



INTERLEUVEN

ONDERNEMEND EN ONDERSTEUNEND



Scopingnota RUP kernversterking Kortenberg



Adviesverlening en begeleiding
Ruimtelijke ordening

Maart 2024



INHOUDSOPGAVE

1. DOEL RUP KERNVERSTERKING EN ALGEMENE VERORDENING	6
1.1. Aanleiding	6
1.2. Toelichting bij de startnota	7
1.3. Toelichting bij de scopingnota	9
1.4. Ruimtelijke situering	11
1.5. Mogelijke alternatieven	12
1.5.1. Nulalternatief	12
1.5.2. Locatiealternatieven	12
1.5.3. Programma- en inrichtingsalternatieven	12
1.6. Doel van het RUP en de verordening	12
1.6.1. Probleemstelling	12
1.6.1.1. demografie.....	12
1.6.1.2. Leefbaarheid en open ruimte	13
1.6.1.3. Mobiliteit.....	16
1.6.1.4. Voorzieningen.....	17
1.6.1.5. Klimaatverandering	18
1.6.1.6. Druk kernverdichting	19
1.6.1.7. Stijgende kosten door verdichting van het buitengebied.....	20
1.6.2. Strategie voor kernversterking	21
1.6.3. Van kernverdichting naar kernversterking	21
1.6.3.1. Sterke woonkernen	22
1.6.3.2. Handvesten voor de dorpskern van Kortenberg.....	23
1.6.3.3. Algemeen kader voor het bouwen.....	23
1.7. Het RUP en de verordening als instrument	24
2. SITUERING BINNEN BESTAANDE CONTEXT	25
3. SITUERING BINNEN WETTELIJKE CONTEXT	25
3.1. Algemeen	25
3.2. Relatie met plannen van aanleg, verordening en verkavelingen.....	26
3.3. Relatie met structuurplan Vlaanderen.....	27
3.4. Relatie met structuurplan Vlaams-Brabant	28
3.5. Relatie met structuurplan Kortenberg.....	31
3.6. Relatie met het Strategische Visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	32
3.7. Relatie met het Provinciaal beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant	33
3.8. Relatie met Omgevingsanalyse.....	34
3.9. Relatie met 'algemene stedenbouwkundige verordening'	37
3.10. Relatie met monumentenplan.....	38
3.11. Relatie met het Regionaal Mobiliteitsplan Leuven	38
3.12. Relatie met Regionet Leuven	41
3.13. Planbaten - planschade?.....	42
3.14. Recht van voorkoop, onteigeningen of rooilijnplan?	42
4. STRATEGIE VOOR KERNVERSTERKING	43
4.1. Zoneringskaart Kernversterking	43
4.2. Differentiatie binnen en tussen de woonkernen.....	58
4.3. De woonkern van Kortenberg.....	64
4.3.1. Het dorpshart: van dorpsstraat tot steenweg	64
4.3.2. Een leesbaar dorpshart aan de vallei	72
4.3.3. Een gedifferentieerde ontwikkeling rond het dorpsplateau in een groen kader.....	73
4.3.4. Binnengebieden.....	76

4.3.5. Zoneringskaart.....	77
4.4. De woonkernen van Erps en Kwerps	78
4.5. Projecten buiten het toepassingsgebied van de zonering	81
5. AANZET VOORSCHRIFTEN RUP EN VERORDENING.....	82
6. SCREENING MILIEU-EFFECTEN	87
6.1. Planproces met MER-screening.....	87
6.2. Aanpak.....	88
6.3. Referentiescenario.....	88
6.4. Voorafgaande toetsen	88
6.4.1. RVR-toets.....	88
6.4.2. Grensoverschrijdende effecten.....	90
6.5. Bodem	90
6.5.1. Bestaande situatie	90
6.5.2. Effectenbespreking	90
6.5.3. Conclusie Bodem	92
6.6. Water.....	92
6.6.1. Grondwater	92
6.6.1.1. Infiltratiegevoelige bodems.....	92
6.6.1.1.1. Bestaande situatie	92
6.6.1.1.2. Effectenbespreking	92
6.6.1.2. Winterbed	93
6.6.1.3. Grondwaterstromingsgevoelige gebieden	93
6.6.1.4. Hellingen	94
6.6.1.5. Erosiegevoeligheid	94
6.6.1.6. Hemelwaterplan.....	94
6.6.1.7. Conclusie grondwater	97
6.6.2. Oppervlaktewater en overstromingsgevoeligheid	98
6.6.2.1.1. Bestaande situatie	98
6.6.2.1.2. Effectenbespreking	98
6.6.3. Conclusie water	102
6.7. Biodiversiteit	103
6.7.1. Biotoopverlies/biotoopwijziging	103
6.7.2. Rustverstoring.....	104
6.7.3. Barrièrevorming en versnippering	104
6.7.4. Conclusie Biodiversiteit.....	104
6.8. Natuur.....	104
6.8.1. Algemeen	104
6.8.2. Stikstof	107
6.8.3. Conclusie natuurgebieden	107
6.8.4. Passende beoordeling, verscherpte natuurtoets.....	107
6.9. LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE	110
6.9.1. Bestaande situatie	110
6.9.1.1. Beschermde landschappen, dorpsgezichten en monumenten	110
6.9.1.2. Monumentenplan en vastgestelde inventaris	110
6.9.1.3. Landschapsrelicten en erfgoedlandschappen.....	110
6.9.1.4. Atlas der buurtwegen.....	110
6.9.1.5. Archeologie	111
6.9.1.6. EFFECTEN LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE	111
6.10. Mens en ruimte	111
6.10.1. Verkeer en mobiliteit	111

6.10.1.1. Bestaande situatie	111
6.10.1.2. Toekomstige situatie verkeer en mobiliteit	112
6.10.1.3. Ruimte: referentiesituatie en gevolgen van het RUP	112
6.10.2. Effecten mens en ruimte	113
6.11. Geluid en trillingen	113
6.11.1. Beschrijving van de referentiesituatie.....	113
6.11.2. Effecten geluid en trillingen	113
6.12. Lucht.....	116
6.12.1. Bestaande situatie	116
6.12.2. Effecten lucht	116
6.13. Leemten in de kennis.....	118
6.14. Overzicht aandachtspunten.....	118
6.15. Conclusie m.e.r.-screening analyse bestaande situatie	118
7. BIJLAGEN	119
7.1. Bijlage 1: Verslag publieke raadpleging (onder de vorm van Q&A).....	119
7.2. Bijlage 2: Overzicht inspraakreacties en adviezen	121
7.3. Bijlage 3: Bronvermelding gebruikte kaartlagen.....	134
7.3.1. Atlas van de buurtwegen	134
7.3.2. Bodem - erosie.....	134
7.3.3. Economie	134
7.3.4. Grootchalig referentiebestand - GRB	134
7.3.5. Grenzen	135
7.3.6. Grondwater	135
7.3.7. Infrastructuur	135
7.3.8. Kadaster	136
7.3.9. Landbouw.....	136
7.3.10. Landschap en erfgoed.....	136
7.3.11. Localisatie.....	137
7.3.12. Milieu	137
7.3.13. Natuur en bos	137
7.3.14. Openbaar vervoer	138
7.3.15. Oppervlaktewater	138
7.3.16. Orthofoto.....	138
7.3.17. Recreatie	138
7.3.18. Reliëf	138
7.3.19. RO-planning	139
7.3.20. Topografische kaart.....	139
7.3.21. Trage wegen	140
7.3.22. Voorzieningen	140
7.3.23. Watertoets.....	140

FIGUREN

Figuur 1: Overzicht planproces	7
Figuur 2: Ruimtelijke situering plangebied: gewestplan.....	11
Figuur 3: Prognose huishoudens en bevolkingspiramide	13
Figuur 4: Gewestplan	26
Figuur 5: Bestaande RUP's binnen het plangebied	27
Figuur 5: gewenste open ruimte structuur structuurplan Kortenberg	32
Figuur 6: afbakening zones uit omgevingsanalyse	37
Figuur 7: regionaal mobiliteitsplan	38
Figuur 8 toekomstig netplan vervoersregio Leuven (Bron: De Lijn).....	39
Figuur 9 overzichtskaart fietssnelwegen Vlaams-Brabant	40
Figuur 10: corridors uit het Regionet	42
Figuur 11: historische clusters en erfgoedobjecten.....	44
Figuur 12: clusters voorzieningen.....	45
Figuur 13: openbaar vervoer en functioneel fietsnetwerk	46
Figuur 14: gebouwdichtheid	47
Figuur 15: overstromingsgevoeligheid pluviaal en fluviaal (2023)	49
Figuur 16: VEN, IVON gebied, habitatgebied en vogelrichtlijngebied.....	50
Figuur 17: cijfers kernenatlas Provincie Vlaams-Brabant	52
Figuur 18: structuurschets	54
Figuur 19: overzicht afbakening woonkern en parameters uit analyse	55
Figuur 20: afbakening woonkernen	57
Figuur 21: afbakening woonzoning.....	63
Figuur 22: bouwhoogte	65
Figuur 23: bouwtypologie.....	66
Figuur 24: verschillende zones: doortocht, dorpsstraten, overgangszone	68
Figuur 25: principeschets hoofdstructuur dorpshart (dorpskern type 1)	71
Figuur 26: de topografische kaart van het NGI uit 1873.....	72
Figuur 27: het dorpshart rond het dorpsplateau	75
Figuur 28: zoneringskaart Kortenberg dorp	77
Figuur 29: de topografische kaart van het NGI uit 1873.....	78
Figuur 28: zoneringskaart Erps-Kwerps	80
Figuur 30: zoneringskaart	85

1. DOEL RUP KERNVERSTERKING EN ALGEMENE VERORDENING

1.1. Aanleiding

De gemeente Kortenbergh is een aantrekkelijke gemeente. De goede bereikbaarheid en de ligging tussen Leuven en Brussel, het groene karakter en de waardevolle landschappelijke kwaliteiten zijn belangrijke troeven die de gemeente aangenaam maken om te wonen.

Kortenbergh kent een historisch gegroeide verlating van hoofdzakelijk eengezinswoningen. Deze historische verlating heeft ertoe geleid dat het voorzieningenniveau in de dorpskernen relatief laag is. Vandaag wordt de handelsattractiviteit grotendeels bepaald door de gewestweg, de Leuvensesteenweg (N2), die het grondgebied doorkruisen. Door de autobereikbaarheid is de afgelopen decennia een verschuiving opgetreden van kerngebonden handel naar baanwinkels. De mobiliteit wordt hierdoor ook moeilijker te sturen.

Door zijn strategische ligging is Kortenbergh een interessante gemeente voor nieuwe ontwikkelingen. Vanuit de groeiende vraag naar woningen, in het bijzonder naar compact wonen, worden vele nieuwe woonprojecten op poten gezet die de historische structuur en het groene karakter van de gemeente onder druk zetten.

Om een antwoord te bieden op deze uitdagingen, werd in 2015 een omgevingsanalyse opgesteld. Deze had als doel om op basis van ontwerp onderzoek een ruimtelijke visie voor nieuwe ontwikkelingen op te stellen. De thema's kernversterking, landschap en mobiliteit met trage wegen stonden hierbij centraal.

In de omgevingsanalyse werden ruimtelijke principes en concepten geformuleerd die aan deze ruimtelijke visie tegemoetkomen. In deze scopingnota worden deze ruimtelijke principes verder uitgewerkt en aangevuld. Er wordt onderzocht hoe ze kunnen worden vastgelegd in een zoning met bijhorende regels.

De gemeente kent ook heel wat cultuurhistorisch erfgoed. De herbestemming van de grotere panden tot meerdere woningen kan te rechtvaardigen zijn in densere woongebieden en in functie van het behoud van waardevol bouwkundig erfgoed. Via het nadenken hoe deze bescherming in regels kan worden omgezet wordt ook hier aan tegemoet gekomen.

Het opstellen van een RUP kernversterking (ACT 2.2.1) en een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening (ACT 2.2.6) werden opgenomen in het Meerjarenplan 2020-2025 van de gemeente Kortenbergh dat goedgekeurd werd op de Gemeenteraad van 2 december 2019. Voor de verordening wil men komen tot heldere en transparante richtlijnen voor mensen die willen bouwen in Kortenbergh. Voor het RUP Kernversterking vertrekt men van het engagement uit het Burgemeestersconvenant. Om de doelstelling te halen van de vermindering van de uitstoot, is het noodzakelijk dat niet alleen de woonkernen op een doordachte manier versterkt, onthard en vergroend worden, maar ook dat de woonkernen nabij openbaarvervoerknooppunten worden gebouwd. Zo vermindert de auto-afhankelijkheid en spaart men de open ruimte.¹

Als eerste stap in de opmaak van het RUP en de verordening werd een visienota opgemaakt. Deze visienota is op 12 september 2022 door de gemeenteraad als beleidsmatig gewenste ontwikkeling (BGO) vastgesteld omdat de principes wenselijk zijn vanuit het ruimtelijk

¹ Meerjarenplan 2020 – 2025 Kortenbergh, p. 7 en 8

1.2. Toelichting bij de startnota

Planningsprocessen vanaf 1 mei 2017 moeten de nieuwe procedure volgen. Het uitvoeringsbesluit regelt onder meer dat:²

- Het geïntegreerd proces heeft als doel de processen te stroomlijnen door inhoudelijke en procedurele inconsistenties te vermijden. Door de vroege consultatie in het begin van het planningsproces en een openbaar onderzoek op het einde wordt het draagvlak voor de ruimtelijke uitvoeringsplannen versterkt.

1. Startnota ('*wat gaan we doen*', onderworpen aan een participatiemoment)
2. Scopingnota ('*is de opmaak van een effectenbeoordelingsrapport noodzakelijk?*')
3. Voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan (schriftelijk advies en/of plenaire vergadering)
4. Ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan (gemeenteraadsbeslissing gevolgd door een openbaar onderzoek)
5. Definitief ruimtelijk uitvoeringsplan (gemeenteraadsbeslissing).

The diagram illustrates the planning process for the RUP of the Oosterschelde. It shows a vertical sequence of steps with horizontal input points for participation and advisory periods.

- startnota**
- ↓
- scopingsnota**
- ↓
- plenaire vergadering of 'schriftelijke' adviesvraag voorontwerp RUP en ontwerp effectbeoordelingen**
- ↓
- ontwerp-RUP met ontwerp-effectbeoordelingen**
- ↓
- definitieve RUP en effectbeoordelingen**

Horizontal inputs (indicated by arrows pointing to the right):

- 1^{ste} participatie (60 dagen) adviesverlening** points to the transition between **startnota** and **scopingsnota**.
- 21 dagen adviesverlening** points to the **plenaire vergadering** step.
- 2^{de} participatie openbaar onderzoek adviesverlening 60 dagen** points to the transition between **ontwerp-RUP** and **definitieve RUP**.

A vertical arrow on the right side points downwards, labeled: **procesnota: proces + actoren**.

² BVR 17/02/2017

7/140

De procesnota beschrijft hoe het planningsproces verloopt. Bij de start van het planproces wordt een vorm van participatie voorzien. De (lokale) overheid mag zelf kiezen hoe dit opgevat wordt: dit kan bijvoorbeeld met een wijkvergadering, een terreinbezoek of een toelichting. Later in het proces is er nog een verplicht openbaar onderzoek van 60 dagen. De start- en procesnota en het ontwerp ruimtelijk uitvoeringsplan moeten onder meer worden aangekondigd op de gemeentelijke website. Zo wordt de drempel tot inzage van de plannen beperkt. De wijziging van het decreet maakt het mogelijk om niet-ruimtelijke voorschriften op te nemen in een stedenbouwkundige verordening, die samen met het ruimtelijk uitvoeringsplan wordt opgemaakt.

De startnota wordt opgemaakt door het planteam. Het planteam kan zich laten ondersteunen door een studie bureau of een erkend MER-deskundige.

De startnota bevat:³

1. een beschrijving en verduidelijking van de doelstellingen van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan;
2. een afbakening van het gebied of de gebieden waarop het plan betrekking heeft;
3. een beknopte beschrijving van de alternatieven voor het ontwerpplan of voor onderdelen ervan, die de initiatiefnemer heeft overwogen, en een beknopte beschrijving van de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven;
4. een beschrijving van de reikwijdte en het detailleringsniveau van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan en daaraan gekoppeld de reikwijdte en het detailleringsniveau van de te voeren effectonderzoeken zoals in die fase gekend;
5. de relatie met het ruimtelijk structuurplan en, in voorkomend geval, met andere relevante beleidsplannen;
6. een weergave van de gedane analyse, vermeld in artikel 4.2.6, § 1, 5°, en artikel 4.4.1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, met inbegrip van de redenen waarom geen planmilieueffectrapport, respectievelijk ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgemaakt;⁴
7. in voorkomend geval, relevante gegevens uit vorige effectbeoordelingen of uit de goedgekeurde rapporten die daaruit zijn voortgekomen;
8. in voorkomend geval, de impact of het effect dat het geïntegreerde planningsproces kan hebben op mens of milieu in een ander gewest of land of op de gebieden die onder de federale bevoegdheid vallen;
9. een overzicht van instrumenten die samen met het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan ingezet kunnen worden, als die al bekend zijn in deze fase.

De startnota is een verdere uitwerking van de BGO waar enkele aanpassingen zijn gedaan zoals het coherenter maken van de afbakening en het verfijnen van de regels rond de minimale perceelsbreedte en de ontwikkelingswijze van het woonlandschap. Daarnaast zijn ook de nieuwe watertoetskaarten van 2023 in rekening gebracht.

³ VCRO art. 2.2.4. §2

⁴ Wanneer noodzakelijk wordt daar bijkomend een beschrijving van de te onderzoeken effecten en van de inhoudelijke aanpak van de effectbeoordelingen, aan toegevoegd.

1.3. Toelichting bij de scopingnota

De scopingnota bouwt voort op de startnota en bevat minstens dezelfde onderdelen als de startnota. "De scopingnota bepaalt de te onderzoeken ruimtelijke aspecten en de effectbeoordelingen die moeten worden uitgevoerd, alsook de methode ervan. Bij de opmaak wordt rekening gehouden met de adviezen en het resultaat van de participatie, vermeld in artikel 2.2.7, § 2, artikel 2.2.12, § 2, en artikel 2.2.18, § 2, van deze codex. De diensten, bevoegd voor milieueffectrapportage en veiligheidsrapportage, integreren hun kwaliteitsbeoordeling over de inhoudsafbakening van het planmilieueffectrapport conform artikel 4.2.8, § 6, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, respectievelijk van het ruimtelijk veiligheidsrapport conform artikel 4.4.2, § 3, van het voormelde decreet, in de scopingnota. De scopingnota is samen met de procesnota de leidraad voor het verdere verloop van het geïntegreerde planningsproces dat leidt tot de opmaak van het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan." "Als uit de scopingnota blijkt dat een milieueffectrapport of een ruimtelijk veiligheidsrapport opgemaakt moet worden, maakt de dienst, bevoegd voor milieueffectrapportage, respectievelijk de dienst bevoegd voor veiligheidsrapportage, voor het verdere verloop van het geïntegreerde planningsproces deel uit van het planteam in functie van de effectrapportage."

"Uiterlijk voor de voorlopige vaststelling van het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan wordt in de scopingnota door de dienst bevoegd voor milieueffectrapportage bepaald of een milieueffectrapport moet worden opgemaakt. Uiterlijk voor de voorlopige vaststelling van het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan wordt in de scopingnota door de dienst bevoegd voor veiligheidsrapportage, in de gevallen bepaald overeenkomstig artikel 4.4.1, § 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, bepaald of een ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgemaakt."

De scopingnota kan tijdens het geïntegreerde planningsproces aangevuld worden. De aangevulde scopingnota wordt op dezelfde wijze gepubliceerd als de oorspronkelijke scopingnota. De scopingnota wordt opgemaakt door het planteam. Het planteam kan zich laten ondersteunen door een erkend MER-deskundige.

De startnota en de visie van dit RUP werden het voorjaar van 2021 formeel openbaar gemaakt en verzonden naar de aangeduide adviesinstanties. De inspraakreacties uit de publieke consultatie en de adviezen werden één voor één doorgenomen en behandeld. Voor een overzicht van de bemerkingen en adviezen alsook de behandeling ervan verwijzen we naar de bijlagen. De meeste reacties hebben niet geleid tot bijstellingen, maar waar nodig zijn enkele aanpassingen en aanvullingen opgenomen. De detailleringsgraad van de aanzet van de voorschriften is tegenover de startnota nog beperkt verder uitgewerkt. In het voorontwerp van het RUP zullen de voorschriften uitgeschreven worden in artikels.

Er zijn een aantal zaken gecorrigeerd en aangevuld. Volgende hoofdzaken zijn aangevuld in deze scopingnota tegenover de startnota (naast een aantal correcties en verduidelijkingen):

- Een verkooprecht is toegevoegd om een mix van wonen en gemeenschapsfuncties en recreatie te kunnen voorzien.
- De mogelijkheid om binnengebieden te ontwikkelen in de dorpscentra via sociale woningen wordt geschrapt.
- Het onderscheid tussen de woonkernen Everberg en Meerbeek, enerzijds, en Erps-Kwerps en Schoonaarde, wordt nog verder verantwoord.

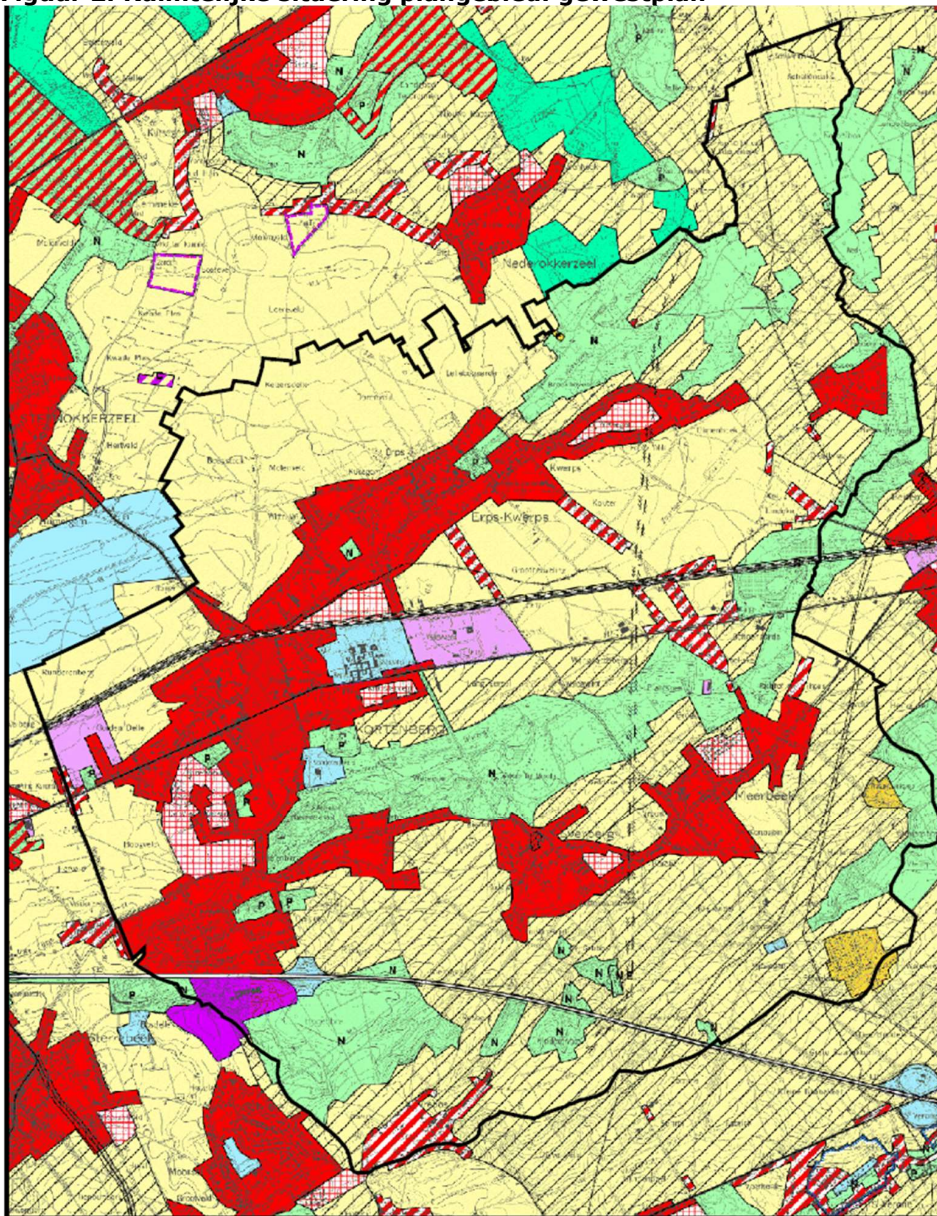
- De kansenkaart 'ruimtelijk rendement verhogen voor gemengde omgevingen' is toegevoegd.
- Een kwalitatieve omschrijving van de te verdichte zones van Erps en Kwerps gemotiveerd vanuit het bestaande voorzieningenniveau is toegevoegd.
- Bij de afweging van de strategie wordt de fietssnelweg F3 nog benoemd.
- Er is een aanzet voor voorschriften voor minimale geluidsisolatie in de zones waar lawaaikerngebieden van toepassing zijn.
- De disciplines geluid en trillingen werden aangevuld met het afwegingskader bij nieuwe woonontwikkelingen van het team Omgevingseffecten (Mer).
- Er wordt een uitzondering in de voorschriften gemaakt voor co-housing projecten en sociale woningbouw.
- Er wordt verduidelijkt dat rooilijnplannen van kracht blijven.
- Er zijn voorschriften ingevoegd omtrent bemalingen en de faunapasseerbaarheid van afsluitingen.
- De screening van de milieueffecten werd verder uitgewerkt en herschreven in functie van een meer gedetailleerde behandeling van de effecten.
- Er zijn bepalingen opgenomen die bijdragen aan de versterking van het groenblauwe netwerk zoals omtrent groendaken, verhardingsgraad en een verplichte klimaatboom.

Deze aanpassingen, met uitzondering van de herschrijving van de screening van de milieueffecten, zijn hieronder in het rood weergegeven.

1.4. Ruimtelijke situering

Het RUP bestrijkt het volledige grondgebied van Kortenbergh, voor wat betreft de zones die een bestemming in de categorie wonen hebben binnen het gewestplan Leuven. Het woongebied bestaat voornamelijk uit 'volrood' woongebied. Enkele uitlopers van Erps-Kwerps en Meerbeek, Schoonaarde en Vrebus liggen in landelijk woongebied. Woonparkgebied is er niet in Kortenbergh. Er zijn 6 woonuitbreidingsgebieden voorzien die, met uitzondering van een aantal reeds ontwikkelde zones, niet in de afbakening liggen.

