

## Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

# Ragheno

Mechelen



## TOELICHTINGSNOTA

maart 2023



Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan  
**Ragheno**

---

**Opdrachtgever**

Stad Mechelen  
Grote Markt 21  
2800 Mechelen

Contactpersoon:  
Afdeling Projecten & Planning,  
Team Ruimtelijke Planning  
Tine Vennekens  
ruimtelijkeplanning@mechelen.be  
015 29 79 74

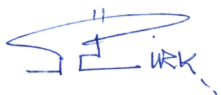


---

**Opdrachthouder**

PLAN+  
Mollestraat 4  
1730 Asse

Contactpersoon:  
Dirk De Loecker  
dirk@plan-plus.be  
02 532 23 32



MER-coördinator (Tractebel Engineering):  
Bieke Cloet  
bieke.cloet@tractebel.engie.com  
02 773 99 11



**Fase:**

Definitieve vaststelling

**Plan-ID:**

RUP\_12025\_214\_00013\_00001

**Normatieve delen van dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (deze zijn verordenend):**

- grafisch plan;
- stedenbouwkundige voorschriften.

---

Gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van **27 juni 2022**.  
Op last,

De algemeen directeur

De voorzitter van de gemeenteraad

---

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat het ontwerp ter inzage van het publiek op het gemeentehuis werd neergelegd van **1 augustus 2022** tot en met **29 september 2022**.

De algemeen directeur

De burgemeester

---

Gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van **27 maart 2023**.  
Op last,



De algemeen directeur

De voorzitter van de gemeenteraad

---

# Inhoudsopgave

<b>0</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
<b>1</b>	<b>Opdrachtschrijving</b>	<b>11</b>
1.1	Doelstelling	12
1.2	Instrumentarium	12
1.3	Procesverloop	13
<b>2</b>	<b>Situering en afbakening</b>	<b>15</b>
2.1	Positie van het onderzoeksgebied binnen de stad Mechelen	16
2.2	Afbakening plancontour	17
<b>3</b>	<b>Ruimtelijke context</b>	<b>19</b>
3.1	Historiek van de site	20
3.2	Feitelijke toestand	23
3.3	Fotoreportage	29
<b>4</b>	<b>Planologische context</b>	<b>33</b>
4.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	34
4.2	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	36
4.3	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen	37
4.4	Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen	37
4.5	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Mechelen	37
4.6	Beleidsplan Ruimte Mechelen (in opmaak)	43
4.7	Mobiliteitsplan Mechelen	44
4.8	Beeldkwaliteitsplan publieke ruimte Mechelen	46
4.9	Mechelen in beweging	47
4.10	Masterplan en ambitienota	48
4.11	Bedrijfsbeleid Mechelen en Gebiedsontwikkeling Ragheno	50
<b>5</b>	<b>Juridische context</b>	<b>53</b>
5.1	Gewestplan	54
5.2	Bijzonder plan van aanleg	54
5.3	Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan	55
5.4	Brownfieldconvenant	56
5.5	Stedelijk kader voor het omgevingsvergunningenbeleid	56
5.6	Gebied met recht van voorkoop	57
5.7	Atlas der Buurtwegen	58
5.8	Beschermd en vastgesteld onroerend erfgoed	59
5.9	Water	59

<b>6</b>	<b>Gewenste toestand .....</b>	<b>63</b>
6.1	Masterplan .....	65
6.2	Plan-MER .....	80
6.3	Doorwerking naar het RUP .....	87
<b>7</b>	<b>Toelichting bij het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften .....</b>	<b>105</b>
7.1	Grafisch plan .....	106
7.2	Vertaling in stedenbouwkundige voorschriften .....	107
7.3	Op te heffen voorschriften.....	109
7.4	Toetsing ten aanzien van het planologisch kader .....	110
7.5	Doorwerking vanuit het plan-MER.....	113
<b>8</b>	<b>Ruimtebalans .....</b>	<b>119</b>
8.1	Ruimtebalans .....	120
8.2	Register van de plancompensaties .....	120
<b>9</b>	<b>Ruimtelijke veiligheidsrapportage.....</b>	<b>121</b>
9.1	Inleiding.....	122
9.2	Beslissing .....	122

## **Additionele dossierstukken**

- 1 Masterplan Ragheno – definitief rapport**
- 2 Voorschriften BPA 36/5**

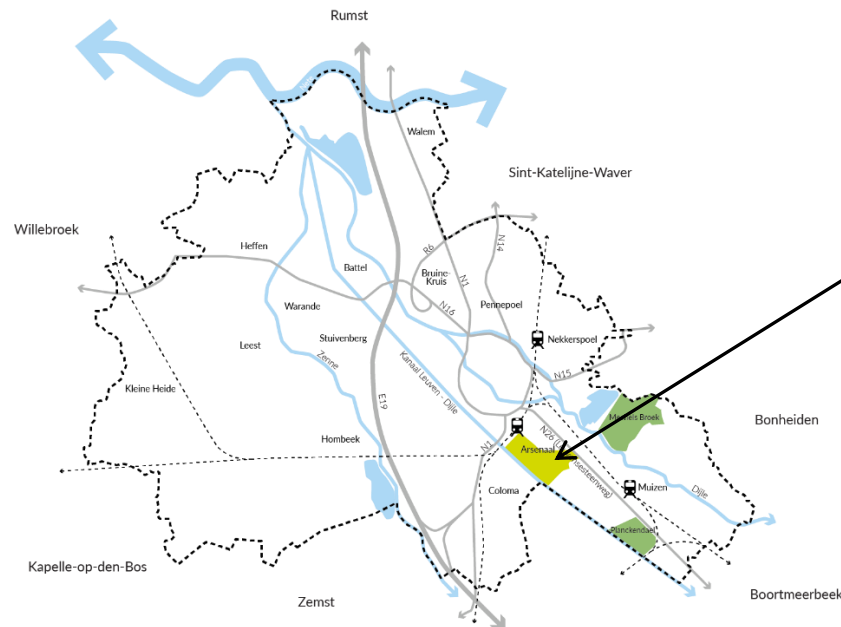


## **0 INLEIDING**

De Stad Mechelen heeft op 23 september 2019 besloten over te gaan tot de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor het gebied Ragheno.

### *Ragheno, stadswijk van de toekomst*

Met Ragheno beschikt Mechelen, én Vlaanderen, over een unieke opportuniteit. Vlaanderen heeft Ragheno aangeduid als strategisch project binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.



De site ligt vlak achter het station en heeft **directe toegang tot het stadscentrum** van Mechelen. De vernieuwing van het station betekent een belangrijke katalysator voor de verduurzaming en verbetering van de stationsbuurt en Ragheno. Vandaag zijn de terreinen op Ragheno bestemd voor KMO en kantoren doch zijn deze sterk onderbenut. Het projectgebied is **ca. 65ha groot** en biedt mogelijkheden voor wonen, werken en recreëren.

Naar verwachting zal ook de volgende jaren de bevolking in Mechelen nog sterk toenemen. Mechelen wil de **bevolkingsgroei opvangen in het stedelijk gebied**, en dan voor een belangrijk aandeel in Ragheno. Zo kan de **waardevolle groene ruimte** in en rond het centrum gevrijwaard worden voor de toekomst.

Mechelen wil Ragheno laten uitgroeien tot **dé stadswijk van de toekomst**:

- met aandacht voor duurzame mobiliteit en bouwen;
- met een gezonde mix tussen wonen, werken, recreëren en groen;
- met dense, maar leefbare wijken die innovatief omgaan met bouwvormen en openbare ruimte.

Gezien de schaal en de complexiteit zal deze uitvoering tientallen jaren in beslag nemen. Daarom kiest Mechelen hier resoluut voor een stadswijk van de toekomst, met een **gezonde mix van wonen, werken, recreëren en groen**. Een park met oog voor de kwaliteit van de woon-werkomgeving van de toekomst: met beleefbaar groen, horeca, buurtwinkels, buurtscholen en kinderopvang en veilige verkeersinfrastructuur.

Omdat de stationsomgeving Mechelen een **regionaal en multimodaal knooppunt** is, dient de ontwikkeling en ontsluiting van dit gebied meer gericht te zijn op het openbaar vervoer en de zwakke weggebruikers dan de automobilititeit. Daarom dat de verkeersinfrastructuur wordt ontworpen volgens het STOP-principe, waarbij de minst vervuilende en belastende mobiliteitsstromen prioriteit krijgen. Eerst stappen, dan trappen, openbaar vervoer en personenwagen. Binnen dit principe moeten alle maatregelen worden genomen om de veiligheid, het comfort en de doorstromingsmogelijkheden van al deze weggebruikers te verbeteren.



### *Wat is een ruimtelijk uitvoeringsplan?*

Een ruimtelijk uitvoeringsplan, of kortweg RUP, is een plan waarmee de overheid in een bepaald gebied de bodembestemming vastlegt. Ruimtelijke uitvoeringsplannen vervangen de gewestplannen en BPA's. Voor alle percelen in een bepaald gebied wordt zo heel duidelijk wat er kan en wat niet. Op basis van de stedenbouwkundige voorschriften die zijn opgenomen in het RUP, kunnen - eens het RUP is goedgekeurd - stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd worden.

Een gemeentelijk RUP draagt bij aan de uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van die gemeente of aan het beleidsplan van een gemeente, waarin het lokale bestuur in grote lijnen aangeeft hoe zij haar gemeente ruimtelijk wil zien evolueren. Telkens wanneer het wenselijk of nodig is om de bestaande plannen aan te passen (het gewestplan, een BPA, ...), wordt een RUP opgemaakt. Het RUP vervangt de geldende bestemmingen en voorschriften van vroegere plannen.



## **1 OPDRACHTOMSCHRIJVING**

## 1.1 Doelstelling

De doelstelling van het RUP Ragheno is tweeledig:

**Eenzijds heeft het RUP tot doel om de site van Ragheno te herontwikkelen door de site te herbestemmen en een helder en rechtzeker juridisch kader te vormen voor kwalitatieve realisaties en ontwikkelingen die passen binnen de scope van de ambitie “stadswijk van de toekomst”. Het RUP moet er ook voor zorgen dat elke individuele ontwikkeling past binnen een ruimer ruimtelijk en functioneel geheel en bijdraagt aan een kwalitatieve ruimtelijke samenhang in het gebied.**

**Anderzijds heeft het RUP tot doel om de site van Ragheno op een duurzame manier te herontwikkelen en een flexibel kader te vormen dat moet toelaten om ook op lange termijn in te kunnen spelen op nieuwe trends, nieuwe technologische ontwikkelingen en opportuniteiten zonder dat de draagkracht van de site en zijn omgeving in het gedrang komt. Samen met het RUP kunnen ook andere instrumenten worden ingezet om te streven naar een hoogstaande omgevingskwaliteit.**

Deze twee doelstellingen moeten resulteren tot een actieve wijk, die toekomstgericht is, zich adaptief kan opstellen en een kader biedt voor de ontwikkelingstoekomst van Ragheno. Hiervoor zijn aspecten zoals groenblauwe structuur, autoluwe wijk, innovatieve ontwikkelingen, op schaal van de mens, ... noodzakelijk om tot een duurzame en toekomstgerichte ontwikkeling te kunnen komen.

De Ragheno-site zal ontwikkelen tot een nieuwe leefbare en stedelijke woonwijk met tal van verschillende functies. De multifunctionaliteit en het unieke karakter van de toekomstige ontwikkeling moeten zorgen voor een uitbreiding van de stad Mechelen die uitnodigend is om te wonen/werken/ontspannen.

## 1.2 Instrumentarium

Hieronder wordt een lijst weergegeven van mogelijks in te zetten instrumenten. Gedurende het verdere planningsproces zal duidelijk worden welke instrumenten (andere dan het RUP) wel en niet meegenomen zullen worden.

### 1.2.1 Overeenkomsten met publiek-, privaatrechtelijke of natuurlijke personen

Volgens de VCRO, artikel 2.2.5 §2 kan de bevoegde overheid voorafgaand of gelijktijdig met de beslissing over het ruimtelijk uitvoeringsplan overeenkomsten afsluiten met publiekrechtelijke rechtspersonen, met privaatrechtelijke rechtspersonen of met natuurlijke personen om het RUP te kunnen realiseren.

We verwijzen hier o.a. naar het kaderbesluit Stedenbouwkundige ontwikkelingskost (SOK) dat door de gemeenteraad van de stad Mechelen op 30 september 2019 is goedgekeurd en waarbij de financiële lasten van de ontwikkeling van de site evenredig worden verdeeld over de betrokken ontwikkelaars (zie verder: juridische context RUP).

### 1.2.2 Recht van voorkoop

Het recht van voorkoop is een wettelijk recht dat de houder van dat recht de mogelijkheid geeft om gronden en gebouwen die verkocht worden, bij voorrang op de kandidaat-koper aan te kopen, voor dezelfde prijs en onder dezelfde voorwaarden.

De Vlaamse overheid en de lokale overheden (provincies, gemeenten, intercommunales, ...) hebben in bepaalde gebieden een ‘recht van voorkoop’. Als een overheid dat recht uitoefent, verwerft zij dus in de plaats van de kandidaat-koper de aangeboden onroerende goederen. Zij koopt dan tegen de prijs en de voorwaarden van de kandidaat-koper.

Rechten van voorkoop zijn voor overheidsinstellingen een instrument om hun opdracht van openbaar nut te realiseren op hun werkingsdomeinen (o.a. natuurbehoud, ruimtelijke ordening, woonbeleid, waterbeleid, scheepvaart, enz.).

In een gebied waar het voorkooprecht speelt, mag een eigenaar alleen verkopen nadat hij de begunstigen van het voorkooprecht de gelegenheid heeft gegeven hun recht uit te oefenen.

Gebieden waarop een recht van voorkoop van toepassing is, worden aangeduid op het grafisch plan.

### 1.3 Procesverloop

Het geïntegreerde planningsproces voor het gemeentelijk RUP Ragheno op het grondgebied van de stad Mechelen wordt opgemaakt overeenkomstig de bepalingen van de VCRO.

Het geïntegreerde planningsproces bestaat uit vijf fasen, waarbij het resultaat telkens geconsolideerd wordt in een van de volgende documenten:

- een startnota;
- een scopingnota;
- een voorontwerp RUP;
- een ontwerp RUP;
- een definitief ontwerp RUP.

In een eerste fase werd een startnota opgemaakt die ter advies werd voorgelegd aan een aantal instanties en werd onderworpen aan een publieke raadpleging die liep van 28 februari tot en met 27 mei 2020 (initieel 27 april). Ingevolge de corona-crisis is door de Vlaamse Regering op 27 maart 2020 het Noodbesluit goedgekeurd dat uitvoering geeft aan het Nooddecreet van 20 maart 2020. Als gevolg van dit Noodbesluit werd de termijn van de publieke raadpleging opgeschort en werd ze verdergezet op 24 april 2020. Dit om iedereen de kans te geven om zich goed te informeren. De einddatum van de publieke raadpleging werd gewijzigd naar 27 mei 2020.

In een tweede fase werd een scopingnota opgemaakt waarin de adviezen en inspraakreacties worden verwerkt en waarin wordt aangegeven hoe hiermee wordt omgegaan. Deze fase loopt deels parallel met de opmaak van het RUP en met de verdere opmaak van de onderbouwende effectbeoordelingen. De scopingnota werd op 24 augustus 2021 verstuurd naar het Team Milieueffectrapportage.

In de derde fase werd een voorontwerp RUP opgemaakt dat op 27 januari 2022 werd besproken op een plenaire vergadering en waarbij advies werd verleend door het departement Omgeving, de deputatie, de GECORO en een aantal andere adviserende diensten.

De vierde fase omvatte de opmaak van een ontwerp RUP op basis van de adviezen op het voorontwerp en/of verder ruimtelijk onderzoek. Dit ontwerp RUP werd door de gemeenteraad in zitting van 27 juni 2022 voorlopig vastgesteld. Er werd een openbaar onderzoek gehouden van 1 augustus 2022 tot en met 29 september 2022. Het advies van de GECORO werd op 27 december 2022 bezorgd aan de gemeenteraad.

In de laatste fase wordt een definitief ontwerp RUP opgemaakt op basis van de adviezen en bezwaren op het ontwerp RUP. Dit definitief ontwerp RUP wordt vervolgens aan de gemeenteraad voorgelegd voor definitieve vaststelling.



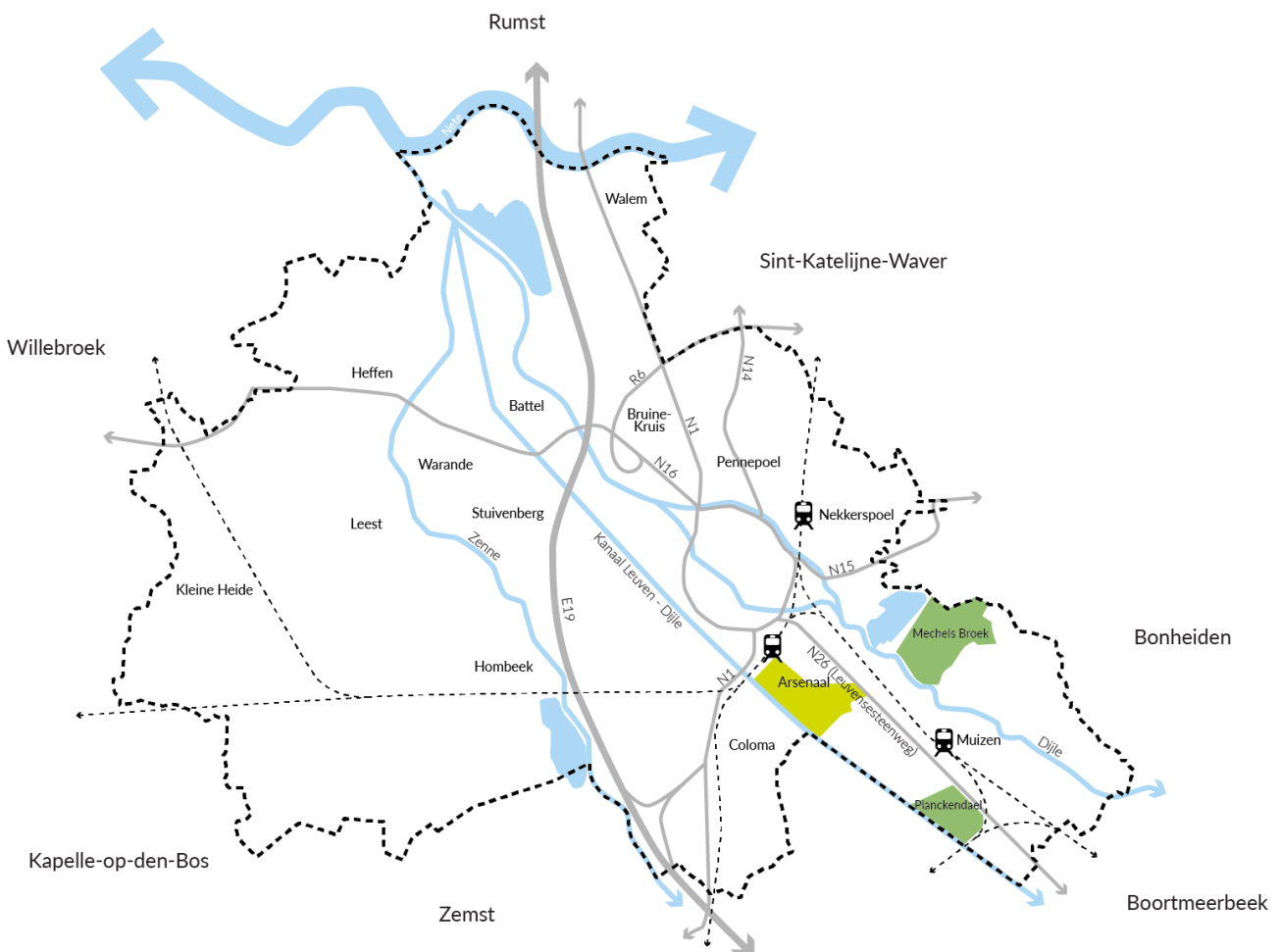
## **2 SITUERING EN AFBAKENING**

## 2.1 Positie van het onderzoeksgebied binnen de stad Mechelen

De stad Mechelen wordt omsloten door zeven gemeenten. Rumst vormt de noordelijke grens, Sint-Katelijne-Waver en Bonheiden vormen de oostelijke grens. De zuidelijke grens wordt gevormd door de gemeente Kapelle-op-den-Bos, Zemst en Boortmeerbeek en de westelijke grens door Willebroek. De zuidelijke grens van de stad Mechelen wordt tevens gevormd door de provinciale grens Antwerpen - Vlaams-Brabant.

Het onderzoeksgebied<sup>1</sup> omvat de Ragheno-site ten zuiden van het stadscentrum en grenst aan:

- de stationsbuurt;
- de Leuvensesteenweg en Arsenalwijk;
- de Centrale Werkplaats;
- de groenzone langs de Hanswijkbeek, het Kasteelpark en de wijk Spreeuwenhoek-Venne;
- de Colomawijk aan de overzijde van het Kanaal Leuven-Dijle.



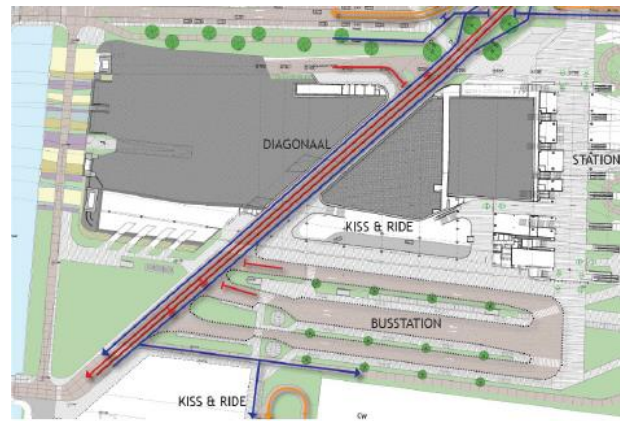
Situering onderzoeksgebied (gifgroen) binnen de stad Mechelen

<sup>1</sup> Dit is niet het studiegebied van het plan-MER dat, afhankelijk van het onderzochte effect, het gebied omvat waar zich een effect kan voordoen en dus heel wat ruimer kan zijn.



Ragheno is naast Mechelen Noord en Mechelen Zuid, één van de drie grote bedrijventzones in Mechelen. Bedrijventerreinen Mechelen Noord en Zuid zijn gelegen aan de snelwegknooppunten met de E19, terwijl Ragheno aan het station ligt, op wandelafstand van de binnenstad. Daardoor heeft Ragheno een duidelijk onderscheidend profiel dat verschilt van de twee snelweglocaties. Door het Tangentproject en de Arsenal-verbinding wordt Ragheno ook voor autoverkeer goed ontsloten vanaf de E19 en de Leuvensesteenweg.

Tussen de Mechelse binnenstad en de Ragheno-site ligt het hoofdstation van Mechelen. Het station en zijn omgeving ondergaan een grote transformatie in kader van het project “Mechelen in Beweging”. Gespreid over meerdere jaren komt er onder meer een nieuw dubbelspoor aan de huidige spoorlijn Brussel-Antwerpen, een nieuwe ontsluitingsweg tussen de Brusselsesteenweg en het Douaneplein en een autotunnel tussen de Leuvensesteenweg en het station. Verder wordt het huidige trein- en busstation compleet herbouwd, waar prima accommodaties en verbindingen voor fietsers en voetgangers worden voorzien.



Toekomstbeelden tangent en station

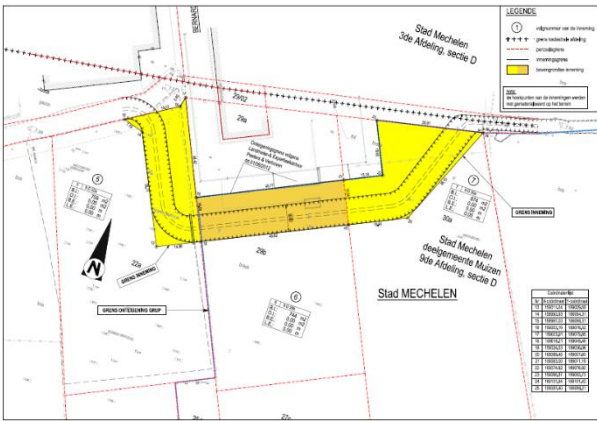
Vandaag liggen nog grote stukken vervuilde grond braak op de Ragheno-site. Ze vormen vandaag een fysieke barrière tussen stadskern en de wijken rondom. Gronden die de potentie hebben om uit te groeien tot een volledig nieuwe stadswijk, waarin stadsdelen worden verbonden en de stad wordt ontsloten met nieuwe infrastructuur.

## 2.2 Afbakening plancontour

De plancontour van het RUP strekt zich uit van het station tot de Hanswijkbeek en loopt van het Kanaal Leuven-Dijle tot aan de Leuvensesteenweg, met uitsluiting van de Centrale Werkplaats - afgekort CW - en de wijk Hanswijkdries.

De noordwestelijke grens van de plancontour wordt gevormd door het station Mechelen en de sporen, dat buiten het onderzoeksgebied valt. De grens wordt gevormd door de geografische afbakening van de administratieve percelen (GRB, Adp).

De zuidwestelijke grens valt samen met de as van het Kanaal Leuven-Dijle volgens de geografische afbakening van het VHA-waterloopsegment (GRB, Wlas). Het VHA-waterloopsegment is de aslijn van een segment van het VHA-waterloopenetwerk van de Vlaamse Hydrografische Atlas. Dit is tevens de grens van het vigerende BPA.



In het zuidoosten sluit de grens van de plancontour aan op de plancontour van het in opmaak zijnde RUP Spreeuwenhoek-Venne bis. De grens loopt grotendeels samen met de loop van de Hanswijkbeek, maar wordt op zich gevormd door de geografische afbakening van de administratieve percelen (GRB, Adp).

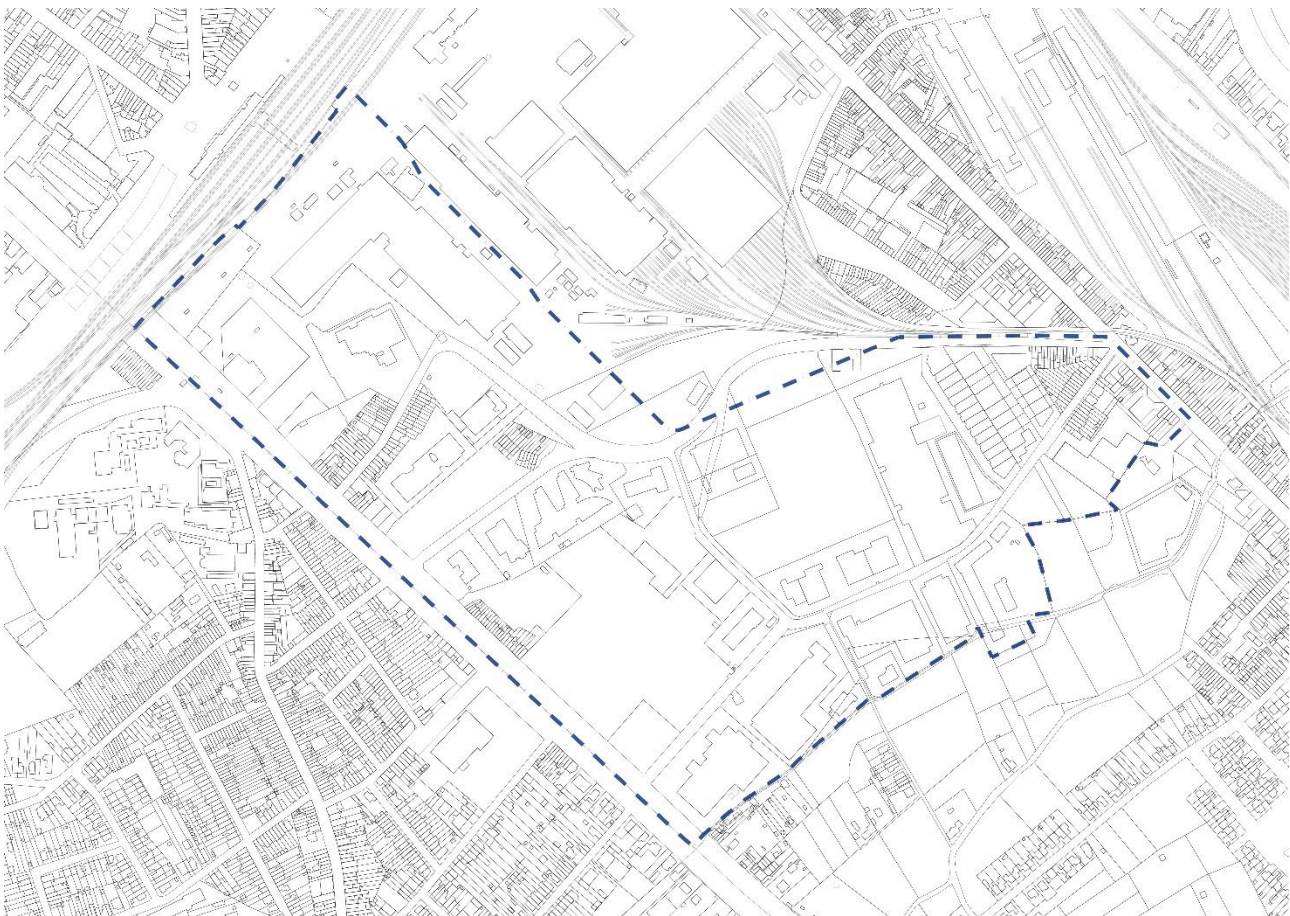
De Hanswijkbeek zelf wordt uit de plancontour van dit RUP gesloten. Ter hoogte van het Belgacomgebouw is de Hanswijkbeek historisch overbouwd. Deze overbouwde zone wordt wel mee opgenomen binnen de plancontour. Daarbij wordt ook rekening gehouden met

de plannen van de provincie Antwerpen om de Hanswijkbeek om te leiden en terug open te maken, zoals weergegeven op dit opmetingsplan.

De noordelijke grens wordt gevormd door de Leuvensesteenweg en de toekomstige ligging van de Arsenaalverbinding, zoals figuratief weergegeven op deze schets.



Dit resulteert in onderstaande plancontour.



*Plancontour RUP Ragheno*

### **3 RUIMTELIJKE CONTEXT**

### 3.1 Historiek van de site

De Ragheno-site had een hoofdzakelijk agrarische invulling die aan de industrialisering voorafging. De site wordt omrand door infrastructuur met een historische betekenis en speelde een belangrijke rol in de spoorweggeschiedenis van België.



Ferrariskaart (1771-1778)



Vandermaelenkaart (1846-1851)



Popp-kaart (1842-1879)

#### Leuvensesteenweg

De Leuvensesteenweg (N26) werd onder de Oostenrijkse heerschappij van keizerin Maria Theresia (1740 tot 1780) aangelegd. Behalve de later aangelegde omleiding rond Herent is de N26 een kaarsrechte baan, waarbij tijdens de aanleg in de Napoleontische tijd de Sint-Romboutskathedraal van Mechelen als richtpunt werd aangehouden.

#### Kanaal Leuven-Dijle

Het Kanaal Leuven-Dijle is één van de oudste kanalen van België, gerealiseerd tussen 1750 en 1763. Het kanaal was belangrijk voor het transport van goederen en reizigers, doch vanaf 1837 nam het reizigersvervoer af toen de spoorlijn tussen Leuven en Mechelen in dienst kwam. De kanaalinfrastructuur is tot op vandaag zeer weinig gewijzigd. De opkomst van de Antwerpse haven zette voor de Brabantse hertogen al gauw het licht op groen voor een rechtstreekse verbinding tussen de Scheldestad en de belangrijkste Brabantse steden, die via de natuurlijke waterwegen moeilijk bereikbaar waren. In deze optiek werden plannen gemaakt voor het Kanaal Leuven-Dijle.

Het Kanaal Leuven-Dijle werd gegraven tussen 1750 en 1752 onder de regeerperiode van Maria-Theresia van Oostenrijk. Het is een lateraal kanaal naast de Dijle dat de Vaartkom in Leuven verbindt met het Zennegat in Mechelen. De regerende overheid beschouwde het Kanaal Leuven-Dijle slechts als onderdeel van een internationaal georiënteerde economische politiek, die in eerste instantie de bevordering van het transitverkeer vanuit het westen - de zee - zover mogelijk landinwaarts - richting Oostenrijk - op het oog had.

Om de technische evolutie van de scheepvaart te kunnen opvangen werd het Kanaal Leuven-Dijle tweemaal verdiept: in 1835-1837 werd ze onder leiding van ingenieur Vifquain van 3,5 meter tot 5,5 meter verdiept, waarbij het sas van Kampenhout gereconstrueerd werd, in 1895 werd de diepte op 6 meter gebracht.

### **Kasteel De Mot**

Langs het Kanaal Leuven-Dijle lag het landgoed De Mot (op de Ferrariskaart en Vandermaelenkaart aangeduid als Ch.au De Motte), met een in oorsprong Empire getint landhuis. Dit raakte in verval en werd gesloopt om plaats te maken voor moderne bedrijfsgebouwen. De naam blijft wel behouden in de Motstraat.



Ferrariskaart

### **Komst van de spoorwegindustrie**

De Vandermaelenkaart toont dat de eerste spoorlijn Mechelen-Leuven door de site liep, voordat dit spoor naar de andere zijde van de Leuvensesteenweg werd verlegd.

De Belgische Staatsspoorwegen vestigden vanaf 1835 hun centrale werkplaats op de site, waar het onderhoud van de treinen gebeurde. Die werkplaats heet in de volksmond 'het Arsenaal' omdat het onderhoud van het spoorwagematerieel er aanvankelijk werd verricht door werkkrachten uit een legerwerkplaats (arsenaal). 'Het Arsenaal' was de eerste grootschalige fabriek in Mechelen.

In de 19de eeuw groeide de spoorindustrie sterk in België. Om en rond de Centrale Werkplaats werden verschillende privé-initiatieven opgestart. In 1850 richtte de Brusselaar Willem Raghenno (1820-1867) een eerste fabriek op. De fabriek bestond uit een smederij en men produceerde er rijtuigen voor de Belgische spoorwegen. Deze onderneming bleef actief tot 1975.

De Arsenaa-site was een van de grootste aanbieders van werkgelegenheid in Vlaanderen in de onmiddellijke omgeving werden arbeidersbuurten gebouwd, zoals de Arsenaalwijk, als ook de woonlinten langs de Boutersemstraat.

In de jaren '70 van de vorige eeuw blijft er van de florerende industriële bedrijvigheid rond het station echter niet veel meer over. Vele terreinen en gebouwen wachten op een nieuwe bestemming.

### **Gasfabriek**

Vanaf 1882 werd er een gasfabriek uitgebaut langs de Hanswijkvaart. De exploitatie duurde tot de jaren '60 waarna een metaalverwerkend bedrijf op de site kwam. Nieuwe gebouwen werden opgetrokken en plaatselijk constructies van de voormalige gasfabriek werden gesloopt, zoals de ovenbatterij en de opslagtanks. Nadat de activiteiten op het terrein werden stilgelegd werden nagenoeg alle aanwezige gebouwen afgebroken.

## *Autoassemblage*

In het jaar 1952 lanceerde de toenmalige regering het idee om de invoer van auto's aan banden te leggen. Om de tewerkstelling te bevorderen werden er in ruil voordelen toegekend voor lokale assemblage. Op hetzelfde ogenblik werd de belasting op wisselstukken voordeliger zodat assembleren duidelijk voordelen bood. Dit zorgde ervoor dat de toenmalige onderdirecteur van Usines Ragheno (Raghenofabrieken), Joseph Pieters, een contract sloot met het hoofdkwartier van Peugeot in Parijs. In maart 1953 startte een proefproject om enkele Peugeots type 203 te monteren. Dit gebeurde in een hoek van de afdeling Rollend Materieel. Na enkele maanden ging de productie van het type 203 op 15 januari 1954 officieel van start.



Raghenofabriek (<https://healthinvest-beherman.com/ragheno-trein-naar-auto/>)

Aanvankelijk werden de eerste auto's in de oude gebouwen van Usines Ragheno gemonteerd. In 1955 werd er volop geïnvesteerd in een gloednieuwe montagehal met testbaan. De grotere capaciteit was nodig om voorbereid te zijn op de komst van de Peugeot 403.

In 1976 besloot SA Automobiles Peugeot het contract met de Raghenofabrieken niet te vernieuwen. Dit betekende onherroepelijk de sluiting van Ragheno-Peugeot.

## *PRB Metalurgia*

Aan de Hanswijkvaart 77 lag de fabriek PRB Metalurgia, beter gekend als het "**Bommenkot**". PRB (Poudreries Réunies de Belgique) was een van de oudste en grootste munitiemakers in België en tweede grootste wapenmaker. De productie was gelokaliseerd over zes fabrieken waaronder Mechelen. In het Mechelse Bommenkot werden er voor PRB-hulzen voor bommen en granaatkoppen gemaakt.

Op maandag 24 oktober 1966 ontplofte een deel van het Bommenkot. De explosie deed het grootste gedeelte van de fabrieksruimte instorten terwijl een hevige brand ontstond. De heropbouw van de fabriek verliep bijzonder moeizaam. Die moeilijkheden ontstonden toen België niet langer wapens ging leveren aan landen waar er oorlog was. De tegenkanting tegen munitiebedrijven in Vlaanderen groeide gestaag en ging uit van de politiek. In de jaren '70 werd nog wel een poging gedaan om het bedrijf nieuw leven in te blazen door het deels ook te gebruiken voor burgerlijke fabricaties als smederij. Zo werden er de onderdelen gemaakt voor de motorfabrikanten Ford en Caterpillar. De burgerlijke fabricatie werkte goed en er gebeurden veel investeringen om de fabricatie van militaire onderdelen te behouden. Zo moesten er nieuwe machines aangeschaft worden omdat ook de projectielen evolueerden.

Begin jaren '90 kreeg het bedrijf echter geen bestellingen meer en sloot de fabriek in Mechelen met als gevolg een aantal zwaar vervuilde en onbenutte gronden die om sanering smeekten. In dat jaar nam Fairfield Industries Belgium, een onderneming bedrijvig in de metaalsector, de fabriek in Mechelen en Matagne over.<sup>2</sup>



Voormalige fabriek PRB Meralurgia, gesloopt (<http://www.despreeuw.be/boemekot/>)

### **Raghenobusinesspark**

Eind jaren negentig van de 20ste eeuw krijgt een deel van de onderbenutte terreinen een verdiende opknopbeurt en ontstaat het Raghenobusiness Park. Onder andere De Lijn, Wolters Kluwer, Rode Kruis Vlaanderen, Federale Politie zijn gevestigd in het bussinespark.

## **3.2 Feitelijke toestand**

### **3.2.1 Bebouwde ruimte**

Hoewel het projectgebied zich op een strategische locatie bevindt, vlak bij het centrum van Mechelen en aansluitend op het treinstation Mechelen, is het gebruik van de Raghenosite weinig intensief. Diverse kavels liggen braak en grote delen zijn ingevuld met extensieve bedrijvigheid.

Het onderzoeksgebied van het RUP beslaat een oppervlakte van ca. 56ha. Men onderscheidt:

- de directe stationsomgeving;
- het Raghenobusinesspark.

Het station, dat in de toekomst zal functioneren als schakel tussen de binnenstad en de Raghenosite, valt buiten het plangebied.

De Raghenosite is heterogeen in karakter. De grote bakstenen loodsen van de Centrale Werkplaats (zie gele aanduiding) en voormalige Peugeotfabriek herinneren aan het industriële verleden van de site. Rond de Delingstraat bevinden zich grootschalige bedrijven, kantoren en logistieke functies. Rond de Motstraat ligt een meer recent kantorenpark. In diezelfde straat vinden we dichterbij de Leuvensesteenweg een concentratie aan kmo's terug. Historische linten van rijwoningen liggen enigszins geïsoleerd langs de Boutersemstraat, Hanswijkdries en het Kanaal Leuven-Dijle en zijn veelal restanten van voormalige werkwijken. Grote delen van de site liggen braak in afwachting van herontwikkeling.

Voor een dergelijk strategisch gelegen stationslocatie is het gebruik van de Raghenosite weinig intensief. Momenteel bestaat het gebruik voornamelijk uit kantoren, kmo's en grotere industriële bedrijven, waaronder logistiek. Langs de Leuvensesteenweg, het Kanaal Leuven-Dijle en de Boutersemstraat wordt ook gewoond, hoofdzakelijk in grondgebonden rijwoningen.

<sup>2</sup> [http://mechelen.mapt.be/wiki/PRB\\_Metalurgia](http://mechelen.mapt.be/wiki/PRB_Metalurgia)



Huidig ruimtegebruik

### 3.2.2 Onbebouwde ruimte

In het plangebied zijn geen noemenswaardige groenstructuren aanwezig. De groene zones bestaan voornamelijk uit wildgroei op braakliggende terreinen. Langs het gebied, aan de zijde van het gebied Spreeuwenhoek is wel het waardevolle Bos van Betzenbroeck gelegen.

Op de meeste plekken in het plangebied zijn bomenrijen langs de weg aangeplant. Een deel van de bedrijven en kantoren hebben een groen aangeplante voortuin. Langsheen de Motstraat is er een waardevolle bomenrij aanwezig ter hoogte van de ingang van de CW.

De Hanswijkvaart heeft ter hoogte van het plangebied een beperkt groen karakter. Er is een grasstrook aanwezig.

### 3.2.3 Voorzieningen

*“Op Ragheno is op vandaag een detailhandelsaanbod onbestaande. Onmiddellijk ten noordoosten van het plangebied is wel een supermarkt (Aldi) ingeplant. In totaal is binnen de onderzochte zone sprake van circa 4.000m<sup>2</sup> aan bestaande commerciële voorzieningen.*

*De inplanting van gemeenschapsvoorzieningen te Mechelen geeft een totaal ander beeld, met een veel evenwichtiger spreiding van het aanbod over het geheel van het Mechelse grondgebied. In en om de planlocatie zijn enkele sportinfrastructuren (sporthallen, zwembad, ...) en speelterreinen terug te vinden en enkele schoolcampussen (zie verder) en gezinsgerelateerde gemeenschapsvoorzieningen. Net als bij het detailhandelsapparaat, ontbreekt op Ragheno vandaag elke voorziening (buiten de sporthallen van NMBS en het IHAM). “<sup>3</sup>*

Langs het Kanaal Leuven-Dijle ligt ter hoogte van het plangebied de jachthaven Coloma.

<sup>3</sup> Bron: Bedrijfsbeleid Mechelen en Gebiedsontwikkeling Ragheno, 17 mei 2018, IDEA Consult in opdracht van de stad Mechelen



## 3.2.4 Mobiliteit

### *Lijninfrastructuur*

Het plangebied grenst aan de Leuvensesteenweg (N26), het Kanaal Leuven-Dijle, de Hanswijkvaart en de spoorlijn 25, 27 en 53. Daarnaast zijn volgende straten terug te vinden in het plangebied: Motstraat, Mollestraat, Boutersemstraat, Zeutestraat en Dellingsstraat.

- Leuvensesteenweg (N26)

De Leuvensesteenweg situeert zich aan de noordoostelijke zijde van het plangebied. De steenweg bevindt zich binnen de bebouwde kom van Mechelen waardoor de maximale toegelaten snelheid beperkt is tot 50km/u. De Leuvensesteenweg wordt ingesloten door twee façades van rijwoningen zonder voortuin. Er is gemotoriseerd verkeer toegestaan in twee richtingen. Er kan geparkeerd worden in beide richtingen en er is een voet- en fietspad aanwezig langs beide zijden.

- Kanaal Leuven-Dijle en Hanswijkvaart

Aan de zuidwestelijke zijde van het plangebied situeert zich de Hanswijkvaart met parallel het Kanaal Leuven-Dijle. In de Hanswijkvaart geldt een snelheidsregime van 30km/u. Er is gemotoriseerd verkeer toegestaan in twee richtingen. Er kan in 1 richting geparkeerd worden en er bevindt zich een voetpad aan de kant van de woningen. Tussen de Hanswijkvaart en het Kanaal Leuven-Dijle bevindt zich een grasstrook met zitbanken.

- Motstraat

Er is gemotoriseerd verkeer toegestaan in twee richtingen. Enkel ter hoogte van de rijwoningen kan geparkeerd worden in deze straat. Er is een fietspad aanwezig aan één zijde van de straat, aan de andere kant is over een deel van de straat een voetpad aanwezig.

