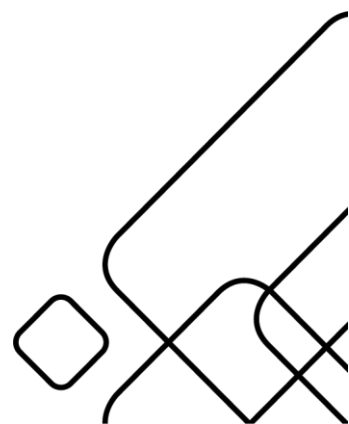


RUP RAGHENO, MECHELEN

STARTNOTA

10 FEBRUARI 2020



RUP Ragheno

Startnota

Versie 10/02/2020

Initiatiefnemer

Stad Mechelen
Grote Markt 21
2800 Mechelen



Contactpersoon:

Tine Vennekens, ruimtelijkeplanning@mechelen.be
015 29 79 74

Opdrachthouder

IGEMO
Schoutetstraat 2
2800 Mechelen



Ruimtelijk planner (IGEMO)

Werner Van Hoof, ruimtelijkeplanning@igemo.be
015 28 50 50

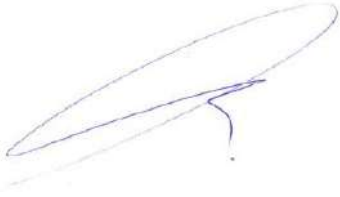
MER-coördinator (Tractebel Engineering)

Bieke Cloet, bieke.cloet@tractebel.engie.com
02 773 99 11



RUP RAGHENO, MECHELEN

Ruimtelijk planner



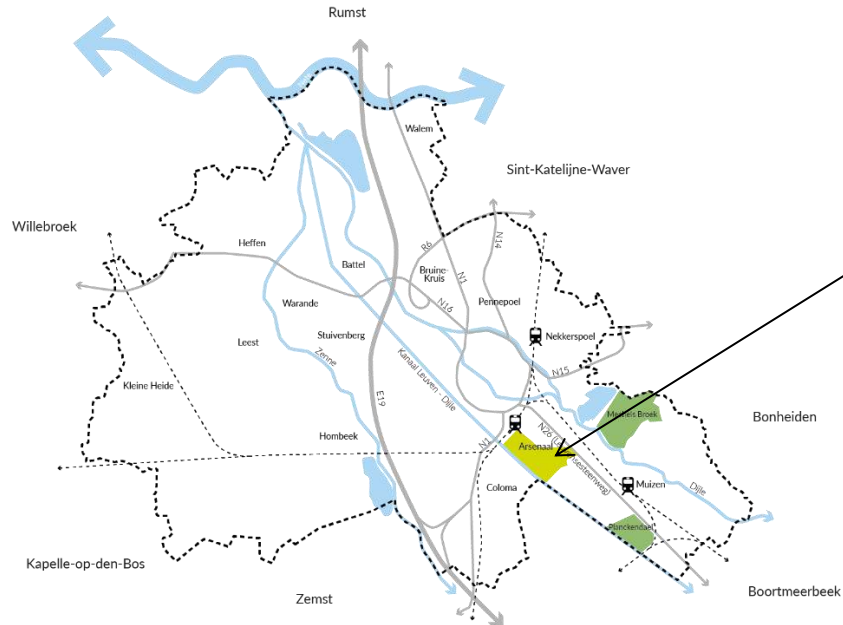
Werner Van Hoof
IGEMO, Schoutetstraat 2, 2800 Mechelen

INLEIDING

Stad Mechelen besliste op het college van burgemeester en schepenen van 23 september 2019 over te gaan tot de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor het gebied Ragheno.

Ragheno, stadswijk van de toekomst

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



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

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

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

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

Gezien de schaal en de complexiteit zal deze ontwikkeling tientallen jaren in beslag nemen.

Daarom kiest Mechelen hier resoluut voor een stadswijk van de toekomst, met een **gezonde mix van wonen, werken, recreëren en groen**. Een park met oog voor de kwaliteit van de woon-werkomgeving van de toekomst: met beleefbaar groen, horeca, buurtwinkels, buurtscholen en kinderopvang en veilige verkeersinfrastructuur.

Omdat de stationsomgeving Mechelen een **regionaal en multimodaal knooppunt** is dient de ontwikkeling en ontsluiting van dit gebied meer gericht te zijn op het openbaar vervoer en de zwakke weggebruikers dan

de automobilititeit. Daarom dat de verkeersinfrastructuur wordt ontworpen volgens het STOP-principe, waarbij de minst vervuilende en belastende mobiliteitsstromen prioriteit krijgen. Eerst stappen, dan trappen, openbaar vervoer en personenwagens. Binnen dit principe moeten alle maatregelen worden genomen om de veiligheid, het comfort en de doorstromingsmogelijkheden van al deze weggebruikers te verbeteren.

Wat is een Ruimtelijk uitvoeringsplan?

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

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

Startnota

De startnota is de eerste fase in het geïntegreerd planningsproces voor de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

De startnota heeft tot doel om de bevolking te informeren, de eerste planopties aan te geven en deze te onderbouwen en motiveren. Dit document vormt samen met de procesnota de basis voor de eerste publieke raadpleging en adviesvraag.

De startnota bestaat enerzijds uit een toelichtingsnota (deel 1) en anderzijds uit een effectenrapportage (deel 2). Beide delen kunnen niet afzonderlijk van elkaar gelezen worden.

De methodiek van het planningsproces wordt omschreven in de procesnota. Dit is een aparte, op zichzelf staande nota die het volledige planningsproces omschrijft, zowel hoe het proces wordt gepland als hoe het effectief werd uitgevoerd. Het is dus een evolutief document: in de startfase zal dit nog zeer beperkt zijn, maar het document groeit aan naarmate het proces vordert.

De startnota en de procesnota vormen de aanzet van de procedure en geven een objectieve weergave van het verloop van het planningsproces.

Inhoud startnota

De startnota is een tweeledig document. Het bestaat enerzijds uit een toelichtingsnota en anderzijds uit een effectenrapportage. Beide delen kunnen niet afzonderlijk van elkaar gelezen worden.

Deel 1 *Toelichtingsnota* bestaat uit 4 hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk worden de doelstellingen, de situering van het planningsinitiatief, alsook de planalternatieven, reikwijdte en detailleringsgraad en het in te zetten instrumentarium. In het tweede hoofdstuk wordt het traject geschetst dat dit RUP is voorafgegaan. We doorlopen het voortraject, de ambities en het voorontwerp van het masterplan. Het derde hoofdstuk spitst zich toe op de bestaande toestand, de beleidscontext en de juridische context van het plangebied. In het vierde hoofdstuk gaan we in op de specifieke juridische context en/of bestaande toestand van elke discipline.

Deel 2 *Effectrapportage* richt zich op de te onderzoeken effecten. Het hoofdstuk bekijkt welke disciplines onderzocht zullen worden en hoe dit zal gebeuren. deel 2 bevat volgende hoofdstukken: milieueffectenrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage, passende beoordeling, verscherpte natuurtoets, watertoets en erfgoedtoets.

INHOUDSOPGAVE

DEEL 1 TOELICHTINGSNOTA.....	8
1. Doelstelling planningsinitiatief.....	9
1.1. Doelstelling RUP	9
1.2. Afbakening en situering onderzoeksgebied	10
1.3. Planalternatieven RUP.....	12
1.4. Reikwijdte en detailleringsgraad	13
1.5. In te zetten instrumentarium	13
2. Voortraject: van ambitie naar visie	15
2.1. Strategisch concept en Gewestelijk RUP.....	15
2.2. Grondeigenaars en brownfieldconvenant.....	15
2.3. Ambitienota – “Ragheno – stadswijk van de toekomst”	16
2.4. Voorontwerp masterplan Ragheno	22
3. Context RUP.....	30
3.1. Historische context.....	30
3.2. Beschrijving bestaande toestand	33
3.3. Beleidscontext van het RUP.....	41
3.4. Juridische context van het RUP	55
4. Context per discipline.....	61
4.1. Discipline Mobiliteit.....	61
4.2. Discipline Geluid en Trillingen	66
4.3. Discipline Lucht.....	68
4.4. Discipline Bodem	69
4.5. Discipline Water	70
4.6. Discipline Biodiversiteit	75
4.7. Discipline Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie.....	78
4.8. Discipline Mens – Ruimtelijke aspecten	82
DEEL 2 EFFECTENRAPPORTAGE.....	83
1. Milieueffectenrapportage	84
1.1. Methodiek	84
1.2. Planingrepen.....	86
1.3. Studiegebied	87
1.4. Referentiesituaties	87
1.5. Ontwikkelingsscenario's	89
1.6. Overzicht verwachte effecten	90
1.7. Effectbeoordeling en significantiekader.....	96
1.8. Onderzoeksmethodologie per discipline.....	96
2. Ruimtelijke veiligheidsrapportage.....	112

2.1.	Methodiek	112
2.2.	Onderzoek	112
2.3.	Resultaat.....	112
3.	Passende beoordeling	113
3.1.	Methodiek	113
3.2.	Onderzoek	113
3.3.	Resultaat.....	113
4.	Verscherpte natuurtoets	115
4.1.	Methodiek	115
4.2.	Onderzoek	115
4.3.	Resultaat.....	115
5.	Watertoets.....	116
5.1.	Methodiek	116
5.2.	Onderzoek	116
5.3.	Resultaat.....	116
6.	Erfgoedtoets	117
6.1.	Methodiek	117
6.2.	Onderzoek	117
6.3.	Resultaat.....	117
BIJLAGEN	118

DEEL 1

TOELICHTINGSNOTA

1. DOELSTELLING PLANNINGSINITIATIEF

1.1. Doelstelling RUP

De doelstelling van het RUP Ragheno is tweeledig:

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

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

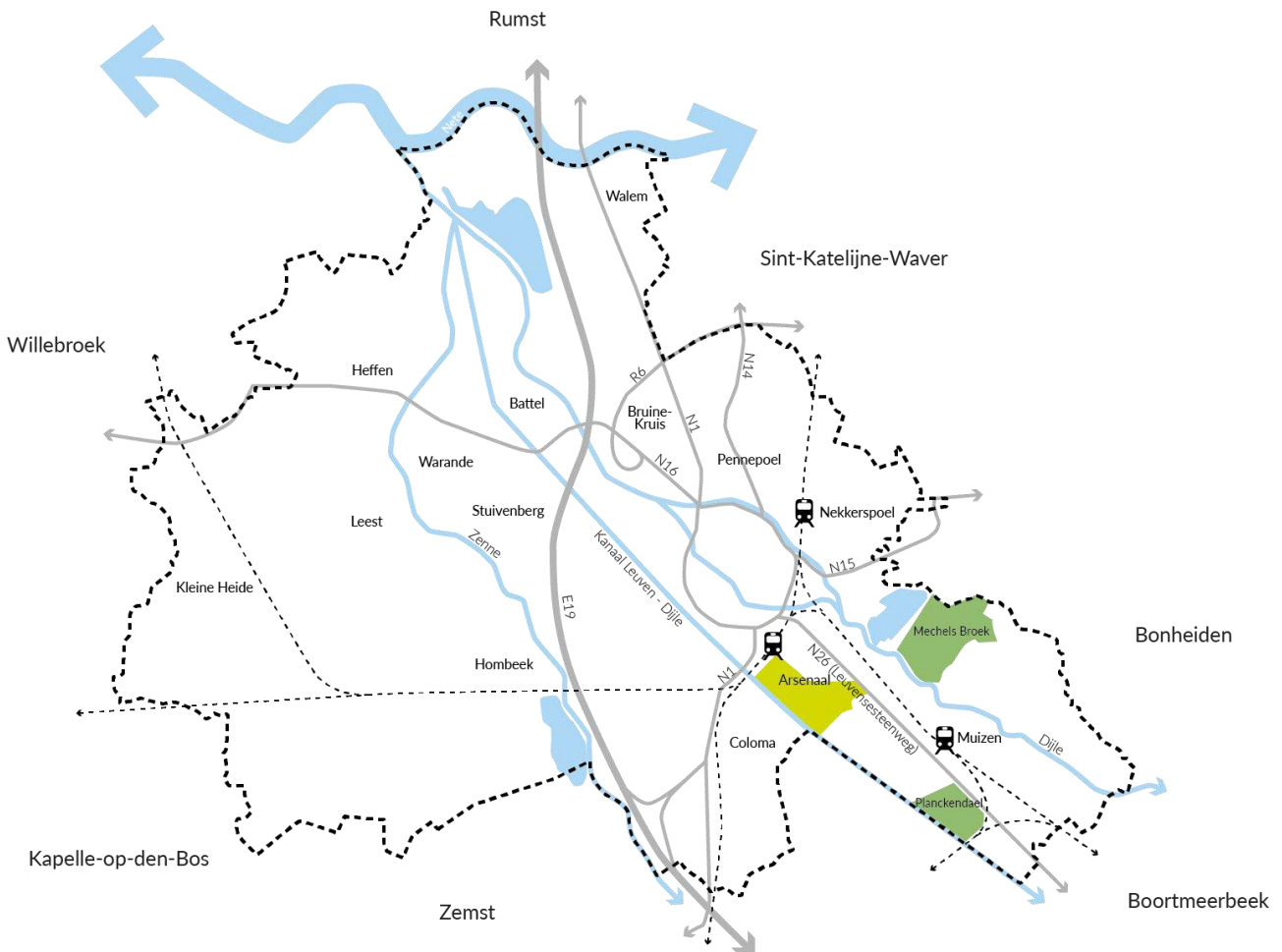
Deze twee doelstellingen moeten resulteren tot een actieve wijk, die toekomstgericht is en die zich adaptief kan opstellen en voor de ontwikkeling van Ragheno een kader biedt voor de toekomst.

Hiervoor zijn aspecten zoals groenblauwe structuur, autoluwe wijk, innovatieve ontwikkelingen, op schaal van de mens, ... noodzakelijk om tot een duurzame en toekomstgerichte ontwikkeling te kunnen komen.

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

1.2. Afbakening en situering onderzoeksgebied

1.2.1. Geografische situering



Figuur 1-1: Situering onderzoeksgebied (gifgroen) binnen de stad Mechelen

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

De Raghenosite zelf grenst aan:

- de stationsbuurt
- de Leuvensesteenweg en Arsenaalwijk
- de Centrale Werkplaats
- de groenzone langs de Hanswijkbeek, het Kasteelpark en de wijk Spreuwenhoek-Venne
- de Colomawijk aan de overzijde van het kanaal Leuven-Dijle

1.2.2. Positie van het onderzoeksgebied binnen stad Mechelen

De Raghenosite is naast Mechelen Noord en Mechelen Zuid, één van de drie grote bedrijvenzones in Mechelen. Bedrijventerreinen Mechelen Noord en Zuid zijn gelegen aan de snelwegknooppunten met de E19, terwijl Raghenosite ligt aan het station en op wandelafstand van de binnenstad. Daardoor heeft Raghenosite een duidelijk onderscheidend profiel dat verschilt van de twee snelweglocaties. Door het Tangentproject en

de Arsenaalverbinding wordt Ragheno ook voor autoverkeer goed ontsloten vanaf de E19 en de Leuvensesteenweg.