Figuur 2: Ruimtelijke situering plangebied: gewestplan



1.5. Mogelijke alternatieven

1.5.1. Nulalternatief

Het 'nulalternatief' bestaat er uit dat er geen nieuw planinitiatief wordt genomen. Dit zou betekenen dat er geen overdruk wordt voorzien op de verschillende woongebieden volgens het gewestplan. Omgevingsvergunningsaanvragen zullen worden beoordeeld volgens de goede ruimtelijke ordening waarbij de omgeving in rekening wordt gebracht. Dit wil zeggen dat de versnippering van de open ruimte, het stijgende ruimtebeslag, het verdichten van slecht gelegen gronden, ... wordt verdergezet. Het nulalternatief mag niet verward worden met de bestaande toestand op het terrein. Dit betekent de huidige toestand zonder uitvoering van alle opties die de huidige bestemmingstoestand biedt. Zowel het eigenlijke nulalternatief (huidige planologische situatie) als de bestaande toestand vandaag zullen bij de verschillende milieudisciplines aan bod komen.

1.5.2. Locatiealternatieven

Het RUP gaat samen met de verordening de toegelaten woontypologieën, het maximaal aantal bouwlagen, de dichtheid, kwaliteitsvoorwaarden, parkeernormen,... vastleggen. Logischerwijs zijn er geen locatiealternatieven denkbaar om de vooropgestelde ambities juridisch te verankeren. Het gaat immers om de vertaling van een visie op kernversterking voor het grondgebied van Kortenbergh. Daarnaast is het in principe mogelijk om de contouren van de verschillende deelzones op een andere manier te bepalen. Deze contouren bouwen echter voort op de visiekaart uit de omgevingsanalyse, zijn afgestemd op het gewestplan en werden verder verfijnd op basis van een GIS-analyse en structuurschets. Ook hier zijn geen locatiealternatieven weerhouden.

1.5.3. Programma- en inrichtingsalternatieven

Zoals hierboven reeds vermeld zal het RUP en de verordening via stedenbouwkundige voorschriften de toegelaten woontypologieën, het maximaal aantal bouwlagen, de dichtheid, kwaliteitsvoorwaarden, parkeernormen,... vastleggen. Het plangebied wordt opgedeeld in zones waarbij er verschillende stedenbouwkundige voorschriften zullen gelden. Zo zal er per zone een maximale dichtheid worden opgelegd. Daarnaast kan er bij dorpskernen type 1 en 2 een hogere densiteit toegelaten worden indien het project een meerwaarde vormt voor de nabije omgeving. Op die manier kan er op een alternatieve maar kwalitatieve manier ontwikkeld worden.

1.6. Doel van het RUP en de verordening

1.6.1. Probleemstelling

1.6.1.1. demografie

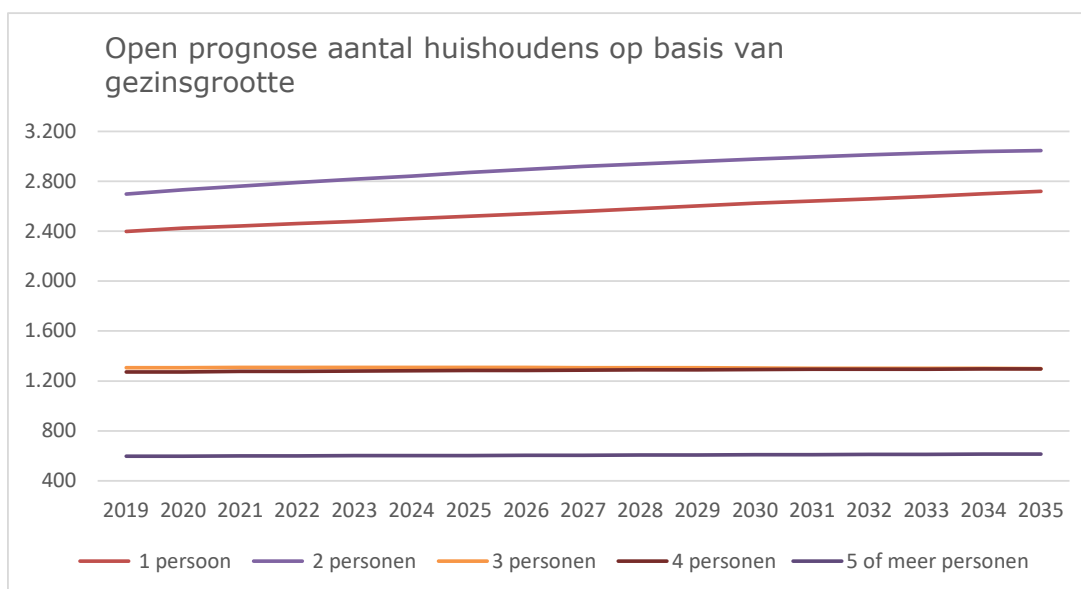
De stijging van het aantal huishoudens is een algemene trend. In Kortenbergh wordt verwacht dat tegen 2030 het aantal huishoudens zal gestegen zijn van 8.205 tot 8.979 gezinnen. (1038 huishoudens tegen 2035) Dit komt, naast het verschil tussen geboortes, sterftes en migratie, ook door de vergrijzing en andere trends zoals minder kinderen per gezin, meer kinderloze gezinnen en een stijgend aantal alleenstaanden. De aanwezigheid van meer huishoudens zorgt voor een hogere nood aan geschikte woningen. Gezinsverdunning en vergrijzing zijn belangrijke demografische trends. Dit betekent dat vooral de vraag naar kleinere woningen gerelateerd aan (zorg)voorzieningen sterk zal stijgen in de komende jaren.⁵

⁵ Voorontwerp Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant, Versie tweede voorontwerp 17.12.2021, p. 26

De woonbehoeftestudie uit 2020 van de gemeente Kortenberg (goedgekeurd op de gemeenteraad van 12 september 2022) toont aan dat het aantal inwoners in de periode 2000-2019 sterk is gegroeid. Namelijk van 17.355 inwoners in 2000 tot 20.191 inwoners in 2019. Vooral het aandeel 65-plussers is systematisch toegenomen (2.741 in 2000 tot 3.867 in 2019), waardoor er sprake is van vergrijzing van de totale populatie. Dit fenomeen treft men in bijna heel Vlaanderen aan. Deze evolutie zal zich nog verder zetten.

De gezinsgrootte in de gemeente is gedaald van 2,49 inwoners per huishouden in 2002 tot 2,44 inwoners per huishouden in 2019. De woonbehoeftestudie heeft aangetoond dat de hierboven omschreven dalende lijn zich vooral situeert bij de kleinere huishoudens van 1 of 2 personen. Dit is onder andere het gevolg van de versnippering van het huidige aantal huishoudens. Dit komt door een toenemend aantal echtscheidingen, ongehuwden die steeds vaker zelfstandig gaan wonen en een verhoogd aantal (alleenstaande) 65-plussers.

De woonbehoeftestudie concludeert dat er in de toekomst extra woningen nodig zullen zijn om de demografisch groei op te vangen. Daarnaast zal de huishoudensgrootte steeds kleiner worden en zal de vergrijzing toenemen. Daardoor zal de nood naar compactere woningen groter worden.



	2000	Aandeel tov totale bevolking	2010	Aandeel tov totale bevolking	2019	Aandeel tov totale bevolking
0-17 jaar	3.738	21,5 %	4.090	21,6 %	4.261	21,1 %
18-29 jaar	2.522	14,5 %	2.453	13,0 %	2.697	13,4 %
30-64 jaar	8.354	48,1 %	9.276	49,0 %	9.366	46,4 %
65+ jaar	2.741	15,8 %	3.118	16,5 %	3.867	19,2 %
totaal	17.355	100 %	18.937	100 %	20.191	100 %

Figuur 3: Prognose huishoudens en bevolkingspiramide

1.6.1.2. Leefbaarheid en open ruimte

Open ruimte is een kostbaar goed. Natuur- en bos - gebieden, parken, buurt- en speeltuinen, boerderijen, volkstuintjes, ... dragen bij aan een groene, gezonde en aantrekkelijke omgeving

waar het goed is om te leven. Daarnaast vervult de open ruimte een belangrijke rol op het vlak van voedselproductie, klimaatverandering, biodiversiteit, identiteit, toeristische aantrekkelijkheid, ... De gemeente heeft daarom als taak dit kostbaar goed te beschermen. Dit betekent dat ze een beleid moet voeren dat de verdere inname van open ruimte tegengaat. Het ruimtelijk beleid staat voor de uitdaging een ommekeer te realiseren. Het doel is om harde ruimtefuncties zo veel mogelijk een plaats te geven binnen het bestaand ruimtebeslag (de door bebouwing en infrastructuur ingenomen ruimte) zodat de open ruimte gevrijwaard blijft. Het rendement van het ruimtebeslag moet toenemen en de druk op de open ruimte moet sterk dalen. Bijkomend ruimtebeslag moet vermeden worden.

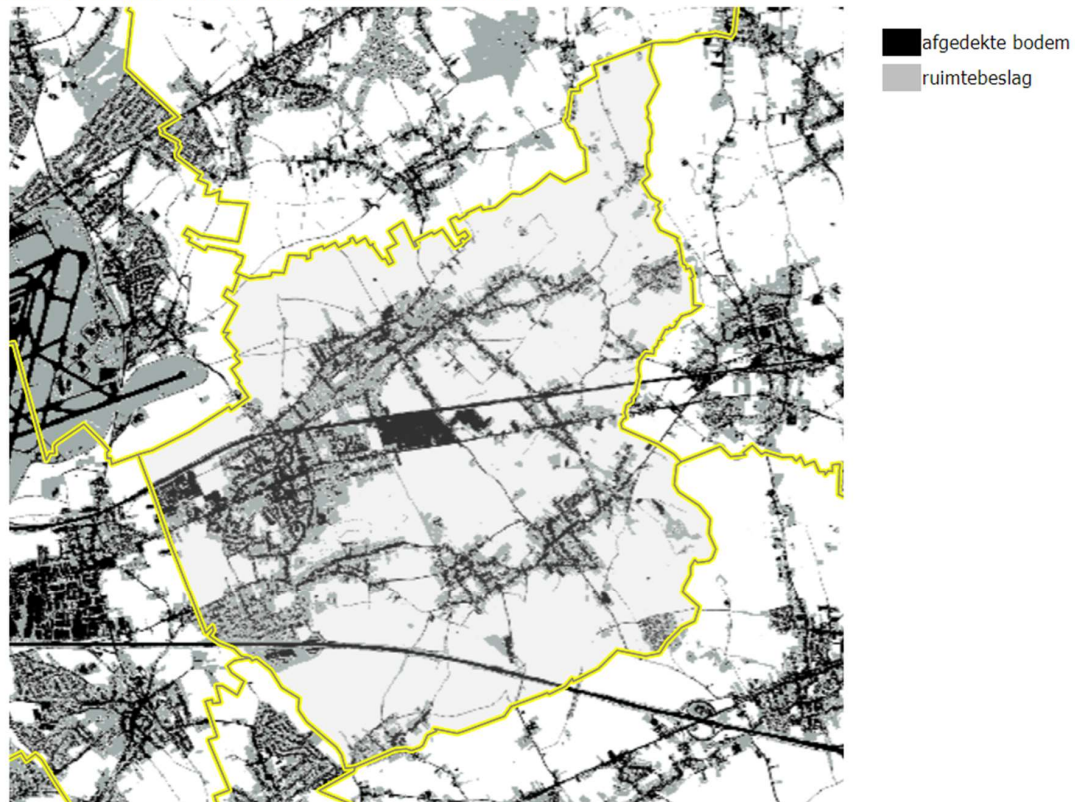
Er is nood aan bewuste keuzes over locaties voor het verhogen van het rendement en het wegnemen van ruimtebeslag en verharding buiten de woonkernen. Het bijkomende ruimtebeslag, de verharding en de versnippering van bebouwing moeten actief worden teruggedrongen. Door in te zetten op de ontwikkeling van de dorpskernen moet de druk op de open ruimte verminderen.⁶

Door de bebouwing te veel uit te spreiden over het grondgebied is de leefbaarheid van de gemeente gedaald. Dagelijks wordt er in Kortenberg 144 m² extra open ruimte ingenomen.⁷ Deze versnippering vindt voor een deel haar oorsprong in de bestemming uit het gewestplan. De doelstelling om plaats te vinden voor toekomstige huishoudens, kan niet zomaar geprojecteerd worden op alle gewestplanzones en alle plaatselijke situaties. Grote delen van het 'Woongebied' volgens het gewestplan van 1977 liggen midden in de open ruimte, het zogenaamde "buitengebied", zonder voorzieningen en met slechts een minimale bereikbaarheid van het openbaar vervoer. Er is dus nood aan een differentiatie binnen de gewestplanbestemming die de open ruimte meer beschermt.

⁶ Strategische Visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, p.26

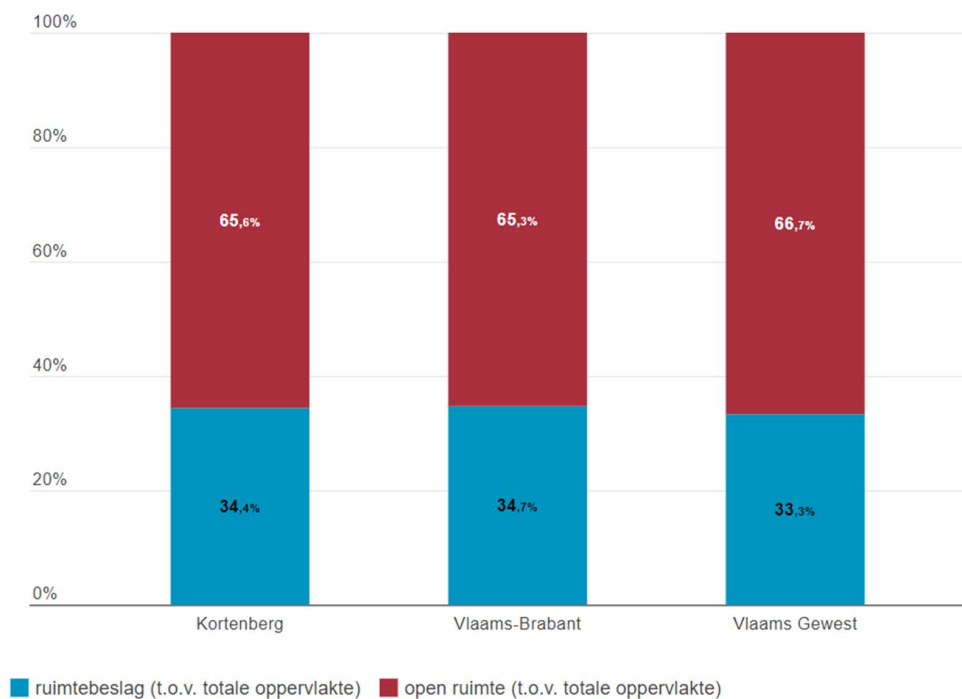
⁷ Betonrapport natuurland, Detailfiche Kortenberg, zie https://www.natuurland.be/sites/default/files/images/inline/betonrapport_detailfiches_gemeenten_2018.pdf

Kaart 2 | Ruimtebeslag (2019) en bodemafdekking (2018)



Bron: [Ruimtebeslag \(2019\)](#), [Bodemafdekkingskaart \(2018\)](#) | provincies.incijfers.be

Grafiek 2 | Landgebruik - open ruimte en ruimtebeslag, % t.o.v. totale oppervlakte (2019)



Bron: Landgebruiksbestand | provincies.incijfers.be

1.6.1.3. Mobiliteit

Steeds meer mensen maken meer verplaatsingen. De oorzaak is de demografische groei, de blijvende aantrekkingskracht van de centraal gelegen gemeente Kortenberg, een groeiend aantal pendelaars, een hoger activiteitsniveau, meer welvaart en (te) grote afstanden tussen activiteiten en voorzieningen.

Voor deze verplaatsingen kiest men in twee op drie gevallen voor de auto. Voor woon-werkverkeer gaat het zelfs over vier op vijf verplaatsingen. Meer verplaatsingen met de auto zorgen voor meer files. Ook de alternatieve (sluip)routes raken overbelast. Structurele files komen hierdoor niet enkel op primaire, maar ook op secundaire wegen en lokale routes voor. In Kortenberg zijn er naast de algemene verzadiging van de E40 en de N2 in de spitsuren ook op kleinere wegen verkeersproblemen. De te grote druk op de verkeersinfrastructuur leidt tot onveiligheid en een vermindering van de leefbaarheid, zowel voor omwonenden als voor gebruikers. Vooral de zachte weggebruiker lijdt onder de verkeersonveiligheid. Naast de luchtvervuiling veroorzaakt verkeer 44% van de CO₂-uitstoot op het grondgebied van de provincie Vlaams-Brabant. Personenwagens zijn verantwoordelijk voor 80% van de CO₂-uitstoot gerelateerd aan verkeer. Als de huidige tendens aanhoudt, dan neemt het wegverkeer tegen 2030 met nog eens 15 tot 30% toe. Dit leidt tot heel wat negatieve gevolgen voor onze bereikbaarheid, leefbaarheid van woongebieden en aantrekkelijkheid van dorpskernen.⁸

Meer weginfrastructuur en verkavelingen met wegenis bieden geen duurzame oplossing voor dit probleem. Een structurele oplossing voor het mobiliteitsprobleem moet in de eerste plaats ingrijpen op de oorzaak van deze verplaatsingsbehoefte. Met andere woorden, we moeten de ruimte zo organiseren dat de verplaatsingsbehoefte minimaal wordt. Nabijheid is immers de beste mobiliteit.

Er dringt zich een 'modal shift' op: van de wagen naar een mix van verschillende vervoersmodi. In de Klimaatstudie Vlaams-Brabant wordt een 'modal shift' bepleit van personenwagen naar fiets en openbaar vervoer (50% auto, 25% fiets en 25% openbaar vervoer). De fiets is aan een opmars bezig. Naast de opkomst van de e-bike zien we een enorme diversifiëring in types en gebruik van de fiets: bakfietsen, fietskarren, ... Zo gaat de fiets de concurrentie aan met het gemotoriseerd verkeer. Het is een bijzonder grote uitdaging voor het ruimtelijke beleid om deze evolutie ook van de aangepaste infrastructuur te voorzien in functie van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Onderzoek van VITO toont aan dat investeringen in fietsinfrastructuur altijd lonen én zichzelf tot 14 keer terugbetalen op het vlak van gezondheid, leefmilieu en verkeersveiligheid.⁹ Door de verspreide bebouwing van de dorpen wordt een 'modal shift' bemoeilijkt. De verspreide bebouwing staat daarnaast ook een efficiënt openbaar vervoer in de weg. Daarvoor is het nodig om het wonen te verdichten waar multimodale knooppunten van openbaar vervoer aanwezig zijn.

Kortenberg kent zoals vele gemeenten rond Leuven een stijgende verkeersproblematiek met een te groot aandeel aan gemotoriseerd verkeer. Daarom moet beleidsmatig gezien het bijkomend woningaanbod aan een hogere dichtheid zorgvuldig gelokaliseerd worden binnen de kernen die daarvoor goed uitgeruste (voorzieningen) en ontsloten (knooppunt openbaar vervoer, fiets) zijn. Op die manier wordt zoveel mogelijk kansen gegeven aan de stijging van het gebruik van duurzaam vervoer (openbaar vervoer, fiets- en voetgangersverkeer).

⁸ Voorontwerp Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant, Versie tweede voorontwerp 17.12.2021, p. 29

⁹ 'Health impact model for modal shift from car use to cycling or walking in Flanders: application to two bicycle highways' in Journal of Transport & Health

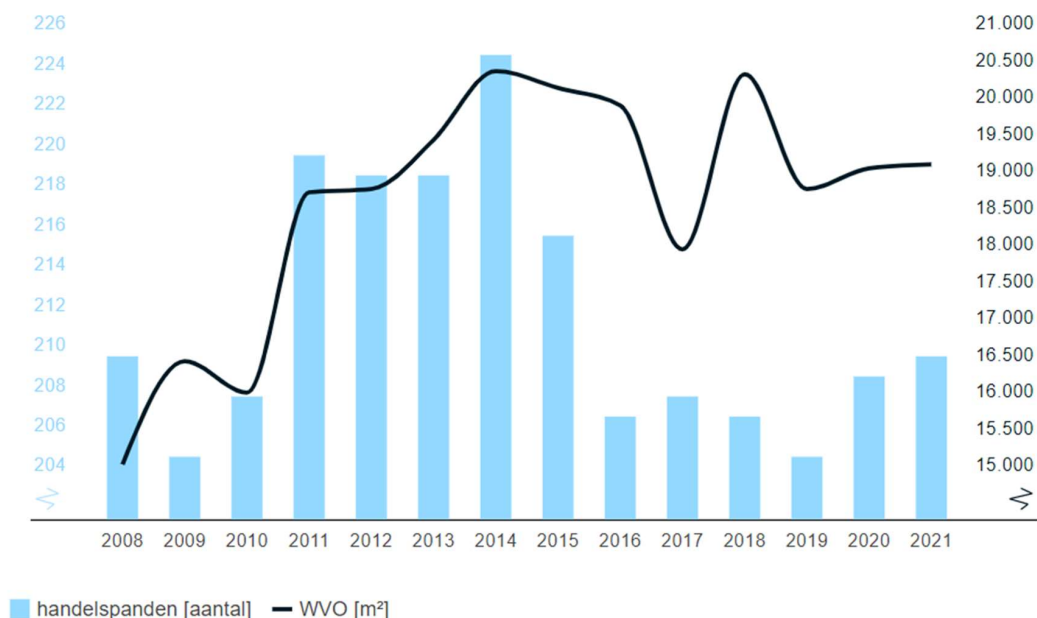
De mobiliteitsuitdaging heeft ten slotte ook een fundamentele sociale component. De mate waarin iemand zich kan verplaatsen, bepaalt immers ook de mate waarin die persoon kan participeren in de samenleving. Vooral buiten de dorpskern, waar activiteiten en voorzieningen op grote afstand liggen en de uitbouw van een performant openbaar vervoer een bijzondere uitdaging vormt. Dit heeft vooral gevolgen voor specifieke doelgroepen zoals ouderen, schoolgaande jeugd, en personen met een beperkte mobiliteit.

1.6.1.4. Voorzieningen

Voorzieningen zoals scholen, winkels, ziekenhuizen en sportvelden vormen een belangrijk onderdeel van de leefomgeving van een dorp. Met 'voorzieningen' worden zowel publieke (school, cultuur, openbare diensten, sport, zorg, speelruimte ...) als commerciële voorzieningen (handel, commerciële dienstverlening, recreatie ...) aangeduid. De beschikbaarheid van voorzieningen bepaalt mee de leefkwaliteit. Elke inwoner dient toegang te hebben tot de nodige voorzieningen. Dagelijkse voorzieningen liggen bij voorkeur in het dorpshart op korte afstand zodat ze te voet en per fiets bereikbaar zijn.

Voorzieningen hebben nood aan een voldoende groot gebruikerspotentieel. Met andere woorden, nabije voorzieningen zijn haalbaar als er voldoende gebruikers aanwezig zijn. Maar omgekeerd geldt ook: door het bundelen van woningen en activiteit op gewenste locaties, ondersteunt men het draagvlak voor voorzieningen en worden nieuwe voorzieningen zoals bijvoorbeeld handelszaken aangetrokken. Dankzij de aanwezigheid of de potentiële aanwezigheid van handel en voorzieningen komt het dorpshart in aanmerking om een proportioneel groter deel van de woningbehoefte op te vangen. Dat vergroot dan weer het potentieel voor bijkomende handelsvoorzieningen en diensten in het dorpshart.

Grafiek 3 | Evolutie handelspanden en winkelvloeroppervlakte in Kortenbergh (2008-2021)



Bron: Locatus | provincies.incijfers.be

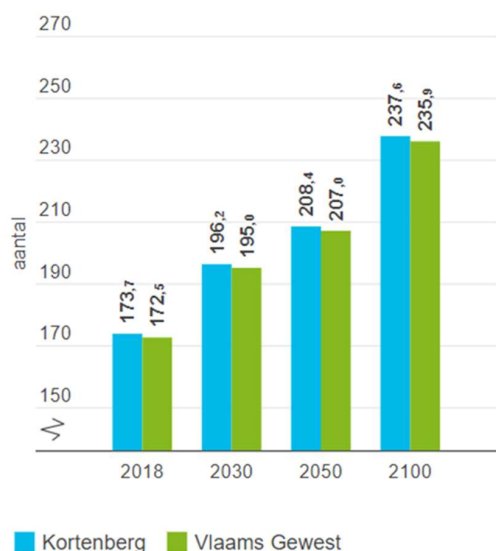
1.6.1.5. Klimaatverandering

De aarde warmt snel op als gevolg van de uitstoot van broeikasgassen door menselijke activiteiten. Het is van fundamenteel belang om de verdere opwarming tegen te gaan om zo de negatieve gevolgen in te perken. Een drastische vermindering van onze uitstoot van broeikasgassen is dus noodzakelijk. De klimaatverandering maakt het weer extremer, met zowel perioden van droogte als wateroverlast. Het klimaat wordt gemiddeld ook warmer, met hittestress tot gevolg, vooral in de dichtbebouwde gebieden. De klimaatverandering heeft ook ingrijpende indirecte gevolgen. Voedselzekerheid, waterschaarste, veiligheid, welvaart, de druk op onze ecosystemen,... het zijn allemaal uitdagingen veroorzaakt door de klimaatverandering. Daarom moeten we niet alleen inzetten op het uitdoven van de uitstoot aan broeikasgassen, maar ook op klimaatadaptatie: het aanpassen aan een veranderend klimaat en het beschermen tegen de onomkeerbare risico's van klimaatopwarming.¹⁰

Nieuwe bebouwing buiten de woonkernen leidt tot onnodige en bijkomende verkeersstromen, bijkomende CO₂-uitstoot en de extra verharding maakt dat dat overtollig regenwater niet meer kan infiltreren in de bodem, wat zorgt voor bijkomende verdroging. Tegelijk is er een verlies open ruimte die net een oplossing kan bieden voor de klimaatproblemen - door CO₂ op te slaan in de bodem, door voor verkoeling te zorgen op hete dagen, door overtollig regenwater op te vangen.