- Mollestraat

In de Mollestraat geldt een snelheidsregime van 50km/u. Er is gemotoriseerd verkeer toegestaan in één richting, komende van de Motstraat. Er is een voetpad aanwezig aan één zijde van de straat. Aan deze zijde van de straat kan ook geparkeerd worden.

- Boutersemstraat

De Boutersemstraat laat gemotoriseerd verkeer toe in twee richtingen, maar is onderbroken voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de rijwoningen, waardoor doorgaand verkeer onmogelijk is. De zone ter hoogte van de rijwoningen wordt gekenmerkt door twee façades zonder voortuin. Er kan in beide richtingen geparkeerd worden en er is voorzien in een voetpad langs beide zijden van de weg. De overige zone van de straat heeft slechts aan één zijde van de weg een voetpad.

- Zeutestraat

De Zeutestraat loopt dood voor gemotoriseerd verkeer op de Hanswijkvaart. Er is gemotoriseerd verkeer toegestaan in twee richtingen. Er is aan één zijde van de baan een voetpad aanwezig. Er kan geparkeerd worden aan één zijde.

- Dellingsstraat

In de Dellingsstraat geldt een snelheidsregime van 50km/u en ter hoogte van de rijwoningen geldt een zone 30. Er is gemotoriseerd verkeer toegestaan in één rijrichting. Niet overal in de straat zijn voetpaden aanwezig en niet overal mag geparkeerd worden.

### *Traag verkeer*

Het plangebied is voor langzaam verkeer te bereiken via de toegangen die momenteel ook kunnen gebruikt worden voor gemotoriseerd verkeer, met name de Colomabrug, het lichtengeregelde kruispunt van de Motstraat, de Dellingsstraat en de Leuvensesteenweg.

Daarnaast is de site ook te bereiken voor langzaam verkeer via volgende assen:

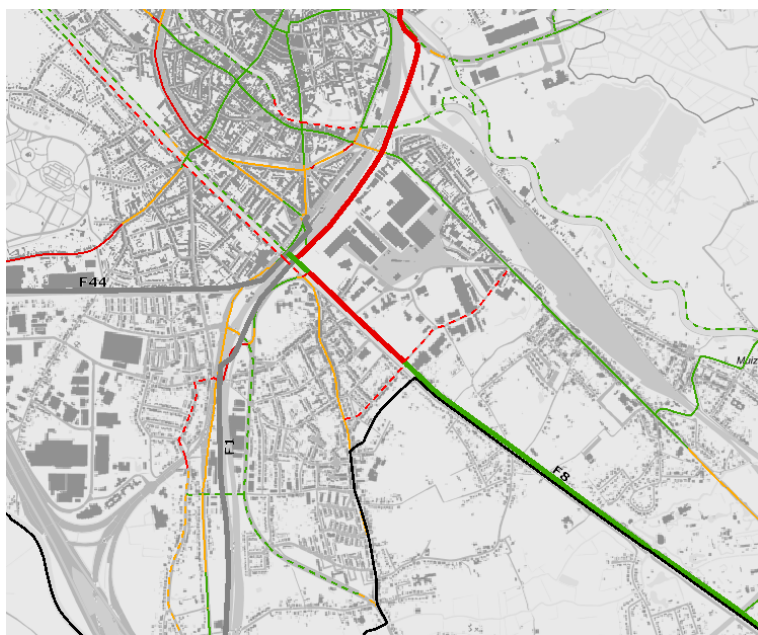
- Via de Hanswijkvaart aan de centrumzijde. Deze as maakt de verbinding via het station naar het centrum van Mechelen en is niet meer toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer door de infrastructuurwerken aan de Tangent (zie verder).
- Door het station. Doorheen het station is het mogelijk om zich te voet of met de fiets zich te begeven tot aan de Hanswijkvaart of Boutersemstraat. Binnen het stationsproject wordt ook een diagonaal voorzien onder de sporen die een verbinding zal vormen voor langzaam verkeer en openbaar vervoer.
- In het zuiden is er voor voetgangers en fietsers nog een doorsteek tussen Spreeuwenhoek en Ragheno ter hoogte van de Werfheide.
- Een laatste doorsteek voor voetgangers en fietsers ligt ook ter hoogte van Spreeuwenhoek ter hoogte van de Muizenvaart. Lokaal autoverkeer is ook toegelaten op deze weg.

De straten in het plangebied zijn grotendeels voorzien van voetpaden langs één of twee zijdes van de weg. Enkel in de Dellingsstraat is niet overal een voetpad aanwezig. In het noorden van het plangebied ligt het station Mechelen en het busstation. Vanaf het plangebied is het ongeveer 15 minuten wandelen naar de Grote Markt.

Het plangebied is goed bereikbaar met de fiets. In de Stationsstraat, de Motstraat, de Leuvensesteenweg en het begin van de Hanswijkvaart is fietsinfrastructuur aanwezig. In de overige straten van het plangebied rijden de fietsers op de rijbaan. Langs het Kanaal Leuven-Dijle werd een zone 30 en een fietsstraat ingericht.

In het plangebied bevindt zich de fietsostrade F1 en F8. De F1 verbindt Antwerpen, via Mechelen met Brussel. De fietsostrade F1 is in het plangebied niet voorzien van fietsinfrastructuur. De F8 verbindt Mechelen met Leuven en loopt via Muizen, Kampenhout, Boortmeerbeek, Wespelaar en Wijgmaal. Ter hoogte van het plangebied loopt de fietssnelweg parallel aan de Hanswijkvaart en Muizenvaart.

De Leuvensesteenweg maakt onderdeel uit van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk. De fietsinfrastructuur is conform het vademecum fietsvoorzieningen. Langs de Dellingsstraat loopt een alternatieve functionele fietsroute zonder infrastructuur.

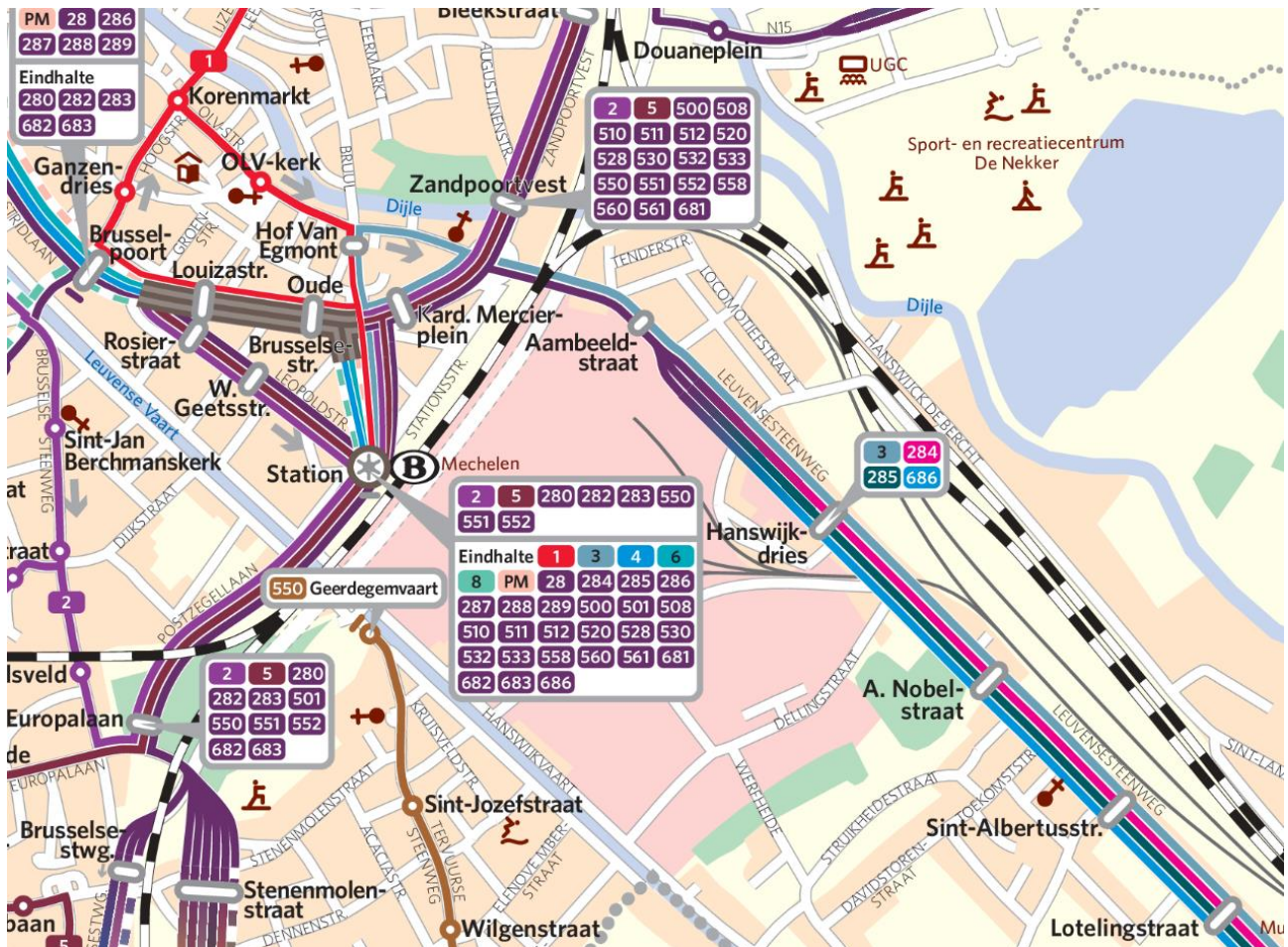


- Fietsostrade, conform
- Fietsostrade, niet conform
- Fietsostrade, geen fietsinfra
- Fietsostrade, geen inventaris
- - Functionele fietsroute, conform
- - Functionele fietsroute, niet conform
- - Functionele fietsroute, geen infra
- - Alternatieve functionele fietsroute, conform
- - Alternatieve functionele fietsroute, niet conform
- - Alternatieve functionele fietsroute, geen infra

Bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk (provant.be)

## Openbaar vervoer

Het treinstation Mechelen ligt aan de noordelijke grens van het plangebied. Van hieruit zijn er directe treinverbindingen naar onder meer Antwerpen, Brussel, Leuven en Gent. Het station Muizen ligt op ca. 1,2km van het plangebied en heeft verbindingen naar Leuven en Sint-Niklaas.



Bushaltes in de buurt van het plangebied (De Lijn)

Aan de randen van het plangebied bevinden zich de haltes Aambeelstraat en Hanswijkdries op de Leuvensesteenweg, de halte Geerdegemvaart en de halte Station. De haltes Aambeelstraat en Hanswijkdries worden bediend door buslijnen 3 (station Mechelen - Muizen), 284 (Mechelen - Leuven), 285 (Mechelen - Leuven) en 686 (Mechelen - Zaventem).

De halte Geerdegemvaart wordt bediend door buslijn 550 (Mechelen Gandhi - Duffel - Lier).

De halte Station wordt bediend door buslijnen 2, 5, 280, 282, 283, 550, 551 en 552. Daarnaast is het de eindhalte van buslijnen 1, 3, 4, 6, 8, 9, 28, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 500, 501, 508, 510, 511, 512, 520, 528, 530, 532, 533, 558, 560, 561, 681, 682, 683 en 686.

## Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied is bereikbaar via de Leuvensesteenweg (N26), die de ring van Mechelen (R12) verbindt met de ring van Leuven (R23). De dichtstbijzijnde autosnelweg is de E19. Het op- en afrittencomplex bevindt zich op ca. 2km (vogelvlucht) van het plangebied en is bereikbaar via de N26 - R12 - N1.

Daarnaast is het plangebied bereikbaar via de Hanswijkvaart. Deze loopt samen met het Kanaal Leuven-Dijle en loopt in zuidelijke richting door in de Muizenvaart. De Hanswijkvaart verbindt het plangebied met de

Colomawijk via de Colomabrug enerzijds en met de E19 via de N227a en de Brusselsesteenweg (N1) anderzijds. Wanneer de Tangent in gebruik genomen wordt, zal de verbinding via de Colomabrug sluiten.

Intern wordt de mobiliteit van het plangebied bepaald door de Motstraat. Deze ontsluitende weg verbindt de Leuvensesteenweg met de Hanswijkvaart. De Motstraat verknoopt nog twee keer. Eenmaal met de Mollestraat, deze maakt de verbinding naar de Dellingsstraat en de Zeutestraat. De tweede keer met de Boutersemstraat. Op de Boutersemstraat en de Zeutestraat zijn knippen aanwezig voor het gemotoriseerde verkeer. Op de Muizenvaart is er wegsignalisatie aanwezig voor plaatselijk verkeer.

### 3.3 Fotoreportage



1 zicht op spoorweg vanuit Hanswijkvaart



2 zicht op achterzijde woningen Bautersemstraat



3 sporthal en parking IHAM



4 Bautersemstraat



5 loods Centrale Werkplaats



6 loodsen Centrale Werkplaats



7 Watertoren



8 parking en loodsen Centrale Werkplaats





17 bedrijvenpark Ragheno



18 Dellingsstraat



19 Werfheide - U-Man Belgium



20 Hanswijkvaart



21 Hanswijkvaart



22 Hanswijkvaart



23 Zeutestraat



24 Leuvensesteenweg



25 Leuvensesteenweg

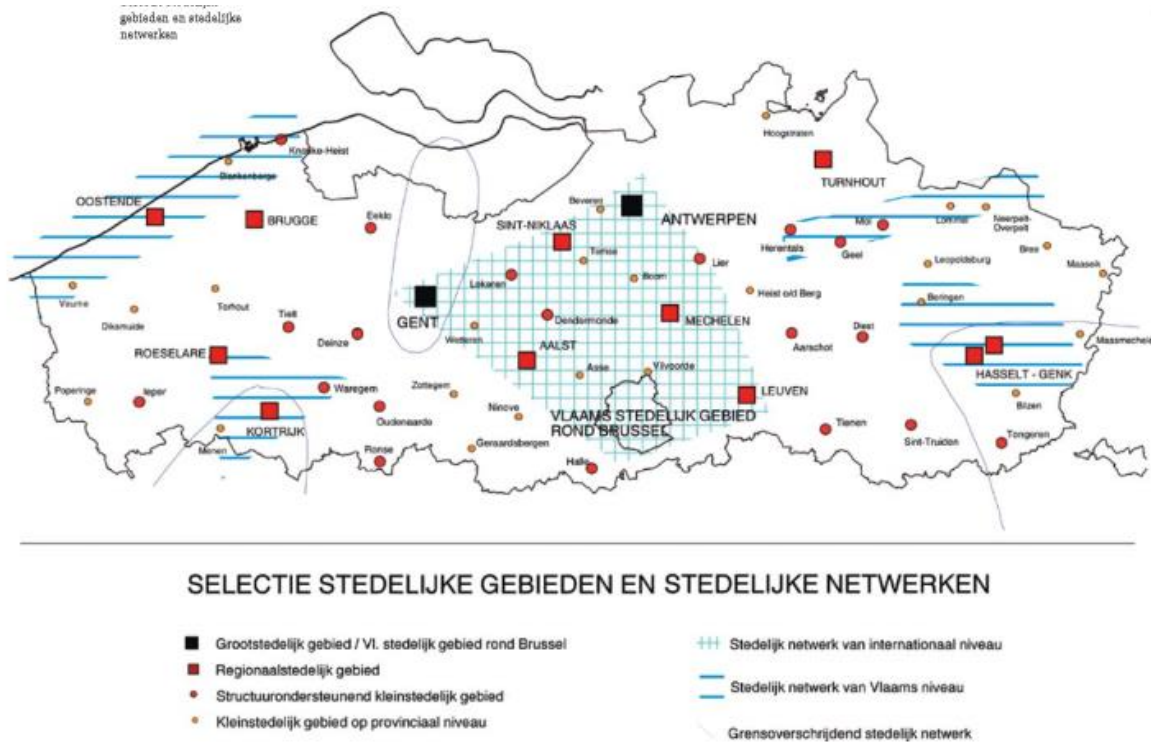


26 Motstraat (Raghenofabrieken)



## **4 PLANOLOGISCHE CONTEXT**

## 4.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen<sup>4</sup>



Selectie stedelijke gebieden en stedelijke netwerken (RSV 2011)

### *Mechelen als onderdeel van de Vlaamse Ruit*

Mechelen behoort tot het stedelijk netwerk op internationaal niveau: de Vlaamse Ruit. Dit gebied heeft in Noordwest-Europees verband een grootstedelijke reikwijdte en is van internationaal economisch belang voor Vlaanderen.

De uitwerking van het stedelijk netwerk Vlaamse Ruit gebeurt door het Vlaamse Gewest en moet leiden tot een ruimtelijke visie voor het stedelijk netwerk als geheel en een visie op de internationale dimensie van de Vlaamse Ruit in het bijzonder. De ruimtelijke visie opgebouwd bij de uitwerking van het stedelijk netwerk Vlaamse Ruit, moet worden opgevat als een gebiedsgerichte invulling van de inhoudelijke opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Daarbij staan de volgende doelstellingen voor de ontwikkeling van de Vlaamse Ruit voorop:

- Het selectief invullen van activiteiten teneinde optimaal de geboden internationale potenties van het stedelijk netwerk te benutten (hoogwaardige diensten voor bedrijven, ...). De bedoeling van deze selectieve invulling is precies om plaatsen binnen de Vlaamse Ruit die beschikken over deze internationale potenties, niet te belasten met activiteiten die geen behoefte hebben aan een vestigingsplaats met een internationale uitstraling.
- Het veiligstellen van haar internationale positie inzake bereikbaarheid (via de lucht, het water, het spoor, de weg en de telecommunicatie) ten opzichte van de Randstad en het Ruhrgebied.
- Het aantrekken van activiteiten en investeringen van internationaal belang (zowel industriële als tertiaire, ...) door een samenhangend en sturend aanbodbeleid van voldoende en hoogwaardig uitgeruste bedrijventerreinen (o.a. met telematica-infrastructuur), hoogwaardige stedelijke voorzieningen, een gedifferentieerd aanbod van voorzieningen, recreatieve en andere functies (natuur, landbouw, ...).

<sup>4</sup> Vlaamse Overheid, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, BS 18 april 2011.

### *Mechelen als regionaal stedelijk gebied*

In het RSV werden delen van Mechelen, waartoe het plangebied behoort, geselecteerd als regionaal stedelijk gebied. Afhankelijk van het belang voor Vlaanderen worden er stedelijke netwerken op internationaal, Vlaams en provinciaal niveau en ook grensoverschrijdende stedelijke netwerken geselecteerd. De criteria voor selectie zijn:

- de bestaande stedelijke structuur in Vlaanderen, de aanwezigheid van een stedelijke dynamiek en de trends in de stedelijke ontwikkeling, gepositioneerd in een Noordwest-Europees perspectief;
- de ruimtelijke potenties die bepaalde gebieden in Vlaanderen bezitten ten aanzien van de stedelijke ontwikkeling en dynamiek;
- de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen en de ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur.

### *Mechelen als stedelijk gebied*

Het plangebied is gelegen in stedelijk gebied. Binnen deze gebieden dienen volgens het RSV volgende doelstellingen te worden nagestreefd:

- het stimuleren en concentreren van activiteiten;
- het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten;
- het ontwikkelen van nieuwe woningtypologieën en kwalitatieve woonomgevingen;
- het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid;
- het verminderen van het ongeordend uitzwermen van functies.

In het RSV worden algemeen volgende ontwikkelingsperspectieven voor stedelijke gebieden vooropgesteld:

- trendbreuk in de verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden: 60% in de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren en 40% in de kernen van de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren;
- minimale woningdichtheden en dichtheidsbeheer;
- differentiatie en verbetering van de woningvoorraad;
- versterken van de multifunctionaliteit;
- kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer;
- afstemmen van voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied;
- bundelen van de kleinhandel;
- optimalisering van recreatieve en toeristische voorzieningen en medegebruik;
- zorg voor collectieve en openbare ruimten;
- behoud en ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden;
- waarborgen voor landbouw in stedelijke gebieden;
- stedelijke mobiliteit en locatiebeleid.

### *Lijninfrastructuren*

De Dijle, de Zenne, de Nete en het Kanaal Leuven-Dijle zijn niet opgenomen in het hoofdwatwegennet. Zij behoren tot het secundaire waterwegennet dat geen prioritaire behandeling krijgt.

Het RSV opteert voor het optimaliseren van het bestaand wegennet. Deze optimalisatie houdt een functionele categorisering van het wegennet in. E19 (A1) is een hoofdweg voor Vlaanderen. N16 van Sint-Niklaas tot Mechelen (ter hoogte van de aansluiting op R6) behoort tot het primaire net I. R6, N1 (van aansluiting E19 tot R12) en een deel van R12 (van N1 tot N15) maken deel uit van het net van primaire wegen II. Een zuidelijke tangent van E19 naar R6 is niet voorzien in het stelsel van hoofdwegen of primaire wegen.

Mechelen en Mechelen-Nekkerspoel worden geselecteerd als hoofdstations die structuurbepalend zijn voor het regionaalstedelijk gebied Mechelen. Binnen een perimeter van 1.000m rond een hoofdstation worden een hogere dichtheid en een lokalisatie van activiteiten, gericht op het personenvervoer (bijvoorbeeld kantoren), nagestreefd. Hoge kwaliteitseisen ten opzichte van de aanlooproutes voor het langzaam verkeer en het openbaar vervoer staan voorop. Met parkeergelegenheid moet selectief worden omgesprongen in functie van de autobereikbaarheid van de stationslocatie.

## 4.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen<sup>5</sup>

De strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) omvat een **toekomstbeeld** en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De strategische visie van het BRV heeft niet het statuut van een ontwerp van ruimtelijk beleidsplan, omdat er nog geen ontwerp-beleidskaders zijn goedgekeurd. Het biedt een basis voor regeringsbeslissingen ter realisatie van de visie.

Vlaanderen zet vanuit de strategische visie in op het stimuleren van lokaal initiatief om de doelstellingen van de strategische visie van het BRV (pro)-actief in de praktijk uit te rollen.

In het BRV worden volgende strategische doelstellingen geformuleerd:

- terugdringen van het bijkomend ruimtebeslag;
- transformeren vanuit maatschappelijke ambitie;
- geïntegreerde gebiedsontwikkeling als motor voor samenwerking.

De strategische visie van het BRV formuleert in functie van het nastreven van een palet van leefomgevingen 10 kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling met het oog op een goede inrichting in projecten:

- gedeeld en meervoudig gebruik;
- robuustheid en aanpasbaarheid;
- herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving;
- waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap;
- biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit;
- klimaatbestendigheid;
- energetische aspecten;
- gezondheid;
- inclusief samenleven;
- economische vitaliteit.

Voor meer toelichting en de invulling van deze kernkwaliteiten wordt verwezen naar de op 20 juli 2018 goedgekeurde strategische visie van het BRV.

---

<sup>5</sup> De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. Het beleidsplan ruimte Vlaanderen vervangt na definitieve goedkeuring het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

### 4.3 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen<sup>6</sup>

Mechelen behoort in het RSPA tot de hoofdruimte Antwerpse fragmenten.

De Antwerpse fragmenten maken deel uit van de Vlaamse Ruit en krijgen hierdoor belangrijke potenties. De hoofdruimte Antwerpse fragmenten wordt onderverdeeld in 7 deelruimten waarvoor een specifiek ontwikkelingsperspectief wordt geschetst. Mechelen behoort tot het Mechelse. Dit wordt gezien als logistiek middelpunt tussen verschillende stedelijke en open ruimte gebieden. Het creëren van ruimte voor bijkomende stedelijke functies staat centraal. De beschikbare ruimte voor wonen en bedrijvigheid in het Mechelse is beperkt. De rol en de dynamiek die de provincie aan Mechelen toekent, betekenen dat voor deze activiteiten (en andere) toch plaats moet worden gecreëerd.

De provincie steunt een vernieuwing van het bestaande stedelijke weefsel. De kwaliteit van de binnenstad moet worden verhoogd door bv. het voorzien van nieuwe openbare ruimten en parken of het herbestemmen van leegstaande gebouwen.

Tussen de verschillende woonomgevingen wordt een grotere gelijkwaardigheid nagestreefd. De dichtheid en het voorzieningenniveau van meer perifere gebieden worden verhoogd.

### 4.4 Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen

De provincieraad keurde op 23 mei 2019 een eerste versie van het Beleidsplan Ruimte, de conceptnota, goed. De conceptnota (nota ruimte) lag van 20 augustus tot 18 oktober 2019 in publieke raadpleging. Het provinciaal beleidsplan ruimte vervangt na definitieve goedkeuring het provinciaal ruimtelijk structuurplan.

De Nota Ruimte bevat de grote ruimtelijke principes en strategieën voor een strategische visie op het ruimtelijk beleid en biedt een antwoord op actuele vragen zoals:

- hoe kunnen we onze ruimte vormgeven?
- waar kunnen we ruimte voorzien voor landbouw, recreatie, werken, wonen, natuur, ...?
- hoe kunnen we deze functies een plaats geven en met elkaar verweven, gezien de beperkte ruimte?

### 4.5 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Mechelen<sup>7</sup>

#### *Deelruimten in het stedelijk gebied*

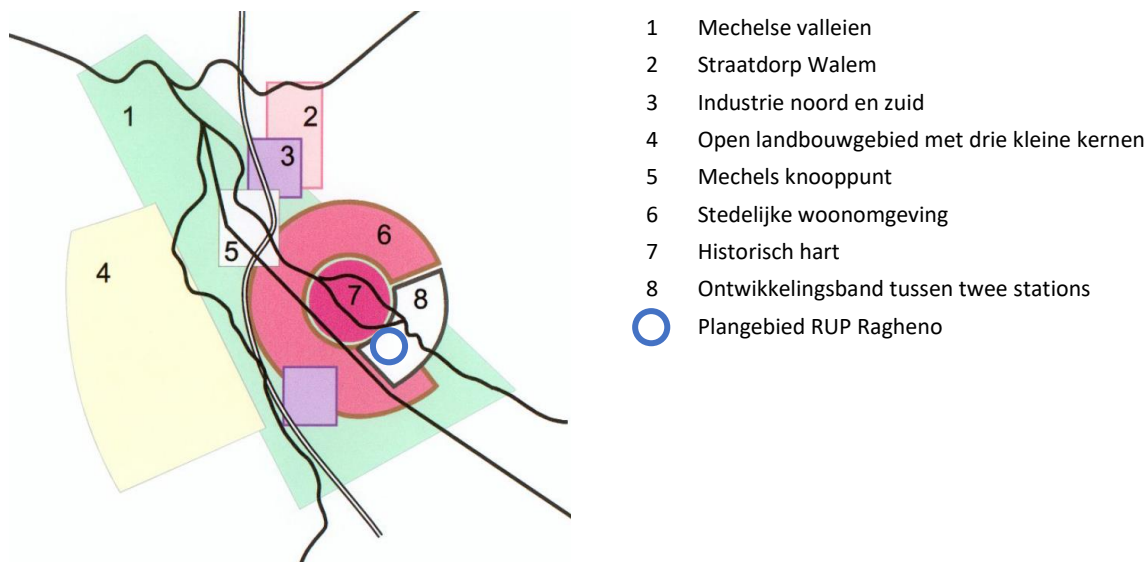
Mechelen onderscheidt acht deelruimten in de gewenste ruimtelijke structuur. Het plangebied is gelegen binnen deelruimte 8 "Ontwikkelingsband tussen twee stations".

In deze deelruimte zijn Arsenaal en het gebied Nekker twee belangrijke polen van voorzieningen en diensten. Doelstellingen voor dit gebied zijn het inspelen op de behoefte aan kwalitatieve ruimte voor hoogwaardig werken en wonen, het ontwikkelen van een sterk recreatief gebied van regionaal niveau en het verbeteren van de interne samenhang.

---

<sup>6</sup> Provincie Antwerpen, Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen, BS 17 mei 2011.

<sup>7</sup> Stad Mechelen, Ruimtelijk Structuurplan Mechelen, BS 27 juli 2001.



*Divers Mechelen: deelruimten (Ruimtelijk Structuurplan Mechelen)*

### **Arsenaal en Nekker als polen op een ontwikkelingsband tussen de stations**

De invulling van het gebied van Arsenaal speelt in op de behoefte aan kwalitatieve ruimte voor hoogwaardig werken en wonen. De woonfunctie kan in stedelijke dichtheden worden gerealiseerd langs het kanaal en aansluitend op de nieuwe woonomgeving ten zuiden van Muizen tussen de Leuvensesteenweg en het kanaal. De kantoorontwikkeling vindt plaats in de onmiddellijke nabijheid van het centraal station. De menging van de woon- en werkfunctie draagt bij tot de levendigheid van het grootschalig gebied. Doorheen Arsenaal is een directe verbinding tussen N1 en Dry Port Muizen. Een verdiepte aanleg van deze weg kan voorkomen dat een nieuwe barrière ontstaat.

Het Park van Ragheno en het Arsenaal kennen een samenhangende ontwikkeling waarbij de bestaande activiteiten van Ragheno aansluiten op de gewenste invulling van het gebied Arsenaal. Een programma voor dit gebied moet voorzien in een vermenging van stedelijk wonen, stedelijke voorzieningen en hoogwaardig werken. De schaal van het project is uitdrukkelijk regionaalstedelijk. Een complementariteit van economische activiteiten met andere functies kan voor het gebied een belangrijke meerwaarde betekenen. Ruimtelijke elementen zoals het station, de spoorlijn, het kanaal en de nabijgelegen Dijlevallei zijn aanknopingspunten voor een kwalitatief hoge inrichting.

Belangrijke functies zoals kantoren en onderwijsinstellingen bevinden zich in de onmiddellijke nabijheid van het centraal station. De invulling van belangrijke ruimtelijke potenties worden gekoppeld met het station (Zegel, Guldendal). De stationsbuurt biedt kansen voor de versterking en de uitbouw van een hoogwaardig woonmilieu door een dichte verweving met personeelsintensieve activiteiten. Deze ontwikkeling draagt bij tot een verbetering van de ruimtelijke relaties tussen de binnenstad en het station. Een heldere en herkenbare herinrichting van het openbaar domein van de verbingsstraten (Consciensestraat, Graaf Van Egmontstraat, Leopoldstraat), een opwaardering van de commerciële activiteiten en prioritaire aandacht voor de fietser en voetganger moeten leiden tot een samenhangend geheel.

Het ruimtelijk concept voor Arsenaal en Nekker bevat volgende elementen:

- twee polen op de ontwikkelingsband tussen de stations;
- Arsenaal als locatie voor hoogwaardig werken en wonen nabij de binnenstad;
- directe verbinding naar Dry Port doorheen Arsenaal.

### Gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur

De natuurlijke structuur vormt een kader voor de gewenste ruimtelijke structuur. De stad heeft zich immers vooral langs de Dijle ontwikkeld terwijl de dorpen zijn ontstaan op de hoger gelegen rug van het plateau van Hombeek. De mogelijkheden die de bodem bood, heeft het grondgebruik sterk bepaald. Het ruimtelijk beleid neemt de afhankelijkheid van de natuurlijke structuur weer op als kader voor toekomstige ontwikkelingen. Het ruimtelijk concept voor de gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur is opgebouwd op basis van volgende principes, waarvan de volgende relevant zijn voor het plangebied Ragheno:

- Natte natuurverbindingen tussen de valleien

De valleien van de Binnendijle, Afleidingsdijle, Molenbeek, Aabeek, Hanswijkbeek en het Kanaal Leuven-Dijle zijn verbindingen tussen de valleigebieden en herstellen de continuïteit. De Hanswijkbeek vormt een verbinding tussen de Barebeek en de Dijle. De natuurlijke functie van de Hanswijkbeek moet worden versterkt vanwege de functie van het gebied tussen het te ontwikkelen Arsenaal - Park van Ragheno en de nieuwe stedelijke woonomgeving tussen Leuvensesteenweg en het kanaal.

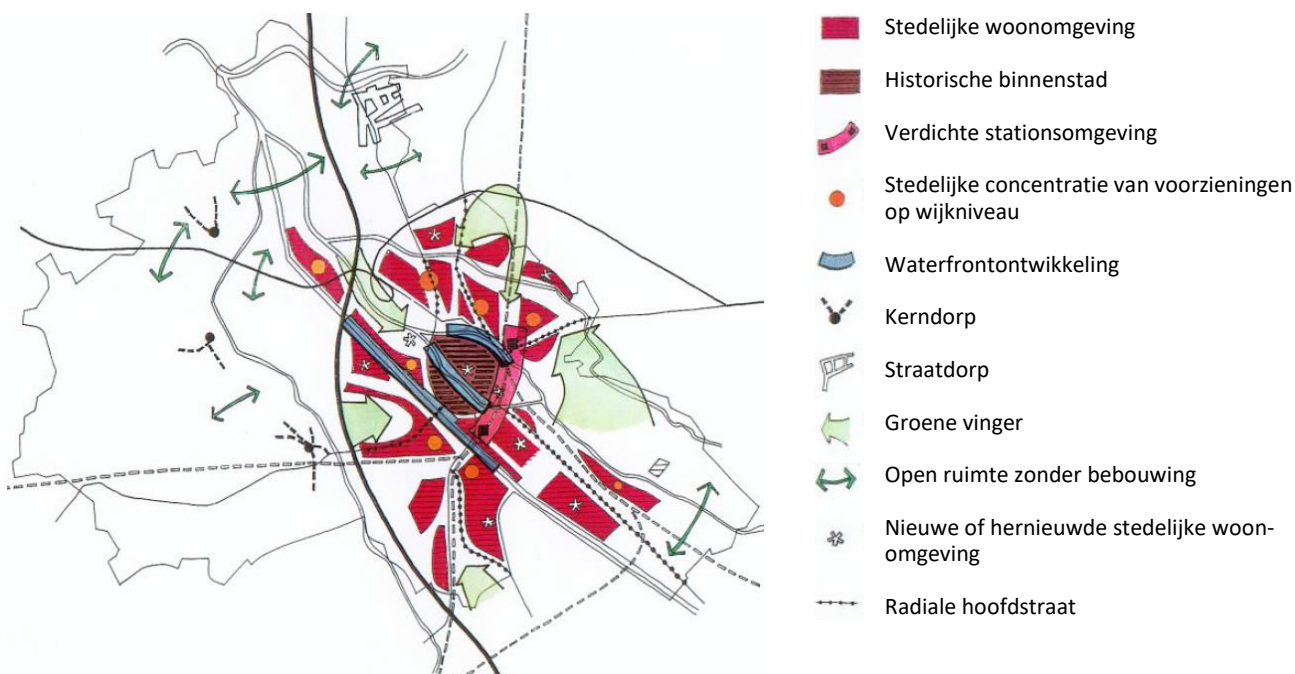
Langs de oevers van de natuurverbindingen kan de natuurfunctie verbeteren en toenemen door de ontwikkeling van strook-, lijn- en puntvormige elementen.

- Waterlopen als selectieve ontwikkelingsassen

Waar de gemengde stedelijke woonomgevingen contact maken met het kanaal kunnen waterfronten worden ontwikkeld. Dit kan met behulp van een dichtere en hogere bebouwing, gericht op het water. Een hoogwaardige architecturale en stedenbouwkundige invulling is bepalend voor het succes.

### Gewenste nederzettingenstructuur

Mechelen is in het RSV geselecteerd als regionaalstedelijk gebied in de Vlaamse ruit. Deze rol heeft gevolgen voor de omvang en de aard van de ruimtelijke ontwikkelingen in Mechelen. De gemeente heeft de taakstelling om bijkomende terreinen voor woningen en bedrijven uit te bouwen, meer dan voor de lokale behoefte alleen. Deze taakstelling en de visie van het RSV op het stedelijk gebied bepalen de belangrijkste uitdaging voor de uitwerking van de nederzettingenstructuur.



Gewenste nederzettingenstructuur

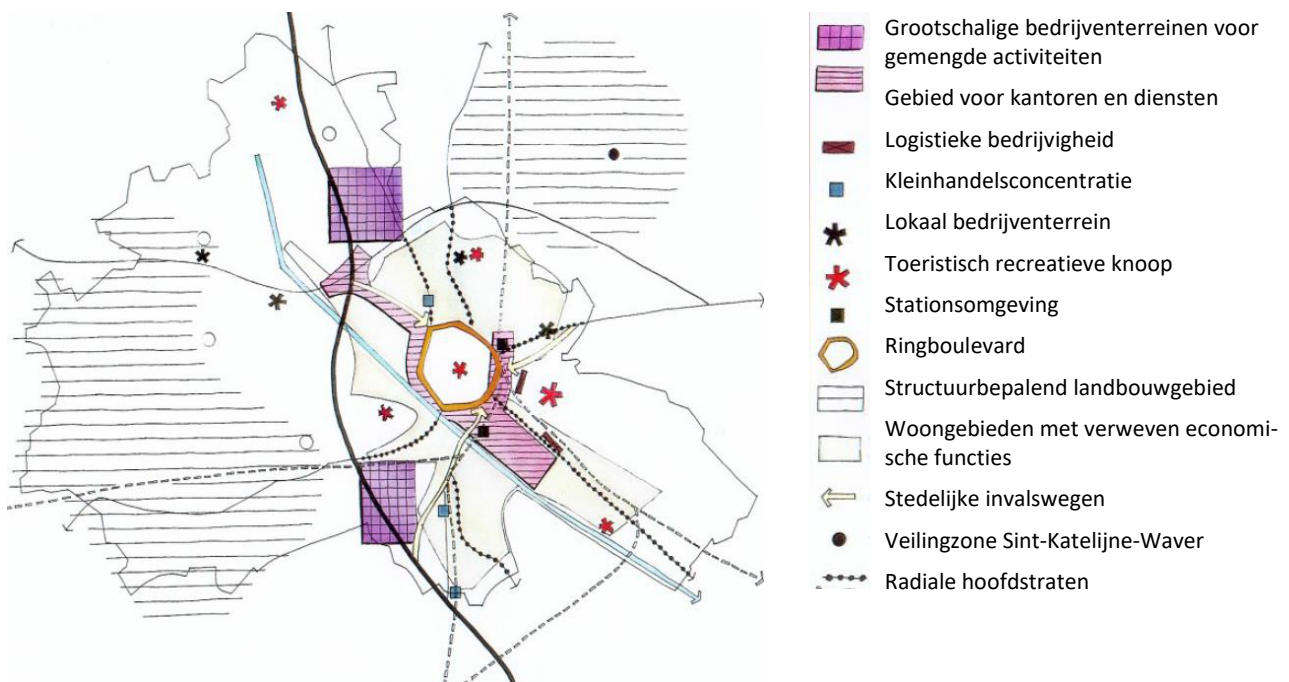
Het ruimtelijk concept voor de gewenste nederzettingsstructuur is opgebouwd op basis van volgende principes, waarvan de volgende relevant zijn voor het plangebied Ragheno:

- Hoogwaardige stedelijkheid in en rond historisch hart  
Het centrum van Mechelen bestaat uit het historisch hart, de stationsomgevingen, Arsenaal en een deel van de kanaalzone. In dit gebied worden de activiteiten van regionaalstedelijk niveau geconcentreerd.
- Kernversterking langs twee sporen  
Inbreiding binnen de diverse stedelijke woonomgevingen is gericht op de versterking van elk van deze kernen. De stationsomgevingen, de binnenstad en de buurten die hierop aansluiten, krijgen de voorkeur bij de keuze van locaties voor nieuwbouw. Deze kernversterking wordt langs een tweesporenbeleid gevoerd: via renovatie- en vervangingsbouwprojecten enerzijds en inbreiding anderzijds.

### Gewenste ruimtelijk-economische structuur

Mechelen wil ruimte bieden aan de stedelijke economie die sinds enige tijd een nieuwe dynamische evolutie laat zien. Deze dynamiek is ingeschakeld in het denken over de gewenste ruimtelijk-economische structuur.

Het RSV selecteert Mechelen als regionaalstedelijk gebied. Mechelen heeft net als voor de bijkomende woningen een taakstelling te vervullen inzake nieuwe bedrijvigheid. Ook hier staat het voor een uitdaging: op een kwalitatieve wijze bijkomende bedrijventerreinen situeren binnen de grenzen van het regionaalstedelijk gebied. Het aannemen van die uitdaging wordt beperkt door de weinig geschikte ruimte op het grondgebied. Binnen de gemeentegrenzen zijn weinig potenties aanwezig voor de aanleg van nieuwe grootschalige bedrijventerreinen. Een aantal krachtige open ruimte structuren stellen immers grenzen aan de stedelijke ontwikkeling (plateau van Hombeek, riviervalleien van Dijle, Zenne en Nete). Selectiviteit en hoogwaardigheid zijn bijgevolg sleutelbegrippen met betrekking tot de invulling van de ruimtelijk-economische structuur.



Gewenste ruimtelijk-economische structuur

Het ruimtelijk concept voor de gewenste ruimtelijk-economische structuur is opgebouwd op basis van volgende principes, waarvan de volgende relevant zijn voor het plangebied Ragheno:

- Samenhangende ontwikkeling van kantoren en diensten rond de binnenstad  
De omgeving van het centraal station en de binnenstad zijn A-locaties. Dat houdt in dat deze gebieden zijn aangeduid als verdichtingsgebied voor wonen en werken in relatie tot het hoogwaardig openbaar



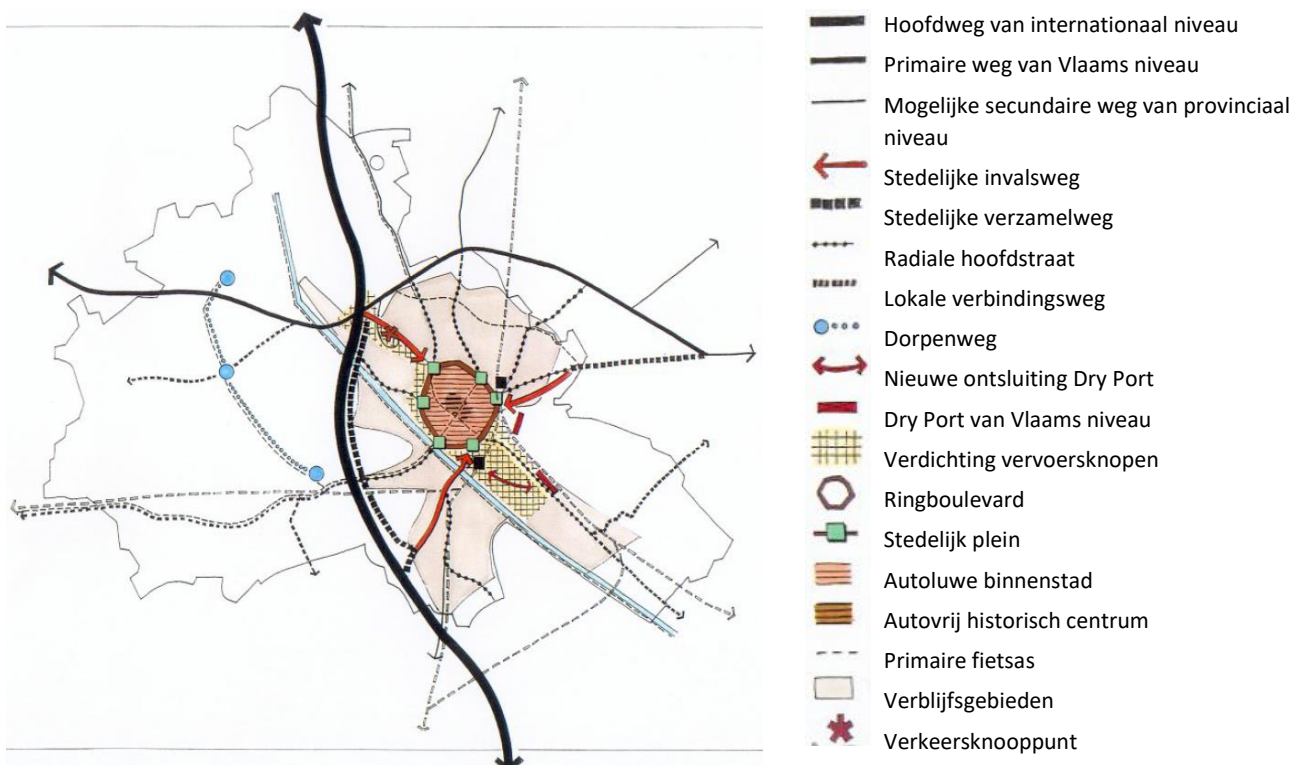
vervoersaanbod. Het verdichtingsgebied bevat het Park van Ragheno, Arsenaal, het centraal station, de stationswijk, de ringboulevard en het Mechels knooppunt (op- en afrit E19-noord).

- Woongebieden met verweven economische functies

De stedelijke woonomgevingen worden gekenmerkt door een sterke verweving met economische functies. Deze mix van activiteiten draagt bij tot de levendigheid van het weefsel. De economische activiteiten zijn niet hinderlijk voor de woonfunctie.

