

RUP en plan-MER Mechelen-Noord III – Advisering i.k.v. de publieke raadpleging over de start- en procesnota

Advies GECORO

12 september 2022

GEGEVEN

Het college keurde op 27 juni 2022 de start- en procesnota voor het RUP en plan-MER Mechelen-Noord III goed. Er werd advies gevraagd aan de GECORO in het kader van de 1^e publieke raadpleging die loopt van 16 augustus 2022 tot en met 14 oktober 2022. De documenten werden vooraf op de Sharepoint geplaatst.

Het masterplan, dat werd goedgekeurd door het college op 13 december 2022, dient als aanzet en inspiratie voor de opmaak van dit RUP. Bij de opmaak van het masterplan werden de plannen twee maal toegelicht aan de GECORO. Een eerste maal over het voorkeursscenario op 28 juni 2021 en een tweede maal over het draft masterplan op 11 oktober 2021.

ADVIES

Berm/tracé R6

Met de herinrichting van de mobiliteitsknoop E19-R6-N16, zal een deel van de R6 (ter hoogte van het studiegebied) zijn huidige functie verliezen. De GECORO ziet hier heel wat kansen voor een nieuwe invulling. De GECORO bepleit alleszins om na de herinrichting van de mobiliteitsknoop het niet gebruikte gedeelte van de R6 maximaal te ontharden (o.a. als compensatie van de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg vanaf Malinas tot aan de nieuwe bedrijvenszone).

Daarnaast ziet de GECORO hierin een mogelijkheid om de huidige fietsverbindingen te optimaliseren. Zo ziet de GECORO een kans om de fietsverbinding langsheen de Vrouwvliet door te trekken tot aan de Blokhuisstraat (bedrijventerrein Mechelen-Noord I) en de tangentiële fietsverbinding naar het ziekenhuis vlotter te maken. Daarnaast biedt deze route mogelijk een oplossing voor het conflict tussen de kruising met de nieuwe ontsluitingsweg richting Malinas en het bestaande fietspad tussen Dijle en Vrouwvliet dat vandaag parallel aan de R6 ligt.

De berm kan ook een oplossing bieden voor een conflict tussen vrachtverkeer van het Slachthuis dat in fase 1 van het masterplan naar de nieuwe ontsluitingsweg naar Malinas wordt afgewikkeld en dus ook het fietspad tussen Dijle en Vrouwvliet kruist. Een ongelijkgrondse kruising lijkt dan ook vanaf fase 1 een must om een conflictvrije fietsroute te voorzien.

De GECORO dringt aan op verder onderzoek over het al dan niet (deels) behoud van de huidige berm van de R6 en de mogelijkheid tot het maximaal ontharden van de bestaande infrastructuur.

Bufferzone Galgenberg

Met het verdwijnen van de functie van de R6 en mogelijks ook de berm, ziet de GECORO een grote opportuniteit om een aaneengesloten groene zone te creëren tussen de zuidelijke tip van zone Mechelen-Noord III en het buffergebied ten zuidenwesten van de woonwijk langsheen de Oude Antwerpsebaan. Hierdoor ontsaat er één groot open ruimtegebied vanaf de E19 tot aan de groene parkzone van Kantvelde.

De GECORO vraagt dan ook om reeds in deze fase van de RUP-procedure een duidelijke visie te bepalen voor deze zone en een landschappelijke visie op te stellen met uitspraken over de wenselijke ontharding, de doorwaadbaarheid van het gebied voor fietsers en wandelaars en de integratie van

bestaande zonevreemde gebouwen en constructies. Daarbij is het belangrijk om uitspraken te formuleren welke delen doorwaadbaar en toegankelijk zijn en welke delen niet? Hoe wordt er omgegaan met het overstromingsrisico binnen dit buffergebied? Hoe passen het programma en de huidige functies met oa. voetbalveld, scouts, volkstuinen, zonevreemde woning en speelbos in dit plan?

Duurzaam bedrijventerrein

De GECORO staat achter de doelstelling om een duurzame bedrijvenzone voor kleine en middelgrote ondernemingen te voorzien. Wel vraagt de GECORO om het begrip duurzaam bedrijventerrein beter te definiëren en aan een aantal objectieve criteria vast te haken, die in de voorschriften van het RUP vertaald kunnen worden. De beelden en begrippen die vandaag in het onderzoeksrapport gehanteerd worden volstaan niet. Het is belangrijk om het begrip “duurzaam bedrijventerrein” binnen het brede begrip ‘duurzaamheid’ te situeren en ook aandacht te hebben voor energie, waterhuishouding, duurzame modal split, materiaalgebruik en de wijze van stapelen en verweven van functies en activiteiten.

