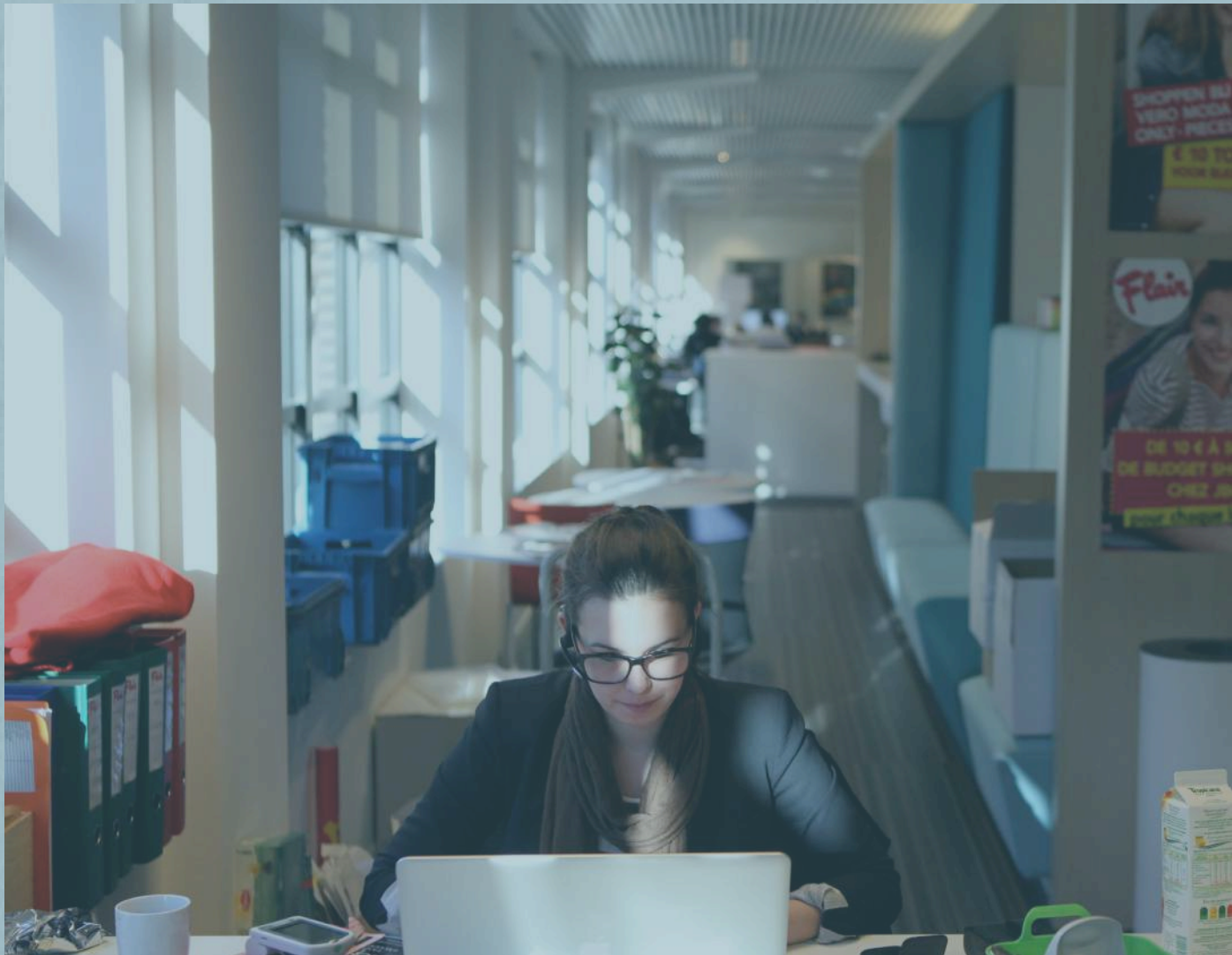
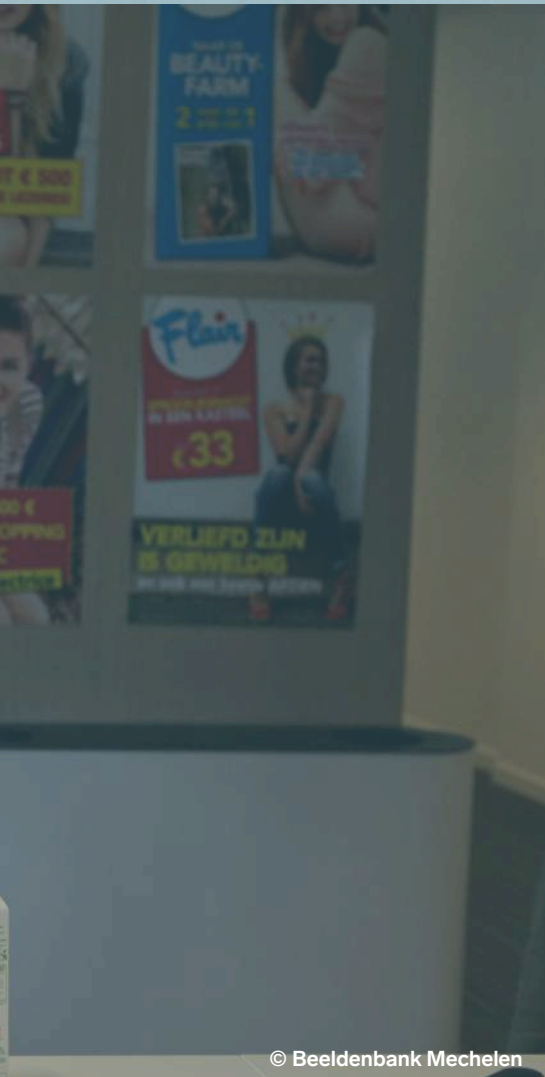


BELEIDSKADER 3: MECHELEN WERKT





© Beeldenbank Mechelen

Inhoud

Deel 1: de uitdagingen kort geschetst	258
Deel 2: de ambities - de uitbouw van heldere en dynamische economische ruimten	268
Deel 3: ruimte voor verweven tewerkstelling	274
Deel 4: bouwen aan toekomstgerichte bedrijventerreinen	292
Deel 5: ruimte voor kantoren binnen Mechelen	324
Deel 6: ruimte voor handel	332
Deel 7: Ruimte voor een duurzame stadsdistributie en stedelijke bouwlogistiek	352

Intro: De werkende stad als motor voor een kwalitatieve groei

Een groeiende stad schept ruimte voor een groeiende economie. Mechelen heeft de afgelopen 10 jaar aangetoond hoe beide hand in hand gaan. Het aantrekken van nieuwe inwoners, onder meer via de investeringen in het openbaar domein in attractiviteit, veiligheid en in netheid leidde tot een groei van de economie. Er kwamen 43% ondernemingen bij in 10 jaar tijd¹. De levendigheid verhoogde in de stad waardoor ze nog aantrekkelijker werd ten aanzien van nieuwe inwoners. Beide groeiprocessen, zowel van het wonen en de voorzieningen enerzijds en de economie anderzijds, dienen bijgevolg nauw op elkaar betrokken te worden. Zo kan er aan een geïntegreerd groeiverhaal gewerkt worden.

Economie is, net als o.a. wonen en voorzieningen, een moeilijk te sturen gegeven, laat staan als overheid. Enerzijds evolueert de economie zeer snel en schuift een belangrijke opgave van de overheid erin om ervoor te zorgen dat de ondernemingen op het grondgebied over de juiste kaders en randvoorwaarden beschikken om te kunnen groeien en evolueren. Ook kan en moet een overheid mee richting geven en ondersteuning bieden aan de ondernemingen zodat lokale condities en opportuniteiten gevaloriseerd kunnen worden. Anderzijds zijn er tal van externe factoren die inspelen op de economie zoals conjunctuur, concurrentie van andere steden, ... die een lokaal beleid er niet op vereenvoudigen.

Een essentiële voorwaarde voor economische groei en ondernemen is het voorzien en aanbieden van voldoende en functionele ruimte voor economie. Daarom is het belangrijk te focussen op de ruimtelijke aspecten van het werken in de stad omdat deze functies een belangrijke ruimtegebruiker zijn én tevens veel mensen op de been weten te brengen. Hierdoor heeft de economie een grote impact op het ruimtelijk functioneren van de stad. We wensen daarom binnen dit beleidskader 'Mechelen werkt' te focussen op het aanbieden van veelzijdige en toekomstgerichte ruimten in de stad, waarbij we een duurzaam maar flexibel kader trachten uit te werken dat kansen biedt voor zowel de ondernemingen als de inwoners van Mechelen zelf. Daarnaast zetten we in op het creëren van de juiste condities voor deze economische ruimten, zodat ze mee kunnen evolueren én zodat de hoogwaardige condities en mogelijkheden ten volle kunnen worden aangewend.

DEEL 1:

**DE UITDAGINGEN
KORT GESCHETST**

Een diversiteit aan performante ruimten voor economie versterken, binnen het bestaand ruimtebeslag

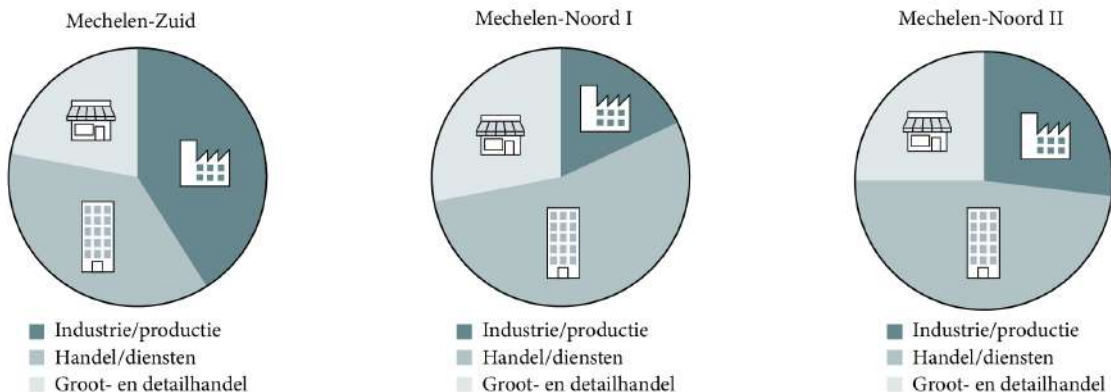
We beschikken op ons grondgebied over **uiteenlopende economische omgevingen**, met elk hun kwaliteiten en specifieke condities: industriegebieden, winkelgebieden, kantoren- en dienstensites, maar er zitten ook een veelheid aan voorzieningen en productieactiviteiten verweven in het woonweefsel. 6,70%² van de oppervlakte van het Mechelse grondgebied wordt aangewend i.f.v. economische activiteiten. Wat opvallend is, is dat 30% van de ondernemingen een onderkomen vinden op bedrijventerreinen en maar liefst 70% van de ondernemingen hun vestiging hebben op verspreide en verweven locaties³, vooral in de binnenstad. De verschillende ondernemingen vinden hun onderkomen in functie van opportuniteit en betaalbaarheid, maar komen daarbij niet steeds op de meest geschikte plaats terecht.

Het meest tekenend is de situatie op de bedrijventerreinen, waar de bezettingsgraad zeer hoog ligt en de terreinen 'vol' lijken te zijn, met bezettingsgraden hoger dan 95% op de bedrijventerreinen Mechelen-Noord

I en II en Mechelen-Zuid, maar waar tal van ondernemingen gelegen zijn die perfect verweefbaar zijn in de stad. Op deze manier worden zeer strategische bedrijfsgronden niet steeds optimaal benut. De uitdaging bestaat erin het **juiste bedrijf op de juiste plaats aan te trekken**, zodat we onze schaarse economische ruimten op bedrijventerreinen optimaal kunnen aanwenden.

Het 'plannen' van ruimte voor economie is niet evident, omdat de economische veranderingen soms sneller gaan dan de ruimtelijke. Zeker in de periode die volgt op de pandemie kunnen we sterke maatschappelijke en economische transformaties verwachten, die leiden tot wijzigingen in de behoeften en vraag en aanbod op alle vlakken. Dat betekent dat we als stad ruimte moeten bieden op de juiste plekken, kansen moeten scheppen, maar daarbij genoeg **flexibiliteit** voorzien zodat deze ruimte mee kan evolueren met de economie. Tegelijk moeten we ook een duidelijk kader durven scheppen ten aanzien van de zaken die we zeker niet willen om op deze manier ongewenste transformaties

Invulling bedrijventerreinen

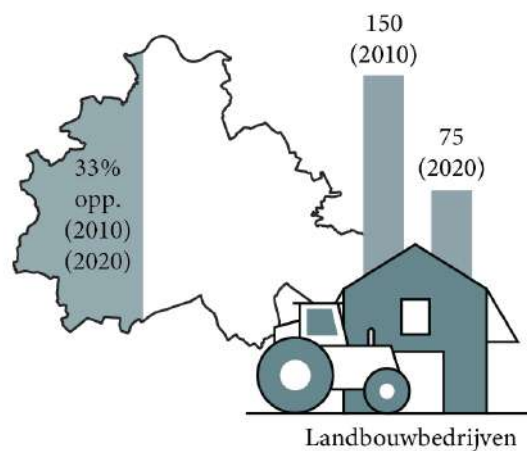
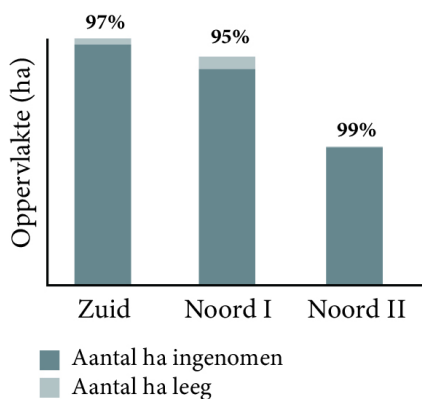


te voorkomen. Er moet aandacht gaan naar de verschillende types van economische ruimten, zodat we ze elk in hun eigenheid kunnen versterken en zo hoog performante omgevingen vormen die de huidige en toekomstige economische spelers alle kansen bieden.

Als we over ruimtegebruik en economische activiteit spreken, mag de **landbouwsector** niet over het hoofd gezien worden. De landbouwsector wordt de laatste jaren door verschillende factoren zoals internationale concurrentie, minder bedrijfszetels, schaalvergroting en wijzigingen in de wetgeving continu uitgedaagd om zichzelf heruit te vinden. De nadruk op gezondheid, aandacht voor innovatieve productieprocessen, een sterke relatie met toerisme en interesse in lokale productie bieden daarnaast wel opportuniteiten

om landbouw ruimtelijk dicht bij de stad en het woonweefsel te betrekken. Gelet op het grote ruimtebeslag, met een benutting van 33%⁴ van het Mechelse grondgebied, en de belangrijke rol in de bewaking van de open ruimte is het hier noodzakelijk om de nodige lange termijn perspectieven voor deze belangrijke economische sector te voorzien. Het Hombeeks plateau is een belangrijke landbouwzone op Vlaams niveau en dienen we bijgevolg in deze rol te versterken, zodat de regio kan uitgroeien tot een toekomstgericht landbouwgebied.

Bezettingsgraad bedrijventerreinen



Intensivering en verduurzaming van het ruimtegebruik

Een groeiende stad leidt onlosmakelijk tot een nood aan een groeiende werkgelegenheid. Dat betekent dat we bijkomende ruimte dienen te voorzien voor economie. Daar tegenover staat echter dat één van de basisuitgangspunten van dit beleidsplan erin bestaat een status quo van het grondbeslag na te streven en de verhouding tussen open en bebouwde ruimte minstens gelijk te houden en eerder te streven naar ontharding. Meer ruimte creëren voor economie betekent dus dat we **anders en intensiever met de beschikbare ruimte zullen moeten omgaan**.

Hier bestaat de uitdaging erin om een grote mindshift te bewerkstelligen om verder te denken dan het eigen perceel en de eigen economische activiteiten. Indien we het **ruimtelijk rendement** van de economische activiteiten in het woonweefsel en de bedrijventerreinen willen verhogen, dienen we meer en beter samen te werken. Hiermee worden meer actoren op elkaar betrokken om na te denken over lage bezettingsgraden, restruimtes en lage bouwhoogtes. We zetten daarom in op de uitbouw van een kader waarbij **samenwerking wordt gestimuleerd en beloond**. Flexibiliteit en modulariteit in kader van circulariteit en duurzaam ruimtegebruik zullen hier steeds kernbegrippen zijn.

Deze samenwerkingen leiden eveneens tot een **meervoudig gebruik**. Plekken die overdag, 's avonds en in weekends door andere gebruikers benut kunnen worden. Op deze manier komen levendigere plekken tot stand, waar plaats is voor ontmoeting, interactie en van waaruit nieuwe ideeën en weer nieuwe samenwerkingsverbanden kunnen ontstaan. Net deze condities leiden tot innovatie, iets waar we als stad absoluut op willen inzetten.

Daarnaast moet er nagedacht worden over de 'harde' buffers die vandaag vaak rond economische activiteiten worden verplicht omwille van milieuaspecten waardoor ze worden afgesloten van het maatschappelijk leven. Hier ligt een grote **opportuniteit** om deze **bufferstroken** functioneel in te vullen zodat er een kwalitatieve, nuttige overgang en vermenging met de omliggende functies kan gebeuren in combinatie met hun bufferfunctie.

Vasthouden van de economische ruimten die we hebben

De meeste steden hebben de laatste decennia sterk in leefbaarheid geïnvesteerd, waarbij het wonen maximaal ondersteund werd. Ook Mechelen ondernam actie en werkte hard aan een stad met een verbeterde woonkwaliteit, waarbij vaak vervuilde industriële zones werden omgezet in kwalitatieve en leefbare woonplekken met meer groen. Het aandeel aan netto ruimte voor economie te midden van het stedelijk weefsel nam zo echter af ten voordele van wonen, voorzieningen en groen.

Recente evoluties hebben ervoor gezorgd dat we ons vandaag nog beter **bewust zijn van de mogelijke voordelen van het behoud van economische ruimten te midden van het stadsweefsel**. Het zorgt voor levendige buurten, het houdt de kennis en tewerkstelling in de stad, het zorgt voor nabijheid tussen wonen en werken, waardoor minder én duurzamere verplaatsingen mogelijk zijn. Er zijn ook kansen om dezelfde ruimte buiten de werkuren te laten mee gebruiken door b.v. buurtbewoners, sportclubs of onderwijsinstellingen. De bedrijven zelf zetten ook meer en meer in op korte ketens met lokale producten en productie.

Gelukkig is vandaag de verweven economische ruimte nog steeds veel groter in omvang dan de niet-verweven. In Mechelen zit 70% van de economie te midden van het woonweefsel en bevindt zich slechts 30% op de bedrijventerreinen⁵. Het is echter essentieel deze **verhouding ook naar de toekomst toe te kunnen vasthouden**. Niet het verdringen van werkplekken, maar het meervoudig en intensief ruimtegebruik in het woonweefsel moet ook in de toekomst de norm zijn. Dit wordt ook vooropgesteld in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen⁶.

De druk op de economische ruimte in het woonweefsel is echter groot. Niet enkel hinderaspecten (geluid, mobiliteit, geur, soms (historische) bodemverontreiniging) zorgen dat het **draagvlak** bij de buurt vaak lager ligt voor economie dan voor wonen of groen. Ook speelt het aspect van grondwaarde, dat in het geval van wonen meestal hoger ligt dan voor economie en waardoor de woonfunctie in een groeiende stad de verweven economie stelselmatig uit de ruimte concurreert.

Nochtans **wijzigt er veel in het economische landschap** en worden ook productieprocessen “schoner” en vormen / of zorgen voor minder hinder. Naast een strengere regelgeving, een optimalisatie van de productieprocessen, enz. wijzigen productieprocessen eveneens. Zo ontstaat er bijvoorbeeld een omslag naar alternatieve productieprocessen zoals 3d-printen, waardoor de consumenten in de toekomst mogelijk zelf de producenten worden en de productie kleinschaliger, meer nabij en meer op maat zal kunnen gebeuren. Door de kleinschaligheid van het productieproces kunnen deze geïntegreerd blijven of worden in woonkernen. Maar ook zal de nabijheid van de productieplekken van belang zijn, om de mobiliteit die deze individuele producties genereren op een duurzame manier te beheersen.

De vraag daarbij is tevens hoe we omgaan met de huidige verweven economische plekken. Moeten we heel waakzaam zijn over de economische ruimten die we nog hebben in de stad en deze zo min mogelijk laten transformeren naar nog meer woonlocaties? Op welke manier verweven we werken opeengoedem manier in ons woonweefsel? Onder welke omstandigheden kan je een bedrijf te midden van het woonweefsel toestaan, zodat de woonkwaliteit niet onder druk komt? Hierbij zullen we op zoek moeten gaan naar kansen voor de bedrijven én de bewoners.

Sterke handelskernen, ook in de dorpen en wijken

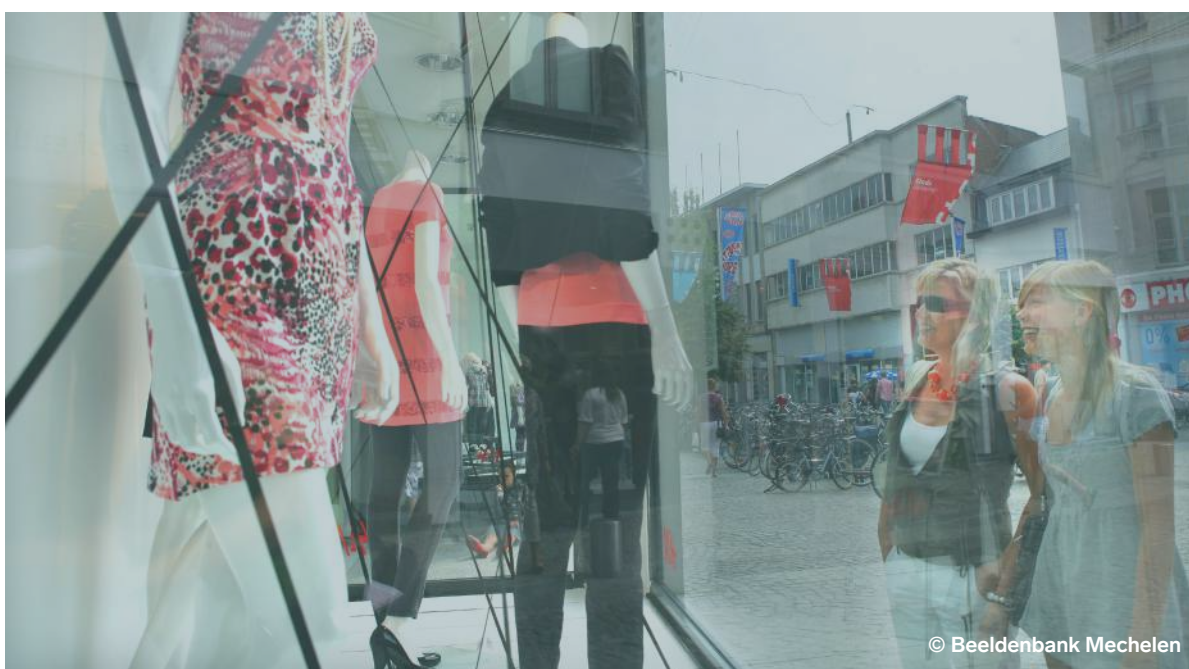
Onze binnenstad beschikt over een **mooi ruime handelskern die aantrekkelijk is voor zowel de dagelijkse boodschappen als voor funshoppen**. We hebben als stad hard ingezet op innovatief leegstandsbeleid, waardoor in leegstaande panden kansen gegeven worden aan jonge starters. Het kernwinkelgebied is een plek waar steeds iets te beleven is en waar het aangenaam vertoeven is, waardoor onze binnenstad een sterk alternatief kan blijven vormen voor de opkomende e-commerce.

De binnenstad kent een leegstand van ongeveer 10% van de beschikbare handelspanden⁷, dit voornamelijk als gevolg van de staat van het beschikbare aanbod (klein en ietwat ouder). Ook kende de pandemie belangrijke gevolgen voor het handelsapparaat, gezien de stijging van het online winkelen. Niettegenstaande deze moeilijke condities **doet Mechelen het als winkelstad in vergelijking met de andere Vlaamse centrumsteden zeer goed**. Tussen 2019 en 2022 was Mechelen namelijk de enige Vlaamse centrumstad die het aantal winkels zag toenemen⁸! We dienen de meerwaarde van het fysiek winkelen in de stad in vergelijking met online kopen blijvend in de verf te zetten en te versterken, zodat Mechelen een regionale aantrekkingspool kan blijven en zich kan profileren als stad waar steeds iets (nieuws) te ontdekken en beleven valt.

We moeten goed nadenken over de **handelskernen in de wijken en dorpen**. Het is immers niet overal evident om winkels te vinden voor **dagelijkse inkopen** zoals bv. een warme bakker of een slager. Op sommige plekken bevinden zich sterke clusters maar er zijn ook wijken met hoge dichtheden (en dus een grote afzetmarkt) waar dagelijkse voorzieningen amper aanwezig zijn. Nochtans is de nabijheid van die dagelijkse voorzieningen essentieel om niet steeds met de wagen inkopen te

doen. De overlevingskansen van buurtwinkels hangen samen met de ruimtelijke organisatie (clustering) en het draagvlak van de omgeving (de hoeveelheid klanten die er gebruik van maken). We spelen daarbij als stad in op de opportuniteiten die zich stellen, aangezien we zelf niet aan het roer zitten, zodat we deze dagelijkse voorzieningen maximale kansen bieden.

Handel die gelegen is tussen de kernen is vaak problematisch, aangezien ze ruimtelijk voor breuken zorgt (o.m. in open ruimte) en ze een grote mobiliteitsdruk met zich meebrengt door haar ligging op autoafhankelijke plekken. Met de ontwikkeling van Malinas is er de ambitie om de handelslinten langsheen de steenwegen niet langer verder te ontwikkelen/uit te breiden en om ze op bepaalde plaatsen zelfs mogelijk uit te doven. Dit is echter een werk van lange adem. De vraag rijst waar vandaag en in de toekomst de grootste problemen voor de open ruimte gesitueerd zijn en welke handelsconcentraties prioritair aangepakt dienen te worden. De uitdaging bestaat er niet enkel in de functies onder te brengen op een meer geschikte locatie, maar ook om eventueel een zinvolle herbestemming te geven aan de vrijgekomen gebouwen en terreinen. Daarbij speelt ook het aspect van grondwaarde, want niettegenstaande we sommige gebouwen graag zien verdwijnen uit de ruimte, is dit financieel niet altijd haalbaar.



Duurzame verplaatsingen van mensen en goederen

De uitdagingen op vlak van duurzame verplaatsingen die gerelateerd zijn aan economie dienen we tweeledig te bekijken: enerzijds op vlak van personen en anderzijds op vlak van goederen.

Op vlak van personenvervoer is de pendelstroom voor Mechelen een belangrijk aandachtspunt. De inkomende pendelstroom ligt 10% hoger dan gemiddeld voor een Vlaamse stad, de uitgaande pendelstroom ligt zelfs 20% hoger dan gemiddeld⁹. Dit is mogelijk te verklaren door het feit dat slechts 24% van de Mechelse tewerkstelling wordt ingevuld door eigen inwoners en door de ideale ligging van onze stad in het bovenlokaal autoverkeersnetwerk waardoor onze stad heel vlot bereikbaar is vanuit een grote regio. Bijkomend wordt deze pendel hoofdzakelijk opgenomen door de wagen, met een grote druk op het wegennet als gevolg. Hierin schuilt een meervoudige uitdaging, die verder reikt dan louter ruimtelijke aspecten: er moet gestreefd worden naar een groter aandeel lokale tewerkstelling -ondanks de regiorol die Mechelen ook in de toekomst dient te blijven vervullen-, naar een modal shift van de pendelaars en naar het aantrekken van de concentraties van werkgelegenheid op de meest multimodaal bereikbare plaatsen.

