijvigheid.

De zone voor innovatieve bedrijven is bestemd voor de vestiging van ondernemingen actief in de productiegerelateerde voedingsindustrie, eventueel de logistieke sector of de dienstverleningssector. Het gaat derhalve om bedrijven die behoefte hebben aan productie- en/of opslagruimte, gecombineerd met kantoren. Ook de inplanting van labo's is mogelijk. Opslagactiviteiten zijn toegelaten voor zover zij een onderdeel zijn van bredere logistieke activiteiten die een toegevoegde waarde leveren op het vlak van tewerkstelling en een verbreding vertegenwoordigen van de logistieke keten van producent naar consument.

Het terrein is in opdracht van het stadsbestuur door de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Vlaams-Brabant gekocht van Bosch. Er zijn nieuwe wegen en fietspaden aangelegd en de Food Port is in 2012 opgeleverd.

### **Gete-oever**

Diverse bedrijven beschikken over reserveterreinen langs de Gete. De site maakt deel uit van de Industriezone Soldatenplein. Het grootste braakliggende perceel is 6,8 ha groot en is eigendom van de beschutte werkplaats Blankedale. Deze gronden worden momenteel door de vzw Blankedale op de markt aangeboden, aan bedrijven die wensen samen te werken. Blankedale zoekt dus specifiek naar allianties, waarbij zij haar aanbod aan manuele arbeidskrachten en bedrijfscompetenties ter beschikking stelt.

De stad Tienen of de provincie voeren dus geen actief beleid om deze reservegronden via overheidsoptreden op de markt te brengen, maar ondersteunen de optie om hier een cluster van sociale tewerkstelling uit te bouwen. Daarnaast beschikken Citrique Belge, Bosch, de Tiense Suikerfabriek en Aquafin er over reservegronden.

### **Suiker-site (De Drie Tommen)**

De Tiense Suikerfabriek beschikt historisch over omvangrijke reservegronden ten zuiden van de suikerfabriek. Het bedrijf was bereid om een deel van deze gronden te verkopen aan de stad, die deze reservezone als KMO-zone wil ontwikkelen. Hiervoor is een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan opgesteld.

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Herziening De Drie Tommen” werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 28 oktober 2018. Dit betreft een herziening van het plan uit 2010. Het plangebied beslaat een oppervlakte van ongeveer van 30 hectare (waarvan ongeveer 17 hectare industriegebied, en 5 hectare bufferzone).

De vooropgezette herstructurering – van de op het gewestplan als industriegebied bestemde gronden – is vierledig:

- Ruimte voor lokale kleinschalige bedrijvigheid (13 hectare, waarvan ongeveer 3 hectare niet ontwikkelde grond die nu op de markt gebracht wordt; het overige deel is reeds ontwikkelde bedrijvzone die gedifferentieerd wordt);
- Het opwaarderen van de leefbaarheid in de wijk Grimde; enerzijds door voldoende groenvoorzieningen (buffers, park, ...) met ruimte voor sport en spel en anderzijds door een duidelijke verkeersafwikkeling: woonstraten - voetpadenweefsel;
- Ruimte creëren voor het historisch waardevol patrimonium; namelijk de Drie Tumuli.
- Aan de toenmalige recreatieve infrastructuur – destijds zonevreemd – werd een juridisch-planologische oplossing aangeboden: sanering en reorganisatie konden vergund worden door dit ruimtelijk uitvoeringsplan. Na de inwerkingtreding van het ruimtelijk uitvoeringsplan in 2010 zijn de voetbalactiviteiten echter snel stopgezet.

De herziening van het ruimtelijk uitvoeringsplan maakt het mogelijk dat nieuwe bedrijven zich vestigen op een van de oude voetbalvelden. Ook wordt een nieuwe aansluiting met de Wulmersumsesteenweg mogelijk gemaakt.

### **Lovensteen**

Lovensteen is een driehoekig gebied dat omsloten wordt door de zuidelijke ring R27, de spoorlijn Brussel-Luik en de oude spoorberm Tienen-Namen. Het gebied werd aangekocht door de firma Croes. De ontwikkeling van deze gronden voor allerlei grondverwerkende activiteiten is grotendeels afgerond. De uitvoering heeft relatief lang aangesleept vanwege een vergunningsproblematiek en de aanleg van de noodzakelijke ontsluitingsinfrastructuur.

## **2.3 Taakstelling grootschalige detailhandel**

Het provinciebestuur heeft zichzelf ten doel gesteld om bij de afbakening van de kleinstedelijke gebieden te voorzien in ruimte voor concentraties van grootschalige detailhandel. De afweging van de locaties voor de inplanting van grootschalige detailhandel wordt gemaakt tijdens de afbakening van de kleinstedelijke gebieden.

De commerciële strip die zich ontwikkelde langs de Leuvenselaan tussen de stedelijke kern Tienen en Kuntich wordt erkend. Dit kleinhandelslint heeft een duidelijk ontwikkelings- en beheersingsperspectief. Voor dit gebied moet een afstemming bekomen worden met de stadskernontwikkeling, waarbij naar een complementair aanbod gestreefd wordt.

### **3. Bepalen van de grenslijn tussen stedelijk gebied en buitengebied**

#### **3.1 Inhoud van de afbakeningslijn**

Op basis van de gewenste ruimtelijke structuur, de invulling van de taakstellingen wonen en bedrijvigheid en de grensstellende elementen van het buitengebied wordt een grenslijn tussen het stedelijk gebied en het buitengebied vastgelegd. Zoals hoger al aangegeven is deze afbakeningslijn geen harde fysieke grens tussen een dichtbebouwd weefsel en een volledig open ruimte. De afbakeningslijn is wel een grens tussen twee vormen van ruimtelijk beleid. Aan de ene zijde van de lijn wordt een stimulerend ruimtelijk beleid gevoerd gericht op het ontwikkelen van een duurzaam en aantrekkelijk gebied voor wonen, werken en recreëren. Aan de andere kant van de beleidslijn wordt een meer behouden beleid gevoerd, waarbij het behouden en herstellen van een aantrekkelijke en leefbare open ruimte vooropstaat.

Het vastleggen van de afbakeningslijn betekent niet dat elke lokale ontwikkeling (bijvoorbeeld een lokaal bedrijventerrein of een lokaal sportterrein) onmogelijk is buiten de grens. Dit is een lokale bevoegdheid en dus onderwerp voor het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Wel zullen dergelijke lokale ontwikkelingen moeten getoetst worden aan de doelstellingen van het buitengebiedbeleid zoals omschreven in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. Indien een dergelijke lokale functie reeds duidelijk kan gesitueerd en geëvalueerd worden, zal om pragmatische redenen de afbakeningslijn hiermee rekening houden.

Evenmin betekent het vastleggen van deze beleidslijn dat binnen het stedelijk gebied geen open ruimte behouden of ontwikkeld moeten worden. Integendeel zelfs, open ruimten dienen net de aantrekkelijkheid van het stedelijk gebied als woon- en werkmilieu te verbeteren. Wel is er een verschil merkbaar in die zin dat de elementen van open ruimte binnen het stedelijk gebied meer vormen van recreatief medegebruik zullen kennen en eerder een ecologische waarde hebben dan een zeer hoge natuurwaarde. Als onderdeel van een ecologische structuur of als onderdeel van een natuurverweving of natuurverbindingsgebied zijn ze echter essentieel.

Binnen en buiten de afbakeningslijn blijven de bestemmingen van het gewestplan behouden, op enkele deelgebieden binnen de afbakeningslijn na, waarvoor een bestemmingswijziging noodzakelijk is om het stedelijkgebiedbeleid te realiseren. Het betreft hier voornamelijk het creëren van nieuwe bedrijventerreinen.

#### **3.2 Impact van de afbakeningslijn op flankerende beleidsdomeinen**

De afbakeningslijn bepaalt de grens tussen twee gebieden waarvoor een verschillend beleid geldt. In beide gebieden blijven de bepalingen en bestemmingen van het gewestplan geldig, behalve uiteraard voor die gebieden waarvoor op basis van de hypothese gewenste ruimtelijke structuur het wenselijk is de bestemming te wijzigen.

De afbakeningslijn wordt vastgelegd door middel van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Dit wil zeggen dat de impact van deze afbakeningslijn in eerste instantie vooral merkbaar zal zijn in projecten met een duidelijke ruimtelijke impact of in projecten waarbij de ruimtelijke ordening een belangrijke adviesverlenende of goedkeurende rol heeft te spelen (bijvoorbeeld de stedenbouwkundige aanvraag).

De afbakeningslijn kan daarnaast mogelijkerwijze worden gehanteerd als instrument in andere beleidsdomeinen. Zo kunnen fiscale elementen (onroerende voorheffing), subsidies (vb. Huisvestingspremies), aspecten inzake openbaar vervoer, enz. verschillend worden aangepakt aan beide zijden van de afbakeningslijn. Het zal echter het wetgevend kader van deze beleidsdomeinen zijn, die zal bepalen of en in welke mate de afbakeningslijn van het stedelijk gebied Tienen in andere beleidsdomeinen een doorwerking zal vinden.

Wat het openbaar vervoer betreft geeft het decreet basismobiliteit van 20 april 2001 reeds een duidelijk onderscheiden beleid weer. Het minimumaanbod van openbaar vervoer ligt hoger in de stedelijke gebieden dan in het buitengebied. In 2019 heeft het Vlaams Parlement beslist dit wettelijk onderscheid op te heffen.

### **3.3 Grensstellende elementen van de afbakeningslijn**

De grens van het kleinstedelijk gebied wordt gevormd door de hieronder genoemde elementen. Zie de kaart op de volgende pagina voor de globale ligging van de afbakeningslijn.

#### **Zuidelijke ring**

De grote verkeersinfrastructuren rondom Tienen vormen vandaag een duidelijke grens tussen de verstedelijkte delen van het grondgebied van de gemeente en de open agrarische delen. De barrièrewerking die deze wegen kenmerkt onderstreept hun werking als ruimtelijk grensstellend element. In het zuiden van de stad vormen de N29 en de R27 een duidelijke grens.

#### **Oostelijke ring**

In het oosten van de stad zal de nog aan te leggen oostelijke ring de grens vormen van het kleinstedelijk gebied tot aan Industripark. Ten noorden van Industripark wordt de grens bepaald door het nieuw aan te leggen bedrijventerrein Soldatenveld.

#### **Bost**

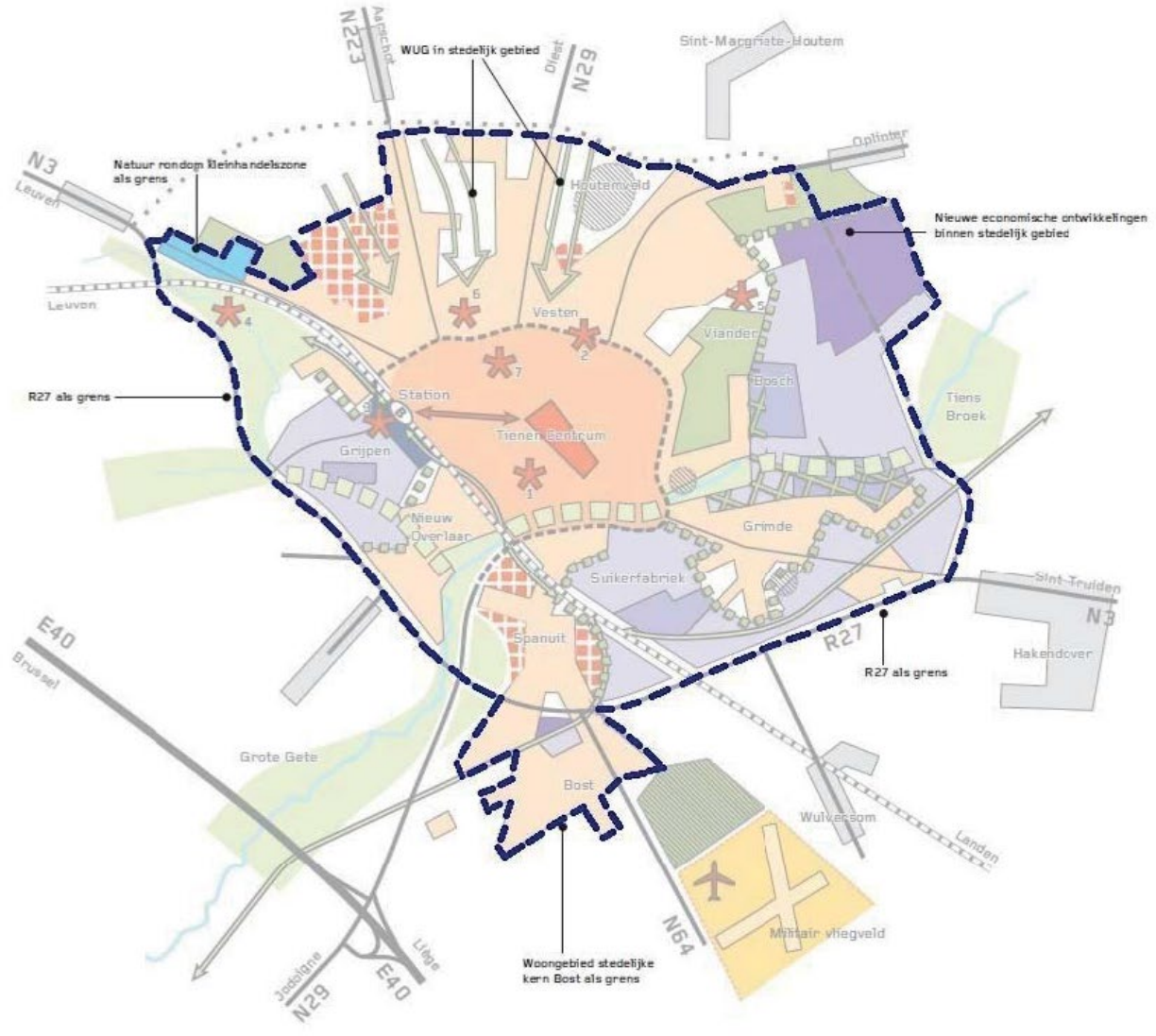
Ten zuiden van de stad wordt de voorstedelijke kern van Bost opgenomen binnen het kleinstedelijk gebied, ondanks zijn ligging ten zuiden van de R27. De kern werd echter letterlijk in tweeën gekleefd door de aanleg van de R27. Met name de gerenoveerde bedrijvenzone Bost-Gallic en het fietsroutenetwerk doorheen de kern van Bost ondersteunen bijkomend deze keuze tot opname.

