

## Ontwerp-RUP Zorro – Bundeling bezwaren en adviezen – gemotiveerd advies.

Advies GECORO

11 december 2017

### GEGEVEN

In de vergadering van 13 november 2017 werden de ontvangen bezwaarschriften en adviezen over het ontwerp-RUP Zorro doorgenomen. In de vergadering van 27 november 2017 heeft de GECORO een standpunt ingenomen over 4 belangrijke bezwaarpunten na in kennis te zijn gesteld van de resultaten van de haalbaarheidsstudie van de brug over de Leuvensevaart. Vandaag bundelt de GECORO de bezwaren en adviezen en geeft een gemotiveerd advies.

### ADVIES PROVINCIE

Het advies van de Bestendige Deputatie van de Provincie Antwerpen van 12 oktober 2017 in bijlage maakt integraal deel uit van het advies van de GECORO.

### ADVIES AGENTSCHAP RUIMTE VLAANDEREN

### ADVIES

De GECORO heeft de adviezen en bezwaren op het ontwerp-RUP Zorro gelezen en bestudeerd. Voor de behandeling van de bezwaren heeft ze alle bezwaren opgedeeld in bezwaarpunten en deze punten gebundeld in volgende thema's: Mobiliteit, toren, brug, functies/programma, veiligheid, groen/park, oppervlaktes wooneenheden, Plan-MER, niveauverschillen en overige.

Advies nr.	Advies/Bezwaarschrift nr.	Advies	Context	Advies
1	1	Geen advies.	/	/
2	2	Ondergrondse hoogspanningsleidingen langsheen Stuivenbergvaart. Geen diepwortelende begroeiing toegestaan. Veiligheidsvoorschriften.		Het gebied waarover de bezwaariendener spreekt bevindt zich buiten de plancontour van het RUP. Daarnaast dient sectorale weigering steeds nageleefd te worden.  <b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b>
3	3	Voor het betrokken RUP dient geen ruimtelijk veiligheidsrapport opgemaakt te worden.	/	<b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b>
4	4	Akkoord	Er wordt akkoord gegaan met voortigend RUP Het RUP is in overstemming met het RSPA Het RUP is in overstemming met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Mechelen In het kader van duurzaam vrachtovervoer en	<b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b>
5	5	Met de herbestemming van het		De opmaak van het RUP Zorro kadert binnen het RSV en het PRS. Onder andere het

	<p>gebied gaat een locatie voor overslag verloren. Dit past niet in het strategisch beleidsplan van het kanaal dewelke stelt dat het kanaal nog steeds een economische functie heeft.</p>	<p>stadsdistributie is het van belang om voldoende ruimte voor overslag te voorzien op strategisch gelegen locaties binnen de regio. Deze herbestemming kan bijgevolg enkel worden toegelaten indien er garanties kunnen gegeven worden dat elders in de regio Mechelen langs de waterwegen overslaglocaties worden voorzien ter compensatie van de verloren gegane ruimte.</p>	<p>realiseren van stedelijke vernieuwing en het creëren van ruimte voor bijkomende stedelijk functies worden hierbij in de belangstelling geplaatst.</p> <p>De opmaak van het RUP Zorro situeert zich tevens binnen de acties en doelstellingen van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.</p> <p>Een GRS of gemeentelijk ruimtelijk structuurplan formuleert een lange termijn visie over de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van een stad. In een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan worden beleidsmatige uitspraken gedaan.</p> <p>De stad formuleert hierbij onder andere volgende actie:  <i>"De gemeente engageert zich om de taakstelling inzake bijkomende woningen te realiseren door in een uitvoeringsplan gebieden tot gebieden voor gemengde stedelijke ontwikkeling te herbestemmen waaronder: Site Comet, van Industriezone naar gemengd woon-, kantoor-, en dienstzone."</i></p> <p>Een ruimtelijk uitvoeringsplan of RUP heeft net tot doel de beleidsmatige visie op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling te vertalen naar een concreter kader waarbinnen vergunningen kunnen worden bekomen die op perceel niveau de beleidsvisie realiseren.</p> <p>Het RUP Zorro vormt daarbij niet het correcte planningsinstrument om garanties te kunnen geven dat elders in de regio Mechelen langs waterwegen overslaglocaties worden voorzien.</p> <p><b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b></p>
5	<p>Art. 4.2. Fiets- en voetgangersbrug: advies geldt niet als toelating voor voorgestelde brug op deze locatie. Beeld op p. 60 TN geeft geen correcte weergave.</p>	<p>De waterwegbeheerder wenst erop te wijzen dat met het geven van het advies geen toelating wordt gegeven voor de voorgestelde brug op zijn locatie. Indien er een brug zou worden voorzien mag deze in ieder geval geen hinder veroorzaken voor de scheepvaart. De afbeelding op p. 60 in de toelichtingsnota geeft daarbij een foutief beeld van de toekomstige situatie.</p>	<p>Een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) heeft tot doel de beleidsmatige visie op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling te vertalen naar een concreter kader waarbinnen vergunningen kunnen worden bekomen die op perceelsniveau de beleidsvisie realiseren. Daarbij is de afbeelding op p. 60 van de toelichtingsnota een mogelijk beeld, aangegeven in een lichtere kleur.</p> <p>Voor de realisatie van de brug loopt er reeds een haalbaarheidsstudie die verder de ruimtelijke inpassing bestudeert. Daaruit zal blijken welke locatie de beste is. Bij een uiteindelijke vergunningsaanvraag zal decretaal advies gevraagd worden aan W&amp;Z.</p> <p><b>Conclusie: Aanpassingen aan het RUP</b>  <b>De intekening op het grafisch plan en de beschrijving in de stedenbouwkundige voorschriften van art. 4.2 worden best weggelaten. In Artikel 3 wordt best toegevoegd dat de realisatie van een brug mogelijk is en deze in een logische en rechte verbinding met de bestaande fiets- en voetgangersverbindingen dient te worden aangelegd.</b></p>


Bezwaar- punt nr.	Advies/ Bezwaar- schrift nr.	Bezwaar	Context	Advies
<b>Mobiliteit</b>				
<b>TOEGANGEN</b>				
7	<p>Het voorzien van de hoofdingang en de in- en uitgang van 2 parkings aan de Koningin Astridlaan maakt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dat een aantal parkeerplaatsen op de K. Astridlaan verdwijnen, waar al een nijpend tekort is.</li> <li>- Dat door het kruisen van voetgangers- en fietsverkeer een gevaarlijke situatie ontstaat.</li> <li>- Dat het verkeer komende van de richting Brusselse poort dient te keren aan het kruispunt van de Battelisesteenweg wat voor overlast zal zorgen.</li> <li>- Dat het concentreren van de in- en uitgang van de Zorro site op 1 plaats het getto gevoel van de site zal verhogen.</li> </ul>	<p>De bezwaariñdiener stelt hierbij volgende oplossingen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ingang en uitgang van de (half ondergrondse) parking te voorzien via de Lemmensstraat</li> <li>- Door de in- en uitgang te verleggen en ondergronds aan te leggen kan het kruisingsprobleem met fietsers en voetgangers worden opgelost en wordt de ventweg ontlast van minstens 100 wagens en gaat er geen parking verloren op de Koningin Astridlaan.</li> </ul>	<p>In april 2016 werd een MOBBER, voor Zorro, opgesteld door onderzoeksbureau Vectris.</p> <p>Onder andere de kruising tussen de projectsite en de ventweg werd hierin onderzocht: "De oversteekbaarheid van een straat hangt af van de oversteeklengte, de verkeersintensiteiten en de oversteekbaarheid. Voor de berekening van de oversteekbaarheid wordt een gemiddelde oversteeknelheid van 1m/s aangehouden; De ventweg heeft tijdens het drukste avondspitsuur een huidige verkeersintensiteit van 1m/s. De ventweg heeft tijdens het drukste avondspitsuur een huidige verkeersintensiteit van 146 pae ten noorden van de Mg. Van Nuffelstraat en 133 ten zuiden ervan. Hier zullen 100 mvt bijkomen richting projectgebied, dat zijn 1,6 auto's per minuut, wat het totaal op 246 pae brengt. Een gemiddelde wachttijd van 0 tot 5 seconden wordt door de 'methodiek oversteekbaarheid van wegen' gecategoriseerd als 'goed'. Een wachttijd van langer dan 15s is 'slecht'. De gemiddelde wachttijd voor oversteken is verwaarloosbaar. Om eventueel de leefbaarheid te verhogen van deze ventweg-woonstraat wordt voorgesteld om een tweede uitvoegstrook te maken op de ventweg ter hoogte van het projectgebied. Het verkeer van de beide ontwikkelingen blijft dan langer op de vesten."</p> <p>Het MOBBER raadt ook aan om deze ventweg in te richten als een zone 30.</p> <p>Het MOBBER toont aan dat de ontsluiting van het plangebied en het vooropgestelde mobiliteitsprofiel een realistische ambitie betreft dewelke mits de nodige inspanningen van het flankerend beleid gerealiseerd kunnen worden.</p> <p>Zowel de in- en uitgang van de parking, het keren aan de kruispunten als de oversteekbaarheid van de K. Astridlaan werden onderzocht in het plan-MER. De GECORO is van oordeel dat de ontsluiting voor wagens best op de K Astridlaan wordt gehouden en niet op de smalle Lemmensstraat die een woonstraat is.</p> <p>Het aantal parkeerplaatsen wordt in het RUP bepaald door de parkeernorm. Deze werd onderzocht in het Plan-MER en niet als een te milderen effect opgenomen. De parkeerplaatsen op de K. Astridlaan die zullen verdwijnen door het RUP worden gecompenseerd door het aanleggen van parkeerplaatsen op de middenbaan. Het is enkel de in- en uitgang voor wagens die geconcentreerd wordt op de K. Astridlaan. Er zijn 7 toegangen voorzien tot de site, die samen met de buurttuinen en fiets- en</p>	
14				

			voetgangersverbindingen de doorwaadbaarheid van het gebied moeten verhogen. Daardoor is de kans klein dat er een getto zal ontstaan.
			<b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP.</b>
<b>HOOGSTRAAT</b>			
3	4	<p>Het masterplan haalt aan dat de Hoogstraat een drukke verkeersstraat betreft. Dit is echter achterhaald aangezien dit ondertussen een fietsstraat is geworden. De nieuwe handelszaken in de Hoogstraat zullen met het verleggen van de doorsteek naar de stad veel klanten verliezen.</p>	<p>De argumenten in het masterplan i.v.m. de drukke Hoogstraat e.d. zijn achterhaald aangezien de Hoogstraat ondertussen en fietsstraat is. Het stadsbestuur promoot handel en horeca in de Hoogstraat. De Hoogstraat is de laatste jaren eindelijk terug opgewaardeerd, met een aantal nieuwe handelszaken. Door het verleggen van de doorsteek naar de stad voor voetgangers en fietsers naar een andere (woon)straat zullen deze handelaars veel klanten verliezen en zal de Hoogstraat opnieuw een problematische straat (leegstand, verval) worden.</p>
<b>PARKEREN</b>			
4	9	<p>Er worden beter meer parkeerplaatsen voorzien zodat mensen uit de buurt ook een parkeerplaats kunnen aankopen.</p>	<p><b>Parkeernorm:</b> De stedenbouwkundige voorschriften van het RUP stellen bij Art. 1.0.12 "Parkeren": "Voor ééengezinswoningen, groepswoonbouw en meergezinswoningen dient per woongegelegenheid 1,3 parkeerplaatsen voorzien te worden." Voor de overige functies wordt de parkeerverordening van de stad Mechelen toegepast Bij een vergunningsaanvraag dient men voldoende parkeerplaatsen te voorzien om de inhoud van de vergunningsaanvraag te kunnen ondersteunen, zodanig er geen opvallende bijkomende negatieve (milieu-)effecten gegenereerd worden. Het toepassen van een parkeercijfer van 1,3 pp per wooneenheid werd in het plan-MER en het MOBBER onderzocht. Door de locatie van het plangebied nabij het station en het inzetten op carsharing, fietsen en openbaar vervoer acht men dit een realistisch parkeercijfer, dat tevens in de binnenstad van Mechelen wordt toegepast. Het MOBBER stelt: "De keuze om de site te gebruiken voor personen-intensieve stedelijke functies, is een principeel duurzame keuze. De nabijheid van dagelijkse voorzieningen en beschikbaarheid van alternatieve vervoerswijzen zorgen per saldo voor minder autob kilometers dan een trendmatig scenario met stadsvlucht. Een bijna auto vrij woonmilieu en de ligging langs de vaart en dicht bij voorzieningen van de binnenstad en het station, maken deze site aantrekkelijk voor gezinnen met kinderen en is concurrentieel met wonen in de groene rand. Dit verantwoord ook de parkeernorm van de binnenstad. Dat het project toch een mobiliteit-genererend effect heeft ten opzichte van</p>
12	41	<p>Onvoldoende maatregelen voorzien voor parkeerprobleem. Dit zal leiden tot een onaanvaardbare parkeerdruk. Voorzienne milderende maatregelen in Plan-MER zijn slechts assumpties en onvoldoende onderbouwd. 1,3 parking per wooneenheid is te beperkt ingeschat en dient verhoogd te worden tot min. 1,8 pp per woongegelegenheid</p>	<p>Er zijn niet voldoende maatregelen voorzien om te vermijden dat het geplande project met de heden voorziene parkeergelegenheid, tot een verdere stijging van de reeds onaanvaardbare parkeerdruk zal leiden. Het huidige project is volgens de bezwaardieners te beperkt ingeschat op 1,3 parking per woongegelegenheid. In het hele gebied geldt reeds een parkeerdruk van ver boven de 100%. De plannen hebben een negatieve tot zeer negatieve invloed op de parkeerdruk (-2 tot -3). De voorziene milderende maatregelen zijn slechts assumpties en onvoldoende onderbouwd.</p>