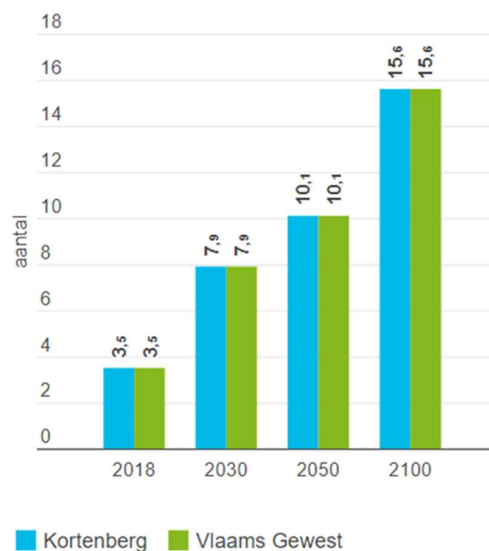
Door betonning van de ondergrond wordt infiltratie van water onmogelijk. Bovendien komt dat watervolume almaar vaker in piekperiodes. Dat vergroot de kans op overstromingen en ondergelopen kelders. Tegelijk krijgt het regenwater niet de kans om de diepere grondlagen aan te vullen, zodat we vaker te maken krijgen met problematische droogte. Een groene inrichting zorgt voor verkoeling - noodzakelijk op hete zomerdagen, die talrijker zullen worden door meer verharding.

Grafiek 1 | Evolutie droge dagen per jaar (huidige klimaat, 2030, 2050 en 2100)



Bron: Klimaatportaal Vlaamse Milieumaatschappij | provincies.incijfers.be

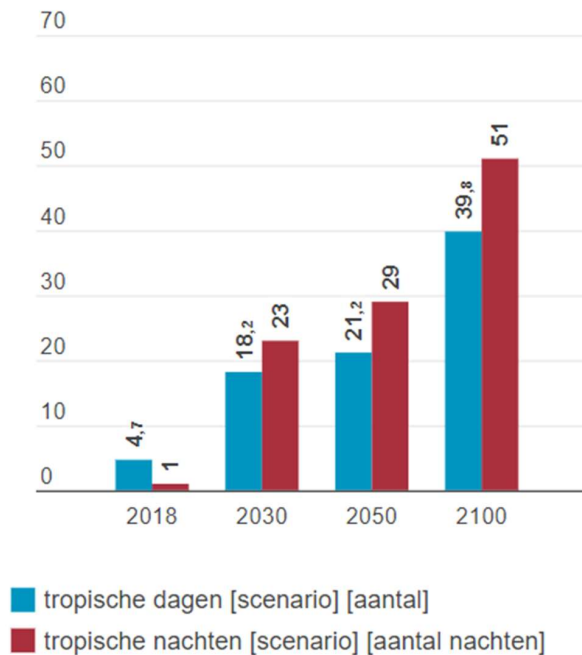
Grafiek 9 | Evolutie dagen met zware neerslag (huidige klimaat, 2030, 2050 en 2100)



Bron: Klimaatportaal Vlaamse Milieumaatschappij | provincies.incijfers.be

¹⁰ Voorontwerp Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant, Versie tweede voorontwerp 17.12.2021, p. 24, 25

**Grafiek 16 | Evolutie tropische dagen en nachten per jaar
(huidige klimaat, 2030, 2050 en 2100)**



Bron: Klimaatportaal Vlaamse Milieumaatschappij | provincies.incijfers.be

1.6.1.6. Druk kernverdichting

Heel wat gemeenten zijn reeds begonnen met kernversterkende initiatieven om groei op een kwalitatieve manier op te vangen. Er is nood aan een krachtig beleid, gericht op het minimaliseren van de ontwikkelingen buiten de kernen. Alleen zo krijgt de kernversterking maximale slaagkansen.

De woonbehoeftestudie heeft aangetoond dat er nood is aan 600 bijkomende woonegelegenheden in de periode 2019-2030 en 774 bijkomende woonegelegenheden tegen 2035, maar ook dat deze nood volledig opgevangen kan worden met de direct beschikbare bouwgronden binnen het woongebied die zijn gelegen in reeds goedgekeurde verkavelingen of gronden gelegen in woongebied langs een uitgeruste weg, aan een gemiddelde dichtheid van 15 woningen per hectare. Volgens het Register Onbebouwde Percelen (ROP) zijn er 802 loten verspreid over 105 ha, oftewel 1.585 wooneenheden aan een gemiddelde van 15 woningen per hectare direct beschikbaar. Binnen het volledige woongebied (woonkern en buitengebied) is er dus voldoende ruimte om de 600 bijkomende woningen te voorzien.

Volgens een studie van Regionet Leuven is slechts 61 hectare gelegen in of nabij de (goed gelegen) woonkernen. Dit zou betekenen dat er 915 potentiële woningen bij een dichtheid van 15 woningen per hectare direct beschikbaar zijn. Omwille van de ambitie: 'hogere dichtheden in de kernen', die zowel in het RSV als RSVB wordt uitgesproken (zie verder), ligt het potentieel woonaanbod daar een stuk hoger, namelijk:

- 1525 wooneenheden bij een dichtheid van 25 woningen per hectare,
- of 1830 wooneenheden bij een dichtheid van 30 woningen per hectare.

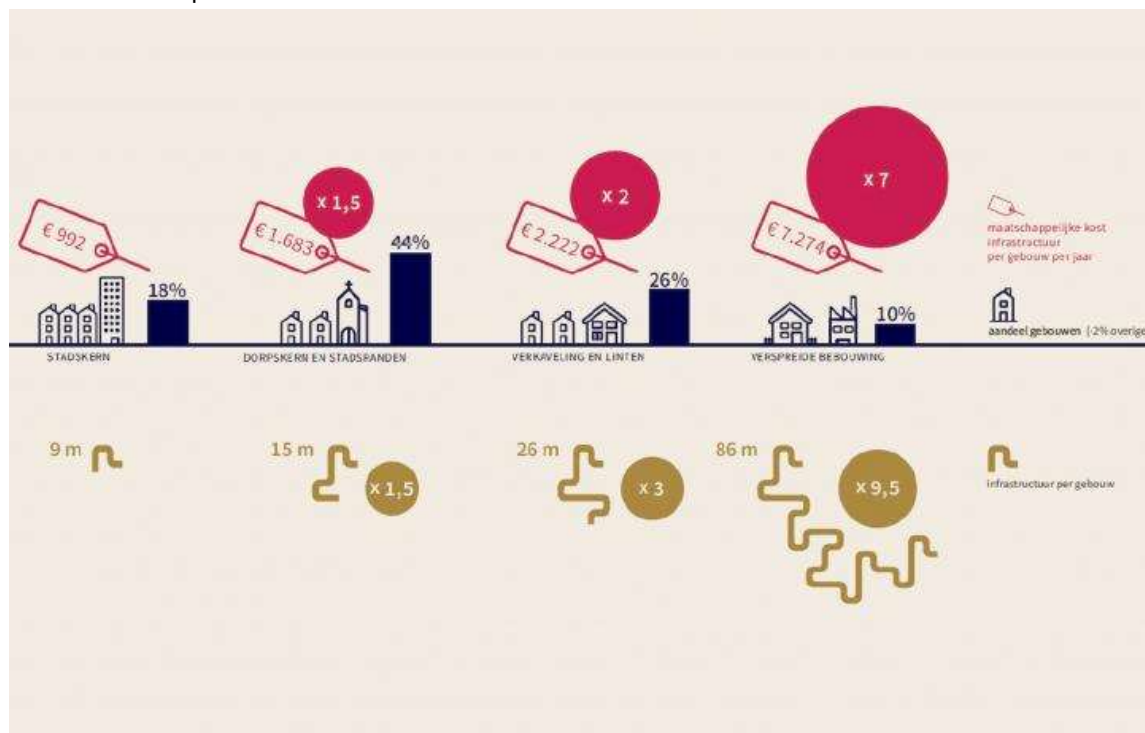
Er is bijgevolg voldoende ruimte binnen de woonkernen om de 600 bijkomende woningen te voorzien.

Heel wat percelen worden omwille van hun ligging of kwetsbaarheid vandaag liever niet meer aangesneden. Het gaat over individuele bouwgronden, maar ook over grote lappen grond langs uitgeruste wegen. Vaak bieden die percelen nog de laatste zichten op de mooie landschappen. Naast de onbebouwde percelen verhoogt ook de druk om bestaande woningen buiten de woonkernen op te delen of te vervangen door meergezinswoningen. Gezien men de bouwreserve buiten de woonkernen niet moet aansnijden voor de woonbehoefte kan men de druk op verdichting in de richting van de woonkernen sturen en zo een antwoord bieden op bovenstaande probleemstellingen.

Er is een stijgende druk om in de woonkernen te verdichten door de sterke woonvraag naar compacter wonen. Een belangrijk onderdeel van de leefbaarheid van de woonkernen bestaat uit het kwalitatief houden van dit compact wonen. Het inpassen van deze typologieën in het dorpsse weefsel dient op een kwalitatieve manier te gebeuren. Door de grote druk overstijgen deze ontwikkelingen vaak de draagkracht (wat een kern aan kan op het vlak van impact op de mobiliteit, de voorzieningen, het straatbeeld, het dorpskarakter, ...) van de kernen. De draagkracht geeft de mate weer waarin een bepaald gebruik van de ruimte door een bepaald gebied verdragen wordt, zonder dat het bestaande gebruik en de eigenheid van de ruimtelijke structuur in het gedrang komen.

1.6.1.7. Stijgende kosten door verdichting van het buitengebied

VITO onderzocht de kostprijs van verspreide bebouwing op het vlak van infrastructuur, mobiliteit en het verlies aan open ruimte. De evolutie van kosten voor de onderzochte thema's tonen een duidelijke trend aan: hoe verspreider de bebouwing, hoe hoger de maatschappelijke kosten. De gemeenschap betaalt, afhankelijk van de afstand tot de woonkern, 2000 € tot 7000 € per jaar minder voor een woning in de woonkern dan een woning in het buitengebied. Dit komt omdat er minder infrastructuur nodig is, de mobiliteitsproblemen kleiner zijn en er minder verlies is aan open ruimte.



1.6.2. Strategie voor kernversterking

1.6.3. Van kernverdichting naar kernversterking

Vanuit de bovenstaande probleemstellingen blijkt dat het nodig is om het bijkomende woonaanbod in de verschillende woonkernen te voorzien en het buitengebied zoveel mogelijk te vrijwaren. De woonkernen dienen dus verdicht te worden. Het bijkomende woningaanbod aan een hogere dichtheid zorgvuldig lokaliseren binnen de kernen die daarvoor goed uitgerust (voorzieningen) en ontsloten (knooppunt openbaar vervoer, fiets) geeft volgende oplossingen:

- Men kan de ontwikkeling buiten de kernen stoppen of afremmen;
- Het duurzaam vervoer (het zacht verkeer en openbaar vervoer) wordt efficiënter;
- Voorzieningen zullen meer draagkracht krijgen;
- De nieuwe ontwikkelingen zullen minder maatschappelijke kosten veroorzaken;
- Er kan meer open ruimte behouden blijven voor een goede leefkwaliteit;
- Meer open ruimte blijft over om water op te vangen, verkoeling te geven, voedsel te produceren, ...;
- Het dorpse landschappelijke groene karakter blijft bewaard.

Op deze manier streeft men naar woonkernen die makkelijk bereikbaar zijn met voldoende voorzieningen die te voet of met de fiets bereikbaar zijn, waar mensen kunnen ontspannen en elkaar ontmoeten en waar er voldoende groen is. Dit vraagt om een geïntegreerd beleid en aandacht voor detailhandel, zorgaanbod, voldoende parkeervoorzieningen, voorzieningen (scholen, winkels, openbare dienstverlening, ...) in de kernen op wandel- en fietsafstand, de aanleg van trage wegen, veel groenvoorzieningen in de kernen en open ruimte buiten de dorpskernen.

Om deze kernverdichting op een kwalitatieve en doordachte manier te laten gebeuren wordt er een strategie uitgedacht om te komen tot kernversterking. De ontwikkelingen dienen, gezien hun grotere impact dan de klassieke ontwikkeling, zich op een juiste manier in te passen in het dorpse karakter. Dit kan enkel gebeuren door projecten in de kernen te faciliteren die de draagkracht van de omgeving respecteren, die een meerwaarde voor de omgeving creëren en die rekening houden met de dorpse context van de verschillende dorpen. Elke toevoeging of verbouwing moet dus rekening houden met de bestaande structuur van de bebouwing. Elke toevoeging of verbouwing heeft immers een impact op de beeldkwaliteit en leefbaarheid van straten, buurten en wijken. Men dient met andere woorden rekening te houden met de draagkracht van de omgeving. De tolerantie van de ruimte om bijkomend gebruik op te vangen is niet overal hetzelfde. Dit maakt dat het verantwoord is om kernverdichting te voorzien binnen de woonkernen en niet in het buitengebied. De ruimtelijke draagkracht in de woongebieden buiten de kernen laat niet toe om veel toevoegingen binnen het bestaande weefsel toe te laten zonder het bestaande gebruik en de eigenheid in gedrang te brengen.

Voorliggende scopingnota heeft, naast de verdichting naar de juiste plaats te sturen, ook als doel het behoud en het versterken van een aantrekkelijk woon-, werk- en leefkwaliteit voor huidige en toekomstige bewoners. Dit betekent in de eerste plaats dat zowel de kwaliteit van de gebouwen op zich als de stedenbouwkundige kwaliteit van de ruimere omgeving gevrijwaard moeten blijven en dat er gestreefd wordt naar een rationeel grondgebruik. Een van de hoofddoelstellingen van ruimtelijke ordening is het streven naar ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Voorliggende verordening wil ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid binnen de woongebieden verzekeren en daarvoor een duidelijk toetsingskader aanrijken.

1.6.3.1. Sterke woonkernen

De vier deelgemeenten Kortenberg, Erps-Kwerps, Meerbeek, Everberg hebben een verschillende verschijningsvorm en zorgen voor ruimtelijke contrasten wat betreft het landschap, densiteit en de functiemenging binnen de gemeente. Daarom is het voor bepaalde verschijnings- en ordeningsprincipes niet mogelijk om aan de hand van één uniform voorschrift op een gepaste wijze in te spelen op deze diversiteit voor het hele grondgebied. Dit betekent dat er een gedifferentieerd ruimtelijk beleid nodig is dat inspeelt op een kwalitatieve kernversterking die rekening houdt met de eigenheid van elk dorp. Hiervoor is er in eerste plaats een afbakening nodig van deze kernen. Bij deze afbakening dient men te onderzoeken hoe deze woonkernen verder versterkt kunnen worden met respect voor de dorpseigenheid. Daarnaast is er ook een strategie nodig om, om te gaan met het omliggende buitengebied met haar specifieke landschappelijke kwaliteiten.

woonkernen: kwalitatieve kernversterking

Bijkomende woningen moeten worden geconcentreerd in de dorpskernen, omwille van de nabijheid van dagelijkse voorzieningen en van een sociaal netwerk. Deze concentratie vergroot het draagvlak voor voorzieningen. Zo dragen de extra woningen bij tot de kernversterking en creëren ze een leefbare omgeving. Buiten de (levendige)¹¹ woonkernen ligt het groeipercentage lager. Om de vergrijzing en de gezinsverdunding op te vangen, zijn aangepaste woontypologieën nodig. In de dorpskernen wordt vooral het aanbod aan kleinere wooneenheden versterkt. Zeker voor deze woningtypes is het belangrijk dat ze in de centraal gelegen dorpskernen terecht komen. Gezien het volume aan bijkomende woningen is het aangewezen deze extra woningen te clusteren in een verkeersluw dorpshart, gecombineerd met bestaande en/of nieuwe voorzieningen.

De maximale benutting van het verdichtingspotentieel geeft aan dat de gemeente er goed aan doet om de effectief te realiseren groei op een beperkt aantal locaties binnen de dorpskern te lokaliseren, zodat die locatie (de dorpskern) via de groei een voldoende dichtheid bereikt om effectief als hefboom voor kernversterking te kunnen fungeren. Daarom is het aangewezen om meergezinswoningen of projecten met meerdere ééngezinswoningen te voorzien in de dorpskernen. Ook het aansnijden van binnengebieden is nuttig voor deze verdichting. De noodzakelijke verdichting moet de eigenheid van de woonkernen versterken en passen binnen de historische context, de schaal van de omgeving en het erfgoed. Daarnaast moet er aandacht besteed worden aan gebruiksvriendelijk maken van de publieke ruimte voor alle bevolkingsgroepen. Tegelijk dient er te worden ingezet op de uitbouw van publieke groene ruimte en (groene) speelruimte. En een fijnmazig netwerk van trage wegen in de bebouwde dorpskernen nodigt uit om met de fiets of te voet te gaan.

buitengebieden: versnippering open ruimte tegengaan

De verdere versnippering van de open ruimte door wonen moet actief worden tegen gegaan. Daarom is het innemen van extra ruimte voor woningen buiten de woonkernen absoluut te vermijden. Zonder extra open ruimte in te nemen, kunnen ingesloten, bouwrijpe percelen nog wel worden overwogen. Een grotere dichtheid dan de huidige - bijvoorbeeld door een verdere opdeling van bouw kavels - is echter niet aan te raden. Nieuwe verkavelingen en bijkomende bouwpercelen moeten dan ook maximaal worden vermeden. Ook nieuwe meergezinswoningen door nieuwbouw of de opdeling van bestaande woningen buiten de kernen, is absoluut niet gewenst.

¹¹ Zie Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant: *Kernen ontsloten door hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en een voldoende hoog voorzieningenniveau*

1.6.3.2. Handvesten voor de dorpskern van Kortenberg

De gemeente ondervindt een druk vanuit meergezinswoningbouwprojecten in het dorps hart van Kortenberg die beeldbepalend zijn maar waar onvoldoende handvaten voorhanden zijn om deze op een goede manier te beoordelen. Ze ondervindt dat de projecten te weinig rekening houden met de noden, de eigenheid en authenticiteit van het dorp. Vanuit het principe van kernversterking is het noodzakelijk om voldoende woningen in de dorpskern te ontwikkelen om het woonaanbod nabij voorzieningen en met duurzame bereikbaarheid te verhogen.

Het inbrengen van projecten met compacte woningen in het dorpse weefsel moet op een kwalitatieve manier gebeuren met respect voor de dorpse schaal en het landelijke karakter. De huidige handvaten uit de omgevingsanalyse, de tot 12 september 2022 gehanteerde 'Algemene Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening' zijn echter voornamelijk generische regels en principes die onvoldoende houvast geven aan de gemeente om de kwaliteit en inpassing van deze projecten te garanderen. Er zijn in het centrum nog een aantal binnengebieden en straten waar reeds druk tot ontwikkeling zit en waar ook ruimte is voor verdichting. De visienota kernversterking die door de gemeenteraad van 12 september 2022 als beleidsmatige gewenste ontwikkeling is aangenomen is een goed instrument dat de aanzet heeft gegeven voor de opmaak van dit RUP. Het doel is om in deze scopingnota uitspraken te doen over welke elementen in rekening gebracht moeten worden voor de gemeente Kortenberg. Op de GR van 12 september 2022 werd daarnaast een afwegingskader voor de beoordeling van beeldbepalende projecten door een kwaliteitskamer goedgekeurd. Op die manier hoopt de gemeente om grote projecten beter te laten inpassen in de dorpse schaal en het landelijke karakter van de gemeente.

1.6.3.3. Algemeen kader voor het bouwen

Wie vandaag in Kortenberg wil bouwen, herbouwen of verbouwen en om die reden een omgevingsvergunning aanvraagt, moet rekening houden met regels en voorschriften van uiteenlopende aard. Voorbeelden van dergelijke regels en voorschriften zijn onder andere:

- decreten: de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening aangevuld met verschillende uitvoeringsbesluiten en omzendbrieven, het decreet betreffende de omgevingsvergunning, het decreet houdende de beveiliging van woningen door optische rookmelders, het decreet betreffende het grond- en pandenbeleid, het decreet houdende de Vlaamse wooncode, het bosdecreet, het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, het decreet Algemeen milieubeleid (DABM), ...
- ruimtelijke plannen: het gewestplan, Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP), verkavelingsplannen, ...
- wetboeken: het burgerlijk wetboek, het veldwetboek, ...
- gewestelijke verordeningen: de verordening wegen voor voetgangersverkeer, de verordening hemelwaterputten, de verordening weekendverblijven, de verordening toegankelijkheid, de verordening breedband, ...
- provinciale verordeningen: de provinciale stedenbouwkundige verordening met betrekking tot verhardingen, provinciale stedenbouwkundige verordening met betrekking tot het overwelfen van grachten en onbevaarbare waterlopen, ...
- milieuwetgeving: VLAREM, milieueffectrapportage (MER), ...
- bouwnormen: basisnormen brandveiligheid, geluidsnormen, EPB-regelgeving, ...
- nutsvoorzieningen: leveranciers van nutsvoorzieningen leggen bepaalde voorwaarden op om te kunnen aansluiten op hun net.

Deze regels en voorschriften maken het voor een aanvrager niet altijd even makkelijk om na te gaan welke documenten men dient te raadplegen en te volgen om een omgevingsvergunningsaanvraag op een correcte manier op te stellen en in te dienen. Naast het aftoetsen aan het wettelijk kader dient in de gemeente Kortenberg ook rekening gehouden te worden met de visienota kernversterking die als BGO gebruikt wordt bij het beoordelen van omgevingsvergunningsaanvragen.

De ambitie van het regulerend kader dat uit deze scopingnota zal volgen is om een overzichtelijk toetsingskader te bieden voor de behandelende ambtenaar en een houvast voor de aanvrager bij de ontwikkeling van een project en het opstellen van een omgevingsvergunningsaanvraag:

- De stedenbouwkundige voorwaarden voor meergezinswoningen in de gemeente Kortenberg te verfijnen. Met het RUP en de verordening wenst de gemeente de ontwikkeling van (kleinschalige) meergezinswoningen op daarvoor geschikte locaties te stimuleren en in te perken waar deze niet optimaal gelegen zijn. De uitgangspunten voor deze locatiekeuze zijn kernversterking en de opwaardering van de dorpskernen van de gemeente door functievermenging met handel en voorzieningen.
- Het parkeerbeleid in de gemeente Kortenberg te ondersteunen door het opleggen van parkeernormen en op die manier de toenemende druk op het openbaar domein te verminderen.
- Het vastleggen van een aantal vuistregels omtrent inplanting, bouwdiepte en bouwvolume van eengezinswoningen en meergezinswoningen.
- Het bewaken van de kwaliteit bij omgevingsvergunningsaanvragen betreffende de villa's, de herenhuizen en voormalige boerderijen die kenmerkend erfgoed zijn voor het grondgebied. Het opdelen van deze grotere panden in meerdere wooneenheden is te rechtvaardigen in functie van het behoud van dit bouwkundig erfgoed en het voorkomen van leegstand.
- Vertalen van de principes van kernversterking op een kwalitatieve manier op maat van Kortenberg zonder afbreuk te doen aan het dorpse en landelijke karakter van de gemeente.

1.7. Het RUP en de verordening als instrument

Om de principes uit de visienota juridisch vast te leggen wordt er gekozen voor een contouren-RUP en een bijhorende verordening. Er zal een rolverdeling onderzocht worden tussen het RUP en de verordening. Samen vloeien ze rechtstreeks voort uit de visienota die de doelen en principes uitzette. Het RUP zal voornamelijk gebruikt worden om de afbakening van de woonkernen en de verschillende zones en hun bestemming vast te leggen. De verordening zal eerder het grootste gedeelte van de inrichtingsvoorschriften bevatten. (zie verder onder aanzet voorschriften)

De goedkeuring van de visienota als BGO was een eerste stap in het opzetten van een visie op de gewenste duurzame ontwikkeling van de woonkernen en het buitengebied. De gemeente wenst de lijnen die in de BGO werden uitgezet al toe te passen in haar vergunningenbeleid. Voor de projecten die door het college van burgemeester en schepenen schriftelijk gunstig geadviseerd zijn in de periode tussen 12 september 2021 en 12 september 2022 zullen nog volgens de algemene stedenbouwkundige verordening die goedgekeurd werd door gemeenteraad op 25 juni 2018 beoordeeld worden. Bij de definitieve vaststelling van het RUP en de verordening dienen alle projecten te voldoen aan de voorwaarden van het RUP en verordening.

2. SITUERING BINNEN BESTAANDE CONTEXT

De gemeente Kortenberg valt binnen de Vlaamse Ruit. Deze wordt gevormd door de grootstedelijke gebieden Brussel/Gent/Antwerpen en het regionaal stedelijk gebied Leuven. Kortenberg ligt ongeveer centraal tussen Leuven en Brussel, in de onmiddellijke invloedssfeer van het Brussels hoofdstedelijk gewest. Kortenberg behoort tot de groene gordel rond het Brussels stadsgewest en grenst aan het Leuvens stadsgewest en de noordoostelijke rand van de Brusselse morfologische agglomeratie. De gemeente wordt doorsneden door een aantal belangrijke infrastructuur: de N2 Leuvensesteenweg, de E40 autosnelweg Brussel-Luik en de spoorlijn L36 Brussel-Leuven. De spoorweg loopt ongeveer parallel met de steenweg Brussel-Leuven en verdeelt het grondgebied van Kortenberg in twee delen: een noordelijk deel met het grondgebied Erps-Kwerps en een zuidelijk deel gevormd door de overige drie fusiegemeenten Kortenberg, Everberg en Meerbeek. In het noorden paalt Kortenberg aan Steenokkerzeel en Kampenhout, in het oosten aan Herent, in het zuiden aan Bertem en Tervuren en in het westen aan Zaventem. Het noordwesten van de gemeente paalt aan de economische zone rond de luchthaven. Er is een grote landschappelijke kwaliteit door de ligging op de rand tussen laag- en midden België. Deze ligging resulteerde in een glooiend landschap dat wordt doorbroken met beboste getuigenheuvels. Vandaag zijn beide structuren nog steeds zichtbaar en bepalen ze in grote mate de identiteit van de gemeente. De groene structuur doorsnijdt een structuur van kernen die verspreid zijn over de gemeente.

