

PRUP KLEINHANDELSZONE RINGLAAN

SINT-TRUIDEN

TOELICHTINGSNOTA



15/07/2020

RUP PLAN-ID: RUP_70000_213_16003_00001

Gezien en definitief vastgesteld door de provincieraad in zitting

van 15/09/2021

Op bevel,

de Provinciegriffier
Wim Schoepen

de Voorzitter
Jessie De Weyer

Verantwoordelijk Ruimtelijk Planner
Peter Van der Poort



Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
	Aanleiding en opzet van het PRUP	5
	Wetgevend kader	5
2	Situering	6
3	Bestaande feitelijke en juridische toestand	7
	Beschrijving van de deelgebieden	7
	Juridische context	12
	Beschrijving van het plangebied en de omgeving	18
4	Ruimtelijke planningscontext	30
	Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	30
	Provinciaal ruimtelijk structuurplan Limburg	30
	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) Sint-Truiden	35
	Mobiliteitsplan Sint-Truiden	40
	Masterplan N80	43
	Integraal Handelsvestigingsdecreet (IHB)	44
	Omzendbrief 'Grootschalige detailhandel 2011/01'	46
	Relevante fietsroutenetwerken	47
5	Parkeeronderzoek en parkeerbehoeftebepaling	48
	Parkeeronderzoek	48
	Parkeerbehoefte	49
6	Doelstellingen van het RUP	50
7	Motiveringsplicht inzake de Europese Dienstenrichtlijn	58
8	Vertaling van de visie naar het RUP	60
9	Conclusies van de verplicht uit te voeren sectorale studies	62
	Planmilieueffectenrapport	62
	RVR-toets	63
10	Ruimtebalans	64

11	Planschadevergoeding, planbatenheffing en gebruikerscompensatie door bestemmingswijziging	65
12	Opgave voorschriften die strijdig zijn met de voorschriften van het RUP	66
13	Overzicht van instrumenten	67
14	Bijlage 1: kaartenbundel	69
15	Bijlage 2: MER	93
16	Bijlage 3: RVR-toets	95

B	15/07/2021	Toon Coenen, Els Creemers	Toelichtingsnota RUP (DV)
A	17/12/2020	Toon Coenen	Toelichtingsnota ontwerp RUP (OO)
Rev.	Datum	Door	Omschrijving

Peter Van Der Poort		Katrien Van Den Bergh	
Gecontroleerd door	Paraaf	Goedgekeurd door	Paraaf

1 Inleiding

Aanleiding en opzet van het PRUP

Voorliggend provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) heeft als doel de nodige stedenbouwkundige randvoorwaarden te scheppen voor een historisch gegroeid amalgaam van grootschalige kleinhandelszaken op twee commercieel interessante zichtlocaties langs de N80 en N722 in Sint-Truiden.

Hierbij wordt uitvoering gegeven aan de ruimtelijke visie van de provincie op het kleinstedelijk gebied Sint-Truiden. Er wordt gestreefd naar het optimaliseren van het ruimtegebruik, een ruimtelijke (beeld)kwaliteitsverbetering, het vinden van een oplossing voor de bestaande parkeerproblematiek, het mogelijk maken van een verweving en vermenging van bestemmingen (o.a. handel, kantoren, bedrijvigheid, conciërgewoningen, ...) en wordt er gezocht naar een verankering voor de bestaande ruimteproductiviteit. Deze bestaande situatie is in haar huidige feitelijke toestand niet overal in overstemming met de geldende stedenbouwkundige voorschriften. De planologisch te realiseren kleinhandelszone wordt afgestemd op de toekomstige noden en op de noodzakelijke interne organisatie betreffende de functie, bebouwing en parkeervraag. Gezien de huidige aanduiding van het gebied als industriezone op het gewestplan, dient een PRUP en een bijbehorend milieuonderzoek opgemaakt te worden om dit te kunnen realiseren.

Wetgevend kader

Het voorgestelde PRUP wordt opgemaakt binnen het kader van het op 1 juli 2016 door de Vlaamse Regering bekrachtigde decreet waardoor de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces van een ruimtelijk uitvoeringsplan geïntegreerd worden. Op 17 februari 2017 keurde de Vlaamse Regering een uitvoeringsbesluit goed dat bij dit decreet hoort en verder de procedure tot opmaak van een RUP detailleert.

Heel concreet wordt in de tekst van de voorliggende toelichtingsnota steeds verwezen naar het nodige thematische kaartmateriaal en het MER. Beide kunnen worden toegevoegd in bijlage.

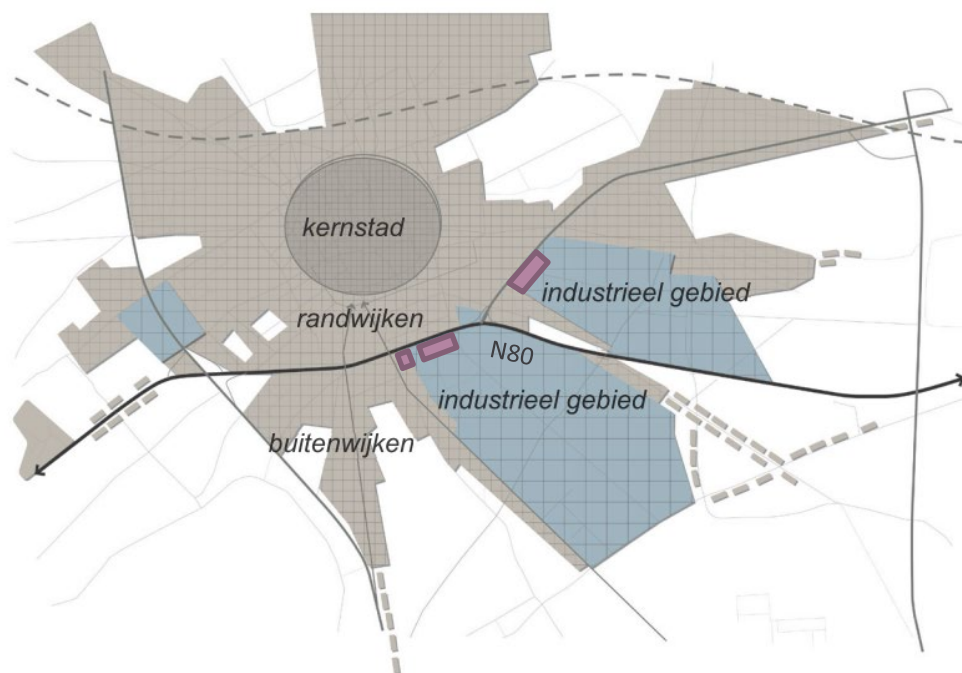
2 Situering

Het plangebied situeert zich op grondgebied van de stad Sint-Truiden. Sint-Truiden is een stad in het zuiden van de provincie Limburg. Met haar 107 km² hoort Sint-Truiden qua oppervlakte bij de grootste gemeenten van Limburg. De gemeente telt ruim 40.000 inwoners, waarmee het de vierde stad van Limburg is. De stad is de hoofdplaats van het kieskanton en het gerechtelijk kanton Sint-Truiden. De stad vormt een van de voornaamste centra binnen de landstreek (Droog) Haspengouw.

Het plangebied zelf valt uiteen in een noordelijk en zuidelijk gebied. Ze bevinden zich op de overgang tussen de kernstad en de omliggende industriële gebieden. Meer bepaald gaat het om twee historisch gegroeide zones voor handel en diensten.

De zuidelijke zone ligt aan de N80 die zorgt voor de verbinding tussen Sint-Truiden en Hasselt. Het gebied bevindt zich hier tussen de Nijverheidslaan en de Tongersesteenweg. De zone wordt ontsloten via de Industrielaan, Nijverheidslaan en Ambachtslaan naar de N80.

De noordelijke zone ligt aan de N722, de oude steenweg die de verbinding maakt tussen Sint-Truiden en Hasselt. Het plangebied bevindt zich hier tussen de Meiveldlaan en de Kerkhofstraat. Deze wordt ontsloten via de Industrielaan, de Meiveldlaan en de Kerkhofstraat naar de N722.



Figuur 1: Situering van het plangebied binnen de stad Sint-Truiden

Kaart 01: omgevingsanalyse – stratenatlas

Kaart 02: omgevingsanalyse – topokaart

3 Bestaande feitelijke en juridische toestand

Beschrijving van de deelgebieden

Zuidelijke deelgebied

Het plangebied bevindt zich op de grens van de industriezone Schurhovenveld en de randwoonwijken van het centrum.

Het zuidelijke deel betreft een gemengde zone van grootschalige handel en diensten. Dit geheel geeft een winkelfront richting de N80. Deze zone wordt ontsloten via de Industrielaan, de Nijverheidslaan en de Ambachtslaan op de N80. De parkings situeren zich hier ter hoogte van de in- en uitritten.

Onmiddellijk ten zuiden van het projectgebied bevindt er een fragment gesloten bebouwing langs de Tongersesteenweg. Aan de oostzijde treffen we bedrijvigheid aan van de industriezone Schurhovenveld. Aan de overzijde van de N80 bevinden zich nog enkele grootschalige handelszaken die eveneens een winkelfront vormen.



Figuur 2: Feitelijke toestand zuidelijk deel plangebied en omgeving

Handelszaak	N° pand	WVO (m ²)
VDAB	Z1	0
Voormalige Würth (leegstaand)	Z2.1	300
Ixina (voormalige Torfs)	Z2.2	625
Witgele Kruis	Z3	0
Voormalige Scapino / The Fashion Market, nu Easykit	Z4	700
Bristol	Z5.1	615
Vanden Borre	Z5.2	875

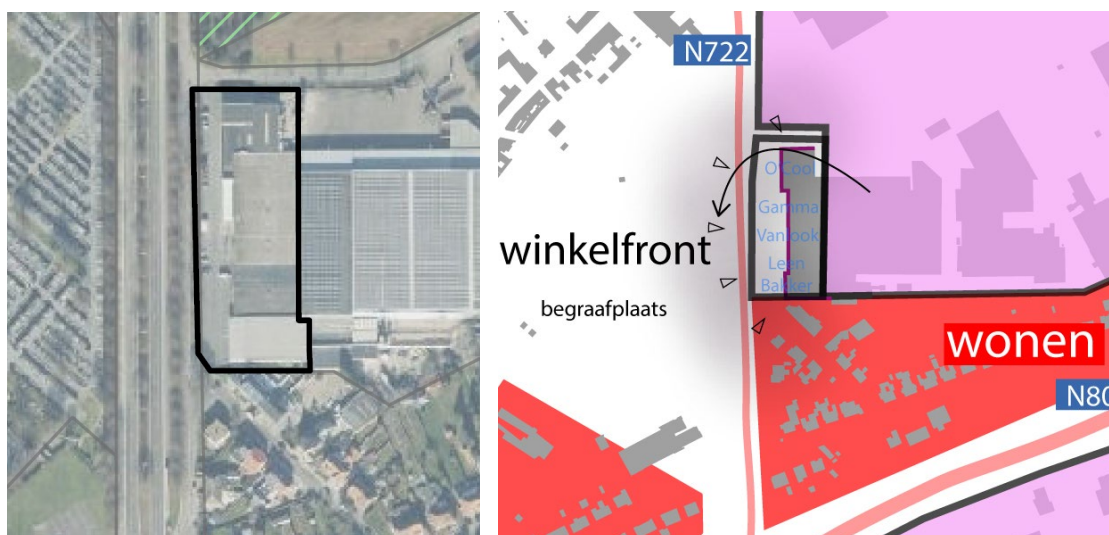
Handelszaak	N° pand	WVO (m ²)
Action	Z5.3	820
Voormalige Lolita (nu Mc Donald's)	Z6	45

Bron: Locatus (WVO: winkelverkoopvloeroppervlak: het oppervlak van een (winkel)unit dat voor het publiek vrij toegankelijk is, dan wel zichtbaar is, inclusief de ruimten die direct met de verkoop samenhangen.)

Noordelijk deelgebied

Het noordelijke deel betreft een zone met enkel grootschalige kleinhandel. Deze vormt eveneens een winkel-front richting de Hasseltsesteenweg.

Ten zuiden van het gebied treffen we halfopen bebouwing aan langs de Kerkhofstraat. Ook hier bevindt er zich bedrijvigheid van de industriezone Schurhovenveld aan de oostzijde. Aan de overzijde van de aangrenzende Hasseltsesteenweg bevindt zich de stedelijke begraafplaats van Sint-Truiden.



Figuur 3: Feitelijke toestand noordelijk deel plangebied

Handelszaak	N° pand	WVO (m ²)
Voormalige O'Cool – NV Frost Invest (leegstaand)	N1.1	675
Gamma	N1.2	2100
Voormalige Vanlook (leegstaand)	N1.3	400
Leen Bakker	N1.4	1450

Bron: Locatus

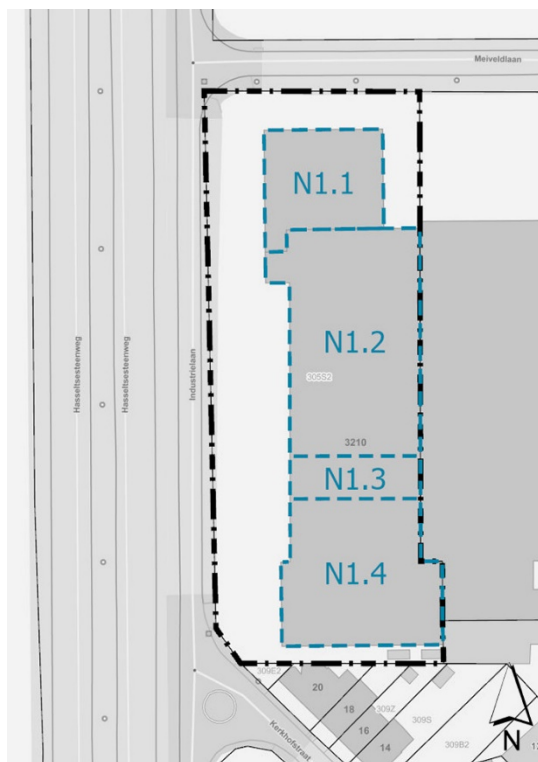
Knelpunten

Het beschouwde plangebied kent vandaag enkele knelpunten, met name:

- Huidige planologische bestemming van de deelgebieden (industriegebied op het gewestplan, hetgeen juridisch gezien geen winkeluitbating toelaat).
- Parkeerproblematiek t.h.v. het zuidelijk plangebied (cfr. parkeerbehoeftestudie 2014, zie verderop).
- Algehele beeldkwaliteit laat te wensen over.

Kaart 03: omgevingsanalyse – orthofoto

Nummering van de panden:



Fotoreportage



parkeervoorziening grootschalige kleinhandel Industrielaan



oprit Industrielaan vanaf de N80



achtertuinten aan de overzijde N80



grootschalige kleinhandel aan de overzijde N80



zicht Nijverheidslaan richting Industrielaan



kruispunt Ambachtslaan en Industrielaan



zicht Nijverheidslaan richting Ambachtslaan



zicht Ambachtslaan van op de Industrielaan



oprit Industrielaan vanaf de N722



Industrielaan met grootschalige kleinhandel en parking



braakliggend terrein aan de Meiveldlaan



(half)open bebouwing in de Kerkhofstraat

Juridische context

Bestemmingsplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen

TYPE PLAN	BINNEN HET PLANGEBIED	GRENZEND AAN PLANGEBIED
Gewestplannen	Het plangebied is gelegen in het gewestplan Sint Truiden - Tongeren (KB 5 april 1977) en is grotendeels bestemd als industriegebied, deels als woongebied.	
Algemene plannen van aanleg	/	/
Bijzondere plannen van aanleg	/	Aangrenzend ten zuiden van het noordelijke plangebied is BPA 'Schurhoven Industriezone' van kracht. Aanvankelijk was het bij de opmaak van dit BPA de bedoeling dit deel van het plangebied hierin mee op te nemen, maar dit werd uit het BPA gesloten.
Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	/	/
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	PRUP "Afbakening structuurondersteunend kleinstedelijk gebied St-Truiden" (MB 23 december 2008).	/
Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	/	/

Kaart 04: omgevingsanalyse – RUP's

Gewestplan

Het plangebied is grotendeels gelegen in de gewestplanbestemming industriegebied, enkele fragmenten aan de rand zijn bestemd als woongebied (zowel bij het noordelijke als het zuidelijke deelgebied).

Kaart 05: omgevingsanalyse – Gewestplan

De voorschriften voor wat toelaatbaar is beide gewestplanaanduidingen zijn als volgt:

De **industriegebieden** zijn bestemd voor de industrie in de ruime zin :

De industriegebieden zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.

(Art. 7, KB betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen van 28/12/1972)

De **woongebieden** worden als volgt bestemd:

De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving. (Art. 5, KB betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen van 28/12/1972)

BPA Schurhoven industrie

Goedgekeurd bij M.B. 28 november 1985, met uitsluiting van alle industrie-gerelateerde gebieden, o.a. ook op locatie van het noordelijk plangebied van voorliggend PRUP.

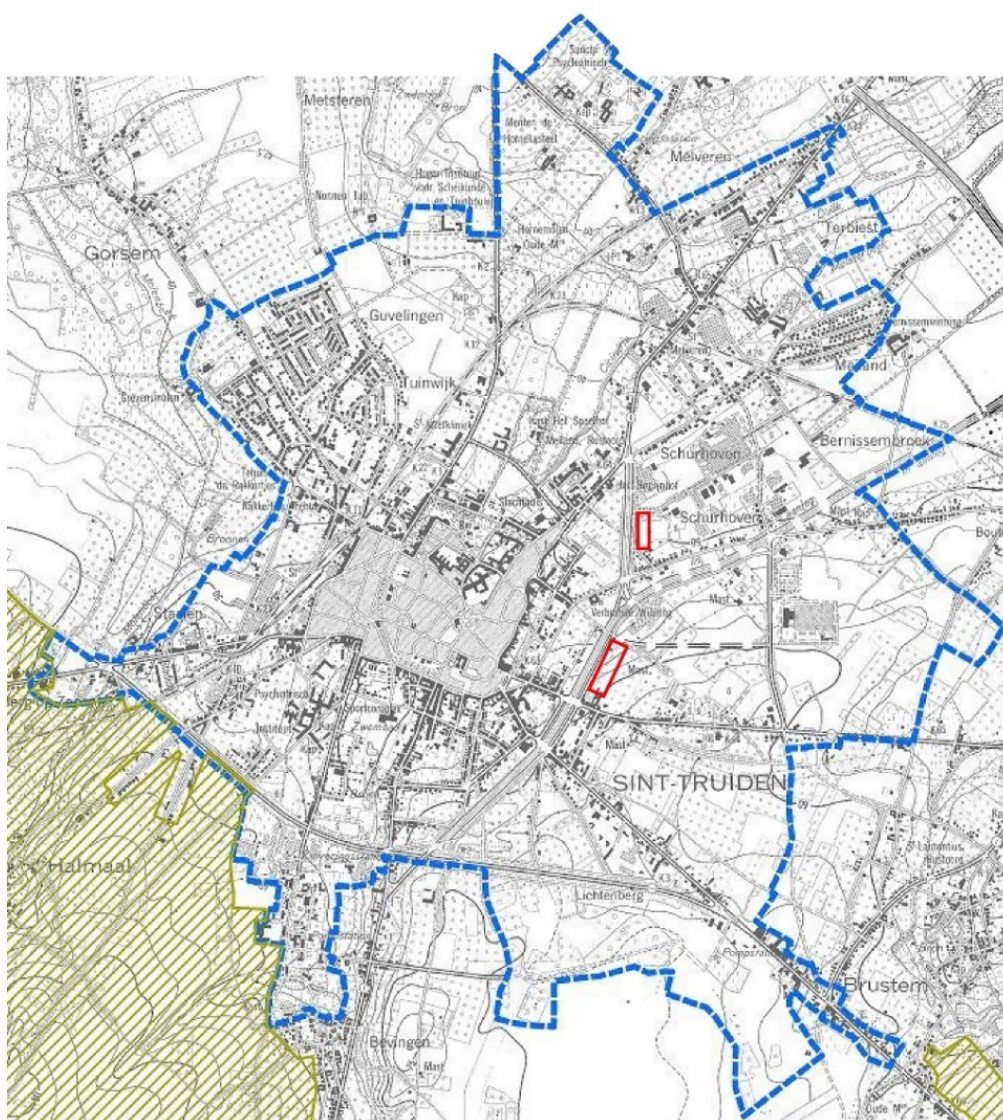


Figuur 4 BPA 'Schurhoven Industriezone', enkel de wit omrande delen zijn van kracht (blauwe contour: indicatieve aanduiding noordelijk plangebied PRUP Ringlaan)

PRUP 'Afbakening van het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Sint-Truiden'

Dit PRUP werd goedgekeurd bij M.B. van 23 december 2008 en betreft het RUP tot afbakening van het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied van Sint-Truiden. Beide plangebieden vallen binnen de afbakeningslijn. Het PRUP wijzigt echter de bestaande bestemmingsvoorschriften vanwege het gewestplan niet. Een ligging binnen deze afbakeningslijn vormt een noodzakelijke voorwaarde om een zone voor grootschalige kleinhandel planologisch te kunnen bestemmen via een RUP-proces.

De kleinhandelsconcentratie Ringlaan werd destijds niet meegenomen als deelplan binnen het afbakeningsdossier gezien gewacht moest worden op de goedkeuring van het streefbeeld voor de doortocht van de N80. Inmiddels is dit streefbeeld conform verklaard.



Figuur 5 Afbeelding uit de toelichtingsnota bij het PRUP 'Afbakening van het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Sint-Truiden', met eigen aanduiding (rood) van de plangebieden (bron: Provincie Limburg)

Verkavelingen en ruilverkavelingen

TYPE PLAN	BINNEN HET PLANGEBIED
Goedgekeurde en niet- vervallen verkavelingen	/
Ruilverkavelingen	/

Bouwmisdrijven

KADASTRAAL PERCEEL	BINNEN HET PLANGEBIED
2de afd., sec. D, 901K	Gemeentelijk bouwmisdrijf met dossiernr. 517 (functiewijziging en verbouwing)
2de afd., sec. D, 305S2	Gemeentelijk bouwmisdrijven met dossiernrs. 572 en 609

Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Sint-Truiden

Sinds 18/05/2018 is een nieuwe geïntegreerde gemeentelijke stedenbouwkundige verordening van kracht. In het kader van de gewenste voorschriften voor het PRUP zal moeten bekeken worden waar deze mogelijk conflicteren met de voorschriften van deze verordening. De eventueel strijdige voorschriften zullen immers van rechtswege opgeheven worden binnen de contouren van het PRUP vanaf datum van de definitieve vaststelling hiervan (cfr. art. 2.3.3. VCRO).

In het kader van een eenduidig vergunningenbeleid binnen de gemeente wordt er echter naar gestreefd de voorschriften van het PRUP zoveel mogelijk (en liefst zelfs volledig) te richten naar de verordening. Onderaan noteren we de belangrijkste artikels uit de verordening die van belang zouden kunnen zijn voor toekomstige aanvragen binnen het op te stellen PRUP:

DEEL I. Ruimtelijke kwaliteit.

- Art. 12 Materiaalgebruik voor gevels en/of afwerking scheidingsmuren
- Art. 20 Streekeigen groenaanplanting
- Art. 24 Garages en autostaanplaatsen
- Art. 26 t.e.m. 30 Publiciteit

DEEL II. Technische kwaliteit.

- Art. 31 Opvang hemelwater
- Art. 34 Verlichting
- Art. 35 Technische installaties

DEEL IV. Parkeren.

- Art. 46 t.e.m. 51 Parkeren

Wegen en water

TYPE	BINNEN HET PLANGEBIED	GRENZEND AAN PLANGEBIED
Gewestwegen	N80, N722	N80, N722
Atlas der Buurtwegen	Noordelijk plangebied: Sentier n°150, afgeschaft ter hoogte van het plangebied, K.B. 1/12/1934 Zuidelijk plangebied: /	Noordelijk plangebied: Sentier n°149, afgeschaft, best. dep. 03/01/1963 Sentier n°151, afgeschaft, best. dep. 26/09/1980 Zuidelijk plangebied: /
Bevaarbare waterlopen	/	/
Onbevaarbare geklasseerde waterlopen	/	/
Overstromingsgevoelige gebieden	Mogelijk overstromingsgevoelig	Mogelijk overstromingsgevoelig

Atlas der buurtwegen



Figuur 6 Uitsnede Atlas der Buurtwegen, met aanduiding van aanpassingen en met de GRB percelen-laag als onderlegger (bron: Geoloket provincie Limburg)

Kaart 06: omgevingsanalyse – Atlas der buurtwegen

PRUP KLEINHANDELSZONE RINGLAAN

Rev A
TOELICHTINGSNOTA

Overstromingsgevoelige gebieden

Kaart 14: omgevingsanalyse – watertoets – overstromingsgevoelige gebieden

Beschermings- en klasseringsbesluiten

TYPE	BINNEN HET PLANGEBIED	GRENZEND AAN PLANGEBIED
Beschermde monumenten	/	Ten westen van het noordelijk plangebied: stedelijke begraafplaats Sint-Truiden (ID: 200282)
Beschermde landschappen	/	/
Stads- en dorpsgezichten	/	Ten westen van het noordelijk plangebied: stedelijke begraafplaats Sint-Truiden (ID: 2881)
Inventaris bouwkundig erfgoed	/	Ten westen van het zuidelijk plangebied: langgestrekte hoeve (ID: 84294)
Voorlopig of definitief aangeduide ankerplaats	/	/

Kaart 07: omgevingsanalyse – Onroerend erfgoed, beschermingen

Kaart 08: omgevingsanalyse – Onroerend erfgoed, inventarissen

Kaart 09: omgevingsanalyse – Onroerend erfgoed, landschapsatlas

Natuurbeschermingsgebieden en VEN-gebieden

TYPE	BINNEN HET PLANGEBIED	GRENZEND AAN PLANGEBIED
Habitatrichtlijngebieden	/	'Bossen en kalkgraslandschappen van Haspengouw' op 2,4km
Vogelrichtlijngebieden	/	/
VEN-gebieden	/	GEN 'Nieuwenhoven-Duras' op 3,1km

Kaart 17: omgevingsanalyse – Natura 2000

Kaart 18: omgevingsanalyse – VEN

Beschrijving van het plangebied en de omgeving

Ruimtelijke en functionele structuur en kwaliteit

De vroegste geschiedenis van de stad Sint-Truiden gaat terug tot de Romeinse tijd toen er zich hier, aan een kruispunt van heirbanen, een kleine bewoningskern vormde. Het huidige Sint-Truiden kent echter haar oorsprong als de nederzetting die rond de, in 664 gestichte, Sint-Trudoabdij werd uitgebouwd. De vele pelgrims die deze abdij aantrok brachten handel en dienstverlening tot bloei. De nederzetting die bij het klooster ontstond, stond te boek als Oppidum Sancti Trudonis, wat geleidelijk overging naar een benoeming van die stad als Sint-Truiden. De naam van de eerste originele Romeinse bewoningskern, Zerkingen, geraakte hierbij in ongebruik. Vanaf 1830 kwam Sint-Truiden onder Belgisch bestuur. In de 19^e en 20^e eeuw bloeide de stad op dankzij de fruitteelt in de regio.



Figuur 7: Historische kaart van omstreeks 1939. De eerste uitbreidingen buiten de voormalige historische ommuring worden zichtbaar. De naam Schurhoven duikt al op, maar neemt nog niet de hoedanigheid van een industriegebied aan (bron: Cartesius)

Vandaag heeft de stedelijke openbare ruimte in het centrum van de huidige stad een uitgesproken publiek karakter. Autoluwe straten, winkels, ontmoetingsplekken en pleintjes structureren de ruimte. In de richting van N80 vermengt het winkelaanbod zich na het Europaplein (dat eerder een verkeersfunctie heeft dan een verblijfsfunctie) met woningen. De oostwest commerciële hoofd-as station-markt-Europaplein-Brustempoort eindigt vandaag aan de N80. Langs de N80 en de N722, waar het plangebied zich situeert, heeft een duidelijke schaalvergroting plaatsgevonden. De goede autobereikbaarheid heeft

hier grootschalige kleinhandelszaken aangetrokken die voornamelijk gericht zijn op gemotoriseerd verkeer. De openbare ruimte heeft hier maar beperkt een publiek karakter. Er is zelfs sprake van een zekere private toe-eigening, met name voor het parkeren.



