



**Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening
regionaalstedelijk gebied Leuven –
Herneming deelplan 4 Gemengd bedrijventerrein
Stationsstraat – Rotselaar’**

Bijlage IIIa: Toelichtingsnota (tekst)

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Inhoud van een uitvoeringsplan volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening	4
1.2	Leeswijzer	5
2	In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en relatie met andere ruimtelijke planningsprocessen	6
2.1	Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	6
2.1.1	De bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.....	6
2.1.2	Het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	6
2.2	Afbakening van de natuurlijke en agrarische structuur van het buitengebied.....	7
2.3	BRV	10
3	Voorafgaand onderzoek, overleg en programmatorische invulling.....	11
3.1	Opzet van het overleg tijdens het afbakeningsproces	11
3.2	Gewenste ruimtelijke structuur	11
3.2.1	Visie op gewenste rol en positie van het regionaal stedelijk gebied Leuven.....	11
3.2.2	Concepten	13
3.3	Onderzoek als gevolg van sectorale regelgeving	15
3.3.1	Veiligheidsrapportage	16
3.3.2	Milieueffectenrapportage	16
3.3.3	Passende beoordeling en verscherpte natuurtoets	18
3.3.4	Watertoets	18
3.3.5	Erfgoed / archeologie	18
3.4	Programmatorische invulling	18
3.4.1	Wonen	19
3.4.2	Bedrijvigheid.....	21
3.4.3	Specifieke stedelijke functies	23
3.4.4	Mobiliteit	24
3.4.5	Open ruimte	25
4	Toelichting per deelgebied en stedenbouwkundige voorschriften.....	27
4.1	Deelgebied 4. Gemengd bedrijventerrein Stationsstraat – Rotselaar	27
4.1.1	Bestaande ruimtelijke structuur.....	27
4.1.2	Gewenste ruimtelijke structuur	29
4.1.3	Aandachtspunten vanuit sectorale regelgeving.....	32
4.1.4	Vertaling naar stedenbouwkundige voorschriften.....	47
4.1.5	Op te heffen voorschriften	53
5	Ruimtebegroting.....	54

1 Inleiding

Voorliggend document is een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in de zin van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

De Vlaamse Regering stelde op 28 juni 2019 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) "Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven" definitief vast. In functie van dit GRUP werd tevens een plan-MER en Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR) opgemaakt.

De Raad van State vernietigde op 30 maart 2021 per arrest met nummer 250.251 het Deelgebied 4 'Gemengd bedrijventerrein Stationsstraat - Rotselaar'. De Raad stelt dat anders dan wordt voorgehouden in het besluit van 28 juni 2019 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 het deelplan 4. 'Gemengd bedrijventerrein Stationsstraat - Rotselaar. De door de Raad van State vastgestelde schending wordt rechtgezet met een nieuwe definitieve vaststelling van het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven – Herneming – Deelplan 4. Stationsstraat – Rotselaar'.

In uitvoering van de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) worden de stedelijke gebieden afgebakend om er ruimte te voorzien voor wonen, werken, groen, recreatie en andere stedelijke activiteiten. De afbakening van deze stedelijke gebieden gebeurt in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Leuven is in het RSV geselecteerd als regionaalstedelijk gebied.

1.1 Inhoud van een uitvoeringsplan volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening

Een ruimtelijk uitvoeringsplan bevat volgens de VCRO:

- een grafisch plan dat aangeeft voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is;
- de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften betreffende de bestemming, de inrichtingen en/of het beheer, en, desgevallend de normen van het decreet betreffende het grond- en pandenbeleid;
- een weergave van de feitelijke en juridische toestand;
- de relatie met het ruimtelijk structuurplan of de ruimtelijke structuurplannen waarvan het een uitvoering is;
- in voorkomend geval, een zo limitatief mogelijke opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en die opgeheven worden;
- in voorkomend geval, een overzicht van de conclusies van (a) het planmilieueffectenrapport, (b) de passende beoordeling, (c) het ruimtelijk veiligheidsrapport, (d) andere verplicht voorgeschreven effectenrapporten;
- in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een compensatie, vermeld in het decreet betreffende het grond- en pandenbeleid;
- in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een gebruikersschadecompensatie vermeld in het decreet houdende vaststelling van een kader voor

de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden tot openbaar nut.

Het grafisch plan (Bijlage I), het onteigeningsplan (Bijlage Ib) en de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften (Bijlage II) hebben verordenende kracht. De teksten en kaarten van de toelichtingsnota (Bijlage IIIa en IIIb) hebben als dusdanig geen verordenende kracht (het is een informatief document) maar behouden hun waarde als inhoudelijk onderdeel van het geheel van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Het register van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie heeft slechts een informatief karakter (Bijlage IV).

De milieubeoordeling wordt toegevoegd als afzonderlijke bijlage (bijlage V) met een informatief karakter. Het plan-MER bevat eveneens de watertoets en de passende beoordeling.

Het RVR (ruimtelijk veiligheidsrapport) met bijhorende goedkeuringsbeslissing wordt, van zodra goedgekeurd, toegevoegd als afzonderlijke bijlage (bijlage VI) met een informatief karakter.

1.2 Leeswijzer

Deze toelichtingsnota bestaat uit volgende delen.

Deel 1, waar deze tekst toe behoort, omvat een beschrijving van de inhoud van een uitvoeringsplan volgens de Codex RO en een leeswijzer.

Deel 2 bevat een weergave van de relevante juridische en beleidsmatige context die van toepassing is voor dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Naast de richtinggevende en bindende bepalingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden eveneens andere juridische en beleidsmatige randvoorwaarden genoemd.

In **deel 3** wordt het globale verloop van het planningsproces ter voorbereiding van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan toegelicht. Er wordt ingegaan op de verschillende onderzoeken die gebeuren in functie van het uitvoeringsplan en op het programma dat in voorliggend uitvoeringsplan wordt opgenomen.

Deel 4 bevat toelichting bij de inhoudelijke opties voor het deelplan. Er wordt onder meer ingegaan op de bestaande ruimtelijke structuur en de gewenste ruimtelijke structuur. Daarnaast worden alle relevante elementen uit de sectorale wetgeving (plan-MER, RVR, watertoets, ...) belicht. Op basis van al deze elementen worden uiteindelijk het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften opgemaakt. Er wordt aangegeven hoe met de resultaten van het plan-MER en de hierin geformuleerde milderende maatregelen en aanbevelingen wordt omgegaan en welke voorschriften van bestaande bestemmingsplannen worden opgeheven.

Deel 5 bevat de ruimtebegroting.

2 In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en relatie met andere ruimtelijke planningsprocessen

2.1 Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is het kader voor het Vlaams ruimtelijk beleid.

Met de metafoor 'Vlaanderen, open en stedelijk' wil het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) een trendbreuk realiseren met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling. Deze trendbreuk beoogt de versterking van het buitengebied en het tegengaan van de versnippering door een optimaler gebruik en beheer van de stedelijke structuur.

2.1.1 De bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Leuven is bindend geselecteerd als regionaalstedelijk gebied, waarbij aangegeven is dat het gebied moet worden afgebakend. Leuven is tevens een economisch knooppunt. In de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt gesteld dat regionaalstedelijke gebieden afgebakend worden in ruimtelijke uitvoeringsplannen door het Vlaams Gewest in samenspraak met de betrokken bestuursniveaus.

Een aantal infrastructuren in Leuven zijn geselecteerd als hoofdweg: A2 (E314) en A3 (E40). Een aantal spoorwegen (Brussel-Luik en Brussel-Leuven-Landen) zijn als hoofdspoorweg geselecteerd.

Het Vlaams Gewest bakent de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur af in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

2.1.2 Het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Ruimtelijke visie op de ontwikkeling van Vlaanderen: "Vlaanderen open en stedelijk"

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen staat het streven naar openheid én stedelijkheid voorop, uitgedrukt in de metafoor 'Vlaanderen: open en stedelijk'. Deze metafoor is niet enkel geïnspireerd door de bestaande ruimtelijke structuur in Vlaanderen, door de maatschappelijk-economische dynamiek van de samenleving en door de bedreigingen die negatief inwerken op de ruimtelijke structuur. Deze metafoor drukt tegelijkertijd ook de uitgangshouding van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling uit.

Met de metafoor 'Vlaanderen, open en stedelijk' wil het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een trendbreuk realiseren met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling. Deze trendbreuk beoogt de versterking van het buitengebied en het tegengaan van de versnippering door een optimaler gebruik en beheer van de stedelijke structuur. Daarom wordt het principe van gedeconcentreerde bundeling vooropgesteld. Deze bundeling streeft een selectieve concentratie na van de groei van het wonen, het werken en de andere maatschappelijke functies in de stedelijke gebieden en in de kernen van het buitengebied. Vanuit deze optie moeten de stedelijke gebieden worden versterkt waarbij activiteiten er worden geconcentreerd en gestimuleerd.

Volgende ontwikkelingsperspectieven voor stedelijke gebieden staan voorop en moeten concreet gemaakt worden:

- het realiseren van een groter aandeel bijkomende woonegelegenheden;
- het streven naar minimale woningdichtheden;
- differentiëren en verbeteren van de woningvoorraad;
- het versterken van de multifunctionaliteit;
- het concentreren van kantoren aan knooppunten van het openbaar vervoer (station,...);

- het inplanten van (stedelijke) voorzieningen afgestemd op het belang van het grootstedelijk gebied;
- het bundelen van kleinhandel op binnenstedelijke locaties en op kleinhandelszones;
- het optimaliseren van de aanwezige recreatieve en toeristische voorzieningen, onder meer in het historische stadsdeel;
- het verzorgen van de collectieve en openbare ruimten;
- het behoud en de ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden;
- het bieden van waarborgen voor stedelijke landbouw;
- het behouden en uitbouwen van cultureel-maatschappelijke en historisch waardevolle elementen en
- het stimuleren van een stedelijk mobiliteit- en locatiebeleid.

Leuven als regionaalstedelijk gebied

In de gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen wordt Leuven geselecteerd als regionaalstedelijk gebied omwille van haar bestaande en gewenste functioneel-ruimtelijke positie in de Vlaamse stedelijke structuur en de ruimtelijke potenties die zij heeft ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen. Het regionaalstedelijk gebied Leuven is als stedelijk gebied ook geselecteerd als economisch knooppunt.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt aangegeven dat delen van de gemeente Leuven tot het regionaalstedelijk gebied kunnen behoren. Deze opsomming is indicatief. In de afbakening van stedelijke gebieden wordt concreet aangegeven waar een stedelijkgebiedbeleid zal gevoerd worden.

De regionaalstedelijke gebieden nemen omwille van hun verzorgingsniveau, hun stedelijke voorzieningen en hun economische structuur een belangrijke plaats in in de ruimtelijke structuur van Vlaanderen. Het beleid in de regionaalstedelijke gebieden is gericht op het maximaal benutten van de bestaande en toekomstige stedelijke potenties. Net zoals de grootstedelijke gebieden hebben regionaalstedelijke gebieden – weliswaar op een lager niveau – in kwantitatief en kwalitatief opzicht grote potenties om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen. Dit houdt ook in dat een aanbodbeleid moet gevoerd worden om, behalve de stedelijke ontwikkeling te stimuleren, ook de lintontwikkeling te stoppen en het buitengebied van stedelijke ontwikkeling te vrijwaren.

2.2 Afbakening van de natuurlijke en agrarische structuur van het buitengebied

De open ruimte rond Leuven is onderzocht in twee buitengebiedprocessen, met een verschillend tijdsverloop. Het open ruimte gebied ten oosten van Leuven werd nader bekeken in het proces voor de regio Hageland. Over de eindnota van gewenste ruimtelijke structuur nam de Vlaamse Regering op 19 juli 2007 een aantal beslissingen met betrekking tot de herbevestiging van agrarische gebieden en het operationeel uitvoeringsprogramma. De open ruimte ten westen van Leuven maakt deel uit van proces voor de regio Zenne-Dijle-Pajottenland. Op 24 april 2009 nam de Vlaamse regering kennis van de visie en keurde ze de beleidsmatige herbevestiging van agrarische gebieden én een operationeel uitvoeringsprogramma goed. In beide processen wordt rondom Leuven voldoende marge gelaten om een visie op het regionaal stedelijk functioneren te kunnen ontwikkelen.

Het samenvoegen van deze ruimtelijke visies ten aanzien van het buitengebied levert volgende synthese voor de open ruimte rondom en aansluitend op het regionaal stedelijk gebied Leuven op (de nummering verwijst naar bijgevoegde syntheseskaart):

1. Te behouden en te versterken natuurwaarden in valleien met ruimte voor waterberging

Dit zijn de landschappelijk en ecologisch meest structuurbepalende valleien met een uitgesproken ecologische waarde.

- 1.1. Dijlevallei ter hoogte van Wijgmaal met het aaneengesloten natuurcomplex Wijgmaalbroek-Kwellenberg-Gevel.
- 1.2. Wingevallei ten noordoosten van Leuven
- 1.3. Valleien van Molenbeek en Molendaalbaak-Bovenheidebeek ten zuidoosten van Leuven
- 1.4. Dijlevallei en Voer ten zuidwesten van Leuven

2. Te behouden ruimtelijk-functioneel samenhangende landbouwgebieden

Deze landbouwgebieden komen in grote mate overeen met de herbevestigde agrarische gebieden voor wat betreft de regio Hageland en het voorstel van herbevestiging voor wat betreft de regio Zenne-Dijle-Pajottenland.

- 2.1. Landbouwgebied tussen Hambos en Wijgmaal
- 2.2. Landbouwgebied tussen Tildonk en Herent
- 2.3. Landbouwgebied tussen Veltem en Herent
- 2.4. Landbouwgebied tussen Winksele en Herent
- 2.5. Landbouwgebied tussen Bertembos en Diependaal
- 2.6. Landbouwgebied van Korbeek-Dijle
- 2.7. Landbouwgebied van Blanden en Haasrode
- 2.8. Landbouwgebied van Haasrode en Bierbeek
- 2.9. Landbouwgebied van Bierbeek en Lovenjoel
- 2.10. Landbouwgebied van Lovenjoel en Pellenberg
- 2.11. Landbouwgebied van Pellenberg, Linden en Kortrijk-Dutsel

3. Te behouden en te versterken bosstructuren

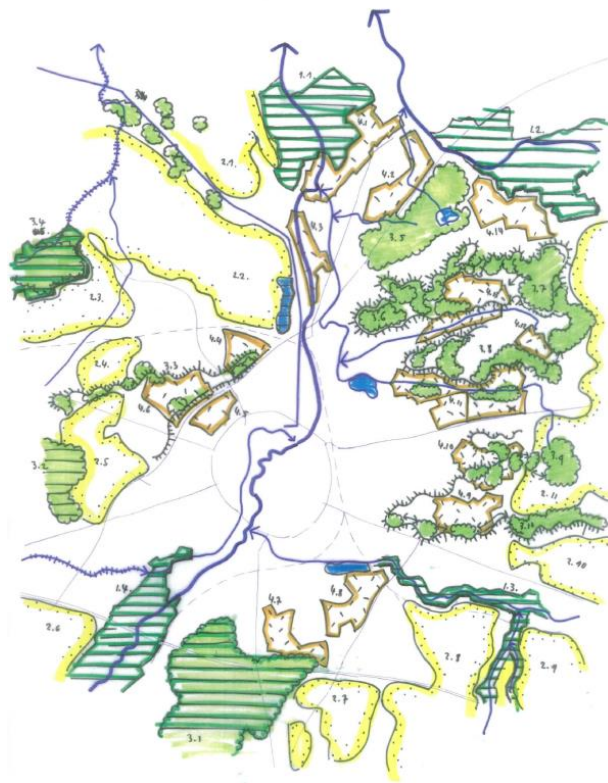
Het betreft zowel de grotere aaneengesloten bosstructuren, als het netwerk van kleinere bosjes op de heuvelflanken en steilranden rondom Leuven.

- 3.1. Heverleebos-Meerdaalwoud
- 3.2. Bertembos
- 3.3. Bosstructuur op de steilrand tussen Bertembos-Mollekensberg-Roeselberg
- 3.4. Kastanjebos
- 3.5. Gasthuisbos (Holsbeek)
- 3.6. Bosstructuur Kesselberg-Attenhoveberg-Lemingberg met het Sint-Gertrudisbos
- 3.7. Bosstructuur Chartreuzenbos-Braambos
- 3.8. Bosstructuur Hoog-Linden (Kloosterbos-Wijnbergen-Schoolbergen en Ronde Bos-Bleekbos-Kratenbergen-Vossekoten)
- 3.9. Bosstructuur op de steilrand Lobergen-Gasthuisbos (Pellenberg)
- 3.10. Bosstructuur op de steilrand Predikherenberg-Sint-Martinusberg-Varenberg

4. Grondgebonden landbouw als drager van open ruimtekamers in een verstedelijkte omgeving

Het betreft de meer ingesloten agrarische gebieden die zich situeren in of aansluitend op het stedelijk gebied. De open ruimtekamers komen overwegend verweven voor, in afwisseling met andere, al dan niet stedelijke, functies. Ze hebben onmiskenbaar een waarde ten aanzien van de gewenste woon- en leefkwaliteit in het stedelijk gebied.

- 4.1. Landbouwgebied Elzas
- 4.2. Landbouwgebied Kwade Hoek
- 4.3. Landbouwgebied Dijlevallei tussen Wijgmaal en Wilsele
- 4.4. Landbouwgebied Roeselberg
- 4.5. Landbouwgebied Kareelveld
- 4.6. Landbouwgebied Mollekensberg-Bergen
- 4.7. Landbouwgebied Heilig Hart
- 4.8. Landbouwgebied Abdij van 't Park (Parkveld)
- 4.9. Landbouwgebied Trolieberg-Sint-Martinusberg (Bovenlo)
- 4.10. Landbouwgebied Lobergen
- 4.11. Landbouwgebied Vlierbeekveld-Abdijbeek
- 4.12. Landbouwgebied Krombeek
- 4.13. Landbouwgebied Lemingbeek-Chartreuzenberg
- 4.14. Landbouwgebied Lozenhoek



Figuur 1: synthesekaart visie op natuurlijke en agrarische structuur in en rond Leuven

2.3 BRV

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (Strategische visie BRV) goed. De Vlaamse Regering formuleert in deze strategische visie doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en werven die de basis zullen vormen om samen aan de slag te gaan en de ruimte van Vlaanderen te transformeren.