### Gewenste ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur

Mechelen is centraal gelegen in de bundel infrastructuur tussen Brussel en Antwerpen. Daarnaast vindt een belangrijk deel van de regionale ontsluiting plaats op het Mechels grondgebied. Hieruit trekt Mechelen vooral economisch zijn voordeel maar heeft de stad ook te kampen met congestie, vervuiling en geluidshinder. Binnen de uitwerking van een visie op de gewenste ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur wordt deze dubbelzijdige positie als uitgangspunt genomen.



Gewenste ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur

Het ruimtelijk concept voor de ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur is opgebouwd op basis van volgende principes, waarvan de volgende relevant zijn voor het plangebied Ragheno:

- Stedelijke verdichting en locatiebeleid

De opvang van de toenemende mobiliteit moet vooral plaatsvinden in het stedelijk gebied. De bundeling en verdichting van activiteiten zijn gekoppeld aan die plekken binnen het vervoerssysteem waar de capaciteit voldoende is om opvang te realiseren. Werken en wonen zijn sterk verweefbare functies in de binnenstad en de stationsomgevingen. In deze twee gebieden geldt een sterke gerichtheid op het openbaar vervoer terwijl de automobiliteit van minder belang is voor de ontsluiting. Ook in de stedelijke woonomgevingen heeft een verdichting gelijke doelstellingen maar hier geldt een onderscheid tussen interne en externe vervoersstromen. De externe vervoersstromen (van en naar een stedelijke woonomgeving) gebeuren via de steenwegen of het station. De steenwegen krijgen hiermee de functie van radiale hoofdstraat binnen het lokaal wegennet. De radiale hoofdstraten sluiten aan op het 'hoger' net: de hoofdweg E19, de primaire wegen N16 en R6, N14 en N15. De stationsomgevingen worden ontsloten door een fijnmazig fietsnet en directe busverbindingen (ook via de hoofdstraten).

- Zowel een fijn- als een grofmazig fietsnet

Binnen de gewenste structuur van het fietsnet zijn de mazen in de binnenstad en in de eerste ring van de stedelijke wijken klein. Hoe verder de afstand tot de binnenstad, hoe groter de mazen zijn. De aansluiting met het recreatief netwerk is van belang voor de primaire assen. De waterlopen bieden immers de mogelijkheid snelle en veilige fietsverbindingen over grotere afstanden te realiseren. Ook de radiale hoofdstraten zijn aangeduid als primaire fiets-as.

- Een nieuwe ontsluiting van Dry Port doorheen het gebied Arsenaal

Het multimodaal knooppunt Dry Port is van Vlaams niveau. Hoewel gewenst, is het echter niet reëel om in het kader van de planhorizon van dit structuurplan een verplaatsing van de activiteiten te voorzien. In de uitvoeringsfase van het structuurplan kan wel actief worden aangedrongen op de aanduiding van een nieuwe locatie elders in Vlaanderen. De huidige problematische ontsluiting van de Dry Port in Muizen kan wel worden verbeterd door een betere aansluiting op E19. Hierdoor bestaan verschillende varianten. Ten eerste kan het bestemmingsverkeer gebruik maken van de primaire weg N1 om net over het kanaal direct schuin door het gebied van Arsenaal de Dry Port te bereiken. Deze ontsluiting moet worden geïntegreerd in het ontwikkelingsperspectief voor de inrichting van Arsenaal. Een tweede variant gaat uit van een ontsluiting via de afrit Weerde om via Jubellaan Leuvensesteenweg te bereiken. Tenslotte gebruikt een derde variant de bestaande wegen Motstraat - Hanswijkvaart- Colomalaan.

### **Gewenste landschappelijke structuur**

Bij de ruimtelijke afweging van functies stelt het landschap ruimtelijke randvoorwaarden. Vanuit de kennis van de karakteristieke elementen en componenten en van de ruimtelijke samenhang binnen de landschapsstructuur worden randvoorwaarden opgelegd aan de ontwikkeling van functies en activiteiten, waarbij behoud en versterking van de structuurbepalende landschapseenheden voorop staan.

Het ruimtelijke concept voor de gewenste landschappelijke structuur is opgebouwd op basis van een aantal principes, waarvan de volgende relevant zijn voor het plangebied Ragheno:

- Mechelse waterlopen als structuurbepalende elementen in het landschap

Het Mechels landschap wordt in grote mate gestructureerd door de waterlopen. De Dijle, Zenne, Nete, Vrouwvliet, Barebeek, Aabeek - Molenbeek en het kanaal zijn structuurbepalend voor de landschappelijke ontwikkeling. Deze kwaliteit kan worden aangegrepen in het kader van de ontwikkeling van een groter landschappelijk geheel. Dit betekent dat de waterlopen een rol toegewezen krijgen als ‘rijgkoord’ dat de elementen van het landschap met elkaar verbindt zowel in het stedelijk gebied als in het buitengebied.

### **Mechelse matrix: confrontatie tussen deelruimten en deelstructuren**

De gewenste ruimtelijke structuur is opgebouwd vanuit deelstructuren en deelruimten. De matrix koppelt de ontwikkelingsperspectieven aan elkaar en geeft zo een overzicht van het beleid om de gewenste ruimtelijke structuur te realiseren. Voor het plangebied zijn volgende relevante ontwikkelingsperspectieven van toepassing:

Deelstructuur	Natuur	Nederzetting	Mobiliteit	Landschap	Economie
<b>Ontwikkelingsband tussen twee stations</b>	respecteren van de Dijlevallei als randvoorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen	bouwen van nieuwe hoogwaardige woningen in de stationsomgevingen	verhogen van de bereikbaarheid (ook met de fiets), realiseren van stedelijke pleinen	realiseren van nieuwe stedelijke bakens (stationsplein, opvallende architectuur)	nastreven van een mix van kantoren, diensten, wonen en horeca

### **Bindende bepalingen**

In het GRS zijn volgende relevante bindende bepalingen opgenomen:

- Aanduiden van natuurverbindingen van lokaal niveau: (8) De gemeente duidt de valleien van Binnen-Dijle, Afleidingsdijle, Molenbeek, Aabeek, Hanswijkbeek en het Kanaal Leuven-Dijle aan als natuurverbindingen van lokaal niveau, tussen en binnen de structuurbepalende valleigebieden en op Mechels grondgebied.

- Aanduiden van het regionaalstedelijk centrum Mechelen: (11) De gemeente duidt de stationsomgevingen, Park van Ragheno en het aansluitende deel van de kanaalzone aan als regionaalstedelijk centrum Mechelen.
- Selecteren van stedelijke woonomgevingen: (12) Binnen het geheel van stedelijke woonomgevingen wordt gestreefd naar een gemiddelde stedelijke dichtheid (25 woningen per hectare). Het plangebied bevindt zich in de wijk 'Stationswijk/ Leuvensesteenweg' in het GRS geselecteerd als stedelijke woonomgeving.
- Aanduiden van A-, B- en C-locaties: (14) De gemeente differentieert de bedrijventerreinen als volgt: Het personeel- en bezoekersintensief bedrijventerrein Park van Ragheno/ Arsenaal als A-locatie.
- Selecteren van stedelijke invalswegen: (19) De gemeente selecteert Leuvensesteenweg N26 als radiale hoofdas.
- Selecteren van structurerende hydrografische elementen: (24) De gemeente selecteert het kanaal als structurerende hydrografische elementen.

## 4.6 Beleidsplan Ruimte Mechelen (in opmaak)

Met het Beleidsplan Ruimte geeft Stad Mechelen aan hoe ze de komende twintig jaar de ruimte wil ordenen. Het plan wordt een beleidsdocument waarop men zal terugvallen voor het coördineren, begeleiden of vergunnen van projecten en voor de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen. Het plan vervangt uiteindelijk het Ruimtelijk structuurplan Mechelen.

Op 23 augustus 2021 werd de conceptnota van het Beleidsplan Ruimte Mechelen goedgekeurd door het CBS.

Het Beleidsplan Ruimte zal bestaan uit:

- onderzoeksrapporten;
- een strategische visie;
- een set van drie beleidskaders met acties;
- een operationaliserings- en actieprogramma.

Elk van deze onderdelen vertrekt vanuit een aantal basisprincipes zoals: inzetten op tewerkstelling, klimaatambities, een stad op mensenmaat, een plek voor groen en water, ....

### *Onderzoeksrapporten en strategische visie*

Er zijn de voorbije jaren heel wat onderzoeksrapporten opgemaakt zoals bijvoorbeeld het Klimaatactieplan en het Regenwaterplan. De info en conclusies uit al die waardevolle rapporten worden meegenomen bij de opmaak van het Beleidsplan Ruimte. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn of strategische doelstellingen. De strategische visie schetst de ruimtelijke staat van Mechelen, de maatschappelijke evoluties, de ambities, de doelstellingen, een perspectief voor de toekomst en ruimtelijke ontwikkelingsprincipes.

### *Beleidskaders en acties*

Een beleidskader geeft concrete invulling aan de strategische visie en bekijkt hoe de visie in de praktijk kan worden omgezet. Beleidskaders bestaan uit operationele beleidskeuzes voor de middellange termijn.

We zetten acties en strategieën uit voor deze 3 beleidskaders:

- Mechelen groeit: we zoeken naar strategieën rond slim verdichten, verweving en meervoudig ruimtegebruik voor o.a. wonen, werken en voorzieningen. We zoeken de plekken waar nog gebouwd kan worden en waar niet meer.
- Groenblauw Mechelen: we werken instrumenten uit voor het maximaal behoud van de open ruimte, voor de vrijwaring en opwaardering van ons groenblauwe netwerk van natuur en water.

- Mechelen werkt: we zoeken oplossingen voor locatiebeleid, specialisatie of nichevorming, stadslandbouw en ruimte voor bedrijvigheid via o.a. verdichting en verweving.

Er kunnen zowel locatiegebonden of -specifieke acties als meer algemene, overkoepelende acties of doelstellingen uitgeschreven worden in de beleidskaders.

### *Operationaliserings- en actieprogramma*

Het operationaliserings- en actieprogramma geeft aan welke acties op korte en middellange termijn gebeuren om het gewenste toekomstbeeld voor Mechelen te bereiken. Die acties vloeien voort uit zowel de strategische visie als de beleidskaders. Het actieprogramma krijgt een monitoringsysteem dat regelmatig de uitvoering van het ruimtelijk beleid opvolgt en indien nodig bijstuurt.

## **4.7 Mobiliteitsplan Mechelen<sup>8</sup>**

De 19de-eeuwse gebieden, waaronder de stationsomgeving, kennen in toenemende mate meer negatieve gevolgen van het groeiende autoverkeer op de Vesten en radialen. Daarnaast hebben het bedrijventerrein Raghenon en Dry Port een problematische verkeersontsluiting die verkeersoverlast voor aangrenzende woongebieden veroorzaakt.

### *Stationsproject en ontwikkeling Arsenaal/Raghenon*

De stationsomgeving is strategisch gelegen en heeft belangrijke economische potenties. Bij de ontwikkeling van dit gebied moet op een innovatieve manier met duurzaam ruimtegebruik worden omgegaan. Er wordt gestreefd naar verdichting en een optimale benutting van de beperkte ruimte. Deze site moet een hoogstaande transit-, woon- en werkomgeving worden. De verbinding tussen het station en de binnenstad moet worden geoptimaliseerd en geherwaardeerd.

De oorsprong van het project zit in de spoorwegbypass in functie van de Hogesnelheidslijn, het Gewestelijk Expressnet en de verbinding naar de luchthaven van Zaventem. Deze noodzaken bijkomende spoorcapaciteit en extra perrons in het station.

De aanleg van de spoorbypass is een opportuniteit om de andere ontsluitingsproblemen mee te bekijken. Daarom werd een nieuwe ontsluitingsweg (de tangent) op een geïntegreerde wijze samen met de spoorbypass ontworpen. Deze verbindt de oprit met de E19 te Mechelen zuid met de ondergrondse stationsparking, Leuvensesteenweg en de N15. Door het aanleggen van deze tangent wordt niet alleen de ontsluiting van het station gegarandeerd maar de tangent zal tevens een deel van het doorgaand verkeer op de Vesten overnemen en deze ontlasten. Daarnaast wordt voor de ontsluiting van de Arsenaalsite een rechtsreeks aansluiting naar de Motstraat (de Arsenaaltunnel) voorzien.

Naast openbaar vervoer en auto-infrastructuur worden ook een aantal nieuwe fietsverbindingen gerealiseerd. De hoofdfietsroute tussen Nekkerspoel en het centraal station wordt langs de oostkant van de sporen gerealiseerd. Van daaruit kan worden aangesloten op diverse lokale en bovenlokale fietspaden. Aan de oorspronkelijke plannen werd nog een addendum toegevoegd om op de belangrijkste kruispunten ook een conflictvrije oversteekplaats te kunnen realiseren. Dit is een essentieel onderdeel om een kwalitatieve hoofdfietsroute te realiseren.

De stationsomgeving en het stationsgebouw zullen ook volledig vernieuwd worden. Het Stationsplein zal niet meer het verdeelpunt zijn voor het verkeer, maar zal uitgroeien tot een volwaardig stadsplein. De Consciencestraat wordt onderdeel van een langzaamverkeersas tussen het station en de binnenstad. Via deze stedelijke as zullen enkel voetgangers, fietsers en openbaar vervoer rijden. In het verlengde van deze as wordt een

<sup>8</sup> Het mobiliteitsplan Mechelen is een beleidsplan dat werd ontwikkeld na de mobiliteitsconvenant tussen de stad en het Vlaams Gewest. Het wordt opgemaakt door de stad, in samenspraak met het Vlaams gewest, de provincie Antwerpen en De Lijn. Het eerste mobiliteitsplan dateert van 2002 en kreeg de afgelopen jaren een grondige update. Het nieuwe mobiliteitsplan werd goedgekeurd op de gemeenteraad van 27 januari 2015.

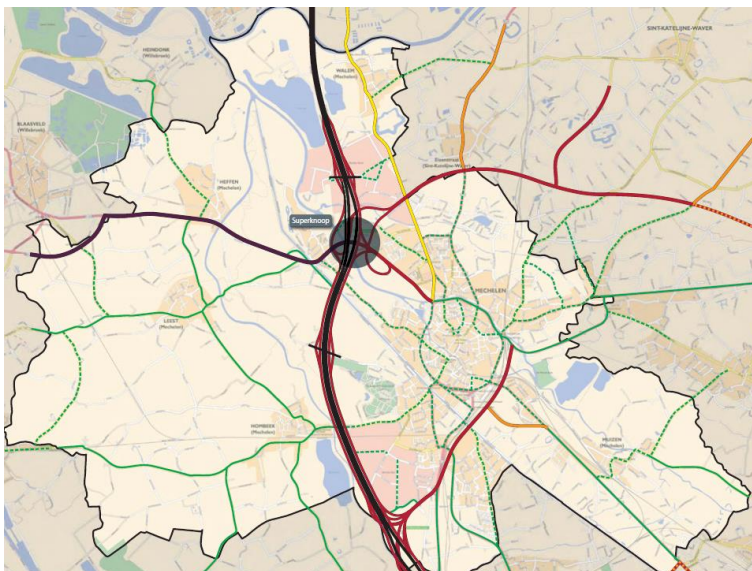
onderdoorgang voorzien onder de sporen voor voetgangers, fietsers en bussen. De spoorlijn en het station zullen niet langer een barrière vormen. Over de Colomabrug zullen enkel nog voetgangers, fietsers en eventueel bussen toegelaten worden. Achter het station wordt het busstation voorzien. De straten en pleinen rond het station worden op een aangename manier heraangelegd. De hele omgeving krijgt meer kwaliteit en wordt een stuk veiliger. Het nieuwe station zal een natuurlijk geheel vormen met de pleinen aan beide zijden.

De site Ragheno zal de komende jaren ontwikkeld worden als een hoogdynamische site met heel wat woningen, diensten, bedrijvigheid en winkels. Door haar ligging net achter het station is dit een uitgesproken A-locatie. Duurzame verplaatsingen moeten hier de norm zijn. Het autogebruik moet op deze locatie beperkt blijven. Het hanteren van een strengere parkeernorm vormt daarbij een belangrijke hefboom. Planologisch gezien is Mechelen een van de Vlaamse steden met de hoogste 'connectiviteit' met openbaar vervoer (samen met Gent, Brussel, Antwerpen en Leuven) (zie onderzoek in het kader van Beleidsplan Ruimte Vlaanderen). Een grotere concentratie van kantoren, publieksgerichte functies en woningen in het invloedsgebied van het station is dan een duurzame optie.

Men kan stellen dat Mechelen wat dat betreft een planologische toplocatie is in Vlaanderen en een belangrijke speler in de Vlaamse Ruit (RSV) en het 'Metropolitaan Vlaanderen' (Groenboek BRV). Planologisch gezien is een hoge dichtheid nastreven dan ook wenselijk.

Hierbij kan nog onderscheid gemaakt worden tussen woningen en kantoren. Voor kantoren geldt inderdaad dat deze 'gevoeliger' zijn voor de natransporttijd met vooral het 'te voet gaan' als belangrijkste modus. Voor woningen is het invloedsgebied groter omdat men daar meer modi beschikbaar heeft (fiets, te voet, auto met kiss-and-ride). Ten tweede is voor woningen ook de nabijheid van andere voorzieningen van groot belang voor beheersing van de automobilititeit. Grote dichtheden rond de Mechelse binnenstad zijn dan een tweede duurzame optie.

### Wegcategorisering



	Hoofdweg
	Primaire weg type I
	Primaire weg type II
	Secundaire weg type I
	Secundaire weg type II
	Secundaire weg type III
	Lokale weg type I
	Lokale weg type II

Wegcategorisering lange termijn (Mobiliteitsplan Mechelen)

Volgende wegen, besproken in het mobiliteitsplan, zijn relevant voor het plangebied:

- Leuvensesteenweg (N26)

In het mobiliteitsplan wordt de Leuvensesteenweg geselecteerd als een lokale weg van het type I en tussen de Motstraat en R12 als lokale weg type II.

De hoofdfunctie van de lokale weg type I is verbinden op lokaal of interlokaal niveau. Ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies. De kwaliteit van de doorstroming moet in evenwicht zijn met de verkeersleefbaarheid.

De hoofdfunctie van de lokale weg type II is verzamelen, ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg. Het toegang geven neemt ook een belangrijke plaats in. In de straat geldt een snelheidsbeperking van 50km/u. De weg is langs beide zijden voorzien van aaneengesloten gevels van woningen, een trottoir en fietspad.

- **Motstraat**

De Motstraat wordt in het mobiliteitsplan gecategoriseerd als secundaire weg type II op lange termijn. De hoofdfunctie van deze weg is verzamelen op bovenlokaal niveau. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De straat heeft een snelheidsbeperking van 50km/u, waarbij de snelheid ter hoogte van de woningen beperkt is tot 30km/u. De weg is langs één zijde voorzien van een aantal aaneengesloten gevels van eengezinswoningen en vrijstaande kantoor- en bedrijfsgebouwen. De eengezinswoningen worden gescheiden van het wegoppervlak door een trottoir en parkeerzone. Aan de overige zijde bevindt zich een spoorweg dewelke begrensd is met een fietspad.

- **Bautersemstraat / Mollestraat / Zeutestraat / Dellingsstraat / Hanswijkvaart**

Deze wegen worden in het mobiliteitsplan gecategoriseerd als lokale weg type III. De hoofdfunctie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie). De verblijfsfunctie primeert op deze weg.

De Bautersemstraat is doodlopend. In het eerste deel van de straat is de weg langs beide zijden voorzien van aaneengesloten gevels van woningen, een trottoir en parkeerstrook. In het tweede deel van de straat bevinden zich enkel kantoren, woningen en de toegang tot de centrale werkplaatsen. Langs één zijde van de straat is een voetpad ingericht.

De Mollestraat is afgebakend als zone 30. Langs één zijde van de enkelrichtingsweg liggen vrijstaande kantoor- en bedrijfsgebouwen met parking, een trottoir en parkeerstrook.

De Zeutestraat is afgebakend als zone 30. Langs beide zijden van de weg liggen vrijstaande kantoor- en bedrijfsgebouwen met parking. De weg is langs één zijde voorzien van een trottoir.

De Dellingsstraat is een enkelrichtingsstraat. Langs beide zijden van de weg liggen vrijstaande kantoor- en bedrijfsgebouwen met parking.

Aan de Hanswijkvaart liggen langs één zijde van de dubbelrichtingsweg aaneengesloten woningen, enkel vrijstaande kantoorgebouwen en een trottoir. Aan de andere zijde van de weg bevindt zich het Kanaal Leuven-Dijle.

## **4.8 Beeldkwaliteitsplan publieke ruimte Mechelen<sup>9</sup>**

Het beeldkwaliteitsplan wil een visie op middellange en lange termijn ontwikkelen om eenheid na te streven in de publieke ruimte. Een eenheid in vormtaal en een eenheid in aanpak. Deze visie streeft naar een leefbare, aantrekkelijke en groene binnenstad.

### *Leefbare binnenstad*

Een esthetische en kwalitatieve publieke ruimte ondersteunt de woonkwaliteit en versterkt de woonfunctie. Dit wordt in het beeldkwaliteitsplan vertaald door een specifieke aandacht voor:

- een veilige verkeersafwikkeling in overeenstemming met het profiel van de wijk;
- het gebruik door de zwakke weggebruiker;
- het wonen als hoofdfunctie in het binnenstedelijke weefsel;
- het bieden van potenties voor gebruik door de verschillende doelgroepen;
- een vormgeving die het kwaliteitstreven voor de woonomgeving expliciteert.

---

<sup>9</sup> Het beeldkwaliteitsplan - publieke ruimte binnenstad en stationsomgeving Mechelen werd goedgekeurd in 2005.

### **Aantrekkelijke binnenstad**

Een kwalitatieve inrichting van de publieke ruimte voor een versterkt woonklimaat vergroot de aantrekkingskracht voor bewoners, toeristen, recreanten en de economie van de stad.

In eerste instantie wordt een consistent assortiment aan materialen, elementen en inrichtingsprincipes ontwikkeld. Met materialen en elementen worden de afzonderlijke onderdelen van de publieke ruimte bedoeld: de verhardingsmaterialen, het straatmeubilair, de verlichtingsarmaturen, het groenassortiment, enzovoort. Daarnaast is er ook nood aan differentiatie. Wijken, straten en plekken verschillen. Een winkelwandelgebied in het historisch centrum vertoont andere eigenschappen en noden dan een straat in een woonwijk.

### **Groene binnenstad**

In Mechelen wordt een groenstrategie op twee sporen uitgewerkt. Het eerste spoor is het maximaal benutten van een aantal grote, vooral perifeer gelegen publieke ruimte-entiteiten: de waterlopen (Kanaal Leuven-Dijle, Dijle en Afleidingsdijle), de Kruidtuin, de zuidelijke Vesten (tot aan het Rode-Kruisplein), .... Het tweede spoor is het strategisch inplanten van kleinschalige groenimpulsen over de stad.

De vorm of ruimtelijke vertaling ervan gebeurt als volgt:

- Ontwikkelen van groene lijnen, zoals bermen en begeleidende beplanting langs wegen. In de binnenstad zijn weinig ruimtelijke mogelijkheden om lineaire groenstructuren te ontwikkelen. Uitzondering hierop zijn bijvoorbeeld de brede boulevards (Leopoldstraat, H. Consciencestraat).
- Creëren van groene vlakken. Doorheen de binnenstad worden vlakken aangebracht die op een beperkte oppervlakte groen op een beeld- en ruimtestructurerende wijze aanbrengen. De invulling van de vlakken is uiteenlopend: bomengroepen, plantvakken voor struiken, plantenbakken met bloemen of een combinatie ervan.
- Inplanten van punten of solitaire groenelementen (bomen, plantenbakken...). Dit wordt echter zo weinig mogelijk gedaan. Men geeft de voorkeur aan open vlakke, die een grotere structurerende waarde heeft. Bijgevolg wordt het solitair groenelement vooral bekeken als het al een waardevolle functie heeft (bv. een grote boom).
- Plekgerichte aanpak op specifieke locatie.

De publieke ruimte wordt ingericht met de metafoor van het stedelijk labyrint: een publieke ruimte die, hoe gevarieerd ook, een eenheid in ruimtelijke kwaliteit vertoont, waardoor de gebruiker met plezier wil flaneren, vertoeven enz. in de binnenstad. Dit wordt onder andere verwezenlijkt door het invoeren van een catalogus van materialen en elementen omtrent: verharding, groen, verlichting, kunstobjecten, terrassen, water zit- en overig straatmeubilair en reclame en info.

## **4.9 Mechelen in beweging<sup>10</sup>**

Gespreid over meerdere jaren komt er onder meer een nieuw dubbelspoor aan de huidige spoorlijn Brussel-Antwerpen, een nieuwe ontsluitingsweg tussen de Brusselsesteenweg en het Douaneplein en een autotunnel tussen de Leuvensesteenweg en het station. Verder wordt het huidige trein- en busstation compleet herbouwd, waar prima accommodaties en verbindingen voor fietsers en voetgangers worden voorzien. Het vernieuwde station zal in de toekomst functioneren als schakel tussen binnenstad en Ragheno en wordt een aanjager voor stedelijke activiteiten. Voor de ontsluiting van de stationsomgeving is ook een nieuwe spoorverbinding en een bypass voor het wegverkeer in opbouw, de Tangent.

- De NMBS is verantwoordelijk voor de bouw van de ondergrondse parking en het stationsgebouw. De nieuwe ondergrondse parking is met haar 2.000 plaatsen en ruime kiss&ride de grootste randparking van Mechelen en zal eind 2017 klaar zijn. Het nieuwe station had absoluut nood aan kwaliteits- en capaciteitsverhoging. De spoorlijnen Antwerpen-Brussel en Gent-Leuven behoren immers tot de drukste van het

---

<sup>10</sup> Mechelen in Beweging is een grootscheeps en noodzakelijk project om de toekomstige mobiliteitsstromen in en rond de stationsbuurt in goede banen te leiden. In 2012 begonnen in Mechelen de werken aan het stationsproject aan de hand van een samenwerkingsovereenkomst tussen de NMBS, Infrabel, De Lijn, de stad Mechelen en de Vlaamse overheid.

land. Elke dag nemen zo'n 19.000 reizigers de trein in het station van Mechelen en dat worden er de komende jaren nog een pak meer. Daarom wordt het aantal perrons niet enkel uitgebreid van 10 naar 12, ze worden ook een heel stuk langer en breder, waardoor tijdens de spitsuren langere treinen kunnen rijden. Ook de onthaalinfrastructuur krijgt een make-over. Het centrale deel daarvan is het travel center, waarrond de vaste trappen, roltrappen en liften naar de perrons zich groeperen. Ter hoogte van Ragheno wordt er ook een bovengrondse Kiss&Ride zone voorzien. In het stationsgebouw zal er plaats zijn voor 5.000 fietsenstallingen.

- Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is in dit project verantwoordelijk voor de aanleg van 'de Tangent', de verbinding tussen de Brusselsesteenweg en het Douaneplein. Die nieuwe gewestweg moet de Mechelse binnenring ontlasten en voor vlotter doorgaand verkeer zorgen. De nieuwe weginfrastructuur loopt grotendeels bovengronds, maar tussen Colomaschool en de Leuvensesteenweg zal hij in een tunnel lopen en kruist daarbij het Kanaal Leuven-Dijle. De tunnelconstructie vormt bovendien de fundering voor nieuwe spoorweginfrastructuur die erboven wordt aangelegd. Volgens de huidige planning kan de Tangent in het najaar van 2021 in gebruik genomen worden.
- De volledige accommodatie voor reizigers en personeel van De Lijn wordt mee geïntegreerd in het nieuwe stationsgebouw. Alle lijnen worden gebundeld in het nieuwe busstation aan de kant van het Arsenaal. Er is geen apart busstation voorzien aan de kant van de stad voor de centrumpendelbussen. De bussen krijgen een aparte doorsteek onder de sporen en maken ook gebruik van een gloednieuwe brug over het Kanaal Leuven-Dijle.
- Verschillende verkeersinfrastructuren worden gebundeld. Over het hele traject hebben we beneden de Tangent en hoog daarboven de Spoorbypass. Dat nieuwe dubbelspoor van bijna 3 kilometer tussen station Nekkerspoel en de Abeelstraat maakt in principe geen deel uit van het stationsproject, maar wordt wel tegelijk aangelegd door Infrabel. Oorspronkelijk was het enkel bedoeld voor hogesnelheidstreinen, maar nu zullen ook de treinen van de Diabolverbinding (naar de luchthaven) en door het GEN (Gewestelijk Expres Net) rond Brussel ervan gebruik maken.

De stad Mechelen zal de omliggende parken en pleinen onderhanden nemen, zodat ook de ruimtes rond de nieuwe bouwwerken een aangename omgevingen worden. Onder andere het Koning Albertplein, de Colomalaan en de Arsenaalzijde worden opnieuw aangelegd.

## 4.10 Masterplan en ambitienota

In kader van het afbakeningsproces voor het regionaalstedelijk gebied Mechelen was het nodig om terug na te denken over de betekenis van dit gebied. In opdracht van de Vlaamse regering werd een masterplan uitgewerkt voor het plangebied door Studio 02, DHV Milieu en Infrastructuur, Stramien, Meertens en Steffens (Ontwikkeling van een strategisch concept voor de Arsenaalsite in Mechelen, 2002).

In 2002 werd het masterplan van Secchi en Vigano opgeleverd, met name het strategisch concept voor de Arsenaalsite in Mechelen. Dit masterplan heeft gezorgd voor de krijtlijnen voor deelgebied 2 Arsenaal-Douane in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voor de afbakening van het stedelijk gebied, maar werd uiteindelijk vernietigd door de Raad van State in 2011.

Sinds einde 2013 liep er een intensief traject met drie dominante belangrijke grondeigenaars, wat uiteindelijk heeft geresulteerd in verschillende brownfieldconvenanten (zie ook 5.4). Hieruit vloeide het idee om de private partijen een onderbouwd en gedragen voorontwerp masterplan (VO MP) te laten opmaken voor het gebied. Hiervoor werd het toenmalige Eurostation (ES) als studiebureau aangesteld. De oplevering van het VO MP werd voorzien in september 2015, waarbij er werd gewerkt op stedenbouwkundige aspecten, mobiliteit, bodem, duurzaamheid, .... Hierbij werden er ook thematische werkgroepen georganiseerd.

De hogere overheden zijn vanuit de brownfieldconvenant in de respectievelijke werkgroepen betrokken.

In het voorjaar van 2015 werden bOb van Reeth met zijn medewerker Jonas Vandewalle als kwaliteitsadviseurs aangesteld om, vertrekkende vanuit de maatschappelijke belangen van de stad, te waken en te



adviseren over de stedenbouwkundige kwaliteiten van de voorgestelde ontwerpen. De taak van de kwaliteitsadviseurs bestond uit inspireren, adviseren en representeren. In het voorjaar 2015 werd het team Maat-Traject aangesteld om de stad te ondersteunen in het traject masterplan en mobiliteit vanuit de private actoren.

Eind oktober 2015 werd door het college van de stad Mechelen beslist om de opmaak van het masterplan over te nemen. Dit moest ervoor zorgen dat er een totaalvisie op het plangebied komt o.a. gevoed vanuit de aandachtspunten van de drie grondeigenaren. Toen de stad het initiatief nam tot opmaak van een masterplan, werd het team Maat-Traject gevraagd om alle aandachtspunten en de ambities die voortkomen uit het gevoerde proces te bundelen in een ambitienota. Deze vormt de basis en vertrekpunt voor het masterplan.

De ambities van de stad voor Ragheno werden in 2016 neergeschreven in een ambitienota (Maat Ontwerpers – Traject), waarbij tien duidelijke ambities werden geformuleerd. Deze ambities hebben als startpunt geïndiend voor de opmaak van het masterplan Ragheno in opdracht van de stad. Hiervoor werd in 2016 het team KCAP-Arcadis-Okra aangesteld.

In januari 2019 wordt een doorstart gemaakt onder leiding van Els Nulens en directe coördinatie van de stad zelf. Het doorlopen ontwerptraject wordt verduidelijkt onder titel 6 Gewenste toestand van deze toelichtingsnota. Deze informatie is ook beschikbaar op <https://www.mechelen.be/ragheno>.

Het definitief rapport van het masterplan Ragheno is als additioneel dossierstuk 1 toegevoegd aan dit RUP.



*Plankaart ontwerp masterplan Ragheno (Masterplan Ragheno - definitief rapport, oktober 2021)*

## 4.11 Bedrijfsbeleid Mechelen en Gebiedsontwikkeling Ragheno<sup>11</sup>

In het kader van de geplande ontwikkeling op de Ragheno site als een nieuwe gemengde woon-werkwijk, wenste de stad een duidelijke visie op de economische ontwikkelingen in Mechelen. Daarbij was het van belang om de haalbaarheid van de economische invulling van de Ragheno site te bepalen. Vanuit economisch standpunt is de grootste meerwaarde van de Ragheno site dat het ruimte creëert voor (nieuwe vormen van) bedrijvigheid. Het aanbod aan economische ruimte blijft veelal achterwege omdat andere functies (bv. wonen) vaak een financieel interessantere piste zijn voor ontwikkelaars of omwille van de NIMBY-mentaliteit bij omwonenden. Het is positief dat er op de Ragheno site niet alleen ruimte wordt voorzien voor economische activiteiten, maar dat er ook van bij de start werk gemaakt wordt van een actieve woon-werk verweving. Om te vermijden dat het economische programma van de Ragheno site zorgt voor een interne migratie van economische activiteiten binnen de stad en dus leegstand creëert op andere, reeds bestaande bedrijfslocaties, was het belangrijk om de Ragheno-ontwikkeling in te bedden in een ruimere economische visie op maat van de volledige stad.

In mei 2018 werd het eindrapport van deze studie afgerond. Dit rapport geeft een duidelijk beeld van de economische situatie van de stad Mechelen om op basis hiervan een visie op te maken voor het economische beleid in de stad én een haalbaarheidsonderzoek voor de economische ontwikkeling op de Ragheno site. In het rapport werd onder meer een evaluatie van de kantorenmarkt gemaakt vanuit de marktscan.

### *Evaluatie Ragheno met betrekking tot kantoren*

Mechelen is op vandaag geen volwaardige kantorenmarkt, maar beconcurrereert wel meer en meer het gebied van de Brusselse periferie en de omgeving van de luchthaven. De voornaamste troeven zijn de betaalbare prijzen en een vlottere bereikbaarheid. De vraag komt zowel van sterk groeiende lokale bedrijven als van grotere Vlaamse spelers en zelfs van buitenlandse (met name Nederlandse) bedrijven is er interesse.

Ragheno zal als woon-werkgebied en met een “up to date” kantooraanbod, beter dan de overige Mechelse kantoorlocaties, kunnen beantwoorden aan de vraag voor een nieuw type van stedelijke werkomgeving die aansluit bij de ambities inzake duurzaamheid van bepaalde bedrijfstakken en bij de wijzigende voorkeuren en levensstijl van hoopopgeleide werknemers.

Het extra aanbod aan kantoren op de Ragheno site (ongeveer 130.000m<sup>2</sup> in het schetsontwerp masterplan) staat weliswaar gelijk aan een toename van quasi 30% ten aanzien van het bestaande aanbod en is quasi driemaal zo groot als de leegstaande stock aan kantoren in de stad. Op zichzelf zou het kunnen instaan voor de gemiddelde take up voor de komende 8 jaar. De voorziene groei aan kantoren op de Ragheno site is dus omvangrijk en zal wellicht om een gefaseerde ontwikkeling vragen van minstens 15 jaar, tenzij kantoren op andere locaties niet meer vergund worden. Het aanbod kan mede de vraag in de hand werken, doch ontwikkelaars zullen te Mechelen niet op risico willen bouwen en de tendens is ook dat bedrijven een dalende ruimtevrage hebben.

Het risico is ook zeer reëel dat een te snelle ontwikkeling een verhuisbeweging teweeg zal brengen voornamelijk vanuit Mechelen-Noord, waar herontwikkeling vandaag reeds meer en meer aan de orde is vanwege het verouderend aanbod dat misschien minder goed beantwoordt aan nieuwe behoeften (gemengde omgevingen met een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer). Een groot gewicht aan nieuwe kantoorontwikkeling op de Ragheno site zal dan ook gepaard moeten gaan met een begeleiding van de toekomstige transformatieprocessen op de overige Mechelse bedrijventerreinen.

Aanbevelingen uit het rapport voor de creatie van het nieuwe werkkleefsel zijn:

- Inzake het beperken van de autobereikbaarheid mag de lat niet te hoog komen te liggen, althans niet aan het begin van de ontwikkeling. De ommeslag naar meer duurzame verplaatsingsgewoonten is weliswaar reeds ingezet binnen de bedrijfswereld, vooral bij de jongere generatie, maar zal nog even tijd vragen.

---

<sup>11</sup> IDEA Consult nv, Bedrijfsbeleid Mechelen en Gebiedsontwikkeling Ragheno, rapport, 17 mei 2018.

- Er moet voldoende ruimte zijn voor andere vormen van werken als coworking en kantoorachtigen.
- Ondersteunende bestemmingen als horeca en detailhandel moeten in voldoende mate in het weefsel geïntegreerd worden.
- Duurzaam en flexibel bouwen zijn de norm.
- Vanuit het beleid is in te zetten op begeleidende maatregelen (infrastructuur en openbaar vervoer, fiscaliteit, ...).

Aanvullend op deze evaluatie is de vraag welke invloed de coronapandemie en de evolutie naar méér thuiswerk van de afgelopen jaren zal hebben op de kantorenmarkt. Het effect van corona op de kantorenmarkt kan momenteel nog onvoldoende worden ingeschat aangezien hier nog geen gegevens over zijn.

Er is in 2022 een studie opgestart voor Mechelen -Noord I en II (waarnaar in het rapport wordt verwezen dat hier effecten kunnen plaats vinden) in samenwerking met Vlaio. De studie behelst de opmaak van een plan en een instrumentarium voor de optimalisatie van het industriepark Mechelen-Noord.

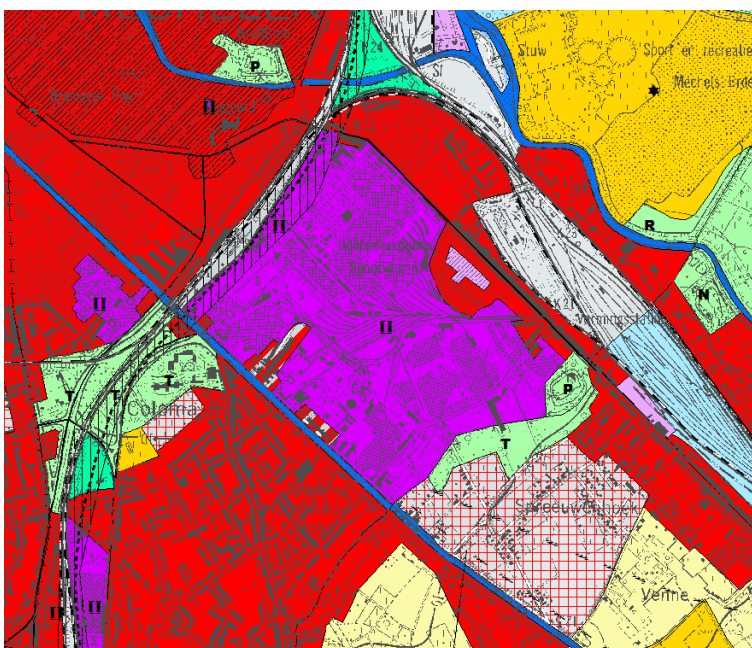


## **5 JURIDISCHE CONTEXT**

## 5.1 Gewestplan

Volgens het gewestplan Mechelen wordt het plangebied voornamelijk bestemd als gebied voor milieubelastende industrie. Het Koninklijk Besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de gewestplannen stelt dat:

- De woongebieden (artikel 5.1.0) zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.
- De woongebieden met landelijk karakter (artikel 6.1.2.2) zijn bestemd voor woningbouw in het algemeen en tevens voor landbouwbedrijven.
- De gebieden voor milieubelastende industrieën (artikel 7.2.1.2) bestemd zijn voor bedrijven die om economische of sociale redenen moeten worden afgezonderd.
- De bufferzones (artikel 14.4.5) dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.



	Woongebied
	Woonuitbreidingsgebied
	Woongebied met landelijk karakter
	Gebied voor milieubelastende industrie
	Gebieden voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kmo
	Bufferzone
	Parkgebied
	Gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen

Gewestplan (Geopunt)

## 5.2 Bijzonder plan van aanleg

Het BPA 36/5 Arsenaal (MB 25-05-1994) omvat zones voor wonen en bedrijven. De bestaande bebouwing van de toenmalige arbeiderswijken heeft een grotere focus op de bestemming wonen, bij de overige zones ligt de focus van de bestemming meer op openbare voorzieningen, kmo's en kantoren. In het gebied Ragheno laat het BPA momenteel de bestemming kmo toe en past het regels toe in verband met de volumetrie en plaatsing van de gebouwen.

De visie in het BPA is verouderd en de bedoeling was dat dit vervangen werd door het gewestelijk RUP (GRUP) Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen (zie titel 5.3). Door de vernietiging van deelgebied 2 'Arsenaal-Douane' van het GRUP door de Raad van State (2011) is het BPA, juridisch gezien, terug van toepassing.

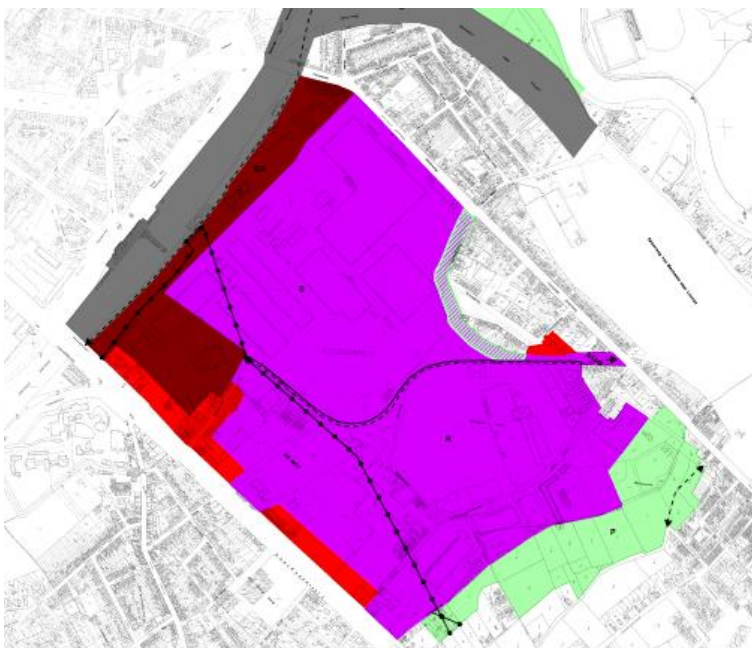


- Strook voor hoofdgebouwen
- Strook voor binnenplaatsen en tuinen
- Strook voor voortuinen
- Openbare voorzieningen, kmo's en kantoren
- Openbare wegen
- Private wegen
- Openbare waterwegen
- Park
- Plaats voor bergplaatsen, werkplaatsen en winkelbedrijven
- Uitgelaten deel

BPA 36/5 Arsenal

### 5.3 Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Het plangebied maakte deel uit van het deelgebied 2 'Arsenaal-Douane' binnen het GRUP regionaalstedelijk gebied Mechelen (BVR 18-07-2008). Het deelgebied 2 is aangevochten en in 2011 vernietigd door de Raad van State, wegens het ontbreken van een plan-MER. Het plan heeft dus geen juridische waarde meer en wordt enkel ter info meegegeven.



- SA Gebied voor stedelijke ontwikkeling
- S Specifiek regionaal bedrijventerrein voor spoorweggebonden bedrijven
- K Specifiek regionaal bedrijventerrein voor kantoren
- P Parkgebied
- Woongebied
- Hoogspanningsleiding
- Buffer
- Ontsluiting

GRUP Afbakening regionaal stedelijk gebied Mechelen, deelgebied 2: Arsenal-Douane (Vlaamse overheid)

De klemtoon in het plan lag op:

- personeelsintensieve en bezoekersintensieve activiteiten;
- wonen en aan wonen verwante activiteiten en voorzieningen (beperkt tot bestaande woningen);
- regionale bedrijven met spoorgebonden karakter;
- kantoren en kantoorachtigen;
- openbare en groene ruimte.