Figuur 8: Feitelijke toestand ruimere omgeving

Biotische kenmerken

Habitat- en Vogelrichtlijngebieden

Het plangebied bevindt zich niet in Europees Habitat- of Vogelrichtlijngebied. Het dichtstbij zijnde Habitatrichtlijngebied, 'Bossen en kalkgraslanden van Haspengouw' (BE2200038), is op 2,4 km ten noordwesten gelegen van het plangebied, d.i. aan de andere kant van de stad. Uit het plan-MER blijkt dat de impact van stikstofdepositie op de habitats in de betrokken gebieden verwaarloosbaar is en er geen passende beoordeling nodig is.

VEN gebieden en reservaten

Het plangebied is niet gelegen binnen een VEN-gebied of erkend natuurreservaat. Het VEN-gebied 'Nieuwenhoven-Duras' (GEN 429) is op ruim 3,2 km ten noordoosten van het plangebied gelegen, d.i. eveneens aan de andere kant van de stad. Ten oosten van het plangebied, op 2,2 km bevindt zich het erkend natuurreservaat 'Vallei van de Herk, Haspengouw' dat beheerd wordt door Natuurpunt.

Biologische waarderingskaart

Binnen het plangebied komen volgens de BWK geen biologisch waardevolle ecotopen voor wegens het bebouwd en industrieel karakter ervan.

De biologische waarden in de onmiddellijke omgeving zijn beperkt. Net ten noorden van het noordelijk deel is langs de N722 een hoogstamboomgaard aangeduid als complex van minder waardevolle, waardevolle en waardevolle zeer elementen.

Kaart 17: omgevingsanalyse – Natura 2000

Kaart 18: omgevingsanalyse – VEN

Kaart 19: omgevingsanalyse – BWK

Abiotische kenmerken

Topografie

Het plangebied wordt gekenmerkt door een zeer vlakke topografie, met een lichte opgaande helling van noord (ca. 50 m TAW) naar zuid (ca. 57 m TAW). De ruimere omgeving wordt gekenmerkt door een licht glooiend landschap met hoogteverschillen tot 20 m.



Figuur 9: Doorsnede topografie plangebied (Bron: Geopunt)

Bodemkenmerken

Gezien de ligging van het plangebied nabij het stadscentrum is er heel wat antropogene invloed in het landschap, die zich ook doorvertaalt in de bodem.

Volgens de bodemkaart van België bestaat de bodem in het plangebied in hoofdzaak uit droge leem. In het zuidelijk gedeelte van het plangebied gaat het om een droge leembodem zonder profielontwikkeling (Abp), deels met een bedolven textuur B horizont op minder dan 80 cm diepte (Abp(c)). Het noordelijk deel van het plangebied wordt gedeeltelijk gekenmerkt door een droge leembodem zonder profielontwikkeling (Abp), en gedeeltelijk door een droge leembodem met textuur B horizont of met weinig duidelijke kleur B horizont (Aba0).

In de praktijk is het plangebied evenwel reeds sterk bebouwd en verhard, waardoor de bodem hier momenteel eerder als een antropogene bodem gekenmerkt wordt. De informatie uit de bodemkaart is gebaseerd op velddata verzameld tussen 1949 en 1971, m.a.w. vóór de aanleg van de N80 en van de bedrijventerreinen er omheen, er ter hoogte van het plangebied zodoende niet meer actueel.

Ter hoogte van de bestaande bedrijventerreinen vonden reeds enkele bodemonderzoeken plaats. Deze worden in onderstaande tabel kort samengevat. Voor de ligging ten opzichte van het plangebied wordt verwezen naar kaart 11 'Bodemonderzoeken OVAM'.

Tabel 1: gekende bodemonderzoeken binnen het plangebied

Dossiernummer	Laatste onderzoek	Korte beschrijving
7676	Oriënterend Bodemonderzoek (OBO), 24.10.2006	Actualisatie oriënterend bodemonderzoek waarbij minerale olie werd waargenomen
13631	Oriënterend Bodemonderzoek (OBO), 07.10.2011	Volgende verdachte stoffen werden geobserveerd in de bodem: minerale olie, EOX en VOCl.
23615	Oriënterend Bodemonderzoek (OBO), 07.06.2004	Volgende verdachte stoffen werden geobserveerd in de bodem: minerale olie, BTEX, zware metalen, vluchtige verbindingen.

Voor een ruime zone ten noorden van de Meiveldlaan is in 2003 een bodemsaneringsproject opgesteld. Dat bodemsaneringsproject is momenteel nog lopende.

Voor het overige bevinden zich in de nabije omgeving nog verschillende percelen waarvoor oriënterende bodemonderzoeken werden opgesteld. Er bevinden zich in de directe omgeving geen aanvullende percelen waarvoor een beschrijvend bodemonderzoek is opgesteld.

Kaart 10: omgevingsanalyse – Bodemkaart

Kaart 11: omgevingsanalyse – Bodemonderzoeken OVAM

Hydrografische kenmerken

Het plangebied maakt deel uit van het stroomgebied van de Schelde. Door het stadscentrum van Sint Truiden, ten westen van het plangebied, loopt de volledig overwelfde Cicindriabeek. Juist buiten de stadskern, ten oosten van de Cicindriabeek is de Trudobronbeek gelegen. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Sint-Truiden beoogt in maatregel 34.6 via een waterplan het terugbrengen van water in de stad, dit oa. door het gedeeltelijk opnieuw open leggen van de Cicindriabeek. De Trudobronbeek werd in 2008 'bevrijd' uit zijn strak keurslijf en kreeg zijn natuurlijk karakter terug in domein het Speelhof waarbij de achterliggende grond dienst doet als gecontroleerde overstromingszone met verschillende poelen. Het plangebied zelf ligt volgens de Watertoets kaart 2017 in mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Er zijn geen waterlopen in de directe nabijheid gelegen.

Kaart 13: omgevingsanalyse – Vlaamse hydrologische atlas

Kaart 14: omgevingsanalyse – Watertoets – Overstromingsgevoelige gebieden

Kaart 15: omgevingsanalyse – VMM – Signaalgebieden

Kaart 16: omgevingsanalyse – VMM – Zonerings

Luchtkwaliteit

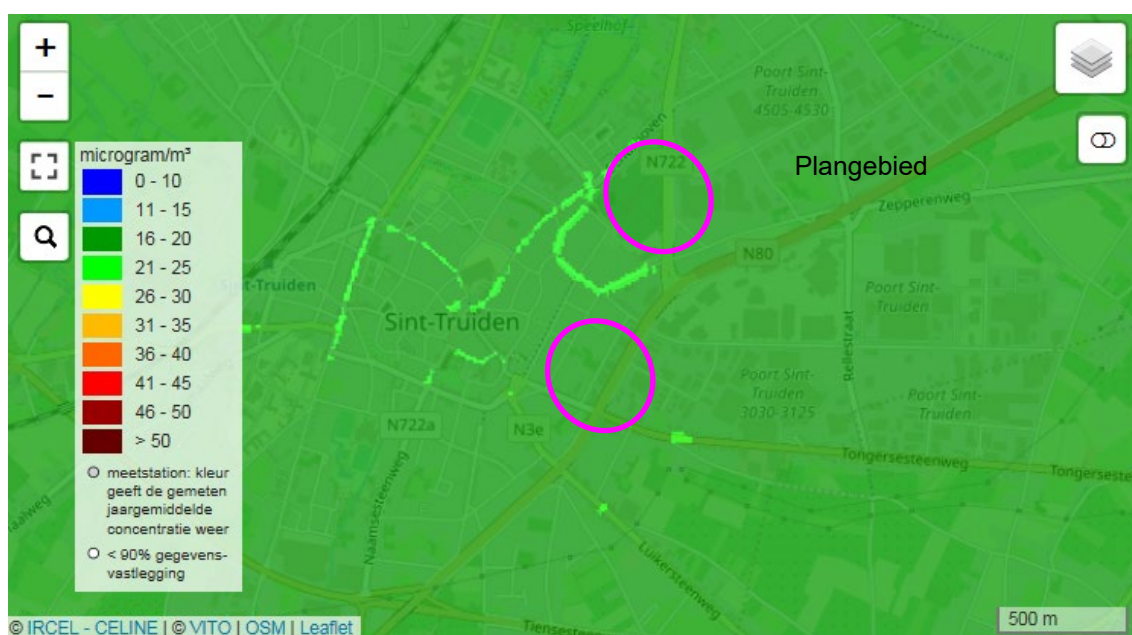
De luchtkwaliteit in Vlaanderen wordt opgevolgd door de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) via onder meer het telemetrisch meetnet dat instaat voor de opvolging van de algemene luchtkwaliteit voor de voornaamste verontreinigende gassen en voor het fijne stofgehalte. De parameters zwaveldioxide (SO₂),

stikstofoxide (NO_x), ozon (O₃), fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}¹), koolstofmonoxide (CO) en zwarte rook (roet, ook wel elementair koolstof (EC) genaamd²) worden gemeten.

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen meetstations gelegen. Het dichtstbijzijnde meetstation is gelegen op ca 10 km in Landen. Ter hoogte van Hasselt Genk en Diepenbeek bevinden zich nog meetpunten van het VMM meetnet deze meetpunten zijn op een afstand van ca. 25 km gelegen.

VITO en VMM ontwikkelden een applicatie waarmee ieder jaar een overzichtskaart van de luchtkwaliteit in België kan worden weergegeven. Deze kaarten tonen de berekende luchtkwaliteit (jaargemiddelde 2017) op basis van de vaste meetstations voor drie verschillende luchtverontreinigende stoffen: fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}), stikstofdioxide (NO_x) en roet (black carbon of 'BC').

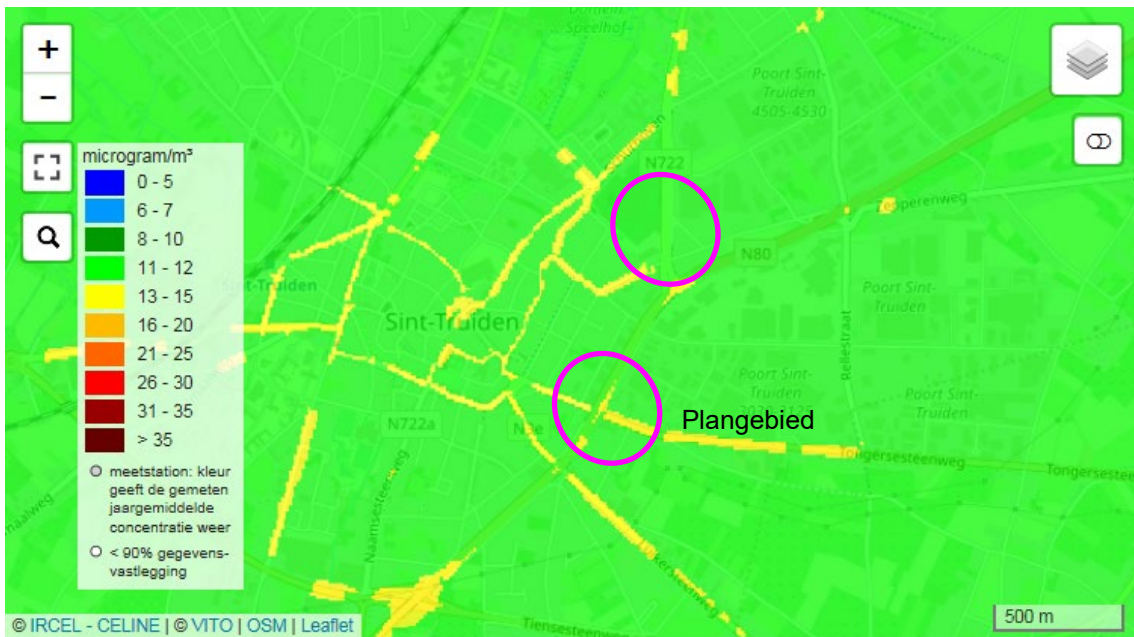
Momenteel is 2017 het meest recente jaar voor beschikbare kaarten van NO₂ (stikstofdioxide), PM₁₀ en PM_{2,5}. In onderstaande illustraties wordt een beeld van de luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied weergegeven. Op deze kaarten zijn verhogingen ter hoogte van de ontsluitingswegen van het plan merkbaar.



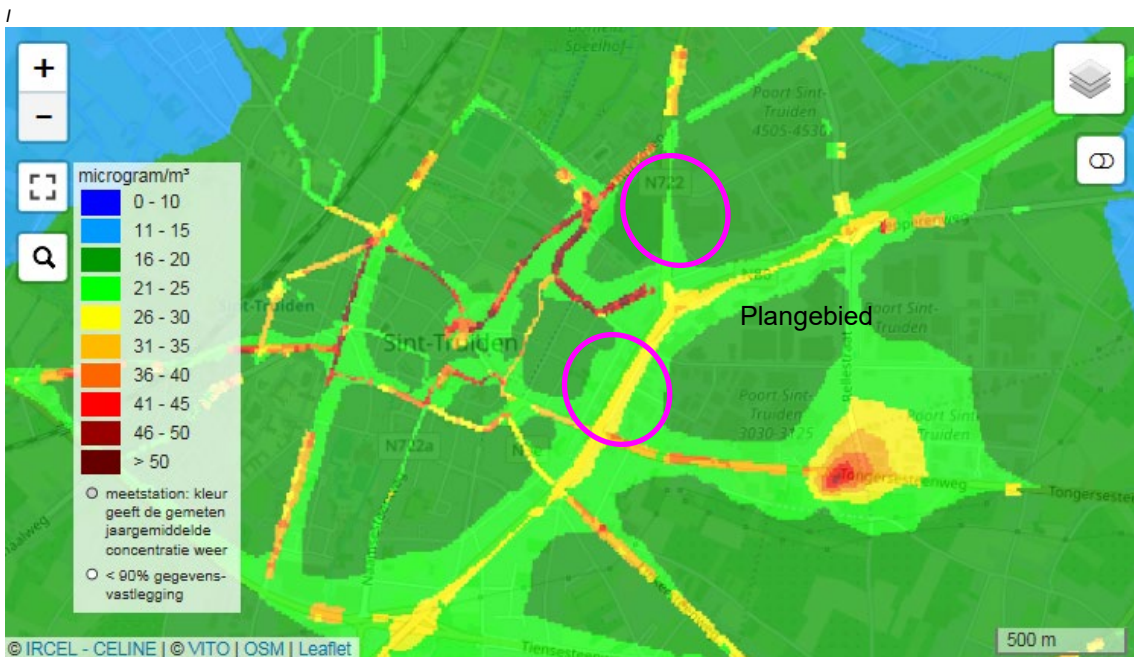
Figuur 10: PM10 Jaargemiddelde concentratie 2017 (Bron: Geoloket VMM)

¹ Fijn stof PM₁₀ en PM_{2,5} betreffen de fractie van stofdeeltjes met een aerodynamische diameter resp. kleiner dan 10 µm en 2,5 µm (ter info: 1µm = 1 miljoenste van een meter of 1 duizendste van een millimeter).

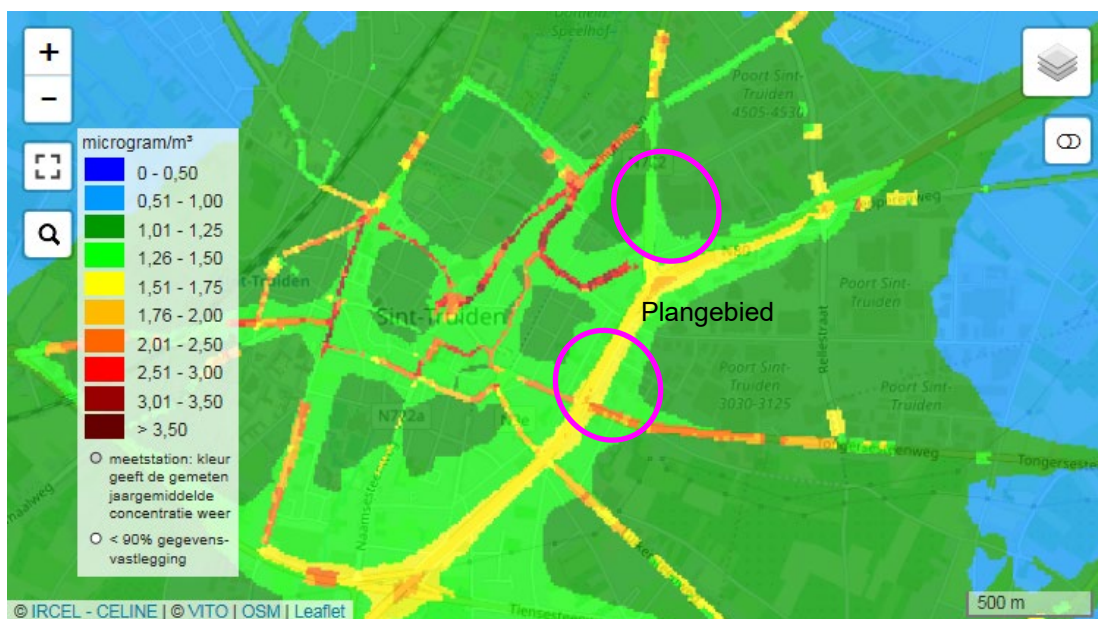
² Elementair koolstof is beter bekend als dieselroet. De zeer fijne, zwarte deeltjes die ontstaan bij de verbranding van diesel en andere zware brandstoffen



Figuur 11: PM_{2,5} Jaargemiddelde concentratie 2017 (Bron: Geoloket VMM)



Figuur 12::NO₂ jaargemiddelde concentratie 2017 (Bron: Geoloket VMM)



Figuur 13: Black carbon (BC) jaargemiddelde concentratie 2017 (Bron: Geoloket VMM)

De jaargemiddelde normen (EU-richtlijn 2008/05/EG) voor NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ bedragen respectievelijk max $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Op de kaarten voor 2017 is te zien dat de normen voor fijn stof en NO_2 overal rond het plangebied worden gehaald. Ten oosten van de Hasseltsesteenweg, langsheen de Zepperenweg, Tichelrijstraat, Schurhoven en Slachthuisstraat zijn er wel enkele overschrijdingen van de NO_2 norm gemodelleerd.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) hanteert veel strengere normen voor fijn stof ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{10} en $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor $\text{PM}_{2,5}$) dan de wettelijke normen in Europa. De WHO norm voor $\text{PM}_{2,5}$ wordt net zoals vrijwel in heel Vlaanderen in het gehele plangebied niet gehaald. Voor NO_2 is de richtwaarde van de WHO dezelfde als de wettelijke norm ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Het richtlijnenboek gezondheid hanteert evenwel een advieswaarde van $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze waarde wordt in het zuidelijk deel van het plangebied niet gerespecteerd. In het noordelijk gedeelte van het plangebied wordt deze waarde direct langsheen de N722 niet gerespecteerd. Ter hoogte van de bebouwing is dit overwegend wel het geval.

Aan de hand van bovenstaande informatie kan er opgemaakt worden dat de PM_{10} concentraties variëren van 16 tot $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De $\text{PM}_{2,5}$ concentraties variëren van 11 tot $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De NO_2 jaargemiddelde in het plangebied variëren van 16 tot $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

De laag met de EC (elementair koolstof) visualiseert de jaargemiddelde concentratie van zwarte koolstof (black carbon of 'BC')³. Aan de hand van bovenstaande informatie kan er opgemaakt worden dat de BC concentraties variëren van 1,01 tot $1,75 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

³ Zwarte koolstof (BC) vormt een fractie van PM_{10} en bestaat vnl. uit roetdeeltjes die ontstaan bij onvolledige verbranding van fossiele en andere brandstoffen (diesel, hout, kolen...). Met BC wordt min of meer hetzelfde bedoeld als EC. Wetenschappers spreken echter over BC wanneer de metingen op een optische manier gebeuren, dus door te meten hoe 'zwart' een filter is. Wanneer ze op een andere manier meten, spreken ze doorgaans over EC.

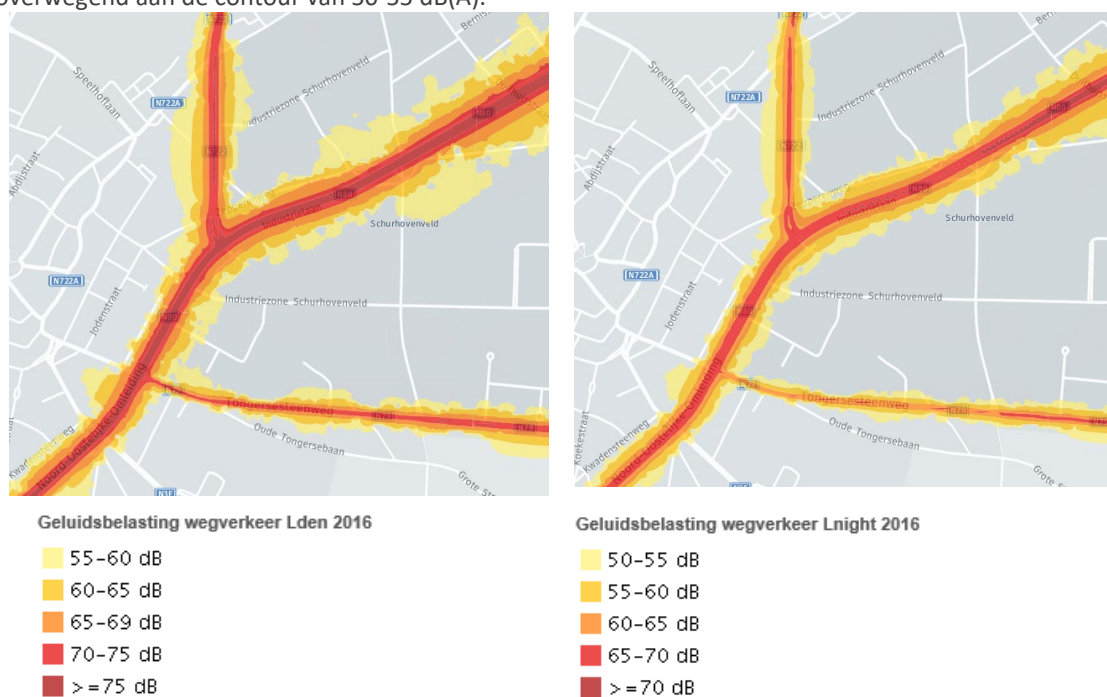
Wanneer EC-concentraties niet voorhanden zijn, kan de EC-concentratie bij benadering geschat worden op basis van een andere pollutant. De meest voor de hand liggende pollutant is hier NO₂. Er werd reeds in verschillende studies aangehaald dat EC-concentraties en NO₂-concentraties in bepaalde omstandigheden sterk gecorreleerd kunnen zijn. Bijvoorbeeld Voogt en Eijk (2014) publiceerden recent dat NO₂ en EC in stedelijke omgeving met veel verkeer in hoge mate gecorreleerd zijn.

Geluidsklimaat

De geluidsbelastingkaart voor wegverkeer tijdens de dag geeft aan dat het plangebied gesitueerd is aan wegen die zorgen voor een belangrijke geluidsbelasting (tot > 75 dB op de weg zelf). Dit geldt zowel voor de N80 die grenst aan het zuidelijk gedeelte van het plangebied, als de N722 die langs het noordelijk gedeelte van het plangebied loopt.

Langs de N80 bevinden de gevels van de gebouwen zich binnen de Lden-contour van 65-69 dB(A), langsheen de N722 gaat het om de contour van 60-65 dB(A).

Wat Lnight betreft raken de gevels langs de N722 aan de contour van 55-60 dB(A); langsheen de N80 overwegend aan de contour van 50-55 dB(A).



Figuur 14: Geluidsbelastingkaart verkeer Lden (links) en Lnight (rechts)

Landschappelijke structuur en (bouwkundig) erfgoedwaarden

Het plangebied bevindt zich langs grotere invalswegen naar en langsheen Sint-Truiden, in sterk verstedelijkt gebied (zie ook volgende paragraaf). Op de orthofoto van 1971 wordt de ruime omgeving nog gekenmerkt door het veelvuldig voorkomen van hoogstamboomgaarden. Deze hoogstamboomgaarden zijn in de omgeving van het plangebied nagenoeg volledig verdwenen.



Figuur 15: Uitsnede orthofoto 1971 (links) en meest recente luchtfoto (rechts) uit het geoportaal onroerend erfgoed voor de omgeving van het plangebied

In het stadscentrum zelf zijn tal van al dan niet beschermde erfgoedwaarden gesitueerd. Vermeldenswaard in relatie tot de ligging van het plangebied zijn het begijnhof dat beschermd is als cultuurhistorisch monument en als stads- of dorpsgezicht, en de stedelijke begraafplaats die gedeeltelijk als stads- of dorpsgezicht is beschermd en waarvan verschillende blokken, graven en andere elementen als monument zijn beschermd. Een ruimere zone van de begraafplaats is vastgesteld als bouwkundig erfgoed. Deze zone grenst aan de overzijde van het plangebied aan de N722, en is er visueel van afgeschermd door een groene haag enerzijds en door bomenrijen langsheen en op de middenberm van de N722 anderzijds.



Figuur 16: Beeld (streetview) van de groene afscherming van de stedelijke begraafplaats t.a.v. de N722 en het plangebied

Op de orthofoto van 1971 zijn de gebouwen binnen het noordelijk gedeelte van het plangebied reeds duidelijk herkenbaar. De begraafplaats was toen heel wat beperkter in omvang dan vandaag het geval is.



Figuur 17: Uitsnede uit geoportaal onroerend erfgoed met de orthofoto van 1971 als achtergrond met aanduiding contour vastgesteld bouwkundig erfgoed

Binnen het plangebied zelf bevinden zich geen erfgoedwaarden uit de vastgestelde of wetenschappelijke inventaris, nog beschermd onroerend erfgoed.

Binnen het zuidelijk gedeelte van het plangebied is een perceel in het geoortaal ingekleurd als gebied waar geen archeologisch erfgoed te verwachten is. Het gaat om het perceel waarop de winkels Action, Vanden Borre... gelegen zijn.

Kaart 07: omgevingsanalyse – Onroerend erfgoed – beschermingen

4 Ruimtelijke planningscontext

Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is in 1997 door de Vlaamse regering definitief goedgekeurd als kader voor het ruimtelijk beleid van Vlaanderen tot 2007. Op 12 december 2003 heeft de Vlaamse Regering de eerste herziening van het RSV definitief vastgesteld en op 17 december 2010 een tweede herziening.

Sint-Truiden is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor delen van haar grondgebied geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied en is volgens de functioneel-hiërarchische benadering een kleine stad van niveau 3a ('goed uitgerust'). Sint-Truiden hoort bijgevolg bij de 10 kleinstedelijke gebieden in Limburg. Hierdoor wordt Sint-Truiden meteen ook geselecteerd als economisch knooppunt.

Sint-Truiden heeft onder meer volgende taakstellingen:

- het versterken van de multifunctionaliteit;
- het afstemmen van voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied;
- bundelen van de kleinhandel;
- optimaliseren van recreatieve en toeristische voorzieningen en medegebruik;
- zorg voor collectieve en openbare ruimte.

Een ontwikkelingsperspectief uit het RSV voor de economische knooppunten is de optimale lokalisatie en kwaliteitsvolle inrichting van handelsconcentraties: *“Voor kleinhandelslinten en -concentraties die structuurloos gegroeid zijn langs verkeerswegen en dit zowel in stedelijke gebieden, in stedelijke netwerken of zelfs in het buitengebied is een ruimtelijke herstructurering via inrichting van essentieel belang. Onder ruimtelijk herstructureren wordt verstaan het verbeteren van de bestaande ruimtelijke samenhang en relaties tussen de kleinhandelsvestigingen en met de omgeving, het verhogen van de verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid en interne verkeersorganisatie en de ontsluiting (o.m. parkeren) en het creëren van een hogere beeld-waarde of imago van het kleinhandelslint of -concentratie en de omgeving.”* (RSV, richtinggevend gedeelte, p.368)

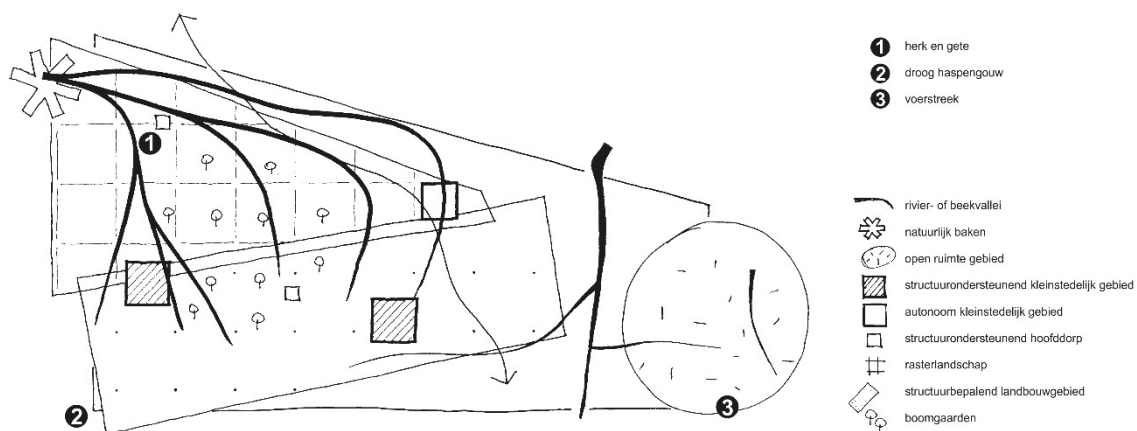
De N80 wordt in het RSV als primaire weg categorie II geselecteerd.