Het uiteindelijke Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zal bestaan uit een strategische visie en een operationaliseringsprogramma in de vorm van een set beleidskaders. Het zal de strategische krachtlijnen schetsten voor de ruimtelijke ontwikkeling voor de komende decennia en de basis vormen voor operationele maatregelen zoals het opmaken en bijsturen van regelgeving, instrumentarium, beleidskaders of ontwikkelingsprogramma's.

Inhoudelijke krachtlijnen

De Vlaamse Regering wil een ambitieus veranderingstraject op gang trekken om het bestaand ruimtebeslag beter en intensiever te gebruiken en zo de druk op de open ruimte te verminderen.

De ontwikkeling van nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen zal dus meer en meer moeten gebeuren op goed gelegen locaties in onze steden en dorpen. In de meeste gevallen kan dat met beperkte ingrepen zoals het opsplitsen van grote woningen of kavels. Op een beperkt aantal plaatsen kan dat betekenen dat er voor hoogbouw gekozen wordt om een sterke verdichting te realiseren.

Relatie met het GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven

Zoals ook aangegeven in de Strategische visie BRV voorziet het BRV een ruimtelijk ontwikkelingsbeleid dat voortbouwt op de grote lijnen van het RSV. Steden zijn belangrijk om ontwikkelingen te bundelen aan collectief vervoer. Harde ruimtefuncties krijgen zoveel mogelijk een plaats binnen het goedgelegen bestaand ruimtebeslag. Het ruimtelijk rendement van de reeds ingenomen ruimte moet worden verhoogd.

3 Voorafgaand onderzoek, overleg en programmatorische invulling

3.1 Opzet van het overleg tijdens het afbakeningsproces

In 2002 werd het proces voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Leuven aangevat. Om verschillende redenen werd het proces tijdelijk stilgelegd. Eind 2008 is het overleg met de betrokken gemeenten en de provincie Vlaams-Brabant terug opgestart. Een eerste afbakeningsvoorstel werd met de besturen van Leuven, Herent, Holsbeek en Bierbeek en de provincie besproken. De ontvangen opmerkingen werden onderzocht en verwerkt. Omdat het aangepaste afbakeningsvoorstel een mogelijke uitbreiding van het stedelijk gebied met een deel van de gemeente Rotselaar voorzag, werd ook de gemeente Rotselaar betrokken in het overleg.

Naast het overleg met de gemeenten en provincie werd het afbakeningsvoorstel besproken met de Vlaamse administraties, Infrabel, VOKA, boerenbond en natuurpunt en andere stakeholders.

De opgestelde nota 'Afbakeningsvoorstel – ruimtelijk onderzoeksrapport ter voorbereiding van de milieueffectenrapportage (planMER)' werd opgevat als een ruimtelijk onderzoeksrapport ter voorbereiding van het plan-MER. Naast een voorstel van de in het plan-MER te onderzoeken programma-onderdelen, bevatte de nota de gewenste ruimtelijke structuur voor het regionaalstedelijk gebied Leuven.

Het plan-MER en het eerste voorontwerp GRUP werden opgemaakt op basis van het integratiespoor, zoals opgenomen in het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008. Het plan-MER werd goedgekeurd op 29 november 2012. In januari 2013 vond er een plenaire vergadering plaats over een eerste voorontwerp GRUP. In het arrest van 31 juli 2013 werd de procedure van het integratiespoor echter vernietigd door het Grondwettelijk Hof. De goedkeuringsprocedure van het GRUP werd omwille van dit juridisch knelpunt tijdelijk stopgezet.

Eind 2014 werd beslist het planningsproces in functie van de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Leuven terug op te starten. Er werd gestart met de opmaak van een nieuw plan-MER volgens het zogenaamde generieke spoor. Er werd hierbij vertrokken van het in het eerste plan-MER onderzochte programma en alternatieven. Daarnaast werden vanuit verder ruimtelijk onderzoek en de verschillende partners bijkomende alternatieven toegevoegd. Het tweede voorontwerp GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven werd dan ook opgemaakt op basis van dit bijkomend onderzoek.

3.2 Gewenste ruimtelijke structuur

De tekst, in grijs gemarkeerd, werd letterlijk overgenomen uit het voorstel van afbakening uit 2010. Vermits de tekst en figuren dateren van 2010 kan het zijn dat hier en daar reeds wijzigingen plaatsvonden en dat deze dus niet zijn opgenomen in de tekst of de figuren. Waar relevant voor het in voorliggend uitvoeringsplan opgenomen programma, worden de wijzigingen meegenomen in de deelgebieden zelf.

3.2.1 Visie op gewenste rol en positie van het regionaal stedelijk gebied Leuven

Nadenken over de gewenste rol en positie van het regionaal stedelijk gebied betreft een tussenstap om te komen tot een hypothese van gewenste ruimtelijke structuur. Deze positionering kan dienstig zijn om een aantal keuzes te onderbouwen of duidelijk te richten. De gewenste rol wordt enerzijds bepaald door de positie van Leuven in de bovenlokale beleidskaders (RSV en PRS Vlaams-Brabant) en anderzijds door de eigen potenties van het stedelijk gebied.

Leuven als regionaal stedelijk gebied binnen de Vlaamse Ruit

Het RSV ziet de Vlaamse Ruit als een netwerk van stedelijke knooppunten en verbindingen die als geheel en in zijn onderdelen op internationaal niveau functioneert. De groot- en regionaalstedelijke gebieden zijn daarbij de belangrijkste knooppunten. Leuven vormt feitelijk het meest zuidoostelijke hoekpunt van de Vlaamse Ruit. Ingaan op het bepalen van de positie van Leuven binnen deze Vlaamse Ruit is dan ook essentieel.

Leuven kan, vertrekkende van de potenties van haar onderwijs- en onderzoeksinstituten en de daaraan gekoppelde kenniseconomie, een duidelijke eigen rol opnemen binnen de Vlaamse Ruit, die complementair is met de andere stedelijke gebieden. De positie van Leuven wordt daarbij nog sterker gemaakt door de nabijheid van de internationale luchthaven te Zaventem, in het RSV geselecteerd als internationale poort, en de zeer hoogwaardige verbindingen met deze luchthaven en met Brussel. Leuven draagt daardoor in hoge mate bij tot de internationale uitstraling van de Vlaamse Ruit.

Om die potenties verder te kunnen uitbouwen, moet het nodige aanbod worden gecreëerd en moeten toplocaties selectief worden voorbehouden voor bovenlokale functies die zich richten op de specifieke rol van Leuven binnen de Vlaamse Ruit.

Leuven als scharnierpunt tussen de Vlaamse Ruit en het oostelijk deel van de provincie Vlaams-Brabant

Hoewel Leuven en omgeving sterk beïnvloed worden door en gericht zijn op de hoogdynamische regio rond Brussel, vormt de stad zelf het belangrijkste zwaartepunt voor het oosten van de provincie. Leuven kan haar rol op dit vlak verder verstevigen door zich te blijven profileren als “hoofdstad” van de regio op vlak van onderwijs, onderzoek, verzorging, diensten en cultuur. Leuven vormt daarbij ook de toegang tot de Vlaamse Ruit voor dit deel van de provincie.

De drie kleinstedelijke gebieden in het oostelijk deel van Vlaams-Brabant kunnen daarbij zoeken naar een eigen, complementaire positie ten opzichte van Leuven. Dit is vooral van toepassing voor Aarschot en Tienen. Diest kan zich, gezien haar ligging, mogelijk ook positioneren ten opzichte van het regionaal stedelijk gebied Hasselt-Genk of het economisch netwerk van het Albertkanaal. Het uitwerken van de rol en de positie van deze kleinstedelijke gebieden betreft een provinciale bevoegdheid.

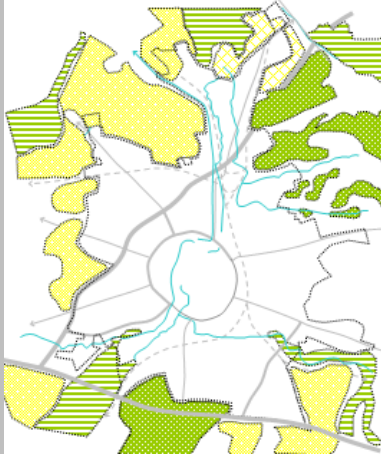
Regio Leuven als aangename woon- en leefomgeving, omgeven door erg kwalitatieve open ruimten

Leuven wordt omgeven door waardevolle landschappen en aantrekkelijke open ruimte gebieden die samen een erg gevarieerd geheel vormen. Een aantal samenhangende groene en open gebieden dringen diep in het stedelijk weefsel door. Dit maakt dat het stedelijk gebied kan gezien worden als een aangename woon- en leefstad, omgeven door een uniek open ruimte kader dat fungeert als contramale voor de meer harde, stedelijke ontwikkelingen.

De onderlinge verscheidenheid tussen deze open ruimtegebieden enerzijds en de samenhang tussen het onbebouwde deel en het bebouwde, verstedelijkte deel van Leuven anderzijds moeten behouden en versterkt worden teneinde de gewenste woon- en leefkwaliteit te kunnen blijven garanderen. Om haar rol op het vlak van bijkomend wonen en werken te kunnen blijven opnemen, betreft dit dan ook een cruciaal element in de gewenste ruimtelijke structuur voor het regionaal stedelijk gebied.

3.2.2 Concepten

1. kwalitatieve en diverse onderdelen van het buitengebied erkennen als grens van het compacte stedelijk gebied



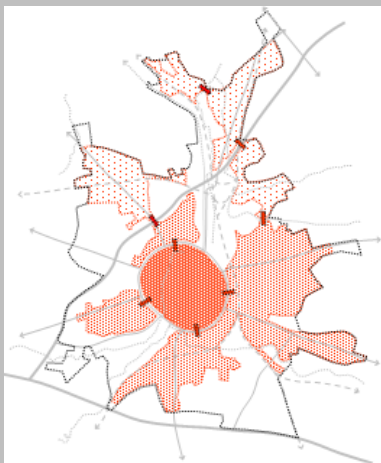
Een aantal grotere, structurerende landschappelijke elementen zijn overwegend onbebouwd en worden gevrijwaard in functie van landbouw, bosbouw en/of natuur. Zij worden beschouwd als onderdelen van de open ruimte structuur in het buitengebied. Zij stellen duidelijke grenzen aan het stedelijk gebied Leuven.

2. stedelijke en randstedelijke open ruimte gebieden behouden en ontwikkelen

Binnen en aan de rand van het stedelijk gebied komen een aantal 'kleinere' open ruimte gebieden voor, vaak uitlopers van de aanwezige open ruimte structuren van het buitengebied. Ze zijn ingenomen door (hobby)landbouw, natuur en/of recreatie of soms door verspreide bebouwing. Vaak gaat het om een aaneenschakeling van meerdere kleinere gebieden en dringen ze tot diep in de stad door. Het open en/of groene karakter van deze stedelijke en randstedelijke open ruimte gebieden is essentieel voor de kwaliteit en de leefbaarheid van de stad. Het zijn geen restruimtes die op termijn kunnen worden volgebouwd, maar open ruimtegehele met een belangrijke landschappelijke, ecologische, maatschappelijke en structurerende waarde.



3. wonen concentreren in de kernstad en de dichtbebouwde gehelen die functioneel en morfologisch verbonden zijn met de kernstad



De kernstad wordt gevormd door de binnenstad en de stedelijke wijken Wilsela, Kessel-Lo, Heverlee en Terbank, of anders gezegd: het dicht, aaneengesloten en ruimtelijk samenhangende geheel rond de binnenstad. In eerste instantie wordt ingezet op inbreiding in het reeds bestaande woongebied en reconversie.

Herent, Wijnmaal, Wilsela-Putkapel en Holsbeek-plein - Beneden-Kessel zijn kernen met een hoge dichtheid en een hoog voorzieningenniveau, ruimtelijk als zelfstandig geheel herkenbaar, via infrastructuur morfologisch verbonden met de kernstad, functioneel gericht op de kernstad en via goede openbaarvervoersverbindingen functioneel verbonden met de kernstad. Door verdichting wordt het economische en sociale draagvlak van deze kernen versterkt. De omliggende open ruimte stelt duidelijke grenzen aan de kernen.

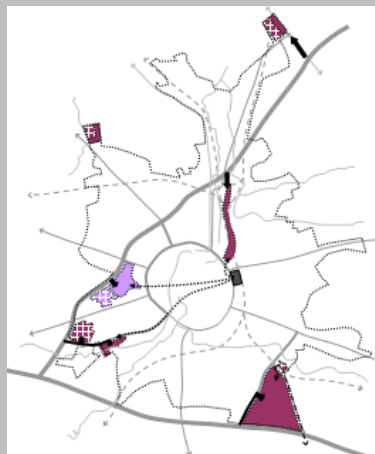
Wat Korbeek-Lo en Rotselaar betreft, wordt gekozen voor een rol in het buitengebied. Bij nader onderzoek blijken deze kernen geen stedelijke taak te vervullen.

4. regionale bedrijven lokaliseren in goed ontsloten zones met elk een eigen rol en identiteit

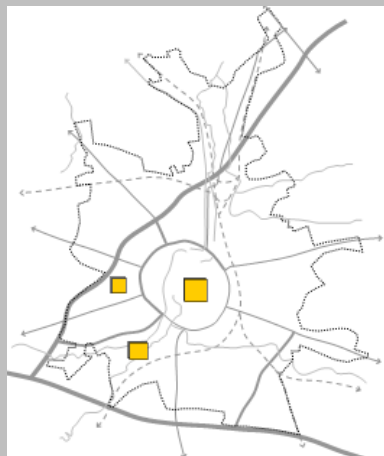
Het stedelijk gebied Leuven is (potentieel) goed bereikbaar met verschillende vervoersmodi en is bijgevolg een aantrekkelijke vestigingsplaats voor regionale bedrijven. Enerzijds zijn er de hoofdwegen E314 en E40. Anderzijds is er het (potentieel) uitgebreid openbaar vervoersnetwerk met verschillende spoorstations, het busstation en de bushaltes.

De tertiaire en quataire sector zijn in het stedelijk gebied Leuven sterker vertegenwoordigd dan de andere economische sectoren. Voornamelijk deze sectoren worden verder uitgebouwd. De economische meerwaarde van de universiteit wordt optimaal benut door ruimte te reserveren voor hoogtechnologische spin-off bedrijven. Daarnaast wordt het statuut van provinciehoofdplaats verder versterkt door bedrijven aan te trekken die als beslissingscentrum fungeren (hoofdkwartieren van grote ondernemingen en administraties van de bovenlokale bestuursniveaus).

Daarnaast wordt de mogelijkheid onderzocht om aansluitend op de terreinen van twee bestaande regionale bedrijven ruimte te reserveren in functie van de uitbreiding van die bedrijven en/of voor nieuwe bedrijven. Het betreffen locaties die ontsloten zijn via de weg en slechts beperkt via openbaar vervoer.



5. universiteit concentreren in drie campussen



De geschiedenis van de stad Leuven is onlosmakelijk verbonden met die van de universiteit. De activiteiten die de universiteit genereert, hebben een belangrijk aandeel in het stedelijk leven. De verdere ontwikkeling van de universiteit gebeurt door de complementaire universitaire functies te concentreren in drie campussen.

6. bijkomende grootschalige detailhandel concentreren op bestaande steenweglocaties of in zones voor een gemengde stedelijke ontwikkeling

Grootschalige detailhandelszaken vergroten het commerciële aanbod van het stedelijk gebied, maar kunnen anderzijds een concurrentie vormen voor het binnenstedelijke handelsapparaat en verkeersoverlast veroorzaken voor de omliggende (woon)buurten. Daarom worden slechts twee locaties aangeduid die integraal en enkel door grootschalige detailhandel worden ingevuld. Het betreffen de bestaande steenweglocaties Brusselsesteenweg en Tiensesteenweg. De ruimte voor bijkomende inplantingen is er beperkt, maar door zorgvuldig ruimtegebruik, herinrichting en door enkel omvangrijke, moeilijk verweefbare kleinhandelsvestigingen toe te laten, zijn er mogelijkheden te scheppen. De kleinhandelsactiviteiten aan de Brusselsesteenweg dienen steeds gepaard te gaan met een zekere ambachtelijke activiteit en mogen slechts een eerder beperkt mobiliteitsgenererend karakter hebben.

Anderzijds wordt grootschalige detailhandel in combinatie met andere stedelijke voorzieningen (wonen, bedrijvigheid, recreatieve functies) toegelaten in de Vaartzone en de Vaartkom. De grootschalige detailhandel kan er mede worden ingezet als katalysator voor een gemengde stedelijke ontwikkeling.



7. Drie autonome maar goed ontsloten locaties buiten de kernstad voorbehouden voor bijkomende stedelijke voorzieningen



De Remysite, de Henkelsite en de omgeving van de Brabantse Wal kunnen wegens hun (potentieel) goede ontsluitingsmogelijkheden en de beschikbare ruimte uitgebouwd worden ten behoeve van stedelijke voorzieningen. De mogelijkheden op deze sites worden afhankelijk gesteld van de draagkracht van de omgeving.

