



vrienden van heverleebos en meerdaalwoud vzw
regionale milieu - en natuurvereniging

Waversebaan 66
3001 Heverlee
☎: 016 23 05 58
E-mail : infocentrum@vhm.be
Website : www.vhm.be

Vlaamse Overheid
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Dienst MER
Koning Albert II Laan 20, bus 8
1000 Brussel

Heverlee, 16 september 2015

Betreft: publieke consultatie kennisgeving plan-MER gewestelijk RUP “Afbakening regionaal stedelijk gebied Leuven”: opmerkingen.

Geachte,

Hieronder enkele opmerkingen en voorstellen bij de nota in verband met het plan-MER voor het gewestelijk RUP “Afbakening regionaal stedelijk gebied Leuven”.

Voorafgaandelijk willen we toch onze bezorgdheid uiten over het proces. Dit is een langlopend verhaal (aan het worden), waardoor er voldoende zorg dient gedragen te worden betreffende voortschrijdend inzicht, zowel inzake uitgangspunten (bvb. Groenstudie Vrienden van Heverleebos en Meerdaalwoud vzw) als inzake referentiekader (bvb. Leuven Klimaat Neutraal). Het kan niet zijn dat dit MER zomaar een copy-paste wordt van de vorige versies, daarvoor is de wereld de afgelopen jaren te snel veranderd (cfr. opmerking pag 91).

Hoofdstuk 2.

Pag 17 e.v. wordt de verantwoording voor dit plan gegeven. Bovendien worden de ontwikkelingsperspectieven (lees: doelen) voor dit plan gegeven. Kan er automatisch van uitgegaan worden dat in dit proces met voortschrijdende inzichten en vele inspraakfasen de voorliggende planvoorstellen hieraan voldoen? In onze ogen niet en dit dient op zich ook beoordeeld te worden. De ontwikkelingsperspectieven zijn immers beslist beleid (met een aantal verwachte impacten) die dienen gerealiseerd te worden. Enkele concrete vragen:

- *het concentreren van kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer.* De voorliggende plannen tonen aan dat openbaar vervoer ten oosten van de stad ontwikkeld wordt en dat de kantoren ten westen komen. Een grotere bezondiging aan dit ontwikkelingsperspectief kan niet bedacht worden.
- *Het verzorgen van collectieve openbare ruimten // waarborgen stedelijke landbouw // ontwikkelen van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden.* Het voorliggende plan doet er enkele sneuvelen en waarborgt geen ontwikkeling van nieuwe (laat staan of er een uitspraak gedaan wordt hoe ambitieus deze kwaliteitsvol ingevuld moeten worden).

We bepleiten een beoordeling (in tabel) of alle voorgestelde plannen beantwoorden (+) of niet beantwoorden (-) of ingaan tegen (--) deze ontwikkelingsperspectieven. We zijn ervan overtuigd dat deze tabel meer ‘-’-en zal bevatten dan ‘+’-en.

Pag. 20 e.v. 2.2.2. Ruimtelijke concepten:

- *Pag 20. 1.* Onderdelen van het buitengebied lopen niet door in het plangebied. Dat is zeker niet zo, zie ondermeer studie VHM vzw rond groenassen in de stad. De diverse ‘velden’ (Termunckveld, Kareelveld, ...) aan het westen van de stad maken zowel visueel als functioneel onderdeel uit van de open ruimte die zich daarachter uitstrekt. Hetzelfde geldt voor de Molenbeek vallei, die met Abdij van Park en Cadol winning een groencorridor vormt tot diep in het grootstedelijk gebied.
- *Pag 20.2* stedelijke of randstedelijke open ruimte. Als bovenvermelde geen onderdeel vormen van open ruimte van het buitengebied, dan toch als randstedelijke open ruimte. Noch Termunckveld, noch Parkveld, Vogelzang worden op deze kaart aangeduid. Vergelijking tussen beide kaarten (1 en 2) toont al zeer duidelijk aan dat de keuze van de grens van het plangebied (buitengebied vs stedelijk gebied) een impact heeft, zowel op de referentie als op de effectbepaling.
- Pg 21. pt 4. Regionale bedrijven lokaliseren..... Wat met regionale spreiding richting Hageland?

Pg 23. voorontwerp GRUP, zie ook 3.3

De **afbakening van het regionaal stedelijk gebied** lijkt ons nogal arbitrair opgesteld. Er zijn bvb. geen duidelijke criteria ifv de doelstelling nog inzake ‘opportunistische’ aspecten betreffende positievere inschatting van het impact. De afbakening van het regionaal stedelijk gebied zelf zou dus mee het onderwerp moeten zijn van het MER. Nu wordt de stelling genomen dat dit niet meer is dan een afbakeningslijn, maar in dezelfde zin wordt de IMPACT van deze lijn beschreven: er komt buiten de lijn een buitengebiedsbeleid en er binnen een stedelijk beleid. Bovendien wordt deze lijn als referentiekader gebruikt. Kortom een lijn met grotere impact is op ruimtelijk niveau niet indenkbaar en moet dus beoordeeld worden. We pleiten er dus voor ook de milieueffecten van eventuele alternatieve afbakeningen te bestuderen, want belangrijk op vlak van milieu in het algemeen maar ook bv. op het vlak van mobiliteit, bescherming van open ruimten, enz...