Verweefbaarheid

De GECORO stelt zich daarbij vragen bij de extra functies die binnen de KMO-zone voorzien/mogelijk zijn (o.a. cafetaria of broodjesbar,...). De GECORO raadt aan om de (beperkte) KMO-zone effectief als KMO-zone te ontwikkelen, en nevenfuncties/verweefbare functies een plaats te geven in de nieuwe ontwikkeling aan de Slachthuislaan. Op die manier wordt de KMO-zone behouden en geoptimaliseerd voor de moeilijk of niet-verweefbare economische activiteiten.

Een uitzondering hierop kan de invulling op verdieping (boven de KMO-units) zijn. Al blijft het met het oog op de optimalisatie van het ruimtegebruik belangrijk om een gestapeld KMO-programma te voorzien. De GECORO wenst een duidelijke visie oa. over soort bedrijvigheid, grootte van de bedrijfsoppervlakten, milieurandvoorwaarden. Belangrijk aandachtspunt hierbij is ook mogelijke geluidsoverlast ten gevolge van bedrijvigheid, alsook van de dierenbescherming.

Zonevreemde woningen

De GECORO neemt akte van de keuze voor het behoud van de bestaande woningen in de zone Mechelen-Noord III. De GECORO waarschuwt dat, door het bestendigen van deze woonfunctie, er belangrijke restricties zullen zijn voor de bedrijvigheid, onder andere wat afstandsregels betreft en beperkingen van het type economische activiteiten. De GECORO vraagt zich af of deze aspecten onderzocht zijn en of er ook gekeken is naar meer creatieve oplossingen waarbij de woonfunctie bestendig kan blijven maar eventueel in een andere bestemmingszone (KMO met overdrukzone) of door het vastleggen van een nabestemming voor de woningen.

Mobiliteitsstudie wijk – knip

De GECORO neemt kennis van het onderzoek dat de stad bijkomend wil uitvoeren om de nieuwe ontsluitingsweg eventueel gedeeltelijk te gebruiken als ontsluiting van de bestaande woonwijk en/of de nieuwe woonontwikkelingen op de huidige Slachthuissite.

Er is binnen de GECORO geen consensus over het feit of dit een zinvolle oefening is.

Aan de ene kant lijkt het aangewezen om de nieuwe ontsluitingsweg enkel te voorzien voor de ontsluiting van de bedrijvenzone. Daarmee wordt een helder en overzichtelijk ontsluitingssysteem opgesteld waarbij de huidige berm van de R6 als indicatieve scheidingslijn kan fungeren en tevens als drager voor een belangrijke fietsontsluiting vanaf de Vrouwvliet naar de Dije.

Anderzijds kan niet ontkend worden dat de nieuwe woonontwikkelingen op de Slachthuissite een bijkomende mobiliteit zullen genereren naar de N16 en de E19. De vraag is daarbij of het aangewezen is dat dit bijkomende verkeer extra verkeersdruk mag of kan genereren op de huidige al deels

gesatureerde Oude Antwerpsebaan. Bijkomend verkeer zal de verkeersleefbaarheid van de Oude Antwerpsebaan verder onder druk kunnen zetten.

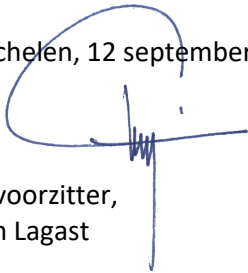
Tegelijkertijd zou deze bestaande verkeersdruk toekomstige bewoners misschien net aanzetten om niet de auto als eerste keuze voor de verplaatsing te kiezen en het autogebruik ten langden leste kunnen terugdringen. Een rechtstreekse ontsluiting van de nieuwe woonwijk naar de N16 zou dit gebruik net kunnen stimuleren.

De GECORO kan op basis van de huidige gegevens hierover geen eenduidig standpunt innemen en vraagt dan ook om eens de resultaten van het onderzoek gekend zijn, hierover verder te kunnen beraadslagen.

De GECORO vraagt, met een meerderheid van stemmen, dat bij de verdere stappen in de RUP procedure rekening gehouden wordt met de bovenstaande aandachtspunten.

Mechelen, 12 september 2022

De voorzitter,
Tom Lagast



An Pelsmaekers

Plaatsvervangend secretaris,
An Pelsmaekers