8. gebieden met een verhoogde bereikbaarheid voor openbaar vervoer optimaal benutten

Een afstemming van het bereikbaarheidsprofiel van functies op het mobiliteitsprofiel van de mogelijke inplantinglocaties is noodzakelijk. In praktijk impliceert dit onder meer een bundeling van personenintensieve functies (kantoren) ter hoogte van de openbaar vervoer knooppunten. Het locatiebeleid, waarbij voor ieder type ontwikkeling maximaal naar de beste locatie wordt gezocht, geldt voor de ontwikkeling van nieuwe activiteiten.

Daarnaast worden de knooppunten en lijnen van openbaar vervoer (radiaal en tangentieel) verder uitgebouwd. De zones voor economische ontwikkeling kennen omwille van hun ligging naast de E314 of de E40 eveneens een hoge autobereikbaarheid. De koppeling van de (verdere) ontwikkeling van de voor wonen, economie of stedelijke voorzieningen bestemde gebieden aan een hoogwaardige bereikbaarheid per openbaar vervoer is noodzakelijk.



9. bestaande weginfrastructuur optimaliseren door de hiërarchie en categorisering binnen het wegennet te respecteren



Leuven en omgeving wordt goed bediend door het hoofdwegennet: twee autosnelwegen en talrijke op- en afritten. Het hoofdwegennet bepaalt mede in sterke mate de regionale bereikbaarheid en is bijgevolg bepalend voor het economisch profiel van het stedelijk gebied Leuven.

De steenwegen hebben een verbindende en ontsluitende functie tussen delen van het stedelijk gebied en naar gemeenten in de omgeving. De verbindingsfunctie van de andere wegen is beperkt zodat de verblijfskwaliteit ervan gegarandeerd kan worden.

3.3 Onderzoek als gevolg van sectorale regelgeving

3.3.1 Veiligheidsrapportage

Voor het GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven is een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) opgemaakt. Het RVR werd op 16 augustus 2017 goedgekeurd door de dienst Veiligheidsrapportering. Het volledige rapport en de goedkeuring is opgenomen in bijlage (bijlage VI).

In het RVR wordt enerzijds nagegaan of de bestaande Seveso-bedrijven restricties of beperkingen kunnen opleggen naar de voorliggende deelgebieden. Volgende Seveso-inrichtingen werden geïdentificeerd binnen een zone van 2 km rond de te herbestemmen gebieden:

- Imec vzw
- JSR Micro NV
- VWR International bvba

Anderzijds werd de mogelijkheid tot het voorzien van Seveso-inrichtingen in de geplande bedrijventerreinen onderzocht.

Daar waar relevant, wordt bij de deelplannen (deel 4) zelf aangegeven of er aanbevelingen vanuit het RVR werden overgenomen.

3.3.2 Milieueffectenrapportage

In overeenstemming met artikel 4.2.5 van het decreet van 27 april 2007 houdende de wijziging van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM) werd een plan-MER opgemaakt. Daarnaast werd in functie van het openruimtegebied Wijgmaalsesteenweg een plan-MER-screening opgemaakt.

Plan-MER

Doorlopen procedure

In opdracht van het departement Ruimte Vlaanderen werd door het studiebureau Antea een nota voor publieke consultatie (kennisgeving) opgemaakt. Deze nota omvat onder andere de reikwijdte en mogelijke inhoud van het milieuonderzoek. Deze nota is door de Dienst Mer van de Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid volledig verklaard op 25 juni 2015.

De terinzagelegging liep van 22 juli 2015 tot 19 september 2015. Het kennisgevingsdossier was gedurende de terinzagelegging te raadplegen op het stad- of gemeentehuis van Leuven, Herent, Rotselaar, Holsbeek, Bierbeek, Lubbeek, Bertem, Oud-Heverlee, Kortenberg, Kampenhout, bij Ruimte Vlaanderen, bij de Dienst Mer te Brussel en via de website van de Dienst Mer. Dit werd aangekondigd via de website van de Dienst Mer, via de krant 'Het Laatste Nieuws / De nieuwe Gazet – editie Provincie Vlaams-Brabant + Brussel' (publicatie 22 juli 2015) en via aanplakking op de officiële aanplakplaatsen van de betrokken gemeenten.

Parallel aan de terinzagelegging werden de adviezen bij de administraties en openbare besturen gevraagd.

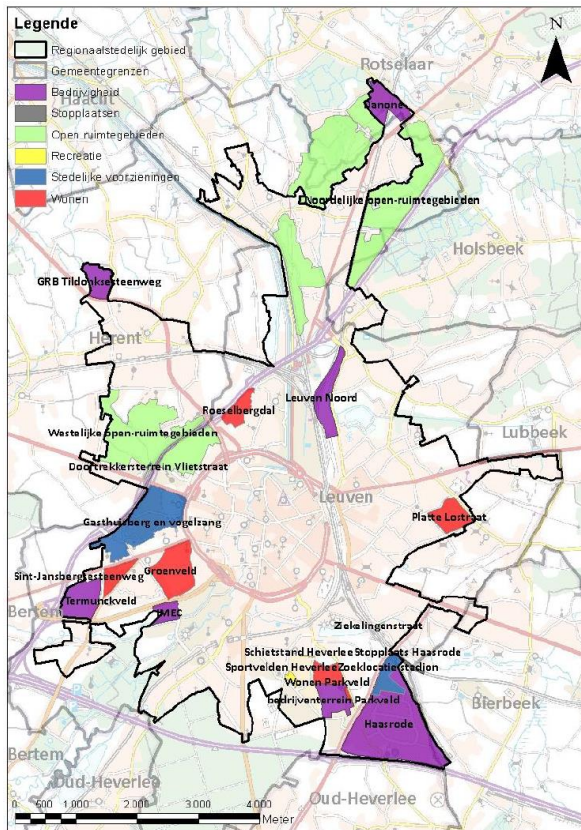
Na een overlegvergadering met de betrokkenen (24/10/2015) zijn de richtlijnen voor opstelling van het plan-MER opgesteld door de Dienst Mer. De richtlijnen hebben betrekking op de inhoudsafbakening, reikwijdte, detailleringgraad en aanpak van het op te stellen plan-MER. De ontvangen inspraakreacties en adviezen zijn in de richtlijnen meegenomen. Deze richtlijnen werden op 27/10/2015 door de Dienst Mer vastgesteld.

Op 2/09/2016 werd een ontwerptekstbespreking over het ontwerp plan-MER met de betrokken adviesinstanties georganiseerd. Op basis van de bespreking en de uitgebrachte adviezen, werd het MER aangepast.

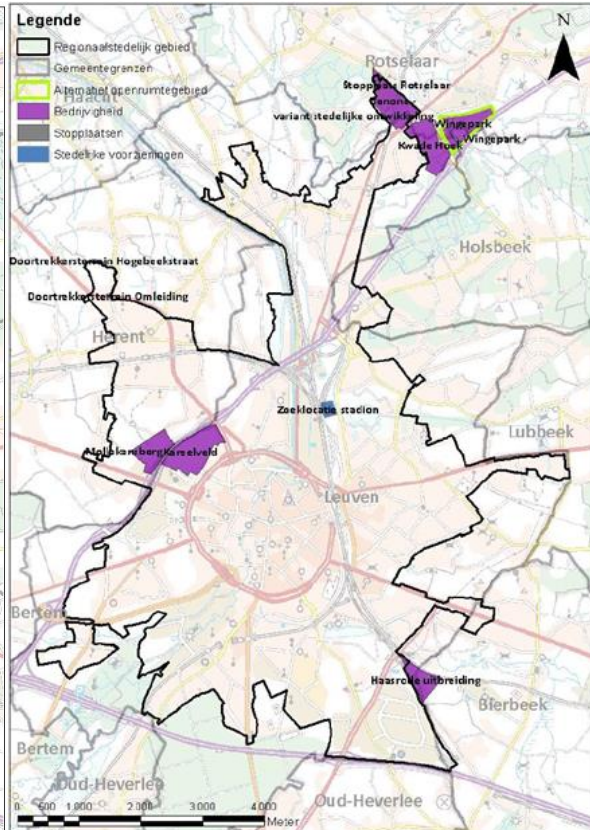
Het plan-MER werd goedgekeurd door de bevoegde dienst MER op 30/01/2017. Het plan-MER, de richtlijnen en de goedkeuringsbeslissing zijn terug te vinden in bijlage V.

Onderzochte alternatieven

In het plan-MER werden volgende programma-onderdelen meegenomen:



Figuur 1. Programma-onderdelen basisplan (cfr. voorontwerp 2013)



Figuur 2. Programma-onderdelen (ingesproken) alternatieven

Op basis van de gewenste ruimtelijke structuur, de programmatorische invulling en de resultaten van onder andere het plan-MER werden beslist om slechts bepaalde programma-onderdelen op te nemen in het voorliggende GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied. De motivering hiervoor is terug te vinden in voorgaande en volgende hoofdstukken.

Milderende maatregelen en aanbevelingen

In het plan-MER worden zowel milderende maatregelen als aanbevelingen geformuleerd. De manier waarop met deze maatregelen en aanbevelingen in voorliggend RUP wordt omgegaan, is terug te vinden in de volgende hoofdstukken bij de betreffende deelgebieden.

Plan-MER-screening

Binnen de procedure voor de plan-MER-screening openruimtegebied Wijgmaalsesteenweg in Leuven werd door de bevoegde dienst MER op 5 september 2016 bevestigd dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER dus niet nodig is voor dit onderdeel. De merscreeningsnota en de bijhorende adviezen en goedkeuringsbeslissing zijn terug te vinden in bijlage V.

3.3.3 Passende beoordeling en verscherpte natuurtoets

In toepassing van het decreet Natuurbehoud werd een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets opgemaakt. Deze passende beoordeling en verscherpte natuurtoets maken integraal deel uit van het plan-MER en werd door de bevoegde administratie goedgekeurd op 28/11/2016.

In hoofdstuk 4 wordt per deelgebied aangegeven op welke manier werd omgegaan met de milderende maatregelen die geformuleerd zijn in het plan-MER. Hierbij is voor iedere maatregel opgenomen hoe hij verwerkt is, verwerkt zal worden of is gemotiveerd waarom hij niet verwerkt kan worden.

3.3.4 Watertoets

In toepassing van het decreet Integraal Waterbeleid werd er een watertoets uitgevoerd. Deze watertoets maakt deel uit van het plan-MER.

In hoofdstuk 4 wordt per deelgebied aangegeven op welke manier werd omgegaan met de milderende maatregelen die geformuleerd zijn in het plan-MER. Hierbij is voor iedere maatregel opgenomen hoe hij verwerkt is, verwerkt zal worden of is gemotiveerd waarom hij niet verwerkt kan worden.

3.3.5 Erfgoed / archeologie

Erfgoed

In het RUP zijn beschermde monumenten en landschappen gelegen. De herbestemmingen die in het GRUP worden doorgevoerd, heffen deze bestaande beschermingen niet op. Er is bij opmaak van het GRUP gezocht naar bestemmingen die niet conflicteren met het beschermd erfgoed.

Daarnaast zijn er binnen de RUP-contour items aanwezig van de vastgestelde Inventaris Bouwkundig Erfgoed (IBE: zie: <https://inventaris.onroenderfgoed.be/>). Voor sommige gemeenten is momenteel enkel een oude inventaris voorhanden die onvolledig is. Momenteel wordt in de Vlaamse rand gemeente per gemeente verder geïnventariseerd door het VIOE. De gevolgen van een opname in de inventaris voor de vergunningsverlening zijn opgenomen in diverse uitvoeringsbesluiten (zie: <https://inventaris.onroenderfgoed.be/dibe/rechtsgevolgen>). Het GRUP verandert deze regeling niet.

Mogelijke effecten die het voorliggende GRUP veroorzaakt worden besproken in het plan-MER. Waar nodig worden milderende maatregelen geformuleerd.

In hoofdstuk 4 wordt per deelgebied aangegeven op welke manier werd omgegaan met de milderende maatregelen die geformuleerd zijn in het plan-MER. Hierbij is voor iedere maatregel opgenomen hoe hij verwerkt is, verwerkt zal worden of is gemotiveerd waarom hij niet verwerkt kan worden.

Archeologie

In het kader van de het Europees verdrag houdende de bescherming van het archeologisch erfgoed wordt het algemeen principe onderschreven om tijdig het noodzakelijk onderzoek te verrichten. Dit maakt evenwel geen voorwerp uit van een ruimtelijk uitvoeringsplan, maar zal bij de vergunningsaanvraag en de projectrealisatie aan bod komen.

3.4 Programmatorische invulling

Vanuit de gewenste ruimtelijke structuur werden in het 'Afbakeningsvoorstel – ruimtelijk onderzoeksprogramma' verschillende acties opgenomen. In wat volgt wordt gefocust op de acties die

zich op Vlaams niveau bevinden. Deze hebben betrekking op de thema's open ruimte, wonen, bedrijvigheid, stedelijke functies en recreatie en hebben geleid tot de verschillende deelplannen zoals opgenomen in het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven'. Zoals reeds in de inleiding gezegd handelt voorliggend GRUP enkel over het Deelplan 4. Gemengd bedrijventerrein Stationsstraat – Rotselaar, dat door de Raad van State op 30 maart 2021 vernietigd werd.

Het hieronder beschreven programma voor het stedelijk gebied Leuven is geen letterlijke vertaling van de acties zoals verwoord in het afbakeningsvoorstel. Aanpassingen zijn gebeurd bijvoorbeeld omwille van feitelijke evoluties op het terrein, verder ruimtelijk onderzoek, omwille van de resultaten van het plan-MER en verder overleg met partners. Voor verdere toelichting over de onderbouwing van de opties wordt verwezen naar de afzonderlijke deelplannen.

3.4.1 Wonen

Voor wat betreft de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Leuven is er vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een taakstelling geformuleerd van 7.481 tot 8.071 bijkomende woningen voor de planperiode 1992-2007. Naar aanleiding van de tweede herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt deze taakstelling verhoogd met 1.000 à 1.500 woongelegenheden.

De taakstelling voor wonen kan worden ingevuld op verschillende manieren: enerzijds via het verder invullen van de bestaande juridische voorraad (binnen woongebied en/of binnen goedgekeurde verkavelingsvergunningen) en het mobiliseren van leegstand en stadsvernieuwing, anderzijds via het creëren van nieuwe woongebieden, hetzij door het vrijgeven van woonuitbreidingsgebieden, hetzij door het herbestemmen van gebieden met actueel een geheel andere bestemming.

Uit tellingen van de stad Leuven en gegevens uit de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen van Leuven, Herent en Holsbeek blijkt dat in het regionaal stedelijk gebied Leuven vlot de mogelijkheden kunnen gecreëerd worden om binnen de bestaande bestemmingen de vooropgestelde taakstelling voor wonen vlot te bereiken, rekening houdende met de hypothese van gewenste ruimtelijke structuur voor het stedelijk gebied Leuven.

Invulling van de taakstelling

De totale taakstelling voor het regionaalstedelijk gebied Leuven komt zo op 8.481 à 9.571 woongelegenheden.

In de periode 1991-2009 werden reeds ca. 6.830 woningen gerealiseerd. Volgens cijfers van de stad Leuven en het NIS werden in de periode 2010-2015 nog eens ca. 3.389 woningen gerealiseerd. Dit maakt dat er in totaal ca. 10.219 woongelegenheden gerealiseerd werden in het regionaalstedelijk gebied. Er kan dus geconcludeerd worden dat de taakstelling zoals voorzien in het RSV reeds gehaald werd.

Doorkijk naar 2030

De bevolking en bijgevolg de vraag naar bijkomende woningen blijft bestaan. In wat volgt wordt aan de hand van gegevens van provincie Vlaams-Brabant en de stad Leuven deze bijkomende behoefte en het toekomstige aanbod aan woningen geschetst om te bekijken of herbestedingen naar bijkomend woongebied in het regionaalstedelijk gebied Leuven nodig is of niet. We gebruiken hierbij de gegevens van de stad Leuven (aanbod, maar ook de behoefte die beschikbaar gesteld werd in de herziening van het GRS Leuven). Aangezien 80% van het plangebied van het regionaalstedelijk gebied overeenkomt met het grondgebied Leuven, kunnen deze cijfers immers als richtinggevend worden beschouwd.

Aanbod

Conform de opties van het RSV en inspeland op de opties zoals verwoord in de Strategische visie BRV, wordt bij het voeren van het aanbodbeleid in het regionaalstedelijk gebied Leuven in eerste instantie uitgegaan van de nog aanwezige potenties binnen het bestaande ruimtebeslag, het bestaande woongebied, de potenties op vlak van inbreiding en reconversie en de potenties van gebieden met een stedelijk karakter die geen voortzetting van de suburbanisatie of verhoging van het bestaande ruimtebeslag betekenen. Dit betekent dat de grotere, nog niet ingevulde woonreserve- of woonuitbreidingsgebieden (Groenveld, Roeselbergdal en Platte Lostraat) in wat volgt niet meegenomen zijn in de berekeningen.

Continueren van het leegstands- en renovatiebeleid.

Hoewel de leegstand binnen het stedelijk gebied Leuven beperkt is dankzij het gevoerde beleid in het verleden, en de impact op de taakstelling dus gering is, moet een verdere aanpak van de overtollige leegstand en de renovatie van minderwaardige woningen een belangrijk beleidsthema blijven. Concreet betekent dit:

- het benutten van de leegstand (ca. 322 wooneenheden).
- het voeren van een gericht beleid met maatregelen en acties ter bevordering van vernieuwbouw en renovatie van bestaande woningen.

Geplande woningen tussen begin 2016 en 2030

Binnen de context van het gewenst beleid van de stad Leuven worden volgend aantal woningen als te realiseren opgenomen:

- In woonontwikkelingsgebieden: rekening houdend met een realisatiegraad van 70% van de beschikbare ruimte zijn er 3600 woningen te realiseren
- Binnen het bestaande woonweefsel zijn er 3050 bijkomende woningen te realiseren.

