

PLENAIRE VERGADERING VOORONTWERP RUP & ONTWERP MER RAGHENO (MECHELEN)

VERGADERING: 27/01/2022

LOCATIE: DIGITAAL

DEFINITIEF VERSLAG: 28/02/2022

REACTIES OP HET ONTWERPVERSLAG ZIJN IN GROEN WEERGEGEVEN

Naam	functie	e-mail	aanwezig
Sofie Kuylen	Stad Mechelen, Afdeling Projecten & Planning, Team Stadsontwikkeling	sofie.kuylen@mechelen.be	x
Tine Vennekens	Stad Mechelen, Afdeling Projecten & Planning, Team Ruimtelijke Planning	tine.vennekens@mechelen.be	x
Wim Vandevorst	Stad Mechelen, Afdeling Projecten & Planning, Team Stadsontwikkeling	wim.vandevorst@mechelen.be	x
Joris Huijbregts	Stad Mechelen, Afdeling Projecten & Planning, Team Mobiliteit	joris.huijbregts@mechelen.be	x
Alex Eekelaers	Stad Mechelen, Milieudienst	alex.eekelaers@mechelen.be	x
Jan Nijs	IGEMO, ruimtelijk procesmanager	jan.nijs@igemo.be	x
Dirk De Loecker	Plan+, ruimtelijk planner	dirk@plan-plus.be	x
Jörgen Van der Aa	Plan+, ruimtelijk planner	jorgen@plan-plus.be	x
Bieke Cloet	Tractebel	bieke.cloet@tractebel.engie.com	x
Wim Van Asschot	Departement Omgeving	wim.vanasschot@vlaanderen.be	x
Veerle Timmermans	Team MER	veerle.timmermans@vlaanderen.be	x
Karine Blauw	Provincie Antwerpen, Dienst Ruimtelijke Planning	karine.blauw@provincieantwerpen.be	x

/	GECORO Mechelen	gecoro@mechelen.be	
Dieter Nuytten	Agentschap Onroerend erfgoed	dieter.nuytten@vlaanderen.be	x
Alde Verhaert	Agentschap Onroerend erfgoed	alde.verhaert@vlaanderen.be	x
/	Vlaamse Landmaatschappij	Advies-DSI.Antwerpen@vlm.be	
Filip Collet	Agentschap Natuur en Bos	filip.collet@vlaanderen.be	x
Annemie Noordman	Agentschap Innoveren en Ondernemen	annemie.noordman@vlaio.be	x
/	Agentschap Wonen-Vlaanderen	rup.wonen@vlaanderen.be	
Nathen Vos	Vlaamse Waterweg nv	Nathen.Vos@vlaamsewaterweg.be	x
Frank Leys	Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Afdeling Beleid	frank.leys@mow.vlaanderen.be	x
/	Vlaamse Milieumaatschappij	advisering_lucht@vmm.be watertoets@vmm.be	
/	Polderbestuur of bestuur van de watering	info@vvpw.be	
Judith Wouters	Agentschap Wegen en Verkeer, regiomanager Vlaamse Vervoersregio	judith.wouters@mow.vlaanderen.be	x
Kelly Cleymans	Agentschap Wegen en Verkeer	kelly.cleymans@mow.vlaanderen.be	x
Chris Van Damme	NMBS, extern raadgever	chris_vandamme@belgacom.net	x
Peter Weemaels	NMBS	peter.weemaels@belgiantrain.be	x
Geraldine Wellens	NMBS	geraldine.wellens@belgiantrain.be	x
Giel Colman	NMBS stations	giel.colman@belgiantrain.be	x
/	Infrabel	realestate.domain@infrabel.be	
Jeroen Jonckheere	De Lijn	jeroen.jonckheere@delijn.be	x
Griet Onraedt	Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij	griet.onraedt@ovam.be	x

/	Vlaamse Energie Agentschap	energie@vlaanderen.be	
/	Departement Cultuur, Jeugd, Sport en Media	fondscultureleinfrastructuur@vlaanderen.be	
Johan Smits	Gemeente Boortmeerbeek	johan.smits@boortmeerbeek.be	x
/	Gemeente Bonheiden	ruimtelijkeordening@bonheiden.be	
Caroline Boers	Zemst (incl. GECORO Zemst)	caroline.boers@zemst.be	x
/	Provincie Vlaams-Brabant	ruimtelijkeplanning@vlaamsbrabant.be	

1. PLANNING

- Voorlopige vaststelling van het ontwerp RUP: juni 2022
- Openbaar onderzoek: augustus-september 2022
- Definitieve vaststelling van het RUP: maart 2023

2. SCHRIFTELIJKE ADVIEZEN

De schriftelijke adviezen maken inherent deel uit van het verslag van de plenaire vergadering. Ze zijn opgenomen in bijlage.

Hieronder worden enkel de conclusies uit de adviezen weergegeven.

Volgende aangeschreven adviesinstanties brachten voorafgaandelijk schriftelijk advies uit:

1. VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ dd. 16/12/2021

De Vlaamse Landmaatschappij formuleert **geen advies**.

2. VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ, DISCIPLINE LUCHT dd. 24/01/2021

De Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) geeft voor lucht **voorwaardelijk gunstig advies** mits de mogelijke milderende maatregelen onderzocht worden en dit voor alle wegsegmenten waarvoor dit noodzakelijk is volgens het beoordelingskader Lucht.

3. VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ, DISCIPLINE WATER (datum onbekend)

De Vlaamse Milieumaatschappij, discipline water, formuleert **geen advies**.

4. AGENTSCHAP INNOVEREN EN ONDERNEMEN dd. 26/01/2022

Het Agentschap Innoveren en ondernemen formuleert een **voorwaardelijk gunstig advies**, mits:

- Verduidelijking van toegelaten activiteiten in de verschillende deelzones;
- Betere afstemming tussen de gewenste invulling (bestemming) van de verschillende zones en de effectieve programma's, opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften;
- Marktonderzoek ter staving van de aangeboden kantooroppervlakte;
- Oplossing voor de herlokalisatie van de bestaande (milieubelastende) bedrijven

5. SPORT VLAANDEREN dd. 26/01/2022

Sport Vlaanderen formuleert een **gunstig advies**.

6. TOERISME VLAANDEREN dd. 27/01/2022

Toerisme Vlaanderen formuleert een **voorwaardelijk gunstig advies**, mits inachtnaam van enkele opmerkingen i.v.m. de terminologie m.b.t. de toeristische logies. Dit vooral om geen beperkingen m.b.t. de mogelijke types toeristische logies op te leggen door enkel maar één type logies toe te staan.

7. VLAAMSE VERVOERSMAATSCHAPPIJ DE LIJN dd. 26/01/2022

Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn formuleert een **gunstig advies**, maar vraagt rekening te houden met enkele opmerkingen met betrekking tot:

- Formuleringen;
- Afstemming met lopende projecten De Lijn;
- Aanpassing van wegensgabarit i.f.v. compatibiliteit OV – andere weggebruikers

8. PROVINCIE ANTWERPEN dd. 20/01/2022

De provincie heeft opmerkingen betreffende het voldoen van het plan aan de vormvereisten van de VCRO.

Het RUP is in overeenstemming met het RSPA en het GRS.