Provinciaal ruimtelijk structuurplan Limburg

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg (RSPL) werd goedgekeurd bij M.B. op 12 februari 2003. De actualisatie van het RSPL werd goedgekeurd bij M.B. op 23 juli 2012.

Gewenste ruimtelijke structuur – richtinggevend gedeelte

De provincie deelt Sint-Truiden in bij de hoofdruimte 'Haspengouw en Voeren'. De hoofdruimte heeft in het bijzonder een belangrijke open ruimte betekenis voor de provincie. Vooral grondgebonden landbouw en fruitteelt in landschappelijk waardevolle gebieden zijn dragers. Daarnaast zijn natuurwaarden en het watersysteem te ondersteunen functies, naast recreatief medegebruik op provinciaal niveau, bijvoorbeeld onder de vorm van plattelandstoerisme.



Figuur 18 RSPL, kaart 56: ruimtelijk concept Haspengouw en Voeren

De voornaamste concepten voor deze hoofdruimte omvatten:

- beekvalleien als natuurlijke ruggengraat;
- raster van linten in vochtig Haspengouw;
- structuurbepalende landbouwgebieden met landschappelijke waarde;
- toeristisch-recreatief netwerk van hoeven en kastelen;
- de voerstreek als waardevol landschapsonderdeel van een grensoverschrijdend Drielandenpark;
- de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden Sint-Truiden en Tongeren als centra.

In wat volgt verduidelijken we de visie die het RSPL poneert omtrent dit laatste concept (en op stedelijkheid in het algemeen).

Visie op stedelijkheid

De provincie Limburg gaat voor de uitbouw van een coherent systeem aan stedelijke gebieden en stedelijke netwerken. Het gebrek aan voldoende stedelijkheid wordt nog altijd als een comparatief nadeel voor Limburg vermeld. Het stedelijk draagvlak van de provincie moet daarom worden verhoogd. Daartoe is het nodig om in stedelijke functies uit te bouwen in of aansluitend op de kleinstedelijke gebieden.

Nieuwe voorzieningen moeten zich concentreren in de steden. Ook meer kwaliteitsvolle stedelijke en geconcentreerde woonvormen dragen bij tot kernversterking. Verdere versnippering moet worden tegengegaan. Zuinig ruimtegebruik is aangewezen. Als 'contramal' betekent dat eveneens dat de open ruimte voldoende moet worden beschermd.

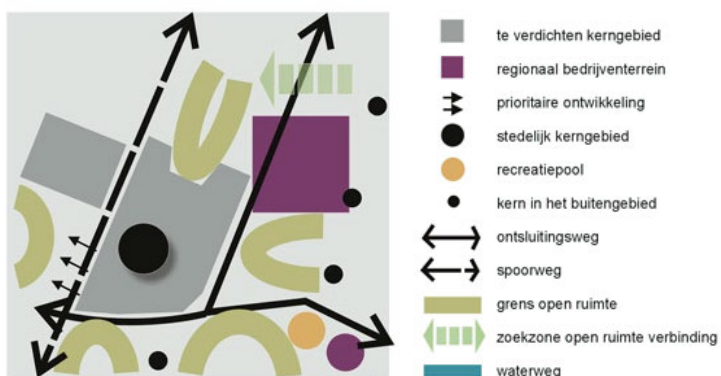
Kleinstedelijke gebieden in de provincie Limburg

De Vlaamse overheid heeft voor de provincie Limburg Beringen, Bilzen, Bree, Leopoldsburg, Lommel, Maaseik, Maasmechelen, Neerpelt-Overpelt, Sint-Truiden en Tongeren als kleinstedelijke gebieden geselecteerd.

Na de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is Beringen eveneens als kleinstedelijk gebied geselecteerd. Dit leidt tot een aanpassing van de taakstellingen voor de kleinstedelijke gebieden. De modaliteiten voor de nieuwe berekening staan vermeld in het RSPL.

De provincie onderscheidt drie soorten kleinstedelijke gebieden:

- de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden Sint-Truiden en Tongeren hebben een sterke stedelijke en concentrerende rol in het zuiden van de provincie. Zij zijn het hiërarchisch centrum voor hun ommeland. De strikte scheiding stedelijk gebied-buitengebied wordt hier maximaal gevrijwaard.
- de stedelijke gebieden Lommel, Maasmechelen en Neerpelt-Overpelt zijn stedelijke knooppunten van een netwerk. Hier is de hiërarchische relatie tussen de onderlinge delen van het netwerk veel minder uitgesproken. Daarom moet er een afstemming komen van de ontwikkeling van de stedelijke gebieden in relatie tot het volledig netwerk.
- de autonome stedelijke gebieden Beringen, Bilzen, Bree, Leopoldsburg en Maaseik hebben een duidelijk maar beperkt hinterland. De traditionele relatie tussen de kern en het hinterland is nog herkenbaar. De autonome stedelijke gebieden zijn omringd door aaneengesloten agrarische gebieden met een soms sterk contrast tussen stad en landschap. De ruimtelijke structuur wordt behouden en versterkt. Het ruimtelijk beleid van de hoofdkern en van de andere gemeenten moeten op elkaar worden afgestemd.



Figuur 19 Detail van kaart 60a uit het RSPL 'Ontwikkelingsperspectieven voor kleinstedelijke gebieden': Sint-Truiden

Ontwikkelingsperspectief voor het structuurondersteunend kleinstedelijk als economisch knooppunt

Alle stedelijke gebieden worden geselecteerd als een economisch knooppunt. Binnen deze economische knooppunten is de ontwikkeling van bijkomende bedrijventerreinen mogelijk. Het bijkomend aanbod aan regionale bedrijventerreinen moet worden afgewogen op basis van een ruimtelijke visie en een gewenste ruimtelijk- economische structuur.

Voor wat betreft de regionale bedrijventerreinen worden volgende - voor het PRUP relevante - mogelijke acties aangehaald:

- De provincie kan via een studie de potenties voor bijkomende regionale bedrijventerreinen onderzoeken en dit voor alle kleinstedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten.

- De provincie kan tijdens de afbakening van de kleinstedelijke gebieden potenties voor bijkomende regionale bedrijventerreinen onderzoeken.
- De provincie kan in ruimtelijke uitvoeringsplannen regionale bedrijventerreinen afbakenen en differentiëren in de kleinstedelijke gebieden en in de specifieke economische knooppunten.

De provincie geeft kwalitatieve ontwikkelingsperspectieven per economisch knooppunt. Sint-Truiden heeft meerdere terreinen die van strategisch belang zijn voor de regionale industriële economie. Het industrieel weefsel van de stad kan worden versterkt door een sterkere afstemming op de verwerking en distributie van de agrarische producten van het ommeland endoor de mogelijke ingebruikname van het vliegveld te Brustem. De landingsbaan biedt mogelijkheden voor occasionele vliegactiviteiten en luchtvaartgerichte bedrijvigheid. De bedrijventerreinen worden alle goed ontsloten over de bestaande wegen. N80 in de richting van Hasselt speelt daarbij de belangrijkste rol. Sint-Truiden heeft een extra troef door de spoorlijn Hasselt-Landen. Sint-Truiden kan waarschijnlijk een rol vervullen in de toelevering en de verwerking van het fruit en de groenten uit de omgeving. De behoefte aan een bedrijventerrein voor agro-industrie moet worden onderzocht.

Visie op kleinhandelsconcentraties

Specifiek voor kleinhandelsconcentraties worden enkele richtinggevende concepten geformuleerd:

- **Bundelen van kleinhandel:** de verspreiding van kleinhandel buiten de woonkernen en de stedelijke gebieden wordt tegengegaan. Het beleid richt zich op bundelen ervan in de af te bakenen kleinstedelijke gebieden en in de kernen van het buitengebied.
- **Bewaken van het evenwicht tussen vraag en aanbod:** kleinhandelsconcentraties sluiten aan bij stedelijke gebieden of economische knooppunten. Zij moeten complementair zijn met het stedelijk weefsel of het kerngebied, herkenbaar afgebakend en goed bereikbaar. De locaties worden voorbehouden voor specifieke kleinhandelsbranches (vervoermiddelen, bouwmaterialen, doe-het-zelf-artikelen, tuincentra, woninginrichting, kantoorinrichting, electro- en huishoudartikelen...)
- **Bevorderen van een kwalitatieve inrichting en efficiënte invulling:** het imago en het visueel voorkomen van kleinhandelsconcentraties moeten worden verbeterd in overeenstemming met de ruimtelijke samenhang, onder meer door een betere architectuur, landschappelijke inrichting van het geheel met gemeenschappelijke parking en reclame. Daarnaast wordt toegezien op de correcte invulling van die gebieden. Kleinschalige kleinhandel hoort er niet thuis. Nieuwe winkels hebben minimaal 600 m² bebouwde grondoppervlakte en een netto verkoopoppervlakte van minimaal 400 m². Bouwen met meerdere bovengrondse bouwlagen wordt gestimuleerd.
- **Stimuleren van een kerngericht beleid:** het plannen van kleinhandelsactiviteiten met een accent op bundeling en op verweving moet de kernen versterken en de open ruimte beschermen. De kleinhandel is een onderdeel van een groter geheel van activiteiten en voorzieningen. In principe wordt gekozen voor de kern waarin de commerciële hiërarchie moet overeenstemmen met de hiërarchie van de kernen. Zowel de reikwijdte van de handelsconcentratie als de draagkracht van het gebied moeten nauwkeurig worden bepaald. Er moeten interessante vestigingsvoorwaarden voor de kleinhandel worden gecreëerd in de stedelijke gebieden en in de kernen van het buitengebied. Door die bundeling van handelszaken en verweving met andere stedelijke functies verhoogt de aantrekkingskracht en verminderen de sociale kost en de druk op het buitengebied. Ook kunnen enkel bepaalde economische knooppunten omwille van hun ligging en hun potentie om verkeersgenererende activiteiten op te vangen in aanmerking komen voor supergrootschalige detailhandel. De trend

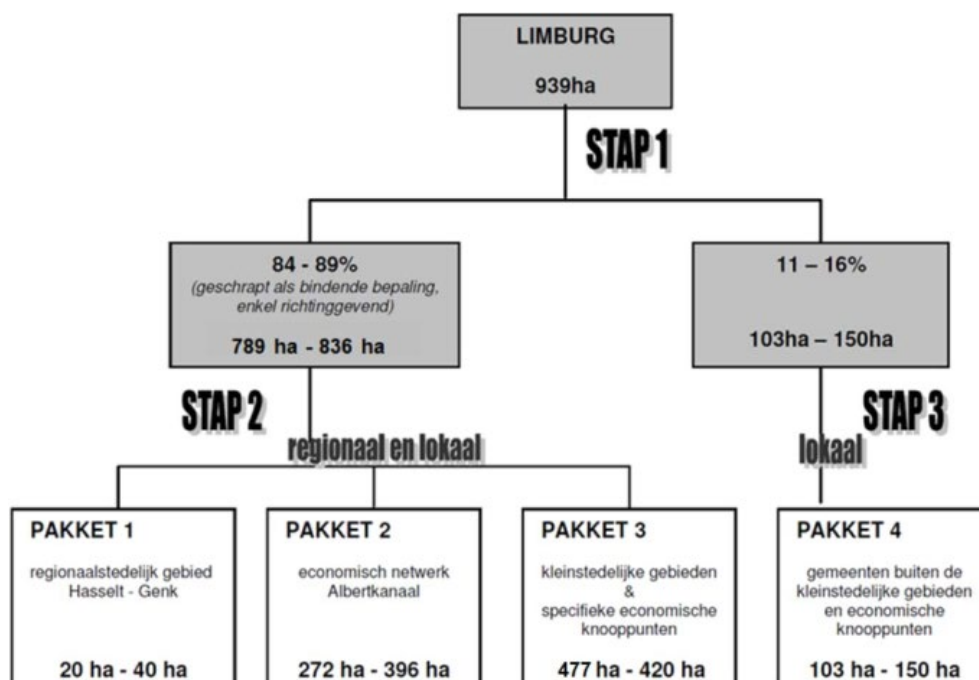
van schaalvergroting van individuele handelszaken en het spanningsveld tussen de historische handelskern en de detailhandel in de periferie veroorzaken een toenemende leegstand in de kernen. Een proactieve werking rond dynamisering van handelscentra is van belang om de leefbaarheid van die kernen te garanderen.

Bepalingen uit de actualisatie van het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg – richtinggevend gedeelte

De actualisatie van het RSPL heeft onder meer betrekking op de taakstelling inzake bedrijventerreinen voor de planperiode 2007-2012. De taakstelling wordt aangepast op basis van de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). De potentiële planningsinitiatieven voor de provincie Limburg zijn opgelijst. De herziening duidt aan dat deze tenminste verzekerd moeten worden. Het betreft 657 ha aan bedrijventerreinen.

De taakstelling voor de provincie Limburg bedraagt 939ha (657ha + 282ha) te realiseren bedrijventerreinen. In navolging van het RSV zal de verdeling regionaal/lokaal bedrijventerrein opgevat worden binnen de provinciale 80-85/20-15- (84-89/11-16) verhouding. De verhouding wordt bepaald op basis van bestaande spreiding aan tewerkstelling. Doel is om de bestaande bundeling (met als referentie tewerkstelling 1991) te behouden en waar mogelijk te versterken.

Net zoals in het oorspronkelijk ruimtelijk structuurplan wordt in het richtinggevend gedeelte van deze actualisering geen cijfermatige taakstelling opgenomen voor de kleinstedelijke gebieden en specifieke knooppunten en ook niet voor de gemeenten van het buitengebied. Het al toebedelen van bedrijventerreinen houdt het risico in dat voorbij wordt gegaan aan de specifieke potenties en knelpunten op het terrein. Toch is er een kwantitatieve inschatting – een soort grootteorde – gemaakt voor pakket 3 (provinciale taakstelling) op basis van inschattingen van het pakket 1 en 2.



Figuur 20 Verdeling van de taakstelling nieuwe bedrijventerreinen uit het RSPL (p. 299)

Voor pakket 3 'kleinstedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten' bedraagt de kwantitatieve inschatting 420ha en 497ha ten gevolgen van de cijfers voor pakket 1 en 2. Hieruit kan men afleiden dat ieder kleinstedelijk gebied en ieder specifiek economisch knooppunt met een sterke rol binnen de ruimtelijk-economische structuur in aanmerking komt om bijkomend ongeveer 20 à 25ha te bestemmen, waarbij dit getal als een minimum te beschouwen is voor de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden, gezien het RSPL geen exacte cijfermatige taakstelling opgeeft.

Bindende bepalingen

Volgende bindende bepalingen uit het RSPL zijn van belang voor het PRUP Kleinhandelszone Ringlaan:

- Bindende bepaling nr. 29: De provincie bakent in ruimtelijke uitvoeringsplannen de kleinstedelijke gebieden af. Zij doet dat in samenwerking met de betrokken gemeenten en belanghebbende partijen.
- Bindende bepaling nr. 30: De provincie bakent in ruimtelijke uitvoeringsplannen de regionale bedrijventerreinen in de kleinstedelijke gebieden en in de specifieke economische knooppunten af en voert een differentiatie door. Zij doet dat in samenwerking met de betrokken gemeenten en belanghebbende partijen.
- Selectie van de N722 als secundaire weg type III

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) Sint-Truiden

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Sint-Truiden werd bij M.B. van 25 oktober 2000 goedgekeurd, de herziening van dit structuurplan werd goedgekeurd bij besluit van de deputatie op 31 augustus 2017.

Informatief gedeelte – handel

Het GRS neemt enkele conclusies over uit de studie 'Ontwikkeling van Sint-Truiden tot aantrekkelijk handelscentrum van de toekomst' (Nelson, 2010). Voor een aantal globale gegevens werden de cijfergegevens aangevuld met de geactualiseerde gegevens vanuit de ten tijde van opmaak van het GRS recentste Locatus (midden 2015).

In de Nelson studie wordt een ambitieniveau naar voor geschoven. Er wordt een groei van het kleinstedelijk niveau naar het regionaal stedelijk niveau beoogd. Dit houdt een toename van de koopbinding, koopattractie, maar ook handelsoppervlakte in. In totaal is er volgens deze studie uit 2010 een behoefte aan ong. 16.000 m² bijkomende winkelloppervlakte, met name voor 'speciality'-producten.

Het GRS is echter van recentere datum dan de studie uit 2010 en noteert enkele bedenkingen vanuit de stedelijke en provinciale diensten. Deze bedenkingen betreffen een her-evaluatie van de resultaten van de studie in het licht van situatie in 2017: *'De provincie wijst er op dat met de recente gegevens over de handelszaken, deze bijkomende winkelloppervlakte tegen zomer 2015 gerealiseerd is.'*

Het stadsbestuur neemt voor de verdere ontwikkeling van het handelsapparaat dan ook een voorzichtige houding aan en focust vooral op kwaliteitsverbetering. Een maximale invulling van een regio-gericht handelsapparaat van kleinstedelijk niveau, met de bedoeling zeker binnen de top-20 van handelssteden te blijven, lijkt daarbij meer aangewezen dan het toewerken naar een regionaalstedelijk niveau.

De dienst economie van de provincie wijst daarenboven op het negatieve effect van de creatie van bijkomende handelsoppervlakte: per bijkomend gecreëerde m² verdwijnt er in de directe of de ruime omgeving 0,5 m² bestaande handel. Gelet op de relatief hoge leegstand van handelspanden in Sint-Truiden vraagt zij dan ook erg voorzichtig te zijn met het toelaten / voorzien van bijkomende handelsoppervlakten. Verschuivingen in functie van een betere bundeling van handel en voor versterking van het binnenstedelijke handelsapparaat worden wel zinvol geacht.’ (GRS, informatief gedeelte, p.63)

Richtinggevend gedeelte – toekomstvisie op Sint-Truiden

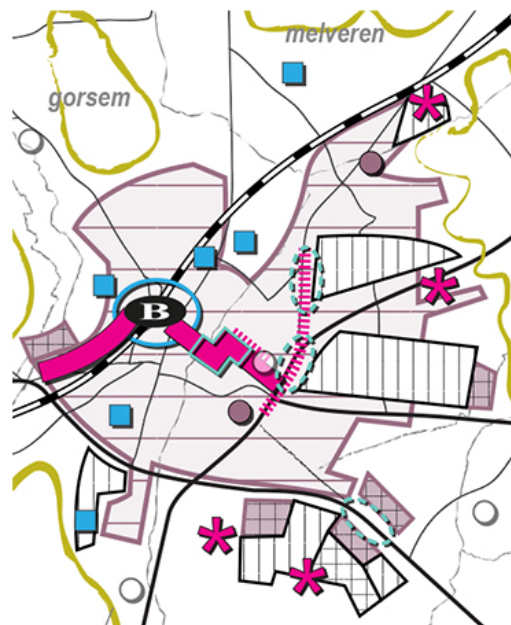
Zowel in het originele als het herziene gemeentelijke structuurplan wordt een rol voor Sint-Truiden aangegeven als een ‘levendige verzorgingsstad van de mooie fruitstreek’. Dit is een rol als ‘trekker van Haspengouw’ die de gemeentegrenzen overstijgt en betrekking heeft op heel het westelijk deel van Zuid-Limburg. Sint-Truiden neemt hiermee de rol van structuurondersteunend kleinstedelijk gebied, die haar in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen is toebedeeld, ten volle op. Dit vertaalt zich in een verdere uitbouw als pool van zorg, onderwijs, cultuur, toerisme / vrijetijdseconomie en handel voor heel de regio, en tegelijk ook in vernieuwende organisatorische en bestuurlijke lijnen met nauwere grensoverschrijdende samenwerking met geïnteresseerde buurgemeenten.

Meer specifiek gericht, wordt de handels-, dienstverlenende en verzorgende sector als een zeer belangrijke activiteit voor de stad gezien, eveneens naar de ruime regio toe. Van deze sectoren wordt in de toekomst wel geen explosieve ontwikkeling meer verwacht. Zij kennen een normale maar gestadige groei (o.m. om hun regionale functie te kunnen opnemen) en een regelmatige vernieuwing. Ze concentreren zich in de kernstad. De handel zal zich, binnen het kleinstedelijk gebied en in het bijzonder in het kernwinkelgebied in de binnenstad, verder met diversiteit in het aanbod ontwikkelen. De dienstverlening in ruime zin, met ook de verschillende soorten kantoren die een kleinstedelijk gebied nodig heeft, groeit verder door. Het geheel van de dienstverlenende en verzorgende sector neemt inzake werkgelegenheid en ruimtebehoeften stapsgewijze delen van de klassieke industriële activiteiten over.

Als enig economisch knooppunt in westelijk Zuid-Limburg heeft Sint-Truiden een rol terzake te spelen als concentratiepunt van hoogwaardige bedrijvigheid, diensten en regionale bedrijventerreinen. Deze regionale bedrijventerreinen worden zoveel als mogelijk gedifferentieerd en zijn vlot toegankelijk vanaf de hoofdverbindingswegen. De bestaande bedrijventerreinen van Terbiest en Schurhovenveld worden de komende periode grondig opgewaardeerd om toekomstgericht hun rol beter te kunnen opnemen. Bestaande hoogwaardige bedrijven worden waar nodig en mogelijk op een ruimtelijk kwaliteitsvolle manier ondersteund om hun activiteiten verder te kunnen ontplooien. Bedrijven op bedrijventerreinen moeten oog hebben voor hun uitzicht en zorgen voor aangepaste nieuwbouw. Een vermenging van handel, diensten en productie met het wonen is toegelaten waar het kan. Dergelijke bedrijven besteden de nodige aandacht aan hun uitzicht, verkeersdruk en milieubelasting op de omliggende woongebieden en krijgen waar nodig en mogelijk gepaste ruimere mogelijkheden. Voor de handel wordt vooral gemikt op een versterking van het kernwinkelgebied in de binnenstad en op een betere ordening van de grootwinkels.

Gewenste Ruimtelijke structuur – ruimtelijk-economische en voorzieningenstructuur

-  te ontwikkelen vliegveldgerichte bedrijvigheid
-  (te herstructureren) gemengd regionaal bedrijventerrein
-  compact lokaal bedrijventerrein
-  gemengd economisch gebied van kern- en randstad met concentraties
-  (potenties voor) hoogwaardig onderzoeks- en ontwikkelingsbedrijf
-  handelscentrum met regio-gerichte handelsas en kernwinkelgebied
-  grootwinkelclusters
-  kantoren in stationsomgeving
-  regionale (zorg)voorzieningen
-  grondgebonden landbouwgebied



Figuur 21 fragment gewenste ruimtelijk-economische en voorzieningenstructuur uit het GRS Sint-Truiden, de plangebieden werden reeds op de originele kaart afzonderlijk aangeduid als grootwinkelclusters (groen stippellijn)

Om deze toekomstvisie tot realisatie te brengen stelt het GRS enkele projecten en maatregelen voor. Voor het gedeelte handel en dienstverlening zijn dit er een 7-tal. Twee van deze maatregelen, met name 33.1 en 33.5, zijn rechtstreeks van belang voor voorliggend PRUP.

Maatregel 33.1 betreft de verdere uitbouw van de regionale bedrijventerreinen, waaronder Schurhovenveld valt. Globaal gezien wil het GRS inzetten op een algemene ruimtelijke kwaliteitsverhoging van deze terreinen. Voor Schurhovenveld dient onderzocht te worden of het terrein verder opgewaardeerd kan worden met beperkte bijkomende ruimte voor gemeenschappelijke ondersteunende functies (parkeren, waterzuivering, ...). Algemeen voor deze terreinen moet worden gestreefd naar de inbreng van een groenstructuur, gekoppeld aan grachten, wadi's en een heldere ontsluitingsstructuur. Op termijn moeten zuivere, en zeker publieksgerichte kantoren en handelszaken in deze terreinen afgebouwd worden ten voordele van productie- en logistieke bedrijven, behoudens stroken voor grootschalige kleinhandelsactiviteiten langs de N80 en de Hasseltsesteenweg (de bestaande terreinen hiervoor mogen op termijn zelfs uitbreiden). Ook moet worden gekeken naar de ontwikkeling van overgangen naar het stadsweefsel. Hierbij moet er worden op gelet dat dit geen handelszaken er toe verleid naar hier te her-lokaliseren – hetgeen ook een taak voor het vergunningenbeleid inhoudt.

Maatregel 33.5 heeft het over de clustering en versterking van grootwinkels. In dit onderdeel neemt de gemeente zelfs enkele suggesties op naar de provincie betreffende voorliggend op te maken PRUP.

Het GRS bevestigt dat grootwinkels noodzakelijk zijn in een evenwichtig handelaanbod en voor de regio-gerichte functie die Sint-Truiden ambieert. In functie van de beoogde beperkte en gerichte groei mikt het stadsbestuur op:

- max. ca. 2.000 m² bijkomende ruimte voor nieuwe grootwinkels in gevarieerd assortiment;
- max. 5.000 m² bijkomende ruimte voor grootwinkels in de woningbouwafwerkingsfeer;
- de nodige ruimte voor herlokalisatie van een aantal geïsoleerde sites en minder goed gelegen clusters;
- herschikte ruimte van kleinere naar grotere percelen voor garages (te verwachten concentratietendens);
- geen gerichtheid op meubelwinkels (weinig toekomstgericht, te meer omwille van het aanzuigefect van het nieuwe aanbod in de ruime regio).

Geopteerd wordt om de ‘gedeconcentreerde bundeling’ te behouden, maar wel op twee manieren verder te bundelen:

- baanwinkels waar mogelijk bijeen plaatsen in meerdere grootwinkelclusters (met gemeenschappelijke parking, gebundelde toegangen, evt. gemeenschappelijke opslag of dienstruimten, ...)
- twee soorten niet-exclusieve thematische bundelingen opzetten: wonen en bouw (woningbouwafwerkingscluster aan Fabrieksstraat) en autohandels (meerdere clusters aan Ringlaan, Luikersteenweg (vanaf de rotonde)).

Daarbij wordt geopteerd om toe te werken naar een grote bundeling in één grote hoofdcluster op de beste plaats, namelijk langs de doortochten in de oostrand van de kernstad (Ringlaan en Hasseltsesteenweg-zuid), de Truiense grootwinkelboulevard, en enkele kleinere ondersteunende clusters. Voor de hoofdcluster wordt een goede ruimtelijke band met het kernwinkelgebied uitgebouwd, om te ondersteunen dat de winkelactiviteit van stadsbezoekers zich zo veel mogelijk ook op het kernwinkelgebied richt. De concrete realisatie van de N80-doortocht die het openbaar domein van de grootwinkelcluster ruimtelijke kwaliteit en attractiviteit moet geven en de langparking in het gebied Brustempoort die voor beide bruikbaar is en van de oostelijke groene schakel doorheen het Brustempoortgebied die die ruimtelijke verbinding voelbaar vorm kan geven, zijn daarbij belangrijk. Voor de nieuwe vestigingen in de geselecteerde grootwinkelclusters zijn grotere winkels die in Sint-Truiden een dubbel profiel realiseren (een vestiging in een grootwinkelcluster en een vestiging in het stadscentrum) het meest welkom.