16 (a,b)	53	<p>Daarbij merkt de bezwaariendier op dat de noodoplossing om parkeren op de hoofdrijbaan van de vesten toe te laten als een tijdelijke noodzaak is voorgesteld in het MER reeds als vaststaand en permanent wordt aangenomen.</p> <p>De bezwaariendier stelt voor om de parkeergelegenheid te verhogen tot minimaal 1,8 pp per woongegelegenheid.</p> <p>De bezwaariendier stelt dat het huidige project veel te beperkt is ingeschat op 1,3 parking per woongegelegenheid.</p> <p>Daarnaast is er ook onvoldoende rekening gehouden met een groot aantal van de bewoners van de omliggende straten waar nog veel huizen staan zonder of met beperkte parkeergelegenheid. Zo beschikken de inwoners van de herenhuizen niet over een eigen parkeerplek en worden de parkeerplekken onder de appartementen gebouwen vaak verhuurd. Hetgeen de parkeergelegenheid voor de effectieve bewoners beperkt. Waardoor deze op de openbare weg dienen te parkeren.</p> <p>De bezwaariendier stelt vast dat ik dit gebied de parkeerdruk ver boven de 100% gelegen is, namelijk 117%. Sommige straten zijn uitschieters tot 140% (plan-MER p90). Het MER concludeert tevens dat de plannen een negatieve tot zeer negatieve invloed hebben op de parkeerdruk (-2 tot -3) (plan-MER p.109). De bezwaariendier stelt hierdoor dat de voorziene milderende maatregelen slechts assumpties zijn en onvoldoende zijn onderbouwd.</p> <p>In het MER wordt de tijdelijke noodmaatregel om te parkeren op de hoofdrijbaan van de vesten als vaststaand en permanent aangenomen. Dit leidt tot het verder verdwijnen van het nog relatief groene en waardevolle karakter.</p> <p>De bezwaariendier stelt voor om terughoudender om te springen met het inplannen van extra woongegelegenheden en de geplande landmark toren met woningen en kantoren ook om deze redenen in de</p>	<p>een jarenlange leegstaande industriële site, is onvermijdelijk. Daarom werd in het MOBBER reeds rekening gehouden met een programmadaling."</p> <p>De parkeernorm verhogen tot 1,8 pp per woongegelegenheid zou op deze locatie vlak bij het station, naast de vesten en naast de fietsverbinding langs het jaagpad geen duurzame mobiliteitsoplossing zijn. De ervaring leert immers dat het aanbieden van extra parkeerplaatsen onrechtstreeks ook het autogebruik stimuleert wat indruist tegen de beleidskeuzes die de stad wenst te maken met het oog op een duurzame mobiliteit.</p> <p><u>Parkeerplaatsen op K. Astridlaan:</u>  Parallel aan het traject van het RUP heeft het beleid reeds beslist om op de middenberm van de Koningin Astridlaan ongeveer 100 nieuwe parkeerplaatsen te zullen inrichten. (beslissing op de PCV van 11 januari 2017 waarbij parkeren op de gemarkeerde stroken op de hoofdrijbaan van de R12 mogelijk gemaakt werd.)</p> <p><u>Ondergrondse parkeren:</u>  Art.1.0.12 uit de SV stelt:  "Voor het zuidwestelijk gedeelte van het deelgebied 'Randwoningen' dient het parkeren opgevangen te worden in de ondergrondse parking van het deelgebied 'Wooncampus'"</p> <p>"Binnen de overdruk 'Openbaar domein' wordt voor de deelgebieden 'Centrale zone', 'Woonzone oost', het oostelijk gedeelte van deelgebied 'Vesten' en het oostelijk gedeelte van deelgebied 'Randwoningen' in het deelgebied 'Woonzone oost' een parkeerhof ingericht met bovengrondse parkeren."</p> <p>Art. 1.2.4 uit de SV stelt:  "Indit deelgebied zijn ondergrondse constructies, ten behoeve van parkeren, toegelaten"</p> <p>Art. 1.5.02 uit de SV stelt:  "Indit deelgebied mogen ondergrondse constructies opgericht worden ten behoeve van parkeren."</p> <p>Art. 1.8.05 uit de SV stelt:  "Onder de collectieve groenzone kan een half-ondergrondse parking aangelegd worden. Het in- en uitrijden van de parking verloopt via het aangrenzende deelgebied 'Vesten'. (Cfr. Art. 1.2)"</p> <p>Art 1.2.03 uit de SV stelt:  "Binnen het bouwveld wordt een onderdoorgang voorzien die fungeert als toegang tot de half ondergrondse parking onder de collectieve groenzone binnen het aangrenzende deelgebied 'Randwoningen' (Cfr. Art. 1.1). De onderdoorgang wordt voldoende breed voorzien zodat in- en uitrijdend verkeer elkaar kan kruisen. De onderdoorgang wordt in</p>
----------	----	--	---

		<p>hoogte te beperken. Daarnaast dient de parkeergelegenheid verhoogd te worden tot minimaal 1,8 parkeergelegenheden per wooneenheid.</p> <p>Ten slotte vermeldt de bezwaarindieners dat de nieuwe parkeergelegenheden ondergronds moeten worden gerealiseerd. Er dient dan ook expliciet voorzien te worden dat ze niet half bovengronds of bovengronds zullen gerealiseerd worden.</p> <p>Het plan MER stelt op p.86 dat op verschillende punten de voorgestelde configuratie de verkeersstromen niet afwikkelen op een aanvaardbare manier. Het aantal voorziene woon- en kantoorgelegenheden, gepaard gaande met ondermeer de 'landmark' toren, beïnvloed het bijhorende verkeer dat al zeer zwaar is, in de negatieve zin.</p>	<p>de hoogte te worden doorgetrokken tot de vloerplaat van de 2e bouwlaag."</p> <p>Op het bezoekersparkeren in art. 1.7. na worden alle parkings ondergronds gerealiseerd. Voor de (half)ondergrondse parking in art. 1.8. verwijzen we naar het thema "niveauverschillen"</p> <p>De bezwaarindieners verwijst naar het plan-MER p.86 waarbij de referentiesituatie van de verkeersstromen wordt weergegeven tijdens de avondspits. De voorgestelde maatregelen op p. 109-110 uit de plan-MER maken dat de impact geminimaliseerd kan worden. Deze milderende maatregelen werden vertaald in het RUP.</p> <p><u>Bewonerskaarten:</u> Het reglement en het toekennen van bewonersparkeerkaarten wordt niet geregeld via het RUP.</p> <p><b>Conclusie: Aanpassingen aan het RUP:</b> <b>In het RUP dient een tabel te worden opgenomen met de doorwerkende milderende maatregelen vanuit het plan-MER</b> <b>Art. 1.8.05: "Onder de collectieve groenzone moet een half-ondergrondse parking aangelegd worden.</b></p>
16	54	<p>Huidige bewoners zullen niet mogen parkeren op Zorro-site, dus Zorro-bewoners mogen geen recht krijgen op 2 bewonerskaarten.</p>	
16	55	<p>Oplossing van extra parkeerplaatsen op hoofdrijbaan K. Astridlaan als vaststaand en permanent aangenomen.</p>	
18	67	<p>1,4 autostaanplaatsen per wooneenheid is te weinig. De doelgroep voor het project betreft 2 verdieners.</p>	

16	Vraag om parkeernorm op te trekken tot 1,8ppl/WE		
8 (a,b,c,d)	Groot mobiliteitsprobleem op K. Astridlaan door 300 bijkomende woningen.	21	<p>De bezwaariendier licht toe dat er wekeijks files zijn in de Koningin Astridlaan. Volgens de studie i.v.m. mobiliteit zou dit geen probleem geven in de toekomst. Men voorziet echter toch 300 bijkomende wooneenheden.</p> <p>Daarbij stelt de bezwaariendier zich ook in vraag of het haalbaar is dat auto's komende van de Brusselse poort naar de lichten van de Battelsesteenweg moeten rijden, om hier te draaien om vervolgens de site op te kunnen rijden.</p> <p>De bezwaariendier stelt dat er in de omgeving van de Koningin Astridlaan grote mobiliteitsproblemen zich voordoen. Onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De parkeerproblematiek aan de Koningin Astridlaan waar het onmogelijk is om 's avonds een parkeerplaats te vinden.</li> <li>- Daarnaast dient de veiligheid van de passerende fietsers gegarandeerd te worden bij het verhogen van het aandeel auto's dat de site zal toerijden.</li> <li>- Daarnaast vormt het oversteken van de rijbaan ter hoogte van de site steeds een gevaar. Vele automobilisten stoppen hier niet.</li> </ul>
8 (d)	Mobiliteitsproblemen.	25	<p>De bezwaariendier stelt dat er in de omgeving van de Koningin Astridlaan grote mobiliteitsproblemen zich voordoen. Onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De parkeerproblematiek aan de Koningin Astridlaan waar het onmogelijk is om 's avonds een parkeerplaats te vinden.</li> <li>- Daarnaast dient de veiligheid van de passerende fietsers gegarandeerd te worden bij het verhogen van het aandeel auto's dat de site zal toerijden.</li> <li>- Daarnaast vormt het oversteken van de rijbaan ter hoogte van de site steeds een gevaar. Vele automobilisten stoppen hier niet.</li> </ul>
11	De verkeersproblematiek komt de veiligheid op de Koningin Astridlaan zeker niet ten goede	35	<p>Het toevoegen van enkele honderden wagens aan de al moeilijke verkeerssroom lijkt niet vanzelfsprekend. Dit verkeer dient telkens manoeuvres uit te voeren om de hoofdweg te verlaten. De veiligheid van de Koningin Astridlaan zal dit zeker niet ten goede komen.</p>
<b>BIJKOMEND VERKEER</b>			
<p>Het plan-MER onderzocht de impact van het voorgestelde programma binnen het plangebied op de verkeersontwikkeling.</p> <p>"Op basis van het weerhouden programma kon de impact worden bepaald op de verkeersontwikkeling. Hierbij werd het programma doorgerekend dat een worst-casesituatie in beeld bracht in zowel het drukste ochtendspitsuur als het drukste avondspitsuur. Uit deze analyse blijkt dat de huidige configuratie niet in staat is om de bijkomende verkeersgeneratie ten gevolge van het voorgenoemen programma op te vangen. Ondanks deze bijstelling van de lichten worden er in de toekomstige situatie verzuimingsgraden boven de 95% verwacht, wat op een aantal bewegingen tot aanzienlijke effecten leidt. Bijgevolg is het nodig de impact van het voorgenoemen programma te milderen door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het autogebruik te minimaliseren door; uit te gaan van een duurzame wijk met wonen, werken en winkelen op loopafstand in combinatie met parkeren in de rand en een autoluw centrum; Het 'buurt ondersteunend' niveau hiervan te bewerkstelligen door in de voorschriften van het RUP de maximale verkoopoppervlakte per commerciële unit klein te houden; ook diensten en kantoren kleinschalig te houden, plus bij kantoren geen baliefunctie toe te laten.</li> <li>- Bijkomend is het aanbevelen om de piekurgeneratie te verkleinen door het programma te verschuiven: van 80% wonen gecombineerd met 20% complementaire functies naar 86% wonen waarbij nog 14% beschikbaar is voor complementaire functies, waarbij een maximum van 320 woonunits gehandhaafd blijft."</li> </ul> <p>In de voorschriften van het RUP werden deze milderende maatregelen vertaald, waardoor de bijkomende mobiliteit ten gevolge van het project niet als abnormaal worden ervaren.</p> <p>Bijkomend wordt binnen de verschillende bestemmingszones steeds verordenend gewezen op het buuondersteunende karakter van de overige functies.</p> <p>De milderende maatregelen uit de plan-MER werden hierbij voldoende vertaald in het</p>			



14 (a,b)	46	Verkeersproblemen op K. Astridlaan met 300 bijkomende wooneenheden.	Als er 300 bijkomende wooneenheden op de site zouden komen zal dat zeker verkeersproblemen met zich brengen. Het is er nu al in de ochtend en namiddag zeer druk. Met 300 bijkomende wooneenheden wordt dit een chaos. In het bijzonder ook omdat de auto's die van de Brusselse poort komen en naar de site moeten allemaal naar de lichten aan de Battelsesteenweg moeten om zich daar te draaien Dit lijkt niet doordacht.	<p>RUP. Om een afweging van het bijkomend verkeer mogelijk te maken.</p> <p>Voor de levendigheid van het openbaar domein op de site is het belangrijk dat de gelijkvloerse verdiepingen overige functies herbergen.</p> <p>Wat betreft de veiligheid en de oversteekbaarheid van de K. Astridlaan verwijzen we naar het thema "Mobiliteit – Toegangen"</p> <p>Wat betreft de parkeerproblemen op de K. Astridlaan verwijzen we naar het thema "Mobiliteit – Parkeren"</p> <p><b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b></p>
17	59	Bijkomende verkeersoverlast op het rijvak voor de bewoners door bijkomende appartementen en bureaus op de benedenverdiepingen.		
20	77	Kruising met de Koningin Astridlaan zal gevaarlijk worden voor fietsers, voetgangers en automobilisten.	De bezwaariindiener stelt voor dat het minderen van het aantal wooneenheden een verbetering zal brengen naar mobiliteit.	