De vernietiging zorgt ervoor dat men vandaag terugvalt op een juridisch kader dat niet meer actueel is en de beleidsmatig gewenste ontwikkeling van deze strategische site té veel beperkt.

## 5.4 Brownfieldconvenant

Binnen het gebied hebben drie dominante grondeigenaren zich in 2012 verenigd en hebben een samenwerking opgestart met Euro Immo Star (huidige Eurostation) om in overleg met de stad een masterplan op te maken. Samen hebben deze ca. 32,42 ha in eigendom. Dit is een belangrijk constructief gegeven dat mee aan de basis ligt van het ontstane proces. Gezien de afloop van het vorige GRUP, was het cruciaal dat een nieuw initiatief vanuit een gedragen visie werd opgestart. Een visie waarin private en overheidspartners elkaar vinden. Niet enkel stad en grondeigenaars, maar ook EIS, NMBS, De Lijn, DVW, AWV en buurtbewoners, dienen hierin betrokken te worden. In het jaar 2013 werd door de stad subsidie bekomen voor de werkingskosten i.f.v. de projectcoördinatie van het strategisch project Arsenaal/ Ragheno.

Binnen het projectgebied hebben de drie grote grondeigenaars brownfieldconvenanten afgesloten: nr. 97 'Mechelen Ragheno I', nr. 105 'Mechelen Ragheno II' en nr. 120 'Mechelen Ragheno III'. Het gebied kent een grote problematiek rond bodemvervuiling wat ontwikkeling complex maakt en mogelijk tientallen jaren in beslag neemt.

Sinds einde 2013 loopt er een intensief traject met deze grondeigenaars in kader van de Brownfield waarbij reeds voorstellen vanuit de ontwikkelaars werden geformuleerd. Doel was eerst dat de private partijen een onderbouwd en gedragen voorontwerp masterplan (VO MP) opmaakten voor het gebied (zie 4.10).

## 5.5 Stedelijk kader voor het omgevingsvergunningenbeleid

### 5.5.1 Beleidsmatig gewenste ontwikkeling

De gemeenteraad heeft op 30 september 2019 een beleidsmatig gewenste ontwikkeling (BGO) voor het projectgebied Ragheno goedgekeurd voorafgaand aan de opmaak van het RUP Ragheno. Met de BGO wenst de stad een aantal randvoorwaarden op te leggen waar toekomstige ontwikkelaars zich aan moeten houden.

De stad heeft in het kader van deze BGO een richtlijnennota opgemaakt waarbij minimale randvoorwaarden en aanbevelingen staan opgenomen betreffende de ontwikkeling van woningen en gebouwen binnen het projectgebied Ragheno. Dat zijn zowel voorwaarden rond energie, architectuur en betaalbaar wonen als mobiliteit, klimaat en integratie van groen en water.

Zo wenst de stad te garanderen dat Ragheno niet gewoon een verzameling duurzame gebouwen wordt, maar een duurzaam geheel. Ragheno moet een voorbeeld worden op het vlak van duurzaamheid, leefbaarheid en architecturale kwaliteit waardoor de lat heel hoog ligt.

De BGO is niet van toepassing bij renovatiewerken en/of alle andere werken aan bestaande gezinswoningen.

### 5.5.2 Kaderbesluit

Naast de BGO keurde de gemeenteraad op 30 september 2019 een kaderbesluit Stedenbouwkundige ontwikkelingskost (SOK) goed. Dat deze nieuwe stadswijk grote investeringen vraagt, staat vast. Zo zullen de publieke voorzieningen ruim 55 miljoen euro kosten. Kosten die nodig zijn, want het gaat bijvoorbeeld over de aanleg van wegen, een park en sportinfrastructuur. Die kosten zal de stad niet alleen dragen. Ze rekent hiervoor op een bijdrage van de projectontwikkelaars en legde dit vast in een kaderbesluit. Elke ontwikkelaar zal bij de start van de werken 100 tot 175 euro per m<sup>2</sup> betalen, afhankelijk van de functie en de ligging.

In het kaderbesluit wordt een objectief en transparant kader weergegeven van de **bijdrage die de begunstigen van de omgevingsvergunning verschuldigd zijn aan de stad**, voor de zogenaamde stedenbouwkundige



ontwikkelingskost die de stad dient te dragen naar aanleiding van de ontwikkeling van het projectgebied Ragheno. Een logische beslissing, want door de investeringen in infrastructuur, een verbeterde mobiliteit en bijkomende gemeenschapsvoorzieningen profiteren de ontwikkelaars ook van een hogere verdichting op de site.

Het kaderbesluit is niet van toepassing bij renovatiewerken en/of alle andere werken aan bestaande woningen.

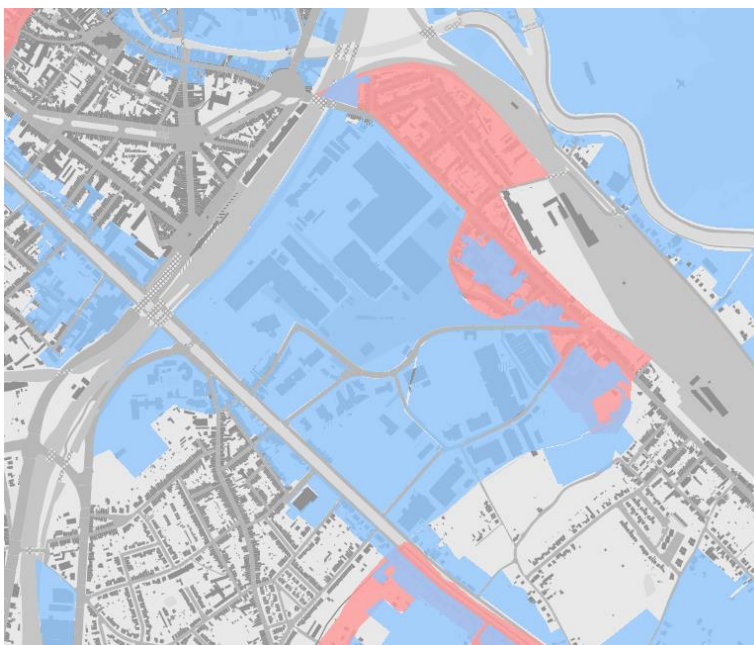
## 5.6 Gebied met recht van voorkoop

Een groot deel van de percelen in het plangebied zijn belast met een recht van voorkoop aan de Vlaamse Waterweg nv en een deel met een voorkooprecht Bijzondere gebieden Vlaamse Wooncode.

Concreet betekent dit dat de onderstaande houders van dit recht bij een bepaalde grond of gebouw dat verkocht wordt voorrang hebben op de kandidaat-koper om dit aan te kopen, en dit voor dezelfde prijs en onder dezelfde voorwaarden.

Er zijn evenwel enkele uitzonderingen waar het voorkooprecht niet geldt:

- Indien de woningen deel uitmaken van een gebouw met meerdere woningen, waarbij de verkoop mede-eigendom over gemeenschappelijke delen doet ontstaan, bij afzonderlijke garages, bij afzonderlijke loten van een goedgekeurde verkaveling en bij de aan de aankoop van een eerste woning of een perceel bestemd voor woningbouw door een of meer natuurlijke personen, op voorwaarde dat deze verkrijgers geen andere woning of ander perceel bestemd voor woningbouw volledig in volle eigendom of volledig in vruchtgebruik hebben op de dag van het sluiten van de overeenkomst tot koop.
- Het recht van voorkoop geldt ook niet als het goed wordt verkocht aan de echtgenoot, de afstammelingen of aangenomen kinderen van de eigenaar of van één der mede-eigenaars en/of aan de echtgenoten van de voormelde afstammelingen of aangenomen kinderen, die voor eigen rekening kopen.



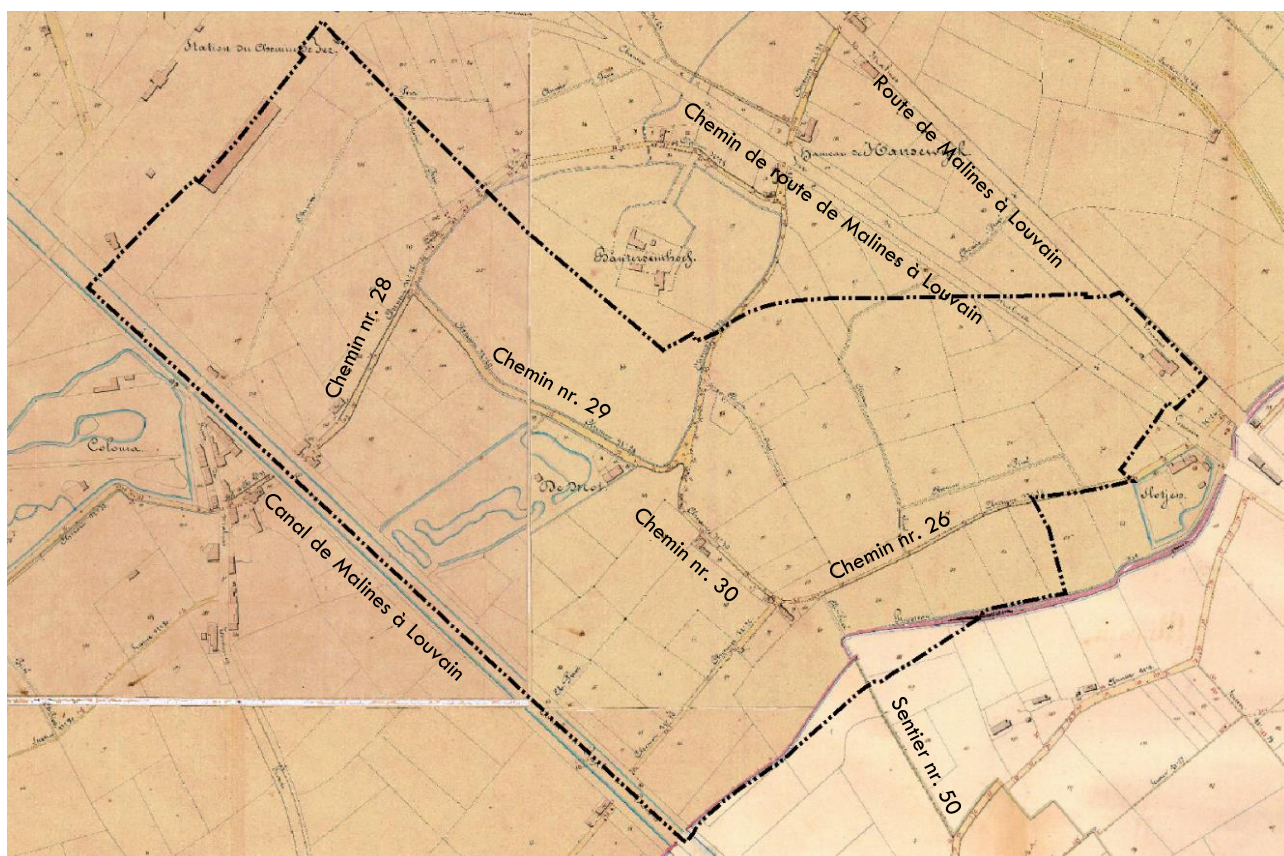
*Recht van voorkoop (Geopunt)*

## 5.7 Atlas der Buurtwegen

Het plangebied en haar onmiddellijke omgeving bevatten verschillende buurtwegen. Een deel van deze buurtwegen zijn vandaag nog te herkennen, andere zijn volledig verdwenen. De buurtwegen worden gerekend tot de gemeentewegen. Het voornemen tot aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg kadert in een specifieke procedure die dient onderworpen aan een openbaar onderzoek, meer bepaald hoofdstuk 3, afdeling 2 en afdeling 3 uit het decreet gemeentewegen van 1 september 2019.

De onderstaande benamingen worden aangegeven op de Atlas der Buurtwegen. Ze zijn verhard en behoren tot het openbaar domein van de stad Mechelen.

Naam	Type weg	Straatnaam	Opmerking
Chemin nr. 26	Verharde openbare weg	Zeutestraat en Dellingsstraat	-
Chemin nr. 28	Verharde openbare weg	Boutersemstraat en Hanswijkdries + gedeeltelijk verdwenen	Verlenging
Chemin nr. 29	Verharde openbare weg	Boutersemstraat + gedeeltelijk verdwenen	-
Chemin nr. 30	Verharde openbare weg	Mollestraat	Verlenging
Sentier nr. 50	Verharde openbare weg	Werfheide	
Route de Malines à Louvain	Verharde openbare weg	Leuvensesteenweg	-
Chemin de route de Malines à Louvain	-	-	Verdwenen
Canal de Malines à Louvain	Verharde openbare weg en kanaal	Kanaal Leuven-Dijle	-



Atlas der buurtwegen (Geopunt)

## 5.8 Beschermd en vastgesteld onroerend erfgoed

Rondom en in het plangebied bevinden zich verschillende beschermde monumenten waarvan de meeste zich bevinden op de percelen van de Centrale Werkplaats. Het gaat om volgende monumenten:

- Vierendeelbrug (ijzeren spoorwegbrug);
- De oude Centrale Werkplaats Mechelen:
  - schrijnwerkerij-schilderswerkhuis uit 1841;
  - herstellingswerkplaats voor locomotieven en tenders van 1843;
  - voormalige houtzagerij uit 1878;
  - voormalig laboratorium voor mechanische proeven van 1880-1882 (in plangebied);
  - voormalige fuelloods van 1905 (deels in plangebied);
  - watertoren van 1946 (in plangebied).

Daarnaast zijn er ook een aantal elementen opgenomen in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed. Het gaat om volgende elementen:

- Centrale Werkplaats Mechelen;
- Leuvensevaart;
- Vierendeelbruggen over het Kanaal Leuven-Dijle;
- Vierendeelbrug over de Leuvensesteenweg;
- Stadswoning ontworpen door L. Demets (Leuvensesteenweg 130).



- Monumenten
- Vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed

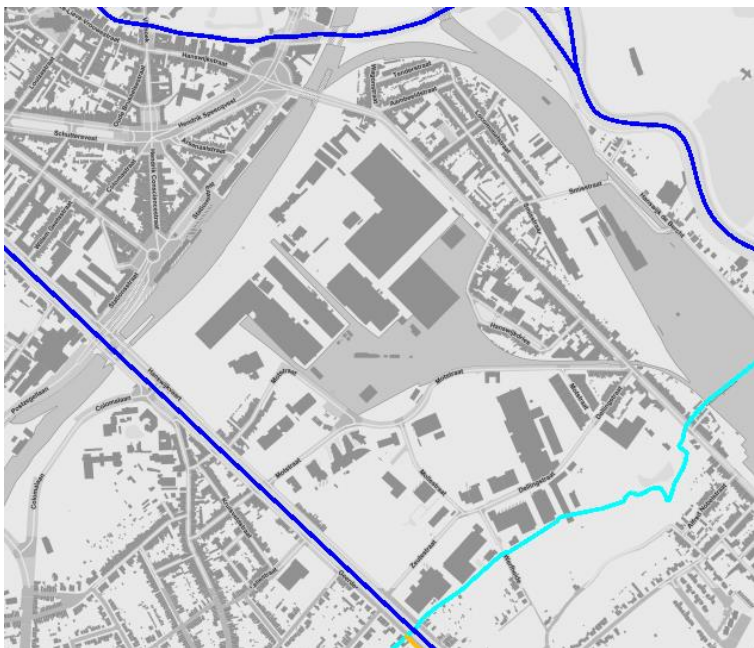
Beschermd en vastgesteld onroerend erfgoed (Geopunt)

## 5.9 Water

### 5.9.1 Waterlopen

Het plangebied behoort tot het Dijlebekken, deelbekken Barebeek-Benedendijle, behorend tot het stroomgebied van de Schelde. Langs het plangebied lopen twee bevaarbare waterlopen, de Dijle en het Kanaal Leuven-Dijle. Verder loopt langs het gebied de Hanswijkbeek, een geklasseerde waterloop van tweede categorie.

Het hemelwater van het plangebied stroomt overwegend af naar de Hanswijkbeek die afstroomt naar de Dijle.

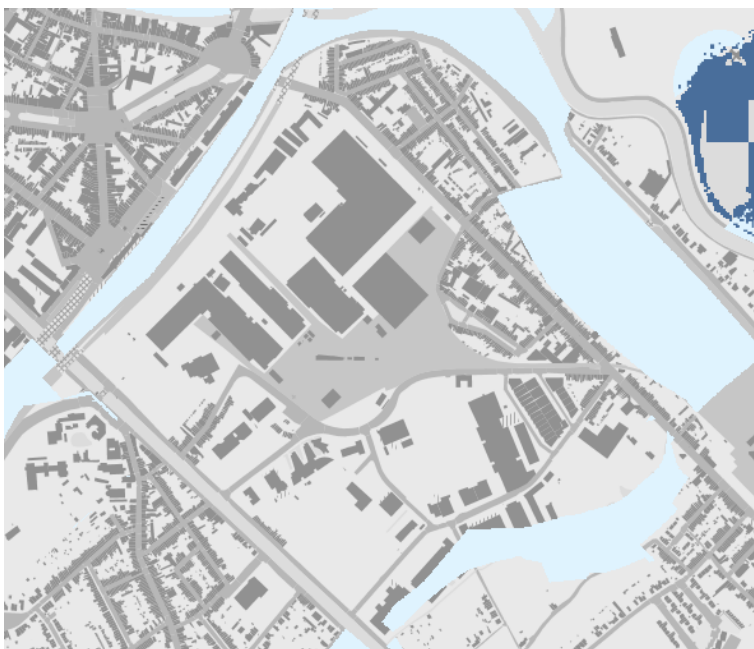


- Bevaarbaar
- Geklasseerd, 1ste categorie
- Geklasseerd, 2de categorie
- Geklasseerd, 3de categorie
- Niet geklasseerd
- Gracht van algemeen belang

Waterlopen (Geopunt)

### 5.9.2 Watertoets

Het plangebied is niet gelegen in effectief overstromingsgevoelig gebied. Langs de noordelijke en zuidelijke grens van het plangebied zijn mogelijke overstromingsgevoelige gebieden gelegen. Het gebied is van nature overstroombaar vanuit een waterloop. Het plangebied is echter niet recent overstroomd en wordt niet aangeduid als een risicozone voor overstromingen.



- Niet overstromingsgevoelig
- Effectief overstromingsgevoelig
- Mogelijk overstromingsgevoelig

Overstromingsgevoelige gebieden 2017 (Geopunt)

Het plangebied is grotendeels aangeduid als zeer gevoelig voor grondwaterstroming. Langs de zuidelijke grens en een zone in het westen aan de Motstraat zijn zones terug te vinden die weinig gevoelig zijn voor grondwaterstroming.

Het plangebied is grotendeels aangeduid als niet infiltratiegevoelig. Langs de zuidelijke grens en een zone in het westen aan de Motstraat zijn zones terug te vinden die infiltratiegevoelig zijn. Als een bodem infiltratiegevoelig is, wil dit zeggen dat water snel infiltreert in de bodem.

Het grootste deel van het plangebied is niet erosiegevoelig.

### **5.9.3 Beschermingszones rond grondwaterwinningen**

Ter hoogte van het plangebied bevindt zich geen beschermingszone van een grondwaterwinning. De meest nabijgelegen beschermingszone bevindt zich op ruim 5,5 km ten zuidwesten van het plangebied, ter hoogte van de winning “Katte-Meuterbos” te Zemst.



## **6 GEWENSTE TOESTAND**

### *Leeswijzer*

In het luik gewenste toestand brengen we de belangrijkste ontwikkelingsprincipes samen van het masterplan alsook een aantal opmerkingen of adviezen vanuit de publieke consultatie. Deze principes hanteren we als rode draad voor de verdere doorwerking naar het RUP. De ontwikkelingsprincipes die we in de hiernavolgende tekst weerhouden, beschrijven de ruimtelijke randvoorwaarden of uitgangspunten die we in het kader van het RUP willen scherpstellen tot een aantal plandoelstellingen.

Het eerste deel is een gefragmenteerde en samengestelde weergave van het ontwerp masterplan dat aan de basis ligt van het RUP.

Het tweede deel geeft een overzicht van de milieueffecten die beoordeeld werden in het kader van het plan-MER en de door de expert geformuleerde milderende maatregelen.

In het derde deel geven we aan hoe we het masterplan en de resultaten van de het plan-MER doorwerken naar de bestemmingszones, de overdrukken en de daarbij horende bestemmings-, inrichtings- en beheersvoorschriften.

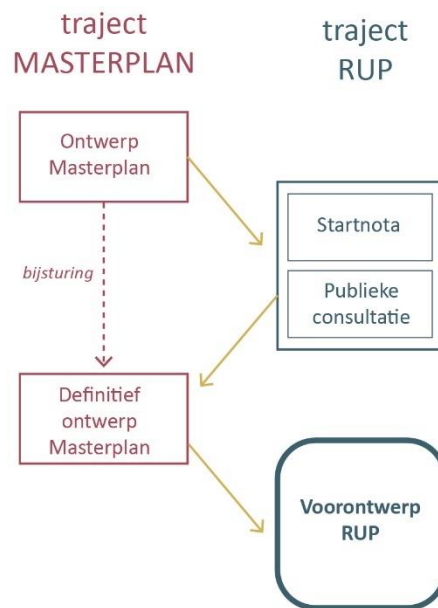


## 6.1 Masterplan

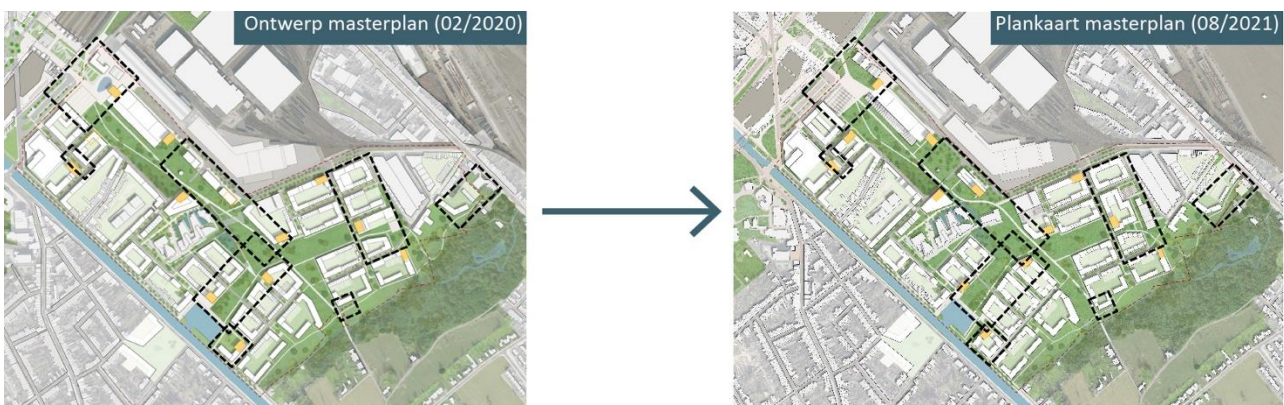
### Leeswijzer

Alvorens inhoudelijk het definitief ontwerp masterplan weer te geven, schetsen we kort het gevoerde proces met betrekking tot het masterplan en het RUP. Hierbij zoomen we in op het gevoerde proces sinds begin 2019, maar het masterplan kent zijn oorsprong eigenlijk al veel vroeger (zie ook titel 4.10).

Bij de start van 2019 werden de ambities voor het plangebied vastgesteld, hetgeen resulteerde in het voorontwerp van het masterplan. Het ontwerp masterplan werd mee verwerkt in de startnota van het RUP en zo vormden deze documenten begin 2020 samen het onderwerp van een brede consultatieronde (de publieke raadpleging). Aan de hand van de feedback (adviezen en suggesties, zie o.a. scopingnota) werd verder het masterplan verder aangescherpt. Dit resulteerde in een definitief ontwerp van het masterplan in augustus 2021. De goedkeuring van het masterplan dateert van oktober 2021.



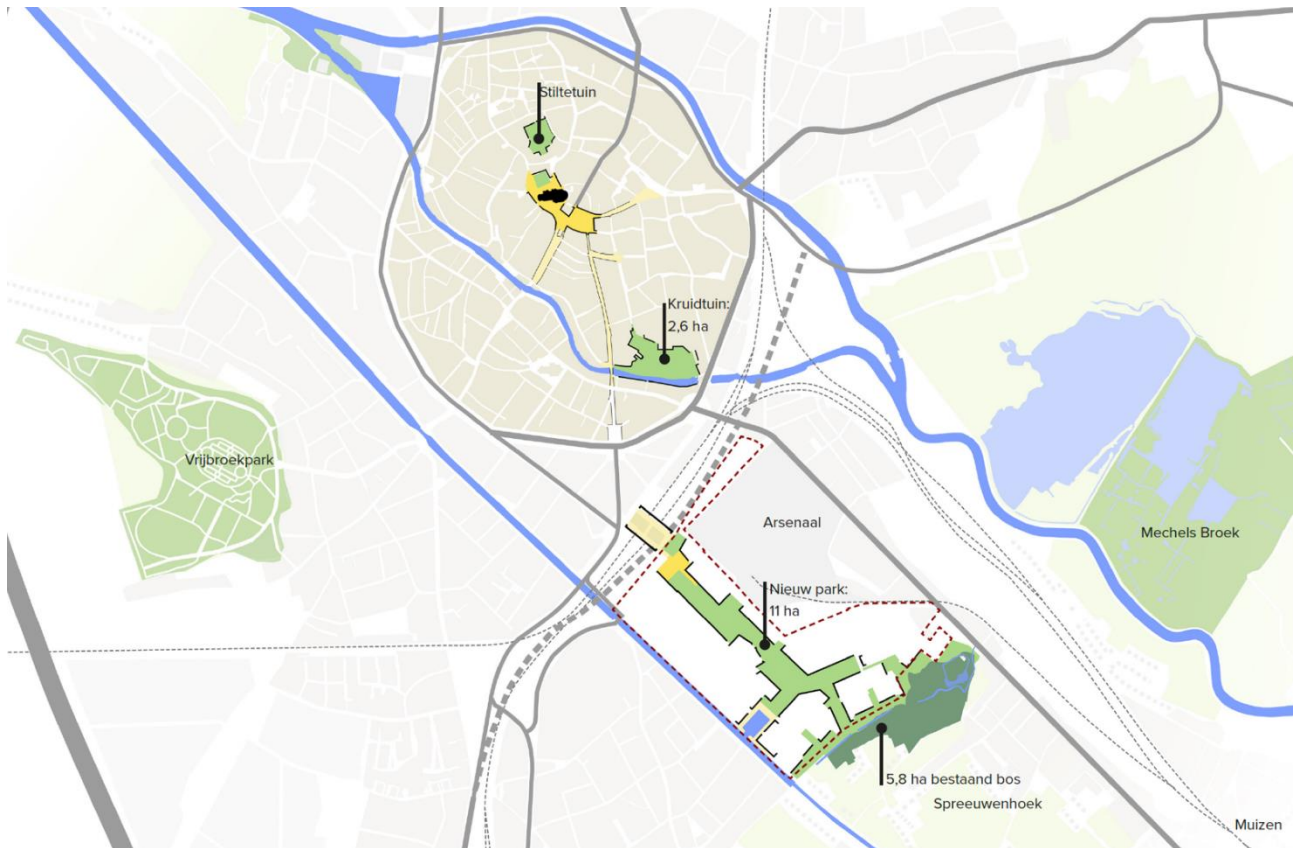
Het masterplan is dus een dynamisch document, dat tijdens het proces evolueerde. De onderstaande figuur toont de zones met voornaamste wijzigingen aan het masterplan tussen ontwerp en definitief ontwerp, tussen startnota en voorontwerp RUP.



*Evolutie masterplan doorheen gevoerde proces*

### 6.1.1 Een groen stadsmilieu

Een nieuw, groen, openbaar park van ongeveer 11ha is een krachtige kapstok om de ontwikkeling van het gebied aan te sturen. Het park vormt de ruggengraat in de nieuwe structuur en loopt als een homogene groene ruimte centraal doorheen het ganse plangebied. De structuur van openbare ruimtes zorgt voor samenhang, het integreert stedelijke en stadsoverschrijdende netwerken, voor zowel mobiliteit, water als groen. Daarnaast beïnvloedt het aangrenzende functies en programma's, door het scheppen van condities en randvoorwaarden. Het bepaalt de mogelijkheden voor verdichting en het programmatisch verbreden van de diversiteit in de stad Mechelen.



*Groen stadsmilieu (Masterplan Raghenò)*

Concreet zijn binnen deze groene kapstok verschillende 'parkkamers' te onderscheiden, die ondanks hun eigen karakter, een samenhangende ruimte vormen. We kunnen volgende parkkamers onderscheiden:

- **Stationsparkkamer**

Deze parkkamer combineert enerzijds een zone parallel aan het spoor bestemd voor reizigers, bezoekers en passanten, in de vorm van een multimodale overstapruimte en anderzijds overvloeit in een hoogdynamische groene stedelijke ruimte, de parkkamer zelf.

- **Waterparkkamer**

De waterparkkamer sluit aan op de stationsparkkamer en geeft door zijn lage ligging aanleiding tot de ontwikkeling van een extensief, waterrijk parklandschap.

- **Jachthavenparkkamer**

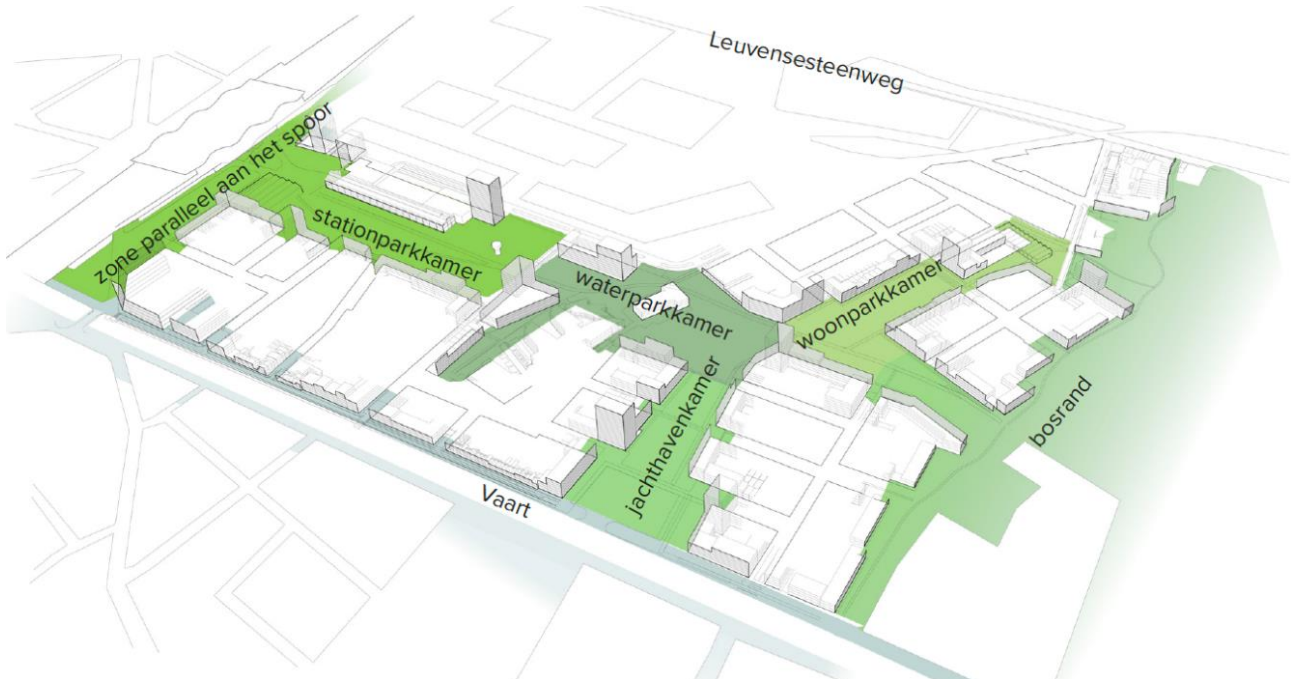
Parallel aan het Kanaal Leuven-Dijle wordt vermoedelijk een nieuwe jachthaven voorzien. Dit wordt een dynamische ruimte, die in één richting open plooit in de richting van het Kanaal Leuven-Dijle begeleid door stedelijke fronten.

- **Woonparkkamer**

Deze parkkamer wordt gevormd door een aftakking van de openruimtefiguur in oostelijke richting. Het is een extensieve, laagdynamische parkruimte met een relatief bescheiden woonrand.

- **Bosparkkamer**

Dit is de minst stedelijke parkruimte. Er wordt gestreefd naar een veilige, maar luwe bosrand die een aangename gradiënt vormt tussen het bestaande bos en de nieuwe stadsontwikkeling.



De verschillende parkkamers (Masterplan Ragheno)

### **Plandoelstelling**

Het RUP bakent een groene, openbare parkruimte af. Deze zal op een lange termijn en in verschillende fases uitgevoerd worden en na voltooiing een samenhangend gebied vormen, doch elk met een eigen identiteit en met eigen ruimtelijke accenten.

## **6.1.2 Stadsblokkenstad**

Om Ragheno als een integraal stadsdeel goed te laten aansluiten op de omliggende wijken en meer globaal op de stad Mechelen, maar ook om bestaande fragmenten in het gebied goed te integreren, wordt verder gewerkt met de stedelijke typologie van de gesloten bouwblokken. Formele straten, open ruimtes en gevelwanden bepalen het stedelijk beeld.

### **Een integrale, gemengde stadswijk**

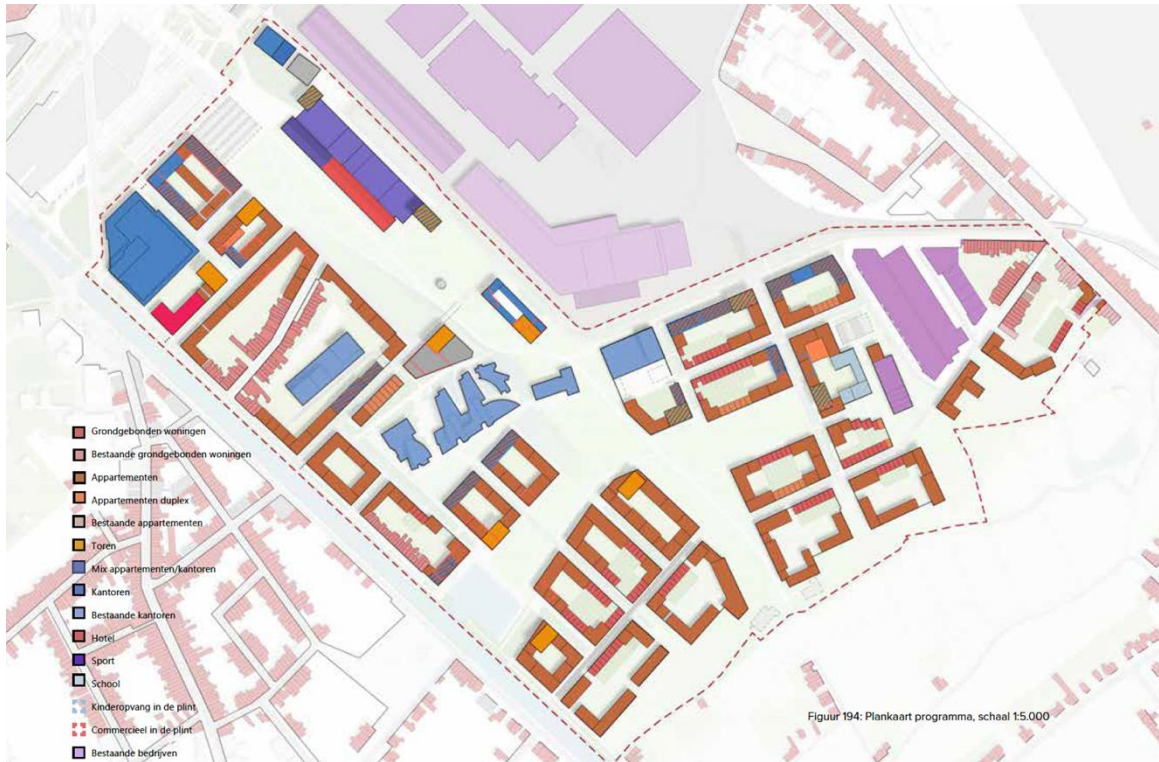
Een levendig en boeiend stadsdeel organiseren is meer dan een rationele schikking van een divers programma met verschillende typologieën. In het masterplan is gezocht naar een ruimtelijke gelaagdheid die een gemengd en integraal stadsdeel doet ontstaan. Het gaat hierbij niet om een nevenschikking van onderdelen maar om een goed gedoseerde menging, zowel programmatorisch als typologisch.

### **Gemengd programma**

Werken en wonen worden door elkaar gezet. Dit gebeurt minstens op bouwblokniveau, maar kan ook op gebouwniveau. Zo kan werken een plaats krijgen in de plint van bv. een residentieel gebouw, of kan een apart kantoorgebouw een plaats krijgen tussen twee residentiële gebouwen. Functies als een supermarkt worden eveneens voorzien als onderdeel van een gemengd geprogrammeerd gebouw. Het programma dat voorzien wordt in sommige bouwblokken is dus echt "maatwerk".

## Menging van typologieën

Binnen het residentieel programma worden ook de verschillende woontypologieën door elkaar gezet, en dit op de fijnste schaal van het perceel. De grondgebonden woning is een cruciale bouwsteen tussen een me-rendeel aan appartementen. De grondgebonden woning zorgt ervoor dat ook gezinnen een duidelijke plaats krijgen in de nieuwe stadswijk. Daarnaast speelt de grondgebonden typologie een belangrijke ruimtelijke rol: zij verzorgt de fijne schaal en ritmering van een straat, én verzorgt de betrokkenheid op de straat (een voor-deur om de 5 à 6 meter en een leefruimte die uitgeeft op straat). Het relatief beperkt aandeel grondgebonden woningen is zorgvuldig ingezet doorheen het ganse plangebied.



*Integrale stadswijk, met een gemengd programma (Masterplan Raghenò)*

## Opgeladen en sociaal primair netwerk

Het bouwblokkenopzet zorgt voor een heldere scheiding tussen publieke en private ruimtes. Routes voor bewoners, bezoekers, wandelaars, fietsers lopen doorheen de primaire stedelijke ruimte. Dit geeft garanties dat het primaire netwerk van straten, erven, pleinen en parkkamers voldoende wordt opgeladen. Ook de sociale veiligheid van de gehele wijk wordt hierdoor bewaakt en gegarandeerd. Bijkomende privatieve doorkstenen of onderdoorgangen kunnen gemaakt worden om bewoners in staat te stellen rechtstreekse toegang te hebben tot het binnengebied. Deze zijn steeds ondergeschikt aan de primaire ruimtes.

## Rationele bouwblokken

De bouwblokmaat is gebaseerd op een rationele invulling en ruimtelijke optimalisatie van het bouwblok, die toch voldoende flexibiliteit toelaat. Er wordt gekozen voor een bouwblok met een standaard diepte-maat van 55m. Dit voor een relatief fijnmazige en goed doorwaadbare stadswijk met relatief korte routes. Op een aantal plaatsen in het plangebied komen uitzonderlijke maten van bouwblokken voor. Dit zijn passtukken tussen de bestaande bebouwing die de stedelijke gridstructuur vervolledigen.

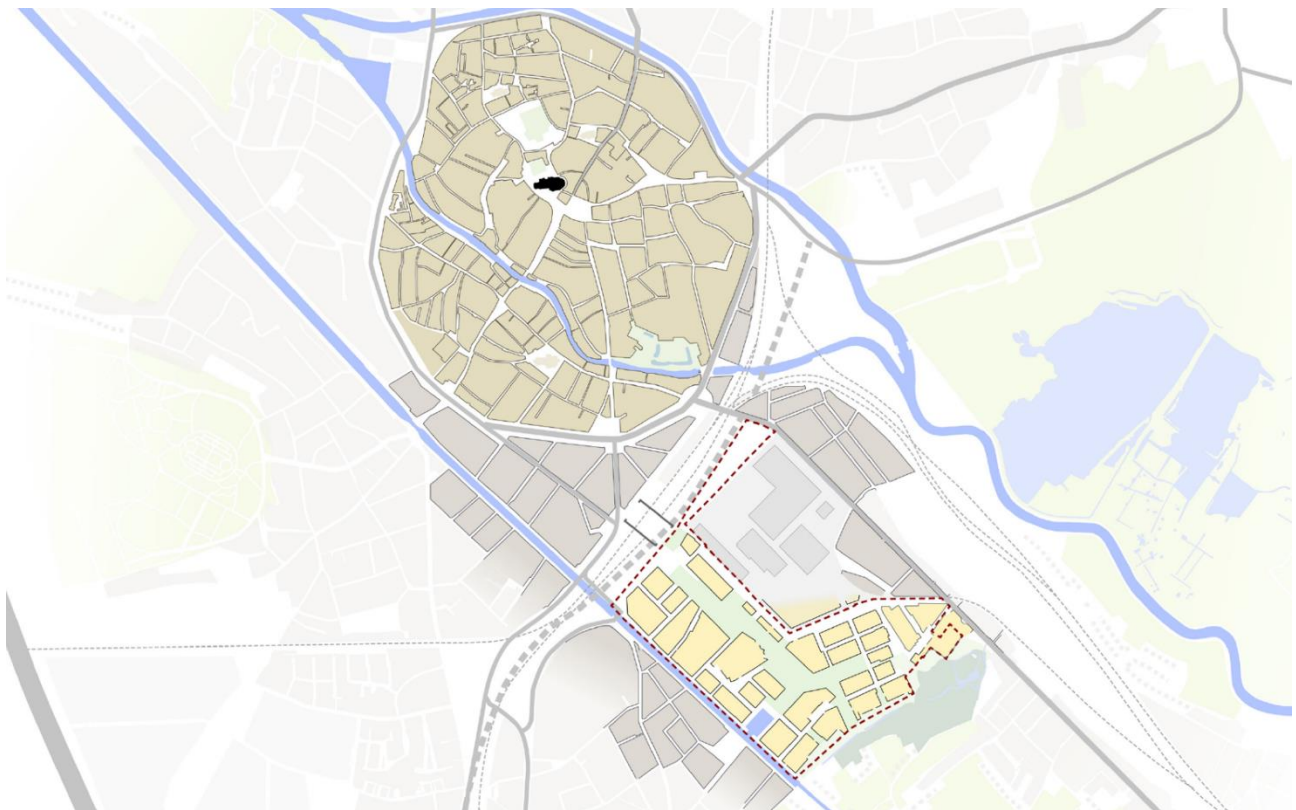
## Compositie en korrelgrootte

Alle gevels van het gesloten stadsblok krijgen een stedelijke representativiteit, met onderlinge verschillen. Een verticaal stadsbeeld wordt nagestreefd, minder fijnmazig dan de historische binnenstad en de 19de eeuwse uitbreidingen, maar op schaal van Mechelen. Hier wordt uiting aan gegeven door het onderverdelen van de stedelijke gevels in verschillende beukmaten en wisselende kroonlijsten. Verschillende 'schalen' van

gebouwen worden gemengd. Er wordt een basisreferentiehoogte vastgelegd zodat de Mechelse schaal doorheen het ganse plangebied voelbaar blijft. Deze referentiehoogte wordt aangevuld met 'optoppingen' en torens anderzijds. Schaalcontrasten worden niet geschuwd en dragen bij aan een gezonde ruimtelijke spanning binnen een vrij eenvoudig stedelijk opzet.

### **Nieuwe skyline**

Om voldoende dichtheid te halen en toch de open ruimte als centrale figuur mogelijk te maken, wordt in de geplande ontwikkeling 'hoogbouw' voorzien. Een reeks van ongeveer 14 torens is verdeeld over het plangebied die zal zorgen voor een nieuwe skyline in Mechelen. Hoewel de torens zijn ingepland op strategische locaties maken ze ook deel uit van de bouwblokkenstructuur. Ze vertrekken vanuit het bouwblokbasement en hebben vastgelegde posities in het masterplan. Er wordt voorzien in slanke, elegante torens die passen binnen het principe van de "Europese hoogbouw".