Volgende principes voor ontwikkeling / inrichting van een cluster worden vooropgesteld :

- een omvang die past binnen het (soms beperkte) mobiliteitsprofiel, dat ook bij latere wijzigingen en nabestemmingen toegepast moet worden;
- degelijke architectuur / niet te schreeuwigere reclames (gezamenlijke artistieke en kenmerkende totem, ...);
- compact (gesloten bebouwing, zo mogelijk meerlaagse winkels, autoparkeren zo mogelijk onder of op het gebouw, opslag zo mogelijk ondergronds) / organisatie in U-vormige clusters rond een gemeenschappelijk toegangsplein is een zinvolle en in Sint-Truiden nieuwe ontwikkelingsmogelijkheid; deze is op schaal van Sint-Truiden werkbaar tot een achttal winkels van elk ca. 800 tot 1.000 m²;
- parkeren bij voorkeur gemeenschappelijk georganiseerd, maar als dat niet kan, dan in elk geval op eigen terrein op te vangen (reden voor weigering);
- bij voorkeur gemengd met wonen (bovenop);

- in de regel in een cluster alleen winkels van 400 m² of groter om concurrentie met de binnenstad te milderen; aanwezige kleinere winkels worden gedoogd tot zolang zij actief zijn;
- goede buitenaanleg, met ook sterke bomenstructuur.

Voor de delen van de hoofdcluster aan Ringlaan – Hasseltsesteenweg-zuid die binnen voorliggend provinciaal RUP vallen, zijn dit de suggesties van de stad naar de provincie toe.

Gewenste Ruimtelijke structuur – verkeers- en vervoersstructuur

De gewenste verkeers- en vervoersstructuur van Sint-Truiden wordt uitgesplitst in een 9-tal elementen. Een van deze elementen betreft de hoofdverbindingswegen (primaire wegen) met doortocht zoals voorzien in het masterplan N80 (zie verderop) en met een geactualiseerde verknoping van de N3 en N80. Concreet wil de stad dat er prioritair werk wordt gemaakt van de herinrichting van de N80-doortocht conform het door de stad en het gewest goedgekeurde masterplan en het knooppunt N3-N80 in een geactualiseerde versie. Deze hernieuwde aanleg omvat een scheiding van lokaal en doorgaand verkeer opdat het doorgaand verkeer een vlotte doorstroming wordt geboden rond de stad en sluijverkeer vermindert/wordt vermeden. Een ander relevant element betreft de langparking aan de Hasseltsesteenweg, dewelke aan een groene schakel dient gekoppeld te worden. De langparkeerterreinen dienen te worden ingericht als aantrekkelijke stedelijke plekken met een groenstructuur van hoogstammige bomen.

-  groene schakels en vertakkingen (hoofd fietsverbindingen)
-  spoorontsluiting
-  hoofdbusontsluiting (secundaire weg type III)
-  hoofdbushalteplaats
-  binnenstadsboulevard / parkeerroute
-  hoofdverbindingsweg (primaire weg) met doortocht cfr. masterplan N80
-  gewone verbindingsweg (secundaire weg type I en II)
-  (lokale) ontsluitingsweg van dorpen, wijken en bedrijvzones
-  langparking kernstad
-  wegen en rivieren ter situering



Figuur 22 fragment gewenste verkeers- en vervoersstructuur uit het GRS Sint-Truiden

Bindend gedeelte

Volgende bindende bepalingen uit het GRS zijn relevant voor voorliggend PRUP.

Bindende bepaling 1 – selectie structuurbepalende elementen

- Selectie van de vier (te herstructureren en op te waarderen) gemengde regionale bedrijventerreinen Schurhovenveld, Terbiest, Domein van Brustem en Zuid en de clusters voor grootwinkels in het stedelijk gebied, met de hoofdcluster aan Ringlaan – Hasseltsesteenweg-zuid en nevenclusters aan Tiensesteenweg, Fabrieksstraat en Luikersteenweg als structuurbepalend elementen met betrekking tot de ruimtelijk-economische en voorzieningenstructuur.
- Selectie van de hoofdverbindingswegen (primaire weg) met de doortocht als groene boulevard zoals voorzien in het masterplan N80 en met een geactualiseerde verknoping van N80 en N3 als structuurbepalend elementen met betrekking tot de verkeers- en vervoersstructuur.

Bindende bepaling 8 – verdere uitbouw van de regionale bedrijventerreinen

- De stad Sint-Truiden ondersteunt de verdere uitbouw van de regionale bedrijventerreinen. Dit omvat o.a. de verdere afwerking, opvulling en opwaardering van de terreinen Schurhovenveld en Terbiest

Bindende bepaling 12 – grootwinkels reorganiseren in clusters in het stedelijk gebied

- Grootwinkels (> 1.000 m²) worden in goedgelegen clusters in het stedelijk gebied gebundeld, die goed met de fiets bereikbaar zijn, het parkeren gemeenschappelijk op eigen terrein opvangen en een aantrekkelijke uitstraling krijgen.

Mobiliteitsplan Sint-Truiden

De vernieuwing van het mobiliteitsplan van de stad Sint-Truiden werd op 15 december 2014 door de gemeenteraad aangenomen, nadat het plan op 18 december 2012 door de Provinciale Auditcommissie (PAC) conform werd verklaard.

De relevante aspecten in dit mobiliteitsplan voor de projectgebieden betreft voornamelijk de beleidsvorming omtrent de N80 en in mindere mate de N722. Als één van de huidige knelpunten wordt de barrièrewerking van de primaire wegen (N80 en N3) ter hoogte van het stadscentrum opgenomen. De verkeersveiligheid is ontoereikend, in hoofdzaak voor zwakke weggebruikers. Ter hoogte van de knooppunten is de barrièrewerking voor de doorsteek van fietsroutes groot. Tegelijk wordt de doordocht van de N80 ter hoogte van de zuidelijke projectsite ook in de potentiekaart opgenomen. Op deze kaart wordt de nieuwe verdeelring 'Omleidingsweg N3 – N80' gezien als een kans om meer verkeer gebruik te laten maken van deze ringstructuur. Aansluitend hierbij is er de potentie om het verkeer dat gedeeltelijk langs/op de vesten loopt enkelrichting te maken, waardoor meer verkeer uit het stadscentrum wordt geweerd. Een leefbaar, autoluw centrum kan zo worden gecreëerd. Als potentie wordt ook de ontwikkeling van zes groene schakels vanaf het centrum naar het open landschap opgenomen. Deze groene schakels geven nieuwe verbindingsmogelijkheden aan zwakke weggebruikers. Concreet worden deze schakels verder uitgewerkt in het GRS. Een van de voorgestelde schakels loopt via de Kazelstraat, richting het kruispunt N80 x N722 verder door langs de N80, vlakbij het projectgebied dus.



Figuur 23 Potentiekkaart, mobiliteitsplan Sint-Truiden

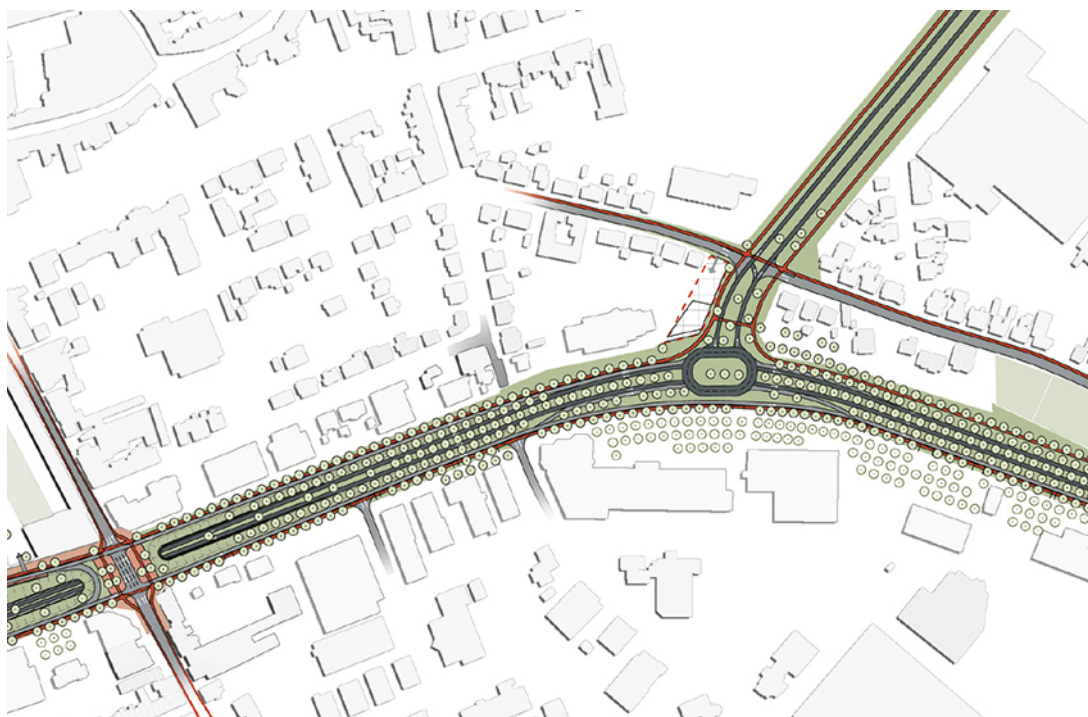
Deze potenties worden aangewend om enkele doelstellingen die het mobiliteitsplan vooropstelt mee tot uitvoering te helpen brengen. Dit omvat een reeks van intenties omtrent verkeersleefbaarheid, -veiligheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid. Concreet wordt hier als doelstelling ook een verhoogde aandacht voor omgevingswaarden aan toegevoegd. Bestaande openruimteverbindingen dienen te worden gevrijwaard en versterkt. Het bundelen en verweven van stedelijke functies en een gerichte inplanting van functies, rekening houdend met mogelijk gecombineerd gebruik van nodige voorzieningen dient te worden nagestreefd.

De doelstellingen worden verder geconcretiseerd in het richtinggevende gedeelte dat per werkdomein een aantal gerichte maatregelen voorstelt. De meest opvallende in relatie tot het projectgebied is wellicht de suggestie dat de N722 ter hoogte van het noordelijke plangebied zou opgewaardeerd worden van een lokale weg naar een secundaire weg type III. Ook wordt voorgesteld om de N718 op te waarderen naar een secundaire weg type II. Deze weg ligt ten noordoosten van de projectgebieden. De voorgestelde opwaardering zou wellicht een grote ontlasting qua autoverkeer voor Melveren-centrum, maar deels ook voor de projectgebieden kunnen betekenen.

Masterplan N80

In 2009 werd in opdracht van AWW een masterplan N80 opgemaakt. De 5,5 km lange verkeersader van Sint-Truiden wordt omgevormd tot een aantrekkelijk groene stadsentree. De weg wordt landschappelijk ingepast tussen glooiende grasbermen en ruime verbindings-plateaus. Meer dan 3.000 bomen worden volgens een raster geplaatst om zo de N80 aanzienlijk aantrekkelijker te maken. Het masterplan voorziet een scheiding van de doorgaande en lokale verkeersstromen door de inplanting van een landschappelijke ingepaste sleuf ter hoogte van het stadscentrum die de relatie tussen de stad en de omliggende wijken over de historische steenwegen herstelt. Aan beide zijden van de N80 wordt een dubbelrichtingsfietspad voorzien.

In het GRS van Sint-Truiden staat te lezen dat dit masterplan ten tijde van de opmaak voor de wegbeheerder AWW prioritair was, maar dat dit de voorbije jaren door het toegenomen belang van andere ingrepen in Limburg, met name de noord-zuidverbinding, verminderd is. De start van de uitvoering is al minstens naar de middellange termijn doorgeschoven en de belangrijke verknoping van N80 en N3 zal nog in een nieuw ontwerp geactualiseerd worden. Het GRS hamert er echter op dat voor de stad de heraanleg van de N80-doortocht volgens de principes van het masterplan van 2009 belangrijk en prioritair blijft.



Figuur 24 Gewenste eindtoestand ter hoogte van het plangebied cfr. Masterplan N80 (Omgeving)

Integraal Handelsvestigingsdecreet (IHB)

Het beleid van de Vlaamse Regering inzake detailhandel is verankerd in het decreet Integraal Handelsvestigingsbeleid (IHB) dat in werking trad op 29 juli 2016. Dit decreet werd voorafgegaan door de startnota 'Winkelen in Vlaanderen' (23 juli 2010) en de nota 'Winkelen in Vlaanderen 2.0' (21 december 2012).

Het IHB beoogt een beleid op zowel visie-, plan- en vergunningenniveau gebaseerd op vier overkoepelende basisdoelstellingen:

- Het creëren van duurzame vestigingsmogelijkheden voor kleinhandel, met inbegrip van het vermijden van ongewenste kleinhandelslinten.
- Het waarborgen van een toegankelijk aanbod voor consumenten.
- Het waarborgen en versterken van de leefbaarheid in het stedelijk milieu, met inbegrip van het versterken van kernwinkelgebieden.
- Het bewerkstelligen van een duurzame mobiliteit.

Artikel 2 legt een aantal begrippen vast:

- handelsgeheel : een geheel van kleinhandelsbedrijven, ongeacht of deze zich in afzonderlijke gebouwen bevinden en of dezelfde persoon de projectontwikkelaar, de eigenaar of de uitbater is, waarbij de kleinhandelsbedrijven voldoen aan de volgende voorwaarden :
 - a) ze vormen een ruimtelijk aaneengesloten geheel;
 - b) ze zijn van rechtswege of feitelijk met elkaar verbonden, in het bijzonder op financieel, commercieel of ruimtelijk vlak;
- kernwinkelgebied : een gebied afgebakend in een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening of een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waar via stedenbouwkundige voorschriften een stimulerend beleid inzake kleinhandel wordt gevoerd;
- kleinhandelsbedrijf : een distributie-eenheid waarvan de activiteit bestaat uit het te koop aanbieden of wederverkopen van goederen aan consumenten, zonder die goederen andere behandelingen te laten ondergaan dan de behandelingen die in de handel gebruikelijk zijn;
- kleinhandelslint : een opeenvolging van minstens drie kleinhandelsbedrijven langs een inval- of verbindingsweg zonder gemeenschappelijke parking of gemeenschappelijke in- en uitrit;
- kleinhandelszone : een specifiek door een plan van aanleg of een ruimtelijk uitvoeringsplan afgebakend gebied voor de vestiging van kleinhandelsbedrijven en handelsgehelen;
- netto handelsoppervlakte : de oppervlakte, bestemd voor het te koop aanbieden of de verkoop die toegankelijk is voor het publiek, met inbegrip van de niet-overdekte oppervlakten. Die oppervlakte omvat eveneens de kassazones, de zones die zich achter de kassa's bevinden en de inkomruimte;
- winkelarm gebied : een gebied afgebakend in een provinciale of gemeentelijke stedenbouwkundige verordening of een provinciaal of gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waar via stedenbouwkundige voorschriften beperkingen aan de kleinhandel worden opgelegd.

Artikel 3 bepaalt volgende categorieën als categorieën van kleinhandelsactiviteiten:

- 1° verkoop van voeding;
- 2° verkoop van goederen voor persoonsuitrusting;
- 3° verkoop van planten, bloemen en goederen voor land- en tuinbouw;
- 4° verkoop van andere producten.

Conform artikel 10 kunnen, met het oog op de verwezenlijking van de doelstellingen, de provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen en provinciale stedenbouwkundige verordeningen:

- 1° winkelarme gebieden afbakenen met een gemeentegrensoverschrijdende impact, in overleg met de betrokken gemeenten, en op vraag van minstens een betrokken gemeente;
- 2° normen bevatten betreffende de oppervlakte van de categorieën van kleinhandelsactiviteiten, vermeld in artikel 3 van het decreet;
- 3° deze normen differentiëren al naargelang het bestaande, dan wel nieuwe kleinhandelsbedrijven en handelsgehelen betreft.

De normen, vermeld in het eerste en tweede lid, kunnen :

- 1° geen beperkingen stellen aan geldende socio-economische vergunningen en geldende omgevingsvergunningen voor kleinhandelsactiviteiten;
- 2° geen niet aan de vergunningsplicht onderworpen uitbreidingen van bestaande en vergunde handelsvestigingen verbieden.

Art. 10 bepaalt verder dat met het oog op de verwezenlijking van de doelstellingen ruimtelijke uitvoeringsplannen kleinhandelszones kunnen afbakenen.

Omzendbrief 'Grootschalige detailhandel 2011/01'

De omzendbrief Grootschalige detailhandel biedt ruimtelijke afwegingselementen aan met het oog op een gestructureerd afwegingstraject voor de inplanting en/of groei van grootschalige detailhandel. De basisdoelstellingen hierbij zijn het tegengaan van verdere verlinting, het voeren van een aanbodbeleid op de daarvoor geschikte locaties en het voeren van een kernversterkend beleid. Het uiteindelijk doel is de realisatie van de goede ruimtelijke ordening inzake grootschalige detailhandel én een economisch leefbare en dynamische sector. De omzendbrief, die dateert van 9 december 2011, betreft een gedeeltelijke uitvoering van de Startnota 'Winkelen in Vlaanderen' die op 23 juli 2010 door de Vlaamse regering werd goedgekeurd (in opvolging van deze nota werd eveneens de Startnota 'Winkelen in Vlaanderen 2.0' goedgekeurd op 21 december 2012).

De handelszones in voorliggend plangebied kunnen beschouwd worden als 'steenweglocaties in stedelijk gebied'. Dit wordt beschreven als een handelslocatie op oude steenwegen binnen het afgebakend stedelijk verdichtingsgebied. Deze steenwegen vormen verbindingen tussen verschillende stadskernen richting de omliggende gemeenten. Door passage zijn deze dikwijls uitgegroeid tot herkenbare en sterk verdichte (vaak lintvormige) structuren. Soms zijn het ook sterke openbaar vervoersassen.

Het afwegingskader dat de omzendbrief schets biedt beoordelingscriteria aan om bepaalde locaties als meer of minder geschikt te beoordelen voor grootschalige detailhandel. De positieve afwegingselementen hebben in belangrijke mate te maken met de multimodale bereikbaarheid van een locatie en het aanbod aan bijkomende en/of complementaire voorzieningen. Een overwicht aan positieve afwegingselementen betekent in de meeste gevallen dat een geschikt ruimtelijk kader bestaat voor het functioneren en de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van grootschalige kleinhandel. Als positieve afwegingselementen worden in overweging genomen de planningscontext, een bundeling en zuinig ruimtegebruik, herwaardering, mobiliteit en kernversterking. Negatieve afwegingselementen kunnen evenzeer issues omtrent mobiliteit omvatten, maar ook een negatieve impact op landbouw, landschap, economie, natuur of milieu.

Specifiek voor ruimtelijke planprocessen wordt een aanbodbeleid gesuggereerd dat vertrekt van een afweging van functie, verschijningsvorm, locatie-kenmerken en het winkelconcept. In eerste instantie dient dit aanbodbeleid te passen binnen de visie geformuleerd in het stedelijke afbakeningsproces, waarbij onderbouwing vanuit overkoepelende visies of commercieel strategisch plannen sterk is aan te bevelen. Een afbakeningsplan vormt immers het juridisch kader waarbinnen grootschalige detailhandel kan worden vergund.

Relevante fietsroutenetwerken

Binnen verschillende bestuursniveaus werden verschillende soorten van fietsroutenetwerken vastgelegd. We onderscheiden het “Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk” (BFF), het recreatief fietsroutenetwerk met fietsknooppunten en de fietssnelwegen. Enkel deze laatste is relevant voor de projectsite. Fietssnelweg F74 (Hamont-Achel – Sint-Truiden) loopt ter hoogte van het zuidelijke plangebied gelijk met de N80 en passeert dus aldaar.



Figuur 25 Uitsnede uit de digitale kaart ‘BFF + FSW Limburg versie 2018-10-16’, zoals opgemaakt door de provincie Limburg. Paars: fietssnelweg; groen: BFF, hoofdroute; blauw: BFF, functionele route. Plangebieden: eigen aanduiding met oranje markeerpunten.

5 Parkeeronderzoek en parkeerbehoeftebepaling

In 2014 liet de provincie een parkeeronderzoek en parkeerbehoeftebepaling uitvoeren in het kader van voorliggend op te maken PRUP. Het is immers belangrijk om de situatie op het terrein ook cijfermatig te onderbouwen naast de loutere visuele waarneming van het parkeergedrag ter plaatse. Het uitgevoerde onderzoek was er dus met name op gericht om een beter inzicht te krijgen in de werking van de bestaande winkels en de verkeersattractie en dit tevens te positioneren in de tijd.

Weliswaar wisselden enkele winkels van uitbater sinds 2014, maar globaal gezien is de situatie hetzelfde. De gebouwen bleven qua omvang hetzelfde. Een eventuele nieuwe uitbating was telkens van een gelijkaardig mobiliteitsprofiel dan voorgaande. In het zuidelijk plangebied verdwenen Würth en Torfs uit het gebouw dat ze deelden. Het gebouwdeel van Würth staat nog steeds leeg, dat van Torfs werd ingenomen door Ixina. Schoenenhandel Scapino werd een zelfbouwwinkel onder de naam Easykit. Avance vertrok uit het gebouw dat het deelt met Vandenborre en Action, om vervangen te worden door Bristol. Het gebouw van Ortec werd daarna een tijd ingenomen door Lolita, een kledingzaak. Ondertussen is het gebouw (handelspand Lolita) afgebroken en heeft er zich een hamburgertent (Mc. Donalds) gevestigd. De knelpunten die voor de handelsvestigingen naar boven komen uit het onderzoek van 2014 blijven echter valabel voor het voorliggend PRUP. De impact en dynamiek van een hamburgertent met een drive-in genereert een ander mobiliteitsbeweging. De impact en mobiliteitsbeweging hiervan is in het plan-MER meegenomen en onderzocht.

Uit de studie van 2014 bleek de grootste parkeerbehoefte vanwege Action. Zij zijn onveranderd in het plangebied aanwezig gebleven. Aangezien de wijzigingen die er gebeurde sinds 2014 niet significant zijn naar mobiliteitsprofiel, stellen we dus dat de bevindingen uit het onderzoek van destijds nog steeds een realistisch vertrekbeeld vormen. Deze zullen weliswaar in het MOBER verder uitgediept en aangevuld worden met nieuwe verkeerstellingen.

Parkeeronderzoek

Om de parkeervraag van de functies in het plangebied in kaart te brengen, werd een parkeerbezettingsonderzoek uitgevoerd op vrijdag 14/02/2014 en zaterdag 15/02/2014. Per deelgebied werd met een halfuurfrequentie het aantal geparkeerde voertuigen waargenomen. Enkel de gemarkeerde en beschikbare parkeerplaatsen werden hierbij in beschouwing genomen. Bijkomende ruimte waar geparkeerd wordt, maar geen afgebakende parkeerplaatsen zijn, werd niet als parkeercapaciteit beschouwd.

Uit de resultaten blijkt dat op zaterdag de parkeervraag hoger ligt dan op vrijdag. Er is een groot verschil tussen de deelgebieden te merken. De belangrijkste conclusies zijn als volgt:

- De parkeervraag van de winkels langs de N722 kan opgevangen worden op eigen terrein. Op het piekmoment op zaterdag bedraagt de bezettingsgraad 85%, wat ideaal is. Ten tijde van het onderzoek was de vroegere vestiging van O’Cool – net zoals vandaag – leegstaand. De nota meldt dan ook dat wanneer deze handelsruimte opnieuw ingevuld wordt, de parkeervraag zal toenemen, afhankelijk van het type winkel.
- In de omgeving van de winkels Vandenborre-Action-Avance (vandaag Vandeborre-Action-Bristol) bleek de parkeervraag op vrijdag, maar zeker op zaterdag veel hoger dan de capaciteit op eigen terrein. Op zaterdag steeg de vraag tot 105 voertuigen, terwijl er maar 44 officiële parkeerplaatsen zijn.

- De overige winkels langs de ventweg van de N80 kunnen aan hun eigen parkeervraag voldoen.
- Op de pechstroken van de N80 en de N722 wordt lang geparkeerd door vrachtwagens.

Parkeerbehoefte

Op basis van het parkeeronderzoek werd voor de bestaande toestand een berekening van de parkeerbehoefte uitgevoerd. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat deze winkelomgeving momenteel over een correct aantal parkeerplaatsen beschikt. Er is geen overloop naar de omliggende straten. Op de maatgevende zaterdag stijgt de bezettingsgraad maximaal tot de comfortgrens van 85%.

Enkel voor het deelgebied Vandenborre-Action-Avance (vandaag Vandeborre-Action-Bristol) werden op piekmomenten problemen geconstateerd. Om voor dit deelgebied uit te komen op een parkeercapaciteit die te allen tijde een bezettingsgraad van maximaal 85% nastreeft, zouden er zo'n 80 extra parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Uit de studie blijkt het grote succes van Action, die een groter dan gemiddeld aantal bezoekers (en dus voertuigen) aantrekt.

Uit het parkeeronderzoek blijkt ten slotte dat de overige kleinhandelszaken binnen het plangebied ten tijde van de studie over voldoende parkeerplaatsen beschikken. Zoals eerder reeds geargumenteed, mogen we er van uitgaan dat deze conclusie vandaag nog geldig is.

6 Doelstellingen van het RUP

Doelstellingen

De provincie neemt het initiatief om over te gaan tot de opmaak van een PRUP 'Kleinhandelszone Ringlaan'. Gerelateerd naar het RSPL, heeft het PRUP de intentie om lokaal de visie van de provincie op structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en op grootschalige kleinhandelsconcentraties tot uitvoering te brengen.

In het GRS van Sint-Truiden wordt de visie omtrent grootwinkels als volgt omschreven: *“grootwinkels zijn noodzakelijk in een evenwichtig handelsaanbod en voor de regio-gerichte functie die Sint-Truiden ambieert. In functie van de beoogde beperkte en gerichte groei mikt het stadsbestuur op o.a. op het bijeen plaatsen van baanwinkels in meerdere grootwinkelclusters. Daarbij wordt geopteerd om toe te werken naar een grote bundeling in één grote hoofdcluster op de beste plaats, namelijk langs de doortochten in de oostrand van de kernstad (Ringlaan + Hasseltsesteenweg-Zuid), de Truiense grootwinkelboulevard, en enkele kleinere ondersteunende clusters. Voor de hoofdcluster wordt een goede ruimtelijke band met het kernwinkelgebied uitgebouwd, om te ondersteunen dat de winkelactiviteit ervan van stadsbezoekers zich zo veel mogelijk ook op het kernwinkelgebied richt.”*

Gezien de bestaande feitelijke toestand van het plangebied op juridisch vlak niet overal in overeenstemming is met de planologische situatie, wil het PRUP hieromtrent oplossingen aanbieden. Het RUP wil daarbij aansturen op een ruimtelijke kwaliteitsverbetering door:

- het optimaliseren van het ruimtegebruik (ruimtelijk rendement verhogen, inzetten op verweving van functies in aansluiting op het regionaal bedrijventerrein Schurhoven);
- de verhoging van de beeldkwaliteit van de site;
- het voorzien van voldoende ruimte voor parkeren;
- het opwaarderen van de inrichting van het semipubliek domein.

Uitgangspunten

Complementariteit met het Regionaal bedrijventerrein Schurhoven:

Het is de uitdrukkelijke bedoeling van de provincie om de plangebieden (en Schurhoven in zijn geheel) alle kansen te bieden als een gemengde zone die zich blijvend kan ontwikkelen als bedrijventerrein. Het PRUP laat functies toe die gerelateerd zijn aan bedrijvigheid, hetgeen zich inschrijft binnen de eigenheid van Schurhoven. Dit omvat grootschalige kleinhandel, bedrijvigheid met toonzaal en kantoorfuncties. Hiervoor moet de nodige ruimte gereserveerd worden. Inname van deze terreinen door andere bestemmingen is niet wenselijk. Enkel in het meest zuidelijk deel van het plangebied, op het scharnierpunt tussen de kleinhandelszone en het woongebied, kan horeca toegestaan worden.

Het creëren van duurzame vestigingsmogelijkheden voor kleinhandel, het waarborgen van een toegankelijk aanbod voor consumenten, het waarborgen en versterken van de leefbaarheid in het stedelijk milieu:

De vereisten die er aan de vergunbaarheid van handelsactiviteiten binnen de contouren van het PRUP worden gelegd, zijn er op gericht enige concurrentie met het aanbod in de binnenstad te vermijden en dus de uitbouw van een complementair, niet-competitief aanbod te stimuleren.

