

### 2.3.1.4 Taakstelling lijninfrastructuur

- **Categorisering** van het lokale wegennet: voetpaden, fietspaden, woonstraten, wijkontsluitingswegen, verzamelwegen en wegen voor doorgaand verkeer.
- Optimalisering van het **lokale wegennet**: aanpassingen aan voet-, fietspaden, wegen, kruispunten, parkeerplaatsen, ...
- Optimalisering **collectief vervoer**.
- Verbetering **verkeersveiligheid** op de lokale wegen (o.a. schoolroutes).
- Ontsluiting van de bedrijventerreinen.

### 2.3.1.5 Taakstelling overige functies

- Mogelijkheden uitwerken voor **toeristisch-recreatieve activiteiten**. Uitgangspunt hierbij is het recreatief medegebruik met respect voor de draagkracht van het gebied. In het buitengebied is enkel laagdynamische infrastructuur<sup>3</sup> mogelijk.

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan wordt door de gemeenteraad vastgesteld. Net zoals voor de uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het provinciaal structuurplan, is ook op gemeentelijk niveau voorzien in uitvoeringsinstrumenten. De gemeenteraad kan:

- verordeningen vaststellen tot uitvoering van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan;
- ofwel verordeningen vaststellen die een aanvulling zijn voor de gewestelijke verordeningen ter uitvoering van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen;
- ofwel verordeningen vaststellen die een aanvulling zijn voor de provinciale verordeningen ter uitvoering van het provinciaal ruimtelijk structuurplan;
- ofwel plannen van aanleg (APA, BPA, verkavelingsplan, zoals voorzien volgens de stedenbouwwet van '62) of ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaken ter uitvoering van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan. Wat de herzieningsprocedure van de plannen van aanleg betreft, is de procedure zoals voorzien in de stedenbouwwet van '62 niet gewijzigd teneinde de continuïteit niet te verstoren. De bevoegdheid van de gemeente verandert hier niet.

---

<sup>3</sup> Laag-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur: infrastructuur die omwille van haar intrinsieke aard, in haar onmiddellijke omgeving eerder beperkte veranderingen teweegbrengt in de bestaande ruimtelijke en sociaal-economische structuur en in het bestaande ruimtegebruik.

## 2.4 HET STRUCTUURPLANNINGSPROCES IN BOORTMEERBEEK

---

### 2.4.1 Opzet van de overlegstructuur

Hieronder is het verloop van het planningsproces weergegeven aan de hand van de geproduceerde documenten en het gestructureerd overleg.

#### 2.4.1.1 *Intentienota*

De inhoudelijke start van de studie werd gemarkeerd door de aanlevering van de intentienota, die in de overlegstructuur werd behandeld en van commentaar voorzien.

De intentienota werd in maart 1996 goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen.

#### 2.4.1.2 *Startnota*

De startnota is in december 1997 aan het College aangeboden. In januari 1998 heeft vervolgens een hoorzitting plaatsgevonden (zie onder overlegstructuur), waarop deze Startnota is gepresenteerd aan de bevolking. Tenslotte is de Startnota, aangevuld met het verslag van deze hoorzitting en van de ambtelijke stuurgroep voorgelegd aan het hoofdbestuur van AROHM.

#### 2.4.1.3 *Overlegstructuur*

Voor de opmaak van de startnota werd overleg gepleegd met:

**De werkgroep:** deze kwam tijdens het planningsproces een tiental keer samen in functie van de inhoudelijke en organisatorische begeleiding van de structuurplanning.

Vaste leden :

- M. Baert, burgemeester
- Jan Smits, secretaris
- Steven Michiels, Schepen Ruimtelijke Ordening,
- Bert Meulemans, schepen
- Jos Casteels, stedenbouwkundig ambtenaar
- Arnoud Vervoort, projectleider Technum - Hasselt opgevolgd door Jan Nuijens en Marthe Moris,
- Carine Bogaert, projectmedewerker Technum - Hasselt opgevolgd door Evert Jadoul.

Incidenteel namen ook andere schepenen en gemeentelijke medewerkers deel aan het werkgroepoverleg, in functie van het te behandelen onderwerp.

**De ambtelijke stuurgroep:** deze werd geraadpleegd als denkkader en klankbord voor het aangeven en formuleren van probleemvelden en het ontwikkelen van een visie voor het studiegebied.

De samenstelling van de stuurgroep gebeurde op voorstel van de werkgroep en bestond uit vertegenwoordigers van de verschillende voogdijoverheden en een aantal deskundigen.

Leden :

- Berthold Meers - Vlaamse Milieumaatschappij
- Johan Bogaert - Aminor, afdeling Water
- A. Van Fraechem - L.I.N. Wegen Vlaams-Brabant
- Karel Vandebroek - R.O. Vlaams-Brabant
- Roland Nackaerts - R.O. Vlaams-Brabant
- Emmy Verschuere - Dienst Gebouwen Vlaams-Brabant
- Leo Clinckers - N.V. Zeevaart
- André De Krem - Administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling Zeeschelde, districtshoofd Demer, Dije en kanaal Leuven-Dije

In functie van het verwerven van informatie over de knelpunten, kansen en kwaliteiten van Boortmeerbeek werden tevens bevoorrechte getuigen geïnterviewd en werd een hoorzitting voor de bevolking georganiseerd.