We dienen aandachtig naar de **polen en concentraties van werkgelegenheid** (bedrijventerreinen, kantooromgevingen, ...) te kijken. Deze polen vereisen namelijk een aantal diensten die de bedrijven en hun

werknemers ondersteunen. We denken hierbij aan o.m. lunchvoorzieningen, ondersteunende diensten (boekhouders, vergaderfaciliteiten, ...), recreatievoorzieningen, enz. Wanneer deze polen van werkgelegenheid ver van de binnenstad gelegen zijn, komt er druk op de ruimte om deze voorzieningen bijkomend te gaan uitbouwen in de onmiddellijke omgeving van de tewerkstellingspool i.f.v. duurzame en korte verplaatsingen. Het nadeel hiervan is echter dat op deze manier een concurrentie met de voorzieningen in de binnenstad aangegaan wordt. De uitdaging bestaat er bijgevolg in om de polen van werkgelegenheid op dié plekken te gaan voorzien, **waar het bestaand commercieel en dienstenaanbod van de stad een voordeel put uit de aanwezigheid van deze polen van werkgelegenheid.**

Duurzame stedelijke logistiek is een noodzaak voor bereikbare en leefbare steden. We hebben al sterk aan de kar van de zero emissie stadsdistributie getrokken, met de ambitie transportbewegingen en transportkilometers te verminderen en door de bewegingen die toch gemaakt worden, te vergroenen. Een proactief ruimtelijk beleid kan deze zero emissie stadsdistributie bijkomend ondersteunen, zodat we **in de toekomst nóg duurzamer en efficiënter werken.**



DEEL 2:

**DE AMBITIES
- DE UITBOUW
VAN HELDERE
EN DYNAMISCHE
ECONOMISCHE
RUIMTEN**

Meegroeien met de stad

Mechelen voorziet ruimte om de groeivraag van de stadsregio te kunnen opvangen. Zo komt ze tegemoet aan de ambities die op Vlaams niveau gesteld worden¹⁰. Stedelijke groei is ruimtelijk gezien immers de meest duurzame groei, omwille van de nabijheid van voorzieningen, werkgelegenheid en de multimodale bereikbaarheid van deze plekken.

Het is de **ambitie om de jobratio minstens op peil te houden in de groeiende stad**. Vandaag de dag zijn er 57.333 tewerkgestelden in Mechelen¹¹ (64% van het aantal inwoners) en 7.207 zelfstandige ondernemers (8% van het aantal inwoners). Uitgaande van een mogelijke groei tot 120.000 inwoners betekent dit dat we bijkomende ruimte dienen te voorzien om 21.700 arbeidsplaatsen te kunnen voorzien en 2.745 zelfstandigen een ruimte moeten kunnen aanbieden om te ondernemen¹².

Deze bijkomende ruimte dienen we doordacht te voorzien binnen de diversiteit aan economische ruimten die we hebben. Qua footprint hebben we anno 2022 72,08 ha aan gebouwen waarin zich verweven economische ruimten bevinden (waarop 70% van alle Mechelse ondernemingen gevestigd zijn) en 70,25 ha aan gebouwen op de bedrijventerreinen¹³ (goed voor 30% van de Mechelse ondernemingen). **We dienen dus bijkomende ruimte te creëren zowel binnen het bebouwd weefsel van de stad als op de bedrijventerreinen.**



Geen bijkomend ruimtebeslag, maar beter benutten van de ruimte die we hebben

Eén van de basisprincipes van dit beleidsplan ruimte is dat we de groei van de stad willen faciliteren, en daarbij nauwgezet omgaan met de inname van open ruimte, zodat het ruimtebeslag op niveau van het totale grondgebied niet verder aangroeit. Dat betekent dat we veel efficiënter moeten omspringen met de ruimte die we voorhanden hebben. Zeker binnen de economische ruimten in de stad kan hierin nog een belangrijke stap gezet worden. Vandaag worden al te vaak oplossingen gezocht binnen de eigen bedrijfskavel en slechts op 1 bouwlaag.

Wanneer we bijkomende ruimte willen creëren binnen het bestaand ruimtebeslag, dan vraagt dit om na te denken over **functies die gedeeld kunnen worden, welke functies gestapeld kunnen worden en hoe daarvoor moet worden samengewerkt**. Gezien de schaarste aan

ruimte en de strategische ligging van Mechelen ontstaat bij initiatiefnemers stelselmatig het inzicht om meer te stapelen (bv. ook in logistiek). Voor sommige typologieën van gebouwen is er een behoefte om na te denken over **welke combinaties van functies mogelijk en wenselijk zijn**. Ook door **een andere benadering van de onbebouwde ruimten**, door een bundeling van deze plekken en fragmentatie tegen te gaan of anders om te gaan met de beheersing van hinderaspecten, zitten hefboomen om meer kwaliteiten te realiseren én om groei te faciliteren.

De juiste functie op de juiste plaats

Welke bedrijven passen best op welke plaats in Mechelen? Economie bevat een uiterst brede waaier aan activiteiten en komt ook voor in verschillende schalen. Al deze facetten vragen verschillende randvoorwaarden in kader van mobiliteit, logistiek, uitzicht, personeel, milieu, enzoverder. De uitdaging bestaat er in om deze verschillende potenties die een extra duw aan de ondernemingen kunnen geven te faciliteren maar ook de risico's rond draagkracht en draagvlak te minimaliseren.

Daarom moeten we inzetten op een ruimtelijk beleid waarbij een handelszaak of andere onderneming consequent wordt toegewezen aan de meest geschikte locatie (en vice versa). **Dat gebeurt door de karakteristieken en de vestigingsvoorwaarden van de handelszaak of het bedrijf af te stemmen op de eigenschappen en de draagkracht van de locatie.** Zo zijn er bedrijven zonder hinder die perfect temidden van woonweefsel hun plaats kunnen vinden. Andere die een druk leggen op het wonen in de stad en tevens als bedrijf een rem voelen op hun activiteiten omwille van de nabijheid van wonen, worden idealiter afgezonderd op een bedrijventerrein.

Mobiliteit vormt eveneens een belangrijke factor binnen de afweging van de geschikte locatie. We wensen namelijk **dié functies die de grootste beweging van personen op gang brengen, zo goed mogelijk multimodaal te ontsluiten.** Enkel op deze manier kunnen we de pendelaars van buiten Mechelen alternatieven bieden op de wagen en de druk op ons wegennet reduceren. Ook ondernemingen die een grote logistieke vraag kennen, dienen we dan weer te voorzien op deze plekken waar de bijhorende logistieke stromen mogelijk gebundeld kunnen worden, om ook hier een verduurzaming te kunnen nastreven.

We erkennen de professionele landbouw als een economische functie binnen Mechelen, maar behandelen de ruimte voor landbouw binnen het beleidskader 'Groengeelblauw Mechelen', omdat hier de klemtoon gelegd wordt op de open ruimte op Mechels grondgebied.

DEEL 3:

RUIMTE VOOR VERWEVEN TEWERKSTELLING

Een rijkdom aan verweven tewerkstellingsplaatsen in het stedelijk weefsel

Het economisch weefsel zit van oudsher verweven in de stad. Handelszaken en productieruimten ontwikkelden zich rond pleinruimten en te midden van het woonweefsel. Te grote hinderaspecten deden de productieruimten de afgelopen 50 jaar stelselmatig naar gebieden buiten de stad verhuizen, waardoor vele van deze historische economische ruimten vrij kwamen. Deze plekken kwamen de afgelopen 20 jaar sterk onder de aandacht wanneer het aankwam op stadsvernieuwing. Vervuilde sites werden gesaneerd, verlaten gebieden werden geheractiveerd. Op deze manier transformeerden verlaten en vervuilde bedrijfssites tot nieuwe bruisende plekken, maar ... verloor de stad ook ondernemingsruimte.

Toch blijft het stedelijk (woon)weefsel een essentiële ruimte voor ondernemers, waar tot op vandaag nog steeds de meerderheid van de Mechelse ondernemingen gevestigd zijn. Dit op een oppervlakte die alles bij elkaar genomen even omvangrijk is als alle bedrijventerreinen op ons grondgebied samen¹⁴.

Het besef groeit dat we **onze verweven economie in de stad moeten behouden**, aangezien er een aantal belangrijke evoluties zijn. Kennisintensieve bedrijven en diensten hebben baat bij de stedelijkheidsvoordelen zoals het dicht bij elkaar zitten wat snel afstemmen makkelijker maakt. Het vergroot de kans op kennisuitwisseling en innovatie. Formele grootschalige werklocaties aan de rand van de stad worden stelselmatig verlaten voor meer informele gemengde werkplekken in de historische binnenstad, zeker omdat de productietechnieken hoe langer hoe minder hinderlijk worden. Nieuwe economische bedrijven - binnen de circulaire economie - gaan

aan de slag met de reststromen van de stad en hebben bijgevolg nood aan een ligging in het stedelijk weefsel.

Willen we deze economie, die nood heeft aan de onmiddellijke nabijheid van de stad, ook voldoende verankeren en groeikansen bieden, dan moeten we hier in het beleidsplan een aantal duidelijke keuzes maken. We willen daarom uitdrukkelijk de **omgekeerde trend inzetten**, zodat een mentaliteitswijziging kan ontstaan bij de bedrijven, en terug meer ondernemersruimten creëren temidden van het stedelijk weefsel.



Schematische voorstelling diversiteit en rijkdom aan verweven werklocaties

Op zoek naar groeikansen temidden van het bebouwd weefsel

We zetten binnen dit beleidsplan ruimte in op het faciliteren van een bevolkingsgroei. Dat betekent dat ook de verweven economie in de schaarse ruimte van het stedelijk weefsel, waarop ook aanspraak gemaakt wordt vanuit de woonfunctie en de voorzieningen, groeikansen moet krijgen. Om gelijk te sporen met de mogelijke groei, dienen we **aan de verweven economische ruimte ook een groeiperspectief te bieden van minimaal 25%**¹⁵. We voorzien ruimte voor deze groei door de bestaande ruimte voor verweven economie vast te houden, en op de juiste plekken te intensiveren¹⁶.

Wanneer we ruimte voor ondernemers wensen te creëren in het bebouwd weefsel, moeten deze leesbaar en duidelijk zijn, zodat zowel ondernemende partijen als bezoekers er vlot hun weg naar vinden. Zij zouden duidelijk moeten weten waar deze verweven locaties zitten, op welke manier zij zich hier duurzaam en op de lange termijn verder kunnen ontwikkelen, zodat we over stabiele ondernemersruimten beschikken.

We zoeken naar groeikansen voor verweefbare economische activiteiten. Een **minimale hinder**, zoals toelevering, de mobiliteit van werknemers, misschien beperkte lawaaihinder, de creatie van bijkomend afvalwater als gevolg van productie zijn daarbij **normaal**. Deze elementen zijn inherent aan stedelijke activiteiten, **maar mogen vanzelfsprekend de draagkracht van de omgeving niet overschrijden om 'verweefbaar' genoemd te kunnen worden**. Er dient bijgevolg een duidelijk afwegingskader tot stand te komen om het begrip 'verweefbare activiteiten' een concrete invulling te geven.

Scheppen van de juiste condities om de verweefbaarheid te vergroten

De mate waarin een functie al dan niet verweefbaar is, is in sterke mate afhankelijk van de ruimtelijke context. Een trillings- of geluidsproducerend bedrijf waarboven gewoon wordt zonder ruimtelijke ont koppeling van trillingen en geluid, is niet verweefbaar. Hetzelfde bedrijf op dezelfde plaats, maar met een degelijke beheersing van de hinderaspecten (afstand of ont koppeling van het geluid en de trillingen), is wel verweefbaar. De definitie van wat een verweefbare functie is, is bijgevolg niet zwart-wit terug te brengen tot louter het type functie of de plek.

Willen we economie op een degelijke manier verweven in ons stedelijk weefsel, moeten we omzichtig omgaan met de beheersing van deze hinderaspecten. Daarom is het aangewezen een ruimtelijk beleid uit te rollen, waarbinnen **robuuste omgevingen** gecreëerd worden, die beter met deze hinder kunnen omgaan. Door verweven sites uit te bouwen, waarin anders omgegaan wordt met het samenbrengen van

verschillende functies (dit o.m. door andere inplanting of door bouwkundige keuzes), kan hinder beter beheerst worden en kunnen veel meer functies verweven worden in het stedelijk weefsel.

De **kwaliteit van de omgeving** heeft een zeer grote impact op de kansen voor verweving van functies, daarom willen we als stad deze zo mogelijk hoog tillen. Ook hier zetten we in op behoud en het versterken van een diversiteit aan ondernemingsmilieus, waardoor we binnen ons bebouwd weefsel ook plaats kunnen bieden aan **een veelheid aan ondernemingen**. Dat betekent dat 'verweefbaarheid functies' steeds maatwerk zijn, en op de meest robuuste plekken ook **zeer veel activiteiten als verweefbaar beschouwd kunnen worden**.

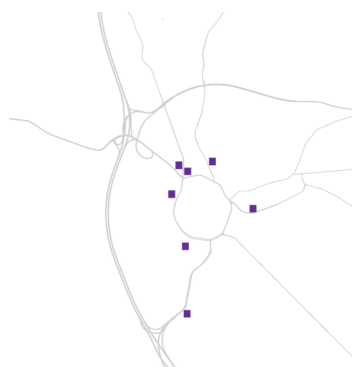
Een verschillende strategie in functie van schaal

Types activiteiten

Er bestaat een brede waaier aan types activiteiten die verweven (kunnen) zitten in het weefsel van de stad. Daarbij onderscheiden zich in grote lijnen **3 schaalniveaus**:

- Maat 'large'

Dit zijn clusters van economische activiteiten, waarbij **verschillende ondernemingen gebundeld** zitten. Deze plekken geven aanleiding tot **interessante samenwerkingsverbanden en innovatie**, aangezien ondernemers op elkaar betrokken worden en dus aan kennisuitwisseling kunnen doen of het delen van infrastructuur / machines. Deze clusters onderscheiden zich door hun schaal, en kennen een **minimale oppervlakte van om en bij de 1000m² BVO**. Ze vormen robuuste verweven locaties, waarbij omwille van hun schaal meer en grotere type ondernemingen hun weg kunnen vinden naar het bebouwd weefsel.



- Maat 'medium'

Dit zijn plekken met een omvang die zich ideaal lenen voor **kleine en middelgrote ondernemingen**, zoals ambachten (warme bakker, atelier voor vakmensen, sanitair, elektriciteit,...), kleinschalige productie (ateliers voor houtbewerking, lasser, herstelatelier, ...), opslag (van reststromen, bouwmaterialen, ...) of verwerking. Deze schaal, waarbij een **korrel vanaf 500m² BVO** aangewezen is, past zich goed in stedelijk weefsel en geeft tevens kans om meerdere ondernemers te bundelen.



- Maat 'small'

De kleinste maat wordt gekenmerkt door **activiteiten onder de 500m² BVO**. Dit zijn activiteiten die zich **makkelijk(er) integreren in de morfologie van de stad**, zijnde op een gelijkvloers van één of meerdere panden of gestapeld binnen één volume. We denken hierbij aan een kapper, bakker, commerciële diensten, horeca, ...

Eigen aan verweven activiteiten is dat ze zich inschrijven in het stedelijk weefsel, wat ook impliceert dat ze in interactie treden met het omliggende weefsel. Essentieel is dus om steeds **op zoek te gaan naar meervoudige winsten**, zodat de uitbouw/de ontwikkeling van economisch weefsel ook andere voordelen met zich meebrengt voor omwonenden. Op deze manier worden de economische clusters meer verankerd in de omgeving en krijgen ze meer betekenis en voordelen voor de omgeving.

We geven hieronder per maat weer wat de ambities zijn, in welke omgeving ze passen en welke ruimtelijke principes we hanteren voor de uitbouw ervan en wat het ontwikkelingspotentieel is.





Maat large: de uitbouw van wijkclusters

Voor de wijkclusters zijn we op zoek naar plekken in het weefsel waar we plaats kunnen bieden aan grootschaligere clusters voor verweven economie. Een plek waar meerdere bedrijven samen een onderkomen vinden waar **creatieve polen kunnen ontstaan met een duidelijke zichtbaarheid en herkenbaarheid**.

Ambities voor de uitbouw van wijkclusters voor verweven bedrijvigheid

Large clusters voor verweven bedrijvigheid hebben een duidelijke rol binnen het economisch weefsel van onze stad. Voor de uitbouw ervan worden volgende ambities geformuleerd:

- **Aanbieden van leesbare economische ruimte**
Verweven economie hoeft geen synoniem te zijn voor onzichtbare economie. Met deze clusters willen we duidelijk leesbare plekken in het weefsel aanbieden, waar een duidelijke concentratie van activiteiten zit. Door een **bundeling** van activiteiten kan een kritische massa gerealiseerd worden die **identiteit en herkenbaarheid biedt**. De grotere schaal biedt tevens de mogelijkheid om ook **meerdere en grotere ondernemingsruimten aan te bieden**, waardoor een diversiteit aan activiteiten op één plek gefaciliteerd wordt. Er ontstaan op deze manier dynamische plekken, waar ook **groeikansen** geboden kunnen worden aan de ondernemingen die er al gevestigd zijn door samenwerking, meervoudig gebruik ed..
- **Vrijwaren van ruimte voor economie**
Het is de ambitie om deze large clusters voor verweven activiteiten zoveel mogelijk te **vrijwaren van de woonfunctie**. Dit heeft belangrijke voordelen: in de eerste plaats

hoeven deze plekken op vlak van prijzen niet te concurreren met de woonfunctie en kan de betaalbaarheid van de economische ruimte beter verzekerd worden. Daarnaast zorgt het voorbehouden van deze ruimte voor economische functies ook voor **lange termijn garanties en een stabielere omgeving voor de bedrijven** die er gevestigd zijn. Tot slot zorgt het uitsluiten van de woonfunctie op deze plek voor een **betere beheersing van de overlast**, aangezien woonactiviteiten op grotere afstanden blijven van de economische activiteiten en dus minder hinder ondervinden. Op deze manier kan een ruimer scala van activiteiten een weg vinden naar een verweven locatie in het stedelijk weefsel.

- **Kansen op innovatie, dynamiek en kruisbestuivingen**
De bundeling van meerdere economische activiteiten op één plek zorgt voor **meer interactie tussen ondernemingen onderling**. Net deze interactie zorgt voor samenwerkingen, kruisbestuivingen en een beter klimaat om tot innovatie te komen. Het is daarbij ook mogelijk dat één of meerdere clusters zich **ontwikkelen tot een economische cluster met een zeer gerichte insteek**, zoals bijvoorbeeld een pool waar bedrijven werkzaam binnen circulaire economie zich vestigen en intensief kunnen samenwerken.
- **Reductie van hindergevoeligheid**
Binnen deze omgeving zetten we uitdrukkelijk in op een reductie van de hindergevoeligheid van de omgeving. We hebben zeer bijzondere aandacht voor de nabijheid en overgang met de woonfunctie, zodat robuuste ondernemersruimten ontstaan waarin we een degelijk antwoord kunnen bieden op diverse aspecten van milieubelasting. We zetten op deze manier binnen deze wijkclusters in op het uitbouwen van plekken **waar veel meer activiteiten als 'verweefbaar' beschouwd kunnen worden**.

Welke omgevingen lenen zich hiertoe?

Voor de zoektocht naar goede locaties voor economische wijkclusters grijpen we aan op plaatsen die reeds **vandaag een concentratie van economische functies** kennen. Op deze plekken bestaat veelal draagvlak voor de activiteiten die aanwezig zijn. Daarnaast lichten we de omgevingen eruit die een schaal en korrel hebben die groter is dan gemiddeld en in die zin zeer waardevol zijn voor economische activiteiten. Net door de omvang van deze schaal, is het ook mogelijk om via een slimme interne organisatie **beter om te gaan met hinderaspecten**. Geluids- of trillingsproducerende activiteiten kunnen verder van woningen voorzien worden en er bestaan mogelijkheden om te zoeken naar gebundelde locaties voor leveringen, parkeren, enz.

Tot slot dienen deze large-clusters ook een **goed ontsluitingsprofiel** te kennen. Er wordt bijgevolg ingezet op plekken die goed bereikbaar zijn met de fiets en het openbaar vervoer én die tevens nabij het hoofdwegennet liggen, zodat ook een degelijke logistieke ontsluiting geboden kan worden.

Wanneer we deze locaties oplichten in het weefsel, komen we tot onderstaande kansrijke plekken (zie afbeelding).

Overzicht kan kansrijke plekken:

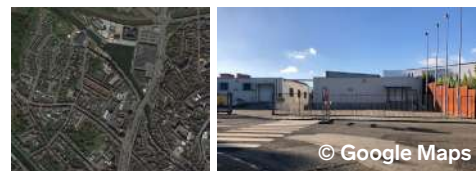
- Omgeving Nekker
- Omgeving Olivetenvest
- Omgeving Autokeuring
- Omgeving IMB
- Omgeving Dijlepoort
- Omgeving Liersesteenweg – Telenet
- Omgeving Brusselsesteenweg Zuid
- ...



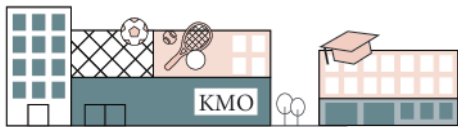
Kaart kansrijke plekken voor de uitbouw van wijkclusters + zooms op enkele locaties



Omgeving Nekker



Omgeving Olivetenvest



Wijkcluster verweven economie in woongebied

Ruimtelijke principes

Voor de uitbouw van wijkclusters voor verweven bedrijvigheid worden volgende ruimtelijke principes voorop gesteld:

- We voorzien in de uitbouw van **compacte clusters**. Dat impliceert dat we intensief met de beschikbare ruimte aan de slag gaan en dat we de functies zoveel mogelijk stapelen, dit binnen de draagkracht van de omgeving.
- Per cluster wordt **zoveel mogelijk collectief** gerealiseerd, zodat mobiliteitsoplossingen op niveau van de clusters als geheel worden gezocht, laden en lossen op één plek wordt voorzien, investeringen op vlak van energie kunnen worden gemaximaliseerd, enz.
- Eén of meerdere clusters kunnen een **specifieke roeping of identiteit** hebben, zodat bedrijven die in een bepaald segment werken, of bedrijven die bepaalde voorzieningen nodig hebben, elkaar kunnen treffen. We denken hierbij bijvoorbeeld aan de uitbouw van een wijkcluster die werkt rond circulaire economie, biotechnologie, enz.
- Er wordt ingezet op **meervoudig gebruik**. Dit betekent dat ruimten niet enkel gedeeld worden met de ondernemers die

zich vestigen binnen de clusters, maar dat de ruimten na de werkuren kunnen aangewend worden als ontmoetingsruimten voor bewoners, verenigingen of andere voorzieningen op wijk- of stadsniveau.

Zeker op vlak van **parkeren** schuilen er belangrijke kansen in het meervoudig ruimtegebruik met de buurt, aangezien de ondergrondse parkings (die eventueel iets groter kunnen worden voorzien dan louter wat vereist is i.f.v. het economisch programma) zich 's avonds en in het weekend kunnen ontplooiën tot buurtparkings, waar ruimte is voor fietsstalplaatsen, deelwagens, de uitbouw van een logistieke micro-hub of lockers en ruimte voor private parkeerplaatsen. Op deze plekken schuilen kansen om een grootschaligere elektrificatie van het wagenpark voor stadsbewoners te kunnen faciliteren. Deze parkings kunnen eventueel uitgebaat worden door een derde partij zodat ondernemers ontzorgd worden.

- Aangezien de plekken met een zekere schaal te midden van de stad dermate beperkt zijn, koesteren we deze plekken met een grotere schaal en benutten we deze zo intensief mogelijk. We zien de menging met andere programma's van een zekere omvang als een grote meerwaarde, aangezien de schaal zich

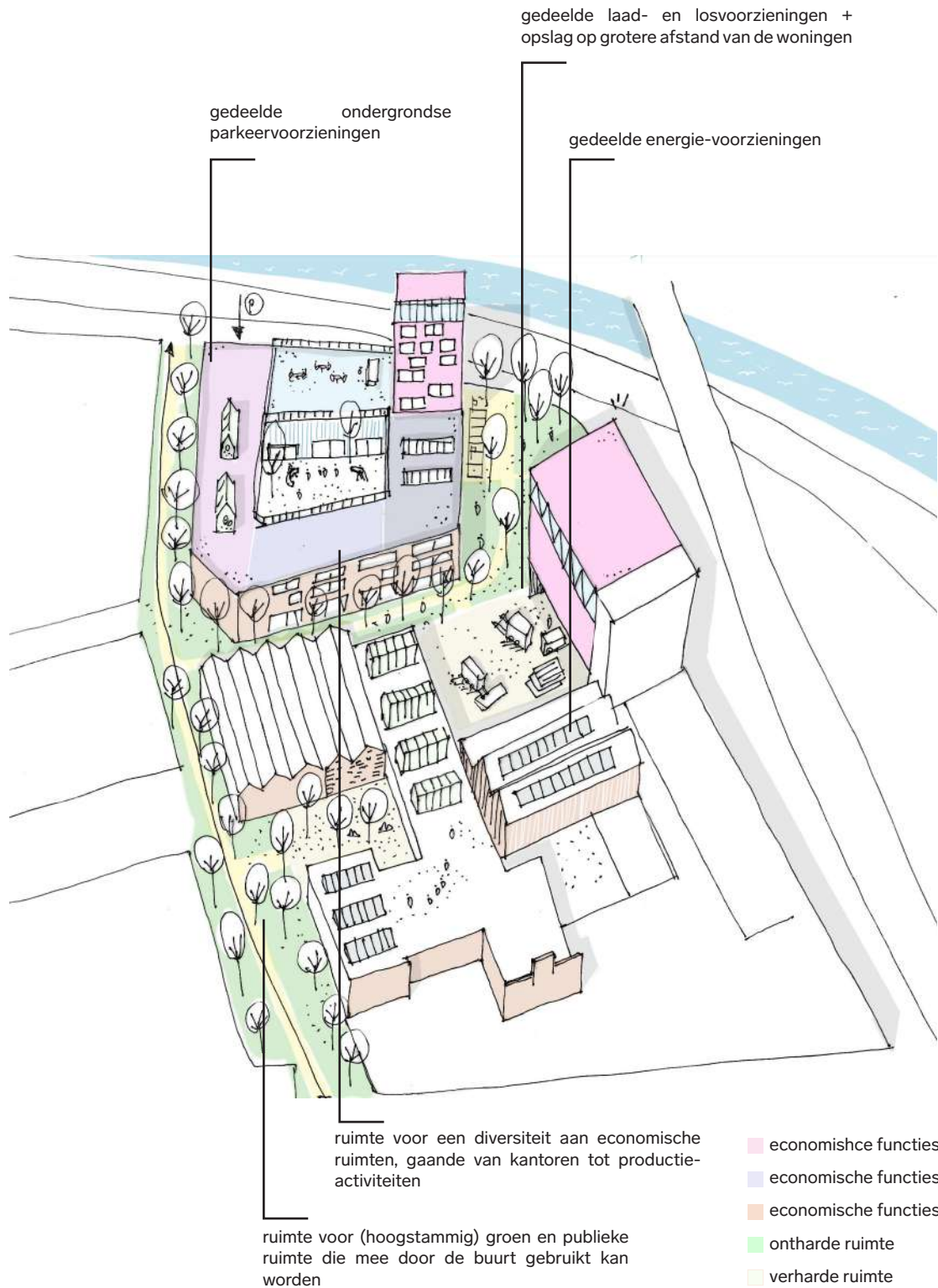
perfect leent om ook sportvoorzieningen, scholen of andere grootschaligere (gemeenschaps)voorzieningen. Tevens zorgen deze functies voor extra levendigheid in de buurten.

