



**Besluit van de Vlaamse Regering houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven – Herneming deelplan 4. Gemengd bedrijventerrein Stationsstraat - Rotselaar'**

DE VLAAMSE REGERING,

**Rechtsgronden**

Dit besluit is gebaseerd op:

- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.2.10 §7.
- Het decreet van 1 juli 2016 tot wijziging van de regelgeving voor ruimtelijke uitvoeringsplannen teneinde de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen te integreren door wijziging van diverse decreten, artikel 66, tweede lid.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 17 februari 2017 betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen, artikel 25.
- Het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, artikel 13, § 1 en § 3, gewijzigd bij decreet van 19 juli 2002 en artikel 36ter §2, eerste lid ingevoegd bij het decreet van 19 juli 2002 en gewijzigd bij het decreet van 19 mei 2006.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 23 april 2014 tot aanwijzing met toepassing van de Habitatrictlijn van de Speciale beschermingszone 'BE24000014 Demervallei' en tot definitieve vaststelling voor die zone en voor de met toepassing van de Vogelrichtlijn aangewezen speciale beschermingszones 'BE222316 De Demervallei' en van de bijbehorende instandhoudingsdoelstellingen en prioriteiten.
- Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, artikel 1.3.1.1, §1, eerste lid.

**Vormvereisten**

- De dienst MER van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie keurde op 30 januari 2017 het plan-MER 'Gewestelijk RUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven' goed.
- Het Agentschap voor Natuur en Bos keurde op 28 november 2016 de passende beoordeling goed die is opgenomen in het plan-MER 'Gewestelijk RUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven'.
- De dienst Veiligheidsrapportage van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie keurde op 16 augustus 2017 het Ruimtelijk – Veiligheidsrapport goed.
- De watertoets is opgenomen in het plan-MER 'Gewestelijk RUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven' en in de toelichtingsnota van het plan.

- De Strategische Adviesraad Ruimtelijk Ordening – Onroerend Erfgoed (SARO) adviseerde op 28 juni 2017 over het voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven'.
- Op 27 juni 2017 werd een plenaire vergadering gehouden, over het voorontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven'. Er werden schriftelijke adviezen ingediend van Herent, Bierbeek, de provincie Vlaams-Brabant, het Agentschap voor Natuur en Bos, het Departement Landbouw en Visserij, Sport Vlaanderen, de Vlaamse Milieumaatschappij, het Agentschap Innoveren en Ondernemen, Infrabel, het Agentschap Onroerend Erfgoed, Sport Vlaanderen, Toerisme Vlaanderen, Wonen-Vlaanderen en de Watering de Molenbeek. Eveneens werd een verslag opgemaakt van deze plenaire vergadering.
- De Vlaamse Regering stelde het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven' op 6 juli 2018 voorlopig vast.
- De Vlaamse Regering kondigde het openbaar onderzoek over het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven' aan.
- Het openbaar onderzoek vond plaats van 7 augustus tot en met 5 oktober 2018. Er werden verschillende adviezen en bezwaren ingediend.
- De Vlaamse Regering verlengde op 22 maart 2019, op verzoek van het departement Omgeving, de termijn waarover de Vlaamse Regering beschikt om over te gaan tot de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven' met 60 dagen.
- De Vlaamse Regering keurde op 10 mei 2019 het ontwerp-besluit houdende de definitieve vaststelling van het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven' principieel goed.
- De Raad van State heeft op 21 juni 2019, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973 het advies 66.194/1 uitgebracht over het ontwerp-besluit van de Vlaamse Regering.
- De Vlaamse Regering heeft op 28 juni 2019 het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven' definitief vastgesteld.
- De Raad van State heeft met het arrest 250.251 van 30 maart 2021 het deelgebied 4 'Gemengd bedrijventerrein Stationsstraat - Rotselaar' van het GRUP Afbakening regionaalstedelijke gebied Leuven vernietigd.
- De Raad Van State heeft op xx xxxx xxxx, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, advies uitgebracht over het ontwerp-besluit van de Vlaamse Regering.

## Motivering

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven:

- Voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan geeft uitvoering aan de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) waarin Leuven is geselecteerd als regionaalstedelijk gebied. In het richtinggevend gedeelte van het RSV wordt aangegeven dat delen van Leuven tot het regionaalstedelijk gebied behoren. Met de afbakening van stedelijke gebieden wordt concreet aangegeven waar een stedelijk gebiedsbeleid zal gevoerd worden en kunnen als gevolg ook delen van aangrenzende gemeenten bij het regionaalstedelijk gebied worden opgenomen. Naast de gemeente genoemd in het richtinggevend gedeelte van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen zijn in het regionaalstedelijk gebied Leuven ook beperkte delen opgenomen van de gemeenten Herent, Rotselaar en Bierbeek. Voor het in dit plan opgenomen deelgebied 4 gaat het om de gemeente Rotselaar. Een gedeelte van het plangebied is gelegen op het grondgebied van Leuven.
- In het richtinggevend gedeelte van het RSV zijn de ontwikkelingsperspectieven voor de regionaalstedelijke gebieden bepaald. Het beleid voor de regionaalstedelijke gebieden is gericht op het maximaal benutten van de bestaande en toekomstige stedelijke

potenties. Regionaalstedelijke gebieden hebben in kwantitatief en kwalitatief opzicht grote potenties om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woonegelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen. Dit houdt in dat een aanbodbeleid moet gevoerd worden. De afbakening van een regionaalstedelijk gebied is gericht op het verhogen van de kwaliteit van de leefbaarheid van dit stedelijk gebied.