#### **Noordelijke rand**

In de noordelijke rand worden de woonuitbreidingsgebieden Watertorenwijk en Houtenveld opgenomen binnen het kleinstedelijk gebied. Dit gebied omvat een aantal binnenkamers die op termijn voor stedelijke ontwikkelingen in aanmerking kunnen komen. De grens van deze woonuitbreidingsgebieden vormt de grens van het stedelijk gebied.

#### **Omgeving Leuvenselaan**

In de omgeving van de Leuvenselaan wordt de bestaande bedrijvigheid en kleinhandel geconsolideerd binnen het kleinstedelijk gebied. Het omliggende gebied bevat waardevolle biologische elementen en wordt daarom uit de afbakening gehouden.



Kaart 8  
Schematisch voorstel afbakeningslijn



### 3.4 Verdere detaillering van de afbakeningslijn

De kaart met de schematische afbakeningslijn vormde de basis voor de verdere detaillering van de lijn. Deze lijn werd beperkt bijgesteld in functie van de juridische vertaling tot op perceelsniveau.

Hierbij werden volgende principes gehanteerd:

- De grens van het woongebied op het gewestplan werd gecorrigeerd op kadastraal perceelsniveau. Dit betekent dat bestaande huiskavels werden gerespecteerd en niet doorsneden op basis van de 50 m-regel woonzone langsheen wegen. In uitzonderlijke gevallen kan van dit principe worden afgeweken, zijnde wanneer een bepaald perceel enorm diep is (bijvoorbeeld 250 à 300 m) waardoor het wenselijk is de grens te leggen op gelijke diepte met de minder diepe omliggende percelen. Hier wordt de grens echter niet per se op 50 meter gelegd. Ook het feit of een perceel bebouwd of onbebouwd is, is niet bepalend voor de grens.
- De lijn wordt zo bepaald dat over een perceel een eenduidige uitspraak kan worden gedaan (in het stedelijk gebied of erbuiten).
- Indien slechts één zijde van de weg wordt meegenomen, wordt de weg ook binnen de lijn genomen, op voorwaarde dat de functie die binnen stedelijk gebied ligt, ontsloten wordt via deze weg.
- Er wordt uitgegaan van functionele en morfologische grenzen eerder dan van juridische grenzen om de grens tussen buitengebied en stedelijk gebied te bepalen. Zo kan bij uitzondering een zonevreemde woning, direct aansluitend bij het woongebied, mee opgenomen worden in het kleinstedelijk gebied. Dit verandert echter niets aan de zonevreemdheid van de woningen, aangezien er geen bestemmingswijziging verbonden is aan de afbakeningslijn.
- Uitlopers van het woongebied onder de vorm van linten werden niet mee opgenomen, tenzij ze een specifieke rol vervullen binnen het stedelijk gebied.

### 3.5 Overzicht van acties binnen de afbakeningslijn

Om de doelstellingen van de stedelijke ontwikkeling van het kleinstedelijk gebied Tienen te realiseren, werd een niet-limitatieve lijst opgesteld van (voornamelijk ruimtelijke) acties die binnen deze actielijn noodzakelijk geacht worden.

Dit overzicht van acties wordt hier louter ter informatie toegevoegd en geeft inzicht in de noodzakelijk geachte ingrepen. De acties hebben geen verordenende kracht. Het al dan niet uitvoeren van een bepaalde actie kan geen aanleiding geven tot afwijken van de verordenende bepalingen van het grafisch plan en/of de voorschriften. Evenmin kan het loutere feit dat een actie al dan niet uitgevoerd wordt aanleiding geven tot een eis tot schadevergoeding.

Het overzicht en de tabel hebben vooral tot doel om het stedelijkgebiedbeleid inzichtelijk te maken en aan te tonen dat de ontwikkeling van het stedelijk gebied niet enkel een kwestie is van het vastleggen van een afbakeningslijn of het opmaken van ruimtelijke uitvoeringsplannen die de bestemming van een bepaald gebied veranderen. Ze geven ook aan dat de ontwikkeling van het stedelijk gebied op verschillende beleidsdomeinen betrekking heeft en binnen het afgebakende gebied ook openruimte-elementen kan bevatten.

Een aantal acties zijn gebundeld in een masterplan. Dit masterplan werd in nauwe samenspraak met de stad Tienen en de betrokken instanties opgesteld en besproken. Zowel de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant als het college van de stad Tienen hebben dit masterplan goedgekeurd.

Op de volgende pagina wordt een overzichtstabel weergegeven. Elke actie heeft hierin een afkorting gekregen, bestaande uit een letter en een cijfer, waarbij de letter verwijst naar het betrokken deelaspect:

- Algemene acties die het stedelijk functioneren en versterkt imago van het stedelijk gebied ondersteunen (A);
- Acties met betrekking tot de lijninfrastructuur en stedelijke mobiliteit (L);
- Acties met betrekking tot wonen en doelgroepenbeleid (W);
- Acties met betrekking tot bedrijvigheid (B);
- Acties met betrekking tot stedelijk groen en open ruimte (G);
- Acties met betrekking tot toerisme en recreatie (T).

Per thema worden eerst de algemene acties aangehaald en daarna de acties die aan een bepaalde locatie of doelstelling kunnen worden toegewezen.

N°	DOELSTELLING	ACTIE	INSTRUMENT	TREKKER	PARTNER
A1	Stationsomgeving intensiveren	Project stationsomgeving	Stedenbouwkundige wedstrijd, provinciaal RUP	Provincie	Stad
W1	Strategische woonprojecten ontwikkelen	Realisatie: - Anemonen (in uitvoering) - Lyceum-site (in uitvoering) - Hertogensite 1 (in uitvoering) - Kazerne+ (deels in uitvoering) - Hertogensite 2 - Oude Vestenstraat - Donysite - Herbestemming huidige site ziekenhuis	Gemeentelijke RUP's en Bouwprojecten	Privaat initiatief	Stad, provincie
W2a	Taakstelling wonen realiseren	Fase 1 woonprogrammatie realiseren WUG Lunevillelaan	Verkaveling Gemeentelijk RUP	Sociale huisvestingsmij	Stad
W2b		Fase 1 woonprogrammatie realiseren WUG Spanuit	Verkaveling Gemeentelijk RUP	Stad	
W3		Fase 2 woonprogrammatie realiseren - Stationsomgeving	Provinciaal RUP	Provincie	Stad
W4		- Houtenveld - Breisenveld	Verkaveling Gemeentelijk RUP	Sociale huisvestingsmij	Stad
B1a	Bestaande bedrijventerreinen beter benutten	Bestemming voor Bosch-site (uitbouw wetenschapspark FFH Campus)	Inrichtingsplan en bouwprojecten	Stad	KU Leuven POM
B1b		Bestemming voor Gete-oeveren	Inrichtingsplan	Stad	Provincie POM



B1c		Bestemming voor Suikersite (ontwikkelen KMO-zone Drie Tommen)	Gemeentelijk RUP en inrichtingsplan	Stad	Suikerfabriek POM
B1d		Bestemming voor site Lovensteen (grondverwerking)	Inrichtingsplan	Privépartij	Stad
B2	Taakstelling bedrijvigheid realiseren	Realisatie bedrijventerrein Soldatenveld	Provinciaal RUP	Provincie	Stad
B3	Concentreren grootschalige kleinhandel	Herstructureren kleinhandelszone Leuvenselaan	Provinciaal RUP	Provincie	Stad
T1	Verblijfsrecreatie stimuleren	Initiatieven voor strategisch recreatief project bij militair vliegveld stimuleren	Marktonderzoek	Stad	Provincie Privépartij
G1	Natuurwaarden verhogen en recreatief medegebruik garanderen	Gete als stedelijk groengebied	Inrichtingsplan	Stad	Provincie
G2		Randstedelijk groen Aardgat	Inrichtingsplan	Stad	Natuurpunt
G3	Vrijwaren groene vingers vanuit agrarisch landschap	Breisemveld	Inrichtingsplan	Sociale huisvestingsmij	Stad
G4		Watertorenwijk - Houtenveld	Inrichtingsplan	Stad	Provincie
L1	Verbeteren leefbaarheid Vesten	Vesten als groene boulevard	Heraanleg	AWV	Stad
L2	Verbeteren regionale bereikbaarheid	Oostelijke en noordelijke ringweg	Provinciaal RUP	Provincie	MOW, AWV, Stad
L3			Mobiliteitsstudie Landschapsstudie Technisch ontwerp	nader te bepalen	Stad, provincie, MOW, AWV
L4	Verbeteren bereikbaarheid voor zacht verkeer	Bestaande fietsroutenetwerk verder optimaliseren	Mobiliteitsplan	Stad Tienen	MOW, Vervoerregio, Provincie

## **C. DEELGEBIEDEN IN HET KLEINSTEDELIJK GEBIED TIENEN**

### **1. Selectie en algemene inrichtingsprincipes voor de deelgebieden**

#### **1.1 Selectie van de deelgebieden**

In de actietabel die gevoegd is bij de afbakeningslijn werd voor een aantal zones aangeduid dat een specifiek provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan moest opgesteld worden. Dit zijn de deelgebieden die in dit hoofdstuk behandeld worden. Het betreft hier volgende deelgebieden :

- Oostelijke ring
- Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld
- Detailhandelszone Leuvenselaan

Naast de gebieden waarvoor een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt moet worden, staan in de tabel ook enkele gebieden aangeduid waarvoor de gemeente een planinitiatief moet of kan nemen. Alhoewel voor deze gebieden ook een bestemmingswijziging binnen het stedelijk gebied wordt voorzien, is de impact van deze bestemmingswijziging eerder lokaal en wordt de verantwoordelijkheid voor de opmaak van een dergelijk ruimtelijk uitvoeringsplan overgelaten aan de stad. Voor deze deelgebieden wordt in voorliggende toelichtingsnota geen verdere toelichting gegeven. Daarvoor wordt verwezen naar de respectievelijke planningsprocessen op gemeentelijk niveau en de documenten die in dat kader worden opgesteld.

#### **1.2 Inrichtingsprincipes voor de ontwikkeling van bedrijvenszones**

Bij de uitwerking van een concreet inrichtingsvoorstel werd rekening gehouden met een aantal algemene inrichtingsprincipes. Deze moeten garanderen dat de bedrijventerreinen op een duurzame en kwaliteitsvolle manier worden ingeplant en ingericht. Aandacht voor de omgeving (landschap, bestaande bebouwing), (interne) ontsluiting, fietsverbindingen, groenaanleg, ... zijn belangrijk. Hieronder worden de voornaamste inrichtingsprincipes weergegeven.

##### **Aandacht voor bestaande landschappelijke structuur**

De landschappelijke context is een belangrijk aandachtspunt bij de concrete invulling van een terrein. Bij de inrichting van het terrein dient rekening gehouden te worden met de onderliggende bodem- en waterkundige structuur, met waardevolle landschappelijke elementen en erfgoedwaarden.

Bestaande waardevolle bosstructuren en beekvalleien worden gevrijwaard en waar mogelijk geïntegreerd binnen het ontwerp. Meer zelfs, bestaande landschappelijke elementen, de morfologische eigenschappen van de ondergrond en de aansluiting bij een bestaand stedelijk weefsel of een landschappelijke entiteit kunnen een belangrijke aanleiding voor de ontwikkeling van een planconcept vormen.

##### **Beperken van hinder voor omliggende functies**

'Hinder' is een vrij ruim begrip: geluidshinder, lichthinder, stofhinder, trillingshinder, geurhinder, verkeershinder, visuele hinder, ...

Een belangrijk middel om de hinder naar omliggende functies te beperken, is het voorzien van een buffer. Aard en afmetingen van een buffer kunnen zeer verschillen naargelang de specifieke situatie op het terrein. In sommige gevallen volstaat een afstandsbuffer in andere gevallen kan een brede volumebuffer aangewezen zijn. Dergelijke volumebuffers kunnen een functionele invulling krijgen door er bijvoorbeeld fiets- wandel- en sportmogelijkheden te voorzien.

#### **Collectief gebruik van functies**

Er moet een hoge graad van zuinig ruimtegebruik worden nagestreefd. Dit principe kan worden nagestreefd door het gemeenschappelijk organiseren van allerlei bedrijfsfuncties. Het meest voor de hand liggend is de realisatie van gemeenschappelijke parkeerplaatsen. Die kunnen deels fungeren als centrale plek voor diverse mobiliteitsvormen, zoals deelfiets en deelauto, maar ook voor aanverwante voorzieningen, zoals bezorgkluizen of fietspompen. Voorwaarde voor gemeenschappelijke parkeerplaatsen is dat die vrij centraal gelegen zijn, waardoor de loopafstand naar de omliggende bedrijven niet te groot is.

Andere voorbeelden zijn de organisatie van gezamenlijke laad-, los- en overslagzones, (vracht)autowasplaatsen, opslagplaatsen, afvaldepot, vergaderruimtes, waterbekkens, ... Behalve het beperken van de ruimteverliezen en het beter benutten van de infrastructuur, is dergelijke samenwerking ook vanuit economisch standpunt interessant. Investeringskosten voor aankoop, aanleg en beheer kunnen namelijk gedeeld worden.

Zuinig ruimtegebruik kan verder ook geconcretiseerd worden door bouwen in meerdere lagen, koppelbouw en ondergronds en/of bovendaks parkeren.

#### **Kwaliteitsvolle groene inrichting**

Het groen bepaalt in grote mate de beeldkwaliteit van een terrein. Er dient een keuze gemaakt te worden of het terrein zoveel mogelijk wordt geïntegreerd in het bestaande landschap of dat er op het terrein een 'nieuw' landschap wordt gecreëerd.

## 2. Deelplan Oostelijke ring

### 2.1 Situering en beschrijving bestaande toestand

Dit deelplan heeft betrekking op een verlenging van de ringweg R27 vanaf de Sint-Truidensesteenweg tot aan het Industriepark. Het plangebied volgt het gewenste tracé van de ringweg en is daardoor lijnvormig. Omdat het plan een aanpassing inhoudt van het bestaande plan voor een verlenging van de ringweg (zoals ingetekend op het gewestplan), is ook een gedeelte van het oude tracé onderdeel van het plangebied.

Het deelplan 'Oostelijke ring' moet samen bekeken worden met het deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld'. In dit laatste deelplan zit namelijk het volgende segment van de ringweg, tussen het Industriepark en de Oplintersesteenweg. Beide plannen leggen een nieuw tracé vast voor de oostelijke ringweg. Ten opzichte van het gewestplan wordt gekozen voor een meer oostelijke ligging. De ringweg volgt dan niet volledig de Ambachtenlaan en het Industriepark, maar buigt af van de Ambachtenlaan en loopt oostelijk langs de waterzuiveringsinstallatie. Vervolgens loopt de weg zo dicht mogelijk langs de bebouwing van het Soldatenplein door het Tiens Broek. De oostelijke ring kruist vervolgens het Industriepark ter hoogte van nummer 35. De baan vervolgt zijn weg richting Oplintersesteenweg in een rechte lijn. Dit laatste segment is onderdeel van het deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld'.