## Toren

### HOOGTE/SCHADUW

1	1	De toren aan de ingang van de site is te hoog, te groot en totaal niet ingepast in een omgeving met een groot aantal burger en herenwoningen. De omvang speelt een grote rol qua lichtinval voor de buurt. Er zijn reeds genoeg (te) hoge flatgebouwen die het algemeen zicht van de K. Astridlaan schaden.	<p><u>Bouwhoogte toren</u></p> <p>De GECORO erkent ten dele het bezwaar.</p> <p>Het ontwerp-RUP laat een verhoging van 3 bijkomende bouwlagen toe binnen het bouwveld V2, ten opzichte van de bestaande bebouwing langsheen de Koningin Astridlaan waar de maximale bouwhoogte 8+1 bouwlagen betrof.</p> <p>Het RUP volgt daarbij volledig de filosofie van de hogere overheid zoals gesteld in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. "Op alle niveaus moet het ruimtelijk beleid op bepaalde goed gelegen locaties durven kiezen voor hoogbouw om zo de druk op de open ruimte weg te nemen"</p>
---	---	---	--

7	<p>De dimensies van het landmark zijn niet aanvaardbaar want volledige K. Astridlaan maximaal toegelaten bouwhoogte, de historische stad heeft geen nood aan een bijkomende landmark of de plek aan een richtpunt, design is niet in evenwicht met de omgeving, afmetingen werpen schaduw op tuin die schaduw van vorige fabriek massaal overstijgt. oplossing: beperken hoogte landmark of invulling vergelijkbaar met vroegere voorgevel fabriek.</p>	<p>De bezwaariendener stelt de dimensies van de landmark binnen bouwveld V2 als onaanvaardbaar.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De beperking tot bouwhoogtes in de Koningin Astridlaan geldt tot voordien unaniem voor iedere vergunningsaanvraag. Deze beperking afschaffen omwille van 1 project is niet gepast.</li> <li>- Mechelen is een historische stad van laagbouw en heeft buiten de Sint-Rombouts toren geen nood aan een bijkomend landmark. De nood voor het oprichten van een bijkomend landmark op deze locatie is eveneens onduidelijk.</li> <li>- Het design van het huidige voorstel is niet in evenwicht met de omgeving</li> <li>- Tijdens alle seizoenen zal de landmark slagschaduw geven op de bestaande terrassen. De argumentatie dat er vroeger door de fabriek ook schaduw was is niet relevant. <ul style="list-style-type: none"> <li>• De herenhuizen waren er eerst</li> <li>• De façade van de fabriek zou geklasseerd worden als industrieel erfgoed en diende geïntegreerd te worden in het project.</li> <li>• De schaduw door het baken zal de schaduw van de vroegere fabriek massaal overstijgen.</li> </ul> </li> </ul> <p>De bezwaariendener stelt voor om een beperking van de hoogte van de landmark op te leggen. Of de invulling van de voorkant vergelijkbaar maken met de vroegere fabrieksgevel en in harmonie met de omgeving. Een mooie architecturale invulling kan dan ook een aandachtstrekken worden zonder in de hoogte te moeten gaan.</p>	<p>Om een stedelijke verdichting te kunnen realiseren zoals naar voren wordt gebracht in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, het provinciaal structuurplan en het gemeentelijk structuurplan dient men op sommige veloverwogen locaties en binnen duidelijke marges in te zetten op hoogbouw in stedelijke omgevingen. De wens om binnen een stedelijke context enkel laagbouw te willen toepassen vormt geen duurzame visie.</p> <p>Het inrichten van 12 bouwlagen ter hoogte van de landmarkaanduiding kadert hierin en moet in het geheel van het projectgebied beschouwd en geëvalueerd worden. De landmark wordt geplaatst op de plaats waar de langzaam verkeersverbinding, die het Vrijbroekpark over de Vaart met het stadscentrum verbindt, de Koningin Astridlaan kruist. Hierdoor ontstaat er op deze plek een opening in de gesloten gevelwanden van de Koningin Astridlaan en wordt de laan aangesloten op een park. Dit verantwoordt het hoger aantal bouwlagen dat op deze plaats gerealiseerd zou kunnen worden.</p> <p>De GECORO is van oordeel dat een landmark aan de vesten, aansluitend bij het stedelijk weefsel logischer is dan elders in het projectgebied. De GECORO blijft echter ook van oordeel dat het verhogen met 3 bouwlagen enkel mogelijk is indien deze gekoppeld is aan de realisatie van de bovenlokale fiets- en voetgangersverbinding over het kanaal. De afwijking op de bouwhoogte van de landmark geschiedt reeds in een toegestane bouwhoogte van 8+1, zoals het naastliggende gebouw. Pas wanneer de connectie over de vaart effectief gerealiseerd is, kan er een aanleiding zijn om een nog hoger baken toe te staan. Daarom stelt de GECORO voor om de voorschriften van het RUP in die zin te wijzigen.</p> <p>Door in de voorschriften geen maximale bouwhoogte vast te leggen bestaat de mogelijkheid om een bouwhoogte te realiseren die niet in verhouding is met de omgeving. Daarom adviseert de GECORO om nog een maximaal aantal bouwlagen ook een maximale bouwhoogte vast te leggen.</p> <p><u>Schaduw</u> De (voorgestelde aangepaste) stedenbouwkundige voorschriften van het RUP laten voor 'de landmark' toe om 8+1 bouwlagen te realiseren boven het straatniveau en indien de fiets- en voetgangersverbinding gerealiseerd wordt tot max. 12 bouwlagen boven straatniveau te realiseren. Effecten van beschaduwing vanuit het plan op de omgeving in de zomerperiode worden verwaarloosbaar tot beperkt negatief beoordeeld. Echter in de winter zijn schaduweffecten relevanter. In de ochtend en in de namiddag zullen de bestaande woningen langs de Koningin Astridlaan volledig beschaduwd zijn i.p.v. gedeeltelijk beschaduwd. Rond 11 u is de invloed van het baken reeds verminderd.</p>
---	---	--	--

4	5	<p>Toren aan ingang project past niet in het straatbeeld en is te groot. Het ontwerp zou beter centraal in het project komen te staan. Het uitzicht wordt dan beter benut.</p>	<p>Thans zal de tuin van de in het noorden aansluitende huis op de Koningin Astridlaan over quasi de volledige dag in de schaduw liggen. Hierbij dient opgemerkt te worden dat in een vroegere situatie met bedrijfsgebouwen grenzend aan de tuin die situatie ook van invloed geweest zal zijn.</p> <p>De bestemmingswijziging van het RUP noch het inrichten van een landmark binnen de woonprojectzone liggen aan de oorzaak van deze beschaduwing.</p>
12	37	<p>Hoogte landmark toren is buiten proportie ten aanzien van de directe omgeving. (3x hoger dan Comefgevel, 50% hoger dan Crina), wordt in plan-MER negatief beoordeeld. Landmark is schaalbreuk.</p>	<p>In het plan-MER wordt de bezonningsinvloed van de hoge bebouwing op de bestaande/geplande bewoning en groene ruimtes beperkt negatief beoordeeld. Echter blijft dit tussen de aanvaardbare normen van een stedelijk weefsel.</p> <p>Volgens het huidige gewestplan wordt de Comet-site bestemd als milieuvriendelijke industrie. De herenhuizen langsheen de Koningin Astridlaan situeren zich binnen woongebied. Het gewestplan van Mechelen werd goedgekeurd in 1976, zowel de Comet site als de herenhuizen stammen van voor deze periode. Wat betreft de wet op de stedenbouw is het daarbij niet van toepassing dat de herenhuizen eerder gerealiseerd werden dan de fabrieksgebouwen.</p>
12	40	<p>Het plan-MER stelt: <i>"de realisatie van een baken voor een gebied, om een zekere aantrekkingskracht uit te stralen, hoeft niet in se in hoogte te worden bewerkstelligd."</i> (p.240)</p> <p>De bezwaariendener stelt dat een 'landmark gebouw' zich kan onderscheiden omwille van zijn duurzaam karakter, kwalitatieve architectuur en groene voorkomen, niet door excessieve torenbouw.</p>	<p>Wat betreft de lichtinval verwijzen we naar het thema "Toren - ROOILIJN /LICHTEN/PRIVACY".</p> <p>Wat betreft het voorkomen van de landmark verwijzen we naar het thema "Toren - DESIGN".</p> <p>Wat betreft de opmerkingen op de Plan-MER verwijzen we naar het thema "Plan-MER".</p>
12	38	<p>Slagschaduw van de landmark op huizen overkant straat dient geneutraliseerd te worden.</p>	<p><b>Conclusie: Aanpassing aan het RUP</b></p> <p><b>Art. 1.2.V2.:</b> De bouwhoogte bedraagt maximaal 8 bouwlagen + 1 teruggetrokken bouwlaag, waarbij het gabriet van de linkerbuur dient gevolgd te worden. Bij het realiseren van een connectie tussen de binnenstad en de overkant van de Vaart kan een verhoging tot maximaal 12 bouwlagen en maximaal 40m hoogte. De verdiepingshoogte van het gelijkvloers dient voldoende hoog te zijn (min 3.50 max 4.00m), zodat de buurtondersteunende functies mogelijk blijven. Deze 3 bouwlagen mogen maximaal over 60% van de footprint van het gebouw gerealiseerd om de rankheid van het landmark te verzekeren.</p>
12	40	<p>Bij harmonieuze inplanting met</p>	

	<p>respect voor de huidige vestenarchitectuur wordt een verlaging tot de hoogte van de vestenarchitectuur verwacht.</p>	<p>inplanting van het ZORRO-project, met respect voor de huidige vestenarchitectuur de bouwhoogte juist dienen te verlagen tot de hoogte van de herenhuizen en enkel op achterliggende percelen hoger gaan.</p>
<p>16 (a,b)</p>	<p>Buitensporige hoogte van de landmark toren. Wordt in plan-MER negatief beoordeeld, ernstige slijfbreuk met vestenarchitectuur (visuele eenheid), 5 verdiepingen hoger dan Crina is excessief.</p>	<p>De effecten van de schaalbreuk door de geplande hoge landmark worden beperkt negatief tot negatief beoordeeld in het MER (p.240). Het MER Rapport stelt: <i>"De realisatie van een baken voor een gebied, om een zekere aantrekkingskracht uit te stralen hoeft niet in se in hoogte te worden bewerkstelligd."</i></p> <p>De bezwaarindieners stelt voor dat een landmarkgebouw in deze zone zich onderscheidt door het duurzame karakter, kwalitatieve architectuur en groene voorkomen, niet door excessieve en met de omgeving vloekende torenbouw.</p> <p>De voorziene verhoging is niet alleen excessief ten aanzien van zowel de directe omgeving, maar ook ten aanzien van dit gehele stadsdeel. Bouwhoogtes worden op dit moment gelijkgesteld aan de 19e - eeuwse herenhuizen ofwel aan de ingeplante appartementsgebouwen. Men heeft langsheen de vesten de wens op genomen om langsheen de vesten "een specifieke typologie vast te leggen die aansluit op de huidige vesten architectuur" (MER, P.29)</p> <p>Een harmonieuze inplanting van het ZORRO-project met respect voor de huidige vestenarchitectuur zou aan de zijde van de Koningin Astridlaan de bouwhoogte juist dienen te verlagen tot de hoogte van de herenhuizen (4 bouwlagen)</p> <p>Tevens wordt in het MER (p.240) gesproken van een eigenlijke verhoging van niet minder dan 5 bouwlagen boven de 9 bouwlagen van het aanpalende appartementsgebouw. Hierbij moet nog vermeld worden dat het oorspronkelijke Comet gebouw maar 7 bouwlagen hoog was. En die eigenlijk niet overschreden zou mogen worden.</p>

Tevens de bewering in het MER dat het effect op de visuele landschapsbeleving door het baken 'neutraal' zou zijn (p. 231) ondergraaft reeds de argumentatie voor een landmark, die juist bedoeld is om positief en aantrekkelijk te zijn. De inschatting als neutraal is bovendien ongehoofwaardig want deze is in vergelijking met de huidige site, die door het MER enkel negatief wordt ingeschat als een braakliggend terrein, terwijl de huidige site, met zomerbar en recreatiemogelijkheden, en vooral de goede lichtinval en zichtlijnen naar het water visueel en landschappelijk aantrekkelijker is dan een baken dat, niet harmonieert met de omgeving en gedurende verschillende seizoenen een negatieve impact zal hebben op het zonlicht en zichtlijn van een hele rij huizen aan de overzijde van de vesten.

De schaduwstudie in het MER valt immers negatief uit voor de huizen aan de overzijde. Bovendien toont ze een niet realistisch beeld van de schaduw die deze landmark zal werpen. De te verwachten nadelen zullen groter zijn dan omschreven in het MER; Dit kan vermeden worden door het verlagen van de bouwhoogte van de baken.

De bezwaarindener tekent ook bezwaar aan tegen de geluidsoverlast. Het feit dat men niet weet in welke mate er publieke en kantoorfuncties op de site komen, laat niet toe om de negatieve effecten op het verkeer correct in te schatten (MER, P 154). Het MER geeft alleszins aan dat het op de eerstelijnsbebouwing akoestisch onmogelijk is onrustige wooneenheden te realiseren en geeft als alternatief het inrichten van kantoreenheden en publieke functies (= meer verkeer)

Het MER (p136) concludeert dat er als woongebied in alle periodes van het etmaal ruime overschrijdingen zullen zijn aan de kant van de vesten van de milieukwaliteitsnorm. Daarbij is de invloed van het plan op de woonkwaliteit uitermate negatief (p. 156)

17	58	Het gebouw is veel te hoog.	De bezwaariendier vreest dat de hoogte van het hoofdgebouw een precedent zou kunnen scheppen wanneer nieuwbouw gerealiseerd zal worden. Bovendien krijgt de overkant van de Koningin Astridlaan af te rekenen met zonverlies.
18	64	Het hoofdgebouw telt 12 verdiepingen x 3,5m = 42 meter hoog en zal een precedent scheppen voor de omliggende gebouwen. Het gebouw mag niet hoger zijn dan het nevenliggende gebouw.	De bezwaariendier stelt om het hoofdgebouw niet hoger te laten komen dan het nevenliggende gebouw en de andere gebouwen eventueel te verhogen om de 'verloren' verdiepingen van het hoofdgebouw eventueel te vervangen.
18	71	Beter om hoofdgebouw te verlagen en andere gebouwen te verhogen.	
20	76	Vorm gebouw aan Koningin Astridlaan is onaanvaardbaar, ten opzichte van het naastliggende gebouw.	
DESIGN			
2	2	Plek heeft landmark nodig (15 à 20 verdiepingen). De Brusselse poort kan als model gelden. Hedendaagse architectuur is een must, en kan via een wedstrijd onderworpen worden. Huidige skyline kan verder gezet worden om aansluiting te maken. De gecreëerde meerwaarde kan	De bezwaariendier stelt dat het nieuwe gebouw 15-20 verdiepingen mag halen. Maar dat het gebruik van hedendaagse materialen en conceptie daarbij een must zijn. De inspiratie daaromtrent kan eventueel uitgewerkt worden via een wedstrijd voor de beste architectuur of beste urbanistische benadering.

De GECORO begrijpt de bezorgdheid van de bezwaariendier. Wat betreft het design/vormgeving van het landmark is een RUP niet het correcte planningsinstrument om hierover verordenende voorschriften vast te leggen.

De stedenbouwkundige voorschriften van het RUP stellen dat:  
 "De basis van het bouwblok dient te worden vormgeven verwijzend naar de herenwoningen langsheen de Koningin Astridlaan. Deze vormgeving wordt ook doorgetrokken naar het binnengebied van het project."

	dienen om brug te financieren.				
8 (b,c,d)	Landmark = bombastische toren die niet past in concept van gezellige mooie herenhuizen aan de Koningin Astridlaan. Daarbij vormt de Brusselse poort reeds een landmark	23	De bezwaariendener verwijst naar de Koningin Astridlaan waar de mooie herenhuizen primeren. Waartussen men nu een bombastische toren wil bouwen, die de aandacht zal trekken in de negatieve zin. Het gebouw past niet in het straatbeeld.		
5	Landmark = bombastisch en hoog en verschilt sterk van de andere gebouwen op de Koningin Astridlaan.	12	De bezwaariendener acht niet dat de 'woontoren' zoals voorgesteld in het masterplan een synergie kan vormen met het huidige landschap. Het betreft een bombastische, hoge toren die architecturaal erg verschilt van de andere gebouwen op de Koningin Astridlaan. Het contrast met de overige gebouwen is te groot.		
10	Het poortgebouw is lelijk, bombastisch en past niet tussen de huidige woningen	30			
11	Harmonie is niet merkbaar in plan. De landmark is niet in harmonie met de omgeving.	32			

"Het gebouw moet worden opgevat als een geheel van een sokkel met bovenbouw, waarbij voor de sokkel maximale beglazing wordt voorzien."