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



Figuur 1-2: Toekomstbeelden tangent (Bron: www.mecheleninbeweging.be)

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

1.2.3. Afbakening onderzoeksgebied en plancontour RUP

Het onderzoeksgebied van het RUP¹ strekt zich uit van het station tot de Hanswijkbeek en loopt van het kanaal Leuven-Dijle tot aan de Leuvensesteenweg. De Centrale Werkplaatsen – afgekort CW - en de wijk Hanswijkdries worden uitgesloten uit het onderzoeksgebied.

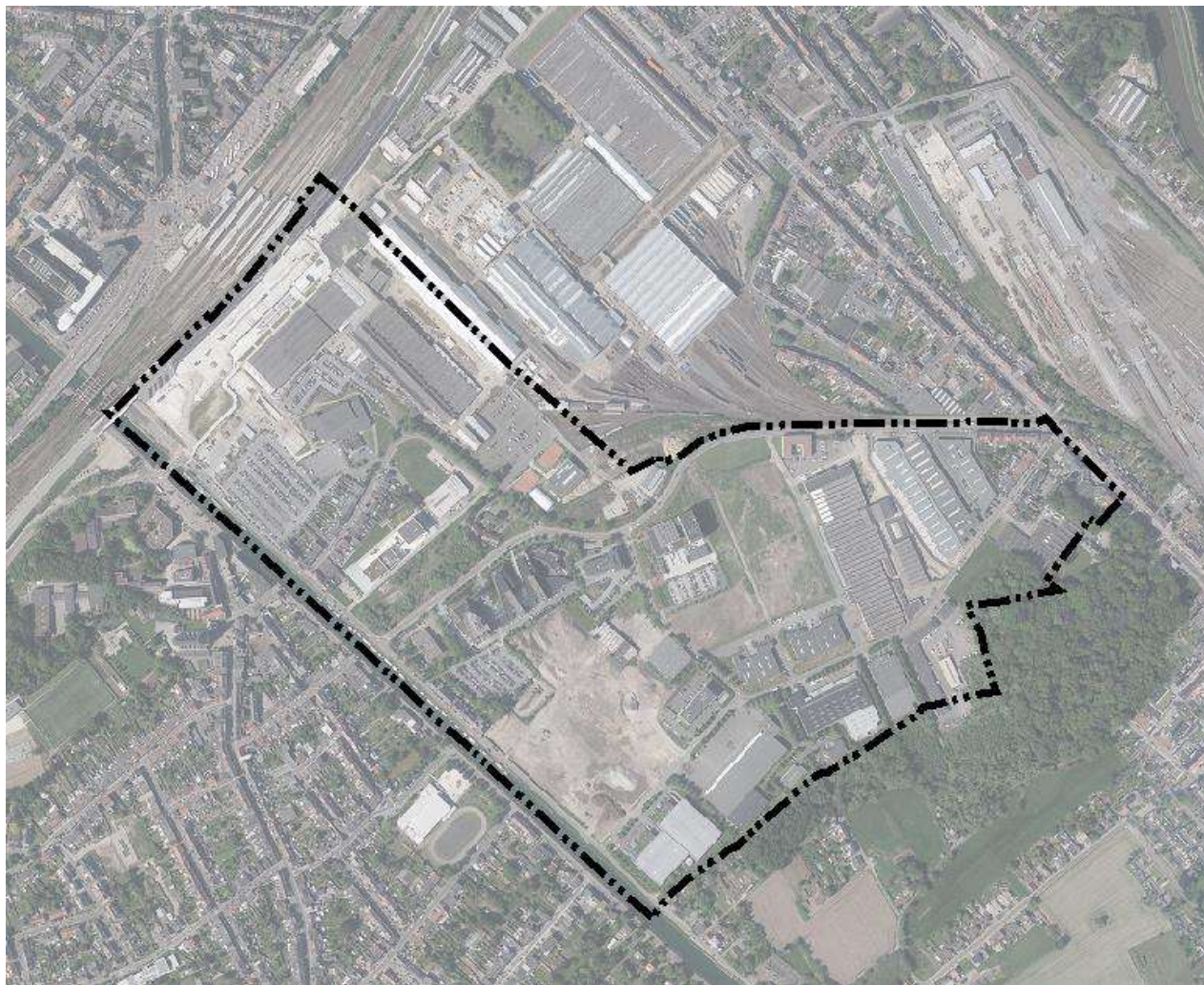
De noordelijke, zuidelijke en westelijke grens liggen vast. In het oosten, ter hoogte van de CW, dient de exacte contour nog bepaald te worden.

De noordelijke grens wordt gevormd door het station Mechelen en de sporen, dat buiten het onderzoeksgebied valt. De grens wordt gevormd door de geografische afbakening van de administratieve percelen (GRB, Adp). De westelijke grens valt samen met de geografische afbakening van het VHA waterloopsegment (GRB, Wlas) van het kanaal Leuven-Dijle. Het VHA-waterloopsegment is de aslijn van een segment van het VHA waterloppennetwerk van de Vlaamse Hydrografische Atlas.

In het zuiden sluit het onderzoeksgebied aan op het onderzoeksgebied/ plancontour van het in opmaak zijnde RUP Spreeuwenhoek-Venne BIS. De grens loopt grotendeels samen met de aslijn (VHA waterloppennetwerk) van de Hanswijkbeek (GRB, Wlas).

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

Vandaag is nog niet exact bepaald waar de nieuwe Arsenaaltunnel zal liggen. Om ervoor te zorgen dat deze zeker binnen de contour van het RUP valt, wordt de contour hier iets ruimer genomen. De contour zal in het vervolgtraject exact bepaald worden en kan enkel kleiner of gelijk aan het onderzoeksgebied zijn.



Figuur 1-3: Onderzoekgebied RUP Ragheno

1.3. Planalternatieven RUP

1.3.1. Locatie- en programma-alternatieven

Het RUP heeft hetzelfde doel als het masterplan, nl. de bestaande bedrijvenzone Ragheno in Mechelen op te waarderen en te herontwikkelen als een volwaardig stadsdeel met een gemengd stedelijk programma. Er zijn dus geen locatiealternatieven.

Het programma vloeit voort uit de goedgekeurde beleidsplannen, zoals het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en het gemeentelijk mobiliteitsplan.

De herontwikkeling en verdichting van deze A-locatie, vlak aan het station, past ook binnen de Vlaamse doelstellingen die verwoordt zijn in de strategische visie en de kerndoelstellingen van het BRV.

Tijdens de opmaak van het masterplan werd dit programma geoptimaliseerd en bijgestuurd rekening houdend met de draagkracht van de ruimte en de mobiliteit. Ook de functionele invulling ligt op hoofdlijnen vast. Er zijn dan ook geen relevante programma-alternatieven. De beschreven oppervlaktes per functie zijn een indicatie van de grootorde. Bij het effectenonderzoek wordt rekening gehouden met een

worst case, en worden beperkte verschuivingen in de programmatorische invulling van de functies onderling niet uitgesloten.

1.3.2. Inrichtingsalternatieven

Het huidige masterplan is ontstaan op basis van een uitgebreide voorstudie en in overleg met alle betrokken actoren (thematafels met bewoners, inwoners van de stad, bedrijven, grondeigenaars). Grootschalige inrichtingsalternatieven worden bijgevolg niet verder beschouwd. Op dit ogenblik worden ook geen relevante varianten onderscheiden.

Op basis van het MER kunnen randvoorwaarden worden gedefinieerd die invloed kunnen hebben op de inrichting van de site. Deze inrichtingsalternatieven moeten steeds passen binnen de doelstellingen van het RUP.

1.4. Reikwijdte en detailleringsgraad

Het RUP Ragheno bestrijkt in totaliteit een oppervlakte van ongeveer 60 ha. Dit komt overeen met 0,92% van de totale stad Mechelen.

Het RUP voorziet in aangepaste bestemmingsvoorschriften voor de bestemmingen met het oog op het vastleggen van o.a. functies, bebouwings- en verhardingsmogelijkheden, ontsluiting en groeninrichting.

1.5. In te zetten instrumentarium

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

1.5.1. RUP

Een ruimtelijk uitvoeringsplan geeft uitvoering aan een ruimtelijk structuurplan. Het heeft een verordenende waarde voor alle overheidsbeslissingen en legt voor de in het plan opgenomen percelen onder meer vast:

- welke activiteiten er mogen plaatsvinden,
- waar al dan niet mag worden gebouwd en aan welke stedenbouwkundige voorschriften gebouwen en constructies in een bepaalde zone moet voldoen,
- hoe een bepaald gebied ingericht en beheerd moet worden.

1.5.2. Stedenbouwkundige verordening

Een stedenbouwkundige verordening vormt een aanvulling op de regels van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, en legt bijkomende regels vast over hoe je mag bouwen. Een verordening kan gelden voor heel Vlaanderen, of op provinciaal of gemeentelijk niveau.

1.5.3. Overeenkomsten met publiekpubliekrechtelijke rechtspersonen, met privaatrechtelijke rechtspersonen of met natuurlijke personen

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

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

1.5.4. Onteigeningsplan

Onteigening is de gedwongen overdracht van het eigendomsrecht van particulieren aan de overheid. De verschillende overheden in Vlaanderen kunnen gebouwen en gronden onteigenen om redenen van openbaar nut of algemeen belang, bijvoorbeeld om gebouwen op te richten of wegen en rioleringen aan te leggen. De besturen mogen enkel onteigenen voor projecten binnen hun bevoegdheidsfeer.

1.5.5. Recht van voorkoop

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

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

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

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

2. VOORTRAJECT: VAN AMBITIE NAAR VISIE

2.1. Strategisch concept en Gewestelijk RUP

Het huidige **BPA 36/5 Arsenaal** dateert van **1994**. Het doel was om de verlaten industrieterreinen terug leven in te blazen. Hieruit ontstond Ragheno Business Park.

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

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

Het **gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan** voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Mechelen werd uiteindelijk goedgekeurd op 18 juli **2008**. Dit plan werd aangevochten bij de Raad van State en is in **2011 vernietigd** door de Raad van State voor wat betreft 'het deelgebied 2: strategisch stedelijk project Arsenaal-Douane'.

De klemtoon in het plan lag op:

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

De vernietiging zorgt er voor dat men vandaag terugvalt op een planningskader dat niet meer actueel is en beperkingen oplegt bij de ontwikkeling van de site.

Ondertussen zijn er een aantal evoluties in het plangebied die maken dat een inhoudelijke revisie aangewezen is. Voor Ragheno groeide het besef dat in de toekomst niet enkel de focus moet liggen op economische ontwikkeling, maar dat zich hier een nieuw dynamisch stadsdeel kan ontwikkelen omwille van de gunstige ligging nabij het station en de nabijheid tot de binnenstad.

Er is de overtuiging dat wonen en werken te combineren zijn in een nieuw stedelijk weefsel en dat andere functies versterkend werken bij het ontwikkelen van dat nieuw stadsdeel.

2.2. Grondeigenaars en brownfieldconvenant

Binnen het gebied hebben drie dominante grondeigenaren zich in 2012 verenigd en hebben een samenwerking opgestart met Euro Immo Star (huidig Eurostation) om in overleg met de stad een masterplan op te maken. Samen hebben deze ca. 32,42 ha in eigendom. Dit is een belangrijk constructief gegeven dat mee aan de basis ligt van het ontstane proces. Gezien de afloop van het vorige GRUP, was het cruciaal dat een nieuw initiatief vanuit een gedragen visie werd opgestart. Een visie waarin private en overheidspartners elkaar vinden. Niet enkel stad en grondeigenaars, maar ook EIS, NMBS, De Lijn, W&Z, AWV en buurtbewoners, dienen hierin betrokken te worden.

In het jaar 2013 werd door de stad subsidie bekomen voor de werkingskosten i.f.v. de projectcoördinatie van het strategisch project Arsenaal/ Ragheno.

De drie grote grondeigenaars hebben ondertussen een (aanvraag tot of) goedgekeurde brownfieldconvenant wat maakt dat alle nodige partijen vandaag rond de tafel zitten. Het gebied kent een grote problematiek rond bodemvervuiling wat ontwikkeling complex maakt en mogelijk tientallen jaren in beslag neemt.

Sinds einde 2013 loopt er een intensief traject met deze grondeigenaars in kader van de Brownfield waarbij reeds voorstellen vanuit de ontwikkelaars werden geformuleerd. Doel was eerst dat de private partijen een onderbouwd en gedragen voorontwerp masterplan (VO MP) opmaakten voor het gebied. Hiervoor hebben de private partijen het toenmalige Eurostation (ES) als studiebureau aangesteld. De oplevering van het VO MP werd door ES voorzien in september 2015. Er werd gewerkt op zowel stedenbouwkundige aspecten, mobiliteit, bodem, duurzaamheid, enz.

Voor elk van deze sporen werden thematische werkgroepen gehouden. De hogere overheden zijn vanuit de brownfieldconvenant in de respectievelijke werkgroepen betrokken.

In het voorjaar van 2015 werden bOb van Reeth met zijn medewerker Jonas Vandewalle als kwaliteitsadviseurs aangesteld om, vertrekkende vanuit de maatschappelijke belangen van de stad, te waken en te adviseren over de stedenbouwkundige kwaliteiten van de voorgestelde ontwerpen.

De taak van de kwaliteitsadviseurs bestond uit inspireren, adviseren en representeren.

In het voorjaar 2015 werd het team Maat-Traject aangesteld om de stad te ondersteunen in het traject masterplan en mobiliteit vanuit de private actoren.

2.3. Ambitienota – “Ragheno – stadswijk van de toekomst”

2.3.1. Inleiding

Eind oktober 2015 werd door het college beslist om de opmaak van het masterplan over te nemen. Dit moest ervoor zorgen dat er een totaalvisie op het plangebied komt o.a. gevoed vanuit de aandachtspunten van de drie grondeigenaren.

Toen de stad het initiatief nam tot opmaak van een masterplan, werd het team Maat-Traject gevraagd om alle aandachtspunten en de ambities die voort komen uit het gevoerde proces te bundelen in een ambitienota. Deze vormt de basis en vertrekpunt voor het masterplan.

De ambities van de stad voor Ragheno werden in 2016 neergeschreven in een ambitienota (Maat Ontwerpers – Traject). Tien duidelijke ambities formuleren de ontwikkelingen die de stad zelf voor ogen heeft:

- Robuust raamwerk voor een haalbare en gedragen ontwikkeling
- Groenblauwe dragende structuur biedt veel omgevingskwaliteit
- Op maat van fiets en voetganger
- Een autoluwe wijk met kwalitatieve vervoersalternatieven
- Een heel ambitieuze parkeerstrategie ontwikkelen
- Een cluster van regionaal stedelijke functies fungeert als trekker
- Een levensloopbestendige wijk waar iedereen wil wonen
- Een gemengde wijk met alle noodzakelijke voorzieningen
- Duurzame en innovatieve ontwikkelingen maken een slimme wijk
- Beeldkwaliteit zorgt voor samenhang en stedelijk karakter

In bijlage is de integrale ambitienota terug te vinden.

Mechelen wil Ragheno laten uitgroeien tot dé stadswijk van de toekomst. Tien duidelijke principes formuleren de ontwikkelingen die de stad voor ogen heeft. Deze ambities dienen als punt op de horizon waar de ontwikkelingen zich moeten op richten. Hieronder wordt een samenvatting van de tien ambities weergegeven.

2.3.2. Robuust raamwerk voor een haalbare en gedragen ontwikkeling

De Raghenosite wacht al een hele tijd op herontwikkeling. Dat vraagt een intelligente aanpak die rekening houdt met eigendommen, fasering in ontwikkeling, verschillen in dynamiek, lopende projecten en de wensen van bedrijven, eigenaars en bewoners.