- Ten aanzien van de **niet bebouwde ruimte**, hanteren we de principes zoals geformuleerd binnen het beleidskader 'Groengeelblauw Mechelen'. We denken hierbij onder meer aan het behoud van bestaand hoogstammig groen, het beperken van de verhardingsgraad, enz.. Niet bebouwde ruimte wordt **maximaal geïntegreerd in het stedelijk weefsel**, zodat ze mee gebruikt kan worden door buurtbewoners.
- Daar waar de clusters zich in de nabijheid van erfgoed bevinden, kunnen deze worden uitgebouwd met respect voor het aanwezige erfgoed. Het is niet uitgesloten dat beschermd onroerend erfgoed een economische functie opneemt, maar uiteraard ook met respect voor de erfgoedwaarde.

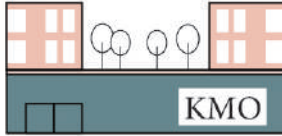
Ontwikkelingspotentieel voor deze clusters

Binnen de geselecteerde kansrijke plekken die nu aangeduid staan, schuilt een aanzienlijk ontwikkelingspotentieel. Deze gebieden zijn vandaag vaak bebouwd aan (relatief) lage dichtheden en aan lage bouwhoogten. Wanneer we rekenen aan een gemiddelde bouwhoogte van 3 bouwlagen¹⁷, maar eveneens ruimte vrijwaren voor gedeelde parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, e.d. (zodat we eveneens ruimte bieden aan de andere ambities die dit beleidsplan ruimte voorop stelt), **bieden de geselecteerde kansrijke plekken ruimte aan een mogelijke groei van 50% ten opzichte van het huidige programma** binnen deze clusters. In grootteorde maakt dat we, indien 3 clusters ontwikkeld zouden worden van wijkclusters voor verweven bedrijvigheid of kleinschalige bedrijventerreinen, 20 ha¹⁸ aanbijkomende ruimte op stadsniveau kunnen voorzien. Dat maakt dat de **vereiste groei op vlak van economie in het stadsweefsel opgevangen kan worden binnen de wijkclusters voor verweven economie en kleinschalige bedrijventerreinen.**

VERWEVING MAAT LARGE



Illustratieve oefening ruimtelijke principes wijkclusters verweven bedrijvigheid



Maat medium: vasthouden van een waardevolle schaal

Voor dit tweede schaalniveau van ruimte voor verweven economie gaan we op zoek naar ontwikkelingskansen voor economische gebieden met een **schaal die start bij om en bij de 500m²**. Dit zijn gebieden die veelvuldig in het stadsweefsel opduiken en waar vandaag kleine en middelgrote ondernemingen gevestigd zijn, of waar vandaag restanten staan van voormalige ondernemingen. Ruimtelijk zijn ze vaak gesitueerd in de binnengebieden van bouwblokken met een gezicht tot aan de straatzijde. Dit zijn gebieden die ook veelvuldig onder de aandacht komen van ontwikkelaars, die op zoek zijn naar ontwikkelingskansen voor deze gebieden, meestal vanuit een optiek van wonen. Een **schaalniveau waar veel ogen op rusten en een grote druk op zit**, en waar we dus weldoordacht mee om moeten springen.

Ambities voor de medium-clusters

Deze medium schaal is vanuit de optiek van economie een waardevolle schaal: ze biedt namelijk een **zeer interessante maat voor verweefbare ondernemingen**, aangezien het een maat is die zich leent voor **kleine en middelgrote ondernemingen die zich richten op de stad en met zeer beheersbare hinderaspecten**. Wetende dat productietechnieken hoe langer hoe schoner worden en dat er een trend is naar meer economie die terug in de stad trekt, én dat we bijkomend meer ruimte voor economie zoeken in de stad, moeten we deze schaal vasthouden. We mikken daarbij niet enkel op producerende activiteiten, maar zien op deze locaties een veelheid aan economische activiteiten een onderkomen

vinden: een fietsatelier, een medische praktijk, een kantoor voor een studie bureau, een warme bakker, enz. Het is bijgevolg de ambitie **om deze maat te beschermen en niet verder te laten transformeren naar niet-economische activiteiten**.

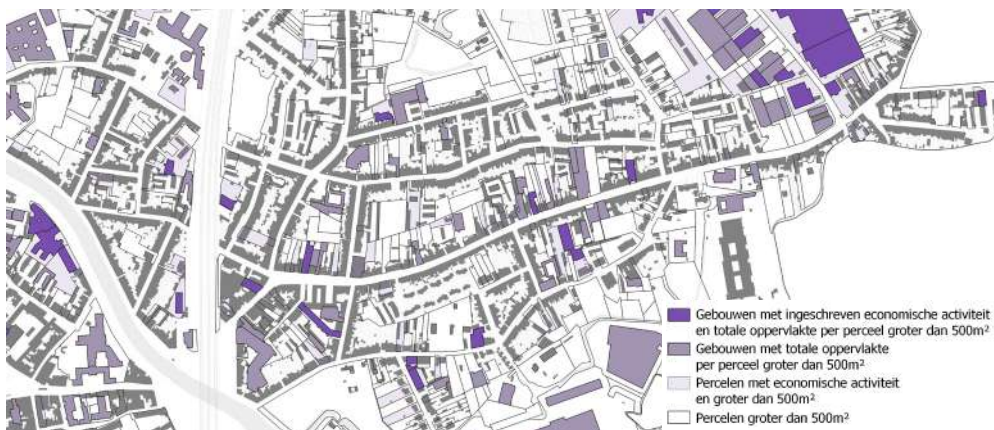
Dat impliceert niet dat dergelijke sites uitsluitend voor economische functies ingezet kunnen worden. In tegendeel, het is de ambitie om de bestaande m² die nu of in het verleden in het teken stonden van economie minimaal vast te houden, maar daarbij ook voor deze sites te zoeken naar een **intensivering van het ruimtegebruik**. Het is daarbij de opzet deze **economische ruimte hand in hand te laten gaan met andere functies zoals wonen, groen, enz.**, dit voor zover de draagkracht van de omgeving niet overschreden wordt.

Welke omgevingen?

We focussen op dié plekken in de stad waar deze interessante korrel aanwezig is, wensen deze medium-clusters voor economie te faciliteren op sites met een **minimale oppervlakte van 500m² én (voormalige) economische activiteiten van minstens 500m²**. Deze komen in alle delen van de stad voor, zowel in de kernstad, de stadwijken als de dorpen. Het spreekt vanzelf dat we deze medium-clusters voor economie **niet ondersteunen in de linten indien de economische activiteit niet gekoppeld is aan een open ruimte-functie zoals bijvoorbeeld landbouw**.



Analyse van de aanwezigheid schaal 500m² in het bestaand weefsel van de binnenstad

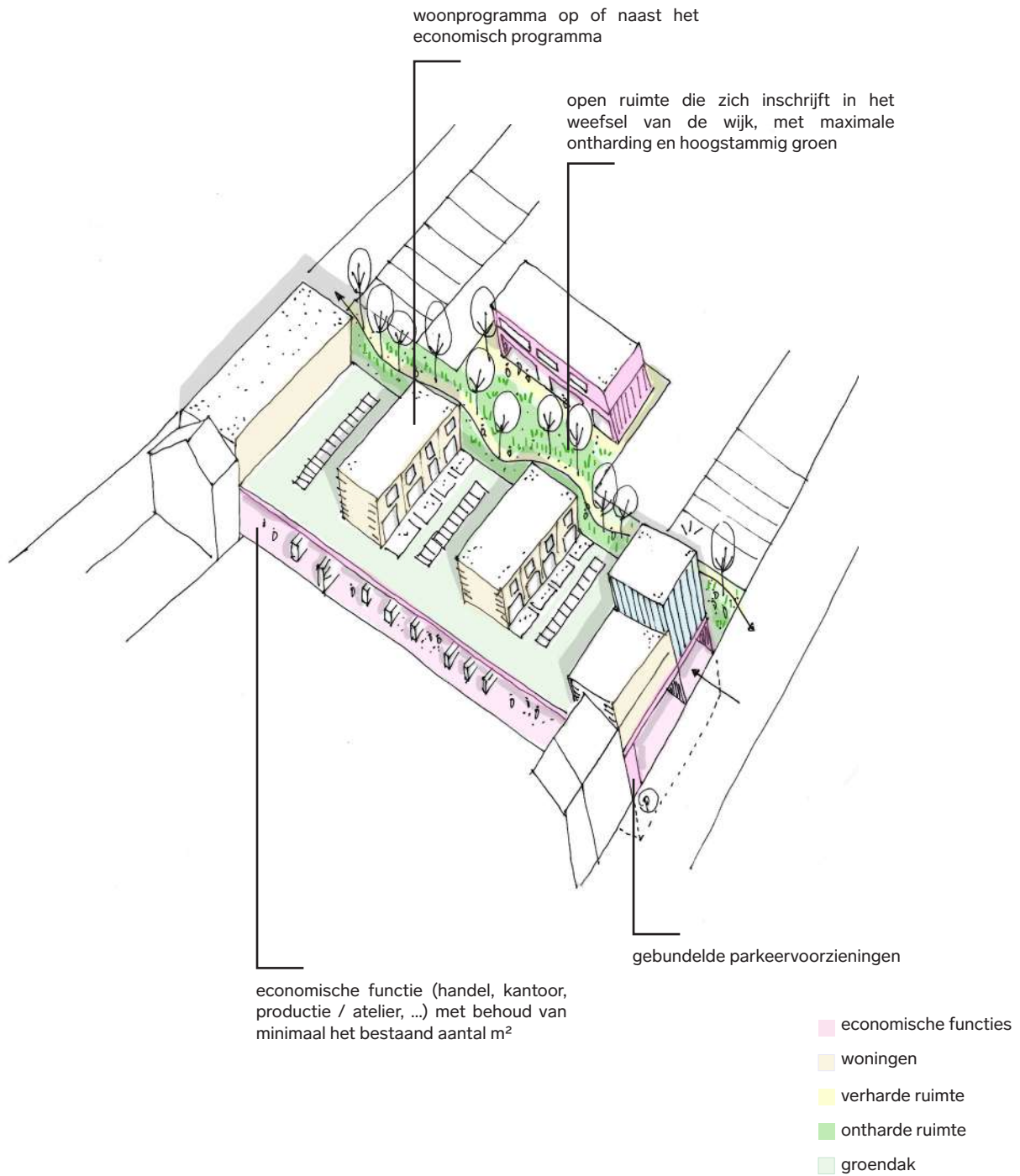


Analyse van de aanwezigheid schaal 500m² in het bestaand weefsel van de wijk Nekkerspoei

Ruimtelijke principes voor de medium-clusters

- Voor de (her)ontwikkeling van sites met een schaal die beantwoordt aan bovenstaande randvoorwaarden, worden volgende ruimtelijke principes naar voor geschoven:
- Een herontwikkeling is mogelijk, mits:
 - **minimaal de bestaande oppervlakte** voor (voormalige) economische activiteiten **behouden** blijft;
 - het **programma voor de site verder kan worden aangevuld** met een woonprogramma, groenvoorzieningen of andere functies (gemeenschapsvoorzieningen, enz.), voor zover de draagkracht van de site niet overschreden wordt.
- Bij de ontwikkeling van de site wordt voorzien in een **bouwkundig ontkoppelde combinatie wonen en werken** om op deze manier de overlast van de economische activiteiten te reduceren en de lange-termijn perspectieven voor de economische functie die er gevestigd zit te kunnen garanderen.
- Op vlak van **mobiliteit** gaat er bijzondere aandacht naar:
 - laden en lossen op eigen terrein en zo dicht mogelijk bij de schil van het bouwblok;
 - de ontsluiting van de site gebeurt zo ver mogelijk van kwetsbare functies (zoals scholen, zorginstellingen, enz.)
 - parkeren wordt opgevangen op eigen site of in de onmiddellijke omgeving
- Ook op deze plekken wordt zo efficiënt mogelijk omgegaan met de ruimte en wordt ingezet op **meervoudig ruimtegebruik**. Er wordt gestreefd naar het delen van ruimten, niet enkel intern, maar ook op wijkniveau, naar gedeelde parkeeroplossingen, naar de mogelijke uitbouw van een logistieke micro-hub of lockers, naar de versterking van het wijkgroen en zachte verbindingen doorheen de site waar mogelijk, enz. zodat deze economische clusters niet functioneren als eilandjes, maar als een volwaardige onderdelen van de wijk. Ook verhardingen worden maximaal meervoudig ingezet, zodat deze tot een minimum kunnen worden herleid. Daar waar de clusters zich in de nabijheid van erfgoed bevinden, kunnen deze worden uitgebouwd met respect voor het aanwezige erfgoed.

VERWEVING MAAT MEDIUM



Illustratieve oefening ruimtelijke principes medium-clusters verweven bedrijvigheid



Maat small: creëren van aanbod en flexibiliteit

Tot slot zit er nog een veelheid aan economische ruimten in de **kleinste schaal onder de 500m²**, maar met een gemiddelde oppervlakte die ergens tussen de 50 en 150m² zit. Deze plekken zijn vaak **erg dynamische omgevingen**, waar ondernemingen van verschillende maat en ouderdom gemengd door elkaar zitten.

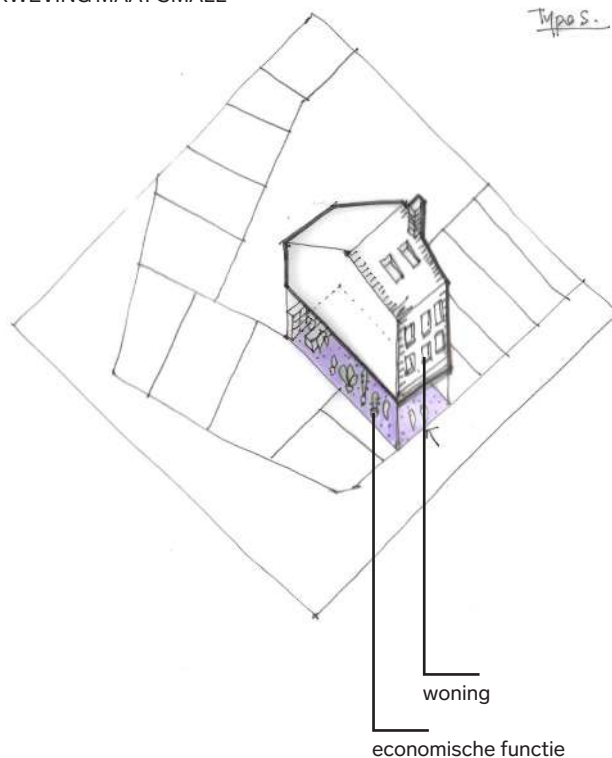
Ambities en ruimtelijke principes maat small

Binnen deze kleinste schaal is de **dynamiek en de flexibiliteit van groot belang** om kansen te kunnen bieden aan de ondernemingen die ruimte zoeken. Daarom is het de ambitie om flexibiliteit

te kunnen bieden/behouden voor zover de ruimtelijke draagkracht van de omgeving dit toelaat. Het is een groep ondernemers die weinig tot niet gestuurd kan worden, aangezien het een dynamische groep is.

Wel is het aangewezen de locatie van deze kleine ondernemingen **mee de basisprincipes van het ruimtelijk beleid te laten volgen**. Dat impliceert dat ze een onderkomen kunnen vinden in de stadskern, in de stadswijken en in de dorpen, maar dat ze niet op hun plaats zitten in linten of de open ruimte, voor zover ze geen activiteit huisvesten die gekoppeld is aan de open ruimte, zoals bijvoorbeeld landbouwactiviteiten.

VERWEVING MAAT SMALL



DEEL 4:

**BOUWEN AAN
TOEKOMSTGERICHTE
BEDRIJVENTERREINEN**

Naast ruimte voor verweven economie in de stad, hebben we in de stad ook nood aan performante ruimte voor bedrijven die niet zomaar te midden van het weefsel een onderkomen kunnen vinden, omwille van de schaal die ze kennen of omwille van de hinderaspecten die ze met zich meebrengen. Deze niet-verweefbare activiteiten vinden hun plaats op onze bedrijventerreinen.

Bedrijventerreinen van uiteenlopende schaal

Mechelen kent een **veelheid aan bedrijventerreinen**, zowel omgevingen met een zeer grote schaal, zoals Mechelen-Noord I, II en III en Mechelen-Zuid als bedrijventerreinen met een beperktere schaal die zich wisten in te schrijven in het bebouwd weefsel van de stad, zoals Douane, Maanstraat, Ragheno, Jubellaan, enz. Binnen voorliggend beleidsplan ruimte maken we een duidelijk **onderscheid tussen de paarse vlekken in de stad, die we beschouwen als kleinschalige bedrijventerreinen, en de grootschalige bedrijventerreinen**, zoals Mechelen-Noord en Zuid.

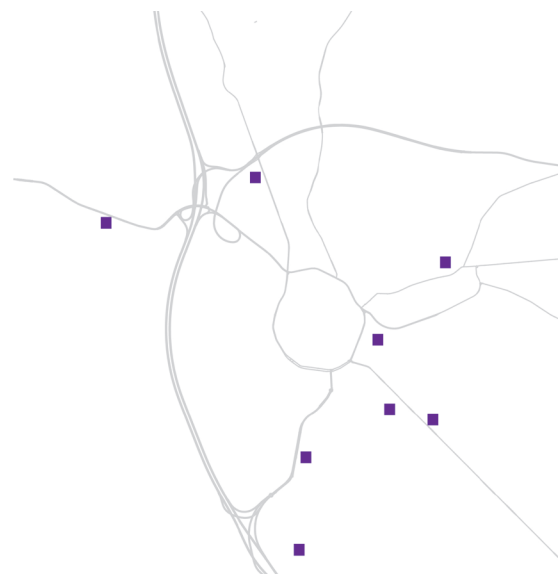
De kleinschalige bedrijventerreinen in de stad willen we volop blijven voorbehouden voor werken. Ze vergen een bijzondere aandacht omdat we - zelfs in bestaande toestand - zeer omzichtig moeten omgaan met de integratie van 'niet-verweefbare' functies op deze plekken, omwille van de nabijheid van het wonen. We focussen daarom op deze plekken op het optimaliseren van de ruimtelijke context, zodat

beter omgegaan kan worden met hinderaspecten en zoveel mogelijk hinder beperkt wordt op deze plekken. Dat maakt dat milieubelastende activiteiten – op een doordachte manier en met de nodige zorg voor de omgeving – blijvend hun onderkomen kunnen vinden in clusters voor verweven bedrijvigheid. Daarnaast willen we deze plekken, die vaak zeer strategisch gelegen zijn, optimaal benutten door intensiever aan de slag te gaan met de beschikbare ruimte en door in te zetten op een gedeeld economisch gebruik van de plekken.

Daarnaast richten we ons in dit hoofdstuk bijgevolg ook **op de grootschalige bedrijventerreinen Mechelen-Noord I, II en III en Mechelen-Zuid**, die grotendeels met gelijkaardige uitdagingen kampen (hoge bezettingsgraad, hoge verhardingsgraad, lage ruimte-efficiëntie, enz.) en die we wensen te laten transformeren tot hoogwaardige en toekomstgerichte bedrijventerreinen.



Grootschalige bedrijventerreinen



Kleinschalige bedrijventerreinen

Voor wie en hoeveel groeien we?

20% groei

Zoals in de inleiding van dit beleidskader aangegeven, dienen we de economische ruimten binnen Mechelen met **20%**¹⁹ **te laten groeien** om de **jobratio op een gelijk peil** te kunnen houden in een groeiende stad, dit echter met grote **waakzaamheid over de toename van het ruimtebeslag**. Binnen de bedrijventerreinen van Mechelen dienen we bijgevolg op zoek te gaan naar bijkomende ruimte op plekken met een bezettingsgraad die boven de 95% ligt. Dit vraagt om een andere kijk op het ruimtegebruik op onze bedrijventerreinen en een zoektocht naar efficiëntiewinsten²⁰.

Strategieën voor kleinschalige bedrijventerreinen

Kleinschalige bedrijventerreinen vertonen grote gelijkenissen met de wijkclusters, zoals beschreven onder hoofdstuk 'ruimte voor verweven bedrijvigheid', maar met een paarse bestemming. Op deze plekken hebben we inherent dezelfde visie voor ogen, aangezien we op deze plekken alle kansen willen bieden aan bedrijven in de nabijheid het stedelijk weefsel en alle bijhorende voorzieningen. We zien deze als dé plekken waar er intensiever met het ruimtegebruik omgesprongen wordt, zodat er gegroeid kan worden binnen **duidelijke zichtbare en herkenbare economische polen**.

Ambities voor de uitbouw van kleinschalige bedrijventerreinen

De rol die kleinschalige bedrijventerreinen opnemen binnen het economisch weefsel van de stad kent grote parallellen met de wijkclusters voor verweven bedrijvigheid. Volgende ambities worden vooropgesteld:

- **Aanbieden van leesbare economische ruimte**

Met de kleinschalige bedrijventerreinen willen we duidelijk leesbare plekken in het weefsel aanbieden, waar een duidelijke concentratie van activiteiten zit. Door een **bundeling** van activiteiten kan een kritische massa gerealiseerd worden die **identiteit en herkenbaarheid** biedt. De grotere schaal biedt tevens de mogelijkheid om ook **meerdere en grotere ondernemingsruimten** aan te bieden, waardoor een diversiteit aan activiteiten op één plek gefaciliteerd wordt. Er ontstaan op deze manier dynamische plekken, waar ook **groeikansen** geboden kunnen worden aan de ondernemingen die er al gevestigd zijn door samenwerking, meervoudig gebruik ed..

- **Omzichtige omgang met het omliggende stadsweefsel / reductie hindergevoeligheid en een stabielere omgeving voor de bedrijven**

Indien we degelijke **lange termijn garanties en een stabielere omgeving voor de bedrijven** willen garanderen, dienen we zeer omzichtig om te gaan met de overgang naar het woonweefsel in de directe nabijheid. Door een **doordachte omgang met de beheersing van de hinderaspecten (mobiliteit, geluid, laad- en losactiviteiten, ...)** kan de overlast gereduceerd worden en kunnen beide functies op een kwalitatieve manier naast en met elkaar functioneren. Op deze manier ontstaan robuuste ondernemingsruimten en kan een ruimer scala van activiteiten een weg vinden naar een kleinschalige locatie in het stedelijk weefsel zonder afbreuk te doen aan de leefkwaliteiten van de omgeving.

- **Kansen op innovatie, dynamiek en kruisbestuiving**

De bundeling van meerdere economische activiteiten op één plek zorgt voor **meer interactie tussen ondernemingen onderling**. Net deze interactie zorgt voor samenwerkingen, kruisbestuivingen en een beter klimaat om tot innovatie te komen. Het is daarbij ook mogelijk dat één of meerdere kleinschalige bedrijventerreinen zich **ontwikkelen tot een economische cluster met een zeer gerichte insteek**, zoals bijvoorbeeld een pool waar bedrijven werkzaam binnen circulaire economie zich vestigen en intensief kunnen samenwerken.

Welke omgevingen beschouwen we als kleinschalige bedrijventerreinen?

Kleinschalige bedrijventerreinen zijn die plekken in de stad die reeds vandaag een 'paarse' bestemming kennen, in de vorm van



Kleinschalige bedrijventerreinen

milieubelastende industrie, zones voor nijverheid, ed. De kleinschalige bedrijventerreinen die zich lenen voor een intensivering van de activiteiten dienen te beschikken over een **goed ontsluitingsprofiel**. Er wordt bijgevolg ingezet op plekken die goed bereikbaar zijn met de fiets en het openbaar vervoer én die tevens nabij het hoofdwegennet liggen, zodat ook een degelijke logistieke ontsluiting geboden kan worden.

We streven naar hoogwaardige en performante kleinschalige bedrijventerreinen, dat impliceert dat het aangewezen zal zijn sommige omgevingen te herconfigureren, zonder daarbij te raken aan het beschikbare areaal aan ondernemersruimten in Mechelen. **Bij een reductie van het aantal m² aan een bepaalde cluster, zal dit elders gecompenseerd dienen te worden.**

Het gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO in tweede orde ten zuiden van de Gentsesteenweg is bijvoorbeeld een gebied dat nooit tot een performante en kwalitatieve ondernemersruimte kan leiden, omwille van de vorm, de ligging in tweede orde én het feit dat deze erg versnipperd aansluit op het wegennet. Het is aangewezen dergelijke plekken te laten evolueren tot kwalitatieve en efficiënte kleinschalige bedrijventerreinen van dezelfde schaal en omvang.

Overzicht kan kansrijke plekken:

- Omgeving Jubellaan
- Omgeving Ragheno
- Omgeving Maanstraat
- Omgeving CG power
- Omgeving Dryport
- Omgeving Brusselsesteenweg
- Omgeving Gentsesteenweg
- ...

Ruimtelijke principes

Voor de uitbouw van wijkclusters voor verweven bedrijvigheid worden volgende ruimtelijke principes voorop gesteld:

- We voorzien in de uitbouw van **compacte clusters**. Dat impliceert dat we intensief met de beschikbare ruimte aan de slag gaan en dat we de functies zoveel mogelijk stapelen, dit binnen de draagkracht van de omgeving.
- Per bedrijventerrein wordt **zoveel mogelijk collectief** gerealiseerd, zodat mobiliteitsoplossingen op niveau van de clusters als geheel worden gezocht, laden en lossen op één plek wordt voorzien, investeringen op vlak van energie kunnen worden gemaximaliseerd, enz.
- Eén of meerdere bedrijventerreinen kunnen een **specifieke roeping of identiteit** hebben, zodat bedrijven die in een bepaald segment werken, of bedrijven die bepaalde voorzieningen nodig hebben, elkaar kunnen treffen. We denken hierbij bijvoorbeeld aan de uitbouw van een wijkcluster die werkt rond circulaire economie, biotechnologie, enz.
- Er wordt ingezet op **meervoudig gebruik**. Dit betekent dat ruimten niet enkel gedeeld worden met de ondernemers die zich vestigen binnen het bedrijventerrein, maar dat de ruimten na de werkuren kunnen aangewend worden als ontmoetingsruimten voor bewoners, verenigingen of andere voorzieningen op wijk- of stadsniveau. Zeker op vlak van **parkeren** schuilen er belangrijke kansen in het meervoudig ruimtegebruik met de buurt, aangezien de ondergrondse parkings (die eventueel iets groter kunnen worden voorzien dan louter wat vereist is i.f.v. het economisch programma) zich 's avonds en in het weekend kunnen ontplooiën tot buurtparkings, waar



Kansrijke plekken voor de uitbouw van wijkclusters + zooms op enkele locaties



Omgeving Jubellaan



Omgeving Maanstraat

ruimte is voor fietsstalplaatsen, deelwagens, de uitbouw van een logistieke micro-hub of lockers en ruimte voor private parkeerplaatsen. Op deze plekken schuilen kansen om een grootschaligere elektrificatie van het wagenpark voor stadsbewoners te kunnen faciliteren. Deze parkings kunnen eventueel uitgebaat worden door een derde partij zodat ondernemers ontzorgd worden.

- De plekken kennen een bestemming in functie van ondernemen en blijven dus in de feiten ook ruimten **die specifiek voorbehouden worden voor niet-verweefbare activiteiten in de stad**, maar met andere groei- en ontwikkelingsperspectieven dan de grootschalige bedrijventerreinen binnen Mechelen. We willen deze ruimten – omwille van de goede ligging en de nabijheid van de stad – **nog intensiever willen gaan benutten**.
- Ten aanzien van de **niet bebouwde ruimte**, hanteren we de principes zoals geformuleerd binnen het beleidskader 'Groengeelblauw Mechelen'. We denken hierbij onder meer aan het behoud van bestaand hoogstammig groen, het beperken van de verhardingsgraad, enz. Niet bebouwde ruimte wordt **maximaal geïntegreerd in het stedelijk weefsel**, zodat ze mee gebruikt kan worden door buurtbewoners.