Het gebouw dient zijdig te worden ontworpen waarbij ook de gevels die uitgeven op de onderdoorgang als architecturaal kwalitatieve gevels worden uitgewerkt."

"Verspringende gevelvlakken zijn toegelaten doch dienen beperkt te worden in aantal."

Deze voorschriften geven reeds een richting aan van vormgeving en architecturaal voorkomen, maar kunnen bij nog aangevuld worden met duidelijke richtlijnen met betrekking tot de hoogte, het aansluiten op het aanpalende perceel en in geval een landmark kan worden gerealiseerd voorschriften met betrekking tot de rankheid van het gebouw.

Het college heeft de verplichting om elke bouwvraag niet alleen op de juridische mogelijkheden te toetsen maar ook op zijn ruimtelijke inpasbaarheid en kwaliteit. Het college kan daarvoor advies inroepen van andere instanties en/of beroep doen op adviescommissies binnen de stad. Om de architecturale kwaliteit en meerwaarde van de landmark te kunnen garanderen lijkt het aangewezen dat elke bouwvraag met betrekking tot dit project voorgelegd wordt aan de recent opgerichte stadsbrede kwaliteitskamer.

Bovendien kan aan art. 1.0.06. Beschrijvende nota toegevoegd worden dat een inrichtingsplan moet opgemaakt worden waarbij aangegeven wordt wat de ruimtelijke aspecten zijn waaraan de architecturale kwaliteit moet voldoen.

**Conclusie: Aanpassing aan het RUP**  
**Art. 1.0.06. Beschrijvende nota uitbreiden met inrichtingsplan + oplijsting ruimtelijke aspecten waaraan de architecturale kwaliteit moet voldoen.**

14 (a, b)	45	Landmark is niet gepast is straat met herenhuizen	omgekeerde doel van harmonie te willen nastreven. De bezwaariendener stelt zichzelf de vraag of het optrekken van een landmark gepast is in een laan die momenteel wordt vormgegeven met min of meer vergelijkbare herenhuizen. Het recente appartementsgebouw in het begin van de Koningin Astridlaan zou als voorbeeld kunnen worden genomen. Dit past perfect in het straatbeeld.
18	62	Ontvredenheid over uitstraling van hoofdgebouw op de koningin Astridlaan.	De bezwaariendener stelt dat het hoofdgebouw aan de koningin Astridlaan zijn functie als referentiepunt en uithangbord aan zich voorbij laat schieten wegens zijn vorm en omvang. Het gebouw is een lomp gedrocht dat deze laan in zijn huidige vorm gaat ontzien.
<b>ROOILIJN / LICHTEN / PRIVACY</b>			
5	11	Torengbouw komt dieper dan appartementsgebouw Crina. volgens masterplangebouw stuk dieper en dat geeft problemen inzake lichtinval en privacy.	De bezwaariendener maakt zich zorgen over de 'woontoren' dewelke naast het Crina gebouw zal komen te liggen. Volgens de afbeeldingen getoond in het masterplan zal de woontoren namelijk dieper zijn dan de naastgelegen gebouwen. Hierdoor wordt gevreesd dat zich ernstige problemen inzake lichtinval en privacy op de terrassen van de bewoners in het Crina gebouw zullen voordoen.
8 (a,b,c,d)	19	Appartementen aan zijkant van Crinagebouw, naast de site zijn dieper in het gebouw gelegen. Als landmark verder komt dan de zijmuur gaat lichtinval wegvallen.	De bezwaariendener stelt dat de appartementen naast de Zorro-site (Residentie Crina) dieper in het gebouw gelegen zijn. Als het landmark tegen de residentie crina gebouwd wordt en verder komt dan de zijmuur, gaat men amper nog lichtinval hebben.
8 (a,b,c,d)	20	Schending van privacy door inrij van de nieuwe terrassen naar de bestaande	De bezwaariendener stelt dat schending van privacy door inrij of interactie van de nieuwe terrassen naar de bestaande terrassen van Crina, niet kan worden opgemaakt vanuit de plannen getoond in de toelichtingsnota.
10	29	Plannen van poortgebouw tonen dat rechtstreeks inrij op naastgelegen appartementen mogelijk is. Volgens de plannen	De bezwaariendener haalt aan dat indien het poortgebouw gerealiseerd zal worden zoals getoond op de planner, er een rechtstreekse inrij zal zijn in de 2 <sup>de</sup> slaapkamer van hun appartement. Het

Lichten en zichten

De bezorgdheid van de bezwaariendener betreffende hinder ten door lichten en zichten dient beoordeeld te worden in de vergunningaanvraag.

Cfr. Art.4.3.1. van de VCRO moet een vergunning geweigerd worden indien het aangevraagde onverenigbaar is met:

- a) stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften, voor zover daarvan niet op geldige wijze is afgeweken,
- b) een goede ruimtelijke ordening.

§ 2. De overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld met inachtneming van volgende beginselen :

1° het aangevraagde wordt, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemrelief, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4"

De wetgeving betreffende lichten en zichten zoals omschreven in het burgerlijk wetboek dient naast het RUP steeds nageleefd te worden. De overeenstemming van een mogelijk ontwerp zal tijdens de vergunningsaanvraag door de vergunningverlenende overheid beoordeeld worden.

De algemene leeswijzer van de stedenbouwkundige voorschriften stellen: "De stedenbouwkundige voorschriften moeten samen gezien worden met een andere (sectorale) regelgeving o.a. brandweervoorschriften, voorschriften betreffende



		<p>poortgebouw wordt dieper gebouwd dan de zijmuur waardoor men nog amper lichtinval heeft. Het is voor de bezwaarijndiener duidelijk dat het appartement hierdoor aan waarde verliest.</p>	<p>toegankelijkheid, EPB-regelgeving, ...</p> <p>De GECORO erkent wel het bezwaar en stelt dat door het toelaten van het maximaal bebouwen van het bouwveld V2 hinder van inkijk kan ontstaan voor de appartementen in het Crinagebouw die naast de Zorrosite gelegen zijn. De GECORO stelt voor om het voorschrift aan te passen.</p> <p>De algemene leeswijzer van het RUP stelt:</p> <p><i>"Elke vergunningsaanvraag moet in de eerste plaats voldoen aan de van kracht zijnde stedenbouwkundige voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan.</i></p> <p><i>In tweede orde moeten vergunningsaanvragen ook rekening houden met verschillende specifieke regels die in Mechelen van toepassing zijn, inzonderheid de stedenbouwkundige verordening van de stad Mechelen.</i></p> <p><i>De stedenbouwkundige voorschriften moeten samen gezien worden met andere (sectorale) regelgeving o.a. brandweervoorschriften, voorschriften betreffende toegankelijkheid, EPB-regelgeving, ..."</i></p> <p>Het decreet houdende vaststelling en realisatie van de rooilijnen dd. 08/05/2009 dient daarbij onverhinderd gevolgd te worden.</p> <p>Daarnaast wordt in Art. 1.2.02 verordend bepaald dat:</p> <p><i>"De bebouwing dient harmonisch aan te sluiten op de architectuur en het gabarit van de woningen aan de Koningin Astridlaan."</i></p> <p><u>Rooilijn</u></p> <p>Het RUP laat niet dat er voor de rooilijn gebouwd wordt. Het rooilijndecreet stelt ook dat er niet mag gebouwd worden voor de rooilijn. Deze wetgeving moet gerespecteerd worden bij een vergunningsaanvraag.</p> <p>Het open zicht vanop de terrassen van Crina zal gehinderd worden wanneer het bouwveld maximaal bebouwd wordt. De GECORO stelt voor om het voorschrift aan te passen.</p> <p><b>Conclusie: Aanpassingen aan het RUP</b></p> <p><b>Art. 1.2.V2. aanpassen zodat de voorbouwlijn van het landmark gelijk komt met de buur. Er dient verplicht tegen de wachtgevel van het Crinagebouw aangebouwd te worden. De achtergevellijn kan niet dieper komen dan de minst diepe</b></p>
14 (a, b)	44	<p>zou het poortgebouw dieper worden gebouwd dan de aanwezige zijmuur, waardoor er nog amper lichtinval zou zijn. Waardeverlies appartement.</p> <p>Lichtinval naastliggend gebouw zal verdwijnen indien gebouw verder komt dan zijmuur en schending van privacy door ligging nieuwe terrassen</p> <p>Daarnaast is er ook mogelijk schending van privacy door inkijk of interactie vanuit de nieuwe terrassen naar de bestaande terrassen van de residentie Crina. Op basis van de voorlopige plannen van de toelichtingsnota blijkt niet of dit alles voldoende is om privacy te garanderen en de ongemakken voor de huidige bewoners minimaal te houden.</p>	
17	57	<p>De plannen houden geen rekening met het uitzicht van de vesten en de aanwezige rooilijn. Het gebouw springt voor en achteraan uit t.o.v. Crina waardoor zicht van de aangrenzende burens wordt gehinderd.</p> <p>Het hoofdgebouw springt vooruit ten opzichte van het naastgelegen complex en komt veel dieper. Het open zicht van de naastgelegen blok wordt hierdoor gehinderd en vermindert de financiële waarde.</p>	
18.	63		

			<p>achtergevelijn van het Crinagebouw De achtergevelbouwlijn wordt loodrecht voorzien op de bestaande wachtgevel. Vanaf een afstand van minimaal 3.00m van de wachtgevel kan de bouwdiepte verhoogd worden op voorwaarde dat minimaal dezelfde afstand ten opzichte van de perceelsgrens wordt gerespecteerd als de bouwdiepte wordt verhoogd (45° regel) In de zijgevel die niet op de perceelsgrens is gelegen kunnen wel ramen maar geen terrassen gemaakt worden in zoverre er rekening wordt gehouden met de voorschriften van het burgerlijk wetboek inzake lichten en zichten.</p>
<b>Brug</b>			
3	<p>Locatie brug is niet geschikt o.w.v.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verdwijnen ongestoord zicht op de vaart en de bomenrij, aan de overzijde van de vaart.</li> <li>- verstoring privacy</li> <li>- Voor plaatsen van brug dient men bomen te kappen. Deze bomenrij is kenmerkend voor de Stuivenbergvaart.</li> <li>- Aansluiting brug gebeurd op locatie waar de weg niet zo breed is. Verder op Stuivenbergvaart maar is meer plaats en geen bomenrij.</li> <li>- Problemen met verkeer op de nabijgelegen Plaisancebrug worden niet opgelost door het aanleggen van een tweede brug.</li> <li>- Het is logischer dat een eventuele fietsersbrug/voetgangersbrug zou worden geplaatst in het verlengde van de Stuivenbergbaan.</li> </ul>	<p>De bezwaarindieners woont aan de Stuivenbergvaart en stelt dat omwille van onder andere het inrichten van een brug, de bomenrij aan de zijde van de Stuivenbergvaart zou verdwijnen. Eveneens valt het zicht voor deze bezwaarindieners op het water, door het inrichten van een bruginfrastructuur weg</p> <p>De bezwaarindieners stelt dat de privacy van de woningen aan de Stuivenbergvaart door het inrichten van een brug ernstig verstoord zouden worden. Deze woningen hebben immers geen tuin achteraan, en beschikken enkel over een voortuintje. Tevens zou er vanop de brug veel inkijk in deze huizen zijn, aangezien deze maar 2 bouwlagen hebben.</p> <p>Daarnaast stelt de bezwaarindieners dat de weg ter hoogte van zijn woning niet erg breed is, terwijl er ook nog auto's geparkeerd staan. De bezwaarindieners stelt voor dat de Stuivenbergbaan verderop breder is en zich daardoor beter verleeft tot het aansluiten van een eventuele fietsbrug. Tevens eindigt ook hier de bomenrij, zodat er bij het plaatsen van een brug geen typische bomen moeten verdwijnen.</p> <p>Het RUP bevindt zich reeds in de nabijheid van de Plaisancebrug, waarlangs voetgangers en fietsers kunnen passeren. Als er met het verkeer op de Plaisancebrug problemen zijn door de inrichting van het kruispunt, moet men deze aanpakken en niet elders een andere brug leggen. Het weghalen van een deel van het fietsverkeer op deze brug zal er trouwens</p>	<p>Art.4.2 Fiets- en voetgangersbrug betreft een indicatieve, symbolisch aanduiding. Deze indicatieve aanduiding heeft betrekking op de ligging en concrete inrichting van de brug. Deze elementen worden namelijk niet strikt vastgelegd in het RUP. De aanduiding van de pijlen duiden symbolisch aan welke plaatsen met elkaar verbonden moeten worden.</p> <p>Verder wordt omschreven dat de concrete ligging van de brug langs beide zijde van de as kan afwijken. Tot maximaal 10 meter langs de oostelijke zijde en tot aan de grens met de bestemmingszone langs de westelijke zijde.</p> <p>Het RUP bepaald daarbij niet strikt de locatie van de brug.</p> <p>Onderfussen heeft het stadsbestuur een haalbaarheidsstudie laten maken voor het realiseren van een brug over de Leuvensevaart. Daaruit is gebleken dat een vaste brug ruimtelijk niet verantwoord is. De GCEORO houdt dan ook niet vast aan deze locatie. Er dient verder onderzoek te gebeuren naar de mogelijke locatie voor een beweegbare brug in samenwerking met de waterwegbeheerder. Daarom is het beter art. 4. 2. zowel op het grafisch plan als in de stedenbouwkundige voorschriften te schrappen daar de connectie over het volledige artikel 3 mogelijk is.</p> <p>In art. 3. Waterweg wordt dan uitgebreid met een beschrijving van de brug, waarbij de ruimtelijke inpasbaarheid aangehaald wordt.</p> <p><b>Conclusie: Aanpassingen aan het RUP</b></p> <p><b>art. 4. 2. zowel op het grafisch plan als in de stedenbouwkundige voorschriften schrappen.</b></p> <p><b>In art. 3. Waterweg uitbreiden met een beschrijving van de brug, waarbij de ruimtelijke inpasbaarheid aangehaald wordt.</b></p>