Pag 31 e.v. Concreet wordt er in het voorliggende stuk (**hoofdstuk 3**) geen verantwoording gegeven van de keuze van de gebieden. Er wordt een situering en een toekomstige situatie/wensbeeld beschreven, maar ons inziens is er nergens verantwoord (zie hoger in functie van de ontwikkelingsperspectieven) waarom deze gebieden opgenomen worden. De taakstelling is onduidelijk in verband met het te realiseren aantal woonegelegenheden (verouderde prognoses) maar er wordt toch uit afgeleid dat er voor het stedelijk gebied Leuven ‘bijkomstig nog reservegebied moet voorzien worden’. Het is aangewezen correcte prognoses te gebruiken voor de langere termijn in plaats van tot 2012 en de graad van realisatie van de taakstelling van het huidig RSV te onderzoeken. Het omzetten van een aantal woonuitbreidingsgebieden naar woongebied lijkt voorbarig en dus ook de milieueffectbeoordeling ervan.

Bovendien moet per gebied de woondichtheid gedefinieerd worden (in plaats van een algemene norm van 25 won/ha) en het aanbod aan groenelementen.

Pag 26. Alternatieven

Volgende alternatieven willen we voorstellen

- Het uitwerken van een scenario met een **sneltramspoor tussen Haasrode**, Leuven-Station, Bierbeek Plein/Vunt en ev. Rotselaar, parallel aan bestaand spoor. Via openbaar vervoer

worden zo de grote parkings aan Brabantthal en Vunt verbonden met het station en Leuven centrum enerzijds, en met elkaar anderzijds. Werknemers uit het noorden van de regio kunnen hun wagen aan de Vunt parkeren en via snelspoor naar Haasrode en vice versa. Bijkomend voordeel is de koppeling met het nieuwe voetbalstadion: los van welke van de twee locaties gekozen wordt, kan je ook dan een deel van de bezoekers naar 1 parking loodsen, de andere naar de andere en via het snelspoor een vlotte verbinding tussen beide realiseren. Dit kan bijdragen aan een spreiding van mobiliteit en wegnemen verkeersdruk.

- **Termunckveld en Parkveld** in functie van open ruimte gebied (als stadslandbouwkamer) als bijkomend te onderzoeken scenario. Effecten op o.a. mobiliteit en klimaatneutraliteit kunnen daarin mee bepalend zijn.
- **locatie-alternatief voetbalstadion**: ook Leuven-Noord onderzoeken als alternatief evenals alternatieve bestemming (of behoud van huidige bestemming) van de huidige site aan Den Dreef. Een voor de hand liggende bestemming van dit terrein is die van parksite aan de rand van de stad, en, aansluitend op het Arenbergpark, een groene vinger die langs de Dijle en het begijnhof diep de stad indringt. Zij kan dus een ideale groene verbindingsschakel vormen tussen de Dijlevallei en de stad. Bovendien zou deze bestemming een invulling geven aan de op p. 26 geformuleerde doelstelling “het behouden en ontwikkelen van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden”.

Beschrijving plangebied, pag 31 e.v.

- 3.2.1. Parkveld (pg 32): ‘bestaand bestemd woongebied’ is een ruime interpretatie van de werkelijke toestand fysisch en juridisch. Het is wel voor een beperkt deel bestemd als woongebied volgens het gewestplan én is tot op heden nog niet gerealiseerd.
- 3.2.2 Regionale bedrijvigheid: (pg 41) stedelijke landbouw als alternatieve bestemming voor Termunckveld onderzoeken. Idem voor Parkveld (pg 44).
- 3.2.4. Stedelijke open ruimtiefunctie
Eventuele herbestemmingen: waarom ook niet Termunckveld (alternatief wetenschapspark Leuven Noord) en Vogelzang naast Kareelveld bij westelijke open-ruimtegebieden? Dit zijn ook te onderzoeken alternatieven. Het is immers de bestaande toestand (zie opmerkingen hoger en effect keuze plangrens).

Hoofdstuk 4

Het is **niet altijd duidelijk wat de reikwijdte van de gehanteerde terminologie is** inzake scenario's en aanverwante begrippen. Verschillende beschrijvingen worden gegeven: de “**bestaande toestand**” (in principe het “nul-alternatief”) (hoofdstuk 2.4.1), een “**gestuurde ontwikkeling**” die rekening houdt met de evolutie onder invloed van plannen (zoals GRUP's, ontwikkelingsprojecten in de omgeving, enz...) en met beleidsopties zoals structuurplannen, enz...) (hoofdstuk 4.1), de “**referentiesituatie**” (die ontwikkelingen die concreet zijn vastgelegd meeneemt als beslist beleid, althans als er voor de beoordeling relevante informatie beschikbaar is) (hoofdstuk 4.4.2) en “**ontwikkelingsscenario's**” (die ook overige ontwikkelingen meenemen die op stapel staan en waarvoor reeds een kader is) (hoofdstuk 4.4.2) en tot slot is er ook nog sprake van “**mogelijke wenselijke ontwikkelingsscenario's**” waarbij het niet duidelijk is of dit nog een andere aparte categorie is (hoofdstuk 4.4.2). Door die veelheid aan begrippen ontstaat er onduidelijkheid over wat er uiteindelijk exact vergeleken gaat worden (m.b.t. effecten). In hoofdstuk 4.1 wordt bv. nog duidelijk vermeld dat “*in het MER wordt nagegaan of het plan bepaalde mogelijke wenselijke ontwikkelingsscenario's niet hypothekeert of een knelpunt vormt*”. In hoofdstuk 5.2 blijkt echter dat het MER zich voor de disciplines bodem, water, fauna en flora, landschap en mens beperkt tot een beschrijving van “*de referentiesituatie (zijnde de huidige toestand op het*

terrein of situatie zoals beschreven in de meest recente beschikbare bronnen)” en een beschrijving van de **geplande toestand met beoordeling van de effecten**”. De term “referentiesituatie” lijkt hier bovendien ook een andere betekenis te krijgen dan in hoofdstuk 4.4.2, met name eerder vanuit een pragmatisch standpunt om de bestaande toestand te beschrijven o.b.v. de meest recente beschikbare informatiebronnen. Dit roept een aantal vragen op:

- Is bv. Parkveld een gestuurde ontwikkeling (en zo ja, op basis van welke beleidsopties en concrete randvoorwaarden)?
- Wat is allemaal beslist beleid voor Parkveld als tabel 4.1 niet verwijst naar de natuurverbindingsgebieden en groencorridors?
- Wat zijn de gewenste ontwikkelingsscenario’s die niet gehypothekeerd mogen worden? Komen die scenario’s overeen met de geplande toestand (in het inrichtingsplan)?