De provincie formuleert opmerkingen met betrekking tot:

- Het aanbod aan bedrijvigheid, en de ruimte voor bedrijvigheid;
- Fietsinfrastructuur;
- Wonen;
- Milieu en natuur;

- Water

De provincie heeft verder nog de volgende opmerkingen met betrekking tot de stedenbouwkundige voorschriften:

- Begrippenlijst;
- Art. 1.1 woongebied – bestemming;
- Art. 9 gebied voor stedelijke ontwikkeling;

9. PROVINCIE VLAAMS-BRABANT dd. 25/01/2022

De provincie ondersteunt het planinitiatief, dat in lijn is met de doelstellingen voor het Verdicht Netwerk, subgebied Mechelen-Leuven-Brussel.

De provincie formuleert inhoudelijke aandachtspunten vanuit het flankerend provinciaal beleid, met betrekking tot:

- De verzoening met de realisatie van de fietssnelweg F8 Leuven-Mechelen;
- De continuïteit van gemeentewegen die doorlopen in Vlaams-Brabant

10. GECORO MECHELEN dd. 25/01/2022

De GECORO van Mechelen formuleert een **voorwaardelijk gunstig advies**, mits inachtnaam van aandachtspunten betreffende:

- Verduidelijking over de duurzaamheidsprincipes en -ambities;
- Het opstellen van aftoetsings-/kwaliteitscriteria m.b.t.
 - o Wind;
 - o Bezinning en daglichttoetreding;
 - o Energieneutraliteit;
 - o Wateneutraliteit;
- De bestemming van de bestaande KMO-zone aan de Motstraat;
- Enkele verduidelijkingen en tekstuele aanpassingen;

11. GECORO ZEMST dd. 25/01/2022

De GECORO van Zemst formuleert vragen bij:

- De mobiliteit: de mate waarin de mogelijke impact op de gemeente Zemst werd onderzocht in de mobiliteitsstudies i.k.v. het plan MER;
- De waterhuishouding: de impact op de Barebeek, die reeds een zwak punt vormt op het vlak van risico op wateroverlast

12. GEMEENTE ZEMST dd. 25/01/2022

De gemeente Zemst vraagt om een structureel overleg vast te leggen met betrekking tot milderende maatregelen, te verwachten verkeershinder, modal shift, ... Bijvoorbeeld halfjaarlijks.

Volgende aangeschreven adviesinstanties brachten geen voorafgaandelijk schriftelijk advies uit maar waren aanwezig op de plenaire vergadering:

13. DEPARTEMENT OMGEVING
14. TEAM MER
15. AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED
16. AGENTSCHAP NATUUR EN BOS
17. VLAAMSE WATERWEG NV
18. AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
19. NMBS
20. DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN
21. OPENBARE VLAAMSE AFVALSTOFFENMAATSCHAPPIJ
22. GEMEENTE BOORTMEERBEEK

Volgende aangeschreven adviesinstanties brachten geen voorafgaandelijk schriftelijk advies uit en waren niet aanwezig op de plenaire vergadering:

23. POLDERBESTUUR OF BESTUUR VAN DE WATERING
24. AGENTSCHAP WONEN-VLAANDEREN
25. INFRABEL
26. AGENTSCHAP ZORG EN GEZONDHEID
27. FONDS VOOR CULTURELE INFRASTRUCTUUR
28. VLAAMS ENERGIEAGENTSCHAP
29. DEPARTEMENT CULTUUR, JEUGD, SPORT EN MEDIA
30. GEMEENTE BONHEIDEN

Volgende schriftelijke adviezen werden ontvangen na de plenaire vergadering, en zullen eveneens in overweging worden genomen bij de verdere uitwerking van het RUP.

- ~~1. TEAM MER dd.27/01~~
2. DE VLAAMSE WATERWEG dd.27/01
3. NMBS dd.28/01

Volgende adviesinstanties waren aanwezig op de plenaire vergadering en formuleerden opmerkingen op het ontwerpverslag.

1. **PROVINCIE ANTWERPEN dd. 16/02**
2. **TEAM MER dd.22/02**
3. **DE VLAAMSE WATERWEG (aangepast advies) dd.24/02**

3. BESPREKING

Het Voorontwerp RUP en de plan MER worden toegelicht door respectievelijk Dirk De Loecker (Plan+) en Bieke Cloet (Tractebel).

Alle ontvangen opmerkingen van de adviesinstanties worden in de plenaire vergadering overlopen. Hieraan worden acties gekoppeld. Er wordt opgelijst of aanpassingen worden gevraagd, of deze worden meegenomen in de verdere uitwerking, of hierover eerder al werd beslist, of de gevraagde aanpassingen verder onderzocht zullen worden, ...

Opmerking adviesinstantie	Bespreking	Voorstel van acties
Thema bedrijvigheid		
<p>Behoeftestudie / marktonderzoek</p> <p><i>Provincie Antwerpen stelt:</i></p> <p>In de scopingnota wordt gesteld dat er in opdracht van de stad wel onderzoek is uitgevoerd door IdeaConsult en dat de conclusies van dit onderzoek verwerkt kunnen worden in de latere fases van het RUP. In het voorontwerpRUP lijkt het onderzoek van IdeaConsult echter enkel gericht te zijn op voorzieningen en zijn er geen conclusies met betrekking tot bedrijven opgenomen in het RUP. Gelet op het RUP zullen veel van de (vele) aanwezige bedrijven vroeg of laat verdwijnen en geen plaats meer vinden in dit gebied. En het is niet duidelijk of zij een plaats zullen vinden in de onmiddellijke omgeving. Met een <u>behoeftestudie</u> kan er ingespeeld worden op eventuele noden rond bedrijvigheid.</p> <p><i>Agentschap Innoveren en Ondernemen stelt:</i></p> <p>Ondanks de gunstige ligging aan het station, is 137.000 m² kantoren en diensten veel (hoewel dit reeds is afgezwakt t.o.v. de startnota waarbij er nog sprake was van 190.000m²). In de onmiddellijke omgeving van het station is er immers nog een ruim aanbod aan kantoorruimte aanwezig en op komst (Het Zegel, Inofer-site, ...). Daarenboven heeft Corona ongetwijfeld een impact op de kantoormarkt (meer thuiswerk). Het agentschap informeerde reeds bij startnota naar een <u>marktonderzoek</u> hieromtrent en vindt dit nog steeds relevant.</p> <p>Bestaande vergunde activiteiten/functionies kunnen behouden blijven, maar bij herbouw en/of uitbreiding van bestaande vergunde of vergund geachte gebouwen en constructies moet er voldaan worden aan de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP (artikel 0.1§2). Op dat moment zal het bedrijf zich dus moeten herlokalisieren. Is er zicht op welk bedrijventerrein in Mechelen en omgeving er nog plaats is voor herlokalisaties/nieuwe bedrijven?</p>	<p><i>Prov. Ant:</i> De vraag stelt zich vooral i.v.m. de herlokalisatie van de bestaande bedrijven. Waar kunnen zij naartoe. De bestaande bedrijven kunnen ook niet vervangen worden door de toekomstige bedrijven. Is er voldoende plaats ook voor deze bedrijven binnen Mechelen nu er een groot oppervlakte aan terrein verdwijnt? Een behoeftestudie kan dit in kaart brengen.</p> <p><i>VLAIO:</i> Het agentschap erkent dat dit niet langer een geschikte omgeving is voor milieubelastende bedrijven, maar vraagt zich af waar dit soort van bedrijven nog wel gehuisvest kan worden. De vraag wordt in het bijzonder gesteld i.v.m. de bestaande bedrijven.</p> <p><i>Stad Mechelen:</i> We verwachten niet dat de bedrijven op korte termijn gaan herlokalisieren. In het kader van het RUP is geen andere locatie voorzien voor deze bedrijven. Met de dienst economie wordt er wel nagegaan of er panden zijn die leegstaan of vrijkomen en die in aanmerking zouden komen voor een herlokalisatie. <i>(dit is wel niet vermeld geweest maar wordt wel toegepast)</i></p> <p><i>VLAIO:</i> Het kantooraanbod wordt best gestaafd met een marktonderzoek.</p> <p><i>Stad Mechelen:</i> Er werd een studie uitgevoerd vóór de pandemie. Die houdt dus geen rekening met</p>	<p>Wordt aangevuld in het RUP</p>

