

**Gemeente Boortmeerbeek
Ruimtelijk uitvoeringsplan**

Opdrachtgever: Gemeente Boortmeerbeek

Pastorijstraat 2
3190 BOORTMEERBEEK

Datum opmaak: 03 december 2013

**RUP
BOVEN ROT EN DE HELLE
Wijziging BPA nr. 3**

TOELICHTINGSNOTA



Opdrachthouder

BURGERLIJKE VENNOOTSCHAP ONDER DE VORM VAN EEN BVBA
Peter DEKEYREL Kathleen VANDEVENNE Heidi VANDUFFEL Rik LIEKENS

Leuvensesteenweg 350
3190 BOORTMEERBEEK
tel. 015/51.30.24 fax 015/51.81.78
info@architeam.be - www.architeam.be

BTW 448.325.387 RBV Leuven 570
Fortis 001-2460545-22
Kredietbank 425-0087481-83

GEMEENTELIJK RUP BOVEN ROT EN DE HELLE Wijziging BPA nr. 3

Toelichtingsnota

Versie 03/12/2013

Versie na plenaire vergadering d.d.22/10/2013

OPMAAK:

Architeam bvba
Ruimtelijke planner: Kathleen Vandevenne,
opgenomen in het Register van ruimtelijke planners van de Vlaamse Overheid,

Ontwerp voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad op

De gemeentesecretaris,

De Burgemeester

Johan Smits

Michel Baert

INHOUDSTAFEL

A. TOELICHTINGSNOTA

1. INLEIDING	p 4
1.1. Statuut van het gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan	p4
1.2. Wetgeving	p4
1.3. Situering en afbakening van het plangebied	p5
1.4. Aanzet opmaak RUP	p6
1.5. Beschrijving plangebied	p8
2. JURIDISCH KADER	p 11
2.1. Ruimtelijk juridisch kader	p11
2.1.1. Het plangebied in de ruimtelijke structuurplannen (RSV, RSVB en RSB)	p11
2.1.1.a. Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen	p11
2.1.1.b. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant en addendum	p12
2.1.1.c. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Boortmeerbeek	p17
2.1.2. Streefbeeldstudie N26 – N267 – N21	p21
2.2. Plannen van aanleg	p22
2.2.1. Gewestplan Leuven	p22
2.2.2. BPA 'Boven Rot en de Helle'	p22
2.2.3. Verkavelingen	p25
2.2.4. Wegenis binnen het plangebied	p25
2.3. Sectoraal juridisch kader	p25
2.3.1. Beschermd monumenten, landschappen en stadsgezichten	p25
2.3.2. Habitat- en vogelrichtlijngebieden	p25
2.3.3. Vlaams Ecologisch Netwerk	p26
2.3.4. Herbevestiging agrarische structuren	p27
2.3.5. G.N.O.P.	p27
2.3.6. Strategisch plan regionet Brabant-Brussel	p28
2.3.7. Strategisch beleidsplan Kanaal Leuven-Dijle (2000)	p28
2.3.8. Provinciaal Fietsroutenetwerk	p28
2.3.9. Waardevolle gebouwen	p29
3. WATERTOETS	p 30
4. KNELPUNTEN, OPPORTUNITEITEN EN DOELSTELLINGEN	p 32
5. GEKENDE UITBREIDINGSPANNEN VAN NIET-WOONFUNCTIES BINNEN HET PLANGEBIED	p 32
6. VISIE, RUIMTELIJKE CONCEPTELEMENTEN EN GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	p 36
7. RUIMTEBALANS	p 40
8. REGISTER VAN PERCELEN WAARVOOR PLANBATEN, PLANSCHADE, KAPITAALSCHADE OF GEBRUIKERSCHADE KAN VERSCHULDIGD ZIJN	p 41
9. BESLISSING INZAKE ONTHEFFING VAN DE PLAN-MER-PLICHT	bijlage

B. STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

1. ALGEMENE BEPALINGEN
2. BEPALINGEN PER ZONE

A. TOELICHTINGSNOTA

1. INLEIDING

1.1. STATUUT VAN HET GEBIEDSGERICHT RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

Dit ruimtelijk uitvoeringsplan is vooral gericht op de ontwikkelingsmogelijkheden van bestaande bedrijven, handelszaken en woningen binnen de plancontour.

Het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Boven Rot en de Helle' bestaat uit:

- een plan bestaande toestand dat een grafische weergave vormt van de bestaande bebouwing, de bestaande onbebouwde ruimte en de bestaande juridische context (plan nr. 01/03);
- een grafisch plan dat een grafische ondersteuning vormt van de voorschriften en een verordenend karakter heeft (plan nr. 02/03);
- een grafisch register planbaten en planschade (plan nr. 03/03);
- de voorschriften met verordenend karakter bestaande uit algemene voorschriften en voorschriften per zone;
- een toelichtingsnota;
- het verzoek tot raadpleging en de beslissing inzake de plan-MER-plicht.

Het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Boven Rot en de Helle' heft binnen zijn contour alle bepalingen op van het gewestplan en van het bestaande BPA nr.3 'Boven Rot en de Helle'.

Deze toelichtingsnota beschrijft het opzet van het RUP en verschaft inzicht in de bedoeling van bepaalde stedenbouwkundige voorschriften.

1.2. WETGEVING

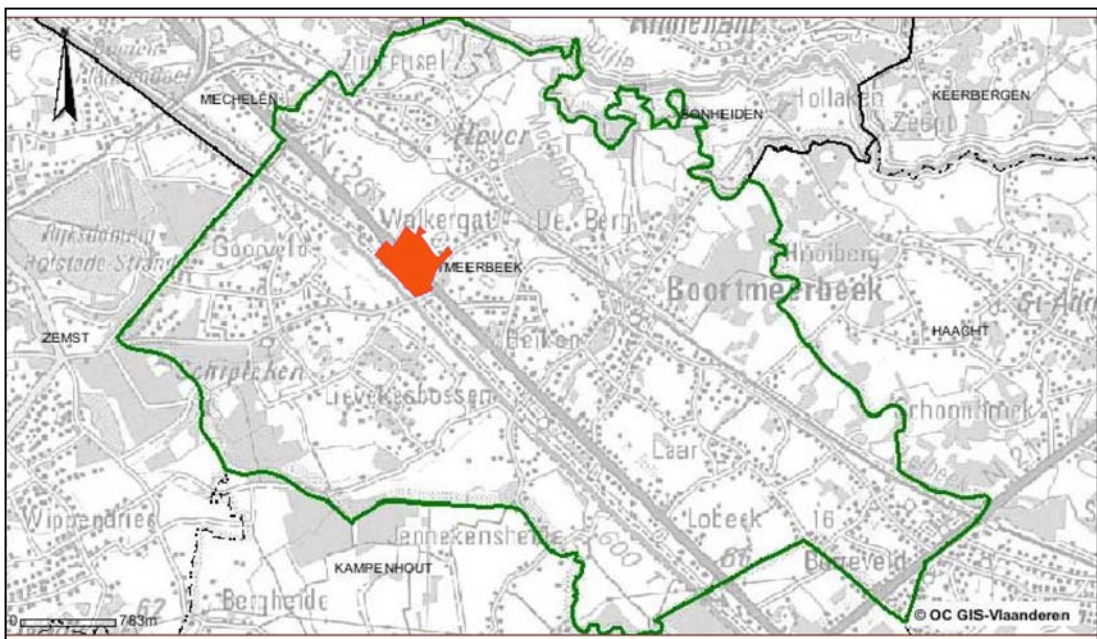
- 📄 Art. 2.2.13. e.v. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening Gewijzigd bij decreet van 16 juli 2010 houdende aanpassing van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 15 mei 2009 en van het decreet van 10 maart 2006 houdende decretale aanpassingen inzake ruimtelijke ordening en onroerend erfgoed als gevolg van het bestuurlijk beleid (B.S. 9/8/2010) betreffende gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen
- 📄 Besluit van de Vlaamse Regering van 11 mei 2001 tot aanwijzing van de instellingen en administraties die adviseren over voorontwerpen van ruimtelijke uitvoeringsplannen (wijz. bvr 10/6/2011 b.s. 2/8/2011)
- 📄 Besluit van de Vlaamse Regering van 11 april 2008 tot vaststelling van de nadere regels met betrekking tot de vorm en de inhoud van de ruimtelijke uitvoeringsplannen (bvr 11/4/2008 b.s. 1/8/2008)

1.3. SITUERING EN AFBAKENING PLANGEBIED



Figuur: Situering gemeente Boortmeerbeek in de provincie Vlaams-Brabant

Boortmeerbeek bevindt zich in het noorden van de provincie Vlaams-Brabant, naast de gemeenten Zemst, Kampenhout en Haacht. Ten noorden van Boortmeerbeek bevinden zich Bonheiden en Mechelen in de provincie Antwerpen.



Figuur: Situering plangebied in de gemeente Boortmeerbeek

Het plangebied is gelegen in het westen van Boortmeerbeek aan weerszijden van de Leuvensesteenweg (N26) ter hoogte van de Bieststraat die Hever met Schiplaken verbindt. De N26 kent een sterke verlinting waardoor deze omgeving wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een mix van bedrijven, handelszaken en woningen. De zuidelijke rand van het plangebied wordt gevormd door het Kanaal van Mechelen naar Leuven.

Afbakening plangebied

Het plangebied van het op te maken RUP is ruimer dan dit van het huidige BPA. Het RUP 'Boven Rot en de Helle' wordt begrensd, zoals aangeduid op het grafisch plan, door achtereenvolgens:

- West: de as van de G. Gezellestraat (chemin nr.14) / westelijke perceelsgrens van het bedrijf F.D.M. bvba op perceel 71F,
- Noord: achterste perceelsgrenzen Omnipack-Reyniers bvba / tuincentrum Van Beersel,
- Oost: Bieststraat,
- Zuid: Kanaal Leuven-Dijle

1.4. AANZET OPMAAK RUP

De bestemming van het gewestplan (agrarisch gebied) voor dit plangebied is achterhaald tengevolge van de economische bedrijvigheid die zich in de loop der jaren heeft gevestigd langsheen de Leuvensesteenweg.

De agrarische bestemming beantwoordt niet langer aan de op dit ogenblik bestaande noden. Een wijziging van de bestaande ordening dringt zich hier op.

Dit RUP beoogt een oplossing te bieden voor een aantal concrete knelpunten die binnen dit plangebied zijn ontstaan:

- Tal van bedrijven binnen de projectzone hebben een uitbreidingsbehoefte waaraan momenteel niet kan worden voldaan wegens de gewestplanzoneringen en de bestemmingen van het BPA nr.3 'Boven Rot en de Helle'.
- Het schepencollege heeft recent planologische attesten afgegeven aan enkele bedrijven binnen het plangebied waardoor de opmaak van een RUP vereist wordt. Bij uitbreiding zouden deze bedrijven volgens de huidige bestemmingen gedeeltelijk zonevreemd komen te liggen. Volgens de wettelijke bepalingen van het planologisch attest is de opmaak van een RUP noodzakelijk na het afleveren van een gunstig planologisch attest.

Overzicht afgeleverde planologische attesten binnen het plangebied:

Aanvrager en plaats van de aanvraag	Datum beslissing	Samenvatting beslissing
Omnipack-Reyniers bvba Leuvensesteenweg 117	21/04/2011	<p><u>Standpunt m.b.t. uitbreiding op korte termijn:</u> Door de noodzakelijke interne reorganisatie en optimalisatie van de bedrijfsactiviteiten en gezien de beperkte ruimtelijke impact van de geplande uitbreiding is een vergroting op korte termijn veroorloofd.</p> <p><u>Standpunt m.b.t. uitbreiding op lange termijn:</u> Gezien de naastliggende voetweg een duidelijke natuurlijke grens vormt, betekent dit dat een latere uitbreiding in westelijke richting niet meer mogelijk is. Ook een verdere indringing noordwaarts in de agrarische structuur is niet aanvaardbaar. Omdat de landschappelijke inpassing niet haar gewenst effect bereikt als buffer naar de woningen in de Bieststraat is een uitbreiding in oostelijke richting niet verder aangewezen. Een toekomstige bijkomende uitbreiding is op deze locatie niet meer mogelijk.</p>
F.D.M. bvba Leuvensesteenweg 102	21/06/2012	<p><u>Standpunt m.b.t. uitbreiding op korte termijn:</u> De bouw van een loods op korte termijn kan gerealiseerd worden indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de loods is bestemd voor het onderbrengen van de bestaande bedrijfsactiviteiten en –materiaal en niet voor een ruimtelijke uitbreiding van de bedrijvigheid; - de hoogte van de loods moet afgestemd worden op de schaal van de omgeving; - de configuratie van de bebouwing en de landschappelijke inpassing moeten de open ruimte(verbinding) maximaal vrijwaren; - de bestaande parkeerplaatsen gelegen voor de rooilijn worden verwijderd en de toegang tot het bedrijf moet worden aangepast tot één in- en uitgang met een maximale breedte van uitzonderlijk 7

		<p>meter.</p> <p>Door de noodzakelijke interne reorganisatie en optimalisatie van de bedrijfsactiviteiten en gezien de beperkte ruimtelijke impact van de geplande uitbreiding is een vergroting op korte termijn veroorloofd.</p> <p><u>Standpunt m.b.t. uitbreiding op lange termijn:</u></p> <p>De definitieve afweging van het bestendigen van de bedrijfsactiviteiten en van de uitbreidingsbehoeften op korte en lange termijn zal tijdens de procedure van het RUP worden gevoerd. Deze site maakt deel uit van het in opmaak zijnde RUP Boven Rot en de Helle en de geplande uitbreiding is hiermee in overeenstemming.</p>
Trans RD Logistics NV Leuvensesteenweg 124	28/01/2013	<p><u>Standpunt m.b.t. uitbreiding op korte termijn:</u></p> <p>De bouw van de loods op korte termijn kan gerealiseerd worden indien aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan.</p> <p><u>Standpunt m.b.t. uitbreiding op lange termijn:</u></p> <p>De definitieve afweging van het bestendigen van de bedrijfsactiviteiten en van de uitbreidingsbehoeften op korte termijn en op lange termijn zal tijdens de procedure van het RUP gevoerd worden.</p> <p>Dit planologisch attest werd afgegeven onder volgende voorwaarden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De afsluitingen van de 2 opritten van de woningen nrs. 120 en 122 ter hoogte van de achtergevel van de woningen moeten worden geplaatst vooraleer de stedenbouwkundige vergunning voor de uitbreiding wordt afgeleverd. - Een evaluatie van de rijlijnen en de bijhorende benodigde verharding moet plaatsvinden. - Tegenover de tuinen moet een bufferzone worden voorzien. - De achtergevel moet landschappelijk worden ingekleed. - Er moeten maatregelen getroffen worden om de ontsluiting veilig te maken voor fietsverkeer.