Deze **onduidelijkheid kwam ook tot uiting in de bespreking van Parkveld in het vorige MER** (oktober 2012, hoofdstuk 12, Fauna en flora): “*Het voorgelegde inrichtingsplan houdt in zekere mate rekening met de aanbevelingen voor Parkveld zoals deze in het GNOP (en het RSL) zijn geformuleerd. Er kan echter worden vastgesteld dat het plan geen perspectief biedt op een goed functionerende ecologische corridor in het gebied.*” Kortom: het huidige inrichtingsplan zou de eerder besliste ontwikkelings-scenario’s hypothekeren (zie details onder “concreet voorbeeld 2”). Afhankelijk van de keuze van vergelijkingspunten kan de beoordeling dus positief of negatief zijn, terwijl het inrichtings-plan toch in tegenspraak blijkt te zijn met de geplande ontwikkelingsscenario’s die deel uitmaken van het beslist beleid in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant, het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Leuven en het Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Leuven (met name het creëren van een functionerende ecologische corridor).

Deze **MER-studie moet ervoor zorgen dat alle voor het studiegebied relevante groencorridors uit de eerder vermelde beleidsplannen** niet in het gedrang komen en dit **ongeacht of het gebied op dit ogenblik ecologisch goed functioneert als corridor**.

Eventuele bestaande knelpunten (bv. barrières) mogen daarbij geen aanleiding vormen tot het verwerpen van de eerder vastgelegde beleidskeuzes m.b.t. de noodzakelijke corridorwerking, zoals dit gebeurde in de “*Toelichtingsnota - Voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven*”, december 2012) (zie verder). In die eerdere beleidskeuzes werd juist beargumenteerd dat in de geselecteerde groen-corridors maatregelen genomen moeten worden om de ecologische verbindingfunctie te verbeteren opdat migratie van fauna en flora wél mogelijk wordt (zie bv. definitie “groencorridor” in Ruimtelijk Structuurplan Leuven).

Voor sommige deelgebieden zal dit moeten beoordeeld worden o.b.v. een meer algemeen kader, maar bij andere deelgebieden waar er reeds meer concrete (inrichtings)plannen bestaan kan de inschatting van de effecten op fauna en flora meer gedetailleerd gebeuren (bv. Parkveld). Het MER-onderzoek zou daarbij duidelijk moeten beargumenteren welke doelstellingen er aan de beoogde corridor gekoppeld dienen te worden en welke maatregelen daarvoor noodzakelijk zijn. Een goede ecologische onderbouwing is daarbij onontbeerlijk (zie volgend aandachtspunt).

Naast deze algemene opmerkingen willen we nog aspecten aandragen als relevante beleidsstukken:

- Leuven Klimaat Neutraal. Sinds enkel jaren is er een ruime maatschappelijk debat in Leuven aan de gang rond Leuven klimaat neutraal. Dit is zowel een feitelijk als bestuurlijk proces (cfr ondertekening convenant of mayors). Dit dient beleidsmatig zeker meegenomen te worden en is voldoende belangrijk om als ontwikkelingsscenario voor te stellen. Er worden nu

ruimtelijke processen mogelijk gemaakt die vermoedelijk de haalbaarheid van dit plan onderuit halen.

- Studie 'Natuur in Leuven' . In samenwerking met de provincie en de stad is een studie naar natuur in de stad Leuven, zowel op types als in ruimtelijke concepten uitgewerkt en ten dele actueel geïmplementeerd. Dit is minstens een referentiewerk voor effectbepaling, maar ook sturend als relevant stuk voor Landschap én Fauna & Flora.
- GRUP Parkveld (pg 67) schrappen. Discipline Mens: quid bedrijventerrein Parkveld met aangrenzende woonbebouwing?
- In **tabel 4.1 ontbreken de selecties van natuurverbindingsgebieden en groencorridors** als beleidsmatige randvoorwaarden uit het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant, het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Leuven en het Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Leuven. Hoofdstuk 4.3.3.1 (over GRS Leuven) verwijst enkel naar algemene principes uit het informatieve gedeelte, maar niet naar het richtinggevend gedeelte of naar de geselecteerde groencorridors (en bijhorende definitie) in het bindend gedeelte van het GRS Leuven.
- De (niet-limitatieve) lijst van geselecteerde **gemeentelijke groencorridors** is opgenomen in het bindend gedeelte (p. 18, 1.1.28) van het Gemeentelijk Ruimtelijk structuurplan. De definitie geeft aan dat in groencorridors maatregelen genomen worden om de ecologische verbindingfunctie te verbeteren (p. 17, 1.1.27). De **provinciale natuurverbindingsgebieden en gebieden met ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang** zijn opgenomen in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan.
- De **tabel 4.1 verwijst evenmin naar andere ecologische randvoorwaarden uit het Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Leuven** (GNOP-actualisatie 2004). Het GNOP Leuven bevat nochtans heel wat relevante beleidsopties en het formuleert een aantal te onderzoeken randvoorwaarden t.a.v. verschillende gebieden zoals Parkveld, Blauwputbeek (Leuven-Noord), Termunckveld, Kwade Hoek/Gasthuisbos/Wingevallei, Kareelveld, Groenveld, Roeselberg, de bermen en (reeds vernietigde) struwelen van de Boudewijnlaan, enz... Deze MER-studie dient rekening te houden met de beleids-opties en randvoorwaarden uit het GNOP, zodat de destijds geformuleerde doelstellingen inzake natuurbeleid niet gehypothekeerd worden.