- De Raad van State vernietigde op 30 maart 2021 met het arrest met nummer 250.251 het deelgebied 4 'Gemengd bedrijventerrein Stationsstraat - Rotselaar' van het GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven. De Raad stelt dat anders dan wordt voorgehouden in het besluit van 28 juni 2019 aangaande de definitieve vaststelling van het GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven niet in een bufferstrook aan de noordwestelijke rand van het deelplan 4 wordt voorzien en oordeelde dus dat het besluit bijgevolg artikel 4.1.7 DABM schendt op grond waarvan de bevoegde overheid rekening moet houden met de in het plan-MER gedetecteerde en onderzochte milieubelangen en haar beslissing onder meer motiveren in het licht van die milieubeoordeling. Voorliggend plan voorziet dus in de herneming van dit vernietigde Deelgebied 4. Gemengd bedrijventerrein Stationsstraat - Rotselaar en zet de vastgestelde fout recht. Zoals de Raad in het arrest aangeeft is in het plan-MER uitgegaan van een buffer tussen het voorziene bedrijventerrein en het naastgelegen beschermde habitat. De door de Raad van State bedoelde en in het plan-MER opgenomen buffer werd op het grafisch plan dat als bijlage hoort bij het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 ten onrechte niet opgenomen als gevolg van een vergetelheid. Op het grafisch plan werd daarom nu de vereiste buffer toegevoegd. Uit alle planonderdelen blijkt immers dat het steeds de bedoeling is geweest om een buffer te voorzien tussen het bedrijventerrein en de speciale beschermingszone 'BE24000014 Demervallei'. Daarnaast wordt in de stedenbouwkundige voorschriften van de overdruk zone voor niet hinderlijke activiteiten de concrete datum van het verval van deze zone geactualiseerd naar 12 augustus 2024. Dat is aangewezen om het plan actueel te houden omdat de startdatum van de reservatie voor een periode van 5 jaar nu gekend is door de in werking treding van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven'. Tenslotte blijft de vraag voor ruimte voor dit gemengd bedrijventerrein in de regio tot vandaag, na de vernietiging door de Raad van State, actueel. De feitelijke situatie op het terrein voor het deelplan is niet fundamenteel gewijzigd sinds de definitieve goedkeuring in 2019. De nood aan uitbreiding voor Danone en de nood aan bijkomende ruimte voor kleinschalige bedrijven bestaat nog. De juridische toestand is niet gewijzigd ten opzichte van 2019. De aan te leggen weginfrastructuur is nog niet gerealiseerd. De herneming van voorliggend plan heeft geen gevolgen voor de afbakeningslijn van het stedelijk gebied en de 9 overige deelplannen die behouden blijft zoals voorzien in het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven', goedgekeurd op 28 juni 2019.
- De neerslag van de ruimtelijke afweging is opgenomen in de toelichtingsnota bij het GRUP. Het plan-MER is bijgevoegd als bijlage V en de resultaten van het plan-MER werden verwerkt in het voorliggend plan. De geformuleerde milderende maatregelen met ruimtelijke weerslag uit het plan-MER zijn vertaald in de verordenende grafische plannen en de stedenbouwkundige voorschriften. In de toelichtingsnota werd een overzichtstabel opgenomen waarin de concrete vertaling van milderende maatregelen naar het GRUP wordt toegelicht (milieuverklaring). Op basis van de resultaten van het plan-MER zijn in de stedenbouwkundige voorschriften en op de grafische plannen onder meer maatregelen opgenomen inzake buffering (landschap, geluid, lichthinder), mobiliteit en water. De niet- ruimtelijke maatregelen uit het plan-MER vereisen geen rechtstreekse vertaling in het GRUP maar zijn ter informatie in de toelichtingsnota opgenomen. Het ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) is bijgevoegd als bijlage VI en de resultaten van dit RVR werden eveneens verwerkt in het voorliggend plan.

#### Verwerking Openbaar onderzoek

- Tijdens het openbaar onderzoek over het ontwerp GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven' werden adviezen uitgebracht door de gemeenten Leuven, Rotselaar,

Herent, Holsbeek en Bierbeek en de provincie Vlaams-Brabant en er werden 68 bezwaarschriften ingediend, waarvan er één de vorm aanneemt van een petitie die door verschillende personen werd onderschreven.

- Naast de rechtzetting van de door de Raad van State vastgestelde fout aangaande de intekening van de buffer op het grafisch plan, kan gesteld worden dat de overwegingen uit het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 aangaande de definitieve vaststelling van het GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven met betrekking tot bezwaren, opmerkingen en adviezen op het 'deelplan 4. Gemengd regionaal bedrijventerrein Stationsstraat – Rotselaar' vandaag nog actueel en geldig zijn. Het gaat hier over de onderstaande overwegingen over enerzijds algemene bezwaren, adviezen en opmerkingen en anderzijds ook specifieke bezwaren, adviezen en opmerkingen op het Deelplan 4. Gemengd bedrijventerrein Stationsstraat – Rotselaar:

*"Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt aangehaald dat bepaalde aanduidingen op de verordenende grafische plannen onduidelijk zijn; dat in navolging van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen dat de verordenende grafische plannen op de verschillende punten verduidelijkt zijn zonder inhoudelijke aanpassingen aan de plannen;*

*Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt aangehaald dat niet wordt verwezen naar de vigerende gemeentelijke RUP's voor zonevreemde woningen; dat gevraagd wordt om in de stedenbouwkundige voorschriften op te nemen dat gemeentelijke RUP's met het oog op de aanwezige zonevreemde woningen kunnen opgemaakt worden of hun rechtskracht behouden; dat niet alleen verwezen wordt naar de aanwezige zonevreemde woningen in het gebied, maar ook naar het landschappelijk en bouwkundig erfgoed van de historische hoeve in Kwellenberg en naar de leefgemeenschap De Bereklauw; dat gevraagd wordt om zonevreemde woningen te herbestemmen naar een harde bestemming; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat in het overzicht van de bestaande juridische toestand in de toelichtingsnota de betreffende gemeentelijke RUP's zijn toegevoegd; dat deze RUP's niet zijn opgenomen in de lijst van de op te heffen voorschriften; dat bijkomend verduidelijkt is dat deze gemeentelijke RUP's van toepassing blijven; dat ter hoogte van de het gebied Kwellenberg een beperkte grenscorrectie is doorgevoerd in overeenstemming met het gemeentelijk RUP zonevreemde woningen, in die zin dat de zone voor park geen deel uitmaakt van voorliggend GRUP; dat de zone voor landschappelijk geïntegreerde buitenruimte wel wordt opgenomen in voorliggend GRUP, aangezien de voorschriften uit het gemeentelijk RUP hier beschouwd worden als een verfijning van de gewestelijke voorschriften; dat het gemeentelijk RUP zonevreemde woningen ook ter hoogte van Kwellenberg van toepassing blijft; dat waar geen dergelijk gemeentelijk RUP van kracht is, de vigerende decretale bepalingen van toepassing zijn; dat in de toelichtende kolom bij de stedenbouwkundige voorschriften verwezen wordt naar de betreffende decretale bepalingen; dat het gewestelijk RUP geen bepalingen bevat die beperkingen oplegt aan een lokale overheid om te om een RUP op gemeentelijk niveau of op provinciaal niveau op te maken;*

*Overwegende dat sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen de visie betreft die aan de basis ligt van de opmaak van voorliggend GRUP; dat bezwaar wordt gemaakt tegen de focus op hoogtechnologische bedrijvigheid en de tertiaire en quartaire sector en voor het overige op open groene ruimtes; dat gesteld wordt dat er voldoende ruimte is op het wetenschapspark Arenberg en dat de focus in de bestemming op kennisindustrie niet nodig is; dat er daarentegen meer ruimte nodig is voor bedrijvigheid van de secundaire sector, voor lokale bedrijven en voor de*

*herlokalisatie van lokale bedrijven; dat er ook ruimte moet zijn voor innovatieve bedrijven die de spin-off fase voorbij zijn en in (beperkte) productiefase gaan; dat de taakstelling bedrijvigheid niet wordt gehaald wanneer berekend wordt hoeveel bijkomende netto-ruimte voor bedrijvigheid wordt bestemd; dat het daarnaast nodig is om in te zetten op een betere benutting van bestaande terreinen, maar ook op verweving binnen het woongebied en de nodige instrumenten daartoe moeten worden gecreëerd; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt verwezen naar de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het regionaalstedelijk gebied Leuven; dat het gewenste en erg specifieke ruimtelijk-economische profiel voor het regionaalstedelijk gebied Leuven uitgaat van haar sterktes: de economische meerwaarde van de universiteit en het universitair ziekenhuis, het statuut van provinciehoofdplaats en de positie binnen de "Vlaamse kantorendriehoek"; dat er daarom voor geopteerd is om binnen het regionaalstedelijk gebied Leuven verder te zoeken naar ruimte voor kennisindustrie, research, hoogtechnologische bedrijven, kantoorachtigen,... en minder te zoeken naar bijkomende ruimte voor bedrijven die nood hebben aan relatief grote oppervlaktes bedrijventerrein; dat de intensieve personeelsbezetting in kantoorontwikkeling op een kleinere oppervlakte een evenwaardige potentiële tewerkstelling creëert als de tewerkstelling die aan de grondslag ligt van theoretisch berekenbare taakstellingscijfers; dat het gewenste ruimtelijk-economische profiel voor het regionaal stedelijk gebied Leuven bijgevolg toelaat om de taakstelling voor bijkomend bedrijventerrein verder te nuanceren; dat Leuven bovendien sterk wordt omgeven door grote en belangrijke open ruimte-elementen die duidelijke grenzen stellen aan de verdere ontwikkeling van het stedelijk gebied; dat er daarom niet voor gekozen is om het stedelijk gebied zo ruim mogelijk op te vatten of om de taakstelling voor bedrijven op geïsoleerde locaties te realiseren; dat het inzetten op een betere benutting van bestaande terreinen en op verweving binnen het woongebied ondersteund wordt, maar geen directe vertaling behoeft in voorliggend GRUP, vermits daarvoor economische instrumenten voorhanden zijn; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;*

*Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt opgemerkt dat de bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften omtrent mobiliteit ontoereikend zijn en dat tracés voor openbaar vervoer, langzaam verkeer en vervoersknooppunten dienen vastgelegd te worden; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat in het plan-MER is onderzocht wat de effecten van de bestemmingswijzigingen op planniveau zijn, onder meer op vlak van mobiliteit en verkeersleefbaarheid; dat in de toelichtingsnota omstandig is uitgewerkt op welke wijze de voorgestelde milderende maatregelen doorvertaald zijn in het GRUP; dat waar nodig specifieke bepaling omtrent mobiliteit opgenomen zijn in de stedenbouwkundige voorschriften, zoals bijvoorbeeld het nemen van auto-ontradende en fiets- en openbaar vervoer stimulerende maatregelen, waar desgevallend in de inrichtingsstudie dieper op ingegaan wordt, tot de realisatie en openstelling van een stopplaats voor hoogwaardig openbaar vervoer; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;*