- Tegelijkertijd wenst men meer juridische zekerheid voor de ingesloten woonpercelen.

Om alle hierboven vermelde redenen heeft het gemeentebestuur van Boortmeerbeek beslist tot de opmaak van de wijziging van het BPA nr. 3 via dit RUP 'Boven Rot en de Helle' en heeft ze in zitting van 11 oktober 2010 de opdracht gegund aan Architeam bvba.

1.5. BESCHRIJVING PLANGEBIED

Bestaande activiteiten binnen het plangebied

Er zijn momenteel meerdere bestemmingen binnen de perimeter van het RUP: woningen, bedrijven, handelszaken en reca.

Woonfuncties

Binnen de contour van het plangebied bevinden zich woningen langsheen de N26 en langsheen de Bieststraat.

Aan de Bieststraat bevinden zich woningen, hoofdzakelijk in open verband binnen de gewestplanbestemming woongebied met landelijk karakter (voorste 50m) en bijgevolg zone-eigen.

Langs weerszijden van de N26 situeren zich enkele woningen in een goedgekeurde verkaveling en enkele woningen binnen de gewestplanbestemming woongebied met landelijk karakter (voorste 50m).

In het noordelijk deel van het plangebied situeren zich enkele woningen zonevreemd in agrarisch gebied.



Figuur: Woningen binnen plangebied

Bedrijven en handelsfuncties

De bestaande bedrijvenzone binnen de plancontour is van lokaal belang.

Binnen de grenzen van het BPA nr.3

Binnen de contour van het bestaande BPA hebben zich in de loop der jaren diverse bedrijven en handelszaken gevestigd. Hieronder wordt een niet-limitatieve opsomming gegeven:

- in de zone voor ambachten en kmo ten zuiden van de Leuvensesteenweg:
 - Trans RD Logistics N.V. (transportbedrijf)
 - Ampli (audiovisueel materiaal)
 - Dietmar's Car Cleaning (carwash)
- in de zone voor gemengde activiteiten ten zuiden van de Leuvensesteenweg:
 - De Gouden Wok (restaurant)
 - Vanderauwera (tegels)
 - ...
- in de zone voor bedrijvigheid ten noorden van de Leuvensesteenweg:
 - Omnipack-Reyniers bvba (verpakkingsbedrijf)

Buiten de grenzen van het BPA nr.3

- In het agrarisch gebied situeren zich enkele niet-woonfuncties:
 - F.D.M. bvba (containerdienst, opruimings- en saneringswerken, recyclagewerken, parking- en wegeniswerken, aanleg van sportterreinen en groenzones en levering van aanvulgrond)
 - Tuincentrum Van Beersel (bloemen en planten / serres en verkoop)
 - ...
- In het woongebied met landelijk karakter bevinden zich ook enkele niet-woonfuncties:
 - Garage Ottevaere N.V. (BMW autogarage)
 - ...

Mobiliteit binnen en aan de randen van het plangebied

Centraal doorheen het plangebied loopt de Leuvensesteenweg (N26), de verbindingsweg tussen Leuven en Mechelen. Het is een drukke 2x1 rijvakbaan met fietspaden aan weerszijden. De N26 is de verbindingsweg op regionaal niveau tussen Leuven en Mechelen op basis van mobiliteitsgenererende activiteiten op provinciaal niveau en zorgt voor de relatie met de E19 via de N267. Gezien de ligging van verschillende kernen en voorzieningen aan weerszijden van de N26, heeft deze weg ook een functie voor het lokale verkeer.

De meeste percelen langs de N26 hebben een rechtstreekse erfontsluiting.

Langsheen de oostelijke rand van het plangebied loopt de Bieststraat, die Schiplaken met Hever verbindt. Het is een 2x1 rijvakbaan met aanliggende fietspaden.

Lokaal/verbindend openbaar vervoer maakt gebruik van de N26.

Langsheen de zuidwestelijke rand van het plangebied situeert zich het Kanaal Leuven-Dijle. De jaagpaden langsheen dit kanaal worden intensief door meerdere recreanten gebruikt. Het is een verbinding voor woon-werk en woon-schoolverkeer van fietsers als alternatief voor de N26.

Relatie van het plangebied met de rest van de gemeente Boortmeerbeek

Relatie met de bedrijvenzone Kampenhout-Sas

De bedrijvenzone Kampenhout-Sas is van regionaal belang, de provincie is hiervoor bevoegd. De bestaande bedrijvenzone binnen het plangebied is in tegenstelling hiermee van lokaal belang en bevindt zich op 4,5km van Kampenhout-Sas.

Relatie met het centrum Boortmeerbeek

Het plangebied ligt op 1,8km (vogelvlucht) van het centrum van Boortmeerbeek waar zich de verzorgende functies, diensten enz. bevinden. De niet-woonfuncties binnen het plangebied zijn niet vergelijkbaar met de functies binnen de kern.

Ten noordwesten van het plangebied is er een openruimte verbinding ter hoogte van Lobroeken.

2. JURIDISCH KADER

2.1. RUIMTELIJK JURIDISCH KADER

2.1.1. HET PLANGEBIED IN DE STRUCTUURPLANNEN (RSV, RSVB en RSB)



RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

Conform het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende definitieve vaststelling van het RSV en herziening bij Besluit van de Vlaamse Regering dd. 12 december 2003 en bij decreten van resp. 17 december 1997 en 19 maart 2004.



PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAAMS-BRABANT

Conform het op 7 oktober 2004 door minister Dirk Van Mechelen definitief goedgekeurde ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant.

ADDENDUM BIJ HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAAMS-BRABANT

Conform het op 6 november 2012 door minister Philippe Muyters definitief goedgekeurde addendum ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant.



GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN BOORTMEERBEEK

Conform het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan gemeente Boortmeerbeek, definitief goedgekeurd door de Bestendige Deputatie op 28 augustus 2008.

2.1.1.a. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN:

Bovenlokaal beleid: Boortmeerbeek maakt deel uit van de Vlaamse Ruit.

Dit Vlaams stedelijk kerngebied met de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Gent, het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de vier regionaalstedelijke gebieden Leuven, Mechelen, Aalst en Sint-Niklaas, wordt in Europa aanzien als één van de zes structuurbepalende stedelijke regio's van internationale betekenis. Het gebied heeft aldus in Noord-West Europees verband een grootstedelijke reikwijdte en is van internationaal economisch verband voor Vlaanderen.

Naast de regionaalstedelijke gebieden Leuven en Mechelen maken ook de buitengebiedgemeenten Zemst, Boortmeerbeek, Kampenhout, Haacht en Herent deel uit van de Vlaamse Ruit.

Doelstellingen voor de ontwikkeling van de Vlaamse Ruit zijn onder meer;

- Het selectief invullen van activiteiten teneinde optimaal de geboden internationale potenties van het stedelijk netwerk te benutten (hoogwaardige diensten voor bedrijven,...). De bedoeling van deze selectieve invulling is precies om plaatsen binnen de Vlaamse Ruit die beschikken over deze internationale potenties, niet te belasten met activiteiten die geen behoefte hebben aan een vestigingsplaats met een internationale uitstraling;
- Het veiligstellen van haar internationale positie inzake bereikbaarheid ten opzichte van de Randstad en het Ruhrgebied;
- Het aantrekken van activiteiten en investeringen van internationaal belang door een samenhangend en sturend aanbodbeleid van voldoende en hoogwaardig uitgeruste bedrijventerreinen, hoogwaardige stedelijke voorzieningen, een gedifferentieerd aanbod van voorzieningen, recreatieve en andere functies.

Boortmeerbeek is een buitengebiedgemeente.

Dit zijn gemeenten waarin de open (onbebouwde) ruimte overweegt.

De ruimtelijke structuur van het buitengebied wordt bepaald door;

- de natuurlijke structuur;
- de agrarische structuur;
- de nederzettingsstructuur;
- de infrastructuur.

De wisselwerking tussen deze structuren resulteert in een specifiek landschap. Het inzoomen op het aspect landschap is een nieuw accent in de ruimtelijke ordening.

In het buitengebied zijn en blijven vele functies en activiteiten aanwezig en mogelijk.

Onderscheid wordt gemaakt tussen;

- de structuurbepalende functies en activiteiten. Dit zijn natuur en bos, landbouw en wonen en werken;
- andere functies en activiteiten van het buitengebied waaronder toeristische en recreatieve activiteiten, sommige gemeenschaps- en nutsvoorzieningen (afvalbeheer/slib, waterzuivering, drinkwater- en energievoorziening), ontginningen en waterwinning.

Het RSV zet voor het buitengebied de volgende doelstellingen voorop;

1. Het buitengebied vrijwaren voor de essentiële functies (landbouw, natuur, bos en wonen en werken op het niveau van het buitengebied);
2. Tegengaan van verdere versnippering van de open ruimte;
3. Bundelen van de ontwikkeling in kernen van het buitengebied;
4. Landbouw-, natuur- en bosfunctie in goed gestructureerde gehelen;
5. Bereiken van gebiedsgerichte kwaliteit;
6. Afstemmen van ruimtelijk beleid en milieubeleid (op basis van het fysisch systeem);
7. Bufferen van de natuurfunctie ten opzichte van de eraan grenzende functies.

Dijlevallei is structuurbepalend

De vallei van de Dijle en zijn zijbeken zijn structuurbepalend voor het buitengebied. De ontwikkeling van beken en rivieren in relatie met de omgevende vallei maakt deel uit van het gebiedsgericht beleid voor de gebieden van de natuurlijke structuur.

Het ruimtelijk beleid van rivieren en beken moet worden ontwikkeld in relatie tot de omgevende valleien. Dit betekent dat er ruimtelijke voorwaarden worden gecreëerd die het integraal waterbeheer ondersteunen en die de relaties tussen de waterloop en de omgevende vallei versterken.

Spoorweg Mechelen-Leuven is hoofdspoorweg voor goederenvervoer

De spoorlijn Zeebrugge – Gent – Dendermonde – Mechelen – Leuven – Ottignies – Luxemburg is geselecteerd als hoofdspoorweg voor goederenvervoer.

Het traject Mechelen – Leuven doorsnijdt de gemeente Boortmeerbeek in oost-westelijke richting.

2.1.1.b. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAAMS-BRABANT:

Volgende kernprincipes worden in het provinciaal structuurplan Vlaams-Brabant als globaal-ruimtelijk kader gehanteerd. Binnen dit kader worden concrete beleidsdoelstellingen of thematische doelstellingen geplaatst;

- Herwaardering van het fysisch systeem;
- Een centrum-provincie met Brussel;
- Een provincie met diverse stedelijke kernen;
- De Vlaamse Ruit geeft een duidelijke structuur;
- Mobiliteit als sturend gegeven.

Thematische benadering

Aanleunend bij de taakstelling van een provinciaal ruimtelijk structuurplan, worden in de thematische benadering 4 belangrijke thema's onderscheiden: de bebouwde ruimte, de open ruimte, toerisme en recreatie, mobiliteit.

De keuze van deze thema's vloeit voort uit het sectoraal georiënteerde onderzoek en de vaststelling dat al deze sectoren elkaar wederzijds beïnvloeden.

De relevante elementen voor de gemeente Boortmeerbeek worden hier aangehaald.

Thema 1: De open ruimte

- Natuurlijke structuur

Binnen de natuurlijke structuur worden door de provincie volgende taakstellingen ingevuld;

- selectie van de natuurverbingsgebieden
- selectie van ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang

De provincie wenst het netwerk van de rivier- en beekvalleien, als drager van de natuurlijke structuur, te versterken en de verbindende rol ervan te ondersteunen. De belangrijkste rivieren die deel uitmaken van deze drager zijn de Dender en de Mark, de Zenne, de Dijle, De Grote en de Kleine Gete en de Velpe.

De verbinding van de natuurkernen langs de Dijle, waar Boortmeerbeek deel van uitmaakt, wordt evenals de natuurverbinding die de boscomplexen versterkt en verbindt in de vallei van de Barebeek – Weesbeek tot aan de benedenloop van de Dijle geselecteerd als natuurverbingsgebied.

- Agrarische structuur

De Provincie wenst de agrarische structuur te vrijwaren en te versterken opdat het duurzaam functioneren van de landbouw kan verzekerd worden. Boortmeerbeek ligt in de zone voor 'land- en tuinbouw in sterke relatie met landschap en natuurwaarde'. Hier wordt grondgebonden land- en tuinbouw als belangrijkste agrarisch ruimtegebruik onderkend en versterkt.

Het ruimtelijk beleid is gericht op het maximaal behoud van grote aaneengesloten gebieden en van de typische landschappelijke structuur.

De agrarische sector dient aandacht te hebben voor de eigenheid van het landschap.

- Landschappelijke structuur

Binnen de landschappelijke structuur worden door de provincie volgende, voor Boortmeerbeek relevante elementen geselecteerd:

- Gave landschappen
- Structurerende reliëfcomponenten
- Landschappelijke bakens
- Open ruimteverbindingen

Binnen de gave landschappen wordt het benedenstrooms gedeelte van de Dijlevallei, waar Boortmeerbeek deel van uitmaakt, geselecteerd als rivierduinenlandschap.

In de gave landschappen wordt gezocht naar een structurele overeenstemming en een historisch bepaalde, ruimtelijke verbondenheid van de samenstellende delen, in een mate die het mogelijk maakt deze als een cluster van landschappelijk gave entiteiten met gemeenschappelijke kenmerken te aanzien. Ook indien enkele fragmenten van een traditioneel landschap clusters van bovenlokaal belang vormen, worden ze als gave landschapscomplexen weerhouden.

Landschappelijke bakens zijn de visuele blikvangers die mee het landschapsbeeld bepalen en dikwijls als oriënteringspunt fungeren.

De provincie wenst het zicht op deze bakens te vrijwaren en de oriëntatiefunctie binnen het landschap te behouden en te versterken.

De provincie selecteert volgende bakens op grondgebied van de gemeente: de mouterij te Boortmeerbeek-centrum, het kanaal Leuven-Dijle en de Brouwerij Haacht op het grondgebied van Boortmeerbeek.

Thema 2: Bebouwde ruimte

- Nederzettingsstructuur

Voor de ontwikkelingsperspectieven van de bebouwde ruimte worden volgende categorieën geselecteerd:

- Kleinstedelijke gebieden
- Hoofddorpen
- Woonkernen
- Kern-in-het-buitengebied

Boortmeerbeek wordt geselecteerd als hoofddorp. De 3 kernen Haacht-station, Hever en Schiplaken zijn geselecteerd als woonkernen.

In het buitengebied zijn het de hoofddorpen die hoofdzakelijk de dynamiek (wonen, lokale bedrijvigheid, voorzieningen, administratieve dienstverlening) dienen op te nemen. De woonkernen daarentegen staan in voor de opvang en het bundelen van de plaatselijke woonbehoeften. Voor de kernen-in-het-buitengebied blijven de opties van het RSV van toepassing.