Foto 1



Foto 2

De aansluiting van de R27 op de Sint-Truidensesteenweg is uitgevoerd met een rotonde. In noordelijke richting sluit de Ambachtenlaan aan op deze rotonde. Ten westen van de Ambachtenlaan vinden we bedrijfspercelen (zie foto 1). Deze hebben een rechtstreekse toegang op de Ambachtenlaan. Aan de oostelijke zijde ligt ter hoogte van de rotonde een woning met een beboste tuin (het domein 'ten Langveld', zie foto 2). Ten noorden van dit domein vinden we akkers en weiden aan de oostelijke zijde (zie foto 3). Het landbouwgebied loopt door tot aan de Oude Spoorweg, nu een pad langs de bezinkingsvijvers van de suikerfabriek (zie foto 4). Daarachter begint de voormalige stortplaats van gipsafval van Citrique. Dit is een hoger gelegen, begroeide heuvel. Het plangebied loopt dan verder richting de Gete, tussen de rioolwaterzuiveringsinstallatie en het gipsstort. Het plangebied bestaat hier uit de weiden langs de Gete en in het Tiens Broek. Ook de terreinen van twee bedrijven liggen in het plangebied (Multigas en ARD Benelux). Het laatste bedrijf staat op de plek waar de oostelijke ringweg het Industriepark zal kruisen (foto 5).



Foto 3



Foto 4

De tweede strook van het plangebied van het deelplan 'Oostelijke ring' is gelegen rond het Industriepark. Het gaat om het gedeelte van deze weg tussen de Ambachtenlaan en de bocht in de weg ter hoogte van de gebouwen van Bosch (zie foto 6). Op deze plek is in het gewestplan een reservatiestrook voor lijninfrastructuur opgenomen, die met dit ruimtelijk uitvoeringsplan wordt opgeheven.





Foto 5



Foto 6

### Juridische context

Op het gewestplan is de Ambachtenlaan aangeduid als bestaande hoofdverkeersweg. Het gebied ten westen daarvan is bestemd als gebied voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen. Het gebied ten oosten van de Ambachtenlaan tot aan de Oude Spoorweg is landschappelijk waardevol agrarisch gebied. Een strook rond de Oude Spoorweg is aangeduid als parkgebied. Het voormalige gipsstort en de bezinkputten liggen in een bezinkingsgebied met nabestemming natuurgebied. Het Tiens Broek is bestemd als agrarisch gebied met ecologisch belang. De bedrijfspercelen liggen in industriegebied. Een strook rond het Industriepark (vanaf de Ambachtenlaan) ligt in reservatiegebied, dat verband houdt met de aanduiding 'aan te leggen hoofdverkeersweg'.

Type plan of aanduiding	In of nabij het plangebied
Gewestplan	Gewestplan Tienen-Landen KB 24-03-1978 en latere wijzigingen
Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan	-
Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan	Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen MB 05-12-2012*
Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan	-
Algemeen plan van aanleg	-

Bijzonder plan van aanleg	-
Verkavelingsvergunning	-
Beschermde Onroerend Erfgoed	-
Vastgestelde Inventarissen	-
Buurt- en voetwegen	Buurtweg 34 Buurtweg 38 (Oude Getestraat) Buurtweg 6 (Industriepark)
Vogelrichtlijngebied	-
Habitatrichtlijngebied	-
Vlaams Ecologisch Netwerk	-
Natuureservaten	-
Bosreservaten	-
Beschermingszone grondwaterwinning	-
Bevaarbare waterlopen	-
Onbevaarbare waterlopen	Grote Gete Vloetgracht Tienen

\*De herziening van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen' wordt opgevat als een integrale herziening: het is als het ware een nieuwe versie van het plan uit 2012. In deze toelichtingsnota wordt daarom de vergelijking gemaakt met het gewestplan. Strikt juridisch bekeken moet worden vergeleken met het provinciale ruimtelijk uitvoeringsplan uit 2012.

## 2.2 Doelstelling

De doelstelling van het deelplan 'Oostelijke ring' is verkeerskundig van aard. Het plan maakt de aanleg van een verkeersweg mogelijk. Dit geldt ook voor het betreffende onderdeel van het deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld'. De doelstelling van het deelplan 'Oostelijke ring' heeft daarom niet alleen betrekking op het deelplan 'Oostelijke ring', maar ook op het betreffende onderdeel van het deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld'. Daarnaast geeft ook het huidige gewestplan invulling aan de hieronder beschreven doelstelling. Daar waar een tracéwijziging niet nodig wordt geacht (tussen de Oplintersesteenweg en de Aarschotsesteenweg), blijft het gewestplan ongewijzigd.

In het algemeen moet de verlenging van de ringweg bijdragen aan de volgende doelstelling:

Het verkeerssysteem in het ruime noordoostelijk deel van Tienen moet goed functioneren, wat tot uitdrukking komt in de structuur, de doorstroming en het gebruik van het wegennet. Omwonenden mogen niet in onevenredige mate gehinderd worden door het verkeer.

Meer specifiek geldt het volgende:

- met betrekking tot het netwerk voor autoverkeer:

Er wordt gestreefd naar een vertakte structuur met een hiërarchie van wegen. Het verkeer moet zich vlot kunnen verplaatsen door goed functionerende kruispunten. De reistijden en rijafstanden moeten aanvaardbaar zijn. De inrichting van de wegen moet passen bij de functie (wegencategorisering).

- met betrekking tot het netwerk voor langzaam verkeer:

Er wordt gestreefd naar vlotte en veilige verbindingen. De reistijden en rijafstanden moeten aanvaardbaar zijn.

- met betrekking tot de verkeersleefbaarheid:

De impact van de verkeersstromen op de leefomgeving moet aanvaardbaar zijn. Dit betekent dat de verkeersstromen qua aard en intensiteiten moeten passen bij de wegcategorie en weginrichting.

Het bovenstaande leidt tot de volgende operationele doelstelling van het plan:

- de Vesten en de aansluitende lokale verbidings- 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.

De verlenging van de ringweg kan stapsgewijs uitgevoerd worden. Iedere segment biedt mogelijkheden om te voldoen aan bovenstaande operationele doelstelling. In de beschrijving van de inrichtingsprincipes hieronder wordt aangegeven in welke mate een segment van de ringweg bijdraagt aan de doelstelling van het plan.

## **2.3 Beschrijving gewenste toestand**

Bij de inrichting van wegen vormt de categorisering van het wegennet het uitgangspunt. De opdeling in categorieën moet immers toelaten om planmatig prioriteit te geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel de leefbaarheid. Door op een aantal wegen prioriteit te geven aan de bereikbaarheid, ontstaat een patroon van wegen dat de omgeving van de geselecteerde wegen ontlast van druk verkeer. Doordat de inrichting van de weg gekoppeld is aan de toegekende categorie, kan door middel van categorisering zo goed mogelijk invulling gegeven worden aan de gewenste functie van de weg in het wegennet.

De aan te leggen oostelijke en noordelijke ringweg R27 is geselecteerd als secundaire weg type II. De hoofdfunctie van deze wegen is het verzamelen/ontsluiten op bovenlokaal niveau voor het autoverkeer. Dit type weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. Het toegang geven neemt een belangrijkere plaats in dan bij secundaire wegen type I. Bijkomend kan de weg een belangrijke functie hebben voor het openbaar vervoer en/of fietsverkeer op bovenlokaal of provinciaal niveau.

Bij een nieuwe secundaire weg type II past een inrichting zonder rechtstreekse erftoegangen en een beperkt aantal uitwisselingspunten met de lokale verbidingswegen en de secundaire wegen type I of de hoofdwegen. Deze uitwisselingspunten worden gelijkvloers uitgevoerd en de ontwerpsnelheid bedraagt maximaal 70 km/u. Afhankelijk van de verwachte verkeersintensiteiten wordt gekozen voor een lichtengeregeld kruispunt, een rotonde of een voorrangskruispunt. Indien de weg ook een functie moet vervullen in het netwerk voor fietsers, dan moeten er vrijliggende fietspaden worden aangelegd. Zie foto 7 en foto 8 voor een voorbeeld van een verkeersweg met een gelijkaardige inrichting.





Foto 7



Foto 8

### Segment I

Het eerste segment van de oostelijke ring volgt het tracé van de Ambachtenlaan. De huidige Ambachtenlaan wordt omgevormd tot een parallelweg, zodat de erftoegangen uitkomen op de parallelweg en het verkeer op de ringweg niet gehinderd wordt door afslaand verkeer. De ringweg is zodoende conflictvrij tot aan een nieuw uitwisselpunt (rotonde of kruising), dat ongeveer ter hoogte van de toegang tot Citrique Belge zal komen te liggen. Vanaf hier volgt de oostelijke ringweg een nieuw tracé in noordelijke richting, terwijl via de rotonde de mogelijkheid bestaat om de huidige Ambachtenlaan richting het westen te bereiken. De oostelijke ringweg gaat via een nieuwe brug over de Gete ten oosten van de waterzuiveringsinstallatie richting het Tiens Broek. De nieuwe weg ligt hier direct ten oosten van de bestaande bedrijfsgebouwen van het Soldatenplein. Om een veilige kruising met het Industriepark mogelijk te maken, zal een deel van de bestaande bebouwing hier waarschijnlijk moeten verdwijnen. De oostelijke ringweg kruist het Industriepark ongeveer ter hoogte van nummer 35 (zie foto 5). Het eerste segment van de oostelijke ring heeft een lengte van 1,7 kilometer.

De aanleg van het eerste deel van de oostelijke ring, tussen de Sint-Truidensesteenweg en het Industriepark, heeft vooral een gunstig effect op de verkeersveiligheid. Het biedt namelijk de mogelijkheid om de Ambachtenlaan en het Industriepark te ontlasten van doorgaand verkeer. Het verkeer van en naar de individuele bedrijven wordt niet langer gemengd met het bovenlokaal verkeer. Dit komt de verkeersveiligheid en de doorstroming ten goede. Het bestemmingsverkeer voor de bedrijven aan de Ambachtenlaan wordt niet langer gemengd met het doorgaande verkeer richting Soldatenplein, Vianderwijk en Linter/Kortenaken. Bovendien wordt al het verkeer vanuit Linter en Kortenaken dat kiest voor een route via de Oplintersesteenweg niet langer gemengd met het bestemmingsverkeer op het Industriepark (tussen de Ambachtenlaan en de kruising met de oostelijke ringweg). Het nieuwe bedrijventerrein Soldatenveld kan direct ontsloten worden naar het hogere wegennet.

### Segment II

Het tweede segment is een nieuwe verbinding tussen het Industriepark en de Oplintersesteenweg. Er wordt gekozen voor een rechtlijnig tracé zonder kruisingen (voor gemotoriseerd verkeer). Het nieuwe bedrijventerrein komt zowel ten oosten als ten westen van de ringweg te liggen, maar wordt hier niet direct op aangesloten. Het tweede segment van de oostelijke ring heeft een lengte van 1,1 kilometer. Door de aanleg van het tweede segment ontstaat er voor al het verkeer vanuit Linter en Kortenaeken een directe verbinding naar het hogere wegennet, zonder te moeten rijden via het bedrijventerrein, de Vianderwijk of de vesten. Hierdoor kunnen de vesten worden ontlast van dit verkeer. Er ontstaat de mogelijkheid om de Hamelendreef en de Utsenakenweg af te sluiten voor dit doorgaande verkeer, waardoor deze wegen worden ontlast van verkeersdruk. Dit komt het woon- en leefmilieu in de Vianderwijk en langs de Utsenakenweg ten goede.

### **Volgende segmenten**

Vanaf het kruispunt met de Oplintersesteenweg kan de ringweg in noordwestelijke richting worden doorgetrokken. Het derde segment is een verbinding tussen de Oplintersesteenweg en de Diestsesteenweg. De weg heeft enkel een voorrangskruispunt met de Houtemstraat. Dit vermindert de verkeersdruk in Sint-Margriete-Houtem en ontlast het kruispunt van de Diestsesteenweg met de Kabbeekvest en Albertvest. Het vierde segment is een verbinding tussen de Diestsesteenweg en de Aarschotsesteenweg. Dit vermindert de verkeersdruk in de Watertorenwijk en ontlast de vesten.

## **2.4 Toelichting bij bestemmingswijzigingen**

Ten behoeve van de verlenging van de ringweg wordt een strook van zestig meter breed afgebakend, waarbinnen de aanleg van een verkeersweg mogelijk wordt gemaakt. Deze breedte is nodig om voldoende flexibiliteit te hebben bij het technische ontwerp van de ringweg. Er moet immers ruimte zijn voor veilige kruispunten, taluds bij ongelijkvloerse kruisingen van fietspaden, pechhavens, bruggen, taluds, passerhavens voor landbouwverkeer, overbrugging van kabels en leidingen, vangrails, bushaltes, bomen, en zo voort. Het eigenlijke profiel van de weg zal tussen de 20 en 25 meter breed zijn. Het definitieve tracé zal worden bepaald in een aparte verkeerstechnische, milieutechnische en landschappelijke studie voor de verlenging van de ringweg. Hierin zullen problematieken zoals verkeersveiligheid (ontsluitingen bestaande bedrijven langsheen de Ambachtenlaan, zichtbaarheid kruispunten, fietsoversteken, ...), het reliëf, het gipsstort, de Gete, ... grondig worden bestudeerd.

De ruimte die overblijft na realisatie van de ringweg, kan gebruikt worden voor de naastliggende bestemmingen. Daarom worden de huidige bestemmingen (landbouw of bedrijvigheid) niet opgeheven, maar wordt de strook voor de weginfrastructuur aanvullend van toepassing op de gebiedsbestemmingen (een overdruk op agrarisch gebied/industriegebied). Deze strook legt beperkingen op aan het gebruik volgens de gebiedsbestemmingen met het oog op de verlenging van de ringweg en wordt daarom aangeduid als 'reservatiegebied voor lijninfrastructuur.'

Het deelplan 'Oostelijk ring' bevat het reservatiegebied voor lijninfrastructuur voor segment I. Ter hoogte van het gipsstort en de brug over de Gete is dit gebied breder dan zestig meter, omdat de technische randvoorwaarden hier ingewikkelder zijn en een bochtstraal van 400 meter het uitgangspunt vormt voor de oostelijke ringweg. Het bredere reservatiegebied voor lijninfrastructuur laat toe de technisch gunstigste oplossing te realiseren. Het huidige gebruik (weide, groengebied) verzet zich niet tegen het plaatselijk afbakenen van een bredere strook dan zestig meter.