	een eventuele gewijzigde vraag ten gevolge van de pandemie.	
<p><i>Toerisme Vlaanderen stelt:</i></p> <p>Voor de ‘aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen’, stellen we voor het type logies niet te benoemen, maar eerder te spreken van kleinschalige toeristisch logies (vb. gastenkamers). En dit omdat ook hier een kleine vakantiewoning bij een woning een optie zou kunnen zijn, of ook een klein hotel van 4 kamers kan gecombineerd worden met een woning.</p>	n.v.t.	De beschrijving wordt aangepast.
<p>Art. 9 – gebied voor stedelijke ontwikkeling</p> <p><i>Provincie Antwerpen stelt:</i></p> <p>Volgens artikel 9.1 zijn er in ‘gebied voor stedelijke ontwikkeling’ ook stedelijke maakactiviteiten toegelaten in het gebied. Maar doordat er in geen van de zones daaromtrent iets vooropgesteld wordt (zoals een bruto vloeroppervlakte) zal de kans klein zijn dat deze een plaats vinden tussen alle andere activiteiten. Mogelijks hebben dergelijke activiteiten ook bepaalde bouwtechnische vereisten. Indien men hier bij de bouw van een gebouw niet op anticipeert, is de kans klein dat deze activiteiten zich in een latere fase nog in het gebouw zullen of kunnen vestigen. Wellicht kunnen de maakactiviteiten extra gestimuleerd worden in de bouwblokken waar nu geen woonfunctie in is voorzien? Hierbij kan wellicht ook onderzocht worden of kantoorachtigen als activiteit meegenomen kunnen worden binnen de zone ‘stedelijke ontwikkeling’. Indien dit niet verweefbaar is met de woonfunctie binnen één gebouw, kan er misschien aangewezen zijn om monofunctionele blokken te voorzien waarbinnen dergelijke activiteiten toch hun mogelijkheden krijgen.</p> <p><i>Agentschap innoveren en ondernemen stelt:</i></p>	<p><i>Stad Mechelen:</i></p> <p>Met betrekking tot de kantoorachtigen zullen we bekijken hoe dit verruimd kan worden.</p> <p>Stedelijke maakindustrie willen we op zoveel mogelijk plekken mogelijk houden, waar het compatibel zou kunnen zijn. We denken dat dit vooral zal zijn in de buurt van bestaande KMO-zone. Maar vandaag is er nog geen zicht op welke bedrijven zich er zullen vestigen. Stad Mechelen wil de flexibiliteit maximaal in het RUP laten, gezien de fase waarin het zich bevindt. Ze wil maakindustrie mogelijk houden op zoveel mogelijk geschikte plekken, zonder daarin verplichtingen op te leggen. Hierdoor is het ook moeilijk om garanties te geven.</p> <p><i>Plan+:</i> ‘Zone 5d’ is effectief voor de maakindustrie gereserveerd, vanwege aanwezige bebouwing die zich voor deze functie leent. Dit kan verder geëxpliciteerd worden. Voor het overige sluit Plan+ zich aan bij Stad Mechelen.</p>	De mogelijkheid om dit verder uit te werken in het RUP wordt onderzocht. Desgevallend wordt het RUP aangepast.

<p>Naar bedrijvigheid toe zijn kantoren en diensten, stedelijke maakactiviteiten en commerciële voorzieningen toegelaten. Wanneer men echter de effectieve programma's van de bouwblokken bekijkt bestaat deze hoofdzakelijk uit wonen en wordt er qua bedrijvigheid voor een aantal bouwblokken enkel een maximale BVO (bruto vloeroppervlakte) bepaald voor kantoren en diensten en/of commerciële voorzieningen. Artikel 9.7.1.1§2 vermeld expliciet dat er in de parkbouwblokken geen stedelijke maakactiviteiten zijn toegelaten. In de overige bouwblokken wordt dit niet expliciet verboden, maar wordt er ook nergens een maximale BVO voor stedelijke maakactiviteiten voorzien. Hierdoor is de kans dan ook klein dat er effectief stedelijke maakactiviteiten zullen verweven worden tussen de andere functies.</p>		
<p><i>Provincie Antwerpen stelt:</i></p> <p>De voorschriften onder artikel 9 sluiten onderzoek- en ontwikkelingsactiviteiten (zoals labo's) niet expliciet uit in deze zones, maar of ze hier zijn toegelaten is wel een kwestie van interpretatie. In het gebied voor stedelijke economie (artikel 2) zijn onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten (zoals labo's) namelijk wel expliciet toegelaten.</p>	<p><i>Stad Mechelen:</i> Ook hier mikt Stad Mechelen op maximale flexibiliteit. De onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten zullen daarom expliciet toegelaten worden.</p>	<p>Het artikel wordt aangepast.</p>
<p>Art. 2 – zone voor stedelijke economie</p> <p><i>Provincie Antwerpen stelt:</i></p> <p>Deze zone bedraagt echter amper 2ha en is reeds volledig ingenomen door bedrijfsunits met een gemiddelde oppervlakte van ca. 350m². Ook in deze zone kunnen dienstverlenende activiteiten en kleinschalige commerciële voorzieningen zich vestigen. Gezien de mogelijkheden binnen het gebied voor stedelijke ontwikkeling (artikel 9) lijkt het aangewezen om commerciële voorzieningen en dienstverlenende activiteiten in de zone voor 'stedelijke economie' te schrappen. Zoals hierboven al werd gesteld, kunnen de kantoorachtigen wellicht ook beter hun plaats vinden binnen de zone 'gebied voor stedelijke ontwikkeling'.</p>	<p><i>Stad Mechelen:</i> Dit is zo opgenomen vanwege aanwezigheid van o.a. een kinesistenpraktijk vandaag, die degelijke grotere ruimte nodig heeft, en die vandaag perfect functioneert binnen het gebied. Stad Mechelen begrijpt dat deze functies toelaten ertoe kan leiden dat op termijn andere vormen van bedrijvigheid onder druk komen te staan. Stad Mechelen zal hieromtrent nog een beleidsmatig standpunt innemen.</p>	<p>Stad Mechelen neemt nog een beleidsmatig standpunt in. Desgevallend wordt het artikel aangepast.</p>