3. SITUERING BINNEN WETTELIJKE CONTEXT

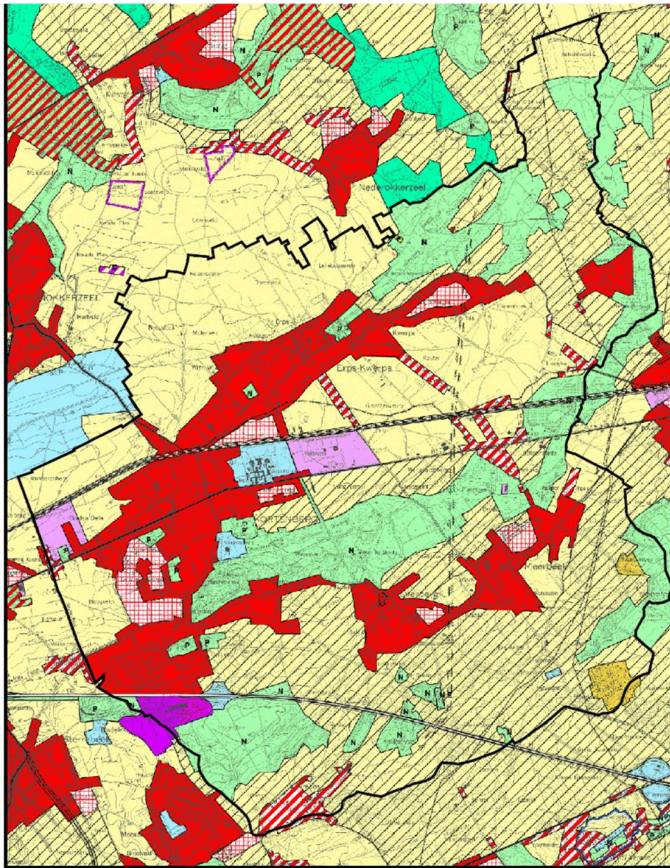
3.1. Algemeen

Het RUP wordt opgemaakt in toepassing van Artikel 2.2.18. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, dat bepaald dat het college van burgemeester en schepenen belast is voor de opmaak van een gemeentelijke RUP.

De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening wordt opgemaakt in toepassing van artikel 2.3.2, §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, (verder 'VCRO') dat bepaalt dat de gemeenteraad stedenbouwkundige verordeningen kan vaststellen voor het volledige grondgebied van de gemeente of voor een deel waarvan hij de grenzen bepaalt met naleving van de door de Vlaamse Regering en de provincieraad vastgestelde stedenbouwkundige verordeningen.

De verordening wordt, zoals artikel 2.2.5 § 2 toelaat, samen met het RUP in procedure gebracht.

Voor het grondgebied van Kortenberg is het gewestplan Leuven van toepassing dat bij koninklijk besluit van 20 april 1964 (Belgisch Staatsblad - 20 mei 1964) werd aangeduid. Het ontwerp-gewestplan Leuven werd vastgesteld bij ministerieel besluit van 29 maart 1974 (B.S. 26.04.1974). Het definitieve gewestplan Leuven werd vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 april 1977 (B.S. 20.04.1977). Het woongebied bestaat voornamelijk uit ('volrood') woongebied. Er zijn 6 woonuitbreidingsgebieden voorzien en enkele uitlopers van Erps-Kwerps en Meerbeek is landelijk woongebied. Woonparkgebied is er niet in Kortenberg.



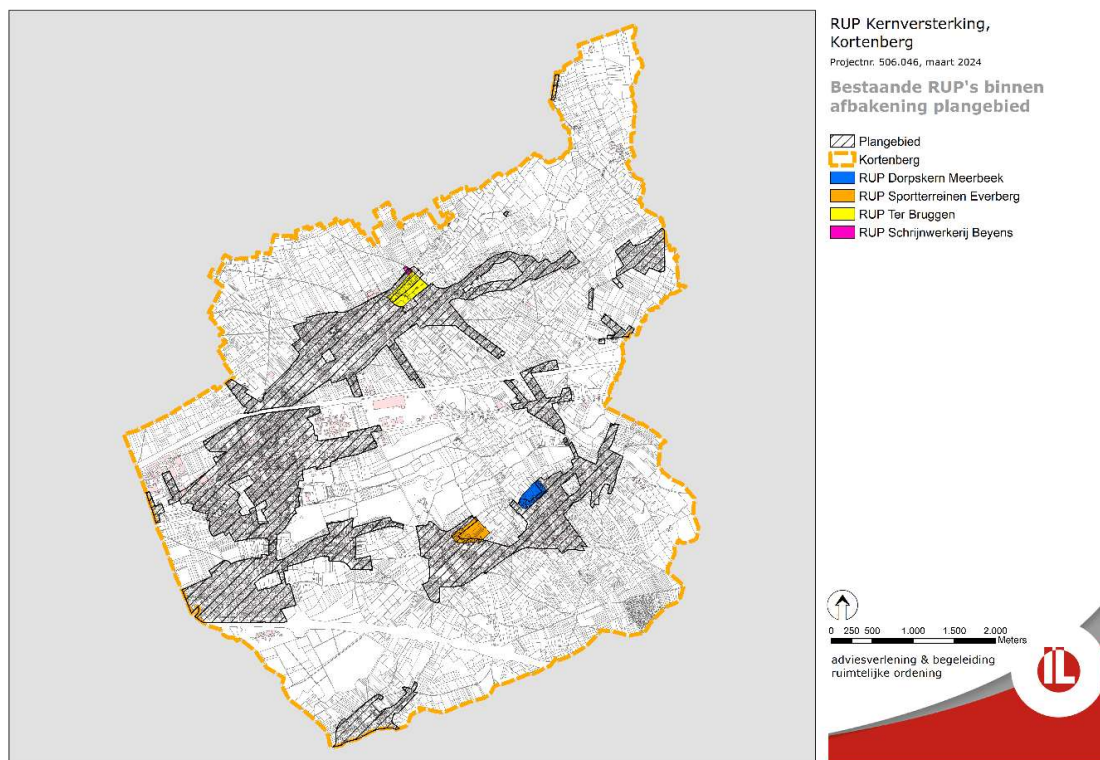
Figuur 4: Gewestplan

3.2. Relatie met plannen van aanleg, verordening en verkavelingen

De regels en voorschriften die zullen voortkomen uit de scopingnota zullen ondergeschikt zijn aan deze uit **een bestaand bestemmingsplan** of een verkaveling. Dit houdt in dat de regels en voorschriften uit het gewestplan, **een bestaand RUP** of een verkaveling voorrang hebben. De regels en voorschriften moeten enkel worden gevolgd voor de thema's die niet strijdig zijn met de bepalingen van **het gewestplan**, een bestaand RUP of een verkaveling. Als men afwijkt van oude verkavelingen of een oud bestemmingsplan **moet** men op de nieuwe voorschriften terugvallen. De principes (en later de voorschriften) van de zones met bestemming woongebied binnen de afbakening van de woonkern en het woonlandschap zijn ondergeschikt aan de voorschriften van de bestaande RUP's en verkavelingen binnen de afbakening.

De RUP's die binnen de afbakening liggen zijn de volgende:

- RUP Ter Bruggen: zone rond het kasteel Ter Bruggen
- RUP Sportterreinen Everberg-bestemmingsplan
- RUP Meerbeek: centrum van Meerbeek
- RUP Beyens: planologisch RUP bedrijf



Figuur 5: Bestaande RUP's binnen het plangebied

3.3. Relatie met structuurplan Vlaanderen

Het ruimtelijk beleid voor een gemeente vertrekt vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) dat werd goedgekeurd door de Vlaamse regering op 23 september 1997 en voor het laatst herzien 25 februari 2011. Het RSV verwijst naar een steeds verder gaande spreiding van de functies wonen, werken, distributie, etc. in de afgelopen decennia. Kortgezegd is de stad uiteengelegd, waardoor het RSV een geëigende aanpak voorstelt waarin:

- de structurerende gebieden van het stedelijk conglomeraat worden bepaald,
- een grotere consistentie en interne kwaliteit van de fragmenten wordt nagestreefd,

Anders gezegd zal er beleid gemaakt moeten worden die de gefragmenteerde ruimte op zowel, ruimtelijk, cultureel als socio-economische samenhang en verweving opnieuw samenbrengt met de menselijke activiteiten (wonen, diensten, werken, recreëren,...). Dit kan door het stimuleren en concentreren van bovenstaande factoren op dichtbebouwde en wenselijke locaties.

De gemeente Kortenbergh valt binnen de Vlaamse Ruit. Deze wordt gevormd door de grootstedelijke gebieden Brussel/Gent/Antwerpen en het regionaal stedelijk gebied Leuven. Dit gebied kent een zowel ruimtelijke als economische ontwikkelingsmogelijkheden ten opzichte van concurrentiële gebieden in Noordwest-Europa. Daarom zijn de volgende uitgangspunten uit het RSV van toepassing:

- ontwikkeling
- concentratie
- verdichting

Er dient wel rekening te worden gehouden met de draagkracht van dit stedelijke gebied op basis van ligging en het functioneren als onderdeel van een groter geheel (stedelijk netwerk).

Bovendien kunnen er vier basisdoelstellingen worden onttrokken uit de algemene visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen, hiervan zijn de volgende drie belangrijk voor de gemeente Kortenberg:

- het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
- het concentreren van economische activiteiten in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen;
- het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoer genererende activiteiten op punten die worden ontsloten door openbaar vervoer.

Binnen de gemeente Kortenberg moet zeker met de volgende ruimtelijke principes rekening worden gehouden:

- gedeconcentreerde bundeling;
- infrastructuren als bindteken en basis voor de locatie van activiteiten;
- fysisch systeem ruimtelijk structurerend.

Specifiek voor het buitengebied, zijn volgende doelstellingen van belang:

- het buitengebied vrijwaren voor de essentiële functies;
- tegengaan van versnippering van het buitengebied;
- bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied;
- landbouw-, natuur- en bosfunctie in goed gestructureerde gehelen;
- bereiken van gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied;
- afstemmen van ruimtelijk beleid en milieubeleid op basis van het fysisch systeem;
- bufferfunctie in het buitengebied.

Een multifunctionele ontwikkeling (wonen, werken, ...) en verweving in de kernen van het buitengebied staan centraal bij de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling. Bijkomende ruimtebehoefte voor wonen, gemeenschapsvoorzieningen, diensten, kleinhandel en lokale economie moeten er aansluiten bij de woonkernen.

Het Vlaams Gewest legde voor elke gemeente een kwantitatieve optie vast inzake het te realiseren aanbod aan woningbouw. De implementatie daarvan werd voor gemeenten in buitengebied uitgewerkt in provinciale ruimtelijke structuurplannen. Het is aan de gemeente om het lokaal woonbeleid vervolgens vorm te geven.

3.4. Relatie met structuurplan Vlaams-Brabant

Het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant werd goedgekeurd op 21 november 2012 en schiep een kader voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie en vertaalde de doelstellingen van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. De provincie wenste te vertrekken vanuit een kwalitatief, in plaats van enkel een kwantitatief, gegeven om het ruimtelijk orderingsbeleid te beoordelen. 'Het is geen plan in de enge zin van het woord, maar het is een beleidsdocument dat vertelt hoe we in de toekomst onze ruimte willen organiseren'. Oftewel, de schaarse (open)ruimte, moet overblijven voor de volgende generaties om te kunnen blijven wonen, werken en recreëren. Belangrijke aandachtspunten om bovenstaande visie te bekrachtigen is door meer samenhang te creëren tussen:

- mobiliteit
- wonen
- recreatie
- natuur

- landbouw

De provincie heeft een aantal principes opgesteld om deze samenhang mogelijk te maken:

1. gedeconcentreerde bundeling (in de steden en kernen van het buitengebied, waardoor de natuur, openruimte en landbouw gevrijwaard kan worden);
2. het fysisch systeem als ruggengraat. Het klimaat, de lucht, de bodem en het water bepalen en beïnvloeden de ruimtelijke ordening;
3. de poorten (zeehavens, HST-stations, luchthaven van Zaventem) als basis voor de economische motor van ontwikkeling;
4. de infrastructuur moet gebruikt worden om de locatie van activiteiten te sturen. Daarnaast moet het bestaande netwerk verbeterd worden in plaats van het netwerk uit te breiden.

Deze principes hebben geleid tot een uitgebreide lijst met acties. Deze actielijst is tevens opgedeeld in een allerlei deelstructuren en deelruimten. Iedere deelstructuur schets de gewenste ruimtelijke samenhang van maatschappelijke activiteiten, zoals onder andere wonen, werken en recreëren. De principes gaan samen met andere aandachtspunten, zoals de deelstructuren die hieronder kort worden toegelicht:

- de open ruimte moet gewaarborgd worden door middel van de herwaardering van het fysisch systeem. Vroeger werd hier niet altijd rekening mee gehouden (b.v. bebouwing in overstromingsgebieden):
 - een duidelijke afbakening van de natuurverbindingsgebieden en de agrarische structuren, alleen dan kunnen natuurlandschappen en waardevolle agrarische gebieden gevrijwaard blijven;
 - er zal een integraal waterbeheer moeten komen om waterproblemen, zoals overlast en schaarste op te lossen;
- een afbakening van de bebouwde ruimte op drie vlakken:
 - (1) dit kan gedaan worden door rekening te houden met de centrumpositie van Brussel. Hierdoor wil en kan de provincie Vlaams-Brabant profiteren van een aantal belangrijke en nabije economische en politieke activiteiten. Daarom streeft de provincie Vlaams-Brabant naar een maximale samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
 - (2) bovendien is er nog de Vlaamse ruit (een stedelijk netwerk tussen Gent, Antwerpen, Leuven en Brussel). Hierin is een hogere densiteit van bevolking, economische activiteiten, verkeersstromen en andere te vinden;
 - (3) ten laatste zijn er nog meer stedelijke kernen te vinden, waaronder Leuven en de kleinere stedelijke gebieden zoals, Tienen, Aarschot, Asse, Diest en Halle.
- mobiliteit als een van de uitgangspunten, aangezien Vlaams-Brabant een zeer dicht en fijnmazig netwerk van lijninfrastructuren kent, doordat:
 - het reeds bestaande wegennet overbelast is en het openbaar vervoer de oplossing moet worden;
 - ook de fiets een oplossing biedt voor de heersende congestie (een degelijk fietsnetwerk met fietssnelwegen).

Het structuurplan Vlaams-Brabant heeft voor het buitengebied onderscheid gemaakt in drie soorten kernen, namelijk:

1. hoofddorp (o.a. Kortenberg),
2. woonkern (o.a. Erps-Kwerps),
3. kern-in-het-buitengebied (o.a. Everberg, Meerbeek en Schoonaarde).

In het **hoofddorp** treft met een concentratie van dynamieken aan, zoals: wonen, lokale bedrijvigheid, voorzieningen en administratieve dienstverlening. Binnen deze categorie dient er voldoende aandacht te zijn voor het verbeteren van de ecologische structuur, bundeling van de administratieve functies en behoud van het cultureel erfgoed. Volgende principes zijn van belang:

- Het woningaanbod dient prioritair te worden gestimuleerd met aandacht voor differentiatie van het woonaanbod en de woonkwaliteit.
- Leegstaande woningen, woningen en onbebouwde percelen aan goed uitgeruste wegen dienen eerst te worden benut vooraleer niet-uitgeruste woongebieden kunnen worden aangesneden. Deze kunnen volgens het structuurplan Vlaams-Brabant alleen worden aangesneden ten behoeve van het doelgroepenbeleid en met inachtnaam van het grond- en pandenbeleid. Ditzelfde geldt voor woonuitbreidings- en reservegebieden.
- Bijkomende zoneringen zijn enkel toegelaten voor woonwagenterreinen, maar verschuivingen binnen de ruimtebalans van het gemeentelijk structuurplan zijn ook toegelaten. Nieuwe woonontwikkelingen moeten ten alle tijden worden afgestemd op de schaal van de kern.
- Lokale voorzieningen en lokale bedrijvigheid worden geoptimaliseerd in het kader van het functioneren van het hoofddorp. Nieuwe hinderlijke bedrijvigheid nabij een woonkern is uitgesloten.
- Binnen de hoofddorpen zal aandacht worden geschonken aan het cultureel erfgoed. Bij de inrichting van de gebieden zal hiermee rekening worden gehouden.
- Tenslotte dient er voldoende aandacht te gaan naar de uitbouw en/of versterking van het (boven)lokaal openbaar vervoersnet en dient er bij de uitbouw of versterking van de laag dynamische recreatie voldoende aandacht te gaan naar de ecologische aspecten.

De 2^e categorie is de **woonkern**. Deze staat in voor het opvangen van de plaatselijke woonbehoefte. Met andere woorden, het wonen staat prioritair aan andere functies zoals lokale bedrijvigheid, voorzieningen en administratieve functies:

- Binnen deze categorie wordt er maximaal gestuurd op het medegebruik van bovengenoemde functies in en nabij de kern. Binnen deze categorie dient de natuurlijke structuur versterkt te worden en aan de laagdynamische recreatieve elementen gekoppeld te worden, en dient er voldoende aandacht te zijn voor het cultureel erfgoed.
- Leegstaande woningen, woningen en onbebouwde percelen aan goed uitgeruste wegen dienen eerst te worden benut vooraleer niet-uitgeruste woongebieden kunnen worden aangesneden voor kleinschalige projecten. Deze kunnen volgens het structuurplan Vlaams-Brabant alleen worden aangesneden ten behoeve van het doelgroepenbeleid en met inachtnaam van het grond- en pandenbeleid.
- Bijkomende nieuwe zoneringen zijn niet wenselijk, alleen verschuivingen binnen de ruimtebalans van het gemeentelijk structuurplan zijn toegelaten.
- Nieuwe woonontwikkelingen moeten ten alle tijden worden afgestemd op de schaal van de kern. Ook binnen deze categorie dient er maximaal ingezet te worden op het openbaar vervoer en dient de basismobiliteit uitgebouwd te worden.

Binnen de 3^e categorie (**kern-in-het-buitengebied**) gaat er maximaal aandacht naar de open ruimte, de natuurlijke en landschappelijke waarden, de relatie met de agrarische structuur en het cultureel erfgoed:

- Binnen een aantal van deze kernen is het aangeraden om het woonaanbod te beperken. Mochten er enkele bestaande of noodzakelijke functies nodig zijn voor de leefbaarheid van de kern, dan dienen deze beperkt te worden tot het primaire niveau.

- Enkel laag dynamische recreatieve activiteiten zijn toegestaan.
- Leegstaande woningen aan goed uitgeruste wegen dienen eerst te worden benut. Gebouwen die bijdragen aan de kwaliteitsverbetering van de kern kunnen ook benut worden.
- Onbebouwde percelen aan uitgeruste wegen kunnen alleen benut worden indien er geen verlinting optreedt.
- Het aansnijden van niet-uitgeruste woongebieden, woonuitbreidings-, reservegebieden is niet wenselijk, tenzij het gaat om kleinschalige projecten die bijdragen tot de kwaliteitsverbetering van de kern in uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en dit gebeurt ten behoeve van het doelgroepenbeleid met inachtnahme van de decretale bepalingen van het grond- en pandenbeleid.
- Bijkomende nieuwe zoneringen zijn niet mogelijk. Binnen de ruimtebalans kunnen verschuivingen die passen binnen het kader van het gemeentelijk structuurplan toegelaten worden.
- Binnen deze categorie dient het bestaande openbaar vervoersnetwerk optimaal geïntegreerd te worden, indien dit niet haalbaar blijkt wordt basismobiliteit nagestreefd. Zonder dat het net van openbaar vervoer als bovenlokaal knooppunt gaat functioneren.

3.5. Relatie met structuurplan Kortenbergh

De verordening en het RUP geven uitvoering aan de ruimtelijke principes zoals opgenomen in het ruimtelijk structuurplan Kortenbergh. Er wordt een klemtoon gelegd op kernversterking: in de dorpskernen vindt binnen loopafstand de essentie van het gemeenschapsleven in de gemeente plaats. Het woonbeleid zal dan ook gericht zijn op versterking van die kernen met inbreiding op maat van het hoofddorp Kortenbergh, en de woonkernen Erps-Kwerps. Vanuit een duurzaam mobiliteitsbeleid krijgen de zones binnen loopafstand van de stations, die in de toekomst nog verder zullen uitgewerkt worden als vervoersknooppunten, extra aandacht en passende ontwikkelingsmogelijkheden.

Volgende principes staan voorop bij inbreidingsprojecten:

- Inbreidingsprojecten prioritair in het hoofddorp. Inbreidingsprojecten voorzien bijkomende woningen en andere functies, maar bouwen niet de hele kern vol. De aanwezigheid van een aantal kwaliteitsvolle open groene ruimten rondom cultuurhistorische gebouwen in het hoofddorp aan de N2, de Minneveldstraat en de Brouwerijstraat; de kernen Erps-Kwerps vooral rondom de pleinen, die passen in de structuur van deze kernen, is belangrijk voor hun leefbaarheid.
- Verdere bebouwing en uitbreiding van de aanwezige linten, enkele geïsoleerde gehuchten en afgelegen woonwijken, zoals delen van Vrebos, Zonnemoud, Olmenhoek, Diestbrugstraat en omgeving en de linten in het landbouwgebied vooral uitlopers van Erps-Kwerps, worden mede om die reden niet gestimuleerd en in de mate van het mogelijke afgeremd.
- Gezien de woonbehoefte kan gedekt worden door het huidige aanbod bij een realisatie graad van 50% voorziet men geen behoefte voor het aanwenden van de woonuitbreidingsgebieden. Dit betekent dat deze woonuitbreidingsgebieden bevroren blijven voor enkel overheidsinitiatief.



Figuur 6: gewenste open ruimte structuur structuurplan Kortenberg

3.6. Relatie met het Strategische Visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de Strategische Visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De strategische visie van het BRV vervangt het Witboek dat de Vlaamse Regering op 30 november 2016 goedkeurde. De strategische visie van het BRV heeft niet het statuut van een ontwerp van ruimtelijk beleidsplan, omdat er nog geen ontwerp-beleidskaders zijn goedgekeurd. Het biedt een basis voor regeringsbeslissingen ter realisatie van de visie.

Vlaanderen zet vanuit de strategische visie in op het stimuleren van lokaal initiatief om de doelstellingen van de strategische visie van het BRV (pro)-actief in de praktijk uit te rollen. Er worden goede voorbeelden gedetecteerd en in de kijker gezet en pilootprojecten en proeftuinen gelanceerd.

In het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen worden volgende strategische doelstellingen geformuleerd:

- terugdringen van het bijkomend ruimtebeslag;
- transformeren vanuit maatschappelijke ambitie.

3.7. Relatie met het Provinciaal beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant

De provincie Vlaams-Brabant keurde op 19 september haar nieuwe visie op ruimtelijke ontwikkeling van wonen, werken en leven goed. Het werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 16 november en is van kracht sinds 1 december 2024. Met het beleidsplan wil de provincie Vlaams-Brabant op haar grondgebied de nood aan bijkomende woningen opvangen op ruimtelijk geschikte locaties. Voor deze geschikte locaties te selecteren gebruikt ze als basis de volgende grondbeginselen:

- efficiënt ruimtegebruik: compact bouwen, verweving of meervoudig ruimtegebruik, tijdelijk ruimtegebruik en ruimtelijke transformatie en de afbouw van bijkomend ruimtebeslag;
- nabijheid en bereikbaarheid sturen ruimtelijke ontwikkelingen: ontwikkelingen moeten gebundeld worden in goed bereikbare kernen (draagvlak voor lokale voorzieningen, afname verplaatsingsbehoeften en afremmen verder versnippering open ruimte);
- fysische systeem als basis, een geïntegreerde benadering van de ruimte: respect voor het fysische systeem geeft een duidelijke structuur aan ruimtelijke ontwikkelingen;
- ruimtelijk uitbreiden kan enkel in functie van een aangetoonde maatschappelijke ruimtebehoefte en wanneer hiervoor redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn.

Daarnaast beschrijft de ontwerpnota strategieën die de krachtlijnen vormen voor het ruimtelijk beleid van de provincie. Hier wordt ingegaan op de strategieën "hoogdynamische corridors, harde ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen" en "netwerk van levendige kernen". Hoogdynamische corridors zijn multimodaal ontsloten kernen die als het ware een "parelsnoer" vormen, gelegen tussen de grote steden en langs het hoogwaardig netwerk van openbaar vervoer. De steden en multimodaal ontsloten kernen vormen geschikte locaties om de demografische en economische groei op te vangen. Er wordt ingezet op een netwerk van levendige kernen: om de leefbaarheid van alle kernen in Vlaams-Brabant te garanderen is het nodig om een netwerk uit te bouwen dat kernen van verschillende orde met elkaar verbindt.

In de stads- en dorpskernen wordt ingezet op compacter en dichter bouwen door een verhoging van het ruimtelijke rendement via een kwalitatieve én selectievere toename van het woonaanbod op schaal van de kern. Het behoud van de specifieke identiteit en het karakter van elke kern vraagt daarbij een aangepaste architectuur en bouwtypologie. In woongebieden buiten de stads- en dorpskernen daarentegen wordt niet ingezet op een verhoging van het ruimtelijk rendement en wordt een minimale toename van het woonaanbod voorgestaan uitgaande van een afwerking van het bestaande woonweefsel.

Het beleidsplan maakt een differentiatie in de woongebieden op basis van de knooppuntwaarden en het voorzieningenniveau:

- Kernen met een goed voorzieningenniveau en/ of ontsloten door hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) krijgen in de woningprogrammatie het grootste groeipercentage toegemeten. De opdracht is hoger ten aanzien van de plaatsen met een (zeer) goede knooppuntwaarde en een (zeer) goed voorzieningenniveau. Nieuwe woningen worden binnen deze kernen zo veel mogelijk op korte afstand van de plekken met hoge concentraties aan voorzieningen (dorpscentrum, dorpshart,...) voorzien.
- Buiten de kernen gelegen nabij de multimodale corridors worden de woningen ook in de dorpskern voorzien maar ligt het groeipercentage voor deze kernen lager dan binnen de corridors.

- Buiten de dorpskernen moet het innemen van extra ruimte voor woningen, zoals met verkavelingen, vermeden worden. Een groot deel van de percelen daar voldoen niet aan de toekomstige woonvraag en wordt dus liefst zo weinig mogelijk ingezet.

Het beleidsplan heeft per gemeente de 'Levendige stads- en dorpskernen' geselecteerd. Dit zijn woongebieden die een voldoende ontsluiting hebben met het openbaar vervoer en waar het voorzieningenniveau voldoende is. Voor Kortenbergh gaat dit over Kortenbergh, Erps-Kwerps, Meerbeek, Everberg en Schoonaarde. Door deze afbakening zijn ook de 'Woongebieden buiten de kernen' afgebakend. Binnen dit kader heeft de gemeente samen met de Provincie de perspectieven voor de eigen kernen verder uitgewerkt en verfijnt doorheen de procedure van het Beleidsplan. Deze verfijning zit vervat in de kerntypering die als bijlage bij het beleidsplan zit.