Het deelplan 'Oostelijke ring' heft ook de aanduiding 'aan te leggen hoofdverkeerswegen' en het bijbehorende reservatiegebied van het gewestplan op. Dit betekent dat de beperkingen voor de gronden aan weerszijden van het Industriepark (tussen de Ambachtenlaan en de bocht ter hoogte van de gebouwen van Bosch) worden opgeheven. Enkel de stedenbouwkundige voorschriften horende bij industriegebied blijven van toepassing.

De aanleg van segment II wordt geregeld met het deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld'. Segment III en segment IV kunnen worden aangelegd op basis van het gewestplan. Dit ruimtelijk uitvoeringsplan brengt daarin geen verandering.

## 2.5 Milieuaspecten

In deze paragraaf worden de belangrijkste onderdelen en conclusies van het milieueffectrapport beschreven, die van toepassing zijn op dit deelplan. Voor uitgebreide en gedetailleerde informatie wordt verwezen naar het afzonderlijke milieueffectrapport dat hoort bij dit ruimtelijk uitvoeringsplan (het plan-MER). Er is ook een niet-technische samenvatting beschikbaar van het plan-MER. Deze is beknopter dan het volledige rapport, maar verschaft wel meer informatie dan de beschrijving in deze paragraaf van de toelichtingsnota.

Het deelplan 'Oostelijke ring' komt als zodanig niet terug in het milieueffectrapport, omdat dit deelplan slechts betrekking heeft op een stukje van de ringweg. Het plan voor de ringweg is echter ruimer dan alleen het eerste segment, het gaat ook over het deel in de uitbreiding van het bedrijventerrein (deelplan Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld) en over de verdere doortrekking richting Diestsesteenweg en Aarschotsesteenweg (gewestplan). In het milieueffectrapport is dit plan, zoals beschreven in paragraaf 2.2 en 2.3, integraal onderzocht.

### 2.5.1 Mobiliteit

Aan de hand van een verkeersmodel is een simulatie gemaakt van verkeersintensiteiten tijdens de spitsuren in de toekomstige situatie. Hierbij is zowel rekening gehouden met extra verkeer ten gevolge van de uitbreiding van het bedrijventerrein en de detailhandelszone, als met de autonome groei van het verkeer. Er zijn meerdere scenario's doorgerekend, gaande van enkel segment II tot een volledige sluiting van de ringweg.

De doortrekking van de R27 aan de oost- en noordzijde van Tienen leidt in geen enkel scenario tot een fundamentele verkeersafname op de vesten (in de meeste scenario's is er zelfs een toename te verwachten). De oorzaak hiervan is dat het verkeer dat weggetrokken wordt van de vesten naar de ringweg geheel of gedeeltelijk vervangen wordt door verkeer dat voordien via sluiproutes door het stedelijk 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.

De verschillende segmenten van de ringweg worden niet in gelijke mate benut. Segment II – mede door het knippen van Hamelendreef en Utsenakenweg – en segment V worden het meest intensief gebruikt, segment III het minst. Hieruit blijkt dat het noordwestelijke deel van de ringweg vooral benut wordt door noord-zuid- en noord-west-verkeer (o.a. richting E40), terwijl het oostelijke deel van de ringweg vooral dient ter ontsluiting van de bestaande en nieuwe bedrijventerreinen.

Op voorwaarde dat de kritische kruispunten een adequate lichtenregeling krijgen, is de exacte tracékeuze van de ringwegsegmenten II en III (gewestplantracé, meer westelijke kruising Oplintersesteenweg) en IV en V (meer zuidelijke kruising Aarschotsesteenweg) niet onderscheidend inzake mobiliteit. De aanleg van ringwegsegment I (met aanpassing van de bestaande Ambachtenlaan tot ventweg) is niet noodzakelijk voor de doorstroming. Het inschakelen van de Ambachtenlaan als onderdeel van de ringweg zorgt niet voor wachtrijen op deze weg zelf.

De beoordeling van de verschillende scenario's qua functioneren van de andere modi en qua verkeersveiligheid en -leefbaarheid is logischerwijs sterk gekoppeld aan de intensiteit en doorstroming van het autoverkeer. De doorstromingsproblemen op assen die niet door openbaar vervoer gebruikt worden en/of waar weinig of geen bewoning voorkomt (ringweg, Industriepark, ...) zijn uiteraard minder relevant voor deze aspecten.

Uit de evaluatie van de modelberekeningen kan afgeleid worden dat het voorzien van verkeerslichten aan de toegangen van de deelzones Leuvenselaan en Soldatenveld positieve effecten heeft op de doorstroming, niet alleen voor het uitgaand verkeer vanuit deze zones, maar op het ruimere wegennet. Dit milderend effect wordt echter nog ontoereikend geacht en daarom wordt gekozen voor een beperkter programma (zie 3.5.1 en 4.5.1). Het sluipverkeer door het oostelijk deel van de Pastorijstraat kan volledig uitgeschakeld worden door deze straat te knippen ter hoogte van de citroenzuurfabriek.

De verschillende ringwegsegmenten kruisen op maar liefst veertien plaatsen een functionele fietsroute of fietscorridor. 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.

## 2.5.2 Geluid

Het verkeer op de nieuwe ringweg zelf zal een belangrijke geluidsimpact hebben. De nieuwe ringwegsegmenten genereren in elke scenario een aanzienlijk negatief effect, omdat er in de referentiesituatie geen weg aanwezig is en de geluidstoename buiten de directe omgeving van bestaande wegen steeds >6 dB(A) zal bedragen. Ter hoogte van de Ambachtenlaan is het effect in alle scenario's met minstens segment II negatief.

Deze negatieve effecten doen zich grotendeels voor in niet of weinig bevolkt gebied. Rond het oostelijk deel van de ringweg (ten zuiden van de Oplintersesteenweg) is de impact weinig relevant, omdat hier geen bewoning voorkomt. Het noordelijk deel van de ring loopt grotendeels door openruimtegebied, zonder verspreide bewoning binnen honderden meters van het tracé (zeker niet binnen de zone boven 55 dB(A)  $L_{den}$ , de gedifferentieerde referentiewaarde voor nieuwe secundaire wegen). Ook hier is dus geen behoefte aan milderende maatregelen.

Aanzienlijke geluidstoenames in combinatie met een overschrijding van de gedifferentieerde referentiewaarden voor secundaire wegen ter hoogte van bewoning komen wel voor:

- nabij de kruising van de ringweg met de dwarsende invalswegen: Oplintersesteenweg en (kleine uitbreiding van) Villapark, Houtemstraat, Diestsesteenweg en Aarschotsesteenweg) in de betreffende scenario's;
- in scenario's 5 en 6: ter hoogte van de woonwijken en -clusters tussen de Diestsesteenweg en de Aarschotsesteenweg (Deelberg, Valkenswaardlaan, Rozenhof).

De geluidseffecten op het bestaande wegennet van de verkeersverschuivingen ten gevolge van de (gedeeltelijke) aanleg van de ringweg verschillen van scenario tot scenario. Op de Vesten is er in geen enkel scenario een significant effect. Op een aantal invalswegen die door de ringweg ontlast worden van verkeer, is er een significant positief effect te verwachten. Op de Hamelendreef is er een sterk positief effect in alle scenario's met ringweg, omdat deze straat dan geknipt wordt. Aanzienlijk negatieve effecten zijn te verwachten in de Pastorijstraat, tenzij deze straat wordt geknipt, zoals aanbevolen vanuit de discipline mobiliteit.

Om de effecten van de ringweg ter hoogte van bewoning te milderer dringen zich op meerdere plaatsen langs het tracé milderende maatregelen op:

- Ter hoogte van de kruisingen met de Oplintersesteenweg (in het bijzonder ter hoogte van Villapark), Houtemstraat, Diestsesteenweg en Aarschotsesteenweg;
- Ter hoogte van de woonwijken ten zuiden van segment IV.

Maatregelen zijn mogelijk 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: b.v. gevelisolatie.

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.

### 2.5.3 Lucht

De belangrijkste luchteffecten van het plan zijn gekoppeld aan het verkeer, enerzijds ten gevolge van de verkeersgeneratie van de nieuwe functies (regionale bedrijvigheid, kleinhandel), anderzijds ten gevolge van de verkeersverschuivingen door de (gedeeltelijke) aanleg van de oostelijke en noordelijke ringweg. De meest negatieve luchteffecten van de ringweg komen voor in scenario 6, waarin de ringweg volledig wordt doorgetrokken tot aan de N3 Leuvensesteenweg en de ringweg het meest intensief benut wordt. Een beperkt negatief effect (score -1) doet zich voor tot op 100 à 200m van de ringweg, maar een negatief effect (score -2), dat in principe aanleiding geeft tot milderende maatregelen, beperkt zich tot de zate en rand van de weg zelf. Enkel ter hoogte van de kruisingen met de Aarschotse- en de Diestsesteenweg zijn enkele woningen gelegen binnen de -2-contour, maar deze woningen zouden sowieso plaats moeten maken voor de aanleg van de nieuwe weginfrastructuur.

Scenario 6 met volledige ringweg heeft niet alleen de meest negatieve, maar ook de meest positieve effecten, omdat de ringweg verkeer onttrekt aan alle invalswegen binnen de ring en in zekere mate ook aan de vesten. Bij alle scenario's met een gedeeltelijke ringweg zijn er bepaalde wegen die niet significant worden ontlast en andere wegen die juist méér worden belast, omdat ze aansluiten op het begin/eindpunt van de gedeeltelijke ringweg.

De Hamelendreef profiteert het meest van de realisatie van de ringweg (waarbij segment II volstaat), vooral dankzij de geplande knip. Anderzijds komen in de Slachthuisstraat en de Pastorijstraat in de meeste scenario's negatieve effecten voor, omdat deze straten een (sluip-)route vormen van en naar het nieuwe bedrijventerrein Soldatenveld. In de Pastorijstraat kan dit effect volledig uitgeschakeld worden door de straat te knippen ter hoogte van de citroenzuurfabriek. De effecten in de Slachthuisstraat zijn moeilijker te milderer, omdat ontlasting van deze straat (weer) meer verkeer zou betekenen in nog dichter bebouwde Oplinterse- en Sint-Truidensesteenweg.

### 2.5.4 Bodem en grondwater

Er kan besloten worden dat – indien rekening gehouden wordt met de wettelijke bepalingen – de effecten met betrekking tot bodem en grondwater 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 ter hoogte van het afgedekte gipsstort van de citroenzuurfabriek.

Bij grondverzet en hergebruik van afbraakmateriaal moet respectievelijk 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 de citroenzuurfabriek. Er wordt voorgesteld om de kruising van de ringweg met de Grote Gete en de Vloetgracht via een brug te realiseren. Dit laat meteen toe om de tussenliggende passage door het gipsstort qua lengteprofiel daarop aan te sluiten en minder diep in te graven. Daardoor kan ook het grondverzet en de potentiële impact op de grondwatertafel verkleind worden.

### 2.5.5 Oppervlaktewater

De kritische punten van de ringweg zijn de kruisingen van de Grote Gete en de Vloetgracht ter hoogte van segment I en van de Kleinbeek ter hoogte van segment V. Deze drie waterlopen worden het best verhoogd gekruist, met voldoende vrije breedte eronder voor de waterloop. Hiermee kan tegelijk een logisch(er) lengteprofiel gerealiseerd worden en kan het grondverzet ter hoogte van het gipsstort beperkt worden.

Bij de ringweg wordt de vereiste infiltratie- en buffercapaciteit normaliter geleverd door de langsgracht(en). Segment I loopt tussen de Grote Gete en Industriepark over bijna 600 meter door effectief overstromingsgevoelig gebied. Hierbij zal het tracé normaliter verhoogd moeten worden aangelegd. Het verlies aan waterbergingscapaciteit van de Getevallei blijft echter beperkt. Voor zover er toch sprake is van inname van ruimte voor overstromingswater, dan kan dit aan de randen van het Tiens Broek worden zowel in volume als in oppervlakte worden gecompenseerd.

### 2.5.6 Biodiversiteit

De effecten van de ringweg qua biotooppinname zijn beperkt; maar er worden maar er worden toch een aantal waardevolle kleine landschapselementen (oude spoorwegberm, taluds, holle wegen,...) doorsneden, die daardoor ecologische waarde verliezen. De verstoring van biotopen ten gevolge van het plan door wijziging in grondwaterstand en -kwaliteit of door stikstofdepositie van de ringweg kan als niet significant beoordeeld worden.

Het verkeer op de nieuwe ringweg zorgt voor aanzienlijke geluidstoenames in de omgeving van de weg, hetgeen voor (bijkomende) verstoring van avifauna kan leiden. De effecten op de relevante gebieden voor avifauna wordt als volgt beoordeeld:

- Bezinkingsputten suikerfabriek (broed- en pleistergebied): ondanks afscherming door het steil talud van de opgespoten gronden is een geluidstoename met 3 à 5 dB(A) te verwachten (effectscore -2) >> te milderen;
- Weidevogelgebied Getevallei: beperkte impact (effectscore -1) door de ligging van ringwegsegment I op de rand van het gebied, vlak naast bestaand bedrijventerrein;
- Akkervogelgebied: aanzienlijk negatieve impact (effectscore -2) van doorsnijding door ringwegsegment V >> te milderen.

Om de negatieve geluidsimpact van ringwegsegment I op de voor avifauna zeer belangrijke bezinkingsputten te beperken, wordt voorgesteld om de ringweg zoveel mogelijk verticaal in te graven in het bestaand talud en de dichte vegetatie op het talud te herstellen. Segment V is niet opgenomen in dit ruimtelijk uitvoeringsplan.

### 2.5.7 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

De landschappelijke impact van de ringweg is doorgaans relatief beperkt, omdat het tracé vrij dicht aansluit op het bestaand stedelijk weefsel. Enkel segment V (basistracé) loopt volledig door open ruimte (bovendien aangeduid als relictzone), waardoor de voorkeur uitgaat naar de variant die dichter bij de rand van het stedelijk weefsel aansluit. Segment V is niet opgenomen in dit ruimtelijk uitvoeringsplan. Door de ontwikkeling van het bedrijventerrein Soldatenveld is ook de landschappelijke impact van segment II relatief beperkt. De impact van het plan op het bouwkundig erfgoed is verwaarloosbaar. Ten aanzien van het archeologisch erfgoed is het Onroerenderfgoeddecreet van toepassing.