<p>Gezien de grootte van de units, het feit dat er geen buffering aanwezig is, en de formulering van de bestemmingsvoorschriften, kan er aangenomen worden dat in de zone voor stedelijke economie (artikel 2) zich in de praktijk zullen vullen met bedrijven die verweefbaar zijn met het wonen.</p> <p><u>De provincie betreurt dat de zone in de praktijk niet zal bijdragen in functie van niet-verweefbare bedrijvigheid en dat er vooral verweefbare bedrijven worden aangetrokken die volgens de provinciale visie hun plaats hadden moeten vinden of behouden in het woonweefsel.</u></p> <p><i>Agentschap Innoveren en Ondernemen stelt:</i></p> <p>In artikel 2 ‘gebied voor stedelijke economie’ worden ook onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten, kantoorachtige en dienstverlenende activiteiten en kleinschalige commerciële voorzieningen toegelaten. Kantoren en commerciële voorzieningen zijn echter eveneens toegelaten binnen verschillende bouwblokken in artikel 9 ‘gebied voor stedelijke ontwikkeling’. Daar het gebied voor stedelijke economie de enige zone in hele plangebied is die expliciet nog wordt voorbehouden voor economie, is het dan ook aangewezen om hier eerder in te zetten op de productie, opslag, bewerking en verwerking van goederen en de stedelijke maakactiviteiten. Kantoorachtige en dienstverlenende activiteiten (fitness, wellness, kinesisten, vrije beroepen, ...) kunnen verweven worden in het gebied voor stedelijke ontwikkeling. Ook onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten kunnen in het gebied voor stedelijke ontwikkeling geïntegreerd worden (cfr. Galapagos met labo’s).</p> <p><i>GECORO Mechelen stelt:</i></p> <p>Voor de bestaande KMO zone aan de Motstraat (‘zone voor stedelijke economie’ in het RUP) dient de bestemming minder ruim genomen. In kader van het BRM proces wordt er gezocht naar verweefbaarheid van functies en ruimte voor economische functies. Het is wenselijk om dergelijke goedgelegen, schaarse zones nabij het centrum zuiverder te houden op verweefbare</p>		
---	--	--

<p>economische functies en maakindustrie, en niet te bestemmen voor fitness of horeca e.d. Deze functies kunnen namelijk elders in het woongebied.</p>		
Thema wonen		
<p><i>Provincie Antwerpen stelt:</i></p> <p>Valt Co-housing onder ‘betaalbaar wonen’? Het kan betaalbaar(der) zijn, maar is het vaak niet. Wanneer (te) veel geïnvesteerd wordt in de gemeenschappelijke delen, blijft dit een woonideaal voor middenklasse huishoudens. Tegelijk is (te) weinig investeren in de gemeenschappelijke delen gelijk aan verschraving van het concept.</p>	<p>n.v.t.</p>	<p>Een mogelijke aanpassing van de formulering wordt onderzocht. Desgevallend wordt het RUP aangepast.</p>
<p><i>Provincie Antwerpen stelt:</i></p> <p>Te weinig / geen aandacht voor de toegankelijkheid van de woningen en andere woningtypes, zoals bijvoorbeeld nultredewoningen en meegroeiwoningen.</p>	<p>n.v.t.</p>	<p>De mogelijkheid om dit op te nemen in het RUP wordt onderzocht. Desgevallend wordt het RUP aangepast.</p>
<p>Art. 1.1 woongebied - bestemming</p> <p><i>Provincie Antwerpen stelt:</i></p> <p>Er is onduidelijkheid met betrekking tot de ambachtelijke activiteiten. Volgens de verordenende kolom zijn ambachtelijke activiteiten uitgesloten, maar kunnen kleine ambachtelijke activiteiten wel. In de toelichtende kolom worden ambachten wel toegelaten.</p> <p><i>Agentschap Innoveren en Ondernemen stelt:</i></p> <p>In artikel 1 ‘woongebied’ zijn, als aan het wonen verwante activiteiten, onder andere kleinschalige (detail)handel, kantoren of diensten en kleinschalige ambacht toegestaan. Ambachtelijke activiteiten, kleinschalige bedrijvigheid, groothandel en grootschalige (detail)handel worden echter niet toegelaten. Dit</p>	<p><i>Plan+:</i> Het bestaand woongebied als bestemming is behouden om een verankering te garanderen van de, hoofdzakelijk, eengezinswoningen in het plangebied. Omdat de eengezinswoning in de wijk een belangrijke bouwsteen is, wil het plan vermijden dat te veel niet-woonfuncties worden opgenomen.</p>	<p>Tegenstrijdigheden zullen worden weggewerkt.</p>

<p>creëert onduidelijkheid, mag ambacht wel of niet en wat houdt het begrip 'kleinschaligheid' in.</p>		
<p><i>Toerisme Vlaanderen stelt:</i></p> <p>In de toelichting wordt verduidelijkt dat onder kleinschalige diensten 'B&B's' vallen. Ook hier stellen we voor het type logies niet te benoemen, maar eerder te spreken van kleinschalige toeristisch logies.</p>	<p>n.v.t.</p>	<p>Een mogelijke aanpassing van de formulering wordt onderzocht. Desgevallend wordt het RUP aangepast.</p>
<p>Thema mobiliteit</p>		
<p>Fietsostrade</p> <p><i>Provincie Vlaams-Brabant stelt:</i></p> <p>Indien in het verdere proces geopteerd wordt voor de variant met jachthaven, wordt gevraagd er over te waken dat gezocht wordt om de kwaliteit en de veiligheid van de fietssnelweg F8 te garanderen.</p> <p><i>Provincie Antwerpen stelt:</i></p> <p>In de variant dat er een jachthaven komt zal de huidige fietsostrade F8 rond de jachthaven worden geleid en zal dit dus wel een negatieve impact hebben op de fietsostrade. Er dient in het plan voldoende ruimte voorzien te worden voor een volwaardige fietsostrade. In de stedenbouwkundige voorschriften plan dient de aanleg van fietsostrades F1 en F8 niet gehypothekeerd te worden.</p> <p>Het plan toont 2 routes die afwijken van de routes in het BFF, namelijk de F8 en een alternatieve route door het projectgebied. De lokale overheid brengt deze best op een 'werkgroep wijzigingen' waarna een eventuele verlegging of schrapping kan worden voorgesteld aan de deputatie, de vervoerregio en voor de fietsostrade de Vlaamse minister van Mobiliteit.</p>	<p><i>De Vlaamse Waterweg:</i> Dit gaat voor het grootste stuk over jaagpad. Het jaagpad moet toegankelijk blijven voor dienstvoertuigen ivf onderhoud. Dit is nu onvoldoende opgenomen. Daarom beter spreken over jaagpad/fietsostrade.</p> <p><i>MOW:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Rond dok is een groene zone getekend met enkel kleinschalige infra met oog op toegankelijkheid van het gebied. Valt een fietssnelweg hieronder? Dit is immers geen kleinschalige infrastructuur. - De minst goede oplossing is hoe dan ook rond het dok. - Op pg 39 van de voorschriften dient erop toegezien te worden dat de nodige infrastructuur wel degelijk kan ingericht worden. De inzichten en richtlijnen hierrond zijn de laatste tijd geëvolueerd. Er wordt meer en meer ingezet op vermijden van bochten, ongelijkvloerse kruisingen e.d. De aanleg van een brug is zeker geen 	<p>Er wordt onderzocht of meer verduidelijking/ randvoorwaarden kunnen worden opgenomen in de voorschriften, voor het geval er een dok komt. Desgevallend wordt het RUP aangepast.</p>