Bij deze verfijning maakt ze een onderscheid tussen 'stedelijke kernen', 'strategische dorpskernen', 'landelijke dorpskernen', en 'woongebieden buiten de kernen'. Hieraan koppelt ze ontwikkelingsmogelijkheden voor elk van deze gebieden. Op het grondgebied van Kortenbergh is geen stedelijke kern aanwezig. Deze strategische dorpskernen kunnen verhoudingsgewijs meer bijkomende groei opvangen dan de landelijke dorpskernen en dienen hoofdzakelijk de dynamiek (wonen, bedrijvigheid, voorzieningen) op te nemen. In de landelijke dorpskernen dient het behoud van het landelijke karakter voorop te staan met een beperking van het bijkomend woonaanbod buiten de verdichtingszones. De groei dient te worden ingepast in het bestaande woonweefsel.

De volgende differentiatie werd voor Kortenbergh overeengekomen (in het advies van 16 maart 2022 werd de kernselectie gunstig geadviseerd):

- Kortenbergh: strategische woonkern
- Erps-Kwerps: strategische woonkern
- Schoonaarde: strategische woonkern
- Everberg: landelijke dorpskern
- Meerbeek: landelijke dorpskern

Met dit RUP en de bijhorende verordening wil de gemeente de kerntypering en de bijhorende ontwikkelingsmogelijkheden verfijnen. Hierbij wordt vertrokken van de visie uit de Visienota kernversterking (BGO).

3.8. Relatie met Omgevingsanalyse

4 krachtlijnen

De eerste krachtlijn bestaat uit het versterken van de kernen. Dit kan gebeuren door de kwaliteit van de publieke ruimte te verbeteren, een compacte ontwikkeling van de kern na te streven om het open landschap te vrijwaren en door de identiteit van de kernen op te werken. Door de afbakening van verschillende zones met een eigen beeldkwaliteit en het waarderen van het historisch erfgoed worden deze kernen sterk verankerd.

Door de versterking van het landschap als structuurdrager wordt het groen-blauwe netwerk ingezet voor de identiteit van de gemeente en de ecologische functie. Het zoeken naar continuïteit in de groene ruimte als leesbaar structurerend element en ecologische corridor werd onderzocht door een "groene wandeling".

Er is nood aan een duidelijke plek voor de auto in het dorpse weefsel van de gemeente. De wegcategorisering met de daaraan gekoppelde beeldkwaliteit moet de plek van de auto begeleiden en sturen.

Een netwerk van trage wegen tussen de kernen moet de algemene toegankelijkheid van de gemeente voor de trage weggebruiker versterken. Maar in het versterken van de trage routes ziet men ook een kans om het historische erfgoed in de verf te zetten en de link te leggen tussen de bestaande natuurlijke en historische kwaliteiten van Kortenberg.

Kernversterking

Door de afbakening van de kernen als compacte leesbare gehelen worden ze versterkt tot levendige centra door in te spelen op de leesbaarheid, samenhang en beeldkwaliteit. Hierbij gaat het over een visie op zowel de bebouwing als de open ruimte. De kernen worden afgebakend en er wordt bekeken welke strategische ingrepen hierbinnen mogelijk zijn. Er werden een aantal ruimtelijke voorstellen per kern geformuleerd via de opmaak van een structuurschets voor de dorpskernen en enkele strategische sites.

Voor Kortenberg centrum vertrok deze structuurschets vanuit de historische groei vanuit de abdij die verlegd is naar een ontwikkeling rond de steenweg meer naar het noorden. Om een duidelijk centrum te creëren stelde men voor om de verschillende groeipolen samen te brengen in één structuur. Door verblijfsruimten en rustpunten te creëren wil men de barrière van de Leuvensesteenweg wegwerken. Het Dr. V. De Walsplein moet een grotere multifunctionaliteit krijgen die aansluit bij de zone aan de Brouwerijstraat en de kerk. De bouwblokken rond de Brouwerijstraat hebben veel potentie om intern verbindingen te maken met respect voor het bestaande groen. Ook een zachte link met de abdij zal de kern versterken. Daarnaast zijn een aantal strategische sites en groene zones zoals de site Vranckx en de groene bipool Erps-Kwerps via ontwerpend onderzoek bekeken.

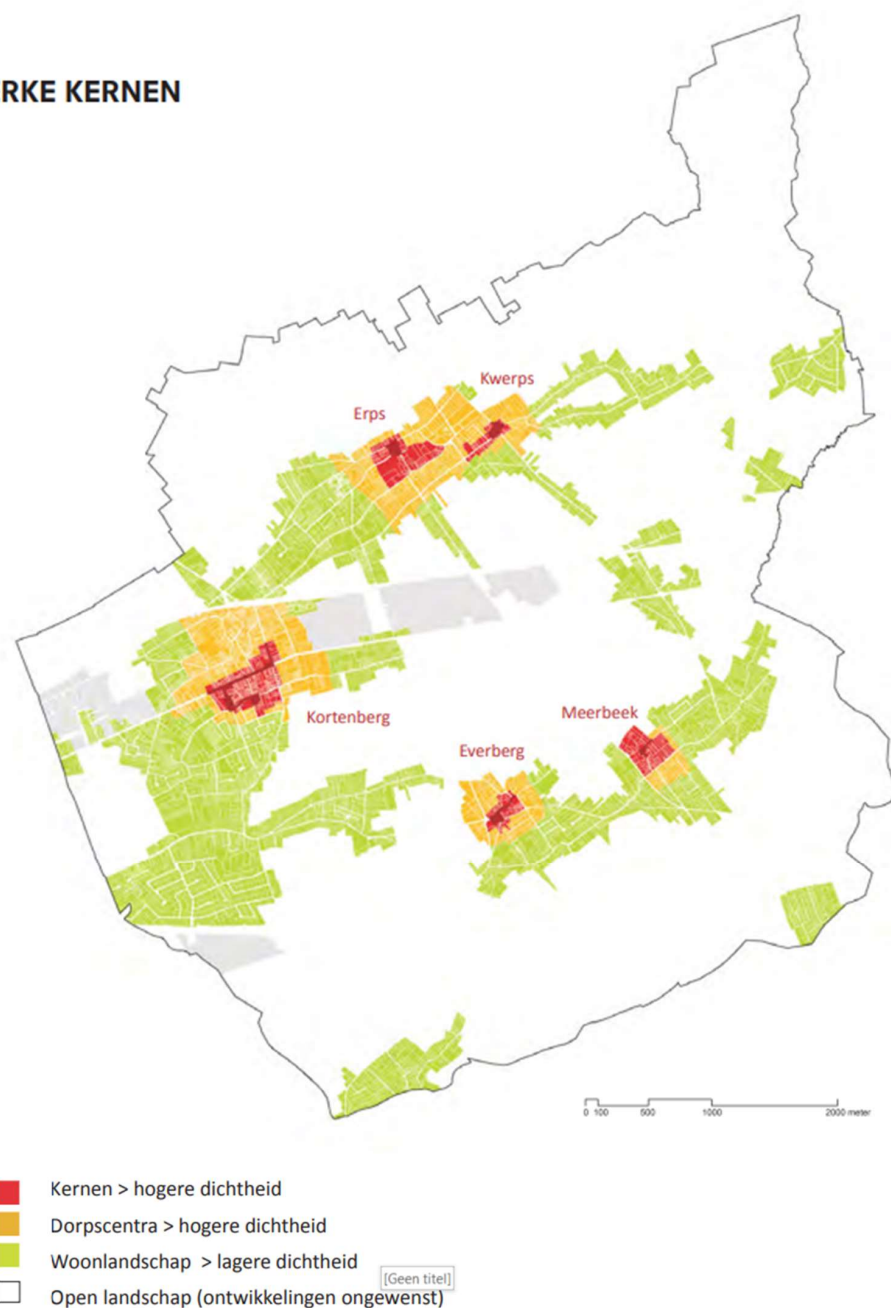
Naast de principes van de krachtlijnen en de kernversterking werden een aantal voorstellen gedaan rond het generiek beleid:

1. Bouwblokken en binnengebied:
 - Gesloten bouwblok met groene horizon, toch groen aanblik in het dorp
 - Bouwblok met open bebouwing: groen zichtbaar
 - Gefragmenteerde eigendomsstructuur
 - Eenvoudige eigendomsstructuur
 - Open bouwblokken aan het landschap
 - Bouwblokken met ander vormen
 - Compacte bouwblokken ontpitten
2. Er werd een toolbox voor de bebouwing en kavelinrichting opgesteld met volgende principes:
 - Randen:
 - o Tuin tegen tuin
 - o Groenbuffer
 - o Aankondiging aan rand
 - o Relatie met omgevende landschap
 - o Relatie met markant gebouw
 - Groene plek:
 - o Centrale groene plek
 - o Inzetten van groene plek ecologisch, spelelement, waterhuishouding

- Verschillende plekken maken
 - Groen in groter netwerk
- Doorwaadbaarheid:
 - Netwerk zacht verkeer
 - Veilige route
 - Opladen met elementen
 - Woonstraat als woonerf
- Ontsluiting auto:
 - Doorgaande route
 - In en uit
 - 2 lussen
 - Woonstraat als multifunctioneel erf
- Parkeren
 - Pockets
 - Langsparkeren
 - Privaat
 - Collectief ondergronds of hal ondergronds
- Dorps karakter bewaken: doorbreken van gevelrij, verspringing rooilijn, ... kleine plekkjes
- Landelijke karakter: zorg voor het landschap als structurerend element, open ruimte als waarde
- Schaal voor het dorp: variatie in bouwhoogte, verspringingen, ...; onderbrekingen, doorzichten, loodrecht op de straat bouwen geeft een kleine korrel in de straat, collectiviteit,
- Rekening met villa's op kavels, uitbreiding van volume, terras of tuinkamer is mogelijk extra losstaand volume niet aangewezen

De principes van de omgevingsanalyse zullen in de voorschriften uitgewerkt worden in hanteerbare regels.

| STERKE KERNEN



Figuur 7: afbakening zones uit omgevingsanalyse

3.9. Relatie met 'algemene stedenbouwkundige verordening'

Op 25 juni 2018 werd een 'Algemene Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening' goedgekeurd op de gemeenteraad. Deze werd verder niet in procedure gebracht maar wordt wel als kader gebruikt om te gebruiken in de behandeling van omgevingsaanvragen. Dit kader beschrijft een aantal generieke regels omtrent het bouwen van eengezinswoningen en meergezinswoningen. Daarnaast werd er een ruimtelijke differentiatie gemaakt tussen het centrum type 1 en type 2 en de rest van het woongebied. De thema's van de voorschriften zullen de basis vormen voor de voorschriften van het RUP en de verordening Kernversterking.

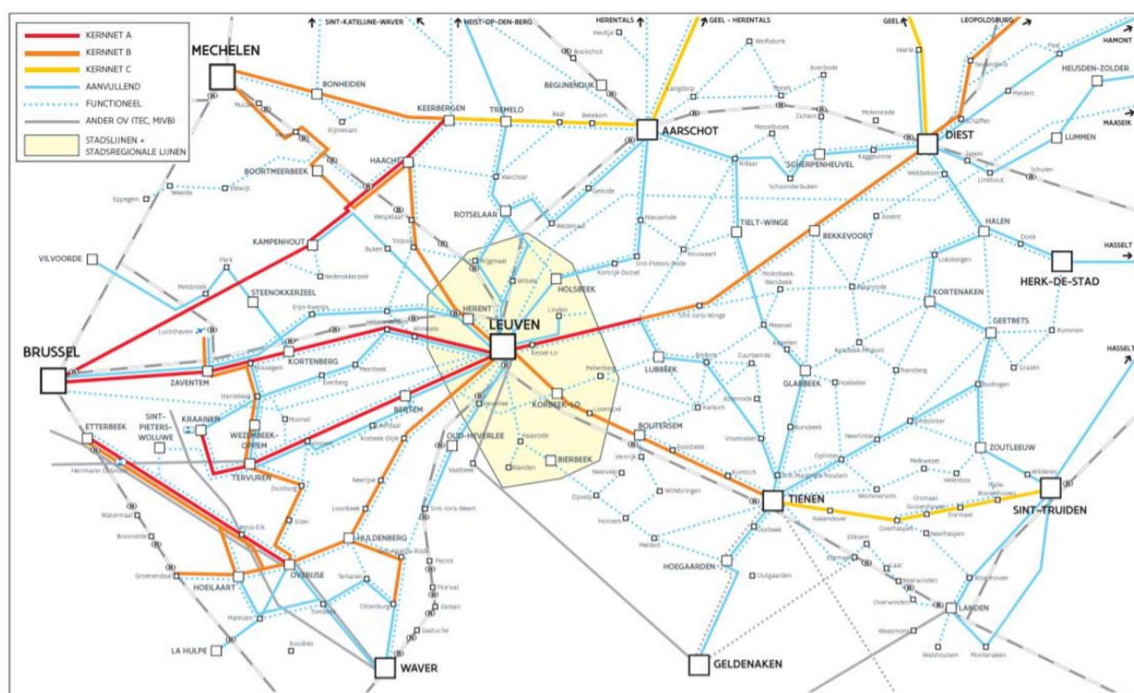
3.10. Relatie met monumentenplan

De inventaris 'Architectonische en stedenbouwkundige analyse en waardebeoordeling van het bouwkundig erfgoed van de fusiegemeente Kortenberg' (verder vermeld als het Monumentenplan, goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen d.d. 25/06/2004) wordt gebruikt om sites met erfgoedwaarde te beschermen. Het monumentenplan heeft een lijst opgesteld met sites en heeft hieraan een code van 1 t.e.m. 5 toegekend. Volgens de waarde van deze codes worden regels opgesteld die zoveel mogelijk de erfgoedwaarde beschermen.

3.11. Relatie met het Regionaal Mobiliteitsplan Leuven

Dit RMP legt het openbaar vervoersnetwerk op lange termijn voor de regio vast, waaronder ook de selectie van de N2 Leuven-Brussel als as voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer.

Vlaanderen is ingedeeld in 15 vervoerregio's waarbinnen steden en gemeenten beter kunnen samenwerken rond mobiliteit. Kortenberg is onderdeel van de vervoerregio Leuven die bestaat uit 30 steden en gemeenten uit de regio, en organisaties zoals De Lijn en NMBS. De vervoerregio Leuven werkt aan een regionaal mobiliteitsplan. Dat plan legt maatregelen vast voor de komende 10 jaar, over gemeentegrenzen heen. Bijvoorbeeld over fietsroutes, busverbindingen, deelfietsen en deelauto's



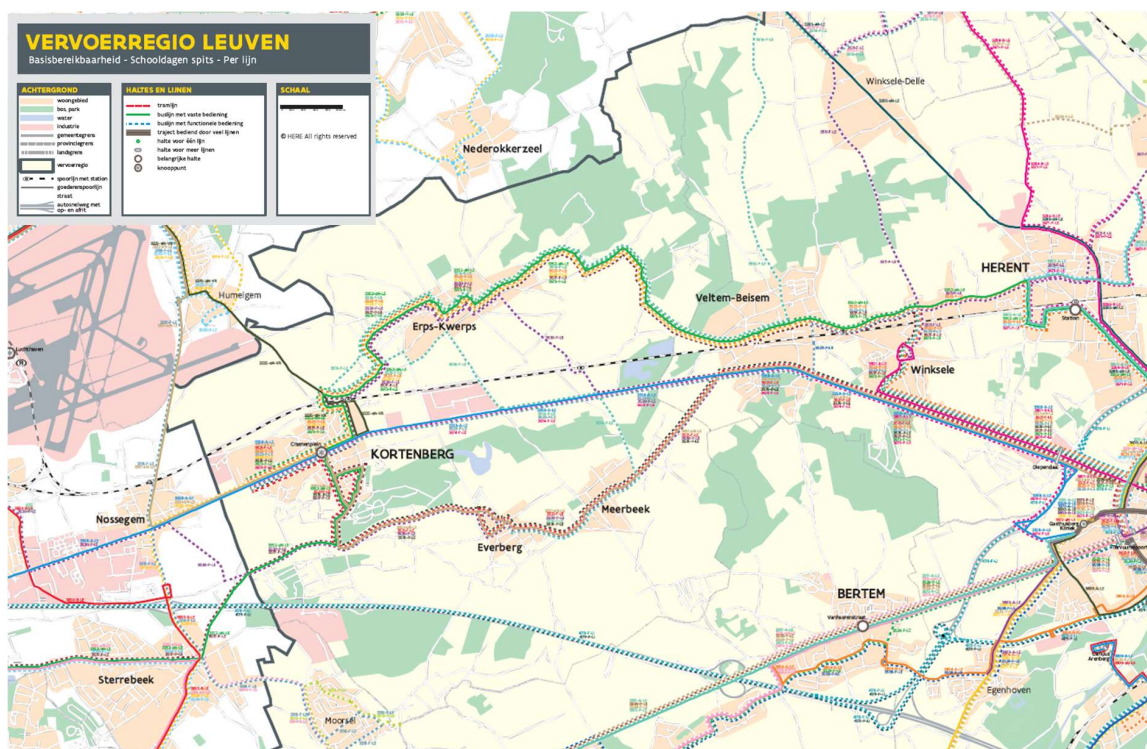
Figuur 8: regionaal mobiliteitsplan

Momenteel wordt een synthesesenota opgemaakt die 8 ambities voorstelt. De ambities in de oriëntatienota bieden een startpunt van waaruit de stakeholders oplossingsrichtingen voor de toekomst kunnen formuleren. De synthesesenota vertaalt die visies en ambities door naar drie mogelijke scenario's. Op basis van de basisscenario's en hun evaluatie wordt in de synthesesenota vervolgens het toekomstige beleidsscenario uitgetekend:

- 'Corridors': verbindingen tussen stedelijke kernen
- 'Stedelijke bolsters': steden en hun hinterland
- 'Over de grens': omgaan met doorgaand verkeer

Er is 1 weg geselecteerd in Kortenbergh als interlokale weg (N2) en één weg als Europese hoofdweg (E40). De verschillende dorpen blijven goed bereikbaar met het openbaar vervoer met vaste en functionele bediening, weliswaar met een verschil in frequentie tussen de kernen. Sinds januari 2024 zijn de volgende buslijnen actief zijn in de gemeente Kortenbergh:

- KN-lijn R90 Brussel-Noord – Kortenbergh – Leuven vervangt lijn 358, heeft een frequentie van 15 min, die wordt opgehoogd tot een spitsfrequentie van 10 min tijdens de schoolperiode;
- AN-lijn 91 Zaventem Luchthaven – Machelen Cargo – Kortenbergh – Everbergh – Leuven, heeft een frequentie van 30 min, dalend tot een avondfrequentie van 60 min;
- AN-lijn R92 Kraainem – Kortenbergh – Erps-Kwerps – Leuven, heeft een frequentie van 30 min, dalend tot een avondfrequentie van 60 min;
- de schoolbussen 516, 521, 522, 523, 528 en 530;
- nachtbus N3 Lubbeek – Kortenbergh;
- nachtbus N4 Aarschot – Tervuren.



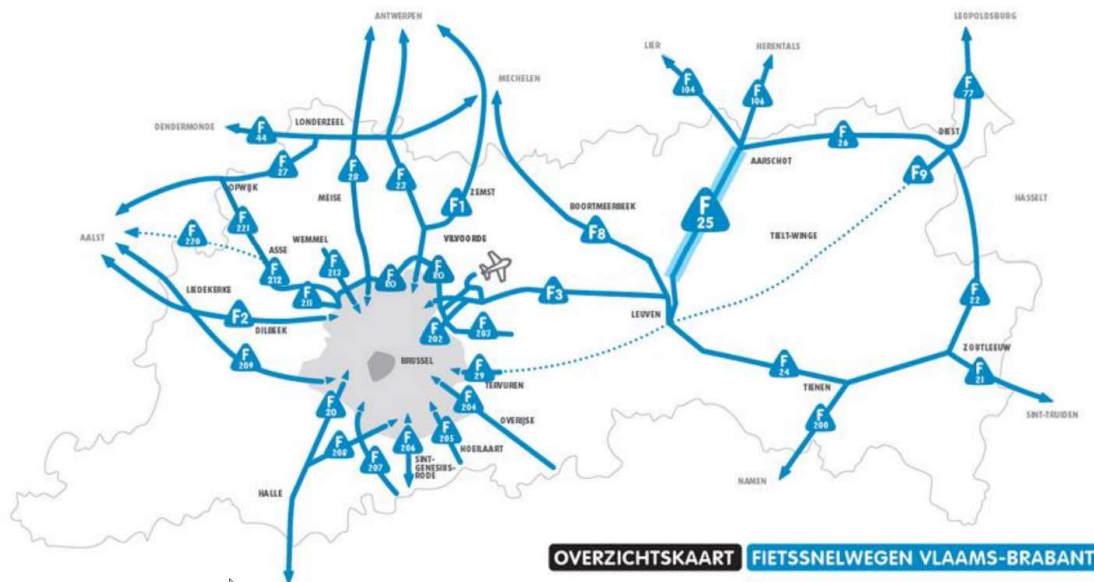
Figuur 9 toekomstig netplan vervoersregio Leuven (Bron: De Lijn)

De locaties van de hoppingpunten worden vastgelegd in het regionaal mobiliteitsplan, dat wordt opgemaakt door de Vervoerregioraad van de Vervoerregio Leuven. De gemeente Kortenbergh heeft zelf de bevoegdheid om de door de Vervoerregio aangeduide hoppingpunten verder aan te vullen met eigen buurthoppingpunten. Voor de gemeente Kortenbergh werden reeds de volgende 16 hoppingpunten aangeduid:

- Station Kortenbergh: regionaal hoppingpunt met uitvoering op korte termijn;
- Station Erps-Kwerps: lokaal hoppingpunt met uitvoering op korte termijn;
- Kerk Everbergh: lokaal hoppingpunt met uitvoering op korte termijn;
- Dorpsplein Erps: lokaal hoppingpunt met uitvoering op korte termijn;

- Craenenplein: lokaal hoppinpunt in uitvoering;
- Huis nr. 53: buurthoppinpunt;
- Zonnewoud: buurthoppinpunt;
- Kerk Kwerps: buurthoppinpunt;
- Armendaal: buurthoppinpunt;
- Gemeentehuis Meerbeek: buurthoppinpunt (tijdens de raadscommissie bleek dat deze ook op korte termijn zou worden uitgevoerd door de gemeente);
- Erpsveld: buurthoppinpunt;
- Heerbaan: buurthoppinpunt;
- Vrebos: buurthoppinpunt;
- Hertog Jan II-laan: buurthoppinpunt;
- Kerkhof Kortenberg: buurthoppinpunt;
- A. De Coninckstraat: buurthoppinpunt.

Bovenstaande buurthoppinpunten werden aangeduid vanuit een netwerklogica. De gemeente heeft eveneens de mogelijkheid om buurthoppinpunten aan te duiden vanuit een nabijheidslogica. Buurthoppinpunten gedefinieerd vanuit de nabijheidslogica zijn niet verbonden aan een halte voor openbaar of collectief vervoer, maar bieden eerder deelmobiliteit (auto, fiets, cargobike, ...) aan[1]. Tot op heden werden er door de gemeente Kortenberg nog geen buurthoppinpunten op basis van de nabijheidslogica aangeduid. De fietssnelweg F3 Leuven-Brussel is een belangrijke structurele fietsverbinding en autoluw alternatief voor de drukke en heuvelachtige Leuvensesteenweg. De in realisatie zijnde F203 zal een gunstige evolutie voor het gebruik van de fiets in Kortenberg hebben maar dit verantwoord geen wijziging in de categorisering van de zones in bijvoorbeeld Meerbeek of Everberg. Het effect zal eerder op bovenlokaal niveau werken waarbij Kortenberg als geheel voor het woon- werkverkeer een betere fietsverbinding krijgt.



Figuur 10 overzichtsk kaart fietssnelwegen Vlaams-Brabant

Het regionale mobiliteitsplan wil een geïntegreerde en multimodale mobiliteitsvisie uitdragen. Daartoe dient de regio actief aan een mobiliteitstransitie te bouwen. Gewenste verplaatsingswijzen zoals fietsen, te voet gaan of het openbaar vervoer gebruiken, dienen te worden gestimuleerd, terwijl andere vervoerswijzen (auto, vrachtwagen), waar mogelijk,

selectief dienen te worden afgebouwd. De auto kan echter niet volledig gebannen worden en zal zeker in landelijke omgevingen een belangrijke, zij het wat beperktere, rol blijven spelen. Hoe groter een stedelijke kern is, hoe groter de mogelijkheden worden om in te zetten op duurzame alternatieven.

3.12. Relatie met Regionet Leuven

Het college van burgemeester en schepen van de gemeente Kortenberg keurde op 17 maart 2021 de gebiedsagenda corridor Leuven-Zaventem van het strategisch project Regionet goed.

Regionet Leuven (www.regionetleuven.be) is een regionale samenwerking met als doel om verplaatsingsgedrag en ruimtegebruik in de regio Leuven duurzaam op elkaar afstemmen. Regionet Leuven werd opnieuw erkend als strategisch project door het departement Omgeving van de Vlaamse Overheid voor de periode 2019 tot 2022. Het project is een initiatief van de Provincie Vlaams-Brabant, de stad Leuven en Interleuven met de steun van de betrokken gemeenten. Partners in dit project zijn het departement Omgeving, Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant, departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Lijn Vlaams-Brabant, NMBS, de Vervoerregio Leuven en het burgemeestersoverleg Oost-Brabant.

Uit het ambitiekader:

'De regio Leuven is een aantrekkelijke, dynamische regio in volle bloei. Het aantal inwoners stijgt, de economische bedrijvigheid en kenniseconomie groeien. De keerzijde hiervan is dat de leefbaarheid en bereikbaarheid van de regio onder hoge druk staan. Bovendien woont een groot deel van de bevolking op auto-afhankelijke plekken buiten de steden en dorpskernen. Dat zorgt meer en meer voor overvolle wegen, aantasting van open ruimte en moeilijk bereikbare voorzieningen.