Wat betreft de taakstelling voor wonen wordt in het provinciaal structuurplan voor Boortmeerbeek een richtcijfer van 767 wooneenheden aangegeven. Dit cijfer is een richtgetal wat betreft de nodige ruimte (bestemmingen) die voorzien moet zijn om de vooropgestelde behoefte te kunnen opvangen.

De provincie stelt dat ze m.b.t. het woonbeleid in het buitengebied veeleer een coördinerende en superviserende rol heeft en dat het vooropgestelde beleid vooral vanuit het gemeentelijke niveau moet worden opgemaakt.

Het provinciale beoordelingskader wordt gevormd door:

- de kwalitatieve invulling van het potentieel juridische woonaanbod
- de gemeentelijke woningbehoeftestudie, integraal deel uitmakend van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Als uitgangspunten voor het woonbeleid dienen vooropgesteld te worden:

- Dat maximaal gestreefd wordt naar inschakeling/mobilisatie van de voorraden die passen in de ontwikkelingsmogelijkheden voor de hoofddorpen, woonkernen en kernen-in-het-buitengebied, en vice versa.
- De gemeente dient aan te geven welke maatregelen hiertoe genomen zullen worden.
- Dat er in de buitengebiedgemeenten naar gestreefd wordt dat min. 5% van de bijkomende woningen een sociale huurwoning is (met een maximum van 8 à 10% van het totaal aantal gezinnen). Ook pleit de provincie voor gemengde projecten met zowel sociale huur- en koopwoningen als andere woningen.
- Dat voor de kwantificering van het doelgroepenbeleid ten hoogste vanuit de verwachte eigen bevolkings- en gezinsgroei vertrokken mag worden.
- Dat voorraden t.b.v. het doelgroepenbeleid enkel kunnen vrijgegeven worden indien de effectieve realisatie wordt gegarandeerd. De gemeente dient aan te geven welke maatregelen hiertoe genomen zullen worden.

- Ruimtelijk – Economische structuur

In haar ruimtelijk-economisch beleid heeft de provincie de taakstelling om de nood aan bijkomende regionale bedrijventerreinen in de provincie te verdelen. (met uitzondering van deze gesitueerd in het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel, in de internationale poort Zaventem en in het regionaal stedelijk gebied Leuven, waarvoor het Vlaamse Gewest verantwoordelijk is).

Voor de gemeenten in het buitengebied wordt een bijkomende oppervlakte van 295ha toegekend voor regionale bedrijventerreinen.

De bestaande concentratie langs de Mechelsesteenweg (Boortmeerbeek – Haacht) wordt geselecteerd als 'concentratie voor grootschalige kleinhandel buiten het stedelijk gebied'. Hier wordt een restrictief beleid gevoerd. Een beperkt aantal concentraties zijn echter zo ver ontwikkeld dat ze in een ruimtelijk uitvoeringsplan worden geconsolideerd. Ze kunnen niet uitbreiden in grondoppervlakte. Binnen de bestaande perimeter blijven ontwikkelingen mogelijk in zover ze bijdragen tot de verbetering van de

ruimtelijke kwaliteit (zoals verdichting, optimalisatie, ontsluiting, landschappelijke inpassing en kwaliteit van de publieke ruimte). Aansnijden van de open ruimte kan niet. In de toekomst zal de provincie een RUP opmaken voor de kleinhandelszone Kampenhout-Sas.

De provincie beschouwt Kampenhout-Sas als een specifieke economische entiteit en wenst ongeveer 25 ha aan bijkomende bedrijventerreinen te realiseren. Bij de ontwikkeling van het terrein zal rekening gehouden worden met de bestaande situatie, de ruimtebehoeften en de confrontatie van de vraag en het aanbod. De provincie zal een coördinerende rol opnemen om, samen met de gemeenten Kampenhout, Boortmeerbeek en Haacht, de lokale behoefte aan bedrijventerreinen samen te brengen op een geconcentreerde locatie ter hoogte van Kampenhout-Sas.

Het hoofddorp Boortmeerbeek komt in aanmerking voor de ruimtelijke heroriëntatie van de lokale bedrijvigheid. Dit wil zeggen dat de mogelijkheid voorzien wordt om de lokale bedrijvigheid te realiseren in een woonkern, in plaats van het hoofddorp van de gemeente. Deze overdracht dient te beantwoorden aan het principe van de gedeconcentreerde bundeling.

Thema 3: Mobiliteit

De N26 van Leuven tot de N267 in Boortmeerbeek en de N267 tot de aansluiting met de E19 in Weerde zijn geselecteerd als secundaire weg type 1.

Een secundaire weg type I heeft als hoofdfunctie het verbinden op bovenlokaal niveau op basis van mobiliteitsgenererende elementen op provinciaal niveau. Omwille van de verkeersleefbaarheidseis en de mogelijke maaswijdteverkleining tussen twee hoofdwegen wordt het concept van filters toegepast.

Een filter is een weerstandsfactor die de reistijd van het traject verhoogt en/of selectief verkeer toelaat. Concreet vertaalt zich dit in verkeerslichtenbeïnvloeding, doortochtherinrichting, tonnenmaatbeperking, ... In een filter is de verkeersfunctie ondergeschikt aan de verblijfsfunctie. Hierdoor kan het ongewenst gebruik van dergelijke wegen beperkt worden.

Bij de uitwerking van de streefbeeldens zal bepaald worden of en op welke plaats de filter zal gerealiseerd worden.

Langs de N26 situeren zich verschillende functies die daarenboven van niveau verschillen. Al deze functies mogen in principe rechtstreeks aangesloten of aangetakt worden op de beschouwde wegen. Secundaire wegen hebben een gebiedsontsluitende functie alsmede een functie voor verkeersgenererende elementen op provinciaal niveau.

In functie van veiligheid en doorstroming wordt het aantal aantakkingen bij voorkeur geminimaliseerd.

De N21 vanaf de kruising met de N211 (Steenokkerzeel) tot aan het centrum van Haacht wordt geselecteerd als secundaire weg type II.

Secundaire wegen type II hebben als hoofdfunctie het verzamelen/ontsluiten van mobiliteitsgenererende elementen op provinciaal niveau naar het hoofd- of primaire wegennet. Ook het toegang verlenen tot de aanpalende percelen is een belangrijke functie. De snelheid is ondergeschikt aan de activiteit en de doorstroming. Om de verkeersleefbaarheid op sommige delen te garanderen zijn maatregelen nodig, die overeenkomen met het uitbouwen van een filter.

Haacht-station, gelegen grenzend aan Boortmeerbeek, wordt binnen het RSVB geselecteerd als regionaal openbaar vervoersknooppunt. Dit betekent dat het zich vooral zal richten naar de regionale verbindingen. Het zijn knooppunten waar op piekmomenten relatief grote passagiersstromen samenkomen. Het betreft knooppunten die duidelijk een rol als herkomst of als bestemmingslocatie hebben. Afhankelijk van dit onderscheid zal de ontsluiting van dit knooppunt zich richten naar een vrij specifieke en in ruimte eerder beperkte locatie (bestemming), ofwel een relatief ruime eerder landelijke regio ontsluiten.

Voor Haacht-station is er sprake van een herkomstlocatie. Er dient rekening gehouden te worden met het feit dat de potentiële reiziger over een eigen vervoersmiddel beschikt en dit in veel gevallen zal inzetten om in het vortransport te voorzien. Voldoende overstapmogelijkheden en parkeerfaciliteiten (auto + fiets) dienen ook voorzien te worden. Een goede aansluiting met de lokale en regionale openbare vervoerlijnen is essentieel. Een beperkt aantal basisvoorzieningen in functie van de gebruikers van het openbaar vervoerknooppunt kan uitgebouwd worden.

Thema 4: Toerisme en recreatie

Het stimuleren van watergebonden toerisme en recreatie langs de kanalen maakt deel uit van de gewenste toeristische en recreatieve structuur.

Het zeevaart Brussel - Schelde, de vaart Brussel – Charleroi en de vaart Leuven Dijle kunnen bijdragen tot de versterking van de toeristisch – recreatieve infrastructuur door er watergebonden toerisme en recreatie mogelijk te maken en te stimuleren. Dit mag de economische activiteit niet verhinderen. Intensieve recreatievormen worden zoveel mogelijk geconcentreerd binnen stedelijke gebieden. Watergebonden toerisme en recreatie kan een meerwaarde betekenen voor de stedelijke gebieden, die door de kanalen doorkruist worden.

Binnen de toeristisch – recreatieve infrastructuur worden volgende selecties gemaakt:

- Toeristisch – recreatieve netwerken
- Gebundelde lijnelementen
- Toeristisch – recreatieve knooppunten

Binnen de toeristisch-recreatieve netwerken, behoort Boortmeerbeek tot het Vlaams-Brabants kanalen- en rivierengebied. Hier wordt de doelstelling 'watergebonden toeristisch-recreatieve activiteiten' uitgewerkt.

De recreatieve fietsroute parallel met de vaart Leuven-Mechelen wordt geselecteerd als gebundeld lijnelement.

Op het grondgebied van de gemeente worden geen provinciale toeristisch-recreatieve knooppunten geselecteerd.

Deelruimten

De provincie onderscheidt vier deelruimten;

- Verdicht Netwerk
- Demernetwerk
- Landelijke Kamer Oost
- Landelijke Kamer West

De gemeente Boortmeerbeek maakt deel uit van de deelruimte Verdicht Netwerk. Het Verdicht Netwerk is een uitgestrekte en zeer gediversifieerde regio en heeft in het noorden en het oosten een grensoverschrijdend karakter met de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen.

Het Verdicht Netwerk is niet alleen een stedelijk netwerk, het is tevens een netwerk van alle verschillende ruimtelijke structuren en in die zin dus ruimer dan een stedelijk netwerk. Het provinciaal beleid is gericht op het verlenen van een eigen identiteit aan elk van de fragmenten.

Boortmeerbeek is binnen het Verdicht Netwerk opgenomen in het subgebied Leuven – Mechelen – Brussel.

De ontwikkelingsperspectieven voor dit gebied zijn:

- Een goed bereikbaar centraal gelegen woongebied
- Het sturen van de economische druk
- Luchthaven als motor van het gebied
- Optimaliseren van de multimodale ontsluiting van het gebied
- De specifieke lijn Leuven – Brussel – Tervuren

De provincie wenst de economische mogelijkheden van het gebied te erkennen en te ondersteunen. De multimodale ontsluiting via spoorweg en water dient evenwel extra ontwikkeld te worden. Op dit ogenblik is de bedrijvigheid te sterk gericht op de relatie met de N26.

Tussen Kampenhout en Boortmeerbeek moet watergebonden bedrijvigheid een kans krijgen.

Een verdere ongebreidelde ontwikkeling van de kleinhandelsactiviteiten langsheen de N26 wordt tegengegaan door een concentratie van grootschalige kleinhandel ter hoogte van Boortmeerbeek/Kampenhout af te bakenen.

Ruimtelijke uitbreiding is niet mogelijk. In deze zone kan door een intensiever ruimtegebruik, het gezamenlijk gebruik van parkingfaciliteiten en meer geschakelde constructies, een verdichting nagestreefd worden.

Deze verdichting moet toelaten om het gebied beter te structureren.

Door de perifere kleinhandel op deze wijze te concentreren wordt ze bovendien ook via het openbaar vervoer eenvoudiger ontsluitbaar.

Addendum bij het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant

Het addendum stelt de bepalingen met betrekking tot lokale bedrijvigheid bij. Bij voorkeur worden terreinen voor lokale bedrijvigheid nog gebundeld aansluitend bij een hoofddorp. Indien geen ruimtelijk verantwoorde locatie aan het hoofddorp wordt gevonden, kan een lokale bedrijvzone ook aansluiten bij een woonkern, zo mogelijk bij een bestaande kmo-zone of bij een bestaande grote harde ontsluitingsinfrastructuur in de mate dat dit verzoenbaar is met de zorg voor het behoud van de open ruimte en de kernhiërarchie. Om ruimtelijke spreiding tegen te gaan, wordt intergemeentelijke samenwerking gestimuleerd om meerdere lokale bedrijventerreinen samen te voegen op één locatie die voldoet aan de lokalisatieprincipes.

2.1.1.c. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN BOORTMEERBEEK:

Definitief goedgekeurd op 28 augustus 2008 door de Bestendige Deputatie (B.S. 02/10/2008)

Plangebied van het RUP in verband met de deelruimten van het RSP

Het plangebied van het RUP is gedeeltelijk begrepen binnen de in het RSP bepaalde deelruimte 'rastergebied' en deels 'Strip Leuvensesteenweg'.

De overige deelruimten 'Dijlevallei' en 'Zuidelijk openruimtegebied' zijn niet van toepassing op dit RUP.

Het grootste deel van het plangebied is gelegen in de deelruimte 'strip Leuvensesteenweg'. Het noordelijk deel van het plangebied (o.a. tuincentrum Van Beersel) bevindt zich in de deelruimte 'rastergebied'.

Ontwikkelingsvisie op de 'Strip Leuvensesteenweg'

De N26 Leuvensesteenweg vormt de verbinding tussen Mechelen en Leuven en tevens tussen de autosnelwegen E19 en A2. Ze vormt ook een infrastructuur waarlangs zich heel wat bedrijvigheid, commerciële voorzieningen en woonlinten bevinden.

De N26 wordt gekenmerkt door een kleinhandelslint dat begint op het grondgebied van Kampenhout ter hoogte van het Sas van Kampenhout en doorloopt tot ver in de gemeente Boortmeerbeek.

Inmiddels werd het streefbeeld voor de inrichting van de N26 uitgewerkt. Het beleid van de bestaande kleinhandelsconcentraties langsheen de N26 zal in de toekomst door de provincie worden bepaald.

De diversiteit van de Leuvensesteenweg vraagt een gedifferentieerde benadering.

De provincie heeft m.b.t. de verdere ontwikkeling van de Leuvensesteenweg, en de op deze weg aantakende activiteiten, een aantal belangrijke bevoegdheden. Zo is deze weg niet enkel geselecteerd als zijnde van provinciaal niveau (secundaire weg I). Ook zal de provincie de verdere ontwikkelingsperspectieven voor de bestaande kleinhandelsconcentraties bepalen en zal ze een coördinerende rol op zich nemen om samen met Boortmeerbeek, Kampenhout en Haacht, de lokale behoefte aan bedrijventerreinen samen te brengen op een locatie ter hoogte van Kampenhout-Sas.

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wordt de gewenste visie op de strip Leuvensesteenweg beschreven als suggestie naar de provincie.