Stadsblokkenstad (Masterplan Ragheno)

#### **Plandoelstelling**

*Het RUP voorziet een opgeladen en sociaal primair netwerk, waarbij er een heldere scheiding tussen publieke en private ruimtes zichtbaar wordt.*

*Het RUP voorziet in bouwblokken met een standaard diepte van 55m, op maat van de omgeving en gebaseerd op een rationele invulling met ruimtelijke optimalisatie, voorzien van voldoende flexibiliteit.*

*Het RUP voorziet in bouwblokken met een aantrekkelijke compositie en korrelgrootte.*

*Het RUP voorziet in een vernieuwde skyline, waarbij er verschillende slanke, elegante torens op strategische locaties geplaatst worden binnen de bouwblokken.*

*Het RUP voorziet in ruimtelijke gelaagdheid die een gemengd en integraal stadsdeel doet ontstaan.*

### 6.1.3 Duurzame mobiliteit in een autoluw stadsdeel

De herontwikkeling van het gebied verbetert de mobiliteitsstructuur van het gebied. Door de ligging in de nabijheid van het treinstation van Mechelen is het gebied een absolute A-locatie voor stads(her)ontwikkeling. Daarenboven wordt voorzien in een nieuwe, belangrijke mobiliteitsas, met name de Arsenaalverbinding. Deze maakt de verbinding tussen de recent aangelegde Tangent en de Leuvensesteenweg.

De vormgeving van een duurzame mobiliteit in het nieuwe stadsdeel houdt in feite een letterlijke toepassing van het STOP-principe in.

#### *Stappers en Trappers (voetgangers- en fietsverbindingen)*

Vanuit de ambitie zo veel mogelijk Mechelaars te stimuleren om te voet of met de fiets te gaan, wordt er een veilig, helder en goed vertakt fiets- en voetpadennetwerk gemaakt dat een goed verbonden geheel vormt. Dit wordt eveneens gestimuleerd door het gemengde programma (nabijheid van functies). De parkpaden die onderdeel uitmaken van de parkkamers zijn uitsluitend bedoeld voor fietsers en wandelaars. Daarnaast zijn er een aantal belangrijke doorkoppelingen voorzien van de parkkamers via de tussenruimten als trage verbindingen. Naast de focus op langzaam verkeer, wordt in het masterplan ook geambieerd om flankerende maatregelen die het langzaam verkeer maximaal comfort geven, te integreren. Voorbeelden hiervan zijn de normen, de spreiding en de toegankelijkheid van fietsstalplaatsen. Het netwerk biedt in de eerste plaats ruimte en comfort aan voetgangers en fietsers. Via de groen ingerichte, luwe erven en de nieuwe stadsstraten is het eveneens veilig fietsen en zijn ruime voetpaden voorzien. Daarnaast biedt het netwerk ook leesbare en korte routes doorheen het plangebied, gekoppeld aan de groene ruimte enerzijds en veilige en aangename stoepen binnen het bebouwd weefsel anderzijds.



*Schematische weergave interne ontsluitingsstructuur langzaam verkeer*

## Openbaar Vervoer

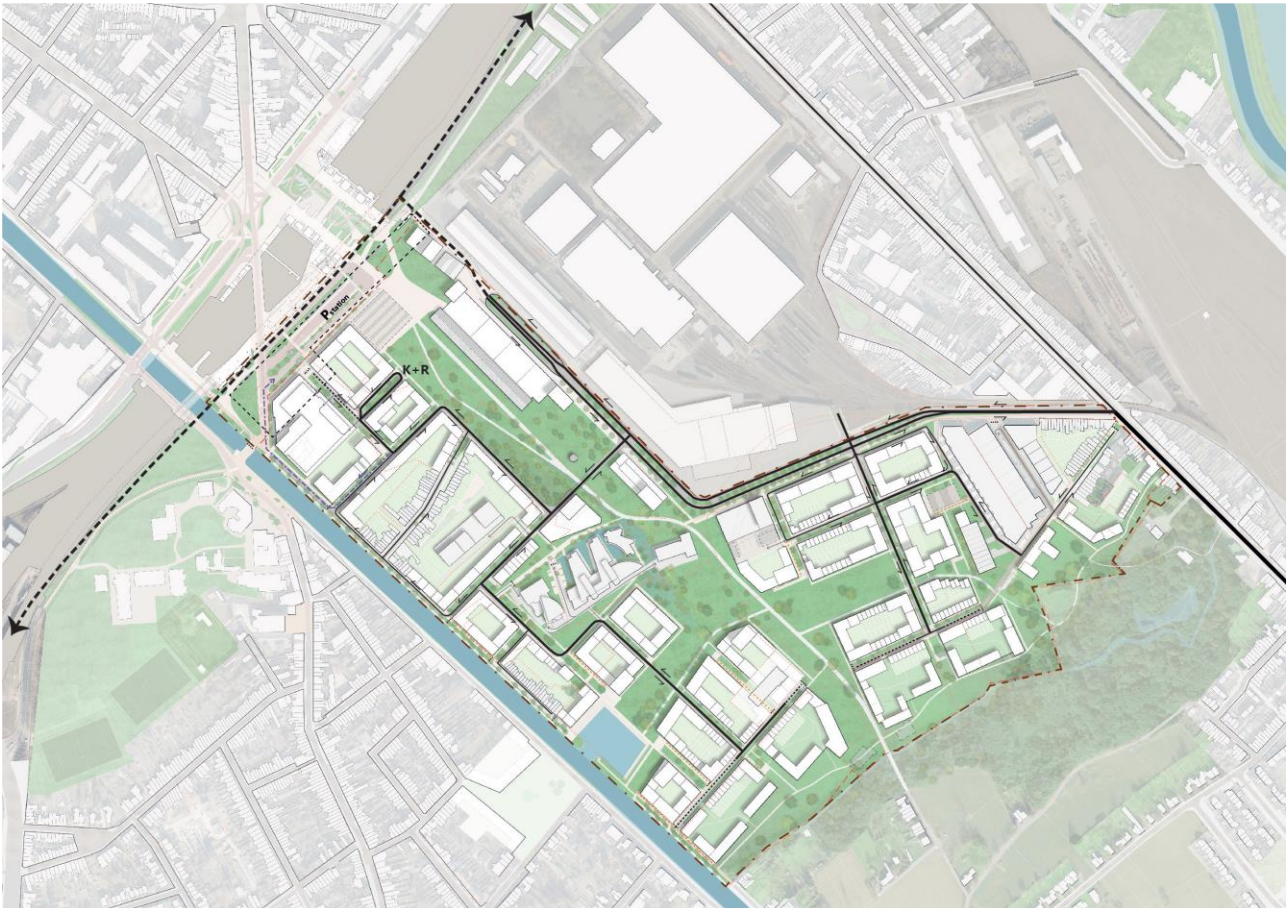
Het lokale busverkeer zal voornamelijk via de Arsenaalverbinding rijden. Bij de kruising met de brug rijden de bussen de wijk binnen om vervolgens via het Kanaal Leuven-Dijle langs de achterzijde het busstation te bereiken. Hierbij is de aansluiting op het treinstation van Mechelen uiteraard essentieel. Het uitgangspunt is dat minstens één bushalte wordt voorzien langs de Arsenaalverbinding ter hoogte van de toegang naar de centrale werkplaats van de NMBS. De omrijdfactor op het moment dat de bus door de wijk zou rijden, weegt niet op tegen de afstand die reizigers moeten afleggen van in de wijk tot aan de bushalte.



Schematische weergave interne ontsluitingsstructuur openbaar vervoer

### Personenverkeer (auto's)

Het autoverkeer komt via twee aantakkingen op de Arsenaalverbinding het plangebied binnen. Hoewel er een samenhangend netwerk voor het geheel van de wijk wordt voorzien, is het met de auto niet mogelijk om van de ene wijk naar de andere te rijden, los van de Arsenaalverbinding. We willen het aantal kruisingen met de openruimtefiguur en de parkkamers zo veel mogelijk vermijden, zeker wat betreft de centrale ruimte. Voor auto's is de wijk bereikbaar, maar niet helemaal doorrijdbaar. Onder meer in het kader van verkeersveiligheid gebeurt de kruising van de weg voor gemotoriseerd verkeer met de parkruimte ongelijkvloers, met continuïteit voor de voetganger en fietser. De bestaande Zeutestraat en Dellingsstraat worden geknipt, ten behoeve van een veilige verbinding voor fietsers en voetgangers van en naar Spreeuwenhoek en Muizen. Het aantal wegen dat het plangebied zal ontsluiten is dus beperkt.



*Schematische weergave interne ontsluitingsstructuur gemotoriseerd verkeer*

Het STOP-principe wordt in het masterplan verder uitgewerkt in een reeks gewenste principeprofielen. In deze profielen wordt telkens een materialiserings- en beplantingsvoorstel opgenomen, waardoor er een kwalitatieve basis gelegd wordt voor het ontwerp van de openbare ruimte.

We onderscheiden typeprofielen die uitsluitend voor zachte weggebruikers voorzien worden en typeprofielen met een combinatie van gemotoriseerde en zachte weggebruikers. De gewenste principeprofielen bevatten ook informatie over de gewenste minimumbreedte van het geplande openbaar domein. De principeprofielen zijn terug te vinden in het hoofdstuk "Verkeersstructuur en Profielen" van het masterplan (pag. 134 t/m 145). Binnen eenzelfde principeprofiel zijn er soms meerdere varianten mogelijk. Het Raghenoprofiel als woonstraat is bijvoorbeeld het meest voorkomende profiel. Deze straten hebben een breedte van minimaal 15m waarbij er een rijloper wordt voorzien en aan de andere zijde een groene berm met bomen en ruimte voor water (wadi).



## Plandoelstelling

Het RUP legt de Arsenaalverbinding en de zone voor overstap zowel programatorisch als locatiegericht vast.

Het RUP bepaalt de ligging en voorschriften van de hoofdroutes voor het langzaam verkeer. De secundaire routes voor langzaam verkeer worden meegenomen binnen de bestemming van de parkzone en niet ruimtelijk vastgelegd.

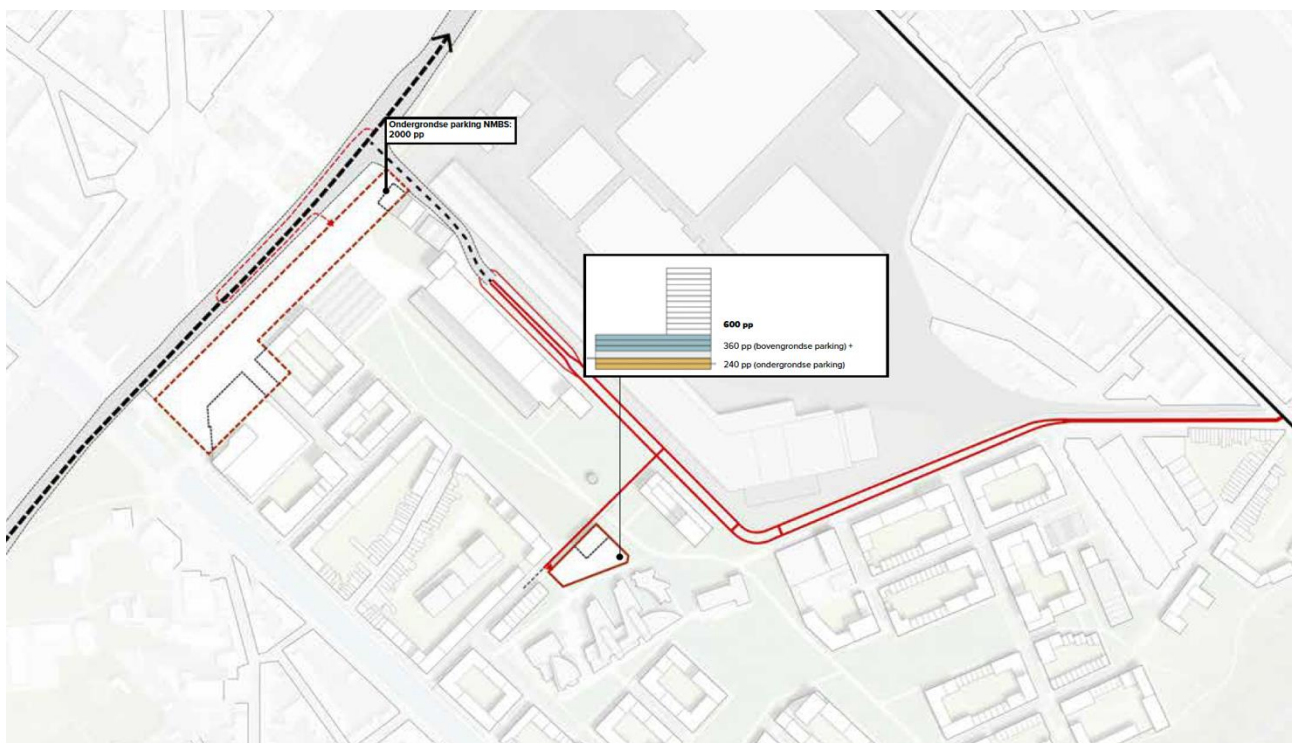
Het RUP voorziet een hiërarchische wegstructuur voor gemotoriseerd verkeer. De locatie van de verschillende wegen wordt geografisch vastgelegd en de voorschriften zijn gebaseerd op de principeprofielen voor gemotoriseerd verkeer uit het masterplan.

### 6.1.4 Parkeerstrategie

Afhankelijk van de plek in het gebied en de beoogde functie, legt het masterplan ambitieuze parkeernormen vast. Algemeen geldt hoe dichterbij het station gelegen, hoe meer het openbaar vervoer als valabele optie in ogenschouw moet worden genomen.

Het masterplan heeft de ambitie om het parkeren niet langer bovengronds in de publieke ruimte op te nemen, waardoor ruimte ontstaat voor profielen met royaal bemeten trottoirs, en goede condities voor het groeien van bomen en het opvangen van water. Enkel voor bestaande woningen aan de Dellingstraat en Boutersemstraat blijft dit deels mogelijk, hetzij met een beperkt aantal plaatsen per bestaande woning.

Om het aandeel parkings te beperken en te optimaliseren wordt uitgegaan van parkeerrechten en medegebruik van parkeerplaatsen. Dit impliceert dat haast alle parkings publiek zullen worden, dus zowel voor bewoners als voor bezoekers. In het plan zit de mogelijkheid vervat om bovengronds twee publieke parkings te voorzien nabij de twee invalswegen vanaf de Arsenaalverbinding.



Parkeerstrategie via gemeenschappelijk parkeergebouw

## Plandoelstelling

Het RUP legt ambitieuze parkeernormen vast.

Het RUP voorziet dat parkeren collectief en ondergronds georganiseerd wordt via parkeerrechten en een meervoudig gebruik van de parkeerinfrastructuren.

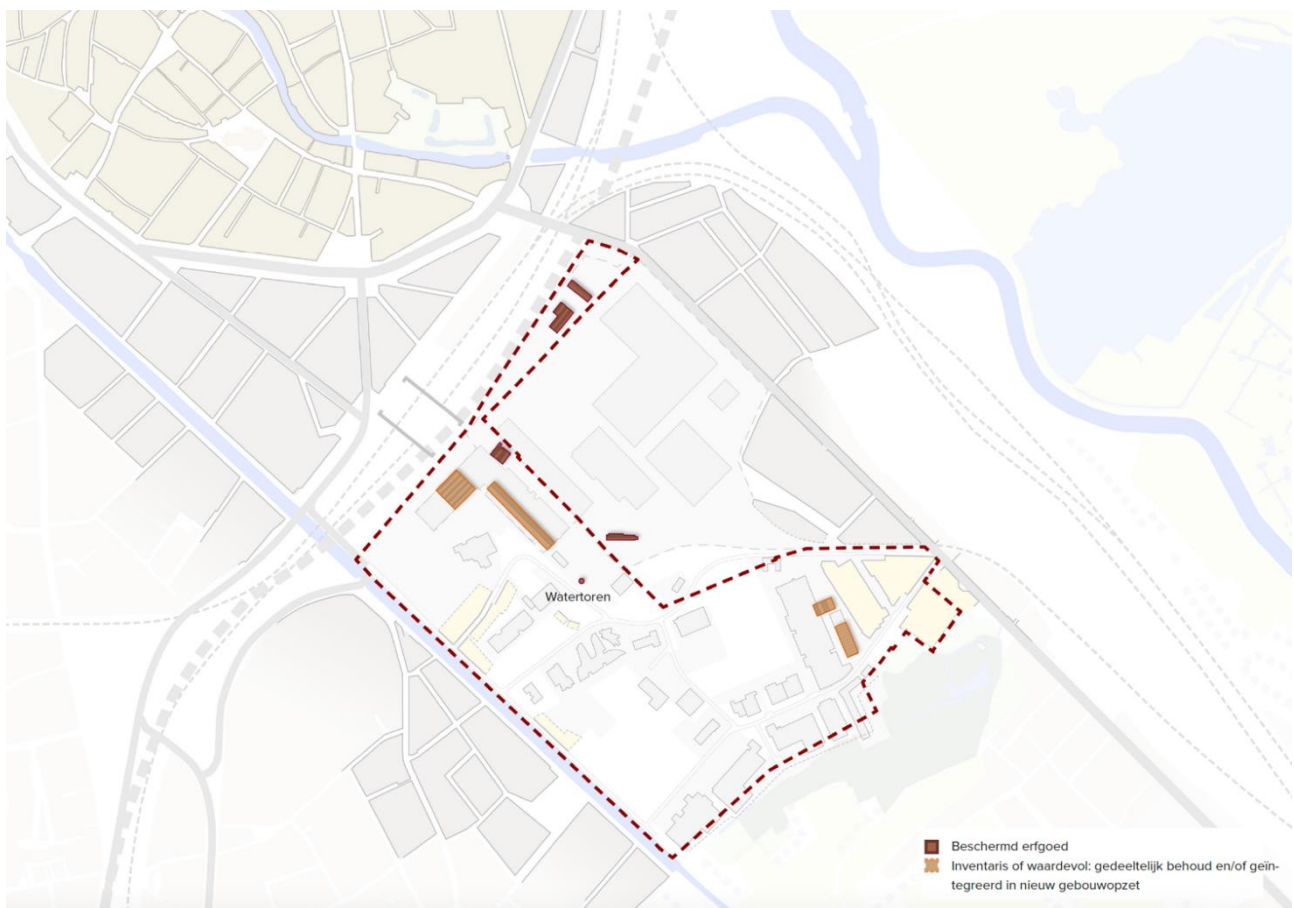
Het RUP zorgt ervoor dat het openbaar domein wordt gevrijwaard van parkeren voor auto's.

Het RUP faciliteert de mogelijkheid om een bovengrondse parking te voorzien nabij de twee invalswegen vanaf de Arsenaalverbinding.

### 6.1.5 Identiteit en erfgoed als onderlegger

Werken aan de bestaande stad vraagt om een goed begrip van de verschillende tijdslagen en de specifieke structuur, morfologie en karakteristieken ervan. Een aantal van de historische panden komt in het nieuw te ontwikkelen gebied te liggen.

Deze panden hebben een potentie als beeldbepalende relictten die een zichtbaarheid in de buurt krijgen. In functie van de geplande ontwikkeling, worden ze waar mogelijk behouden en krijgen ze een nieuwe invulling.



Identiteit en erfgoed als onderlegger (Masterplan Ragheno)

In functie van de ontwikkeling worden de beschermde gebouwen behouden en krijgen ze een nieuwe invulling. De watertoren en het labogebouw komen zo aan en in de eerste parkkamer te liggen. Ook de lange hal dwars op het spoorlichaam en de middenbeuk van de hal parallel aan het spoorlichaam (huidige opslag Centrale Werkplaats) zijn inventaris-panden die grotendeels worden behouden en herbestemd.

Hiermee wordt de identiteit en de eigenheid van de plek benadrukt en wordt een laag aan de stedelijke geschiedenis toegevoegd. Ook dit draagt in belangrijke mate bij tot het ontstaan van een levendig, rijk geschakeerd en meerledig stadsdeel.

### **Plandoelstelling**

*Het RUP duidt de te behouden historische relictten aan en beschrijft de randvoorwaarden voor herbestemming.*

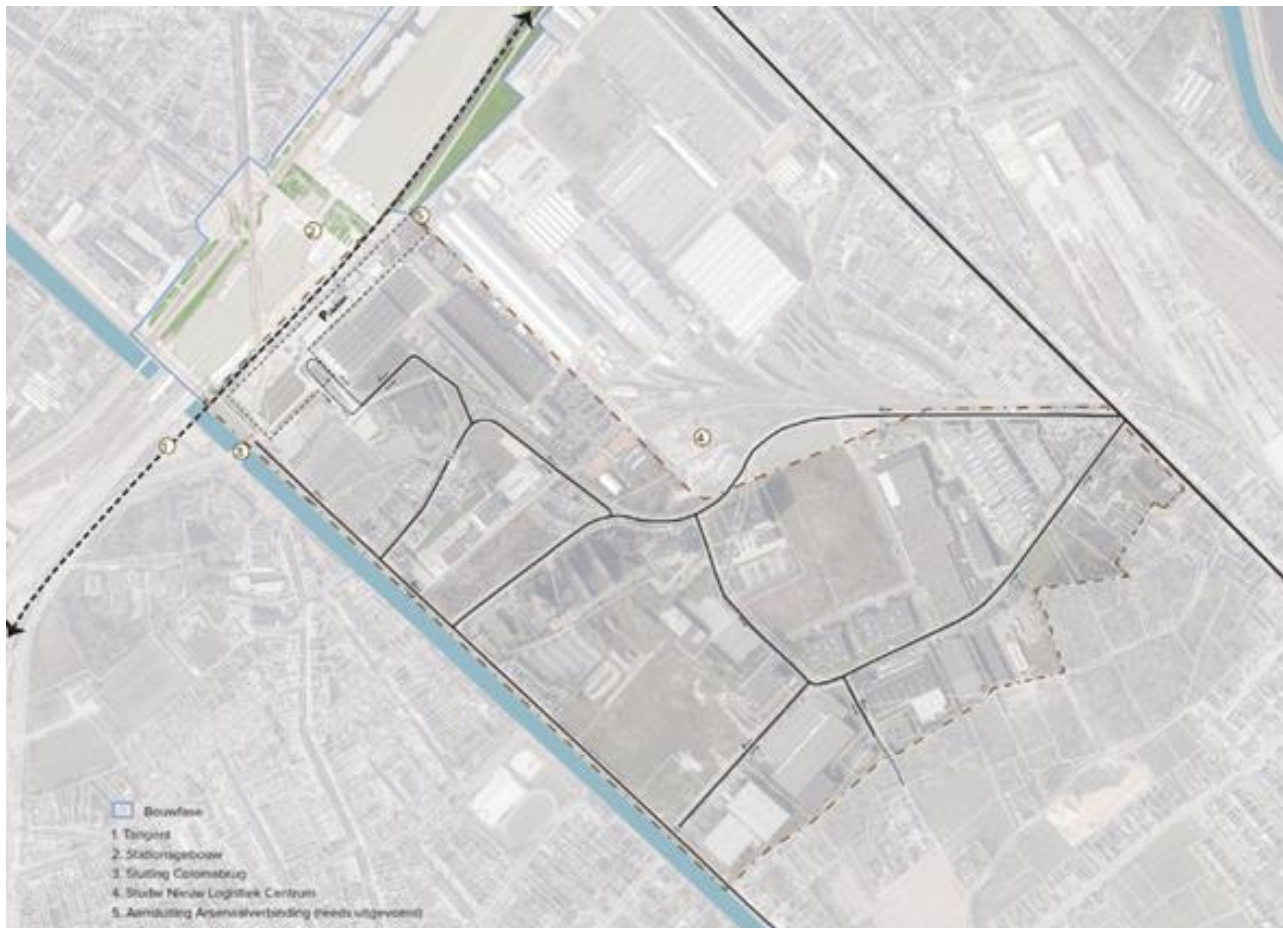
*Het RUP omarmt het bestaande erfgoed als een extra "laag" binnen het ontwerp, die de eigenheid en identiteit van de plek onderstreept.*

### **6.1.6 Fasering**

De fasering voor de realisatie van het stadsontwikkelingsproject Ragheno is complex. Dit niet alleen door de grootte van het gebied waardoor er al zeker op zeer lange termijn moet gedacht worden maar ook door de nieuwe infrastructuurwerken die noodzakelijk zijn. De realisatie zal stapsgewijs gebeuren en zal tientallen jaren in beslag nemen.

#### **Fase 0: Bestaande situatie met opening Tangent**

In 2022 zal de Tangent geopend worden waarlangs het doorgaand verkeer van de Vesten wordt gehaald. In kader van het stationsproject was reeds duidelijk dat een nieuwe verbindingsweg ter vervanging van de Motstraat met aansluiting op de Tangent noodzakelijk is. De opening van de Tangent zorgt ervoor dat de Colomabrug zal worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Voor voetgangers en fietsers blijft de Colomabrug toegankelijk als comfortabele toegang tot het station en de wijk Tervuursesteenweg.

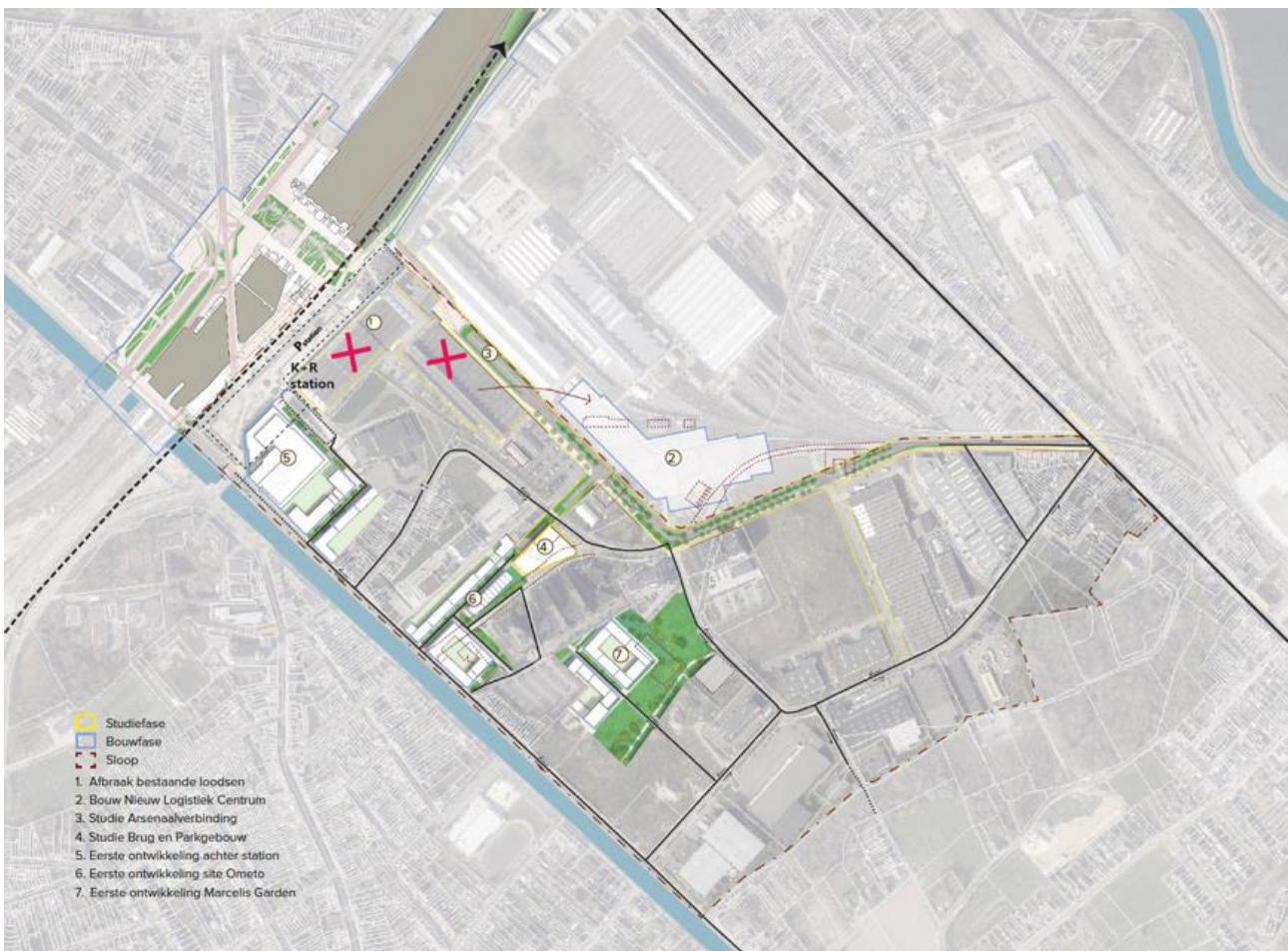


### Fase 1: Vóór de Arsenaalverbinding

De werking van de CW dient ten alle tijden behouden te blijven. Dit kan alleen als er een nieuw logistiek centrum wordt gebouwd die het wegvallen van twee oude magazijnen kan opvangen. Dit nieuwe logistiek centrum wordt gebouwd in opdracht van de NMBS. Gevolg daarvan is dat de Arsenaalverbinding pas aangelegd kan worden nadat het nieuwe logistiek centrum er is. Gezien het belang van de Arsenaalverbinding op mobiliteitsvlak kan er voorafgaand aan de aanleg maar een beperkte ontwikkeling plaatsvinden.

Deze eerste ontwikkelingen bevinden zich op locaties met een meerwaarde voor de start van het projectgebied, op braakliggende locaties of op locaties met percelen die binnen een brownfieldconvenant vallen, aangezien de omzendbrief Ruimtelijk Transformatiebeleid hierop kan worden toegepast.

Zo zijn er drie 'richtlocaties' waar mogelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden, gekoppeld aan de vernieuwde stationsomgeving, de hoofdonthutingsweg van de zone na de brug en aan het centrale park. Deze worden opgevat als eerste voorbeeldprojecten. Met de aanleg van de Arsenaalverbinding zal ook de brug over het park gerealiseerd worden. Aansluitend wordt het Parkgebouw opgericht waarin een parkeervoorziening zal komen. Deze kan deels het parkeren opvangen dat momenteel op het openbaar domein gebeurt of gebeurt op de private percelen die in aanmerking komen voor herontwikkeling.



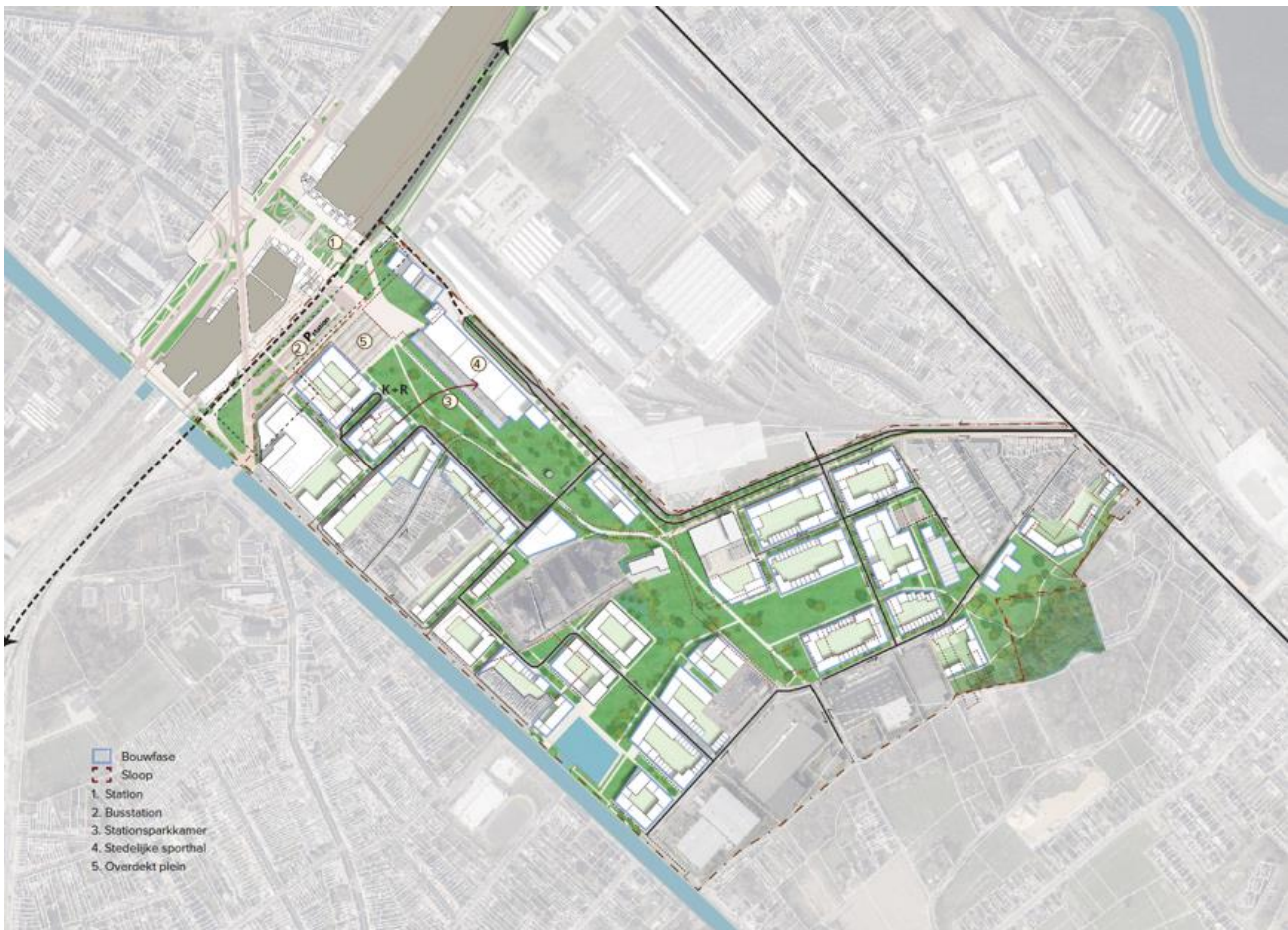
### **Fase 2: Ná de Arsenaalverbinding (eind 2026)**

Vanuit het station en busstation dat dan in een laatste bouwphase is, kan met de aanleg van de Arsenaalverbinding de realisatie van de stationsparkkamer starten.

De twee loodsen van de CW die in het projectgebied van Ragheno komen te staan kunnen getransformeerd worden naar hun nieuwe functie als stedelijke sporthal en overdekt plein.

Door de realisatie van de Arsenaalverbinding kunnen de ontwikkelingen starten volgens de vraag van de ontwikkelaars.

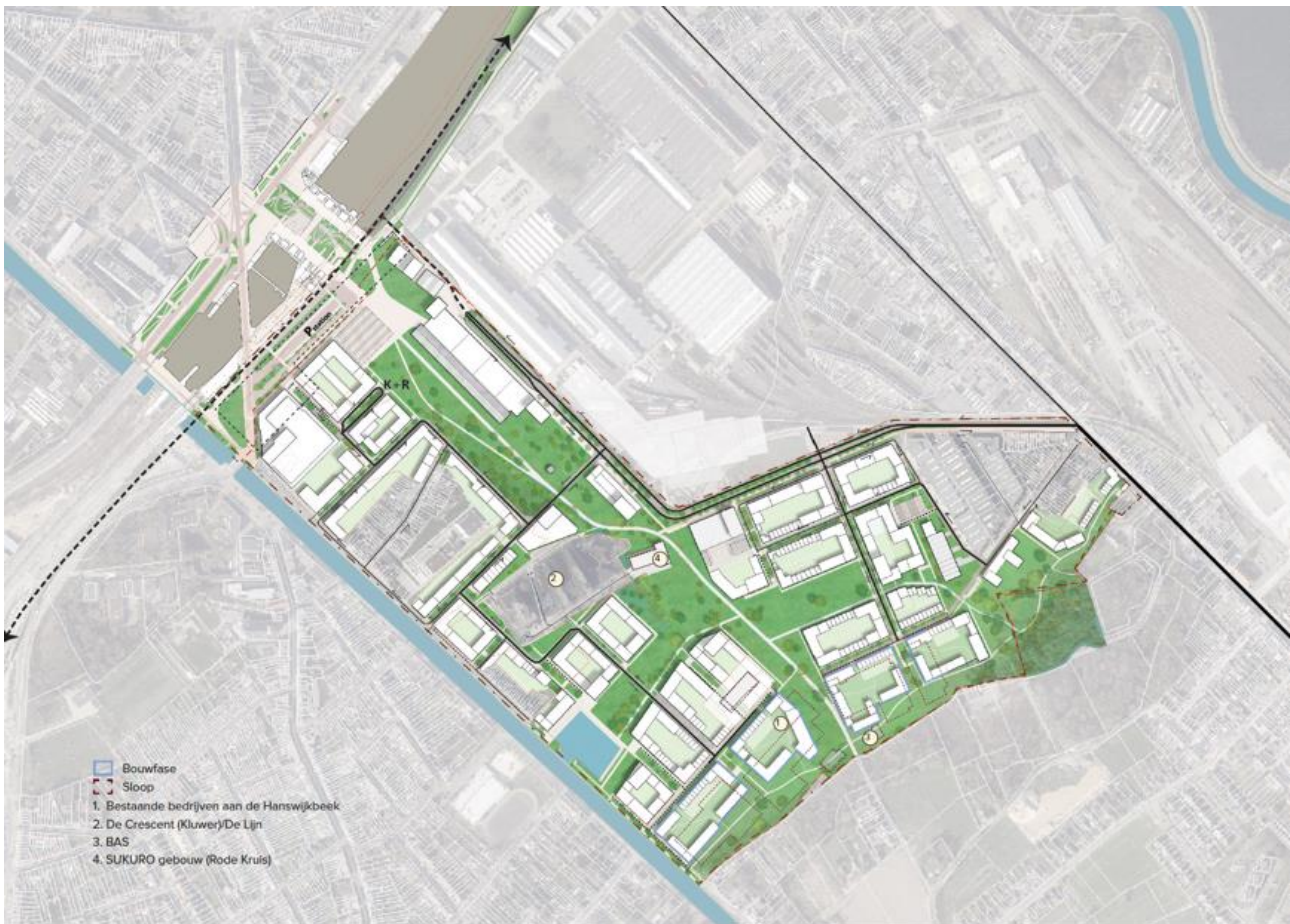
De braakliggende bouwblokken of percelen zullen logischerwijs eerst ontwikkeld worden. Er zal getracht worden om maximaal mogelijk de parkkamers parallel te ontwikkelen. Binnen de parkkamers zullen de hoofdfietsverbinding en de andere trage verbindingswegen gerealiseerd worden door de stad. De wegenis tussen de bouwblokken (neveninfrastructuur) wordt aangelegd door de ontwikkelaar.



### **Fase 3: Ontwikkeling op lange termijn**

De huidige bedrijven binnen het projectgebied zijn op heden actief en hebben verschillende functies, kantoren aan de Motstraat en logistiek ter hoogte van de Hanswijkbeek.

Gezien de schaal van ontwikkeling wil de stad de flexibiliteit toelaten aan de eigenaars om het tijdstip van de herontwikkeling zelf te bepalen. Op termijn zullen opportuniteiten zich voordoen of renovaties aan de huidige gebouwen noodzakelijk zullen zijn en zal dit kansen bieden aan de eigenaar om de stap naar de residentiële ontwikkeling te maken.



De huidige kantoren die eerder passen binnen de visie van Ragheno als gemengde ontwikkeling krijgen ook de mogelijkheid om zich te transformeren naar de voorzien raamwerkkaart en bijhorende functies (bv. Kluwer en De Lijn). Voor de bedrijven waar geen nieuwe ontwikkeling voorzien is worden er onderlinge afspraken gemaakt. De stad kan deze bedrijven op termijn aankopen of herlokaliseren.

### **Plandoelstelling**

*Het RUP faciliteert een gefaseerde ontwikkeling voor het gebied.*

*Het RUP definiëert en bakent kantelmomenten af zodat bestaande bedrijfsactiviteiten kunnen blijven functioneren.*

### **6.1.7 Eindbeeld**

De onderstaande plankaart toont de ruimtelijke vertaling van de verschillende ruimtelijke concepten. Het toont het plangebied als afgewerkt "eindbeeld" op lange termijn. Het meest kenmerkende is de structuur van open ruimtes die het plangebied dooraderen, waarin oud en nieuw zijn verenigd. De openruimtefiguur is de drager van het gebied, het vaststaand element dat verder aangevuld wordt met regelmatige bouwblokken waarin een verscheidenheid aan stedelijke gebouwen geprogrammeerd staan.

Hierbij is des te meer duidelijk dat het beoogde plan voldoende flexibiliteit inbouwt in programmering binnen het ruimtelijke kader en de hoofdstructuur van het plan. De voorgestelde opbouw en percellering van de bouwblokken is in die zin indicatief en gebaseerd op de programmatorische uitgangspunten van vandaag. Gezien de lange looptijd van de ontwikkeling is het echter mogelijk dat deze nog zullen wijzigen. Het stedenbouwkundig plan is dus geen maatpak van een van tevoren gedefinieerd programma of de exacte

marktsituatie, maar is een tijdloos fundament (raamwerk) dat over een langere periode ten dienste kan staan aan de gewenste ontwikkeling van het moment.



*Plankaart masterplan*

## 6.2 Plan-MER<sup>12</sup>

### 6.2.1 Milieueffecten

In het MER worden de effecten van de volledige realisatie van RUP Ragheno onderzocht, en voor de disciplines mobiliteit, lucht en geluid ook van een gedeeltelijke realisatie van het RUP (fase 1, waarbij ook de Arsenaaltunnel nog niet gerealiseerd is) conform de planomschrijving. Er wordt ook een variant zonder nieuwe jachthaven onderzocht. De effecten van het plan worden onderzocht ten opzichte van zowel de feitelijke toestand als de planologische toestand (een invulling van het plangebied volgens de huidige bestemming).

In de discipline **mens - mobiliteit** komt naar voor dat de ontsluiting voor de verschillende modi reeds zeer goed georganiseerd is in de referentiesituaties en hier geen significante wijzigingen optreden door het RUP. Enkel voor de ontsluiting voor voetgangers en de parkeersituatie, die veel meer op kleinere schaal functioneren, zien we duidelijker de impact van de kwalitatieve aanleg van het openbaar domein binnen het plangebied zelf.

Globaal kunnen we de resulterende ontsluiting van het plangebied voor alle modi als zeer goed beschouwen. Op vlak van verkeersafwikkeling en verkeersleefbaarheid, zien we zowel bij de volledige realisatie als in fase 1 (gedeeltelijke ontwikkeling zonder Arsenaaltunnel) lokaal beperkt negatieve effecten ontstaan.

Bij volledige realisatie concentreren de effecten van de bijkomende autostromen zich voornamelijk op de Arsenaalverbinding en de Tangent. Aangezien deze wegen bedoeld zijn om belangrijke verkeersstromen te verwerken, ontstaan hierbij geen significant negatieve effecten. In de avondspits zien we echter lokale verdringingseffecten ontstaan op de Vesten en op verschillende invalssassen naar Mechelen. Deze negatieve effecten blijven echter relatief beperkt.

Na realisatie van de eerste fase vormt vooral de aansluiting van de Motstraat op de Leuvensesteenweg een aandachtspunt. Dit is echter reeds het geval in de referentiesituatie en is dus geen direct gevolg van het RUP. De verdere verslechtering van de situatie hier bij realisatie van fase 1 heeft een beperkt negatief effect op de Leuvensesteenweg en haar parallelle assen.

In de discipline **geluid en trillingen** wordt er geen impact verwacht buiten het plangebied.

In het plangebied, langs de Arsenaalverbinding, worden wel toenames verwacht door het wegverkeersgeluid, waardoor de totale geluidsbelasting plaatselijk boven het gewenste niveau voor wonen komt te liggen. Dit voor de eerstelijnsbebouwing langs de Motstraat aan de zijde van de Leuvensesteenweg. Echter binnen het plangebied achter de eerstelijnsbebouwing aan de rand van het plangebied (Motstraat) respecteert de verwachte geluidsbelasting de criteria voor woonontwikkeling. Voor de randbebouwing aan de Motstraat met woonfuncties of geluidsgevoelige functies (scholen, e.d.) zijn afdoende gevelisolerende geluidsmaatregelen te treffen om het akoestisch comfort in de vertrekken tot een aanvaardbaar geluidsniveau terug te dringen. Er kan ook een verwaarloosbare tot beperkt negatieve impact optreden van andere geluidsbronnen, zoals diverse technische installaties, in het gebied.

In de discipline **lucht** worden voor de emissies van NO<sub>2</sub> door het verkeer eveneens ter hoogte van de Motstraat, aan de zijde van de Leuvensesteenweg, maar ook ter hoogte van de tunnelmonden van de Arsenaaltunnel, grotere impact verwacht. Daarnaast zijn er ook plaatselijk negatieve effecten, zoals ter hoogte van een aantal gebouwen dicht bij de weg langs de Leuvensesteenweg en de Magdalenasteenweg (Muisen). Daarbij moet evenwel aangestipt worden dat dit een worst case benadering is.