Eerst en vooral moet het een gedragen masterplan worden waarin de verschillende strategische partners betrokken worden en waarin hun lopende projecten mee ingepast worden. Werken aan een masterplan op lange termijn impliceert immers niet alleen nadenken op die lange termijn maar ook op zeer korte termijn.

De eigendomsstructuur is sterk versnipperd met enkele grote strategische eigenaars die willen ontwikkelen en tegelijk een honderdtal particuliere eigenaars. De grote private partners moeten mee betalen voor de algemene infrastructuur, publieke ruimte en voorzieningen. Daarbij moet een evenwicht gezocht worden tussen de opbrengsten en de kosten.

Dat vereist ook een raamwerk dat op verschillende snelheden kan worden ingevuld en dat kan wijzigen. Daarom is er nood aan een zeer duidelijke stedenbouwkundige basis. Die moet een flexibele invulling toelaten, zonder in te boeten aan kwaliteit.

Werken aan een masterplan betekent rekening houden met zowel de korte als lange termijn. Een pak van de huidige gebouwen op Ragheno is recent verwezenlijkt en zal er nog een hele tijd blijven staan.

2.3.3. Groenblauwe dragende structuur biedt veel omgevingskwaliteit

Geen nieuwe stadswijk zonder aandacht voor kwalitatieve buitenruimte, publiek domein en plaats voor ontmoeting. Bovendien dient de buitenruimte mee de leefbaarheid van de stad te verhogen door aandacht te hebben voor het stedelijk klimaat. De nieuwe ontwikkeling moet daar uitdrukkelijk plaats voor voorzien en tegelijkertijd ook de aanwezige troeven van het gebied en de onmiddellijke context mee opnemen.

De groene open ruimte biedt de kans om doorheen de wijk een verbinding te vormen tussen het station, de woningen, de kantoren en de gemeenschappelijke voorzieningen. Dat kan gecombineerd worden met de hoofdfietsverbinding én een netwerk van trage wegen. Zo komt er ook een ecologisch belangrijke verbinding tussen het bestaande stedelijke groen in de stationswijk, het nieuwe groen op de Raghenosite en het waardevolle groen aan Spreeuwenhoek.

Minimaal moet er 10m² groene open ruimte voorzien worden per nieuwe inwoner in het gebied. Het kan gaan om een groot park, om kleinere publieke groene parkjes en structuren of om collectieve buitenruimte. De spreiding van het groen is essentieel om nabijheid bij de woningen te garanderen. Speelruimtes bevinden zich op maximum 400 m. Een deel van het groen vormt één groter stadspark van minimaal 2 hectare. Dergelijke grote open ruimte dient mee de wijk te structureren en plaats te bieden voor grotere activiteiten, events, buitensport, ontmoeting, ... en fungeert ook als een grote vrijplaats in de wijk.

Naast groen is ook water erg belangrijk: voor opvang, afkoeling en recreatie. Het voorstel om een kleine jachthaven aan te leggen op de plaats waar de oude stadsgasfabriek stond, is hier een mooi voorbeeld van. Water kan ook verschillende plekken in de wijk verbinden en mogelijkheden bieden voor ontmoetingen, voor sport en spel.

2.3.4. Op maat van fietsers en voetgangers

Naast het nabijgelegen treinstation zal de fiets het belangrijkste vervoersalternatief vormen. Daarom moeten al van in de eerste fase van de ontwikkeling de hoofdstructuren voor fietsers en voetgangers aanwezig zijn. Ze vormen mee de ruggengraat van de ontwikkelingen en zijn een absolute randvoorwaarde in het beheersen van de automobilititeit.

De interne ontsluitingsstructuren zijn zo autoluw mogelijk. Materialen en de breedte van de fiets- en wandelpaden worden ambitieus genomen. Voor de slagader doorheen het gebied gaan we uit van een minimale breedte van 4 m.

Naast de kwaliteit van de infrastructuur is ook de logica en de fijnmazigheid van het net een belangrijk aandachtspunt. Bij de ontwikkeling van de volledige Raghenosite moet een fijnmazig netwerk worden uitgebouwd van verbindingen voor voetgangers en fietsers. Dit netwerk moet optimaal aansluiten op de bestaande verbindingen voor de tragere weggebruikers. Het moet de stad en de Arsenaalsite doorwaadbaar en doorkruisbaar maken door het realiseren van efficiënte en veilige verbindingen, indien nodig ongelijkvloers, tussen de wijken en de diverse stedelijke activiteiten.

Fietsenstallingen voor werknemers en bewoners moeten goed bereikbaar zijn vanaf de fietsroutes, op strategische plaatsen binnen het gebouw of het gebouwencomplex liggen en diefstalveilig zijn. We voorzien plaats voor minstens één fiets per inwoner en een fietsgebruik van minstens 50% voor werknemers of bezoekers aan de Raghenosite. Deelfietsen en deelauto's zullen op goed bereikbare en strategisch gelegen plaatsen beschikbaar zijn.

2.3.5. Een autoluwe wijk met kwalitatieve vervoersalternatieven

Hoewel Raghenosite vlakbij het station ligt, gebeuren er nu nog te veel verplaatsingen met de auto. De huidige alternatieven voor de wagen zijn onvoldoende kwaliteitsvol en daardoor niet aantrekkelijk. Het is de ambitie van de stad om doorheen het gebied een sterke openbaarvervoersas te realiseren die de wijk zelf ontsluit. Er moet ook een snelle, rechtstreekse en hoogfrequente verbinding komen vanuit Spreeuwenhoek, Planckendael en vanaf het station.

Ook het nieuwe busstation zal goed bereikbaar moeten zijn. De realisatie van deze openbaarvervoersas moet vanaf de eerste fase gebeuren, ook als die niet onmiddellijk rendabel is. Bijzondere vormen van openbaar of collectief vervoer verdienen aandacht. Zo moeten we nagaan of een bootverbinding via de Leuvense Vaart mogelijk is. Wandelen vanaf een openbaarvervoershalte of -knooppunt naar een bestemming binnen de Raghenosite moet zo vlot mogelijk gaan. Dit wordt gerealiseerd door een fijnmazig traag netwerk met indien nodig een centraal gelegen halte voor openbaar en/of collectief vervoer.

Naast alternatieve verkeersstructuren dient ook de hoofdontsluiting voor het autoverkeer aangepast te worden. De restverplaatsingen per auto moeten immers ook vlot afgewikkeld kunnen worden en dit zonder te veel autogebruik aan te moedigen.

De hoofdverkeersstructuur in het gebied zal dus ontsluiten via twee knooppunten: de hoofdontsluiting via de tangent en een secundaire ontsluiting via de Leuvensesteenweg. De weginrichting, de onderliggende verkeersstructuur, de ligging van de parkings en de vormgeving van de knooppunten sturen het verkeer maximaal in relatie tot de tangent.

2.3.6. Allesomvattende en ambitieuze parkeerstrategie

Een van de middelen om onnodig autoverkeer zoveel mogelijk te beperken, is het hanteren van een strikt en ambitieus parkeerbeleid. Het is de wens om het aantal autoverplaatsingen in functie van woon-werkverkeer te beheersen tot maximaal 20%. Dit resulteert in ambitieuze parkeernormen om bewoners en werknemers zo veel mogelijk aan te zetten om zich op een andere manier te verplaatsen. Er zal slechts één

parkeerplaats per 100 m² kantooroppervlakte worden voorzien en een parkeernorm van minder dan één parkeerplaats per wooneenheid lijkt aangewezen.

Parkeerplaatsen kunnen overdag dienen voor kantoren en 's avonds voor de bewoners. Om dat mogelijk te maken, is het nodig parkeerrechten toe te kennen. Je hebt het recht om te parkeren, maar je bezit geen vaste plaats.

Om flexibel gebruik mogelijk te maken, wordt het parkeren maximaal centraal georganiseerd in geclusterde parkings, bij voorkeur ondergronds. Door het parkeren uit het openbaar domein te halen, ontstaat een aangename, meer groene en kwalitatieve publieke ruimte om te wonen.

Parkeren doe je vlak bij de af- en aanrijroutes en hoofdontsluitingswegen. Hierdoor ontstaat een autoluw gebied met meer aandacht en veiligheid voor voetgangers en fietsers.

2.3.7. Een cluster van regionaal stedelijke functies fungeert als trekker

Vandaag is Ragheno de achterzijde van het station, in de toekomst moet het een volwaardig deel worden van de stationswijk en de stad. De stationsomgeving moet een levendige plek worden met een duidelijke aantrekkingskracht op regionale schaal. Nieuwe functies die zich richten op diverse gebruikers, bezoekers en bewoners, en dat op alle tijden van de dag (niet enkel tijdens de kantooruren) en ook in het weekend moeten dit mee waarmaken.

Om dat mogelijk te maken, is er een trekpleister nodig die een brede groep gebruikers en bezoekers kan aanspreken en die voor de nieuwe bewoners een meerwaarde vormt. Deze functie is grootschalig, dynamisch en zet in op sport, recreatie en vrije tijd. Zowel tijdens kantooruren als op vrijetijdsmomenten.

De sporthal IHAM krijgt een nieuwe locatie op de site en wordt uitgebreid. Maar er moet ook plaats zijn voor bijvoorbeeld een hotel met congresfaciliteiten, socioculturele ontmoetingsfuncties, recreatieve functies (uitgaan, film, bowling, ...). Zo dient een breed stedelijke attractiepool uitgebouwd te worden en dit in de dichte nabijheid van het station.

En verder moeten we denken aan ondersteunende functies zoals een zorgcentrum, wellness, fitness, sportkine, aan lokale horeca en aan enkele specifieke winkels. Ook een post voor stedelijke dienstverlening moet mogelijk zijn.

De stedelijke trekker dient bovendien mee de publieke ruimte en het park functioneel op te laden en verbindingen te leggen met de omliggende woonwijken. Bovendien kan de stedelijke trekker ook fungeren als toeristisch-recreatief instappunt voor stad en regio en de link mee helpen leggen naar andere trekkers in de omgeving zoals Planckendaal.

2.3.8. Een levensloopbestendige wijk waar iedereen wil wonen

Ragheno biedt een unieke kans om zo dicht bij het stadscentrum stedelijke verdichting plaats te bieden. Mechelen is een stad die sterk in trek is en wenst door te groeien tot 100.000 inwoners. De site van Ragheno biedt een uitgelezen kans om een pak bijkomende woningen, zo dicht bij openbaar vervoer, bij het centrum, bij werkplekken en voorzieningen en bij groen in te passen. De dichtheid mag variëren doorheen de wijk, maar mikt op gemiddeld 50 woningen per hectare. Belangrijk is daarbij allerlei woonvormen, types en oppervlaktes te voorzien, voor verschillende budgetten.

Er moeten woningen zijn voor starters, jonge gezinnen, grote of samengestelde gezinnen, alleenstaanden, studenten, koppels en voor ouderen en zorgbehoevenden. De woningen hebben een gemiddelde grootte van 120m². Minimaal 20% van de woningen is specifiek gericht op ouderen.

Alle woningen krijgen een eigen tuin, een collectieve tuin of een terras. Minimaal 20% van de woningen heeft een tuin en is expliciet gericht op gezinnen met kinderen. De waterkant biedt de kansen voor het inpassen van woningen met heel eigen kwaliteiten, maar een gouden randje of kustfront moet zeker vermeden worden.

2.3.9. Een gemengde wijk met alle noodzakelijke voorzieningen

Ragheno moet wonen en werken op een aantrekkelijke manier combineren, om zo te komen tot een echt gemengde wijk. De bestaande mix aan functies moet verder versterkt en aangevuld worden en sterk op elkaar gaan inspelen.

Het werken kan gediversifieerd worden door in te zetten op kantoren, kmo's en zelfs kleinschalige kantoren, diensten en productiebedrijfjes. Mechelen wil zich daarbij vooral richten op hoogwaardige initiatieven uit de sectoren media en kennisbedrijvigheid.

Maar we willen ook inzetten op nieuwe hybride werkvormen, zoals kantoorachtigen, specifieke werkfuncties gekoppeld aan winkelen en beleving. Of op nieuwe kantoorvormen zoals business centers.

De wijk moet ook kansen bieden voor basiswinkels, voor een apotheek en groepspraktijken, voor zelfstandigen en vrije beroepen. Maar we moeten ook denken aan kinderopvang, zalen voor verenigingen, buurtontmoetingsruimtes, creatieve ateliers, speel- en repeteerplekken. Verder nog mogelijkheden voor sport en spel, voor lokale horeca, voor collectieve diensten zoals strijk- en naaiateliers.

Er wordt minimum één basisschool voorzien waar zeker 300 leerlingen terecht kunnen.

Het gemengde karakter van de wijk moet doorvertaald worden doorheen het gehele plangebied en daarbij duidelijke accenten leggen. Niet elk deelproject moet deze volledige functiemix opnemen.

2.3.10. Duurzame en innovatieve ontwikkelingen maken een slimme wijk

Ragheno moet een duurzame wijk worden, onder meer door het toepassen van het Stappen-Trappen-Openbaar vervoer-Privé vervoerprincipe, het integreren van groen en water, het bouwen met een hoge dichtheid. De stad schuift hierbij ambitieuze duurzaamheidsprincipes naar voor.

Bovendien kan Ragheno uitgebouwd worden tot een echt slimme wijk. Hierbij koppelen we via diverse netwerken verschillende deelontwikkelingen, gebouwen en nutsinfrastructuren aan, zodat ze versterkend werken. Het masterplan dient te onderzoeken welke collectieve of openbare systemen op het vlak van energieopwekking en -uitwisseling, afvalophaling of water mee met de wijkontwikkeling uitgebouwd kunnen worden.

Een slimme wijk zet ook in op nieuwe vormen van kennisuitwisseling en dienstverlening. Logistiek op schaal van de wijk, thuislevering van diverse producten, deelsystemen voor (bak)fiets, auto, bestelwagen. Maar ook een lokaal dienstennetwerk voor klusjes, huishoudhulp en herstellingen verhoogt de leefbaarheid en interactie in de wijk.

Tenslotte moet ook het bouwen, project per project, duurzaam zijn. Sectorale wetgeving legt het bouwen al duidelijke voorwaarden op. Toch wil de stad in Ragheno een stap verder ambiëren door samen met de gebiedsontwikkelaars en eigenaars volop in te zetten op duurzaam bouwen. Waar mogelijk wordt ingezet op het halen van hoge standaarden voor duurzame ontwikkeling, zoals BREEAM.

2.3.11. Beeldkwaliteit zorgt voor samenhang en stedelijk karakter

Vandaag vertoont de wijk geen samenhang, laat staan een doordachte beeldkwaliteit in de bebouwing of in de inrichting van het publiek domein. Om van Raghenosite een toonaangevende wijk te maken waarin alle eerdere ambities vervat zitten, is er nood aan een aantrekkelijk en wervend stedenbouwkundig beeld.

Dat beeld ontstaat vanuit de doelstellingen rond water, groen, openbaar vervoer, fietsassen, autoluw karakter, mix aan woningen en voorzieningen, maar eveneens vanuit de ruimtelijke vooropgestelde ambitie rond hoe de wijk er uit ziet.

Een stedelijk beeld met bebouwingswanden langs straten met een gemiddelde hoogte van vier bouwlagen staat voorop. Hierin komt een mix aan woningtypes naar voor. Hoogteaccenten ondersteunen dit stadsbeeld. Het architectuurbeeld moet zowel diversiteit als samenhang uitstralen.