Een woonontwikkelingsgebied heeft de definitie zoals voorzien in het Ruimtelijk structuurplan van de stad Leuven *“Het zijn gebieden die, in functie van de gewenste ruimtelijke structuur en de behoefte aan bijkomende woningen, prioritair in aanmerking komen voor de bouw van bijkomende woningen. Een woonontwikkelingsgebied moet met een gecoördineerde operatie worden gerealiseerd en minstens vetrekken vanuit een coherent stedenbouwkundig ontwerp.”* Zoals reeds gesteld in het voorgaande, werden hierbij de nog niet ingevulde woonreserve- of woonuitbreidingsgebieden (Groenveld, Roeselbergdal en Platte Lostraat) niet ingenomen.

Behoefte

In de herziening van het GRS Leuven wordt aangegeven dat er tot 2030 ruim 4100 huishoudens, dus woningen zouden bijkomen.

Conclusie

Tussen 2016 en 2030 worden beleidsmatig ca. 6972 woningen voorzien binnen het bestaande ruimtebeslag.

Er kan worden geconcludeerd dat er, in verhouding met de behoefte, voldoende aanbod voor wonen kan voorzien worden binnen het bestaande ruimtebeslag in het regionaalstedelijk gebied. Het herbestemmen van de nog vrijliggende woonuitbreidingsgebieden of woonreservegebieden in de stad Leuven naar woongebied is dus niet nodig.

Daarom werden er in het GRUP ‘Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven’ geen herbestedingen van woonuitbreidingsgebied of woonreservegebied in functie van wonen doorgevoerd. De nog onbebouwde woonuitbreidingsgebieden en woonreservegebieden werden gevrijwaard.

3.4.2 Bedrijvigheid

De tertiaire en quartaire sector zijn in het stedelijk gebied Leuven duidelijk sterker vertegenwoordigd dan de andere economische sectoren. Dit is onder meer het gevolg van de specifieke arbeidsmarkt van de stad Leuven, met name de jonge, pas afgestudeerde en hoog opgeleide bevolking. Dankzij de aanwezigheid van de universiteit en het universitair ziekenhuis slaagt de stad erin hoogtechnologische (spin-off) bedrijven te blijven aantrekken. Daarnaast trekt de stad, door haar statuut van provinciehoofdplaats, heel wat bedrijven aan die als beslissingscentrum fungeren (hoofdkwartieren van grote ondernemingen en administraties van de bovenlokale bestuursniveaus). Bovendien behoort Leuven tot de zogenaamde “Vlaamse kantorendriehoek”, gevormd door het grootstedelijk gebied Antwerpen, het Vlaams stedelijke gebied rond Brussel en de regionaalstedelijke gebieden Mechelen en Leuven. Deze “kantorendriehoek” wordt onderscheiden als specifiek concentratiegebied voor kantoren waar die mede het internationale karakter van de Vlaamse Ruit bepalen. Dit profiel komt voort uit de internationale functie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de aanwezigheid van de internationale luchthaven van Zaventem, de HSL-stations, de zeehaven, een fijnmazig net van hoofdwegen, kennis- en besluitvormingscentra en diverse stedelijke voorzieningen.

Het gewenste en erg specifieke ruimtelijk-economische profiel voor het regionaalstedelijk gebied Leuven gaat uit van deze sterktes: de economische meerwaarde van de universiteit en het universitair ziekenhuis, het statuut van provinciehoofdplaats en de positie binnen de “Vlaamse kantorendriehoek”. Bijgevolg wordt binnen het regionaalstedelijk gebied Leuven verder gezocht naar ruimte voor kennisindustrie, research, hoogtechnologische bedrijven, kantoorachtigen,...

Binnen het regionaalstedelijk gebied Leuven wordt daarom minder gezocht naar bijkomende ruimte voor bedrijven die nood hebben aan relatief grote oppervlaktes bedrijventerrein, bijvoorbeeld de logistieke sector. De intensieve personeelsbezetting in kantoorontwikkeling creëert op een kleinere oppervlakte een evenwaardige potentiële tewerkstelling als de tewerkstelling die aan de grondslag ligt van theoretisch berekenbare taakstellingscijfers. Bijgevolg laat het gewenste ruimtelijk-economische profiel voor het regionaal stedelijk gebied Leuven toe om de taakstelling voor bijkomend bedrijventerrein verder te nuanceren.

Bovendien wordt bij de zoektocht naar ruimte voor kennisindustrie, research, hoogtechnologische bedrijven en kantoorachtigen rekening gehouden met volgende aandachtspunten:

- maximale afstemming van het bereikbaarheidsprofiel van de mogelijke inplantinglocaties voor regionale bedrijvigheid op het mobiliteitsprofiel van de economische activiteit (= locatiebeleid);
- inzetten op bedrijven die een hoge toegevoegde waarde en tewerkstellingsintensiteit genereren;
- de ruimtelijke draagkracht van de omgeving en de afweging ten opzichte van de gewenste ruimtelijke structuur met een belangrijke nadruk op een kwalitatieve stedelijke open ruimte structuur.

Invulling van de taakstelling

Zoals reeds aangehaald in het algemene deel van deze nota, is voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Leuven vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een taakstelling geformuleerd van 61-73 hectare bijkomende bedrijventerreinen. Deze taakstelling moet naar aanleiding van de tweede herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen niet verhoogd worden.

In het verleden werden er echter wat gewestplanwijzigingen vernietigd waarbij de taakstelling bijgesteld dient te worden. De piste om, in functie van het invullen van de taakstelling voor bedrijven,

het stedelijk gebied zo ruim mogelijk op te vatten of een taakstelling te realiseren op geïsoleerde locaties buiten het stedelijk gebied, beantwoordt niet aan de gewenste ruimtelijk ontwikkeling van het regionaalstedelijk gebied Leuven. Ook passen zulke ontwikkelingen niet in de visie zoals weergegeven in de Strategische visie BRV.

Daarbij komt dat Leuven sterk wordt omgeven door grote en belangrijke open ruimte-elementen die duidelijke grenzen stellen aan de verdere ontwikkeling van het stedelijk gebied. Er wordt dus een evenwicht gezocht tussen een kwalitatieve uitbouw van het stedelijk gebied en zoeken naar locaties voor bijkomende bedrijvigheid i.f.v. de invulling van de taakstelling.

	Taakstelling bij herziening RSV	
	- Aantal	
	Minimaal	Maximaal
Initiële taakstelling 2001-2007	61 ha	73 ha
Geactualiseerde taakstelling 2001-2007 (bij te tellen – te realiseren ha - o.w.v. vernietigingen door Raad van State ¹)	47 ha	47 ha
Bijkomend te realiseren n.a.v. korte termijnsherziening	0 ha	0 ha
Bijgestelde taakstelling voor het regionaalstedelijk gebied	108 ha	120 ha
Leuven-Noord (inclusief gefaseerde ontwikkeling)	29 ha	29 ha
Imec	10 ha	10 ha
Gasthuisberg (spin-offs)	10 ha	10 ha
Danone	10,5 ha	10,5 ha
Tildonksesteenweg	10,5 ha	10,5 ha
Haasrode	6 ha	6 ha
Totaal	76 ha	76 ha

Programma-onderdelen van het GRUP ‘Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven’

Leuven-Noord (Leuven)

Tussen het spoor- en busstation Martelarenplein en de afrit 20 van de E314 (het toekomstige Vuntcomplex) bevindt zich het spoorwegplateau - Leuven-noord. In 2004 werd het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Leuven Noord” definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering. Door een verbeterde verkeersontsluiting van het gebied, de inplanting van nieuwe groenstructuren, en een afgewogen differentiatie van stedelijke bedrijvigheid, kan Leuven Noord zich verder ontwikkelen tot een hedendaags en economisch belangrijk stadsdeel. Vanuit ruimtelijk oogpunt gaat de voorkeur naar een invulling als wetenschapspark, gezien de ligging van het gebied aan de ingang van de stad (belangrijk voor de beeldkwaliteit), gezien de nabijheid van de stad en het spoor- en busstation, gezien de mogelijkheid om via het programma van wetenschapspark het stadsdeel te integreren in het omliggende stadsweefsel, gezien de nabijheid van de omliggende woonwijken,...

Op het zuidelijk gelegen deel van het spoorwegplateau, aansluitend op het gewestelijk RUP “Leuven Noord”, realiseert De Lijn de nieuwe busstelplaats en wordt door de NMBS-Holding de mogelijkheid voor een pendelparking onderzocht. Hiervoor is geen bestemmingswijziging nodig.

Gasthuisberg (Leuven)

Het programma van het masterplan voor de Campus UZ Gasthuisberg voorziet o.a. in een gebied gericht op onderzoek (kleine tot grote hoogtechnologische bedrijvigheid, specifieke klinische dienstverlening, ondersteunende bedrijvigheid). In eerste instantie wordt de verdere uitbreiding

¹ Oppervlakten gewestplanwijzigingen Termunckveld en Parkveld

voorzien binnen de ringweg en het noordelijk deel aansluitend op de Brusselsesteenweg. Het woonuitbreidingsgebied Vogelzang wordt gefaseerd aangesneden in functie van mogelijke uitbreidingen op de lange termijn voor activiteiten gekoppeld aan het universitair ziekenhuis.

Haasrode (Heverlee)

Aan de Meerdaalboslaan, ontsloten via afrit 23 van de E40 en op termijn mogelijks met een eigen spoorstation op de lijn Leuven-Tienen-Landen, bevindt zich het bestaande, verder te verdichten en beperkt uit te breiden researchpark Haasrode. Binnen de bestaande paarse bestemming van het gewestplan zijn her en der nog percelen beschikbaar zijn.

Bij een verdere verdichting, uitbreiding en herinrichting wordt rekening gehouden met de mogelijke inplanting van een multifunctioneel sportstadion of bezoekersgerichte evenementenhal. Haasrode komt immers naar voor als ruimtelijk de meest geschikte locatie voor een nieuw sportstadion.

IMEC (Heverlee)

Een herbestemming van de openbaar nutszone ter hoogte van IMEC dringt zich op. De herbestemming van de openbaar nutszone in functie van het zone-eigen maken van het bedrijventerrein van IMEC (\pm 10ha) wordt meegerekend in de realisatie van de taakstelling.

Tildonksesteenweg (Herent)

Ter hoogte van de Tildonksesteenweg wordt ter hoogte van de bestaande bedrijfsgebouwen ruimte gereserveerd voor nieuwe bedrijven.

Programma-onderdelen van voorliggend GRUP

Uitbreiding Danone (Rotselaar)

Ter hoogte van Danone (Rotselaar) wordt ruimte gereserveerd in functie van de uitbreiding van het bestaand regionaal bedrijf Danone en eventueel een beperkt aantal andere regionale bedrijven.

3.4.3 Specifieke stedelijke functies

Gericht onderzoek heeft geleid tot specifieke bestemmingswijzigingen of potenties voor bepaalde gebieden. Deze hebben betrekking op de verdere ontwikkelingsmogelijkheden van de ziekenhuissite Gasthuisberg en de nieuwe locatie voor de oprichting van een nieuw multifunctioneel sportstadion of een bezoekersgerichte evenementenhal. Beide betreffen, gezien hun dynamiek, functie en grootte, activiteiten op bovenlokaal niveau en vragen een ruimtelijke afweging in kader van de visie op het regionaal stedelijk gebied.

Programma-onderdelen van het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven'

Universitair Ziekenhuis Gasthuisberg (Leuven)

Binnen de visie om de site Gasthuisberg tot een geïntegreerde "health sciences"-campus te laten uitgroeien, betreft dit een dringend project. Om deze visie te kunnen realiseren blijkt aangepaste en bijkomende infrastructuur noodzakelijk. Een masterplan, werd reeds opgemaakt in opdracht van de KULeuven. Op 3 april 2009 nam de Vlaamse Regering een beslissing over de verdere uitbouw van de site Gasthuisberg tot een "health science campus".

Het woonuitbreidingsgebied Vogelzang wordt herbestemd in functie van mogelijke uitbreidingen op de lange termijn voor activiteiten gekoppeld aan het universitair ziekenhuis.

Multifunctioneel sportstadion of een bezoekersgerichte evenementenhal

Vanuit een behoefte- en haalbaarheidsstudie op Vlaams niveau naar het potentieel van nieuwe voetbalstadions en hun mogelijke vestigingsplaats en gelet op de specifieke situatie in het stedelijke gebied Leuven en de voorstellen die hiertoe werden geformuleerd in het goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de stad, is ook ruimtelijk onderzoek naar de eventuele oprichting en locatie van een nieuw sportstadion te verantwoorden.

Voor een dergelijke hoogdynamische en grootschalige recreatieve activiteit dient bij uitstek een plaats te worden gezocht binnen de contouren van het stedelijk gebied.

Schietstand (Heverlee)

In de beslissing van de Vlaamse Regering van 8 mei 2009 wordt gesteld:

'...de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, te gelasten om voor de voormalige militaire schietstand in Heverlee de nodige maatregelen te nemen zodat bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Leuven voor de site van de voormalige militaire schietstand of via een afzonderlijk RUP een bestemming voorzien wordt die het beoefenen van de schietsport bestendigt en de Vlaamse minister, bevoegd voor de sport, te belasten met een nader onderzoek in overleg met de stad om te bepalen onder welke voorwaarden de schietstand te Heverlee kan worden behouden. Een voorstel dienaangaande wordt te gepasten tijde ter beraadslaging aan de Vlaamse regering voorgelegd.'

3.4.4 Mobiliteit

Kenmerkend voor het regionaalstedelijk gebied Leuven is de inbedding in een netwerk van infrastructuurdragers. Het gaat hier om de hoofdwegen E314 en E40 en de spoorwegen Brussel-Luik en Brussel-Leuven-Landen. Het netwerk van De Lijn is evenzeer zeer uitgebreid. Een verdere uitbreiding van openbaar vervoer en dus de multimodale ontsluiting van het stedelijk gebied, is onontbeerlijk in het stedelijk gebied.

Ook kwalitatieve en goed gekozen fietsverbindingen dragen bij aan de multimodale ontsluiting van het stedelijk gebied. Relatief korte afstanden tussen woonclusters en bedrijvigheid, scholen en voorzieningen zijn ideaal om zich met de fiets te verplaatsen. Doorheen het plan worden er daarom verbindingen voor langzaam verkeer voorzien om de verschillende deelgebieden met elkaar en met het omliggende stadsweefsel te verbinden.

Programma-onderdelen van het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven'

Nieuwe stopplaats Haasrode

De verbetering van de openbaar vervoersontsluiting van het bedrijventerrein Haasrode is belangrijk voor de verdere verdichting van het terrein, de aanwezige onderwijsactiviteiten en de inplanting van een multifunctioneel sportstadion of een bezoekergerichte evenementenhal.

3.4.5 Open ruimte

Het RSV formuleert het behoud en de ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke open ruimtegebieden als ontwikkelingsperspectief voor de open ruimte in de stedelijke gebieden, alsook waarborgen voor de landbouw onder de vorm van stedelijke landbouwgebieden en het behoud van de landschappelijke identiteit.

Tot de stedelijke natuurelementen behoren enerzijds de gebieden van de natuurlijke structuur die doordringen tot in het stedelijk gebied (natuurgebieden, boscomplexen en parken), en anderzijds onderdelen van, eerder kleinschalige, ecologische infrastructuur (tuinen, bermen, begroeide oevers,...).

De stedelijke of randstedelijke open ruimtegebieden zijn gebieden met een open en meer multifunctioneel karakter. Zij komen in aanmerking voor de aanleg van (stads)bossen, de verdere uitbouw van parkgebieden, stedelijke vormen van landbouw en andere stedelijke open ruimte projecten met een sociale en/of recreatieve functie. Leuven is algemeen gesteld goed voorzien op vlak van dergelijke kwalitatieve stedelijke of randstedelijke open ruimte gebieden met een diverse rol (provinciaal recreatiedomein Kessel-Lo, Abdij van het Park, Heverleebos, omgeving Arenbergkasteel). Alleen in het noordelijk en noordwestelijk deel van het stedelijk gebied, met name de omgeving van Herent, Wijgmaal, Putkapel en Wilsele, kan een tekort worden vastgesteld of zijn deze gebieden onvoldoende uitgebouwd.

Wat het landschap betreft staat het behoud en de verdere versterking van de aanwezige landschappelijke identiteit voorop. Bij wijzigingen in het ruimtegebruik moet de wisselwerking met structurerende landschapselementen en -componenten worden afgewogen. Bepaalde landschapselementen en -componenten zijn intrinsiek of contextueel zo waardevol dat het behoud en de verdere ontwikkeling ervan dienen worden verzekerd. Structurerende reliëfcomponenten moeten visueel aanwezig blijven. Delen van deze reliëfcomponenten, aansluitend op het stedelijk gebied (zoals de Diestiaanheuvels met steilranden in en rondom Leuven), kunnen een rol als randstedelijk open ruimte gebied vervullen. Markante terreinovergangen vormen een overgang tussen twee duidelijk verschillende landschappen (onder meer de overgang tussen het Brabants plateau en de Vlaamse Laagvlakte ter hoogte van Leuven). De landschapselementen die de verschillen tussen landschappen beklemtonen, dienen worden behouden en versterkt.

Programma-onderdelen van het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven'

Kareelveld – Mollekensberg/Bergen – Roeselberg (Herent, Wilsele)

Deze drie ingesloten, nog gave gebieden zijn gelegen in het noordwestelijk deel van het stedelijk gebied en kennen momenteel een overwegend agrarisch gebruik. Het landschappelijk karakter van deze gebieden wordt sterk bepaald door de aanwezige steilranden die samenkomen ter hoogte van Roeselberg.