### 2.5.8 Ruimtelijke aspecten en gezondheid

De effecten van het plan inzake gebruikswaarde en functionele aspecten worden als volgt beoordeeld. Ten aanzien van wonen zorgt de aanleg van de volledige ringweg voor een beperkt negatief effect. Dit gaat namelijk gepaard met het verlies van 6 à 7 woningen ter hoogte van de Diestsesteenweg (2 in basistracé, 1 in zuidelijk tracé), Aarschotsesteenweg (3) en Leuvenselaan (1). Ten aanzien van landbouw gaat de aanleg van de volledige ringweg ten koste van circa 8,5 ha landbouwgrond. Dit verlies is verdeeld over talrijke landbouwpercelen en -bedrijven (tracé door landbouwgebied is lang maar smal). Er is sprake van een beperkt negatief effect. Ter plaatse van de segmenten III en V is sprake van een negatiever effect door versnippering en barrièrewerking, maar deze segmenten zijn niet opgenomen in het ruimtelijk uitvoeringsplan.

Alhoewel de ringweg grotendeels door nagenoeg onbebouwd openruimtegebied loopt, blijft de visuele impact relatief beperkt door het eerder smalle profiel en het feit dat meestal vrij dicht aangesloten wordt bij het stedelijk weefsel. Door de uitbreiding van het bedrijventerrein Soldatenveld is ook de impact op de belevingswaarde bij segment II beperkt. De significante gezondheidseffecten van de ringweg zijn gelijklopend met de effecten op het vlak van geluid en lucht. Er is sprake van een positief effect in de Hamelendreef ten gevolge van het knippen van deze straat. In de Pastorijstraat is sprake van een negatief effect, dat te milderen is door ook deze straat te knippen. Op en rond de ringweg zelf treedt een negatief effect op, maar dit is beperkt door de schaarse bebouwing langs het tracé (ter hoogte van de kruisingen met de invalswegen, waar wel bewoning voorkomt, wordt het negatief effect van de nieuwe weg grotendeels gecompenseerd door de verkeersafname op de betreffende invalsweg); de geluidseffecten zijn wel te milderen ter hoogte van een aantal woonclusters tussen de invalswegen (Deelberg, Valkenswaardlaan, Rozenhof, Villapark).

De visuele impact van de ringweg dient verder geminimaliseerd te worden door een goede landschappelijke inpassing en zo beperkt mogelijke wegverlichting. In functie van het voldoen aan de geluidsnormen wordt vanuit de discipline geluid voorgesteld om ter hoogte van de bewoning (kruising van invalswegen en tussenliggende woonclusters) in geluidsafscherming te voorzien. Hoe deze afscherming er concreet moet uitzien, is te bepalen op projectniveau, maar er dient gestreefd te worden naar een maximale combinatie van geluidsafschermend effect en een goede landschappelijke inpassing.

## 2.6 Ruimtebalans, planbaten en planschade

Het deelplan 'Oostelijke ring' heeft betrekking op lijnvormige infrastructuur met een beperkte grondoppervlakte. Mede hierom wordt beslist enkel aanvullende voorwaarden op te nemen en de bestaande stedenbouwkundige voorschriften van de gebiedsbestemmingen (landbouwgebied, industriegebied, natuurgebied) te handhaven. Doordat gewerkt wordt met een 'overdruk' over deze gebiedsbestemmingen, vindt er geen wijziging plaats van bestemmingen die gepaard gaat met een wijziging in categorie van gebiedsaanduiding. De ruimteboekhouding blijft met dit deelplan gelijk.

Een planbatenheffing is niet verschuldigd, want het deelplan voert geen bestemmingswijziging door die gepaard gaat met een wijziging in categorie van gebiedsaanduiding. Planschade kan optreden, omdat het deelplan een bouwverbod invoert.

De herziening van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen' wordt opgevat als een integrale herziening: het is als het ware een nieuwe versie van het plan uit 2012. In deze toelichtingsnota wordt daarom de vergelijking gemaakt met het gewestplan. Strikt juridisch bekeken moet worden vergeleken met het provinciale ruimtelijk uitvoeringsplan uit 2012. De herziening leidt niet tot planschade, omdat het bouwverbod al in 2012 is ingevoerd.



### 3. Deelplan Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld

#### 3.1 Situering en beschrijving bestaande toestand

Dit deelplan omvat het agrarische gebied aansluitend op het bedrijventerrein Soldatenplein. Het betreft een gebied van ongeveer zeventig hectare en is volledig onbebouwd. In het noorden wordt het plangebied begrensd door het woonlint langs de Oplintersesteenweg en de verkaveling Villapark. In het westen wordt de grens gevormd door de Hamelendreef, het terrein van zorginstelling Huis in de Stad en de grens van het bestaande industrieterrein volgens het gewestplan. De zuidelijke grens wordt gevormd door het Industriepark. De uiterste bebouwing aan de zuidzijde van deze weg vormt de aanzet voor de westelijke grens van het plangebied. Deze gaat in een rechte lijn in noordelijke richting tot aan de landbouwweg Tiensveld, die verder de begrenzing vormt tot aan de Oplintersesteenweg.

Het gebied is volledig open en in gebruik als akker voor het verbouwen van onder andere granen, mais en aardappelen. Enkele percelen zijn in gebruik als boomgaard voor de fruitteelt. Een klein stukje is bebost. Het landbouwgebied zet zich verder in oostelijke en noordelijke richting. De Oplintersesteenweg kent lintbebouwing met voornamelijk huizen in open bebouwing, maar er is geen sprake van een doorlopend bebouwingslint. In westelijke richting sluit het plangebied aan op de Vianderwijk. Verder richting het zuiden sluit het plangebied aan op het bedrijventerrein Soldatenplein. Richting het westen gaat het om grootschalige industriële gebouwen. In het zuiden om eerder kleinschalige bebouwing (langs het Industriepark). Het terrein is licht glooiend en helt af richting de Gete.



Foto 9 Zicht vanaf Industriepark bij Grensstraat



Foto 10 Zicht vanaf Utsenakenweg richting noordwesten





Foto 11 Zicht vanaf Tiensveld ter hoogte van de Oplintersesteenweg



Foto 12 Zicht vanaf het kruispunt Grensstraat-Kopstraat

### Huidige bestemmingen

Het plangebied is voor het overgrote deel gelegen in agrarisch gebied volgens het gewestplan. Alleen enkele stukken aan de westelijke plangrens zijn gelegen in industriegebied. Er zijn twee aanduidingen opgenomen voor respectievelijk een bestaande en een aan te leggen hoogspanningsleiding. Een strook in de buurt van de grensstraat ligt in reservatiegebied, dat verband houdt met de aanduiding 'aan te leggen hoofdverkeersweg'.

Type plan of aanduiding	In of nabij het plangebied
Gewestplan	Gewestplan Tienen-Landen KB 24-03-1978 en latere wijzigingen
Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan	-
Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan	Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen MB 05-12-2012*
Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan	Huis in de Stad (24-11-2011) Woonproject Anemonenlaan (21-08-2008)
Algemeen plan van aanleg	-
Bijzonder plan van aanleg	Vianderstraat Zonevreemde bedrijven

Verkavelingsvergunning	Verschillende, zie kaart 'overige juridische elementen' in de kaartenbundel
Beschermd Onroerend Erfgoed	-
Vastgestelde Inventarissen	-
Buurt- en voetwegen	Verschillende, zie kaart 'overige juridische elementen' in de kaartenbundel
Vogelrichtlijngebied	-
Habitatrichtlijngebied	-
Vlaams Ecologisch Netwerk	-
Natuurreservaten	-
Bosreservaten	-
Beschermingszone grondwaterwinning	-
Bevaarbare waterlopen	-
Onbevaarbare waterlopen	Naamloze afwateringsgracht
Herbevestigd agrarisch gebied	Gedeeltelijk, ten oosten van het reservatiegebied voor de oostelijke ringweg op het gewestplan

\*De herziening van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen' wordt opgevat als een integrale herziening: het is als het ware een nieuwe versie van het plan uit 2012. In deze toelichtingsnota wordt daarom de vergelijking gemaakt met het gewestplan. Strikt juridisch bekeken moet worden vergeleken met het provinciale ruimtelijk uitvoeringsplan uit 2012.

### 3.2 Relatie met herbevestigd agrarisch gebied

In het geval van Tienen is de afbakening van de agrarische gebieden voorafgegaan aan de afbakening van het stedelijk gebied. Dat betekent dat er uitgegaan is van een hypothese met betrekking tot de afbakingslijn van het stedelijk gebied en er ruimte gelaten is om te voldoen aan de stedelijke taakstellingen. Er zijn met andere woorden waardevolle landbouwgebieden niet opgenomen in het herbevestigd agrarisch gebied, om deze gebieden te kunnen bestemmen voor stedelijke functies (woongebieden of bedrijventerreinen). Ten tijde van de herbevestiging van de agrarische gebieden in 2007 was het idee om de taakstelling voor nieuwe bedrijventerreinen in Tienen te verdelen over verschillende zones. De hypothese van stedelijk gebied ging uit van het tracé van de oostelijke ringweg als grens van het stedelijk gebied. Zodoende werd een deel van het Soldatenveld herbevestigd als agrarisch gebied en gebeurde dit niet voor de agrarische gebieden ten oosten van Bost en ten noordwesten van de Invalsweg bij de E40.

Het herbevestigd agrarisch gebied in de omgeving van Tienen moet daarom worden beschouwd als een voorlopige afbakening van de agrarische structuur, die vooruitloopt op de afbakening van het kleinstedelijk gebied. Pas bij de afbakening van het kleinstedelijk gebied wordt duidelijk welke landbouwgebieden tot de gewenste agrarische structuur kunnen behoren. De omzendbrief RO2010/1 voor het ruimtelijk beleid in het herbevestigd agrarisch gebied is daarom in principe niet van toepassing. Pas met de afbakening van het stedelijk gebied wordt immers duidelijk welke gebieden herbevestigd kunnen worden als agrarisch gebied en welke niet. Het blijkt dat een deel van Soldatenveld een rol krijgt in het stedelijk gebied (regionaal bedrijventerrein) en de landbouwgebieden ten oosten van Bost en ten noordwesten van de Invalsweg deel uit blijven maken van de agrarische structuur.

Ondanks dat de omzendbrief niet van toepassing is, wordt de beschreven werkwijze bij een planinitiatief in herbevestigd agrarisch gebied wel gevolgd. Er is een uitgebreid onderzoek gedaan naar verschillende alternatieven voor het regionaal bedrijventerrein. Er is een onderzoek gedaan naar de impact op de agrarische structuur en naar mogelijke flankerende maatregelen om de nadelige gevolgen voor de landbouw te minimaliseren. Hiervoor wordt verwezen naar het landbouweffectrapport (LER) uit 2014 en het plan-MER, waarin de resultaten van het LER verwerkt zijn.

### **3.3 Beschrijving gewenste toestand**

#### **3.3.1 Afwerken en inpassen bestaand bedrijventerrein**

Vanuit het streven om een goede inpassing van het bedrijventerrein in zijn omgeving te bekomen, wordt ook voor deze zone gezocht naar een logische landschappelijke inpassing. Het huidige bedrijventerrein Soldatenplein is vandaag nauwelijks ingebed in het landschap. De grootschalige bedrijfsgebouwen langsheen de huidige oostrand van het terrein domineren het landschap in dit deel van de Getevallei. Bovendien heeft het bedrijventerrein een onregelmatige vorm, waardoor het bedrijventerrein een soort van lintvormige uitlopers heeft, die in de open ruimte doordringen.

Bij de uitbreiding van het bedrijventerrein Soldatenveld wordt voorgesteld om de concave vorm van het bedrijventerrein weg te werken, zodat een compacter geheel ontstaat. Dit compacte bedrijventerrein kan dan afgewerkt worden met een landschappelijke buffer naar de Getevallei toe. In het zuiden en het westen sluit de uitbreiding van het bedrijventerrein Soldatenveld aan bij bestaande bedrijfsgebouwen. In het noorden wordt een ruime buffer voorzien tussen de bebouwing rondom de Oplintersesteenweg en het voorgestelde bedrijventerrein.

#### **3.3.2 Nieuw tracé voor R27**

Op het gewestplan kreeg de ring van Tienen een kronkelend tracé vanaf de Sint-Truidensesteenweg. Door dit tracé naar de oostrand van het huidige bedrijventerrein te verleggen, krijgt de weg een logischer tracé. Het nieuwe tracé takt af van de huidige weg ter hoogte van de waterzuiveringsinstallatie. Van daaruit gaat het langs de rand van het huidige bedrijventerrein. Ten noorden van Industriepark wordt er gekozen voor een rechtlijnig tracé naar de open ruimte tussen de woningen aan de Oplintersesteenweg. Vanaf het kruispunt van de Oplintersesteenweg kan de noordelijke ringweg volgens het tracé op het gewestplan worden aangelegd.

#### **3.3.3 Hiërarchische ontsluitingsstructuur**

Voor de bedrijvenzone wordt uitgegaan van een duidelijke boomstructuur:

- 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.
- Op de twee centrale toegangslanen worden de diverse erfontsluitingsdreven aangesloten. Deze toegangslanen krijgen dus een relatief beperkt aantal kruispunten.
- Vervolgens geven de erfontsluitingsdreven toegang tot de individuele bedrijfspercelen.

Voor voetgangers en fietsers wordt voorzien in korte doorsteken door de buffers, zodat werknemers die bijvoorbeeld vanuit de richting van de Vianderwijk of de Oplintersesteenweg komen niet nodeloos om hoeven te rijden. Ook de bushalte op de Oplintersesteenweg is zo snel bereikbaar. De uitbouw van twee oost-west gerichte fietsroutes doorheen het bedrijventerrein zorgt voor 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.

### 3.3.4 Ruimtelijke kwaliteit door duidelijke orthogonale structuur

De inrichtingsschets voor het bedrijventerrein Soldatenveld wil ruimtelijke kwaliteit bereiken door middel van een rationele schikking van de gebouwen en een krachtig openbaar domein dat de confrontatie met de grote gebouwen aankan.

### 3.3.5 Gefaseerde ontwikkeling

Een gefaseerde ontwikkeling van de bedrijvenzone maakt het mogelijk om zowel in te zetten op zuinig ruimtegebruik als in te spelen op toekomstige en mogelijks bijkomende verkeersstromen. Door het gefaseerd aansnijden van de beschikbare ruimte wordt een ad hoc ontwikkeling vermeden en enkel ruimte aangesneden waar effectief vraag naar is. Daarnaast wordt elke fase gekoppeld aan het in verder detail uitwerken van noodzakelijke maatregelen op vlak van circulatie, leefbaarheid, ... of het opmaken van een MOBER (mobiliteitseffectenrapport).

De reservatiestrook voor de oostelijke ringweg is dermate grensvormend dat er twee duidelijke zones kunnen worden onderscheiden. Fase 1 wordt gevormd door de zone maximaal aansluitend bij het bestaande bedrijventerrein en ten westen van ringwegsegment II In de bedrijven. Fase 2 wordt gevormd door de zone ten oosten van ringwegsegment II.