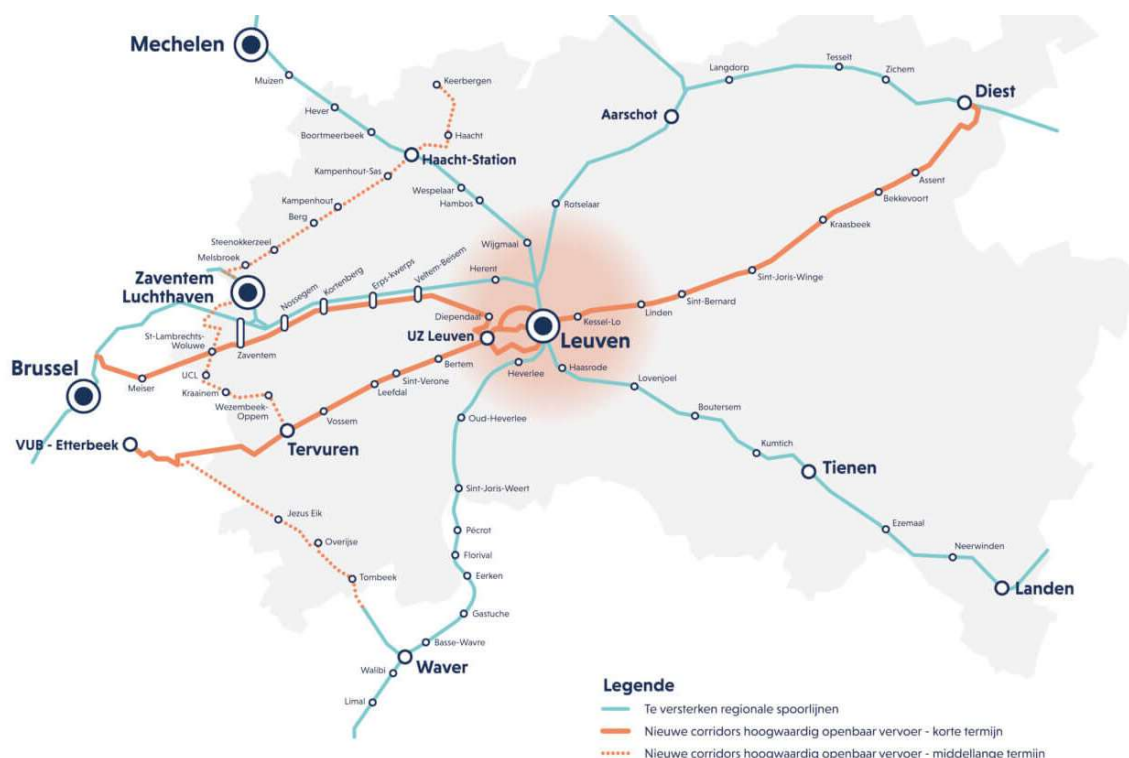
Het doel van Regionet Leuven is om die druk te doen afnemen. We maken inwoners minder afhankelijk van de auto door zowel een netwerk voor hoogwaardig openbaar vervoer als een kwaliteitsvol fietsnetwerk uit te bouwen. Tegelijk concentreren we het grootste deel van de nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen in de steden en de goed bereikbare dorpskernen. We bekijken samen hoe we de huidige groei van ontwikkelingen buiten de kernen kunnen tegengaan of beperken.

Alle partners van Regionet Leuven bundelen zo de krachten om de demografische en economische groei van onze regio in te zetten als een hefboom voor meer leefbaarheid en een betere bereikbaarheid.

Door verplaatsingsgedrag en ruimtegebruik duurzaam op elkaar af te stemmen maken we vandaag werk van een regio waar het ook morgen goed leven is.

Tegen 2030 maken we samen werk van:

1. Een vlot bereikbare regio door een betere afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening
2. Compacte en kwalitatieve dorpskernen
3. Kiezen voor het behoud van open ruimte en een duurzame ontwikkeling van het platteland
4. De fiets als belangrijke schakel in het mobiliteitsnetwerk
5. Hoogwaardige openbaar vervoer als ruggengraat van de regionale ontwikkeling
6. Een transitie met, voor en door iedereen
7. Woorden en daden: een caleidoscoop van concrete projecten.'



Figuur 11: corridors uit het Regionet

3.13. Planbaten - planschade?

Bij opmaak van de scopingnota wordt niet verwacht dat het RUP kernversterking gepaard zal gaan met een register dat zones aanduidt waar sprake kan zijn van planbaten of planschade. Immers, het RUP zal geen onderliggende bestemmingen wijzigen, het regelt louter binnen de woonbestemmingen welke vormen van woonverdichting hier toelaatbaar zijn. Aangezien geen sprake is van wijzigende 'gebiedscategorieën', zal het RUP vermoedelijk geen aanleiding geven tot planbaten of planschade en is een dergelijk register niet nodig.

3.14. Recht van voorkoop, onteigeningen of rooilijnplan?

Bij de opmaak van deze scopingnota is er geen reden om aan te nemen dat het RUP kernversterking moet gepaard gaan met een onteigening. Het RUP dient als kader voor vergunningsbeslissingen die te maken hebben met verdichtingsprojecten. Het beoogt niet direct de realisatie van publiek domein of projecten van algemeen belang. Ook zal het RUP geen rooilijnen vastleggen. Immers, het RUP bevat geen gedetailleerde uitspraken over openbaar domein. Er wordt wel een recht van voorkoop voorzien om gemeenschapsvoorzieningen en recreatie te kunnen voorzien. Door kernversterking zal het aantal gezinnen in de gemeente stijgen waardoor er nood zal zijn aan gemeenschapsfuncties en recreatie.

4. STRATEGIE VOOR KERNVERSTERKING

4.1. Zoneringskaart Kernversterking

Uit de planologische context en de doelstellingen hierboven blijkt dat er nood is aan een afbakening van de woonkern en de verschillende deelzones. Voor deze afbakening is er gezocht naar een objectieve manier om deze afbakening te onderbouwen. Het basisprincipe komt uit het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen waarbij de ontwikkelingsperspectieven van een plek afhankelijk worden gemaakt van zijn knoop- en plaatswaarde: *“De knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau (beide al dan niet in min of meerdere mate aanwezig) van een kern bepalen de ontwikkelingsmogelijkheden van een kern, zoals de uitbreidingsmogelijkheden, de streefwaarden voor ruimtelijk rendement, het type en mix van activiteiten (wonen, werken, voorzieningen).”* Dit principe zit ook in het structuurplan van Kortenberg: daar stelt men ook dat het woonbeleid moet gericht zijn op de versterking van de kernen van het hoofddorp Kortenberg en de woonkernen Erps en Kwerps op basis van een duurzaam mobiliteitsbeleid en de afstand tot de voorzieningen.

We stellen het basisprincipe voorop dat nabijheid en bereikbaarheid de ruimtelijke ontwikkelingen moeten sturen. Daarnaast gebeurt een ontwikkeling niet in het luchtledige: de ruimtelijke context, de historische evolutie en de bestaande en toekomstige ontwikkelingen moeten ook meegenomen worden om te kijken waar er het beste verdicht kan worden. Daarom is een GIS-analyse opgemaakt die volgende elementen op kaart zet:

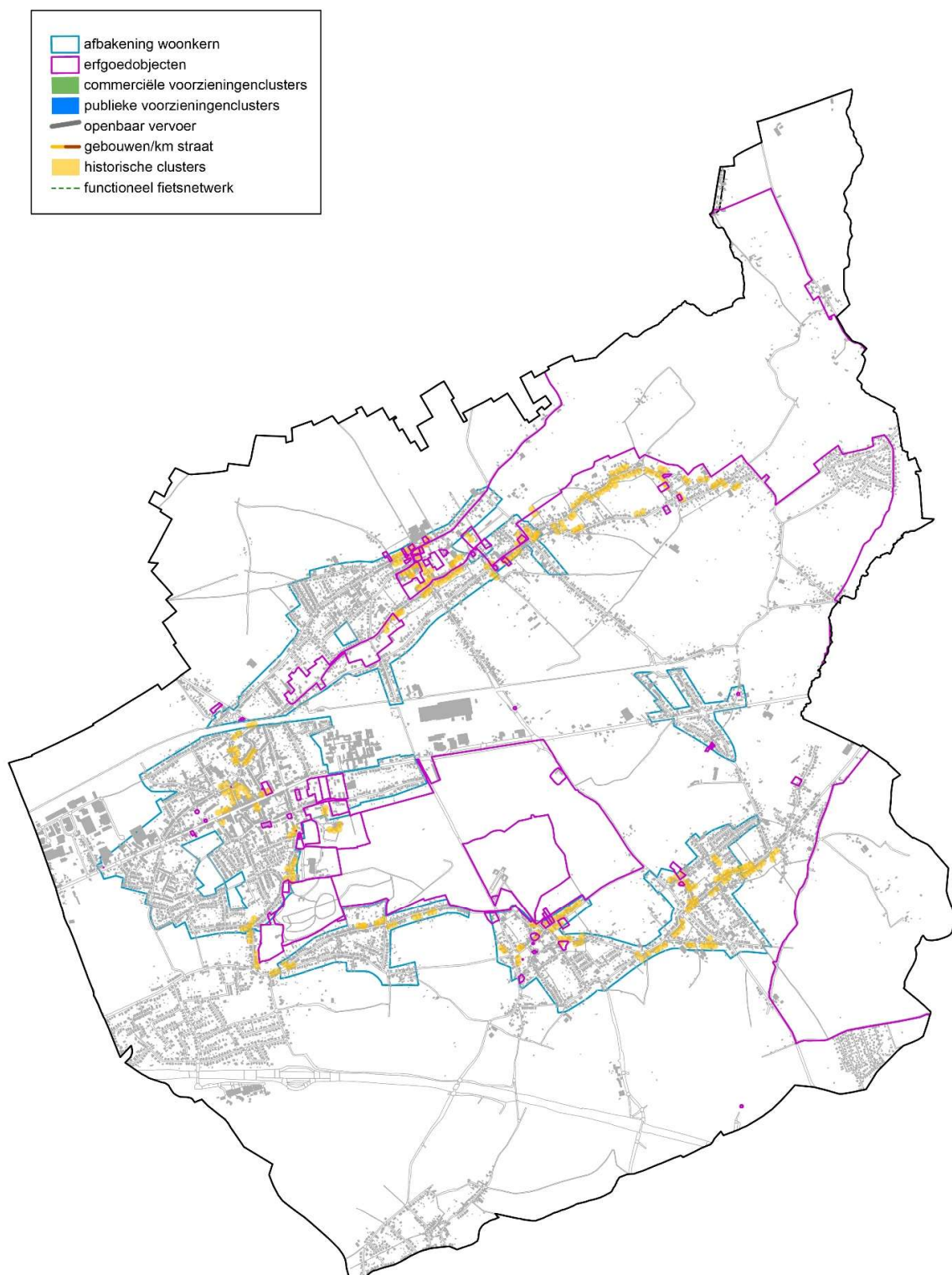
- Historische clusters en beschermde dorpsgezichten
- Clusters van bestaande commerciële en private voorzieningen
- Openbaar vervoersassen en functioneel fietsverkeersas
- Gebouwdichtheid
- Watertoets en natuurgebieden
- Structuurschets open ruimte

Er wordt uitgegaan van het principe dat hoe meer de verschillende facetten aanwezig zijn op een plek, hoe groter de draagkracht is voor een verdichting. Een historische cluster alleen is bijvoorbeeld niet voldoende om te stellen dat dit een dynamische plek is. Wel als dit bijvoorbeeld gecombineerd wordt met een school, enkele winkels, openbaar vervoer en een dense gebouwdichtheid.

Historische clusters en erfgoedobjecten

Voor de historische clusters hebben we gekeken naar de Ferrariskaart. We zien daar de verschillende dorpen verschijnen met hun historische wortels. Sommige kernen hebben echter door recentere ontwikkelingen een andere evolutie gekend dan de typische radiale uitbreiding vanuit de kerk. De verschillende grote infrastructuren hebben hier een belangrijke rol gespeeld. De steenweg en de spoorweg hebben bijvoorbeeld in Kortenberg een ontwikkeling aangetrokken of begrensd. (voor meer gedetailleerde beschrijving zie verder) Ook voor Erps-Kwerps is er een uitbreiding in de richting van de spoorweg ontstaan. De gemeente Kortenberg kent een rijk verleden, hetgeen ook zichtbaar is in de erfgoedobjecten die zijn beschermd.

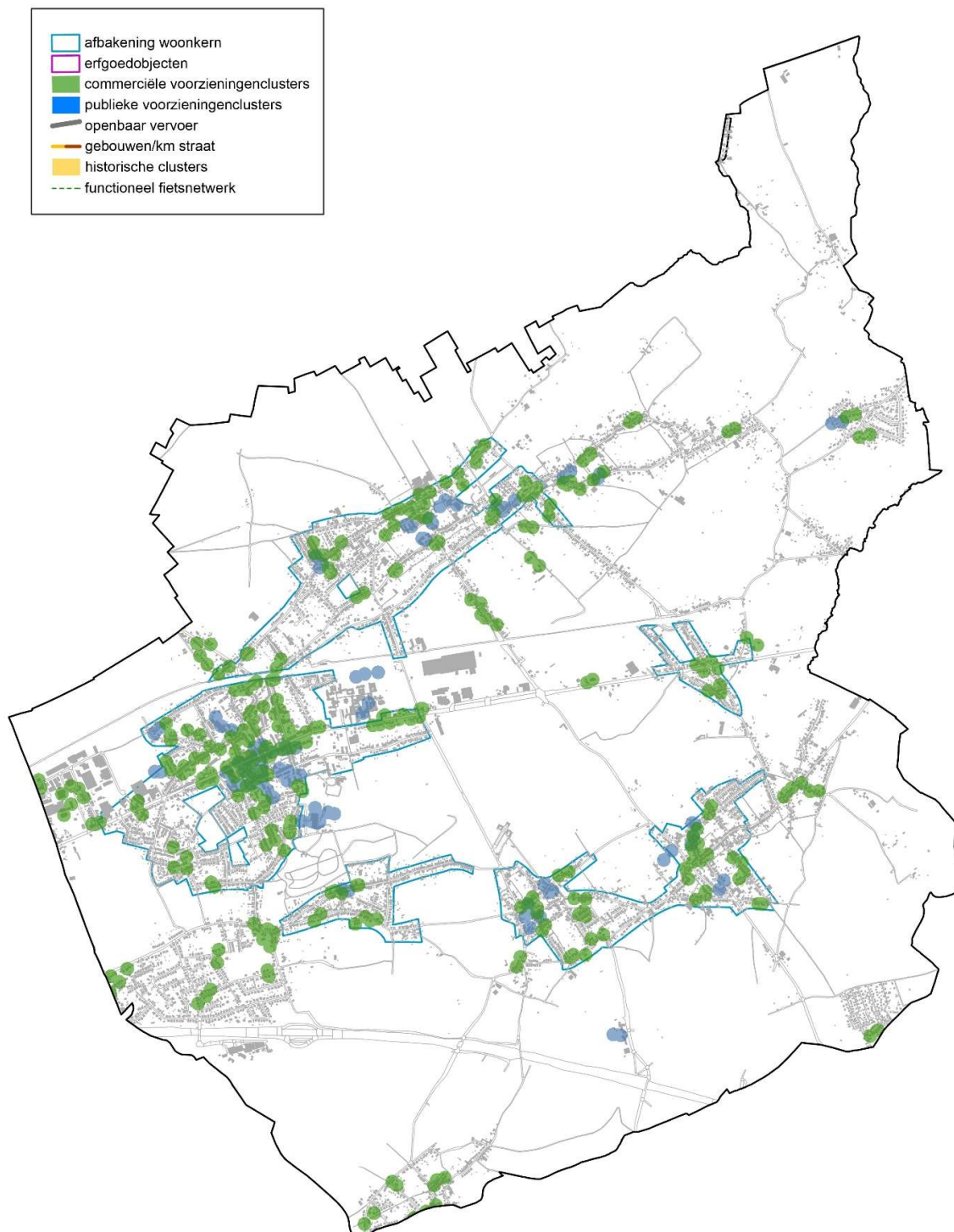
Elk gebouw op de Ferrariskaart kreeg een cirkel van 50m diameter. Waar er een overlap is tussen deze cirkels zijn de cluster geselecteerd voor de kaart. Deze clusters zijn gecombineerd met de erfgoedobjecten omdat hier vaak strengere regels gelden vanuit het Agentschap Onroerend Erfgoed om de erfgoedwaarde te beschermen.



Figuur 12: historische clusters en erfgoedobjecten

Clusters van bestaande commerciële en private voorzieningen

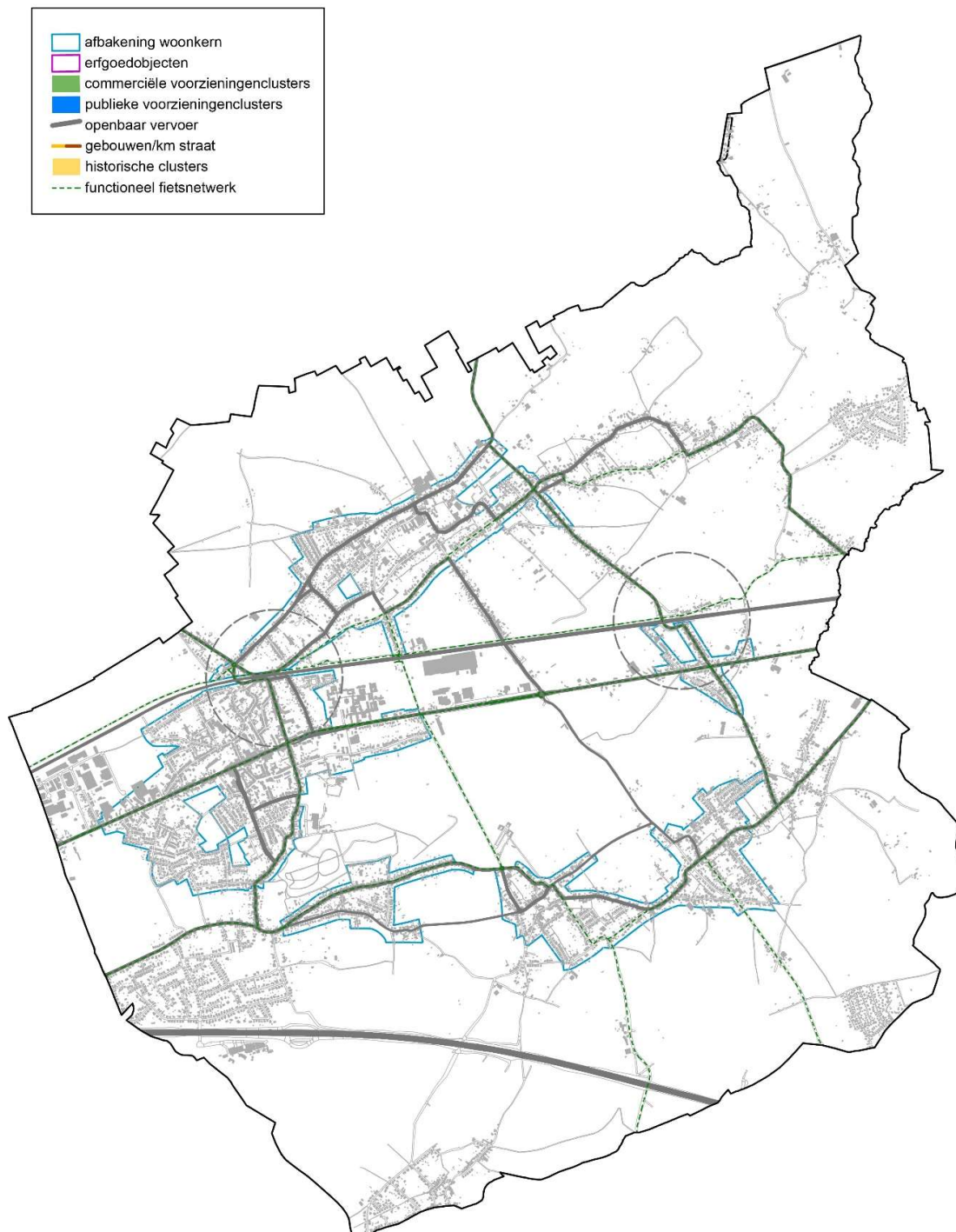
Voor de voorzieningen is op dezelfde wijze als bij de historische clusters elke voorziening met een cirkel aangeduid maar dan met een diameter van 100m. Hiermee zijn dan de verschillende clusters vastgelegd. De belangrijkste combinaties van commerciële en publieke voorzieningen vinden we in het dorpshart van Kortenbergh. Van de andere kernen steekt Erps-Kwerps op het vlak van voorzieningenniveau bovenuit.



Figuur 13: clusters voorzieningen

Openbaar vervoersassen en functioneel fietsverkeersas

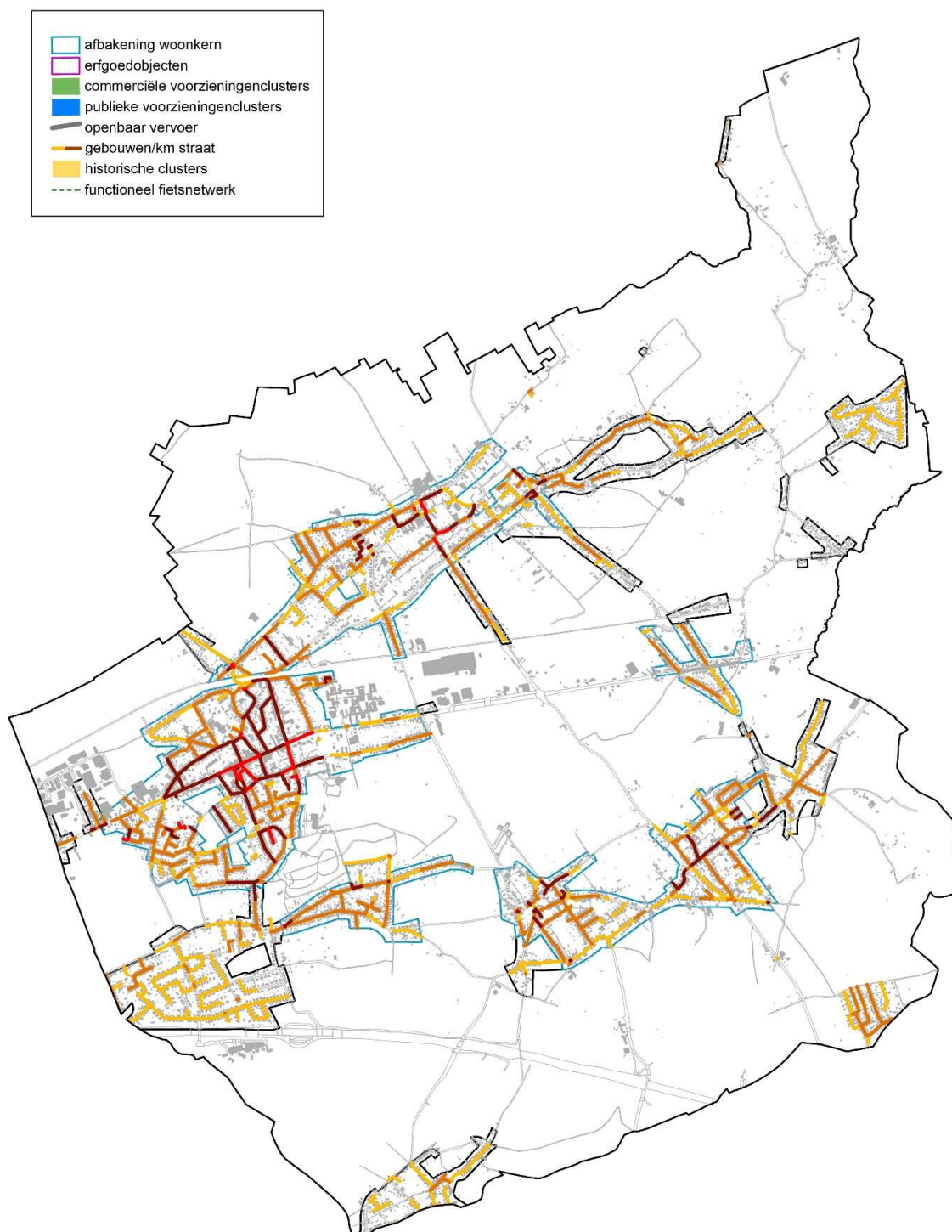
In deze kaart zijn de hoogwaardige openbaar vervoersassen weergegeven samen met het functioneel fietsnetwerk. Door de twee stations is de gemeente goed ontsloten voor openbaar vervoer. Ook via de verschillende openbaarvervoerslijnen zijn de verschillende dorpen vrij goed ontsloten binnen dit netwerk. De fietssnelweg F3 tussen Leuven en Brussel loopt langs de spoorweg waardoor de gemeente ook bovenlokaal voor de fiets goed is ontsloten.



Figuur 14: openbaar vervoer en functioneel fietsnetwerk

Gebouwdichtheid

Deze kaart geeft het aantal gebouwen per kilometer straat weer per lijnsegment. De kleurencode gaat van oranje over bruin naar fel rood. Dit geeft de gradiënt weer van lage naar hoge dichtheid. Dit toont waar er reeds een dense bebouwing is ontstaan. De verschillende kernen zijn goed leesbaar in deze kaart, met als uitschieter Kortenberg.