Voor de Leuvensesteenweg werd een gedifferentieerd beleid ontwikkeld. Uitgaande van het bestaande ruimtelijke karakter werd de strip ingedeeld in segmenten. Per segment werd een gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling vooropgesteld. Hieraan wordt een selectief beleid gekoppeld ten aanzien van de nieuwe vestiging van functies. Het uitgangspunt is de ruimtelijke beleving en het specifieke karakter van ieder segment te versterken.

We beperken ons hier tot de segmenten die (deels) begrepen zijn binnen de plancontour:

Segment Kallebeekstraat ↔ kruispunt Bieststraat – N26

Dit segment wordt gekenmerkt door open bebouwing en licht versnipperde open ruimte. Vanaf het kanaal wordt een openruimtelob gevormd die aan de overzijde van de steenweg uitmondt in de Kwade Schrans. Het is één van de weinige plaatsen langs de N26 waar men open ruimte kan ervaren. Deze valt buiten het plangebied.

Het is wenselijk dat verdere lintbebouwing vermeden wordt. In de mate van het mogelijke wordt nieuwbouw uitgesloten. Er zal niet geraakt worden aan bestaande bouwtitels, voortvloeiend uit gewestplanbestemmingen of geldige verkavelingsvergunningen. Wel zal worden gestreefd naar inperking van de bouwtitel; de gemeente wenst een actief beleid te voeren in het verhinderen van verdere woonontwikkelingen langs de steenweg door een ruiloperatie van de percelen langs de N26 (bestaande goedgekeurde verkaveling) met de binnengebieden van de Kallebeekstraat.

Gelet op de doorstroming van het verkeer, worden geen nieuwe functies toegelaten binnen dit segment.

Segment kruispunt Bieststraat – N26

Woonconcentratie + lokale functies

- Versterken van het wonen
- Herstructureren van het gebied

Nieuwe, grootschalige kleinhandel zal op deze plek niet meer toegelaten worden. Kleinschalige kleinhandel (<400m²) dient afgewogen te worden bij de ontwikkeling van een totaalvisie voor –de herstructurering van– dit gebied. Bijzondere aandachtspunten hierbij zullen o.a. zijn:

- Het beperkt zijn en blijven van de verkoopsoppervlakte van de handelszaken (ze mogen in geen geval uitgroeien tot –nieuwe– grootschalige kleinhandel!)
- Een veilige ontsluiting en een goede parkeerorganisatie.

Segment kruispunt Bieststraat – N26 ↔ Zwartebeekdreef

Langs weerszijden van de steenweg schermen woonlinten de achterliggende open ruimte af. Het is belangrijk dat de enige bestaande openruimteverbinding (ten oosten van Lobroeken) onbebouwd blijft en landschappelijk afgewerkt wordt.

Gelet op de doorstroming van het verkeer, worden geen nieuwe functies toegelaten binnen dit segment.

Voor die delen die aansluiten op de bebouwing van het kruispunt Bieststraat-N26 gelden de uitgangspunten zoals aangegeven in het segment kruispunt Bieststraat-N26.

Ontwikkelingsvisie op het 'Rastergebied

In het rastergebied van Boortmeerbeek liggen de oude kernen van Boortmeerbeek, Hever, Schiplaken en Haacht-Station met hun aanliggende woonwijken en met hun uitgewaaierde en verstrengelde woonlinten, midden in een kwijnend landbouwgebied, omgeven door de randen van de oude en nieuwe bedrijventerreinen.

Dit gebied is de enige zone van Boortmeerbeek waarin de gemeente, rekening houdend met spelregels van de ruimtelijke ordening, haar eigen beleid kan realiseren.

Door het huidige voorkomen kan er van uit gegaan worden dat de historische structuur van dit rasterlandschap gesneuveld en onfunctioneel geworden is en geen kader meer aanreikt voor toekomstige ontwikkelingen. Er moet dus gezocht worden naar een nieuwe

ruimtelijke structuur die de uit de hand gelopen ontwikkelingen kan remediëren en tegelijkertijd ook een kader aanbiedt voor de toekomstige ontwikkelingen.

Er wordt een gedifferentieerd beleid gevoerd voor het gedeeltelijk behoud, de sanering het herstel maar vooral ontwikkeling van dit gebied. Ontwikkeling betekent in dit gebied niet zozeer ontwikkeling op kwantitatief vlak maar eerder op kwalitatief vlak. Deze ontwikkeling moet zowel ecologisch, economisch als esthetisch verantwoord zijn.

Het concept van dit gebied wordt vooral ingegeven door het creëren van een nieuwe sterke landschappelijke groenvoorziening die de verschillende gefragmenteerde elementen moeten binden en tegelijkertijd ook drager kan zijn, afhankelijk van de lokale situatie: bij visueel sterke elementen, zoals o.m. bakens zal de beplanting eerder een ondersteunende rol hebben, terwijl onaantrekkelijke of storende gebouwen, terreinen of achterkanten door beplanting van de omgeving worden afgeschermd.

Hoofdfuncties voor het rasterlandschap van Boortmeerbeek zijn:

- Wonen (diverse vormen van verblijven met aanverwante socio-culturele en recreatieve voorzieningen en diensten)
- Parklandschap (landbouwgebied met veel grote bomen en bosjes, groene randen, kleine natuurelementen en vele fiets- en wandelpaden)

De eerste functie is aanwezig en wordt kernversterkend verder uitgebouwd. De tweede functie is eveneens aanwezig maar moet verbreed worden.

Andere nevenfuncties kunnen hier eveneens voorkomen. Volgend locatiebeleid wordt vooropgesteld:

- voor bedrijven en bedrijfjes, handelszaken, openbare en particuliere recreatieterrintjes, kortom alle functies die bijkomend infrastructuur nodig hebben, is een kernversterkende locatie gewenst.
- Hobby- en beroepslandbouw, volkstuintjes, nieuwe wegen en paden, boomkwekerijen enz. kunnen overal in dit rastergebied een plaats krijgen.

Een bijkomende voorwaarde voor locatie is dat:

- nieuwe functies en infrastructuren niet bedreigend mogen zijn voor de hoofdfunctie wonen
- ze zich individueel kunnen inschakelen in het concept van dit parklandschap.

Wat behoud en bescherming betreft wordt in dit gebied een beleid gevoerd:

- naar de bakens en hun omgeving
- de resterende natuurwaarden met hun relaties (natuurgebied Het Goor, de verspreidliggende bosjes enz.)
- de resterende donken met hun droge bossen

Indien ze om een of andere reden niet kunnen behouden worden, moet gestreefd worden naar compensaties.

Wat herstel betreft wordt in dit gebied een beleid gevoerd naar:

- het herstel van de bestaande, natuurverbindende functie van de Molenbeek en Zwarte Beek / Goorbeek of het zoeken naar compensaties indien het niet mogelijk is ze te herstellen of te behouden.
- Maatregelen in functie van verkeersleefbaarheid en veiligheid via bestaande historische en nieuwe paden.

Wat ontwikkeling betreft wordt in dit gebied een beleid gevoerd naar:

- het versterken van het hoofddorp Boortmeerbeek en de woonkernen Hever en Schiplaken. Het hoofddorp Boortmeerbeek vormt daarbij het zwaartepunt. Hier dienen wonen, voorzieningen, diensten,... maximaal geconcentreerd te worden. Ook de kernen van Hever en Schiplaken krijgen mogelijkheden, mogelijke ontwikkelingen zullen echter eerder gericht zijn op de opvang en bundeling van de plaatselijke behoeften.
- Het versterken van de landschappelijke groenvoorziening in de tussenliggende open ruimten in de richting van een parklandschap

dat op termijn een visueel kader zou moeten kunnen bieden aan de bestaande verspreid liggende en heterogene woningbouw.

- Het sluitend maken van paden (en wegen) in functie van functioneel en recreatief fietsen, wandelen en joggen,
- Het ruilen van onlogische of slecht gelegen bestemmingszones,
- De creatie van natuurlijke randen en overgangen langs de woongebieden en bedrijventerreinen,
- De uitbreiding van bestaande landbouwbedrijven en eventueel de ontwikkeling van nieuwe landbouwbedrijven.

Samenvattend:

Het concept voor het Rastergebied streeft naar een ontwikkeling die meer ruimtelijke kwaliteit biedt dan nu het geval is. Voetpaden lopen dood, natuur en landbouw zijn versnipperd, beken overweld enz. De beeldkwaliteit wordt meestal gekenmerkt door achterkanten. De autonome ontwikkeling van de verschillende sectoren heeft geleid tot een ruimtelijke patstelling.

Het concept voor het Rastergebied streeft er naar het gebied beter in te richten zodat de functies landbouw, natuur, bos en passieve recreatie verweven of geïntegreerd kunnen uitgeoefend worden zodat ze elkaar ondersteunen. Het is niet de bedoeling om woongebied of bedrijventerreinen uit te breiden maar wel beter af te werken zodat hoogwaardiger ruimtegebruik en ruimtekwaliteit gecreëerd wordt. Het is de bedoeling dat landbouw, natuur, bos en woonomgeving geïntegreerd ontwikkeld worden om beter aan de toekomstige noden te voldoen.

2.1.2. STREEFBEELDSTUDIE N26-N267-N21

Opgemaakt in augustus 2003 door Libost-Groep nv in opdracht van de Vlaamse Gemeenschap

Bestaande structuur N26

Ten noorden van Kampenhout-Sas en langs de N26 situeert zich een belangrijke handelsconcentratie met voornamelijk baanwinkels. De grote bedrijventerreinen tussen Leuven en Mechelen zijn allemaal gelegen tussen het kanaal Leuven-Dijle en de spoorweg met een concentratie van bedrijventerreinen rond Kampenhout-Sas.

De N26, het kanaal Leuven-Dijle en de spoorlijn 53 kunnen als bovenlokale infrastructuurbundels worden beschouwd.

Oorspronkelijk werd de N26 als een 3x1 rijstrokenweg aangelegd. In de loop der tijd is dit profiel verlaten en gereduceerd tot een 2x1 profiel, waarbij de middenrijstrook werd gesupprimeerd, dan wel als een linkervoorsorteerstrook werd ingericht.

Ter hoogte van het plangebied bestaat de N26 uit een 2x1 rijstrokenweg met aanliggende fietsstroken aan weerszijden.

Het plangebied is gelegen binnen de subsequentie 2a: van kruispunt 'Den Tip' tot kruispunt Pontstraat – Audenhovenlaan. Deze sequentie wordt gekenmerkt door een afwisseling van open ruimte en lintbebouwing. Het wegprofiel bestaat hier uit 2x1 rijstroken. Open ruimte komt hier enkel sporadisch voor. Langs de N26 staan zowel woningen als handelszaken in open en gesloten bebouwing. Rond het kruispunt met de Bieststraat is er een kleine concentratie van handelszaken. Sporadisch vinden we hier delen open ruimte en enkele zichten op het landschap.

Verkeerskundige conceptelementen

Conceptelementen:

- Prioritering openbaar vervoer
Busverbinding Leuven-Mechelen: In deze streefbeeldstudie wordt gesteld dat het weinig zinvol is om op deze as (N26) een snelle buslijn in te zetten, met het oog op de nabije en parallelle ligging van het spoor en in de veronderstelling dat de NMBS een (hoog)frequente verbinding tussen Leuven en Mechelen voorziet. De keuze van een snelle busverbinding tussen Leuven en Mechelen zou noodzaken tot het voorzien van maatregelen welke de doorstroming van het busvervoer bevorderen, daar waar het gabriet van de N26 zulks nauwelijks toelaat. Dit belet niet dat andere maatregelen (bvb. verkeerslichtenbeïnvloeding) kunnen worden toegepast.
- Verhoging van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid en mede hierdoor het stimuleren van de langzame vervoerswijzen
Beveiliging van oversteekpunten: Er wordt een ongelijkvloerse oplossing voorgesteld voor het fietsverkeer N26 x Bieststraat
- Doorstroming door minimalisering van het aantal aansluitingen

Verkeerskundige inrichtingsconcepten voor de N26 ter hoogte van het plangebied

Ter hoogte van de kruising met de Bieststraat wordt een potentiële lokale fietsroute gekruist. Omdat de oversteek niet geïntegreerd kan worden in bestaande verkeerslichten dienen de volgende mogelijkheden zich aan:

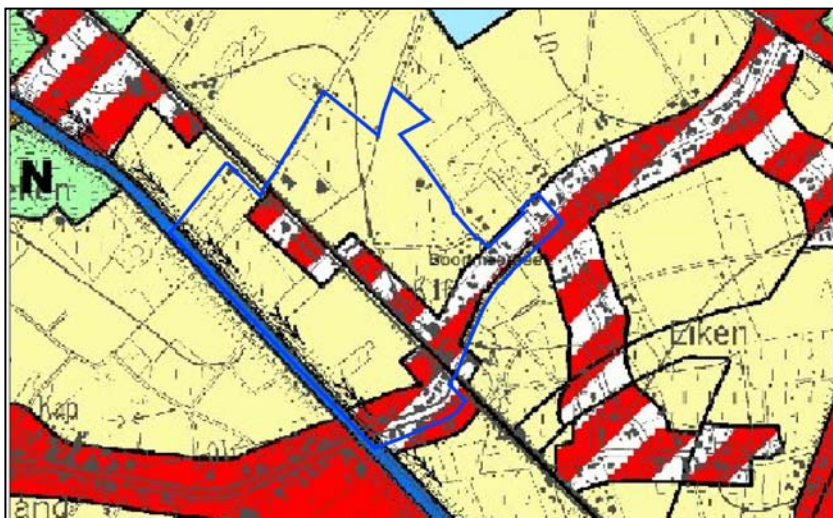
- het voorzien van een fietstunnel
- het voorzien van een middenberm als rustpunt voor overstekende fietsers en voetgangers. Gezien het verspringende karakter van de zijstraten, zou deze over een grote lengte moeten worden aangebracht.
- het voorzien van verkeerslichten voor overstekende fietsers en voetgangers. Geenszins wordt een volledige verkeerslichtenregeling overwogen.

Diverse zijstraten van de N26 op het beschouwde tracé worden gesupprimeerd ten opzichte van de N26 (vb. Pachthofstraat) waarbij in een beperkt aantal gevallen rechtsafbewegingen kunnen worden toegestaan. Alleszins zal de vormgeving zo worden aangepast dat linksafbewegingen, hetzij uit de zijstraat, hetzij vanuit de N26 worden voorkomen/onmogelijk gemaakt.

2.2. PLANNEN VAN AANLEG

2.2.1. GEWESTPLAN LEUVEN

In het Gewestplan Leuven, vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 april 1977, en latere wijzigingen, wordt het plangebied gedeeltelijk ingekleurd als woongebied met landelijk karakter (eerste 50m langsheen de Bieststraat en deels langsheen de N26) en grotendeels als agrarisch gebied.