De ruimtelijke structuur van de site, die anders is als de binnenstad, leent zich als duurzame vestigingsmogelijkheid voor winkels met grote winkelvloeroppervlakten en een specifieke vraag naar een goede autobereikbaarheid. De site biedt dus kansen om winkelconcepten te huisvesten die qua oppervlakte en mobiliteitsprofiel, maar ook naar shop-beleving en producttype verschillen van de winkels in de binnenstad.

In functie van het waarborgen en versterken van de leefbaarheid van het stedelijk milieu (complementariteit met de binnenstad), wil het PRUP focussen op volgende winkeltypes:

- Volumineuze detailhandel (goederen die vallen onder de kleinhandelscategorie D van het 'Decreet betreffende het integraal handelsvestigingsbeleid' én die een ruim grondoppervlak behoeven en/of ruim zijn in afmetingen; voorbeelden zijn meubelen, auto's, keukens, badkamers, boten, caravans, bouwmaterialen en landbouwwerktuigen). Volumineuze detailhandel is moeilijk inpasbaar in de binnenstad door de grotere winkelvolumes die noodzakelijk zijn voor het type producten dat aangeboden wordt, maar ook door het vaak specifieke mobiliteitsprofiel. Veel van dit soort winkels behoeven een vlotte bereikbaarheid met de auto om de producten te kunnen vervoeren/leveren.
- Niet-volumineuze detailhandel (goederen die vallen onder de kleinhandelscategorieën A, B, C van het 'Decreet betreffende het integraal handelsvestigingsbeleid' of goederen die vallen onder categorie D van dit decreet én die slechts een beperkt grondoppervlak behoeven en beperkt zijn in afmeting; voorbeelden zijn kleding, schoenen, voeding, klein elektro,...). Dit soort detailhandel heeft een belangrijke rol in de versterking van het binnenstedelijk handelsapparaat en wordt op de site enkel toegestaan voor wat betreft de grootschalige baanwinkelconcepten. Er zal dan ook een strengere minimum oppervlaktenorm voor gehanteerd worden.

Een economisch verantwoord detailhandelsaanbod voorzien

De stad Sint-Truiden kende in 2017 een leegstandcijfer van 10,5% winkelvloeroppervlakte (*bron: www.detailhandelvlaanderen.be - feitenfiche Sint-Truiden*). Een sterke intensivering van het detailhandelsaanbod binnen het plangebied is bijgevolg niet aan de orde. Wel wordt een beperkte bijkomende winkelvloeroppervlakte (max. 2000m²) binnen het plangebied aangewend om ter hoogte van welbepaalde percelen (alwaar momenteel reeds handelszaken gesitueerd zijn) op het terrein een uitbreidingsmarge te geven bij structurele verbouwingen of bij nieuwbouw en hen daartoe in zekere zin te stimuleren.

Bewerkstelligen van een duurzame mobiliteit:

- De site is gericht op (winkel)functies die een zwaarder mobiliteitsprofiel kennen. Er zal gewerkt worden met parkeernormen om het hoofd te bieden aan de parkeervraag. Volumineuze detailhandel richt zich naar consumenten met doelgerichte bezoeken en wordt gekenmerkt door minder frequente aankopen. Dit heeft tot gevolg dat de volumineuze kleinhandel een beperktere mobiliteit genereert in verhouding tot de winkelvloeroppervlakte dan niet-volumineuze detailhandel (frequenter bezoeken). Dit zal zich doorvertalen in gedifferentieerde parkeernormen voor beide soorten detailhandel.
- De kleinhandelszone situeert zich aan de fietssnelweg F74. Er is bijgevolg een goede bereikbaarheid per fiets voor bezoekers maar ook werknemers op de site. Er zal voorzien worden in voldoende en goed bereikbare fietsparkeerplaatsen.

Krijtlijnen voor de stedenbouwkundige voorschriften

Concreet vertalen bovenstaande doelstellingen en uitgangspunten zich in enkele krijtlijnen, die als aanzet voor de uiteindelijke voorschriften kunnen aanzien worden:

BESTEMMING:

Hoofdbestemmingen:

- grootschalige kleinhandel:
 - *volumineuze detailhandel:*
bruto min. 600m² en netto min. 400m² WVO per handelseenheid, zowel van toepassing bij vergunningsaanvragen voor de aanpassing van bestaande handelseenheden, als de oprichting van nieuwe handelseenheden.;
 - *niet-volumineuze detailhandel:*
bruto min. 1000m² en netto min. 600m² WVO per handelseenheid, zowel van toepassing bij vergunningsaanvragen voor de aanpassing van bestaande handelseenheden, als de oprichting van nieuwe handelseenheden;

Hierbij worden deze begrippen gedefinieerd als:

Niet-volumineuze goederen	Niet-volumineuze goederen zijn de goederen die vallen onder de kleinhandelscategorieën A, B, C en D van het 'Decreet betreffende het integraal handelsvestigingsbeleid' van 15 juli 2016. Wat betreft de goederen die vallen onder kleinhandelscategorie D betreffen de niet-volumineuze goederen enkel die goederen die per eenheid een maximaal vloer- en/of grondoppervlak behoeven dat kleiner of gelijk is dan 1m ² en/of de lengte van 1m niet overschrijden in om het even welke meetrichting van om het even welk buitenvlak.
Volumineuze goederen:	Volumineuze goederen zijn goederen die voldoen aan volgende twee voorwaarden: 1) ze vallen onder kleinhandelscategorie D 'verkoop van andere producten' zoals bepaald door het 'Decreet betreffende het integraal handelsvestigingsbeleid' van 15 juli 2016; 2) ze hebben per eenheid een groot vloer- en/of grondoppervlak nodig (vloer- en/of grondoppervlak > 1m ² en/of de lengte van 1m overschrijdend in om het even welke meetrichting van om het even welk buitenvlak), zoals meubelen, auto's, keukens, badkamers, boten, caravans, grove bouwmaterialen en landbouwwerktuigen en uit dien hoofde moeilijk inpasbaar zijn in een traditioneel winkelgebied.

Bestaande handelszaken die niet aan de laagste oppervlakenorm voor handelszaken in het plangebied voldoen (zijnde netto min. 400m² WVO, bruto min. 600m²), kunnen bij een structurele verbouwing enkel een omgevingsvergunning bekomen wanneer zij een uitbreiding voorzien naar deze laagste oppervlakenormen binnen het plangebied. Naar wens kan de netto winkelvloeroppervlakte nog aangevuld worden met een algemeen uitbreidingspercentage van

18% op de vloeroppervlakte van het huidige pand. Bij de oprichting van een nieuwbouw met een handelsfunctie moet er eveneens voldaan worden aan deze normering. Voor de aanwezige niet-handelsgebouwen (bedrijven, kantoren en diensten) dient een uitbreiding in functie van de continuïteit van de bedrijfsvoering en/of dienstverlening te zijn en is ze sowieso beperkt tot de maximale stedenbouwkundige enveloppe zoals toegestaan door het PRUP.

Bestaande handelspanden die niet aan de laagste oppervlakenorm voldoen mogen, in geval zij een vergunning voor een structurele verbouwing of nieuwbouw wensen te bekommen, hier ook aan voldoen a.d.h.v. het samenvoegen van aangrenzende bestaande handelspanden.

Ter verduidelijking:

Dit betekent bijvoorbeeld voor het pand Z2.1, het voormalige Würth (netto WVO van 300m² cfr. Locatus), dat deze winkel bij een structurele verbouwing of nieuwbouw een netto WVO zal moeten omvatten van min. 400m² en max. 454m², en een bruto WVO van 600m². Dit betekent echter wel dat enkel volumineuze detailhandel kan toegestaan worden in dit pand.

Een andere mogelijkheid is dat dit pand bij een structurele verbouwing of bij nieuwbouw zich inlijft bij het aangrenzende pand tot één grote fysieke winkel (en op die manier ook in aanmerking komt voor niet-volumineuze detailhandel). De uitbreidingsmarge op de netto-winkelvloeroppervlakte van 18% wordt dan genomen op de som van de netto-winkelvloeroppervlakten van de bestaande winkelpanden. “

De ondergrens van bruto min. 600m² en netto min. 400m² WVO per handelseenheid wordt ingegeven vanuit hoofdstuk 4, art. 11 van het ‘Decreet betreffende het Integraal handelsvestigingsbeleid’ van 15 juli 2016 (en latere versies). Door deze beperking in te bouwen, wordt een inname vrijgesteld van stedenbouwkundige vergunning uitgesloten in het PRUP. De netto ondergrens voor niet-volumineuze kleinhandel wordt bijkomend ingegeven vanuit de motivatie concurrentie met de binnenstad te willen vermijden. Deze netto-oppervlakte vertaalt zich immers naar een al minstens middelgroot gebouw in bruto-oppervlakte, waarvan het sowieso moeilijker is om dit nog in de binnenstad te realiseren. Een kleine buurt-supermarkt wordt hier bijvoorbeeld al zo goed als mee uitgesloten.

- diensten en kantoren;
- bedrijvigheid met toonzaal (geen SEVESO-bedrijvigheid, opp. toonzaal max 10% van de bedrijfsoppervlakte);

Nevenbestemming:

- max. 1 conciërgewoning per perceel.

Uitgesloten:

- horeca (uitgezonderd het scharnierpunt tussen de handelsbestemming en de aansluitende woonbestemming, waar dit een overgang kan vormen);
- recreatie;
- wonen (m.u.v. conciërgewoning).

BIJKOMENDE WINKELVLOEROPPERVLAKTE:

Max. 2000m² bijkomende netto oppervlakte WVO, evenredig te verdelen over de bestaande handelspanden binnen het plangebied. Deze bijkomende winkelvloeroppervlakte mag zowel op het gelijkvloers als de verdieping worden gerealiseerd. Realisatie op de verdieping geeft echter geen recht op nog meer bijkomende winkelvloeroppervlakte.

Oprichten van handelspanden is enkel mogelijk op welbepaalde percelen aangeduid op het grafisch plan.

PARKEERNORMEN:

Bestemming detailhandel

- volumineuze detailhandel: 2pp/100m² bruto vloeroppervlakte.
- niet-volumineuze detailhandel: 8 pp/100m² bruto vloeroppervlakte.
(Bovenstaande wordt verderop gemotiveerd a.d.h.v. de relevante CROW cijfers)

Daarnaast zal er voldoende ruimte moeten voorzien worden voor fietsparkeerplaatsen i.f.v. het aanmoedigen van duurzame mobiliteit op deze locatie die vooral op autobereikbaarheid gericht is.

Overige bestemmingen

Cfr. de normen in de stedenbouwkundige verordening van de stad Sint-Truiden.

SPECIFIEKE MOTIVERING BETREFFENDE DE GEHANTEERDE PARKEERNORMERING:

Als basis voor het voorstel voor de parkeernormering wordt gebruik gemaakt van parkeerkcijfers uit CROW publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (oktober 2012). Deze cijfers worden eveneens gebruikt bij de uitwerking van de effectengroep parkeren binnen plan-MER Kleinhandelszone Ringlaan. Voor de parkeernormering wordt gebruik gemaakt van parkeerkcijfers uit CROW publicatie 317 aangezien in het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies geen concrete parkeerkcijfers vervat zitten. Bovendien werden de parkeerkcijfers van CROW allemaal op eenzelfde wijze bepaald en zijn de cijfers (bv. per type winkel) hierdoor onderling vergelijkbaar.

CROW stelt voorop dat bij het gebruik van parkeerkcijfers en kencijfers verkeersgeneratie rekening dient gehouden worden met:

- Bereikbaarheidskenmerken van de locatie
- Specifieke kenmerken van de functie
- Mobiliteitskenmerken van de gebruikers van de functie
- Het gemeentelijke parkeerbeleid

Er wordt rekening gehouden met de stedelijkheidsgraad en de afstand tot het centrum. De cijfers die gehanteerd worden voor het plangebied hebben betrekking op een matig stedelijke zone, gelegen in de schil van het centrum van St.-Truiden.

De activiteiten en functies binnen het plangebied vallen onder twee ‘groepen’ van kencijfers die in de CROW publicatie worden uiteengezet, namelijk hoofdgroep werken en hoofdgroep winkelen.

Hoofdgroep werken

Sommige functies vallen onder de hoofdgroep ‘werken’. Hierbinnen worden een aantal functies onderscheiden die binnen het plangebied voorkomen of kunnen voorkomen.

<i>Type functie (CROW)</i>	<i>Maximaal parkeerkencijfer per 100m² bvo</i>	<i>Huidige functie binnen het plangebied</i>
Kantoor zonder baliefunctie	1,9	VDAB Witgele kruis
Commerciële dienstverlening	2,5	/
Bedrijf arbeidsintensief, bezoekersextensief	2,2	/
Bedrijf arbeidsextensief, bezoekersextensief	1,1	/

Deze cijfers sluiten goed aan of zijn minder streng dan de normen die voor deze functies opgenomen zijn in gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Sint-Truiden. Om die reden worden de normen van deze verordening in het PRUP overgenomen voor bovenstaand genoteerde functies.

Hoofdgroep winkelen

De overige functies vallen onder de hoofdgroep ‘winkelen en boodschappen’. Hierbinnen worden door CROW een aantal type functies onderscheiden die binnen het plangebied voorkomen of kunnen voorkomen.

<i>Type functie (CROW)</i>	<i>Maximaal parkeerkencijfer per 100m² bvo</i>
Supermarkt	8 (hoogste der supermarkten)
- buurtsupermarkt	3,7
- discountsupermarkt	5,9
- fullservice supermarkt	5,7
- grote supermarkt	7,9
Groothandel in levensmiddelen	7,4
Bruin- en witgoedzaken	6,6
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,9
Bouwmarkt	2,1

In het RUP wordt een indeling gemaakt in volumineuze en niet-volumineuze detailhandel. Beide soorten detailhandel hebben een eigen mobiliteitsprofiel. Volumineuze detailhandel richt zich naar consumenten met doelgerichte bezoekmotieven en wordt gekenmerkt door minder frequente aankopen. Dit heeft tot gevolg dat de volumineuze kleinhandel een beperktere mobiliteit genereert in verhouding tot de winkelvloeroppervlakte dan niet-volumineuze detailhandel (frequenter bezoeken). Dit zal zich doorvertalen in gedifferentieerde parkeernormen voor beide soorten detailhandel.

Om te komen tot parkeernormen voor beide soorten detailhandel wordt er gekeken naar de strengste parkeernormen die de CROW toekent aan type functies die logischerwijs onder een van beide indelingen vallen:

- De functie (grote) supermarkt kan gezien worden als niet-volumineuze detailhandel. Deze functie heeft het hoogste parkeerkencijfer (8 pp/100m²) van alle type functies die in hoofdzaak niet-volumineuze goederen verkopen. Gezien dit cijfer dus het strengste en dus “allesdekkend” is, wordt dit aangenomen als referentie om de parkeernorm voor niet-volumineuze detailhandel te bepalen.
- Om een globale parkeernorm voor volumineuze detailhandel te bepalen, wordt er gekeken naar de kencijfers van de typefuncties “bouwmarkt” en “woonwarenhuizen”. Wanneer opnieuw gekozen wordt voor de strengste norm, betekent dit dat voor volumineuze detailhandel een globale parkeernorm van 2pp/100m² realistisch is.

Noot:

- De opdeling in volumineuze/niet-volumineuze detailhandel kan echter niet één op één aan de type functies zoals benoemd door de CROW gelinkt worden. Zo kan de type functie “bruin -en witgoedzaken”, zowel onder volumineuze als onder niet-volumineuze detailhandel geklasseerd worden afhankelijk van het type producten dat er in hoofdzaak verkocht wordt. Toch geven de cijfers van de CROW een indicatie naar gepaste normering. CROW omvat ook geen kengetallen voor kleding en schoenen, deze types worden mee ingedeeld bij ‘niet-volumineuze detailhandel’ en de norm van 8pp/100m² wordt er dus ook op toegepast. Er wordt dus gekozen voor de hoogste norm i.f.v. een maximale flexibiliteit van het eventueel wijzigen van de invulling van de handelspanden.
- De keuze van parkeernormering wijkt af van de parkeernormering die wordt opgelegd door de stad Sint-Truiden in haar stedenbouwkundige verordening. Deze voorziet voor grootwinkels algemeen een parkeernorm van 5 pp/100m². In het PRUP wordt de parkeernorm verder gedifferentieerd voor volumineuze/niet-volumineuze detailhandel, met name respectievelijk 2 pp/100m² en 8pp/100m², waarvoor de kencijfers als basis dienen. Uit deze cijfers blijkt, zoals bovenaan toegelicht, dat 8 pp/100m² een ‘veiliger’ norm zou zijn voor grootwinkels (type ‘grote supermarkt’). Voor andere wikeltypes, zoals bijvoorbeeld een bouwmarkt, blijkt dan weer dat de voorziene norm van 5 pp/100m² in de verordening een overschatting geeft van het aantal benodigde parkeerplaatsen (kencijfer = 2 pp/100m²). Kortom is het aangewezen om voor een aantal functies/types af te wijken van de parkeernormering die voorzien wordt door de stad en de normering beter af te stemmen op het werkelijk mobiliteitsprofiel per functie, weergegeven door de parkeerkencijfers.
- De voornaamste leidraad voor keuze van de vernoemde parkeerratio’s zijn de kencijfers van CROW. Echter wordt deze keuze mede ondersteund door de eigenheden van het plangebied. Dit is een handelslocatie die zich door haar ruimtelijke structuur, die anders is als de binnenstad, leent als duurzame vestigingsmogelijkheid voor winkels met grote winkelvloeroppervlakten en een specifieke vraag naar een goede autobereikbaarheid. Door het toepassen van hoge parkeernormen ontstaat er ook een flexibiliteit naar invulling van de handelspanden, die meerdere types handel mogelijk maakt en, indien nodig, een omvorming van type naar type. Los daarvan zullen de voorschriften een overaanbod aan parkeerplaatsen (meer dan de norm) niet toelaten en een kwalitatieve infrastructuur voor het stallen van

fietsen opleggen, zodat, ondanks de autogerichtheid van de locatie, multimodaliteit toch ondersteund blijft.

7 Motiveringsplicht inzake de Europese Dienstenrichtlijn

Een RUP met beperkingen of een verbod op (bepaalde categorieën) kleinhandel moet worden getoetst aan art. 15, 3^{de} lid van de Europese Dienstenrichtlijn. Indien er in het RUP beperkingen op kleinhandel worden opgelegd, dient de overheid die het plan opstelt, cfr. art. 15, §3 van voornoemde richtlijn, te motiveren waarom de opgelegde beperkingen niet-discriminatoir, noodzakelijk en evenredig zijn.

In het PRUP “Kleinhandelszone Ringlaan” te Sint-Truiden worden beperkingen naar kleinhandel opgenomen in de zin van het opleggen van minimale winkelvloeroppervlakten voor handelszaken binnen de site, met een differentiatie naar minimum winkelvloeroppervlakte voor volumineuze dan wel niet-volumineuze detailhandel:

- *volumineuze detailhandel:*
bruto min. 600m² en netto min. 400m² WVO per handelseenheid;
- *niet-volumineuze detailhandel:*
bruto min. 1000m² en netto min. 600m² WVO per handelseenheid.

Deze beperking is:

- Niet-discriminatoir: de beperking maakt geen rechtstreeks of onrechtstreeks onderscheid in nationaliteit of plaats van de statutaire zetel.
- Noodzakelijk:
De beperking wordt opgelegd vanuit de goede ruimtelijke ordening en de doelstellingen van het integraal handelsvestigingsbeleid. Deze doelstellingen zijn:
 1. het creëren van duurzame vestigingsmogelijkheden voor kleinhandel, met inbegrip van het vermijden van ongewenste kleinhandelslinten;
 2. het waarborgen van een toegankelijk aanbod voor consumenten;
 3. het waarborgen en versterken van de leefbaarheid in het stedelijk milieu, met inbegrip van het versterken van kernwinkelgebieden;
 4. het bewerkstelligen van een duurzame mobiliteit.

De beperking in minimum winkelvloeroppervlakte zoals die opgelegd wordt in het RUP maakt deel uit van een totaalaanpak aan maatregelen omtrent de optimale verdeling van handelsactiviteiten binnen Sint-Truiden i.f.v. een goede ruimtelijke ordening:

In het GRS van Sint-Truiden wordt deze aanpak samenvattend (voor wat het gedeelte dat grootwinkels aanbelangt) als volgt omschreven: *“grootwinkels zijn noodzakelijk in een evenwichtig handelsaanbod en voor de regio-gerichte functie die Sint-Truiden ambieert. In functie van de beoogde beperkte en gerichte groei mikt het stadsbestuur op o.a. op het bijeen plaatsen van baanwinkels in meerdere grootwinkelclusters. Daarbij wordt geopteerd om toe te werken naar een grote bundeling in één grote hoofdcluster op de beste plaats, namelijk langs de doortochten in de oostrand van de kernstad (Ringlaan + Hasseltsesteenweg-Zuid), de Truiense grootwinkelboulevard, en enkele kleinere ondersteunende clusters. Voor de hoofdcluster wordt een goede ruimtelijke band met het kernwinkelgebied uitgebouwd, om te ondersteunen dat de winkelactiviteit ervan van stadsbezoekers zich zo veel mogelijk ook op het kernwinkelgebied richt.”*

De vereisten die er aan de vergunbaarheid van handelsactiviteiten binnen de contouren van het PRUP worden gelegd, zijn er op gericht enige concurrentie met het aanbod in de binnenstad te vermijden en dus de uitbouw van een complementair, niet-competitief aanbod te stimuleren.

De ruimtelijke structuur van de site, die anders is als de binnenstad, leent zich als duurzame vestigingsmogelijkheid voor winkels met grote winkelvloeroppervlakten en een specifieke vraag naar een goede autobereikbaarheid. De site biedt dus kansen om winkelconcepten te huisvesten die qua oppervlakte en mobiliteitsprofiel, maar ook naar shop-beleving en producttype verschillen van de winkels in de binnenstad.

In functie van het waarborgen en versterken van de leefbaarheid van het stedelijk milieu (complementariteit met de binnenstad), wil het PRUP focussen op volgende winkeltypes:

- Volumineuze detailhandel (verkoop van goederen die een groot vloer -en/of grondoppervlak nodig hebben zoals meubelen, auto's, keukens, badkamers, boten, caravans, bouwmaterialen en landbouwwerktuigen): Volumineuze detailhandel is moeilijk inpasbaar in de binnenstad door de grotere winkelvolumes die noodzakelijk zijn voor het type producten dat aangeboden wordt, maar ook door het vaak specifieke mobiliteitsprofiel. Veel van dit soort winkels behoeven een vlotte bereikbaarheid met de auto om de producten te kunnen vervoeren/leveren.
- Niet-volumineuze detailhandel (kleding, schoenen, voeding, klein electro,...) Dit soort detailhandel heeft een belangrijke rol in de versterking van het binnenstedelijk handelsapparaat en wordt op de site enkel toegestaan voor wat betreft de grootschalige baanwinkelconcepten. Er wordt dan ook een strengere minimum oppervlakenorm voor gehanteerd.

De ondergrens van bruto min. 600m² en netto min. 400m² WVO per handelseenheid wordt ingegeven vanuit hoofdstuk 4, art. 11 van het 'Decreet betreffende het Integraal handelsvestigingsbeleid' van 15 juli 2016 (en latere versies). Door deze beperking in te bouwen, wordt een inname vrijgesteld van stedenbouwkundige vergunning uitgesloten in het PRUP.

- Evenredig:
Een RUP is het meest geschikte geschikt instrument om verordenende beperkingen in mogelijke bestemmingen en minimale oppervlakenormen op te leggen.

Het nagestreefde doel van de beperking is het bewerkstelligen van een complementair handelsaanbod met de binnenstad. De minimale oppervlakte normen die voor kleinhandel worden voorzien, zullen ervoor zorgen dat deze winkellocatie enkel wordt aangewend voor handelszaken die door hun omvang quasi niet inpasbaar zijn binnen de ruimtelijke structuur van de binnenstad. Door de minimale oppervlakenormen te differentiëren voor volumineuze en niet-volumineuze detailhandel, kan er verder gestuurd worden op winkeltypes/concepten die complementair zijn aan het winkelaanbod in de binnenstad zonder daartoe bepaalde handelscategorieën effectief te moeten uitsluiten. Het doel kan m.a.w. niet met minder beperkende maatregelen worden bereikt.

8 Vertaling van de visie naar het RUP

Zonering en opbouw van het RUP

In het RUP zijn algemene voorschriften van toepassing evenals bijzondere gebiedsspecifieke voorschriften voor twee bestemmingszones en een aantal overdrukken.

Onderstaand wordt bijkomende verduidelijking gegeven bij de stedenbouwkundige voorschriften.

Opzet voorschriften

In het RUP wordt de gewenste bestemming, inrichting en/of het beheer gebiedsgericht vastgelegd. De voorschriften hebben een verordenend karakter.

De stedenbouwkundige krachtlijnen worden doorvertaald in het RUP. Het RUP is een evenwichtsoefening tussen het vastleggen van bepalingen om de kwaliteit te garanderen en ongewenste ontwikkelingen te voorkomen enerzijds en voldoende vrijheid te laten om blijvend te kunnen inspelen op toekomstige noden en behoeften.

Algemene voorschriften

De algemene voorschriften behelzen een aantal overkoepelende bepalingen.

- Wijze van meten.
- Gehanteerde begrippen.
- Bepalingen in verband met onbebouwde gronden: bepalingen omtrent de gebruiks- en inrichtingsmogelijkheden van onbenutte percelen binnen het RUP (niet aanwezig op het moment van opmaak van deze nota).
- Bepalingen in verband met publiciteit: bepalingen omtrent reclame, uithangborden, totems, ... Voornamelijk met het oog op het vermijden van een wildgroei ervan en het bekomen van een kwalitatief karakter voor de wel toegelaten publiciteit.
- Bepalingen in verband met duurzaamheid: bepalingen gericht op het bekomen van een kwalitatieve architectuur, aangepast aan de zone-aanduiding en gericht op een efficiënt en geoptimaliseerd ruimtegebruik. Eveneens omvat dit deel bepalingen i.f.v. auto- en fietsparkeerplaatsen voor de opvang van de behoefte van de functies in het plangebied (zie ook verderop waar een specifieke motivering hieromtrent wordt opgenomen).
- Bepalingen in verband met integraal waterbeheer. Het RUP laat werken hieromtrent steeds toe binnen alle zones.
- Bepalingen in verband met groen. Bepalingen gericht op behoud van bestaand groen en toe te passen plantmateriaal voor aanplantingen.
- Bepalingen in verband met wegenis en verharding. Bepalingen gericht op het stimuleren van het gebruik van waterdoorlatende verhardingen.

Bijzondere voorschriften

Artikel 1. Zone voor specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel

De zone, die grotendeels overeenkomt met de hoofdgrootwinkelcluster zoals omschreven in het GRS van Sint-Truiden, dient van industriegebied omgezet te worden naar een zone voor specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel, en dit conform de huidige situatie. Tevens worden voor het gebied

duurzame inrichtingsvoorschriften geformuleerd die op termijn een kwalitatiever beeld, inrichtingsconcept en een meer gepast perkeer-/bebouwingsratio moeten opleveren.

Artikel 2. Zone voor wegenis

Enkel een deel van de Ambachtslaan wordt hierbinnen gevat, samen met de randen van de aanliggende private percelen, opdat voor het geheel een kwalitatieve inrichting zou bekomen worden.

Artikel 3. Zone voor stedelijke voorzieningen

De zone omvat voorschriften die grotendeels aansluiten bij de 'zone voor specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel', met dat verschil dat ze binnen de gebiedsaanduiding 'wonen' valt en niet onder 'bedrijvigheid'. De zone vormt binnen het plangebied dan ook het deel dat het nauwst aansluit bij de kern van Sint-Truiden door haar ligging nabij de Tongersesteenweg en het kruispunt van deze steenweg met de N80. Voor zacht verkeer vanuit de binnenstad is dit kruispunt de meest logische connectie met het plangebied. Om die reden wordt deze deelzone dan ook ingekleurd als 'Zone voor stedelijke voorzieningen' en wordt er t.o.v. art. 1 ook horeca toegelaten, opdat de zone tot een schakelpunt en overgangsgebied tussen de binnenstad en de kleinhandelszone zou kunnen uitgroeien.

9 Conclusies van de verplicht uit te voeren sectorale studies

Planmilieueffectenrapport

Voor voorliggend PRUP werd in een plan-MER de impact op het milieu afgetoetst. Het plan-MER is te vinden in bijlage 2 bij deze nota.