Voor de publieke ruimte moet een eigentijds inrichtingsbeeld uitgewerkt worden dat de eigenheid versterkt. Die eigenheid wordt verder versterkt door een aantal markante en beeldbepalende aspecten van de Raghenosite te behouden en te integreren in het plan. Historisch waardevolle gebouwen, infrastructuren, landschappelijke elementen, zichten op markante gebouwen en torens en bestaande stedelijke patronen kunnen mee het beeld en de structuur van de nieuwe ontwikkelingen bepalen.

2.3.12. Samenvatting gewenst programma

Er dient een gedragen masterplan uitgewerkt te worden waarin alle lopende projecten mee ingepast worden. Er dient niet alleen nagedacht te worden over de lange termijn, maar ook over de zeer korte termijn om de ontwikkelingen van vandaag een plaats te geven. Het plan moet voldoende flexibel zijn om op lange termijn werkbaar te zijn. Dit vraagt om een **robuust raamwerk**.

De nieuwe ontwikkeling moet plaats voorzien voor kwalitatieve buitenruimte, publiek domein en plaats voor ontmoeting. Er dient **minimaal 10m² groene open ruimte voorzien te worden per inwoner** in het gebied. Daarbij is spreiding van groen essentieel om nabijheid bij de woning te garanderen, met **speelruimtes op maximaal 400m**. De groene open ruimte dient vooral als gebruiks- en ontmoetingsruimte ingericht en opgeladen te worden, maar speelt ook een belangrijke ecologische en klimatologische rol.

Een deel van de groene ruimte vormt **één groot stadspark van minimaal 2 ha**. Deze ruimte vormt de dragende structuur doorheen de wijk die belangrijke functies verbindt en die een basisdrager vormt voor de hoofdfietsverbinding én een netwerk van trage wegen.

De kwaliteiten van het aanwezige water dienen ruimtelijk en indien mogelijk ook functioneel (waterberging, afkoeling, recreatie) dieper in de nieuwe wijk doorgetrokken te worden. Een **jachthaven** op de locatie van de oude stadsgasfabriek biedt hiervoor een duidelijke eerste aanleiding.

De hoofdstructuren voor fietsers en voetgangers vormen mee de ruggengraat van de ontwikkeling. De interne ontsluitingsstructuren zijn zoveel mogelijk autoluw. **Fietspaden zijn vrijliggend en minimaal 2m breed** voor enkelrichtingsverkeer. De **slagader voor het fietsverkeer** doorheen het gebied heeft een **minimale breedte van 4 meter**, alle overige dubbelrichtingsfietsinfrastructuur heeft een breedte van minstens 3 meter.

Het aantal fietsenstallingen dient te anticiperen op een fietsbezit van minstens 1 fiets per inwoner en een fietsgebruik van minstens 50% voor werknemers of bezoekers aan de Raghenosite.

De hoofdverkeersstructuur in het gebied zal ontsluiten via twee knooppunten: de hoofdontsluiting via de tangent en een secundaire ontsluiting via de Leuvensesteenweg. Op basis van de huidige inzichten wordt verwacht dat **15% tot 30% van het autoverkeer de Raghenosite zal bereiken via de Leuvensesteenweg**. Er wordt doorheen het gebied een sterke openbaar-vervoersas gerealiseerd.

Er zullen een drietal parkeerclusters voorzien worden om de wandelafstanden vanuit de centrale parkeergebouwen tot de bestemmingen in het gebied aanvaardbaar te maken. De **stationsparking zal ca. 2.000 parkeerplaatsen** bevatten waarvan ongeveer een kwart ook voor werknemers en bezoekers in de Raghenosite zullen kunnen worden gebruikt. In de overige straten geldt een absoluut parkeerverbod.

Er zal een **gemiddelde parkeernorm voor de volledige Raghenosite van 1 parkeerplaats per 100m² kantoorontwikkeling** gelden. Voor **wonen** lijkt parkeernorm van **minder dan 1 parkeerplaats per wooneenheid** aangewezen.

De nieuwe stadswijk moet ruimte bieden voor wonen, werken en ontspannen. Het wonen dient mee de structuur van het gebied te versterken en op te laden zodat de stationsomgeving geen doodse kantoorbuurt wordt, maar een levendige stedelijk knoop. De **helft van de ontwikkelingen moet ingevuld worden met woonfuncties**. Deze woonfuncties moeten een mix aan groottes en een mix aan prijzen hebben. De wijk moet ook alle **dagdagelijkse voorzieningen** mee opnemen die het wonen en werken mee ondersteunen.

2.4. Voorontwerp masterplan Raghenno

2.4.1. Inleiding

Mechelen wil Raghenno laten uitgroeien tot dé stadswijk van de toekomst:

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

De bovenstaande ambities hebben als startpunt gediend voor de opmaak van het masterplan Raghenno in opdracht van de stad. Hiervoor werd in 2016 het team KCAP-Arcadis-Okra aangesteld.

Met dit team is gekomen tot een voorontwerp masterplan. Dit werd in januari 2019 gepresenteerd aan het publiek in een infomarkt. De informatie is ook beschikbaar op <https://www.mechelen.be/masterplan>.

De stad heeft vervolgens in 2019 een projectteam opgericht voor de verdere stedenbouwkundige verdieping van het masterplan en voor de parallelle begeleiding van de korte termijn projecten.

Ondertussen wordt er binnen de stad verder gewerkt aan het masterplan op volgende sporen:

- Stedenbouw: beeldkwaliteit
- Ontsluitingsstructuren voor de voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer
- Publieke en private ruimte
- Parkeerstrategie
- ...

In het kader van het masterplan zijn diverse onderzoeken en studie uitgevoerd.

De definitieve goedkeuring van het masterplan wordt voorzien in mei 2020.

2.4.2. Plankaart ontwerp masterplan: Een stadswijk met structuur en samenhang

De plankaart in het voorontwerp masterplan is opgebouwd uit bouwblokken die structuur en samenhang geven aan de nieuwe wijk. Enkele straten en gebouwen dienen ingrijpend te transformeren. Dat zal in fases gebeuren in overleg met de eigenaars en bedrijven.



Figuur 2-1: Plankaart ontwerp masterplan Ragheno (Bron: Ontwerp masterplan Ragheno, adviesronde februari 2020)

Gemengde wijk

Omdat het gebied gelegen is aan het station wordt er uitgegaan van een woningdichtheid van 83 woningen per hectare. Dat betekent ongeveer **2500 woningen** in totaal. Het ontwerp gaat uit van een stedelijke woontypologie waarbij slim met ruimte wordt omgegaan. Tegelijk garanderen voldoende privaat, collectief en publiek groen een hoge woonkwaliteit. Er zijn gestapelde woningen maar ook grondgebonden rijwoningen met tuin.

Ragheno wordt een gemengde wijk. Vandaag telt het gebied eerder industriebedrijven met veel verlies aan ruimte. In de toekomst komt er **ca. 190.000 m² kantoren en diensten, waarvan 54.405 m² bestaande bedrijven**. De locatie van deze functies ligt nog niet exact vast om flexibel te blijven naar toekomstige, interessante projecten voor Mechelen.

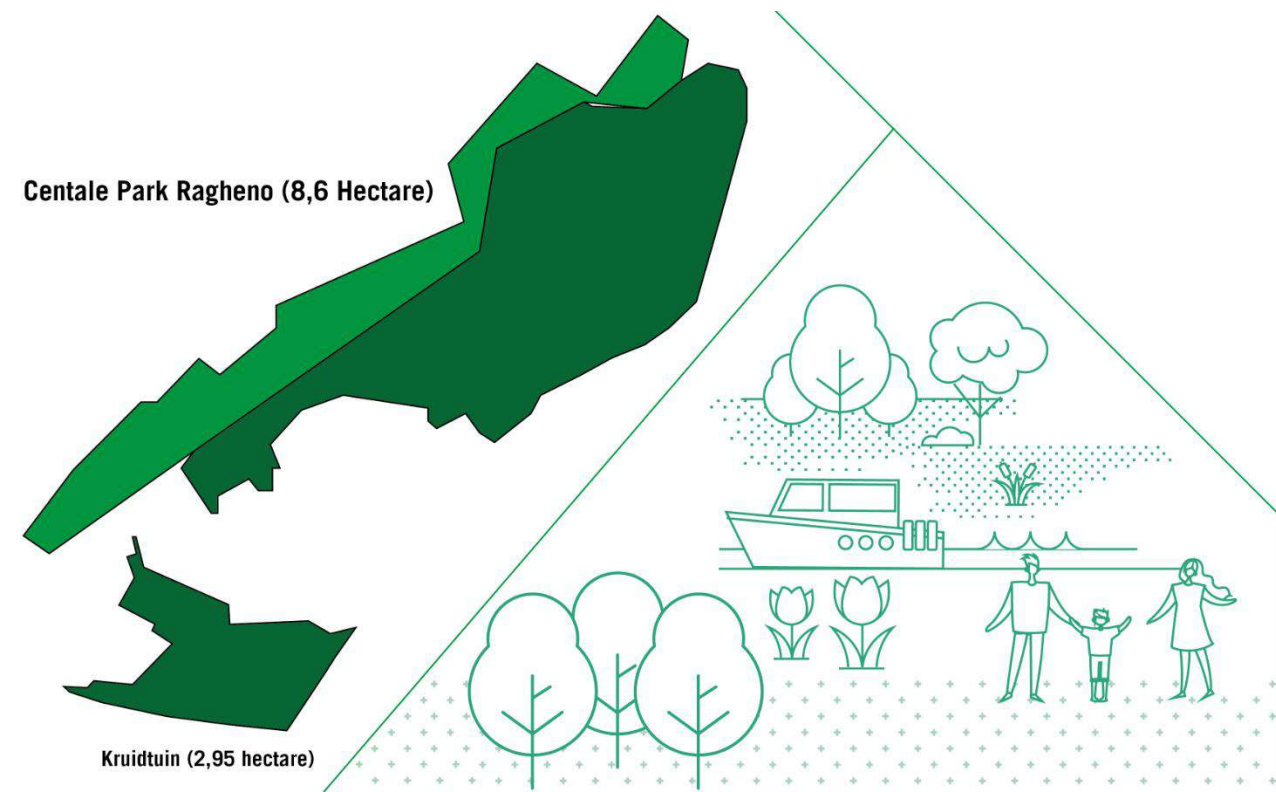
In de zone langs de sporen loopt er nog onderzoek naar de ontwikkeling ervan. Er wordt gekeken naar een invulling van de Mijlpaal als **creatieve hub en ontmoetingsplek**.

Meerdere bouwlagen

De bouwblokken hebben een **basishoogte van 4 bouwlagen**. Op goed gekozen plekken, zoals aan het station, het park en het water, zijn er optoppingen en torens voorzien. Er worden duidelijke krijtlijnen opgemaakt voor architectuur, duurzaamheid en materiaalgebruik zodat het gebied een eenvormige uitstraling krijgt. Deze krijtlijnen worden vastgelegd in overeenkomsten met ontwikkelaars. De kwaliteitskamer van experts wordt betrokken in de verdere uitwerking naar projecten.

2.4.3. Nieuwe groene long

Raghenopark vormt een nieuwe groene long in Mechelen en het kloppend hart van de nieuwe wijk. Het **centrale park van 11 ha** verbindt de wijk vanaf het nieuwe stationsgebouw tot Spreeuwenhoek. In totaliteit is dit groter dan 4x de Mechelse Kruidtuin.



Door het park fiets en wandel je veilig en snel van en naar het station. In het gebied komt de auto op de laatste plaats.

Aan de randen van het park zijn **scholen, een nieuwe sporthal en horeca** ingepland. De juiste locatie kan nog schuiven, maar deze functies maken het park extra levendig. Er is groen op wandelafstand in elk deel van de wijk. Aan de randen van het park wordt het fijn wonen en vertoeven.

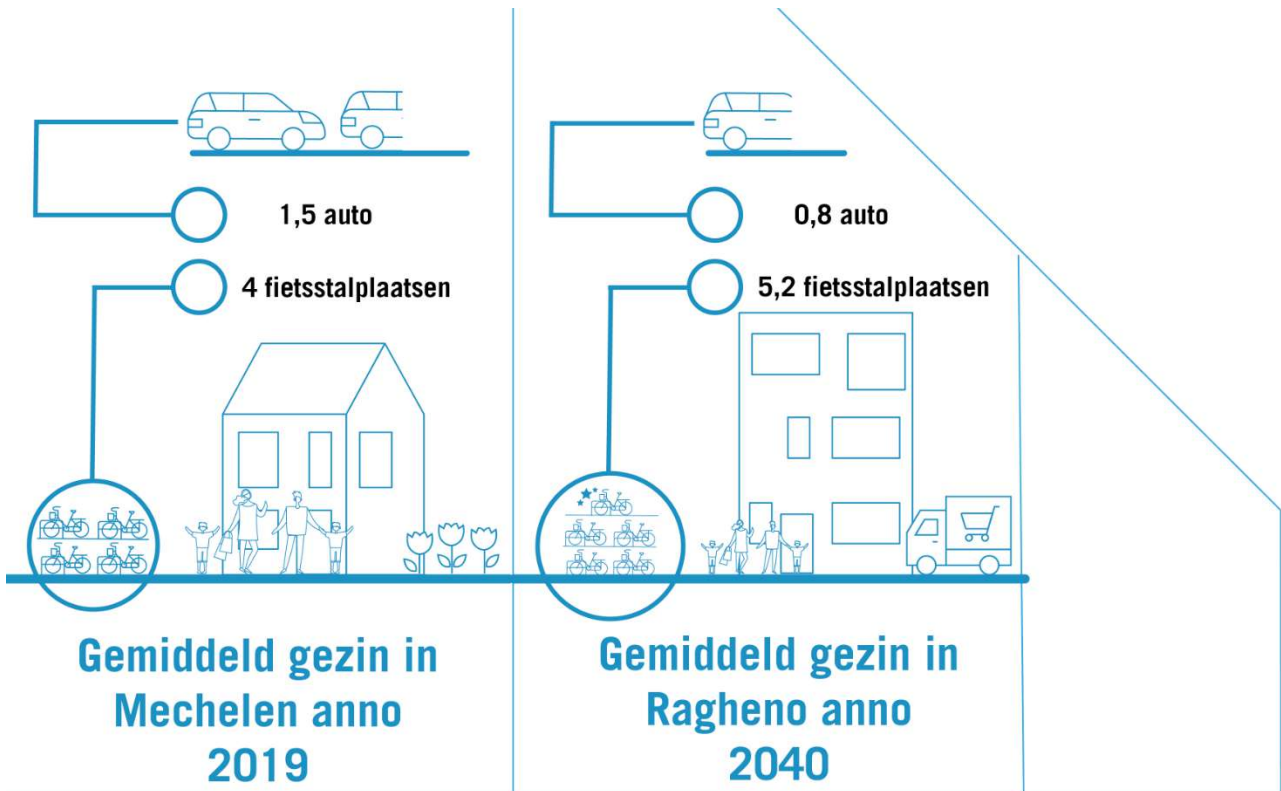
De bodemvervuiling in het gebied wordt aangepakt. De maximale opvang en buffering van het regenwater in de publieke ruimte zorgen voor kwaliteit in de publieke ruimte. Nieuwe gebouwen staan zelf in voor maximaal hergebruik van het regenwater.