Ontwikkelingspotentieel voor deze kleinschalige bedrijventerreinen

Binnen de beschreven kleinschalige bedrijventerreinen, schuilt een aanzienlijk ontwikkelingspotentieel. Deze gebieden zijn vandaag vaak bebouwd aan (relatief) lage dichtheden en aan lage bouwhoogten. Wanneer we rekenen aan een gemiddelde bouwhoogte van 3 bouwlagen²¹, maar eveneens ruimte vrijwaren voor gedeelde parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, e.d. (zodat we eveneens ruimte bieden aan de andere ambities die dit beleidsplan ruimte voorop stelt), **bieden de kleinschalige bedrijventerreinen ruimte aan een mogelijke groei van 50% ten opzichte van het huidige programma**. In grootteorde maakt dat we, indien 3 clusters ontwikkeld zouden worden van wijkclusters voor verweven bedrijvigheid of kleinschalige bedrijventerreinen, 20 ha²² aan bijkomende ruimte op stadsniveau kunnen voorzien. Dat maakt dat de **vereiste groei op vlak van economie in het stadsweefsel opgevangen kan worden binnen de wijkclusters voor verweven economie en kleinschalige bedrijventerreinen**.

Overkoepelende strategieën voor de grootschalige bedrijventerreinen Mechelen-Noord én Mechelen-Zuid

De bedrijventerreinen Mechelen-Noord I, II en III en Mechelen-Zuid kennen een aantal gelijkaardige uitdagingen en enkele gebiedseigen uitdagingen. Daarom wordt in wat volgt een onderscheid gemaakt tussen overkoepelende strategieën voor Mechelen-Noord I, II en III en Mechelen-Zuid, die inspelen op de uitdagingen waar ze beiden voor staan.

In wat volgt gaan we in op de ruimtelijke strategieën die voor de grootschalige bedrijventerreinen op Mechels grondgebied naar voor geschoven worden. Het spreekt voor zich dat aspecten rond energie (warmterecuperatie uit RWZI, warmte uitwisseling, uitbouw van energie hubs, windenergie, enz.) meer dan relevant zijn voor de bedrijventerreinen. Deze maken echter geen deel uit van voorliggend beleidskader, aangezien evolutie op vlak van energie te snel gaat om hier gerichte uitspraken over te doen die op de lange termijn standhouden. Het is echter mogelijk om in het kader van voorliggend beleidsplan ruimte in de toekomst nog een beleidskader rond energie op te maken.

1. Behoud aantal m² paarse ruimten

De ruimte voor niet verweefbare functies is zeer schaars in onze stad. De tijd dat we nieuwe ruimte zomaar konden aansnijden om nieuwe ondernemingsruimten te creëren is voorbij, wat maakt dat we **extra waakzaam moeten zijn over de ruimte die we hebben**. Ook zien we dat economische ruimte, **eens het is omgezet naar een andere functie, wijzigt op het vlak van grondprijzen, waardoor we deze niet opnieuw omgezet krijgen naar betaalbare ondernemingsruimten**.

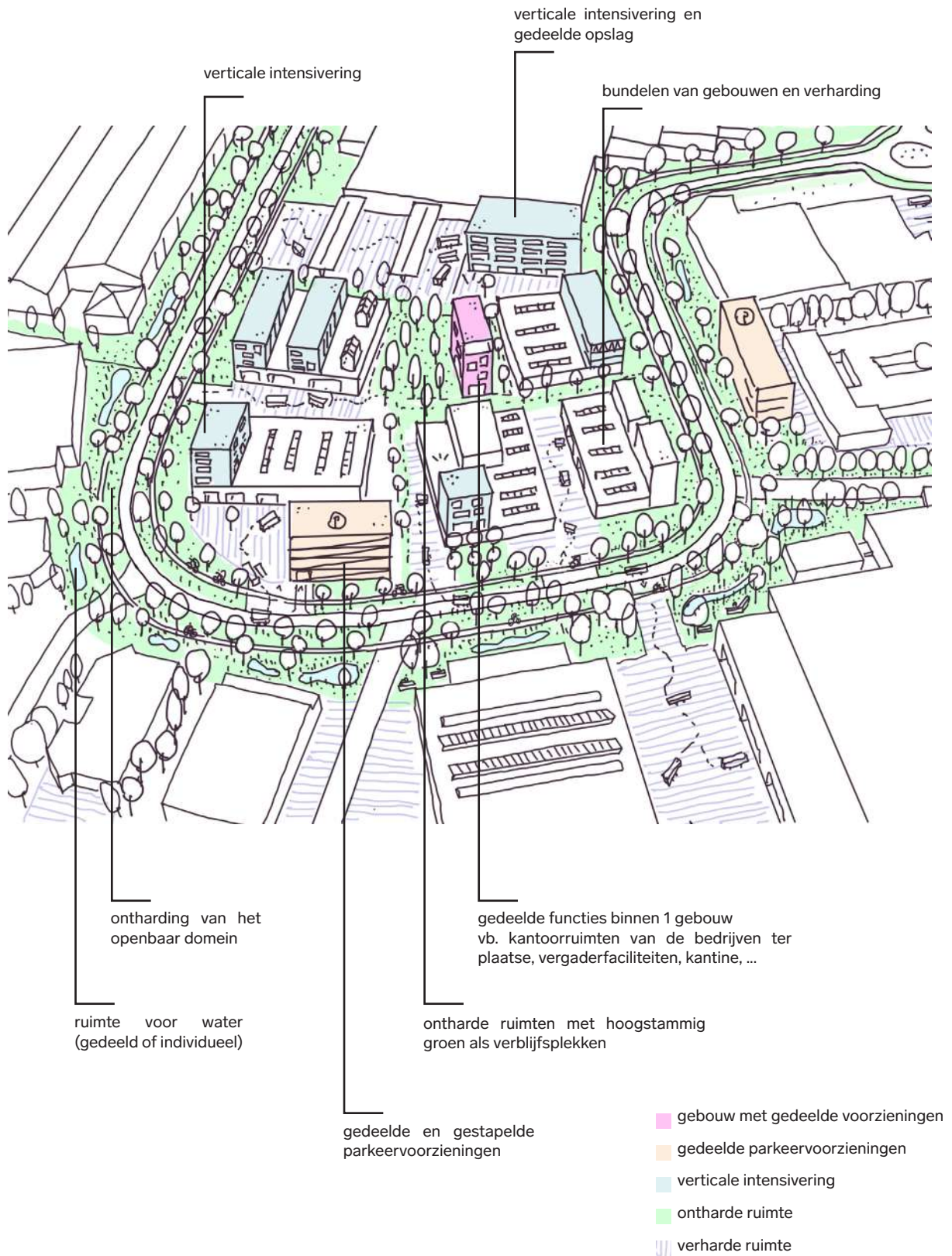
We zetten bijgevolg in op het behoud van het bestaande areaal 'paarse' ruimten op het grondgebied van de stad Mechelen. **Flexibiliteit kan echter geboden worden**, optimalisaties i.f.v. efficiëntie, samenwerkingen of dergelijke kunnen gefaciliteerd worden, voor zover het een uitwisseling van bestemmingen inhoudt en de totale balans aan beschikbare paarse oppervlakte bijgevolg ongewijzigd blijft.

2. Intensivering ruimtegebruik als hefboom voor groei

We hebben als Mechelen een regionale rol op te nemen, ook op vlak van ruimte voor niet-verweefbare bedrijven. We dienen de groei op de grootschalige bedrijventerreinen vorm en plaats te geven door anders en intensiever met ons ruimtegebruik aan de slag te gaan. Dat betekent dat we binnen onze beschikbare ruimte inzetten op flexibiliteit en een andere omgang met ons ruimtegebruik op vlak van typologieën, bouwhoogten, samenwerkingen, meervoudig ruimtegebruik, enz. We zetten daarom naar de toekomst toe in op:

- Hoger en compacter bouwen
Daar waar bedrijven tot op heden vaak het programma op één bouwlaag voorzien en grote restruimten op percelen laten, moeten we naar de toekomst toe de beschikbare ruimte beter benutten. Dat betekent dat we moeten **faciliteren dat bedrijven hoger kunnen bouwen en beter kunnen stapelen én dat er minder restruimten voorzien worden** tussen de gebouwen en programma's, door bv. gebouwen korter of zelfs tegen elkaar te plaatsen.

MECHELEN-NOORD



Illustratieve oefening intensivering van het ruimtegebruik

- Meervoudig ruimtegebruik
De verschillende programma-elementen worden **minimaal naast elkaar geplaatst**, de beschikbare ruimte wordt **zoveel mogelijk meervoudig ingezet**. Daken bieden plaats aan energievoorzieningen, groenvoorzieningen, verblijfsruimten, enz. Buffers zijn meer dan een ongebruikt deel van de site, maar vormen een volwaardige groene ruimte, onbebouwde delen van sites worden maximaal ingezet.
- Gedeelde voorzieningen
Tussen bedrijven onderling wordt op zoek gegaan naar gedeelde voorzieningen, zodat **niet ieder bedrijf dezelfde ruimten voorziet op eigen kavel**. Functies zoals een kantine, opslagruimten, kantoorprogramma, vergaderfaciliteiten, parkeervoorzieningen, maar ook waterzuivering, enz. kunnen met een aantal bedrijven gedeeld worden, zodat er zowel **ruimtelijke als financiële winsten te boeken zijn**.
- Maximaliseren van de meekoppelkansen
Er wordt gezocht naar meekoppelkansen. Dit zijn kansen die **bijkomend gecreëerd worden door de intensivering van het ruimtegebruik**. De samenwerkingsverbanden die ontstaan tussen bedrijven onderling, leiden namelijk tot kansen om optimalisaties te bekomen op vlak van energiekringlopen (de uitbouw van een Ehub per bedrijventerrein), op vlak van verbetering van biodiversiteit (omdat er gekomen kan worden tot een gemeenschappelijk onderhoud), enz. Dit zijn kansen die we zeker niet mogen laten liggen!

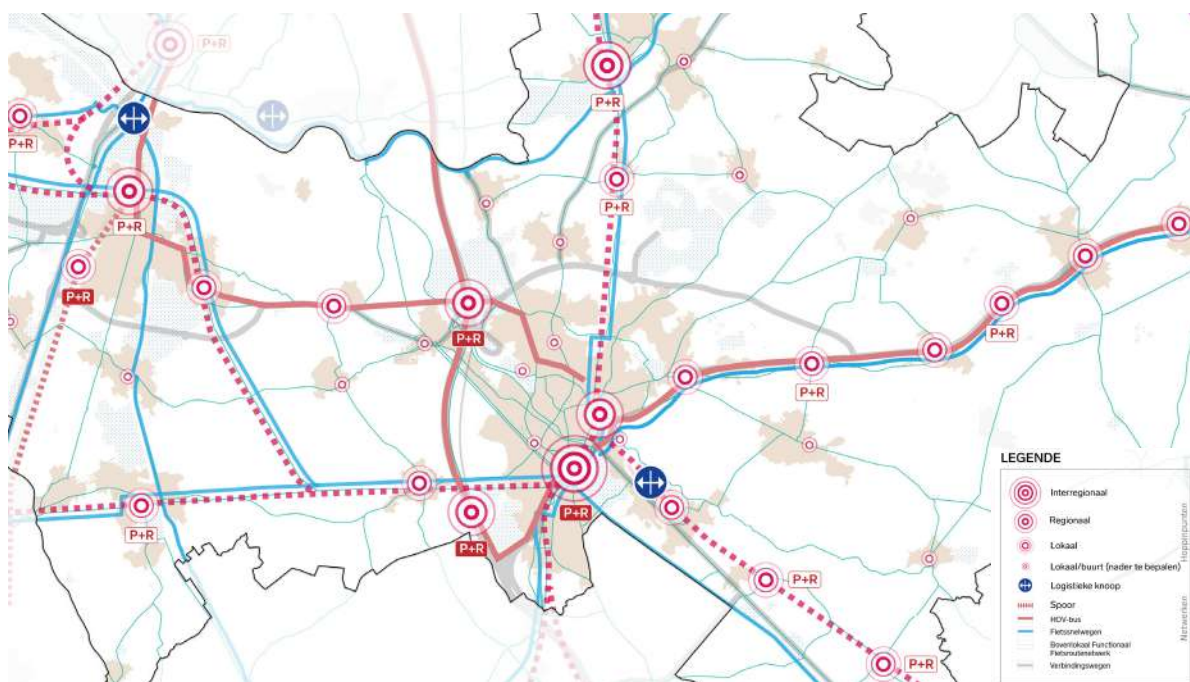
3. Niet-verweefbaar programma

De ruimte voor bedrijvigheid is schaars, de bezettingsgraad van de bedrijventerreinen is zeer hoog. Cijfers tonen aan dat meer dan 95%

van de terreinen op Mechelen-Zuid, Noord I en II benut zijn²³. Om aan de bestaande en toekomstige ondernemingen plaats te kunnen bieden, dienen we in te zetten op efficiënt ruimtegebruik. Dat betekent ook dat we de ruimte op de **bedrijventerreinen voorbehouden voor dié functies die niet verweefbaar zijn en bijgevolg inherent thuishoren op deze plekken**. Functies die in stad(swijken) thuishoren, zoals nieuwe kantoorprogramma's of voorzieningen, aangezien ze **verweefbaar zijn én ze een meervoudig gebruik kennen, brengen we niet onder op onze bedrijventerreinen als zelfstandige programma's**. Ze nemen namelijk ruimte in van ondernemingen die nergens anders een onderkomen vinden, laten grondprijzen stijgen op deze plek waardoor de economische ruimte minder betaalbaar wordt voor de ondernemers die hier thuishoren, zorgen voor meer mobiliteit naar de bedrijventerreinen die vaak met de auto opgenomen wordt en kennen op deze plek een veel lager meervoudig gebruik door mensen die niet op de bedrijventerreinen hoeven te zijn. Ook zijn het functies die inherent voor levendigheid zorgen in de kernen. Door ze op de bedrijventerreinen te voorzien, nemen we kansen weg om onze kernen verder te ontplooiën tot dynamische en levendige plekken. We behouden onze bedrijventerreinen dus voor de niet-verweefbare activiteiten.

4. Hoogwaardige werkomgeving

De omgang tussen werknemers en hun werkomgeving wijzigt. De kwaliteit van de werkomgeving wordt hoe langer hoe belangrijker en bepalend in de keuze voor een bepaalde werkplek. Dat maakt dat de identiteit, de kwaliteit en de gezondheid van onze bedrijventerreinen belangrijk zal zijn,



Ontwerp synthesenota vervoersregio Mechelen, juni 2022'

om zich naar de toekomst toe te kunnen blijven **ontplooiën als een hoogwaardige en aantrekkelijke werkomgeving**.

Deze hoogwaardige werkomgeving wordt enerzijds vormgegeven door de **beeldkwaliteit, omgevingskwaliteit en de verblijfskwaliteit van de werkomgeving**. Hiervoor zetten we maximaal in op ontharding (zie 5. Groen voor grijs) en de uitbouw van verblijfsplekken.

Daarnaast is ook de **connectiviteit met de omgeving van belang**, zodat werknemers op een aangename manier tot op het bedrijventerrein geraken, maar even goed onder de middag vlot in de binnenstad of in de open ruimte kunnen staan. We zetten daarom in op een betere aansluiting op de verschillende mobiliteitsnetwerken en het aanbod aan alternatieve modi te versterken. Het is noodzakelijk om de bedrijventerreinen aan te sluiten op de functionele en recreatieve zachte



netwerken (fietsnetwerk, voetgangersnetwerk) en daarnaast een hoogwaardige en betrouwbare aansluiting te verzekeren op het netwerk van openbaar vervoer. Ieder bedrijventerrein beschikt in de toekomst over een Hoppinpunt²⁴, volgens de plannen van de vervoersregio, en dit moeten we aanwenden om van hieruit een zeer hoogwaardig en zichtbaar voor- en natransport te organiseren.

Tot slot mogen de bedrijventerreinen **niet functioneren als een eiland in de stad**. Er dient daarbij bijzondere aandacht te gaan naar de randen rondom de bedrijventerreinen, waarbij we functioneel en ruimtelijk de verbinding willen leggen tussen het woonweefsel en de bedrijventerreinen. We moeten goed afwegen welke functies bij voorkeur in de randen rondom de bedrijventerreinen georganiseerd worden, zoals voorzieningen, zodat we hier de relatie kunnen leggen met ons woonweefsel en onze kernen.

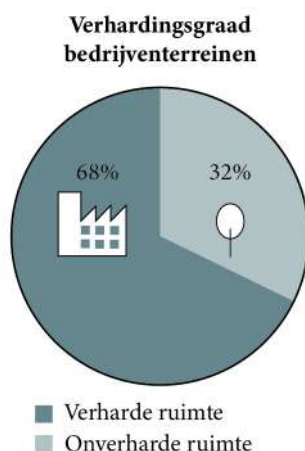
5. Groen voor grijs

De bedrijventerreinen vormen vandaag de dag de meest verharde plekken op het Mechelse grondgebied²⁵, met **Mechelen-Noord I en II als de meest verharde plek binnen Mechelen**. Om de ruimte klimaatrobust (en bijgevolg toekomstbestendig) te maken en de bedrijfszekerheid op deze plekken te kunnen garanderen, zullen we moeten ontharden. Deze ontharding heeft een belangrijke maatschappelijke meerwaarde, maar ook voor de bedrijfsvoering zelf is de ontharding van belang. Onderzoek²⁶ toont namelijk aan dat **minder hittestress zorgt voor een hogere productiviteit en een lager ziekteverzuim, dat er minder koeling vereist is**, dat een groene omgeving zorgt voor een **hogere**

vastgoedwaarde en een beter imago, en dat we met een ontharde omgeving **anticiperen op intensievere en frequentere wateroverlast** ten gevolge van de klimaatveranderingen.

Ook dienen we de **waterkwaliteit in de stad** op peil te houden. Dat maakt dat de verschillende componenten en functies van het watersysteem (opvang, buffering, infiltratie, afvoer) minstens moeten behouden blijven, en waar mogelijk versterkt. Dat betekent dat intensivering van het ruimtegebruik ook hand in hand zal moeten gaan met een ontharding. En op plekken waar de verharding toeneemt in functie van de ontplooiing van de economische activiteiten, moet maximaal ingezet worden op buffering en infiltratie.

We zetten daarom in op een strategie die maximaal grijze ruimte inruilt voor groene plekken. Dit is een strategie die zich zowel binnen de **publieke als de private ruimte** dient door te zetten. Het Hemelwaterplan Mechelen analyseerde reeds het grote aandeel verharde ruimtes en dakoppervlaktes en duidde op de grote potentie in de bedrijventerreinen om de afstroom van hemelwater te beperken.



Publiek domein

Op het publiek domein hebben we reeds op bepaalde plekken een duidelijke aanzet van deze vergroening: de rijbaan is herleid tot een minimum, er zijn gescheiden voetpaden en de rest van de openbare ruimte is voorzien van gras en hoogstammig groen. Het beeld waarin we zoeken naar een 'groene laan', willen we naar de toekomst toe verder versterken, en aanvullen met volgende ruimtelijke strategieën:

- Daar waar mogelijk **breken we het teveel aan verhardingen op**. We streven daarbij naar een maximum aan enkelrichtingstraten, die de reductie van het asfalt nog kunnen versterken.
- We voorzien **halfverhardingen** waar mogelijk, zeker voor kleine parkeerpockets, of in de randen van de weg.
- We streven naar een **kruindekking van minimum 30%**²⁷. Door te streven naar de 30% kruindekking, behouden we de vrijheid door op sommige plekken veel meer bomen te planten, en op andere plekken wat minder. Zo kunnen we per locatie rekening houden met het gewenst programma, de ruimtelijke context of eventuele technische beperkingen.
- Er wordt maximaal ingezet op **gebundeld parkeren**. We trachten af te stappen van kleine pockets van verspreid parkeren, maar zoeken hier een efficiëntiewinst op vlak van ruimtegebruik.
- We zoeken naar een **verbetering van de kwaliteit van onze groene ruimten**. Een extensief beheer kan ons helpen om de biodiversiteit van de groenruimten te verbeteren en eveneens om een rijkere beeldwaarde te krijgen.

Privaat domein

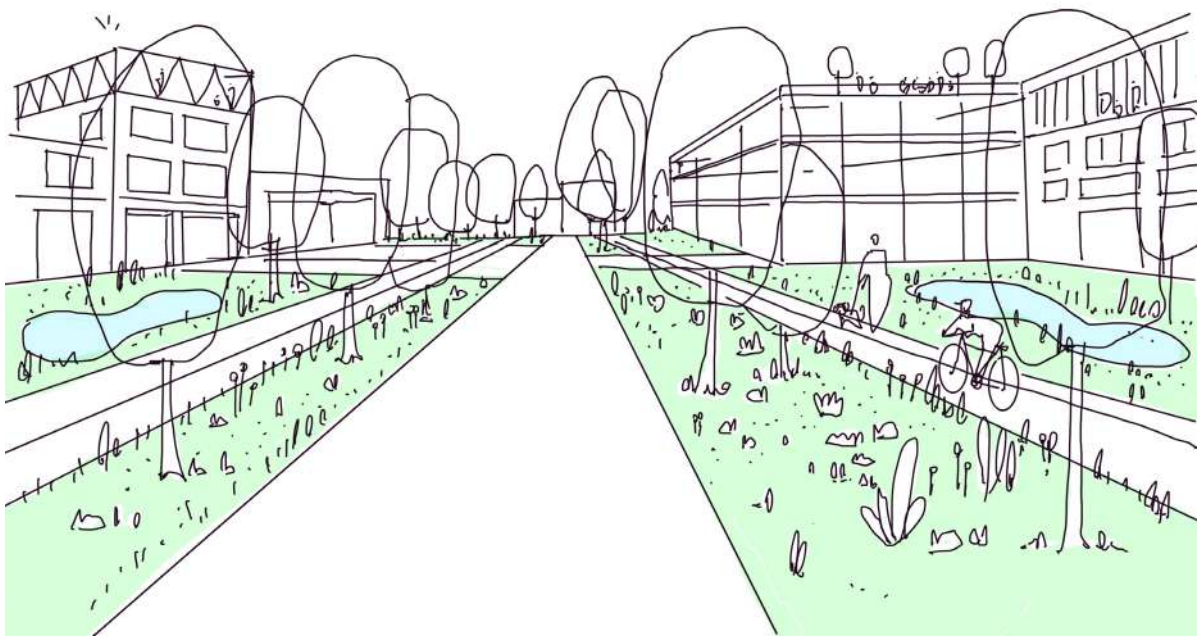
Vanuit de aanzet die op het publiek domein gerealiseerd wordt, stellen we de ambitie om deze strategieën verder te ontplooiën op de private kavels. Volgende ruimtelijke principes zijn daarbij sturend:

- We voorzien, net zoals in de overige delen van de stad, een **kruidekking van minimum 30%**. Door ook hier te streven naar de 30% kruidekking, behouden we de vrijheid door op sommige plekken veel meer bomen te planten, en op andere plekken wat minder. Zo kunnen we per locatie rekening houden met het gewenst programma, de ruimtelijke context of eventuele technische beperkingen. Op plaatsen waar de 30% kruidekking niet gerealiseerd kan worden door middel van bomen, kan mits argumentatie van de afwijking ook een groendak mee in rekening gebracht worden om de 'kruidekking' te halen, aangezien deze eveneens bijdragen aan de klimaatambities op vlak van hitte, verdamping, vertraagde waterafvoer, enz.
- Op vlak van waterbuffering wordt er maximaal bovengrondse en gebundelde buffering voorzien. Hierbij zijn er kansen om collectieve systemen voor opvang en herbruik van hemelwater te voorzien.
- Bij de inplanting van gebouwen wordt ook buiten de kavelgrenzen gekeken: **niet-bebouwde stroken sluiten maximaal op elkaar aan**, zodat ze niet langer restruimten vormen, maar meer substantiële en kwalitatieve groene stroken tussen de bebouwing.
- Daar waar **parkeeroplossingen** niet gestapeld (kunnen) worden voorzien, dienen ze uitgevoerd te worden in een **halfverharding** en worden ze **maximaal voorzien van bomen**.

- Ook op de private terreinen streven we naar een extensief groenbeheer.
- We streven naar zo veel mogelijk benutten van de platte daken door het realiseren van groendaken, parkeerdaken, of gebruik voor zonnepanelen.



Referentiebeelden ontharding van bedrijventerreinen



Illustratieve oefening voor vergroening van openbaar en privaat domein + intensivering van het ruimtegebruik

Gebiedsgerichte principes voor grootschalige bedrijventerreinen

Naast een aantal overkoepelende principes, is het ook belangrijk om te werken aan complementaire economische polen, die door een verschillende context (stedelijk versus randstedelijk) kunnen inspelen op uiteenlopende vestigingswensen.

Binnen volgend hoofdstuk focussen we daarom op een aantal gebiedsgerichte principes die ervoor zorgen dat Mechelen-Noord I, II en III en Mechelen-Zuid, hun eigenheid ten gevolge van hun uiteenlopende ligging kunnen versterken en op een zeer gerichte manier kunnen inspelen op hun eigen specifieke uitdagingen.



Schematische voorstelling van verschillende focus voor Mechelen-Noord en Mechelen-Zuid

Mechelen-Zuid als stedelijke pool voor grootschalige bedrijvigheid

Uitdagingen en ambitie

Mechelen-Zuid is een bedrijvenzone dat zich vanaf de jaren '60 en '70 wist te ontplooiën in de grote open ruimten tussen het woonweefsel van Mechelen-Zuid, Geerdegem-Schonenberg en de Hombeeksesteenweg. De schaal van de beschikbare ruimte liet toe om plaats te bieden aan bedrijven met een zeer grote omvang, zoals onder meer Proctor & Gamble die eind jaren '50 de weg vond naar Mechelen. Tot op heden is deze situatie dezelfde gebleven: **bedrijfskavels en -gebouwen met een zeer grote schaal zitten vervlochten tussen een woonweefsel** dat zich verder ontwikkelde tussen de twee lobben van het bedrijventerrein. Beide functies worden van elkaar gescheiden door een bufferruimte (voorzien in het gewestplan) en diepe tuinen van de naastgelegen woningen. Niettegenstaande het milieubelastend karakter van deze bedrijven, gaan **beide functies in relatieve harmonie naast elkaar**. Toch vormen ze ergens een bedreiging voor elkaar, aangezien het moeilijk is om de woonfunctie te laten groeien zonder dat de industrie hier negatieve gevolgen van ondervindt en omgekeerd. Daarom moeten we erover waken dat we beide functies op de lange termijn **zekerheid kunnen bieden om zich te kunnen ontwikkelen als kwalitatieve omgevingen, zonder dat ze elkaar nadelig beïnvloeden**.

We stellen als ambitie om **de ruimte voor economie in Mechelen-Zuid op de lange termijn veilig te stellen**. Dit kunnen we echter enkel realiseren indien we **zowel goede wooncondities als goede economische condities kunnen verzekeren en de nadelige gevolgen van de nabijheid van grootschalige economie en wonen beperken**.

Voor Mechelen-Zuid schuilt er daarom een **belangrijke opgave in de randen van het bedrijventerrein**: daar waar beide functies elkaar raken. Nu zorgen de buffers enkel voor een afstand tussen woonlint en bedrijventerrein, maar worden hinderaspecten (licht, zicht, geluid, trillingen, ...) weinig gebufferd. Een andere omgang met deze buffers van het bedrijventerrein, kan een hefboom betekenen voor zowel een verbetering van de wooncondities (reductie hinderaspecten, creëren van een gezonde leefomgeving) als voor de economie (reductie conflict met

omwonenden, versterking van het economisch weefsel, betere lange-termijngaranties). We zoeken dus binnen deze huidige bufferruimten naar **een verbeterde contactzone, waarin we innovatie een plaats geven om wonen en bedrijvigheid op elkaar te betrekken**. Het programma dat deze contactzone vormgeeft mag geen bedreiging vormen voor de bestaande en toekomstige bedrijven in het bedrijventerrein. Dat betekent dat hierin geen plaats geboden kan worden aan bijkomende woningen of gemeenschapsvoorzieningen, die last kunnen ondervinden van bepaalde hinderaspecten vanuit het bedrijventerrein, omdat we op deze manier het conflict tussen het woonweefsel en het bedrijventerrein juist zouden vergroten. We mikken daarom op **bijkomende ruimte voor verweven bedrijvigheid** – die verzoenbaar is met beide functies - **of (publiek toegankelijke) groene ruimten**, die kwaliteit bieden aan zowel het wonen als de bedrijven.