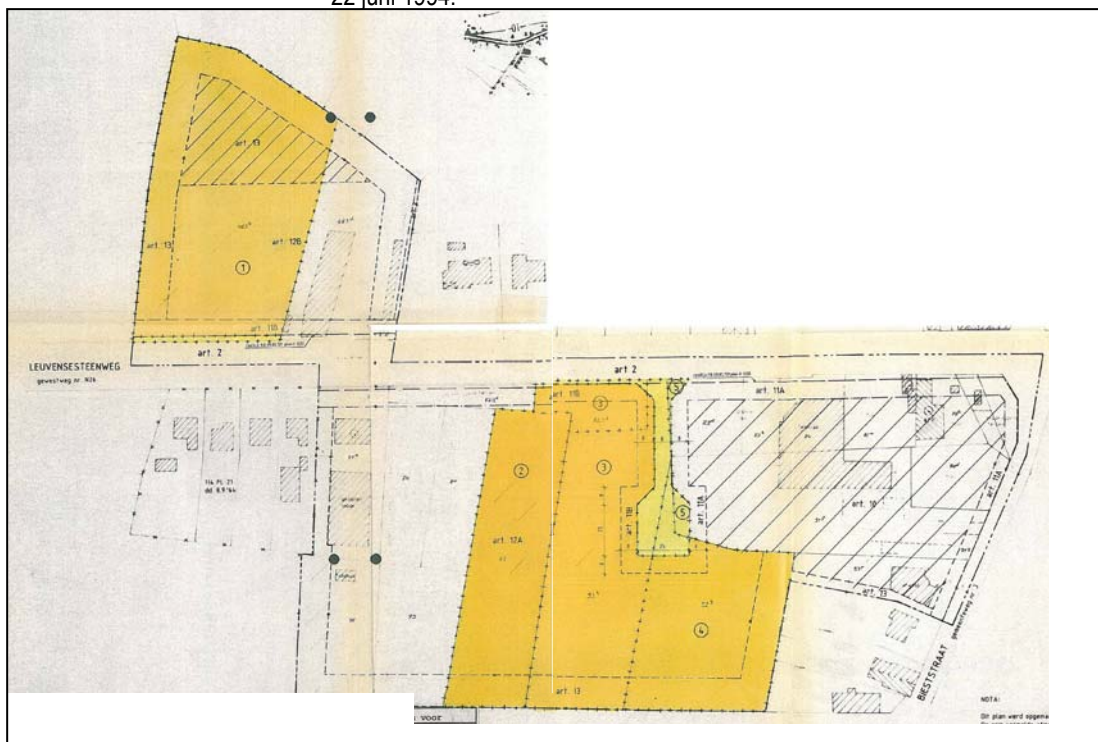


Figuur: Situering plangebied in het gewestplan Leuven

2.2.2. BPA 'BOVEN ROT EN DE HELLE'

Er werd eerder al een BPA opgemaakt voor een gedeelte van dit plangebied. Dit BPA is nu aan de derde herziening toe.

- Oorspronkelijk BPA nr.3 "Boven Rot en de Helle"
Definitief goedgekeurd door de Vlaamse Minister van Ruimtelijke Ordening op 22 juni 1994.



Figuur: Oorspronkelijk BPA nr.3 "Boven Rot en de Helle"

Het oorspronkelijke BPA nr.3 had betrekking op percelen aan weerszijden van de Leuvensesteenweg. Aan de noordelijke zijde van de steenweg (waar zich vroeger een school en nu het verpakkingsbedrijf Omnipack-Reyniers bevindt) was er een kleinere zone voor dienstverlening voorzien, aan de zuidelijke zijde een grotere zone voor ambacht en kmo. Rond beide zones was een zone voor buffergroen voorbehouden.

In de zuidelijke zone was er centraal een bedieningsweg voorzien. Door dit BPA werd voornamelijk agrarisch gebied volgens het gewestplan omgezet naar nieuwe bestemmingszones.

- 1° Gedeeltelijke herziening BPA nr.3 "Boven Rot en de Helle"
Definitief goedgekeurd door de Vlaamse Minister van Ruimtelijke Ordening op 17 juli 1996.



Figuur: Eerste gedeeltelijke herziening BPA nr.3 "Boven Rot en de Helle"

Deze eerste herziening had louter betrekking op het noordelijke deel van het plangebied, het zuidelijke deel bleef ongewijzigd. De plancontour bleef ongewijzigd ten opzichte van het oorspronkelijke BPA.

De noordelijke 'zone voor dienstverlening' kreeg bij deze herziening dezelfde bestemming als de zuidelijke zone, nl. 'zone voor ambacht en kmo'.

In deze noordelijke zone voor ambacht en kmo werd één bedrijf opgericht; het verpakkingsbedrijf Omnipack-Reyniers bvba. Het BPA voorzag achter het bedrijf een zone voor parkeerplaatsen in buffergroen.

- 2° Gedeeltelijke herziening en uitbreiding van BPA nr.3 "Boven Rot en de Helle"
Definitief goedgekeurd bij Ministerieel Besluit van 31 oktober 2005.



Figuur: Tweede gedeeltelijke herziening en uitbreiding van BPA nr.3 "Boven Rot en de Helle"

Deze tweede in herzieningstelling had eveneens enkel betrekking op de noordelijke zone. De plancontour achter het bestaande bedrijf Omnipack-Reyniers werd uitgebreid. Nadat eerder een planologisch attest was goedgekeurd voor de uitbreiding van dit bedrijf, werd bij deze BPA-wijziging de 'zone voor bedrijvigheid' uitgebreid naar achter toe en werd een zone voor wegen en parking achter het bedrijf voorzien. Rondom het bedrijf werd een ruime groenstructuur opgelegd.

- 3° Herziening en uitbreiding van BPA nr.3 "Boven Rot en de Helle" via een RUP
Collegebeslissing in herzieningstelling van 11 oktober 2010.

2.2.3. VERKAVELINGEN

De onderstaande verkavelingen zijn aangeduid op het plan 00 (Bestaande Juridische Toestand).

Bestaande verkavelingen	
Nummer verkaveling	Datum goedkeuring
33.V.38	dd. 02.07.1979
114.FL.21	dd. 11.09.1964
114.FL.39	dd. 11.07.1966
114.FL.45	dd. 17.02.1967
114.FL.113	dd. 08.12.1975

2.2.4. WEGENIS BINNEN HET PLANGEBIED

Leuvensesteenweg N26	Gewestweg Rooiijnplan N26 (K.B. 09.05.1959 – plan K 1235)
Bieststraat	Buurtweg nr. 3
Guido Gezellestraat	Buurtweg nr. 14
Voetweg nr. 12	

2.3. SECTORAAL JURIDISCH KADER

2.3.1. BESCHERMDE MONUMENTEN, LANDSCHAPPEN EN STADSGEZICHTEN

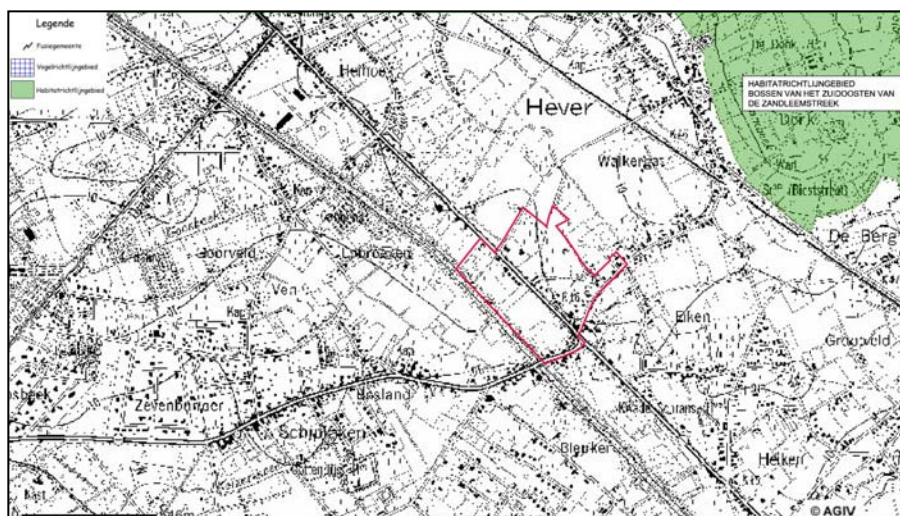
Volgens de beschikbare gegevens zijn er geen beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten en landschappen in het plangebied.

Volgens de landschapsatlas zijn er geen beschermingen in het plangebied.

Het dichtstbijzijnde beschermde landschap bevindt zich op ca. 1,3km ten westen van het plangebied en is genaamd 'Noordelijk gedeelte van het Rijksdomein en de Molenheide'.

2.3.2. HABITAT- EN VOGELRICHTLIJNGEBIEDEN

Natura 2000 is een Europees ecologisch netwerk in het kader van de EU-habitatrichtlijn en moet de natuurlijke habitat en de wilde flora en fauna in stand houden of herstellen om de biologische diversiteit te waarborgen. Zowel de vogelrichtlijngebieden als de habitatrichtlijngebieden behoren tot dit netwerk. De lidstaten dienen op basis van criteria gebieden aan te duiden als 'speciale beschermingszone'. In het plangebied komen geen vogelrichtlijn-, noch habitatrichtlijngebieden voor, ook niet in de onmiddellijke omgeving van het plangebied. Het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied 'Bossen van het zuidoosten van de zandleemstreek' bevindt zich op ca.900m ten noordoosten van het plangebied (kruispunt Bieststraat – N26) aan de overzijde van de spoorweg.



Figuur: Natura2000 (Bron: geovlaanderen)

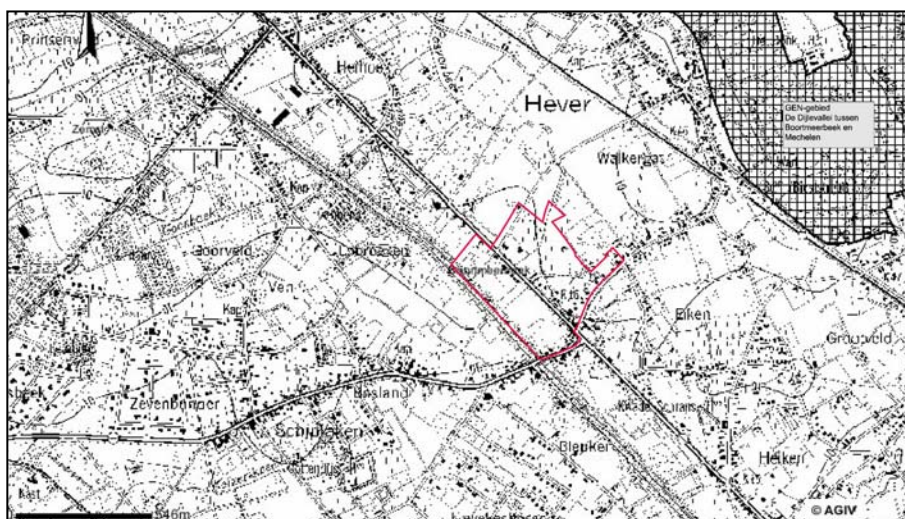
2.3.3. VLAAMS ECOLOGISCH NETWERK

De Vlaamse overheid neemt op dit moment tal van initiatieven voor het behoud en de ontwikkeling van onze omgeving. Om de open ruimte in de toekomst veilig te stellen, wordt door de Vlaamse overheid onder meer een Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) uitgetekend. Een geheel van de mooiste plekjes natuur in Vlaanderen waar de natuur extra beschermd wordt en gebruikers en eigenaars bijkomende middelen en mogelijkheden krijgen om mee te bouwen aan een natuur- en mensvriendelijke omgeving.

Het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON), de natuurverwevingsgebieden en natuurverbindingsgebieden behoren tot de belangrijke instrumenten van het natuur- en bosbeleid. Deze instrumenten worden gedeeld met het ruimtelijke ordeningsbeleid.

De totale oppervlakte VEN en IVON bedraagt op 01/01/2009 87.073 ha, respectievelijk 1.529 ha.

Het plangebied bevindt zich niet in afgebakend VEN-gebied.



Figuur: Gebieden van het VEN en IVON (Bron: geovlaanderen)

2.3.4. HERBEVESTIGING AGRARISCHE STRUCTUREN

Van 2004 tot 2009 werkte de Vlaamse overheid in overleg met gemeenten, provincies en middenveldorganisaties een ruimtelijke visie uit op landbouw, natuur en bos in dertien buitengebiedregio's. De visie geeft op hoofdlijnen aan welke gebieden behouden blijven voor landbouw en waar er ruimte kan zijn voor natuurontwikkeling of bosuitbreiding. Ze vormt de basis voor de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, die de bestemmingen op perceelsniveau vastleggen.

Voor elke regio heeft de Vlaamse Regering dat visievormingsproces afgerond met een beslissing over een actieprogramma voor de op te maken ruimtelijke uitvoeringsplannen. Voor de landbouwgebieden waar de bestemming van het gewestplan zeker behouden kan blijven, besliste de regering om de bestaande agrarische bestemmingen te herbevestigen. Op die manier is midden 2009 ca. 538.000 ha agrarisch gebied vastgelegd.

Binnen de contour van het plangebied bevindt zich geen herbevestigd agrarisch gebied.



Figuur: Kaart met de gebieden waarvoor de bestaande gewestplannen herbevestigd zijn i.f.v. de agrarische structuur

(<http://www.rsv.vlaanderen.be/nl/planningsprocessen/Buitengebied/>)

2.3.5. G.N.O.P.

In 1992 sloten de meeste gemeenten een zogenaamde 'gemeentelijke milieuconvenant' met het Vlaamse Gewest. Deze convenant bepaalt dat de gemeenten tijdens de duur van deze overeenkomst een gemeentelijk natuurontwikkelingsplan (GNOP) dienen op te stellen met het oog op het voeren van een gemeentelijk milieu- en natuurbeleid. In ruil voor subsidies dienen de gemeenten niet enkel dit GNOP op te maken doch ook jaarlijks dit plan te actualiseren in een milieubeleidsnota die concrete acties dient te bevatten.

Boortmeerbeek en Haacht

Het GNOP voor de gemeenten Haacht en Boortmeerbeek is uitgevoerd in een samenwerkingsverband, omdat enerzijds de grens tussen beiden een belangrijke groenzone snijdt, waar ook de N21 doorheen gaat en anderzijds omdat de landschappelijke en fysisch-geografische kenmerken van beide gemeenten grote overeenkomsten vertonen: ligging langsheen de Dijle, valleigebied met voorkomen van stuifzandruggen.

In de gemeente Haacht en Boortmeerbeek worden naast het geurbaniseerd gebied 13 landschapseenheden onderscheiden. De N26 op grondgebied Boortmeerbeek ligt volgens deze indeling volledig in geurbaniseerd gebied.

De eventueel daarbinnen voorkomende landschappelijke waardevolle elementen vormen geen aaneengesloten landschappelijk geheel.