4.4 Ontwikkelingsscenario's: 'referentiesituatie 2020' is een betwistbare vertrekbasis omdat die uitgaat van een aantal veronderstelde onzekere ontwikkelingen die bovendien deels gebaseerd zijn op ontwikkelingen die nog in de huidige planning zitten.

Daarnaast denken we dat het dwingend is een ontwikkelingsscenario Leuven klimaat neutraal toe te voegen, zowel gezien genomen beleidskeuzes, maatschappelijke ontwikkelingen en draagvlak binnen de quadruple helix.

Hoofdstuk 6 pag 101 e.v.

Mobiliteit

- Voor de inplanting in Haasrode is het aangewezen ook het effect op de Geldenaaksebaan en de Tiensesteenweg te onderzoeken.
- De effecten dienen in voldoende detail te gebeuren zodat andere disciplines correcte uitspraken kunnen doen, o.a. betreffende effect (gecumuleerd en in de tijd gefaseerd) rond CO2 uitstoot (totale project is mogelijks positief, maar mogelijks zijn de eerste acties eerder negatief en komen in de verre toekomst pas positieve acties aan bod) en rond fijn stof (EU verordening Vlaanderen).

- 6.1.4.5. Recreatie: wijziging van 'louter militaire recreatie naar burgerrecreatie': is te simpel gesteld. Burgerrecreatie is o.a. competitie met meer lawaai, meer verkeer, bijkomende bebouwing en infrastructuur, avondlijk gebruik, enz..

Geluid:

- 6.2.2.1. Geluidsnorm in bufferzones 's nachts zoals tijdens de dag? Wat is dan de 'bufferfunctie'?

Lucht:

- bij de bespreking van de referentiesituatie zou gebruik worden gemaakt van bestaande gegevens: deze zouden evenwel niet bestaan voor Leuven. Eigen onderzoek is dus wellicht noodzakelijk.
- 6.3.1. Bestaande situatie: ook N3 Leuven - Tervuren: bijna dagelijks files van ring tot voorbij Berg Thabor en zelfs Groeneweg in de richting van Leuven.

Bodem en grondwater

Dit plan heeft verstrekende gevolgen op verandering van verharding toestand van de bodem. Hierdoor verandert de infiltratie capaciteit van de bodem en dus de natuurlijke aanvulling van het grondwater. Dit resulteert dan weer in veranderingen in kwelgebieden (Habitat gebieden) en in drinkwaterwinningen. Nergens wordt in de methodiek aangehaald dat dit zal gebeuren via modelberekeningen. Enerzijds is dat actueel een best practices, vooral in plan processen en anderzijds zijn deze modellen (zowel bij VMM (systeemmodel) als VMW) beschikbaar. Bovendien bevinden delen van het plangebied in beschermingszones. Voorzorg is aangewezen.

Effecten (verandering waterbalans, grondwaterstromingen, kweldruk) dienen berekend te worden via modelberekeningen.

Anno 2015 is een evaluatie op basis van grondwaterkwetsbaarheidskaart een te laag ambitieniveau voor een goed MER.

Fauna & Flora

Bij de beschrijving van de acute situatie dient ook de inventaris die opgemaakt is ter gelegenheid van het opmaken van het GNOP Leuven gebruikt te worden. Onder voornaamste natuurwaarden bij beekvalleien ook Voervallei, enz... vermelden.

Volgende evaluaties dienen mee opgenomen te worden. Beiden worden in extenso hieronder uitgewerkt.

- groenaanbod in woonontwikkelingsgebieden, dient meegenomen te worden in de effectbepaling
- onderzoek van de groencorridors (incl. richtlijnen voor wetenschappelijke onderbouwing o.b.v. eerder advies m.b.t. MER-kennisgeving Parkveld en sportvelden Heverlee).

In bijlage is aan de hand van 2 exemplarische voorbeelden (Leuven-Noord en Parkveld) wat dieper ingegaan op de algemene principes ("best practices") die deze MER-studie volgens ons zou moeten nastreven op vlak van de onderbouwing van het luik fauna en flora. Bij Parkveld heeft die strategie destijds deels gewerkt. In bijlage bij het voorbeeld Parkveld is ook een overzicht gemaakt van verwijzingen naar "beslist beleid" met het oog op de ontwikkeling van deze corridor (zowel uit Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan als GRS Leuven en GNOP-actualisatie 2004).

Onderzoek naar de aanwezigheid van openbaar groen voor de toekomstige bewoners. In tabel 6-18 worden verwezen naar de **aanwezigheid van openbaar buurtgroen voor toekomstige bewoners**. Wanneer men echter op een doordachte manier de evenwichtigheid van het

groenaanbod wil beoordelen, dan moet gekeken worden naar alle schaalniveaus (ofwel woongroen, buurtgroen, wijkgroen, stadsdeelgroen, stadsgroen en stadsbos i.f.v. oppervlakte en wandelafstanden). Hiervoor kan verwezen worden naar de **richtinggevende normen van het Agentschap voor Natuur en Bos**, zoals bv. ook opgenomen in het **geactualiseerde MER-richtlijnenboek “Stadsontwikkeling en recreatie” (2011)**. Deze methodologie zou ook actief toegepast moeten worden als toetsingskader voor de (toekomstige) groenbehoefte, althans voor zover de ontwikkelingsprogramma’s reeds ingeschat kunnen worden. Bij het MER-onderzoek naar (toekomstige) woongebieden moet men eveneens inschatten of bij het inplannen van nieuwe parkjes in de groene (rest)ruimtes langs autostrades **mogelijk negatieve gezondheidseffecten** kunnen optreden **door luchtvervuiling** (bv. Roeselbergdal).