**Interviews bevoorrechte getuigen:** 25 personen uit de gemeente werden geïnterviewd op voordracht van het College, de eerste twaalf mondeling, de andere schriftelijk. Leidraad bij deze interviews was de vragenlijst voor de interviews met de bevoorrechte getuigen (Technum, oktober 1996). De bevoorrechte getuigen zijn ieder dieper ingegaan op die materie of die deelvraag waar ze de meeste kennis over bezaten. De bevoorrechte getuigen waren:

- |     |                                   |  |
|-----|-----------------------------------|--|
| 1.  | Julien Dekeyser                   | Burgemeester   |
| 2.  | Vital Op de Beeck                 | Schepen RO   |
| 3.  | Felix Liekens                     | Schepen cultuur  |
| 4.  | R. Steens                         | Schepen  |
| 5.  | F. De Roye                        | Schepen  |
| 6.  | M. Baert                          | Schepen  |
| 7.  | Bert Meulemans                    | Fractieleider CVP  |
| 8.  | Nieke Deleebeeck                  | Fractieleider DOEN   |
| 9.  | Guido Pee                         | GOM-Vlaams-Brabant   |
| 10. | Georges Wouters                   | Gepensioneerd  |
| 11. | Guy Cluckers                      | Diensthof RO Interleuven   |
| 12. | Egbert Asselman                   | Medewerker IGO-Leuven  |
| 13. | J. van Calster                    | Voorzitter VLD   |
| 14. | Roger Swinnen                     | Raadslid OCMW  |
| 15. | Steven Michiels                   | OCMW Raadslid (later Schepen Ruimtelijke Ordening)                         |
| 16. | Wilfried De Broeck                | Gemeentelijke Basisschool  |
| 17. | Patrick Vercoutere                | Brigadecommandant Rijkswacht   |
| 18. | L. Clinckers                      | N.V. Zeevaart en watergebonden grondbeheer Vlaanderen                      |
| 19. | Janssens                          | Providentia  |
| 20. | Gert Verstraeten                  | Inwoner Bmbk (werkzaam bij KULeuven, afd. Fysische en Regionale Geografie) |
| 21. | C. Heylen                         | Vrije Basisschool Haacht-Station   |
| 22. | M. Smout-Gielens                  | Sociale bouw- en kredietmaatschappij                                       |
| 23. | G. Lejeune                        | Cultuurraad  |
| 24. | M. Migom                          | Jeugdraad  |
| 25. | Een anonieme bevoorrechte getuige |  |

De verkregen informatie van bevoorrechte getuigen werd in een syntheseverslag (maart 1997) verwerkt en ter informatie en discussie voorgelegd aan de werkgroep.

De bevolking kon haar mening over de Startnota kenbaar maken via een **hoorzitting** op donderdag 12 februari 1998. Na een toelichting over gemeentelijke structuurplanning en de inhoud van de Startnota, waarbij vooral werd ingegaan op de Ruimtelijke Visie, werd plenair van gedachten gewisseld.

De inspraak en dialoog gebeurde onder leiding van inspraakbegeleider Willy Miermans. Ook van deze hoorzitting werd verslag gemaakt.

Aan de **Gemeenteraad** werd een toelichting gegeven over de stand van zaken van de startnota in mei 1996, mei 1997, juli 2003 en oktober 2003.

#### **2.4.2 Organisatie van het proces**

Werkgroepvergaderingen vonden plaats op regelmatige tijdstippen.

Stuurgroepvergadering :

19.01.1997: concept-Startnota

Interviews bevoorrechte getuigen :

April 1996.

Startnota: overlegvergadering Afdeling Ruimtelijke Planning (4 maart 1999)

De opmerkingen op de Startnota betroffen enerzijds de onderbouwing van de visie en anderzijds de onduidelijkheid over het standpunt van het College inzake deze visie. Een aantal aspecten van ruimtelijke structuur dienden meer analytisch benaderd te worden. Dit advies vormt een leidraad voor het verdere

procesverloop. Ter aanvulling van de Startnota is tussentijds een nota Ruimtelijke Analyse opgemaakt en aan de Afd. Ruimtelijke Planning ter informatie toegezonden.

Structuurplan:

- Heropstart voorjaar 2001
- Voorontwerp voorjaar 2003 (na voorontwerp provinciaal structuurplan)
- 1<sup>ste</sup> Voorstelling GECORO juni 2003
- 1<sup>ste</sup> Voorstelling GR juni 2003
- Structureel overleg voorontwerp structuurplan: 11 december 2003
- 1<sup>ste</sup> Plenaire vergadering voorontwerp structuurplan: 17 augustus 2005
- 2<sup>de</sup> Plenaire vergadering voorontwerp structuurplan: 3 mei 2006
- Voorlopige aanvaarding gemeenteraad: 22 oktober 2007
- Definitieve aanvaarding gemeenteraad:

## 3 ALGEMENE SITUERING

### 3.1 SITUERING



**Figuur: omliggende gemeenten Boortmeerbeek**

Boortmeerbeek is gelegen in het noorden van de provincie Vlaams-Brabant, in het noordwesten van het arrondissement Leuven. De buurgemeenten van de gemeente Boortmeerbeek zijn de gemeenten Zemst (Hofstade en Elewijt), Mechelen (Muizen), Kampenhout, Haacht (Wespelaar en Haacht) en Bonheiden (Rijmenam en Bonheiden).

### 3.2 KENCIJFERS

- Aantal inwoners 10 juni 2003:
  - Boortmeerbeek: 5.582
  - Hever: 5.899
- Totaal aantal inwoners: 11.481
- Oppervlakte in ha: 1.863
- Aantal gezinnen 2003: 4.397

### 3.3 RUIMTELIJKE MACROSTRUCTUUR

*Zie figuur 1: macrostructuur*

Boortmeerbeek ligt in de driehoek Mechelen - Leuven - Brussel. De gemeente wordt oost - west doorsneden door infrastructuren, die perifere en bovenlokale activiteiten genereren. Het zwaartepunt van de bebouwde omgeving is gelegen in de omgeving van de infrastructuurbundel. Een groot aandeel van de bebouwde ruimte is gelegen buiten de kernen ten gevolge van een sterke suburbanisatie. De grote spreiding van de bewoning is gekoppeld aan een sterke versnippering van de open ruimte en een wijdvertakt wegennetwerk.

Noordelijk vormt de Dijlevallei een groot landschappelijk en ecologisch waardevol open - ruimtegebied. Het is een kleinschalig rivierlandschap met beemden en bosjes en talrijke landschapselementen langs de beide oevers van de Dijle en de samenloop met haar zijbeken. Het eigenlijke open - ruimtegebied strekt zich uit vanaf Muizen (Mechelen) tot Rijmenam. Ten oosten ervan is de nederzettingsstructuur tot diep in de vallei doorgedrongen.