Fase 2 kan pas aangesneden worden als fase 1 een realisatiegraad kent van 75 % (exclusief terreinaanleg voor het functioneren van het bedrijventerrein). Deze fasering mag niet leiden tot een situatie waarbij mogelijk hinderlijke bedrijven dichtbij de nabijgelegen woningen (noorden Kopstraat) worden ingepland. 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 de generieke milieuwetgeving.

In afwachting van een inrichting voor de in artikel 4.1.1 opgesomde activiteiten, kan het landbouwgebruik van deze gronden tijdelijk behouden blijven.

### 3.3.6 Inrichtingsschets

Om de voormelde principes die de basis vormen voor de verordenende bepalingen in het plan, te verduidelijken werd een inrichtingsschets opgesteld. Deze inrichtingsschets geeft de ontwikkeling aan van de bedrijvzone zoals die op dit ogenblik het meest geschikt lijkt, rekening houdend met de bemerkingen uit het openbaar onderzoek.

De inrichtingsschets is slechts informatief. Dit wil zeggen dat het plannetje slechts één van de inrichtingsmogelijkheden aangeeft van hoe de bedrijvzone er in de toekomst zou kunnen uitzien. De inrichtingsschets heeft ook een rol gespeeld in het vastleggen van bepaalde randvoorwaarden voor het specifieke bedrijventerrein. Deze randvoorwaarden werden vertaald in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften.

Als oostelijke grens van het bedrijventerrein wordt de bedrijvuitloper aan de zuidzijde van het Industriepark als maatstaf genomen. Aan de holle weg – landbouwweg Tiensveld – wordt niet geraakt. Op die manier krijgt het bedrijventerrein min of meer een bestaande landschappelijke grens, zoals opgenomen als milderende maatregel in het plan-MER.

Naast de uitbreiding van het bedrijventerrein Soldatenveld wordt een afwerking van de residentiële woonwijk Villapark voorgesteld, langs de uitgeruste weg Grensstraat.

In functie van een mogelijke uitbreiding van de instelling voor mentaal gehandicapten in de Hamelendreef heeft de stad Tienen een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan opgesteld. Ter hoogte van deze 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 bedrijvzone en de percelen van het Villapark minimaal honderd meter bedraagt. Op andere plekken is de afstand bijna driehonderd meter. Waar het bedrijventerrein zal grenzen aan het landbouwgebied, zorgt de buffer van dertig meter voor een landschappelijke integratie. In deze buffer zal ook ruimte beschikbaar zijn voor het verleggen van de Kopstraat, aansluitend op de landbouwweg Tiensveld, die een onderdeel vormt van het toeristisch provinciaal fietsknooppuntennetwerk. De specifieke inrichting van de buffers zal onderdeel zijn van de verplicht op te maken inrichtingsstudie bij een vergunningsaanvraag.

Het deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld' omvat ook de ruimte voor de aanleg van de oostelijke ring (zie 'segment II' in paragraaf 2.3). Een nieuwe verbinding tussen de Oplintersesteenweg en het Industriepark wordt gezien als een essentieel onderdeel van het nieuwe bedrijventerrein Soldatenveld. De aanleg hiervan is dan ook verplicht bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein, net als de groenbuffers. De weg moet gerealiseerd zijn, voordat de eerste bedrijven zich kunnen vestigen op het nieuwe bedrijventerrein. Zolang de verlenging van de ringweg nog geen feit is, functioneert de nieuwe verbinding als lokale verbindingsweg. Rechtstreekse aansluitingen zijn niet toegelaten, zodat deze verbinding later alsnog een onderdeel kan vormen van de oostelijke ring van Tienen.



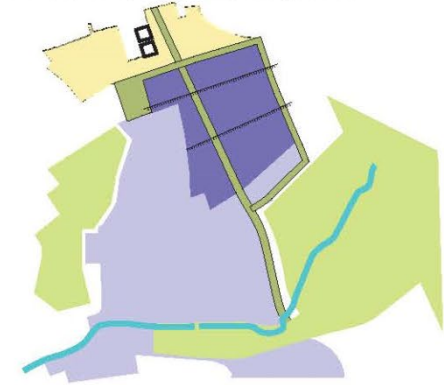
# Bedrijventerrein Soldatenveld

## Inrichtingsschets

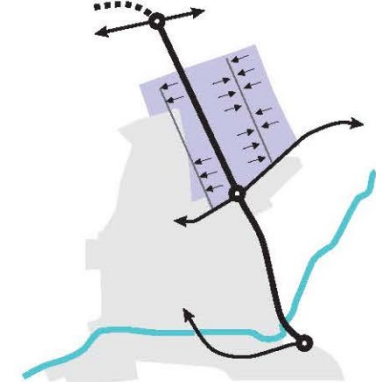


## Concepten

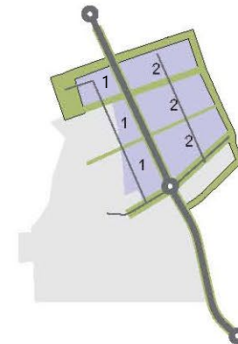
1. Afwerken en inpassen bestaand bedrijventerrein



2. Hiërarchische ontsluitingsstructuur  
3. Logisch tracé voor R27



4. Ruimtelijke kwaliteit door duidelijke, orthogonale structuur  
5. Gefaseerde uitbouw

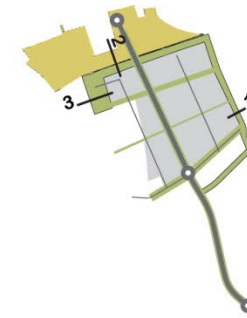
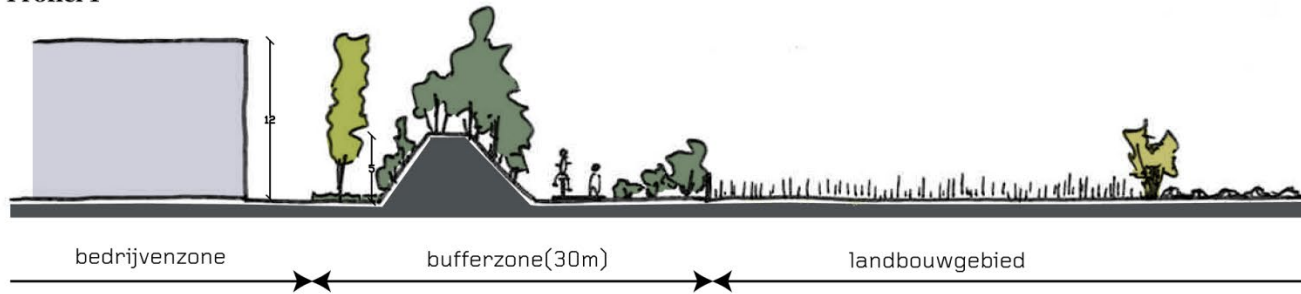


Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen

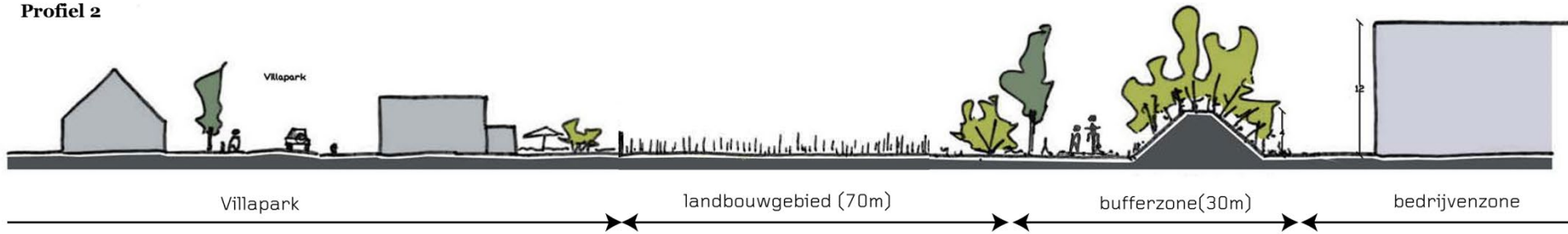




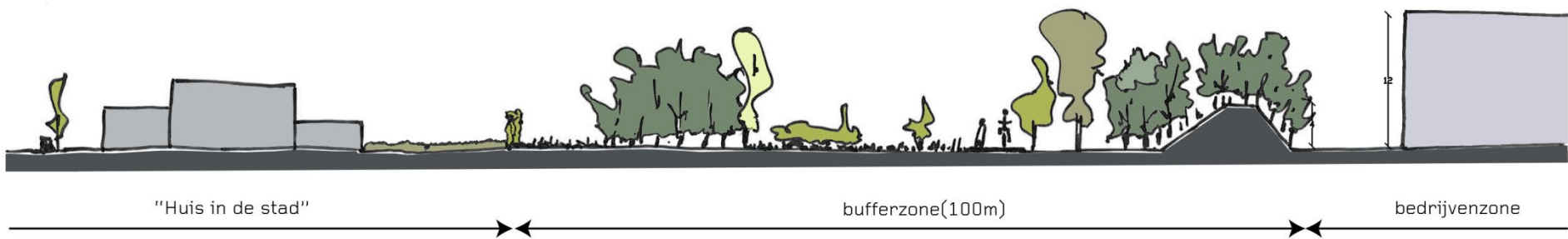
Profiel 1



Profiel 2



Profiel 3



### **3.4 Ontwikkelingsvisie**

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 ruimtelijk uitvoeringsplan 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 ruimtelijk uitvoeringsplan loopt niet samen met een onteigeningsprocedure.

Een ontwikkeling van delen van de bedrijvenzones 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 bedrijfspercelen niet altijd noodzakelijk. Particuliere eigenaars kunnen hun eigendom zelf ontwikkelen binnen de contouren uitgetekend door de POM én na aanleg van de gemeenschappelijke infrastructuur.

### **3.5 Milieuaspecten**

In deze paragraaf worden de belangrijkste onderdelen en conclusies van het milieueffectrapport beschreven, die van toepassing zijn op dit deelplan. Voor uitgebreide en gedetailleerde informatie wordt verwezen naar het afzonderlijke milieueffectrapport dat hoort bij dit ruimtelijk uitvoeringsplan (het plan-MER). Er is ook een niet-technische samenvatting beschikbaar van het plan-MER. Deze is beknopter dan het volledige rapport, maar verschaft wel meer informatie dan de beschrijving in deze paragraaf van de toelichtingsnota.

In het deelplan 'Regionaal bedrijventerrein Soldatenveld' zit naast de bestemming voor het bedrijventerrein ook een overdruk voor de aanleg van een deel van de oostelijke ringweg. De milieueffecten in verband met de verlenging van de ringweg staan beschreven in paragraaf 2.5. In het milieueffectrapport is uitgegaan van de taakstelling van 75 hectare nieuw bedrijventerrein. Met dit ruimtelijk uitvoeringsplan wordt gekozen voor een kleiner bedrijventerrein (45 hectare), waardoor de verwachte negatieve milieueffecten beperkt worden.

#### **3.5.1 Mobiliteit**

Het programma van 75 hectare bedrijvigheid heeft een aanzienlijke verkeersgeneratie: ca. 1650 pae/uur in de ochtendspits en ca. 1500 pae/uur in de avondspits voor het regionaal bedrijventerrein. Deze verkeersgeneratie heeft in combinatie met de detailhandelszone dan ook een aanzienlijke impact op de doorstroming op het wegennet van Tienen en omgeving. In de scenario's met programma, maar zonder nieuwe ringweg (scenario's 1 en 2) komt de grootste verkeersstoename uiteraard voor ter hoogte van de toegang(en) tot het regionaal bedrijventerrein, te weten de as Ambachtenlaan-Industriepark-Utsenakenweg. In beide gevallen worden ook de vesten, de Hamelendreef en een aantal invalswegen sterker belast en ontstaan ten gevolge van de moeizame doorstroming op bepaalde kruispunten sluiproutes, zowel binnen het stedelijk gebied zelf als daarbuiten op een 'grote omleidingsroute' via Kumtich-Vissenaken-Bunsbeek-Oplinter-Wommersom. Het meest problematisch qua doorstroming zijn de kruispunten van de vesten met de Oplinterse-, Diestse- en Aarschotsesteenweg en de rotonde R27-Ambachtenlaan-Sint-Truidensesteenweg.



De verlenging van de ringweg via het nieuwe tracé zorgt voor een duidelijke verbetering van de doorstroming. De doorstroming verbetert globaal door het verder doortrekken van de ringweg, tot aan de Aarschotsesteenweg. De negatieve effecten van het bijkomende programma inzake doorstroming zijn in alle gevallen sterker dan de positieve effecten van het doortrekken van de ringweg.

Er is een belangrijk verschil tussen de positieve en de negatieve effecten in het verkeersmodel. De positieve effecten – met name op en rond de vesten en op de sluiproutes – zijn van structurele aard en het gevolg van het verschuiven van verkeer naar de ringweg. De negatieve effecten daarentegen zijn in belangrijke mate bepaald door de in het model opgenomen kruispuntconfiguraties.

Tijdens de avondspits kan het uitgaande verkeer van het bedrijventerrein Soldatenveld niet volledig afgewikkeld worden met een voorrangskruispunt, waardoor lange wachrijen ontstaan binnen het plangebied (maar doorgaans zonder negatieve effecten op de rest van het wegennet). Uit de verkeersmodellering blijkt dat kruispunten met verkeerslichten het verkeer wel volledig kunnen afwikkelen en de negatieve effecten op het ruimere wegennet verminderen. Ook een scenario met enkel segment II volgens het nieuwe tracé leidt tot een aanvaardbare verkeersafwikkeling, mits de oppervlakte van het nieuwe bedrijventerrein wordt beperkt tot 45 hectare.

Door de ligging nabij stedelijk gebied is er een potentieel van ongeveer 28.000 mensen dat het bedrijventerrein per fiets kan bereiken (binnen drie kilometer). De belangrijke fietsverbinding Kopstraat-Hagboomken wordt door het bedrijventerrein verbroken, tenzij die wordt omgelegd bij een beperkte ontwikkeling (45 hectare). Het bedrijventerrein maakt een aanpassing van de lijnvoering voor het busverkeer wenselijk.

Wat betreft het aspect verkeersleefbaarheid is het positief dat de locatie Soldatenveld volledig ontsloten kan worden zonder woonbuurten of -linten rechtstreeks te belasten. De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer kan zo georganiseerd worden dat er geen aansluiting is op de Hamelendreef of op de Oplintersesteenweg, maar enkel op het Industripark.