Onderzoek naar groencorridors. De definitie van een “groencorridor” is in principe voor interpretatie vatbaar. Afhankelijk van de welwillendheid van de ontwerper/uitvoerder kan dit variëren van een groene lijn op een ontwerpplan of het aanplanten van een bomenrij... tot een goed functionerende ecologische corridor die in staat is om de beoogde migratie van (specifieke) fauna en flora te kunnen garanderen. Die ruimte voor interpretatie kan de realisatie van een goed functionerende corridor bemoeilijken. Indien in het MER-onderzoek slechts een beperkte invulling aan het begrip gegeven wordt, dan zou in een latere fase kunnen blijken dat de beoogde doelstelling - een goed functionerende ecologische verbinding - niet meer haalbaar is. Daarom kan best verwezen worden naar de **definitie voor groencorridors in het Ruimtelijk Structuurplan Leuven (bindend gedeelte)**: “*In groencorridors worden maatregelen genomen om de ecologische verbindingfunctie te verbeteren.*” Het is de ecologische werking van de corridor die centraal moet staan en die onderzocht moet worden bij nieuwe ontwikkelingen.

Een **degelijk onderbouwd MER-onderzoek t.a.v. fauna en flora** kan aan deze vraag tegemoet komen, maar moet dan **minimaal de volgende zaken** omvatten:

- Een beschrijving van de ecologische structuur/samenhang op een hoger schaalniveau (met een duidelijk beargumenteerde afweging van de gekozen schaalniveaus bij het onderzoek van de te onderzoeken groencorridor);
- Een beschrijving van actuele natuurwaarden (fauna en flora);
- Een duidelijk beargumenteerde benadering van de ecologische corridorwerking o.b.v. soortgroepen (en/of specifieke soorten): “*Voor welke groepen moet de ecologische corridor functioneren?*” “*Voor welke niet?*”;
- Een aanduiding van de vereiste ecotypen die aanwezig dienen te zijn met het oog op het ecologisch functioneren van de geplande groencorridor. Waar mogelijk kan dit aangevuld worden met een beschrijving van een aantal duidelijke streefbeelden, de noodzakelijke (afdwingbare) randvoorwaarden (zoals bv. minimale breedtes, oppervlaktes, afstanden, specifieke inrichting van (natuur)elementen, inrichting van (half)verhardingen, enz...) en een globale inrichtingsvisie. Voorstellen moeten zowel voldoende flexibel als voldoende concreet zijn (met het oog op verankering in het latere ruimtelijk uitvoeringsplan of in de stedenbouwkundige voorschriften en de opvolging achteraf);
- Bijkomende maatregelen (mitigerend én versterkend) zoals onder meer natuurtechnische voorzieningen en/of faunapassages (i.f.v. barrières) om de natuurkwaliteit en de geleidende functie te verbeteren. De maatregelen die voorgesteld worden moeten niet alleen de negatieve effecten van de geplande ontwikkeling “milderen”. Er dienen - op basis van het gevoerde onderzoek - ook maatregelen geformuleerd te worden om een ecologische meerwaarde te creëren (met het oog op het bereiken van de gewenste ontwikkelingsscenario’s uit het Provinciaal Ruimtelijk

Structuurplan, het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Leuven en/of het GNOP Leuven).

Wat betreft de te hanteren methodologie bij het onderzoek naar de ecologische corridor, kan o.a. verwezen worden naar:

- ADRIAENS T., PEYMEN J. en DECLEER K., 2007. “*Natuurverbindingengebieden in Vlaanderen: achtergronden, afbakening en mogelijke inrichting.*” Rapport van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, INBO.R.2007.14, Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, Brussel, 160 pag.
- ALTERRA, 2001. “*Handboek Robuuste Verbindingen; ecologische randvoorwaarden.*” Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte, Wageningen (NL), 252 pag.
- ALTERRA, 2005. “*Robuuste Verbindingen; een nadere onderbouwing van de ontwerpregels.*” Alterra, Wageningen (NL), 124 pag.
- DEN HAAG, 2008, “*Stedelijke Ecologische Verbindingszones in Den Haag. Hoofdlijnen voor inrichting en beheer – Uitvoeringsprogramma 2008-2018. Concept.*” Gemeente Den Haag – Dienst Stadsbeheer – Stedelijke Structuren, Den Haag (NL), 103 pag.
- De reeks INBO-rapporten “*Naar een natuurtypologie voor Vlaanderen*” met een beschrijving van de mogelijke natuurwaarden in biotopen (incl. cultuur- en landbouwmilieus). Deze rapporten kunnen ter aanvulling van de Biologische Waarderingskaart meer richtinggevende informatie opleveren m.b.t. ecologische waarden, gidssoorten, enz.
<https://www.inbo.be/nl/naar-een-natuurtypologie-voor-vlaanderen>

In het addendum bij deze brief is een voorbeeld beschrijving gegeven van een effectbepaling aan de hand van twee concrete voorbeelden.

Landschap

6.7.3. Landschapsatlas: (Land van Bertem – Kortenberg) St. Jansbergsesteenweg wordt wel vermeld en Termunckveld en Vogelzang niet?