		<p>alleen maar toe leiden dat de auto's nog minder rekening houden met de fietsers. Gebruikers van de Plaisancebrug zoals schoolkinderen die via de Hombeeksesteenweg (richting Ursulinen, college Pitzemburg, BIM, ...) gaan zeker geen gebruik maken van een verder liggende fietsbrug.</p> <p>De bezwaariendier stelt daarbij voor om een fiets-/voetgangersbrug te plaatsen in het verlengde van de Stuivenbergbaan, dewelke zich meer in het midden bevindt tussen de Plaisancebrug en de Battelbrug. Het aanleggen van een fietsbrug omwille van 1 woonproject getuigd tevens niet van een goed bestuur.</p>	
9	<p>Locatie van de brug is te dicht bij de Plaisance brug, de op- en afritten zijn gesitueerd op het smalste deel van Stuivenbergvaart en te dicht bij woningen waardoor storend, hinderlijk en uitzicht wegnemend. Deze zou beter ter hoogte van de Stuivenberg gelegen zijn. Daarbij werd bij het inplanten van de brug enkel naar de Comet site gekeken, niet naar de omgeving.</p>	<p>De bezwaariendier maakt bezwaar tegen de voorszene plaats van de brug over de vaart. Men stelt dat deze brug werd ingetekend zonder rekening te houden met de omgeving en dat er enkel rekening werd gehouden met het verkavelen van de site. Het is niet duidelijk waarom er een brug gerealiseerd dient te worden en waarom dit op deze plaats dient te gebeuren. Deze huidige voorzien locatie ligt op ongeveer 150m van de Plaisancebrug. Men zou beter een brug plaatsen in het midden tussen de Battelsebrug en de Plaisancebrug. Het project voorziet nu een brug met op en afritten op het smalste gedeelte van de Stuivenbergvaart. Ter hoogte van de woningen met huisnummer 42, 43 en 44. Waardoor zeer storend, hinderlijk en uitzicht wegnemend voor de bewoners hiervan.</p> <p>De bezwaariendier wijst op de bouw van 500 wooneenheden ter hoogte van de Stuivenberg, waarvoor een eventuele brug ter hoogte van de Stuivenbergbaan het meest aangewezen is. Heel de wijk Stuyvenberg zou aldus een direct toegang krijgen tot de Battelsesteenweg en het centrum van de stad.</p>	

8 (c,d)	24	Brug	De bezwaariendier stelt de hoogte van de brug in vraag. Om scheepvaartverkeer mogelijk te maken dient deze zeer hoog te zijn. Dergelijke hoge brug zal geen meerwaarde zijn voor het zicht van de huidige en toekomstige bewoners.	
<b>Funcities/Programma</b>				
<b>BUURTWINKEL</b>				
4	6	Een buurtwinkel op deze site is niet op zijn plaats. Laden en lossen zullen voor overlast zorgen en het risico op leegstand is bestaande. Er zijn voldoende grootwarenhuizen op een boogscheut.		Om mobiliteits- en veiligheidsredenen is het belangrijk een gemengde buurt met voldoende basisvoorzieningen op buurniveau en wandelafstand te voorzien. Het programma in het gebied mag niet exclusief 'wonen' zijn wat vertaald werd in het RUP door het opleggen van een minimale oppervlakte van 400m <sup>2</sup> overige functies. Het laden en lossen van kleine winkels dient als normaal beschouwd te worden in een gemengde stedelijke omgeving. Het plan-MER stelt onder de mildere maatregelen dat het inrichten van buurt ondersteunende functies met een maximale verkoopoppervlakte van 400m <sup>2</sup> mogelijk zijn binnen het plangebied. Het opgestelde verordenend voorschrift vertaalt zich hierdoor regelrecht uit de mildere maatregel. Dit werd verankerd in Art. 1.0.04 van de voorschriften van het RUP. De beschrijving in art. 1.0.04 wordt best eenvoudiger beschreven als een opsomming van mogelijke functies met een maximale verkoopoppervlakte van 400m <sup>2</sup> .
18	70	Gebrek aan grote infrastructuur (vb. warenhuis). Waardoor veel verkeer.	De bezwaariendier oppert dat wat boodschappen betreft, de bewoners aangewezen zijn op vervoer vermits er geen grote infrastructuur (vb. warenhuis voor voeding) mag komen. Zo zal er alleen maar meer verkeer bij komen op de Koningin Astridlaan.	<b>Conclusie: Aanpassingen aan het RUP</b> <b>Art. 1.0.04 wordt best eenvoudiger beschreven als een opsomming van mogelijke functies met een maximale verkoopoppervlakte van 400m<sup>2</sup>.</b>
<b>HORECA/HOTEL</b>				
7	16	Art. 1.9. Het poortgebouw dat zal worden aangebouwd tegen huisnummer 130 of 128 Koningin Astridlaan betreft mogelijk een hotel en/of horecagelegenheid. Dit is niet aanvaardbaar o.w.v.:  - Geluidsoverlast. De slaapkamers van de huidige woningen zijn	De woningen Koningin Astridlaan 128-130 bevinden zich aan de westelijke zijde van het deelgebied Art. 1.2. Vesten.  De bezwaariendier stelt voor om de bestemming te beperken tot woningen en/of kantoor en daarbij de hoogte van het baken te beperken tot de hoogte van de aanpalende woningen.  De bezwaariendier stelt voor om meer ondergrondse	De GECORO staat positief tegenover de invulling met andere functies dan wonen in bouwveld V1. Net zoals in woorgebied volgens het gewestplan dient elke bouwwaanvraag getoetst te worden aan de geldende regelgeving  De bezorgdheid van de bezwaariendier betreffende geluids- en geuroverlast dient beoordeeld te worden in een vergunningaanvraag. Cfr. Art.4.3.1 van de VCRO kan een vergunning geweigerd worden indien het aangevraagde onverenigbaar is met:  "a) <i>stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften, voor zover daarvan niet op geldige wijze is afgeweken,</i> b) <i>een goede ruimtelijke ordening.</i>

<p>aan de straatzijde gelegen. Geuroverlast van vb. keukeninrichtingen Gebrek aan parkeervoorzieningen. Parkeerplaats voor hotel en/of horeca werd in het plan niet voorzien en zal ten nadele van de bewoner komen.</p> <p>Tevens telt het gebouw meer bouwlagen dan de aanpalende woningen waardoor tuinen van de aanpalende woningen in de schaduw komen te liggen.</p>	<p>parkeergelegenheid te voorzien voor de woningen en kantoorruimte.</p>	<p>§ 2. De overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld met inachtneming van volgende beginselen :</p> <p>1° het aangevraagde wordt, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwlichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4"</p> <p>Tijdens de vergunningsaanvraag dient geoordeeld te worden of de locatie van het eventuele terras geluidshinder veroorzaakt voor de omwonenden.</p> <p><u>Parkeervoorzieningen horeca</u></p> <p>De parkeervoorzieningen voor het inrichten van een horecafunctie werden in het MOBER onderzocht en beoordeeld in het plan-MER. In het RUP worden hiervoor geen specifieke parkeernormen bepaald omdat de parkeernorm uit de stedenbouwkundige verordening hiervoor geldt. De algemene leeswijzer van de stedenbouwkundige voorschriften licht dit toe. Men stelt:</p> <p>"in tweede orde moeten vergunningsaanvragen ook rekening houden met verschillende specifieke regels die in Mechelen van toepassing zijn, inzonderheid de stedenbouwkundige verordening van de stad Mechelen."</p> <p>De parkeervoorzieningen voor bouwveld V1 bevinden zich ondergonds onder art. 1.8.</p> <p><u>Bouwlagen/Schaduwten</u></p> <p>De Stedenbouwkundige voorschriften van het RUP stellen dat binnen het bouwveld V1 maximaal 3,5 bouwlagen aan de zijde van de Koningin Astridlaan en maximaal 3 bouwlagen aan de zijde van de grote buurtuin kunnen worden ingericht. Dit komt overeen met het aantal bouwlagen van de aanpalende woningen. De verlagings van het aantal bouwlagen ten opzichte van de zijde aan de grote buurtuin werd reeds ingeschreven om schaduwwerking in de naastgelegen tuinen tot een minimum te beperken. In het plan-MER wordt de schaduwval van het projectgebied onderzocht. Hierbij wordt de bouwhoogte van de bebouwing binnen bouwveld V1 niet als hinderlijk beschouwd.</p>
<p><b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b></p>		<p>AANTAL WOONGELEGENHEDEN</p>

13	<p>Artikel 1.2.04: "binnen het bouwveld mogen max. 12 appartementen en 24 assistentiewoningen worden opgericht. De oppervlakte voor kantoren bedraagt max. 1.120m<sup>2</sup>" Voorschrift gaat voorbij aan min. en max. vereisten van art. 1.0.04.</p>	<p>Artikel 1.2.04 deelgebied Vesten van de stedenbouwkundige voorschriften van het ontwerp RUP bepaald: "Binnen dit bouwveld mogen maximaal 12 appartementen en 24 assistentiewoningen worden opgericht. De oppervlakte voor de kantoren bedraagt max. 1.120m<sup>2</sup>. Voormelde bepaling maakt het dus mogelijk om een gebouw op te richten met max. 36 wooneenheden, waarvan max. 12 appartementen en max. 24 assistentiewoningen. Het komt de bezwaariener voor dat het geciteerde voorschrift voorbijgaat aan de minimale en maximale vereisten die in artikel 1.0 van de stedenbouwkundige voorschriften worden gesteld. Zo voorzien artikel 1.0.04 een max. Aantal assistentie woningen in het plangebied terwijl er in het plangebied wel minstens 32.000m<sup>2</sup> voor wonen moeten worden voorzien. Het lijkt de bezwaariener aangewezen om het geciteerde voorschrift te herformuleren in volgende zin: "Binnen dit bouwveld mogen maximaal 36 appartementen worden opgericht, waarvan er maximaal 24 appartementen dienst kunnen doen als assistentiewoningen. De oppervlakte voor kantoren bedraagt maximaal 1.120m<sup>2</sup>".</p>	<p>De GECORO begrijpt het bezwaar en stelt dat het aantal appartementen en assistentiewoningen niet moet vastgelegd worden in dit bouwveld. Wel moeten het maximaal aantal wooneenheden en assistentiewoningen voor het gehele projectgebied (met bijhorend mobiliteitsprofiel) vast blijven liggen omdat deze berekend werden in het plan-MER. Hetzelfde geldt voor de oppervlakte van kantoren in dit bouwveld. <b>Conclusie: Aanpassingen aan het RUP</b> <b>Art. 1.0.04. Maximaal aantal appartementen, assistentiewoningen en kantooroppervlakte per bouwveld schrappen</b></p>
16	<p>Vraag om minder woningen en kantoren toe te laten en parkeernorm op te trekken tot 1,8ppi/WE</p>		<p>Het plan MER onderzoekt de impact van het voorgestelde programma binnen het plangebied op de verkeersafwikkeling en parkeerdruk. "Op basis van het weerhouden programma kon de impact worden bepaald op de verkeersafwikkeling. Hierbij werd het programma doorgerekend dat een worst-casesituatie in beeld bracht in zowel het drukste ochtendspitsuur als het drukste avondspitsuur. Uit deze analyse blijkt dat de huidige configuratie niet is staaf is om de bijkomende verkeersgeneratie ten gevolge van het voorgenomen programma op te vangen. Ondanks deze bijstelling van de lichten worden er in de toekomstige situatie verzadigingsgraden boven de 95% verwacht, wat op een aantal bewegingen tot aanzienlijke effecten leidt. Bijgevolg is het nodig de impact van het voorgenomen programma te milderen door: - Het autogebruik te minimaliseren door, uit te gaan van een duurzame wijk met</p>

			<p>wonen, werken en winkelen op loopafstand in combinatie met parkeren in de rand en een autoluw centrum; Het 'buurt ondersteunend' niveau hiervan te bewerkstellingen door in de voorschriften van het RUP de maximale verkoopoppervlakte per commerciële unit klein te houden; ook diensten en kantoren kleinschalig te houden, plus bij kantoren geen balliefunctie toe te laten.</p> <p>Bijkomend is het aanbevolen om de piekurgeneratie te verkleinen door het programma te verschuiven: van 80% wonen gecombineerd met 20% complementaire functies naar 86% wonen waarbij nog 14% beschikbaar is voor complementaire functies, waarbij een maximum van 320 woonunits gehandhaafd blijft."</p>
			<p>De milderende maatregelen uit de plan-MER werden hierbij vertaald in Art. 1.0.04 'Programma' van het RUP.</p> <p>Bijkomend wordt binnen de verschillende bestemmingszones steeds verordenende gewezen op het buurt ondersteunende karakter van de overige functies.</p> <p><u>Wat betreft de parkeernorm verwijzen we naar het thema "Mobiliteit - PARKEREN."</u></p> <p><b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b></p>
<b>CRECHE/SERVICEFLATS</b>			
			<p>Een crèche en/of serviceflats of een kleinschalige home gecombineerd met de kinderopvang zou een pluspunt kunnen betekenen.</p>
4	7		<p>Crèche of serviceflats = pluspunt.</p>
<b>Veiligheid</b>			
4	8		<p>Opleiten voor verdoken hoekjes en/of tuimfjes in verband met hangjongeren en sluisstorters.</p>
			<p>In de stedenbouwkundige verordening van de stad Mechelen worden maatregelen beschreven omtrent het openbaar domein (Afdeling 6: bepalingen aangaande het openbaar domein)</p> <p>De algemene leeswijzer van de stedenbouwkundige voorschriften licht dit toe. Men stelt: "In tweede orde moeten vergunningsaanvragen ook rekening houden met verschillende</p>