### 3.5.2 Geluid

De ontwikkeling van een nieuw regionaal bedrijventerrein heeft aanzienlijke geluidseffecten op de omliggende bewoning. De effecten zijn gekoppeld aan de mate waarin de geluidsnormen die van toepassing zijn ter hoogte van de bewoning, minder streng worden ten gevolge van de herbestemming. Door het nieuwe bedrijventerrein komen woningen in woon- of agrarisch gebied te liggen in een gebied op minder dan 500 meter van industriegebied. Volgens de wetgeving zijn de geluidsnormen in dergelijke gebieden minder streng. Het uitgangspunt is dat het bedrijventerrein als geheel ter hoogte van de omliggende bewoning aan deze nieuwe normen zal voldoen. Om dit waar te maken worden geluidsbuffers gehanteerd, worden luidruchtige activiteiten op een zo groot mogelijke afstand gesitueerd en wordt het geluid van het industriegebied als geheel gemonitord.

Ook het extra verkeer als gevolg van het nieuwe bedrijventerrein zorgt voor een toename van de geluidsbelasting in de omgeving. Deze effecten hangen samen met de doortrekking van de ringweg. In het minimale scenario, waarbij enkel segment II is aangelegd, zijn er alleen aanzienlijk negatieve effecten ter hoogte van Villapark en de aansluiting van de ringweg op de Oplintersesteenweg. Hier zullen milderende maatregelen worden toegepast, zie paragraaf 2.5.2.

Vanwege de hoge geluidsimpact van de nieuwe ringweg en in mindere mate de nieuwe bedrijvigheid in Soldatenveld wordt de inplanting van nieuwe woningen aan de Grensstraat als aanzienlijk negatief beoordeeld. Aangezien in deze omgeving echter al milderende maatregelen nodig

zijn om de impact van de ringweg op de bestaande bewoning te milderen, kan ook voor de nieuwe woningen een aanvaardbaar geluidsniveau worden bewerkstelligd.

### 3.5.3 Overige aspecten

#### **Lucht**

De effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van de nieuwe bedrijven kunnen nu nog niet nauwkeurig ingeschat worden. Positief is dat het aantal woningen binnen een zone van tweehonderd meter van het bedrijventerrein Soldatenveld relatief beperkt is, zeker wanneer de beperkte ontwikkeling (45 hectare) als uitgangspunt wordt genomen. Ook het extra verkeer als gevolg van het nieuwe bedrijventerrein heeft een negatieve invloed op de luchtkwaliteit. Deze effecten hangen samen met de doortrekking van de ringweg. In het minimale scenario, waarbij enkel segment II is aangelegd, zijn er alleen aanzienlijk negatieve effecten op zeer korte afstand van de ringweg, het Industriepark en de Ambachtenlaan. Deze wegen lopen door onbewoond industriegebied.

#### **Bodem en grondwater**

Er kan besloten worden dat – indien rekening gehouden wordt met de wettelijke bepalingen – de effecten met betrekking tot bodem en grondwater beperkt zullen blijven. Bij grondverzet en hergebruik van afbraakmateriaal moet respectievelijk 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.

#### **Oppervlaktewater**

De inrichting van het bedrijventerrein Soldatenveld zal weinig of geen effect hebben op de afwateringsstructuur en de structuurkwaliteit van de waterlopen. Bij de inrichting van het gebied voor bedrijvigheid is het Hemelwaterbesluit van toepassing met betrekking tot de minimale infiltratie- en buffercapaciteit. Inzake oppervlaktewaterkwaliteit is de regelgeving met betrekking tot afvoer en lozing van bedrijfsafvalwater en van verontreinigd water van wegen van toepassing.

#### **Biodiversiteit**

Het plangebied telt weinig waardevolle elementen, die echter toch best in de mate van het mogelijke behouden en geïntegreerd worden in het inrichtingsplan van het bedrijventerrein. De verstoring van biotopen ten gevolge van het plan door wijziging in grondwaterstand en -kwaliteit kan als niet significant beoordeeld worden. De geluidsverstoring van avifauna door de nieuwe bedrijvigheid in Soldatenveld zal verwaarloosbaar zijn in vergelijking met de impact van het verkeergeluid. Het effect op avifauna van de inname van potentieel akkervogelgebied door het bedrijventerrein wordt als beperkt negatief beoordeeld. Ook de effecten van de kleine uitbreiding van de verkaveling Villapark zijn niet significant.

#### **Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie**

De ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein gaat gepaard met inname van open ruimte. De impact van het plan op het bouwkundig erfgoed is verwaarloosbaar. Ten aanzien van het archeologisch erfgoed is het Onroerenderfgoeddecreet van toepassing.

#### **Ruimtelijke aspecten en gezondheid**

Inzake gebruikswaarde en functionele aspecten is er sprake van aanzienlijk negatieve effecten in verband met de inname van een grote oppervlakte waardevol landbouwgebied. Voor bedrijvigheid is er een aanzienlijk positief effect. Er zijn ook negatieve effecten voor de beeld- en belevingswaarde. De gezondheidseffecten van de bijkomende bedrijvigheid in het regionaal bedrijventerrein Soldatenveld, zowel als gevolg van geluids- als luchtmissies, kunnen op planniveau nog niet betrouwbaar ingeschat worden, maar zullen logischerwijs groter zijn naarmate meer mensen op korte afstand van de bedrijvigheid wonen. Het beperkte programma (45 hectare) met een buffer in het noorden geniet dan ook de voorkeur.

### 3.5.4 Externe veiligheid

In het kader van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Tienen is een ruimtelijk veiligheidsrapport opgesteld. Bedrijventerreinen bieden in principe de mogelijkheid tot de vestiging van Seveso-inrichtingen: dat zijn gebouwen of terreinen waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt en er risico's bestaan op zware ongevallen, die zeer ernstige gevolgen kunnen hebben voor de omgeving. Een ruimtelijk veiligheidsrapport maakt een inschatting van deze risico's teneinde in de ruimtelijke ordening rekening te kunnen houden met de gevolgen voor de omgeving. In een ruimtelijk veiligheidsrapport wordt in de eerste plaats een evaluatie gemaakt van de risico's van zware ongevallen voor bestaande Seveso-inrichtingen op toekomstige ontwikkelingen in de omgeving ervan. Daarnaast worden ook de potentiële risico's van zware ongevallen die voortkomen uit de mogelijke inplanting van Seveso-inrichtingen, op te ontwikkelen bedrijventerreinen geanalyseerd. Tot slot worden de zogenaamde domino-effecten en de risico's voor het milieu besproken.

Er zijn geen Seveso-inrichtingen toegelaten binnen het plangebied.

### 3.6 Ruimtebalans, planbaten en planschade

De volgende tabel geeft de oppervlakten weer voor de delen van het plangebied die van bestemming wijzigen (in categorieën van gebiedsaanduiding). De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt 68,7 hectare.

VAN/NAAR	BEDRIJVIGHEID	WONEN
LANDBOUW	47,5 HA	0,5 HA

Er worden met het ruimtelijk uitvoeringsplan bestemmingswijzigingen doorgevoerd die gevolgen hebben voor de ruimtebalans:

- gebiedscategorie landbouw – 48 ha
- gebiedscategorie bedrijvigheid + 47,5 ha
- gebiedscategorie wonen + 0,5 ha

Voorgaande tabel geeft de bestemmingswijzigingen weer, die aanleiding kunnen geven tot een planbatenheffing. Op een aparte kaart is weergegeven welke percelen planbaten genieten.

De herziening van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen' wordt opgevat als een integrale herziening: het is als het ware een nieuwe versie van het plan uit 2012. In deze toelichtingsnota wordt daarom de vergelijking gemaakt met het gewestplan. Strikt juridisch bekeken moet worden vergeleken met het provinciale ruimtelijk uitvoeringsplan uit 2012. De herziening leidt niet tot planbaten, omdat de bestemmingswijziging al in 2012 werd doorgevoerd.

## **4. Deelplan Detailhandelszone Leuvenselaan**

### **4.1 Situering en beschrijving bestaande toestand**

Dit deelplan omvat het lint van bedrijven, woningen en winkels aan de noordkant van de Leuvenselaan (N3) met het achterliggende natuurgebied. De zuidelijke plangrens wordt gevormd door de steenweg en de achterste perceelgrens van de woningen aan de Leuvenselaan. In het oosten wordt het plangebied begrensd door de tuinen van de woningen aan het Merelhof en de Galgestraat. De noordelijke begrenzing is de grens van het natuurgebied op het gewestplan. In het westen wordt het plangebied begrensd door de Kleinbeek, net ten westen van het garagebedrijf.

Het bebouwingslint kent een zeer heterogeen karakter, zowel wat bebouwing als de functies betreft (zie foto 13 en 14). Er is één groot gebouw aanwezig (voormalig bedrijfsgebouw van een steenbakkerij) waarin verschillende zaken zich hebben gevestigd, zowel bedrijven als winkels (zie foto 15). Het natuurgebied gaat terug op de oude steenbakkerij die hier vroeger aanwezig was. De klei werd ter plaatse gewonnen voor de productie van steen. Zo ontstonden de kleiputten, die zich ontwikkeld hebben tot natuurgebied (zie foto 16). Aansluitend hierop is spontane bosontwikkeling tot stand gekomen op een voormalig stortterrein.

Ten noorden van het plangebied ligt een landschappelijk waardevol agrarisch gebied. Richting het oosten vinden we de woonbuurt Galgeveld. Ten zuiden van het plangebied zijn ook handelszaken gelegen. Daarachter liggen grotere open ruimten, die structurerend zijn voor de agrarische en natuurlijke structuur. In noordwestelijke richting zet de steenweg zich verder en loopt ook het bebouwingslint door. Het betreft geen doorlopende bebouwing, maar aan weerszijden van de Leuvenselaan richting Kuntich komt geregeld bebouwing voor.



Foto 13



Foto 14





Foto 15



Foto 16

### Huidige bestemmingen

De oude steenbakkerij en een strook van vijftig meter diep is bestemd als gebied voor ambachtelijke bedrijven of kleine en middelgrote ondernemingen. Het grootste deel van de beboste delen heeft de bestemming natuurgebied, maar ook enkele akkers liggen in de bestemming natuurgebied. In het westen grenst de kmo-zone aan agrarisch gebied. Het oostelijk deel betreft woonuitbreidingsgebied. Ten slotte is er een bufferzone aangeduid tussen de woonzone langs de steenweg en het natuurgebied.

Type plan of aanduiding	In of nabij het plangebied
Gewestplan	Gewestplan Tienen-Landen KB 24-03-1978 en latere wijzigingen
Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan	-
Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan	Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen MB 05-12-2012*
Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan	-
Algemeen plan van aanleg	-
Bijzonder plan van aanleg	Zonevreemde bedrijven
Verkavelingsvergunning	26/06/80

Beschermd Onroerend Erfgoed	-
Vastgestelde Inventarissen	-
Buurt- en voetwegen	Verschillende, zie kaart 'overige juridische elementen' in de kaartenbundel
Vogelrichtlijngebied	-
Habitatrichtlijngebied	-
Vlaams Ecologisch Netwerk	Grote Eenheid Natuur "Hoegaardse Valleien"
Natuurreervaten	-
Bosreservaten	-
Beschermingszone grondwaterwinning	-
Bevaarbare waterlopen	-
Onbevaarbare waterlopen	Kleinbeek
Herbevestigd Agrarisch Gebied	Klein gedeelte in het westen

\*De herziening van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen' wordt opgevat als een integrale herziening: het is als het ware een nieuwe versie van het plan uit 2012. In deze toelichtingsnota wordt daarom de vergelijking gemaakt met het gewestplan. Strikt juridisch bekeken moet worden vergeleken met het provinciale ruimtelijk uitvoeringsplan uit 2012.

## 4.2 Relatie met herbevestigd agrarisch gebied

In het geval van Tienen is de afbakening van de agrarische gebieden voorafgegaan aan de afbakening van het stedelijk gebied. Dat betekent dat er uitgegaan is van een hypothese met betrekking tot de afbakingslijn van het stedelijk gebied en er ruimte gelaten is om te voldoen aan de stedelijke taakstellingen. Er zijn met andere woorden waardevolle landbouwgebieden niet opgenomen in het herbevestigd agrarisch gebied, om deze gebieden te kunnen bestemmen voor stedelijke functies (woongebieden of bedrijventerreinen). Ten tijde van de herbevestiging van de agrarische gebieden in 2007 was nog niet exact bekend hoe het stedelijk gebied zou worden afgebakend.

Het herbevestigd agrarisch gebied in de omgeving van Tienen moet daarom worden beschouwd als een voorlopige afbakening van de agrarische structuur, die vooruitloopt op de afbakening van het kleinstedelijk gebied. Pas bij de afbakening van het kleinstedelijk gebied wordt duidelijk welke landbouwgebieden tot de gewenste agrarische structuur kunnen behoren. De omzendbrief RO2010/1 voor het ruimtelijk beleid in het herbevestigd agrarisch gebied is daarom in principe niet van toepassing. Pas met de afbakening van het stedelijk gebied wordt immers duidelijk welke gebieden herbevestigd kunnen worden als agrarisch gebied en welke niet. Het blijkt dat het bebouwingslint langs de Leuvenselaan een rol krijgt in het stedelijk gebied (detailhandelszone) en dat bestaande landbouwgebieden in aansluiting op het natuurgebied van de kleiputten deel uit blijven maken van de agrarische structuur.

Ondanks dat de omzendbrief niet van toepassing is, wordt aan de voorwaarden voor een herbestemming van herbevestigd agrarisch gebied wel voldaan. Het deelplan 'Detailhandelszone Leuvenselaan' heeft geen afname van de oppervlakte agrarisch gebied tot gevolg. De omvang van het agrarisch gebied dat met dit bestemmingsplan wordt omgezet naar detailhandelszone, is ongeveer 1,0 hectare. Dit gebied kent geen agrarisch gebruik en wordt gevormd door de percelen van de bedrijven en winkels langs de Leuvenselaan. Tegelijkertijd zijn er iets oostelijker gelegen een aantal percelen in landbouwgebruik, die volgens het gewestplan een natuurbestemming hebben. Deze percelen worden met dit ruimtelijk uitvoeringsplan bestemd als agrarisch gebied. De omvang van dit gebied is ongeveer 1,7 hectare.



### **4.3 Beschrijving gewenste toestand**

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 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. Volgende inrichtingsprincipes worden gehanteerd om de ruimtelijke kwaliteit van de concentratie van grootschalige kleinhandel te verhogen:

#### **Verdichting**

Indien er bijkomende verkoopsoppervlakte in de concentratie van grootschalige kleinhandel nodig is, zal in eerste instantie gestreefd worden naar verdichting, dan naar uitbreiding. Verdichting kan door het schakelen en stapelen van volumes. Naast het verdichten van de bouwvolumes, wordt gestreefd naar een zo efficiënt mogelijk gebruik van de (gemeenschappelijke) buitenruimte (bijvoorbeeld door de inrichting van een gemeenschappelijke parking, beperken van weinig kwalitatieve buffers tussen de verschillende gebouwen, gemeenschappelijke laad- en loszones, ...).