Enkele opmerkingen bij kaartmateriaal

- Afbakening stedelijk gebied: willekeur ? zie eerdere opmerkingen
 - Bv uitloper langs Tiensesteenweg terwijl gebied ten zuiden en ten oosten uitgesloten wordt.
 - Sociale Hogeschool ligt buiten stedelijk gebied? Waarom?
- Kaart 3. Gewestplan: Termunckveld foutief aangeduid als bedrijvzone ipv landbouwzone
- Kaart 9. Gemeentegrens tussen Herent en Leuven onderbroken.

Tot zover onze opmerkingen en voorstellen.

Met hoogachting,

Jo Symons

De voorzitter,

Vrienden van Heverleebos en Meerdaalwoud vzw

ADDENDUM. Concrete voorbeelden die het belang aantonen van een goede onderbouwing

Enkele concrete voorbeelden kunnen exemplarisch zijn voor de algemene principes (“best practices”) die deze MER-studie zou moeten nastreven op vlak van een sterke onderbouwing van het luik Fauna en flora. Zowel Leuven-Noord als Parkveld zijn geschikte voorbeelden om dit aan te tonen.

Concreet voorbeeld 1: Integratie van natuurwaarden bij ontwikkeling van Leuven-Noord

De **ecologische waarde van spoorwegemplacements** (zoals Leuven-Noord) mag niet onderschat worden. Het rapport “*Naar een natuurtypologie voor Vlaanderen - Cultuur- en landbouwmilieus*” (hoofdstuk “spoorwegen”) geeft een overzicht van de mogelijke natuurwaarden:

- “Van de ca. 600 soorten **angeldragende insecten (bijen en wespen)** komt 40 à 50% op spoorwegterreinen voor. [...] Bij **andere insectenfamilies** kunnen soortgelijke feiten worden vastgesteld. Zo zijn spoorwegterreinen een goed milieu voor tientallen vlinders, omwille van het groot aantal soorten en de veelal opvallende structuurdiversiteit. De **plaatselijk grote variatie aan vlinders en andere insecten** is vrijwel zeker toe te schrijven aan de floristische en structurele variatie van de vegetatie. [...] Afhankelijk van de begroeiing komt **een vrij groot aantal vogelsoorten, amfibieën en zoogdieren** voor langs de spoorwegen. Voor deze soorten verwijzen we o.a. naar natuurtypen als holle wegen, houtkanten, graslanden, enz... Op zonnige spoorwegbermen kunnen grote aantallen **reptielen** voorkomen: o.a. Levendbarende hagedis (*Lacerta vivipara*).
- “De spoorwegen hebben een aanzienlijke invloed op de **verspreiding van plantensoorten**. [...] Spoorwegterreinen bevatten milieus die veel overeenkomsten hebben met de ‘oorspronkelijke’ milieus van veel planten.”
- “**Spoorwegbermen zijn om verschillende redenen ecologisch interessant**. In Nederland groeit 63% van de Nederlandse soorten [planten] ook langs spoorwegen, en bijna de helft van die soorten zijn vrij zeldzaam tot zeer zeldzaam. Een zeer gelijkaardige situatie kunnen we onder voorbehoud veronderstellen in Vlaanderen, alhoewel hieromtrent nog onderzoek dient te gebeuren. [...] Spoorwegterreinen zijn eveneens van belang voor de fauna (voor insecten, als migratieroutes voor gewervelden, enz...). In abstracte zin kan worden gesteld dat spoorwegterreinen, zowel spoordijken, spoorweg-ingravingen, vlakke spoorwegbermen, als rangeerterreinen **over het algemeen bekeken een grote natuurbehoudswaarde** hebben. Specifiek is de natuurbehoudswaarde van spoorwegterreinen variabel en hangt ze in grote mate af van verschillende factoren [...], maar lijkt ze toe te nemen met de ouderdom, extensiviteit van beheer, breedte, enz...”

Het spoorwegterrein van Leuven-Noord scoort wellicht hoog op een aantal van deze factoren (zoals bv. haar breedte, het extensieve beheer, beperkte verstoring, enz...). De kans is echter reëel dat dit private, omheinde gebied ook relatief beperkt onderzocht is (althans door vrijwilligers zonder toelating om het gebied te betreden). Hierdoor kan ook het aantal ingevoerde waarnemingen laag zijn, hetgeen eveneens een onderschatting van de huidige reële ecologische waarde tot gevolg kan hebben.

Het gebied Leuven-Noord vormt bovendien ook een belangrijk **knooppunt tussen 4 groencorridors** (met name de spoorlijn Leuven-Aarschot (C3), Lemingbeek (C20), de Dijle doorheen de binnenstad (C8) en de Vaart (C1): zie Ruimtelijk Structuurplan Leuven) en Leuven-Noord staat **ook in verbinding met het Provinciaal domein (bv. paddentrek)**. In het Leuvense GNOP wordt verder ook het belang van Blauwputbeek als groen-blauwe corridor toegelicht en worden enkele concrete acties voorgesteld i.f.v. van het GRUP Leuven-Noord (zie ook GNOP p. 139):

“B5: De noord-zuidgerichte groenstructuur van de Blauwputbeek fungeert als ecologische verbinding tussen de Vunt, het Vuntcomplex en het provinciedomein Kessel-Lo en als buffer tussen het spoorwegplateau en de bewoning van Kesseldal en

Kessel-Lo. De aanleg van de groenbuffer tussen het spoorwegplateau en de Kesseldallaan-Eénmeilaan is een voorwaarde voor de ontwikkeling van het plateau. De open ruimte tussen de Kesseldallaan en het spoorwegplateau moet daarbij worden ingericht als publiek toegankelijke groene ruimte en het waterbergend vermogen van de beekvallei moet worden behouden. Bijkomende verhardingen of bebouwing is niet mogelijk” (p. 94).

De vorige MER-studie ging duidelijk de mist in bij haar beschrijving van de “geïsoleerde ligging”, maar gaf wel aan dat er bijna een gebiedsdekkend ecotoopverlies optreedt (ca. 17 ha).