Vervlechting van bedrijfskavels en woonweefsel t.h.v. Geerdegem-Schonenberg

Ruimtelijke principes:

- Kwalitatieve overgangen via verweefbare economische activiteiten
Binnen de buffers kan een **economisch programma ontwikkeld worden dat zich leent om te verweven** naast het wonen. Daar kunnen ruimten voor kleine KMO's, ambachten, industrie 4.0, enz. gecreëerd worden die op vlak van hinder minder druk leggen op de woonkwaliteit van de woningen in de directe omgeving.
- Er wordt een doordachte overgang voorzien tussen de woonwijken en het bedrijventerrein. De schaal die gehanteerd wordt binnen de contactzones kan een iets grotere vorm aannemen vlakbij de bestaande bedrijven van Mechelen-Zuid, maar bouwt af in de nabijheid van het woonweefsel. De ruimte wordt **intensief benut door programma's te stapelen**. Ook op de volumes van de bestaande gebouwen kunnen bijkomende bouwlagen toegevoegd worden, dit voor zover de draagkracht van de site en de omgeving het toelaat. De economische functies en woonfuncties worden ook op elkaar betrokken door (publiek toegankelijke) groene ruimten die mee verweven kunnen worden. De ontsluiting van het logistiek verkeer gebeurt via het bedrijventerrein zelf, het netwerk van zacht verkeer doorheen de contactzones vervlecht het woonweefsel met trage routes doorheen het industriegebied.
- Versterken van kwaliteit en beleefbaarheid van het groen
Ook op deze plek houden we vast aan de principes uit het beleidskader 'Groengeel blauw Mechelen'. Dit betekent concreet dat **het**

bestaand hoogstammig groen waardevol is en gevalideerd moet worden. Nieuwe ontwikkelingen schikken zich maximaal tussen groene plekken met een hoge ecologische waarde. Tegelijk moet het bestaand groen, dat nu vaak restruimten zijn, beleefbaar / zichtbaar worden. Door ze slim aan elkaar te schakelen ontstaat een coherent groenblauw netwerk in Mechelen-Zuid. Ook kunnen deze plekken waar nodig voorzien worden van wegen voor zachte weggebruikers, die ontspanningsmogelijkheden voor omwonenden aanreiken. Daarbij blijft echter de ambitie om te waken over de verhardingsgraad binnen het gebied en de groene ruimte om maximaal uit te bouwen als robuuste plekken waar ruimte is voor water, biodiversiteit, enz. en zo bijdraagt aan de mentale en fysieke gezondheid van Mechelaars én werknemers in het gebied.

- Waarderen van de beeldbepalende elementen
De **beeldbepalende plekken in de omgeving moeten vastgehouden worden omdat ze identiteit geven aan de wijk**. Zo heeft bv. het aanblik van de site Huyghebaert zijn kwaliteiten en hoort de watertoren met zijn groene omgeving ook tot het collectief geheugen. De kwaliteiten van deze plekken mogen niet verloren gaan in de zoektocht naar een optimaler gebruik van deze ruimte.
- Aandacht voor groeimogelijkheden van Seveso- of Vlarem-gevoelige bedrijven
Bij het aanwenden van de buffers, wordt expliciet rekening gehouden met de afstandsregels vanuit de Vlarem-wetgeving of de randvoorwaarden vanuit de veiligheidsrapporten van de bestaande

bedrijvigheid, zodat het **aanwenden van de buffers niet leidt tot een reductie van de groeikansen voor milieubelastende bedrijven**. Op plekken waar minder populatie in de buffers toegelaten mag worden, kan ingezet worden op de uitbouw van publieke ruimte, groenstructuren, enz. die eveneens bijdragen aan de kwaliteit van het woonweefsel én het bedrijventerrein.

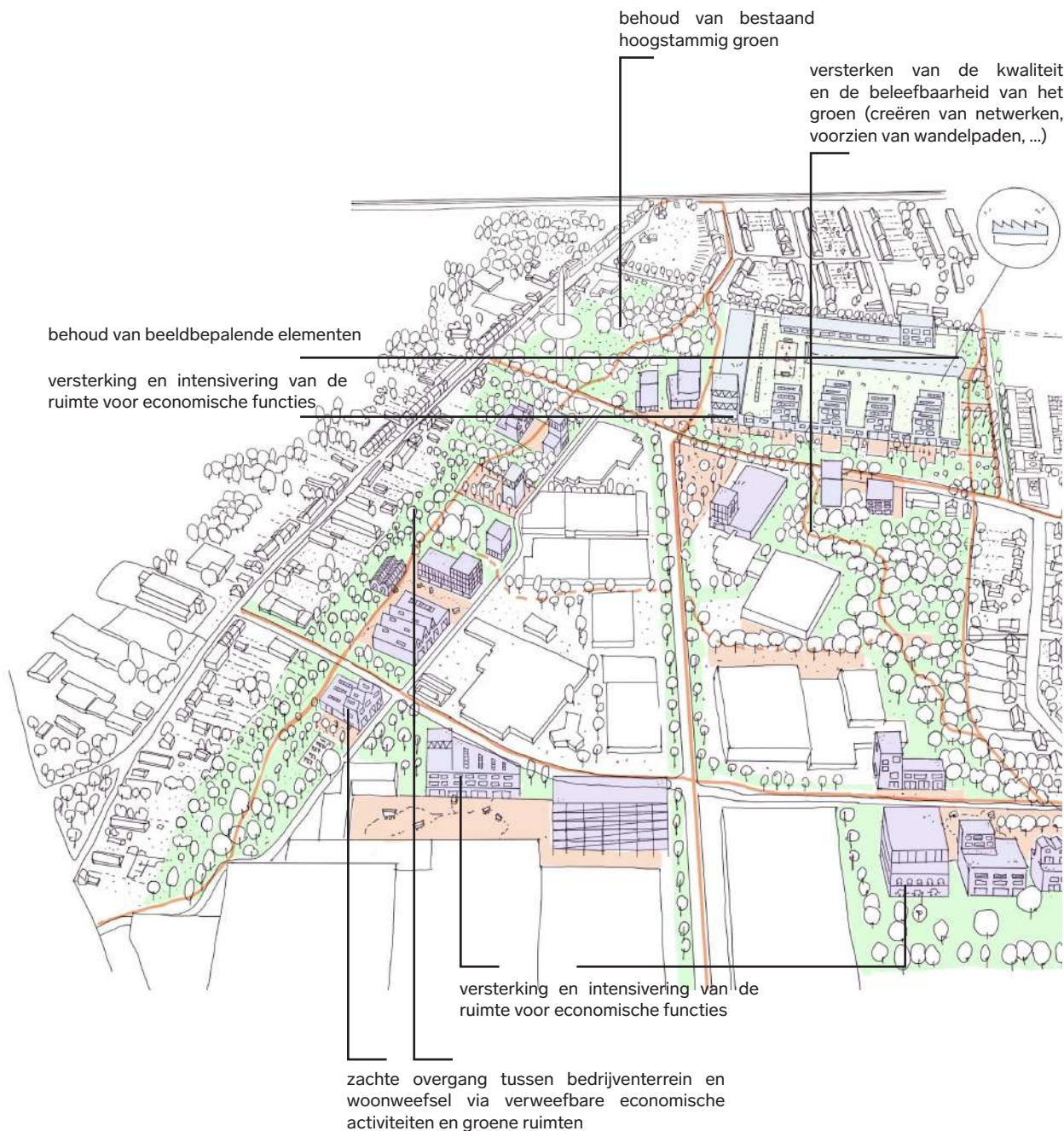
Ontwikkelingspotentieel

Binnen de randen van Mechelen-Zuid ligt nog een veelheid aan ruimte, die voor ontwikkeling in aanmerking komt. Het verweefbare economische programma kan hier verder worden ontwikkeld.

Binnen deze randen is er **voldoende ruimte om de vooropgestelde 25% groei** aan verweefbare economische ruimte een plaats te kunnen bieden.

Ook **in de eigenlijke kern van het bedrijventerrein is er ruimte voor groei**, aangezien een verhoging van het ruimtelijk rendement wenselijk is. We leggen hier echter geen specifieke groeiambities op, aangezien hierop weinig gestuurd kan worden. We passen de strategieën toe die opgegeven worden voor alle bedrijventerreinen, wat maakt dat we door een intensivering van het ruimtegebruik, een gedeeld en meervoudig ruimtegebruik willen komen tot de creatie van minimaal 20% extra ruimte voor niet-verweefbare bedrijven.

MECHELEN-ZUID



- economische functies
- verharde ruimte
- ontharde ruimte
- groendak

Illustratieve oefening ruimtelijke principes randen Mechelen-Zuid

1. Dolphins Centre, Tetbury



2. Bedrijfsgebouw Ryhove, Gent



3. Halles, Cachan



4. Iceland wharf, Londen



Beeldmateriaal: referenties van menging van (verweven) economische (productie)activiteiten die qua schaal en typologie verzoenbaar zijn met het woonweefsel

Mechelen-Noord als groene en geconnecteerde randstedelijke pool

Uitdagingen en ambitie

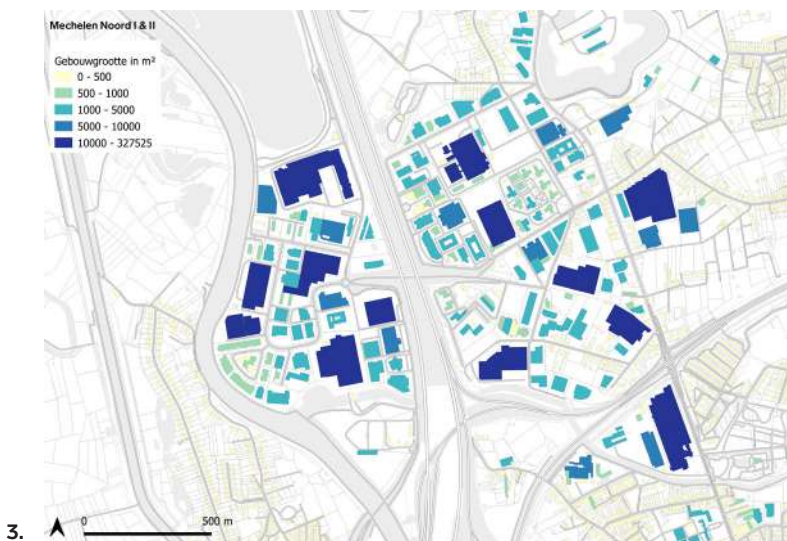
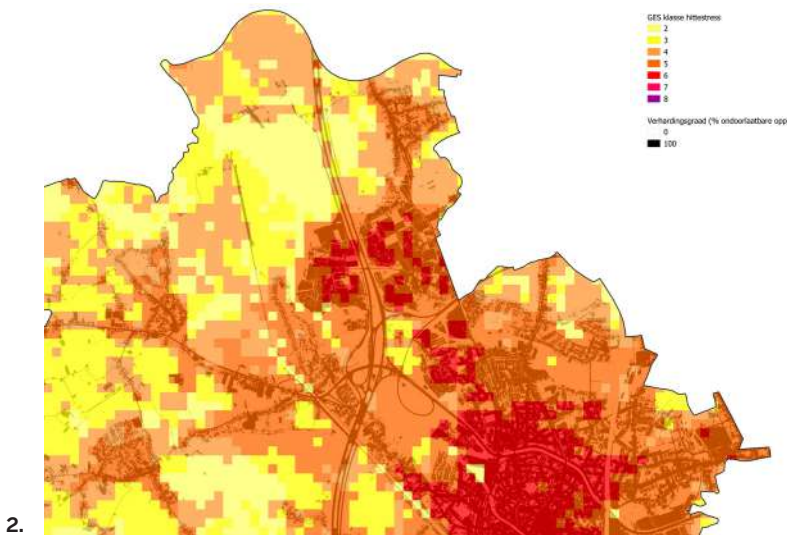
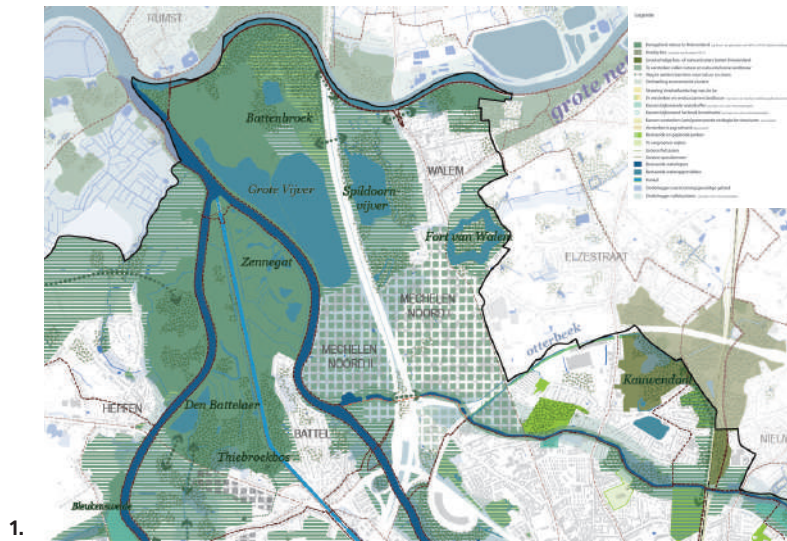
Mechelen-Noord I, II en III kennen een hele andere context dan Mechelen-Zuid. Het bedrijventerrein bevindt zich in een randstedelijke omgeving en in het hart van de Dijlevallei, maar de reeds ontwikkelde bedrijventerreinen Mechelen-Noord I en II kennen een **zeer hoge verhardingsgraad**. Deze verhardingsgraad zorgt voor zeer hoge hittestress op warme dagen, en staat tevens haaks op de ligging te midden van de Dijlevallei en de nood aan ruimte voor water en waterinfiltratie. Het **grootschalig ontharden van het bedrijventerrein**, zonder te raken aan de oppervlakte en groeikansen voor de bedrijven vormt bijgevolg een **belangrijke uitdaging**.

Het bedrijventerrein is in principe **zeer goed ontsloten met de wagen**, maar kent daarentegen een veel **minder performante ontsluiting met de fiets of het openbaar vervoer**, waardoor de randstedelijke ligging ook enkele nadelen met zich meebrengt (hoog autogebruik, files op de ontsluitingswegen op piekmomenten). Een bestaand knelpunt is de te beperkte **betrouwbaarheid van het openbaar vervoer**, waardoor de bus zeer weinig gebruikt wordt. Via de studie 'vervoersregio Mechelen' wordt vandaag gestudeerd op het openbaarvervoernet in en rond Mechelen en worden oplossingen onderzocht om het openbaar vervoer in deze omgeving performanter te krijgen.

Mechelen-Noord I en II zijn samen in ontwikkeling gegaan in de jaren '70, waardoor er veel ruimte beschikbaar was en het bedrijventerrein zich maar heel stelselmatig vulde. Dat bracht met zich mee dat het geheel **organisch groeide** en er een zeer **grote diversiteit** aan bedrijven (en dus ook bouwvolumes) ontstond. Dat maakt dat Mechelen-Noord I en II moeilijker leesbaar zijn en de ruimtelijke structuur niet helder is. Daardoor is het moeilijk om de juiste weg te vinden binnen de bedrijventerreinen voor niet frequente bezoekers. Bijkomend zorgt de **autostrade voor een sterke barrière tussen Mechelen-Noord I en II**, de verbinding beperkt zich tot 1 brug, waardoor er weinig functionele uitwisseling is tussen beide.

Mechelen-Noord III is tot op heden nog niet ontwikkeld en vertrekt dus op dit ogenblik nog van een leeg blad. Het spreekt vanzelf dat we hier de lat hoog willen leggen, gezien de schaarste van beschikbare ruimte voor niet-verweefbare bedrijvigheid. Een belangrijke randvoorwaarde op deze plek is echter, net zoals in Mechelen-Noord II, de nabijheid van de Dijle die een **belangrijke watergevoeligheid** met zich meebrengt.

We hebben als stad echter de ambitie om het bedrijventerrein te **ontplooiën tot een hoogwaardig en toekomstgericht bedrijventerrein, dat net kwaliteiten kan putten uit zijn randstedelijke ligging**. Een bedrijventerrein dat inspeelt op zijn ligging temidden van groen en water, dat helder leesbaar is én een bedrijventerrein dat goed geconnecteerd is met de rest van de stad en de ruime omgeving.



Inbedding van Mechelen-Noord in de natuurlijke context (1), hittekaart (2) en schaal van gebouwen (3)

Ruimtelijke principes voor Mechelen-Noord I, II en III

1. Verbetering van inbedding in de netwerken

Mechelen-Noord I, II en III werken vandaag de dag enigszins als eilanden in het weefsel. Ze zitten verscholen achter grote infrastructures, die het bedrijventerrein verhinderen om aansluiting te maken met de stad en het omliggend weefsel. Om het bedrijventerrein te **linken met de stad**, wat nodig is voor de leefbaarheid (zie hogerop), moet er een verbeterde integratie zijn zowel in de **mobilitetsnetwerken** als in het **bebouwd weefsel**.

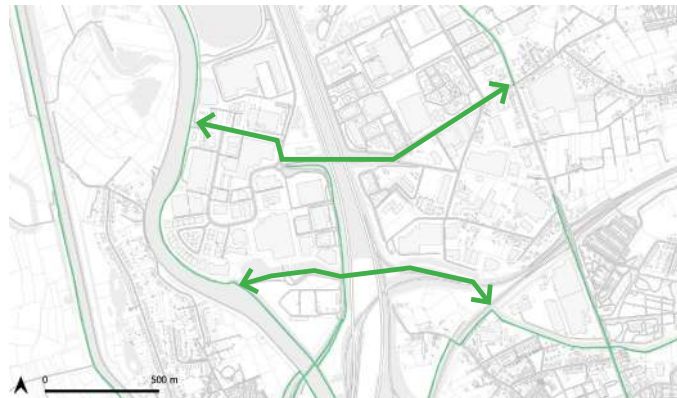
Op vlak van **mobilitetsnetwerken**, wordt ingezet op

- **Verbetering van het fietsnetwerk tot aan en doorheen het bedrijventerrein.** Er wordt aangesloten op de fietsinfrastructuur van de Dijlevallei, de Vrouwvlietvallei (en zo de fietssnelweg) en met het station. Dit doen we door ook de netwerken te versterken in de oostwestrichting, zodat beide lobben over dezelfde hoogwaardige ontsluiting kunnen beschikken.
- **Verbetering van het wandelnetwerk**, zodat enerzijds hoogwaardige functionele relaties gelegd worden **tussen de bedrijven onderling en tussen de bedrijven en halteplaatsen van openbaar vervoer**, maar ook zodat anderzijds aansluiting gemaakt kan worden op de zeer mooie recreatieve netwerken langs de Dijle, Vrouwvliet of het Fort van Walem.
- Het uitbouwen van **ankerpunten op vlak van openbaar vervoer**. Binnen de vervoersregio Mechelen wordt ingezet op de uitbouw van een **hoppinpunt** in Mechelen-Noord. Daarbij is het interessanter om in te zetten op de uitbouw van 1 hoogwaardig ankerpunt, met

een degelijke bediening, in plaats van een verspreid aanbod aangezien dit steeds minder performant zal zijn. Een **degelijk aanbod aan voor- en natransport** dat zichtbaar en gebruiksvriendelijk is, kan er vervolgens voor zorgen dat de afstanden tussen de bedrijven en het hoppinpunt vlot overbrugd kunnen worden.

- Een **degelijke parkeeroplossing voor vrachtwagens**, die vandaag nog onvoldoende aanwezig is. Deze oplossing wordt **intergemeentelijk** gezocht.
- Tot slot zal de **herinrichting van de mobilitetsknoop E19-R6-N16** voor een verbeterde ontsluiting zorgen voor gemotoriseerd verkeer. Vanuit het bedrijventerrein wordt een **rechtstreekse aansluiting voorzien met de E19**, die een komaf dient te maken met de es op de ontsluitingswegen.

Om de noodzakelijk verbeterde **integratie met het bebouwd weefsel** mogelijk te maken, moeten we ons eveneens richten op het **programma** dat we voorzien op de bedrijventerreinen. We hebben de uitdrukkelijke ambitie om met de ontplooiing van de bedrijventerreinen, **onze nabijgelegen kernen en hun verweefbare economie**, die voor de noodzakelijke levendigheid zorgt, **niet onder druk te zetten**. Dat maakt dat we goed moeten bepalen welke functie op welke plek thuis hoort. We zetten daarom in op volgende principes:



Ambitie terking van het fietsnetwerk, waarbij missing links worden weggewerkt



Referentie kwalitatief netwerk voor zacht verkeer op bedrijventerreinen



Principeschets herinrichting knooppunt Mechelen-Noord (bron: AWW)

- Binnen de paarse zones, focussen we ons louter op niet-verweefbare economische activiteiten. Ondersteunende functies zoals voorzieningen of recreatie, brengen we onder buiten het eigenlijke bedrijventerrein, omdat deze functies ook gebruikt worden door de bewoners van de stad. Door een ligging binnen het stedelijk weefsel, verzekeren we dat deze intensief en meervoudig benut kunnen worden.
- Op Mechelen-Noord I bevinden zich nog een aantal **woningen**. Deze percelen zijn samen goed voor een oppervlakte van 55.000m² ²⁸. Indien de woonfunctie op de lange termijn op deze plek behouden blijft, moeten er ook goede wooncondities verzekerd kunnen worden. Dat is niet zo evident gezien de nabijheid van de industrie, het bovenlokale wegennet en de afwezigheid van dichtbij zijnde dagelijkse voorzieningen. Daarom ambiëren we de woonfunctie op deze plek op de lange termijn uit te doven zodat plaats gemaakt kan worden voor bijkomend economisch programma.
- **Kantoren zijn intrinsiek verweefbare functies** en in die zin horen zelfstandige kantoren (niet gekoppeld aan activiteiten ter plaatse) niet thuis op een bedrijventerrein (zie verder in hoofdstuk 5). **Bestaande kantoorprogramma's kunnen bestendig worden**, maar er wordt **geen bijkomend aanbod** gecreëerd. Voor het bestaande aanbod, zetten we in op een geleidelijke transformatie van de gebouwen die ervoor zorgt dat de (vergunde) kantoorgebouwen in de toekomst plaats kunnen bieden aan programma's die veel meer aansluiten bij functies die inherent thuishoren op de bedrijventerreinen. We mikken hierbij **op meer innovatieve werkvormen op het scharnierpunt tussen onderzoek en productie, industrie 4.0 en (ontwikkeling van) circulaire economie, enz.**

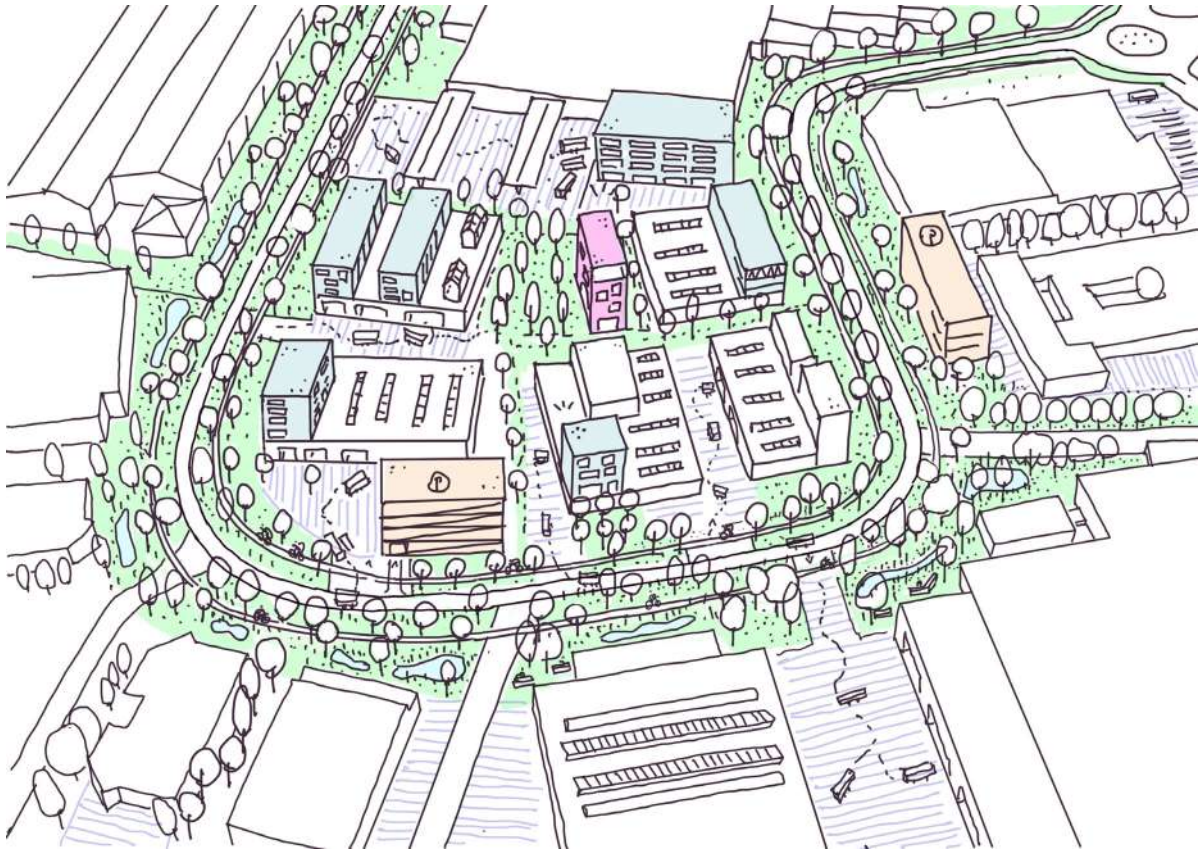
2. Transitie bebouwd weefsel

Om tot een toekomstgericht bedrijventerrein te komen, moet het bebouwd weefsel getransformeerd worden. We hebben als stad geen eigendommen, buiten het openbaar domein van de wegenis, waardoor we deze transformatie niet zelf kunnen inzetten. **Ze zal dus moeten verwezenlijkt worden door de ondernemers die er gevestigd zijn.**

Op dit ogenblik is er een sterke mix aan grootschaligere en kleinschaligere economische functies, maar treden ze onvoldoende met elkaar in contact. Dit heeft te maken met een zeer versnipperde eigendomsstructuur en een laag intensieve interne dialoog. Dat maakt dat er **weinig zones naar voor treden als plekken waar er duidelijk aanleidingen ontstaan om transformatie of verdichting als stad te initiëren.**

Er moet dus op zoek gegaan worden naar werkbare entiteiten binnen de bedrijventerreinen om de transformatie op gang te brengen. Er wordt een strategie uitgewerkt die **ruimtelijke eenheden afbakt waarbinnen beheersbare samenwerkingsverbanden opgezet kunnen worden** (nabijgelegen bedrijven die op elkaar betrokken worden) en dit binnen beheersbare afstanden zodat het **delen van ruimte ook effectief realistisch en zinvol is.**

Voor deze ruimtelijke eenheden zoeken we een **tussenschaal van 'bouwblokken'** op, waarbinnen op basis van individuele initiatieven en opportuniteiten, stelselmatig gewerkt kan worden aan een meer duurzaam ruimtegebruik. We scheppen **kansen voor een hoger ruimtelijk rendement**, mits er bijgedragen wordt aan een realisatie van bovengenoemde ambities (meervoudig ruimtegebruik, ontharding, enz.) en er op deze manier maatschappelijke meerwaarde



Werkbare eenheid van bouwblokken, waarbinnen samenwerkingsverbanden gezocht worden

ontstaat. Hiervoor wordt een **toetsingskader opgemaakt**, dat bovengenoemde principes op een heldere manier doorvertaalt naar het terrein, en waardoor theoretische uitgangspunten **de concrete bouwpraktijk kunnen wijzigen**. Naast de intensivering van het ruimtegebruik, zet dit toetsingskader eveneens in op de versterking van het groeipotentieel voor bestaande en nieuwe bedrijven, de ontharding en de versterking van beeld- en gebruikskwaliteit.