Zuidelijk is het landschap minder herkenbaar ten gevolge van de suburbanisatie en de versnippering. Ten zuiden van het bebouwde gebied rond de infrastructuurbundel bestaat de open ruimte uit een gemengd

landbouwgebied. Het is een quasi aaneengesloten landbouwgebied dat zich uitstrekt tot Zemst met hoofdzakelijk akkerbouw en witlofteelt.

Op de zuidelijke gemeentegrens, in de valleien van Bergbeek en Weissetterbeek vormen Schiplakenbos en Steentjesbos de uitlopers van een gefragmenteerde bosgordel; een groen lint dat zuidelijk begint aan het Floordambos (Melsbroek) en via de Barebeek overgaat in het Hellebos (Elewijt) en voorbij Elewijt zich verderzet via de Bergbeek.

Het recreatiedomein Hofstade heeft door de daaropvolgende ontwikkeling van campings en weekendverblijfparken een belangrijke impact op de periferie in Boortmeerbeek en Zemst. Wat begon als een regionale toeristische ontwikkeling gekoppeld aan de naoorlogse ontwikkeling van het Rijksdomein Hofstade en de sociale vooruitgang, vormt actueel een sociale en ruimtelijke problematiek.

### 3.3.1 Doorsneden door een infrastructuurbundel

De meeste infrastructuren zijn west-oost georiënteerd en vormen de verbinding tussen Mechelen en Leuven.

Het betreft:

- De **spoorlijn 53** die een belangrijke functie heeft voor goederenvervoer, maar beperkt qua personenvervoer.
- De **N 26** Mechelen - Leuven die ook een verbinding vormt tussen de autosnelwegen **E19** en **E314** en getransformeerd is tot een activiteitenstrip met bedrijvigheid, commerciële en andere voorzieningen.
- De vaart **Leuven-Dijle** dat in het verleden een belangrijke vervoersas vormde maar aan belang heeft ingeboet met leegstand en evolutie naar niet-watergebonden bedrijvigheid en andere functies tot gevolg. De capaciteit is beperkt tot 300 ton, de bruggen zijn vernieuwd maar de sluizen zijn geklasseerd.

Andere belangrijke wegen zijn de **N21** en de **N267**. De N21 verbindt Boortmeerbeek enerzijds (via Haacht) met de E314 (afrit Rotselaar) en anderzijds (via Kampenhout) met Brussel. De N267 vertrekt vanuit de N26 naar de oprit Weerde van de E19. Samen met de N26 vormen ze de belangrijke schakels in het doorgaand verkeer, vooral de woon-werkpendel van en naar Brussel en Mechelen.

### 3.3.2 Urban fringe of dichtgeslibde nederzittingsstructuur

De suburbanisatie in de regio vertaalt zich in een sterk uitgedeind en aaneengesloten woongebied dat gemeentegrensoverschrijdend is en zich gedeeltelijk los van de kernen ontwikkeld heeft.

De suburbane ontwikkelingen speelden zich af in de onmiddellijke omgeving van knooppunten op nieuwe infrastructuren, door lintbebouwing en door geïsoleerde planmatige ontwikkelingen (zie ook paragraaf 4.2. Ruimtelijke structuur van de gemeente: Historische ontwikkelingen).

De urban fringe ten zuiden van de Dijlevallei kent een andere verschijningsvorm dan deze ten noorden. Terwijl in Boortmeerbeek en naburige gemeenten ten zuiden van de Dijlevallei een patroon te herkennen is van de verspreide **meerpelige kleine kernen** en de activiteiten die zich geënt hebben op de verschillende infrastructuren, vloeien de noordelijke gemeenten Bonheiden, Keerbergen en Tremelo in elkaar over in één aaneengesloten woonpark.

### 3.3.3 Industrieel patroon

Het industriële patroon is duidelijk af te lezen aan de **historisch gegroeide bedrijven in de kernen en aan de spoorwegstations** (brouwerijen, mouterijen, melkerijen,...).

Recent is er een sterke spreiding van de bedrijven en de bedrijvzones, mede door de ontwikkeling van bedrijven, ambachtelijke en commerciële zones langs de **weg Leuven-Mechelen**.

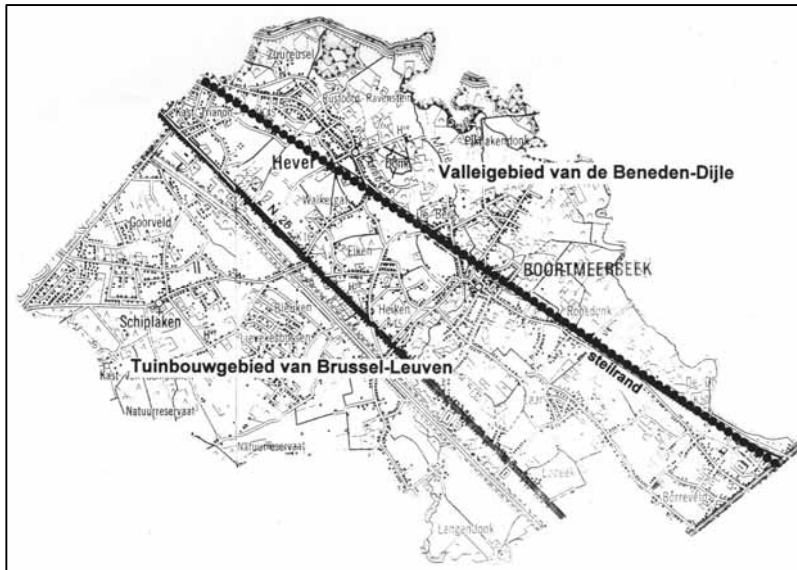
De transformatie van de steenweg N26 in **commerciële strip** is verbonden aan de bevolkingsdichtheid van het achterland. Binnen dit lint hebben gedurende de laatste decennia de grootwinkelbedrijven met het wonen en bedrijvigheid vermengd.

Rond het kruispunt van N21 en N26 vormt de bedrijvzone in **Kampenhout-Sas** een industriezone met regionale uitstraling.