“Leuven-Noord: omvat een complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen (ruigte met struweelopslag op opgehoogd stort). Deze ecotopen zijn ingebed tussen een brede gordel spoorweginfrastructuur, wegen en bebouwing. De geïsoleerde ligging beperkt in grote mate de ecologische functionaliteit van deze zone. Voor dit deelgebied bestaan twee alternatieve invullingen: hetzij als bedrijvigheid (of wetenschapspark), hetzij als locatie voor het nieuwe stadion. In beide gevallen treedt er quasi gebiedsdekkend ecotoop-verlies op. Dit wordt beoordeeld als negatief” (zie MER-studie 2012, p. 473-474).

Een goede integratie van natuurwaarden moet dus een belangrijke rol spelen bij de toekomstige ontwikkeling van dit hele gebied. Dit gaat duidelijk verder dan enkel het behoud van de groenbuffer langsheen de Eén-Mei-laan (waar overigens veel Japanse duizendknoop staat). Ook hier is een gedegen wetenschappelijke onderbouwing van de ecologische corridorwerking vereist, waarbij de MER-studie een doordacht voorstel van randvoorwaarden uitwerkt dat kan meegenomen worden in de toekomstige plannen.

Concreet voorbeeld 2: De groencorridor “Parkveld”:

In het geactualiseerde Leuvense GNOP (2004) werd destijds gewezen op de **nadelen van een ecologische toetsing van concrete inrichtingsplannen in de laatste planningsfasen:**

“... ecologische doelstellingen mogen niet enkel als ‘toets’ worden gezien van al redelijk gefinaliseerde voorstellen, maar ook de bezorgdheid voor natuurontwikkeling vanaf het begin van de planningsfasen dient te worden meegenomen om zo de kwaliteit van ruimtelijke projecten te verhogen. Zeker gebieden als Parkveld worden best vanaf het begin stadium nauwgezet opgevolgd”.

Het voorbeeld van Parkveld toont aan dat dit idee nog niet geland is. Dit kennisgevingsrapport (2015) geeft namelijk aan dat Parkveld opnieuw zal getoetst worden t.o.v. het relatief concrete inrichtingsplan dat ook al in een voorgaande MER-studie (2012) werd getest en negatief werd beoordeeld:

“Het voorgelegde inrichtingsplan houdt in zekere mate rekening met de aanbevelingen voor Parkveld zoals deze in het GNOP (en het RSL) zijn geformuleerd. Er kan echter worden vastgesteld dat het plan geen perspectief biedt op een goed functionerende ecologische corridor in het gebied.” (MER studie oktober 2012, hoofdstuk 12, Fauna en flora, p. 487)

“Gezien voor Parkveld de toetsing mede gebeurt ten opzichte van een relatief concreet inrichtingsplan met uiteenlopende deelaspecten (wonen, open ruimte en bedrijvigheid) binnen dit ene gebied, waarvoor toch een overkoepelende inschatting van de effecten op fauna en flora nodig is (incl. interactie met natuurwaarden van het militair domein en sportvelden), is dit onderdeel in een aparte sectie behandeld.” (huidige kennisgevingsrapport, p. 135, incl. figuur 6.4 die hetzelfde plan toont dat al negatief beoordeeld werd in het MER van 2012).

De “is” in het laatste zinnetje duidt bovendien op een gebeurtenis in het verleden, waarmee dus ook verwezen wordt naar een eerdere MER-studie (oktober 2012, hoofdstuk 12, Fauna en flora) dat als basis dient voor deze nieuwe MER-studie (en zoals trouwens ook aangegeven wordt in hoofdstuk 5.2). Het is zeker **positief dat die eerder opgebouwde en sterk onderbouwde kennis** (over het al dan niet ecologisch kunnen functioneren van Parkveld als groene corridor bij de geplande ontwikkelingen) **opnieuw meegenomen wordt**. Maar anderzijds is het **ook belangrijk om nieuwe informatie** mee te nemen in een actualisatie, **zoals o.a. de argumenten die aangehaald werden om de voorgestelde (mitigerende) maatregelen uit de vorige MER-studie niet of slechts gedeeltelijk te weerhouden** (zie “Toelichtingsnota - Voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven”, december 2012). Er kan en moet dus nog bijkomend onderzoek gebeuren (ter aanvulling van de bevindingen uit het vorige MER. Zo zouden de onderstaande argumentaties uit die toelichtingsnota in deze nieuwe MER-studie best ook onderzocht worden (en de gevolgen ervan op de ecologische corridor van Parkveld) (p. 78-79):

“Bij het uittekenen van deze corridor blijkt de realisatie van deze potentiële ecologische corridor niet mogelijk. Op geen enkele plaats tussen het boscomplex en de Molenbeekvallei kan deze potentiële ecologische corridor de breedte behouden zoals bepaald in de plan-MER. De bebouwing van het (d.m.v. traliewerk afgesloten) militair domein, het complex van het Heilig Hartinstituut, de bestaande woonomgeving (Hertogstraat) en het bestaande bedrijventerrein (Meerdaalboslaan) maken een ononderbroken verbinding van 150 meter breedte of zelfs van 50 meter breedte onmogelijk. Aangezien het voorzien van een functionele ecologische corridor zoals beoordeeld in het plan-MER onmogelijk blijkt, wordt in het plangebied Wonen Parkveld gekozen voor een kwalitatieve (her)invulling van het gebied” (zie toelichtingsnota december 2012).

“In het plan-MER wordt vanuit de discipline landschap een suggestie gedaan voor het bewaren van een 200 meter brede open ruimtecridor [door het concentreren van de parkappartementen op een beperkte ruimte langs de Geldenaaksebaan]. Deze suggestie wordt niet gevolgd in voorliggend uitvoeringsplan” (zie toelichtingsnota december 2012).