Doorvertaling in het RUP

Binnen dit plan-MER worden maatregelen en aanbevelingen opgenomen welke doorwerking moeten kenen in het verdere verloop van het project, meer specifiek enkele elementen welke vertaald moeten worden op planniveau (dus in het RUP). In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van deze maatregelen op planniveau en de wijze waarop deze zijn verwerkt in het RUP.

Milderende maatregelen (MM) en aanbevelingen op planniveau	Doorwerking in het RUP
MAATREGELEN	
Ondersteunend beleid parkeren.	De functie die het meest dominant aanwezig zal zijn binnen het plangebied en die de grootste parkeervraag met zich zal meebrengen is de grootschalige kleinhandel. De parkeernormering hiervoor is bepaald op basis van de gegevens beschikbaar in CROW publicatie 317. Afhankelijk van het winkeltype is deze soms strenger, dan weer minder streng dan de normen uit de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Sint-Truiden.
Er dient voor alle individuele bedrijven/functies binnen het plangebied aan de geraamde parkeerbehoefte voldaan te worden, hetzij op het eigen terrein, hetzij op gecombineerde parkeervoorzieningen maar alleszins binnen de afbakening van het plangebied.	
Het plan mag een meer groene invulling van het plangebied, ontharding en inpandig parkeren niet hypothekeren.	Het plan legt de aanleg/het behoud van een groenzone van min. 150cm t.h.v. de rooilijn en een G/T-index van min. 5% op. Het plan omvat geen verbod op inpandig parkeren. Groen op onbebouwde percelen mag enkel verwijderd worden i.f.v. een bekomen vergunning. Parkeerterreinen dienen compact te zijn en mogen niet meer verharding omvatten dan strikt noodzakelijk. Binnen art. 1 en 3 dienen wegenis en verhardingen maximaal waterdoorlatend voorzien te worden, tenzij kan worden aangetoond dat dit voor operationele redenen niet mogelijk is (bv. laad- en loszones of zones die voor milieutechnische redenen vloestofdicht dienen te zijn).
AANBEVELINGEN	
Voldoende fietsparkeerplaatsen	Het plan legt zowel minimale aantallen fietsparkeerplaatsen op, als dat het kwaliteitseisen voor deze parkeerplaatsen oplegt.
Bomenrij tussen de Industrielaan en het bedrijventerrein te behouden (beperkt gelegen binnen het plangebied).	Het plan bepaalt dat bestaand hoogstammig groen maximaal behouden moet blijven.
Er bij het toevoegen van bouwlagen in de hoogte op toe zien dat eventuele lichtgevende reclamepanelen vooral in het winterseizoen niet verstrend werken naar de begraafplaats.	Het plan bepaalt dat een vergunningsaanvraag voor verlichte publiciteit in deelzone A dient aan te tonen dat deze niet verstrend werkt naar de begraafplaats toe.
Meer groene invulling, gedeeltelijke ontharding, verlagen zichtbaarheid geparkeerde auto's	Parkeerterreinen dienen compact te zijn en mogen niet meer verharding omvatten dan strikt noodzakelijk. Het aantal

Milderende maatregelen (MM) en aanbevelingen op planniveau	Doorwerking in het RUP
	parkeerplaatsen mag niet hoger liggen dan wat de norm oplegt. De niet benutte delen van de niet-bebouwde ruimte dienen groen ingekleed te worden.
Duurzame modal split: meer energiebewuste wagens, meer fietsgebruik stimuleren en meer gebruik van openbaar vervoer voorzien.	Op planniveau kunnen slechts beperkt initiatieven worden ingebouwd om een duurzame modal split te bekomen. Wel kunnen ondersteunende maatregelen worden genomen. Zo voorziet het plan dat er niet meer parkeerplaatsen mogen voorzien worden dan de norm oplegt en dat er voldoende kwalitatieve stelplaatsen voor fietsers voorzien worden. De autoparkeernorm werd (voor wat betreft grootschalige kleinhandel) zorgvuldig afgewogen. Voor niet-volumineuze detailhandel is deze strenger dan wat de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Sint-Truiden oplegt, voor volumineuze detailhandel is deze minder streng.

RVR-toets

De RVR-toets besluit dat er geen bijkomende ruimtelijke veiligheidsrapportage van toepassing is.

Het besluit van de RVR-toets is toegevoegd in bijlage 3.

10 Ruimtebalans

Onderstaande tabel geeft de oppervlaktes van de verschillende zones volgens het PRUP weer:

Bestemmingszones	Oppervlakte gewestplan (m ²)	Oppervlakte RUP (m ²)
Artikel 1 gewestplan: woongebieden (code 0100)	-1.573	
Artikel 2 gewestplan: industriegebieden (code 1000)	-32.246	
Artikel 1 RUP: zone voor specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel		28.230
Artikel 2 RUP: zone voor wegenis		2.549
Artikel 3 RUP: zone voor stedelijke voorzieningen		3.040
TOTAAL	-33.819	33.819

11 Planschadevergoeding, planbatenheffing en gebruikerscompensatie door bestemmingswijziging

Zie bijgevoegd plan.

12 Opgave voorschriften die strijdig zijn met de voorschriften van het RUP

Ten gevolge van voorliggend PRUP Ringlaan worden volgende bestemmingen zoals vastgelegd op het gewestplan Sint-Truiden - Tongeren (KB 5 april 1977) opgeheven:

- Art. 1 Woongebieden (code 0100)
- Art. 2 Industriegebieden (code 1000)

Volgens het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen, zijn deze voorschriften als volgt:

Art. 1 Woongebieden (code 0100)

De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

Art. 2 Industriegebieden (code 1000)

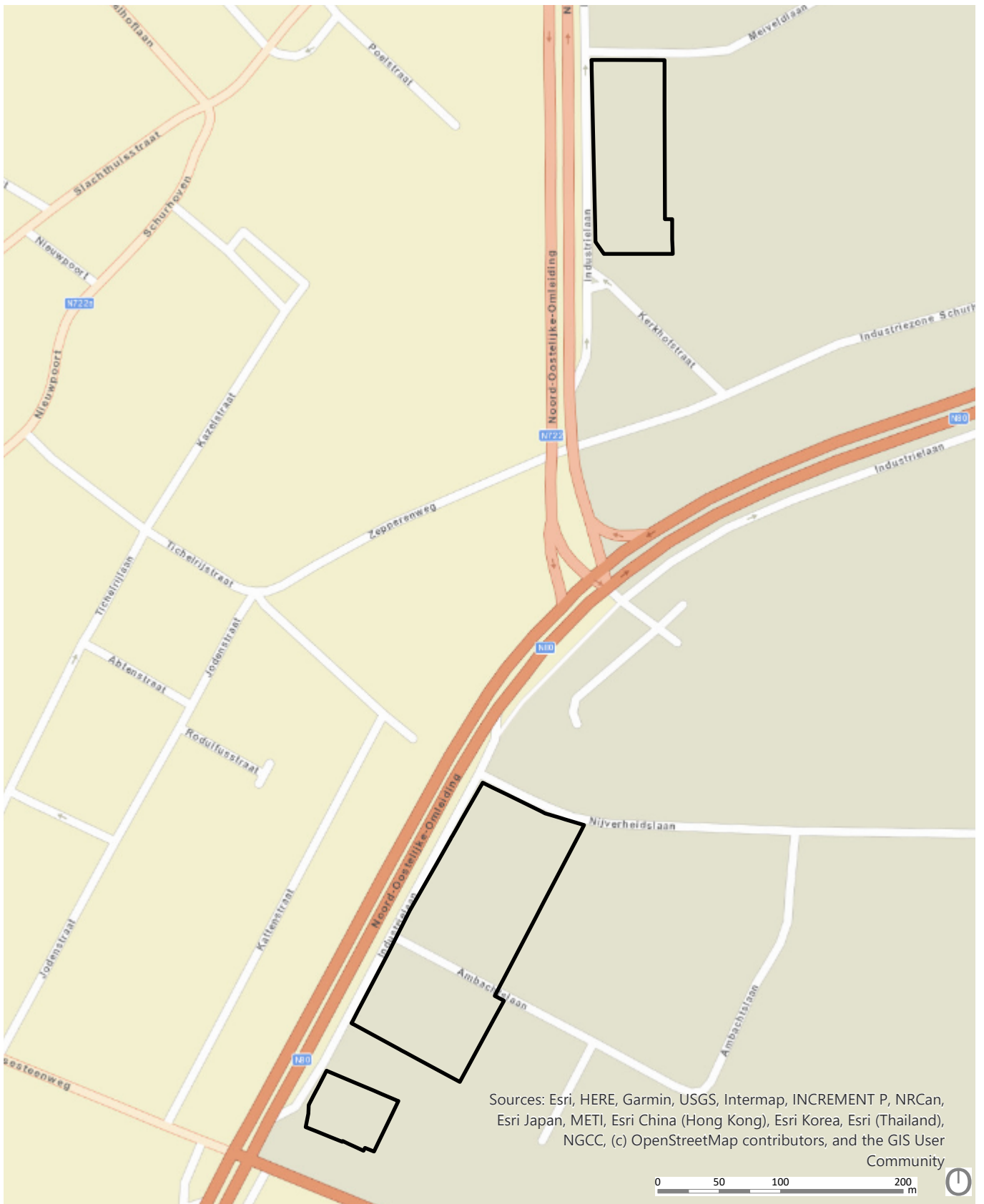
Deze zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de ander industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.

13 Overzicht van instrumenten

De vigerende wetgeving voorziet de mogelijkheid om nieuwe instrumenten in te zetten voor het opnemen van milderende maatregelen die voortkomen uit het milieuonderzoek. Voor voorliggend PRUP wordt geen ander instrument zoals een grondruilplan, een overeenkomst of een stedenbouwkundige verordening opgenomen.

14 Bijlage 1: kaartenbundel

Kaart n°	Omschrijving
01	Stratenatlas
02	Topokaart
03	Orthofoto
04	Ruimtelijke uitvoeringsplannen
05	Gewestplan
06	Atlas der buurtwegen
07	Onroerend erfgoed - Beschermingen
08	Onroerend erfgoed - Inventarissen
09	Onroerend erfgoed - Landschapsatlas
10	Bodemkaart
11	Bodemonderzoeken OVAM
12	Watertoets
13	Vlaamse hydrologische atlas
14	Watertoets – Overstromingsgevoelige gebieden
15	VMM - Signaalgebieden
16	VMM - Zonerings
17	Natura 2000
18	Vlaams ecologisch netwerk
19	Biologische waarderingskaart
20	Natura 2000 habitat en boswijzer
21	Archeologie
22	Externe mensveiligheid



Bron: Esri, HERE, Garmin, USGS, Intermap, INCREMENT P, NRCan, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), Esri Korea, Esri (Thailand), NGCC, (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

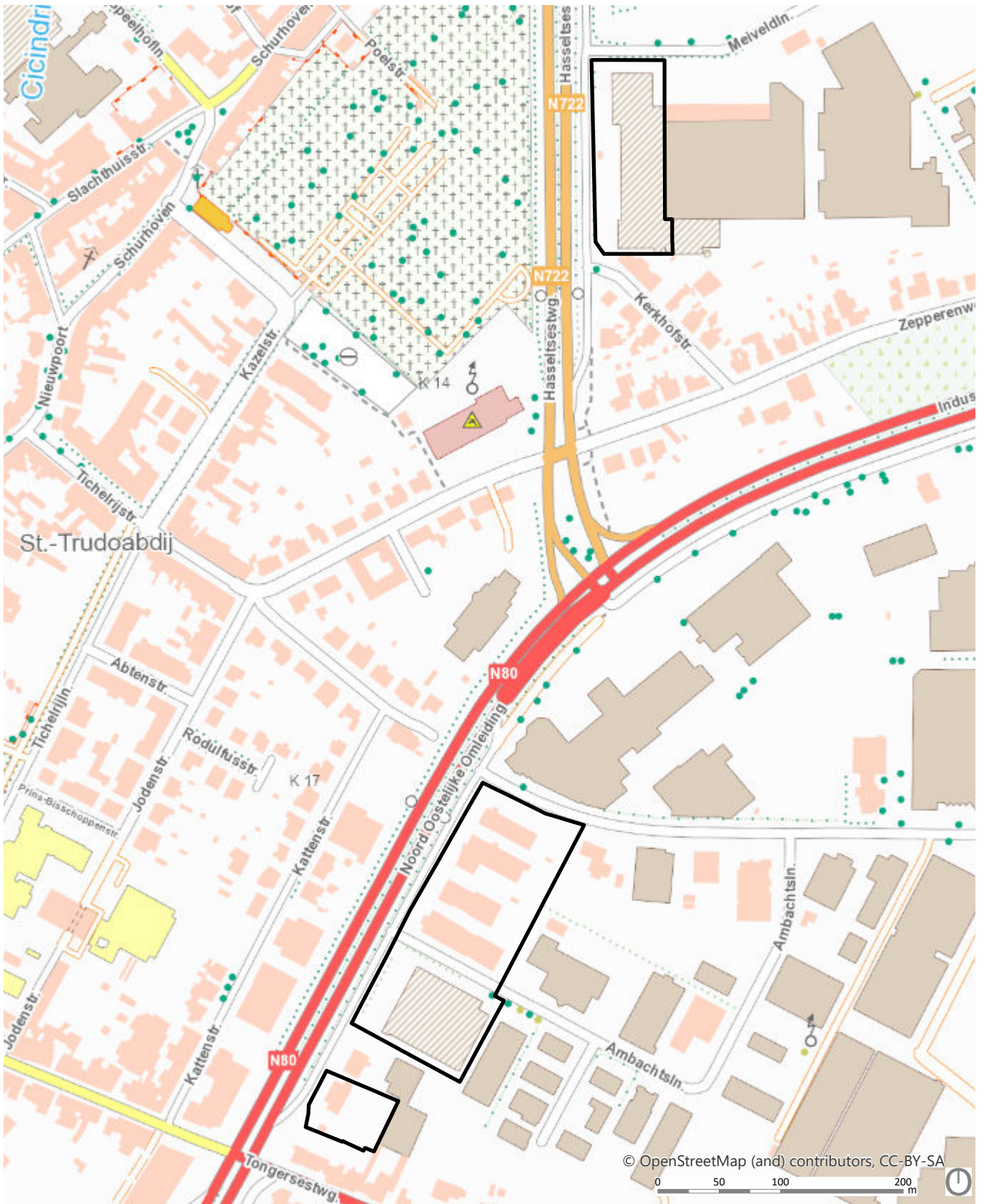
E:\FME SERVER\SYSTEM SHARE\FME\resources\data\Omgevingsanalyse\BRONDATA\AccGIS\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

 projectgebied

Omgevingsanalyse

PRUP Ringlaan

STRATENATLAS



Bron: NGI, Cartoweb

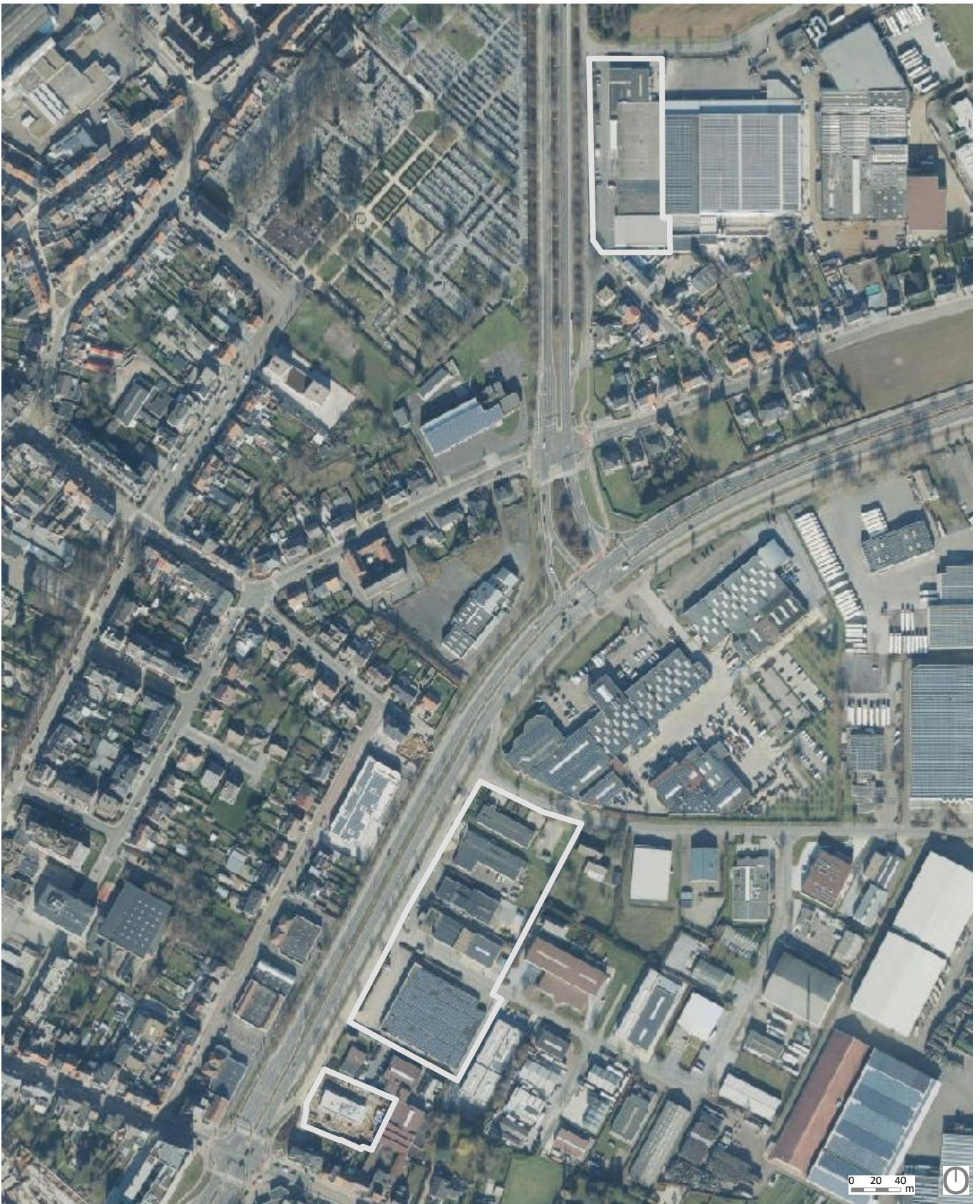
© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA
 0 50 100 200 m

E:\FME_SERVERSYSTEM_SHARE\resources\data\Omgevingsanalyse_BRONDATA\AccGIS\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

 projectgebied

Omgevingsanalyse
 PRUP Ringlaan
 TOPOKAART





Bron: Orthofotomozaïek, middenschalig, winteropnamen, kleur, meest recent, Vlaanderen

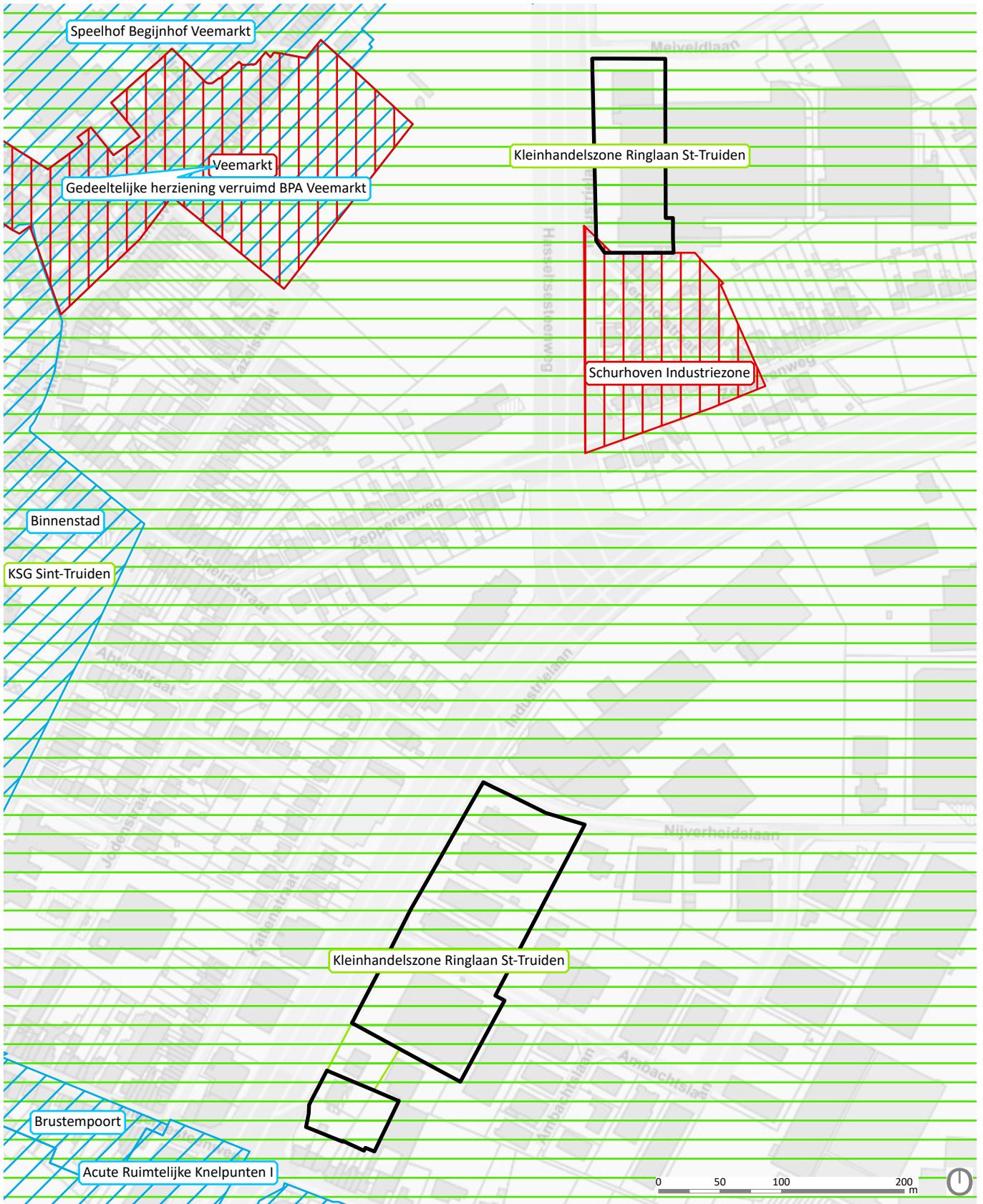
E:\FME SERVER\SYSTEM SHARE\resources\data\Omgevingsanalyse_BRONDATA\AccGIS\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

 projectgebied

Omgevingsanalyse

PRUP Ringlaan

ORTHOFOTO

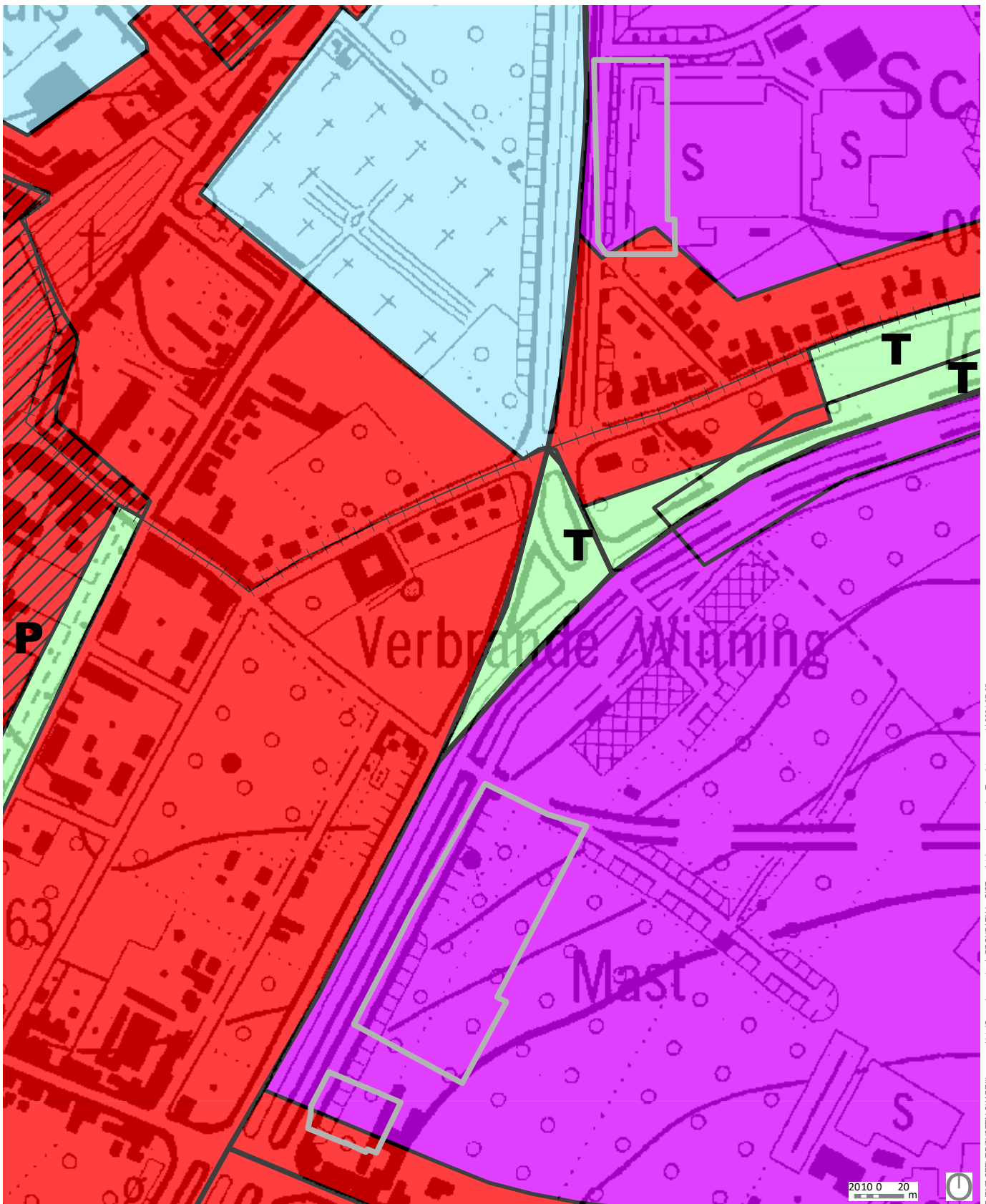


Bron: WMS GRB; WFS Mercatornet
download WFS-data dd. 20210705

- projectgebied
- Bestemmingsplannen**
- BPA
- Gemeentelijk RUP
- Provinciaal RUP
- Gewestelijk RUP



Omgevingsanalyse
PRUP Ringlaan
BPA's en RUP's



Bron: WMS GRB; WFS MercatorNet (gewestplan toestand 01/01/2002, correctie 14/12/2018)
download WFS-data dd. 20210705