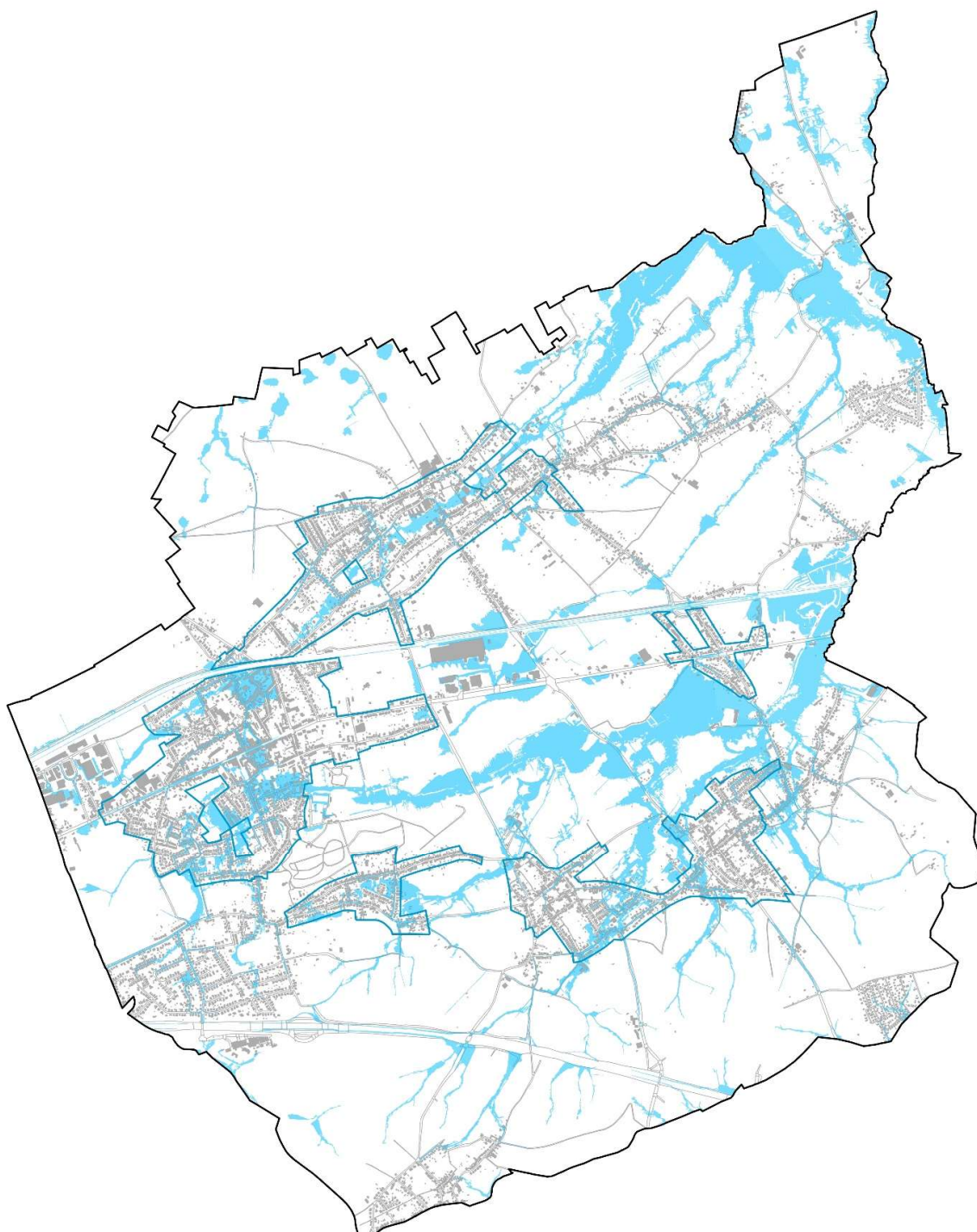


Figuur 15: gebouwdichtheid

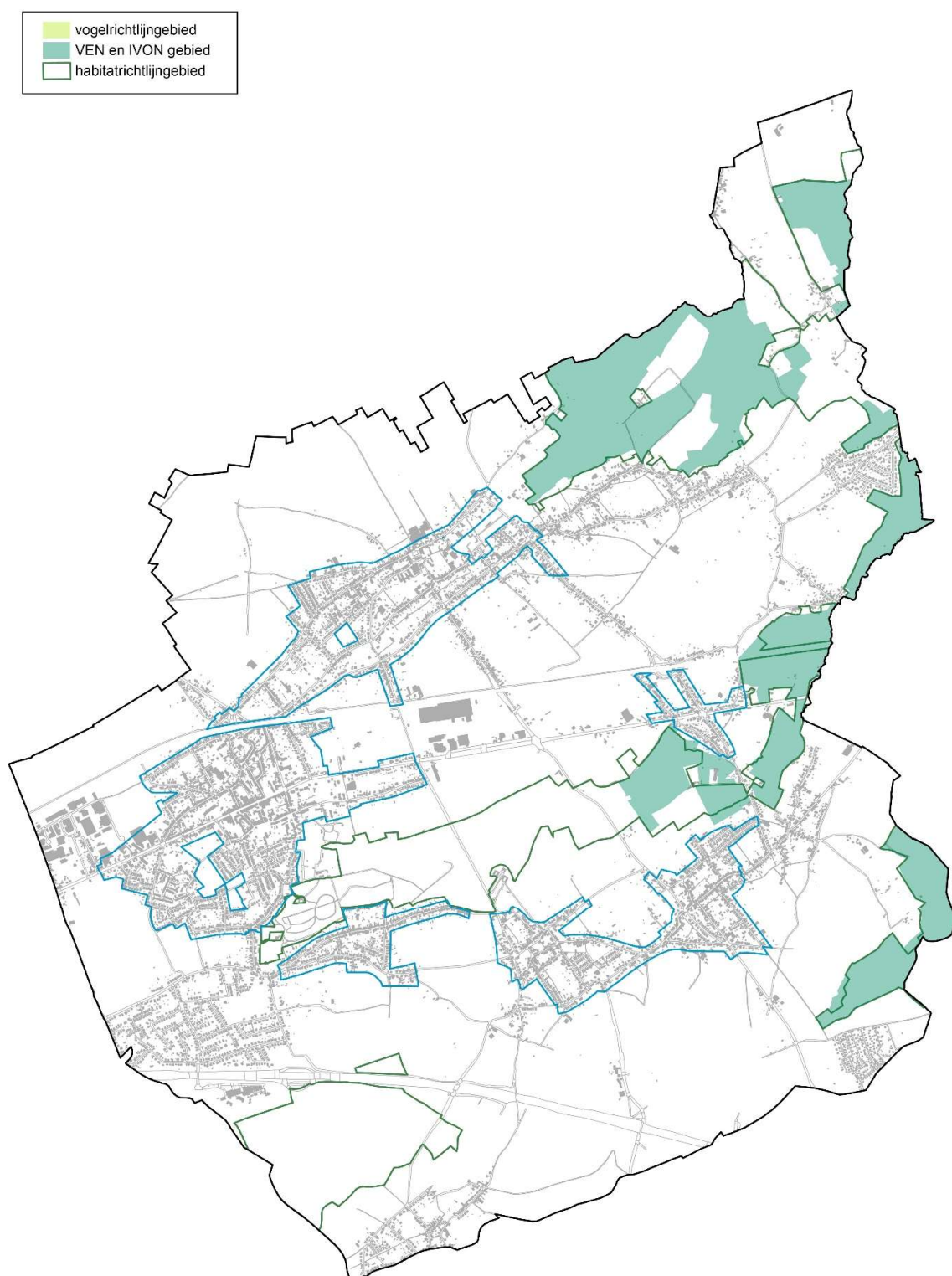
Water en natuur

Binnen de contouren van het RUP worden een aantal zones aangeduid als overstromingsgevoelig. Dit gaat enkel over de pluviale zones, de fluviale liggen buiten het plangebied. Deze zones zijn hoofdzakelijk gelegen langs de aanwezige valleien die vanuit het noordoosten toekomen: de Weesbeek ter hoogte van Erps-Kwerps, de Molenbeek ter hoogte van Schoonaarde en Kortenberg, de Spitbeek en de Zoo ter hoogte van Everberg en de Vloutgroubbe en de Zoo ter hoogte van Meerbeek. Aan de stationsomgeving van Kortenberg loopt een lagere zone richting het oosten naar de Guldendelle. Op basis van deze kaarten kan geconcludeerd worden dat de meeste gevoelige zones zich bevinden in het zuidelijke gedeelte van Kortenberg dorp, de stationsomgeving van Kortenberg, een centrale strook doorheen Erps en Kwerps en de zones tussen de dorpen Everberg, Meerbeek en Schoonaarde. De belangrijke gehelen natuur lopen in stroken tussen de bebouwing door. Het zijn valleigebieden in het noorden van Erps-Kwerps, de vallei die onder Schoonaarde loopt in de richting van Kortenberg dorp en een zone ten zuiden van de autosnelweg in het westen.

overstromingsgevoeligheid fluviaal en pluviaal



Figuur 16: overstromingsgevoeligheid pluviaal en fluviaal (2023)



Figuur 17: VEN, IVON gebied, habitatgebied en vogelrichtlijngebied

Kernenatlas

Het kernenkompas werd opgesteld binnen Regionet Leuven. Het is een instrument om de knoop- en plaatswaarde van een plek in beeld te brengen als basis voor bovenlokaal ruimtelijk beleid. De kernen van de 31 gemeenten binnen Regionet Leuven werden geïnventariseerd en geanalyseerd.

Binnen de 'kernenatlas' worden de gemeenten en deelgemeenten geanalyseerd waarbij wordt gekeken naar 4 pijlers.

- Gebruiksintensiteit: hier wordt gekeken naar het bestaande aantal inwoners, tewerkstelling en bezoekers en de potentieel bijkomende inwoners tegen 2035;
- Knoopwaarde: hier wordt gekeken naar het bestaande collectief vervoer, fietsbereikbaarheid, weg en de potenties tegen 2035;
- Plaatswaarde : hier wordt gekeken naar de bestaande voorzieningen op lokaal niveau (school, zorg, cultuur sport en recreatie, woonondersteuning), voorzieningen regionaal en metropolitaan en de potenties tegen 2035;
- Ruimtelijke context: hier wordt gekeken naar de nabijheid van kernen en clusters, kwetsbaarheid (water en natuur) en het ontwikkelingspotentieel en de potenties tegen 2035;
- Doel is om een beleid op te zetten om de ontwikkelingen buiten de kernen te verminderen of stop te zetten. De kernen moeten afgebakend worden en best niet te ruim omdat binnen de huidige kernen nog veel groeipotentie aanwezig is. Een te ruime afbakening laat ook niet toe om te sturen;
- In de oefening van het kernenkompas werd vertrokken van de stelling dat alle nieuwe woningen in goed bereikbare en goed uitgeruste dorpskernen moeten gerealiseerd worden om;
- De bevolkingsgroei van de gemeente op te vangen;
- De gezinsverdunding van de gemeente op te vangen (een gemiddeld gezin in 2000 had 2,9 gezinsleden; in 2035 zou dit nog 2,5 gezinsleden zijn). In 2035 extra woningen nodig voor evenveel inwoners;
- Dit creëert een meervoudige hefboom: kernversterking door verdichting, omslag naar duurzame mobiliteit en vrijwaring van de open ruimte;

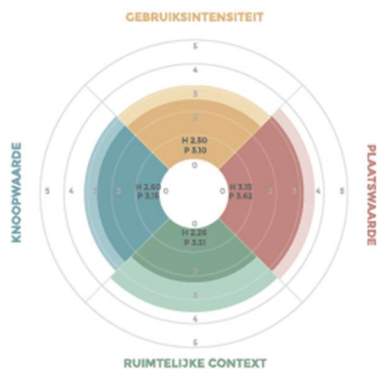
De trendprognose voor het inwonersaantal van de kernen in 2035 werd gebaseerd op de trendmatige bevolkingsprognose per gemeente, opgesteld door Statistiek Vlaanderen. Voor alle gemeenten binnen het Regionet-gebied samen, gaat het om ca. 48.700 bijkomende inwoners en 25.800 extra huishoudens tegen 2035.

Op basis van de 4 pijlers werd aan elke kern een groeipotentieel toegekend en dit voor alle kernen binnen de 31 gemeenten. Dit groeipotentieel houdt rekening met de bereikbaarheid en het voorzieningenniveau van de kern. Het potentieel houdt dus rekening met de draagkracht van de kern. Voor de gemeente Kortenberg komt dit 'trendbreukscenario' neer op onderstaande:

De grootste toenames worden toebedeeld aan de 'kern Kortenberg' en de 'kern Erps-Kwerps'. In het trendbreukscenario wordt er tegen 2035 voor Kortenberg 460 huishoudens voorzien, 20 huishoudens voor Schoonaarde en voor Erps-Kwerps 222 huishoudens. De woonkernen Everberg en Meerbeek krijgen respectievelijk 39 en 29 huishoudens toebedeeld. In dit scenario wordt er rekening gehouden met het groeipotentieel in functie van de draagkracht van de kernen. De kernen van Kortenberg en Erps-Kwerps worden als het meeste potentieel gescoord in het kernenkompas.

Kortenberg

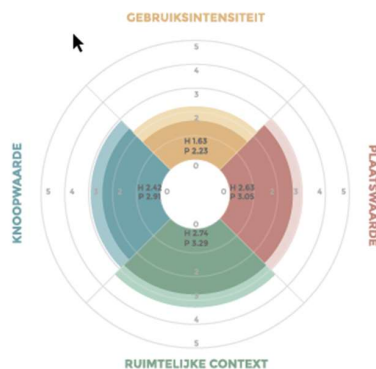
gemeente Kortenberg



kern	Leuven	tijd tot hoofdweg verbindingswegen
woonregio	HOV corridor op korte termijn Leuven - Zaventem	
categorie	kern met HOV	
subcategorie		
oppervlakte	216.0 ha	
gebruikers	12.79	
inwoners	6.908 inw	
huishoudens	2.957 hh	
gemiddelde gezinsgrootte	2.34 inw/hh	
dichtheid inw	32 inw/ha	
dichtheid hh	14 hh/ha	
vte (raming)	1.300 vte	
dichtheid tew	6 vte/ha	
bez/dag (raming)	4.600 bez/d	
dichtheid bez	21 bez/d/ha	
meest nabije stad	Vilvoorde (9.3 km)	

Erps-Kwerps

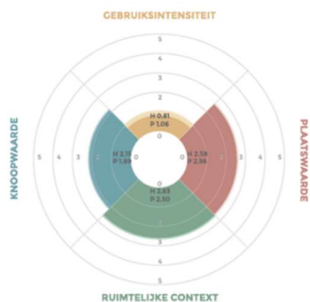
gemeente Kortenberg



kern	Leuven	tijd tot hoofdweg verbindingswegen
woonregio	HOV corridor op korte termijn Leuven - Zaventem	
categorie	kern met HOV	
subcategorie		
oppervlakte	141.4 ha	
gebruikers	5.09	
inwoners	3.323 inw	
huishoudens	1.340 hh	
gemiddelde gezinsgrootte	2.48 inw/hh	
dichtheid inw	24 inw/ha	
dichtheid hh	9 hh/ha	
vte (raming)	400 vte	
dichtheid tew	3 vte/ha	
bez/dag (raming)	1.400 bez/d	
dichtheid bez	10 bez/d/ha	
meest nabije stad	Vilvoorde (9.5 km)	

Everberg

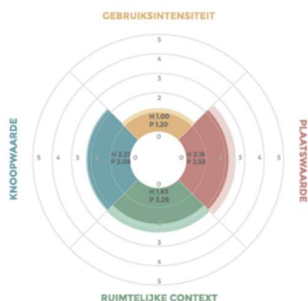
gemeente Kortenberg



kern	Leuven	tijd tot verb
woonregio	Buitengebied Leuven	
categorie	perifeer	
subcategorie		
oppervlakte	32.7 ha	
gebruikers	1.31	
inwoners	877 inw	
huishoudens	346 hh	
gemiddelde gezinsgrootte	2.53 inw/hh	
dichtheid inw	27 inw/ha	
dichtheid hh	11 hh/ha	
vte (raming)	100 vte	
dichtheid tew	5 vte/ha	
bez/dag (raming)	300 bez/d	
dichtheid bez	9 bez/d/ha	
meest nabije stad	Leuven (8.1 km)	

Meerbeek dorp

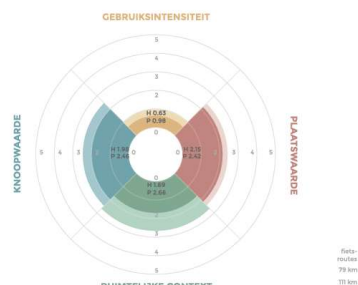
gemeente Kortenberg



kern	Leuven	tijd tot verb
woonregio	Buitengebied Leuven	
categorie	perifeer	
subcategorie		
oppervlakte	53.1 ha	
gebruikers	1.90	
inwoners	1.321 inw	
huishoudens	557 hh	
gemiddelde gezinsgrootte	2.37 inw/hh	
dichtheid inw	25 inw/ha	
dichtheid hh	10 hh/ha	
vte (raming)	100 vte	
dichtheid tew	3 vte/ha	
bez/dag (raming)	400 bez/d	
dichtheid bez	8 bez/d/ha	
meest nabije stad	Leuven (7.9 km)	

Schoonaarde (Ko)

gemeente Kortenberg

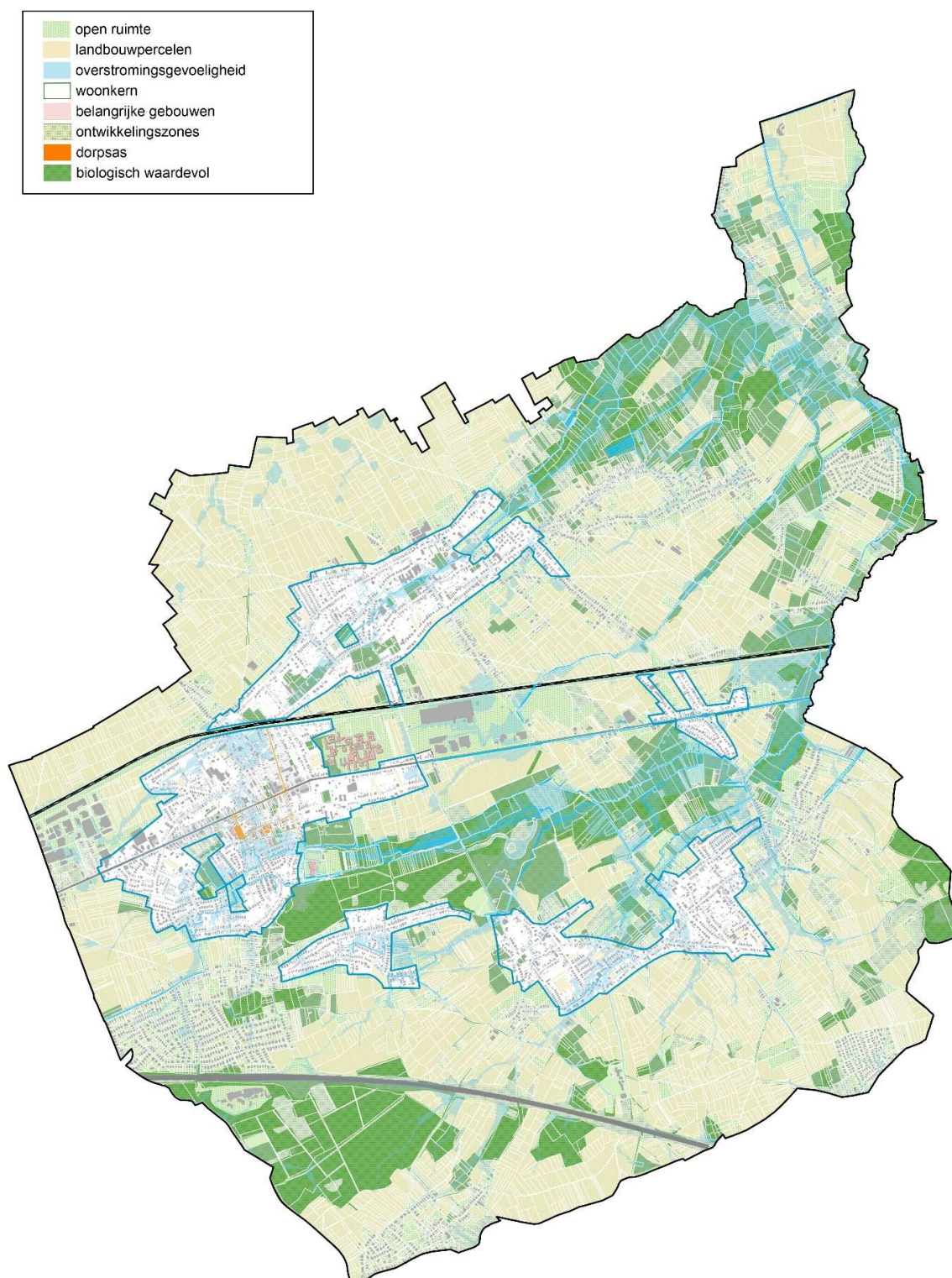


kern	Leuven	tijd tot hoofdweg verbindingswegen
woonregio	HOV corridor op korte termijn Leuven - Zaventem	
categorie	kern met HOV	
subcategorie		
oppervlakte	25.6 ha	
gebruikers	89	
inwoners	591 inw	
huishoudens	251 hh	
gemiddelde gezinsgrootte	2.35 inw/hh	
dichtheid inw	23 inw/ha	
dichtheid hh	10 hh/ha	
vte (raming)	100 vte	
dichtheid tew	6 vte/ha	
bez/dag (raming)	200 bez/d	
dichtheid bez	6 bez/d/ha	
meest nabije stad	Leuven (8.2 km)	

Figuur 18: cijfers kernenatlas Provincie Vlaams-Brabant

Structuurschets

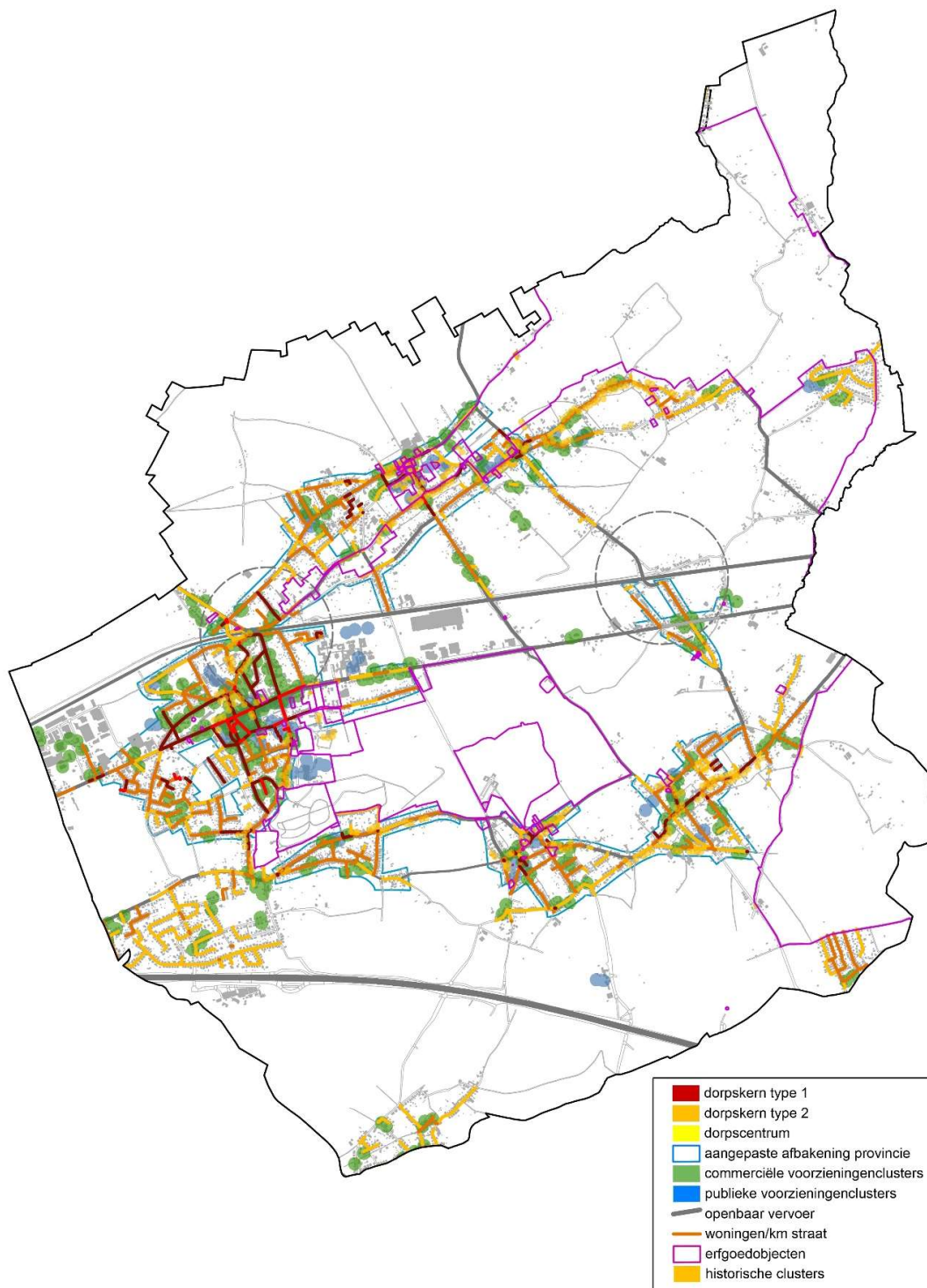
De structuur van het landschap bepaalt in sterke mate de identiteit van Kortenbergh als landelijke gemeente. Het is een structurerend element dat een belangrijke sturende invloed heeft gehad op de groei van de gemeente en is tot op vandaag nog sterk voelbaar. Het licht glooiende landschap van Laag-België in het noorden, het sterk glooiende landschap van Midden-België in het zuiden en de centrale beboste heuvels zijn getuigen van de ligging van de gemeente op de grens tussen Laag- en Midden België. Er is een verscheidenheid aan landschapsstructuren: de beekvalleien en heuvels, de beboste gebieden en open velden. Daarnaast is er een continuïteit merkbaar in een aantal sterke groene gehelen: het Silsombos met de beekvallei van de Weesbeek ter hoogte van Kwerps, het Hogenbos, het Plantsoenbos gekoppeld aan de berg en de valleien van de Molenbeek en de Zoo. Het water speelt een belangrijke rol in het structureren van deze groene ruimten. Vanuit de functie van vallei waar het water wordt opgevangen en vanuit hun ecologische waarde moeten deze structuren maximaal behouden en versterkt worden. Daartussen is er een grote open ruimte die voor een groot deel als landbouwgebied in gebruik is. Deze zone vormt samen met de valleien de blauw-groene structuur en maakt een grens aan de woonkern. De versterking van deze basisstructuur, opgenomen in de structuurschets hieronder, biedt enerzijds ruimte aan water, maar zorgt er anderzijds voor dat deze structuren hun verbindende rol op ecologisch en landschappelijk vlak (beleving en recreatie) terug kunnen opnemen. Deze structuurschets gebruiken we hieronder verder voor de differentiatie binnen de kern van Kortenbergh.