<p>In het MER wordt in de tabel 5-5, het beoordelingskader voor de discipline Mobiliteit, een kwalitatieve analyse van voorzieningen voor fietsers en impact op het fietsrouten netwerk meegenomen. Vervolgens wordt in de effectenvoorspelling en –beoordeling op pg. 91 aangegeven dat de variant zonder jachthaven beter functioneert gezien de grotere continuïteit voor de fietsostrade F8. Desondanks wordt dit verschil niet meegenomen in de beoordelingsklasse, en wordt het netwerk voor fietsers na realisatie RUP ragheno als gelijkwaardig beoordeeld ten opzichte van de referentiesituaties.</p>	<p>eis, maar in de context van een fietssnelweg moet erop worden toegezien dat comfort en snelheid maximaal kunnen zijn.</p> <p><i>Stad Mechelen:</i> aandacht inbouwen voor steeds ambitieuzere wegprofielen. Hierbij ook rekening houden met de langere termijn, beide zijden van de Vaart te overwegen voor de fietsostrade, en ruimer te bekijken dan Mechelen.</p> <p><i>Tractebel:</i> Discrepanties in de voorschriften zullen zeker opgenomen worden. De verschillen tussen de alternatieven (met/zonder dok) zijn in het MER opgevat als nuances. De reden voor een gelijke beoordeling is dat verschillende andere aspecten mee in rekening werden gebracht.</p>	
<p>Verbinding langzaam verkeer</p> <p><i>Provincie Antwerpen stelt:</i></p> <p>Indien deze route als doorgaande route voor het functioneel fietsverkeer wordt gekozen dient er een duidelijke scheiding te zijn tussen voetgangersverkeer- en fietsverkeer. In de stedenbouwkundige voorschriften staat een minimum van 5m als breedte van de verbindingen voor het langzame verkeer. We willen erop wijzen dat dit inderdaad een minimum is (volgens het vademecum), en dat er waar mogelijk rekening wordt gehouden met incorporeren van bijkomende ruimte voor schuwafstanden tussen de gebruikers.</p>	<p>n.v.t.</p>	<p>Een mogelijke aanpassing van het gabarit wordt onderzocht. Desgevallend wordt het RUP aangepast.</p>
<p>Fietsstallingen</p> <p><i>Provincie Antwerpen stelt:</i></p>	<p><i>Stad Mechelen:</i> Hier zal zeker op toegezien worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Toegankelijkheid en zichtbaarheid vanaf het openbaar domein. 	<p>Dit wordt meer expliciet opgenomen in het RUP.</p>

<p>Er is sprake van een geclusterde parkeervoorziening voor wagens, in combinatie met voorzieningen van elektrische of deelwagens. Hier worden best ook nog (elektrische) deelfietsen aan toegevoegd. Verder is een beter uitgewerkt fietsparkeerbeleid gewenst;</p> <ul style="list-style-type: none"> - voldoende grote fietsstallingen, ook voor buitenmaatse fietsen, verspreid over de hele site; - voor woningen: minstens een stalplaats per hoofdkussen; - voor kantoren: aantallen werden meegegeven 	<ul style="list-style-type: none"> - Stalplaatsen met geschikte afmetingen voor buitenmaatse fietsen. - Fietsparkeernormen (de Mechelse norm voor wonen is zelfs hoger dan het voorgestelde) 	
<p>Rijwegen</p> <p><i>Provincie Vlaams-Brabant stelt:</i></p> <p>Indien er gemeentewegen, die gelegen zijn binnen het plangebied en die aansluiten op gemeentewegen die doorlopen in Vlaams-Brabant, zouden worden verplaatst of afgeschaft, dient hierover vooraf overleg te gebeuren</p> <p><i>GECORO Zemst stelt:</i></p> <p>De GECORO stelt zich de vraag of er in de studies i.k.v. het plan MER ook aandacht uitgaat naar een mogelijke impact hiervan op de gemeente Zemst, op het vlak van autoverkeer, luchtverontreiniging, geluidshinder, ...</p> <p><i>Gemeente Zemst stelt:</i></p> <p>Het is van belang om in de verschillende fases van die ontwikkeling de impact op de mobiliteit te blijven monitoren. Bij te verwachten toename van verkeersdrukke of andere verkeersknelpunten, is het belangrijk dat stad Mechelen in overleg met gemeente Zemst de nodige flankerende maatregelen uitwerkt. De gemeente Zemst vraagt om een structureel overleg vast te leggen met betrekking tot milderende maatregelen, te verwachten hinder, modal shift,... bijvoorbeeld halfjaarlijks.</p>	<p><i>Tractebel:</i> De impact werd onderzocht binnen het plan MER. Monitoring van de verkeerssituatie wordt voorgesteld. Dit zowel van het gemotoriseerd, het fiets- en het voetgangersverkeer. Indien nodig dienen maatregelen te worden genomen. Eventuele punten die in het plan MER verder aangevuld kunnen, mogen steeds gemeld worden.</p>	<p>Er wordt aandacht besteed aan een voortgezet betrekken van de aangrenzende gemeentes/provincies in het vervolgtraject.</p> <p>Geen aanpassing aan het RUP.</p>

<p>Openbaar vervoer</p> <p><i>Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn stelt:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In het plan MER staat zowel op pagina 5/415 als op pagina 47/415 dat het busstation komt te liggen op een deel van de terreinen van de huidige werkplaats van de NMBS. Dit is niet volledig correct. 2. Op pagina 91/415 van het plan MER wordt gesteld dat er langs beide zijden van het busstation tweerichtingsfietspaden zijn voorzien. Dit komt niet overeen met de huidige plannen van het busstation. 3. In plan MER wordt in het onderdeel leemtes in de kennis (pagina 110/415) gesteld dat de betrokken vervoerregio's nog bezig zijn met de uitwerking van hun OV-plannen. Het openbaar vervoernetwerk van de betrokken regio's is echter al meer dan een jaar goedgekeurd. 4. Een indeling maken tussen belangrijke en minder belangrijke lijnen is niet gewenst. We stellen voor om te werken met de termen Kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. 5. In de toelichtingsnota wordt op pagina 25 een opsomming gegeven van de feitelijke toestand met betrekking tot het openbaar vervoer. Deze feitelijke toestand is ondertussen achterhaald. 6. Op pagina 42/43 van de toelichtingsnota staat dat een fiets- en busdoorgang wordt voorzien onder de sporen. Deze doorgang zal ook door voetgangers gebruikt kunnen worden. 7. Bij de opsomming van de verschillende fases van de ontwikkeling wordt op pagina 71 gesteld dat wanneer de tangent geopend is busverkeer nog over de Colomabrug kan/mag rijden. Met de stad Mechelen is overeengekomen om zodra de Tangent opent ter hoogte van de Colomabrug met 1 lijn te keren. 8. In de stedenbouwkundige voorschriften wordt in artikel 0.2 Mobiliteit gesteld dat het STOP-principe leidend is en dat in alle bestemmingszones geldt dat wandelen en fietsen prioriteit krijgen. 	<p><u>algemeen:</u></p> <p>Bepaalde onderdelen (vb. busstation) zijn reeds vergund. Er dient op te worden toegezien dat het RUP geen voorwaarden oplegt, in strijd met de vergunde toestand.</p> <p><u>punt 3:</u></p> <p><i>MOW:</i> Voorlopig is voorzien om het huidige OV-plan in te voeren in 2023.</p> <p><u>punt 8:</u></p> <p><i>De Lijn:</i> Hiermee willen we vermijden dat fietspaden op de perrons komen te liggen, wat de verkeersveiligheid vermindert.</p> <p><i>Stad Mechelen, Plan+:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Het STOP-principe is een algemene ambitie voor het gehele plangebied. Het is niet de bedoeling om in fase RUP de voorrangsregeling tussen vervoersmodi per planonderdeel vast te leggen. - Opname van het STOP-principe heeft bovendien geen invloed op de vergunbaarheid van de businfrastructuur. - Er zal getracht worden om in het toelichtend deel een passend evenwicht tussen OV en zwakke weggebruikers te definiëren. - Details kunnen op projectniveau steeds verfijnd worden. Het is daarbij uiteraard 	<p>Waar nodig wordt het MER geactualiseerd.</p> <p>Waar nodig wordt het RUP geactualiseerd.</p>
--	--	---