## 4 RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN DE GEMEENTE

### 4.1 OORSPRONKELIJKE LANDSCHAP

Boortmeerbeek bestond hoofdzakelijk uit bosgebieden. Het uitgestrekte bosareaal in het noorden op het oud alluvium van de Leibeek en zijbeekjes staat op de Ferrariskaart (1775) als moerassig bos aangegeven. Het Schiplakenbos, het Steentjesbos en het bos(je) aan de St.Jorishoeve in het zuiden van de gemeente maakten ook deel uit van één groot boscomplex: 'het Plantsoenbosch'. Verder werden de meeste gronden buiten de valleien vanouds ingenomen door akkerland. De schaarse bebouwing situeerde zich langs de rivieren.



**Figuur: Landschappelijke eenheden**

De gemeente Boortmeerbeek strekt zich uit over de volgende twee traditionele landschappen: de **vallei van de Beneden-Dijle** en het **tuinbouwgebied**.

De **vallei van de Beneden-Dijle** is een uitgestrekt kleinschalig rivierlandschap, dat nog steeds wordt gekenmerkt door bossen en vochtige weiden. Het kleinschalige karakter met heggen en houtwallen weerspiegelt de eeuwenoude landbouwfunctie (graas- en hooiland).

Het **tuinbouwgebied** maakt onderdeel uit van de smalle Brabantse Zandleemstreek en is te beschouwen als een overgangsgebied tussen het alluvium van de Dijle in het noorden en het hoger gelegen leemplateau (de Brabantse Leemstreek) in het zuiden. Het was oorspronkelijk een vrij open en schaars bebouwd gebied, de bebouwing concentreerde zich vooral in de kernen Boortmeerbeek en Hever in de nabijheid van de beekvalleien.

Het bodemgebruik bestond uit akkerbouw en tuinbouw, met in het zuidelijke deel van de gemeente een onbebouwd en bosrijk gebied, met een klein gehucht Schiplaken.

De oorspronkelijke verschijningsvorm van deze landschappen is vooral door de suburbanisatie vanaf de tweede helft van vorige eeuw sterk gewijzigd.

## 4.2 HISTORISCHE ONTWIKKELINGEN

---

Aan het eind van de achttiende eeuw veranderde het landschap van de gemeente ingrijpend door de komst van de vaart Leuven-Dijle, de steenweg en in een latere fase ook de spoorweg, die parallel aan elkaar gelegen zijn doorheen de gemeente Boortmeerbeek.

Door het beperkt aantal mogelijkheden om zowel de vaart Leuven-Dijle als de Dijle over te steken richtte de ruimtelijke structuur zich globaal in de langsrichting van de waterlopen. Sinds de achttiende eeuw hebben zich rond de vaart Leuven-Dijle, de N26 en het spoor drie kernen ontwikkeld: Boortmeerbeek, Hever en Schiplaken.

De woonfunctie spreidde steeds meer uit, waardoor de open ruimte steeds meer versnipperd raakte. De eens zo uitgestrekte bossen zijn in de loop van de 20e eeuw steeds meer verdwenen; momenteel zijn er slechts nog een aantal kleinere boscomplexen over.

Het suburbanisatieproces speelde zich af in de gemeente af op 3 vlakken:

- ontwikkelingen in de onmiddellijke omgeving van **knooppunten op nieuwe infrastructuur**: bruggen over de vaart, stations. Het kerkdorp Haacht-station is een voorbeeld van zo'n perifere ontwikkeling. De richting en evolutie van de bebouwing in Hever is eveneens te verklaren door de situering van het station.
- de uitdeining en opvulling van **linten langs de steenwegen**. De lintbebouwing is het sterkst ontwikkeld in de centrale zone tussen spoorlijn en N26.
- **geïsoleerde planmatige ontwikkelingen**; zoals het woonpark Lievekensbossen, los van de kern van Schiplaken.

Over het grondgebied van de gemeente zelf loopt geen autosnelweg, maar de oprit van de autosnelweg in Zemst (Mechelen) maakte van Boortmeerbeek een 'doorrijdgemeente'. Ook het historisch gegeven dat er op de as Mechelen-Leuven maar één doorgaande verbinding voor autoverkeer is en dat deze verbinding pas in het laatste decennia aan belang won, versterkt dit beeld.

De Leuvensesteenweg kreeg hoe langer hoe meer de functie van lokale ontsluitingsweg. Sinds de jaren zeventig is er een uitbouw van bedrijven en voorzieningen langsheen deze weg. Onder meer door de veralgemeende mobiliteit en het gebrek aan groeimogelijkheden in de binnensteden werd de steenweg een uitverkoren vestigingsplaats voor allerlei commerciële en andere voorzieningen. De geringe bouw- en grondprijzen, de gemakkelijke parkeeraccommodatie en het ontbreken van stedenbouwkundige verordeningen leidde ertoe dat de Leuvensesteenweg meer en meer als commerciële strip werd ingericht.

## 4.3 HUIDIGE RUIMTELIJKE STRUCTUUR: DEELGEBIEDEN EN STRUCTURERENDE ELEMENTEN

---

*Zie figuur 2: deelgebieden*

Op gemeentelijk niveau zijn volgende gebieden en elementen ruimtelijk structurerend:

- het suburbane middengebied rond Schiplaken, Lievekensbossen, Hever, Boortmeerbeek en Haacht-station
- de infrastructuurbundel op de as Mechelen-Leuven
- de openruimtegebieden: Dijle- en Leibeekvallei en zuidelijk landbouw- en bosgebied
- de valleien van Molenbeek en Zwartebeek/Goorbeek die de natuurlijke verbinding vormen tussen de openruimte-gebieden

### 4.3.1 Suburbane middengebied

Boortmeerbeek is dicht bebouwd<sup>4</sup>. Het zwaartepunt van de bebouwde omgeving ligt vervat in de centrale zone rondom de infrastructuurbundel. Het omvat de kernen van Boortmeerbeek, Hever, Schiplaken en

---

<sup>4</sup> Ter vergelijking: aantal woningen per km<sup>2</sup> in 1991 bedraagt voor Boortmeerbeek 207. Dit is beduidend hoger dan voor het arrondissement Leuven (141) en Vlaams-Brabant (107). Het arrondissement Mechelen heeft een vergelijkbare dichtheid (212).