2.4.4. Slim mobiel

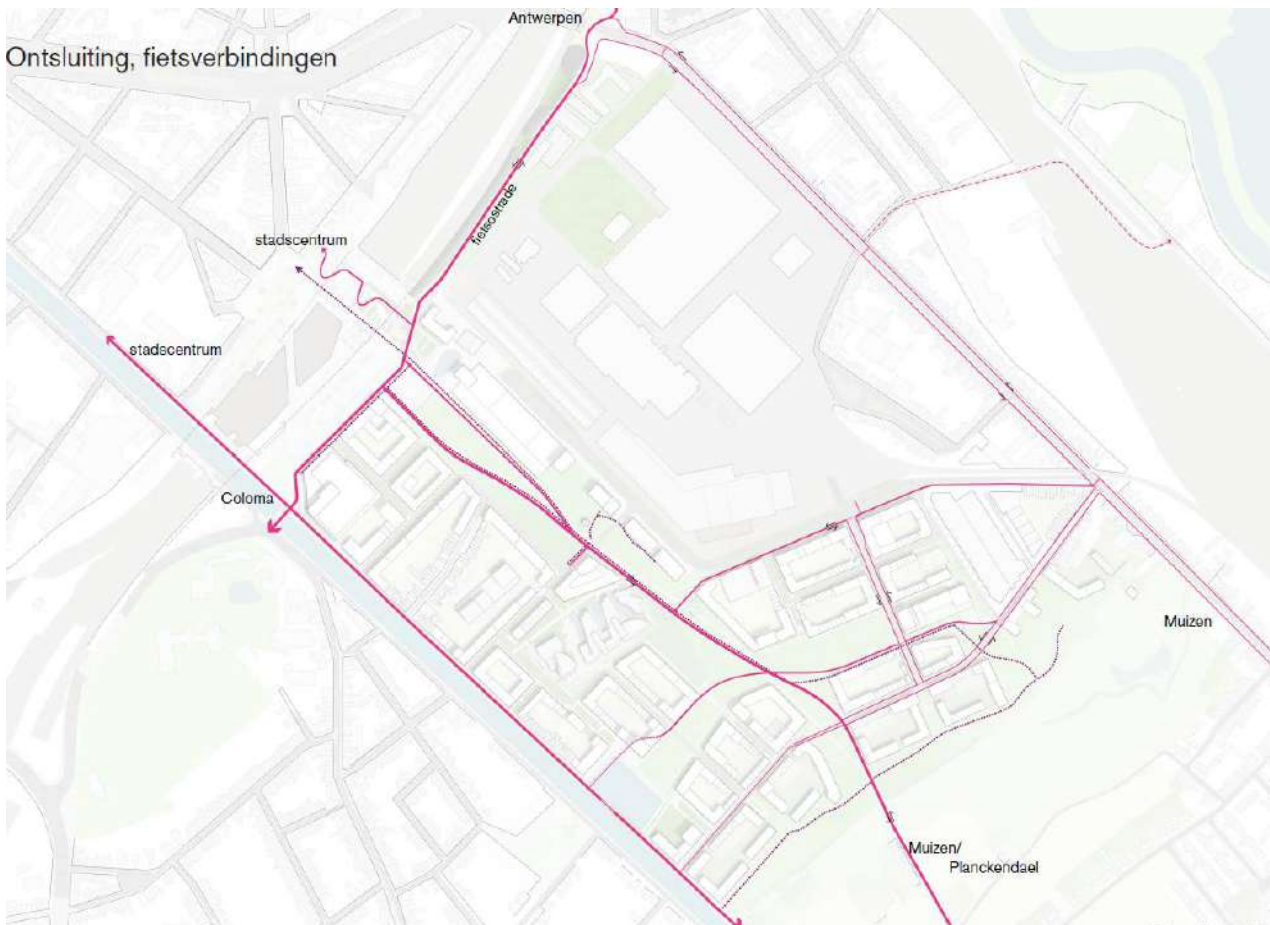
De autowegen in en rondom het centrum kampen meer en meer met teveel autoverkeer. Dit heeft een nadelig effect op de leefkwaliteit in de stad. Er wordt voor Raghenopark daarom maximaal uitgegaan dat men zich al verplaatsen al fietsend, wandelend en met het openbaar vervoer. Dit vertaalt zich in straten die maximaal autovrij zijn en als woonstraten worden ingericht. Nieuwe ontwikkelingen moeten voldoen aan de ambitieuze normen voor fietsstapplaatsen en autoparkeerplaatsen.

Het masterplan gaat uit van een duurzame **modal split**:

- Kantoren: 20% autobestuurder
- Wonen: 46% autobestuurder
- Commerciële voorzieningen: 20% autobestuurder
- Publieke voorzieningen: 20% autobestuurder



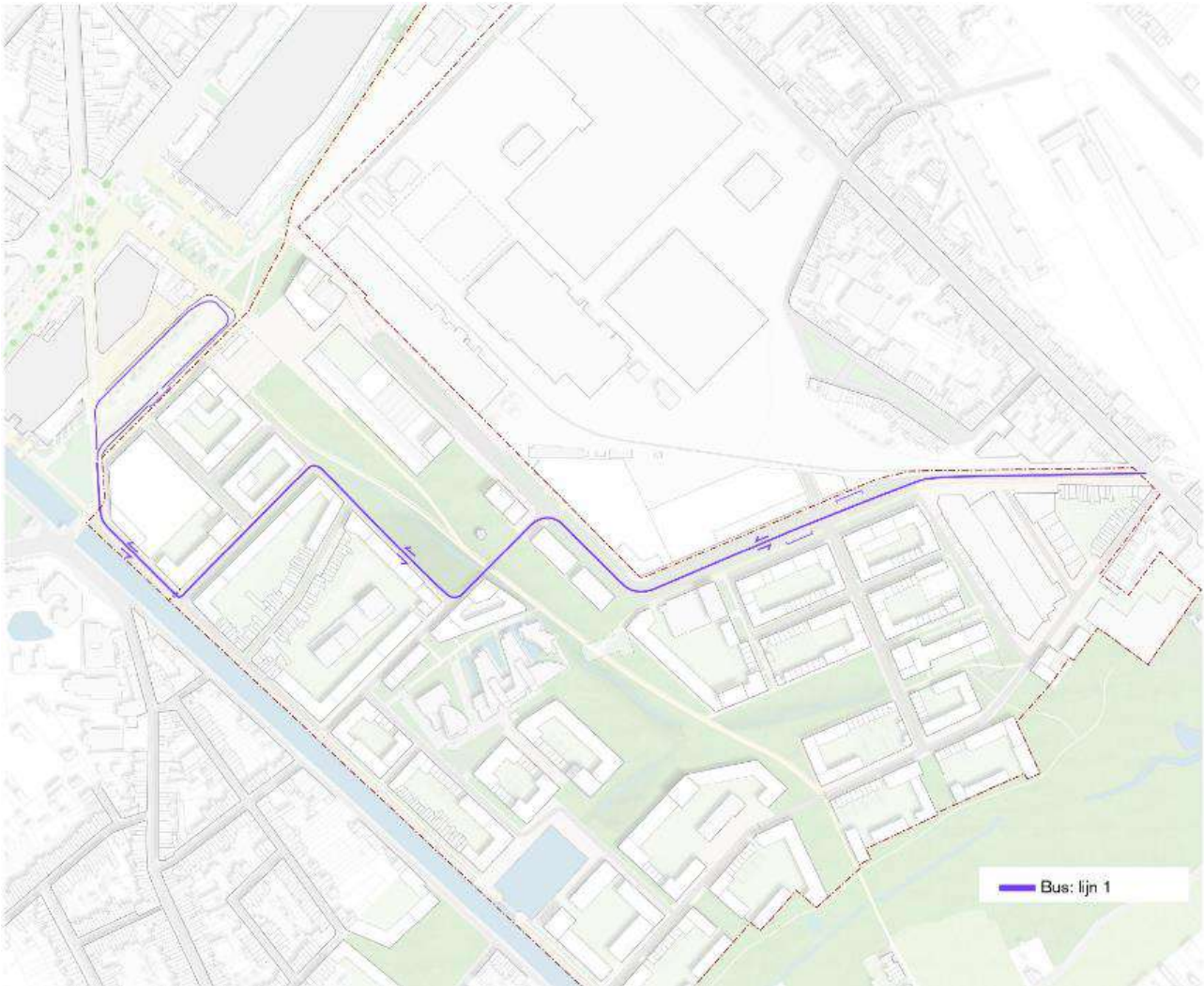
Maximaal inzetten op fiets- en voetpaden



Figuur 2-2: Ontsluiting fietspaden en voetpaden (Bron: Ontwerp masterplan Raghenno, adviesronde februari 2020)

De bus, bereikbaar in het hele gebied

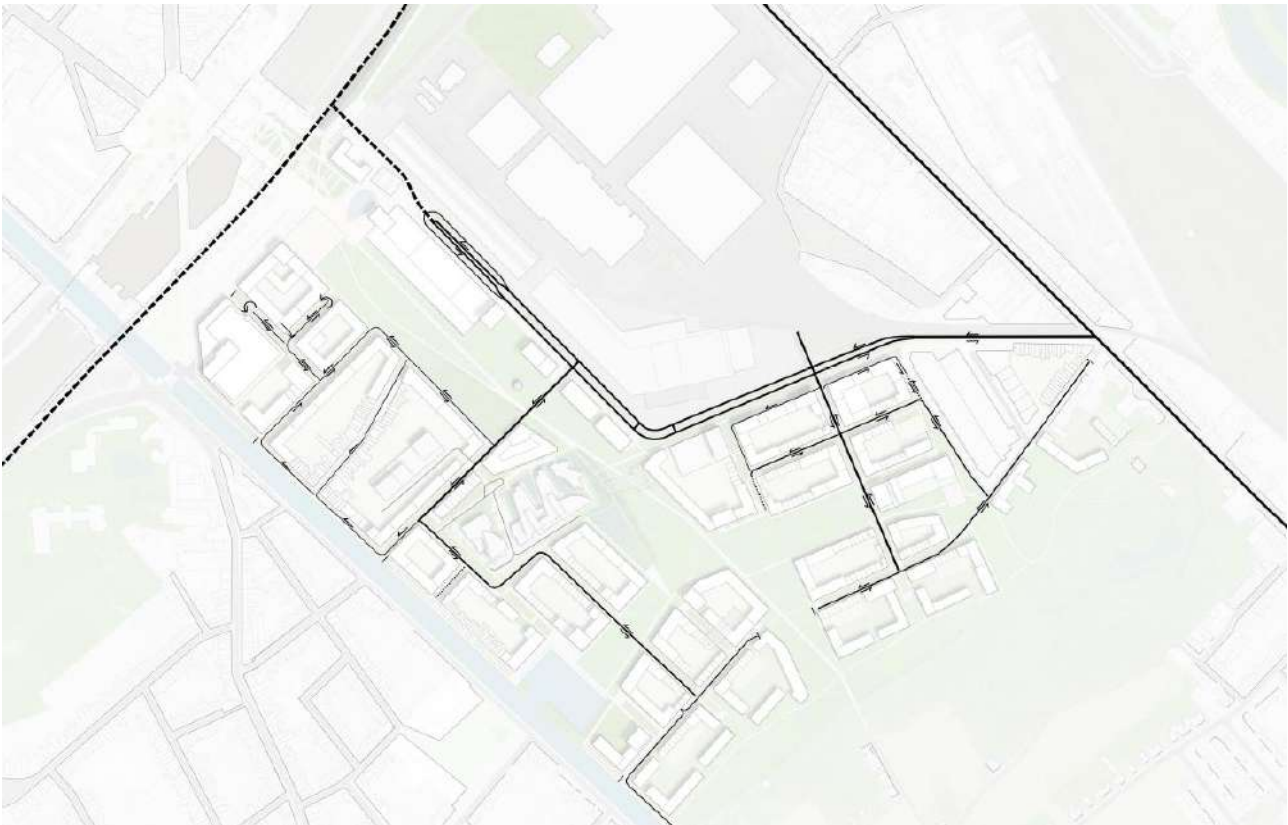
Met de verplaatsing van het busstation naar de zijde Ragheno zal De Lijn de routes van de buslijnen herbekijken. Een deel van de bestaande buslijnen zal via de nieuwe Motstraat naar de Leuvensesteenweg rijden. Er zal in het gebied Ragheno een ontsluiting voor openbaar vervoer komen, maar dit wordt nog verder onderzocht.



Figuur 2-3: Ontsluiting bus (Bron: Ontwerp masterplan Ragheno, adviesronde februari 2020)

De auto is welkom, maar beperkt

De auto kan het gebied in en uit via twee toegangen aan de Motstraat. Dit gebeurt compact zodat zomin mogelijk verkeer de woonstraten en het park belast. Parkeren gebeurt geclusterd en zo dicht mogelijk bij de toegangen tot het gebied. Het parkeren in het openbaar domein verdwijnt. Parkeergarages bevinden zich grotendeels ondergronds, maar ook deels bovengronds nabij de toegangen. Wanneer er in de toekomst nog minder auto's rijden, kunnen deze parkeergebouwen een andere functie krijgen. Parkings worden collectief uitgebaat; bewoners en bedrijven krijgen parkeerrechten. Er worden standaard voldoende deelauto's voorzien. Intussen bekijken we samen met de bedrijven in het gebied het huidige en toekomstige parkeerbeleid.



Figuur 2-4: Ontsluiting auto (Bron: Ontwerp masterplan Raghenosite, adviesronde februari 2020)

2.4.5. Zorg voor erfgoed

Raghenosite kent een rijke industriële geschiedenis. Een aantal mooie historische erfgoedgebouwen zijn nog goed bewaard gebleven. Met de nieuwe ontwikkeling van de site wil de stad Mechelen deze industriële gebouwen zoveel mogelijk integreren als basis voor de nieuwe identiteit van het gebied.

De geïnventariseerde loodsen aan het station worden beeldbepalend en krijgen een nieuwe invulling als sporthal en stedelijke ontmoetingsplek. Het beschermde gebouw van het vroegere laboratorium maakt in de toekomst deel uit van een nieuwe ontwikkeling.

2.4.6. Gewenst programma

Het programma dat in het ontwerp masterplan is uitgewerkt is bepaald op basis van verschillende parameters.

Zo is de draagkracht van de site bepaald op basis van de nog **beschikbare ontsluitingscapaciteit** voor voertuigen. Op basis van het provinciaal verkeersmodel heeft men geconcludeerd dat de Raghenosite **maximaal 800 pae of personenautoequivalent** mag genereren. Wordt er meer gegenereerd dan komt de draagkracht en de verkeersleefbaarheid in het gedrang.

Bij de totstandkoming van het ontwerp masterplan is voor elk onderdeel van het programma in kaart gebracht wat de te verwachten verkeersgeneratie is. Dit gebeurt op basis van algemeen aanvaarde en onderbouwde **kencijfers voor verkeersgeneratie** van specifieke functies. Daarbij is ook rekening gehouden met de beoogde duurzame modal split en de voorziene flankerende maatregelen zoals comfortabele fietsontsluiting, aansluiting op openbaar vervoer, mogelijkheden voor autodelen enz.

Zo is gezocht naar een **goed evenwicht** tussen enerzijds de beschikbare ontsluitingscapaciteit en de verkeersgeneratie van het beoogde programma. Dit is uiteraard een moment opname want als bv. het

autogebruik in de toekomst drastisch daalt, zal de beschikbare ontsluitingscapaciteit op dat moment groter zijn, waardoor het programma – theoretisch gezien – zou kunnen toenemen. Als het autogebruik toeneemt gebeurt uiteraard de omgekeerde beweging.