18	69	De site wordt ingericht met veel hoeken en kanten die het geheel onveilig maken.		specifieke regels die in Mechelen van toepassing zijn, inzonderheid de stedenbouwkundige verordening van de stad Mechelen. "
Zo dient bij de inrichting van het openbaar domein steeds rekening gehouden te worden met de gangbare wetgeving en richtlijnen.				
<b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b>				
<b>Groen/park</b>				
8 (a,b,c,d)	22	Er is maar weinig groen voorzien voor het aantal wooneenheden en de bewoners van de omgeving.	De bezwaariendener haalt aan dat er te weinig groen voorzien wordt voor het grote aantal wooneenheden en de bewoners van de omgeving. Men stelt dat meer park en minder wooneenheden een veel beter en aangenamer resultaat zouden geven.	Op het grafisch plan is enkel art. 2 groen ingekleurd, maar ook in voorschriften zijn in de overige artikels is een minimaal groen% opgenomen:
11	31	Verhouding groen is proportioneel te weinig	De bezwaariendener stelt dat de omschrijving van het project baadt in een steer van 'greenwashing' en 'sales talk'. Er wordt zonder enige grondige feitelijk onderbouw verwezen naar ruime buurtparken of buurthuinen. Deze termen passen in geen geval bij het zien van de voorlopige plannen. Het voorziene groen lijkt proportioneel quasi vergelijkbaar met dat van de Koningin Astridlaan zelf. Hierbij dient tevens ook een abstractie gemaakt te worden van het groen op de daken, wat niet voor publiek gebruik zal zijn.	Art. 1.0.15 uit de SV stelt: "Minimaal 25% van de woonprojectzone wordt als groene ruimte ingericht." (= +/- 0,85 ha) Art. 2 Grote buurtuin bestemd de onderliggende zone voor openbare groene en verharde ruimten gerelateerd aan de ontwikkeling en instandhouding van een grote buurtuin. Art. 2.05 uit de SV stelt: "De buurtuin wordt ingericht als kwalitatieve publieke ruimte, die voor minstens 60% bestaat uit groenvoorzieningen." (= +/-0,41 ha)
14 (a, b)	48	Er is maar weinig groen voorzien voor het groot aantal wooneenheden. Meer park en minder wooneenheden zou een aangenamer resultaat geven.		de 2 hierboven vernoemde voorschriften bepalen verordenend een minimale groene oppervlakte van ruim 1,25 ha <sup>1</sup> .
17	60	Het park is te klein		De opgelegde groen% in het RUP geven een voldoende waarborg op buurtgroen in deze stedelijke wijk. Als voorbeeld wordt verwezen naar de groenindex voor regionaal stedelijke gebieden waar gemiddeld 25 m <sup>2</sup> groen per inwoner dient voorzien te worden. Met een gemiddeld inwonersaantal van 2,1 per woongegelegenheid geeft dat voor de 320 woningen op de Zorrosite een behoefte aan 16.800m <sup>2</sup> groen. In dit project wordt ongeveer 19.760 m <sup>2</sup> publiek toegankelijk groen gecreëerd, wat meer is dan de groenindex.
18	66	De groenzone is onvoldoende groot voor meer dan 200		

<sup>1</sup> Berekeningen werden uitgevoerd op basis van het GRB, werkelijke oppervlaktes kunnen daarbij afwijken en dienen tijdens de omgevingsvergunningaanvraag in rekening gebracht te worden.



	wooneenheden.		<p>Om te verzekeren dat de bestaande groenzone aan het jaagpad van de vaart groen blijft stelt de GCEORO voor om de zone tussen art 3 en de bouwvelden van art. 1 te voorzien van een groene overlay zoals art. 1.6.</p> <p>Daarnaast sluit het RUP de mogelijkheid niet uit om meer groene ruimte te voorzien, oa via groendaken en privaat groen.</p> <p>De beschrijving van de groendaken in art. 1.0.08 uit de SV is niet bedoeld om de toegankelijke groene ruimte te vergroten maar wel om het groenareaal te vergroten. <i>"Alle vanaf de bovengenoemde verdieping zichtbare platte daken dienen als een vijfde gevel te worden ontworpen, d.w.z. dat ze als volwaardige gevels beschouwd worden en kwalitatief dienen te worden afgewerkt als extensief groendak. Uitzonderingen kunnen enkel worden toegestaan voor het plaatsen van technische installaties."</i></p> <p><b>Conclusie: Aanpassing in het RUP.</b>  <b>Op het grafisch plan de zone tussen art 3 en de bouwvelden van art. 1 te voorzien van een groene overlay zoals art. 1.6.</b></p>
20	73	<p>De bezwaariindiener stelt voor om het aantal wooneenheden te minderen en de gemiddelde bebouwde oppervlakte van de wooneenheden te verlagen, waardoor in totaal minder bebouwde vierkante meter gerealiseerd kan worden ten voordele van het groen. Dit groen zal zeker nodig zijn indien men wenst te mikken op families met kinderen. Aangezien de huidige plannen van het project niet aangepast lijken voor senioren.</p>	
<b>Oppervlaktes wooneenheden</b>			
11	34	<p>Het RUP stelt: max. 15% van de WE kleiner dan 80m<sup>2</sup>. Het resultaat hiervan zijn enorme oppervlaktes die bebouwd worden ten nadele van groen. Terwijl er voldoende dient ingespeeld te worden op éénpersoonshuishoudens en senioren</p> <p>De bezwaariindiener is verbaasd over de gemiddelde invulling van de wooneenheden. Deze lijken immers zeer ruim te zijn opgevat. Bijvoorbeeld, max. 15% van de wooneenheden mag kleiner zijn dan 80m<sup>2</sup>, in een omgekeerde richting van de heersende tendensen. In combinatie met het hoog aantal wooneenheden dat voorzien wordt op de bebouwbare ruimte, leidt er vanzelfsprekend toe dat er een enorme oppervlakte moet gebouwd worden om aan de minimale eisen voor het aantal wooneenheden te voldoen. Dit lijkt in tegenspraak met duurzame principes en zorgt er mee voor dat er amper ruimte voor groen overblijft. Het lijkt er tevens ook op gericht te zijn bepaalde socio-economische bevolkingsgroepen te willen aanspreken (kapitaalkrachtige bevolkingsgroepen).</p> <p>De bezwaariindiener stelt daarbij dat tevens senioren (ook een stijgende groep van de bevolking) niet direct behoefte hebben aan al te grote wooneenheden. Daarbij lijkt deze groep op voorhand al uit de boot te vallen aangezien voor senioren het 'buiten of aan de rand van de zone parkeren' niet echt aantrekkelijk is.</p>	<p>De bezwaariindiener gaat uit van een stijging van het aantal m<sup>2</sup> bij het inrichten van een het maximale aantal wooneenheden. Dit dient echter genuanceerd te worden.</p> <p>De voorziene gemiddelde en minimale oppervlakten van wooneenheden zijn er op gericht om een gemeente woonbuurt te creëren met zowel kleine als grote wooneenheden voor zowel grote gezinnen als kleine families en alleenstaanden. Het is de bedoeling leefbare en kwalitatieve woningen te verkrijgen in de stad, die bruikbaar zijn voor hun doelpubliek.</p> <p><b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b></p>

20	74	Grootte van de wooneenheden is niet aangepast aan de gang van zaken, waar families steeds kleiner worden en oppervlakte van woning ook.	De bezwaarindiener haalt aan dat de wooneenheden die nu voorzien zijn, heel groot zijn en niet duurzaam zullen zijn. Ze zijn niet aangepast aan kleine families of voor alleenstaanden. Dewelke tot een groeiende groep vormen in de samenleving.
<b>Plan-MER</b>			
15	49	<p>Negatieve adviezen uit plan MER</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan-MER geeft negatief advies over de 12 bouwlagen van de landmark. In het RUP wordt geen rekening gehouden met dit negatief advies. Tevens stroomt de harmonieregel uit het RUP ook niet met de voorziene 12 bouwlagen.</li> <li>- Het plan-MER oordeelt negatief over de parkeerdruk en de verkeersafwikkeling. In het RUP is er echter onvoldoende garantie om dit negatief advies aan te pakken.</li> <li>- Het plan MER maakt gebruik van achterhaalde mobiliteitscijfers. 2011, 2015.</li> <li>- Het aantal wooneenheden zal drastisch moeten verminderen om te kunnen voldoen aan de negatieve adviezen van het plan-MER.</li> <li>- Winstbejag ontwikkelaar</li> </ul>	<p>De bezwaarindiener stelt dat in het RUP het max. aantal bouwlagen wordt aangepast en teruggebracht naar 10, zoals het buurgebouw. In het plan-MER wordt duidelijk vermeld dat voor het inrichten van een landmark, dit ook bewerkstelligd kan worden door architecturale vormgeving. Het hoeft niet in noodzaak in hoogte te worden bewerkstelligd.</p> <p>In het RUP staat er een harmonieregel die bepaalt dat de bestaande bebouwing homogene kenmerken vertoont en dat de op te richten gebouwen in harmonie moeten zijn met de omgeving. Het is de bezwaarindiener niet duidelijk waarom er dan 12 bouwlagen worden toegelaten in het RUP.</p> <p>Vervolgens stelt de bezwaarindiener dat het plan-MER negatief oordeelt over de parkeerdruk en de verkeersafwikkeling. Daarnaast zijn de metingen die hiervoor gebruikt worden gedateerd van 2011 en 2015. Dit zijn achterhaalde cijfers, waardoor de bezwaarindiener geneigd is om te concluderen dat dit project zware negatieve gevolgen zal hebben op gebied van parkeerdruk en verkeersafwikkeling.</p> <p>De bezwaarindiener concludeert dat het aantal wooneenheden drastisch zal moeten verminderen om te kunnen voldoen aan de negatieve adviezen van het plan-MER.</p>
			<p>Hoogte bakken</p> <p>Het plan-MER stelt:</p> <p><i>“De schaalgrootte van het bakken wijkt af van de schaalgrootte van de omliggende bebouwing; Hoewel het Masterplan praat over 12 verdiepingen en het omliggende appartementsgebouw 9 verdiepingen telt, is het schaalverschil wel groter wegens de hoogte van de verdiepingen van de plint. Het gaat dan over een eigenlijke hoogte van vijf extra verdiepingen. Elders in de omgeving komt deze hoogte niet voor. De realisatie van een bakken voor een gebied, om een zekere aantrekkingskracht uit te stralen, hoeft niet in se in hoogte te worden bewerkstelligd maar kan ook mee worden bepaald door architecturale kwaliteit en vormgeving. Voornamelijk de plint is hierin dan ook een eye catcher. Een aandachtspunt hierbinnen is dat de hoogte van de plint van het bakken dient te worden afgestemd op de hoogte van de herenwoningen op de Vesten, dit om geen afbreuk te doen aan de schaalbreuk op maaiveldniveau. De effecten op schaalbreuk worden beperkt negatief tot negatief beoordeeld.”</i></p> <p>Het plan-MER concludeert hierbij (p.248) dat wat betreft het effect op de schaalbreuk het aanbevolen is om de hoogte van de plint van het bakken af te stemmen op de hoogte van de herenwoningen op de Vesten. Het plan-MER legt niet op als milderende maatregel om de bouwhoogte van de toren te verlagen.</p> <p>Deze maatregel uit het plan-MER werd in het RUP vertaald aan de hand van volgende voorschriften.</p> <p>Art. 1.2.02. <i>“De bebouwing dient harmonisch aan te sluiten op de architectuur en het gabarit van de woningen aan de Koningin Astridlaan”.</i></p> <p>Art. 1.2.04 <i>“De basis van het bouwblok dient te worden vormgegeven verwijzend naar de herenwoningen langsheen de Koningin Astridlaan. Deze vormgeving wordt ook doorgetrokken naar het binnengebied van het project.”</i></p> <p>Daarbij leggen de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP geen verplichting op tot het inrichten van een hoger aantal bouwlagen. Het RUP legt louter het maximale aantal</p>

<p>is belangrijker dan leefbare woonomgeving.</p>	<p>bouwlagen vast. Het maximale programma (40.000m<sup>2</sup>) kan gerealiseerd worden binnen de overige bebouwingmarges, opgelegd in het ruimtelijk uitvoeringsplan.</p> <p><u>Verkeersafwikkeling en parkeerbalans:</u></p> <p>Het plan-MER stelt (p. 111): "Uit de effectenbespreking en -beoordeling blijkt de doorrekening van de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte op basis van de kencijfers tot aanzienlijke negatieve effecten te leiden op vlak van verkeersafwikkeling en parkeerbalans. Deze kencijfers voor de berekening van de verkeersgeneratie zijn zeer generiek van aard tenzij de stedelijke parkeernormen veel specifiek in functie van bepaalde invullingen opgesteld zijn. Eerder dan de parkeernorm aan te passen wordt daarom aanbevolen om de voorschriften zo op te stellen dat de toegelaten ontwikkelingen een duurzamer karakter hebben en een mildere impact hebben op de verkeersafwikkeling en parkeerbalans. Hierbij wordt aanbevolen onderstaande voorschriften mee te nemen in het RUP:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor de commerciële units wordt een maximum verkoopoppervlakte per unit opgelegd (voorstel max. 400m<sup>2</sup>)</li> <li>- Ook voor de kantoren en diensten een maximumoppervlakte op te nemen opdat deze kleinschalig blijven, plus bij de kantoren geen mogelijkheid tot baliefunctie op te nemen."</li> </ul> <p>Bovenstaande noodzakelijke mildere maatregelen werden vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP.</p> <p>Art. 1.0.04: Het programma wordt als volgt verdeeld over de diverse functies:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Minimum 86% wonen, zijnde min. 34.500m<sup>2</sup>, omvattend: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Min. 30 eengezinswoningen met eigen tuin</li> <li>• Max. 60 erkende assistentiewoningen</li> <li>• Max. 320 wooneenheden</li> </ul> </li> <li>▪ Maximum 10% kantoren en diensten, zijnde max. 4.000m<sup>2</sup> en min. 1.000m<sup>2</sup>, omvattend: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kleinschalige kantoren zonder baliefunctie: max. 2.000 m<sup>2</sup></li> <li>• Kinderdagverblijf: max. 500 m<sup>2</sup></li> </ul> </li> <li>▪ Maximum 4% handel en horeca, zijnde max. 1.600m<sup>2</sup> en min. 400m<sup>2</sup>, omvattend: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Buurtsupermarkt: max 500 m<sup>2</sup> (Waan van max. 400 m<sup>2</sup> verkoopoppervlakte)</li> </ul> </li> </ul>
---	---

Achterhaalde mobiliteitscijfers

De mobiliteitscijfers verwerkt in het goedgekeurd plan-MER, werden tijdens de kennisgeving van het plan-MER ter inzage gelegd. De mobiliteitscijfers betroffen de meest recente cijfers ter beschikking gesteld tijdens het uitvoeren van de opdracht. Deze mobiliteitscijfers werden eveneens afgetoetst met de bevoegde adviesinstanties.