Haacht-station met hun aanliggende woonwijken en met hun uitgewaaierde en verstrengelde woonlinten, midden in een kwijnend landbouwgebied, omgeven door de randen van de oude en nieuwe bedrijventerreinen.

De bebouwingsconcentraties bevinden zich deels in de centra van drie deelgemeentes Boortmeerbeek, Hever en Schiplaken. Een groot aandeel van de bebouwde ruimte is echter daarbuiten gelegen ten gevolge van een sterke suburbanisatie.

### Nederzettingsstructuur

De grote spreiding van de bewoning is gekoppeld aan een sterke versnippering van de open ruimte en een wijdvertakt wegennetwerk.

Op basis van hun ruimtelijke samenhang kunnen volgende grotere entiteiten in de nederzettingsstructuur onderscheiden worden:

- Hever: vormt één groot woongebied dat doorsneden wordt door de spoorlijn.
- Boortmeerbeek:
  - Boortmeerbeek centrum: het woongebied rond de kern
  - Boortmeerbeek ten noorden van de spoorlijn: bestaande uit één woonlint en enkele korrels omgeven door het openruimtegebied van de Dijlevallei
  - Verschillende kleine linten en lintfragmenten,
  - Het gehucht Laar
- Haacht-station: een gemeentegrensoverschrijdend woongebied
- Schiplaken: geheel van verkavelingen in een bosrijke omgeving aanleunend bij een perifere kern
- Lievekensbossen: een geïsoleerde woonparkontwikkeling

Binnen het rastergebied of urban fringe bevinden zich nog openingen in de bebouwde ruimte: een tiental binnengebieden zoals landbouwgronden, bosjes, parkjes, natuureilandjes en beekvalleien als dragers van de natuurlijke en landschappelijke structuur (zie verder hoofdstuk 4.6. Natuurlijke structuur: natuureilandjes).

### Verspreide bedrijvigheid

Naast de bedrijvzones langs N26 en vaart, bevinden er zich meerdere bedrijven verspreid in de gemeente, zowel binnen de bebouwde omgeving als indringend in de open ruimte. Het betreft hier een verscheidenheid aan bedrijven; zowel historisch gegroeide (zoals de Brouwerij van Haacht) als nieuwe bedrijven (zoals de studio's Amusement). Ook een aantal KMO's komen voor in de woonomgeving.

### Ontsluiting

Naast de vermelde bovenlokale wegen N26, N267 en N21 zijn volgende wegen structuurbepalend op gemeentelijk niveau:

- de oost- west as Stationsstraat/ Wespelaarse baan tussen N26, Hever, Boortmeerbeek en Wespelaar
- twee noord-zuidassen:
  - tussen Hever en Schiplaken: Bieststraat/ Burggraaf Terlindenlaan
  - tussen Rijmenam, Boortmeerbeek en Kampenhout: Rijmenamsebaan/ Audenhovenlaan/Pontstraat

Het wegennetwerk is geënt op het diffuse bebouwingspatroon: een wirwar van straten en stegen, waarvan enkele éénrichting of doodlopend.

De deelgemeente Hever kent een vrij rustig verkeersbeeld met uitzondering van de as Heverbaan – Hoogstraat – Stationsstraat. Deze as vormt de meest logische verbinding vanuit de gemeenten Rijmenam – Putte – Heist-op-den-Berg naar Mechelen en de E19. In Boortmeerbeek en Schiplaken houdt zich meer doorgaand verkeer en sluipverkeer op op de lokale wegen. Vooral in het oosten van de gemeente lenen zich een aantal parallelle wegen tot sluipverkeer om de N26 te ontwijken.

#### **4.3.2 Horizontale infrastructuurbundel als ontsluiting en barrière**

Spoorlijn, Vaart en N26 verzorgen de bovenlokale verbinding Leuven-Mechelen.

Op gemeentelijk niveau hebben deze infrastructuur zowel een ontsluitende functie als een afsluitende impact en hebben ze geleid tot de ontwikkeling van wonen, bedrijvigheid en/of handelsactiviteiten. Voorbeelden van ontwikkelingen langs het spoor en rondom de stations zijn mouterij Boortmalt en brouwerij Haacht en de wijk Haacht-station. Langs de N26 en de Leuvense Vaart ontstonden de lokale ambachtelijke zone aan de Loobeekstraat, de bedrijvenszone Kampenhout-Sas en een lint van baanwinkels.

Daar de steenweg niet werd ontwikkeld in functie van de ontsluiting van aangrenzende activiteiten leveren de aantakende ontwikkelingen steeds groter wordende verkeersproblemen op.

De spoorlijn doorsnijdt en begrenst Hever en Boortmeerbeek. Het aantal spoorwegovergangen omvat een 8-tal gelijkgrondse kruisingen, die voornamelijk in het westen van de gemeente gelegen zijn.

De Leuvense vaart is een sterke barrière die de deelgemeente Schiplaken en het landbouwgebied rond de Langestraat afsnijdt van de rest van de gemeente. Op het grondgebied van de gemeente zijn drie bruggen over de vaart: op de N267, op de Bieststraat tussen Hever en Schiplaken en ter hoogte van het sas (tussen Boortmeerbeek en het landbouwgebied rond de Langestraat).

De barrièrewerking van de N26 loopt hieraan parallel: de belangrijkste knooppunten op de steenweg bevinden zich ter hoogte van deze bruggen.

#### 4.3.3 Twee grote open ruimtegebieden en verbindende valleien

In Boortmeerbeek bevinden zich twee vrij uitgestrekte open - ruimtegebieden: het **valleigebied van de Beneden-Dijle** in het noorden en het zuidelijke **landbouw- en bosgebied** met zowel akkers als bossen.

##### Het valleigebied van de Beneden-Dijle

Het valleigebied van de Beneden-Dijle omvat de valleien van de Dijle en de Leibeek, een groot aaneengesloten gebied met bossen en vochtige weiden. Het is een vlak gebied met natte kleiige gronden langs de verschillende waterlopen die het gebied doorkruisen.