Er wordt geen noemenswaardige impact verwacht van fijn stof.

De beoordeling in de discipline **bodem en grondwater** gaat uit van gesaneerde terreinen in de referentiesituatie, waarbij de aanwezige verontreinigingen in de bodem en het grondwater verwijderd zijn tot op het niveau waarbij de risico's voor mens en milieu tot een minimum herleid zijn.

Tijdens de aanlegfase wordt er een beperkt positief effect verwacht op de bodemkwaliteit aangezien de grondwerken in bepaalde zones de nog aanwezige verontreiniging versneld kunnen verwijderen. Anderzijds

---

<sup>12</sup> Samenvattende weergave van de conclusies uit het definitief plan-MER (hoofdstuk 8 en 9), versie 27 februari 2023.



impliceren ze een beperkt negatief effect ten gevolge de mogelijke verspreiding van de restverontreiniging door de wijziging in de grondwaterstroming. Tijdens de exploitatiefase worden de effecten van de verspreiding van de bodemverontreiniging door grondwerken beperkt positief ingeschat en de effecten door herinfiltratie van hemelwater neutraal tot beperkt negatief.

Met betrekking tot de discipline **oppervlaktewater** wordt een beperkt negatief effect verwacht op de oppervlaktewaterkwantiteit en een negatief effect op de oppervlaktewaterkwaliteit. De grotere oppervlakte verharding en bebouwing zal in combinatie met de beperkte infiltratiemogelijkheden leiden tot meer af te voeren regenwater. Ook zal de ontwikkeling leiden tot meer huishoudelijk afvalwater, daar waar het RWZI zijn maximumcapaciteit reeds bijna bereikt heeft.

De impact op de discipline **biodiversiteit** wordt beperkt positief beoordeeld. Het ruimtebeslag, de totale oppervlakte groene ruimte, en de samenhang van het groene netwerk neemt toe door de nieuwe groenzone. In de variant zonder de jachthaven is dit positief effect net iets groter. Wel kunnen er plaatselijk negatieve invloeden zijn op de waardevolle bomen in de Boutersemstraat en Dellingsstraat. Ze kunnen behouden blijven, maar dit wordt niet verplicht in het plan. Ook kan er een impact zijn op vleermuizen: voor de ontwikkeling van de site zullen enkele gebouwen gesloopt moeten worden waar de aanwezigheid van gebouwwonende vleermuizen mogelijk is.

Er wordt geen impact door eutrofiëring verwacht. Wel kan er plaatselijk een impact zijn door lichtverstoring. De verlichting van hogere bebouwing heeft een impact op de bestaande trekroute voor vogels en de verlichting van de paden in het Bos van Betzenbroeck heeft een impact op de vleermuizenpopulatie.

Het effect op de discipline **landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie** wordt in hoofdzaak positief beoordeeld.

De ontwikkeling versterkt de landschappelijke stedelijk structuur. De aanleg van een jachthaven, die de lineaire structuur doorbreekt, vormt daarbij evenwel een beperkt negatief element. Bij de variant zonder jachthaven doet dit effect zich niet voor.

De beschermde delen in het plangebied blijven behouden en krijgen een nieuwe functie. Ook een aantal (delen van) belangrijke niet beschermde loodsen blijven bewaard. De gebouwen verliezen hun oorspronkelijke industriële functie, maar worden door hergebruik wel voor de toekomst bewaard. Globaal wordt de impact neutraal beoordeeld. Door het verdwijnen van een aantal minder waardevolle delen van de werkplaatsen is er een beperkt contextverlies. De integratie in het toekomstige weefsel zorgt er wel voor dat de kwaliteiten van de bewaarde gebouwen meer tot hun recht komen.

Het plangebied heeft een zeker archeologisch potentieel. Het gebied is echter reeds verstoord in het verleden. De impact wordt dan ook beperkt negatief beoordeeld.

De perceptieve kenmerken wijzigen in positieve zin. De voornaamste erfgoedwaarden in het gebied, bepaalde delen van de historische werkplaatsen, krijgen een belangrijke rol in het westelijk deel van de site en zullen beter zichtbaar zijn vanuit het centrale park. De watertoren wordt bewust als visueel aantrekkelijk element ingezet.

De effecten in de discipline **mens - ruimtelijke aspecten** zijn overwegend positief tot uiterst positief. Het positief effect is nog iets uitgesprokener ten opzichte van de feitelijke toestand.

De wisselwerking met de ruimtelijk context is uiterst positief: een goed gelegen stadsdeel wordt een actieve stadswijk i.p.v. een deels leegstaand bedrijventerrein waarbinnen een beperkt aantal stedelijke functies verweven zijn. De intensiteit van het ruimtegebruik en de mogelijkheden voor medegebruik nemen hierdoor eveneens toe.

Bij de gebruikskwaliteit zijn er negatieve en positieve aspecten, waarbij de afgestemde functiemix en de aanwezigheid van recreatieve voorzieningen positief zijn. Negatief is de onzekerheid inzake fasering en diversiteit in het aanbod en de lichtinval en schaduwvorming die optreedt op een aantal plaatsen.

Het plan voorziet in een duidelijke en leesbare structuur, met duidelijke herkenningspunten om zich te oriënteren in het gebied. Dit zorgt voor een positief effect in de ruimtebeleving.

Er is geen noemenswaardig onderscheid tussen de variant met of zonder de jachthaven. De variant met jachthaven is positief voor het recreatief medegebruik, de variant zonder jachthaven is positief voor het functioneel fietsverkeer langs het Kanaal Leuven-Dijle.

In de discipline **mens - gezondheid** wordt verder gewerkt op de input met betrekking tot de lucht- en geluidsemissies. De impact op de luchtkwaliteit van het wegverkeer bij realisatie van Ragheno kan naargelang de locatie als verwaarloosbaar tot negatief beoordeeld worden inzake NO<sub>2</sub>. De plaatsen met de grootste impact zijn de Motstraat en de segmenten van de Leuvensesteenweg met dichte bebouwing. Voor PM<sub>2,5</sub> (ultrafijn stof) zijn de effecten verwaarloosbaar tot hooguit beperkt. De impact inzake PM<sub>10</sub> (fijn stof) wordt als verwaarloosbaar beschouwd.

In de referentiesituatie blijkt dat de oostelijke grens van het plangebied onderhevig is aan relevante geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Leuvensesteenweg (N26). De WHO-advieswaarden voor wegverkeer worden hier overschreden. Het plan heeft hier echter een beperkt positieve tot positieve impact op. Ten noordwesten van het plangebied is er een relevante geluidsbelasting van spoorwegverkeer. Ook hier worden de WHO-advieswaarden in de referentiesituatie reeds overschreden. Het plan zorgt echter niet voor bijkomend treinverkeer of bijhorende geluidsbelasting.

Met betrekking tot bodem- en grondwaterkwaliteit is in de referentiesituatie (na de sanering) de aanwezige verontreiniging verwijderd tot op het niveau waarbij er geen risico's meer zijn voor mens en milieu. Ten gevolge van het plan zullen geen nieuwe verontreinigingen optreden. De effecten omtrent het sociaal veiligheidsgevoel zijn dan ook overwegend positief tot uiterst positief.

Er is geen onderscheid tussen de variant met of zonder de jachthaven.

## 6.2.2 Milderende maatregelen

Bij negatieve effecten worden er, waar relevant, milderende maatregelen voorgesteld.

In de discipline **mens - mobiliteit** zijn er geen negatieve of uiterst negatieve scores ten opzichte van de referentiesituaties (wel een beperkt negatieve score) en worden dan ook geen milderende maatregelen voorgesteld.

Bij de discipline **geluid en trillingen** worden enerzijds maatregelen voorgesteld om het geluid te reduceren, te bufferen en om door ruimtelijke organisatie de invloed van het geluid te verminderen.

Bij de effecten binnen de discipline **lucht** is de mogelijkheid tot milderen beperkt tot het beperken van verkeersbewegingen en een vlotte doorstroming ter hoogte van kritische plaatsen. Hiervoor werden reeds maatregelen genomen bij de opmaak van het plan. Daarnaast kan er ook ingezet worden op emissiearme voertuigen. Dit zijn maatregelen die reeds deel uitmaken van het toekomstig beleid op diverse beleidsniveaus. Er wordt voorgesteld om bij het monitoren van de verkeersstromen deze te koppelen aan de monitoring van de luchtkwaliteit inzake NO<sub>2</sub> op de kritische locaties. Er zijn dan ook geen relevante milderende maatregelen.

Bij de discipline **bodem en grondwater** zijn er eveneens geen relevante milderende maatregelen.

Bij de discipline **oppervlaktewater** worden een aantal milderende maatregelen voorgesteld om de negatieve impact op de kwantiteit van het oppervlaktewater te beperken:

- inzetten op maximaal herbruik van regenwater (ook voor woonblokken en kantoren);
- afstroom van hemelwater beperken door:
  - buffervoorzieningen aan te leggen in de parkzone;
  - infiltratiemogelijkheden te voorzien in de parkzone waar de bodemkwaliteit dit toelaat;
- de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel.

In de discipline **biodiversiteit** worden geen milderende maatregelen voorgesteld.

In de discipline **landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie** worden, gezien de effecten op erfgoed globaal positief of neutraal worden ingeschat, geen milderende maatregelen voorzien.

Bij de discipline **mens - ruimtelijke aspecten** worden volgende milderende maatregelen voorgesteld:

- voldoende flexibiliteit in de functiemix, waarbij de bovengrenzen van de mobiliteitsgeneratie daarbij gerespecteerd moeten blijven;
- voldoende wooneenheden geschikt voor gezinnen te voorzien: het aandeel woningen (> 135m<sup>2</sup>) verhogen / een minimaal aantal grondgebonden woningen te verzekeren;
- beperking van de bouwdiepte en/of -hoogte in de oost-west georiënteerde bouwblokken om voldoende lichtinval en zonlicht te garanderen op de laagste etages.

Voor de discipline **mens - gezondheid** verwijzen we naar de milderende maatregelen bij de disciplines lucht en geluid en trillingen.

### 6.2.3 Aanbevelingen en monitoring

Aanvullend op de milderende maatregelen, die kunnen doorvertaald worden in het RUP, worden ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn te beschouwen als aandachtspunten, denkpijlers, ... bij het verdere proces.

In de discipline **mens - mobiliteit** wordt de aanbeveling gedaan om tijdens fase 1 de ontsluiting op de Leuvensesteenweg (tijdelijk) fysisch te optimaliseren zodat een vlottere verkeersafwikkeling mogelijk wordt. Ook kan er overwogen worden om ondersteunende maatregelen te voorzien om de modal split te wijzigen, zoals de realisatie van bijkomende fietsinfrastructuur, al dan niet tijdelijk. Daarnaast wordt een monitoring, waarin het autogebruik opgevolgd wordt, voorgesteld.

Bij de discipline **geluid en trillingen** wordt ook aangehaald dat het verkeersgeluid kan gemilderd worden door het gebruik van een geluidsarmere wegdek of een snelheidsreductie van 50 naar 30km/u. Dit zijn elementen die ook door andere dingen beïnvloed worden. De technische mogelijkheden voor wegverhardingen evolueren voortdurend. Deze worden dan ook best niet vastgeklinkt in een voorschrift. Ook de snelheid is een gegeven dat van meerdere factoren afhankelijk is. Het is wenselijk om dit af te wegen in samenhang met onder meer de gewenste doorstroming en verkeersveiligheid. De snelheid wordt tot slot vastgelegd in het politiereglement.

Bij de effecten binnen de discipline **lucht** is de mogelijkheid tot milderen beperkt tot het beperken van verkeersbewegingen en een vlotte doorstroming. Hiervoor werden een aantal aanbevelingen geformuleerd bij de discipline mobiliteit.

Bij de discipline **bodem en grondwater** wordt er aanbevolen om in een globaal bodemonderzoek de wijzigingen aan de saneringsnormen door de bestemmingswijzigingen te beschouwen voor de verschillende bodemsaneringen in het gebied. Ook adviseert OVAM om het effect van de geplande herontwikkelingen binnen het plangebied op de verontreinigingssituatie in kaart te brengen aan de hand van een grondwatermodellering.

Bij de opmaak van de bodemsaneringsprojecten binnen het plangebied en later de zones waarop het RUP betrekking heeft, moet er gestreefd worden naar een maximale onderlinge afstemming tussen de herontwikkeling enerzijds en de sanering anderzijds. Zo kunnen bijvoorbeeld zones waar sowieso ontgraven moet worden in het kader van het bodemsaneringsproject, afgestemd worden op de locaties waar een ondergrondse parking is voorzien, of buffertanks voor regenwater.

In het kader van de uitgevoerde bodemsaneringen zal, overeenkomstig de richtlijnen in de bestaande bodemsaneringsprojecten, het grondwater nog minstens 3 jaar na de actieve sanering gemonitord worden om de evolutie van eventuele restverontreinigingen op te volgen, en zo nodig terug te dringen. Vooral de

afbreekbare, vluchtige componenten dienen meermaals geanalyseerd te worden. Parallel aan deze worden monitoringsactiviteiten voor de aanlegfases voorgesteld.

Bij de discipline **oppervlaktewater** wordt aanbevolen om eventuele knelpunten in het oppervlaktewaterstelsel, zoals de inbuizing van de Hanswijkbeek (waterloop tweede categorie) onder de Leuvensesteenweg en de spoorwegbundel, aan te pakken.

In de discipline **biodiversiteit** worden een aantal aanbevelingen gedaan om de biodiversiteit in het gebied verder te verhogen:

- de aanwezige oudere (vitale) inheemse bomen (bomen met een diameter >30cm op 1m hoogte) maximaal behouden;
- aanplantingen o.a. met standplaatsgeschikte, inheemse plantensoorten, uitheemse soorten met een ecologische meerwaarde (bv. nectar of pollenproducent, eetbare vruchten, klimaatrobuustheid, ...). Ten behoeve van wilde bijen en vlinders voorzien in nectar- en stuifmeelplanten (bloemrijk grasland) (in het kader van klimaatrobuustheid is het daarbij eveneens belangrijk dat de soorten voldoende droogte- en hitteresistent zijn. Dit primeert op het inheems en streekeigen zijn van de soorten);
- in het gebied komen een aantal invasieve exoten voor, waar bij het grondverzet en het toekomstig beheer aandacht voor nodig is om verdere verspreiding te voorkomen;
- de intensiteit van het beheer afstemmen op het gebruik van de openbare ruimte (delen die extensiever worden beheerd, daar waar een natuurlijkere vegetatie-ontwikkeling kan plaatsvinden, omvatten doorgaans een grotere soortenrijkdom);
- waterpartijen en grachten aanleggen conform de principes van natuurtechnische milieubouw en specifiek de zonbeschenen oevers in een flauwere hellingsgraad voorzien;
- platte daken indien mogelijk voorzien van een groendak en de mogelijkheid voor de aanleg van groengevels bekijken;
- nieuwe gebouwen voorzien van nestgelegenheid (bv. nestkasten) voor mussen, gierzwaluwen en/of vleermuizen;
- bij de uitwerking van het verlichtingsplan onderzoeken waar en wanneer verlichting noodzakelijk is. De mogelijkheid onderzoeken voor het toepassen van slimme verlichting (bewegingsmelders) of verlichting gedurende bepaalde uren (bv. tussen 22u en 6u doven). Ook de wijze van verlichten afstemmen.

In de discipline **landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie** wordt aanbevolen om te streven naar kwalitatieve herbestemming van de nog aanwezige erfgoedwaarden (ook de niet beschermde), met respect voor het monumentale karakter. Bij het verder uitwerken van concrete plannen staat het behoud van het monumentale open karakter van de industriële gebouwen centraal. Daarbij dient voldoende aandacht te worden besteed niet enkel aan de buitenschil, maar vooral aan de industriële constructiemethodes die het hart van de erfgoedwaarde vormen.

Bij de discipline **mens - ruimtelijke aspecten** wordt aanbevolen om de ontwerprichtlijnen uit de windstudie te volgen bij de ontwerputwerking.

Voor de discipline **mens - gezondheid** verwijzen we naar de aanbevelingen bij de disciplines lucht en geluid en trillingen.

#### 6.2.4 Gewijzigde milieueffecten naar aanleiding van het ontwerp RUP

*Het ontwerp RUP dat voorgelegd werd tijdens het openbaar onderzoek is een plan dat verder verfijnd en aangepast werd op basis van de adviezen van de plenaire vergadering. De inhoudelijke uitwerking en aanpassingen waren op bepaalde vlakken relevant voor het milieueffectenonderzoek binnen het plan-MER. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de gewijzigde milieueffecten naar aanleiding van het **ontwerp RUP**.*

In de discipline **mens - mobiliteit** wijzigden de beoordelingen niet.

Binnen de discipline **geluid en trillingen** wijzigden de geluidsbronnen (verkeersgeluid en vast geluidsbronnen) niet. Wel werden de milderende maatregelen doorvertaald in het ontwerp RUP. De beoordeling van het effect verkeersgeluid wijzigde daarvoor van beperkt negatief (score -1) naar neutraal tot beperkt negatief (score 0/-1). Het effect afkomstig van vaste geluidsbronnen wijzigde naar neutraal (score 0).

In de discipline **lucht** wijzigde de beoordeling niet.

In de discipline **bodem en grondwater** wijzigden de beoordelingen niet.

Voor de discipline **oppervlaktewater** werden in het ontwerp RUP milderende maatregelen doorvertaald en werden er ook een aantal andere elementen in de voorschriften opgenomen die de verschillende principes integraal waterbeheer bewerkstellingen. Dit wijzigde het effect op waterkwantiteit naar een neutraal tot beperkt negatief effect (score 0/-1).

Binnen de discipline **biodiversiteit** werden een aantal aanbevelingen verwerkt in de stedenbouwkundige voorschriften van het ontwerp RUP. Dit wijzigde de beoordeling voor ruimtebeslag met een halve graad van beperkt positief naar beperkt positief / positief (score +1/+2).

Voor de discipline **landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie** werden in het ontwerp RUP milderende maatregelen en aanbevelingen doorvertaald. Dit wijzigde de beoordeling voor verlies bouwkundig erfgoed van neutraal naar beperkt positief. Het ontwerp RUP bevatte bijkomende verankering en toekomstperspectief ten opzichte van de vigerende wetgeving met betrekking tot bouwkundig erfgoed.

Binnen de discipline **mens - ruimtelijke aspecten** werden een aantal milderende maatregelen uitgewerkt in de stedenbouwkundige voorschriften. De intensiteit van het ruimtegebruik bleef hoog. De belevingskwaliteit werd reeds uiterst positief beoordeeld. De aanpak in het RUP, naast de duidelijk leesbare hoofdstructuur, versterkte dit nog. De beoordeling met betrekking tot gebruikskwaliteit werd beperkt positief.

Voor de discipline **mens - gezondheid** waren er op vlak van lucht en sociaal veiligheidsgevoel geen wijzigingen in de beoordelingen. Zoals beschreven bij de discipline geluid en trillingen werden wel wijzigingen verwacht met betrekking tot de gezondheidsimpact van geluidshinder. Dit wijzigde de beoordeling voor de gezondheidsimpact van geluid naar neutraal tot beperkt negatief.

## 6.2.5 Gewijzigde milieueffecten naar aanleiding van het definitief ontwerp RUP

*Het definitief ontwerp RUP is een plan dat verder verfijnd en aangepast werd op basis van de bezwaren en adviezen uit het openbaar onderzoek. De inhoudelijke uitwerking en aanpassingen waren op bepaalde vlakken relevant voor het milieueffectenonderzoek binnen het plan-MER. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de gewijzigde milieueffecten naar aanleiding van het **definitief ontwerp RUP**.*

In de discipline **mens - mobiliteit** wijzigt de bijkomende fasering fase 0, waarbij er ongeacht de aanleg van de Arsenaaltunnel ook vergunningen verleend kunnen worden voor bouwblokken die rechtstreeks ontsluiten op de stationsparking en de Tangent, de impact op de verkeersintensiteiten op de Motstraat en de aansluiting met de Leuvensesteenweg in fase 1 niet. Ze worden immers integraal ontsloten op de Tangent. Tijdens het openbaar onderzoek kwam naar voor dat de aanduiding van de private verbindingsweg tussen de Motstraat en Dellingstraat als openbare weg tot problemen leidt: vrachtwagens kunnen niet keren in deze verbindingsweg en hebben een in- en uitgang nodig. Deze kwam te vervallen door de aanduiding als openbare weg met één aansluiting. Dit negatief effect was niet gekend en niet opgenomen in de effectbeoordeling. Het schrappen van de aanduiding als openbare weg zorgt ervoor dat de weg zoals vandaag kan blijven bestaan, als private gemeenschappelijke ontsluitingsweg voor alle bedrijven aangrenzende met een aantakking op de Motstraat.

De overige wijzigingen hebben een verwaarloosbare of geen impact op mobiliteit. De beoordelingen in de discipline mens - mobiliteit wijzigen niet.

De beoordeling voor de discipline **geluid en trillingen** wijzigt niet. Wijzigingen aan gebouwhoogtes kunnen leiden tot een ander verspreidingspatroon van het verkeersgeluid. Daar het echter optoppingen betreft boven het basement wordt er geen impact verwacht.

In de discipline **lucht** wijzigt de beoordeling niet. Wijzigingen aan gebouwhoogtes kunnen ook leiden tot een ander verspreidingspatroon van luchtmissies. Daar het echter optoppingen betreft boven het basement wordt er geen impact verwacht.

In de discipline **bodem en grondwater** zijn er geen wijzigingen die een impact hebben op de beschreven effecten.

Voor de discipline **oppervlaktewater** leiden de aanpassingen aan de watertoets niet tot gewijzigde effecten. De aangeduide gevoelige gebieden voor pluviale overstromingen betreffen lagergelegen zones, waaronder de wateroppervlaktes rond het bedrijventrum de Mot, maar ook de lagergelegen verhardingen zoals wegen. Indien in deze overstromingsgevoelige gebieden de verharding substantieel toeneemt, spreken we net zoals hiervoor van een mogelijk effect. Hierbij moet ook rekening gehouden worden met de ontharding die zullen plaatsvinden ter hoogte van de centrale zone, waarbij bijkomend buffervolume gecreëerd wordt. Hier gelden ook bij het vergunningenbeleid de bepalingen vanuit de stedenbouwkundige verordening (doorlatende verharding, voldoende grote hemelwaterputten, hergebruik, infiltratie, ...) met de bufferingswaarden van de waterloopbeheerder, wat zou moeten volstaan om eventuele effecten te vermijden of te ondervangen.

Binnen de discipline **biodiversiteit** zijn er geen relevante wijzigingen die leiden tot een andere beoordeling.

In de discipline **landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie** hebben de aanpassingen aan het ontwerp RUP geen impact op het bouwkundig erfgoed. De wijziging in de formulering met betrekking tot de mogelijkheden voor bouwkundig erfgoed, waarbij de adviezen van de desbetreffende diensten een belangrijke rol krijgen, garandeert meer flexibiliteit in het zoeken naar optimale nabestemmingen om het behoud en gebruik van het erfgoed te garanderen. Dit wijzigt evenwel de beoordeling niet.

Binnen de discipline **mens - ruimtelijke aspecten** zorgen verschillende wijzigingen aan het ontwerp RUP voor een verdere nuancering van de effecten.

Wijzigingen in de functiemix, waarbij potentieel overheersende functies plaatselijk worden uitgesloten ten voordele van functies die het risico lopen verdrongen te worden, is positief voor de gebruikskwaliteit. Een grotere realisatiekans voor maakbedrijven in specifieke bouwblokken en niet met wonen verweefbare bedrijven in de kmo zone zorgt op wijkniveau voor een grotere diversiteit.

Beperkte correcties met betrekking tot realiseerbare vloeroppervlaktes en optoppingen per bouwblok in functie van de afstemming met de omgeving, de oorspronkelijke volumes in het masterplan en de effectieve ontwikkelingsplannen dragen bij tot een betere gebruikskwaliteit en mogelijkheden tot medegebruik.

De fijnstelling in de fasering, waarbij de fases gekoppeld wordt aan de ontsluiting en de huidige toestand van de terreinen, is eveneens positief. Dit voor de wisselwerking met de ruimtelijke context en gebruikskwaliteit. Idem voor wat betreft het behoud van de verbindingsweg als private gemeenschappelijke erfontsluiting op de Dellingsstraat en de Motstraat.

Deze gewijzigde impacts zijn beperkt en leiden niet tot andere effectbeoordelingen.

Voor de discipline **mens - gezondheid** zijn er geen wijzigingen in de beoordeling.

## 6.3 Doorwerking naar het RUP

### *Leeswijzer*

Wegens de hoge detailleringsgraad is een één-op-één doorwerking van het masterplan niet haalbaar, noch werkbaar bij de vertaling ervan naar het RUP. Het RUP focust minder op de specifieke uitvoering van het gebied, maar dient wel het kader aan te reiken waarbinnen de opties uit het masterplan kunnen gerealiseerd worden. Gelet op het langetermijnperspectief dient het RUP eveneens nog voldoende flexibel te zijn en open te staan voor (beperkte) wijzigingen bij de concrete uitvoering van het masterplan.

Het 'ver-RUP-pen' of doorwerken van het masterplan gebeurt aan de hand van een kapstok die is ontwikkeld op basis van 8 principes:

- algemene ambities;
- basisbestemmingen bepalen de programmatorische kapstok;
- lijninfrastructuren verdelen het programma in behapbare blokken;
- bouwblokken en bouwbloktypologie als basis voor een stedelijke ontwikkeling op maat;
- inrichtingsprincipes van het bouwblok;
- fasering, overhevelbaarheid en inwisselbaarheid geven flexibiliteit in de ontwikkeling;
- kantelmomenten geven rechtszekerheid op zowel korte als middellange termijn;
- deelgebieden als ruimtelijk-functioneel samenhangende gehelen.

De contour van het RUP is éénduidig vastgelegd en mede bepaald door onder meer het onderliggend BPA, onderhandelingen door de stad, afstemming met het aangrenzend RUP Spreeuwenhoek, ... (zie titel 2.2).



*Plancontour RUP*

### 6.3.1 Algemene ambities

In het RUP leggen we algemene ambities vast die recurrent gelden voor het volledige plangebied. Deze ambities hebben betrekking op de mobiliteit, de ruimtelijke kwaliteit en de duurzaamheid.

#### *Mobiliteit*

De mobiliteit binnen het plangebied wordt georganiseerd volgens het STOP-principe. Dit is een gegeven dat zowel op niveau van het plangebied als binnen de individuele bestemmingen doorgetrokken zal worden. In elke bestemmingszone geldt dat de minst vervuilende en belastende mobiliteitsstromen (wandelen en fietsen) prioriteit krijgen op gemotoriseerd verkeer. Prioriteit moet hier verstaan worden als maximale aandacht voor het traag verkeer dat veilig, snel en direct doorheen het volledige plangebied dient te kunnen circuleren. Dit heeft echter geen invloed op bepaalde voorrangregelingen tussen vervoersmodi die in bepaalde zones moeten vastgelegd worden (bv. overstapplaatsen voor openbaar vervoer).

De hoofdontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer verdeelt de afwikkeling van de verkeersstromen op het hoger wegennet over twee nieuwe aantakkingen op de toekomstige Arsenaalverbinding en één ontsluiting op de Tangent. De ontsluiting op de Tangent verloopt via de ondergrondse stationsparking.

We streven voor de nieuwe ontwikkelingen ook een ambitieus parkeerbeleid na, waarbij parkeren op het (toekomstig) openbaar domein verboden is. Om dit principe te realiseren wordt het parkeren ondergronds opgelost of in een parkeergebouw.

We voorzien voor personenwagens een maximale parkeernorm waarbij de parkeeropgave gebiedsspecifiek wordt bekeken. Het parkeren volgt de principes van maximale clustering en maximaal efficiënt en meervoudig parkeergebruik. Hiervoor wordt gewerkt met parkeerrechten voor verschillende doelgroepen, niet met vaste parkeerplaatsen, wat medegebruik stimuleert. De parkeernorm van een bepaalde zone is gebaseerd op de plek in het gebied en de beoogde functie. Algemeen geldt hoe dicht bij het station gelegen, hoe meer het openbaar vervoer als valabele optie in ogenschouw moet worden genomen. Enkel voor sommige bestaande woningen blijft parkeren op het openbaar domein (deels) beperkt mogelijk.

#### *Ruimtelijke kwaliteit*

Binnen het plangebied stellen we een gemengd programma van wonen, bedrijvigheid, kantoren, diensten, commerciële voorzieningen en publieke voorzieningen voorop. Afhankelijk van de bestemmingszone worden deze activiteiten op maat van de zone vastgelegd. Algemeen wordt een menging van functies wel zoveel mogelijk aangemoedigd binnen het plangebied, wat een positieve invloed heeft op de mobiliteit. Hierbij zijn grote, alleenstaande, monofunctionele bouwblokken niet toegelaten. Om dit gemengde programma te implementeren, leggen we op bouwblokkniveau minimale en maximale programma's (met opgave van bruto vloeroppervlakte, BVO) programmatorisch vast.

Het gebied krijgt een groenblauwe dooradering, waarbij ontwerpelementen steeds getoetst moeten worden aan pijlers zoals ecologie, beeldkwaliteit, beleving, verweving, diversificatie, ....

Ten slotte benadrukken we nogmaals het belang van grondgebonden woningen. Deze vormen een cruciale, compacte bouwsteen binnen het plangebied. Hiervoor leggen we twee principes vast:

- de bestaande woningen in het plangebied worden grotendeels bestendig;
- voor nieuwe ontwikkelingen wordt desgevallend per bouwblok een minimaal aantal grondgebonden woningen bepaald.



## Duurzaamheid

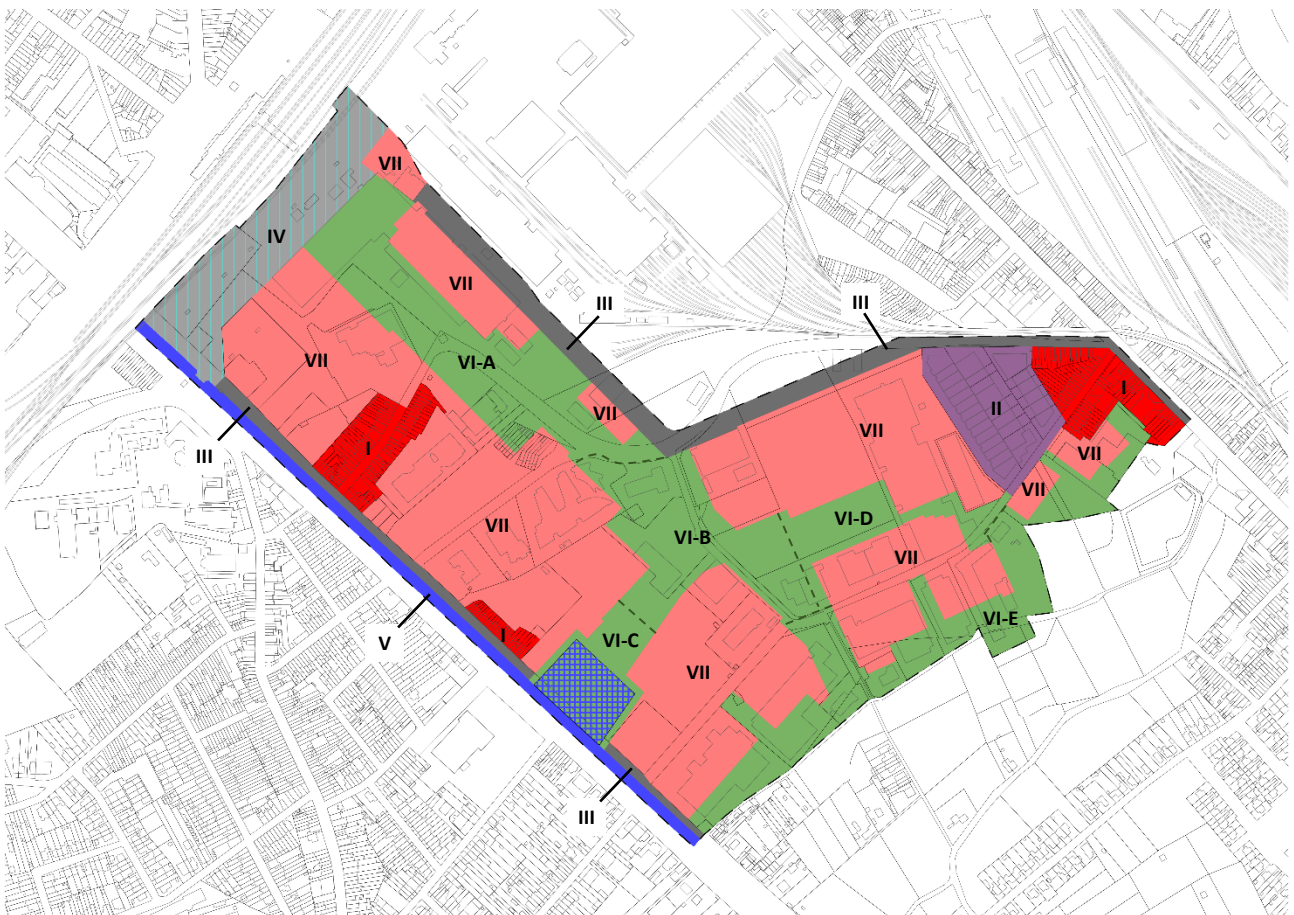
We leggen ambitieuze energieprestatienormen vast voor residentiële woningen binnen het plangebied. Zowel voor de residentiële als de niet-residentiële functies dient de meest recente regelgeving gevolgd te worden.

Ook met betrekking tot het water stellen we een duurzaam beleid voorop. Alle toekomstige werken en handelingen dienen aangelegd te worden met een gescheiden rioleringsstelsel. We streven naar een waterneutrale site, waar hemelwater maximaal ter plaatse wordt gehouden. Verhardingen dienen daarom tot het strikt noodzakelijke beperkt te worden en water wordt een belevingselement binnen de publieke ruimte.

Ten slotte zetten we ook in op een duurzaam materiaalgebruik en de toepassing van een warmtestrategie (energiesysteem) die in zal spelen op de recente technologische evoluties en activiteiten voor wat betreft energiegemeenschappen en groene warmte.

### 6.3.2 Basisbestemmingen bepalen de programmatorische kapstok

We determineren **7 basisbestemmingen** die het toekomstig programma binnen de volledige plancontour bepalen. De oorsprong en afbakening van de sturende gehelen wordt verduidelijkt en gekaderd vanuit de bestaande ruimtelijke context, de planologische context, de juridische context en de planopties van het masterplan.



#### Bestaand woongebied (I)

We vinden bestaande woonzones terug langs de Boutersemstraat, de Hanswijkvaart, de Leuvensesteenweg, de Dellingstraat en de Motstraat (toekomstige Arsenalverbinding). Het betreffen vooral voormalige arbeiderswoningen. Het bestaande woongebied is vastgelegd in het vigerend BPA.

Het RUP verankert de dominante aanwezigheid van eengezinswoningen in dit bestaand woongebied, maar behoud mogelijkheden voor bestaande en vergunde meergezinswoningen.

### ***Bestaand lokaal bedrijventerrein (II)***

Het grootste deel van het plangebied van het RUP werd door het BPA ingekleurd als zone voor openbare voorzieningen, kmo's en kantoren. Een belangrijk ruimtelijk geheel is het geconcentreerde bedrijventerrein tussen de Motstraat en de Dellingsstraat.

Het RUP verankert het bestaande lokaal bedrijventerrein als een gebied voor stedelijke economie en schept de mogelijkheid tot een transitie van de bestaande activiteiten naar kleinschalige creatieve, stedelijke maakactiviteiten, volgens het principe van de 'productieve stad'. Deze verweving van maakactiviteiten binnen het stedelijk weefsel kan een positieve invloed hebben op maatschappelijke problematieken zoals het mobiliteitsvraagstuk (woon-werkverkeer). Bovendien vormt een inbedding in het stedelijk weefsel een meerwaarde voor de bedrijven (directe contacten met burgers en toekomstige werknemers, inspelen op maatschappelijke trends, onderdeel zijn van netwerken om innovatie te versterken, ...), hun medewerkers (nabijheid van voorzieningen en beperking van woon-werkverkeer) en voor de stad (levendig en dynamisch stadsweefsel).

### ***Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur (III)***

Het RUP legt de Arsenaalverbinding vast als een nieuwe bestemmingszone. De basis van deze optie is te vinden in het mobiliteitsplan van Mechelen en de plandoelstellingen voortvloeiend uit het masterplan. De grenzen van de Arsenaalverbinding worden overgenomen uit het masterplan, die op hun beurt het resultaat zijn van ontwerpend onderzoek en onderhandeling met alle betrokken actoren. Het gebied omvat daarnaast ook delen van de Hanswijkvaart en de Muizenvaart.

### ***Stationsgebied (IV)***

Deze zone is een onderdeel van de plannen rond de vernieuwde stationsomgeving van Mechelen, hetgeen planologisch geambieerd werd in het mobiliteitsplan van Mechelen, Mechelen in Beweging en de plandoelstellingen voortvloeiend uit het masterplan.

Het RUP bestemt de zone als een gebied dat plaats biedt aan onder meer een deel van het stationsgebouw, weg- en spoorinfrastructuur (bv. parkings, tunnels, ...), een openbaar vervoersknooppunt (bv. busstation), een publieke ruimte (bv. een plein) en complementaire functies aan de sporenbundels en in het stationsgebouw (bv. speelgoedmuseum, ticketbalie Planckendael, ...).

### ***Gebied voor waterweginfrastructuur (V)***

Het Kanaal Leuven-Dijle is een belangrijke, bestaande lijninfrastructuur. De grens wordt verantwoord in de afbakening en aan de hand van de bestaande toestand.

### ***Gebied voor stedelijk groen (VI)***

De parkkamers zijn een uitvoering van de plandoelstellingen voortvloeiend uit het masterplan en bestaan uit 5 duidelijk te onderscheiden entiteiten, meer bepaald:

- Stationsparkkamer (VI-A)  
De stationsparkkamer wordt opgevat als een hoogdynamische parkruimte met een stedelijk en groen karakter. Binnen de parkkamer worden een aantal waardevolle gebouwen en een brug geïntegreerd.
- Waterparkkamer (VI-B)  
De waterparkkamer wordt opgevat als een extensief parklandschap waarin water een centrale plaats krijgt.
- Jachthavenparkkamer (VI-C)

De jachthavenparkkamer wordt opgevat als een dynamische parkruimte die door de mogelijke inrichting van een nieuwe jachthaven een directe relatie aangaat met het Kanaal Leuven-Dijle.

- Woonparkkamer (VI-D)

De woonparkkamer wordt opgevat als een laagdynamische parkruimte met een luw en groen karakter.

- Bosparkkamer (VI-E)

De bosparkkamer wordt opgevat als een luwe bosrand die een gradiënt vormt tussen het bestaande bos (Bos van Betzenbroeck) en de nieuwe stadsontwikkeling.

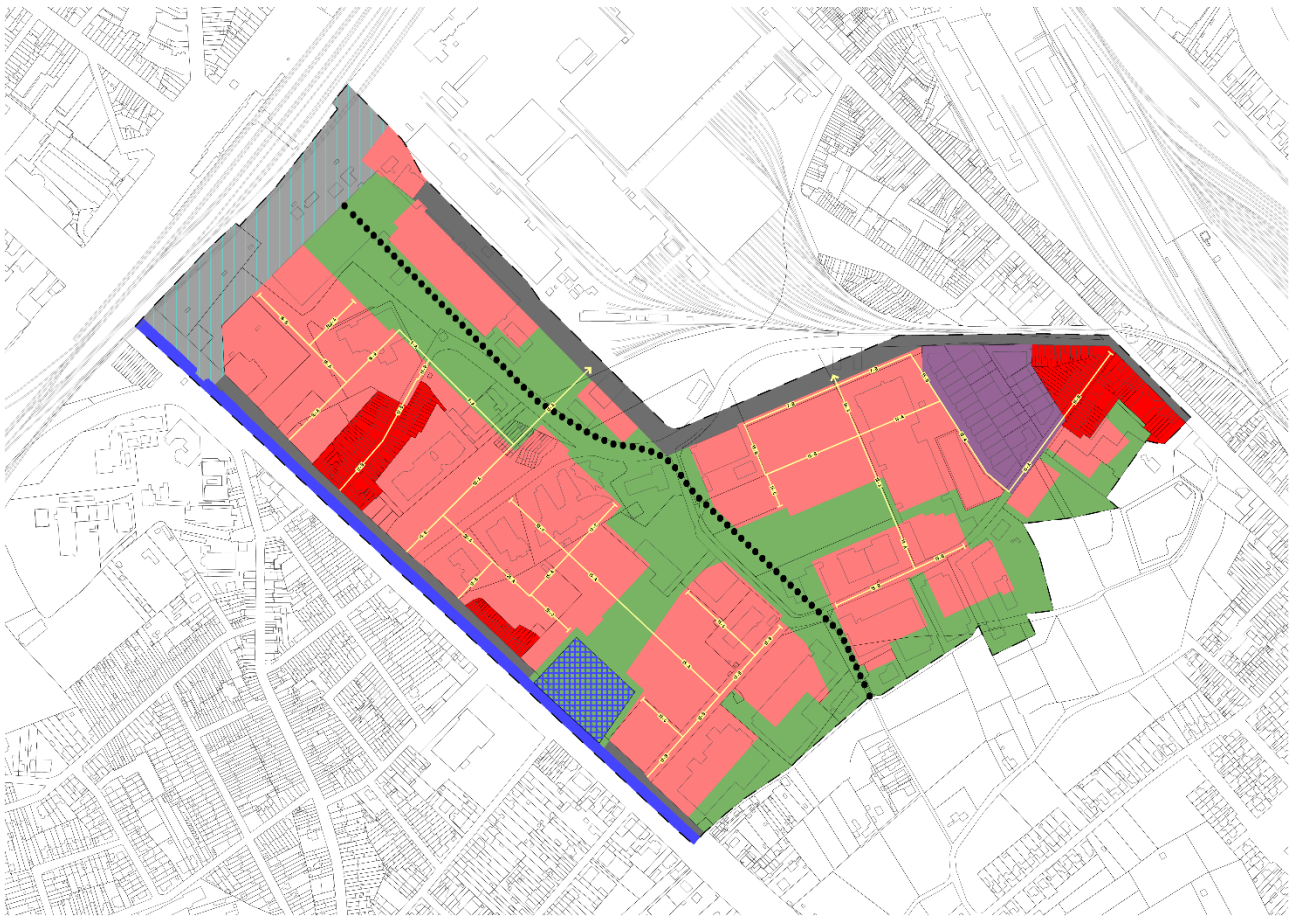
Binnen de zone voor stedelijk groen wordt tevens een overdruk vastgelegd die bestemd is voor het mogelijk aanleggen en het exploiteren van een jachthaven en aanhorigheden.

### *Gebied voor stedelijke ontwikkeling (VII)*

Wat overblijft binnen het plangebied beschouwen we programmatorisch als 'gebied voor stedelijke ontwikkeling'. Dit gebied is bestemd voor een gemengd stedelijk programma waarbinnen volgende activiteiten kunnen toegelaten worden: wonen, kantoren, diensten, stedelijke maakactiviteiten, commerciële voorzieningen, publieke voorzieningen en onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten.

### 6.3.3 Lijninfrastructuren verdelen het programma in behapbare bouwblokken

De lijninfrastructuren (wegen, paden, doorzichten, ...) bepalen in combinatie met de nieuw te bouwen bouwblokken het toekomstig stadsblokkenpatroon. De indeling van de verschillende lijninfrastructuren gebeurt in hoofdorde op basis van functie, met name lijninfrastructuren voor **langzaam verkeer** en lijninfrastructuren voor **gemotoriseerd verkeer**. Beide lijninfrastructuren worden als een overdruk vastgelegd in het RUP.



De lijninfrastructuur voor **langzaam verkeer** heeft betrekking op het centrale hoofdpad doorheen het gebied voor stedelijk groen tussen het station en de wijk Spreeuwenhoek. De nadruk van deze verbinding ligt op het recreatief karakter.

Nevenroutes door het park en de lokale recreatieve verbindingen worden niet grafisch vastgelegd op het grafisch plan. Deze verbindingen worden immers allemaal binnen de zone voor stedelijk groen georganiseerd en dus binnen het (toekomstige) publieke domein van de stad Mechelen.