*Overwegende dat sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen ingaan op de gehanteerde werkwijze in het plan-MER voor wat betreft het luik mobiliteit; dat ingegaan wordt op het onvoldoende onderzocht zijn van het verschil tussen de fysieke en planmatige realiteit door het niet aangepast zijn van de*

wegeninfrastructuur aan de categorisering; dat daaruit wordt afgeleid dat de mobiliteitseffecten van het plan en de verkeersleefbaarheid onvoldoende kunnen worden beoordeeld; dat wordt opgemerkt dat de gehanteerde methodiek van kwalitatieve beoordeling van de effecten inzake verkeersleefbaarheid een andere inschatting geeft dan de meetresultaten van Leuven air en Curieuze Neuzen; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat verkeersleefbaarheid als onderdeel van de discipline mobiliteit ingaat op de ontsluiting van de deelgebieden en de nieuwe (gemotoriseerde) verkeersstromen die daardoor tot stand komen; dat de kwalitatieve benadering betrekking heeft op de analyse die nagaat of hierdoor ongewenste situaties ontstaan, zoals toegenomen verkeer in woonwijken; dat andere elementen van verkeersleefbaarheid in het plan-MER bij andere disciplines aan bod komen, zoals in de discipline lucht; dat voor de effectbeoordeling voor de discipline mobiliteit gewerkt is met het provinciaal verkeersmodel Vlaams-Brabant versie 3.6.1; dat dit een toekomstige situatie betreft waarin rekening gehouden wordt met de algemene autonome groei van het verkeer (t.g.v. o.a.. bevolkings- en tewerkstellingsevolutie) plus de reeds 'besliste' specifieke ruimtelijke ontwikkelingen en (verkeerskundige) netwerk-aanpassingen tegen die periode (die los staan van het voorgenomen plan); dat het model de mobiliteit beschrijft van het personenverkeer aan de hand van de spreiding in tijd en ruimte van socio-economische activiteiten, het volledige multimodale vervoersaanbod, de aantrekkelijkheid van de verschillende vervoerwijzen en de invloed hiervan op de modale keuze en trajectkeuze voor alle verplaatsingen; dat het model dus rekening houdt met de principes van de wegencategorisering, voor zover deze wegen binnen de gestelde periode aangepast zijn aan de inrichtingsprincipes volgens de categorisering; dat wat betreft de beschrijving van de bestaande luchtkwaliteit de MER-deskundigen zich gebaseerd hebben op de gegevens die op dat moment ter beschikking waren, onder meer de ATMOSYS-kaarten, de resultaten van het VMM-meetnet, het luchtmodel CAR-Vlaanderen 2.0; dat het onderzoek Curieuzeneuzen een beeld geeft van de referentiesituatie voor NOx, dat overeen komt met het ATMOSYS-model dat gehanteerd is in het plan-MER bij voorliggend GRUP; dat de toekomstige situatie inzake verkeersemissies kwantitatief is ingeschat met behulp van de modellen IFDM Traffic 1.6 en CAR Vlaanderen 2.0, waarbij de verkeersintensiteiten zijn gehanteerd zoals aangeleverd uit de discipline mobiliteit zoals hierboven omschreven; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;

Overwegende dat sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen algemene opmerkingen over de gehanteerde werkwijze in het plan-MER betreffen; dat onder meer wordt gesteld dat het onderzoek is gebeurd voor kleinere deelgebieden en per discipline in plaats van voor grotere clusters en dat onvoldoende rekening is gehouden met de wederzijdse beïnvloeding van deze deelgebieden en de disciplines; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat in het plan-MER duidelijk aandacht is besteed aan de interdisciplinaire gegevensoverdracht met het oog op het verhogen van de betrouwbaarheid van de effect- en impactvoorspelling; dat de gevolgde methodologieën van de verschillende disciplines op elkaar afgestemd zijn; dat vooral op vlak van mobiliteit, geluid en lucht en op vlak van hinderaspecten op mens en ecologie overdrachten te verwachten zijn en dit zowel tussen deze disciplines onderling, als hun relatie tot andere disciplines; dat in het plan-MER een matrix is opgenomen met betrekking tot de mogelijke interdisciplinaire gegevensoverdracht; dat daarnaast voor de relevante disciplines ingegaan is op cumulatieve effecten, waaronder in de

*discipline mobiliteit, maar ook waar het gaat over de wijzigingen in infiltratie en grondwaterstanden door verhardingen of de impact op landbouw; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;*

*Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen erop wordt gewezen dat de herbestemming van percelen zorgt voor planschade; dat erop wordt gewezen dat de herbestemming van agrarisch naar natuurgebied beperkingen inhoudt op de landbouwactiviteit en gevolgen kan hebben voor de PAS-beoordeling; dat onder meer wordt gevraagd om ook gronden in pacht mee te nemen bij de berekening van de schade; dat gevraagd wordt naar verduidelijking voor wat betreft de planbatenregeling voor percelen waarop gebruiksbeperkingen zitten en hoe de communicatie zal gebeuren; dat voor het deelgebied Gemengd bedrijventerrein Stationstraat Rotselaar aangegeven wordt dat het tijds kader van 3 maanden voor het initiatief tot aanvraag vrijstelling te krap is, gelet op de onbebouwbaarheid door de reservatie en gezien het nog niet gerealiseerde gecontroleerd overstromingsgebied; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt verwezen naar de VCRO, waar garanties zijn voorzien voor een redelijke vergoeding, onder meer het stelsel van planschade, kapitaalschade en gebruikersschade; dat in bijlage IV concrete informatie is opgenomen omtrent deze vergoedingsstelsels, evenals over het planbatenstelsel; dat de voorwaarden en procedures geregeld zijn in de VCRO en de betreffende uitvoeringsbesluiten een algemene draagwijdte hebben voor alle ruimtelijke uitvoeringsplannen en dat de overheid niet vermog in individuele plannen een afzonderlijke regeling uit te werken die niet in overeenstemming zou zijn met de decretale regels; dat een planschadevergoeding wordt toegekend wanneer, op basis van een in werking getreden ruimtelijk uitvoeringsplan, een perceel niet meer in aanmerking komt voor een vergunning om te bouwen, vermeld in artikel 4.2.1, 1°, of voor het verkavelen van gronden, terwijl het de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van dat definitieve plan wel in aanmerking kwam voor een vergunning om te bouwen of voor het verkavelen van gronden; dat het aan de rechtbank is om te oordelen of planschade al dan niet wordt toegekend; dat gronden in pacht meegenomen worden in de berekening van de gebruikersschade en -compensatie, indien voldaan is aan de voorwaarden zoals opgenomen in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdiensbaarheden tot openbaar nut en het besluit van de Vlaamse Regering van 24 juli 2009 houdende vaststelling van een kader voor gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdiensbaarheden van openbaar nut; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;*

*Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen bijkomende ingrepen in of in de omgeving van het regionaalstedelijk gebied worden voorgesteld; dat wordt verwezen naar de aanleg van een voetgangerstunnel onder de E40 ter hoogte van het verlengde van de Milseweg of een fietsbrug over de Vuurkruislaan; dat wordt aangegeven dat een ecoduct over de E40 ter hoogte van Heverleebos een belangrijke schakel zou kunnen zijn in het ecologisch netwerk; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de voorgestelde verbindingen niet van die aard zijn dat een opname in het GRUP voor het regionaalstedelijk gebied Leuven vereist is; dat dergelijke ingrepen, in overeenstemming met de bepalingen van de VCRO, beoordeeld kunnen worden op*

*basis van een aanvraag tot het bekomen van een omgevingsvergunning; dat voldaan zal moeten worden aan de decretaal gestelde voorwaarden; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;*

*Bespreking bezwaren, adviezen en opmerkingen over deelgebied 4. Gemengd bedrijventerrein Stationstraat - Rotselaar*

*Overwegende dat sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen de periode van 5 jaar betreffen die in de stedenbouwkundige voorschriften is voorzien voor de eventuele realisatie van een omleidingsweg of van een stationsparking; dat enerzijds gesteld wordt dat men geen voorschriften kan voorzien die slechts in werking treden wanneer een ander overheidsinitiatief uitblijft; dat anderzijds gevreesd wordt dat de periode van 5 jaar te beperkt is om tot concrete realisaties over te gaan; dat tevens wordt opgemerkt dat indien er sneller duidelijkheid komt over de toekomstige ontwikkelingen, de reservatie ook eerder moet kunnen verdwijnen; dat gevraagd wordt om in de stedenbouwkundige voorschriften te verwijzen naar de mogelijke herlokalisatie van het station van Wezemaal met een zoekzone voor stationsparking; dat daarnaast wordt aangehaald dat een project lopende is voor de realisatie van beschermingsdijken langs de Winge afwaarts de E314 te Holsbeek en Rotselaar; dat gevraagd wordt om hier in de voorschriften expliciet naar te verwijzen zodat de reservatie-overdruk het betreffende planningsproces niet verhindert; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de voorgestelde periode van 5 jaar voldoende ruimte geeft voor de lopende planningsprocessen om tot keuzes te komen; dat de realisatie van omleidingswegen, een treinstation en dergelijke niet voorzien is binnen voorliggend GRUP, maar een eigen proces met de nodige milieu- en andere onderzoeken zal moeten doorlopen; dat de voorschriften zijn aangevuld met een bepaling waardoor de overdruk vervalt en het gebied verder kan ontwikkeld worden als bedrijventerrein met bedrijfsbebouwing indien eerder een omgevingsvergunning wordt afgeleverd voor een station, stationsparking en omleidingsweg; dat tot dat moment – hetzij 5 jaar na de inwerkingtreding van voorliggend GRUP, hetzij tot het afleveren van de betreffende omgevingsvergunning – zuiver beperkte economische activiteiten zonder zware ruimtelijke impact zijn toegelaten; dat de stedenbouwkundige voorschriften in overeenstemming met deze bezwaren, opmerkingen en adviezen zijn aangepast zodat waterbeheersingswerken mogelijk zijn;*

*Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gewezen op de aanwezige vergunde loods binnen de overdrukzone voor niet hinderlijke bedrijfsactiviteiten en dat gevraagd wordt om de afbakening van dit gebied hierop aan te passen; dat in navolging van deze bezwaren, opmerkingen en adviezen in de stedenbouwkundige voorschriften een bepaling is toegevoegd voor de bestaande, vergunde gebouwen;*

*Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt aangehaald dat bestaande wegenis mee wordt herbestemd als gemengd bedrijventerrein, maar dat niet duidelijk is wat met deze wegen zal gebeuren; dat deze wegenis bovendien gedeeltelijk samenvalt met de bufferzone, waardoor deze zijn functie onvoldoende kan opnemen; dat wordt voorgesteld om de Spoorwegstraat als begrenzing van dit plangebied te nemen, met het oog op de leefkwaliteit van de aanwezige woningen; dat in navolging van deze bezwaren,*



*opmerkingen en adviezen het grafisch plan beperkt is aangepast, in die zin dat de bufferstrook is verschoven naar de oostzijde van de rooilijn van de Spoorwegstraat maar haar minimale breedte van 20 meter heeft behouden; dat de stedenbouwkundige voorschriften voor de bufferzone zijn aangevuld met de bepaling dat de buffer slechts beperkt mag doorsneden worden in functie van de aanwezige openbare wegen;*

*Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt gewezen op de negatieve effecten die de uitbreiding van de Danone-site volgens het plan-MER zal hebben op de mobiliteit; dat de huidige overlast veroorzaakt wordt door de feitelijke situatie met twee spoorwegovergangen op korte afstand van elkaar en dat deze nog zal toenemen, hetgeen gevolgen heeft voor de verkeersleefbaarheid, geluidsoverlast, uitstoot, en dergelijke; dat gevraagd wordt naar verduidelijking omtrent de ontsluiting, in relatie tot de gefaseerde ontwikkeling; dat een eventuele doorgangsweg over het bedrijventerrein een deel van de functie van de Aarschotsesteenweg zal overnemen, hetgeen zal leiden tot sluipverkeer in de omliggende woonwijken; dat wordt gesteld dat er geen bestemmingsverkeer voor het bedrijventerrein via de Spoorweg- en Melkerijstraat kan verlopen; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt verwezen naar het plan-MER, waar de mobiliteitsimpact van de geplande ontwikkelingen ten gronde is onderzocht; dat uit het plan-MER blijkt dat maatregelen moeten worden genomen om het effect op de afwikkeling van N229 in zuidoostelijke richting tijdens de avondspits te beperken tot maximaal een beperkt negatief (-1) effect en dat indien er geen maatregelen getroffen worden ter verschuiving van de modal split en/of verschuiving naar de daluren, het programma dient beperkt te worden tot maximaal 11 ha GRB of 0,5 ha wonen en 9ha GRB; dat in navolging van het plan-MER het programma beperkt is tot 11 ha gemengd bedrijventerrein; dat daarnaast in de stedenbouwkundige voorschriften is opgelegd dat auto-ontradende en fiets- en openbaar vervoer-stimulerende maatregelen die de mobiliteitsimpact beperken, moeten worden opgenomen en dat een inrichtingsbepaling stelt dat een fietsnetwerk dient uitgewerkt; dat daarnaast in de inrichtingsstudie onder meer op vlak van mobiliteit moet worden geuid hoe het aangevraagde project zich verhoudt tot wat reeds gerealiseerd is en wat nog mogelijk is; dat in de stedenbouwkundige voorschriften de bepaling is toegevoegd dat een nieuwe ontsluitingsweg dient voorzien te worden vanaf de Astridstraat; dat de doorgangsweg waarvan sprake in de bezwaarschriften een element uit de studie rond Regionet betreft, die niet wordt vastgelegd via voorliggend GRUP maar een afzonderlijk planningsproces met effectenonderzoeken zal doorlopen;*

*Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt aangehaald dat over het plangebied de voetwegen 66, 6 en 124 lopen, maar dat hier niet op wordt ingegaan in de toelichtingsnota; dat er geen herbestemming kan zijn die het openbaar karakter van deze buurtwegen onmogelijk maakt; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de toelichtingsnota is aangevuld met de aanwezige, maar deels afgeschafte voet- en buurtwegen; dat de geplande algemene herbestemming het bestaan en het openbaar gebruik van de buurtweg niet verhindert, maar dat het bestaan van de buurtweg wel verhindert dat een omgevingsvergunning wordt afgeleverd vooraleer de procedure van de Buurtwegenwet tot afschaffing of verlegging van de buurtweg wordt gevolgd; dat het aan het betrokken gemeentebestuur toekomt, toepassing te maken van de procedures in toepassing van de wet op de Buurtwegen om desgevallend wijzigingen aan te brengen aan de tracés van deze buurtwegen; dat*

*dergelijke procedure formeel geen onderdeel uitmaakt van de goedkeuringsprocedure van een GRUP; dat bij de realisatie van de bestemming, voorafgaand aan het verlenen van een omgevingsvergunning, de buurtweg desgevallend moet worden verlegd of afgeschaft;*

*Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt aangehaald dat uit de toelichtingsnota blijkt dat de juiste invulling van het gebied onzeker is; dat het daarentegen vereist is dat een industriegebied steeds beschikt over een buffer naar de aangrenzende bestemmingsgebieden; dat een dergelijke buffer ook nodig is ten aanzien van een publiek treinstation; dat gevraagd wordt naar de timing en de haalbaarheid van de realisatie van de bufferstrook voor het onmiddellijk ontwikkelbaar bedrijventerrein indien nog niet duidelijk is of het treinstation er al dan niet komt; dat in vraag wordt gesteld of de voorziene ruimte wel voldoende is om een kwalitatieve stationsomgeving te realiseren; dat erop gewezen wordt dat Regionet uitgaat van een gemengd programma, hetgeen een aanzienlijke bufferzone met zich meebrengt, en dat voorliggend plan die mogelijkheid hypothekeert; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat de zone met overdruk voor niet-hinderlijke bedrijfsactiviteiten beschouwd moet worden als een bedrijventerrein, zij het met beperkingen, waardoor de voorwaarde van de realisatie van een buffer ook voor deze zone van toepassing is; dat in de stedenbouwkundige voorschriften bovendien duidelijk bepaald is dat de buffer dient gerealiseerd en beplant in het plantseizoen dat volgt op het verlenen van een omgevingsvergunning na de inwerkingtreding van het GRUP; dat deze bepaling voor de volledige bufferstrook geldt, ook voor het gedeelte gelegen binnen de zone voor niet hinderlijke bedrijfsactiviteiten, hetgeen in de toelichtingsnota verder is verduidelijkt; dat de noodzaak van een buffer ten aanzien van een knooppunt voor openbaar vervoer of de nodige omvang of vorm die een stationsomgeving aanneemt niet aan de orde is in het kader van voorliggend GRUP, vermits dit geen concrete bepalingen daaromtrent bevat, maar het voorwerp zal uitmaken van een ruimtelijke afweging in een proces voor de realisatie van de deze werken, met de nodige milieu- en andere onderzoeken en dat het niet aangewezen is op dergelijke afweging vooruit te lopen; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;*

*Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt aangehaald dat de uitbreidingscapaciteit van het bedrijventerrein Stationsstraat grotendeels wordt gereserveerd voor wegenis, hetgeen eerder een bestemming als openbaar nutsgebied betreft; dat waar de tijdelijke reservatie percelen betreft met een vigerende industriële bestemming, sprake is van planschade; dat bovendien ook andere (delen van) percelen de facto onbereikbaar en onbenutbaar zijn, gelet op de reservatie en de plaatselijke situatie met een kruisende beek, waterzieke gronden of de veiligheidsstrook rond de aanwezige aardgasleidingen; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat in de stedenbouwkundige voorschriften de in overdruk aangeduide zone voor niet hinderlijke bedrijfsactiviteiten in geen geval een reservatie voor wegenis of een openbaar nutsgebied betreft, maar dat duidelijk is gestipuleerd dat binnen deze zone opslag als bedrijfsactiviteit is toegelaten, evenals de realisatie van wegenis in functie van de bedrijven; dat verduidelijkt is dat het inbuizen van waterlopen ter hoogte van kruisende wegenis is toegelaten; dat derhalve ook de nog niet ontwikkelde percelen gelegen binnen het gebied met de bestemming gemengd bedrijventerrein ontsluitbaar zijn, al dan niet via de zone voor niet hinderlijke*

*bedrijfsactiviteiten; dat in de afzonderlijke bijlage IV informatie en een register is opgenomen onder meer over de mogelijkheid op planschade en daarmee voldaan is aan de wettelijke vereisten ter zaken;*

*Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen de behoefte aan uitbreiding in vraag wordt gesteld, vermits de toelichtingsnota stelt dat een alternatieve ontwikkeling in de vorm van een treinstation niet mag gehypothekeerd worden; dat anderzijds aangegeven wordt dat het GRUP niet tegemoet komt aan de vraag naar meer ruimte voor lokale bedrijvigheid; dat de stedenbouwkundige voorschriften op dat vlak onvoldoende duidelijkheid zouden geven; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt verwezen naar de toelichtingsnota bij het GRUP, waar is aangegeven dat het betreffende deelplan is opgemaakt met het oog op de uitbreiding van het bedrijf Danone, en eventueel een beperkt aantal andere bedrijven, vanuit een duidelijke inschatting van de behoefte aan ruimte voor bedrijven op het niveau van het regionaalstedelijk gebied Leuven; dat over de raming van de behoeften toelichting wordt gegeven in de toelichtingsnota; dat in de stedenbouwkundige voorschriften het gemengd bedrijventerrein niet wordt voorbehouden voor een specifiek, bepaald bedrijf, noch dat minimale oppervlaktevereisten of dergelijke zijn vastgelegd; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;*

*Overwegende dat sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen niet akkoord gaan met de scenario's die in het kader van Regionet Leuven worden onderzocht; dat onder meer bezwaar wordt gemaakt tegen een omleidingsweg omdat gevreesd wordt dat hierdoor Wilsele-Putkapel en Rotselaar zullen vergroeien tot een aansluitend stedelijk gebied en de landbouwfunctie zal verloren gaan; dat daarom enerzijds gevraagd wordt om in de stedenbouwkundige voorschriften de aanleg van een omleidingsweg te verbieden; dat anderzijds gepleit wordt voor de realisatie van een ander tracé dat loopt langs de nieuwe rand van het bedrijventerrein met een afbuiging richting Wilsele in de nabijheid van het spoor, hetgeen de open ruimte corridor tussen Rotselaar en Wilsele zal behouden; dat wordt aangehaald dat in het plan-MER niet voldoende is onderzocht wat de cumulatieve effecten zullen zijn van de uitbreiding van het bedrijventerrein in combinatie met de mogelijke ontwikkeling van een stationsomgeving; dat wordt voorgesteld om het deelgebied Stationstraat Rotselaar uit te breiden door het gebied ten zuiden van de Spoorwegstraat mee te herbestemmen als gemengd bedrijventerrein, onder meer met het oog op de aanleg van een stationsparking in het kader van Regionet; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat voorliggend GRUP voorziet in de uitbreiding van het bedrijventerrein met het oog op de uitbreiding van de Danone en de eventuele vestiging van een beperkt aantal andere bedrijven maar niet voorziet in de aanleg van een omleidingsweg, een stationsomgeving of dergelijke meer; dat de afbakening van het deelgebied zo is gebeurd dat wordt voorkomen dat de open ruimtcorridor tussen Rotselaar en Wilsele wordt ingenomen door harde functies; dat voor de eventuele realisatie van de verschillende scenario's van Regionet Leuven een eigen proces zal moeten doorlopen worden, waarbinnen mogelijke alternatieven zullen worden afgetoetst op hun effecten; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve niet rechtstreeks betrekking hebben op het voorliggend plan, maar op een visie-element, waar in de toelichtingsnota naar verwezen wordt en derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan; dat bovendien de VCRO art. 2.2.10 §5 stelt dat de definitieve vaststelling van een (ruimtelijk uitvoerings)plan geen*

*betrekking kan hebben op delen van het grondgebied die niet opgenomen zijn in het voorlopig vastgestelde plan; dat het derhalve niet aangewezen en niet mogelijk is om het plangebied uit te breiden op de gevraagde onderdelen; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;*

*Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt ingegaan op de noodzaak van verlichting; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat het plan-MER stelt dat in de buurt van meer open en beboste gebieden nieuwe verlichting beperkt dient te worden en neerwaarts gericht moet zijn; dat het betreffende deelgebied gelegen is in de onmiddellijke nabijheid van een natuurgebied, waardoor deze bepalingen zijn doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;*

*Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen niet akkoord wordt gegaan met de inname van vruchtbare landbouwgrond; dat wordt verwezen naar het BRV en dat wordt gesteld dat ook kleinere open ruimtes een strategische rol kunnen spelen in de voedselproductie als hoogproductieve landbouwzones; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt verwezen naar de visie voor het regionaalstedelijk gebied Leuven, zoals weergegeven in de toelichtingsnota bij voorliggend GRUP; dat het stedelijk gebied Leuven is bekeken vanuit haar rol binnen de Vlaamse Ruit, waarbij vertrokken is van de potenties van haar onderwijs- en onderzoeksinstellingen en de daaraan gekoppelde kenniseconomie, gekoppeld aan de situering in de nabijheid van de internationale luchthaven te Zaventem en Brussel; dat de visie daarnaast betrekking heeft op het aangename woon- en leefklimaat, omgeven door erg kwalitatieve open ruimten; dat wordt gesteld dat een aantal samenhangende groene en open gebieden diep in het stedelijk weefsel doordringen; dat in navolging van deze visie een aantal stedelijke en randstedelijke open ruimte gebieden zijn aangeduid om te behouden en te ontwikkelen, vaak een aaneenschakeling van kleinere gebieden die ingenomen zijn door landbouw, natuur en/of recreatie; dat anderzijds is geoordeeld dat de locatie van het betreffende deelgebied in aanmerking komt om te reserveren voor de uitbreiding van een bestaand regionaal bedrijf en/of nieuwe bedrijven; dat de visie is opgenomen in de toelichtingsnota; dat daarmee wordt voldaan aan de uitgangspunten van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en wordt tegemoet gekomen aan de daarin geformuleerde taakstellingen; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;*

*Overwegende dat in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen wordt aangehaald dat de uitbreiding gevolgen heeft voor de aanwezige fauna en tot het kappen van een grote diversiteit aan boomsoorten; dat ook een eventuele omleiding van het verkeer via deze zone nog meer gevolgen zullen zijn voor de fauna en flora en voor de buurtbewoners; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat met de herbestemming geen oppervlakte-inname gebeurt binnen de Speciale Beschermingszone en dat een bufferstrook op de noordwestelijke rand aansluitend op deze Speciale Beschermingszone wordt voorzien met een gemiddelde breedte van 20 meter; dat deze voorwaarden zijn doorvertaald in het verordenend grafisch plan; dat in het plan-MER wordt aangegeven dat de inname van dit deelgebied twee biologisch waardevolle verruigde graslanden en een waardevolle loofhoutaanplant omvat en*

*dat de inname van deze elementen beperkt negatief wordt beoordeeld, waarvoor geen milderende maatregelen worden geformuleerd; dat het in het kader van het bosdecreet noodzakelijk zal zijn om in een latere fase de oppervlakte aan bos die effectief verdwijnt, te compenseren; dat deze compensatie verloopt via de vergunningverlening zoals bepaald in het Bosdecreet en niet dient vertaald in voorliggend GRUP; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;*

*Overwegende dat er in sommige bezwaren, adviezen en opmerkingen op wordt gewezen dat de uitbreiding gebeurt in de richting van de aanwezige aardgasleidingen en wordt gevraagd wat hiervan de risico's zijn; dat in antwoord op deze bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gesteld dat bij de opmaak van dit plan de risico's grondig zijn onderzocht en dat de regelgeving voorziet dat bij het beoordelen van aanvragen voor omgevingsvergunningen opnieuw een specifieke beoordeling van de externe risico's gebeurt; dat in het kader van de omgevingsvergunningsaanvraag van een Seveso-inrichting door Vlareem een beoordeling is voorzien waar het aspect externe risico's deel van uitmaakt; dat de toetsingscriteria voor de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het exploiteren van een ingedeelde inrichting of activiteit zijn opgenomen in artikel 5.3.1 van het DABM, dat stipuleert dat de vergunning geweigerd wordt onder meer in het geval van onaanvaardbare risico's of hinder voor de mens en het milieu die niet door algemene, sectorale of bijzondere milieuvoorwaarden tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden herleid; dat in het RVR is aangegeven dat hierbij rekening zal moeten gehouden worden met de drie ondergrondse hoge druk aardgasleidingen als mogelijke externe gevarenbron voor Seveso-inrichtingen; dat dit als dusdanig ook is weergegeven in de toelichtingsnota bij het GRUP; dat deze bezwaren, opmerkingen en adviezen derhalve geen aanleiding geven tot aanpassingen aan het plan;"*

## **Juridisch kader**

Dit besluit sluit aan bij de volgende regelgeving:

- Het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), bekrachtigd bij het decreet van 17 december 1997 wat de bindende bepalingen betreft, en op de besluiten van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij de decreten van 19 maart 2004 respectievelijk 25 februari 2011 wat de bindende bepalingen betreft.
- Het koninklijk besluit van 7 april 1977 houdende de vaststelling van het gewestplan Leuven, en latere wijzigingen.
- Het besluit van de Vlaamse regering van 28 juni 2019 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven'.
- Het arrest nr. 250.251 van 30 maart 2021 van de Raad van State houdende de gedeeltelijke vernietiging van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 houdende de definitieve vaststelling van het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven', voor wat betreft het deelgebied 4. 'Gemengd bedrijventerrein Stationsstraat - Rotselaar'.

## **Initiatiefnemer**

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme.

Na beraadslaging,

### **BESLUIT:**

**Artikel 1.** Het bij dit besluit gevoegde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven – Herneming deelplan 4. Gemengd bedrijventerrein Stationsstraat - Rotselaar' wordt definitief vastgesteld.

De normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn als bijlage gevoegd bij dit besluit:

1. bijlage I: het grafisch plan;
2. bijlage II: de stedenbouwkundige voorschriften;

De niet-normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn als bijlage gevoegd bij dit besluit

1. bijlage IIIa: de toelichtingsnota – tekst;
2. bijlage IIIb: de toelichtingsnota – kaarten;
3. bijlage IV: het register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie;
4. bijlage V: de milieubeoordeling;
5. bijlage VI: het ruimtelijk veiligheidsrapport.

**Art. 2.** De Vlaamse minister bevoegd voor ruimtelijke ordening, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,

Omgeving, Energie en Toerisme,

Zuhal DEMIR