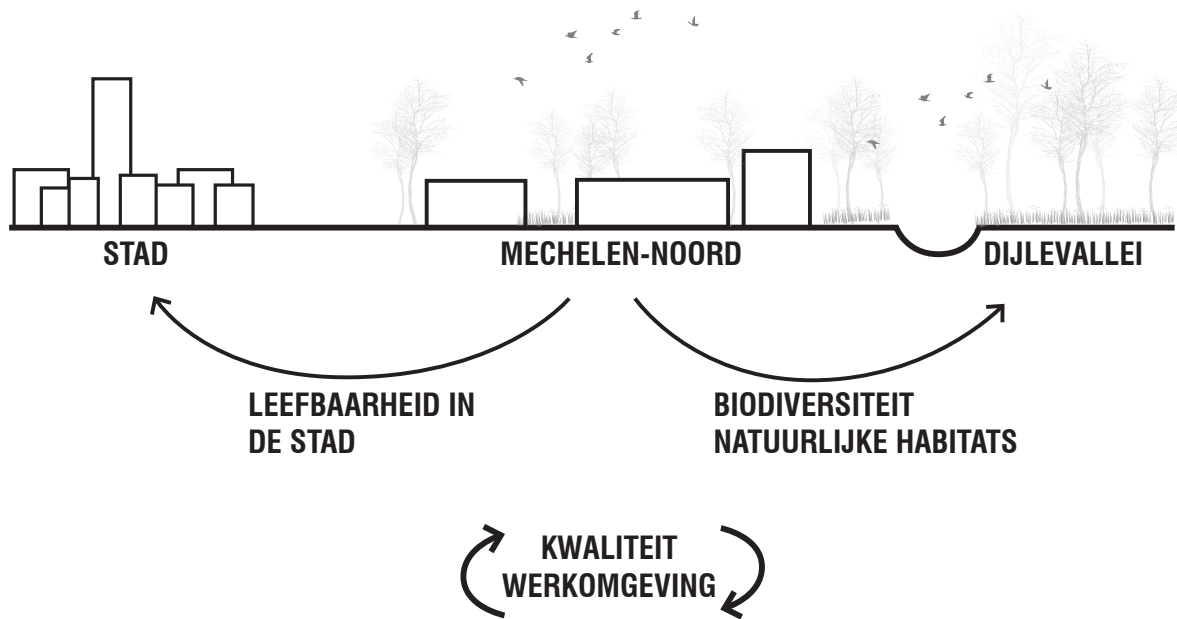
3. Versterking Dijlevallei

Tot slot is het inzetten op een **fundamentele versterking van de Dijlevallei** essentieel voor de toekomst van het bedrijventerrein. Het bedrijventerrein Mechelen-Noord II ligt in de oksel van de Dijle en langsheen de Vrouwvliet, ook Mechelen-Noord III wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van het water van beide waterlopen. We formuleren daarom de ambitie om de **economische activiteiten op deze plek volwaardig te laten samengaan met een versterking van het valleisysteem van de Dijle en de Vrouwvliet**. Daarvoor kijken we zowel naar **bijkomende ruimte voor water, als naar de kwaliteit van de natuur** binnen de onbebouwde ruimte het bedrijventerrein.

In de zoektocht naar ruimte voor water, **vermijden we de afstroom van hemelwater** door een verregaande ontharding (principes: zie hoger), het multifunctioneel inrichten van platte daken en (collectief) herbruik van hemelwater. De verdere ontdebelling van het rioleringsstelsel op Mechelen-Noord I kan een kans vormen om een deel van het hemelwater bovengronds af te voeren en de ruimten hierrond intensief te vergroenen. Het hemelwater wordt daarbij zoveel mogelijk afgevoerd naar de Vrouwvliet zodat hier hogere waterpeilen in drogere periodes ontstaan, wat nodig is voor de vernatting van het Mechels Broek.

De ambities rond Mechelen-Noord reiken echter verder. Vanuit het beleidskader 'groengeelblauw Mechelen' blijkt namelijk dat het bedrijventerrein zich integraal in het systeem van Rivierenland bevindt en ook een rol heeft te vervullen om de groenblauwe netwerken met elkaar te verbinden. Mechelen-Noord **vormt een overgangszone tussen natuur en stad**. Om deze rol volwaardig te kunnen opnemen, biedt het toepassen van **nature based solutions** op het bedrijventerrein zoals hieronder beschreven meervoudige winsten:

- De **biodiversiteit van de naastgelegen natuurlijke habitats** van Battenbroek, Den Battelaer en overstromingsgebied Zennegat kunnen verbeteren. De randen van de natuurgebieden vormen namelijk steeds de meest kwetsbare zones. Net door deze 'randen' van de natuurlijke habitats op te schuiven en door een biodiverse inrichting van de onbebouwde ruimten, verminderen we de negatieve randinvloed van het bedrijventerrein op de aangrenzende natuurgebieden en vergroten hierdoor de natuurkwaliteit van de kerngebieden van deze natuurgebieden. Dit versterkt de biodiversiteit en de robuustheid van het ecosysteem.
- Een grootschalige 'vergroeningscampagne' op het bedrijventerrein maakt dat de **leefbaarheid in de stad kan verbeteren**: de luchtkwaliteit verbetert, het bedrijventerrein als één van de grootste hitte-eilanden kan een koelteplek worden, enz.
- Een grootschalige vergroening zorgt ook voor een **verbetering van de werkomgeving**, niet enkel op vlak van **identiteit en imago**, maar ook op vlak van **gebruikskwaliteit, omgevingskwaliteit en van klimaatrobuustheid**.

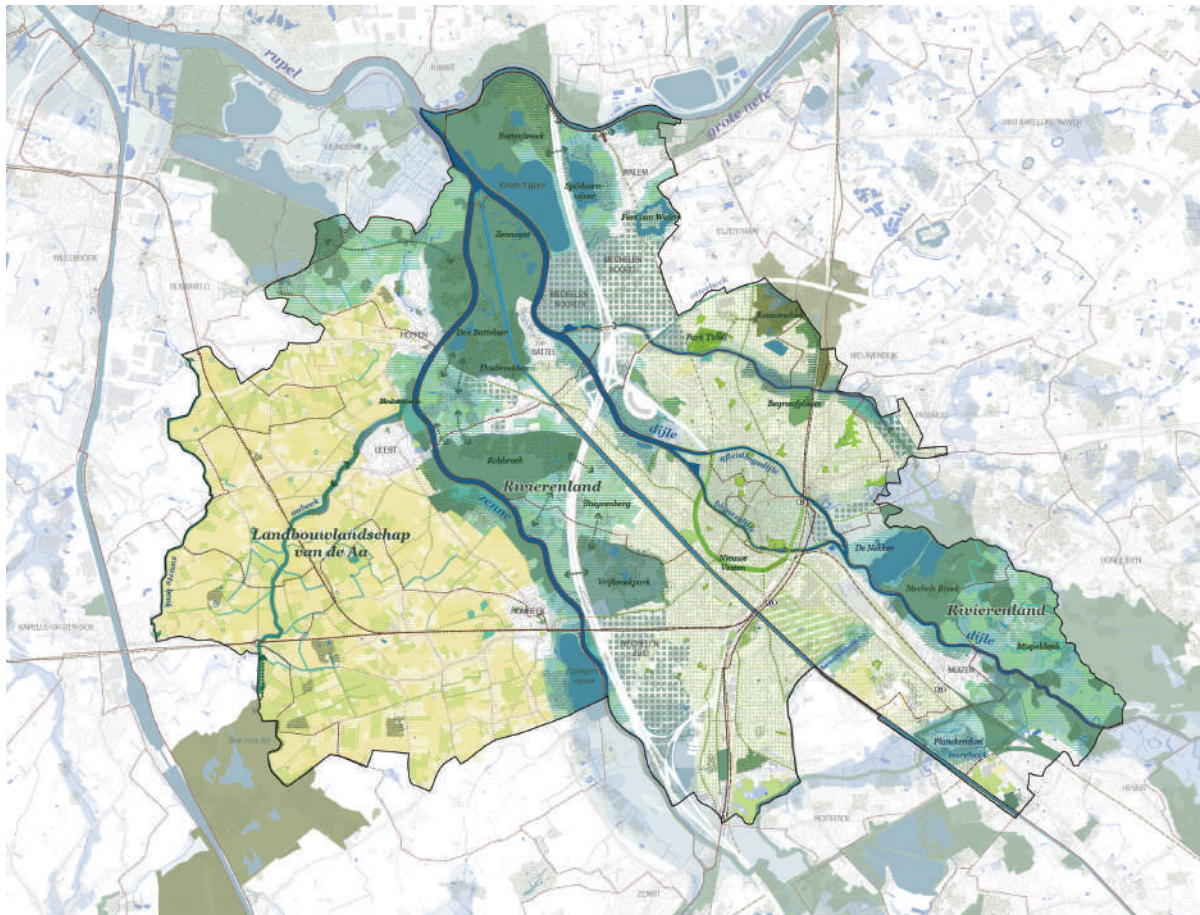


Winsten principe vergroening op Mechelen-Noord

We zetten in op de uitrol van de **vergroening a.d.h.v. nature based solutions vanuit het openbaar domein tot op de private sites**. We reduceren op die manier de negatieve randinvloeden op de omliggende natuurgebieden, en bieden tevens de nodige **ecologische corridors voor fauna en flora** die nodig zijn om de valleien van de Dijle en de Vrouwvliet sterker met elkaar te verbinden. Er wordt ingezet op een **landschapstype dat aansluit bij het Zennewoud** (zie beleidskader 'Groengeelblauw Mechelen') waardoor de **groenblauwe netwerken volwaardig hun doortocht kunnen vinden over het bedrijventerrein heen**.

We voorzien deze nature based solutions op de onbebouwde delen van de percelen, zijnde in de bufferstroken, op de zones voor waterinfiltratie, ... Ook zou een doorvoering van bovenstaande principes ten aanzien van het bouwen op lange termijn moeten leiden tot een bundeling van het groen, zodat robuustere groene clusters ontstaan op het bedrijventerrein in plaats van de huidige versnipperde groenstructuur. Op deze manier reduceren we de bouw mogelijkheden van de bedrijventerreinen niet, de ruimte is daarvoor immers te schaars, maar halen we het onderste uit de kan in functie van natuur op de onbebouwde delen van het bedrijventerrein.

BELEIDSKADER 3: MECHELEN WERKT



Legende

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Kerngebied natuur in Rivierland (op basis van gebieden van ICH en TOPL Natuurstrategiegebied) ■ Huidig bos (op basis van Staatskaart 2013) ■ Groedschalige bos- of natuurclusters buiten Rivierland ■ Te versterken vallei: natuur en natuurinclusieve landbouw ■ Weg te werken barrières voor natuur en mens ■ Ontharding economische clusters ■ Situering Voedsellandschap van de Aa ■ Te versterken en voedselzamen landbouw (op basis van Postleijer voedselvoedselgebied) ■ Kansen bijkomende waterbuffer (op basis van VWA hermetisatie) ■ Kansen bijkomend herbruik hemelwater (op basis van VWA hermetisatie) ■ Kansen versterken (som/permanente ecologische structuren) (staat) | <ul style="list-style-type: none"> ■ Versterken traag netwerk (staat) ■ Bestaande en geplande parken ■ Te vergroenen wijken ■ Groene fietswijken ■ Groene spoorwijken ■ Bestaande waterlopen ■ Bestaande wateroppervlaktes ■ Kansel ■ Onderligger overstromingsgevoelige gebied ■ Onderligger valleisysteem (op basis van bestaand systeem) |
|--|---|

Mechelen-Noord als onderdeel van valleisysteem van de Dije en de Vrouwvliet



Referentie urban forestry in Denemarken (Forest Sankt Kjelds Square en Bryggervangen) waar de onbebouwde ruimte als bos wordt opgevat met een hoge beeldkwaliteit, biologische kwaliteit en een grotere impact op beheersing van het hitte-eilandeffect.

DEEL 5:

RUIMTE VOOR KANTOREN BINNEN MECHELEN

Kantoren?

Mechelen is een dienstestad²⁹, dat maakt dat een belangrijk deel van ons economisch weefsel gevormd wordt door kantoren. Maar wat een kantoor is, is een zeer rekbaar begrip, want het kan gaan van een bureautje dat past in de leefruimte van iedere woning tot een plek waar dagelijks honderden mensen komen werken.

We dienen dus een **duidelijk onderscheid te maken op vlak van schaal**. Kleinere kantoren (van bijvoorbeeld een studie bureau, een IT-bedrijf, enz.) hebben een beperkte schaal, een lager aantal bezoekers, en brengen geen hinder met zich mee voor de omgeving. Deze **volgen bijgevolg de principes rond verweven werken**. We spreken hierbij over kantoren **tot een schaal van om en bij de 5000m² BVO**³⁰.

Binnen voorliggend hoofdstuk focussen we op **kantoorprogramma's met een grote schaal**, die qua **schaal en korrel of op vlak van hinder de draagkracht van de omgeving overschrijden**. Het gaat hierbij om programma's, in één gebouw of een verzameling van gebouwen, van samen **meer dan 5000m² BVO**¹⁴.

In onze stad hebben we volgende kantoorlocaties van enige omvang:

- Ragheno
- Stationsstraat
- Telenetsite
- Battelsesteenweg
- Mechelen-Noord – omgeving Schaliënhoevedreef
- Mechelen-Zuid – omgeving Bedrijvenlaan



Schematische voorstelling kantoorlocaties Mechelen

Trends voor diensten- en kantorenvastgoed

De kantorenmarkt is zeer dynamisch en het vastgoed van deze markt evolueert snel. We zien vandaag een **transformatie van het zuivere kantoor op zich naar een geïntegreerde werkomgeving, waarbij volgende aspecten aan belang winnen:**

- Er wordt gezocht naar **hoogwaardige locaties**. Dit kan zowel nabij de stad, nabij groen, nabij een belangrijke pool, of dergelijke zijn.
- **Duurzaamheid van de kantooromgeving** wordt steeds meer de norm. Bedrijven focussen daarbij op aspecten als een laag energieverbruik, het gebruik van duurzame materialen vanaf concept en de flexibele functionele invulling waardoor het programma doorheen de tijd kan wijzigen.
- Tot slot staat het kantoorprogramma niet op zich, maar vormt de **nabijheid van bijkomende diensten** een belangrijke meerwaarde. We spreken hierbij over gemeenschappelijke vergaderruimten, catering, ondersteunende diensten, overnachtingsfaciliteiten, ruimte voor evenementen, enz.
- Niettegenstaande de autobereikbaarheid voor de clusters van grote schaal nog steeds belangrijk is, vormt de **multimodale bereikbaarheid** van dergelijke sites ook een zeer belangrijke randvoorwaarde.

Het kantoor zelf vormt geen vast gegeven meer, aangezien meer **flexibele vormen van kantoren in opmars** zijn. Deze nemen vele vormen aan zoals:

- flexibele concepten (co-working, serviced offices, ...)
- aanbod in uiteenlopende ruimtevragen, met eveneens een gericht aanbod voor kleinere spelers (start-ups en scale-ups) in combinatie met grotere kantoren, waardoor doorgroeimogelijkheden en kruisbestuivingen ontstaan.

- atelierconcepten, waarbij kleinschalige kantoren gekoppeld zitten aan ateliers of labs die plaats bieden aan de productie van de producten die ter plaatse ontwikkeld worden.

Dit geeft aan dat we met het beleidsplan ruimte moeten **inzetten op de uitbouw van dynamische plekken**, die ruimte kunnen bieden aan wijzigingen, maar die tegelijk inspelen op belangrijke vestigingscondities, zoals de multimodale bereikbaarheid, de nabijheid van diensten, enz.

Ook **COVID heeft een aantal wijzigingen op vlak van het werken geïntroduceerd en versneld**. Door de grote toename aan thuiswerken, **beperkte de behoefte aan een fysieke werkplek**, waardoor de bezettingsgraad van de kantoren daalden. De take-up op de kantorenmarkt zal geleid worden door andere accenten³¹. Daar waar pre-corona betaalbaarheid, beschikbaarheid en bereikbaarheid doorslaggevend waren, ligt de **focus post-corona op de bezettingsgraad, flexibiliteit, het future proofed ontwerp, de gebruiksmogelijkheden en aanwezige voorzieningen**. We dienen in de afweging naar de meest geschikte kantoorlocaties in onze stad, rekening te houden met deze gewijzigde vraag. De **kwaliteit van de werklocaties** in al zijn facetten is immers een belangrijke factor in het aantrekken en behouden van personeel.

We zien dat ook op de lange termijn het kantoor een fundamenteel onderdeel zal blijven vormen van onze bedrijfscultuur en het een essentiële rol zal blijven spelen in ons werk en onze productiviteit. Wel **wijzigt deze rol enigszins en zal het kantoor dé plek vormen** waar er wordt ingezet op **samenwerken**, waar er **contact** gelegd wordt met elkaar en met klanten, en waar de kantoren eerder **ontmoetingsplekken** zullen vormen dan werkplekken voor geconcentreerde taken.

Stedelijk weefsel als preferentiële omgeving voor kantoren

We beschouwen het stedelijk weefsel, zijnde de **binnenstad en de stedelijke wijken, als de meest aangewezen locaties om plaats te bieden aan kantoren**. Kantoren zijn namelijk heel erg verweefbare functies: de schaal laat vaak toe om zich in te schrijven in het stedelijk weefsel, en ook de hinderaspecten (trillingen, logistiek, geluid, enz.) zijn zeer beheersbaar.

De **ontsluiting van (grote) kantoorprogramma's vormt een bijzonder aandachtspunt**, aangezien kantoren een grote vervoersvraag met zich meebrengen, die bijkomend 2 grote pieken kent aan het begin en eind van de dag. Ook op vlak van mobiliteit beschouwen we het stedelijk weefsel als de meest aangewezen plek om dergelijke programma's op te vangen, aangezien het **stedelijk weefsel de meest multimodaal bereikbare plek** is binnen Mechelen: hier bevinden zich de stations van Mechelen en Nekkerspoel op wandel- of fietsafstand, hier verknoopt het hoogwaardig openbaar vervoer en ook op vlak van fietsnetwerk (fietsnelwegen, bovenlokale functionele fietsroutes), komen er heel veel lijnen samen. Op deze plek kunnen bijgevolg de meeste alternatieven geboden worden op de wagen. Het spreekt echter vanzelf dat grootschalige kantoorprogramma's ook een **degelijke ontsluiting dienen te kennen op het ontsluitend wegennet**, zodat de druk op het lokale wegennet van de stad en de omliggende wijken beperkt blijft, én dat er een **realistische parkeernorm** wordt gehanteerd die intensief stuurt naar een duurzame modal shift waarbij het aandeel van de wagen drastisch gereduceerd kan worden. Daarnaast moet in deze omgevingen eveneens een **coherent parkeerbeleid** gevoerd worden op het openbaar domein zodat de parkeerdruk van deze functies niet op de omgeving afgeschoven wordt.

Het **stedelijk weefsel vormt tevens een zeer dynamische en kwalitatieve werkomgeving**: hier vinden kantoren de nabijheid van horeca, ondersteunende diensten, parken om 's middags te vertoeven, recreatievoorzieningen voor na de uren, winkels, enz. Dat kent een voordeel vanuit het perspectief van de **kwaliteit van de werkomgeving**, maar kent ook een belangrijk voordeel vanuit het perspectief van de stad. Net door de kantoren vlakbij deze **voorzieningen** te plaatsen, worden deze laatste **intensiever gebruikt** en komt dit hun kwaliteit, de overlevingskansen en het aanbod enkel ten goede. Tevens **verhindert het ook dat we een aantal diensten op twee plaatsen zouden moeten uitbouwen**, wat vanuit de optiek van intensief ruimtegebruik een weinig aangewezen keuze zou zijn. Ook kunnen er op vlak van energie of waterrecuperatie belangrijke wisselwerkingen tussen de kantooromgevingen en het omliggend stedelijk weefsel tot stand gebracht worden.

De **kantoor sites in of nabij de binnenstad** die we binnen deze optiek naar de toekomst toe blijven ondersteunen en **alle kansen** willen bieden om zich te ontplooien tot **hoogwaardige, dynamische en performante kantooromgevingen** zijn Ragheno, de Stationsstraat en de Telenetsite. Het spreekt vanzelf dat de **kleine en meer verweven kantooromgevingen ook volwaardig hun plek verdienen** in het stedelijk weefsel en de kernen van de dorpen, volgens de principes van verweving.



Ontwikkeling Ragheno

Geïsoleerde kantoorlocaties buiten het stedelijk weefsel

We hebben in Mechelen echter ook enkele kantoorlocaties die een grotere afstand kennen tot het stedelijk weefsel. De kantoorprogramma's binnen zowel Mechelen-Noord (rond de Schaliënhoevedreef) als in Mechelen-Zuid ter hoogte van de bedrijvenlaan zijn locaties die beschouwd kunnen worden als meer geïsoleerde kantoorlocaties buiten het dynamische stedelijke weefsel.

Het uitbouwen van dynamische kantoorprogramma's op deze plekken, brengt **enkele nadelen** met zich mee. In de eerste plaats **nemen ze ruimte in van functies die binnen Mechelen op geen enkele andere plek een onderkomen kunnen vinden**, en die in die zin schaarse ruimte is. Bijkomend ligt de grondwaarde van kantoorprogramma's hoger, waardoor een toename van een dergelijk programma zou raken aan de **betaalbaarheid van de ruimte voor de bedrijven** die in essentie thuis horen op deze plekken.

De bedrijventerreinen binnen Mechelen kennen ook een **lagere multimodale bereikbaarheid** van het stedelijk weefsel. Niettegenstaande er intensief gewerkt wordt aan een versterking van deze netwerken, zal de afstand tot het station en de meest bereikbare plekken van Mechelen groot blijven voor dergelijke programma's die hoger verkeersintensiteiten genereren op piekmomenten. Wetende dat kantoren zeer hoge personeelsintensiteiten kent, waardoor er veel mensen tijdens de spits vertrekken en toekomen, zal het moeilijk zijn om een degelijk multimodaal antwoord te kunnen bieden op de vervoersvraag die er is.

Tot slot hebben kantoren vandaag veel **meer nood aan ondersteunende diensten** in de directe nabijheid. Door de grotere afstand tot de binnenstad, kan de vraag rijzen om al deze diensten te beginnen **ontdubbelen**. **Dit is**

echter een onderbenutting van het potentieel van het bestaande aanbod. Tevens worden gebruikers van deze diensten niet langer naar de centra of wijken van Mechelen aangetrokken, waar ze vaker meer dan één besteding doen, maar worden net weggetrokken van de kernen. Daardoor is dergelijke beweging **niet kernversterkend** en laten we als stad kansen liggen om te werken aan bruisende en levendige kernen. tot slot is het ontdubbelen van diensten ook een **weinig ruimte-efficiënte keuze**, terwijl we zeer omzichtig moeten omgaan met de ruimte die we ter beschikking hebben.

In die zin is het de ambitie om **geïsoleerde kantoorgebouwen binnen paarse zones geleidelijk te transformeren**. Dit zal stap voor stap moeten gaan. Ze hebben namelijk een vastgoedwaarde van een hele andere orde dan bedrijfsruimten voor niet-verweefbare functies en deze vastgoedwaarde bemoeilijkt een transformatie naar een louter industriële functie sterk. We wensen echter **dit soort locaties niet verder te laten groeien**. We ondersteunen als stad zeer sterk om **op een innovatieve manier met deze plekken om te gaan**, en actief in te zetten op een geleidelijke transformatie van de gebouwen voor die ervoor zorgt dat de (vergunde) kantoorgebouwen in de toekomst plaats kunnen bieden aan programma's die veel meer aansluiten bij functies die inherent thuishoren op de bedrijventerreinen (met een combinatie tussen productie, onderzoeksruimten, enz.). We mikken hierbij o.m. op industrie 4.0 en (ontwikkeling van) circulaire economie.



Geïsoleerde kantoorlocaties in Mechelen

DEEL 6: RUIMTE VOOR HANDEL

Binnen dit laatste hoofdstuk zoomen we in op de handelsruimten in onze stad, een veelheid aan plekken én types ondernemingen, die maken dat er een zeer gericht beleid op maat dient uitgewerkt te worden om de **juiste functie op de juiste plaats** te krijgen. We zoeken niet enkel naar een degelijk ruimtelijk beleid voor elk van deze ondernemingen, maar zijn ook op zoek naar **bijkomende ruimte voor handel om de groei op te vangen** zodat het aanbod aan handelszaken verhoudingsgewijs op peil blijft. Gezien de regionale rol die Mechelen speelt binnen het Rivierenland, kijken we daarvoor ook naar de ruimte die we dienen te voorzien om onze regionale rol volwaardig te kunnen opnemen. Ook hier stelt zich de vraag: waar en op welke manier kunnen we deze groei faciliteren, rekening houdend met de ruimtelijke principes die binnen de Strategische Visie geformuleerd worden.

Uitdagingen voor een handelsbeleid

Wanneer we een handelsbeleid voor onze stad uitwerken, moeten we eigenlijk buiten onze gemeentegrenzen kijken, aangezien ons handelsbeleid niet op zich staat. Mensen winkelen ook over de gemeentegrenzen heen. Omwille van deze reden is er vanuit Vlaanderen een duidelijk kader in het **decreet integraal handelsvestigingsbeleid** uitgewerkt. Om een coherent gemeentelijk beleid te kunnen voeren, is het essentieel dat de **principes van het beleidsplan zich inschrijven in de Vlaamse ambities**. Dat betekent concreet dat we ons inschrijven in de 4 doelstellingen die binnen dit integraal handelsbeleid geformuleerd worden. Het gaat hierbij om:

- creëren duurzame vestigingsmogelijkheden voor kleinhandel (incl. vermijden van ongewenste kleinhandelslinten)
- waarborgen toegankelijk aanbod voor consumenten
- waarborgen en versterken van de leefbaarheid in het stedelijke milieu (incl. versterken van kernwinkelgebied)
- bewerkstelligen duurzame mobiliteit

Het spreekt vanzelf dat we op zoek gaan naar een concrete doorvertaling van dit integraal handelsbeleid naar de Mechelse context. Hierbij houden we rekening met een verzorgingsgebied van **120.000 inwoners als basis om een mogelijke groei in te schatten**.

We winkelen anders: evoluties op vlak van handel

Om een degelijk toekomstgericht en robuust handelsbeleid te kunnen uitzetten, dienen we voeling te krijgen met een aantal trends die zich de laatste jaren ontwikkelen op vlak van handel.