De lijninfrastructuren voor **gemotoriseerd verkeer** werden in het masterplan opgenomen onder de vorm van een tiental typeprofielen, waarbij er soms ook verschillende uitvoeringen mogelijk waren. Rekening houdend met het feit dat de beslissing hierover bij de stad ligt (toekomstig openbaar domein dient altijd bekrachtigd te worden door een gemeenteraadsbeslissing), is een verregaande detaillering ervan op het grafisch plan en in de voorschriften van het RUP niet nodig. Binnen het RUP onderscheiden we 3 types wegen:

- **Lokale ontsluitingswegen (A)**

Lokale ontsluitingswegen verbinden de woonwijken naar de Arsenaalverbinding. Ze voorzien in minstens één rijstrook voor gemotoriseerd verkeer. Afhankelijk van de verkeersintensiteit kunnen meerdere of bredere rijstroken voor gemotoriseerd verkeer worden voorzien. Dit resulteert al dan niet in gedeelde of aparte fietsstroken. Er wordt indien mogelijk voorzien in een gescheiden voetpad en een prominente groen- en infiltratiestrook, waarvan de breedte afhankelijk is van de voorziene ruimte voor het gemotoriseerd verkeer.

- **Erfontsluitingswegen (B)**

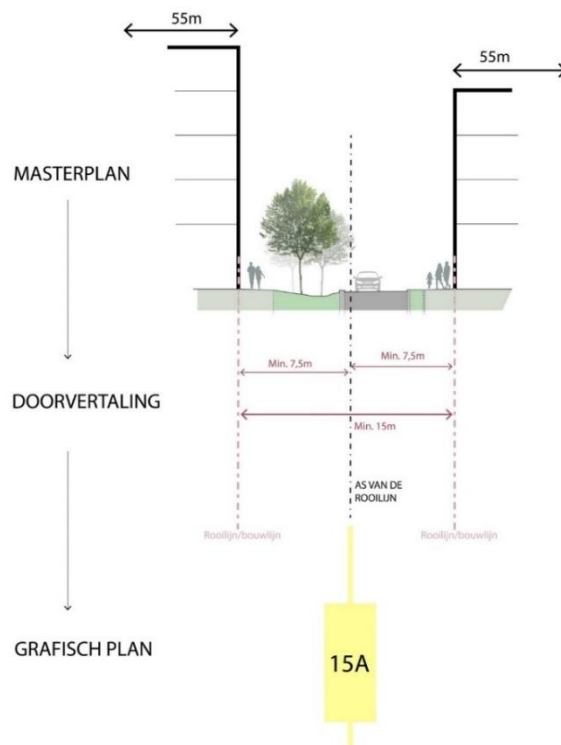
Erfontsluitingswegen maken een verdere verbinding met de geplande bouwblokken en met de wegen voor occasioneel verkeer. Daar waar de erfontsluitingswegen doodlopend zijn, worden ze voorzien van een draaipunt. Op die manier wordt de autoaanwezigheid in het toekomstig openbaar domein geminimaliseerd ten voordele van groen- en infiltratieruimte. De fietsers rijden op de rijbaan, zonder afzonderlijke fietspaden. De voetpaden worden indien mogelijk gescheiden aangelegd en voorzien van royale groen- en infiltratiestroken.

- **Wegen voor occasioneel verkeer (C)**

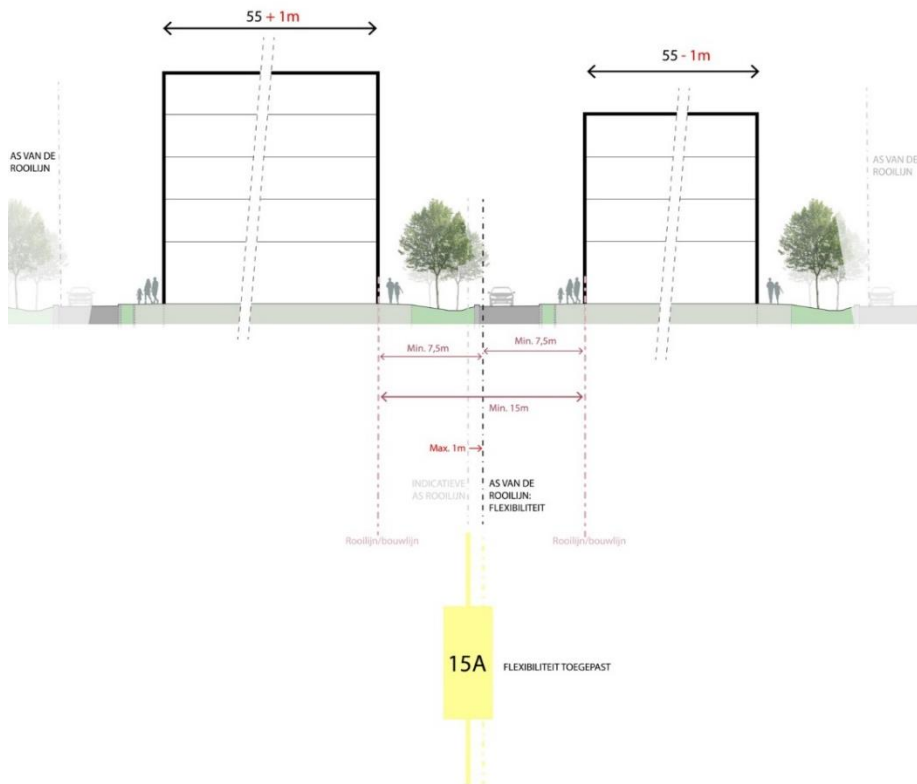
Wegen voor occasioneel verkeer zijn doodlopende, eerder brede fiets- en voetpaden waar occasioneel gemotoriseerd verkeer getolereerd wordt. Enkel gemotoriseerd verkeer voor specifieke redenen (bv. verhuis, hulpdiensten, ...) zal toegang krijgen tot deze delen van het openbaar domein. De rijweg wordt gedeeld door fietsers en voetgangers, met soms een apart pad enkel voor voetgangers. Het openbaar domein is hier breed, zodat er voorzien kan worden in royale groen- en infiltratiestroken, die ook ruimtelijk de verbinding zullen maken tussen de bouwblokken en het achterliggende stedelijk groen.

De onderstaande tabel en visualisatie geven aan hoe en op welke manier de verschillende types wegen van het masterplan worden doorgewerkt.

Typeprofielen masterplan	Doorwerking in het RUP	Type RUP
Lokale ontsluitingswegen	Aanduiding op grafisch plan (met minimale breedte en type) en bijhorende inrichtingsvoorschriften	A
Erfontsluitingswegen	Aanduiding op grafisch plan (met minimale breedte en type) en bijhorende inrichtingsvoorschriften	B
Wegen voor occasioneel verkeer	Aanduiding op grafisch plan (met minimale breedte en type) en bijhorende inrichtingsvoorschriften	C



De assen van het openbaar domein leggen we (grafisch) verordenend vast. Om hierop enige flexibiliteit binnen de bouwblokken mogelijk te maken, is een afwijking van 1m vanaf van de aslijn mogelijk. Dit voor zover de inrichting van de bouwblokken niet in het gedrang komt. Een wijziging van de aslijn resulteert uiteraard ook in gewijzigde bouwblokmaten, zoals in onderstaande visualisatie wordt geïllustreerd.



Indien van deze flexibiliteit gebruikt wordt gemaakt, is de aanvrager verplicht te werken met een verkavelingsvergunning voor alle bouwblokken die bij de afwijking zijn betrokken en dus in het verlengde van dit stuk van de weg liggen. Door deze verkavelingsverplichting bouwt men rechtszekerheid in.

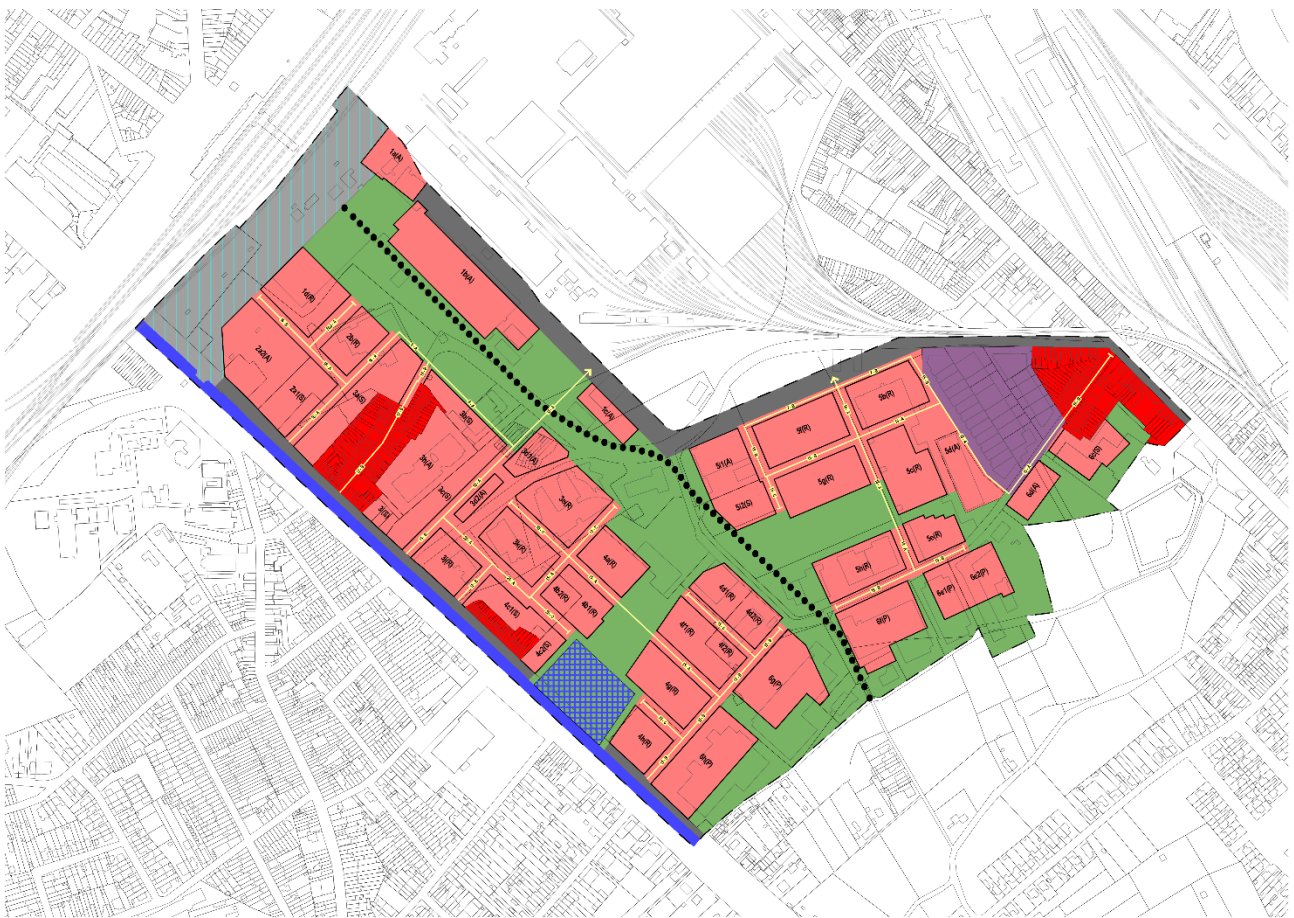
### 6.3.4 Bouwblokken en bouwbloktypologie als basis voor stedelijke ontwikkeling

Om het gebied voor stedelijke ontwikkeling behapbaar te maken verdelen we het onder in bouwblokken. De bouwblokken zijn homogene en coherente gebieden die elk over unieke karakteristieken beschikken en die een onafhankelijke ontwikkeling (kunnen) kennen, doch rekening houdend met de ruimtelijke en architecturale relaties met en kwaliteiten van de andere bouwblokken die samen het gebied voor stedelijke ontwikkeling vormen.

Bouwblokken worden in regel gevormd door de rooilijn voorvloeiend uit de infrastructuur en de grens van het gebied voor stedelijke ontwikkeling. Een aantal bouwblokken worden ruimtelijk en programmatorisch verder onderverdeeld en zijn dus niet enkel bepaald door de toekomstige wegenis. De verdere verfijning van de blokken gebeurt op basis van:

- bestaande percelen en gebouwen die (vermoedelijk) nog jaren zullen blijven bestaan;
- de Brownfieldconvenanten;
- de typologische onderverdeling van de bouwblokken (zie verder);
- de beoogde fasering en kantelmomenten (zie verder).

We behouden de nummering of naamgeving van de bouwblokken van die in het masterplan. Een bouwblok dient in zijn geheel het onderwerp te vormen van één omgevingsvergunningsaanvraag. Dit kan zowel een bouwvergunning als een verkavelingsvergunning zijn zolang de beoordelende overheid maar kan beoordelen of de aanvraag voldoet aan de programma- en inrichtingsvoorschriften van een volledig bouwblok.



Ondanks hun samenhang verdelen we de bouwblokken vanuit hun toekomstige functies onder in **4 verschillende morfologische types**. De onderbouwing van deze types is gebaseerd op de combinatie van de in het masterplan voorziene functies en hun verschijningsvorm. De verschijningsvorm van het gebied voor

stedelijke ontwikkeling aan de hoogstedelijke stationsparkkamer is immers anders dan die aan de bosrand. We onderscheiden in het RUP volgende types bouwblokken:

- **Sluitende bouwblokken (S)**

Sluitende bouwblokken omranden een bestaand woongebied of een autonoom bouwblok om op deze wijze uitvoering te geven aan de algemene bouwblokkenstructuur die Ragheno als gebied kenmerken. Het betreft 'gesloten bouwblokken' met privaatieve doorgangen/doorsteken (als alternatieve toegang). De bouwblokken hebben gesloten hoeken en een pandsgewijze opbouw.

- **Ragheno-bouwblokken (R)**

Ragheno-bouwblokken zijn rechthoekige en hoofdzakelijk gesloten bouwblokken opgebouwd met een diepte van 55m langs de slanke kant van zijn rechthoekig patroon. De bouwblokken hebben gesloten hoeken en een pandsgewijze opbouw.

- **Parkbouwblokken (P)**

Parkbouwblokken grenzen aan de bosparkkamer en hebben een gesloten bouwblokstructuur waarin weliswaar openingen worden gecreëerd. Ze hebben heldere, stedelijke gevelwanden langsheen de straten. De gevels langsheen de bosrand zijn minder strak en zoeken door middel van een lichte vertrapping een dynamische en een informele relatie met de groene ruimte.

- **Autonome bouwblokken (A)**

Autonome bouwblokken zijn bouwblokken die in regel bestaan uit één gebouw. Ze zijn meestal groot-schalig.

### 6.3.5 Inrichtingsprincipes van het bouwblok

Een bouwblok is een geheel van geschakelde gebouwen die een blok vormen, soms met een gesloten en besloten binnengebied, al dan niet omringd door straten. Binnen het gebied wordt er gewerkt met een rationele en regelmatige bouwblokmaat, zodat het (gesloten) bouwblok de basis vormt voor het plangebied. Hiermee installeren we een scherpe en heldere scheiding tussen publiek en privaat domein waarbij de voor-gevels van de nieuwe gebouwen op de rooilijn staan. De buitenschil van de bebouwing ligt vast, terwijl de achtergevellijn flexibel is, in functie van de kwaliteit van het binnengebied en de gebouwtypologieën.

Bouwblokken hebben een vaste structuur en opbouw die in de onderstaande figuur verduidelijkt wordt. Een bouwblok bestaat steeds uit een basement en een optopping. Het basement is samengesteld uit een plint (bouwlaag op de begane grond) en een bovenbouw. Hieraan worden vervolgens optoppingen gekoppeld, om de gewenste dichtheid te bereiken en ruimtelijke spanning toe te voegen aan het plangebied. Een optopping bestaat uit een variabel aantal bouwlagen boven het basement en is eerder uitzondering dan regel. De locaties waar optoppingen mogelijk zijn, worden gedefinieerd.

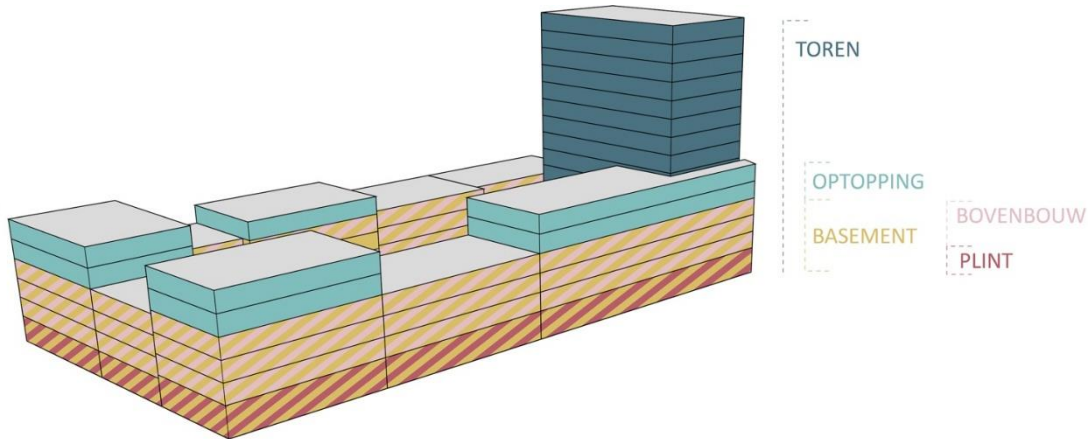
Per bouwblok worden een aantal principes vastgelegd:

- voor het basement:
  - het maximaal aantal bouwlagen in bovenbouw op de plint;
  - het minimaal aandeel dat enkel als basement kan uitgevoerd worden;
  - de locatie waar enkel een basement mag uitgevoerd worden;
- voor de optoppingen:
  - het maximaal aantal bouwlagen;
  - het minimaal aantal optoppingen;
  - de locatie waar optoppingen principieel gesitueerd dienen te zijn (aan het park, aan de publieke ruimte, aan de Arsenaalverbinding of op de hoeken van de bouwblokken).

Optoppingen liggen niet strikt vast wat betreft locatie, maar houden rekening met de context. Optoppingen moeten doordacht ingezet worden en kunnen niet zonder meer overal. Ze bevinden zich niet op luwe plekken (bv. aan woonstraten met grondgebonden woningen), maar wel op plaatsen waar centraliteit wordt

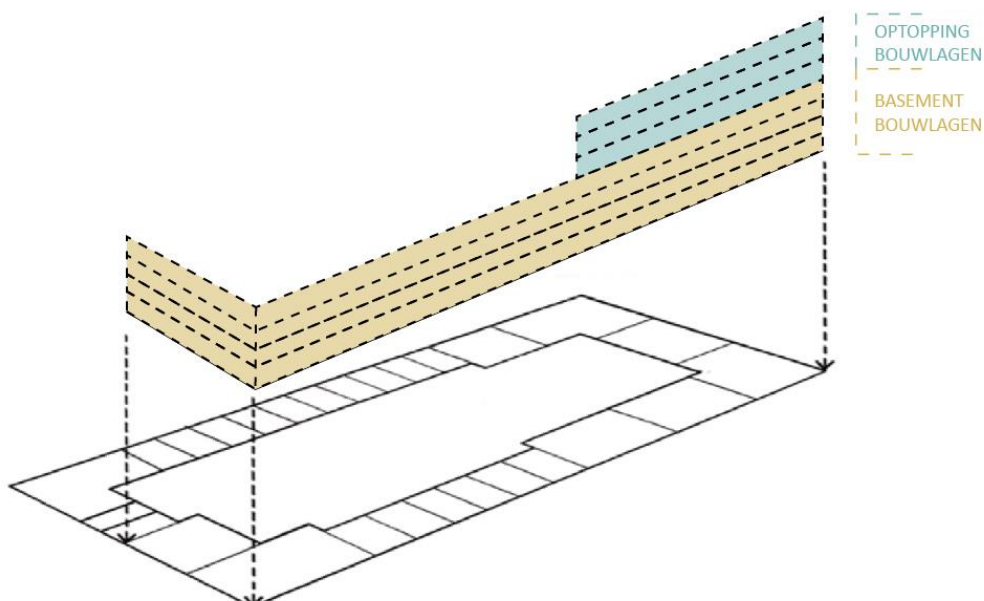
gegenereerd, zoals aan parkfronten (goed gelegen in het kader van bezonning) of het front aan de Arsenaalverbinding.

De torens worden op maat van het bijhorende bouwblok en hun directe omgeving gemaakt. We leggen voor de torens een aantal principes vast, zoals het maximaal aantal bouwlagen, de minimale en maximale footprint, oriëntatie, ....

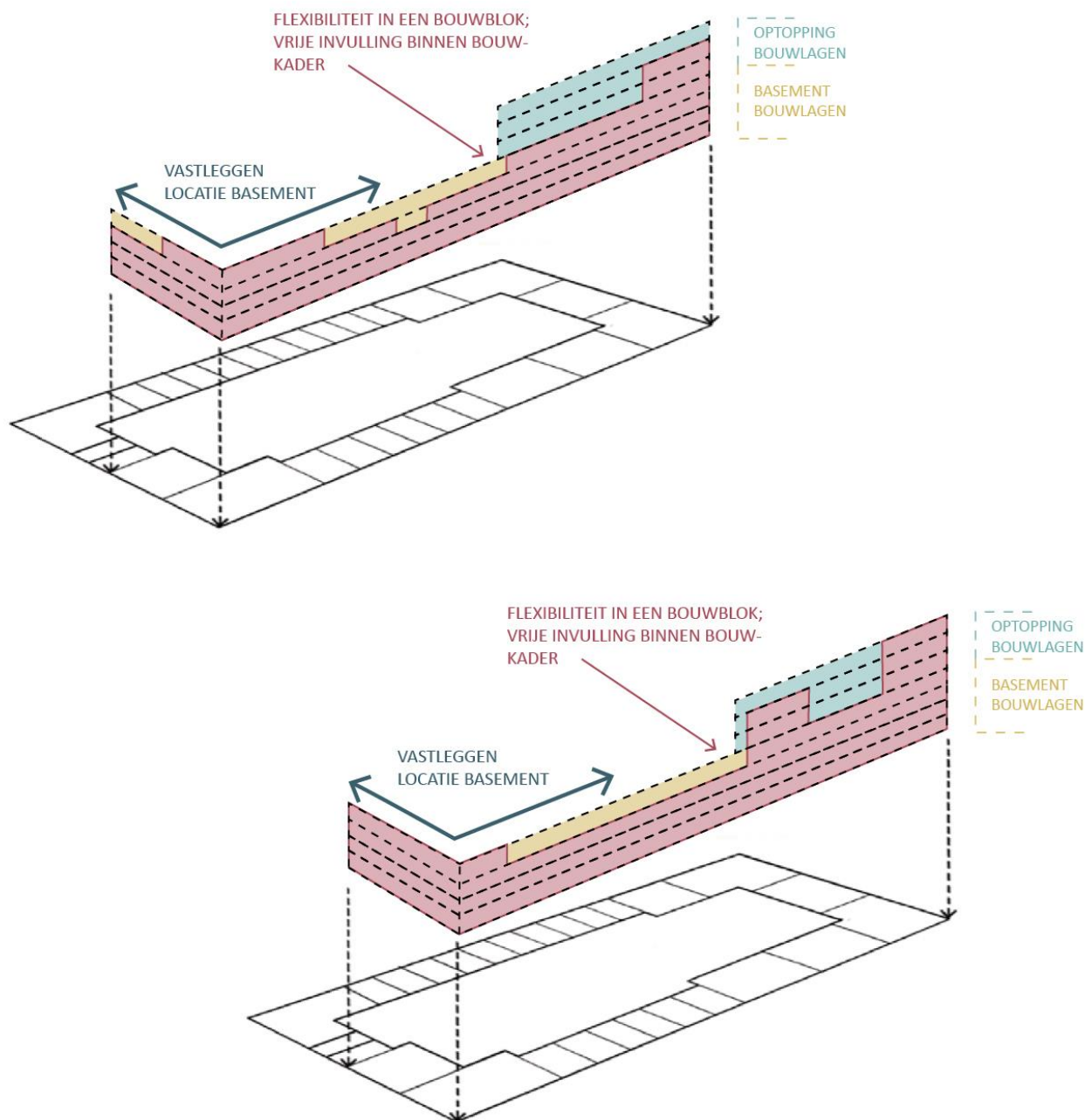


- Een toren is een slank volume dat duidelijk boven het basement en de optopping uitsteekt. Een toren vertrekt steeds vanuit het bouwblokbasement. Men spreekt van een toren vanaf minstens 10 bouwlagen.
- De optopping omvat het bijkomend aantal bouwlagen van de bovenbouw dat boven het basement kan gebouwd worden.
- Het basement zijn de onderste bouwlagen van een bouwblok en bestaat uit de plint en eventueel een bepaald aantal bouwlagen van de bovenbouw.
- De bovenbouw omvat de verdiepingen boven de plint.
- Onderste bouwlaag van een gebouw, gelegen boven de pas van het maaiveld. Het synoniem voor plint is gelijkvloerse verdieping.

Er wordt een verticaal stadsbeeld vooropgesteld. De onderstaande figuren geven aan dat binnen het potentieel gabarit flexibel kan worden omgegaan met de hoogte van het basement en de optoppingen om dit verticaal stadsbeeld te bekomen.







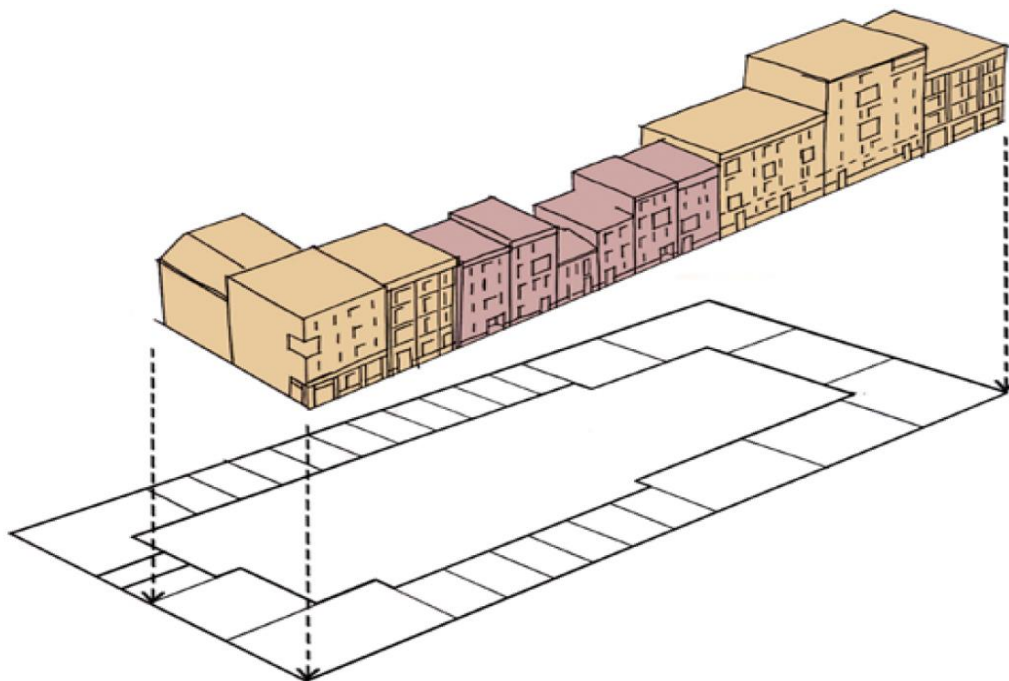
Het verticaal stadsbeeld krijgt ook vorm door het onderverdelen van de stedelijke gevels in verschillende beukmaten en wisselende kroonlijsten. Er wordt een pandsgewijze opbouw vooropgesteld, waarbij er verschillende 'schalen' van gebouwen worden gemengd. Een herhaling van het gevelontwerp van een pand is niet gewenst. Ook een reliëfrijke gevelcompositie is van belang om de beeldkwaliteit doorheen het plangebied te garanderen.

Op het niveau van het bouwblok dient een menging van functies aanwezig te zijn. Dit principe wordt niet enkel nagestreefd binnen de plancontour, maar ook op niveau van het individuele bouwblok. Functies met een hoge verkeersgeneratie (kantoren, supermarkt, ...) en -attractie worden dicht bij de invalswegen (lokale ontsluitingswegen) voorzien, waardoor een duidelijke ontsluitingsstructuur wordt bekomen en op die manier het aantal verkeersbewegingen in het gebied wordt gereduceerd.

De meest dichte ontwikkelingen zijn gecentraliseerd rond het station en de stationsparkkamer zodat ze op die manier hun grotere vraag naar mobiliteit eenvoudiger kunnen afwikkelen met het openbaar vervoer.

Deze locatieprincipes worden programmatorisch vastgelegd door de BVO's functioneel vast te leggen op bouwblokniveau.

Binnen de bouwblokken wordt ook een woningmix nagestreefd. Dit gebeurt op twee verschillende manieren. Enerzijds leggen we kwalitatieve, gedifferentieerde streefcijfers voor de BVO en de NVO per woonentiteit vast. Deze bepalen de gemiddelde grootte, de verhouding tussen kleinere, gemiddelde en grote units. Anderzijds werken we met een mix van verschillende woningtypologieën. Dit resulteert soms in het vastleggen van een minimaal aantal grondgebonden woningen (GGW) en/of duplexappartementen (DUPA) binnen een bepaald bouwblok. Voor deze woningtypes leggen we een reeks kwalitatieve voorwaarden op zoals schakeling, inplanting, inrichting, ....



### 6.3.6 Fasering, overhevelbaarheid en inwisselbaarheid geven flexibiliteit in de ontwikkeling

#### Fasering

De (her)ontwikkeling van het plangebied dient een bepaalde volgorde te respecteren bij de ontwikkeling van de bouwblokken. We maken een onderscheid tussen ontwikkelingen die toegelaten zijn voorafgaand aan de uitvoerbaarheid van de Arsenaalverbinding (fase 0 en fase 1) en ontwikkelingen die pas toegelaten zijn na de uitvoerbaarheid van de Arsenaalverbinding (fase 2).

Er is beslist om de vooropgestelde fasering uit het masterplan voorafgaand aan de Arsenaalverbinding te volgen voor wat betreft de programmatorische bovengrens, maar wel meer flexibiliteit mogelijk te maken op vlak van locaties voor ontwikkelingen. De fasering in het RUP heeft eerder een programmatorische dan wel een locatiegebonden karakter. Aan de fasering worden uiteraard wel een aantal randvoorwaarden gekoppeld.

Voorafgaand aan de Arsenaalverbinding kunnen we twee soorten ontwikkelingen onderscheiden:

- ontwikkelingen die rechtstreeks via de ondergrondse stationsparking ontsluiten op de Tangent (fase 0);
- ontwikkelingen die voldoen aan bepaalde vooropgestelde randvoorwaarden (fase 1).

De ontwikkelingen die rechtstreeks via de ondergrondse stationsparking ontsluiten op de Tangent zijn verantwoord aangezien de lopende infrastructuurwerken rond het station voldoende kader vormen voor deze ontwikkelingen zonder de rest van het gebied te overbelasten.

Los van de ontsluiting op de Tangent, kunnen ontwikkelingen binnen het plangebied tevens voorzien worden in de bouwblokken waarvan de gronden voldoen aan minstens één van de volgende voorwaarden:

- gronden die behoren tot een brownfieldconvenant en waarop een bronvervuiling aanwezig is, zodat ze kunnen gesaneerd worden;
- gronden die palen aan het toekomstige park en er dus een deel al van kunnen realiseren;
- gronden die braakliggend zijn bij inwerkingtreding van het RUP.

De ontwikkelingen op deze gronden vertrekken vanuit een maximaal programma dat is bepaald op basis van de conclusies van het plan-MER. Het realiseren van een groter programma, zonder zekerheid over de uitvoerbaarheid van de Arsenaalverbinding, zou immers een te grote impact hebben op vlak van mobiliteit. Het totale maximale programma van deze fase, uitgedrukt in BVO, wordt als volgt vastgelegd voor de verschillende functies:

- wonen: maximaal 38.160m<sup>2</sup>, met een maximale BVO aan wonen per aanvraag van 20.400m<sup>2</sup>;
- kantoren en diensten: maximaal 18.000m<sup>2</sup>;
- commerciële voorzieningen: maximaal 9.275m<sup>2</sup>.

De overige ontwikkelingen in het plangebied (fase 2) kunnen enkel worden uitgevoerd wanneer er voldaan is aan volgende, cumulatieve voorwaarden:

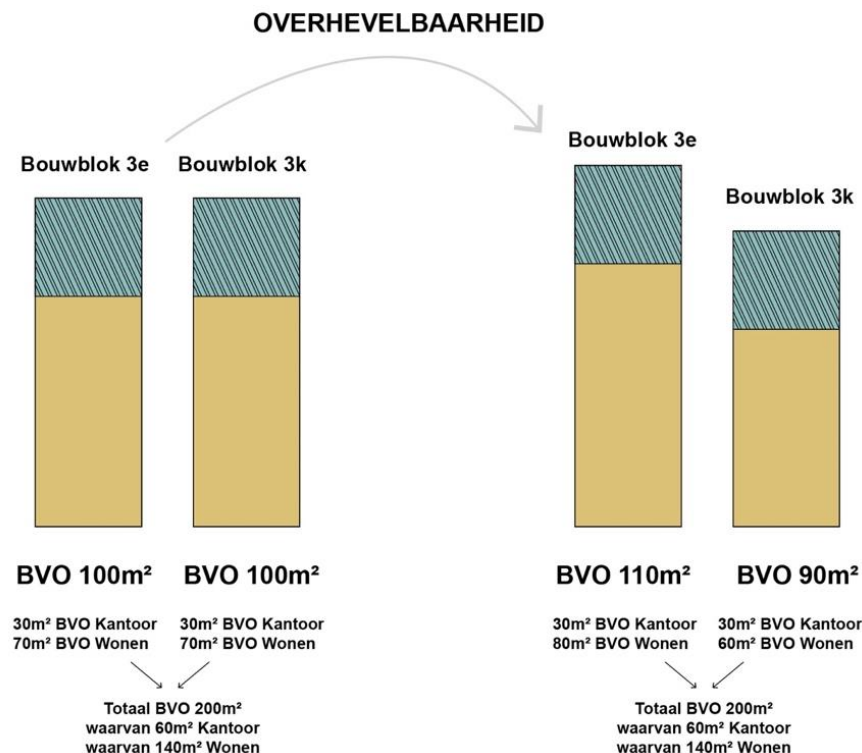
- de Arsenaalverbinding is definitief vergund en uitvoerbaar;
- de verbindingen voor gemotoriseerd verkeer palend aan het desbetreffende bouwblok zijn gerealiseerd en in gebruik genomen, zijn vergund of maken integraal deel uit van een vergunningsaanvraag.

Voor de ontwikkelingen in fase 1 en/of fase 2 kan wel, voorafgaand aan de Arsenaalverbinding, een verkavelingsvergunning (zonder stedenbouwkundige handelingen) verleend worden teneinde ontwikkelingsprocessen vlotter op elkaar te kunnen laten opvolgen. Deze omgevingsvergunning kan wel stedenbouwkundige handelingen omvatten voor het bouwrijp maken van een terrein (onder meer aanleg van wegenis).

## Overhevelbaarheid

Om flexibiliteit in de toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken voorziet het RUP in overhevelbaarheid van het bouwprogramma tussen bouwblokken. Dit principe kan enkel toegepast worden door meerdere, aangrenzende bouwblokken binnen eenzelfde deelgebied in **één omgevingsvergunningsaanvraag voor het verkavelen van gronden** of **globale omgevingsvergunningsaanvraag** op te nemen. De omgevingsvergunning geldt dan voor de totaliteit van de programma's van de bouwblokken die het onderwerp zijn van de omgevingsvergunningsaanvraag.

De onderstaande visualisatie verduidelijkt het overhevelbaarheidsprincipe dat de mogelijkheid biedt om BVO van een activiteit (wonen, kantoren en diensten, commerciële voorzieningen of publieke voorzieningen) over te hevelen tussen aangrenzende bouwblokken.



De overhevelbaarheid kan enkel toegelaten worden onder volgende voorwaarden:

- de totale BVO van de betrokken bouwblokken mag niet meer bedragen dan de som van de vastgelegde BVO's van de afzonderlijke bouwblokken;
- de totale BVO per activiteit van de betrokken bouwblokken mag niet meer bedragen dan de som van de vastgelegde BVO's per activiteit van de afzonderlijke bouwblokken;
- de overhevelbaarheid mag niet leiden tot het overschrijden van het maximale gabarit bepaald door het basement en de optoppingen per bouwblok;
- de overhevelbaarheid mag niet leiden tot het overschrijden van het maximaal aantal bouwlagen per bouwblok;
- de overhevelbaarheid moet leiden tot een betere stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit en mag niet strijdig zijn met de algemene inrichtingsprincipes voor de bouwblokken.

## Inwisselbaarheid

Flexibiliteit wordt binnen het RUP ook gefaciliteerd door inwisselbaarheid van het bouwprogramma tussen bouwblokken. Van dit principe kan enkel gebruik gemaakt worden door meerdere, aangrenzende bouwblokken in **één omgevingsvergunningsaanvraag voor het verkavelen van gronden** of **globale omgevingsvergunningsaanvraag** op te nemen. De omgevingsvergunning geldt dan voor de totaliteit van de programma's van de bouwblokken die het onderwerp zijn van de omgevingsvergunningsaanvraag.

De onderstaande visualisatie verduidelijkt het inwisselbaarheidsprincipe dat de mogelijkheid biedt om BVO van een activiteit (wonen, kantoren en diensten, commerciële voorzieningen of publieke voorzieningen) in te wisselen tussen aangrenzende bouwblokken.



De inwisselbaarheid kan enkel toegelaten worden onder volgende voorwaarden:

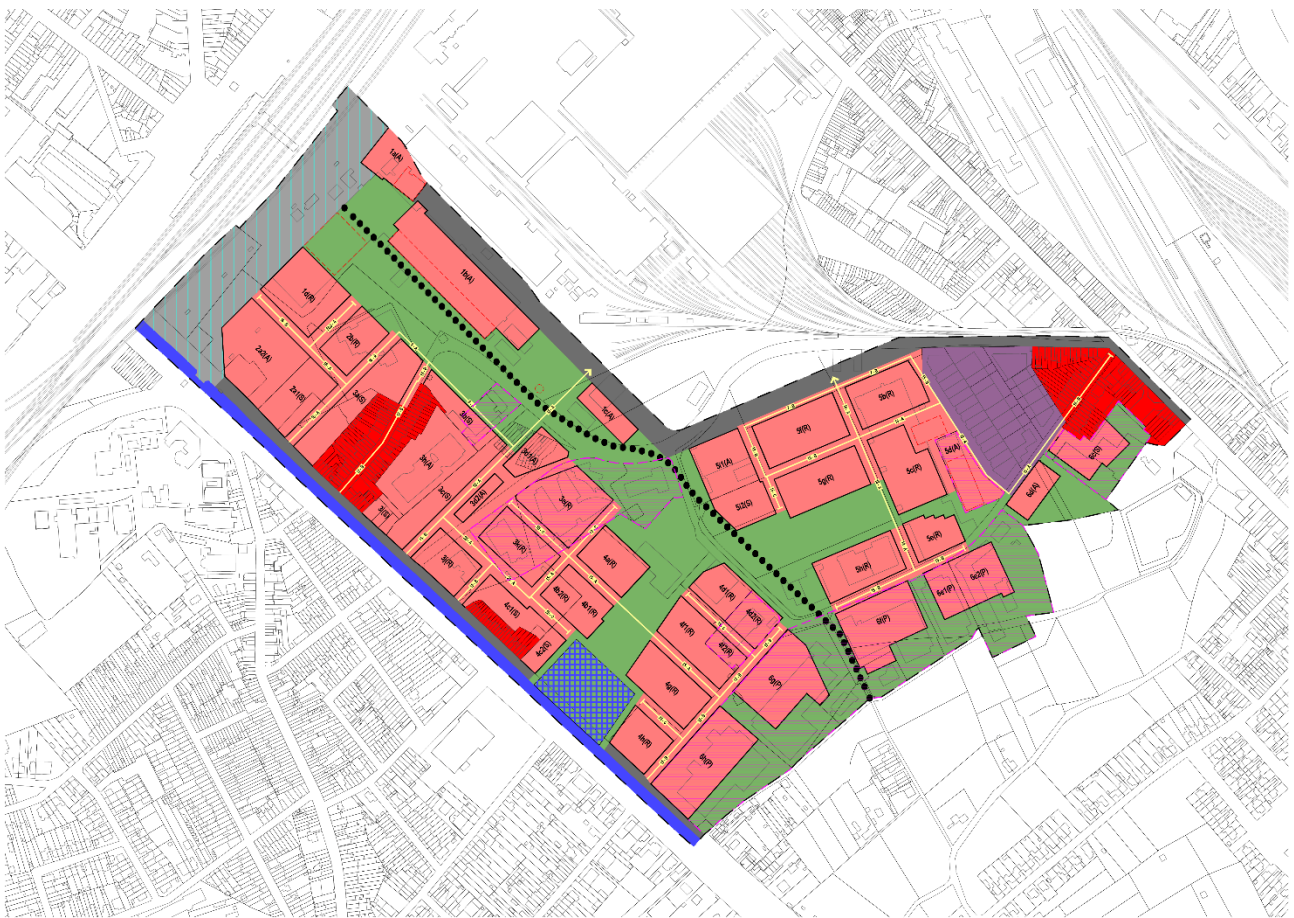
- de totale BVO van de betrokken bouwblokken mag niet meer bedragen dan de som van de vastgelegde BVO's van de afzonderlijke bouwblokken;
- de totale BVO per activiteit van de betrokken bouwblokken mag niet meer bedragen dan de som van de vastgelegde BVO's per activiteit van de afzonderlijke bouwblokken;
- de totale BVO per betrokken bouwblok moet gelijk blijven;
- de inwisselbaarheid mag niet leiden tot het overschrijden van het maximale gabarit bepaald door het basement en de optoppingen per bouwblok;
- de inwisselbaarheid mag niet leiden tot het overschrijden van het maximaal aantal bouwlagen per bouwblok;
- de inwisselbaarheid moet leiden tot een betere stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit en mag niet strijdig zijn met de algemene inrichtingsprincipes voor de bouwblokken.

### 6.3.7 Kantelmomenten geven rechtszekerheid op zowel korte als middellange termijn

Kantelmomenten zijn bedoeld voor de bestaande bedrijven binnen het plangebied. Dit principe laat toe dat de mogelijkheden voor de actuele bedrijfsactiviteiten kunnen verderzetten tot de activiteiten stopgezet worden of de bedrijfsgebouwen op deze locatie verdwijnen.

Het kantelmoment is gekoppeld aan de sloop van de bestaande constructies. Na het kantelmoment wordt overgegaan naar de nieuwe bestemming volgens het RUP en zullen de voorschriften van de nieuwe bestemmingen onomkeerbaar in werking treden.

De kantelmomenten zijn gelegen aan de Bautersemstraat, de Motstraat, de Mollestraat, de Zeutestraat, de Werfheide en de Dellingsstraat.