Het vormt een kleinschalig rivierlandschap dat de eeuwenoude functie als landbouwgebied weerspiegelt. Het gebied wordt gekarakteriseerd door de vele kleine landschapselementen die de weilanden omringen. Moerasbosjes, houtkanten, bomenrijen en hagen zijn hier van veelvuldig aanwezig, zodat dit landschap een gesloten karakter krijgt. Verder is de aanwezigheid van talrijke sloten en oude Dijlemeanders kenmerkend voor dit gebied.

Het microreliëf wordt gevormd door depressies en donken.

In dit openruimte gebied, wordt voornamelijk aan extensieve landbouw gedaan (vochtige weiden). Het is een cultuurlandschap: het van oudsher aanwezige landbouwgebruik onder de vorm van hooiweiden en grasland ligt aan de basis van het huidige landschapspatroom.

Het gebied rond Zuureusel-Pikhakendonk omvat een uitzonderlijke rijkdom aan landschapselementen. De landschappelijke waarde van dit oude cultuurlandschap ten westen van de Rijmenamsebaan neemt evenwel af door het verdwijnen van landschapselementen en door de omvorming van historisch permanente graslanden tot akkers.

Gebied	Geologie	Geomorfologie	Bodem	Bodemgebruik
Valei van de Beneden-Dijle	Rupeliaan, landduinen, alluvium en veen (Holoceen)	Vlak (5-7,5 m boven zeespiegel), scheiding van reliëf tuinbouwgebied door kleine helling (paar 100 m)	Kleirijke en lemige bodems	Bossen en weilanden

### Het zuidelijk landbouw- en bosgebied

Dit voormalige tuinbouwgebied is een zandleemgebied waarbinnen van oudsher aan akkerbouw en tuinbouw werd gedaan. Het vormt de uitlopen van een groter landbouwgebied in het zuiden.

Het oorspronkelijke traditionele open landschap van het tuinbouwgebied is op het grondgebied van Boortmeerbeek sterk versnipperd door bebouwing maar toch herkenbaar en waarneembaar.

Het gebied loopt uit in het gesuburbaniseerde middengebied rond de kernen Boortmeerbeek, Hever, Haacht en Schiplaken.

Geïsoleerde landschappelijke beeldbepalers bevinden zich meestal in de omgeving van beeldbepalende gebouwen. De omgeving van de historische panden wordt in veel gevallen gedragen door oude bomen, dreven en/of grachten.

Het zuiden van de gemeente heeft een grotere landschappelijke waarde: vooral in het kasteeldomein van Schiplaken en het aanpalende Steentjesbos en in het kleinschalige landbouwgebied met enkele mooie dreven.

Gebied	Geologie	Geomorfologie	Bodem	Bodemgebruik
Tuinbouwgebied	Tertiair brusseliaan zand, zandleem en alluvium	Vlak (boven hoogtelijn 10 m)	Droge zand- en zandleembodems	Akkerbouw

#### **4.3.4 De valleien van Molenbeek en Zwartebeek/Goorbeek als natuurlijke verbinding tss. openruimte-gebieden**

De (smalle) beekvalleien van Molenbeek, Zwarte Beek en Goorbeek zijn dragers van de groenstructuur en verbinden de noordelijke en zuidelijke open-ruimtegebieden ( zie ook 4.6 Natuurlijke structuur).

## **4.4 ELEMENTEN VAN DE LANDSCHAPSGEENESE**

De meeste kleine landschapselementen situeren zich in de Dijle- en Leibeekvallei.

Het aanbod aan kleine landschapselementen is zeer schraal in het middengebied tussen spoorlijn en steenweg en in het landbouwgebied rond de Langestraat met uitzondering van een zone rond de Gottendijdsdreef.

Markante elementen van het natuurhistorisch verleden zijn:

In de Dijlevallei:

- de oude Dijlemeanders
- donken<sup>5</sup>
- poelen
- kleine landschapselementen

Rond Gottendijds:

- dreven
- houtkanten
- hagen

Verspreid, maar schaars m.u.v. Dijlevallei:

- solitaire bomen
- knotbomen
- bosjes
- hagen
- houtkanten

<sup>5</sup> De donken waren reeds in de prehistorie favoriete kampplaatsen voor jagers. Werken op deze plaatsen dienen bijgevolg in nauw overleg met archeologen van de afdeling Monumenten en Landschappen van het Vlaams Gewest, de KULeuven of de provincie Vlaams-Brabant te gebeuren.

Markante en beeldbepalende elementen van de bebouwde structuur zijn:

1. De kerk van Hever en het kerkhof
2. De kerk van Boortmeerbeek
3. De kerk van Schiplaken
4. De oude pastorij van Hever
5. Kasteel Ravestein
6. Kasteel Trianon
7. Kasteel Schiplaken
8. Kasteelhoeve Gottendijs
9. Watermolen
10. Sas
11. St.-Jozefshoeve
12. Donkhoeve
13. Mouterij
14. Brouwerij
15. Kapel OLV Onder de Linden
16. Kapel Schiplaken (Venstraat)
17. St. Annakapel (Bredepleinstraat)
18. Hotel Classics (Leuvensesteenweg 240)
19. Hoeve (Zwartebeekdreef 15)

Binnen de gemeente bevinden zich ook een aantal locaties met merkwaardige woningen die getuigen van de woonontwikkeling van het begin van de 20ste eeuw, ondermeer in de stationsomgevingen. Het betreft de volgende concentratiezones van patrimonium:

- De huizen in het meest zuidelijke segment van de Wespelaarsebaan, startend van aan het kruispunt van voornoemde weg met de Provinciesteenweg.
- De huizen langs de Stationsstraat in Hever (ontwikkeling rond het station).
- De huizen in het segment van de Bieststraat dat gesitueerd is tussen de Leuvensesteenweg en de spoorlijn.
- De huizen langs de Rijmenamsebaan, tussen de spoorlijn en de Weerstandstraat.