In kader van het voorontwerp masterplan is gezocht naar een aanvaardbaar programma dat ook op lange termijn een kwalitatieve oplossing biedt en de draagkracht van de stad respecteert.



Figuur 2-5: Bebouwing, programma (Bron: Ontwerp masterplan Ragheno, adviesronde februari 2020)

Samenvatting van het programma (richtinggevend):

- Kantoren en diensten- ongeveer 190.000 m²
 - Deze oppervlakte omvat ook de bestaande te behouden bedrijven (54.405 m²).
 - Kantoren en diensten
 - Bestaande KMO
 - Circulaire economie, kleinschalige maakindustrie
- Wonen - 353.000m²
 - Deze oppervlakte is een aanname van het bestaand aantal woningen en de nieuwe woonegelegenheden. Dit komt neer op ongeveer ca. 2.300 nieuwe woningen (gemiddelde woninggrootte min. 120m²)
 - Diversiteit aan woontypologieën: wooneenheden, grondgebonden woningen, bovenbeneden woningen
- Commerciële voorzieningen – 20.235 m²
 - Handel:
 - Dagelijkse goederen,
 - Beperkte periodieke goederen,

- Beperkte m² exclusieve goederen (criterium verkeersgeneratie)
 - Niet wenselijk: boetieks (mode), etc. die concurrentie vormen met binnenstad
- Horeca: hotel, restaurant, café,..
- Diensten: bank, kapper, verzekeringskantoor, huisartsenpraktijk, kinderopvang, congresfaciliteiten, fitness,..
- Publieke voorzieningen - 70.000m²
 - Gemeenschapsvoorzieningen: onderwijs, culturele trekker,..
 - Recreatie: sporthal, ...

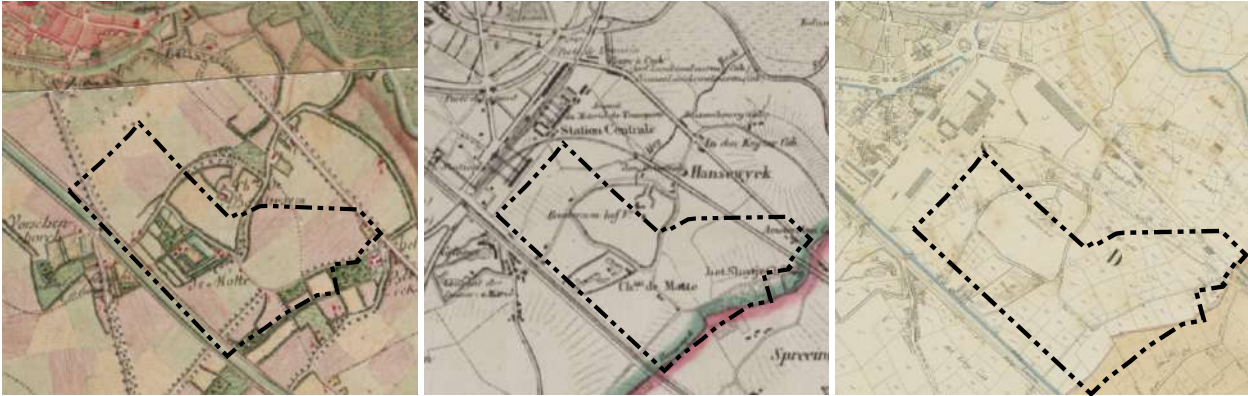
De boven vernoemde oppervlaktes zijn de bovengrondse stedenbouwkundige vloeroppervlaktes ('V'). Dit is inclusief inpandige terrassen, bovengrondse fietsenstallingen, maar exclusies uitpandige terrassen en ondergrondse gebouwdelen.

Voor mobiliteit (parkeernorm e.d.) dient omgerekend naar een bruto vloeroppervlakte waarbij enkel de woning inclusief buitenmuren wordt geteld.

3. CONTEXT RUP

3.1. Historische context

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



Figuur 3-1: Ferrariskaart (1771-1778), Vandermaelenkaart (1846-1851) en Popp-kaart (1842-1897) (Bron: Geopunt.be)

Leuvensesteenweg

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

Kanaal Leuven-Dijle (Leuvense vaart)

Het Kanaal Leuven-Dijle of de Leuvense Vaart is één van de oudste kanalen van België, gerealiseerd tussen 1750 en 1763. Het kanaal was belangrijk voor het transport van goederen en reizigers, doch vanaf 1837 nam het reizigersvervoer af toen de spoorlijn tussen Leuven en Mechelen in dienst kwam. De kanaalinfrastructuur is tot op vandaag zeer weinig gewijzigd.

De opkomst van de Antwerpse haven zette voor de Brabantse hertogen al gauw het licht op groen voor een rechtstreekse verbinding tussen de Scheldestad en de belangrijkste Brabantse steden, die via de natuurlijke waterwegen moeilijk bereikbaar waren. In deze optiek werden plannen gemaakt voor het kanaal Leuven-Dijle.

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

Om de technische evolutie van de scheepvaart te kunnen opvangen werd de vaart tweemaal verdiept; in 1835-1837 werd ze onder leiding van ingenieur Vifquain van 3,5 meter tot 5,5 meter verdiept, waarbij het sas van Kampenhout gereconstrueerd werd; in 1895 werd de diepte op 6 meter gebracht.²

² <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/200544>

Kasteel De Mot

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



Komst van de spoorwegindustrie

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

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

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

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

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

Gasfabriek

Vanaf 1882 werd er een gasfabriek uitgebaat langs de Hanswijkvaart. De exploitatie duurde tot de jaren '60 waarna een metaalverwerkend bedrijf op de site kwam. Nieuwe gebouwen werden opgetrokken en plaatselijk constructies van de voormalige gasfabriek werden gesloopt, zoals de ovenbatterij en de opslagtanks. Nadat de activiteiten op het terrein werden stilgelegd werden nagenoeg alle aanwezige gebouwen afgebroken.³

Autoassemblage

In het jaar 1952 lanceerde de toenmalige regering het idee om de invoer van auto's aan banden te leggen. Om de tewerkstelling te bevorderen werden er in ruil voordelen toegekend voor lokale assemblage. Op hetzelfde ogenblik werd de belasting op wisselstukken voordeliger zodat assembleren duidelijk voordelen bood. Dit zorgde ervoor dat de-toenmalige onderdirecteur van Usines Ragheno (Raghenofabrieken), Joseph

³ Archeologische evaluatie van het bodemarchief aan de Hanswijkvaart te Mechelen, Fase 2: jachthaven (ABO)

Pieters, een contract sloot met het hoofdkwartier van Peugeot in Parijs. In maart 1953 startte een proefproject om enkele Peugeots type 203 te monteren. Dit gebeurde in een hoek van de afdeling Rollend Materieel. Na enkele maanden ging de productie van het type 203 op 15 januari 1954 officieel van start.



Figuur 3-2: Raghenofabriek (Bron: <https://healthinvest-beherman.com/ragheno-trein-naar-auto/>)

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

In 1976 besloot SA Automobiles Peugeot het contract met de Raghenofabrieken niet te vernieuwen. Dit betekende onherroepelijk de sluiting van Ragheno-Peugeot.⁴

PRB Metalurgia of het “Bommenkot”

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

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

Begin jaren '90 kreeg het bedrijf echter geen bestellingen meer en sloot de fabriek in Mechelen met als gevolg een aantal zwaar vervuilde en onbenutte gronden die om sanering smeekten. In dat jaar nam Fairfield Industries Belgium, een onderneming bedrijvig in de metaalsector, de fabriek in Mechelen en Matagne over.⁵

⁴ <https://healthinvest-beherman.com/ragheno-trein-naar-auto/>

⁵ http://mechelen.mapt.be/wiki/PRB_Metalurgia



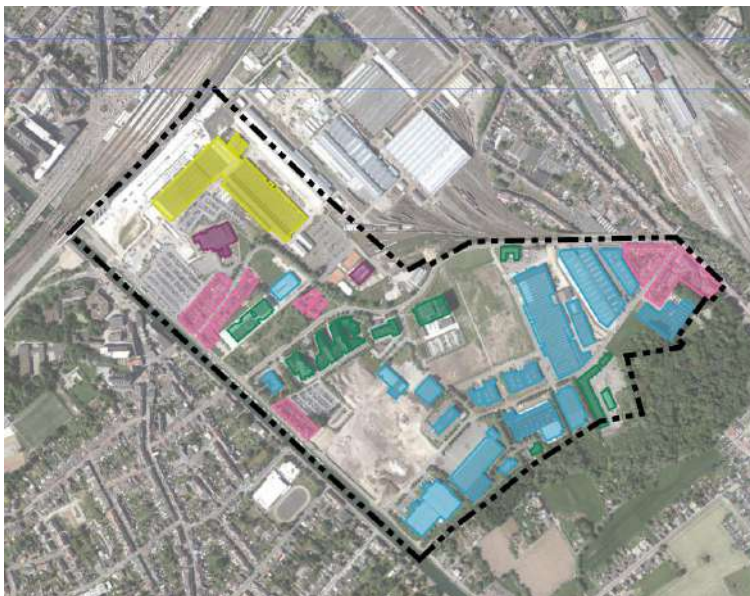
Figuur 3-3: Voormalige fabriek PRB Meralurgia, gesloopt (Bron: <http://www.despreeuw.be/boemekot/>)

Raghenobusinesspark

Eind jaren negentig van de 20^{ste} eeuw krijgt een deel van de onderbenutte terreinen een verdiende opknapbeurt en ontstaat het Raghenobusiness Park.. O.a. De Lijn, Wolters Kluwer, Rode Kruis Vlaanderen, Federale Politie zijn gevestigd in het bussinespark.

3.2. Beschrijving bestaande toestand

3.2.1. Huidig ruimtegebruik



Figuur 3-4: Huidig Ruimtegebruik

 CW
 Bedrijven
 Wonen
 Kantoren
 Sport

Bebouwing

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

Het onderzoeksgebied van het RUP beslaat een oppervlakte van ca. 65 ha. Men onderscheidt:

- de directe stationsomgeving
- Raghenobusinesspark

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

De Raghenosite is heterogeen in karakter. De grote bakstenen loodsen van de Centrale Werkplaatsen en voormalige Peugeotfabriek herinneren aan het industriële verleden van de site. Rond de Dellingstraat bevinden zich grootschalige bedrijven, kantoren en logistieke functies. Rond de Motstraat ligt een meer recent kantorenpark. Historische linten van rijwoningen liggen enigszins geïsoleerd langs de Boutersemstraat, Hanswijkdries en de Leuvense Vaart (kanaal Leuven – Dijle). Grote delen van de site liggen braak in afwachting van herontwikkeling.

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

Groen

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

Op de meeste plekken in het plangebied zijn bomenrijen langs de weg aangeplant. Een deel van de bedrijven en kantoren hebben een groen aangeplante voortuin. Langs de Motstraat is er een bomenrij aanwezig t.h.v. de ingang van de CW.

De Hanswijkvaart heeft ter hoogte van het plangebied een beperkt groen karakter. Er is een grasstrook aanwezig en ter hoogte van de bedrijfsgebouwen is een bomenrij voorzien.

Voorzieningen

“Op Ragheno is op vandaag een detailhandelsaanbod onbestaande. Onmiddellijk ten noordoosten van het plangebied is wel een supermarkt (Aldi) ingeplant. In totaal is binnen de onderzochte zone sprake van +/- 4.000 m² aan bestaande commerciële voorzieningen.

De inplanting van gemeenschapsvoorzieningen te Mechelen geeft een totaal ander beeld, met een veel evenwichtiger spreiding van het aanbod over het geheel van het Mechelse grondgebied. In en om de planlocatie zijn enkele sportinfrastructuren (sporthallen, zwembad,...) en speelterreinen terug te vinden en enkele schoolcampussen (zie verder) en gezin gerelateerde gemeenschapsvoorzieningen. Net als bij het detailhandelsapparaat, ontbreekt op Ragheno vandaag elke voorziening (buiten de sporthallen van NMBS en het IHAM). “⁶

Langs het kanaal Leuven-Dijle ligt ter hoogte van het plangebied een de jachthaven Coloma. Waterwegen en Zeekanaal wil de huidige ligplaatsen aan de Hanswijkvaart vervangen door een nieuwe insteekhaven ter plaatse van Ragheno. Hierover is tussen W&Z, de Stad en de grondeigenaar een akkoord bereikt.

Stationsproject / Mechelen in Beweging⁷

Mechelen in Beweging is een grootscheeps en noodzakelijk project om de toekomstige mobiliteitsstromen in en rond de stationsbuurt in goede banen te leiden.

⁶ Bron: Bedrijfsbeleid Mechelen en Gebiedsontwikkeling Ragheno, 17 mei 2018, IDEA Consult in opdracht van de stad Mechelen

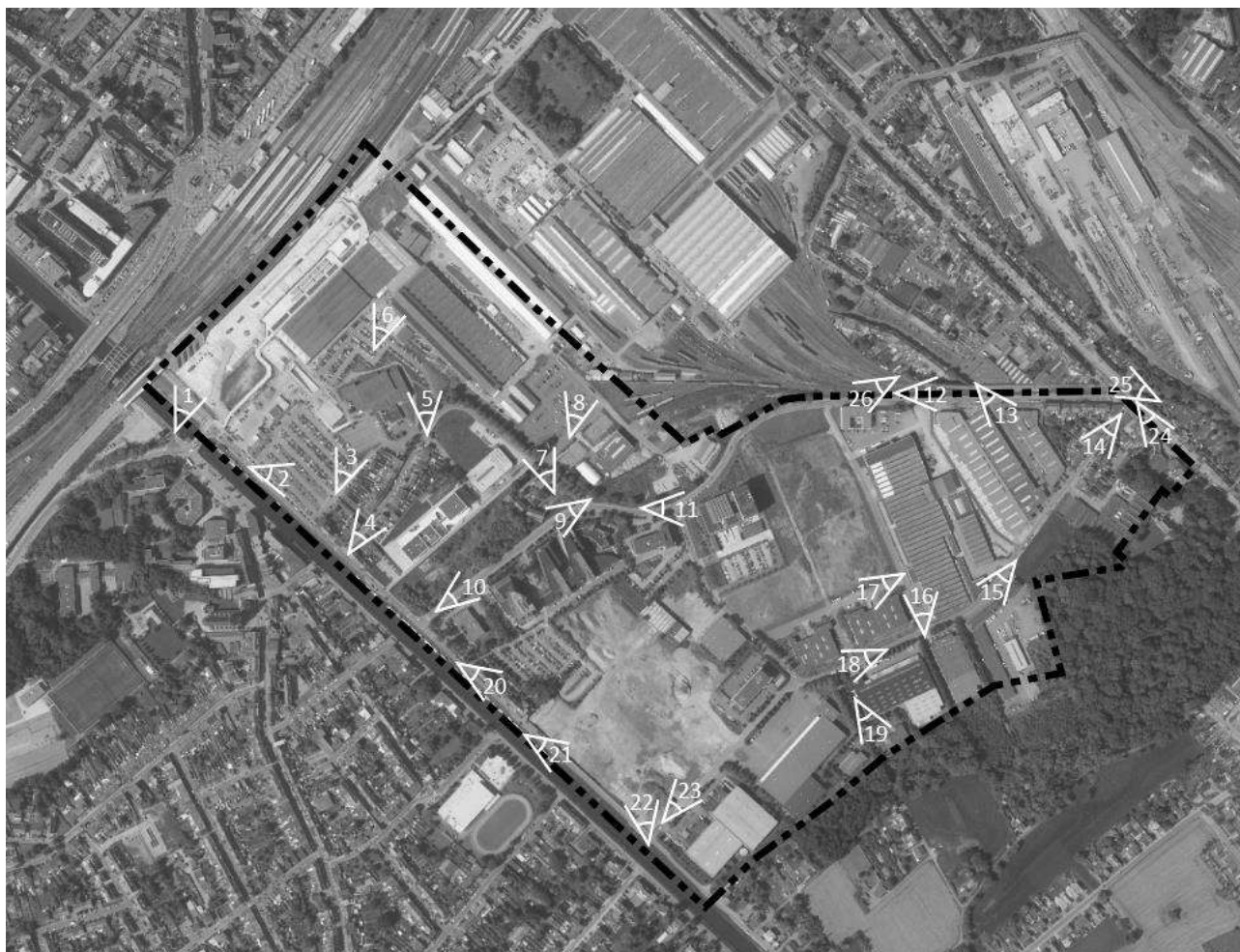
⁷ Bron: www.mecheleninbeweging.be

In 2012 begonnen in Mechelen de werken aan het stationsproject. Hiervoor werd een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de NMBS, Infrabel, De Lijn, de stad Mechelen en de Vlaamse overheid.