In functie van de gewenste woon- en leefkwaliteit in de kernen Wilsele en Herent, is het zinvol deze gebieden nader te onderzoeken op vlak van hun waarde en toekomstige potenties als randstedelijk open ruimte gebied. Dit veronderstelt een optimale recreatieve toegankelijkheid van deze gebieden vanuit het stedelijk gebied en een aansluiting op het reeds bestaande recreatieve wegennet.

Landbouwgebieden Dijlevallei, Kwade Hoek en Elzas (Wijgmaal)

Deze groep van ingesloten agrarische gebieden is gelegen in of aansluitend op het meest noordelijk deel van het stedelijk gebied. Kwade Hoek en Elzas worden hierbij beschouwd als grensstellende gebieden. Het open houden en toegankelijk maken van deze gebieden is cruciaal in functie van de

gewenste woon- en leefkwaliteit in Putkapel en Wijgmaal en de duidelijke begrenzing van het stedelijk gebied.

Ook op lange termijn is het behoud van deze gebieden als onbebouwde randstedelijke open ruimte cruciaal. De mogelijkheden op vlak van bijkomende park- en bosontwikkeling en eventueel bijkomende recreatieve ontsluiting, complementair aan de landbouw, moet verder onderzocht worden.

Ziekelingenstraat (Heverlee)

Het gebied werd geselecteerd als signaalgebied. Het gebied heeft de gewestplanbestemming woongebied. Het gebied is effectief overstromingsgevoelig en recent overstroomd gebied (ROG). De Molenbeek en de Leibeek stromen door het gebied. Het woongebied is bij ontwikkeling kwetsbaar gelet op de overstromingsgevoeligheid. Het betreft een eerder klein gebied, maar het is wel belangrijk voor het watersysteem. Gelet op de ligging aan de rand van het verstedelijkte gebied Leuven kan gesteld worden dat er wel sprake is van enige bebouwingsdruk. Daarom is besloten dit gebied te herbestemmen naar een open ruimtebestemming.

4 Toelichting per deelgebied en stedenbouwkundige voorschriften

Zoals in de inleiding vermeld wordt, bevat dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan enkel de herneming van het Deelgebied 4 'Gemengd bedrijventerrein stationsstraat – Rotselaar'. Voor alle andere deelgebieden wordt verwezen naar het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven' dat door de Vlaamse Regering definitieve werd vastgesteld op 28 juni 2019. Het gaat dan over volgende deelgebieden:

- Afbakeningslijn
- Deelgebied 1. Bredrijventerrein Haasrode
- Deelgebied 2. Wetenschapspark Leuven Noord
- Deelgebied 3. Wetenschapspark IMEC
- Deelgebied 5. Gemengd bedrijventerrein Tildonksesteenweg – Herent
- Deelgebied 6. Noordelijke open ruimtegebieden
- Deelgebied 7. Westelijke open ruimtegebieden
- Deelgebied 8. Parkgebied Ziekelingenstraat
- Deelgebied 9. Schietstand Heverlee
- Deelgebied 10. Gasthuisberg en Vogelzang

4.1 Deelgebied 4. Gemengd bedrijventerrein Stationsstraat – Rotselaar

4.1.1 Bestaande ruimtelijke structuur

Bestaande feitelijke toestand en situering van het plangebied

Het deelgebied is gesitueerd aan de Aarschotsesteenweg, de Stationsstraat, Astridstraat en Spoorwegstraat. Het gebied is zowel gelegen op grondgebied van Rotselaar als Leuven. Het omvat het bestaande regionale bedrijf Danone, een klein deel van de bestaande KMO-zone ten oosten van de spoorweg en een beperkte uitbreiding ter hoogte van de Spoorwegstraat. Langsheen de Aarschotsesteenweg en de Astridlaan zijn enkele woningen gelegen.

Ten noorden van het plangebied, binnen het industriegebied volgens het gewestplan Leuven, is een waterzuiveringsstation gelegen.

Langs de spoorwegstraat staat een oude kapel, die reeds weergegeven is op de 'Wandkaarten van het Hertogdom Aarschot, Baronie Rotselaar' uit 1767.



Een zicht vanuit de Stationsstraat op de bedrijfsgebouwen van het bedrijventerrein.



Een zicht vanuit de Astridstraat richting voorziene uitbreiding. Rechts op de foto is het waterzuiveringsstation te zien.



Zicht vanuit de Melkerijstraat op de Spoorwegstraat en het plangebied voorzien voor de uitbreiding van het bedrijventerrein.



Zicht vanuit de Spoorwegstraat op de zone voor de uitbreiding van het bedrijventerrein.

De situering van het plangebied wordt weergegeven op **kaart 0: situering plangebied** in bijlage IIIb.

De bestaande feitelijke toestand wordt verder grafisch weergegeven op **kaart 1: bestaande feitelijke toestand - luchtfoto met aanduidingen** in bijlage IIIb.

Bestaande juridische toestand

Plan	Naam
Gewestplan(nen) of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Gewestplan nr. 23 – Leuven 7/4/1977 gewijzigd bij KB van 23/6/1998 Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Leidingstraat VTN (Voeren-Opwijk)’ (30/04/2009)
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Gemeentelijke plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen	BPA “W04 – Saldoplan Wilsele-Noord” gRUP Zonevreemde woningen
Verkavelingsvergunningen	Geen
Beschermde monumenten	Geen
Beschermde dorpsgezichten	Geen
Beschermde landschappen	Geen
Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V)	Geen
Habitatrichtlijngebieden (SBZ-H)	Geen
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)	Geen
Gebieden van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)	Geen
Vlaamse of erkende natuureservaten	Geen
Bosreservaten	Geen
Beschermingszones grondwaterwinning	Geen
Bevaarbare waterlopen	Geen
Onbevaarbare waterlopen	Lossingsbeek

Binnen het deelgebied zijn de volgende buurt- en voetwegen gedeeltelijk afgeschaft:

- Buurtweg nr. 6
- Voetweg nr. 124
- Buurtweg nr. 33

De bestaande juridische toestand wordt verder grafisch weergegeven op **kaart 2: bestaande juridische toestand - gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen** en **kaart 3: bestaande juridische toestand - andere plannen** in bijlage IIIb.

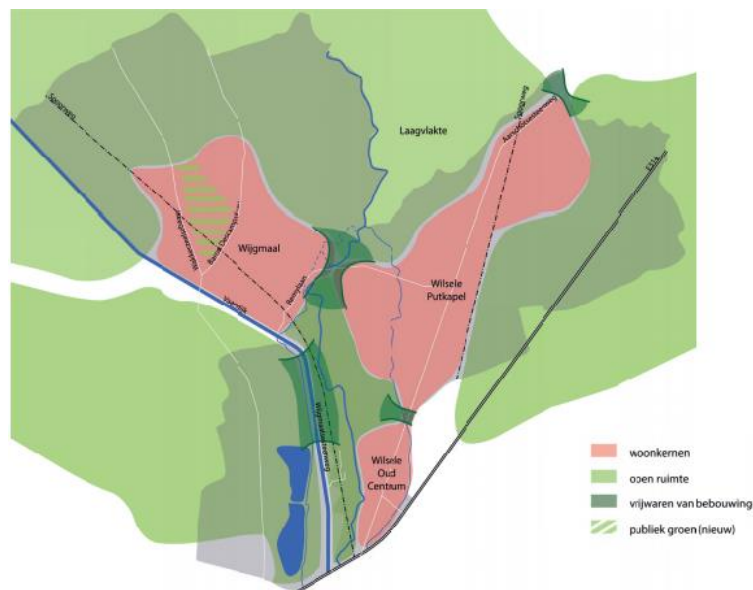
4.1.2 Gewenste ruimtelijke structuur

Het bestaand regionaal bedrijf Danone wenst uit te breiden. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden om bijkomende bedrijven in het gebied toe te laten.

Binnen de gewenste ruimtelijke structuur voor dit deelgebied wordt bovendien ingespeeld op verschillende parallel lopende of afgelopen planningsprocessen.

Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Leuven

Eind 2017 werd een tweede ruimtelijk structuurplan van Leuven goedgekeurd door de gemeenteraad.



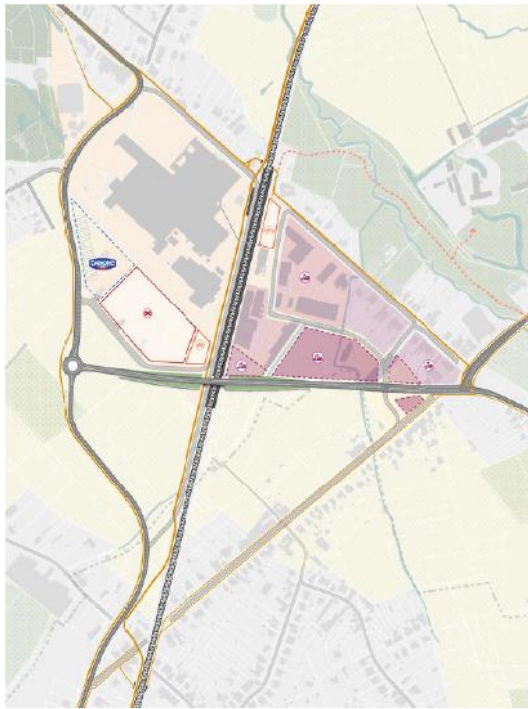
Binnen het stadsdeel Noord wordt de open ruimte in de laagvlakte als bepalend voor de woonkwaliteit en landschappelijk structurerend gezien. Er wordt gesteld dat de verschillende open ruimtes van de Dijle- en Vuntvallei en langs de Vaart zorgen ervoor dat de woonkernen Wijgmaal en Wilsela als afzonderlijke entiteiten leesbaar blijven in het landschap en niet “aan elkaar groeien” tot één grote verstedelijkte koek. Daarnaast wordt gesteld dat het voor de landschappelijke kwaliteit van de noordelijke laagvlakte essentieel is om deze locaties vrij te houden van bebouwing. De grens tussen Wilsela en Rotselaar langsheen de Aarschotsesteenweg wordt hierbij opgesomd bij de meest cruciale locaties om vrij te houden van bebouwing.

Regionet

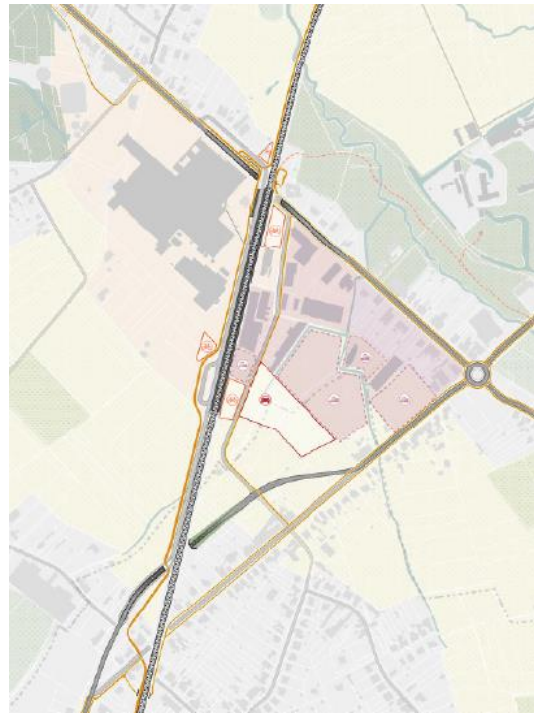
Parallel loopt het onderzoek naar Regionet. Het project Regionet wil een antwoord bieden op het groeiende mobiliteitsprobleem van de Leuvense regio. De oplossing bestaat in de uitbouw van hoogwaardige netwerken voor fiets en openbaar vervoer, als hefboom voor een duurzame ruimtelijke ordening.

Binnen Regionet werd een voorstel geformuleerd om het station Wezemaal te verplaatsen naar Rotselaar, waarbij een gemengd programma (wonen, handel, kantoren, bedrijvigheid) wordt

gekoppeld aan het nieuwe station. In opdracht van de Provincie Vlaams-Brabant werd door BUUR een haalbaarheidsstudie opgesteld. 2 varianten werden naar voor geschoven, waarbij de 2 spoorwegoverwegen in Rotselaar worden gesupprimeerd:



Variant A: Omleidingsweg



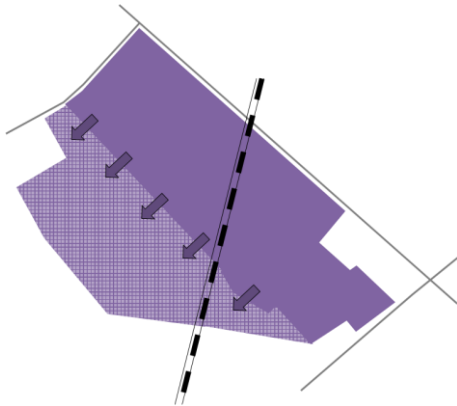
Variant B: 2 ondertunnelingen

Het onderzoek stond ten tijde van de opmaak van het plan-MER niet ver genoeg om volledig te worden meegenomen in de milieubeoordeling. De stuurgroep interbestuurlijke samenwerking heeft op 4 oktober 2017 ingestemd met de keuze voor het voorkeursscenario (variant A) omwille van het ruimtelijke potentieel en de meerwaarde op vlak van mobiliteit.

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven – Herneming deelgebied 4. Gemengd bedrijventerrein Stationsstraat - Rotselaar neemt deze nieuwe ideeën niet mee in het grafisch plan. Het is de bedoeling dat, als er een consensus is over de visie op dit gebied binnen Regionet, het deelplan door de lokale overheden – daar waar bestemmingswijzigingen nodig zijn – verder wordt verfijnd. Wel wordt ervoor gezorgd dat het grafisch plan van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan deze ideeën niet hypothekeert.

Visie op het deelgebied

Beperkte uitbreiding in functie van bestaand bedrijf en anderen

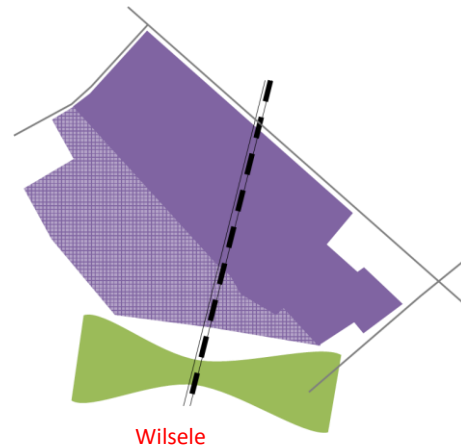


Er wordt een beperkte uitbreiding van het bedrijventerrein voorzien in functie van het bestaande bedrijf Danone, maar ook in functie van nieuwe bedrijven.

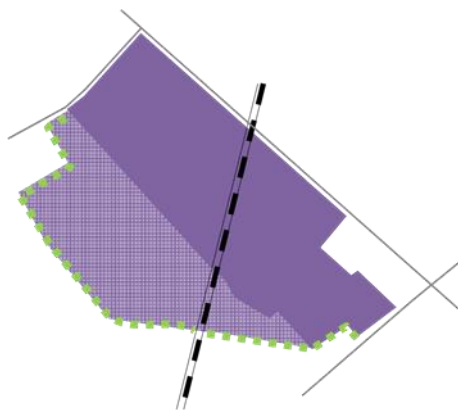
Het bestaande bedrijventerrein ten oosten van de spoorweg wordt bevestigd. De non aedificandizone, zoals voorzien in het BPA en waardoor het bedrijventerrein niet verder kan worden ontwikkeld, wordt opgeheven.

Behoud zuidelijke open ruimtecorridor tussen Leuven en Rotselaar

De uitbreiding van het bedrijventerrein wordt in het zuiden begrensd door de te behouden openruimteverbinding waardoor de kernen van Wilsele en Rotselaar hun eigen identiteit bewaren. Deze open ruimteverbinding zal tevens verder meegenomen worden bij de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied die nog verder onderzocht worden op lokaal niveau (omleidingsweg, parking ter hoogte van eventueel nieuwe stopplaats).



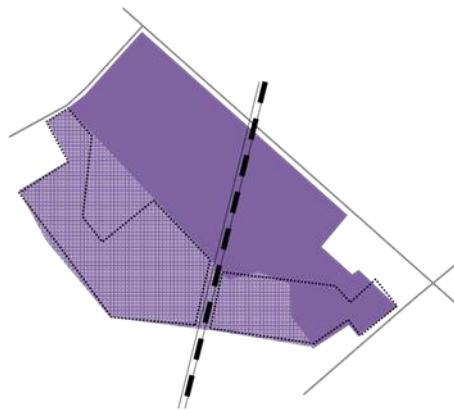
Buffering



Het bedrijventerrein wordt ten opzichte van het omliggende landschap en de bestaande bewoning gebufferd.

Vrijwaren van bebouwing

Ter hoogte van de spoorweg en achter de bestaande bedrijven langs de Stationsstraat wordt een zone vrijgehouden in functie van gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied die nog verder onderzocht worden op lokaal niveau (omleidingsweg, parking ter hoogte van eventueel nieuwe stopplaats). Deze zone wordt voor een periode van 5 jaar (te rekenen van het inwerking treden van het GRUP Afbakening regionaastedelijk gebied Leuven) vrijgehouden van bebouwing.



4.1.3 Aandachtspunten vanuit sectorale regelgeving

Veiligheidsrapport

Het veiligheid geeft deze evaluatie voor het deelgebied:

“RISICO- EN VEILIGHEIDSZONERING - De risico- en veiligheidszonerings voor deelgebied (...) wordt bepaald door gebieden met woonfunctie die in alle richtingen relatief dicht rond dit deelgebied gelegen zijn. Dit betekent aldus dat de draagkracht van dit bedrijventerrein (risicozonerings) eerder beperkt blijft.

(...).

BESLUIT – Algemeen kunnen Seveso-inrichtingen op het betrokken bedrijventerrein worden toegelaten voor zover de externe risico's verbonden aan de gevaarlijke (Seveso)stoffen in de inrichting voldoen aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria.