#### **4.4.1 Bestaande openruimteverbindingen, openruimtelobben en ingesloten open ruimten**

##### ***Zie figuur 3: openruimteverbindingen, -lobben en ingesloten grote landbouwgebieden***

In Boortmeerbeek is de openruimte sterk versnipperd en zijn de stroken die de openruimte met elkaar verbinden smal en schaars. Het betreft volgende bestaande openruimteverbindingen:

- Een landbouwgebied over de Blokstraat tussen Anjerweg en Bosveld,
- Het landbouwgebied tussen verschillende (zonevreemde) woningen ten oosten van Lievekensbossen over de Aarschotsebaan,
- Het resterend landbouwgebied over de N26 ten oosten van Lobroeken (bosjes)
- De open ruimte tussen over de Heverbaan en het spoor ten westen van Boortmeerbeek die de Dijlevallei verbindt met de landbouwgebieden in het middengebied.
- Het woonparkgebied en Parkgebied langs de Wespelaarsebaan tussen de Dijlevallei en landbouwgebiedje Laar in het Rastergebied
- Molenbeekvallei over de Molenbeekstraat

Naast deze openruimteverbindingen, is er in de gemeente één openruimtelob

- De Kwade Schrans ten noorden van de Leuvensesteenweg ter hoogte van de vroegere reservatiestrook van de omleidingsweg

Binnen de rasters van de woonlinten in het suburbaan middengebied bevinden zich nog uitgestrekte landbouwgebieden. Meer bepaald gaat het om het Heverveld (tussen Hever en de N26) tussen de Bredepleinstraat en de Leuvensesteenweg. Ook in de kleinere rasters wordt nog aan landbouw gedaan.

## 4.5 NEDERZETTING- OF WOONSTRUCTUUR

---

### 4.5.1 Ruimtelijke opbouw nederzettingsstructuur

*Zie figuur 4: nederzettingsstructuur*

Het zwaartepunt van de bebouwde omgeving ligt vervat in de centrale zone tussen de spoorlijn en de Leuvensesteenweg. De bebouwingsconcentraties bevinden zich rond de drie kernen Boortmeerbeek, Hever, Schiplaken en Haacht-station. Een groot aandeel van de bebouwde ruimte is echter daarbuiten gelegen ten gevolge van een sterke suburbanisatie onder de vorm van korrels, linten en verspreide bebouwing. De grote spreiding van de bewoning is gekoppeld aan een sterke versnippering van de open ruimte en een wijdvertakt wegennetwerk.

Opvallend is het grote aandeel planmatig ontwikkelde wijken in de gemeente.

Op basis van hun interne ruimtelijke samenhang kunnen volgende grotere entiteiten in de nederzettingsstructuur onderscheiden worden:

#### **Boortmeerbeek centrum:**

##### ***Zie figuur 5: microstructuur Boortmeerbeek centrum***

Hier bevinden zich een aantal voorzieningen voor de hele gemeente, zoals gemeentehuis en administratieve diensten, station, feestzaal en sporthal. De handel ligt verspreid in de centrumstraten en zijn veelal gericht op dagdagelijkse aankopen. Opvallend is het groot aandeel dienstverleningszaken. Boortmeerbeek voorziet zijn eigen bevolking maar trekt geen cliënteel aan van buiten de gemeente (in tegenstelling tot bv. Haacht).

De mouterij Boortmalt is karakteristiek voor Boortmeerbeek centrum. Een recente ontwikkeling binnen het centrumgebied zijn de studio's Amusement.

Boortmeerbeek centrum is bovenal een woongebied. Naast de centrumbebouwing aan de oudere dorpsstraten, bevinden er zich meerdere planmatige wijkontwikkelingen, waarvan de Planetenwijk de recentste is. Binnen het dorpsweefsel zijn nog een aantal open ruimte gebiedjes, waaronder de doortocht van de Molenbeekvallei en een aantal binnengebieden in woonuitbreidingsgebied.

#### *Kwaliteiten:*

- integratie van nieuwe en oude bebouwing in kern
- weinig verkrotting of leegstand
- goed voorzieningsniveau
- onmiddellijke nabijheid landschappelijk waardevolle open ruimte: noordelijk Pikhakendonk: weilanden
- natuurontwikkeling langs spoor
- fietsersdoorgang (Pastorijstraat) onder spoor

#### *Beeldbepalend:*

- kerk
- voormalig gemeentehuis
- enkele woningen langs de Dorpplaats
- mouterij (niet zozeer vanwege de architectuur, maar vanwege zijn hoogte: landmark),
- watermolen
- groene binnenruimtes: Molenbeekvallei en villa's van rond de eeuwwisseling: architectuur + parken met oude bomen begin Rijmenamsebaan, ook bomen langs straat
- kerkhof
- westelijke woonomgeving: enkele oude bomen en woningen (bvb. Kerkweg), enkele bomenrijen als restanten perceelsafbakening in binnengebied

#### *Kansen:*

- watermolen: renovatie en groene ruimte langs beek, met padenstructuur
- mogelijkheden tot kernversterking door de herbestemming van de mouterij, gesitueerd in het hart van het hoofddorp

**Hever:*****Zie figuur 6: microstructuur Hever***

Hever is een oud straatdorp dat uitgedeind is tussen twee stations. Het vormt één groot woongebied dat doorsneden wordt door de spoorlijn. Noordelijk grenst Hever aan het openruimtegebied van de Dijlevallei en de vallei van de Dambeek.

De spoorlijn vormt de zuidelijke begrenzing van de centrumbebouwing. De centrumbebouwing situeert zich langs de Stationsstraat-Hoogstraat en de parallelwegen. Deze wegen vormen een gesloten circuit zonder hiërarchie, met lintbebouwing erlangs, her en der uitlopend in onverharde wegen naar geïsoleerde bedrijffjes, hoeses of woningen.

Hever heeft een tweepolige kern. De dichte kern rond het Heverplein vormt het (beperkt) commerciële en parochiale hart en is perifeer gelegen ten aanzien van de woonomgeving. Een tweede pool wordt gevormd door de woonconcentratie in de wijk van de Kleine Landeigendommen. Centraal in het woongebied wordt de ontwikkeling van bejaardenhuisvesting gepland, ter vervanging van de voorzieningen in Ravestein. Het kasteel Ravestein is gesitueerd ten noorden, aan de oever van de Oude Dijle, het wordt omgeven door een park met visvijver.

Het voorzieningenprofiel wordt gekenmerkt door de sociale voorzieningen en de bejaardenhuisvesting. Ook het culturele centrum “De oude Pastorij” en de buitenschoolse kinderopvang “Ravot” zijn verkeersgenererende functies.