Eén van de grootste wijzigingen op vlak van handel in de laatste decennia speelt zich af op vlak van **e-commerce**. De opkomst van de e-commerce zorgde voor een wijziging in het aankoopgedrag, waarbij **winkels niet langer noodzakelijk** zijn voor de aankoop van diensten en goederen. Dit maakt dat de **rol van fysieke winkels wijzigt**. Vandaag worden fysieke winkels verkozen boven e-commerce in functie van service, kwaliteit, advies, maatwerk, betekenis, sociaal contact, enz. Binnen het kernwinkelgebied zoeken bezoekers een stuk **belevingswaarde** in het winkelbezoek. Als stad kan hier gericht op ingespeeld worden enerzijds door te voorzien in een **bereikbare stad**, met een flexibele mobiliteitsaanpak voor alle vervoersmodi. Daarnaast ook door de investering in een **aangename ruimte om te vertoeven** met een **betekenisvol en groen openbaar domein** en op relatief korte afstand van een **mix aan functies** die de beleving versterken, zoals horeca, ontspanning, cultuur, etc. **Handelsruimten buiten de stad**, waarbij we spreken over grootschalige bestemmingswinkels (electrozaken, enz.) worden in een **duidelijke tweede lijn vanuit de binnenstad** voorzien, zodat deze retailconcentraties en het kernwinkelgebied **complementair kunnen fungeren**.

Daarnaast zien we in de stad ook **meerdere concentraties van kleinschalige detailhandel**, die onder meer voorziet in de dagelijkse voorzieningen van de Mechelaars. Daar merken

we echter dat **kleinhandel stelselmatig wegtrekt uit kleine kernen**. Het draagvlak voor de handelszaken daalt, niettegenstaande het inwonersaantal constant blijft of zelfs stijgt. Dit is een belangrijk gevolg van de digitalisering van ons aankoopgedrag en van het feit dat we vele aankopen bundelen op één plek (in de supermarkt). Dat maakt dat onze dorpen op vlak van dagelijkse voorzieningen steeds afhankelijker worden van die ene supermarkt in de (naburige) kern waar alles te vinden is. We willen nochtans **inzetten op de uitbouw van levendige kernen**, waar handelszaken een integraal onderdeel van uitmaken. Dat maakt dat de **kleine kernen moeten evolueren tot echte ontmoetingsplekken** waar de consumenten op relatief korte afstand een mix van functies en beleving kunnen ervaren. Als stad is het moeilijk om hierop te sturen, wel spelen we **maximaal in op opportuniteiten** die zich stellen.

Anderzijds groeit de focus op **lokale economie**, zeker omdat lokaal synoniem staat voor kwaliteit, authenticiteit, betrouwbaarheid en service. Daarbij zijn lokale producten en lokale kleinhandel belangrijk in functie van **duurzame handel**. We zien net hier een aantal belangrijke voordelen: er ontstaan efficiënte verkeersstromen, productie- en arbeidsomstandigheden zijn transparanter, we hebben meer grip op de herkomst van materialen, reststromen die gere- en upcycled worden, er ontstaan korte ketens die veel beter aansluitend bij de basisbeginselen rond nabijheid, etc. Dat maakt dat we **als stad hierop willen inzetten, zit zowel ruimtelijk als qua samenwerkingsverbanden**.

Uitgangspunten voor een integraal stedelijk Mechels handelsbeleid

We formuleren een aantal uitgangspunten voor een integraal stedelijk handelsbeleid, die onze benadering van handel en handelsgebieden kadert binnen het ruimere geheel van de stad en de ruimtelijke doelstellingen van het beleidsplan:

- 1. kernversterking als basis voor levendige kernen**

Eén van de ruimtelijke principes voor voorliggend beleidsplan is dat we inzetten op levendige en bruisende kernen. Dat impliceert dat ook het **handelsbeleid deze kernversterking dient te ondersteunen**. We zetten daarom in op duurzame vestigingsmogelijkheden voor kleinhandel in de kernen en een **goede balans tussen aantrekkelijke detailhandel in de kern en grootschalige detailhandel buiten de kernen**. Ze dienen elkaar te versterken, in plaats van op te treden als concurrenten van elkaar. We bewaken daarom welk type handelszaak op welke locatie komt.
- 2. een toegankelijk basisaanbod in buurten en kernen, dorpen en wijken**

We wensen kansen te scheppen voor de uitbouw van een degelijk basisaanbod in buurten en kernen, zodat de **nabijheid van dagelijkse voorzieningen van iedere inwoner** die in een kern of stadswijk verzekerd is. Deze wordt in de eerste plaats verzekerd door de thuishandelservice van supermarkten, daarnaast bekijken we hoe we **bijkomende kansen kunnen bieden voor alternatieven**. Daarnaast zijn we er alert voor dat het **perifere aanbod complementair is aan het aanbod in de kernen**, dit doen we in de eerste plaats door de schaal en het type goederen dat verkocht wordt te bewaken.
- 3. een selectief locatiebeleid voor nieuw winkelaanbod**

Tot slot willen we bij de **inplanting van een nieuw winkelaanbod zeer omzichtig omgaan** met waar we dit doen. We zetten in op plaatsen die een duurzame context creëren, dit zowel ruimtelijk als op vlak van mobiliteit. Dat betekent dat we ongewenste **kleinhandelslinten vermijden**, aangezien we de ruimte hiermee (verder) versnipperen, en we situaties creëren die onmogelijk op een duurzame manier bereikbaar gemaakt kunnen worden, omwille van het feit dat dergelijke locaties steeds over individuele parkings beschikken en ze niet degelijk ontsluitbaar zijn met het openbaar vervoer.



Ruimtelijke principes voor een Mechels handelsbeleid

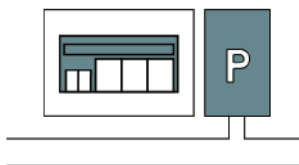
Wanneer we bovenstaande uitgangspunten doorvertalen moeten we ons de vraag stellen tot welke ruimtelijke spelregels dit leidt. Daarvoor moeten we in eerste instantie vat krijgen op de verschijningsvormen van de handelszaken en op de manier waarop ze ruimtelijk geïntegreerd zitten in het weefsel. Hiervoor stemmen we maximaal af met **het decreet integraal handelsvestigingsbeleid**, maar worden ze **op maat gezet van Mechelen**, zodat we het bovenlokaal beleid verzoenen met de ruimtelijke context van onze stad.

Gehanteerde typologieën³²

Opvlakvan typologieën – of verschijningsvormen – van handelszaken werken we met de typologieën die overeenkomen met de omzendbrief³³. De verschijningsvorm van detailhandel heeft invloed op de **mobiliteitsafwikkeling, de verkeersveiligheid (meerdere kleine toewegen of één centrale toegang) en de parkeerefficiëntie**. Daarnaast bepaalt de **ruimtelijke configuratie ook de impact op de omgeving** (zicht, geluid, drukte, verkeers- en parkeerhinder).

Daarbij zien we volgende 3 verschijningsvormen:

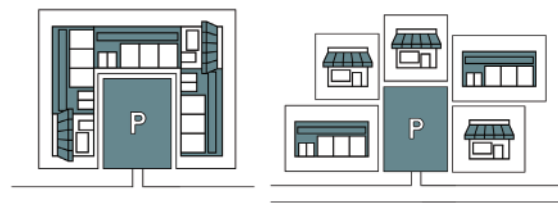
- solitaire klein- of detailhandel
Kleinhandelsbedrijven die op zichzelf geïntegreerd zitten in het weefsel, zonder daarbij ruimtelijk aan te sluiten bij andere handelszaken.



- kleinhandelslint
Dit is een opeenvolging van minstens drie kleinhandelsbedrijven langs een invalsweg zonder gemeenschappelijke parking of gemeenschappelijke in- en uitrit



- kleinhandelscomplex
Een kleinhandelscomplex vormt een concentratie van detailhandelszaken. Deze kunnen bestaan uit meerdere handelszaken op één perceel of op elkaar aansluitende percelen. Door de concentratie delen ze eenzelfde beheer en vele ruimten (ontsluiting, parking, waterbuffering, laad- en losinfrastructuur, ...) of beschikken ze over alle vereisten om dit te kunnen doen. Als de kleinhandelszaken zich bevinden binnen eenzelfde gebouw of in aaneengesloten bebouwing waarvoor de omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen samen verkregen werd, spreken we over een handelsgeheel.





© Google Maps

Voorbeeld solitaire klein- of detailhandel: Colruyt Liersesteenweg



© Google Maps

Voorbeeld kleinhandelslint: Gentsesteenweg



© Google Maps

Voorbeeld kleinhandelscomplex: Pasbrug



© Beeldenbank Mechelen

Voorbeeld kleinhandelscomplex: Malinas

Een locatiebeleid op maat van de Mechelse context

Om na te gaan welke functie we op welke plaats voorzien, schrijven we ons in in het bovenlokaal beleid aangezien deze principes perfect aansluiten bij de ruimtelijke principes die we als stad vooropstellen.

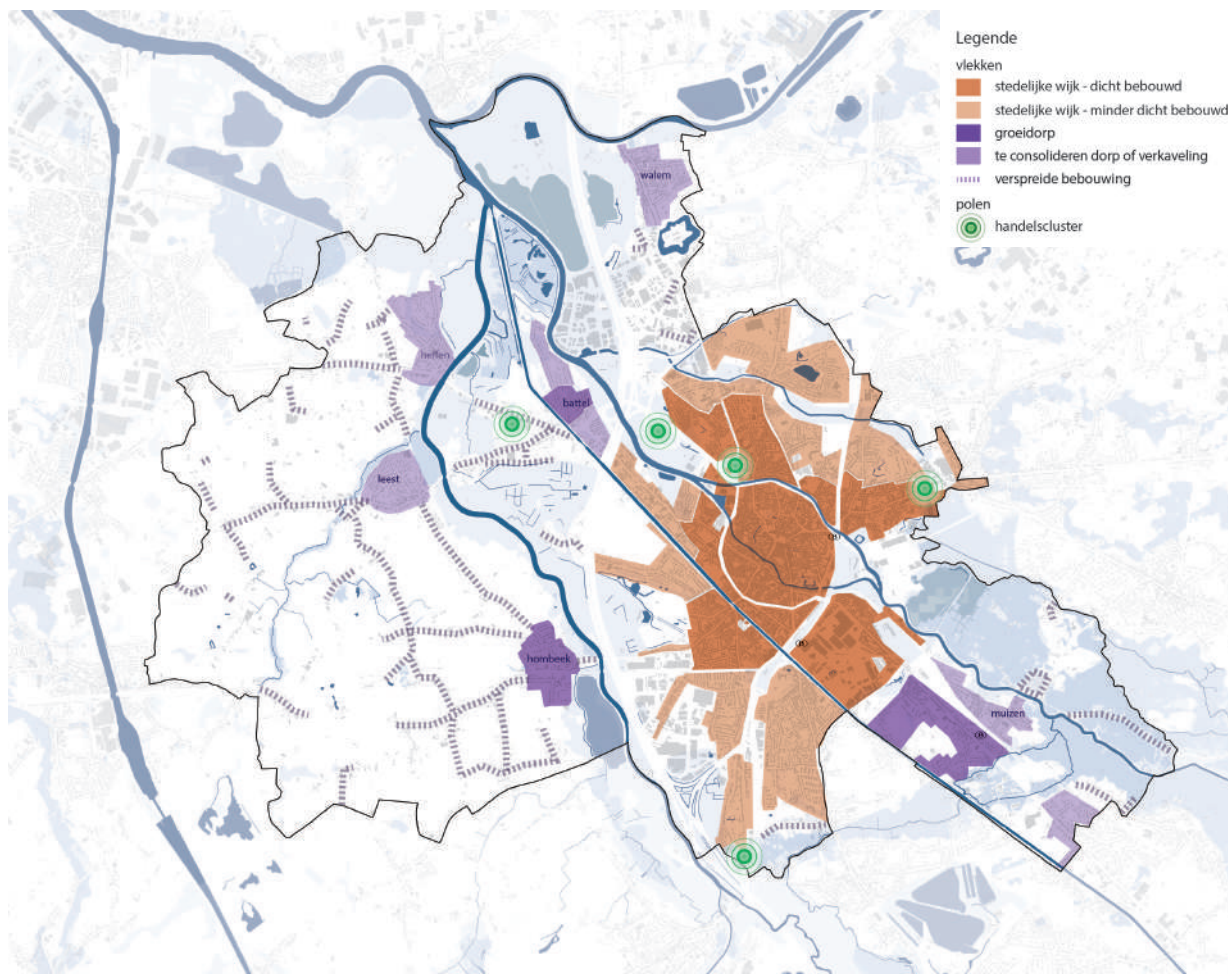
De krachtlijnen van het stedelijk handelsbeleid worden gevormd door volgende aspecten:

- We ondersteunen **geen kleinhandelslinten**, aangezien deze een **zeer inefficiënt ruimtegebruik** kennen, waarbij alle functies naast elkaar worden gelegd en er geen ruimte is om bepaalde elementen te delen (zoals een parking, laad- en losinfrastructuur, enz.) . Tevens zijn ze **zeer nadelig voor de ruimtelijke kwaliteit**, aangezien ze ruimtelijke breuklijnen vormen en de ruimte versnipperen. Ook zijn ze **onmogelijk duurzaam te ontsluiten** met het openbaar vervoer, gezien de beperkte concentratie van handelszaken rond de halteplaatsen. Naar de toekomst toe gaan we de bestaande handelslinten niet verder versterken in hun verschijningsvorm en gaan we ook de laatste gaatjes niet opvullen.

Tevens geven we geen aanleidingen voor de uitbouw van nieuwe handelslinten, dus weren we handel in de bestaande bebouwde linten.

- We zetten in op **concentraties in de kernen**, aangezien we daar de **grootste nood zien aan (dagelijkse) voorzieningen**. Dat betekent dat we kleine handelszaken en grotere handelszaken tot 5000m² faciliteren in alle kernen. Wel zijn we **voorzichtig met grote handelszaken** tussen 1000m² en 5000m² in wijken met een lage densiteit, zoals bv. Otterbeek, zuid Muizen, Stuivenberg, enz. aangezien er vermenging met functies van een dergelijke schaal de woon-en omgevingskwaliteit van deze wijken niet ten goede zou komen. Voor handelszaken binnen onze kernen en wijken zetten we in op een maximale interactie met andere functies in de omgeving, zoals recreatie, socio-culturele activiteiten, verweven werken, enz. We kunnen namelijk de beschikbare ruimte gedeeld gebruiken, onder meer door hoger te bouwen en de bovenliggende verdiepingen in te zetten voor deze functies. Tegelijk zorgen deze extra activiteiten voor een bijkomende kritische massa aan gebruikers van de handelszaken.

	MAAT	DORP TE CONSOLIDEREN	DORP MET GROEIPERSPECTIEF	WIJK LAGE DENSITEIT	WIJK HOGE DENSITEIT / KERNSTAD	CLUSTER	LINTEN
SOLITAIRE KLEINHANDEL	< 1000m ²	V	V	V	V	O	-
	< 5000m ²	V	V	O	V	V	-
	> 5000m ²	O	O	O	O	V	-
KLEINHANDELSLINT	-	-	-	-	-	-	-
KLEINHANDELSCOMPLEX	< 5000m ²	O	O	O	V	V	-
	> 5000m ²	O	O	O	V	V	-



Selectie van handelsclusters in Mechelen

- Tot slot springen we zeer gericht om met **kleinhandelscomplexen**. Deze kunnen op **de meest dynamische plekken van de stad** voorzien worden, voor zover de draagkracht van de omgeving het toelaat. We denken dan aan clusters zoals bv. Pasbrug³⁴, dat organisch groeide, een schaal heeft die past binnen de omgeving en die de omliggende wijken degelijk bedient. Wel moeten we dergelijke schaal en korrel vermijden in meer kwetsbare of kleinschaligere omgevingen, zoals onze dorpen of wijken met lage densiteit. De bestaande kleinhandelscomplexen worden tot nu toe vaak nog onderbenut: de gebouwen zijn slechts 1 bouwlaag hoog en kunnen **veel efficiënter en dynamischer gebruikt worden** dan tot nu toe gebeurt. We zetten daarom in op een **versterking van deze plekken**, waarbij het **delen van ruimten en functies en efficiënt ruimtegebruik** (stapeling op lange termijn, ...) basisuitgangspunten zijn. Een organische groei van deze clusters zorgt ervoor dat er telkens op maat van vraag gegroeid kan worden, dat er meer en gerichtere interacties kunnen ontstaan tussen functies en dat er beter ingespeeld kan worden op een (wijzigende) stedelijke context. Het versterken van kleinhandelscomplexen zien we voornamelijk tot stand komen **op bestaande goedgelegen plekken met voldoende kritische massa**. Tevens dienen deze plekken een goede ontsluiting te kennen met het openbaar vervoer (omwille van het groot aantal bezoekers dat aangetrokken zal worden) en zijn het plekken met een **degelijke logistieke ontsluiting** (omwille van de grote goederenstroom die deze functies genereren). Eveneens dient het kleinhandelscomplex over **voldoende parkeergelegenheid** te beschikken, die op de lange termijn transformeerbaar is, zodat we kunnen anticiperen op

een verlaagd autogebruik.

Binnen deze kleinhandelscomplexen gaan we gericht om met de goederen die hier verkocht worden. Activiteiten die hier een plaats vinden, **zijn expliciet functies die geen hypotheek leggen op de kernversterking**. kleinhandelscomplexen en de kernen bouwen we uit tot een complementair geheel. In principe impliceert dit dat goederen voor persoonsuitrusting niet aangetrokken worden op dergelijke clusters, tenzij ze expliciet niet in de kernen thuis horen.

Binnen Mechelen zien we de selectie van volgende clusters waarop zich kleinhandelscomplexen (verder) kunnen ontwikkelen:

- Omgeving Oscar van Kesbeeck
- Pasbrug
- Malinas
- Zuidelijk deel Brusselsesteenweg
- Oostelijke deel Gentssteenweg

Voor het mogelijk bijkomende kleinhandelscomplex rond de **Gentssteenweg worden een aantal bijkomende randvoorwaarden bepaald:**

- Er wordt expliciet gekozen voor de transformatie van het bestaande kleinhandelslint tot kleinhandelscomplex. Dat impliceert dat het gebied een ruimtelijke transformatie dient te ondergaan, alvorens het ruimtegebruik op deze plek verder kan worden geïntensiveerd. Het gaat hierbij over de bundeling van infrastructuur (parking, één enkele toegang, gedeelde laad- en losinfrastructuur, ...) En een meervoudig ruimtegebruik, zodat de site ook functioneert als een kleinhandelscomplex.
- In functie van mobiliteit en perifere ligging worden de **verkoop van voeding en goederen**



Gentssesteenweg



Omgeving Dijlepoort



Pasbrug



Malinas



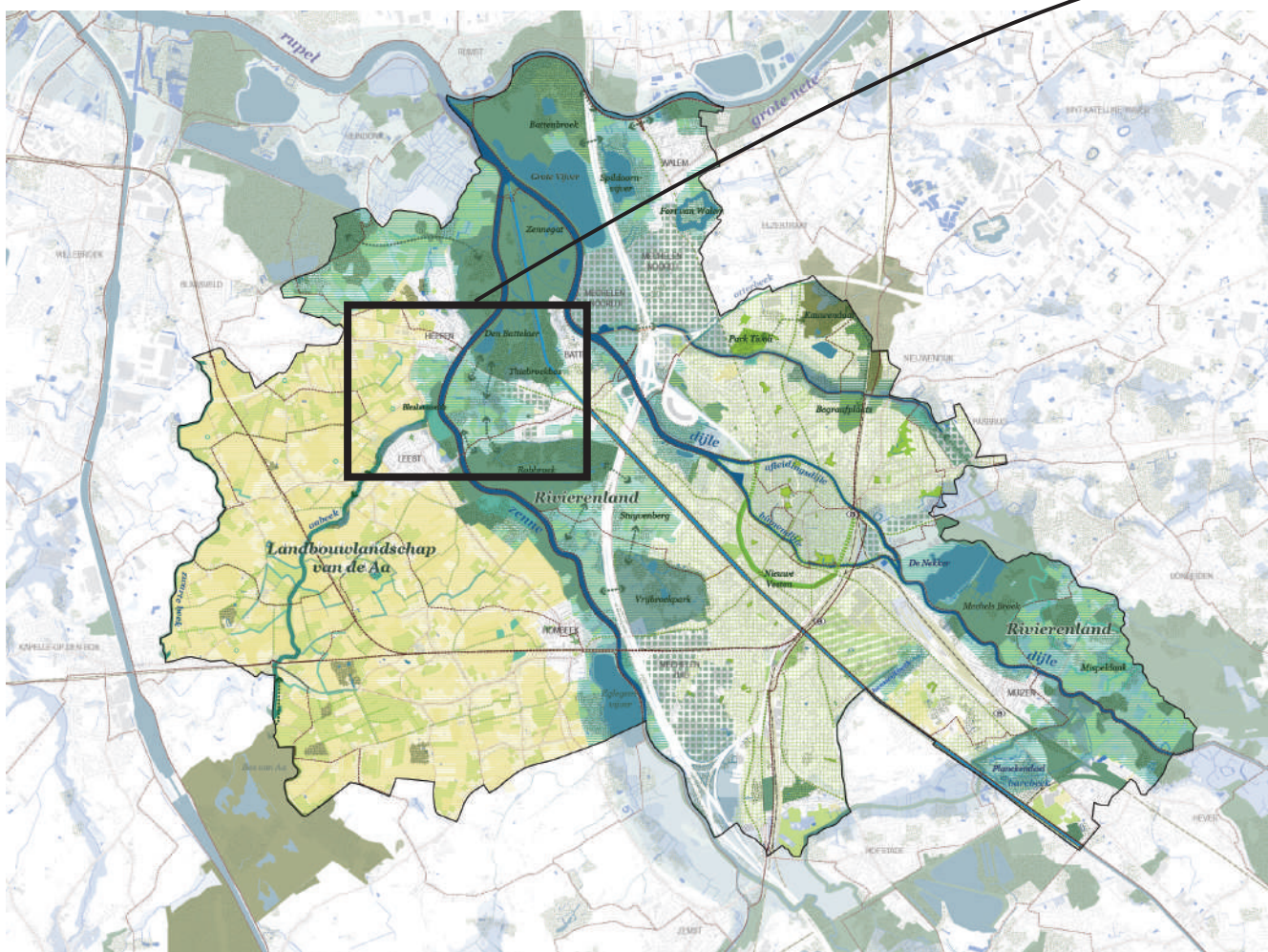
Brusselsesteenweg Zuid

voor persoonsuitrusting niet gefaciliteerd op deze plek, aangezien deze beter in of kortbij het stedelijk weefsel geïntegreerd worden.

- De uitbouw van een kleinhandelscomplex, vereist impliciet een herconfiguratie van de bestaande ruimte voor bedrijvigheid in tweede orde langs de Gentsessteenweg. Uitgangspunten daarbij zijn, conform het hoofdstuk 'bouwen aan toekomstgerichte bedrijventerreinen' dat de bestaande m²

voor bedrijvigheid bewaard blijven (of zo nodig elders gecompenseerd worden), en het gebied tevens een performante en duurzame configuratie krijgt.

- Gezien de ambities rond het Zennewoud en de ontsnippering van de Gentsessteenweg ter hoogte van de doortocht van het Zennewoud, wordt **het kleinhandelscomplex ruimtelijk beperkt aan westelijke zijde**, zodat de open ruimte op deze plek alle kansen krijgt.



Doortocht van het Zennewoud naast een potentiële handelscluster op de Gentsessteenweg



AMBITIES ZENNEWOUD:

handelscluster Gentssteenweg ruimtelijk begrenzen



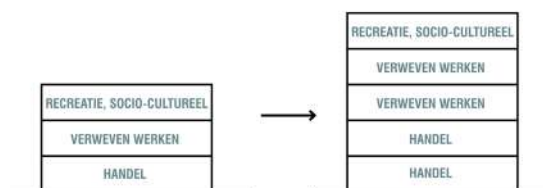
Bijkomende ruimte voor handel

Groeien

In een groeiende stad, moeten we ook **bijkomende ruimte kunnen bieden aan handel**. Een inschatting van de marktruimte die nodig is om de vooropgestelde groei te faciliteren, toont aan dat er marktruimte³⁵ voor een totaal van om en bij 123.000m² met een groei van:

- 31% bijkomende ruimte voor voeding ten opzichte van het bestaande aanbod³⁶ (+/- 12.000m²)
- 6% bijkomende ruimte voor persoonsuitrusting (+/- 2500m²)
- 72% andere (+/- 50.000m²)

Door het **aanwenden van het beschikbare aanbod in de binnenstad, kan tegemoet gekomen worden aan de vereiste bijkomende ruimte voor persoonsuitrusting**. Uitgaande van een ruimtegebruik zoals in het handelscomplex van Malinas (met een winkelvloeroppervlakte die 36,5% van de terreinoppervlakte omvat), bieden de eerder genoemde handelscomplexen plaats aan 142.000m² winkelvloeroppervlakte³⁷. Daarmee kan de **toekomstige vraag ruimschoots opgevangen worden**.



Meervoudig ruimtegebruik

Bovenstaande oefening toont eveneens aan dat er binnen de kleinhandelscomplexen plaats is om meerdere **functies op elkaar te betrekken** en om **deze sites voor meer aan te wenden dan louter handelsfuncties**.

Enkele van de geselecteerde kleinhandelscomplexen in Mechelen vallen eveneens samen met locaties die **geschikt zijn voor de uitbouw van een wijkclusters voor verweven bedrijvigheid** (wijkclusters). Handel en bedrijvigheid kunnen hand in hand gaan en elkaar versterken op deze plek. Dit vereist een degelijke bundeling van gebouwen en infrastructuur, zoals onder meer energievoorzieningen, parkeeroplossingen, laad- en losinfrastructuur, groenvoorzieningen, enz. Gezien de ruimtelijke context van deze plekken, kan vaak goed omgegaan worden met

de beheersing van hinderaspecten (afstand tot woonweefsel, schaal, enz.), waardoor vele economische activiteiten als verweefbaar beschouwd kunnen worden op deze plekken.

Een intensivering van het ruimtegebruik in de hoogte dient daarom **vanaf de start van de ontwikkelingsfase meegenomen** te worden door initiatiefnemers, zodat er pro-actief ingespeeld kan worden op een groei doorheen de tijd.

Voor **clusters die zich temidden van woonweefsel** situeren, zoals onder meer Pasbrug, is het aangewezen de bovenliggende verdiepingen eveneens te kunnen **aanwenden voor recreatieve, socio-culturele of andere economische activiteiten**. Deze functies zijn namelijk op zoek naar beschikbare ruimte in de stad van een iets grote schaal, ruimte die op deze plekken beschikbaar is, mits er samengewerkt worden en over een intensiever ruimtegebruik gewaakt wordt.

Uitdoven van linten en verspreide handel

We willen een **kentering op vlak van handelslinten en verspreide handel**. Zowel ruimtelijk als op vlak van mobiliteit kunnen we dit, zoals eerder beschreven, niet langer ondersteunen. Dat betekent dat we nieuwe handelszaken of geherlokaliseerde handelszaken enkel willen onderbrengen/toelaten in onze kernen, wijken of kleinhandelscomplexen.

Ook binnen de bestaande linten, gaan we deze **slechtgelegen handelszaken niet langer faciliteren**. Dat betekent concreet dat er geen nieuwe handelszaken gerealiseerd worden en dat panden die vrijkomen binnen deze linten niet verder kunnen uitbreiden. We voorzien daarentegen voor de verschillende types handelszaken **voldoende ruimte op goedgelegen plekken in het weefsel**, zowel verweven als binnen de handelsclusters, zodat initiatiefnemers een geschikte locatie binnen Mechelen kunnen vinden.

Stedelijk kernwinkelgebied

De laatste jaren hebben we sterk ingezet op een versterking van het kernwinkelgebied, waardoor we vandaag een **zeer goed functionerende winkeldriehoek kennen in het centrum van de stad.**

We ondervinden echter dat tal van evoluties op het vlak van winkelen, ook een effect hebben op de ruimte. Niet tegenstaande we het heel erg goed doen in vergelijking met de andere Vlaamse centrumsteden, blijft het een permanente uitdaging om alle ruimten binnen de winkeldriehoek steeds even dynamisch / actief te houden. Om hieraan tegemoet te komen, zal het belangrijk zijn **flexibiliteit in te bouwen om groei / krimp op te vangen.** Deze flexibiliteit zoeken we binnen programma's die dynamisch/ actief zijn, die qua maat aansluiten bij de handelsfunctie en die inwisselbaar zijn.