Het deelgebied (...) wordt gekruist door drie ondergrondse hoge druk aardgasleidingen. Met deze pijpleidingen zal rekening gehouden worden als mogelijke externe gevarenbron voor Seveso-inrichtingen.

Algemeen geldt dat bij het toelaten van windturbines op een bedrijventerrein hiermee rekening dient gehouden te worden omdat deze een externe gevarenbron vormen die mogelijks relevant is (en op die manier beperkingen kan impliceren) ten aanzien van een Seveso-inrichting.

Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein zal er naast de risicozonerings ook rekening gehouden worden met de aanwezigheid van personen in de omgeving waaronder deze ter hoogte van de spoorlijn (...). Algemeen kan de aanwezigheid van veel personen ten aanzien van (de inplanting van) Seveso-inrichtingen een negatieve impact hebben/beperking inhouden m.n. wat betreft het groepsrisico. Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein moet hiermee rekening gehouden worden. Meer concreet gaat het om de aanwezigheidsgegevens die noodzakelijk zijn om in voorkomend geval het groepsrisico van een Seveso-inrichting te kunnen bepalen. In het kader van de milieuvergunningaanvraag van een (Seveso-) inrichting voorziet het Vlarem een beoordeling waarvan het aspect externe risico's deel uitmaakt. 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 (o.m.) 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. Als een OVR is opgemaakt, dient de beslissing over de vergunningaanvraag een verwijzing te bevatten naar de beslissing over de goedkeuring van het OVR en de wijze waarop met het OVR is omgegaan.

Verder zal bij de (verdere) ontwikkeling of invulling van het bedrijventerrein rekening moeten worden gehouden met de aanwezigheid aan de westelijke zijde ervan met het habitat-richt-lijngebied 'Demervallei' (gebiedscode BE 2400014) en, in oostelijke richting, met het habitatrichtlijngebied 'Valleien van Winge en Motte met valleihellingen' (gebiedscode BE 2400012)."

In de stedenbouwkundige voorschriften wordt volgende bepaling opgenomen:

Inrichtingen zoals bedoeld in artikel 3 van het Samenwerkingsakkoord van 16 februari 2016 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, kunnen maar worden toegelaten voor zover de externe risico's verbonden aan deze gevaarlijke stoffen (in het bedrijf) voldoen aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria.

Milieubeoordeling

In het plan-MER worden de milieueffecten bestudeerd, besproken en geëvalueerd. Per discipline worden de effecten en eventuele milderende maatregelen besproken. Ten slotte wordt er een besluit getrokken over het al dan niet aanwezig zijn van significante negatieve milieueffecten.

Dit deel bevat een weergave van de in het op 30/1/2017 goedgekeurde plan-MER opgenomen maatregelen en aanbevelingen ter optimalisatie.

Het plan-MER maakt een opdeling van algemene (voor alle deelgebieden met uitzondering van de afbakeningslijn) en specifieke (per deelgebied) milderende maatregelen en aanbevelingen ter optimalisatie. Verder wordt er een onderscheid gemaakt naar het niveau waarop de maatregelen of aanbevelingen doorwerken, enerzijds het niveau GRUP en anderzijds het niveau flankerend, project en vergunning. Per deelgebied formuleert het plan-MER bijgevolg in 4 afzonderlijke tabellen maatregelen en aanbevelingen ter optimalisatie die al dan niet doorvertaald (kunnen) worden naar het GRUP.

Om de leesbaarheid te verhogen worden per deelgebied die 4 tabellen uit het plan-MER overgenomen. De weergave van de milderende maatregelen en aanbevelingen ter optimalisatie is opgenomen in de vorm van een tabel waarbij de eerste vier kolommen letterlijke tekstfragmenten zijn uit het plan-MER (grijs gearceerde deel van de tabel). In de laatste kolom is toelichting gegeven bij de verwerking van de milderende maatregelen en aanbevelingen ter optimalisatie in het GRUP. Indien een milderende maatregel of aanbeveling niet verwerkt is in het GRUP, wordt dit in deze laatste kolom gemotiveerd.

Algemeen

Niveau GRUP

Deelgebied	Effectgroep	Noodzakelijke Maatregelen	Maatregelen/Aanbevelingen ter optimalisatie	Toelichting bij de verwerking in het GRUP
Algemeen				
Mobiliteit				Er werden geen algemene milderende maatregelen of aanbevelingen ter optimalisatie geformuleerd.
Geluid				Er werden geen algemene milderende maatregelen of aanbevelingen ter optimalisatie geformuleerd.
Lucht				Er werden geen algemene milderende maatregelen of aanbevelingen ter optimalisatie geformuleerd.
Bodem				Er werden geen algemene milderende maatregelen of aanbevelingen ter optimalisatie geformuleerd.
Water	Grond- en oppervlaktewater-huishouding	Impact van deelgebieden samen Rekening houdend met de potentiële grootteorde van de toename in verharding, is het nodig om een algemeen voorschrift rond het beperken van de verharding op te nemen. Waar mogelijk dient er tevens (projectgebieden, verkavelingen, bedrijventerreinen) te worden ingezet op een collectief systeem voor het deelgebied of grotere terreindelen voor de hemelwaterinfiltratie en -afvoer (efficiënter en meer controle en garantie op een goede werking).		Algemeen kan gesteld worden dat de provinciale verordening inzake opvang van hemelwater van kracht blijft en dat deze voldoende garanties biedt. Bovendien dient op niveau van omgevingsvergunning de waterproblematiek opnieuw te worden beoordeeld. Bij alle deelgebieden worden bepalingen opgenomen met betrekking tot het beperken van de verharding. Tevens wordt opgenomen dat waar mogelijk wordt ingezet op een collectief systeem voor de hemelwaterinfiltratie en -afvoer. In de aanvraag tot omgevingsvergunning zal de aanvrager moeten aantonen hoe hij met deze bepalingen rekening heeft gehouden.

Deelgebied	Effectgroep	Noodzakelijke Maatregelen	Maatregelen/Aanbevelingen ter optimalisatie	Toelichting bij de verwerking in het GRUP
	Afvalwater	De voorschriften van het GRUP moeten zodanig worden opgesteld dat de ruimtelijke mogelijkheid tot het voorzien in een waterzuivering op eigen terrein niet wordt gehypothekeerd.		<p>Vlaem voorziet bepalingen over de lozing van huishoudelijk afvalwater, bedrijfsafvalwater en koelwater en afvalwater, afkomstig van afvalwaterzuiverings-installaties. Volgens die bepalingen moet het (afval)water bij lozing in de openbare riolering voldoen aan een aantal voorwaarden.</p> <p>In de stedenbouwkundige voorschriften worden bepalingen opgenomen dat in de aanvraag tot omgevingsvergunning moet worden aangetoond of en hoe er kan worden aangesloten op het rioleringsstelsel. Indien er niet kan worden aangesloten, wordt bepaald dat er een afvalwaterzuiverings-installatie op het eigen terrein moet worden voorzien.</p>
Fauna en flora				Er werden geen algemene milderende maatregelen of aanbevelingen ter optimalisatie geformuleerd.
Landschap				Er werden geen algemene milderende maatregelen of aanbevelingen ter optimalisatie geformuleerd.
Mens	Ecosysteemdiensten		Er wordt aanbevolen om in functie van het voorzien of behoud van ecosysteemdiensten binnen stedelijke voorzieningen, woongebieden of bedrijventerreinen ruimte voor recreatief groen&blauw te ontwikkelen. Dit kan o.a. in de vorm van parkzones, ruimte voor waterlopen, stimuleren van recreatief medegebruik, stadslandbouw, pluktuinen, speelbossen, ...).	Het GRUP geeft een visie over de open ruimte van het regionaalstedelijk gebied en legt deze vast in bestemmingen waar nodig. De herbestemmingen in functie van wonen, bedrijvigheid, recreatie en stedelijke voorzieningen worden afgewogen op basis van de concrete behoefte en de ruimte-inname wordt zo minimaal mogelijk gehouden. Bovendien wordt in alle deelgebieden waarin waterlopen gelegen zijn bouwvrije ruimte voorzien rondom deze waterlopen, worden holle wegen bestendigd en versterkt en is er aandacht

Deelgebied	Effectgroep	Noodzakelijke Maatregelen	Maatregelen/Aanbevelingen ter optimalisatie	Toelichting bij de verwerking in het GRUP
				voor voldoende ruime bufferstroken ten opzichte van aanpalende functies.

Niveau flankerend, project en vergunning

Deelgebied	Effectgroep	Noodzakelijke Maatregelen	Maatregelen/Aanbevelingen ter optimalisatie	Toelichting bij de verwerking in het GRUP
Algemeen				
Mobiliteit			Een verdere verdichting van bedrijventerrein, of de nieuwe ontwikkeling van bedrijventerreinen moet steeds gekoppeld worden aan een doorgedreven ontwikkeling van de alternatieven voor de auto en een bijhorende bewuste organisatie van de schaarste aan parkeerruimte.	In de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen dat omgevingsvergunningen enkel worden verleend indien auto-ontradende en fiets- en openbaar vervoer stimulerende maatregelen die de mobiliteitsimpact beperken zoals bedrijfsvervoersplannen in het aanvraagdossier zijn opgenomen. Daarboven moet in de aanvraag worden aangegeven hoe met het aspect parkeren wordt omgegaan. Wanneer een inrichtingsstudie wordt opgelegd moet hierin bijkomend worden aangegeven hoe het aangevraagde project zich verhoudt tot wat reeds gerealiseerd is en wat nog mogelijk is. Dit geldt voor het aspect mobiliteit in zijn geheel, maar ook voor het aspect parkeren.
Mobiliteit		Voor veel deelgebieden is het noodzakelijk maatregelen te nemen die zorgen voor een beperktere verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten. Om tot deze daling te komen worden volgende milderende maatregelen voorgesteld: <ul style="list-style-type: none"> • Maatregelen ter verschuiving van de modal split (modal shift), zoals ondermeer tot de mogelijkheden behoren: Verhogen alternatief vervoer door bijvoorbeeld het opmaken van een bedrijfsvervoerplan ter optimaliseren gebruik alternatieve 		In de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen dat omgevingsvergunningen enkel worden verleend indien auto-ontradende en fiets- en openbaar vervoer stimulerende maatregelen die de mobiliteitsimpact beperken zoals bedrijfsvervoersplannen in het aanvraagdossier zijn opgenomen. De voorbeelden die in de maatregel worden aangeven om tot een verschuiving van de modal split te komen worden niet verordenend vastgelegd, maar wel, eveneens als voorbeeld, opgenomen in de toelichtende kolom.

Deelgebied	Effectgroep	Noodzakelijke Maatregelen	Maatregelen/Aanbevelingen ter optimalisatie	Toelichting bij de verwerking in het GRUP
		<p>vervoerswijzen personeel en bezoekers (mobiliteitsmanagement)</p> <p>Aanbod openbaar vervoer vergroten Betere ontsluiting openbaar vervoer Fietsgebruik bevorderen door goed onderhouden, afgescheiden fietspaden en langeafstandsroutes te voorzien, gemakkelijk bereikbare fietsenstallingen te voorzien, ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • Activiteiten deelgebied maximaal afstemmen op de dalmomenten. <p>Hierbij dient echter wel vermeld te worden dat gezien het beperkte voetgangers- en fietserspotentieel van veel deelgebieden een <u>grote</u> verschuiving van de modal split niet realistisch is. Deze aanname is uiteraard wel gevoelig voor eventuele toekomstige evoluties inzake duurzame mobiliteit.</p>		
Lucht	verkeersemisies	<p>Milderende maatregelen die t.g.v. verkeersemisies dienen te worden gezocht/voorgesteld, worden gerelateerd aan de verkeersgeneratie die per etmaal dient beperkt te worden. Om tot een verkeersdaling te bekomen, kunnen volgende soort maatregelen worden voorgesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maatregelen ter verschuiving van de modal split (modal shift) 		<p>In de stedenbouwkundige voorschriften wordt opgenomen dat omgevingsvergunningen enkel worden verleend indien auto-ontradende en fiets- en openbaar vervoer stimulerende maatregelen die de mobiliteitsimpact beperken zoals bedrijfsvervoersplannen in het aanvraagdossier zijn opgenomen.</p> <p>De voorbeelden die in de maatregel worden aangeven om tot een verschuiving van de modal split te komen worden niet verordenend</p>

Deelgebied	Effectgroep	Noodzakelijke Maatregelen	Maatregelen/Aanbevelingen ter optimalisatie	Toelichting bij de verwerking in het GRUP
		<p>Opmaken van een bedrijfsvervoerplan ter optimaliseren gebruik alternatieve vervoerswijzen personeel en bezoekers (mobiliteitsmanagement)</p> <p>Aanbod openbaar vervoer vergroten</p> <p>Betere ontsluiting openbaar vervoer</p> <p>Fietsgebruik bevorderen door goed onderhouden, afgescheiden fietspaden en langeafstandsroutes te voorzien, gemakkelijk bereikbare fietsstallingen te voorzien, ...</p> <p>Indien er geen maatregelen getroffen worden ter verschuiving van de modal split dient het programma beperkt te worden.</p>		<p>vastgelegd, maar wel, eveneens als voorbeeld, opgenomen in de toelichtende kolom.</p> <p>Voor de toelichting over de verwerking van de programmabeperking wordt verwezen naar tabellen van het deelgebied zelf.</p>
Water	Afvalwater	<p>Het is noodzakelijk dat een visie op de afvalwaterzuivering verder dient te worden bekeken met de afdeling Ecologisch Toezicht van de VMM, de rioleringsbeheerder en met Aquafin inzake het te zuiveren aandeel en de capaciteit van de infrastructuur (voornamelijk binnen zuiveringsgebied Bierbeek en Leuven). Op projectniveau dient voorafgaand aan de ontwikkeling een oplossing te zijn uitgewerkt voor het afvalwater. Deze oplossing kan er in bestaan om bijkomend aan te sluiten op de RWZI of lokaal te zuiveren, afhankelijk van de beoordeling op die moment, de kennis die dan beschikbaar is en de eventuele bijkomende werken die reeds werden uitgevoerd.</p>		<p>In de stedenbouwkundige voorschriften worden bepalingen opgenomen dat in de aanvraag tot omgevingsvergunning moet worden aangetoond of en hoe er kan worden aangesloten op het rioleringsstelsel. Indien er niet kan worden aangesloten, wordt bepaald dat er een afvalwaterzuiverings-installatie op het eigen terrein moet worden voorzien.</p>
Mens	Functie landbouw	<p>Afspraken maken met getroffen landbouwers over de inname van landbouwgebruiksgroden. Gepaste maatregelen zijn nodig, waarbij er nader onderzoek nodig is omtrent de invloed op de bedrijfsvoering en impact (met de nadruk op de percelen in bestemmingszone agrarisch</p>		<p>De herbestemming maakt het tijdelijk landbouwgebruik niet onmogelijk.</p> <p>In de VCRO zijn garanties voorzien voor een redelijk vergoeding, onder meer het stelsel van planschade, kapitaalschade en gebruikersschade. Anderzijds zijn sectorale instrumenten (LIS) aangewezen om de impact op</p>

Deelgebied	Effectgroep	Noodzakelijke Maatregelen	Maatregelen/Aanbevelingen ter optimalisatie	Toelichting bij de verwerking in het GRUP
		gebied en gebieden met bedrijfsomgeving en directe bedrijfsakker).		de landbouwbedrijfsvoering per bedrijf te bepalen en maatregelen uit te werken.
	Ecosysteemdiensten		Er wordt aanbevolen om in functie van het voorzien of behoud van ecosysteemdiensten binnen stedelijke voorzieningen, woongebieden of bedrijventerreinen ruimte voor recreatief groen&blauw te ontwikkelen. Dit kan o.a. in de vorm van parkzones, ruimte voor waterlopen, stimuleren van recreatief medegebruik, stadslandbouw, pluktuinen, speelbossen, ...).	Het GRUP geeft een visie over de open ruimte van het regionaalstedelijk gebied en legt deze vast in bestemmingen waar nodig. De herbestemmingen in functie van wonen, bedrijvigheid, recreatie en stedelijke voorzieningen worden afgewogen op basis van de concrete behoefte en de ruimte-inname wordt zo minimaal mogelijk gehouden. Bovendien wordt in alle deelgebieden waarin waterlopen gelegen zijn bouwvrije ruimte voorzien rondom deze waterlopen, worden holle wegen bestendig en versterkt en is er aandacht voor voldoende ruime bufferstroken ten opzichte van aanpalende functies.

Deelgebied Danone

Niveau GRUP

Deelgebied	Effectgroep	Noodzakelijke Maatregelen	Maatregelen/Aanbevelingen ter optimalisatie	
Danone				
Mobiliteit		Om het effect op de afwikkeling van N229 in zuidoostelijke richting tijdens de avondspits te beperken tot maximaal een beperkt negatief (-1) effect dienen maatregelen te worden genomen die zorgen voor een beperktere verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten. Indien er geen maatregelen getroffen worden ter verschuiving van de modal split (dewelke veelal buiten het GRUP dienen te worden gerealiseerd via flankerend beleid) en/of verschuiving naar de daluren, dient het		De bijkomende oppervlakte gemengd bedrijventerrein, zoals voorzien op het grafisch plan, blijft beperkt tot 11 ha.