De nieuwe **MER-studie zou moeten onderzoeken of bovenstaande argumenten inderdaad geldig zijn, onder welke condities en voor welke van de geselecteerde gidsoorten**. Zo kan men zich immers de vraag stellen in welke mate het traliewerk van het militair domein een barrière vormt voor gidsoorten zoals Eikelmuis, Eekhoorn, vleermuissoorten, Hazelworm, Spaanse vlag, Sleedoornpage, Geelgors en salamandersoorten. Indien blijkt dat het voorstel uit de voorgaande MER-studie inderdaad niet haalbaar zou zijn, dan moet een **alternatief voorstel van randvoorwaarden** uitgewerkt worden voor de ontwikkeling van een corridor die wél haalbaar is. Het niet weerhouden van Parkveld als groene corridor zou immers strijdig zijn met de bestaande beleidsvisies, met name het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant, het Ruimtelijk Structuurplan Leuven (incl. bindend gedeelte) en het Leuvense GNOP 2004 (zie ook verwijzingen in bijlage). Ook voor de andere groencorridors in Leuven zou zo’n overzicht gemaakt kunnen worden.

Bijlage bij voorbeeld 2:

Verwijzingen naar de ontwikkeling van een groencorridor in Parkveld als beleidskeuze

In verschillende beleidsdocumenten wordt er voor gekozen om doorheen Parkveld een groencorridor te realiseren met het oog op de verbinding van Heverleebos met de groene vinger “Molenbeek-Parkbeek”. Hierbij kan gedacht worden aan:

- Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (pag. 191-192) - Dijlevallei: Ecologische structuur van bovenlokaal belang: verbinding Heverleebos naar Dijlevallei én met de groene vinger van de Parkbeek-Molenbeek.
- Ruimtelijk Structuurplan Leuven (pag. 231 in het Informatief gedeelte) - Definitie van “groencorridor”: Een aaneengesloten lijnvormig groenelement of een aaneenschakeling van opeenvolgende kleine groengebiedjes. Een groencorridor brengt een ecologische verbinding tot stand tussen twee of meerdere grote openruimtegebieden, waardoor migratie van fauna en flora mogelijk wordt.
- Ruimtelijk Structuurplan Leuven (pag. 79 in Richtinggevend gedeelte 1) - Parkveld: Aandacht voor de inplanting van de bebouwing in functie van de migratie door het gebied is nodig, gezien de stapsteenfunctie tussen Heverleebos en de Molenbeekvallei.
- Ruimtelijk Structuurplan Leuven (pag. 77 in Richtinggevend gedeelte 2) - Zuidelijke plateau - Ruimtelijke concepten - Ontwikkelingsperspectieven: Er moet voorkomen worden dat Heverlee en Haasrode zich tot één aaneengesloten geheel ontwikkelen. Tussen beide gebieden moet een specifiek stedelijk landschap blijven bestaan dat de groencorridor tussen Heverleebos en de Molenbeekvallei kan waarmaken.
- Ruimtelijk Structuurplan Leuven (pag. 95 in Richtinggevend gedeelte 2) - Deelruimte Park - Militair Domein - Ontwikkelingsperspectieven: De weilanden ten zuiden van de campus Heilig Hart, het oefenveld van het militair domein, het woonbos Parkveld, het park en de boomgaard rond het St-Albertuscollege, de landbouwgronden ten zuiden van en ten noorden van de Abdij van Park en het park op de Philipssite vormen als opeenvolgende stapstenen een groene verbinding tussen Heverleebos en de vallei van de Molenbeek. Al deze gebieden maken deel uit van de openruimtestructuur. Er moeten overeenkomsten afgesloten worden met de beheerders van de open ruimte tussen Heverleebos en de Molenbeek om de ecologische verbindingsfunctie tussen beide te bewaren en te versterken. Het woonbos Parkveld behoort zowel tot de openruimtestructuur als tot de nederzettingenstructuur van Leuven. Als woonontwikkelingsgebied zal het tot de afbakening van de woonkern Heverlee behoren. Als groene stapsteen tussen Heverleebos en de Molenbeekvallei moet de landschappelijke aanleg van het woonbos gegarandeerd worden.
- Ruimtelijk Structuurplan Leuven (pag. 17-18 in de Bindende bepalingen) - Groencorridors: In groencorridors worden maatregelen genomen om de ecologische verbindingsfunctie te verbeteren. In de bindende bepalingen worden o.a. de volgende groencorridors geselecteerd:
 - de verbinding tussen Heverleebos en Meerdaalwoud (C11)
 - de opeenvolgende verbindingen tussen Heverleebos en Abdij van Park (C12)
 - de verbinding tussen Abdij van Park en het oostelijk deel van de Molenbeek-Bierbeekvallei (C13)
- Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Leuven (GNOP-actualisatie 2004, pag. 134) - Stedelijke ontwikkeling met aandacht voor groen en natuur:
 - vermelding van “woonbos Parkveld” (WO67) als woonontwikkelingsgebieden gelegen aan de rand van de woonkernen nabij ecologisch belangrijke openruimtegebieden;
 - vermelding van “Parkveld” (WO67) als woonontwikkelingsgebied van grote omvang met ruime potentie tot natuurontwikkeling en andere ecologische doelstellingen.
- Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Leuven (GNOP-actualisatie 2004, pag. 135) - Voorgestelde randvoorwaarden bij eventuele ontwikkeling van “woonbos Parkveld”: onderzoek van de mogelijkheden tot groene verbindingselementen die aansluiten op het militair domein en zo verder op het Heverleebos.