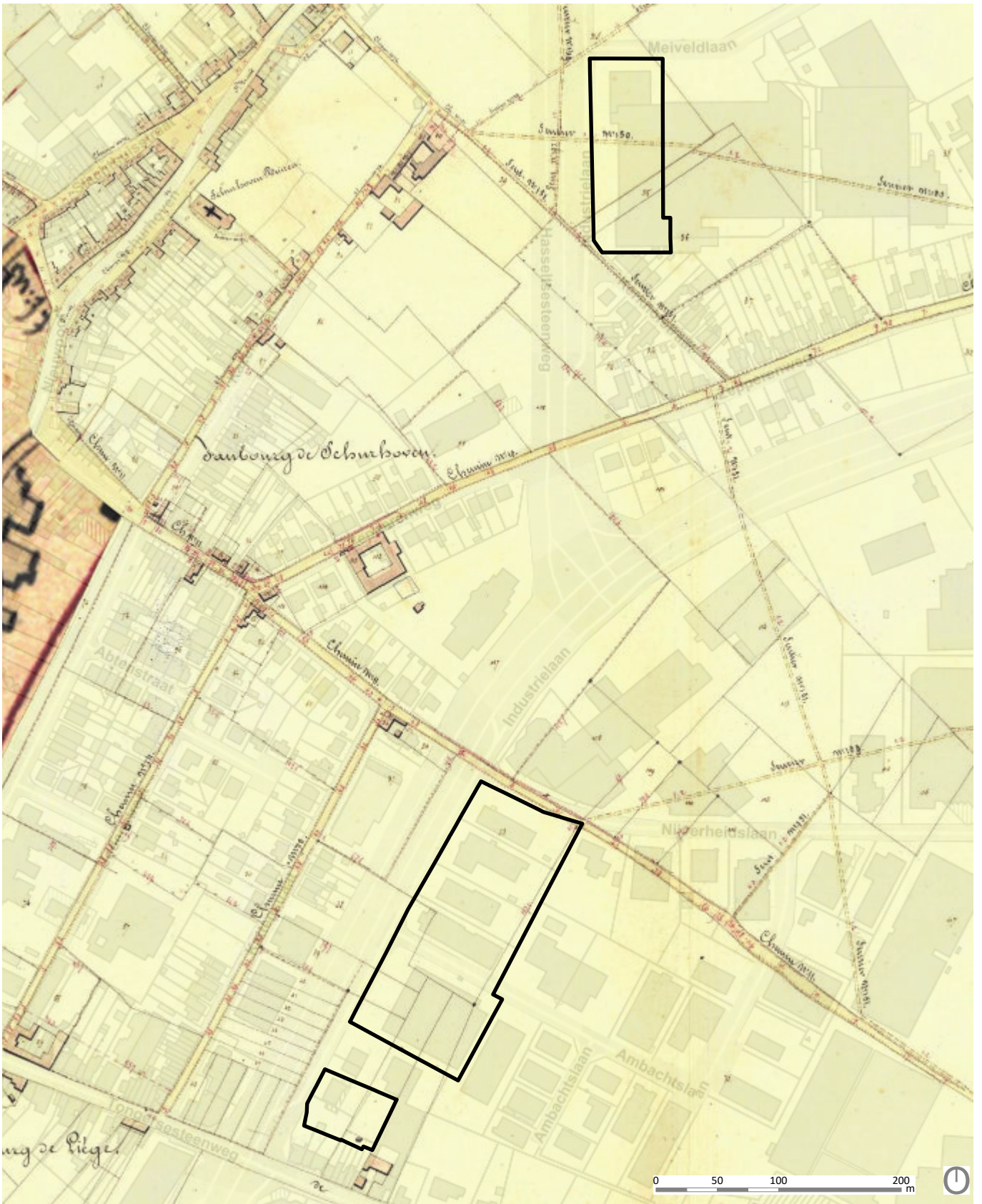
E:\FME SERVER\SYSTEM SHARE\resources\data\Omgevingsanalyse_BRONDATA\AccGIS\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

- projectgebied
- 150c - bestaande hoofdverkeerswegen
- + 150g - transportleidingen: bestaande afzonderlijke leidingen
- 0100 - woongebieden
- 0101 - woongebieden met cultureel- historische en/of esthetische waarde
- 0200 - gebieden voor openbaar nut
- 0500 - parkgebieden
- 0600 - bufferzones (T)
- 1000 - industriegebieden

Omgevingsanalyse

PRUP Ringlaan

GEWESTPLAN



Bron: Informatie Vlaanderen, WMS Raadpleegdienst voor historische cartografie, WMS GRB

E:\FME SERVER\SYSTEM SHARE\FME\resources\data\Omgevingsanalyse\BRONDATA\AccGIS\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

 projectgebied

Omgevingsanalyse

PRUP Ringlaan

ATLAS DER BUURTWEGEN



Bron: WMS GRB; WFS MercatorNet
download WFS-data dd. 20210705

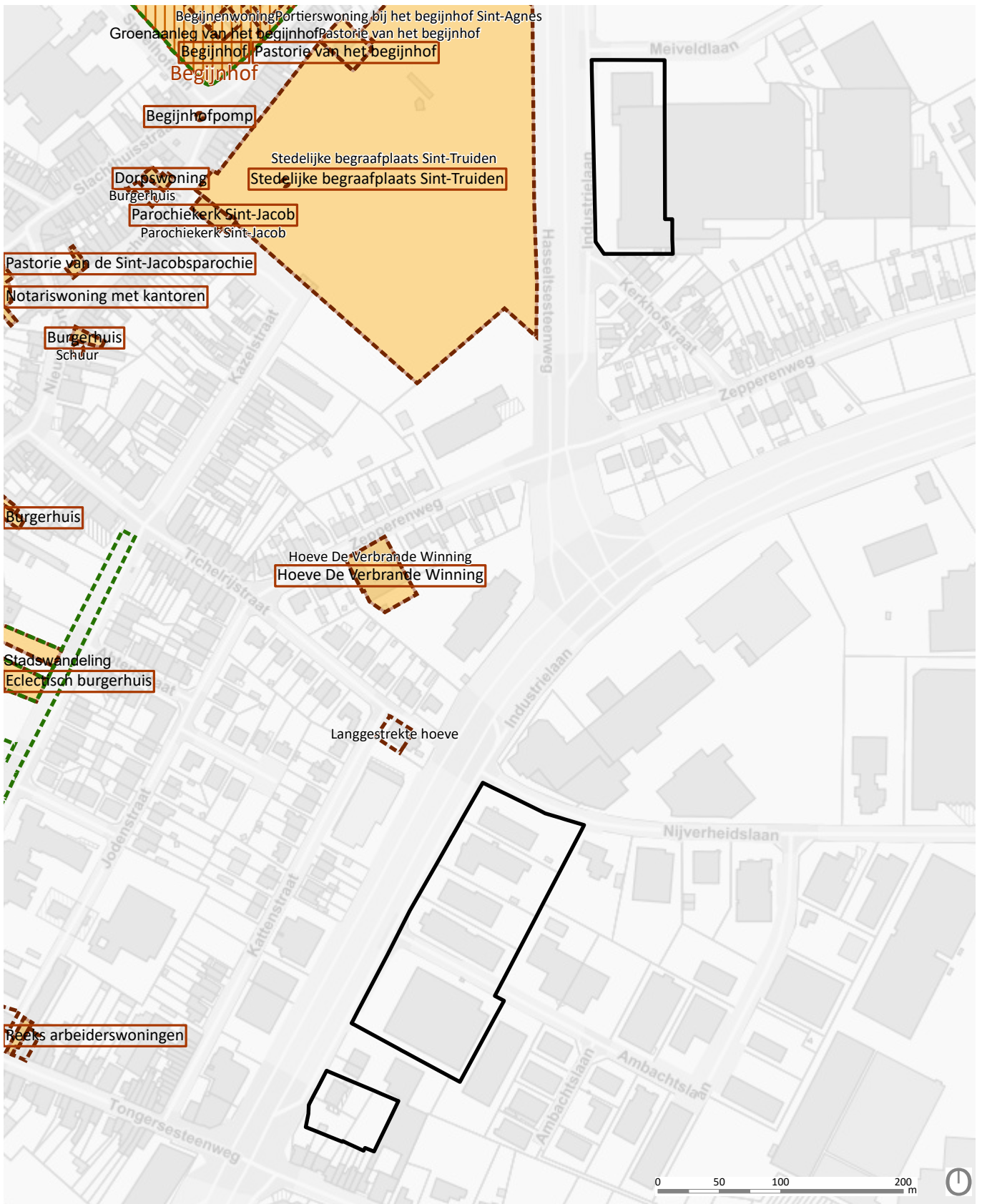
E:\FME SERVER\SYSTEM SHARE\FME\resources\data\Omgevingsanalyse\BRONDATA\Accel\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

- projectgebied
- Beschermd onroerend erfgoed (aanduidingsobjecten)**
- overgangszones
- cultuurhistorische landschappen
- stads- en dorpsgezichten
- archeologische sites
- monumenten
- Unesco werelderfgoed**
- Unesco Werelderfgoed - bufferzones
- Unesco Werelderfgoed - kernzones

Omgevingsanalyse

PRUP Ringlaan

**ONROEREND ERFGOED
beschermingen**



Bron: WMS GRB, WFS MercatorNet
download WFS-data dd. 20210705

E:\FME SERVER\SYSTEM SHARE\resources\data\Omgevingsanalyse_BRONDATA\Accel\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

- projectgebied
- wetenschappelijke inventarissen (niet vastgestelde erfgoedobjecten)
- landschappelijk erfgoed - elementen
- bouwkundig erfgoed - elementen
- vastgestelde inventarissen (aanduidingsobjecten)
- bouwkundig erfgoed
- historische tuinen en parken
- houtige beplantingen
- wetenschappelijke inventarissen (niet vastgestelde erfgoedobjecten)
- bouwkundig erfgoed - gehelen
- landschappelijk erfgoed - gehelen

Omgevingsanalyse

PRUP Ringlaan





**ONROEREND ERFGOED
inventarissen**





Bron: WMS GRB, WFS MercatorNet
download WFS-data dd. 20210705

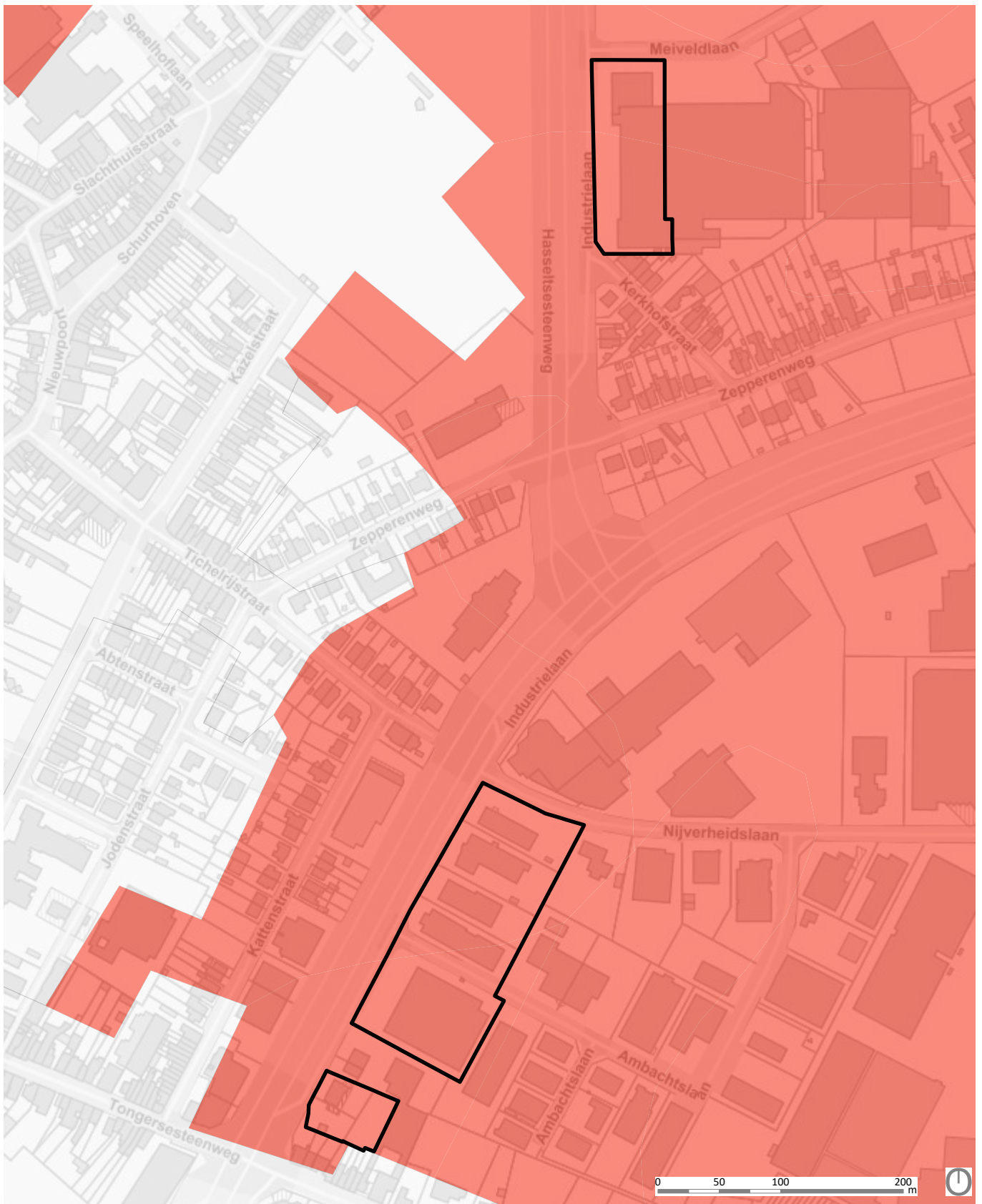
E:\FME SERVER\SYSTEM SHARE\resources\data\Omgevingsanalyse\BRONDATA\AccGIS\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

-  projectgebied
-  beheersplannen
-  landschapsatlas vastgestelde inventaris
-  erfgoedlandschappen (indicatief)

Omgevingsanalyse

PRUP Ringlaan

ONROEREND ERFGOED
landschapsatlas



Bron: WMS GRB; DOV Bodemkaart 2.0 (2017)

E:\FME SERVER\SYSTEM SHARE\resources\data\Omgevingsanalyse\BRONDATA\AccGIS\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

- projectgebied
- bodemkaart
- Antropogeen
- Droge leem

Omgevingsanalyse

PRUP Ringlaan

BODEMKAART



Bron: WMS GRB; WFS MercatorNet
download WFS-data dd. 20210705

E:\FME SERVER\SYSTEM SHARE\resources\data\Omgevingsanalyse\BRONDATA\AccGIS\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

projectgebied

schadegevallen en meldingen

- Evaluatierapport schadegeval
- Melding schadegeval
- Vaststelling schadegeval
- Melding bodemverontreiniging

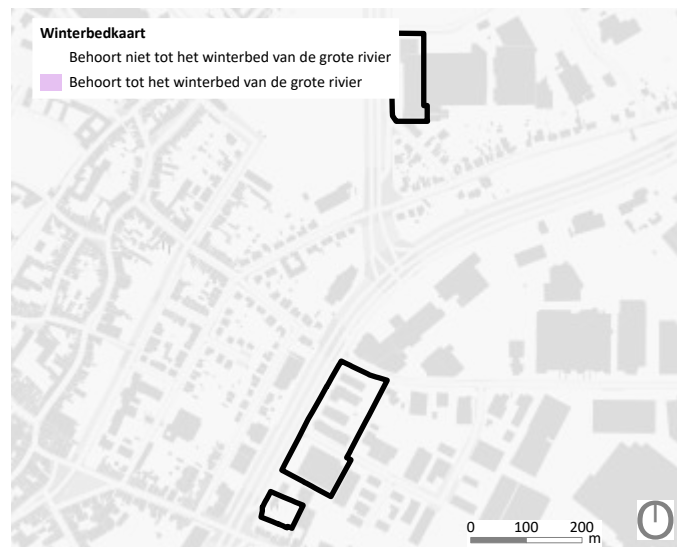
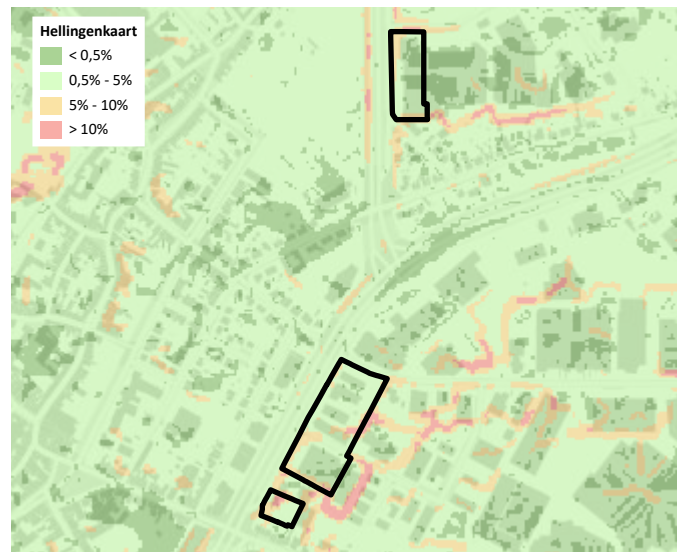
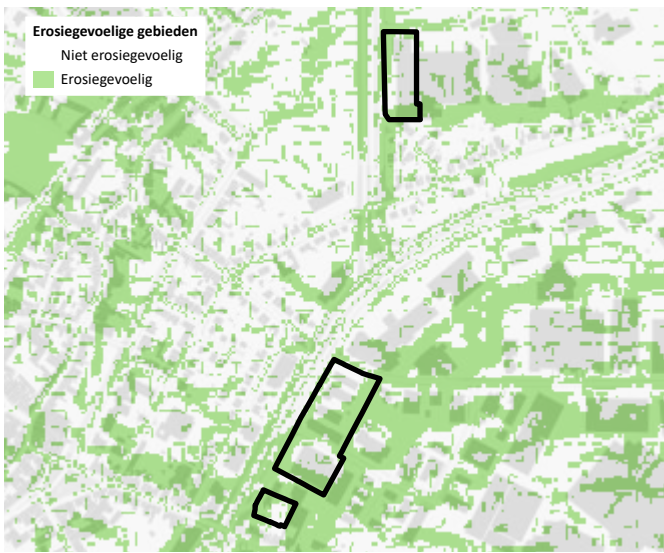
bodemonderzoeken en saneringen

- Sitebesluit
- Oriënterend bodemonderzoek
- Beschrijvend bodemonderzoek
- Bodemsaneringsproject
- Eindevaluatieonderzoek

Omgevingsanalyse

PRUP Ringlaan

BODEMONDERZOEKEN OVAM

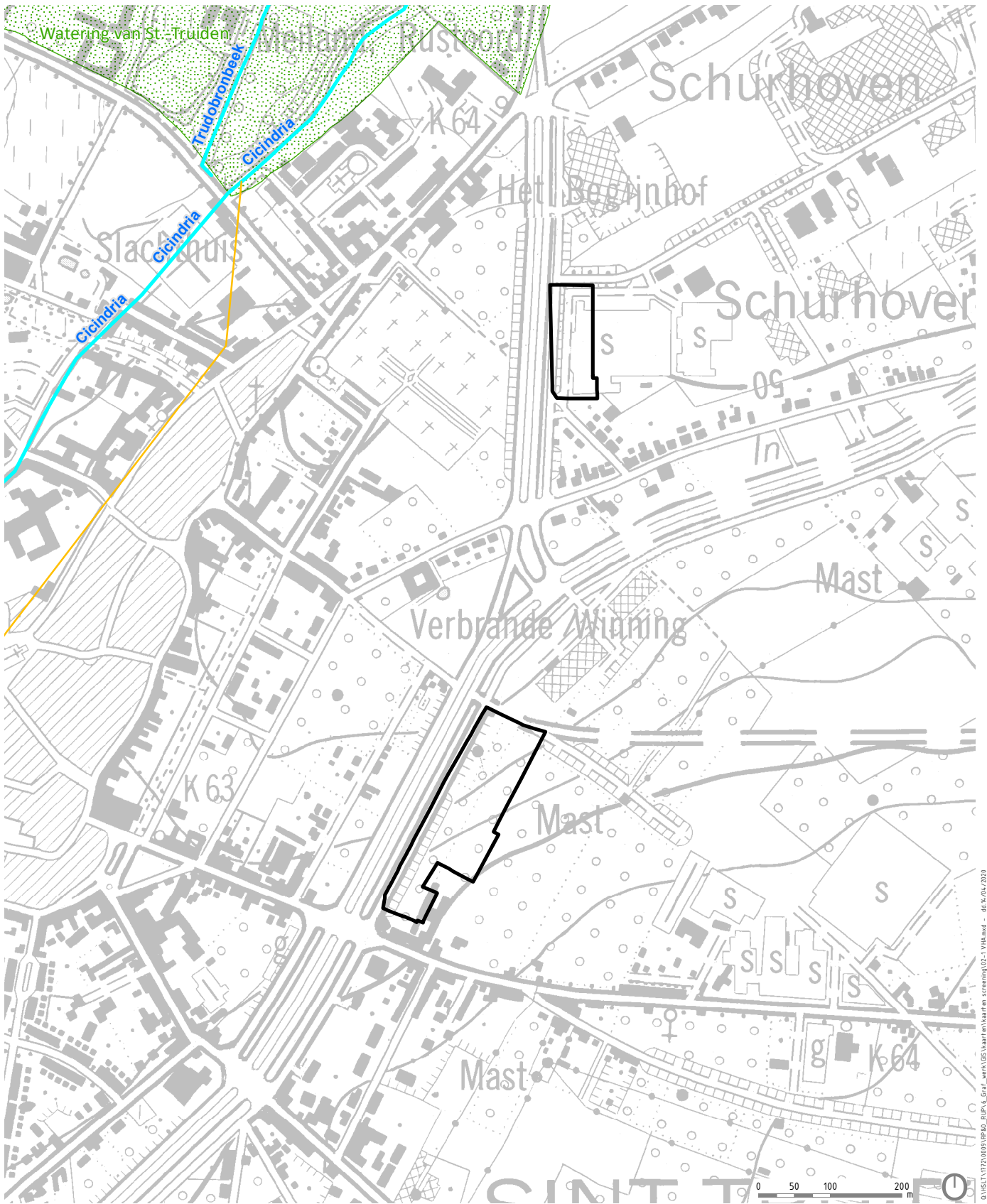


Bron: WMS GRB; WMS VMM Watertoets; WMS Waterinfo

E:\FME SERVER\SYSTEM SHARE\resources\data\Omgevingsanalyse\BRONDATA\AccGIS\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

projectgebied

Omgevingsanalyse
 PRUP Ringlaan
 WATERTOETS



Bron: NGL, Topografische kaart, 2008; VHA 2018, Waterwinningsgebieden 2012, Polders en Watering 2011

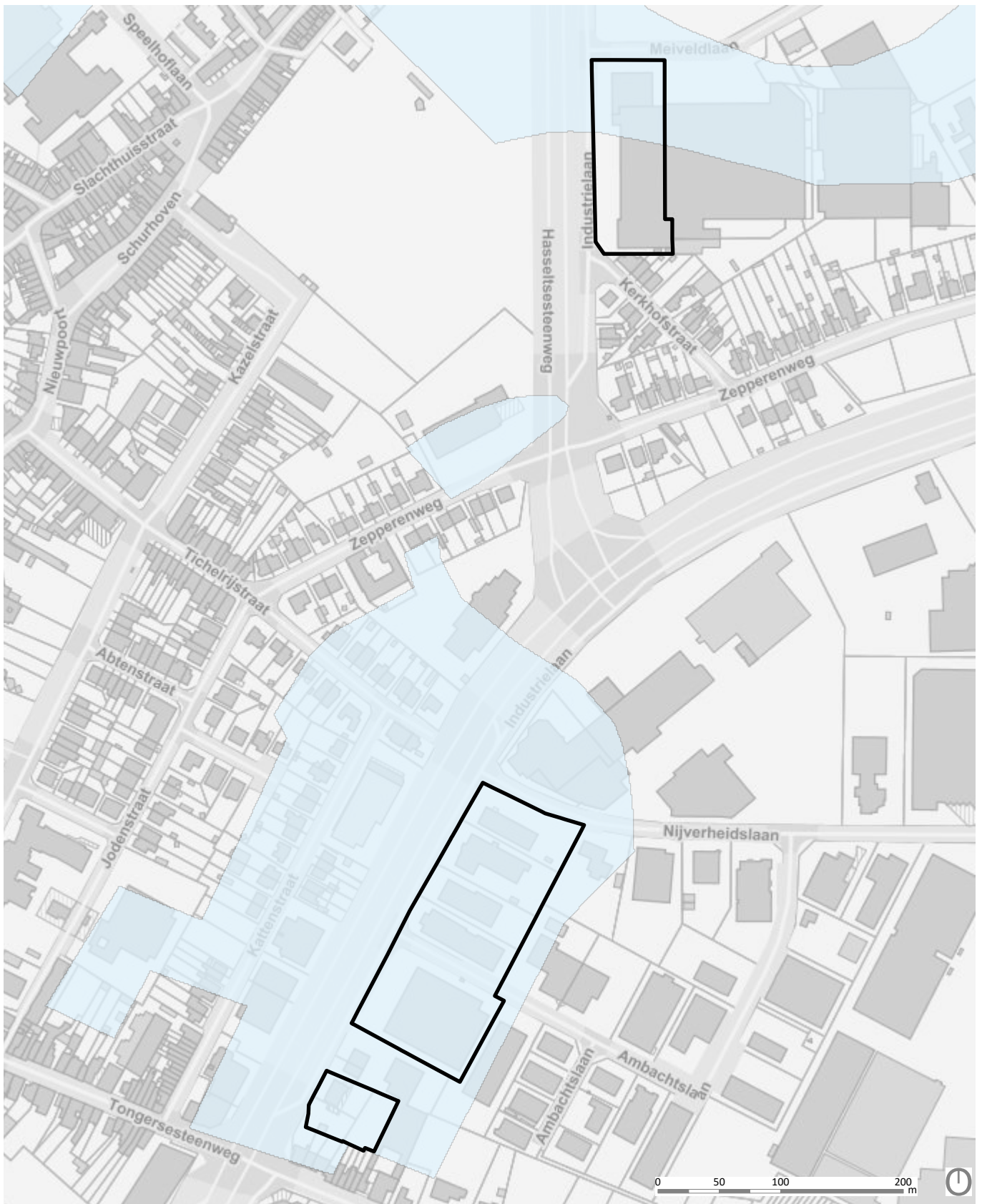
© UHSEL117210000NP90_ZUP%_Gru_werkUGSvaartenkaarten_screeng02-1_VHMwd - dd14/04/2020

- projectgebied
- Oppervlaktewaterwingegebieden
- Watering
- VHA-waterlopen:**
- Bevaarbaar
- Geklasseerd, eerste categorie
- Geklasseerd, tweede categorie
- Geklasseerd, derde categorie
- Niet geklasseerd

Omgevingsanalyse

PRUP Ringlaan

Vlaamse hydrologische atlas






Bron: WMS GRB, Watoets 2017

E:\FME SERVER\SYSTEM SHARE\resources\data\Omgevingsanalyse\BRONDATA\AccGIS\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

 projectgebied

Watoets - Overstromingsgevoelige gebieden 2017

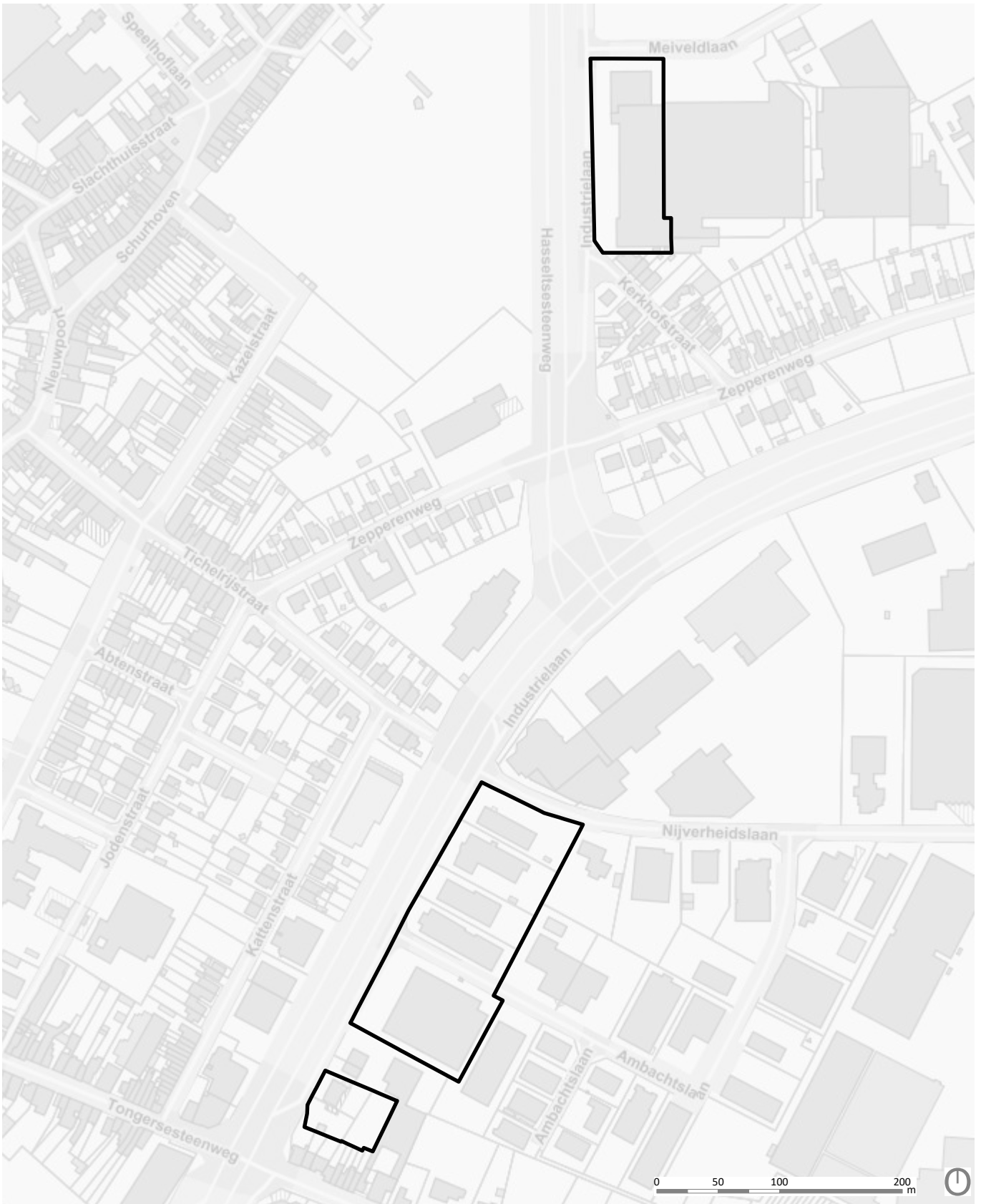
-  Niet overstromingsgevoelig
-  Effectief overstromingsgevoelig
-  Mogelijk overstromingsgevoelig