We zoeken niet enkel naar een zeer levendige activiteiten op de gelijkvloerse verdieping binnen ons kernwinkelgebied, maar **ook buiten de winkeluren dient onze winkeldriehoek een bruisend stuk stad te zijn.** Het is daarom aangewezen om op **bovenliggende verdiepingen of in de directe nabijheid** in te zetten op de **aanwezigheid van functies met een ander tijdsinterval**, zoals voorzieningen, sport, leisure en wonen. Wanneer deze een toegang kunnen krijgen vanop de handelsassen, kent dit het bijkomend voordeel dat er meer passage is voor de handelszaken en ontstaat er ook meer draagvlak voor de versterking van het handelsweefsel.

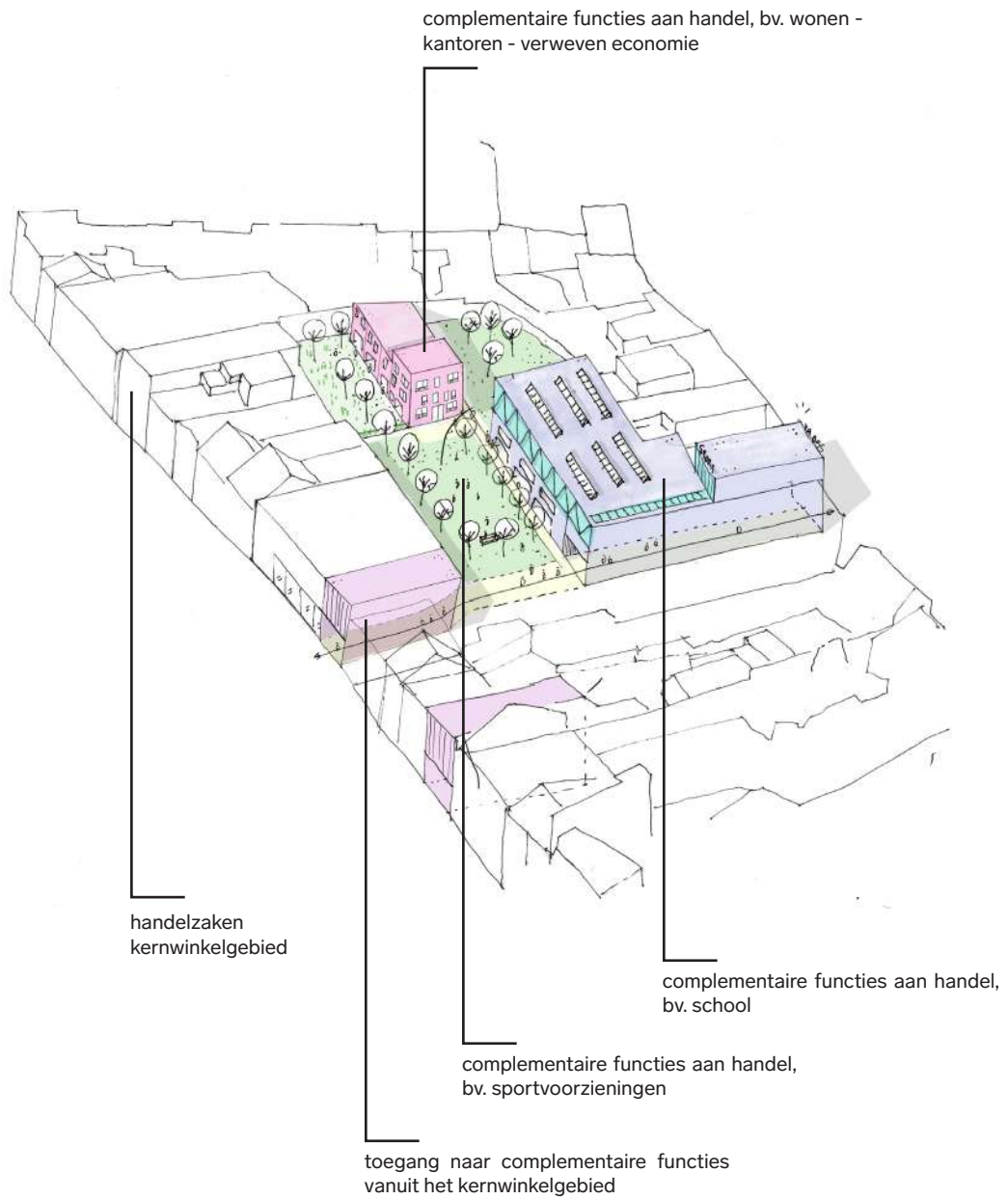
We zetten als stad ook actief in op het bieden van ruimte aan kleinschalige handel en economie, dit overal in de stad, maar met een specifieke focus binnen de winkeldriehoek. Op deze manier wensen we ook ruimte te kunnen

bieden aan startende ondernemingen of aan nieuwe concepten/businessmodellen die voor innovatie en vernieuwing zorgen.

Het **activeren van de ruimte boven de handelszaken** is aangewezen in functie van het efficiënt aanwenden van onze beschikbare ruimte. Er schuilt een ongelooflijke capaciteit boven de handelszaken in onze binnenstad. Binnen de vesten alleen al staat er in 2002 68.000m² per bouwlaag boven handelszaken beschikbaar leeg³⁸. Gemiddeld gezien bevinden er zich nog 2 bouwlagen boven de handelszaken in onze binnenstad, dat impliceert dat er een enorm areaal aan onderbenutte ruimten aanwezig zijn in onze binnenstad. Deze willen **we actief gaan benutten om intensief met onze beschikbare ruimte om te gaan.** Deze onderbenutte ruimten lenen zich namelijk ideaal voor het onderbrengen van wonen, onderwijsvoorzieningen, recreatie- of sportvoorzieningen, kinderopvang, kleine kantoren, enz. De **toegang tot deze functies** dient zeer doordacht te gebeuren, zodat er toegang genomen kan worden op of **zo dicht mogelijk tegen de handelsassen** (i.f.v. versterken kritische massa voor de handelszaken én verlevendiging buiten de winkeluren), dit echter zonder een druk te leggen op de werking van de handelszaken.



Gebruik van bovenliggende verdiepingen bij handelszaken



Illustratieve voorstelling van de activering van binnengebieden of grote beschikbare oppervlakten boven of achterhandelszaken

Handel onder druk in de dorpen

Binnen onze dorpen hebben **handelszaken die een basisaanbod voorzien het moeilijk om stand te houden**. Slechts de helft van de dorpen (zijnde Hombeek, Leest en Muizen) beschikt over een supermarkt, en kleine handelszaken zoals een bakker, een slager, een groentewinkel, enz. verdwijnen stelselmatig³⁹. De vraag stelt zich dus hoe we op lange termijn onze dorpen kunnen verzekeren van een degelijk aanbod aan dagelijkse voorzieningen, zodat ook in de kleinste kernen op een **duurzame manier gewoond kan worden** en iedere inwoner dergelijk gebruikscomfort geboden kan worden.

Ons wijzigend handelspatroon, met een **basisaanbod dat online** besteld en aan huis geleverd kan worden, maakt dat in principe **iedere inwoner in zijn basisaanbod kan voorzien**, ervan uitgaande dat die persoon over toegang tot het internet beschikt. Toch zoeken we in functie van de **levendigheid en de kwaliteit van onze dorpen naar een aanbod aan fysieke winkels**. Hiervoor spelen we in op **opportuniteiten** die zich voordoen om een zo groot mogelijke kritische massa voor deze handelszaken te

kunnen realiseren, met zoveel mogelijk passage / gebruikers, wat maakt dat deze handelszaken over de nodige zuurstof kunnen beschikken om te overleven. Onze mogelijkheden als stad zijn beperkt, aangezien we misschien wel een bakker willen, maar we geen garanties hebben om deze functies daar ook effectief krijgen. Het zal daarom belangrijk zijn om te **streven naar clustering van publieksgenererende functies in onze dorpen**: net door een school, handelszaken, socio-culturele instellingen en openbare instellingen in elkaars nabijheid te plaatsen genieten ze van **nabijheidsvoordelen**: kinderen afzetten op school en snel langs de bakker passeren, naar het dorps huis gaan en in de lokale ijsjesbar binnenspringen, ... Daarom zullen we in onze dorpen de nabijheid veel meer moeten bewaken. **Decentrale of verspreide handelsvestigingen worden ontmoedigd of tegengegaan**. Daarnaast willen we als stad ook steeds open blijven staan voor nieuwe manieren waarop we het basisaanbod tot in onze dorpen krijgen: via thuisbezorging, ophaalpunten, enz.

DEEL 7:

**RUIMTE VOOR
EEN DUURZAME
STADSDISTRIBUTIE
EN STEDELIJKE
BOUWLOGISTIEK**

Verder bouwen aan een duurzame stadsdistributie

Logistiek versus stadsdistributie

Logistiek (de organisatie en uitvoering van goederentransport en -stockage) gaat in de eerste plaats over een bedrijvigheidstak en over grote, intensieve, economisch renderende gebruikers van bedrijventerreinen, die consistente effecten genereren op de mobiliteit, het ruimtegebruik en de tewerkstelling in de stad. Mechelen is een belangrijk knooppunt op hoofdassen van het wegen-, spoor- en binnenvaartnetwerk en vormt daarom een belangrijke logistieke aantrekkingspool. Deze strategische ligging genereert voordelen, maar brengt ook enkele nadelige gevolgen met zich mee qua auto- en vrachtverkeer (bovenop de impact van het overmatige pendelverkeer en de bijhorende congestie) waar we als stad weinig impact op hebben⁴⁰.

Waar we wel lokaal een verschil kunnen maken is de stadsdistributie of de last-mile-logistiek van buiten de stad naar en in de stad, die als goederenverkeer (B2B, B2C) samen met de logistieke bedrijven goed is voor 10% van alle verkeersbewegingen⁴¹.

Onder stedelijke logistiek vallen stromen van winkels en horeca, bevoorrading van kantoren, beleving van bedrijven, thuisleveringen (pakketbezorging), en retourstromen van particulieren (e-commerce), stedelijke diensten (zoals afvalophaling), service-gerelateerd verkeer (loodgieters, elektriciens, ...) en bouwlogistieke stromen.

Elke component van de stedelijke logistiek heeft daarbij eigen voertuigen, levertijden, leverzones, routes, ... In de winkeldriehoek gaat het voornamelijk over ketendistributie met beperkte drops (vanuit centraal depot) met vrachtwagen en koerierdiensten met de bestelwagen. Voor horeca gaat het over

transport vanuit groothandel met bestel- en vrachtwagens of niet-professioneel transport met auto en bestelwagen. Tot slot kennen verspreide, verweven diensten en voorzieningen gespecialiseerd vervoer met vrachtwagen, transport vanuit groothandel met bestel- en vrachtwagen en occasioneel en niet-professioneel vervoer met auto, bestel- en vrachtwagen.

Alleen lokale korte-afstand-bediening en de stedelijke diensten neigen vandaag naar het gebruik van duurzame transportmiddelen.

Stedelijke ambitie

De stad wil de inkomende en uitgaande logistieke stromen zowel duurzamer als efficiënter maken. Alleen als op beide sporen gewerkt wordt, zal de binnenstad minder hinder ondervinden van logistiek verkeer. Om dit waar te maken, werd in 2020 een convenant duurzame stedelijke logistiek opgesteld, ondertekend door 34 logistieke partijen, belangenorganisaties en handelaars. Ten laatste in 2030 engageren de ondertekenaars van het convenant zich **om de binnenstad zero-emissie te beleveren**⁴². Twee keer per jaar komen de ondertekenaars samen om de horizon van 2030 levend te houden. Hier krijgen alle stakeholders de kans om kennis uit te wisselen over hun weg naar 2030, geeft de stad een update van ondernomen acties en kunnen eventuele bezorgdheden uitgesproken worden.

We kijken als stad hoe we met flankerend beleid het gebruik van duurzame voertuigen kunnen aanmoedigen in de vorm van langere levertijden, een ruimer levergebied, voorbehouden laaden losplekken... Het opstellen van een SULP – Sustainable Urban Logistics Plan – in navolging van een SUMP (Sustainable Urban Mobility

Plan) zal hier een beleidskader scheppen. Met dit SULP wil Mechelen opnieuw koploper zijn in Vlaanderen.

Om de **efficiëntie** te verhogen, zetten we als stad in op de ondersteuning van de realisatie van de juiste structuur.

Hiervoor zien we **3 niveaus**. Op het hoogste niveau werken we met een **cityhub**. In principe zou 1 hub voldoende moeten zijn voor de schaal van onze stad, al wensen we hier de markt te laten spelen. Mocht dit wenselijk zijn, kunnen er bijgevolg meerdere cityhubs hun onderkomen vinden in de stad. Goederen bestemd voor handelaars in het centrum worden in deze cityhub(s) aan de rand van de stad gelost, worden gebundeld met andere leveringen voor hetzelfde adres of dezelfde straat en worden dan geconsolideerd (i.e. in één rit) tot in het centrum gereden. De cityhubs dienen bijgevolg een onderkomen te vinden op multimodaal bereikbare plekken, maar tevens op het snijpunt tussen het hogere wegennet en het stedelijk weefsel. Voor een optimaal functioneren, en om een degelijk duurzame last mile te kunnen uitbouwen, zijn ze gelegen op max 2 à 3 km van de binnenstad. De cityhub heeft echter een relatief grote schaal en een sterke modulariteit nodig, om voldoende stromen flexibel te kunnen bundelen. Deze flexibiliteit zoeken we niet noodzakelijk horizontaal, maar kan ook in de hoogte gezocht worden⁴³. Een onderkomen in de bedrijventerreinen, waar ze nog meerdere stromen kunnen bundelen en de bestaande infrastructuur optimaal kunnen benutten, ondersteunen we als stad. Ook het aanwenden van de dryport in Muizen voor de uitbouw van een city-hub tussen spoor en stad lijkt zeer aangewezen, omdat ook hier meerdere stromen samen kunnen komen. Bij deze laatste locatie dient wel het lokale wegennet ontzien te worden. Naast overslag van goederen – goederen

worden gelost en meteen weer klaargemaakt voor vertrek – bestaat hier voor een handelaar ook de mogelijkheid om een deel van zijn stock in de cityhub onder te brengen (opslag). Op afroep kan dan het nodige tot in het centrum gereden worden. Ook op die manier stijgt de efficiëntie van de logistieke stromen, verhoogt de veiligheid in de binnenstad en worden gevaarlijke laad- en losmanoeuvres vermeden.

De stromen vanuit de cityhubs worden verdeeld over meerdere **microhub's** in de binnenstad en stedelijke wijken. Deze verdeling gebeurt bij voorkeur met een cargofiets, en anders met een zero-emissie voertuig. Op die manier worden individuele ritten in het centrum vermeden en vervangen door één rit die alle goederen bundelt. De microhubs zijn gedeelde locaties verspreid over het stedelijk weefsel waar goederen verzameld, gestockeerd en verder verdeeld kunnen worden. Van hieruit kunnen de laatste meters vlot op een duurzame manier afgelegd worden.

Voor pakketstromen (e-commerce) wordt consolidatie aangemoedigd via levering in **pakjesautomaten** die verspreid staan in Mechelen. Op dit moment, in 2023, zijn de pakjesautomaten in volledig beheer van Bpost, maar we hebben als stad de ambitie om van deze lockers een open systeem te maken. Zo wordt consolidatie van B2C-pakjes mogelijk voor alle logistieke spelers. Een aandachtspunt bij deze lockers is om deze op een hoogwaardige manier een onderkomen te verschaffen in de publieke ruimte, zodat ze een kwalitatief en inherent deel kunnen uitmaken van onze ruimte. Ook voor verkeersvrije woonontwikkelingen of clusters van bedrijven, is de integratie van een gedeelde logistieke ruimte / pakjesautomaten essentieel om de stromen te blijven bundelen en vele korte individuele ritten te vermijden.

Ook het concept van Logistics as a service wordt onderzocht en in praktijk gebracht. Op die manier garandeert Mechelen een verderzetting van voorgaande inspanningen en willen we als stad een blijvend voorbeeld stellen.

Evidente randvoorwaarden moeten hierbij gerespecteerd worden. Er wordt ingezet op het verhogen van veiligheid en van efficiëntie van routes, op het verhogen van efficiëntie van laden en lossen, op het verlagen van impact van laden en lossen op omgeving en op het verbeteren van dienstverlening en de bestaande laainfrastructuur. In het licht van de transitie naar een circulaire economie, moet voldoende ruimte gecreëerd worden voor opslag en verwerking van materialen tot grondstoffen voor herproductie of hoogwaardige recyclage, ruimte voor de maakindustrie, ...⁴⁴.

Transformatie van de retail als kans

Naast deze mogelijke ingrepen op bewegingen en middelen moet ook ingezet worden op voldoende ruimte en een verhoogd rendement van ruimte voor (binnen)stedelijke logistiek.

De wijzigingen in ons winkelgedrag als gevolg van de pandemie kunnen in dat verband een opportuniteit worden. Retailexperts voorspellen dat winkels merkbaar kleiner zullen worden, minder stock zullen hebben maar meer display van meer assortiment. Dat betekent dat er waarschijnlijk heel wat ruimte vrijkomt. Een mogelijke oplossing is doorvoering van meer hybride modellen binnen zowel de resterende als vrijgekomen winkelruimte⁴⁵, die een én-én-verhaal schrijft, die een off- en on-line-winkelgedrag faciliteert. Dan kunnen beschikbare handelspanden, in de binnenstad en in de kernen van wijken en dorpen, getransformeerd worden tot stedelijke hubs voor lokale dienstverlening en distributie (afhaalpunten annex ontmoetingsplaatsen, tussenstations voor logistiek, service en pakjesbezorging, buurtknooppunten voor fysiek winkelen en lokale dienstverlening, ...) ⁴⁶. Deze toepassingen van gedeelde distributie, logistiek, ruimte en zelfs marketing minimaliseren tevens de stedelijke verplaatsingen en emissie.

Binnen deze transformatielogica kunnen dan, als meerwaarde bovenop de duurzame logistieke organisatie, de winkelzones verdicht worden, met horeca en toerismegevoelige retail verrijkt worden, met publieke ruimte en voorzieningen (cultuur, onderwijs, zorg, ...) geclusterd worden om zo de binnenstad en de kernen te vitaliseren en van de nodige passanten te voorzien.

Binnen deze transformatielogica kunnen dan, als meerwaarde bovenop de duurzame logistieke organisatie, de winkelzones verdicht worden, met horeca en toerismegevoelige retail verrijkt worden, met publieke ruimte en voorzieningen (cultuur, onderwijs, zorg, ...) geclusterd worden om zo de binnenstad en de kernen te vitaliseren en van de nodige passanten te voorzien.

Volgende stappen

Stadslogistiek of -distributie is echter een moeilijke markt omdat ze vervat zit in andere stedelijke thema's, zoals mobiliteit en ruimte. Belangrijk worden dus het expliciteren van de logistieke behoeften, het inventariseren van de logistieke stromen en het bewaken van efficiëntie en haalbaarheid voor de grotere volumes.

Als stad hebben we reeds belangrijke stappen gezet in de verduurzaming van de logistieke stromen. Het beleid dat we hiervoor uitwerken vindt echter haar plaats binnen de visienota mobiliteit en een mogelijk toekomstig beleidskader mobiliteit binnen dit beleidsplan ruimte. In dat kader is het interessant als stad om naast het bestaande SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) ook een Sulp (Sustainable Urban Logistics Plan) op te maken. Daarnaast bestaat er eveneens het beleidsplan circulariteit dat dieper ingaat op dit thema.

Een ambitie op termijn: ruimte voor duurzame stedelijke bouwlogistiek

Uitdaging: de bouwlogistiek als belangrijke speler

De instroom van goederen en diensten in een stad bestaat slechts voor 4% uit 'pakketjes aan huis', voor 23% uit 'grote leveringen aan winkelketens en huis' en zelfs voor 37% aan 'bouwmaterialen' (cijfers UAntwerpen). Een groot deel van de instroom gaat dus over consistente hoeveelheden en zwaar vervoer. Het vrachtverkeer van de bouwlogistiek, als belangrijke speler binnen de (binnen)stedelijke distributie, genereert veel transportbewegingen en veel emissie.

Bouwlogistiek, zijnde het brengen en halen van een veelheid aan goederen (materiaal), middelen (materieel) en personeel op het juiste moment en op de juiste plaats volgens de afspraken met de betrokken partijen en volgens de regels van de overheid, is op het eerste zicht geen 'ruimtelijk' issue. Maar bouwlogistiek is natuurlijk wel een gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen, die resulteren in bouwactiviteiten.

In een groeiende stad zijn nieuwbouw-, her- en verbouwactiviteiten, zowel groot- als kleinschalig, constant en zelfs in stijgende mate aanwezig. De stad ambieert daarnaast de renovatiegraad van de gebouwen op haar grondgebied te verhogen. (renovatieversnelling). De bijhorende bouwlogistiek is dus een significante factor binnen het stedelijk functioneren, brengt meer spanningen met zich mee rond verkeersveiligheid, ruimtegebruik en emissie. Deze kunnen op twee manieren aangepakt worden: ofwel door het beperken en bundelen van het aantal transportbewegingen ofwel door het vergroenen van het vrachtwagenpark. De

tweede piste is vandaag quasi onhaalbaar: de beschikbaarheid van groene vrachtwagens is tot op heden verwaarloosbaar (wegens moeilijke betaalbaarheid, onvoldoende laadvermogen en -infrastructuur en beperkte actieradius). Er moet dus gefocust worden op het beperken en/of bundelen van het globaal aantal transportbewegingen én op het beperken van het aantal transportbewegingen van niet-groen (vracht)vervoer.

Complexiteit als hindernis

Bouwlogistiek is echter een bijzonder complex iets. Een bouwplaats is immers uniek en telkens opnieuw te organiseren, tijdelijk en dus niet op lange termijn berekend, materiaalintensief maar met onregelmatige noden, ruimtelijk beperkt met (te) weinig plaats voor logistiek (laden, lossen, opslag), ketengeorganiseerd en dus gevoelig voor vertraging van activiteiten en gefragmenteerd, met veel spelers en werkmethodes. Dat brengt met zich mee dat bouwlogistiek op heden vaak inefficiënt is (met halflege vrachtwagens), conflicten met de omgeving kent omwille van het gedeeld gebruik van straat, parkeerplaatsen, nutsvoorzieningen, ..., tijdsverlies kent door vele kleine aan- en afvoer en bijgevolg moeilijk beheersbaar is. De transitie naar een Circulaire bouweconomie brengt zowel nieuwe uitdagingen als koppelkansen met zich mee, aangezien ook hier op een andere manier met de vervoersstromen rond het bouwproces dient omgegaan te worden.

Zowel de stad als de private ondernemingen hebben beide belang bij een verbeterde

organisatie om samen te werken en te plannen rond het intelligent beperken van de (niet-groene) transportbewegingen.

Duurzame bouwlogistiek vraagt samenwerking tussen die partijen op vier niveaus:

- regioniveau: bijvoorbeeld inschakelen multimodaliteit (water, spoor, ...) om de regionale stromen te kunnen bundelen rond multimodale knooppunten
- stadsniveau: bijvoorbeeld uitbouwen hubs (zie verder) voor consolidatie van de lokale stromen
- wijkniveau: bijvoorbeeld uitbouwen bouwmaterialenmarkten
- gebouwniveau: bijvoorbeeld adaptief te bouwen en ontwerpen in functie van demontage en herbruik (circulair bouwen).

Regelgeving en stimulering met ruimtelijke implicaties

Vandaag kunnen we als stad de niet-groene transportbewegingen in functie van bouwlogistiek reeds beperken in de (binnen)stad. We kunnen bijvoorbeeld zones afbakenen, waarbinnen we het vrachtverkeer reguleren (o.b.v. tijdslots, emissie, beperking van het aantal transporten, enz.), door voorgeschreven routes voor vrachtwagens te bepalen die gescheiden kunnen worden van andere verkeersstromen, of door in te zetten op duurzame logistiek als onderdeel van het regelgevend kader (algemene bestuurlijke politieverordening, aanbestedingsvoorwaarden voor overheidswerken, stedenbouwkundige verordening, enz.)

Naast deze maatregelen kan een duurzaam bouwlogistiekgedrag ook gestimuleerd worden met incentives voor een daadwerkelijke beperking van de binnenstedelijke transportbewegingen:

- gratis of betoelaagd gebruik van city hub (zie verder);
- goedkopere vergunningen voor inname van openbaar domein (voor bouwplaats, lossen en laden, stockage, bouwkransen, ...);
- regelgeving;
- subsidies⁴⁷.

Bouwlogistieke hubs als ruimtelijke oplossing

Een bouwlogistieke hub combineert twee functies:

- terminal: verkeerscentrum, transportknooppunt voor coördinatie en bundeling van (binnen)stedelijke transportbewegingen en last-mile-stromen, in functie van vlotte doorstroming, minimale wachttijden en maximale beladingsgraad
- opslagplaats:
 - tussentijdse opslag van kleinere items of van grotere items, die niet onmiddellijk verwerkt kunnen worden, om opslag met bijhorend ruimtegebruik op bouwplaats te vermijden
 - voorlopige opslag en/of verwerking van materialen die vrijkomen bij ontmantelings- en afbraakwerken.

Een bouwlogistieke hub plaatst zich tussen de aanvoer van de leverancier en de toevoer op de bouwplaats om op ritten en uitstoot te besparen. De hub plaatst zich ook randstedelijk, op het snijpunt of raakvlak tussen de buitenstedelijke en de binnenstedelijke stromen en bij voorkeur op een multimodaal bereikbare plaats (de aanwezigheid van water of spoor zijn interessant voor bulkgoederen). Door transporten te verzamelen vanuit de opslagplaats kunnen volgende winsten gerealiseerd worden:

- De buitenstedelijke ritten worden beperkt want de beladingsgraad van de vrachtwagens kan verhoogd worden omdat de stockageruimte op de hub zeer groot is en alleszins groter dan op een bouwplaats.
- De binnenstedelijke ritten worden
 - beperkt, want ze worden gebundeld en gecoördineerd (meer beladingsgraad, minder wachttijd)
 - vergroend, want transportmiddelen met minder emissie kunnen ingezet worden.

Ook de retourstromen gebruiken de hub als tussenstation. Bij voorkeur worden ze meegenomen in een lege vrachtwagen van een leverancier, worden ze verzameld en gebundeld op meerdere bouwplaatsen en worden ze pas in de hub getrieerd, zodat de binnenstedelijke ritten worden beperkt en vergroend (door het gebruiken van toch lege vrachtwagens of van andere transportmiddelen met minder emissie).

De praktijk toont aan dat een hub maar resultaat oplevert vanaf een bepaalde schaalgrootte en dat het gunstig resultaat evenredig is met de schaalgrootte. Een hub is daarom (voorlopig) geen oplossing voor kleine bedrijven en voor kleinschalige projecten, maar wordt best georganiseerd op niveau van de stad. Van hieruit

kunnen ze dan vervolgens gekoppeld worden aan een netwerk van hubs op regionaal of landelijk niveau.

Op dit ogenblik staan we aan het beginpunt van het denkproces, dat maakt dat het nog niet mogelijk is om reeds een gedetailleerde ruimtelijk visie uit te werken voor de integratie van een dergelijke hub binnen Mechelen. Wel hebben we de ambitie om in de toekomst op zoek te gaan naar potentiële locaties en kansen om een onderkomen te kunnen vinden voor een dergelijke hub voor bouwlogistiek in Mechelen. Zowel naar ligging als qua inrichting wordt daarbij verder gebouwd op de principes uit voorliggend beleidskader als het beleidskader 'groengeelblauw Mechelen'.