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

- De NMBS is verantwoordelijk voor de bouw van de ondergrondse parking en het stationsgebouw. De nieuwe ondergrondse parking is met haar 2000 plaatsen en ruime kiss&ride de grootste randparking van Mechelen worden en zal eind 2017 klaar zijn. Het nieuwe station had absoluut nood aan kwaliteits- en capaciteitsverhoging. De spoorlijnen Antwerpen-Brussel en Gent-Leuven behoren immers tot de drukste van het land. Elke dag nemen zo'n 19 000 reizigers de trein in het station van Mechelen en dat worden er de komende jaren nog een pak meer. Daarom wordt het aantal perrons niet enkel uitgebreid van 10 naar 12, ze worden ook een heel stuk langer en breder, waardoor tijdens de spitsuren langere treinen kunnen rijden. Ook de onthaalinfrastructuur krijgt een make-over. Het centrale deel daarvan is het travel center, waarrond de vaste trappen, roltrappen en liften naar de perrons zich groeperen. In het stationsgebouw zal er plaats zijn voor 5000 fietsenstallingen.
- Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is in dit project verantwoordelijk voor de aanleg van 'de tangent', de verbinding tussen de Brusselsesteenweg en het Douaneplein. Die nieuwe gewestweg moet de Mechelse binnenring ontlasten en voor vlotter doorgaand verkeer zorgen. De nieuwe weginfrastructuur loopt grotendeels bovengronds, maar tussen Colomaschool en de Leuvensesteenweg zal hij in een tunnel lopen en kruist daarbij het kanaal Leuven-Dijle. De tunnelconstructie vormt bovendien de fundering voor nieuwe spoorweginfrastructuur die erboven wordt aangelegd. Volgens de huidige planning moet de Tangent midden 2019 klaar zijn. Over de hele lengte van de Tangent
- De volledige accommodatie voor reizigers en personeel van De Lijn wordt mee geïntegreerd in het nieuwe stationsgebouw. De streekbussen worden opgesteld aan de Arsenaalzijde terwijl de centrumpendelbussen aan de stadszijde stand houden. De bussen krijgen een aparte doorsteek onder de sporen en maken ook gebruik van een gloednieuwe brug over de Leuvense Vaart.
- Verschillende verkeersinfrastructuren worden gebundeld. Over het hele traject hebben we beneden de Tangent en hoog daarboven de Spoorbypass. Dat nieuwe dubbelspoor van bijna 3 kilometer tussen station Nekkerspoel en de Abeelstraat maakt in principe geen deel uit van het stationsproject, maar wordt wel tegelijk aangelegd door Infrabel. Oorspronkelijk was het enkel bedoeld voor hogesnelheidstreinen, maar nu zullen ook de treinen van de Diabolverbinding (naar de luchthaven) en door het GEN (Gewestelijk Expres Net) rond Brussel gebruik maken.
- De stad Mechelen zal de omliggende parken en pleinen onderhanden nemen. Zodat ook de ruimtes rond de nieuwe bouwwerken een aangename omgevingen worden. Onder andere het K. Albertplein, de Colomalaan en de Arsenaalzijde worden opnieuw aangelegd.

3.2.2. Fotoreportage plaatsbezoek 16/10/2017





3 sporthal en parking IHAM



4 Bautersemstraat



5 loods Centrale Werkplaats



6 loodsen Centrale Werkplaats



7 Watertoren



8 parking en loodsen Centrale Werkplaats



9 Motstraat



10 Motstraat



11 Motstraat – Rode Kruis Vlaanderen



12 Motstraat – industriële spoorweg en bedrijfsgebouwen



13 Motstraat - bedrijfsgebouwen



14 Dellingsstraat



15 Dellingsstraat



16 bedrijvenpark Ragheno



17 bedrijvenpark Ragheno



18 Dellingsstraat



19 Werfheide - U-Man Belgium



20 Hanswijkvaart



21 Hanswijkvaart



22 Hanswijkvaart



23 Zeutestraat



24 Leuvensesteenweg



25 Leuvensesteenweg

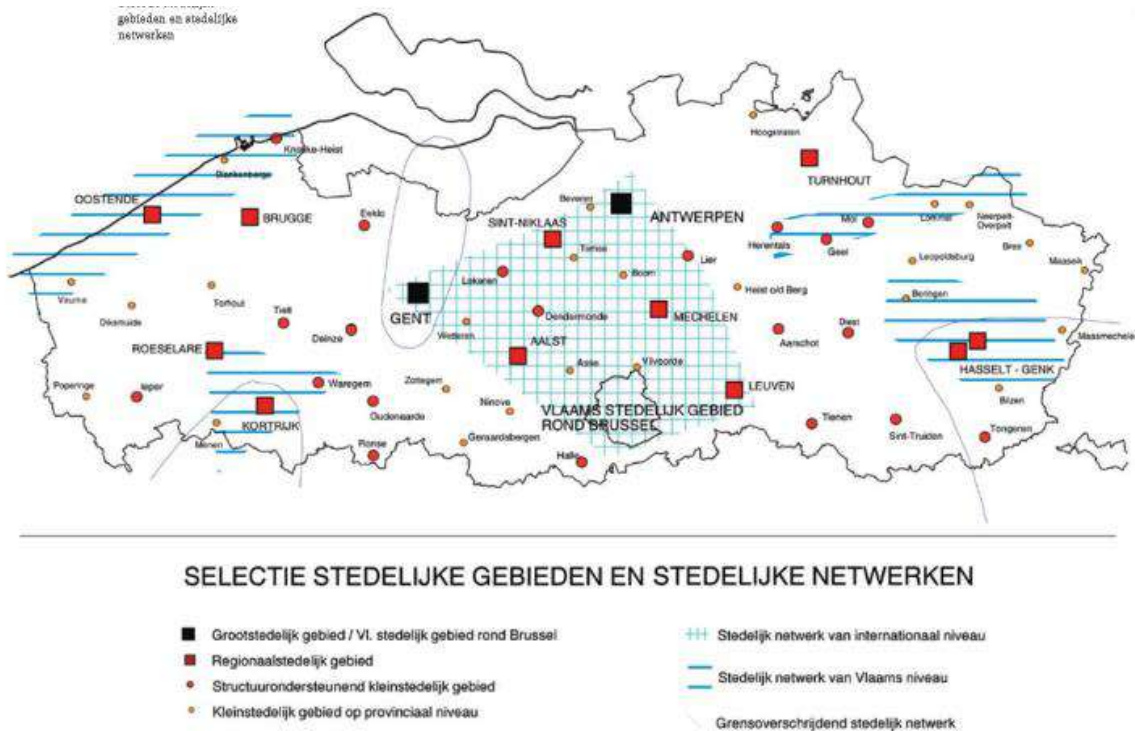


26 Motstraat (Raghenofabrieken)

3.3. Beleidscontext van het RUP

3.3.1. Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 23 september 1997 en bekrachtigd bij decreet van 17 december 1997. Het gewestplan werd reeds tweemaal in herziening vastgesteld: op besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 19 maart 2004 wat de bindende bepalingen betreft en op het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2010 houdende definitieve vaststelling van een gedeeltelijke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.



Figuur 3-5: Selectie stedelijke gebieden en stedelijke netwerken (RSV 2011, kaart 2)

Mechelen als onderdeel van de Vlaamse Ruit

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

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

- Het selectief invullen van activiteiten teneinde optimaal de geboden internationale potenties van het stedelijk netwerk te benutten (hoogwaardige diensten voor bedrijven, ...). De bedoeling van deze selectieve invulling is precies om plaatsen binnen de Vlaamse Ruit die beschikken over deze internationale potenties, niet te belasten met activiteiten die geen behoefte hebben aan een vestigingsplaats met een internationale uitstraling;

- Het veiligstellen van haar internationale positie inzake bereikbaarheid (via de lucht, het water, het spoor, de weg en de telecommunicatie) ten opzichte van de Randstad en het Ruhrgebied;
- Het aantrekken van activiteiten en investeringen van internationaal belang (zowel industriële als tertiaire, ...) door een samenhangend en sturend aanbodbeleid van voldoende en hoogwaardig uitgeruste bedrijventerreinen (o.a. met telematica-infrastructuur), hoogwaardige stedelijke voorzieningen, een gedifferentieerd aanbod van voorzieningen, recreatieve en andere functies (natuur, landbouw, ...).

Mechelen als regionaal stedelijk gebied

In het RSV werden delen van **Mechelen**, waartoe het plangebied behoort, **geselecteerd als regionaal stedelijk gebied**.

Afhankelijk van het belang voor Vlaanderen worden er stedelijke netwerken op internationaal, Vlaams en provinciaal niveau en ook grensoverschrijdende stedelijke netwerken geselecteerd. De criteria voor selectie zijn:

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

Mechelen als stedelijk gebied

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

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

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

- Trendbreuk in de verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden: 60% in de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren en 40% in de kernen van de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren
- Minimale woningdichtheden en dichtheidsbeheer
- Differentiatie en verbetering van de woningvoorraad
- Versterken van de multifunctionaliteit
- Kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer
- Afstemmen van voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied
- Bundelen van de kleinhandel
- Optimalisering van recreatieve en toeristische voorzieningen en medegebruik
- Zorg voor collectieve en openbare ruimten
- Behoud en ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden
- Waarborgen voor landbouw in stedelijke gebieden
- Stedelijke mobiliteit en locatiebeleid

Lijninfrastructuren

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

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

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

3.3.2. Beleidsplan ruimte Vlaanderen (BRV)

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de **strategische visie** van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. De strategische visie omvat een **toekomstbeeld** en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De strategische visie van het BRV heeft niet het statuut van een ontwerp van ruimtelijk beleidsplan, omdat er nog geen ontwerp-beleidskaders zijn goedgekeurd. Het biedt een basis voor regeringsbeslissingen ter realisatie van de visie.

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

In het beleidsplan Ruimte Vlaanderen worden volgende **strategische doelstellingen** geformuleerd:

- Terugdringen van het bijkomend ruimtebeslag
- Transformeren vanuit maatschappelijke ambitie
- Geïntegreerde gebiedsontwikkeling als motor voor samenwerking

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

- Gedeeld en meervoudig gebruik
- Robuustheid en aanpasbaarheid
- Herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving
- Waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap
- Biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit
- Klimaatbestendigheid
- Energetische aspecten
- Gezondheid
- Inclusief samenleven
- Economische vitaliteit

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

Het beleidsplan ruimte Vlaanderen vervangt na definitieve goedkeuring het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

3.3.3. Provinciaal ruimtelijk structuurplan - Antwerpen

Het Ruimtelijk Structuurplan van de provincie Antwerpen (RSPA) werd goedgekeurd door de Vlaamse regering op 10 juli 2001. De korte termijn herziening werd gedeeltelijk goedgekeurd op 4 mei 2011 door Vlaams minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening Philippe Muyters. De gedeeltelijke goedkeuring verscheen in het Belgisch Staatsblad op 17 mei 2011.

Mechelen behoort in het RSPA tot de **hoofdruimte Antwerpse fragmenten**. De Antwerpse fragmenten maken deel uit van de Vlaamse Ruit en krijgen hierdoor belangrijke potenties. De hoofdruimte Antwerpse fragmenten wordt onderverdeeld in 7 deelruimten waarvoor een specifiek ontwikkelingsperspectief wordt geschetst. Mechelen behoort tot het Mechelse. Dit wordt gezien als logistiek middelpunt tussen verschillende stedelijke en open ruimte gebieden. Het creëren van ruimte voor bijkomende stedelijke functies staat centraal.

De beschikbare ruimte voor wonen en bedrijvigheid in het Mechelse is beperkt. De rol en de dynamiek die de provincie aan Mechelen toekent, betekenen dat voor deze activiteiten (en andere) toch plaats moet worden gecreëerd.

Realiseren van stedelijke vernieuwing

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

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

3.3.4. Provinciaal beleidsplan ruimte Antwerpen

De provincieraad keurde op 23 mei 2019 een eerste versie van het Beleidsplan Ruimte, de conceptnota, goed. De conceptnota lag van 20 augustus tot 18 oktober 2019 in publieke raadpleging.

Het provinciaal beleidsplan ruimte vervangt na definitieve goedkeuring het provinciaal ruimtelijk structuurplan.

3.3.5. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan - Mechelen

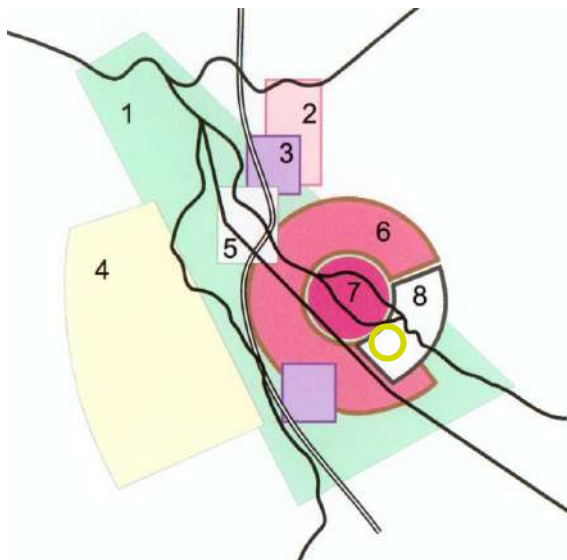
Het ruimtelijk structuurplan van Mechelen werd goedgekeurd door de deputatie Antwerpen op 03/07/2001.

In dit hoofdstuk worden de relevante passages voor het RUP Ragheno weergegeven.