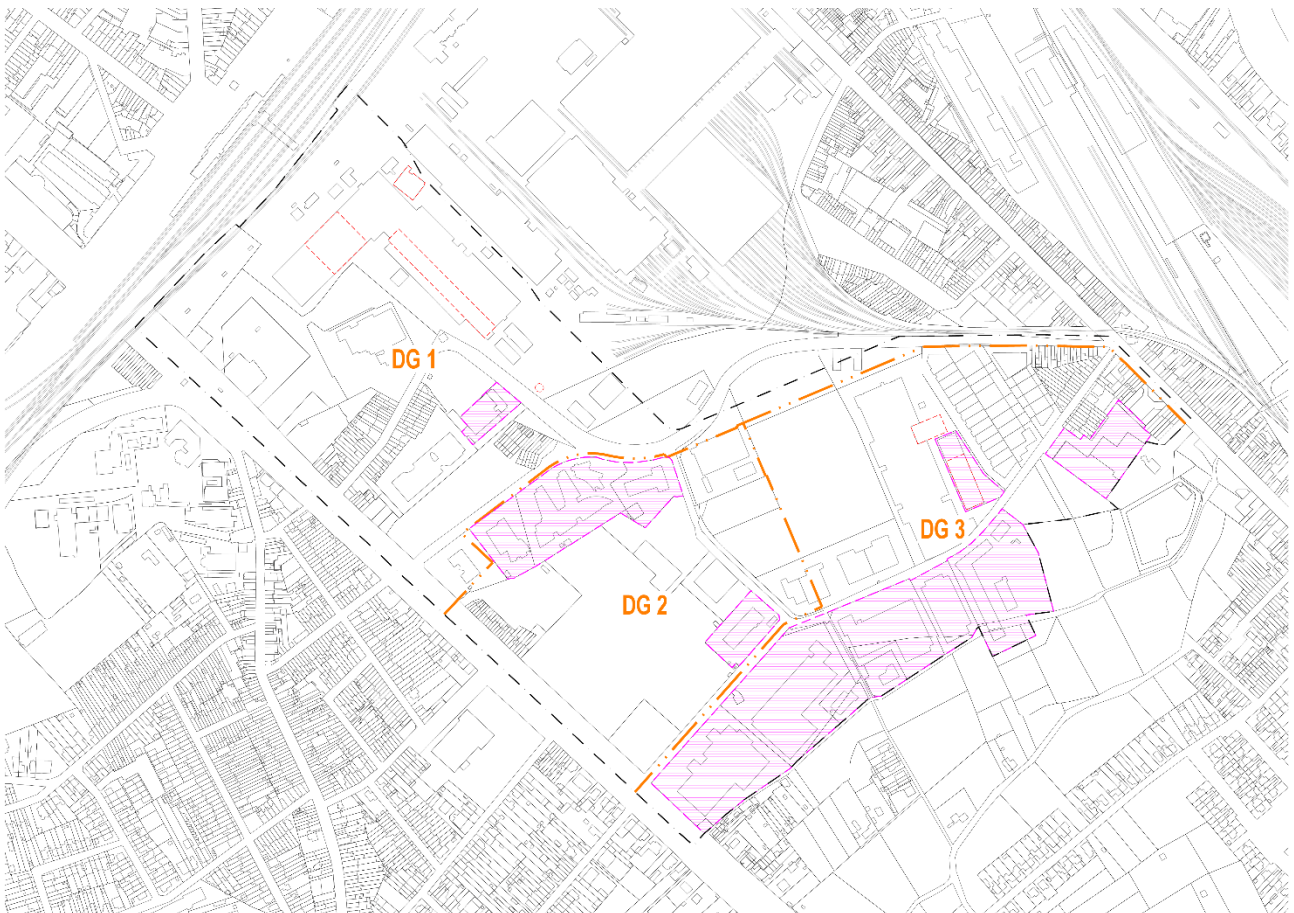
### 6.3.8 Deelgebieden als ruimtelijk-functioneel samenhangende gehelen

Het plangebied wordt onderverdeeld in drie deelgebieden, die elk een homogeen en coherent karakter kennen en die onafhankelijk van elkaar kunnen ontwikkelen.

Deelgebied 1 is opgebouwd rond de grotere publieke infrastructuur- en bouwprojecten. Dit deelgebied omvat onder meer de Arsenalverbinding, de sporthal, het Stationsgebied, het stationsplein, de brug en het parkeergebouw.

Deelgebied 2 is opgebouwd rond de toekomstige jachthavenparkkamer en de waterparkkamer die een onderlinge sterke ruimtelijke relatie kennen. Het deelgebied omvat ook de bestaande gebouwen en activiteiten van onder meer het Rode Kruis, Kluwer en De Lijn die in één gebied worden bekeken en vervat zitten in de kantelmomenten.

Deelgebied 3 is opgebouwd rond het toekomstig park langs het bos van Betzenbroeck en de nieuwe ontwikkelingen tussen het park en de Arsenalverbinding. Het deelgebied omvat ook de bestaande gebouwen en voornamelijk logistieke activiteiten langs de Dellingsstraat en de Zeutestraat die vervat zitten in de kantelmomenten. De bestaande kmo-zone en de woonzones langs de Motstraat en de Leuvensesteenweg sluiten ruimtelijk aan bij dit deelgebied.







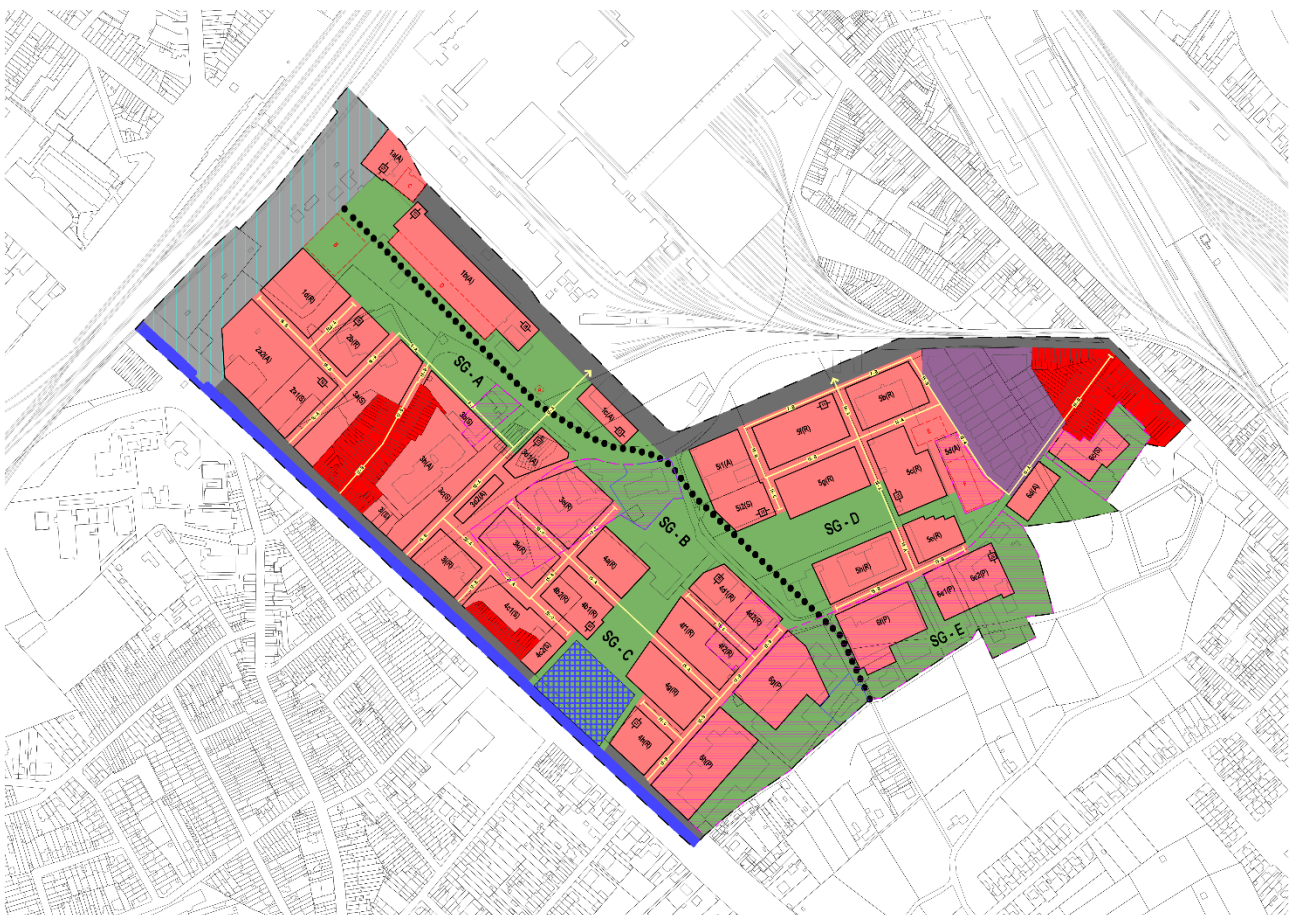
## **7 TOELICHTING BIJ HET GRAFISCH PLAN EN DE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN**

## 7.1 Grafisch plan

Vanuit de gewenste toestand worden volgende bestemmingen in het RUP gehanteerd:

- Grondbestemming(en):
  - Woongebied;
  - Gebied voor stedelijke economie;
  - Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur;
  - Stationsgebied;
  - Gebied voor waterweginfrastructuur;
  - Gebied voor stedelijk groen;
  - Gebied voor stedelijke ontwikkeling;
- Bestemming(en) in overdruk:
  - Gebied voor jachthaven;
  - Verbinding voor langzaam verkeer;
  - Verbinding voor gemotoriseerd verkeer;
  - Toren;
  - Waardevol erfgoed;
  - Kantelmomenten.

Het grafisch plan geeft aan welke gronden tot welke bestemming behoren.



## 7.2 Vertaling in stedenbouwkundige voorschriften

### 7.2.1 Grondbestemming(en)



#### *Woongebied*

Het woongebied is bestemd voor wonen en aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen. Onder aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen worden verstaan: kleinschalige (detail)handel, horeca, kantoren, diensten, kleinschalige ambacht en socioculturele voorzieningen. Deze activiteiten zijn toegelaten voor zover ze door hun aard, verkeersgeneratie, schaal en/of (milieu)hinder verweefbaar zijn en blijven met het wonen.



#### *Gebied voor stedelijke economie*

Het gebied voor stedelijke economie is bestemd voor de vestiging van niet-verweefbare, lokale bedrijven. De volgende activiteiten zijn toegelaten:

- productie, opslag, bewerking en verwerking van goederen;
- onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten;
- stedelijke maakactiviteiten.

De activiteiten zijn toegelaten voor zover ze door hun aard, verkeersgeneratie en/of schaal niet storend zijn en blijven met de omliggende woonomgeving. De activiteiten mogen ook geen abnormale hinder, met inbegrip van water-, bodem- en luchtverontreiniging, geluidshinder, geurhinder en trillingen veroorzaken voor de omgeving. Ze moeten voldoen aan de voorschriften die door de overheid ter zake nu en in de toekomst worden opgelegd.



#### *Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur*

Dit gebied is bestemd voor verkeers- en vervoersinfrastructuur en aanhorigheden. In deze zone gaat het meer specifiek over de geplande Arsenaalverbinding, delen van de Leuvensesteenweg en de Motstraat en delen van de Hanswijkvaart en de Muizenvaart.



#### *Stationsgebied*

Het stationsgebied is bestemd voor infrastructuur voor openbaar vervoer, wegeninfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast is dit gebied ook bestemd voor openbare (verblijfs)ruimtes, openbaar groen en complementaire en ondersteunende voorzieningen.

Het gebied omvat de zone parallel aan het spoor die deel uitmaakt van de stationsomgeving. Het gebied biedt plaats aan onder meer een deel van het stationsgebouw, weg- en spoorinfrastructuur (bv. parkings, tunnels, ...), een openbaar vervoersknooppunt (bv. busstation), een publieke ruimte (bv. een plein), complementaire functies aan de sporenbundels en in het stationsgebouw en een fietsnelweg. Een aantal van deze infrastructuren zijn reeds gerealiseerd.



#### *Gebied voor waterweginfrastructuur*

Dit gebied is bestemd voor waterweginfrastructuur en aanhorigheden. Het gaat meer bepaald over de zone bij het Kanaal Leuven-Dijle.

**SG*****Gebied voor stedelijk groen***

Het gebied voor stedelijke groen is bestemd voor de aanleg van een multifunctioneel openbaar park met respect voor de ecologische, waterbergende, landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het gebied. Binnen dit gebied zijn natuurbehoud, bosbouw, landschapszorg en recreatie nevensgeschikte functies. Het park vervult ook een sociale, een culturele, een educatieve en een esthetische functie.

Bij de verdere concretisering van het park dienen volgende vier pijlers van harmonisch park- en groenbeheer te worden toegepast:

- de maatschappelijke noden van de parkgebruiker;
- het behoud en de versterking van de natuurwaarden;
- het beperken van de afstroom van hemelwater en het toelaten van infiltratievoorzieningen;
- de bescherming van het leefmilieu.

 ***Gebied voor stedelijke ontwikkeling***

Het gebied voor stedelijke ontwikkeling is bestemd voor een gemengd stedelijk programma waarbinnen volgende activiteiten zijn toegelaten:

- wonen;
- kantoren;
- diensten;
- stedelijke maakactiviteiten;
- commerciële voorzieningen;
- publieke voorzieningen;
- onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten.

Kantoren, diensten, stedelijke maakactiviteiten, commerciële voorzieningen, publieke voorzieningen en onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten zijn toegelaten voor zover ze door hun aard, verkeersgeneratie, schaal en/of (milieu)hinder verweefbaar zijn en blijven met het wonen. Commerciële en publieke voorzieningen dienen te worden geclusterd aan de belangrijke publieke ontmoetingsplekken binnen het plangebied om levendigheid op deze plekken te creëren en de (economische) levensvatbaarheid van deze voorzieningen te garanderen. Milieubelastende bedrijvigheid, grootschalige logistieke bedrijvigheid, grootschalige commerciële voorzieningen (met uitzondering van een supermarkt) zijn niet toegelaten.

## 7.2.2 Bestemming(en) in overdruk

***Gebied voor jachthaven***

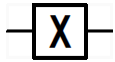
Dit gebied omvat een deel van het gebied voor stedelijk groen waar de nieuwe jachthaven kan worden voorzien.

***Verbinding voor langzaam verkeer***

Deze hoofdverbinding voor langzaam verkeer heeft betrekking op het centrale pad doorheen het gebied voor stedelijk groen tussen het station en de wijk Spreeuwenhoek. De nadruk van deze verbinding ligt op het recreatief karakter.

**Verbinding voor gemotoriseerd verkeer**

Deze verbindingen zijn bestemd voor openbare wegeninfrastructuur en aanhorigheden voor gemotoriseerd verkeer en/of langzaam verkeer. Ze zijn weergegeven op het grafisch plan en geven de aslijn aan van het openbaar domein.

**Toren**

Deze symbolische aanduiding binnen het gebied voor stedelijke ontwikkeling op het grafisch plan geeft aan dat de bebouwing op deze plaats wordt vormgegeven als een toren. Er wordt tevens aangegeven wat het maximaal aantal bouwlagen mag zijn van de toren boven het maaiveldniveau.

**Waardevol erfgoed**

De zone of het gebouw aangeduid met deze overdruk heeft grote erfgoedwaarden. Op voorwaarde van behoud of versterking van deze erfgoedwaarden, wordt een zorgvuldig nieuw programma toegelaten.

**Kantelmomenten**

De zone aangeduid met deze overdruk geeft de overgangssituatie weer tussen twee bestemmingen, meer bepaald de bestemming vóór en de bestemming na het kantelmoment. Het kantelmoment is gekoppeld aan de sloop van alle bestaande constructies op een perceel.

Vóór het kantelmoment is het gebied onder de overdrukzone bestemd voor openbare voorzieningen, kmo's en kantoor. De volgende activiteiten zijn toegelaten:

- werkplaatsen en opslagplaatsen, die noch qua uitzicht als qua exploitatie hinderlijk en/of gevaarlijk zijn voor de omgeving;
- burelen;
- woningen voor directie of het bewakingspersoneel. Er wordt slechts één woning per bedrijf toegelaten. De bedrijfsgebouwen dienen vooraf of gelijktijdig met de woning opgetrokken te worden.

Na het kantelmoment treedt de bestemming, zoals aangeduid op het grafisch plan, onomkeerbaar in werking. De bestemmingen zijn respectievelijk:

- gebied voor stedelijk groen;
- verbinding voor langzaam verkeer;
- verbinding voor gemotoriseerd verkeer;
- gebied voor stedelijke ontwikkeling.

## 7.3 Op te heffen voorschriften

Bij inwerkingtreding van het RUP worden de onderstaande voorschriften opgeheven:

- de algemene voorschriften van het gewestplan Mechelen voor die (delen van) percelen die gelegen zijn binnen het plangebied van dit RUP;
- de algemene voorschriften van het BPA 36/5 voor die (delen van) percelen die gelegen zijn binnen het plangebied van dit RUP;
- de algemene voorschriften van het RUP Spreeuwenhoek-Venne voor die (delen van) percelen die gelegen zijn binnen het plangebied van dit RUP.

De volledige voorschriften van het BPA 36/5 zijn als additioneel dossierstuk 2 toegevoegd aan dit RUP.

## 7.4 Toetsing ten aanzien van het planologisch kader

### 7.4.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het RSV stelt dat deze zone gelegen is in stedelijk gebied. In het RUP is er specifiek aandacht voor de belangrijkste elementen binnen zulke zones:

- het stimuleren en concentreren van verschillende activiteiten;
- het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door een strategische stedelijk projecten;
- het voorzien van hedendaagse woningtypologieën en kwalitatieve woonomgevingen;
- het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid.

Er is in het RUP specifiek aandacht voor multifunctionaliteit, het aanbieden van verschillende en kwalitatieve woonvormen, het realiseren van kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer (station van Mechelen), het inrichten van kwalitatieve openbare groenruimtes, .... We kunnen stellen dat deze activiteiten en ontwikkelingen binnen het RUP Ragheno conform de bepalingen van het RSV zijn.

### 7.4.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

De strategische visie van het BRV formuleert in functie van het nastreven van een palet van leefomgevingen 10 kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling met het oog op een goede inrichting in projecten. Binnen het RUP Ragheno kunnen we stellen dat er binnen de voorschriften ten minste aandacht is voor de volgende kernkwaliteiten:

- een gedeeld en meervoudig gebruik;
- robuustheid en aanpasbaarheid;
- herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving;
- waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap;
- biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit;
- klimaatbestendigheid;
- energetische aspecten;
- economische vitaliteit.

We kunnen stellen dat het RUP Ragheno voldoet aan het toekomstbeeld en de strategische doelstellingen van het BRV.

### 7.4.3 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan Antwerpen stelt dat Mechelen een logistiek middelpunt tussen verschillende stedelijke en open ruimte gebieden is. Binnen deze zone staat het creëren van ruimte voor bijkomende stedelijke functies centraal. De beschikbare ruimte voor wonen en bedrijvigheid in het Mechelse is beperkt.

Het RUP Ragheno voorziet in de realisatie van een kwalitatief gebied dat zowel voorziet in ruimte voor wonen als voor bedrijvigheid op een strategisch gelegen locatie. De realisatie van dit gebied, met inbegrip van de nieuwe publieke groenruimte zorgt voor een vernieuwing van het stedelijke weefsel. We kunnen stellen dat het RUP Ragheno voldoet aan de doelstellingen van het provinciaal ruimtelijk structuurplan Antwerpen.

#### 7.4.4 Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen

Momenteel is enkel de conceptnota (Nota Ruimte) van dit beleidsplan beschikbaar. Binnen deze nota zijn er grote ruimtelijke principes en strategieën voor een strategische visie op het ruimtelijk beleid geformuleerd. Er wordt getracht om een antwoord te formuleren op actuele vragen zoals:

- Hoe kunnen we onze ruimte vormgeven?
- Waar kunnen we ruimte voorzien voor recreatie, werken, wonen, natuur, ...?
- Hoe kunnen we deze functies een plaats geven en met elkaar verweven, gezien de beperkte ruimte?

Binnen het RUP Ragheno wordt er via de voorschriften en het grafisch plan een duidelijke visie gegeven over het plangebied. Veel zones zetten binnen het RUP daarbij bewust in op de verweving en menging van verschillende functies. Doordat het beleidsplan nog niet afgewerkt is, is een directe toetsing aan het RUP echter niet mogelijk.

#### 7.4.5 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Mechelen

Binnen de **gewenste ruimtelijke structuur** is het plangebied gelegen in deelgebied “Ontwikkelingsband tussen twee stations”. Het GRS stelt dat de invulling van het gebied van Arsenaal inspeelt op de behoefte aan kwalitatieve ruimte voor hoogwaardig werken en wonen. Er moeten stedelijke dichtheden gerealiseerd worden voor wonen en de kantoorontwikkeling moet plaatsvinden in de nabijheid van het treinstation. Het Park van Ragheno en het Arsenaal kennen een samenhangende ontwikkeling, waarbij het programma voor dit gebied moet voorzien in een vermenging van stedelijk wonen, stedelijke voorzieningen en hoogwaardig werken. De schaal van het project is uitdrukkelijk regionaalstedelijk. Het RUP tracht deze gewenste ruimtelijke structuur te faciliteren. Het project zet in op hoogwaardig werken en wonen, waarbij er een overkoepelende visie komt voor het plangebied, met inbegrip van het park en de Arsenaalverbinding.

Binnen de **gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur** vormt de bestaande natuurlijke structuur het kader voor verdere ontwikkelingen. Langs de oevers van de natuurverbindingen kan de natuurfunctie verbeteren en toenemen door de ontwikkeling van strook-, lijn- en puntvormige elementen. In het RUP wordt de zone rondom de vallei van de Hanswijkbeek specifiek ingericht als zone voor stedelijk groen. Waar de gemengde stedelijke woonomgevingen contact maakt met het Kanaal Leuven-Dijle wordt er voorzien in een kwalitatief waterfront, waarbij er een optie wordt voorzien voor het realiseren van een jachthaven (in de zone voor stedelijk groen).

Binnen de **gewenste nederzettingenstructuur** dienen er bijkomende terreinen voor woningen en bedrijven uitgebouwd te worden, die het lokale niveau overstijgen. De zone langs de twee sporen wordt beoordeeld als een strategische locatie die uitermate geschikt is voor nieuwbouw. Het RUP zet deze doelstelling verder om door te voorzien in zowel zones die geschikt zijn voor nieuwe woningen als voor nieuwe bedrijven.

Binnen de **gewenste ruimtelijk-economische structuur** dient er bijzondere aandacht besteed te worden aan enerzijds een samenhangende ontwikkeling van kantoren en diensten rond de binnenstad. Hierbij komt de omgeving van het treinstation naar voren als een A-locatie voor de ontwikkeling van kantoren en diensten rondom de binnenstad. Anderzijds moeten de woongebieden ook verweven worden met economische functies. Deze mix van activiteiten draagt bij tot de levendigheid van het weefsel. Binnen het RUP wordt er zowel voorzien in economische functies als woonfuncties. Er is bijzondere aandacht voor de verweving van de verschillende functies, dit zowel op bouwblokniveau als binnen de de contour van het plangebied.

Binnen de **gewenste ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur** dient de bundeling en verdichting van activiteiten gekoppeld te worden aan die plekken binnen het vervoerssysteem waar de capaciteit voldoende is om opvang te realiseren. Binnen de zone rondom het station geldt een sterke gerichtheid op het openbaar vervoer terwijl de automobiliteit van minder belang is. Binnen het RUP wordt dit principe o.a. doorvertaald in het parkeerprincipe. Het gemotoriseerd verkeer heeft binnen het RUP ook een specifieke, hiërarchische ontsluiting die zelfs bepaald is tot op bouwblokniveau. Het netwerk voor de zwakke weggebruikers is hierbij veel

fijnmaziger en volgt de bouwblokkenstructuur. Hiermee speelt het RUP in op de gewenste structuur van het GRS. Hierbij heeft het Kanaal Leuven-Dijle ook een belangrijke rol als snelle en veilige fietsverbindingen over een grotere afstand. Ten slotte wordt er binnen het GRS de wens opgenomen om een en nieuwe ontsluiting van Dry Port doorheen het gebied Arsenaal te voorzien. Door de nieuwe verkeersstructuur van het RUP wordt hieraan voldaan.

Binnen de **gewenste landschappelijke structuur** worden de Mechelse waterlopen gedefinieerd als structuur-bepalende elementen in het landschap. De waterlopen een rol toegewezen krijgen als verbindend element zowel in het stedelijk gebied als in het buitengebied. Het RUP erkent deze waterlopen en zorgt voor een kwalitatieve integratie met hun directe omgeving.

#### 7.4.6 Beleidsplan Ruimte Mechelen (in opmaak)

Dit beleidsdocument is momenteel nog in opmaak. Er werden reeds enkele specifieke beleidskaders geformuleerd:

- Groeiende stad: we zoeken naar strategieën rond slim verdichten, verweving en meervoudig ruimtegebruik voor o.a. wonen, werken en voorzieningen. We zoeken de plekken waar nog gebouwd kan worden en waar niet meer.
- Groenblauwe stad: we werken instrumenten uit voor het maximaal behoud van de open ruimte, voor de vrijwaring en opwaardering van ons groenblauwe netwerk van natuur en water.
- Werkende stad: we zoeken oplossingen voor locatiebeleid, specialisatie of nichevorming, stadslandbouw en ruimte voor bedrijvigheid via o.a. verdichting en verweving.

We kunnen stellen dat het RUP Ragheno aandacht heeft besteed aan elk van deze beleidskaders. Doordat het document nog niet afgewerkt is, is een directe toetsing echter niet mogelijk.

#### 7.4.7 Mobiliteitsplan Mechelen

Binnen het mobiliteitsplan wordt de stationsomgeving wordt beschreven als een strategisch gelegen locatie met belangrijke economische potenties. Bij de ontwikkeling van dit gebied moet op een innovatieve manier met duurzaam ruimtegebruik worden omgegaan. Verdichting en een optimale benutting van de beperkte ruimte zijn belangrijke aandachtspunten. Er worden ook enkele belangrijke infrastructuurwerken besproken zoals de Tangent, nieuwe hoofdfietsroutes in de omgeving en de vernieuwing van de stationsomgeving. Het plangebied wordt beschreven als een uitgesproken A-locatie. Duurzame verplaatsingen moeten hier de norm zijn. Het autogebruik moet op deze locatie beperkt blijven. Het hanteren van een strengere parkeernorm vormt daarbij een belangrijke hefboom.

We kunnen stellen dat het RUP Ragheno voldoet aan de doelstellingen. De nieuw in te richten verkeersinfrastructuur heeft bovendien respect voor de bestaande wegategorisering.

#### 7.4.8 Beeldkwaliteitsplan publieke ruimte Mechelen

Het beeldkwaliteitsplan wil een visie op (middel)lange termijn ontwikkelen om eenheid na te streven in de publieke ruimte. Een eenheid in vormtaal en een eenheid in aanpak. Deze visie streeft naar een leefbare, aantrekkelijke en groene binnenstad.

Binnen het RUP wordt het gebied voor stedelijk groen (de publieke ruimte) overgedragen aan de stad Mechelen. Zij zullen dan ook rechtstreeks kunnen toezien op de realisatie van de gestelde voorwaarden in het beeldkwaliteitsplan. Hierdoor wordt de eenheid van de publieke ruimte verzekerd en voldoet het RUP aan de doelstellingen van het beeldkwaliteitsplan publieke ruimte Mechelen.



## 7.4.9 Mechelen in beweging

Mechelen in Beweging is een grootscheeps en noodzakelijk project om de toekomstige mobiliteitsstromen in en rond de stationsbuurt in goede banen te leiden. We onderscheiden hierbij verschillende belangrijke (deel)projecten:

- een nieuw dubbelspoor aan de huidige spoorlijn Brussel-Antwerpen;
- een nieuwe ontsluitingsweg tussen de Brusselsesteenweg en het Douaneplein ;
- een autotunnel tussen de Leuvensesteenweg en het station (Arsenaalverbinding);
- herbouw huidige trein- en busstation ;
- infrastructuur De Lijn;
- ....

Het RUP zorgt ervoor dat de projecten die binnen het plangebied gelegen zijn verder gefaciliteerd kunnen worden. Op deze manier kunnen we stellen dat het RUP Ragheno voldoet aan de doelstellingen van dit project.

## 7.4.10 Masterplan en ambitienota

Het masterplan Ragheno kent een bijzonder sterke doorvertaling binnen het RUP Ragheno. Hierbij werd een hoge detailleringsgraad niet geschuwd. Dit is onder meer zichtbaar in het specifiek formuleren van voorschriften op bouwblok niveau, het vastleggen van een geschikt programma per bouwblok, het vastleggen van gedetailleerde woontypologieën, .... Men kan stellen dat er een sterke doorwerking aanwezig is vanuit het masterplan naar het RUP, dit op een hiërarchische en realistische wijze. Op deze manier kan de beoogde ruimtelijke kwaliteit, die werd geformuleerd werd in het masterplan, in de praktijk gefaciliteerd en uitgevoerd worden door het RUP.

## 7.5 Doorwerking vanuit het plan-MER

### 7.5.1 Milderende maatregelen

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de **milderende maatregelen** die in het plan-MER werden aangegeven en hoe deze in het RUP worden doorgewerkt.

Discipline / Effect	Milderende maatregel	Doorwerking naar RUP
<b>Mens - mobiliteit</b>		
-	Geen	
<b>Geluid en trillingen</b>		
Verkeersgeluid	Voorzien van niet-woonfuncties langs de Motstraat (zijde Leuvensesteenweg).	In de voorschriften wordt opgenomen dat voor de bouwblokken 5b en 5f niet-residentiële functies maximaal in te planten zijn aan de Arsenalverbinding. → Gebied voor stedelijke ontwikkeling: artikel 9.6.2.15 §2 / artikel 9.6.2.18 §2
	Voorzien van extra geluidsisolatie langs de Motstraat (zijde Leuvensesteenweg).	In de voorschriften wordt opgenomen dat voor de bouwblokken 5b en 5f de akoestische normen voor woonegelegenheden tot een aanvaardbaar niveau moeten worden gebracht. → Gebied voor stedelijke ontwikkeling: artikel 9.6.2.15 §3 / artikel 9.6.2.18 §3

<b>Discipline / Effect</b>	<b>Milderende maatregel</b>	<b>Doorwerking naar RUP</b>
Vaste geluidsbronnen	Oordeelkundige, beschutte opstelling, indien mogelijk in een inpandige technische ruimte.	In de voorschriften wordt specifieke bepalingen inzake de plaatsing van technische installaties op het dak. → Gebied voor stedelijke ontwikkeling: artikel 9.4.3 §9
<b>Lucht</b>		
-	Geen	
<b>Bodem en grondwater</b>		
-	Geen	
<b>Oppervlaktewater</b>		
Oppervlaktewaterkwantiteit	Inzetten op maximaal herbruik van regenwater, ook voor woonblokken en kantoren.  Afstroom van hemelwater beperken door in de parkzone: - buffervoorzieningen aan te leggen; - infiltratiemogelijkheden te voorzien waar de bodemkwaliteit dit toelaat.  De aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel.	In de voorschriften wordt maximaal herbruik van hemelwater opgenomen als maatregel om bij te dragen tot een waterneutrale site. → Gebied voor stedelijke ontwikkeling: artikel 9.4.10 §9  In de voorschriften wordt het gebruik van infiltratie- en/of buffervoorzieningen opgenomen als één van de pijlers van harmonisch park- en groenbeheer. → Gebied voor stedelijk groen: artikel 6.1 §2  In de voorschriften wordt opgenomen dat alle toekomstige werken en handelingen dienen te worden aangelegd met een gescheiden rioleringsstelsel. → Gebied voor stedelijke ontwikkeling: artikel 9.4.10 §8
<b>Biodiversiteit</b>		
-	Geen	
<b>Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie</b>		
-	Geen	
<b>Mens - ruimtelijke aspecten</b>		
Gebruikskwaliteit	Voldoende flexibiliteit in de functiemix.  Voldoende wooneenheden geschikt voor gezinnen te voorzien.	In de voorschriften worden de principes van overhevelbaarheid en inwisselbaarheid tussen aangrenzende bouwblokken binnen eenzelfde deelgebied opgenomen. → Gebied voor stedelijke ontwikkeling: artikel 9.9.2 / artikel 9.9.3  In de voorschriften wordt een gemiddelde BVO van minimaal 120m <sup>2</sup> per woonentiteit opgenomen om een gezinsvriendelijk woonprogramma te bekomen. → Gebied voor stedelijke ontwikkeling: artikel 9.4.2 §1

Discipline / Effect	Milderende maatregel	Doorwerking naar RUP
	<p>Nastreven van voldoende lichtinval en beperking van schaduw voor wooneenheden door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- beperking van de bouwdiepte en/of bouwhoogte in de oost-west georiënteerde bouwblokken;</li> <li>- inplanten van niet-woonfuncties op de gelijkvloerse verdieping zonder rechtstreekse lichtinval.</li> </ul>	<p>In de voorschriften wordt opgenomen dat woonentiteiten principieel over een minimum aan lichtinval (bezonning) moeten beschikken.</p> <p>→ Gebied voor stedelijke ontwikkeling: artikel 9.3 §7</p>
<b>Mens - gezondheid</b>		
-	Geen	

### 7.5.2 Aanbevelingen en monitoring

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de **aanbevelingen** die in het plan-MER werden aangegeven en hoe deze al of niet in het RUP worden doorgewerkt.

Discipline / Effect	Aanbeveling	Doorwerking naar RUP
<b>Mens - mobiliteit</b>		
Verkeersafwikkeling	<p>Optimaliseren van de ontsluiting op de Leuvensesteenweg (tijdelijk).</p> <p>Ondersteunende maatregelen zoals bijkomende fietsinfrastructuur (al dan niet tijdelijk).</p>	<p>In de voorschriften wordt deze aanbeveling opgenomen in het toelichtend gedeelte.</p> <p>→ Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur: artikel 3.2</p> <p>In de voorschriften is het STOP-principe algemeen vastgelegd en worden werken en handelingen in functie van openbaar nut in alle bestemmingszones toegelaten.</p> <p>→ Algemene voorschriften: artikel 0.2 / artikel 0.7</p>
<b>Geluid en trillingen</b>		
Verkeersgeluid	<p>Gebruik van een geluidsarmer wegdek.</p> <p>Snelheidsreductie van 50 naar 30km/u.</p>	<p>Deze aanbeveling valt buiten de scope van het RUP. De technische mogelijkheden voor wegverhardingen evolueren immers steeds.</p> <p>Deze aanbeveling valt buiten de scope van het RUP.</p>
<b>Lucht</b>		
-	Geen	
<b>Bodem en grondwater</b>		
Bodemverontreiniging	Globaal bodemonderzoek om wijzigingen in saneringsnormen vast te stellen.	Onverminderd de voorschriften van het RUP dient de wetgeving inzake bodemsanering (VLAREBO) te allen tijde te worden nageleefd.

Discipline / Effect	Aanbeveling	Doorwerking naar RUP
	<p>Globale grondwatermodellering om effect herontwikkelingen op verontreiniging in kaart te brengen.</p> <p>Maximale afstemming tussen herontwikkeling en sanering (bv. ondergrondse constructies, fasering, ...).</p>	<p>Onverminderd de voorschriften van het RUP dient de wetgeving inzake bodemsanering (VLAREBO) te allen tijde te worden nageleefd.</p> <p>In de voorschriften wordt opgenomen dat gronden die behoren tot een brownfieldconvenant en waarop een bronvervuiling aanwezig is prioritair in aanmerking komen voor ontwikkeling, zodat ze gesaneerd kunnen worden.</p> <p>→ Gebied voor stedelijke ontwikkeling: artikel 9.9.1 §2</p>
<b>Oppervlaktewater</b>		
Oppervlaktewaterkwaliteit	Aanpakken van inbuizing Hanswijkbeek onder de Leuvensesteenweg en spoorwegbundel.	Het tracé van de Hanswijkbeek valt buiten de plancontour van het RUP.
<b>Biodiversiteit</b>		
Ruimtebeslag	<p>Maximaal behoud van aanwezige oudere inheemse bomen.</p> <p>Voorzien van aanplantingen met o.a. standplaatsgeschikte en inheemse plantensoorten.</p> <p>Voorkomen van verspreiding invasieve exoten.</p> <p>Afstemmen van de intensiteit van het beheer van de vegetatie op het gebruik van de openbare ruimte.</p>	<p>In de voorschriften wordt het maximaal behoud van deze bomen opgenomen.</p> <p>→ Algemene voorschriften: artikel 0.8 §5</p> <p>In de voorschriften worden deze aanplantingen opgenomen als één van de voorwaarden bij de opmaak van een beplantingsplan.</p> <p>→ Gebied voor stedelijk groen: artikel 6.2 §3</p> <p>→ Verbinding voor gemotoriseerd verkeer: artikel 8.2 §3</p> <p>→ Gebied voor stedelijke ontwikkeling: artikel 9.3 §3</p> <p>In de voorschriften worden deze aanplantingen opgenomen als één van de voorwaarden bij de opmaak van een beplantingsplan.</p> <p>→ Gebied voor stedelijk groen: artikel 6.2 §3</p> <p>→ Verbinding voor gemotoriseerd verkeer: artikel 8.2 §3</p> <p>→ Gebied voor stedelijke ontwikkeling: artikel 9.3 §3</p> <p>In de voorschriften wordt opgenomen dat bij aanleg van nieuwe of heraanleg van bestaande straten en publieke ruimten vergroening en ‘verblauwing’ dient te worden gerealiseerd volgens een aantal principes, waaronder ook beheer van vegetatie.</p> <p>→ Algemene voorschriften: artikel 0.8 §3</p>

<b>Discipline / Effect</b>	<b>Aanbeveling</b>	<b>Doorwerking naar RUP</b>
	Aanleggen van waterpartijen en grachten conform principes van natuurtechnische milieubouw.	In de voorschriften wordt opgenomen dat in alle bestemmingszones dergelijke werken zijn toegelaten, voor zover de technieken van natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden. → Algemene voorschriften: artikel 0.3
	Mogelijkheid voorzien van groendaken en groengevels.	In de voorschriften wordt opgenomen dat groendaken en groengevels toegelaten zijn. → Gebied voor stedelijke ontwikkeling: artikel 9.4.3 §9
Versnippering	Voorzien van gebouwen voor nestgelegenheid (bv. mussen, vleermuizen, ...).	Deze aanbeveling gaat verder dan de detailleringsgraad van het RUP.
Verstoring door licht	Onderzoeken waar en wanneer verlichting noodzakelijk is en toepassen van slimme en/of tijdelijke verlichting.	Deze aanbeveling gaat verder dan de detailleringsgraad van het RUP.
<b>Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie</b>		
Verlies erfgoedwaarde	Streven naar herbestemming van aanwezige erfgoedwaarden (ook de niet beschermde), met respect voor het monumentale karakter.	In de voorschriften wordt ook het behoud van de erfgoedwaarde van niet beschermde gebouwen opgenomen aangezien het de wens is om de rijke (industriële) geschiedenis te laten doorklinken in de toekomstige stadsopzet. → Waardevol erfgoed: artikel 10
<b>Mens - ruimtelijke aspecten</b>		
Gebruikskwaliteit	Rekening houden met ontwerprichtlijken uit de windstudie.	In de voorschriften worden verschillende bepalingen opgenomen met betrekking tot windcomfort. → Algemene voorschriften: artikel 0.8 §9 → Stationsgebied: artikel 4.2 §2 → Gebied voor stedelijk groen: artikel 6.3 §8 en §9 → Gebied voor stedelijke ontwikkeling: artikel 9.3 §6 / artikel 9.4.7 §6
<b>Mens - gezondheid</b>		
-	Geen	



## **8 RUIIMTEBALANS**

## 8.1 Ruimtebalans

Een ruimtebalans omvat de wijzigingen van categorieën van gebiedsaanduidingen van de bestemmingsgebieden voor het van kracht worden van het RUP (de bronbestemming) enerzijds en bij het van kracht worden van het RUP (de doelbestemming) anderzijds.

Categorie van gebiedsaanduiding (artikel 2.2.6 §2 VCRO)	Bron- bestemming <sup>(1)</sup>	Doel- bestemming <sup>(2)</sup>	Vershil
Wonen	3,77ha	29,40ha	+25,63ha
Bedrijvigheid	46,17ha	2,22ha	-43,95ha
Recreatie	-	-	-
Landbouw	-	-	-
Bos	-	-	-
Overig groen	0,18ha	16,05ha	+15,87ha
Reservaat en natuur	-	-	-
Lijninfrastructuur	5,97ha	8,42ha	+2,45ha
Gemeenschaps- en nutsvoorzieningen	-	-	-
Winning van oppervlaktedelfstoffen	-	-	-
Niet gecategoriseerd	-	-	-
<b>Saldo</b>	<b>56,09ha</b>	<b>56,09ha</b>	<b>0,00ha</b>

<sup>(1)</sup> in casu het gewestplan Mechelen, het BPA 36/5 en het RUP Spreeuwenhoek-Venne

<sup>(2)</sup> in casu het voorliggende RUP Ragheno

## 8.2 Register van de plancompensaties

Het RUP omvat een bestemmingswijziging van het gewestplan en/of bijzonder plan van aanleg waarbij de categorieën van gebiedsaanduiding, waaronder de bestemmingen van de betrokken percelen ressorteren, veranderen én waarop de regeling van een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een compensatie van toepassing kan zijn. Een grafisch register en de legende van het register is toegevoegd aan dit RUP.

Categorie van gebiedsaanduiding Bestaand	Categorie van gebiedsaanduiding Nieuw	Regeling
Bedrijvigheid	Wonen	PLANBATEN
Bedrijvigheid	Groen	PLANSCHADE
Wonen	Groen	PLANSCHADE



## **9 RUIMTELIJKE VEILIGHEIDSRAPPORTAGE**

## 9.1 Inleiding

De Vlaamse Regering keurde op 26 januari 2007 het besluit houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage definitief goed. Dit besluit geeft uitvoering aan het decreet houdende de algemene bepalingen van het milieubeleid en werd van kracht op 29 juni 2007. Artikel 4.4.1 §2 van dit decreet bepaalt immers dat de Vlaamse regering de criteria moet vaststellen om te bepalen of de opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) bij een gewestelijk, provinciaal of gemeentelijk RUP al dan niet vereist is. Op 17 februari 2017 wijzigde de Vlaamse Regering het besluit en werd de RVR-toets verplicht bij de opmaak van een RUP.

De VCRO voorziet dat in de startnota moet nagegaan worden of het plan een invloed heeft op de risico's en mogelijke gevolgen van een zwaar ongeval in een Seveso-inrichting, enerzijds omwille van de ligging van het plangebied, anderzijds omwille van de geplande ontwikkelingen zelf. Dit wordt nagegaan met behulp van de RVR-toets. Indien uit de RVR-toets blijkt dat het plan geen invloed heeft op de risico's of de gevolgen van een zwaar ongeval, dan moet RVR opgemaakt worden. De beslissing uit de RVR-toets kan onmiddellijk toegevoegd worden aan de startnota. Indien uit de RVR-toets blijkt dat het plan mogelijks een invloed heeft op de risico's of de gevolgen van een zwaar ongeval, dan dient het plan voorgelegd te worden aan het Team Externe Veiligheid die beslist of er voor het plan al dan niet een RVR dient opgemaakt te worden. Het Team Externe Veiligheid zal in dit geval lid worden van het planteam in functie van het op te maken RVR.

## 9.2 Beslissing

Op 10 oktober 2019 werd in het kader van de opmaak van de startnota de RVR-toets doorlopen waaruit kon worden besloten dat **de opmaak van een RVR niet noodzakelijk is en dat het plan niet moet voorgelegd worden aan het Team Externe Veiligheid.**

**uw bericht van**  
10/10/2019

**uw kenmerk**

**ons kenmerk**  
RVR-AV-1107

**bijlagen**  
Gegevens RVR-toets

Betreft: Beslissing RVR-toets inzake RUP "RUP Raghenò"

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn<sup>1</sup> dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen<sup>2</sup> enerzijds en aandachtsgebieden<sup>3</sup> anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Onderstaande aftoetsing heeft specifiek betrekking op het aspect externe mensveiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

Uitgaande van de verkregen informatie (ingevoerd in de RVR-toets op 10/10/2019, met ref. RVR-AV-1107), kan worden geconcludeerd dat:

- Er geen bestaande Seveso-inrichting gelegen is binnen het plangebied;
- Het plangebied niet gelegen is binnen de consultatiezone van een bestaande Seveso-inrichting;
- Het inplanten van nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied niet mogelijk is, aangezien er binnen het plangebied enkel bestendigheid van bestaande bedrijvigheid wordt voorzien.

Voor wat betreft het aspect externe mensveiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem: het RUP dient niet verder voorgelegd aan het Team Externe Veiligheid en er dient **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** te worden opgemaakt.

Voor verdere informatie kan u terecht bij het Team Externe Veiligheid van het departement Omgeving via [seveso@vlaanderen.be](mailto:seveso@vlaanderen.be)

<sup>1</sup>Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn

<sup>2</sup>Inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn

<sup>3</sup>Gebieden zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage

## Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

<b>RUP ID nummer</b>	
<b>RUP titel</b>	RUP Ragheno
<b>Initiatiefnemer</b>	stad Mechelen
<b>Plangebied</b>	
<b>Toets uitgevoerd op</b>	10/10/2019
<b>Nabijheid bestaande Seveso-inrichtingen</b>	Voor zover op het moment van de toets bekend, liggen er GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het hierboven weergegeven plangebied

Daarnaast werden nog de volgende vragen beantwoord:

<b>Vraag</b>	Is er binnen het plangebied bedrijvigheid aanwezig of gepland?
<b>Antwoord</b>	Ja, er is bedrijvigheid aanwezig of gepland.
<b>Vraag</b>	Voorziet het RUP enkel bestendiging van bestaande bedrijvigheid of ook de mogelijkheid tot nieuwe bedrijvigheid?
<b>Antwoord</b>	Het plan omvat enkel bestendiging van bestaande bedrijvigheid.