2.3.6. STRATEGISCH PLAN REGIONET BRABANT – BRUSSEL

Deze nota verwoordt het gezamenlijk standpunt van de Afdeling Wegen en Verkeer (AWV) Vlaams-Brabant, De Lijn Vlaams-Brabant en de provincie Vlaams-Brabant.

Aan de basis lagen ondermeer het GEN-netwerk, het Brabant-Brussel-Net en het masterplan Brabant-Brussel. Het is een strategisch plan dat de uitgangspunten van deze bestaande studies samenvoegt tot een coherent geheel. Het dateert van 2002 en is een strategisch plan voor acties en investeringen voor de komende 10 tot 15 jaar.

Er wordt uitgegaan van de visie dat een openbaarvervoernetwerk een instrument is voor duurzame mobiliteitsbeheersing. Het is ontworpen in een multimodaal perspectief en moet ketenverplaatsingen vergemakkelijken.

Voor het plangebied is volgende lijn van belang:

- lijn S10 Mechelen-Nekkerspoel – Leuven
- Doorstroming openbaar vervoer met het oog op de inzet van snelbussen



Figuur: Strategisch plan regionet Brabant – Brussel

2.3.7. STRATEGISCH BELEIDSPLAN KANAAL LEUVEN – DIJLE (2000)

De NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer schetst in haar strategisch beleidsplan voor het kanaal Leuven-Dijle een geïntegreerde set van beleidsmaatregelen die een evenwichtige ontwikkeling van de kanaalzone beogen in de periode 2000-2025, waarbij evenwichtig staat voor een simultane optimalisatie van de transportfunctie, de multifunctionele gebruiksmogelijkheden en de interacties tussen het kanaal- en wegverkeer. Het uitgangspunt is een groei van de commerciële kanaaltrafiek.

De belangrijkste randvoorwaarden aan de aanbodzijde, teneinde de vooropgestelde prognose te bereiken, zijn enerzijds de uitvoering van een aantal infrastructurele optimalisatiewerken en anderzijds de beschikbaarheid (en herbruik) van geschikte kaaimuren en terreinen aan het kanaal voor overslag via de binnenvaart.

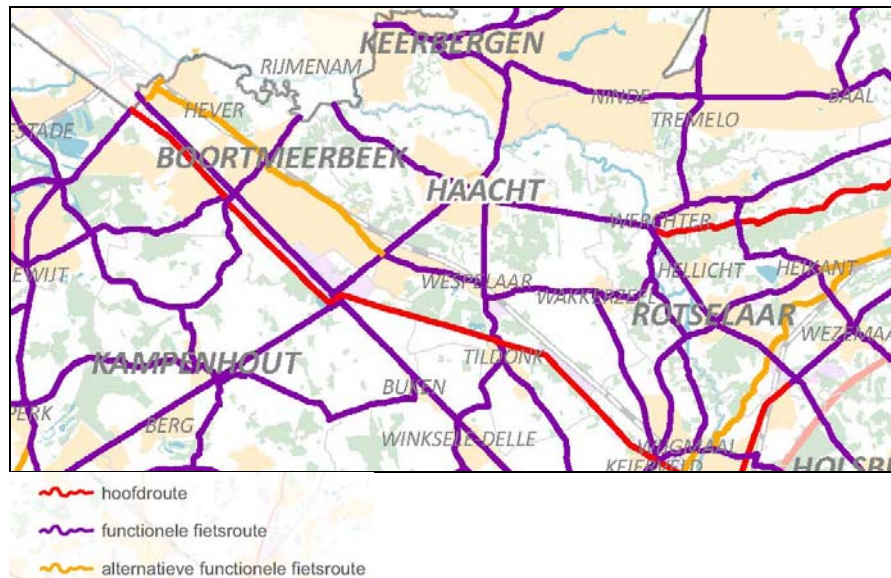
Voorts dienen nieuwe locaties voor watergebonden overslag te worden aangesproken: binnen de bestaande industriezones op de gewestplannen is nog ruimte om watergebonden bedrijvigheid te ontwikkelen.

Binnen het plangebied zijn er geen prioritaire acties. Kampenhout-Sas (met minstens 20ha.) en de zone Hambos (15ha.) worden weerhouden als dichtstbijzijnde prioritaire acties.

2.3.8. PROVINCIAAL FIETSROUTENETWERK

De Provincie Vlaams-Brabant heeft in 2002 het bovenlokaal functioneel en recreatief fietsroutenetwerk goedgekeurd. In 2004, 2007 en 2009 werden bijkomend een reeks wijzigingen goedgekeurd.

Langs het kanaal Leuven-Dijle situeert zich een functionele hoofdroute.



Figuur: Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk Provincie Vlaams-Brabant – versie 2009

Naast het opstellen van een bovengemeentelijk fietsroutenetwerk heeft de provincie tevens een inventaris opgemaakt van de bestaande voorzieningen en de mogelijkheid tot aanleg van fietsvoorzieningen. Deze inventaris heeft geresulteerd in een knelpuntenoverzicht. Quasi het volledige tracé van de N26 wordt als knelpunt beschouwd. Voor bijna de volledige N26 geldt dat herinrichting noodzakelijk is, ook ter hoogte van het plangebied.

2.3.9. WAARDEVOLLE GEBOUWEN

Binnen de plancontour komen geen beschermde gebouwen voor, noch gebouwen die opgenomen zijn in de Inventaris van Bouwkundig erfgoed.

Buiten het plangebied, aan de overzijde van de Bieststraat bevindt zich de waardevolle villa van A. Hendrickx te Hever, Bieststraat nr.89 te Hever.

Deze villa is gesitueerd op een groot domein en is omzoomd door groenschermen en nauwelijks zichtbaar vanaf het openbaar domein.

Dit RUP heeft geen gevolgen voor dit gebouw.

Bijgevolg worden er geen specifieke voorschriften ontwikkeld voor waardevolle gebouwen.

Tussen de woningen van de Bieststraat en de zone voor gemengde activiteiten dient in ieder geval een voldoende brede groenbuffer voorzien te worden.

3. WATERTOETS

Voorliggend RUP voorziet in de omvorming van groen- en landbouwgebied naar zone voor gemengde activiteiten, en een beperkte omvorming van landbouwgebied naar zone voor wonen en van een zone voor groengebied naar zone voor landbouw.

Tevens wordt voorzien in de omvorming van een zone voor wonen naar een zone voor bedrijvigheid en beperkte omzetting van woonzone tot groengebied.

De inrichtingen die door dit RUP worden voorgesteld verbeteren de buffercapaciteit niet omwille van mogelijke bijkomende verharde / bebouwde oppervlakte.

Er kan worden vermeden dat er schadelijke effecten ontstaan op de waterhuishouding, door het voorzien van infiltratie- of bufferbekkens cfr. de verordening.

Overstromingsregime - veiligheid:

Gezien het plangebied van het RUP niet wordt aangeduid als risicozone (geen NOG, ROG, risicozone op overstromingen of overstromingsgevoelig gebied), lijkt de veiligheid tegen overstromingen gegarandeerd. Er is verder geen schadelijk effect te verwachten indien het hemelwater wordt opgevangen en nuttig hergebruikt. Het overtollige regenwater dient ter plaatse te infiltreren of gebufferd te worden. Indien deze maatregelen worden genomen, is er geen significant effect op het overstromingsregime te verwachten in vergelijking met de referentiesituatie.

Infiltratiegevoelige gronden:

De gronden in het RUP worden aangeduid als infiltratiegevoelig. Hieruit kan worden afgeleid dat bij nieuwbouw infiltratievoorzieningen bij individuele ingrepen op perceelsniveau zinvol zijn om de infiltratie van hemelwater in de bodem te bekomen binnen het plangebied, dit ter compensatie van mogelijke uitbreidingen in bebouwing en verharding.

Grondwaterstromingsgevoelige gebieden:

De gronden in het RUP worden aangeduid als matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2).

Dit RUP vormt niet het kader voor de aanleg van grootschalige ondergrondse constructies. Er worden dan ook geen significant negatieve effecten op het grondwaterstromingspatroon verwacht.

Schadelijke effecten beperken en voorkomen:

De watertoets is in voege sinds 24 november 2003, dit is de datum waarop het decreet Integraal Waterbeleid in werking trad. Dit decreet legt op aan alle overheden om bij de goedkeuring van een vergunning, een plan of programma ervoor te zorgen dat er geen schadelijke effecten ontstaan, of deze zoveel mogelijk beperkt worden, en, indien dit niet mogelijk is, dat het schadelijk effect wordt hersteld of, in de gevallen van de vermindering van de infiltratie van hemelwater of de vermindering van ruimte voor het watersysteem, gecompenseerd.

Elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal moeten voldoen aan de op dat ogenblik van kracht zijnde gewestelijke en provinciale verordeningen betreffende gebruik en afvoer van hemelwater.

Het plangebied is niet gelegen binnen natuurlijk overstromingsgebied en is ook geen risicozone voor overstromingen. Er zijn bovendien geen geklasseerde waterlopen gelegen binnen de contouren van het RUP.

Dit RUP voorziet o.a. in de omvorming van landbouw- en groenzones naar zones voor gemengde activiteiten, bedoeld voor de uitbreiding van bestaande bedrijven.

- Bijkomende zone gemengde activiteiten in plaats van agrarisch gebied: 38.670m²
-
- Bijkomende zone gemengde activiteiten in plaats van groenzone: 1.990m²
- In geval deze bijkomende zones gemengde activiteiten voor 100% zouden verhard worden: + 40.660m²

- Geraamde max. opp. bijkomende verharding in bijkomende zone GA (in vroeger agrarisch gebied en groengebied): $40.660\text{m}^2 \times 0,7 = \underline{28.462\text{m}^2}$

Hieruit kan worden besloten dat de uitvoering van het RUP geen schadelijke effecten veroorzaakt, rekening houdend met het verplicht in acht nemen van de bepalingen van:

- Het besluit van de Vlaamse regering van 7 januari 2004 houdende vaststelling van een provinciale stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater;
- De gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten, infiltratie- en buffer voorzieningen en gescheiden lozing, die niet in tegenstrijd zijn met de voorschriften van dit RUP.

Voor wat betreft het aspect infiltratie kunnen de schadelijke effecten worden ondervangen indien de aanvraag minstens voldoet aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake opvang van hemelwater van 01/10/2004 e.a.. Verder moet worden voldaan aan art.6.2.2.1.2.§4 van het Vlare II met betrekking tot afvoer van hemelwater, doelstelling 6° a) opgenomen in art.5 van het decreet integraal waterbeleid en het concept 'vasthouden-bergen-afvoeren' dat opgenomen is in de waterbeleidsnota en de bekkenbeheerplannen. Prioriteit moet uitgaan naar hergebruik van hemelwater, en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer. In eerste instantie moet worden voorzien in maximaal hergebruik en vervolgens in maximale infiltratie. Indien alsnog zou worden geopteerd voor buffering met vertraagde afvoer, dan zal deze in de mate van het haalbare collectief moeten worden voorzien en niet zonder nader onderzoek naar de individuele percelen of projecten. Er moet worden getracht om het water zoveel mogelijk ter plaatse te houden, om bijkomende wateroverlast stroomafwaarts te vermijden.

In de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP worden waterdoorlatende verhardingen verplicht, tenzij niet anders mogelijk.

Gelet op de beoogde bestemming (wonen en niet-hinderlijke bedrijvigheid, Seveso-bedrijven worden hier niet toegelaten) is er geen te verwachten bodem- en grondwaterverontreiniging. Hieromtrent zullen dan ook geen expliciete voorschriften worden opgenomen.

Voorliggend RUP zal geen schadelijke effecten doen ontstaan op de waterhuishouding. Er zijn geen noemenswaardige wijzigingen qua waterhuishouding ten opzichte van het eerder goedgekeurde BPA nr.3 Boven Rot en de Helle

Rekening houdend met volgende voorziene maatregelen:

- Beperken van bebouwing en verharding binnen het plangebied
- Verharding zoveel mogelijk voorzien in waterdoorlatende materialen
- Geen ongezuiverde lozingen toelaten binnen het plangebied

kan geoordeeld worden dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline bodem en watersysteem te verwachten zijn.

Hieruit kan worden besloten dat de uitvoering van het RUP geen schadelijke effecten veroorzaakt, rekening houdend met het verplicht in acht nemen van de bepalingen van:

- De provinciale verordeningen betreffende de afkoppeling en hergebruik van hemelwater;
- De gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten, infiltratie- en buffer voorzieningen en gescheiden lozing, die niet in tegenstrijd zijn met de voorschriften van dit RUP.

4. KNELPUNTEN, OPPORTUNITEITEN EN DOELSTELLINGEN

KNELPUNTEN

- Tal van bestaande, vergunde bedrijven komen door uitbreiding deels zonevreemd te liggen.
- Een aantal bedrijven binnen het plangebied zijn nu al (deels) zonevreemd.
- Geen herlokalisatiemogelijkheden voor de bestaande vergunde bedrijven naar een ander bedrijventerrein in de gemeente.
- Er komen zonevreemde woningen voor binnen het plangebied.
- Verkeerscongestie op de N26.
- Het bestaande landbouwgebied is sterk versnipperd.
- Momenteel is er een zeer onoverzichtelijke lappendeken van bestemmingszones binnen het plangebied.
- Kruispunt Bieststraat: slechte oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers.

OPPORTUNITEITEN

- Het plangebied kent een goede (auto)bereikbaarheid.
- De aanwezige bedrijven komen gebundeld voor.
- De gewenste bedrijfsuitbreidingen hebben geen inname van open doorzichten tot gevolg.
- De aanwezigheid van het kanaal zorgt ervoor dat het gebied multi-modaal bereikbaar is. Er zijn mogelijkheden om de bedrijvigheid in de toekomst multi-modaal te bedienen.
- De aanwezigheid van fietsroutes langs het kanaal Leuven-Dijle vormen een gunstig alternatief voor de N26.

DOELSTELLINGEN

- Bieden van uitbreidingskansen aan bestaande vergunde bedrijven binnen het plangebied op een ruimtelijk verantwoorde wijze.
- Bieden van juridische rechtsgrond aan bestaande zonevreemde woningen binnen het plangebied.

5. GEKENDE UITBREIDINGSPLANNEN VAN NIET-WOONFUNCTIES BINNEN HET PLANGEBIED

Voor bepaalde niet-woonfuncties binnen de plancontour is de uitbreidingsbehoefte gekend. Voor sommigen werden al planologische attesten afgeleverd en is de uitbreidingsbehoefte zeer acuut.

Voor de uitbreiding van het fruit- en groenteverpakkingsbedrijf Omnipack-Reyniers bvba werd een planologisch attest afgeleverd op 21/04/2011. Vervolgens werd een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd en inmiddels zijn de uitbreidingswerken al vergoed.