Deelgebied	Effectgroep	Noodzakelijke Maatregelen	Maatregelen/Aanbevelingen ter optimalisatie	
		programma beperkt te worden tot maximaal 11 ha GRB of 0,5 ha wonen en 9ha GRB.		
Geluid				Er werden geen milderende maatregelen of aanbevelingen ter optimalisatie geformuleerd.
Lucht	Bedrijfsemissies		Bedrijven met sterk hinderlijke emissies en sterk verzurende deposities dienen beperkt of afgewezen te worden in zones met potentieel meer kwetsbare groepen (wonen, natuur, e.d.m.). Verder zal de vergunningsaanvraag dienen aan te tonen dat er aandacht uitgaat naar het vermijden van grote hoeveelheden zure depositie en hinderlijke emissies ten aanzien van kwetsbare receptoren zoals wonen en natuur.	In de stedenbouwkundige voorschriften worden bedrijven met grote hinderlijke emissies en bedrijven die ammoniak emitteren niet toegelaten. Verder wordt in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen dat vergunningen enkel verleend worden indien maatregelen voor het vermijden van grote hoeveelheden zure depositie en hinderlijke emissies ten aanzien van kwetsbare receptoren zoals wonen en natuur in het aanvraagdossier zijn opgenomen.
Water	Oppervlaktewater-huishouding	GRB Danone, GRB Danone – en Danone stedelijke ontwikkeling: Het GRUP dient een voorschrift en/of aanduiding op te nemen om het gebied dat als effectief overstromingsgevoelig wordt aangeduid tussen de spoorweg en de Aarschotsesteenweg te vrijwaren voor overstromen; tenzij kan aangetoond worden dat het verloren gegane volume in of nabij het deelgebied kan worden gecompenseerd of indien waterbeheersingswerken stroomopwaarts leiden tot verbeteringen op deze plaats. Bij ontwikkeling van een stopplaats dient inname van overstromingsgevoelig terrein zoveel mogelijk vermeden te worden en in ieder geval gecompenseerd.		In de stedenbouwkundige voorschriften wordt opgenomen dat de onbebouwde delen in het gebied tussen de spoorweg en de Aarschotsesteenweg slechts kunnen bebouwd worden indien het verloren gegane volume kan worden gecompenseerd of indien de waterbeheersingswerken stroomopwaarts langsheen de Winge gerealiseerd en opengesteld zijn. Daarnaast wordt gesteld dat de watertoets bij de aanvraag moet aantonen dat er geen negatieve effecten zijn op het watersysteem. Er wordt in het gebied geen specifieke zone voor stopplaats voorzien.
Water	Oppervlaktewater		Er wordt aanbevolen om in het GRUP voldoende ruimte voor de waterloop te voorzien (ca. gemiddeld minimaal 10m breedte lijkt zinvol	In de stedenbouwkundige voorschriften wordt opgenomen dat langsheen de waterlopen minimaal 5 meter vrijgehouden moet worden in

Deelgebied	Effectgroep	Noodzakelijke Maatregelen	Maatregelen/Aanbevelingen ter optimalisatie	
			waar de infrastructuur dit toelaat; minimaal 5m is nodig in functie van onderhoudszone) en zoveel mogelijk een open afwateringssysteem voor te stellen.	functie van onderhoud. Daarnaast wordt, gelet op de aanbeveling bij fauna en flora, bepaald dat daar waar vandaag geen bebouwing en verharding aanwezig is, een aaneengesloten groenstrook moet worden voorzien met een gemiddelde breedte van 15 meter en een minimale breedte van 10 meter. Onderbrekingen van deze groenstrook zijn lokaal mogelijk in functie van de ontsluiting van het bedrijventerrein. Verder wordt in de stedenbouwkundige voorschriften aangegeven dat het afwateringssysteem, dat voorzien wordt, zoveel mogelijk een open afwateringssysteem moet zijn.
Fauna en flora	Biotoopverlies	Danone GRB + stedelijke ontwikkeling: geen oppervlakte-inname binnen SBZ + behouden van een bufferstrook op de noordwestelijke rand aansluitend op (maar buiten) SBZ-H met een gemiddelde breedte van 20m en een minimale breedte van 15m. Vanuit de Passende Beoordeling wordt gesteld dat de voorgenomen ontwikkelingen welke overlappen met SBZ niet kunnen toegestaan worden, gezien er zich betekenisvolle negatieve effecten kunnen voordoen voor het betreffende SBZ-H.		Er worden geen herbestemmingen opgenomen binnen SBZ. Ter hoogte van het SBZ wordt een bufferzone voorzien van 20 meter breed.
	Biotoopwijziging	Inbuizing van waterlopen binnen of in de nabijheid van SBZ-H's dient vermeden te worden.		In de stedenbouwkundige voorschriften wordt opgenomen dat inbuizing van waterlopen moet vermeden worden.
	Versnippering / barrièrewerking		Alle varianten: langs beide kanten van de voorkomende waterlopen Lossingsbeek en Leibeek, daar waar momenteel nog geen bebouwing en verharding aanwezig is, een	In de stedenbouwkundige voorschriften wordt opgenomen dat langsheen de waterlopen, daar waar geen bebouwing en verharding aanwezig is een aaneengesloten groenstrook van een

Deelgebied	Effectgroep	Noodzakelijke Maatregelen	Maatregelen/Aanbevelingen ter optimalisatie	
			voldoende aaneengesloten groenstrook met een gemiddelde breedte van 15m en een minimale breedte van 10m behouden.	gemiddelde breedte van 15 meter en een minimale breedte van 10 meter wordt behouden. Onderbrekingen van deze groenstrook zijn lokaal mogelijk in functie van de ontsluiting van het bedrijventerrein.
	Versnippering / barrièrewerking		Danone + GRB stedelijke ontwikkeling: behouden van een bufferstrook ter hoogte van de nog niet ontwikkelde delen in het noordwesten met een gemiddelde breedte van 20m en een minimale breedte van 15m (met uitzondering van de reeds ingenomen percelen). Echter, hierdoor is er nog steeds een aantasting van het voorkomend SBZ, waardoor dit vanuit de Passende Beoordeling negatief wordt beoordeeld, welke niet gemilderd kan worden.	Niet van toepassing op het plan. Dit alternatief (Danone + GRB stedelijke ontwikkeling) wordt niet weerhouden.
	Verstoring	Bij aanleg van nieuwe infrastructuur en ontwikkelingen in de buurt van meer open en beboste gebieden dient nieuwe verlichting beperkt te worden en neerwaarts gericht te zijn. bij de opmaak van een inrichtingsstudie dient afgetoetst te worden hoe het best oordeelkundig kan omgegaan worden met verlichting zodat een donkere nachtfase bewaard blijft.		In de stedenbouwkundige voorschriften wordt opgenomen dat in de buurt van meer open en beboste gebieden nieuwe verlichting beperkt dient te worden en neerwaarts gericht moet zijn. Daarnaast wordt bij de bepalingen met betrekking tot in de inrichtingsstudie aangegeven dat hierin moet worden aangegeven hoe met het aspect verlichting wordt omgegaan zodat een donkere nachtfase bewaard blijft.
	Verstoring		Het voorzien van een bufferstrook in het noordwesten ter hoogte van de nog niet ontwikkelde delen met een gemiddelde breedte van 20m en een minimale breedte van 15m. Indien deze noordwestelijke zone niet ontwikkeld wordt en enkel wordt gebruikt voor de aanleg van bijkomende ontsluiting (bij voorkeur dan in aansluiting met de reeds bestaande infrastructuur) worden mogelijke	Op het grafisch plan wordt een bufferzone voorzien van 20 meter ter hoogte van de nog niet ontwikkelde delen van het industriegebied.

Deelgebied	Effectgroep	Noodzakelijke Maatregelen	Maatregelen/Aanbevelingen ter optimalisatie	
			effecten verwaarloosbaar beoordeeld. Er wordt dan immers verondersteld dat de niet ingenomen zone in aansluiting met het waardevol gebied, kan aangeduid worden als bufferzone	
	Biotoopverlies		Er wordt aanbevolen om bedrijven met een sterke toename van verzurende en vermestende deposities hier te vermijden. De vergunningsaanvraag zal dienen aan te tonen dat er aandacht uitgaat naar het vermijden van grote hoeveelheden zure depositie ten aanzien van kwetsbare receptoren.	In de stedenbouwkundige voorschriften worden bedrijven met grote hinderlijke emissies en bedrijven die ammoniak emitteren niet toegelaten. Verder wordt in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen dat vergunningen enkel verleend worden indien maatregelen voor het vermijden van grote hoeveelheden zure depositie en hinderlijke emissies ten aanzien van kwetsbare receptoren zoals wonen en natuur in het aanvraagdossier zijn opgenomen.
Landschap	Perceptie	Om verstoring van de zichten voor de bewoners te beperken en tevens om aan de zuidzijde de landschappelijke beïnvloeding te verminderen, dienen de bedrijfsactiviteiten gebufferd te worden ter hoogte van bewoners van de Astridstraat, Spoorwegstraat en Melkerijstraat en tevens achter de woningen op de Aarschotsesteenweg. Dit kan door voldoende dichte beplanting over min. 15m (voor een struik- en boomlaag).		Op het grafisch plan wordt een bufferzone voorzien van 20 meter.
	Landschapsstructuur		Danone en stedelijke ontwikkeling: Er wordt aanbevolen een landschappelijke buffer te voorzien in het GRUP rondom het bedrijventerrein, met aandacht voor de buffering t.a.v. relictzone 'Dijlevallei stroomafwaarts Leuven', het deelplan openruimtegebied, de woningen in de Spoorwegstraat/Astridstraat en de achterliggende tuinzones en tussen de	Niet van toepassing op het plan. Dit alternatief (Danone + GRB stedelijke ontwikkeling) wordt niet weerhouden.

Deelgebied	Effectgroep	Noodzakelijke Maatregelen	Maatregelen/Aanbevelingen ter optimalisatie	
			<p>bestaande woningen langs de Aarschotsesteenweg. De buffer moet het bedrijventerrein visueel bufferen/afschermen en landschappelijk inpassen. Cf. buffering 15m onder voorgaande paragraaf.</p> <p>Er wordt aanbevolen om de waterlopen tussen de spoorweg en de Aarschotsesteenweg voldoende te integreren in de ontwikkelingsstructuur.</p> <p>De beperkte uitbreiding van de Danonesite: Een landschappelijke buffer van 15m zoals hiervoor voorgesteld is nog steeds aanbevolen. Integratie van de waterlopen tussen de spoorweg en de Aarschotsesteenweg is nog steeds aanbevolen.</p>	<p>In de stedenbouwkundige voorschriften wordt opgenomen dat de waterlopen tussen de spoorweg en de Aarschotsesteenweg moeten geïntegreerd worden in de ontwikkeling van het gebied.</p> <p>Niet van toepassing op het plan. Dit alternatief (Danone -) wordt niet weerhouden.</p> <p>De integratie van de waterlopen in de inrichting van het bedrijventerrein wordt opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften.</p>
	Erfgoed		Het is aan te bevelen dat er binnen het GRUP voorstellen worden gedaan tot integratie van de vastgestelde Onze-Lieve-Vrouwekapel in haar omgeving.	In de stedenbouwkundige voorschriften wordt opgenomen dat de Onze-Lieve-Vrouwekapel moet geïntegreerd worden in de ontwikkeling van het gebied.
Mens				Er werden geen milderende maatregelen of aanbevelingen ter optimalisatie geformuleerd.

Niveau flankerend, project en vergunning

Deelgebied	Effectgroep	Noodzakelijke Maatregelen	Maatregelen/Aanbevelingen ter optimalisatie	
Danone				
Mobiliteit		Om het effect op de afwikkeling van N229 in zuidoostelijke richting tijdens de avondspits te beperken tot maximaal een beperkt negatief (-1) effect dienen maatregelen te worden genomen die zorgen voor een beperktere verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten. Maatregelen ter verschuiving van de modal split (dewelke veelal buiten het GRUP dienen te		In de stedenbouwkundige voorschriften wordt opgenomen dat omgevingsvergunningen enkel worden verleend indien auto-ontradende en fiets- en openbaar vervoer stimulerende maatregelen die de mobiliteitsimpact beperken zoals bedrijfsvervoersplannen in het aanvraagdossier zijn opgenomen.

Deelgebied	Effectgroep	Noodzakelijke Maatregelen	Maatregelen/Aanbevelingen ter optimalisatie	
		worden gerealiseerd via flankerend beleid) en/of verschuiving naar de daluren		
Lucht	Industriële emissies	Bij de concrete invulling dient op gelet te worden dat er hier geen bedrijven gelocaliseerd worden met grote hinderlijke emissies. De vergunningsaanvraag zal dienen aan te tonen dat er aandacht uitgaat naar het vermijden van grote hoeveelheden zure depositie en hinderlijke emissies ten aanzien van kwetsbare receptoren zoals wonen en natuur.		In de stedenbouwkundige voorschriften worden bedrijven met grote hinderlijke emissies en bedrijven die ammoniak emitteren niet toegelaten. Verder wordt in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen dat vergunningen enkel verleend worden indien maatregelen voor het vermijden van grote hoeveelheden zure depositie en hinderlijke emissies ten aanzien van kwetsbare receptoren zoals wonen en natuur in het aanvraagdossier zijn opgenomen.
Bodem	Stabiliteit		NO-uitbreiding: Vooraf/tijdens de aanlegfase dienen voorzorgen te worden genomen om een impact van zettingen/stabiliteitsaspecten vanuit het plan naar de omgeving te vermijden.	In de stedenbouwkundige voorschriften wordt aangegeven dat in de aanvraag tot omgevingsvergunning in het gebied ten oosten van de spoorweg moet worden aangegeven welke voorzorgen er zullen genomen worden om een impact van zettingen/stabiliteitsaspecten vanuit het plan naar de omgeving te vermijden.
Fauna en flora	Biotoopwijziging	Bij de concrete inrichting van dit deelplangebied dient rekening gehouden te worden met de aanwezig grondwaterafhankelijke vegetatie binnen of in de nabijheid, zowel tijdens de aanleg als de exploitatie		In de stedenbouwkundige voorschriften wordt opgenomen dat in de aanvraag tot omgevingsvergunning moet worden aangetoond op welke manier rekening gehouden wordt met de aanwezige grondwaterafhankelijke vegetatie binnen of in de omgeving van het deelgebied.
	Biotoopwijziging	De inrichting van dit deelgebied dient rekening te houden met de bestaande vegetaties die kwetsbaar zijn voor een sterke toename van (bijkomende) vermestende en verzurende deposities. Bij de concrete invulling dient op gelet te worden dat er hier geen bedrijven gelocaliseerd worden met hoge stikstofdeposities of hoge verkeersgeneraties.		In de stedenbouwkundige voorschriften worden bedrijven met grote hinderlijke emissies en bedrijven die ammoniak emitteren niet toegelaten. Verder wordt in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen dat vergunningen enkel verleend worden indien maatregelen voor het vermijden van grote hoeveelheden zure

Deelgebied	Effectgroep	Noodzakelijke Maatregelen	Maatregelen/Aanbevelingen ter optimalisatie	
		De vergunningsaanvraag zal dit dienen aan te tonen.		depositie en hinderlijke emissies ten aanzien van kwetsbare receptoren zoals wonen en natuur in het aanvraagdossier zijn opgenomen.

Passende beoordeling

De passende beoordeling en verscherpte natuurtoets maken integraal deel uit van het plan-MER. Bij de bespreking van de milieubeoordeling wordt aangegeven op welke manier werd omgegaan met de milderende maatregelen en aanbevelingen die geformuleerd zijn in het plan-MER (opgenomen binnen de discipline fauna en flora). Hierbij is voor iedere maatregel of aanbeveling opgenomen hoe hij verwerkt is, verwerkt zal worden of is gemotiveerd waarom hij niet verwerkt kan worden.


Watertoets

De watertoets maakt integraal deel uit van het plan-MER. Bij de bespreking van de milieubeoordeling wordt aangegeven op welke manier werd omgegaan met de milderende maatregelen en aanbevelingen die geformuleerd zijn in het plan-MER (opgenomen binnen de discipline water). Hierbij is voor iedere maatregel of aanbeveling opgenomen hoe hij verwerkt is, verwerkt zal worden of is gemotiveerd waarom hij niet verwerkt kan worden.

Zorgplicht/erfgoed/archeologie



Mogelijke effecten die het voorliggende GRUP veroorzaakt worden besproken in het plan-MER. Waar nodig worden milderende maatregelen geformuleerd. Bij de bespreking van de milieubeoordeling wordt aangegeven op welke manier werd omgegaan met de milderende maatregelen en aanbevelingen die geformuleerd zijn in het plan-MER (opgenomen binnen de discipline landschap). Hierbij is voor iedere maatregel of aanbeveling opgenomen hoe hij verwerkt is, verwerkt zal worden of is gemotiveerd waarom hij niet verwerkt kan worden.