<p>Vanuit De Lijn vragen we om ook artikel 4 op te nemen bij de uitzonderingen.</p> <p>9. In artikel 4.1 §3 zouden we in de opsomming van complementaire diensten graag hebben dat hier ook expliciet verwezen wordt naar laadinfrastructuur voor elektrische bussen.</p> <p>10. Artikel 4.3 meldt dat na realisatie het busstation wordt overgedragen aan de stad Mechelen. Deze overdracht is correct, maar dient nog contractueel te worden vastgelegd.</p>	<p>steeds belangrijk dat de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft.</p>	
<p><i>Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn stelt:</i></p> <p>Op pagina 67 van de toelichtingsnota staat waar er binnen het projectgebied haltes voorzien worden. Er is echter afgesproken dat in het gebied momenteel maar 1 halte wordt voorzien, en dit ter hoogte van de toegang naar de centrale werkplaats van de NMBS.</p>	<p>n.v.t.</p>	<p>Dit wordt meer expliciet opgenomen in het RUP.</p>
<p><i>Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn stelt:</i></p> <p>De straat ten westen van de brug over het park, gelegen ten zuiden van het park onder de aanduiding SG-A wordt op dit plan aangeduid met een breedte van 9 meter. Deze baan dient echter ook voor het openbaar vervoer gebruikt te worden om het busstation te bereiken. Om een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer te hebben op deze locatie vragen we om de beschikbare breedte op deze plek te verhogen zodat voldoende ruimte overblijft om naast de rijbaan ook fiets- en voetpaden te voorzien.</p>	<p><i>De Lijn:</i> Overal in het plan heeft de OV-route een breedte van 15m, met uitzondering van dit segment, waar de breedte 9m bedraagt.</p> <p><i>Stad Mechelen, Plan+:</i> Het segment in kwestie is gelegen aan het centrale park. Een deel van het groen en de voetgangersinfrastructuur wordt daar opgenomen in het centrale park, waardoor de beperkte breedte in dat segment verantwoord is. Voor de rijweg wordt steeds voorzien in een voldoende breedte voor bussen.</p>	<p>Geen aanpassing aan het RUP.</p>
<p>Thema water</p>		
<p><i>Provincie Antwerpen stelt:</i></p> <p>In het planMER wordt enkel gesproken over de link met het bekkenbeheerplan 2008-2013. Er bestaat er echter een recentere versie, namelijk het</p>	<p>n.v.t.</p>	<p>Het MER wordt geactualiseerd.</p>

<p>bekkenspecifieke deel voor het Dijle-Zennebekken uit het Stroomgebiedbeheerplan Schelde 2016-2021. Daarin zijn 2 concrete acties opgenomen die vallen binnen de contour van het plangebied of eraan grenzen.</p>		
<p>Waterneutraliteit</p> <p><i>GECORO Mechelen stelt:</i></p> <p>Welke criteria moeten aangetoond/afgetoetst worden in kader van de inrichtingsstudie? Hoe kan men de lat hoger leggen dan bestaande regelgeving? De ambities uit het masterplan (getrapte benadering) mogen meer vertaald worden in het RUP.</p>	<p><i>Stad Mechelen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Nog niet alle ambities van het masterplan zijn in de voorschriften opgenomen (getrapte benadering: maximaal inzetten op herbruik, geen overstort richting openbaar domein). Dit dient nog te gebeuren. - Stad is vandaag bezig met verder uitwerken van de waterstrategie. Er wordt nagegaan welke besluiten uit de studie wel of niet worden opgenomen. Indien te specifiek kunnen de voorschriften verouderd zijn binnen een aantal jaren. 	<p>Dit wordt meer expliciet opgenomen in het RUP.</p>
<p><i>GECORO Zemst stelt:</i></p> <p>De GECORO beveelt aan om ambitieus om te gaan met de waterhuishouding, zodat er geen sprake kan zijn van een versnelde afvoer naar de Barebeekvallei. De Barebeek vormt reeds een zwak punt op vlak van risico voor wateroverlast.</p>	<p><i>Stad Mechelen, Tractebel:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Wellicht wordt verkeerdelijk naar de Barebeek verwezen, en wordt de Hansbeekvallei bedoeld. 	<p>Geen aanpassing aan het RUP.</p>
<p><i>Vlaamse Waterweg stelt:</i></p> <p>Graag de oever van het kanaal en het openbaar domein naast kanaal ook bestemmen voor 'waterweginfrastructuur'. De infrastructuur van het kanaal stopt immers niet aan de waterlijn. Bij onderhoud kan het zijn dat De Vlaamse Waterweg aan het jaagpad etc. werken moeten uitvoeren. De voorschriften voor 'verkeers- en vervoersinfrastructuur' kunnen immers ook perfect opgenomen worden in de zone voor 'waterweginfrastructuur'.</p>	<p><i>Plan+:</i> Het is vooral van belang dat de opties van het MP opgenomen worden (fietsostrade, delen geschikt voor openbaar vervoer, ...). De aanduiding van de zone is minder van belang.</p>	<p>De mogelijkheid om de aanduiding van de zone aan te passen wordt onderzocht.</p>