Voor het bedrijf F.D.M. bvba / De Peppers (transport, grondwerken, afvalsortering,...) werd een planologisch attest afgeleverd op 21/06/2012. Inmiddels werd hiervoor ook een stedenbouwkundige vergunning verleend en zijn de werken in uitvoering.

Voor de geplande uitbreiding van het bedrijf Trans RD Logistics N.V. werd op 28/01/2013 een planologisch attest verleend. Dit bedrijf wenst op zeer korte termijn een stedenbouwkundige aanvraag in te dienen zodat de werken op korte termijn kunnen worden opgestart.

Garage Ottevaere N.V. (BMW-garage) heeft eveneens een zeer dringende uitbreidingsbehoefte voor vergroting van de showroom, de werkplaats en de buitenparking. Dit garagebedrijf heeft geen aanvraag voor een planologisch attest ingediend, maar wenst wel zo snel mogelijk uit te breiden.

Tuincentrum Van Beersel heeft behoefte aan een verbouwing van de toonzaal aan de voorzijde.

Op onderstaande figuur worden de al gekende uitbreidingsbehoeften voor de niet-woonfuncties binnen het plangebied aangeduid.



Figuur: Uitbreidingsbehoeften van niet-woonfuncties binnen het plangebied

Gekende uitbreidingsbehoefte Garage Ottevaere N.V.

Van de bedrijven die geen aanvraag tot planologisch attest hebben gedaan en waarvoor de uitbreidingsbehoefte gekend is, is Garage Ottevaere N.V. het grootste binnen de plancontour.

Motivatie: Garage Ottevaere N.V., met vestigingsplaats Leuvensesteenweg 135, heeft een dringende uitbreidingsbehoefte. Deze garage is een familiale autogarage die hier sinds 1971 gevestigd is (42 jaar). De bedrijfsactiviteiten bestaan al sinds 1958.

Dit is de enige vestigingsplaats van de garage. Er zijn momenteel 23 mensen werkzaam.

Garage Ottevaere N.V. opereert zelfstandig als contractant van BMW Belux. Het bedrijf heeft een concessie voor BMW – MINI van gemiddelde grootte. Deze overeenkomst moet om de 5 jaar al dan niet worden verlengd. BMW Belux dreigt de concessie niet langer te verlenen indien de site niet wordt geoptimaliseerd en uitgebreid volgens haar normen.

Volgens de standaarden van BMW Belux voldoet de huidige garagevestiging immers niet langer. Binnen de huidige configuratie van de garage wordt het steeds moeilijker tot onmogelijk om efficiënt te kunnen werken en om te kunnen voldoen aan alle normen. Er is dringend bijkomende bebouwde oppervlakte én parking vereist.

Om de beide merken (BMW en MINI) te kunnen tentoonstellen volgens de normen van de concessiegever, is een grondige restyling en uitbreiding van het voorste bouwgedeelte nodig, met een duidelijkere fysieke opdeling van het toonzaalgedeelte voor beide merken. In vergelijking met andere BMW-MINI-garages én met recent verbouwde garages aan de N26 is het gebouw van Ottevaere N.V. dringend aan opwaardering toe om ervoor te zorgen dat het bedrijf concurrentieel kan blijven.

Beide merken vereisen hun eigen inkomruimte en balie en sanitair dat voldoet aan de normen, alsook een comfortabele wachthoek met bar, internetmogelijkheden voor wachtenden, meer afgescheiden verkoopsruimtes enz..

Het toonzaalgedeelte wordt voorzien om te worden opgesplitst voor beide merken, maar de overige voorzieningen (werkplaats, waszone, magazijn, enz.) zijn gemeenschappelijk. De afleverzone zou best centraal tussen beide toonzaalgedeelten voorzien worden.

Verder is er een uitbreiding nodig van de werkplaats met hedendaagse werkposten en het huidige magazijn is veel te klein geworden wat het werken momenteel bemoeilijkt.

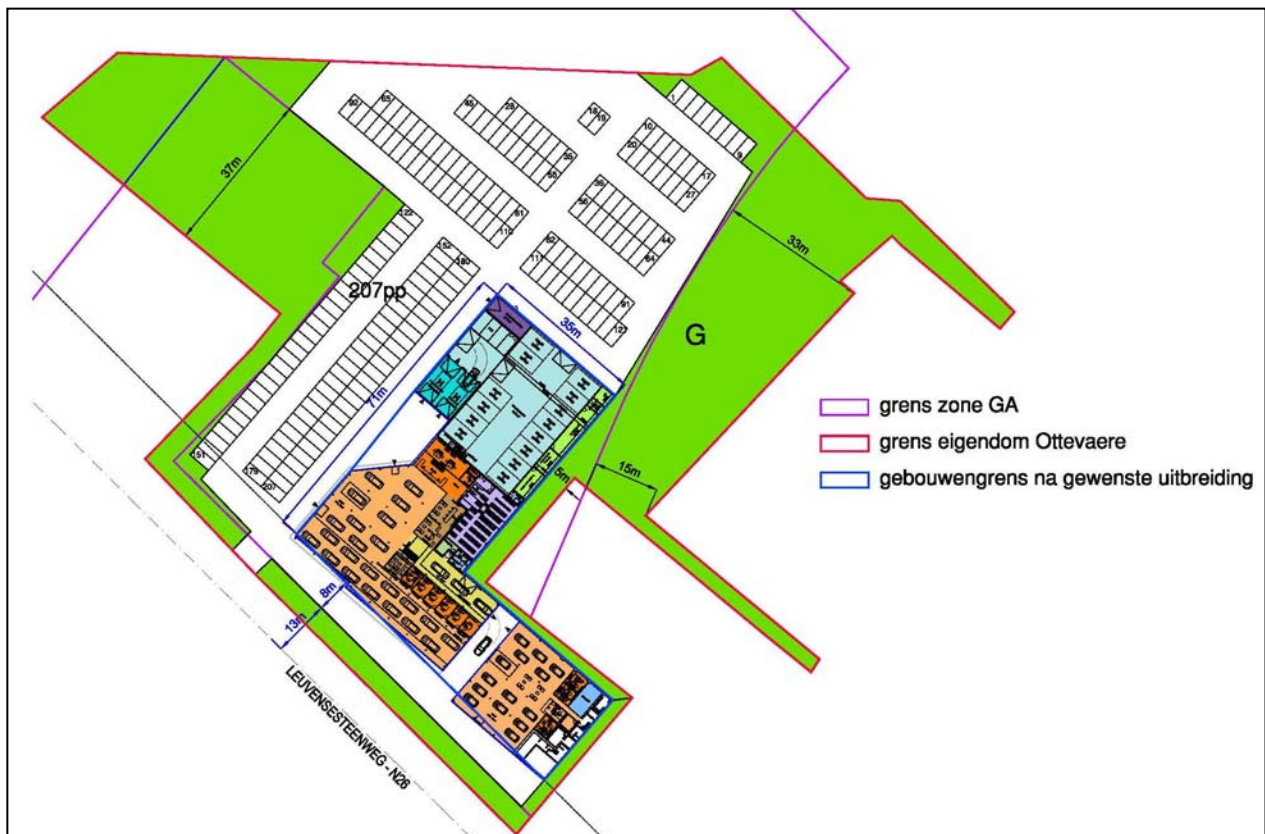
Er is een ruimte nodig voor nachtleveringen, technische controle en een servicelokaal.

De parking is momenteel ontoereikend en zou dringend uitgebreid moeten kunnen worden. Momenteel is er zijdelings van de garage een buitenparking, maar deze is te klein waardoor de vrachten niet optimaal kunnen benut worden.

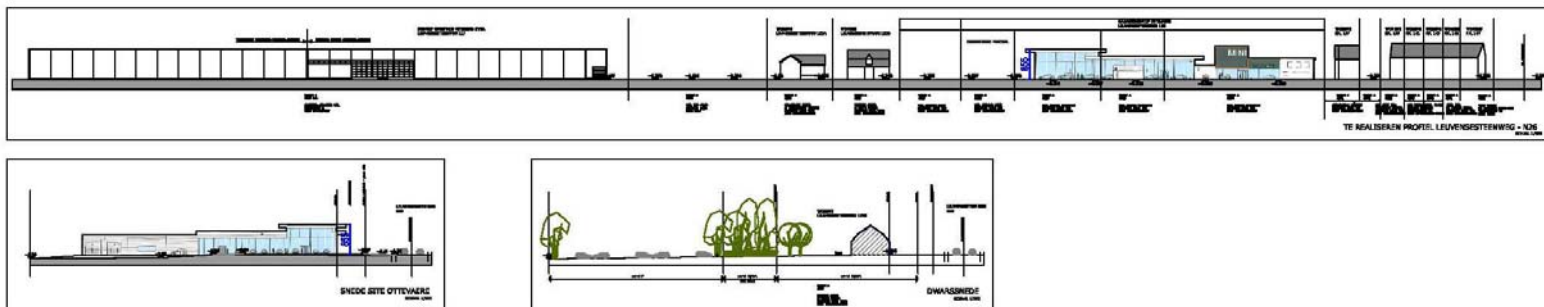
Momenteel zijn er ca. 80 parkeerplaatsen en 23 werknemers die quasi allen steeds met de auto naar het werk komen, waardoor er nog slechts ca.50 à 60 plaatsen overblijven in functie van de garage-activiteiten, wat veel te weinig is. Met het oog op het voortbestaan van de garage moet er dringend ruimte kunnen voorzien worden voor bijkomende parkeerplaatsen. De auto's moeten nu noodgedwongen vóór de etalage worden geparkeerd waardoor de showroom slecht zichtbaar is vanaf de steenweg.

Het ontbreken van voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers creëert onveilige verkeerssituaties die kunnen worden vermeden indien de parking zou kunnen worden uitgebreid.

Lay-out van de gewenste uitbreiding van Garage Ottevaere N.V. – Onderstaande figuren zijn inrichtingsvoorbeelden op basis van de huidige dringende noden.



Figuur: Gewenste uitbreiding Garage Ottevaere N.V.



Figuur: Gewenste uitbreiding Garage Ottevaere N.V. / straatbeeld N26

Cruciaal is de optimale ontwikkeling van de toonzaal in de lengterichting langsheen de steenweg om de zichtbaarheid te kunnen garanderen en het vrijwaren van de zone vóór de toonzaal van wild geparkeerde wagens. De werkplaats, het magazijn en de overige functies worden achter de toonzaal voorzien en de parking dient zich achteraan op het perceel te kunnen ontwikkelen.

Aangezien voor de toonzaal een dakrandhoogte tot ca. 8,5 à 9 meter vereist is, wat aansluit op de bouwhoogte van het bedrijfsgebouw van Omnipack-Reyniers, is het niet gewenst om hier nog een extra bouwlaag voor parking bovenop te voorzien. Een parkeerlaag onder de garage is eveneens niet mogelijk omdat men het bestaande gebouw wenst te verbouwen en de structuur hiervan deels wenst te behouden. Hieruit volgt dat de parking zijdelings en vooral achterwaarts dient te worden ontwikkeld. Omdat het terrein achteraan lager gelegen is en door het verplicht aanleggen van een groenbuffer langs de zijde van de Bieststraat bestaat de mogelijkheid om de parking te bufferen naar de zijde van de Bieststraat en is de aanleg van een parking hier verantwoord.

De garageactiviteiten zullen voldoende moeten worden gebufferd: de positionering van de parking achter het garagegebouw heeft als voordeel dat de eventuele mogelijke hinder ten aanzien van de woningen in de Bieststraat zal worden geminimaliseerd. Hier zullen geen opgaande constructies mogen worden opgericht. Doordat het achterste terreingedeelte lageregelegen is en er buffers worden voorzien langsheen de randen, wordt de hinder naar de omliggende woonomgeving beperkt.

Omwille van de eigendomsstructuur zal de groenbuffer tussen de activiteiten van Garage Ottevaere N.V. en de Bieststraat variëren tussen 15 en ca.33m.

Daar de werkplaats een directe relatie heeft met de parking, worden de poortopeningen voorzien aan de zijde van de parking. Aan de zijde van de Bieststraat is de gevel bij voorkeur zo gesloten mogelijk.

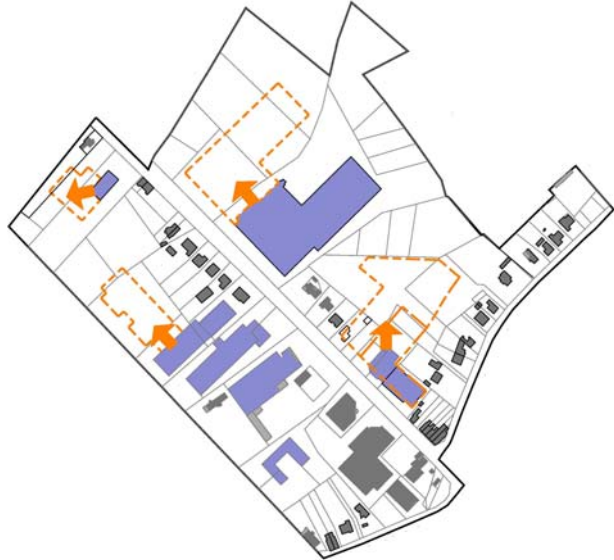
Toegankelijkheid: er wordt voorzien dat de garage uitsluitend via de Leuvensesteenweg toegankelijk zal zijn. Via de Bieststraat wordt er geen in- of uitrit tot de site van Garage Ottevaere NV toegelaten.

6. VISIE, RUIMTELIJKE CONCEPTELEMENTEN EN GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

De visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied wordt vertaald in verschillende ruimtelijke conceptelementen.

1. Uitbreidingsmogelijkheden voor bestaande bedrijven

Het plan biedt uitbreidingsmogelijkheden voor enkele actieve bedrijven binnen de plancontour. Gelet op de planperimeter en de huidige bezettingsgraad is dit RUP niet gericht op het aantrekken van nieuwe bedrijven of activiteiten. Het is evenwel niet uitgesloten dat nieuwe bedrijven zich hier in de toekomst zullen vestigen, doch dit zal conform de stedenbouwkundige voorschriften en binnen de vastgelegde bestemmingszones moeten gebeuren.



2. Optimaliseren van trage wegen binnen het plangebied

Voetweg nr. 12 vormt volgens de Atlas der Buurtwegen de verbinding tussen de Leuvensesteenweg en de Biestraat en was initieel dienstig als ontsluiting van het schoolgebouw, dat inmiddels gesloopt is en waar het verpakkingsbedrijf Omnipack-Reyniers zich momenteel bevindt.

Momenteel is enkel het eerste gedeelte van de voetweg, komende van de Bieststraat, nog functioneel en dient dit voor de ontsluiting van de drie zonevreemde woningen die zich hier bevinden.