Een groot gedeelte van het woongebied van Hever wordt van het eigenlijke centrum en zijn voorzieningen afgesneden door de spoorlijn. De Stationsstraat (spooroverweg) vormt de hoofdverbinding tussen het centrum en dit deel van Hever. Er zijn nog meerdere mogelijkheden voor wooninbreiding. Westelijk gaat het wijk- en stratenpatroon naadloos over in dat van Muizen (Mechelen). De Trianonwijk is gemeentegrensoverschrijdend.

***Kwaliteiten:***

- aansluiting (onmiddellijke nabijheid) en toegang (padenstructuur) tot op de open ruimte
- verkeersluw
- inplanting en dichtheid wijken werken kernversterkend
- buitenschoolse kinderopvang Ravot

***Beeldbepalend:***

- Heverplein als geheel (kerk, kerkhof, café)
- Straatbeeld Stationsstraat met karaktervolle woningen
- gebouw Cultuurhuis Oude Pastorij en muur langs straat
- kasteel + park Ravenstein
- (beschermd) landschap rond Oude Pastorij
- enkele met knotwilgen omzoomde weilanden tussen de woningen langs de Ravensteinstraat

***Negatief beeldbepalend:***

- Heverbaan (=de toegangsweg vanuit Boortmeerbeek) is niet ingericht, onafgewerkt straatbeeld
- M.u.v. kern en Stationsstraat, geen straten of kruispunten die bijzondere beeldkwaliteit leveren

***Kansen:***

- behoud en versterking beekvalleien;
- invulling restructies in gewestplanzone woongebied
- ontwikkeling omgeving rusthuis
- mogelijkheden tot herbestemming van het kasteel Ravestein

**Haacht-station:*****Zie figuur 7: microstructuur Haacht-station***

Haacht-station is een woongebied rondom de brouwerij van Haacht en het station van Haacht. Het gebied is sterk ingesloten door de spoorlijn en de N21. Haacht - station is georiënteerd op Haacht. De Haachtse zijde werd planmatig ontwikkeld, terwijl de bebouwing op Boortmeerbeeks grondgebied zich ontwikkelde via linten langs de bestaande steenwegen.

***Kwaliteiten:***

- groene binnengebiedjes met paden in nabijheid woonomgeving: bosjes aan Deelsveldweg en Eyselaertstraat (deels gekapt)
- voetweg Borreveldweg

*Beeldbepalend:*

- Wespelaarsebaan als oude steenweg met beeldbepalende woningen en tuinen (in tegenstelling tot karakterloze zijstraten)
- Brouwerij: zeer doorgedreven private ontwikkeling van het archeologisch industrieel erfgoed geïntegreerd in een actieve bedrijvigheid

**Schiplaken:**

***Zie figuur 8: microstructuur Schiplaken***

Schiplaken vormt een geheel van verkavelingen in een bosrijke omgeving en aanleunend bij een perifere kern. Deze kern aan de Bieststraat herbergt meerdere lokale handelszaken voor Schiplaken en het woonpark Lievekensbossen. Tegenover de kerk en basisschool zijn meerdere onbebouwde percelen. De Keizerikbeekvallei vormt de natuurlijke grens tussen het woongebied en de openruimte van het Schiplakenbos.

De openruimtelob aan de Bieststraat kondigt actueel de overgang aan naar het centrumgebied. Ten oosten ervan wordt het woongebied gekenmerkt door woonlinten met een landelijk karakter.

In het woongebied van Schiplaken zijn een zestal campings gelegen, met een ruimtelijke en sociale impact op de omgeving (zie ook 4.8 Recreatie en toerisme). Het hiaat van de gesaneerde camping Eekhoornhof noopt tot een gepaste invulling.

*Kwaliteiten:*

- rust
- bosrijke omgeving: Goorveld
- qua handelsvoorzieningen is Schiplaken goed uitgerust
- nabijheid van het recreatiedomein Hofstade

*Beeldbepalend:*

- kerk + kerkhof
- pastorie
- karaktervolle dreven zoals Gottendijsdreef verwijzen naar de kasteelomgeving
- straatbeeld Bieststraat: aantrekkelijke woningen, “dorpsfeer”, oude fruitbomen, kapel
- straatbeeld Barelstraat/Venstraat (oude en nieuwe hagen) + (nog) zicht op open ruimte

**Lievekensbossen:**

Het woonpark Lievekensbossen werd los van de kern van Schiplaken ontwikkeld. Tussenin ligt een strook landbouwgebied. De geïsoleerde ligging is gekoppeld aan een decentrale ontsluiting (1 km ten oosten van de kern). De rechtstreekse verbinding vanuit de kern van Schiplaken is de Gottendijsdreef, die niet als ontsluitingsweg is ingericht. De verkaveling wordt gekenmerkt door grote percelen en dito woningen. Het openbaar domein bestaat uit smalle -vaak doodlopende- straten die zeer beperkt zijn ingericht. Het Lotusplein vormt één van de weinige oriëntatiepunten op openbaar domein.

Het groene karakter van het gebied is vrijwel uitsluitend toe te schrijven aan de grote bomen in tuinen. Deze restanten van het oorspronkelijke bos vormen de ruimtelijke bindende structuur in dit heterogeen bebouwd gebied.

**KORRELS EN LINTEN**

**Boortmeerbeek ten noorden van de spoorlijn:**

Ten noorden van de spoorlijn bevinden zich een conglomeraat van woonlinten en korrels die zich ontwikkeld hebben rond de Rijmenamsebaan. Deze woonentiteit wordt omringd door het openruimtegebied van de Dijlevallei. Het wonen en de voorzieningen (jeugd- en verenigingslokalen, voetbalveld, kerkhof) bevinden zich op de raaklijn met landschappelijk en natuurlijk waardevol gebied.

Aan de Rijmenamsebaan, in de stationsomgeving bevinden zich meerdere villa's met tuinen uit het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw die bijdragen tot het karakter en de herkenbaarheid van het gebied. Verderop richting Rijmenam is het lint volledig toegebouwd.