<p>De Vlaamse Waterweg trekt het advies in.</p> <p><i>Vlaamse Waterweg stelt:</i></p> <p>Wij vragen om de bouwlijn langs de volledige kanaaloever naar achteren te schuiven, en de bouwvrije zone t.o.v. het jaagpad te respecteren. De Vlaamse Waterweg vraagt standaard een bouwvrije zone van 15m vanaf de as van het jaagpad. De Vlaamse Waterweg ziet niet in hoe alle geplande functies op een kwalitatieve manier in de voorziene breedte kunnen worden ingepast. De te krappe ruimte zal wellicht een negatief effect hebben op de structuur van de waterweg. De huidige groene oever zal wellicht niet kunnen blijven, wat desgevallend als negatief effect dient te worden opgenomen in het MER.</p>	<p><i>Tractebel:</i> Er is onduidelijkheid over welke ruimte-inname van de oevers zal plaatsvinden; er wordt aangenomen dat de huidige oevers behouden kunnen blijven en de rijweg voor gemotoriseerd verkeer maximaal verdwijnt.</p> <p><i>NMBS:</i> Een kwalitatieve ontwikkeling van de as Hanswijkvaart-Leuvense Vaart is van belang. NMBS heeft een concessieovereenkomst afgesloten met de Zoo van Planckendael om bezoekers via die as te transporteren tussen station en Zoo. Dit zal gebeuren via boten, deelfietsen, riksha's, ...</p> <p><i>Stad Mechelen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> — In het kader van het voorontwerp van het gehele masterplan werd dit reeds op beleidsniveau besproken met de Vlaamse Waterweg. De afspraken van toen werden in voorliggend RUP opgenomen. Stad Mechelen wenst op deze afspraak niet terug te komen. — De inrichting van het profiel zelf is geen onderdeel van de voorschriften van het RUP, en zal worden opgenomen in de studie van het openbaar domein, buiten de RUP-procedure. 	<p>Geen aanpassing aan het RUP.</p>
<p>Advies vervangt het voorgaande</p> <p><i>De Vlaamse Waterweg stelt:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • DVW wenst de biologisch waardevolle grasbermen (cfr. 5.7.4.1) langsheen het kanaal te vrijwaren hetgeen ook noodzakelijk is vanuit 		<p>De mogelijkheid om een typeprofiel op te maken, ter bespreking, wordt onderzocht.</p>

<p>stabiliteits-, beheers-, onderhoudsoogpunt. De breedte van die grasbermen is gelijk aan de afstand tussen het water en het jaagpad en bedraagt ca. 5m.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Naast deze groene oever dient een jaagpad voorzien te worden. Het jaagpad langs het kanaal en rondom de eventuele jachthaven zal te allen tijde over de volledige lengte toegankelijk moeten zijn voor gemotoriseerde dienstvoertuigen en alle mogelijk (onderhouds)materieel zonder onderbreking op de route. Dit jaagpad kan ook toegankelijk gemaakt worden voor andere gebruikers (bv. fietsers). • Het aanplanten van een eventuele bomenrij is niet toegelaten op het smalle openbaar domein. • Gezien de beperkte ruimte die zich bevindt tussen de grasbermen en de bouwlijn van het RUP lijkt het ons zeer wenselijk om minstens te onderzoeken hoe de Hanswijkvaart en de Muizenvaart ingericht kunnen worden, bv. via de opmaak van een typeprofiel. Er zijn ons immers geen typeprofielen bekend waarbij uitgegaan wordt van een behoud van de huidige groene oeverzones. 		
Thema duurzaamheid & energie		
<p><i>GECORO Mechelen stelt:</i></p> <p>De duurzaamheidsambities zijn idealiter te verankeren in het RUP, maar het is niet altijd mogelijk of wenselijk om deze hard of concreet te verankeren. De GECORO beveelt aan om juridisch te onderzoeken welke rol de inrichtingsstudie kan spelen en welke elementen hieraan allemaal kunnen gekoppeld worden.</p> <p>De GECORO beveelt aan om o.a. volgende aftoetsings-/kwaliteitscriteria te expliciteren in het RUP (inrichtingsstudie).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bezonnig & daglichttoetreding; - Eisen die momenteel opgenomen zijn in de lopende studie om tot een fossielvrije, energieneutrale wijk te komen; 	<p>n.v.t.</p>	<p>Dit wordt verder verduidelijkt naar de GECORO.</p> <p>De opties om dit meer concreet op te nemen in het RUP worden onderzocht.</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Aantonen met een windstudie dat het haalbaar is met deze volumes om een goed tot matig windcomfort te realiseren; 		
<p><i>GECORO Mechelen stelt:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Het luik biodiversiteit in de voorschriften wordt beter geplaatst onder duurzaamheid en hoort niet zozeer onder beeldkwaliteit. - Onder duurzaamheid spreekt men beter van 'technische ruimtes' in plaats van 'stookruimtes' gezien de evoluerende technieken. - Het doel van levendige straten mag nog meer geëxpliciteerd in de voorschriften. 	n.v.t.	De formuleringen worden aangepast in het RUP.
Thema milieu en natuur		
<p><i>Provincie Antwerpen stelt:</i></p> <p>De aanbevelingen op pagina 78 van de toelichtingsnota zijn goed en kan de provincie alleen maar toejuichen. Om de aanbevelingen te versterken mogen ze zelfs concreter opgenomen worden in de stedenbouwkundige voorschriften.</p>	<p><i>Provincie Antwerpen:</i> Het betreft aanbevelingen over lucht, maar ook en vooral over <u>biodiversiteit</u>, die omstandig werden opgenomen in de toelichtende nota en het MER, maar die nog meer kunnen doorvertaald worden naar de voorschriften.</p> <p><i>Plan+:</i> Niet alle aanbevelingen zijn geschikt om verordenend op te nemen. Een letterlijke doorwerking zal dus niet mogelijk zijn. De aanbevelingen zullen worden gescreend in functie van ofwel een doorvertaling, ofwel een verwijzing.</p>	De opties om dit explicieter op te nemen in het RUP worden onderzocht.
<p>Milderende maatregelen</p> <p><i>Vlaamse Milieumaatschappij – lucht stelt:</i></p> <p>Volgens het beoordelingskader moet er voor wegsegmenten met een score -1 ook al milderende maatregelen onderzocht worden indien de milieukwaliteitsnorm reeds voor 80% is ingenomen (= 80% van de</p>	<p><i>Tractebel:</i> De toepassing voor wegsegmenten met score -1 wordt opgenomen.</p>	Het MER wordt aangepast.

<p>grenswaarden). We vragen dit duidelijk te vermelden en tevens toe te passen bij de milderende maatregelen.</p> <p>We vragen om de impact van deze maatregelen reeds in deze fase al te onderzoeken. Op die manier wordt er vermeden dat er maatregelen worden voorgesteld die in de praktijk niet meer uitvoerbaar zijn.</p>		
<p><i>Vlaamse Milieumaatschappij – lucht stelt:</i></p> <p>Door de locatie, vlak bij het treinstation en het stadscentrum van Mechelen, kan hier volop ingezet worden op een modal shift. Ook het aantal voorziene parkeerplaatsen heeft een impact op het gebruik en dus het aantal gereden voertuigkilometers. Deze maatregelen komen niet aan bod, maar dienen ook onderzocht te worden.</p>	<p><i>Stad Mechelen, Tractebel:</i> De Modal Shift is een gedeelde ambitie waar reeds maximaal wordt op ingezet.</p> <p>In het advies wordt eveneens verwezen naar de ligging van de tunnelmond als eventuele milderende maatregel. De tunnel is echter een project dat los staat van het RUP (eerder beslist beleid), en in die zin, voor het MER, onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie. Hierin kan het vanuit het plan dus niet meer ingespeeld worden.</p>	<p>Er wordt nagekeken of de ambities voldoende expliciet aan bod komen. Desgevallend worden deze geëxpliciteerd in RUP / MER.</p>
<p><i>Vlaamse Milieumaatschappij – lucht stelt:</i></p> <p>We gaan niet akkoord met de redenen die worden gebruikt om aan te geven dat de impactberekening dient gezien te worden als worst casescenario.</p>	<p><i>Team MER, Tractebel:</i> Redenen om de impactberekening wel als ‘worst case’ te kunnen beschouwen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de ontwikkeling zal gespreid worden over verschillende jaren, er kan niet aangenomen worden dat deze zal beëindigd zijn in 2025 - op het moment van realisatie zullen de emissienormen verstrengd zijn, en de huidige aannames niet langer toelaten. <p>Dit moeten we tekstueel voldoende nuanceren.</p>	<p>Wordt tekstueel verder genuanceerd en minder benadrukt in het MER.</p>