Na het verdwijnen van de school is de rest van deze voetweg echter in onbruik geraakt. Het tracé van de voetweg hypothekeert de verdere ontwikkeling van enkele bedrijven en geeft aanleiding tot onregelmatige, onbruikbare restpercelen.

Binnen dit RUP wordt de voetweg verlegd in noordelijke richting zodat hij de rechtstreekse verbinding vormt tussen de Bieststraat (buurtweg nr.3) en de Guido Gezellestraat (buurtweg nr. 14).

Buurtweg nr. 14 (Guido Gezellestraat) ontsluit op haar beurt naar het jaagpad naast het Kanaal Leuven-Mechelen.

De voet- en buurtwegen binnen het plangebied krijgen een logischere configuratie binnen het trage-wegencircuit en voetweg nr. 12 zal bovendien gelegen zijn in een groenzone, wat de belevingswaarde ervan voor de gebruikers verhoogt.



<p>Op die manier ontstaat één aaneengesloten zone voor gemengde activiteiten die niet langer wordt onderbroken door een voetweg.</p>	
<p>3. Bieststraat bevestigen als woonstraat De Bieststraat aan de ZO-rand van het plangebied wordt bevestigd als woonzone. De bestaande woonvormen (open en gekoppelde eengezinswoningen) blijft de standaard.</p>	
<p>4. Kruispunt N26 – Bieststraat Dit kruispunt heeft potenties die verder reiken dan zuivere woonfuncties. Hier worden behalve woonfuncties ook beperkte lokale niet-woonfuncties toegelaten, met uitzondering van grootschalige kleinhandel.</p>	

5. Nabestemming voor de ingesloten woonkavels

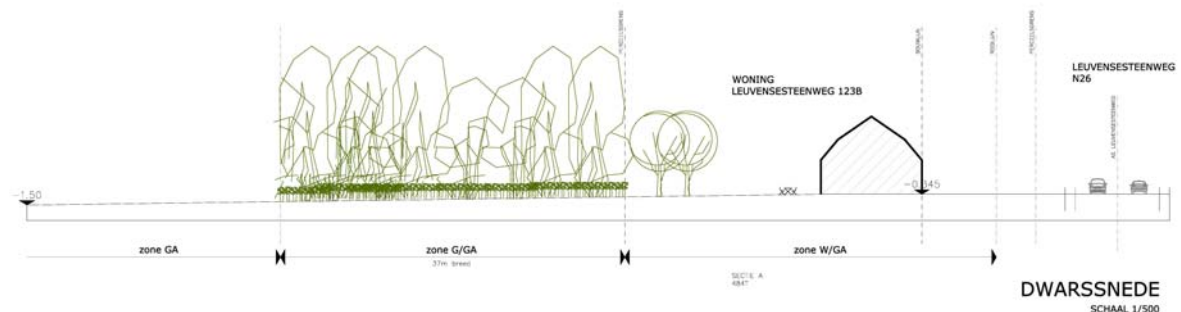
Zowel ten noorden als ten zuiden van de Leuvensesteenweg zijn enkele woningen volgens het gewestplan gelegen binnen woongebied met landelijk karakter (de meesten binnen een goedgekeurde verkaveling). Omdat deze woonclusters zich vrij geïsoleerd binnen de zone voor gemengde activiteiten bevinden, wordt binnen dit RUP de nabestemming 'zone voor gemengde activiteiten' voor deze woningen voorgesteld, doch dit wordt enkel mogelijk indien de herbestemming 'in blok' gebeurt om alleenstaande, geïsoleerde woningen te vermijden.

Van de vier woningen aan de noordzijde van de Leuvensesteenweg werden er inmiddels twee verworven door de aangrenzende bedrijven (respectievelijk Omnipack-Reyniers bvba en Garage Ottevaere N.V.). Garage Ottevaere neemt dit perceel in gebruik als parking bij de garage zodat hier nog slechts 3 woningen zich geïsoleerd binnen de zone voor gemengde activiteiten bevinden.

Waar de tuinen van de woningen aan de zuidzijde van de Leuvensesteenweg een normale tot grote tuindiepte hebben, is de tuindiepte van de woningen aan de noordzijde beperkt. Daarom wordt voorgesteld om voor deze woningen een diepere aansluitende groenzone voor te behouden, die bij eventuele nabestemming van de 3 woningen eveneens de nabestemming gemengde activiteiten kan verkrijgen zodat hier één aaneengesloten zone voor gemengde activiteiten kan ontstaan.



De drie woningen aan de noordzijde van de N26 worden gebufferd van de cluster voor gemengde activiteiten door middel van een groenzone met een breedte van 37m. Deze zone is bovendien ca. 1m lager gelegen dan de N26, waardoor de impact van de eventuele constructies binnen zone GA wordt beperkt.

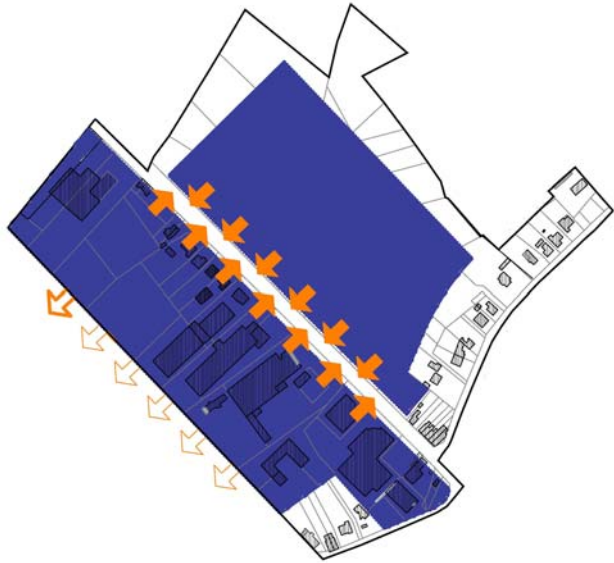


6. Cluster voor gemengde activiteiten

Aan weerszijden van de Leuvensesteenweg wordt een aaneengesloten zone voor gemengde activiteiten nagestreefd, waarbij restzones worden vermeden. Beide clusters zijn geënt op de N26, de enige ontsluitingsmogelijkheid. De zuidelijke cluster heeft eveneens potenties voor watergebonden activiteiten.

Om deze clusters te bekomen wordt voornamelijk niet-herbevestigd agrarisch gebied omgezet naar zone voor gemengde activiteiten.

Binnen deze zone wordt de bestaande bufferzone met wateropvang van Omnipack-Reyniers bvba behouden.

**7. Buffering van de zone voor gemengde activiteiten ten opzichte van haar omgeving**

Aan de noordzijde van het plangebied wordt een brede groenrand voorzien als buffering van de zone voor gemengde activiteiten t.o.v. het aangrenzende openruimtegebied ten noorden van het plangebied.

Tevens wordt een groenbuffer voorzien ten opzichte van het woonlint aan de Bieststraat.

Aan de zuidzijde van het plangebied vormt het Kanaal Leuven-Mechelen een buffer.

Aan de ZO-zijde wordt geen buffer voorzien omwille van de al bestaande bebouwing.



Binnen het plangebied worden voormelde planopties vertaald in zoneringen, aangeduid op het grafisch plan (plan nr. 02/03).

Het grafisch plan voorziet in volgende zones:

- Art.1.1. zone voor wonen - W
- Art. 1.2. zone voor wonen, nabestemming gemengde activiteiten - W/GA
- Art. 2.1. zone voor gemengde activiteiten - GA
- Art. 2.2. zone voor gemengde activiteiten, overdruk handel en reca - GA/H
- Art. 2.3. zone voor gemengde activiteiten, overdruk parking – GA/P
- Art. 2.4. zone voor gemengde activiteiten, overdruk buffer – GA/B
- Art. 3. agrarisch gebied - AG
- Art. 4. zone voor groen, nabestemming gemengde activiteiten - G/GA
- Art. 5. zone voor openbare wegenis - OW

7. RUIMTEBALANS

Overzicht oppervlakteverhoudingen bestaande bestemmingen (BPA nr.3 en gewestplan) versus bestemmingszones RUP

	Huidige bestemmingen (m ²)	Ontwerp-RUP (m ²)
<i>Noordelijk deel BPA (met Omnipack-Reyniers bvba) – opp.: 38.428,60m²</i>		
zone voor bedrijvigheid	10.083,82	
zone voor toegangswegen en parking	4.679,53	
zone voor openbare wegen	1.724,42	
zone voor groen	11.693,05	
zone voor hoogstammig groen	9.440,51	
achteruitbouwzone	807,27	
<i>Zuidelijk deel BPA (met Ampli, Trans RD Logistics N.V. enz.) – opp.: 48.732,32m²</i>		
zone voor ambacht en kmo	21.207,56	
zone voor gemengde bebouwing	10.826,47	
zone voor openbare wegen	6.215,08	
zone voor achteruitbouw / voortuinstroken	4.509,46	
zone voor buffergroen	5.973,75	
<i>Gewestplan (met F.D.M. bvba, Tuincentrum Van Beersel, ...)</i>		
agrarisch gebied	63.243,94	
woongebied met landelijk karakter	42.016,29	
<i>Zones in ontwerp-RUP</i>		
Art.1.1. zone voor wonen		18.907,30
Art. 1.2. zone voor wonen nabestemming gemengde activiteiten		10.140,89
Art. 2.1. zone voor gemengde activiteiten		87.264,63
Art. 2.2. zone voor gemengde activiteiten / overdruk handel en reca		13.367,62
Art. 2.3. zone voor gemengde activiteiten / overdruk parking		4.687,41
Art. 2.4. zone voor gemengde activiteiten / overdruk buffer		30.187,15
Art. 3. agrarisch gebied		4.218,56
Art. 4. zone voor groen / nabestemming zone voor gemengde activiteiten		5.431,69
Art. 5. zone voor openbare wegenis		18.216,29
totaal	192.421,15m ²	192.421,15m ²

8. REGISTER VAN PERCELEN WAARVOOR PLANBATEN, PLANSCHADE, KAPITAALSCHADE OF GEBRUIKERSSCHADE KAN VERSCHULDIGD ZIJN

Bijgevoegd plan nr. 03/03 is het register, zoals bedoeld in art. 2.2.2. §1, eerste lid, 7° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot planschadevergoeding, planbatenheffing, kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie.

1. De regeling over de planschade is te vinden in art. 2.6.1. e.v. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.
2. De regeling over de planbatenheffing is te vinden in art. 2.6.4. e.v. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.
3. De regeling over de kapitaalschadecompensatie is te vinden in art. 6.2.1. e.v. van het decreet van 27/03/2009 betreffende het grond- en pandenbeleid.
4. De regeling over de gebruikerscompensatie is te vinden in het decreet van 27/03/2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden tot openbaar nut.

Dit register geeft, conform de geciteerde wetgeving, de percelen weer waarop een bestemmingswijziging gebeurt die aanleiding kan geven tot vergoeding of tot heffing. De opname van percelen in dit register houdt dus niet in dat sowieso een heffing zal worden opgelegd of dat een vergoeding kan worden verkregen. Voor elk van deze regelingen gelden voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden die per individueel geval beoordeeld worden. Het register kan dus geen uitsluitel geven over de toepassing van die voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden.

Dit register werd aangemaakt door het plan zoals het gold vóór de bestemmingswijziging digitaal te vergelijken met het huidige plan. In een aantal gevallen verschilt de cartografische ondergrond waarop de bestemmingen werden ingetekend in het oude en nieuwe plan. Daarom kunnen bij de digitale vergelijking beperkte fouten optreden. Het register moet met dat voorbehoud geraadpleegd worden.

De goedgekeurde verkavelingen binnen het plangebied worden aangeduid op dit plan.



Departement Leefmilieu, Natuur
en Energie

Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst Milieueffectrapportagebeheer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
Tel.: 02 - 553 80 79
Fax: 02 - 553 80 75
www.mervlaanderen.be

AANGETEKEND

Gemeentebestuur van Boortmeerbeek
t.a.v. Béa Compté
Pastorijstraat 2
3190 Boortmeerbeek

uw bericht van
23 augustus 2012

uw kenmerk
-

ons kenmerk
LNE/MER/SCRPL12075/
2012/

bijlagen
/

vragen naar / e-mail
Peter Beusen
Peter.beusen@ine.vlaanderen.be

telefoonnummer
02 553 02 96

datum
2/10/2012

Betreft: Onderzoek tot milieueffectrapportage van het RUP "Boven Rot en de Helle" te Boortmeerbeek

Beslissing plan-MER-plicht

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

Geachte heer, mevrouw,

Met uw bericht van 23 augustus 2012 vraagt u de dienst Mer een beslissing te nemen over de opmaak van een plan-MER. Het dossier is onder het nummer SCRPL12075 (voorheen OHPL1374) behandeld.

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

De doelstelling en reikwijdte van het plan worden in detail beschreven in de screeningsnota. Volgens het dossier heeft het RUP tot doel om een gebied van ongeveer 22 ha aan de weerszijden van de Leuvensesteenweg met o.a. (zonevreemde) woningen, bedrijven en handelszaken planologisch aan te passen.

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

Een aantal adviesinstanties hebben kleinere opmerkingen over de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten van het plan geuit. De opmerkingen werden op een voldoende wijze beantwoord/verwerkt in het screeningsdossier via een aanpassing van de screeningsnota, zodat het screeningsdossier voldoende informatie bevat om een correcte inschatting m.b.t. de milieueffecten te kunnen maken.

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

Enkele adviesinstanties hebben ook opmerkingen over het plan zelf. Opmerkingen die geen betrekking hebben op de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten, maar die een suggestie inhouden om het plan te verbeteren hebben echter geen impact op de beoordeling van de aanzienlijkheid van de milieueffecten van het plan. De initiatiefnemer beschikt in het kader van de plan-m.e.r.-screening over de vrije keuze om al dan niet in te gaan op deze opmerkingen.

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

De dienst Milieueffectrapportagebeheer zorgt ervoor dat de screeningsnota en deze beslissing voor het publiek raadpleegbaar zijn.

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

U moet via aanplakking op de aanplakplaatsen van de gemeente, via de website van de gemeente en via publicatie in het gemeentelijk infoblad melden dat de screeningsnota en de beslissing geraadpleegd kunnen worden op de website van de dienst Mer (www.mervlaanderen.be) en op het gemeentehuis.

Deze beslissing van de dienst Mer doet enkel een uitspraak over de noodzaak tot opmaak van een plan-MER. Met de huidige beslissing wordt op geen enkele wijze afbreuk gedaan aan de beoordelingsruimte die het departement LNE heeft in het kader van de planprocedure, waarbij zij optreedt als adviserende instantie op het voorontwerp.

Met vriendelijke groet,



Liesbeth Lelieur
Diensthoofd dienst Mer

Cc: Architeam bvba, t.a.v. Kathleen Vandevenne, Leuvensesteenweg 350, 3190 Boortmeerbeek