#### **Ontsluiting**

Om de doorstroming en verkeersveiligheid op de Leuvenselaan te bevorderen, is het wenselijk om de ontsluiting tot de Leuvenselaan maximaal te groeperen en optimaal te positioneren t.o.v. de nabije kruispunten. Door het voorzien van een gezamenlijke ontsluitingsstructuur kan het plangebied als 1 cluster functioneren en kunnen rechtstreekse ontsluitingspunten naar de Leuvenselaan beperkt worden. Er wordt om die reden een reservatiestrook voorzien langs de Leuvenselaan met een diepte van 21m, gemeten vanuit de as van de weg, en ter hoogte van perceel A220 met een diepte van 26,5m, gemeten vanuit de as van de weg. Er dient voldoende aandacht te gaan naar de ontsluiting met het openbaar vervoer en de toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers. De langzaam verkeersverbindingen dienen vlot en veilig te zijn en logisch aan te sluiten op het bestaande netwerk voor langzaam verkeer. Zo moet er een goede aansluiting komen op de toekomstige fietssnelweg.

#### **Landschappelijke inpassing**

De aanwezige groenelementen achter de bestaande handelszaken worden aangepakt voor een effectieve buffering naar het achterliggende agrarisch gebied en natuurgebied

#### **Kwaliteit van de publieke ruimte**

Er dient aandacht besteed te worden aan de kwalitatieve inrichting van de Leuvenselaan. Elementen als reclamepanelen, verlichting, en dergelijke, kunnen kwaliteitsbepalend zijn voor het publiek domein, maar ook een verhoging van het comfort van de zachte weggebruikers (brede fiets- en voetpaden) zijn hierin belangrijk.

#### **Complementariteit**

Er wordt één bestemmingszone voorzien, namelijk een zone 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel en lokale bedrijven'. Binnen deze zone is onder voorwaarden detailhandel mogelijk en kunnen lokale bedrijven (kleine en middelgrote ondernemingen) zich huisvesten.

De detailhandel mag niet concurrentieel zijn ten opzichte van het stadscentrum. De groeiende leegstandscijfers die naar voren komen uit de studie 'het versterken van de detailhandel in Tienen' opgemaakt door het studie- en adviesbureau ABM in opdracht van de stad, bevestigen dit. De binnenstad van Tienen moet blijven fungeren als het primaire handelscentrum van de stad en de regio. Omdat de handelskern van Tienen momenteel een oppervlakte heeft van ongeveer 30.000 vierkante meter winkelvloeroppervlakte en omdat ook verspreid langs de Leuvenselaan nog ongeveer 10.000 m<sup>2</sup> winkelvloeroppervlakte aanwezig is, wordt in de eerste plaats een maximum opgelegd aan de totale vloeroppervlakte in dit deelplan. De handelsconcentratie aan de Leuvenselaan zal hierdoor altijd van beperktere omvang zijn dan de handelsconcentratie in de binnenstad. In de tweede plaats wordt een minimale winkelvloeroppervlakte van 800 m<sup>2</sup> en een minimale brutovloeroppervlakte van 1.200 m<sup>2</sup> opgelegd. Dit zijn waarden die niet of nauwelijks te vinden zijn in de binnenstad, waardoor de complementariteit met de binnenstad al voor een groot stuk wordt gegarandeerd. Ten slotte worden winkels in de categorie voeding en in de categorie goederen voor persoonsuitrusting uitgesloten. Ook horeca wordt uitgesloten. Hierdoor krijgt de handelsconcentratie aan de Leuvenselaan een ander profiel dan die in de binnenstad. Bovendien draagt dit bij aan de beheersing van de verwachte verkeersstromen.

De spontane bosontwikkeling nabij de voormalige steenbakkerij wordt behouden. Dit betekent een herbestemming van woonuitbreidingsgebied naar natuurgebied. Het resterende deel van het woonuitbreidingsgebied blijft beschikbaar voor woningbouw.

#### **4.4 Inrichtingsschets**

Om de voormelde principes die de basis vormen voor de verordenende bepalingen in het plan, te verduidelijken werd een inrichtingsschets opgesteld. Deze inrichtingsschets geeft de ontwikkeling aan van de detailhandelszone zoals die op dit ogenblik het meest geschikt lijkt.

De inrichtingsschets is slechts informatief. Dit wil zeggen dat het plannetje slechts één van de inrichtingsmogelijkheden aangeeft hoe de detailhandelszone er in de toekomst zou kunnen uitzien. De inrichtingsschets heeft ook een rol gespeeld in het vastleggen van bepaalde randvoorwaarden voor het specifieke bedrijventerrein. Deze randvoorwaarden werden vertaald in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften.

## 5 Leuvenselaan

### Inrichtingsschets



	Bestaande kleinhandel		Gegroepeerde ontsluiting per cluster onderzoeken		Bestaande biologisch waardevolle gebieden : - integreert kleinhandel en KMO in het landschap - stelt grenzen aan ontwikkeling activiteitenzone - verdere natuurontwikkeling - juridisch verankeren		Busstopplaats
	Bestaande KMO		Voorstel interne ontsluiting		Bos- en natuurontwikkeling oude steenbakkerij		Doortrekkersterrein
	Mogelijkheden voor bijkomende kleinhandel		Parking		Opnieuw bomenrij langs oude steenweg		Apart RUP Stationsomgeving
	Mogelijkheden voor bijkomende KMO		Fietsroutes		Beekvallei		

Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen



## 4.5 Milieuaspecten

In deze paragraaf worden de belangrijkste onderdelen en conclusies van het milieueffectrapport beschreven, die van toepassing zijn op dit deelplan. Voor uitgebreide en gedetailleerde informatie wordt verwezen naar het afzonderlijke milieueffectrapport dat hoort bij dit ruimtelijk uitvoeringsplan (het plan-MER). Er is ook een niet-technische samenvatting beschikbaar van het plan-MER. Deze is beknopter dan het volledige rapport, maar verschaft wel meer informatie dan de beschrijving in deze paragraaf van de toelichtingsnota.

In het milieueffectrapport is uitgegaan van een programma van 3 hectare lokaal bedrijventerrein en 25.000 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlakte, te beschouwen als bijkomend ten opzichte van de bestaande handels- en bedrijfsfuncties in de omgeving van de Leuvenselaan. Met dit ruimtelijk uitvoeringsplan wordt gekozen voor een beperking van het programma per categorie van detailhandelsactiviteiten, waardoor de verwachte negatieve milieueffecten beperkt worden.

### 4.5.1 Mobiliteit

Het programma heeft een aanzienlijke verkeersgeneratie: ca. 100 pae/uur in de ochtendspits en ruim 950 pae/uur in de avondspits. Deze verkeersgeneratie heeft in combinatie met het nieuwe bedrijventerrein, dan ook een aanzienlijke impact op de doorstroming op het wegennet van Tienen en omgeving.

Tijdens de avondspits kan het uitgaande verkeer van de detailhandelszone niet volledig afgewikkeld worden met een voorrangskruispunt, waardoor lange wachtrijen ontstaan binnen het plangebied (maar doorgaans zonder negatieve effecten op de rest van het wegennet). Om dit op te lossen is een kruispunt met verkeerslichten noodzakelijk. Dit heeft weliswaar tot gevolg dat de verkeersafwikkeling ter hoogte van het plangebied goed verloopt, maar zorgt tegelijkertijd voor aanzienlijk negatieve effecten op de doorstroming in het kleinstedelijk gebied. Doordat al het verkeer kan afwikkelen tijdens het spitsuur, verhoogt de verkeersdruk op de Leuvenselaan en daardoor op de vesten en de N29, waardoor een lange wachtrij ontstaat op de Leuvenselaan stadinwaarts en de wachtrijen op de Aarschotsesteenweg en de Diestsesteenweg langer worden.

Deze negatieve effecten kunnen beperkt worden door 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. Uiteraard zorgt ook een beperking van het programma voor een beperking van de negatieve effecten, in een scenario zonder verlenging van de ringweg. In dat geval kunnen doseerlichten bij het uitrijden van de handelsconcentratie voorkomen dat de bestaande doorstromingsproblemen op de vesten niet worden verergerd.

De beoordeling van de verschillende scenario's qua functioneren van de andere modi en qua verkeersveiligheid en -leefbaarheid is logischerwijs sterk gekoppeld aan de intensiteit en doorstroming van het autoverkeer.

### 4.5.2 Overige aspecten

#### **Geluid**

Gezien de afstand tot Kumtich en de dominantie van verkeersgeluid op de Leuvenselaan kan het effect van de bijkomende bedrijvigheid in deelplan Leuvenselaan als niet significant beoordeeld worden.

### **Lucht**

De industriële luchtmissie van detailhandel kan als verwaarloosbaar beschouwd worden. Bij de KMO-activiteiten gaat het grotendeels om de bestendiging van de bestaande toestand. Aan de achterzijde van de percelen wordt wel een beperkte uitbreiding van de oppervlakte aan bedrijvigheid mogelijk gemaakt, maar de effecten van deze uitbreiding zullen vrijwel zeker niet significant zijn voor de lokale luchtkwaliteit (die vooral door het verkeer op de Leuvenselaan wordt bepaald).

### **Bodem en grondwater**

Er kan besloten worden dat – indien rekening gehouden wordt met de wettelijke bepalingen – de effecten met betrekking tot bodem en grondwater beperkt zullen blijven. Bij grondverzet en hergebruik van afbraakmateriaal moet respectievelijk 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.

### **Oppervlaktewater**

De verdere invulling van de detailhandelszone zal weinig of geen effect hebben op de afwateringsstructuur en de structuurkwaliteit van de waterlopen. Bij de inrichting van het gebied voor bedrijvigheid en detailhandel is het Hemelwaterbesluit van toepassing met betrekking tot de minimale infiltratie- en buffercapaciteit. Inzake oppervlaktewaterkwaliteit is de regelgeving met betrekking tot afvoer en lozing van bedrijfsafvalwater en van verontreinigd water van wegen van toepassing.

### **Biodiversiteit**

Het plangebied wordt voor een aanzienlijk deel gevormd door biologisch (deels) (zeer) waardevolle percelen. Aan het merendeel hiervan wordt evenwel de bestemmingszone ‘natuurgebied’ toegekend, waardoor de natuurwaarde bestendig en versterkt zal worden. De bestemmingszone ‘bouwvrij agrarisch gebied’ telt geen waardevolle percelen. Dat geldt wel voor de achterzijde van meerdere percelen in de zone ‘specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel.’ Het is aanbevolen om deze groene achterkanten zoveel mogelijk te vrijwaren, in het bijzonder het vochtig wilgenstruweel aan de noordrand van de voormalige steenbakkerij.

De verstoring van biotopen ten gevolge van het plan door wijziging in grondwaterstand en -kwaliteit kan als niet significant beoordeeld worden. De geluidsverstoring van avifauna door bijkomende bedrijvigheid in het plangebied zal verwaarloosbaar zijn in vergelijking met de impact van het verkeersgeluid.

### **Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie**

De landschappelijke impact van de detailhandelszone Leuvenselaan is beperkt omdat enkel invulling binnen het bestaand gebouwenlint mogelijk is. De landschappelijk waardevolle noord- en ooststrand wordt bestendig en bovendien versterkt door de bestemming als natuurgebied en bouwvrij agrarisch gebied. De impact van het plan op het bouwkundig erfgoed is verwaarloosbaar. Ten aanzien van het archeologisch erfgoed is het Onroerenderfgoeddecreet van toepassing.

### **Ruimtelijke aspecten en gezondheid**

Inzake gebruikswaarde en functionele aspecten kan gemeld worden dat circa acht zonevreemde woningen gesloopt kunnen worden. De impact op landbouw is niet significant. Voor bedrijvigheid is er een licht positief effect. De visuele impact van het plan voor de detailhandelszone is zeer beperkt omdat het voornamelijk een bestendiging van zowel de bestaande bebouwing als van het onbebouwd achterliggend gebied betreft. Gezondheidseffecten zijn gelet op de lucht- en geluidseffecten niet significant.

## **4.6 Ruimtebalans, planbaten en planschade**

De volgende tabel geeft de oppervlakten weer voor de delen van het plangebied die van bestemming wijzigen (in categorieën van gebiedsaanduiding). De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt 30 hectare.

VAN/NAAR	BEDRIJVIGHEID	WONEN	NATUUR	LANDBOUW
LANDBOUW	1,6 HA			
WONEN			3,7 HA	
NATUUR	2,3 HA			1,6 HA
OVERIG GROEN			0,6 HA	

Er worden met het ruimtelijk uitvoeringsplan bestemmingswijzigingen doorgevoerd die gevolgen hebben voor de ruimtebalans:

- gebiedscategorie Landbouw + 0,0 ha
- gebiedscategorie Bedrijvigheid + 3,9 ha
- gebiedscategorie Wonen - 3,7 ha
- gebiedscategorie Natuur + 0,4 ha
- gebiedscategorie Overig groen - 0,6 ha

Voorgaande tabel geeft de bestemmingswijzigingen weer, die aanleiding kunnen geven tot een planbatenheffing. Op een aparte kaart is weergegeven welke percelen planbaten genieten.

De herziening van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen' wordt opgevat als een integrale herziening: het is als het ware een nieuwe versie van het plan uit 2012. In deze toelichtingsnota wordt daarom de vergelijking gemaakt met het gewestplan. Strikt juridisch bekeken moet worden vergeleken met het provinciale ruimtelijk uitvoeringsplan uit 2012. De herziening leidt niet tot planbaten, omdat de bestemmingswijziging al in 2012 werd doorgevoerd.

## 5. Overzicht bestemmingswijzigingen

In de volgende tabel wordt een overzicht gegeven van alle bestemmingswijzigingen die worden doorgevoerd met het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen.'

DEELPLAN \ GEBIEDSCATEGORIE	WONEN	LANDBOUW	BEDRIJVIGHEID	NATUUR	OVERIG GROEN
BEDRIJVENTERREIN SOLDATENVELD	+ 0,5 HA	- 48 HA	+ 47,5 HA		
LEUVENSELAAN	- 3,7 HA	0,0 HA	+ 3,9 HA	+ 0,4 HA	- 0,6 HA
TOTAAL	- 3,2 HA	- 66,6 HA	+ 51,4 HA	+ 0,4 HA	+18,0 HA