	<p><i>Team MER:</i> De argumentatie wordt nu op verschillende plekken opgevoerd in de MER, wat onterecht de indruk wekt dat de impact geminimaliseerd wordt.</p>	
<p><i>Departement Omgeving stelt:</i></p> <p>Het Departement wijst erop dat wanneer milderende maatregelen, voorgesteld in het MER, niet worden opgenomen in het RUP, dit gemotiveerd moet worden en juridische implicaties heeft.</p>	<p>n.v.t.</p>	<p>De correcte omgang met de milderende maatregelen wordt nagehouden. Het verschil tussen milderende maatregelen en aanbevelingen wordt hiervoor beschouwd.</p>
<p><i>OVAM stelt:</i></p> <p>De meeste bemerkingen uit voorgaand advies zijn verwerkt. In die zin is bijkomend advies niet nodig. OVAM is betrokken in verschillende overlegfora en maakt zich weinig zorgen omtrent de koppeling herontwikkeling – sanering.</p>	<p><i>Tractebel:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - De vigerende wetgeving blijft in voege. Het heeft geen zin om deze binnen het MER opnieuw te gaan opleggen. - Is een aanvulling m.b.t. PFAS is wenselijk, gezien vragen/opmerkingen vanuit de bevolking in openbaar onderzoek te verwachten zijn? <p><i>OVAM:</i> Eventuele verontreinigingen met PFAS zullen desgevallend worden opgenomen op projectbasis. Indien er relevante resultaten uit onderzoeken voortvloeien, zal OVAM dit communiceren.</p>	<p>Geen aanpassing aan MER/RUP.</p>
<p>Thema erfgoed</p>		

<p><i>Agentschap Onroerend Erfgoed stelt:</i></p> <p>Het behoud van gebouwd erfgoed in het plangebied als uitgangspunt wordt positief beoordeeld. Op het vlak van archeologie heeft het MER alle beschikbare bronnen geraadpleegd, en is daarmee volledig.</p> <p>Er wordt van uit gegaan dat ‘een groot deel van het plangebied verstoord’ zal zijn. Hiermee dient voorzichtig omgesprongen te worden. Per projectgebied zal moeten onderzocht worden of, onder de verstoringspakketten, nog erfgoed aanwezig kan zijn. In het bijzonder wordt verwezen naar het ‘kasteel van Boutersem’, waarvan naar alle waarschijnlijkheid nog restanten bewaard zijn onder het ophogingspakket.</p>	<p>Het Agentschap Onroerend Erfgoed toont het kasteel van Boutersem op de Villaretkaart. Het kasteel zelf ligt net buiten het projectgebied. Er kunnen echter nog randstructuren aanwezig zijn binnen het projectgebied.</p> <p>Tractebel: Gezien de ligging op de rand zal het wellicht in de referentiesituatie al verstoord zijn door de werken aan de Arsenalverbinding en de tunnel. Dit wordt nagekeken.</p>	<p>Wordt verder onderzocht en desgevallend opgenomen in het MER.</p>
<p>Thema volumetrie</p>		
<p><i>GECORO Mechelen stelt:</i></p> <p>Het basement wordt nu met percentages van de gevellengte en respectievelijk locatie bepaald, maar het is ook belangrijk om steeds de achterliggende logica/motivatie voor basement en optoppingen op te nemen in de voorschriften.</p>	<p>n.v.t.</p>	<p>De mogelijkheid om dit verordenend/toelichtend op te nemen in het RUP, wordt onderzocht.</p>
<p>Thema algemene opbouw & terminologie</p>		
<p><i>GECORO Mechelen stelt:</i></p> <p>Voor een aanvrager dient helder te zijn hoe de voorschriften zijn opgebouwd en waar deze de voorschriften voor het concrete bouwblok kan vinden. Hoe kunnen de voorschriften beter behapbaar worden gemaakt?</p>	<p>Plan+: De voorschriften zijn opgebouwd van groot naar klein schaalniveau. Vanuit behandeling van het kleinste deel, moet echter duidelijk zijn welke bovenliggende delen moeten meegenomen worden in de beoordeling.</p>	<p>Dit wordt opgenomen in het RUP.</p>
<p><i>Toerisme Vlaanderen stelt:</i></p> <p>‘Hotel/Hostel: Toeristische accommodatie die over ten minste vier kamers en/of slaapplekken voor ten minste tien personen beschikt en een hotelvergunning bezit.’</p>	<p>n.v.t.</p>	<p>De aanpassing van de formulering wordt onderzocht.</p>

<p>Wij stellen voor om deze terminologie niet meer te gebruiken maar eerder te spreken over kamergebonden toeristische logies. Of dit nu gaat over een hotel, een hostel, een gastenkamer, ..., het gaat telkens om kamergebonden toeristische logies. Ruimtelijk verschillen deze logiesvormen niet altijd heel veel. Zo heb je hotels met 5 kamers, maar eveneens gastenkamers met 5 kamers.</p>		
<p><i>Provincie Antwerpen stelt:</i></p> <p>Begrippenlijst:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Bruto vloeroppervlakte (BVO)</u>: de eerste paragraaf geeft aan dat de gemeenschappelijke delen en technische ruimten behoren tot de BVO. Echter, de vierde paragraaf stelt dat technische ruimten en bergingen die niet in de woning gelegen zijn niet tot de BVO gerekend worden. Dit is verwarrend. - <u>Kantoor</u>: Hierbij wordt verwezen naar een hoge personeelsintensiteit als voorwaarde. Niet alle kantoren hebben een hoge personeelsintensiteit, en de vraag kan gesteld worden wat 'hoog' is. - <u>Bruikbare vloeroppervlakte</u>: deze term wordt verschillende keren gebruikt in de stedenbouwkundige voorschriften maar is niet opgenomen in de begrippenlijst. 	<p>n.v.t.</p>	<p>Aanpassing van de formulering wordt onderzocht.</p>
<p><i>Departement Omgeving stelt:</i></p> <p>De tabel in bijlage 'plancompensatie' werd nog niet uitgewerkt. Dit is echter een belangrijk instrument bij aanvragen van opschortingen, in het kader van de brownfieldconvenanten.</p>	<p>n.v.t.</p>	<p>Dit wordt uitgewerkt i.k.v. het RUP. Het resultaat wordt bezorgd aan Departement Omgeving.</p>