Omgevingsanalyse

PRUP Ringlaan

WATERTOETS

Overstromingsgevoelige gebieden



Bron: WMS GRB; WMS VMM Signaalgebieden

- projectgebied
- Bouwrijke opgave
- Verscherpte watertoets

0 50 100 200 m

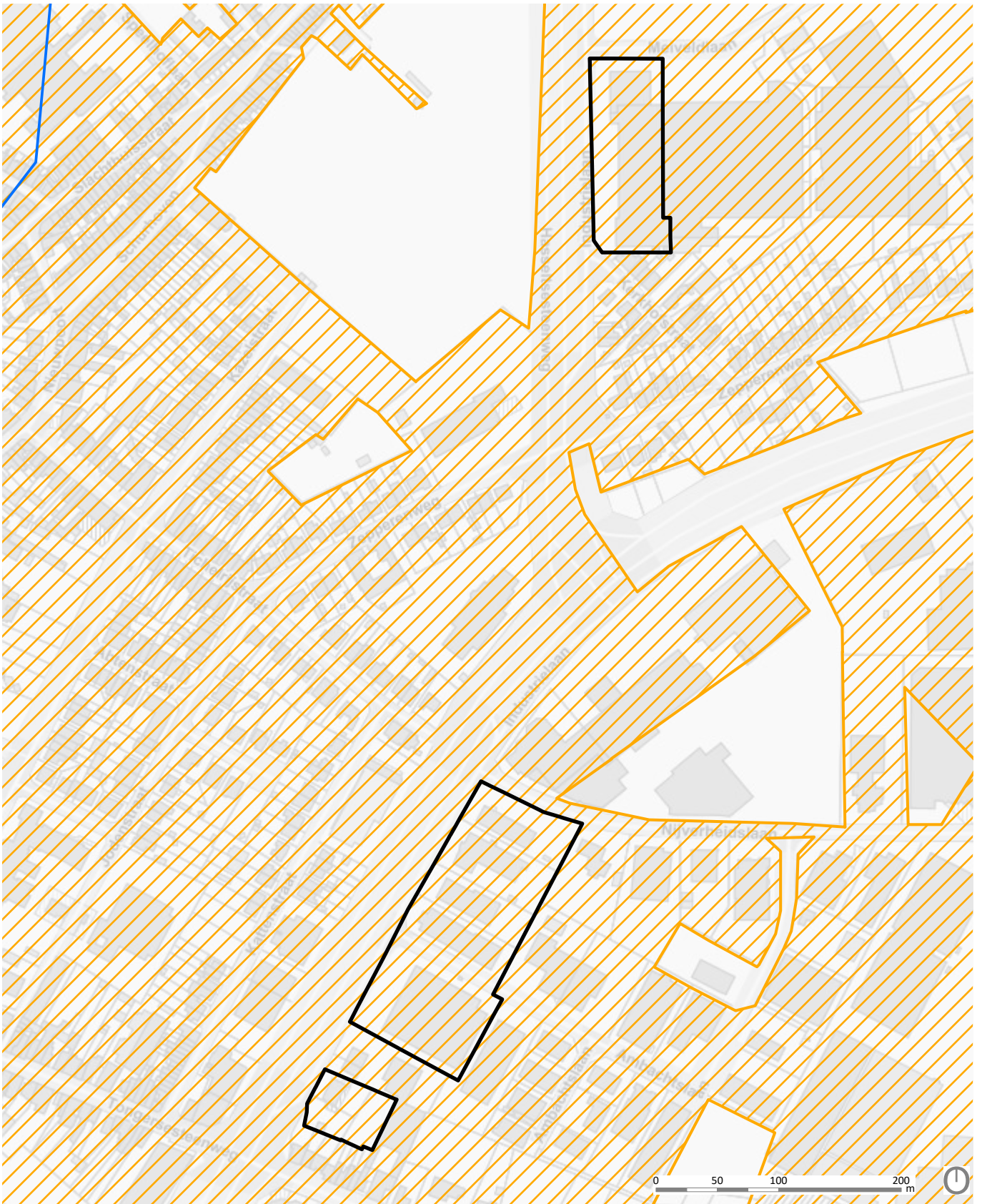


E:\FME SERVER\SYSTEM SHARE\resources\data\Omgevingsanalyse_BRONDATA\Accel\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

Omgevingsanalyse



PRUP Ringlaan

VMM
Signaalgebieden



Bron: WMS GRB; WFS MercatorNet VHA, WMS VMM Stroomgebiedbeheerplannen- Zonerings download WFS-data dd. 20210705

E:\FME SERVER\SYSTEM SHARE\resources\data\Omgevingsanalyse_BRONDATA\AccGIS\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

-  projectgebied
-  VHA-waterlopen
-  Woonkernen
-  Collectief geoptimaliseerd buitengebied
-  Collectief te optimaliseren buitengebied
-  Individueel te optimaliseren buitengebied - IBA aanwezig
-  Individueel te optimaliseren buitengebied - IBA gepland
-  Individueel te optimaliseren buitengebied - gesloten opvangsysteem aanwezig
-  Individueel te optimaliseren buitengebied - gesloten opvangsysteem gepland

Omgevingsanalyse







PRUP Ringlaan

VMM
Zonerings



Bron: ESRI, Delorme, NAVTEQ canvas world light gray base; WFS MercatorNet; WFS PDOOK (NL) download WFS-data dd. 20210705


E:\FME SERVER\SYSTEM SHARE\resources\data\Omgevingsanalyse\BRONDATA\AccGIS\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

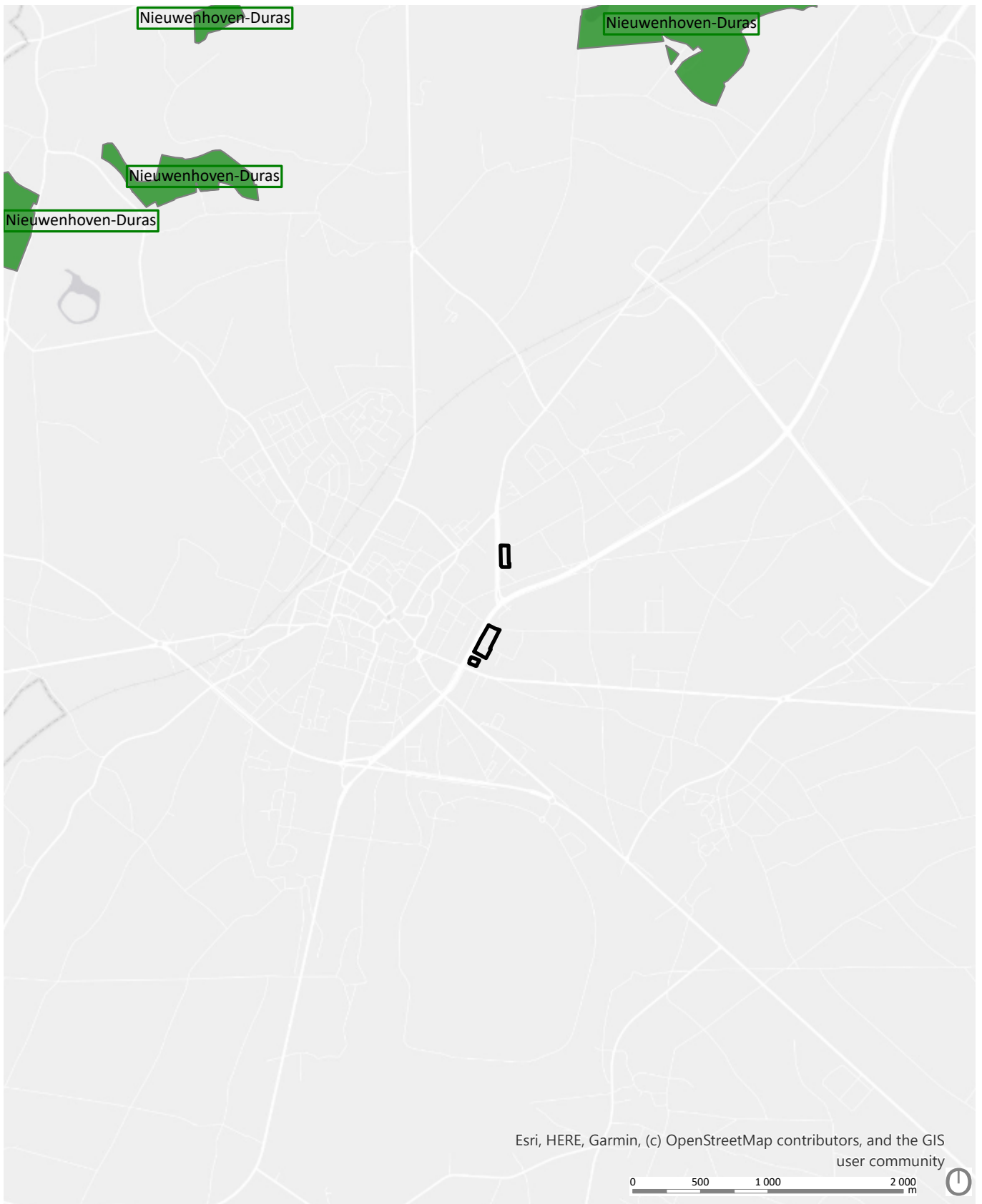
-  projectgebied
- Natura 2000:**
-  Habitatrictlijngebieden
-  Vogelrichtlijngebieden
-  Ramsar
- Duinendecreet:**
-  Beschermd duingebied
-  Voor het duingebied belangrijk landbouwgebied

Omgevingsanalyse

PRUP Ringlaan

NATURA 2000

SWECO 




Bron: ESRI, Delorme, NAVTEQ canvas world light gray base; AGIV, afbakening van het VEN (10/16) download WFS-data dd. 20210705

E:\FME SERVER\SYSTEM SHARE\resources\data\Omgevingsanalyse\BRONDATA\AccGIS\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

 projectgebied

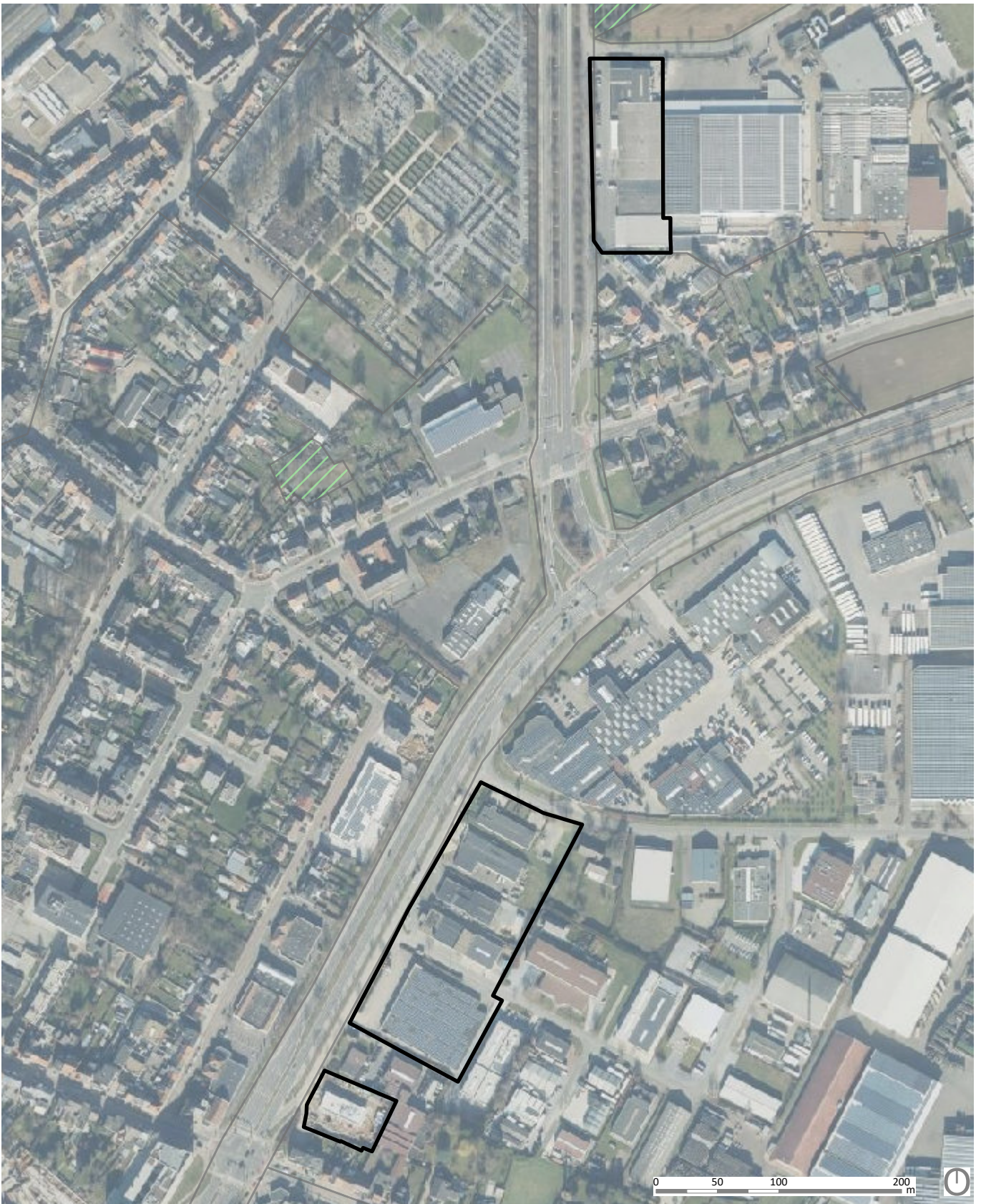
VEN/ IVON-gebied:

 Grote Eenheden Natuur

 Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling

 Natuurverwevingsgebied





Bron: Orthofotomosaïek, middenschalig, winteropnamen, kleur, meest recent, Vlaanderen; WFS AIV: INBO, BWK versie 2, 2018
download WFS-data dd. 20210705

E:\FME SERVER\SYSTEM SHARE\FME\resources\data\Omgevingsanalyse_BRONDATA\AccGIS\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

- projectgebied
- belangrijke faunistische waarde
- BWK-zone:**
- Biologisch minder waardevol
- Complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
- Complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Biologisch waardevol
- Complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Biologisch zeer waardevol



Omgevingsanalyse

PRUP Ringlaan

BIOLOGISCHE WAARDERINGSKAART



Bron: Orthofotomosaïek, middenschalig, winteropnamen, kleur, meest recent, Vlaanderen; WFS AIV: INBO, BWK versie 2, 2018; Boswijzer 2012, VHA WFS MercatorNet download WFS-data dd. 20210705

E:\FME SERVER\SYSTEM SHARE\FME\resources\data\Omgevingsanalyse_BRONDATA\AccGIS\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

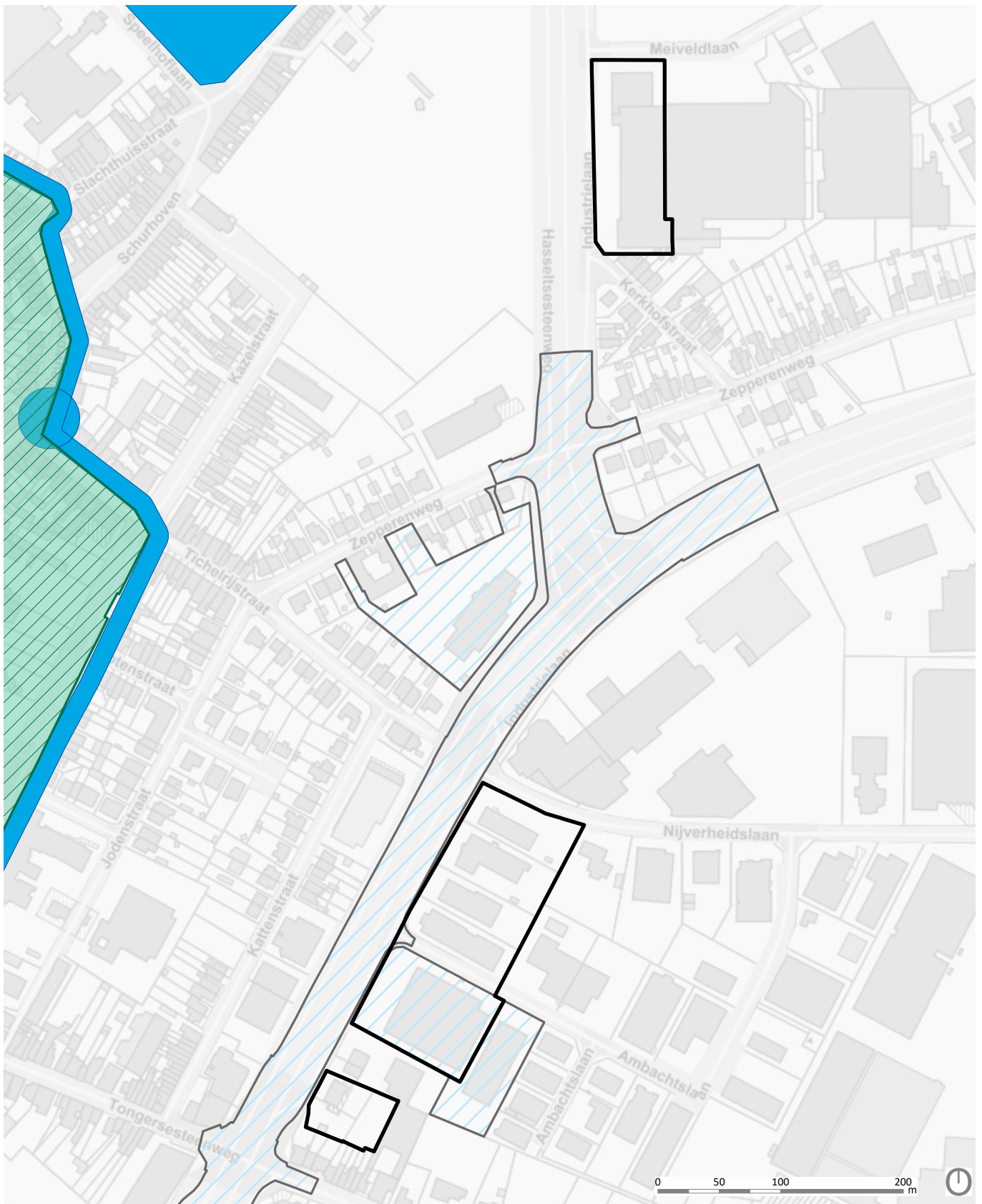
- projectgebied
- Bos
- VHA-waterlopen
- BWK 2:** Habitat
- Onzeker habitat
- Deels habitat



Omgevingsanalyse

PRUP Ringlaan

NATURA 2000 Habitat en BOSWIJZER



Bron: WMS GRB; WFS MercatorNet, CAI 10/2019
download WFS-data dd. 20210705

E:\FME SERVER\SYSTEM SHARE\resources\data\Omgevingsanalyse\BRONDATA\AccGIS\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

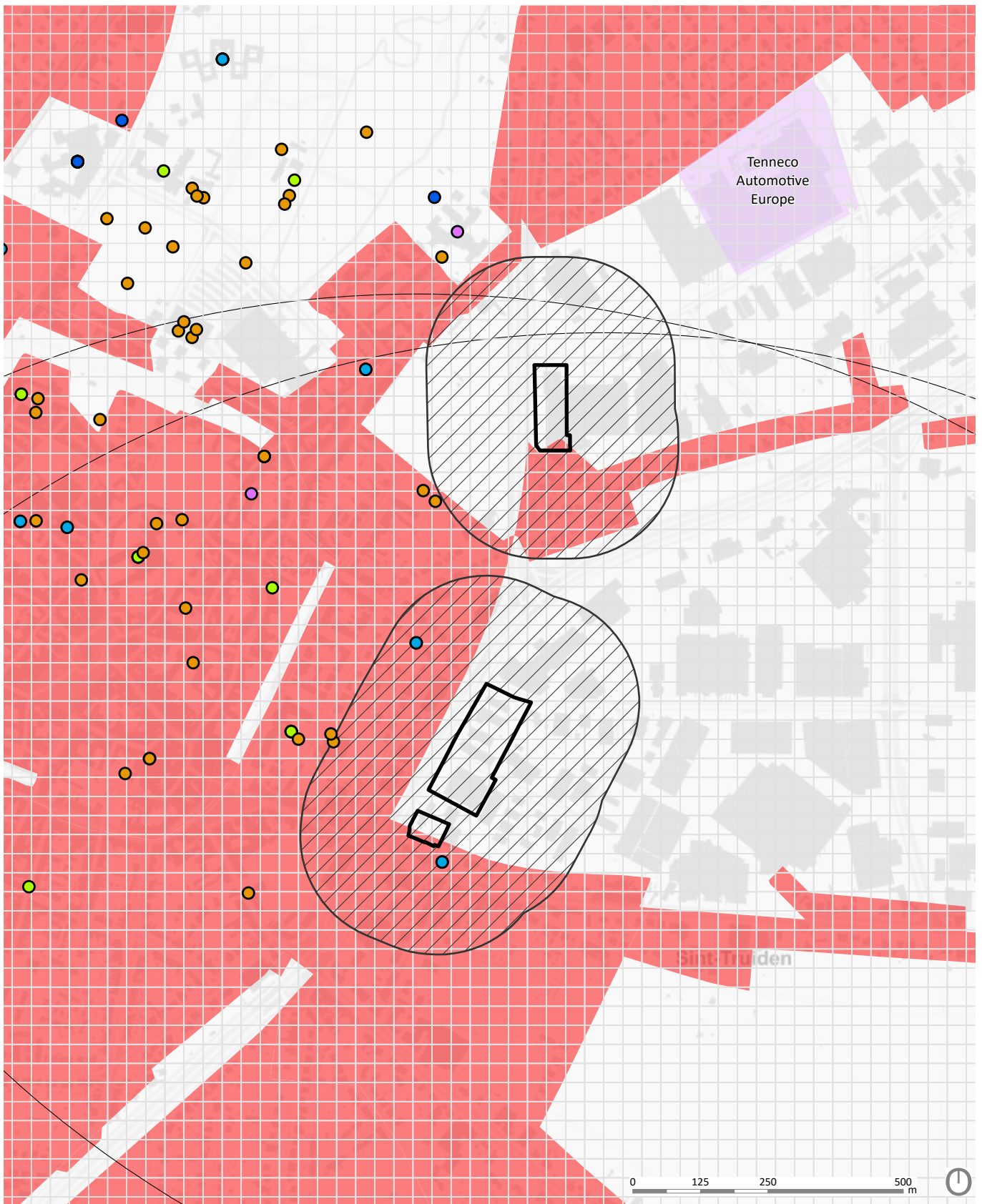
- projectgebied
- archeologische sites (beschermd onroerend erfgoed)
- gebieden geen archeologie (onroerend erfgoed)
- archeologische zones (vastgestelde inventaris onroerend erfgoed)
- archeologie elementen (wetenschappelijke inventaris onroerend erfgoed)
- archeologie gehelen (wetenschappelijke inventaris onroerend erfgoed)
- archeologische onderzoeksgebieden (CAI)



Omgevingsanalyse

PRUP Ringlaan

ARCHEOLOGIE



Bron: WMS GRB; WFS MercatorNet, POI Geopunt
download WFS-data dd. 20210705

E:\FME SERVER\SYSTEM SHARE\resources\data\Omgevingsanalyse\BRONDATA\AccGIS\template\omgevingsanalyse\template.aprx - dd.2021-07-05

- projectgebied
- projectgebied buffer 200m

Voorzieningen:

- Ziekenhuizen (alg/psych)
- Oudervoorzieningen (RH/WZC)
- Onderwijs
- Kinderopvang
- Recreatie

- Recreatiegebied (gewestplan)
- woongebied (gewestplan)

Seveso-bedrijven:

- Hogedrempel Seveso-bedrijven
- Lagedrempel Seveso-bedrijven
- Seveso-bedrijven buffer 2km



Omgevingsanalyse

PRUP Ringlaan

EXTERNE MENSVEILIGHEID

15 Bijlage 2: MER
Zie afzonderlijk document.

16 Bijlage 3: RVR-toets

Ter attentie van de initiatiefnemer
van het RUP

**Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -Projecten**
Team Externe Veiligheid
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
T 02 553 03 55
seveso@vlaanderen.be

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
		RVR-AV-1205	/
vragen naar /e-mail		telefoonnummer	datum
Barbara Jans Barbara.jans@vlaanderen.be		02 553 74 93	7/4/2020

Betreft: Advies over het (provinciaal) RUP “Kleinhandelszone Ringlaan” te Sint-Truiden (dd. 19/3/2020)

Geachte,

Met betrekking tot het in rubriek vermelde onderwerp vindt u hierbij het advies van het Team Externe Veiligheid van mijn directie.

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

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

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

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

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

Om een inschatting te maken van het aspect externe mensveiligheid, dient voorliggende RUP afgetoetst aan de criteria die werden opgenomen onder de vorm van een beslissingsdiagram in bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage [BVR RVR].

Het Team Externe Veiligheid stelt vast dat het aspect 'externe veiligheid' kort behandeld werd in de scopingnota. Er wordt ook vermeld dat de RVR-toets werd uitgevoerd maar dat de beslissing nog niet is toegevoegd aan de scopingnota. **Hieronder volgt deze beslissing.**

Team Externe Veiligheid gaat uit van volgende elementen uit de scopingnota:

- Het voorgenomen plan vormt geen kader voor de ontwikkeling van Seveso-inrichtingen.
- Het voorgenomen plan staat het oprichten van Seveso-inrichtingen niet toe.
- Het plangebied omvat mogelijk aandachtsgebieden zoals gedefinieerd in het [BVR RVR], met name door publiek bezochte gebouwen en gebieden met meer dan 200 personen gemiddeld per dag of meer dan 1000 personen op piekmomenten.

Het plangebied is gelegen binnen de consultatiezone⁴ van 2 bekende Seveso-inrichtingen, namelijk de hoge drempel Seveso-inrichting Globachem nv (op meer dan 1 km van het plangebied) en de lagedrempel Seveso-inrichting Tenneco Automotive Belgium (op ca. 350 m van het plangebied).

Het Team Externe Veiligheid heeft voldoende zicht op het externe mensrisicobeeld van deze Seveso-inrichtingen om te besluiten dat het plan te verzoenen is met de aanwezigheid van deze inrichtingen.

Het Team Externe Veiligheid verwacht dus **geen aanzienlijke effecten op het vlak van de externe veiligheid** en beslist daarom dat bij het Provinciaal RUP 'Kleinhandelszone Ringlaan' te Sint-Truiden **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** moet opgemaakt worden.

Het Team Externe Veiligheid vraagt in het algemeen om het aspect externe veiligheid verder mee te nemen in het planproces (d.i. te vermelden in de diverse nota's die het proces genereert), en in het bijzonder om zijn advies te integreren in het ruimtelijk uitvoeringsplan.

Met vriendelijke groeten,

Lina Grooten
Directiehoofd Directie Gebiedsontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP)

⁴ Een consultatiezone is een door het Team Externe Veiligheid vastgelegde zone rond een Seveso-inrichting, en dit op basis van de kennis van de externe effecten en het externe mensrisico van die Seveso-inrichting (zie ook [BVR RVR]).