Aantal woongelegenheden

Het plan-MER stelt geen conclusie waarbij het aantal wooneenheden dient te verminderen om te voldoen aan de milderende maatregelen, zoals omschreven door de bezwaardieners. Het plan-MER legt immers wel volgende milderende maatregel op:

*"Op basis van het weerhouden programma kon de impact worden bepaald op de verkeersontwikkeling. Hierbij werd het programma doorgerekend dat een worst-casesituatie in beeld bracht in zowel het drukste ochtendspitsuur als het drukste avondspitsuur. Uit deze analyse blijkt dat de huidige configuratie niet is staaf is om de bijkomende verkeersgeneratie ten gevolge van het voorgenoemen programma op te vangen. Ondanks deze bijstelling van de lichten worden er in de toekomstige situatie verzuimingen boven de 95% verwacht, wat op een aantal bewegingen tot aanzienlijke effecten leidt. Bijgevolg is het nodig de impact van het voorgenoemen programma te milderen door.*

*Het autogebruik te minimaliseren door: uit te gaan van een duurzame wijk met wonen, werken en winkelen op loopafstand in combinatie met parkeren in de rand en een autoluw centrum; Het 'buurt ondersteunend' niveau hiervan te bewerkstelligen door in de voorschriften van het RUP de maximale verkoopoppervlakte per commerciële unit klein te houden; ook diensten en kantoren kleinschalig te houden, plus bij kantoren geen balletfunctie toe te laten.*

*Bijkomend is het aanbevolen om de piekurgeneratie te verkleinen door het programma te verschuiven: van 80% wonen gecombineerd met 20% complementaire functies naar 86% wonen waarbij nog 14% beschikbaar is voor complementaire functies, waarbij een maximum van 320 woonunits gehandhaafd blijft."*

Bovenstaande milderende maatregelen werden vertaald in het RUP.

De GECORO stelt voor om in het RUP een tabel op te nemen met de doorwerking van de milderende maatregelen, zodat duidelijk is welke maatregelen op niveau van het RUP werden doorgevoerd en welke op niveau van de omgevingsvergunning dienen te worden doorgerekend.

**Conclusie: Aanpassingen aan RUP**

**Tabel met doorwerking van de milderende maatregelen opnemen in RUP**

12	39	<p>Becoördeling van effect op visuele en landschapsbeleving door het baken in plan-MER als neutraal ondergraaft argumentatie landmark.</p>	<p>De bezwaarindienener verwijst hierbij naar p. 229 van het plan-MER waarin gesteld wordt:</p> <p><i>"Rekening houdend met de aard en de ambitie van het planvoornemen is een hoogteaccent of baken zeker niet atypisch in een stedelijke context. Langs de vesten zal het geplande baken wel de hoogste bebouwing betekenen. De geplande bebouwing betreft 12 bouwlagen niettegenstaande de omliggende bebouwing 9 bouwlagen betreft. Vanuit het oogpunt van landschapsbeleving worden de hogere bebouwing binnen het plangebied als neutraal (0) beoordeeld, rekening houdend met de opwaardering &amp; de stedelijke context."</i></p>	<p>Het plan MER concludeert dat het inrichten van een baken/ hogere bebouwing geen negatieve impact heeft op de landschapsbeleving binnen en rondom het plangebied. Deze conclusie ondergraaft de mogelijkheid tot het inrichten van een landmark niet. De landschapsbeleving van de site zal zelfs verhogen door het landmark wanneer deze de aanzet geeft naar de connectie over de vaart.</p> <p>De inrichting van een hoger bouwvolume dient tijdens de omgevingsvergunningaanvraag beoordeeld te worden. Hierbij dient aan de hand van de beschrijvende nota de vormgeving en inpassing in de omgeving beoordeeld te worden.</p> <p><i>Het plan-MER werd opgesteld door mer-deskundigen en goedgekeurd door de dienst MER van de Vlaamse Overheid. Deze experts oordeelden niet dat de beoordeling van het effect op de visuele en landschapsbeleving door het baken in plan-MER als neutraal de argumentatie van de landmark ondergraaft.</i></p> <p><i>Wel kan de GECORO de bezorgdheid om de hoogte en het voorkomen van de landmark onderschrijven en stelt daarom voor het RUP aan te passen zoals beschreven in thema "Toren – HOOGTE en DESIGN".</i></p> <p><b>Conclusie: Aanpassing aan het RUP</b></p>
16	51	<p>Studie van slagschaduw is onvoldoende gedetailleerd. Correctieve maatregelen om slagschaduw van de landmark op huizen overkant straat te neutraliseren.</p>		
<b>Niveaueverschillen</b>				
13	42	<p>Art. 1.0.07 – verbod op niveaueverschillen tussen plangebied en aanpalende percelen is een knelpunt voor de concrete ontwikkeling van het perceel ten oosten en gaat in tegen de geest van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening.</p>	<p>Een belangrijk knelpunt voor de concrete ontwikkeling van de site ligt vervat in artikel 1.0.07 van de stedenbouwkundige voorschriften van het ontwerp-RUP. Voormelde bepaling luidt als volgt:</p> <p><i>"Het maaiveldniveau van een aan het plangebied aanpalend perceel dient over een minimale afstand van 1 meter te worden gevolgd, over de volledige lengte. Daarna moeten eventuele hoogteverschillen</i></p>	<p>Het algemeen principe dat het maaiveldniveau van het plangebied dient aan te sluiten op het maaiveldniveau van de aansluitende percelen is ter vrijwaring van de rechten van de aanpalenden.</p> <p>Indien verordening bepaald in de stedenbouwkundige voorschriften is het daarbij mogelijk om af te wijken van de stedenbouwkundige verordening van de stad Mechelen. Het voorstel van de keermuur op de perceelsgrens met perceel 629N is effectief een betere oplossing voor de mogelijke afwerking van het bouwblok op voorwaarde dat</p>

	<p>In het Masterplan wordt aangegeven dat nieuwe woonblokken ontworpen worden in aansluiting op bestaande hoogtes en niveauverschillen en deze zijn doorgetrokken in ontwerp buitenruimte. Ondergrondse bouwlagen in het oostelijk deel laat niet toe aan te sluiten op bestaande maaiveldniveau. Daarom dient het voorschrift aangepast zodat keermuur op perceelsgrens mogelijk is.</p>	<p>worden opgevangen met een maximale heilingsgraad van 45°.</p> <p>De bezwaarindieners acht voormelde bepaling problematisch. Niet enkel legt voormelde bepaling een hypotheek op de ontwikkeling van het perceel dat ten oosten paalt aan het plangebied, maar tevens lijkt deze bepaling in te gaan tegen de geest van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen van de stad Mechelen.</p> <p>In het oostelijk gedeelte van het plangebied is een zone voor openbaar domein voorzien in overdruk. Deze zone grenst aan een lager gelegen terrein dat is gelegen buiten het plangebied. Tervijl de percelen binnen het plangebied op een hoogte van ongeveer 10,40 meter zijn gelegen, ligt het aanpalende perceel een heel stuk lager, namelijk op een hoogte van ongeveer 9,43 meter. Er is dus sprake van een hoogteverschil van ongeveer 1 meter.</p> <p>Dergelijke inrichting is niet wenselijk omdat het enerzijds een hypotheek legt op de ontwikkeling van het aanpalende perceel, aangezien de gebouwen niet kunnen palen aan het openbaar domein binnen het plangebied. Daarnaast zou het ook niet mogelijk zijn om de nieuwe gebouwen gravitair aan te sluiten op de nieuwe riolering.</p> <p>Bovendien wordt op die manier het hoogteverschil opgelost op het openbaar domein. Hetgeen onder meer ingaat tegen de geest van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening. Dewelke bepaalt dat hoogteverschillen op privaat domein moeten worden opgelost;</p> <p>De bezwaarindieners stelt voor om te werken met een keermuur.</p>	<p>akkoord van de aanpalende buur verkregen wordt.</p> <p><b>Conclusie: Aanpassingen aan het RUP</b></p>
--	---	---	--

7	<p>Art. 1.8., wordt voorzien als half ondergrondse parking met daarboven toegankelijk parkje. Er is geen niveauverschil tussen tuinen en Zorrosite, het half bovengronds parkje geeft aanleiding tot privacy problemen en inbraak, de achteringang tot Zorrosite is niet mogelijk en de betonnen bak van parking is verstoring van zicht vanuit de woningen en tuinen K. Astridlaan.</p>	<p>De bezwaariendener stelt dat het inrichten van een half-ondergrondse parking ter hoogte van Art. 1.8. Collectieve groenzone niet aanvaardbaar is om volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het niveau van de aangrenzende tuinen, buiten het plangebied, ligt op hetzelfde niveau als het huidige terrein van de Zorro site. De woningen zelf staan echter iets hoger, maar de tuinen liggen lager en zijn veelal toegankelijk met een trapje.</li> <li>- Tuinen zijn momenteel afgeschermd met een muur van max.2.5-2.7m. Door de lage hoogte van de muur zou bij het aanleggen van een half ondergrondse parking, de naastgelegen tuinen gemakkelijk (ongewens) toegankelijk gemaakt kunnen worden. Tevens komt de privacy hierdoor in het gedrang.</li> <li>- In het RUP wordt geen achteruitgang voor omwonende voorzien. Tevens is dit niet langer mogelijk omwille van de hoger gelegen half ondergrondse parking.</li> <li>- Zicht vanuit de tuinen van de herenhuizen betreft een betonnen doos en vormt een rechtstreekse waardevermindering op de bestaande panden.</li> </ul> <p>De bezwaariendener stelt voor om van de half-ondergrondse parking een volledig ondergrondse parking te maken met een in- en uitrit langs de Lemmensstraat.</p>	<p>Art. 1.8.05 stelt: "Onder de collectieve groenzone kan een half-ondergrondse parking aangelegd worden. Het in-en uitrijden van de parking verloopt via het aangrenzende deelgebied 'Vesten'.</p> <p>Het maaiveldniveau binnen het plangebied ligt lager dan het maaiveldniveau van woningen aan de K. Astridlaan en even hoog als de tuinen.</p> <p>In het RUP moet duidelijk zijn dat de afgewerkte pas van de groenzone boven de ondergrondse parking niet hoger mag zijn dan het maaiveld van de aangliggende tuinen zodat geen inkijk in de tuinen mogelijk is.</p> <p>Het voorzien van een uitgang aan de achterzijde met poortjes wordt door het RUP niet uitgesloten. Om dit te realiseren dient men een overeenkomst af te sluiten met de ontwikkelaar. Het ruimtelijk uitvoeringsplan doet hier geen uitspraken over en legt enkel de bestemming van het betrokken gebied vast.</p> <p><b>Conclusie: Aanpassingen aan het RUP.</b></p> <p><b>Art. 1.8.05 toevoegen dat de afgewerkte pas van de groenzone boven de ondergrondse parking niet hoger mag zijn dan het maaiveld van de aangliggende tuinen + tekening toevoegen in toelichtend deel.</b></p>
<b>Overige</b>			
4	<p>Hopelijk wordt er aandacht besteed aan de mindervalide mensen, zodat publieke delen ook voor hen gemakkelijk te bereiken zijn.</p>		<p>In de stedenbouwkundige verordening van de stad Mechelen worden maatregelen beschreven omtrent het openbaar domein (Afdeling 6: bepalingen aangaande het openbaar domein)</p> <p>De algemene leeswijzer van de stedenbouwkundige voorschriften licht dit toe. Men stelt:</p> <p>"In tweede orde moeten vergunningsaanvragen ook rekening houden met verschillende specifieke regels die in Mechelen van toepassing zijn, inzonderheid de stedenbouwkundige verordening van de stad Mechelen. "</p>

			<p>Zo dient bij de inrichting van het openbaar domein steeds rekening gehouden te worden met de gangbare wetgeving en richtlijnen. De publieke ruimte moet toegankelijk zijn voor alle gebruikers, richtlijnen zijn hiervoor vastgelegd in het 'vademecum Toegankelijk publiek domein'.</p> <p><b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b></p>
6	<p>Een eventuele latere ontwikkeling van eigendom koningin Astridlaan 136-138 wordt gehypothekeerd door enerzijds de inplanting van parkings en anderzijds door de brandweerdoorgang.</p> <p>- Het in het masterplan niet duidelijk wat de afstand is tussen de parkings en de scheidsingslijn van het naastliggende perceel betreft.</p> <p>- Bij later ontwikkeling van het binnengebied lijkt de parking een obstakel te vormen voor de bereikbaarheid van de brandweer.</p>	<p>De bezwaariendener is de eigenaar van perceel 629N hetgeen grenst aan de woonprojectzone. De bezwaariendener merkt op dat een eventuele latere ontwikkeling van zijn eigendom (gelegen in woongebied) gehypothekeerd worden door enerzijds de inplanting van parkings en anderzijds door de brandweerdoorgang.</p> <p>Op de plannen die men tijdens het openbaar onderzoek kon raadplegen (masterplan Blz. 57) is het moeilijk in te schatten op welke afstand de parkings worden ingeplant. Deze lijken zich momenteel op de scheidsingslijn te bevinden. De bezwaariendener vraagt daarbij om voldoende aandacht te schenken aan de latere ontwikkeling van de bouwplannen en minstens een voldoende breed voetpad te willen voorzien tussen de parkings en de perceelsgrens, zodat er zich geen problemen voordoen indien bij een latere ontwikkeling op de perceelsgrens een gevel wordt geplaatst.</p> <p>Bij de latere ontwikkeling van het binnengebied (eigendom bezwaariendener) lijkt het eveneens dat de parkings een obstakel kunnen vormen voor de bereikbaarheid van de brandweer, indien op de perceelsgrens een gevel wordt geplaatst. De bezwaariendener vraagt hieraan voldoende aandacht te schenken, maar maakt geen bezwaar tegen het voorzien van een brandweerdoorgang langs/tegen de perceelsgrens.</p>	<p>Het masterplan waaraan de bezwaariendener verwijst betreft geen goedgekeurd bouwplan. Tijdens de vergunningsaanvraag zal een aftoetsing hieromtrent dienen te gebeuren. Eveneens dient het advies van de brandweer hierbij ingewonnen te worden.</p> <p>In het RUP wordt het aangrenzend gebied bestemd als art. 1.5. Deelgebied woonzone oost met overdruk art. 1.7. Openbaar domein. Deze markering is bestemd voor openbare verharde ruimten, openbare groene ruimten en openbare wegenis, waarbij de mogelijke ontwikkeling grenzend zou zijn aan het openbaar domein.</p> <p>Daarnaast dient ook steeds rekening gehouden te worden met art. 1.0.7. Niveauverschillen tussen plangebied en aanpalende percelen.</p> <p>In de stedenbouwkundige verordening van de stad Mechelen worden maatregelen beschreven omtrent het openbaar domein (Afdeling 6: bepalingen aangaande het openbaar domein)</p> <p>De algemene leeswijzer van de stedenbouwkundige voorschriften licht dit toe. Men stelt: "In tweede orde moeten vergunningsaanvragen ook rekening houden met verschillende specifieke regels die in Mechelen van toepassing zijn, inzonderheid de stedenbouwkundige verordening van de stad Mechelen."</p> <p>Zo dient bij de inrichting van het openbaar domein steeds rekening gehouden te worden met de gangbare wetgeving en richtlijnen.</p> <p><b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b></p>
13			