Figuur 19: structuurschets

Afbakening woonkern

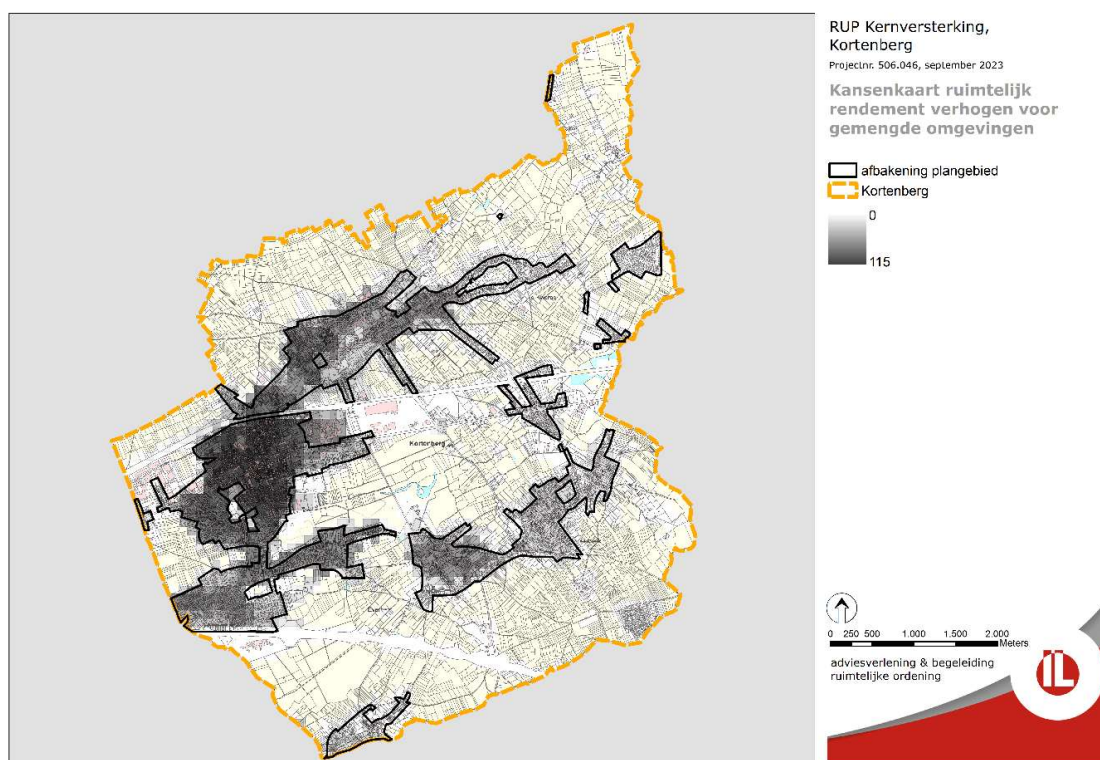
Via de bovenstaande GIS-analyse, de structuurschets, de kernenatlas, het onderzoek en de afbakening uit de omgevingsanalyse is het woongebied uit het gewestplan opgedeeld tussen 'woonkern' en 'buitengebied'. Waar het meeste parameters samenkomen is de woonkern voorzien. De kernversterking dient binnen de woonkern plaats te vinden. In het buitengebied dient het landschappelijke groene karakter bewaard te blijven.

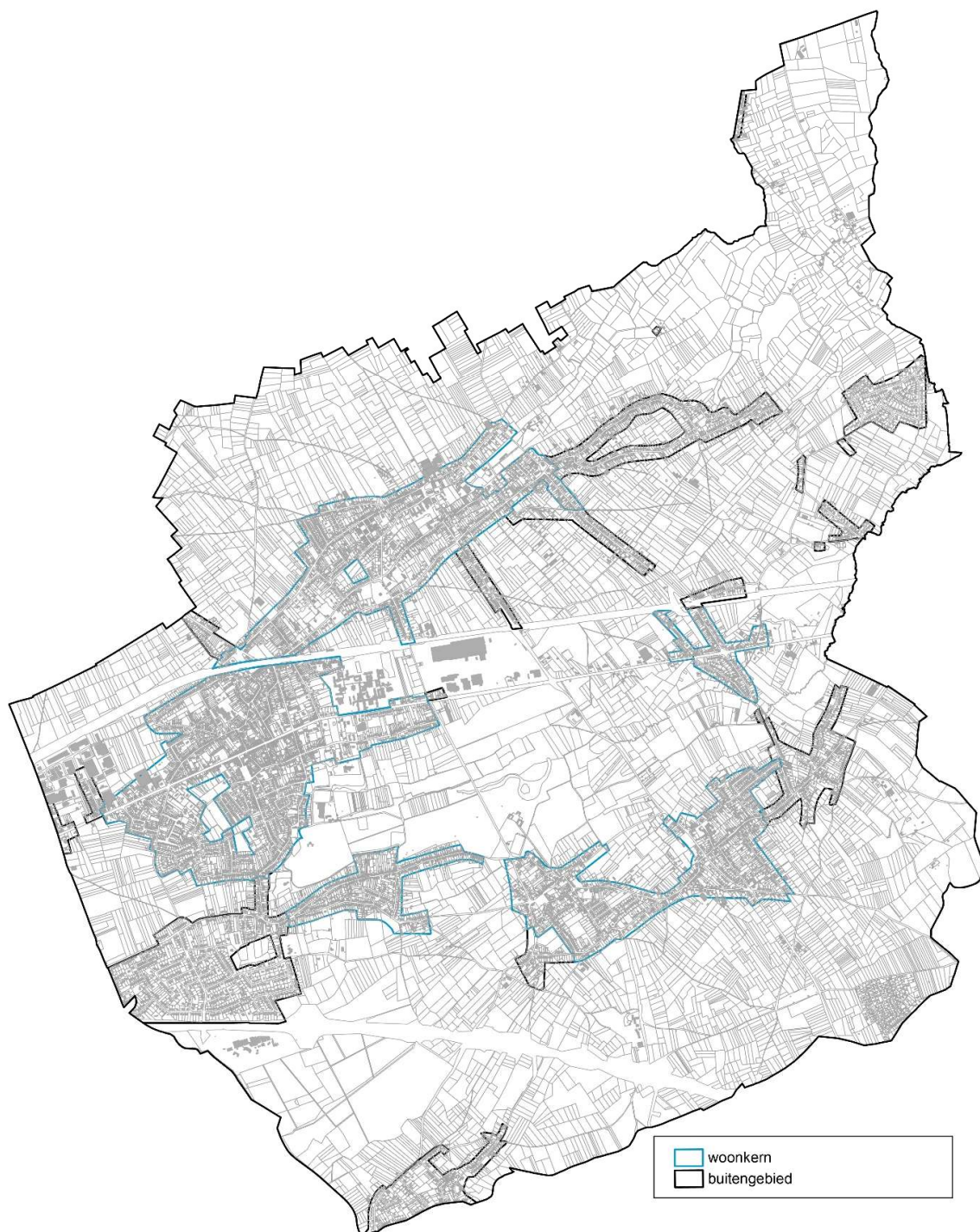


Figuur 20: overzicht afbakening woonkern en parameters uit analyse

Kansenkaart

De grofschalige kansenkaart 'ruimtelijk rendement verhogen voor gemengde omgevingen' van het departement Omgeving geeft een gelijkaardig algemeen beeld als de GIS-analyse en de kernenatlas weer. Deze kansenkaart baseert zich op het ruimtelijk beleid dat voorzien is in de Strategische Visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). Er wordt uitgegaan van het principe dat rendementskansen locatieafhankelijk zijn: de kansen voor rendementsverhoging hangen af van de ligging in het duurzaam vervoersysteem voor personen of goederen, de nabijheid van voorzieningen en de ligging ten opzichte van de open ruimte en groenblauwe aders. We kunnen de grens van de verschillende woonkernen met het buitengebied onderscheiden en het verschil in kansen voor verdichting onderling komt naar voren. Kortenberg-Dorp krijgt duidelijk een betere score dan de andere kernen.





Figuur 21: afbakening woonkernen

4.2. Differentiatie binnen en tussen de woonkernen

De bovenstaande GIS-analyse, de kernenatlas, de structuurschets, het onderzoek, de kansenkaart en de afbakening uit de omgevingsanalyse is verder gebruikt om tot een differentiatie te komen tussen de verschillende woonkernen. Daarbij werd rekening gehouden met de taakstelling en draagkracht van de verschillende kernen. Zoals in de doelstellingen die hierboven zijn uiteengezet kan door te werken rond de graad van verdichting binnen deze zones 'verdicht worden' waar het wenselijk is en 'ontraden' of 'uitdoven' waar nodig is. De zogenaamde 'hoogdynamische' kernen (Kortenbergh, Erps-Kwerps en Schoonaarde) hebben een grotere draagkracht en taakstelling op het vlak van kernversterking dan de 'landelijke' kernen (Everberg en Meerbeek). Dit komt tot uiting in het onderscheid tussen de zonering 'dorp-skern' en 'dorp-sentrum'. De hoogdynamische kernen krijgen een zonering met dorp-skern en de landelijke met dorp-sentrum. Binnen de hoogdynamische woonkernen wordt daarnaast ook nog een verschil gemaakt tussen Kortenbergh enerzijds en Erps-Kwerps en Schoonaarde anderzijds.

Het verschil tussen de kern van Meerbeek en Everberg enerzijds en Erps en Kwerps anderzijds wordt verder als volgt gemotiveerd:

- De GIS-analyse toont dat Erps en Kwerps historisch al een tijd ruimtelijk aan elkaar hangen.
- Erps en Kwerps liggen dicht bij de stations van Kortenbergh en Erps-Kwerps.
- De studie van het kernenkompas legt nog andere zaken in de weegschaal:
 - o Gebruiksintensiteit: hier wordt gekeken naar het bestaande aantal inwoners, tewerkstelling en bezoekers en de potentieel bijkomende inwoners tegen 2035;
 - o Ruimtelijke context: hier wordt gekeken naar de nabijheid van kernen en clusters, kwetsbaarheid (water en natuur) en het ontwikkelingspotentieel en de potenties tegen 2035;
 - o Uit deze studie blijkt dat Everberg en Meerbeek kernen zijn die minder potentie hebben voor ontwikkeling, ze worden als buitengebied-kern beschouwd.
- Uit de structuurschets leren we dat Everberg en Meerbeek ruimtelijk gescheiden liggen van Kortenbergh-Dorp door een heuvelrug en waardevolle natuur met een natuurgebied. Er is geen doorlopende bebouwing vanuit Everberg en Meerbeek. Erps-Kwerps daarentegen lopen ruimtelijk door tot Kortenbergh-Dorp.

Daarnaast komt dit ook overeen met de planologische situatie: De categorisering "strategisch (in het ontwerp hoogdynamisch genoemd)" en "landelijk" wordt gebruikt in het beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant. In overleg met de Provincie is deze kerncategorisering overeengekomen.

Het structuurplan Vlaams-Brabant heeft voor het buitengebied onderscheid gemaakt in drie soorten kernen, namelijk:

- hoofddorp (Kortenbergh),
- woonkern (Erps-Kwerps),
- kern-in-het-buitengebied (Everberg, Meerbeek en Schoonaarde).

Deze categorisering die wordt bevestigd in het GRS van Kortenbergh, toont dat Everberg minder kan verdicht worden dan Erps-Kwerps. Hier is het aansnijden van niet-uitgeruste woongebieden, woonuitbreidings-, reservegebieden niet wenselijk.

Voor Schoonaarde is er, hoewel ze geselecteerd is als kern-in-het-buitengebied, gekozen om meer gewicht te willen geven aan de nabijheid van het station. In het GRS wordt hier naar verwezen in het richtinggevend deel op (pagina 26): "Klemtoon op kernversterking: In de

dorpskernen vindt binnen loopafstand de essentie van het gemeenschapsleven in de gemeente plaats. Het woonbeleid zal dan ook gericht zijn op versterking van die kernen met inbreiding op maat van het hoofddorp Kortenbergh, en de woonkernen Erps-Kwerps. Vanuit een duurzaam mobiliteitsbeleid krijgen de zones binnen loopafstand van de stations extra aandacht en passende ontwikkelingsmogelijkheden. Het gehucht van Schoonaarde kan enkel afgewerkt worden binnen de juridische voorraad als inbreiding aan de openbaar vervoer locaties.” Dit komt overeen met de beleidsoptie uit het beleidsplan ruimte van de Provincie Vlaams-Brabant om kernen die goed ontsloten zijn door hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in de woningprogrammatie het grootste groeipercentage toe te meten. In overleg met de Provincie is deze kerncategorisering overeengekomen en is ze opgenomen in de bijlage bij haar beleidsplan.

De woonkern van Kortenbergh heeft een grotere draagkracht dan de andere hoogdynamische kernen. Het is ook het culturele en administratieve centrum van de gemeente. Dit verschil komt overeen met de analyse uit de kernatlas waar er 460 bijkomende huishoudens voorzien zijn voor Kortenbergh terwijl dit er voor Erps-Kwerps 222 zijn. Daarom wordt er een verschil gemaakt tussen dorpskern type 1 en type 2. De dorpskern type 1 is de zone waar de meeste draagkracht en taakstelling voorzien wordt. Deze wordt voorzien in de kern van Kortenbergh. Naar het buitengebied daalt de draagkracht en taakstelling. Daarom wordt in Kortenbergh een type 2 voorzien achter type 1. Dit type 2 wordt ook voorzien voor de kernen van Erps, Kwerps en de noordelijke stationsomgeving. Nog verder richting buitengebied zorgt de zone 'dorpscentrum' in de woonkern van Kortenbergh, Schoonaarde, Erps en Kwerps voor een overgang naar het buitengebied en een waarborg van het eerder residentiële karakter. Deze zonering wordt ook toegepast in de landelijke kernen Meerbeek en Everbergh.

Door dit kader met de bijhorende 'bouwregels' op te stellen wordt er per zone gedifferentieerd in bouwhoogte, vooropgestelde bouwdichtheden, mobiliteitsantwoorden enz...

Samengevat:

- Woonkern Kortenbergh: dorpskern type 1, dorpskern type 2, dorpscentrum
- Woonkern Erps, Kwerps en Schoonaarde: dorpskern type 2, dorpscentrum
- Woonkern Meerbeek en Everbergh: dorpscentrum
- Buitengebied: woonlandschap



Dorpscentrum van Meerbeek



Dorpscentrum van Everberg



Dorpskern type 2 van Schoonaarde



Dorpskern type 2 van Kwerps



Dorpskern type 2 van Erps



Dorpscentrum van Erps-Kwerps



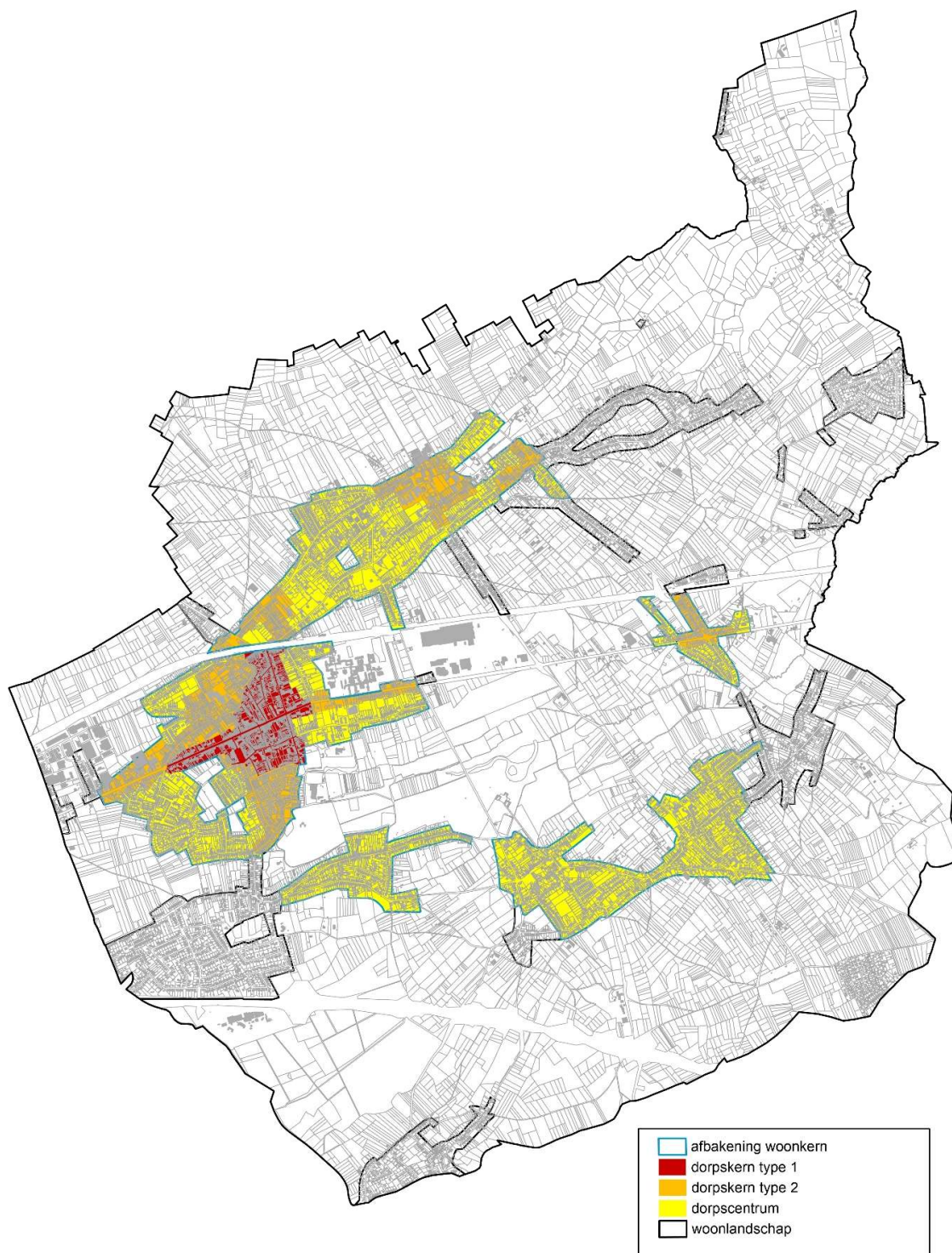
Dorpskern type 1 van Kortenberg



Dorpskern type 2 van Kortenberg



Woonlandschap (Waterstraat)



Figuur 22: afbakening woonzonering

4.3. De woonkern van Kortenberg

Hieronder wordt ingezoomd op de woonkern van Kortenberg. De gemeente merkte in het verleden op dat er verschillende ontwerpen voor projecten in het dorps hart opgemaakt worden die beeldbepalend zijn voor de gemeente maar waar onvoldoende handvaten voorhanden zijn om deze op een goede manier te beoordelen. De gemeente ondervindt dat de projecten te weinig rekening houden met de noden, de eigenheid en authenticiteit van het dorp. Het inbrengen van projecten met compacte woningen in het dorpse weefsel moet op een kwalitatieve manier gebeuren met respect voor de dorpse schaal en het landelijke karakter. Er zijn in het centrum nog een aantal binnengebieden en straten waar reeds druk tot ontwikkeling zit en waar ook ruimte is voor verdichting. In juni 2021 werd daarom een workshop gehouden, binnen het kader van de Kwaliteitskamers van de intercommunale samenwerking "ad hoK", met als doel uitspraken te doen over welke elementen in rekening gebracht moeten worden voor de zuidelijke zone van het dorps hart van Kortenberg. Uit deze workshop kwam de nood aan een differentiatie van het type 1 gebied van Kortenberg naar voren. De principes van de inrichting van de verschillende zones die hieronder worden weergegeven zijn deels gebaseerd op deze workshop.

4.3.1. Het dorps hart: van dorpsstraat tot steenweg

De regels die de gemeente nu hanteert vanuit het kader van de 'verordening' uit 2018 behandelen de bebouwing aan de Leuvensesteenweg, de bebouwing aan de zone rond de Brouwerijstraat in het zuiden en de bebouwing rond de Stationstraat in het noorden op een gelijke manier. Er is echter een verschil tussen de zone rond de steenweg, "de doortocht", en wat we de "dorpsstraten" zouden kunnen noemen. De dorpsstraten bestaan uit de straten van de steenweg tot aan de Beekstraat in het zuiden en van de Stationstraat tot de Edegemstraat in het noorden:

- De steenweg is een brede en impactvolle infrastructuur met een hoge barrièrewerking. Het profiel van de steenweg wordt volledig bepaald door de verkeersfunctie: doorstroming van grotendeels bovenlokaal verkeer en parkeren voor de aanwezige handelsfuncties. Dorpsstraten hebben eerder een verbindende werking waarbij op wandelafstand verschillende functies bereikbaar zijn.
- De dorpsstraten van het dorps hart zijn hoofdzakelijk residentieel van karakter maar we vinden hier ook een mix van publieke en commerciële functies. Rondom de kerk liggen een aantal belangrijke kernfuncties zoals een school, een ontmoetingscentrum, een dienstencentrum, Daarnaast is er in de Brouwerijstraat en omgeving een frituur, kapsalon, bakker, ... De steenweg is eerder gekenmerkt door horeca en handel die ook op bovenlokaal vlak functioneert. De dorpsstraten vormen daarom eerder het 'culturele' hart van het dorp. Ook de Stationstraat heeft een aantal commerciële en publieke functies, weliswaar op een kleinere schaal.
- De dorpsstraten vormen een vrij homogeen geheel op het vlak van dorps karakter en bebouwing. De steenweg staat als barrière wat los van dit dorps karakter.
- De schaal en de korrel van de bebouwing kent een gradiënt naar het zuiden toe. Aan de steenweg is de schaal heterogeen met zones met 2 of 3 bouwlagen en uitschieters tot 5 bouwlagen (aan het Bareelplein). Er zijn appartementen met handel en eengezinswoningen door elkaar. In de dorpsstraten maken voornamelijk eengezinswoningen in gesloten bebouwing met 2 bouwlagen en een hellend dak de dienst uit (met een iets hogere zone naar het Dr. V. De Walsplein). Achter het dorps hart, met uitzondering van een aantal ontwikkelingen zoals de Oudstrijderslaan en de hoofdas Kiewitstraat-Vogelenzangstraat-Achterenbergstraat, liggen voornamelijk eengezinswoningen in open bebouwing. Daarachter ligt de open groene ruimte op de heuvelflank van de Eikenberg en de restanten van de Molenbeek. Op het vlak van typologie valt op dat er in de dorpsstraten en de

doortocht meer gesloten bebouwing en meergezinswoningen zijn dan in de omgeving. Dit komt overeen met de afbakening van het dorpskern. We zien echter een overgang vanuit de doortocht naar het zuiden. Naar het noorden blijft dit echter eerder gelijk tot aan de spoorweg.

- De steenweg is een brede en verharde infrastructuur. Enkele grote bomen geven groen aan het straatbeeld en passen bij de schaal van de infrastructuur. Deze bestaande monumentale bomen (op privéterreinen) markeren als het ware de toegang tot de dorpskern van Kortenberg. Door die 'poortfunctie' verlenen ze identiteit aan Kortenberg. Deze bomen zijn daarom van een hoger belang dan het louter particuliere. Ook zijn er een aantal villa's met torens die een belangrijk deel van de historische beeldkwaliteit van Kortenberg langs de doortocht uitmaken.
- In de dorpsstraten is er overal een link met het groene landelijke karakter van het dorp voelbaar. Er is vanuit de straten die loodrecht op de Leuvensesteenweg staan een zicht op de groene heuvelrug van de Eikelenberg. De vallei van de Molenbeek loopt in een aantal stapstenen nog door het dorp tot aan het Dr. V. De Walsplein, zichtbaar vanuit de Bosstraat. Daarnaast zijn verschillende boomkruinen van grote bomen zichtbaar die staan in de binnengebieden van de bouwblokken tussen de Brouwerijstraat, Kerkstraat en Lodewijk Maesstraat; tussen de Brouwerijstraat, Kerkstraat en de Leuvensesteenweg en tussen de Brouwerijstraat, Beekstraat en Kloosterstraat.



Figuur 23: bouwhoogte



Figuur 24: bouwtypologie

Vanuit bovenstaande verschillen volgt dan ook de nood om de dorpsstraten een andere zonering toe te kennen. Vanuit de steenweg kan voor de doortocht een zone van ruwweg 50 m genomen worden met een zone waar er in overeenstemming met de brede grootschalige infrastructuur een grotere korrel van bebouwing kan aanvaard worden. In de dorpsstraten wordt dan een overgang gemaakt naar de open bebouwing in het zuiden. De grens ligt daarbij aan de Beekstraat – Sint-Amandsstraat – Dr. V. De Walsplein. Daar is een lagere densiteit en een maximum van 3 bouwlagen aangewezen om aan te sluiten op het dorpse karakter. Hierbij is het vooral belangrijk dat de bouwlagen zich inpassen in de directe en naburige omgeving. Aan de noordzijde van de Beekstraat komt een overgangszone. Deze zone is kleinschaliger dan de echte dorpsstraten rond de Brouwerijstraat en maakt een overgang naar de landelijke bebouwing in het zuiden. Deze zone noemen we de 'aanloopstraten'.

Om te vermijden dat de steenweg verder groeit als een vreemd lichaam los van de dorpsstraten dient nagedacht te worden over de verknoping van de twee karakters met elkaar. Inzetten op het behoud van authentieke en beeldbepalende elementen zichtbaar vanop de steenweg is daarbij belangrijk: karaktervolle authentieke hoekpanden (bv. de villa "Les Hirondelles" op de hoek aan de Marie Christinastraat) en parkvilla's, doorzichten naar dorpse straten (bv. Kapellestraat), aanwezige bomen (bv. Lodewijk Maesstraat). Het ruimtelijk aansluiten van ontwikkelingen op deze elementen is meteen ook een aanleiding voor de nodige afwisseling in de verdichting langs de steenweg.

Het bestaande groen en zeker de schaarse volwassen bomen die in de binnengebieden en in de straten aanwezig zijn moet dan ook beschermd worden. De dorpskern van Kortenberg is erg verhard geraakt, in contrast met het groene karakter buiten de dorpskern. Een blik op de historische kaarten leert dat het groene karakter een wezenlijk onderdeel is van het landelijke karakter van het dorp, dat niet mag vergeten worden. Meer nog, door het te verwaarlozen worden andere problemen zoals verdroging, verhitting en waterbuffering erger. Door dit in kaart te brengen kan bij toekomstige projecten een aftoetsing en afweging gebeuren van een project.



Figuur 25: verschillende zones: doortocht, dorpsstraten, overgangszone



Beeld doortocht (Leuvensesteenweg)



Beeld dorpsstraten (Brouwerijstraat)



Beeld dorpsstraten (Stationstraat)



Beeld aanloopstraten (Kiewitstraat)



Beeld de overgang tussen links dorpskern type 2 en rechts dorpskern type 1 (Beekstraat)



Figuur 26: principeschets hoofdstructuur dorpshart (dorpskern type 1)