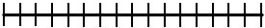

4.1.4 Vertaling naar stedenbouwkundige voorschriften



Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
 <p>GRB</p> <p><i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'bedrijvigheid'.</i></p> <p>Artikel 4.1. Gemengd bedrijventerrein</p>	
4.1.1. Bepalingen met betrekking tot de bestemming	
Het bedrijventerrein is bestemd voor bedrijven met de volgende hoofdactiviteiten: <ul style="list-style-type: none">- productie, opslag, bewerking en verwerking van goederen;- productie, opslag en distributie van energie- onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten.- op- en overslag, voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en groothandel;	<p>Een gemengd bedrijventerrein is een bedrijventerrein dat omwille van de schaal, ligging, omvang of ontsluiting een specifieke rol vervult binnen de Vlaamse economische structuur. Het kan zowel gericht zijn naar grote bedrijven met een belangrijke stedenbouwkundige hinder, als naar kleinere bedrijven met een beperkte ruimtelijke impact. De beoogde concentratie van economische activiteiten geeft invulling aan het bedrijventerrein.</p> <p>Op een gemengd bedrijventerrein kunnen bedrijven gevestigd en uitgebaat worden die om ruimtelijke of milieuredenen niet verweefbaar (meer) zijn met een multifunctionele stedelijke of residentiële omgeving.</p> <p>Met opslag is de opslag van de geproduceerde of verwerkte goederen bedoeld. Daarnaast kan bijvoorbeeld ook de opslag van grond voor een grondwerker hieronder begrepen zijn.</p>

	In het gebied zijn windturbines toegelaten, alsook andere installaties voor de productie van (hernieuwbare) energie of energierecuperatie.
<p>Daarnaast zijn de volgende activiteiten of bedrijven toegelaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inrichtingen voor de huisvesting van bewakingspersoneel van maximaal 200 m² vloeroppervlakte, geïntegreerd in het bedrijfsgebouw; - gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen, inherent aan het functioneren van het bedrijventerrein; - kantoren en toonzalen met beperkte vloeroppervlakte, ongeschikt en gekoppeld aan de productieactiviteit van individuele bedrijven, voor zover die activiteiten geen loketfunctie hebben en geen autonome activiteiten uitmaken. De toonzalen mogen maximaal 10% van de gelijkvloerse bebouwde oppervlakte innemen, ongeacht op welk niveau de toonzalen worden ingericht, en de toonzaaloppervlakte mag maximaal 500 m² zijn; - inrichtingen, zoals bedoeld in artikel 3 van het Samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, zijn toegelaten voor zover ze voldoen aan de in Vlaanderen gehanteerde risicocriteria. 	<p>Voorbeelden van gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen zijn een vrachtwagentankstation, een gemeenschappelijk bedrijfsrestaurant, een bank-/postloket.</p> <p>Voor de inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen wordt verwezen worden naar de toepasselijke zoneringskaarten, bijgevoegd bij het RVR.</p>
<p>De volgende hoofdactiviteiten zijn niet toegelaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kleinhandel; - agrarische productie; - autonome kantoren; - bedrijven met grote hinderlijke emissies; - bedrijven die ammoniak emitteren. 	Met autonome kantoren wordt bedoeld, bedrijven met als hoofdactiviteit privé- en overheidsdienstverlening met een hoofdzakelijk administratief karakter en een hoge personeelsintensiteit. De kantooractiviteit is hier niet ondergeschikt aan andere bedrijfsactiviteiten zoals productie of verwerking van goederen.
4.1.2. Bepalingen met betrekking tot de inrichting	
<p>Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming, zijn toegelaten voor zover ze rekening houden met zuinig ruimtegebruik. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het optimaal gebruiken van de percelen, echter rekening houdend met de verplichtingen inzake veiligheid; - de mogelijkheid om bepaalde diensten onder te brengen in gemeenschappelijke gebouwen op het bedrijventerrein; - het groeperen en organiseren op het bedrijventerrein van parkeermogelijkheden voor de gebruikers en bezoekers; - het uitwerken van een ontsluitingsprincipe voor het openbaar vervoer; - het uitwerken van een fietsnetwerk en strategisch gelegen fietsenstallingen; 	Zuinig ruimtegebruik en duurzaamheid is een algemeen principe voor een bedrijventerrein.
4.1.3. Bepalingen met betrekking tot mobiliteit	
Er dient een nieuwe ontsluitingsweg gerealiseerd te worden vanaf de Astridstraat.	Gelet op de aanwezigheid van aanpalende woningen, wordt (de uitbreiding van) het bedrijventerrein niet ontsloten via de bestaande Spoorwegstraat, maar via een nieuwe ontsluitingsweg op de Astridstraat.
Omgevingsvergunningen voor nieuwe bedrijfsgebouwen en/of voor inrichtingswerken van het bedrijventerrein worden enkel verleend indien auto-ontradende en fiets- en openbaar vervoer stimulerende maatregelen die de mobiliteitsimpact beperken zoals bedrijfsvervoersplannen in het aanvraagdossier zijn opgenomen.	<p>In de stedenbouwkundige voorschriften worden mobiliteitsbeperkende maatregelen opgelegd. Daarmee worden bijvoorbeeld volgende maatregelen bedoeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maatregelen ter verschuiving van de modal split (modal shift), zoals: <ul style="list-style-type: none"> - Verhogen alternatief vervoer door bijvoorbeeld het opmaken van een bedrijfsvervoerplan ter

	<p>optimaliseren gebruik alternatieve vervoerswijzen personeel en bezoekers (mobiliteitsmanagement)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aanbod openbaar vervoer vergroten - Betere ontsluiting openbaar vervoer - Fietsgebruik bevorderen door goed onderhouden, afgescheiden fietspaden en langeafstandsroutes te voorzien, gemakkelijk bereikbare fietsenstallingen te voorzien, ... <p>Activiteiten deelgebied maximaal afstemmen op de dalmomenten.</p>
Gekoppeld aan deze auto-ontradende maatregelen dient te worden aangetoond hoe wordt omgegaan met de bijhorende bewuste organisatie van de schaarste aan parkeerruimte.	
4.1.3. Bepalingen met betrekking tot waterhuishouding	
<p>In functie van de waterhuishouding wordt een minimale verzegelingsgraad in combinatie met voldoende infiltratie- en buffervoorzieningen uitgewerkt, teneinde het gemiddelde jaarlijkse infiltratieverlies maximaal te compenseren en eventuele effecten op de grondwaterwinningen tot een minimum te beperken. Een goede kwaliteit van het infiltrerend hemelwater moet eveneens verzekerd worden.</p> <p>Waar fysiek mogelijk dient tevens te worden ingezet op een collectief systeem voor het deelgebied of grotere terreindelen voor de hemelwaterinfiltratie en – afvoer.</p>	
Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van beschermingsdijken voor de Winge zijn toegelaten.	
<p>De onbebouwde delen in het gebied tussen de spoorweg en de Aarschotsesteenweg kunnen slechts bebouwd worden indien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het verloren gegane volume kan worden gecompenseerd in of nabij het plangebied of indien de waterbeheersingswerken stroomopwaarts langsheen de Winge gerealiseerd en opengesteld zijn <p>en</p> <ul style="list-style-type: none"> - de watertoets bij de aanvraag aantoont dat er geen negatieve effecten zijn op het watersysteem. 	<p>De onbebouwde delen in het gebied tussen de spoorweg en de Aarschotsesteenweg kan pas bebouwd worden als het verloren gegane volume kan gecompenseerd worden in of in de omgeving van het deelgebied of het gecontroleerd overstromingsgebied stroomopwaarts langsheen de Winge gerealiseerd is. Met de realisatie van het project 'beschermingsdijken Winge afwaartse E314 te Holsbeek en Rotselaar'</p> <p>Daarnaast wordt in watertoets bij de aanvraag tot omgevingsvergunning aangetoond dat er geen negatieve effecten zijn op het watersysteem. Het effect kan bijvoorbeeld beperkt worden door overstromingsgevoelig gebied zoveel mogelijk te vermijden of een inname ervan te compenseren door bijvoorbeeld het aanleggen van een bufferbekken binnen het deelgebied.</p>
Het afwateringssysteem dat voorzien wordt is een open afwateringssysteem.	
Er moet worden aangesloten op het rioleringsstelsel. Indien er niet kan worden aangesloten, moet er een afvalwaterzuiverings-installatie op het eigen terrein worden voorzien.	
Het inbuizen van waterlopen is enkel beperkt toegelaten ter hoogte van kruisende infrastructuur.	Het inbuizen van waterlopen dient vermeden te worden en is enkel toegelaten ter hoogte van kruisende wegenis.
De waterlopen worden geïntegreerd in het bedrijventerrein.	
4.1.4. Bepalingen met betrekking tot fauna en flora	
<p>Langsheen de waterlopen wordt, daar waar geen bebouwing en verharding aanwezig is, een aaneengesloten groenstrook van een gemiddelde breedte van 15 meter en een minimale breedte van 10 meter behouden.</p> <p>Onderbrekingen van deze groenstrook zijn lokaal mogelijk in functie van de ontsluiting van het bedrijventerrein.</p>	De breedte die wordt aangegeven is een totale breedte inclusief de waterloop..
4.1.5. Bepalingen met betrekking tot hinderlijke emissies	
Omgevingsvergunningen voor nieuwe bedrijfsgebouwen en/of voor inrichtingswerken van het bedrijventerrein	

worden enkel verleend indien maatregelen voor het vermijden van grote hoeveelheden zure depositie en hinderlijke emissies ten aanzien van kwetsbare receptoren zoals wonen en natuur in het aanvraagdossier zijn opgenomen.	
4.1.6. Bepalingen met betrekking tot verlichting	
In de buurt van meer open en beboste gebieden dient nieuwe verlichting beperkt te worden en neerwaarts gericht te zijn.	Om de verstoring van het omliggende open ruimtegebied te beperken wordt verplicht dat nieuwe verlichting beperkt blijft en neerwaarts gericht wordt.
4.1.7. Bepalingen met betrekking tot erfgoed	
De Onze-Lieve-Vrouwekapel wordt behouden en geïntegreerd in de ontwikkeling.	
4.1.8. Bepalingen met betrekking tot stabiliteit	
Aanvragen tot omgevingsvergunningen in het gebied ten oosten van de spoorweg moeten maatregelen bevatten om een impact van zettingen/stabiliteitsaspecten vanuit het plan naar de omgeving te vermijden.	
4.1.9. Bepalingen met betrekking tot fauna en flora	
Bij de aanvraag tot omgevingsvergunning wordt aangegeven op welke manier rekening gehouden wordt met de aanwezige grondwaterafhankelijke vegetatie binnen of in de omgeving van het deelgebied.	
 <p><i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Artikel 4.2. Zone voor niet hinderlijke bedrijfsactiviteiten</p>	
<p>Enkel opslag en circulatieruimte in functie van de bedrijven, en handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van beschermingsdijken voor de Winge en de aanleg van de bufferstrook zijn toegelaten.</p> <p>In bestaande vergunde of vergund geachte constructies kunnen daarnaast de in art. 4.1 genoemde activiteiten toegelaten worden. Het is toegelaten de bestaande vergunde of vergund geachte constructies te verbouwen, uit te breiden of te herbouwen.</p>	Er wordt een zone voorzien waar enkel opslag en circulatieruimte zijn toegelaten. Op deze manier wordt deze zone gevrijwaard van harde, niet snel verwijderbare constructies om een mogelijk toekomstige parking in functie van een eventuele stopplaats ter hoogte van Danone en/of een omleidingsweg niet te hypothekeren. Zoals aangegeven bij de gewenste ruimtelijke structuur is het mogelijk dat dit deelplan verder verfijnd wordt door de lokale overheden.
<p>Deze overdruk vervalt</p> <ul style="list-style-type: none"> - op het moment dat een omgevingsvergunning wordt verleend voor de aanleg van een treinstation inclusief stationsparking en omleidingsweg <p>of</p> <ul style="list-style-type: none"> - uiterlijk op 12 augustus 2024. 	<p>De zone wordt gevrijwaard voor een periode van 5 jaar te rekenen vanaf het in werking treden van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven. Het GRUP trad in werking op 12 augustus 2019 (BS 29 juli 2019), dus in de voorschriften wordt opgenomen dat de overdruk vervalt uiterlijk op 12 augustus 2024.</p> <p>Indien eerder een omgevingsvergunning wordt verleend voor de aanleg van een station met parking en omleidingsweg, worden de resterende percelen op dat moment reeds vrijgegeven.</p>
 <p><i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Artikel 4.3. Buffer</p>	
4.3.1. Bepalingen met betrekking tot de bestemming	

<p>Tussen de bedrijven en de aangrenzende bestemmingen wordt in een buffer voorzien. De buffer wordt voorzien zoals weergegeven op het grafisch plan en met een minimale breedte van 20 meter.</p> <p>De buffer moet voldoen aan de voorwaarden van visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing, afstand, beheersing van veiligheidsrisico's.</p> <p>Onderbrekingen van deze groenstrook zijn lokaal mogelijk in functie van de ontsluiting van het bedrijventerrein en in functie van langzaam-verkeersverbindingen.</p>	<p>Er wordt een bufferstrook voorzien tussen de bestaande woningen en het SBZ langs de Aarschotsesteenweg, de Astridstraat en het industriegebied.</p> <p>Een buffer behoort tot het bedrijventerrein en moet een overgang vormen tussen het bedrijventerrein en de aangrenzende bestemmingen.</p> <p>De buffer mag slechts beperkt doorsneden worden door kruisende infrastructuur.</p>
<p>4.3.2. Bepalingen met betrekking tot de inrichting</p>	
<p>De buffer (strook/zone) wordt beplant met streekeigen struiken en hoogstammige bomen met het oog op het bufferen van de bedrijfsactiviteiten ten opzichte van de aanliggende functies.</p>	
<p>Werken en handelingen met het oog op de aanleg en het onderhoud van de buffer zijn toegelaten met inbegrip van de aanleg van brandwegen in waterdoorlatende verharding, indien dit om redenen van brandveiligheid wordt opgelegd, of van waterbeheersingswerken.</p>	
<p>Uiterlijk in het plantseizoen dat volgt op het verlenen van een omgevingsvergunning, na de inwerkingtreding van dit ruimtelijk uitvoeringsplan, moet de zone voor buffer aangelegd en beplant zijn.</p>	<p>Deze bepaling heeft betrekking op de volledige bufferzone, inclusief de zone voor niet-hinderlijke bedrijfsactiviteiten.</p>
 <p>Symbolische aanduiding</p> <p><i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Artikel 4.4. Enkelvoudige leiding</p>	
<p>In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een ondergrondse transportleiding en haar aanhorigheden. Bij de beoordeling van de aanvragen voor omgevingsvergunningen voor een transportleiding en aanhorigheden wordt rekening gehouden met de in grondkleur aangegeven bestemming.</p> <p>De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de enkelvoudige leiding en haar aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht.</p>	<p>Het tracé dat opgenomen wordt voor de enkelvoudige leiding is een symbolische aanduiding. Dat betekent dat de grens van het tracé gevolgd moet worden voor zover er geen onoverkomelijke obstakels zijn die een aanpassing vereisen. Onoverkomelijke obstakels zijn bijvoorbeeld bomen, structuur van de ondergrond, kleine constructies of andere obstakels voor het tracé die bij de opmaak van het RUP niet bekend zijn. Gebouwen vallen normaal gezien niet onder die obstakels omdat die bij de opmaak van het RUP bekend zijn.</p> <p>Aanhorigheden van een leiding zijn de constructies die nodig of nuttig zijn om de leiding te kunnen exploiteren. De aanhorigheden kunnen bovengronds of ondergronds aangebracht zijn.</p>
 <p>Symbolische aanduiding</p> <p><i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Artikel 4.5. Leidingstraat</p>	
<p>In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van ondergrondse transportleidingen en hun aanhorigheden. Nieuwe leidingen worden gerealiseerd in functie van het optimaal ruimtegebruik van de leidingstraat. De aanvragen voor omgevingsvergunningen voor een transportleiding en</p>	<p>De aangeduide leidingstraat betreft twee bestaande Fluxysleidingen van de zogenaamde VTN-verbinding tussen Zeebrugge en Duitsland.</p>

<p>aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming.</p> <p>De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de leidingen en hun aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht.</p>	
 <p>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'lijninfrastructuur'.</p> <p>Artikel 4.6. Gebied voor spoorinfrastructuur</p>	
<p>Dit gebied is bestemd voor spoorinfrastructuur en aanhorigheden.</p> <p>In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of de aanpassing van spoorinfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructures, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.</p>	<p>Onder aanhorigheden van spoorwegen wordt onder andere verstaan:</p> <p>Spooruitrustingen, zoals sporen, bovenleidingen, seininrichting, kabelwerken, alle grond- en kunstwerken voor de realisatie van de dragende structuur, alle gebouwen en andere constructies, met noodzakelijke toegangswegen, die verband houden met het onderhoud en de exploitatie van de spoorlijn zoals tractieonderstations, sectioneerposten, seinposten, onderhoudsplatformen, dienstlokalen, communicatie, alle toegangs- en langswegen voor onderhouds- en veiligheidsdoeleinden, alle voorzieningen op het gebied van veiligheid en eventuele ventilatie, zoals evacuatieschachten, afsluitingen, ventilatie-uitrustingen, de infrastructures voor de afwatering van de spoorbedding, zoals grachten, duikers, pompstations, stopplaatsen..</p>
 <p><i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Artikel 4.7. Inrichtingsstudie</p>	
<p>Handelingen voor een project dat bepalend is voor de globale ontwikkeling van het gebied of vanaf 1ha zijn alleen toegelaten na voorlegging van een inrichtingsstudie, opgemaakt voor het ganse gebied. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op de beoordeling van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.</p> <p>De inrichtingsstudie zal ten minste aantonen hoe wordt ingespeeld op de artikelen 4.1 tot en met 4.6. In de inrichtingsstudie wordt weergegeven hoe de waterhuishouding wordt geregeld, hoe het best oordeelkundig kan omgegaan worden met verlichting zodat een donkere nachtfase bewaard blijft en welke maatregelen genomen worden op het vlak van ontsluiting. Er wordt hierbij uitgegaan van een modal-shift gericht op een verhoogd aandeel openbaar vervoer.</p> <p>De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied.</p> <p>De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier over de aanvraag voor de omgevingsvergunning en wordt meegestuurd naar de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe omgevingsvergunningsaanvraag kan een bestaande</p>	<p>Een inrichtingsstudie is bedoeld om specifieke informatie te krijgen om een vergunningsaanvraag te beoordelen.</p>

inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.	
---	--

4.1.5 Op te heffen voorschriften

De voorschriften van het gewestplan Leuven, bestemmingszone:

- agrarisch gebied
- industriegebied
- gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's

BPA Saldoplan Wilsele-Noord, bestemmingszone:

- achteruitbouwzone

Het gebied bevat geen goedgekeurde verkavelingen. Er worden dus geen verkavelingen opgeheven.

Het gemeentelijk RUP Zonevreemde woningen blijft van kracht.

5 Ruimtebegroting

Bestemmingscategorie	Huidige bestemmingen in het plangebied	Bestemmingen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan	Vershil
Landbouw	11 ha	0 ha	-11 ha
Industrie	15,5 ha	26 ha	+10,5 ha
Overige	0 ha	0,5 ha	+0,5 ha