7	18	Afbraak van woning K. Astridlaan 130 + graven toegang parking zal negatieve impact hebben op stabiliteit woning.		Het RUP stelt niet dat de woning K. Astridlaan moet worden afgebroken. Bij een eventuele afbraak dient de stabiliteit van aangrenzende woningen steeds gegarandeerd te worden volgens de regelgeving van het Burgerlijk Wetboek	<b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b>
9	26	Voor het bouwen van een kazernetoren in een residentiële wijk wordt al naar alternatieven gezocht.	De bezwaarindieners stelt dat men kon lezen dat er voor het bouwen van een kazernetoren in een residentiële wijk al naar alternatieven zou worden gezocht.	Het bezwaar betreft geen ruimtelijk argument maar de GCEORO verwijst naar het thema Toren – DESIGN.	<b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b>
9	28	Waarom Spaanse naamgeving	De bezwaarindieners uit hiermee zijn minachting over het voorkomen van het baken. De bezwaarindieners vraagt waarom men heeft geopteerd voor een Spaanse naam aan het project. Mechelen is een Vlaamse stad, waar men Nederlands spreekt en waar men er alles aan doet om het erfgoed te bewaren. De bezwaarindieners stelt voor om te spreken van 'De Voskes'. Als verwijzing naar het fabrieksgebouw waaronder de site gekend was.	De naamgeving van het project/RUP betreft geen ruimtelijk argument en draagt niet bij aan de goede ruimtelijke ordening. De GECORO herhaalt wel haar standpunt dat het aan het college toekomt om te oordelen over de naam van een RUP.	<b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b>
17	61	Ontevredenheid over naam 'Zorro'.			
11	33	Het kan niet zomaar dat een eigenaar van een perceel het recht zou krijgen dit in te vullen met een toren, zodat een eigenaar van een naastliggend perceel in extreme mate benadeeld wordt omdat deze niet hetzelfde mag bouwen. = discriminerende situatie.	De bezwaarindieners haalt volgende stelling aan: "Het kan naar mijn mening niet zomaar dat een eigenaar van een perceel het recht zou krijgen dit op een dergelijke manier in te vullen zodat een eigenaar van een naastliggend perceel in extreme mate benadeeld wordt, en a fortiori waarbij deze eigenaar in de volledige onmogelijkheid wordt gesteld om een gelijkaardige constructie op te richten. Hier lijkt een sterk discriminerende situatie te worden gecreëerd voor de eigenaars en bewoners van het Crina gebouw, wat a priori niet aanvaardbaar is.	De inrichtingsvoorschriften toegekend aan de symbolische aanduiding van de landmark kaderen zich binnen een totale woonprojectzone en dienen binnen dit geheel beoordeeld te worden. Art. 1.0.06 uit de SV bepaald dat bij iedere vergunningsaanvraag een beschrijvende nota dient toegevoegd te worden waaruit de context van het gehele deelplan steeds afgetoetst dient te worden.  In het RUP wordt geen uitspraak gedaan over de bouw mogelijkheden van het naastliggende gebouw.  Wat betreft de impact van het baken op het naastliggende gebouw verwijzen we naar thema Toren – HOOGTE, DESIGN en ROOILIJN /LICHTEN / PRIVACY	<b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b>

11	36	<p>Wil meer inzage in gevoerde redeneringen, want nu indruk winstmaximalisatie i.p.v. sociale cohesie.</p>	<p>Het bezwaar betreft geen ruimtelijk argument. De documenten van het ontwerp-RUP 'Zorro' lagen ter inzage tijdens het openbaar onderzoek van 14/08/2017-16/10/2017.</p> <p>Eventuele overige beleidsdocumenten kunnen door de bezwaariindiener aangevraagd worden via de procedure van openbaarheid van bestuur.</p> <p><b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b></p>
14	47	<p>Geluidsoverlast zal toenemen.</p>	<p>In het plan-MER wordt in hoofdstuk 7 een aftoetsing gedaan van de discipline geluid. Hieruit wordt geconcludeerd dat het effect van het plan op de omgeving verwaarloosbaar zal zijn (score 0). Met betrekking tot het wegverkeer zal er geen negatieve bijdrage van het project zijn ten aanzien van de bestaande bewoning en het plangebied (verwaarloosbaar 0)</p> <p>Er zijn echter wel overschrijdingen van de gedifferentieerde referentiewaarden voor de bestaande gebouwen langsheen de R12/N1. Het moge dus duidelijk wezen dat dit afwegingskader voor stedelijk gebied zeer streng is en aangeeft dat randvoorwaarden nodig zijn om nieuwe woonontwikkelingen in een stedelijk gebied mogelijk te maken.</p> <p>In het geval van een overschrijding van deze waarden dienen er geluidsmilderende maatregelen gezocht te worden voor de ontworpen toestand. Daarbij:</p> <p>Art. 1.0.06 uit de SV stelt:</p> <p><i>"Beschrijvende nota</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Bij elke vergunningsaanvraag die betrekking heeft op het bouwen, verbouwen, uitbreiding of herbouwen van constructies, de aanleg van wegenis of de inrichting van (fiets-) parkeervoorzieningen wordt aan de stedenbouwkundige aanvraag de beschrijvende nota toegevoegd, waarin minstens volgende aspecten uitgebreid aan bod komen."</i></li> </ul> <p>Toelichtend wordt vermeld dat technische maatregelen genomen voor gebouwen in relatie tot omgevingsgeluid dient in de beschrijvende nota afgetoetst te worden aan de hand van een akoestisch onderzoek.</p> <p><b>Conclusie: Geen aanpassing in het RUP</b></p>

18	65	De saneringskost dient overgedragen te worden aan de vervuiler. Niet aan de ontwikkeling.	De kost van de sanering dient niet terugbetaald te worden door het inrichten van een toren. De ontwikkelaar had hier slimmer over moeten onderhandelen met de vervuiler.	Het RUP doet geen uitspraken over de saneringsvoorwaarden of wijze tot sanering. Dit wordt geregeld in ander wetgeving  <b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b>
18	68	Het sociaal contact wordt fenietgedaan door het inrichten van bureaus op de onderste verdiepingen.		De GECORO pleit voor een gemengde buurt met voldoende basisvoorzieningen op buurniveau en op wandelafstand. De mix van woningen, kantoren, horeca en handel garandeert sociale controle overdag en 's avonds. Voor de levendigheid van het openbaar domein is het belangrijk dat de plinten van de gebouwen opgeladen worden met een mix van functies.  <b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b>
19	72	De Nv Comet leeft de bodemwetgeving correct en loyaal na, maar is op grond van het bodemdecreet niet verplicht om verder te saneren dan de bodemsaneernorm voor bestemmingstype V. Op de NV Comet rust geen enkele decretale saneringsverplichting voor bestemmingstype III, nav de bestemmingswijziging in het RUP. Er is ook geen rechtsgrond om dergelijk saneringsplicht op te leggen aan de nv Comet.		Het RUP doet geen uitspraken over de saneringsvoorwaarden of wijze tot sanering  <b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b>
20	75	Aandacht voor bewoning voor senioren. Door met wagen niet tot aan voordeur wooneenheden, niet geschikt voor senioren	De bezwaariindiener haalt aan dat er aandacht dient te zijn voor bewoning voor senioren. Dit vormt een groeiende groep en de plannen laten nu bijvoorbeeld niet toe de wagen dicht bij gebouw te parkeren, wat dan boodschappen doen heel moeilijk maakt.	De ontsluiting van de woningen is in het grootste deel van in het plangebied mogelijk via de ondergrondse parking, waardoor de bewoning geschikt is voor de doelgroep senioren. Eveneens wordt voorzien in de mogelijkheid tot bouwen van assistentiewoningen.  <b>Conclusie: Geen aanpassingen aan het RUP</b>

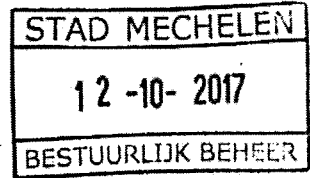
Mechelen, 11 december 2017

De voorzitter,  
Tom Lagast

De secretaris,  
Bram Van Dyck



Provincie  
Antwerpen



Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit  
Dienst Ruimtelijke Planning

AANGETEKEND  
GECORO Mechelen  
Grote Markt 21  
2800 Mechelen



IDP/201706369

**datum** 10 OKT. 2017  
**ons kenmerk** GemRUP-2016-0028 - Poststuk PU-2017-00164183  
**contactpersoon** STEVENS Els | T 03 240 66 19  
[Els.STEVENS@provincieantwerpen.be](mailto:Els.STEVENS@provincieantwerpen.be)  
**onderwerp** Gemeentelijk RUP 'Zorro' te Mechelen:  
Advies n.a.v. openbaar onderzoek

Geachte,

Als bijlage vindt u het advies van de deputatie d.d. 5 oktober 2017 naar aanleiding van het openbaar onderzoek.

Hoogachtend.

Namens de deputatie

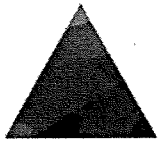
Namens de provinciegriffier  
In opdracht

Wim Lux  
Departementshoofd

De gedeputeerde,

Luk Lemmens

Bijlage: advies openbaar onderzoek



Provincie  
Antwerpen

Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit  
Dienst Ruimtelijke Planning

---

**Mechelen - Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan  
'Zorro'**

ADVIES d.d. 5 oktober 2017 n.a.v. openbaar onderzoek

---

## **1. Vormvereisten en procedure**

---

### **1.1. Vormvereisten**

Het plan voldoet aan de vormvereisten van artikel 2.2.2 §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (B.S. 20 augustus 2009).

### **1.2. Procedure**

Momenteel bevindt het RUP zich in de fase van het openbaar onderzoek. Het openbaar onderzoek loopt van 14 augustus 2017 tot en met 16 oktober 2017. In toepassing van art. 2.2.14 §1 heeft de deputatie advies uitgebracht inzake de overeenstemming met het RSPA en de provinciale RUP's.

### **1.3. Aandachtspunten voor besluitvorming**

#### **1.3.1. Op te heffen verkavelingen**

Indien het RUP verkavelingen volledig of gedeeltelijk opheft, moet dit vermeld worden in zowel het besluit van de voorlopige vaststelling als in het besluit tot definitieve vaststelling.

#### **1.3.2. Waterparagraaf**

Zowel in het besluit van voorlopige vaststelling als in het besluit tot definitieve vaststelling dient een motivering opgenomen te worden waaruit blijkt dat een watertoets uitgevoerd is (zogenaamde waterparagraaf).

#### **1.3.3. Procedurestappen inzake het MER**

Zowel in het besluit van voorlopige vaststelling als in het besluit tot definitieve vaststelling dient een overzicht van de verschillende stappen van de plan-MER-screening opgenomen te worden. Het gaat om de volgende gegevens:

- datum aanschrijven dienst Mer;
- datum aanschrijven adviesinstanties + vermelden van de termijn van de terinzagelegging (= 30 dagen);
- datum opsturen van het dossier aan de dienst Mer;
- datum + (samenvattende) weergave van de beslissing van de dienst Mer.

### **1.3.4. Behandelen en verwerken bezwaren bij openbaar onderzoek**

In het besluit van de definitieve vaststelling moet samenvattend worden weergegeven hoe is omgegaan met de bezwaren en de adviezen geformuleerd tijdens het openbaar onderzoek. Er dient minimaal weergegeven te worden op welke wijze de gemeenteraad zich al dan niet (geheel of gedeeltelijk) aansluit bij het advies van de gecoro.

## **2. Bespreking**

---

### **2.1. Verenigbaarheid met beleidskader**

#### **2.1.1. Hoger beleidskader**

##### Overeenstemming met het RSPA:

Volgens het RSPA ligt het plangebied in de deelruimte 'Het Mechelse'. Deze deelruimte bevat het grootstedelijk gebied Mechelen en zijn omgeving. Mechelen ligt op het scharnierpunt van verschillende deelruimten en is een logistiek middelpunt tussen verschillende stedelijke en open ruimte gebieden. De doelstellingen in deze deelruimte is het creëren van bijkomende stedelijke functies, het beschermen van de natuurlijke structuur en het realiseren van stedelijke vernieuwing. Het RUP is in overeenstemming met het RSPA.

##### Overeenstemming met het RSV:

Ruimte Vlaanderen brengt advies uit inzake de overeenstemming met het RSV, de relevante gewestelijke RUP's (in opmaak) en het Vlaams beleidskader.

#### **2.1.2. GRS**

Het plangebied ligt in de deelruimte 'historisch hart'. Hiervoor is o.a. opgenomen dat het hart van Mechelen een dynamische rol moet spelen als bepalend onderdeel van het regionaalstedelijk centrum; activiteiten en functies komen verweven voor binnen de cultuurhistorische context; de woonfunctie wordt versterkt.

Een sterkere verweving van het wonen, duidelijke ruimtelijke schakels tussen belangrijke plekken, de realisatie van een aantrekkelijk winkelwandelgebied en voldoende voorzieningen voor de binnenstadsbewoners moeten volgens het GRS leiden tot een leefbaar, levendig en beleefbaar historisch hart.

Onder het hoofdstuk nederzettingenstructuur is de omzetting van de Comet-site van industriezone naar gemengde woon-, kantoor- en dienstzone opgenomen als mogelijke maatregel. De inbreiding kan zich vanwege de ligging (aan het kanaal en aan de vesten) vooral richten op de ontwikkeling van hoogwaardig wonen.

Het voorliggend plan past binnen deze doelstellingen.

## **3. Conclusie**

---

Er wordt akkoord gegaan met het voorliggende RUP.