Deelruimten in het stedelijk gebied

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

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



Figuur 3-6: Divers Mechelen: deelruimten
(Bron: kaart 31, Ruimtelijk structuurplan Mechelen)

- 1 Mechelse valleien
- 2 Straatdorp Walem
- 3 Industrie noord en zuid
- 4 Open landbouwgebied met drie kleine kernen
- 5 Mechels knooppunt
- 6 Stedelijke woonomgeving
- 7 Historisch hart
- 8 Ontwikkelingsband tussen twee stations
-  Plangebied RUP Raghenno

Arsenaal en Nekker als polen op een ontwikkelingsband tussen de stations

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

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

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

Het ruimtelijk concept voor Arsenaal en Nekker bevat volgende elementen:

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

Gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur

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

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

- **Natte natuurverbindingen tussen de valleien**

De valleien van de Binnendijle, Afleidingsdijle, Molenbeek, Aabeek, **Hanswijkbeek** en het **kanaal Mechelen - Leuven** zijn **verbindingen tussen de valleigebieden en herstellen de continuïteit**.

De Hanswijkbeek vormt een verbinding tussen de Barebeek en de Dijle. De **natuurlijke functie van de Hanswijkbeek moet worden versterkt** vanwege de functie van het gebied tussen het te ontwikkelen Arsenal - Park van Ragheno en de nieuwe stedelijke woonomgeving tussen Leuvensesteenweg en het kanaal.

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

- **Waterlopen als selectieve ontwikkelingsassen**

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

Gewenste nederzettingenstructuur

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



Figuur 3-7: Gewenste nederzettingsstructuur (kaart 42, Ruimtelijk structuurplan Mechelen)

- Stedelijke woonomgeving
- Historische binnenstad
- ▬ Verdichte stationsomgeving
- Stedelijke concentratie van voorzieningen op wijkniveau
- ▬ Waterfrontontwikkeling
- Kerndorp
- ▬ Straatdorp
- ▬ Groene vinger
- ▬ Open ruimte zonder bebouwing
- * Nieuwe of hernieuwde stedelijke woonomgeving
- ▬ Radiale hoofdstraat

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

- **Hoogwaardige stedelijkheid in en rond historisch hart**

Het **centrum** van Mechelen bestaat uit het historisch hart, de stationsomgevingen, **Arsenaal** en een deel van de kanaalzone. In dit gebied worden de **activiteiten van regionaalstedelijk niveau** geconcentreerd.

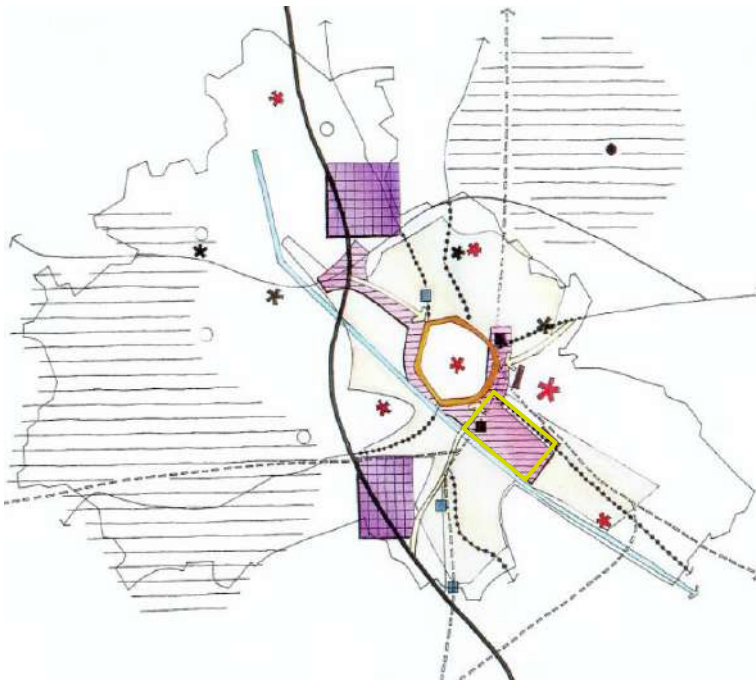
- **Kernversterking langs twee sporen**

Inbreiding binnen de diverse stedelijke woonomgevingen is gericht op de versterking van elk van deze kernen. De **stationsomgevingen**, de binnenstad en de buurten die hierop aansluiten, krijgen de **voorkeur bij de keuze van locaties voor nieuwbouw**. Deze kernversterking wordt langs een tweesporenbeleid gevoerd: via renovatie- en vervangingsbouwprojecten enerzijds en inbreiding anderzijds.

Gewenste ruimtelijk-economische-structuur

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

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



Figuur 3-8: Gewenste ruimtelijk-economische structuur
(kaart 44, Ruimtelijk structuurplan Mechelen)



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

- **Samenhangende ontwikkeling van kantoren en diensten rond de binnenstad**

De omgeving van het centraal station en de binnenstad zijn **A-locaties**. Dat houdt in dat deze gebieden zijn aangeduid als **verdichtingsgebied voor wonen en werken** in relatie tot het hoogwaardig openbaar vervoersaanbod. Het verdichtingsgebied bevat het **Park van Ragheno**, **Arsenaal**, het centraal station, de stationswijk, de ringboulevard en het Mechels knooppunt (op- en afrit E19-noord).

- **Woongebieden met verweven economische functies**

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

Gewenste ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur

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



Figuur 3-9: Gewenste ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur (kaart 48, Ruimtelijk structuurplan Mechelen)

	Hoofdweg van internationaal niveau
	Primaire weg van Vlaams niveau
	Mogelijke secundaire weg van provinciaal niveau
	Stedelijke invalsweg
	Stedelijke verzamelweg
	Radiale hoofdstraat
	Lokale verbindingsweg
	Dorpenweg
	Nieuwe ontsluiting dry-poort
	Dry-poort van Vlaams niveau
	Verdichting vervoersknopen
	Ringboulevard
	Stedelijk plein
	Autoluwe binnenstad
	Autovrij historisch centrum
	Primaire fietsas
	Verblijfsgebieden
	verkeersknooppunt

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

- **Stedelijke verdichting en locatiebeleid**

Binnen de visie op de gewenste ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur moet de opvang van de toenemende mobiliteit vooral plaatsvinden in het stedelijk gebied. De **bundeling en verdichting van activiteiten** zijn gekoppeld aan die plekken binnen het **vervoerssysteem** waar de **capaciteit** voldoende is om opvang te realiseren.

Werken en wonen zijn sterk verweefbare functies in de binnenstad en de **stationsomgevingen**. In deze twee gebieden geldt een sterke gerichtheid op het openbaar vervoer terwijl de automobilititeit van minder belang is voor de ontsluiting. Ook in de stedelijke woonomgevingen heeft een verdichting gelijke doelstellingen maar hier geldt een onderscheid tussen interne en externe vervoersstromen. De externe vervoersstromen (van en naar een stedelijke woonomgeving) gebeuren via de steenwegen of het station. De steenwegen krijgen hiermee de functie van radiale hoofdstraat binnen het lokaal wegennet. De radiale hoofdstraten sluiten aan op het 'hoger' net: de hoofdweg E19, de primaire wegen N16 en R6, N14 en N15. **De stationsomgevingen worden ontsloten door een fijnmazig fietsnet en directe busverbindingen** (ook via de hoofdstraten).

- **Zowel een fijn- als een grofmazig fietsnet**

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

- **Een nieuwe ontsluiting van Dry port doorheen het gebied Arsenaal.**

Het **multimodaal knooppunt Dry Port is van Vlaams niveau**. Hoewel gewenst, is het echter niet reëel om in het kader van de planhorizon van dit structuurplan een verplaatsing van de activiteiten te voorzien. In de uitvoeringsfase van het structuurplan kan wel actief worden aangedrongen op de aanduiding van een nieuwe locatie elders in Vlaanderen.

De huidige problematische ontsluiting van de Dry port in Muizen kan wel worden verbeterd door een **betere aansluiting op E19**. Hierdoor bestaan **verschillende varianten**. Ten eerste kan het bestemmingsverkeer gebruik maken van de primaire weg N1 om net over het kanaal direct schuin door het gebied van Arsenaal de Dry port te bereiken. Deze ontsluiting moet worden geïntegreerd in het ontwikkelingsperspectief voor de inrichting van Arsenaal. Een tweede variant gaat uit van een ontsluiting via de afrit Weerde om via Jubellaan Leuvensesteenweg te bereiken. Tenslotte gebruikt een derde variant de bestaande wegen Motstraat – Hanswijkvaart- Colomalaan.

Gewenste landschappelijke structuur

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

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

- **Mechelse waterlopen als structuurbepalende elementen in het landschap**

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

Mechelse matrix: confrontatie tussen deelruimten en deelstructuren

De gewenste ruimtelijke structuur is opgebouwd vanuit deelstructuren en deelruimten. De matrix koppelt de ontwikkelingsperspectieven aan elkaar en geeft zo een overzicht van het beleid om de gewenste ruimtelijke structuur te realiseren.

Voor het plangebied zijn volgende relevant ontwikkelingsperspectieven van toepassing:

Deelstructuur	Natuur	Nederzetting	Verkeer- en vervoer	Land-schappelijk	Ruimtelijk-economisch
Ontwikkelingsband tussen twee stations	respecteren van de Dijlevallei als randvoorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen	bouwen van nieuwe hoogwaardige woningen in de stationsomgevingen	verhogen van de bereikbaarheid (ook met de fiets), realiseren van stedelijke pleinen	realiseren van nieuwe stedelijke bakens (stationsplein, opvallende architectuur)	nastreven van een mix van kantoren, diensten, wonen en horeca

Bindende bepalingen

In het GRS zijn volgende relevante bindende bepalingen opgenomen:

- Aanduiden van natuurverbindingen van lokaal niveau: (8) De gemeente duidt de valleien van Binnen-Dijle, Afleidingsdijle, Molenbeek, Aabeek, **Hanswijkbeek** en het **kanaal Leuven-Mechelen** aan als **natuurverbindingen van lokaal niveau**, tussen en binnen de structuurbepalende valleigebieden en op Mechels grondgebied.
- Aanduiden van het regionaalstedelijk centrum Mechelen: (11) De gemeente duidt de **stationsomgevingen, Park van Ragheno** en het aansluitende deel van de kanaalzone aan als **regionaalstedelijk centrum Mechelen**.
- Selecteren van stedelijke woonomgevingen: (12) Binnen het geheel van stedelijke woonomgevingen wordt gestreefd naar een **gemiddelde stedelijke dichtheid** (25 woningen per hectare). Het plangebied bevindt zich in de wijk **'Stationswijk/ Leuvensesteenweg'** in het GRS geselecteerd als **stedelijke woonomgeving**.
- Aanduiden van A-, B- en C-locaties : (14) De gemeente differentieert de bedrijventerreinen als volgt: Het personeel- en bezoekersintensief bedrijventerrein **Park van Ragheno/ Arsenal** als **A-locatie**.
- Selecteren van stedelijke invalswegen: (19) De gemeente selecteert **Leuvensesteenweg** N26 als **radiale hoofdas**.
- Selecteren van structurerende hydrografische elementen: (24) De gemeente selecteert het **kanaal** als **structurerende hydrografische elementen**.

3.3.6. Mobiliteitsplan - Mechelen

Het mobiliteitsplan Mechelen is een beleidsplan dat werd ontwikkeld na de ondertekening van het mobiliteitsconvenant tussen de stad en het Vlaams Gewest. Het wordt opgemaakt door de stad, in samenspraak met onder meer het Vlaams gewest, de provincie Antwerpen en De Lijn. Daarmee wordt een gemeenschappelijke visie bekomen waar alle partijen aan kunnen werken.

Het eerste mobiliteitsplan dateert van 2002 en kreeg de afgelopen jaren een grondige update. Het nieuwe mobiliteitsplan werd goedgekeurd op de gemeenteraad van 27 januari 2015.

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

Stationsproject en ontwikkeling Arsenal/Ragheno:

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

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

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

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

De **stationsomgeving en het stationsgebouw** zullen ook **volledig vernieuwd** worden. de komende jaren volledig hertekend worden. Het Stationsplein zal niet meer het verdeelpunt zijn voor het verkeer, maar zal uitgroeien tot een volwaardig stadsplein. De Consciencestraat wordt onderdeel van een langzaamverkeersas tussen het station en de binnenstad. Via deze stedelijke as zullen enkel voetgangers, fietsers en openbaar vervoer rijden. In het verlengde van deze as wordt een fiets- en busonderdoorgang voorzien onder de sporen. De spoorlijn en het station zullen niet langer een barrière vormen. Over de Colomabrug zal enkel nog lokaal verkeer rijden. Achter het station wordt het busstation voorzien. De straten en pleinen rond het station worden op een aangename manier heraangelegd. De hele omgeving krijgt meer kwaliteit en wordt een stuk veiliger. Het nieuwe station zal een natuurlijk geheel vormen met de pleinen aan beide zijden.

De site Ragheno zal de komende jaren ontwikkeld worden als een **hoogdynamische site met heel wat woningen, diensten, bedrijvigheid en winkels**. Door haar ligging net achter het station is dit een **uitgesproken A-locatie**. Duurzame verplaatsingen moeten hier de norm zijn. Het autogebruik moet op deze locatie beperkt blijven. Het hanteren van een strengere parkeernorm vormt daarbij een belangrijke hefboom.

Planologisch gezien is Mechelen een van de Vlaamse steden met de hoogste 'connectiviteit' met openbaar vervoer (samen met Gent, Brussel, Antwerpen en Leuven) (zie onderzoek in het kader van Beleidsplan Ruimte Vlaanderen).

Een grotere concentratie van kantoren, publieksgerichte functies en woningen in het invloedsgebied van het station is dan een duurzame optie.

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

Hierbij kan nog onderscheid gemaakt worden tussen woningen en kantoren. Voor kantoren geldt inderdaad dat deze 'gevoeliger' zijn voor de natransporttijd met vooral het 'te voet gaan' als belangrijkste modus.

Voor woningen is het invloedsgebied groter omdat men daar meer modi beschikbaar heeft (fiets, te voet, auto met kiss-and-ride). Ten tweede is voor woningen ook de nabijheid van andere voorzieningen van groot belang voor beheersing van de automobilititeit. Grote dichtheden rond de Mechelse binnenstad zijn dan een tweede duurzame optie.

Wegcategorisering



Figuur 3-10: Wegcategorisering lange termijn
(Bron: Mobiliteitsplan Mechelen, 2015)

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

- **Leuvensesteenweg (N26)**

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

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

De hoofdfunctie van de lokale weg type II is verzamelen, ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg. Het toegang geven neemt ook een belangrijke plaats in.

In de straat geldt een snelheidsbeperking van 50km/u. De weg is langs beide zijden voorzien van aaneengesloten gevels van woningen, een trottoir en fietspad.

- **Motstraat**

De Motstraat wordt in het mobiliteitsplan gecategoriseerd als **secundaire weg type II**. De hoofdfunctie van deze weg is verzamelen op bovenlokaal niveau. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie.

De straat wordt afgebakend als zone 30. De weg is langsheen één zijde voorzien van een aantal aaneengesloten gevels van eengezinswoningen en vrijstaande kantoor- en bedrijfsgebouwen. De eengezinswoningen worden gescheiden van het weggoppervlak door een trottoir en parkeerzone. Aan de overige zijde bevindt zich een spoorweg dewelke begrenst is met een fietspad.

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

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

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

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

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

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

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

3.3.7. Beeldkwaliteitsplan publieke ruimte - Mechelen

Met het beeldkwaliteitsplan - publieke ruimte binnenstad en stationsomgeving Mechelen (2005) heeft de stad een duidelijke visie voor de publieke ruimte vastgelegd. Vanuit de vaststelling dat ingrepen vaak ad hoc gebeuren, met een uiteenlopende vormtaal en evenveel inrichtingsprincipes als gevolg. Door een visie op middellange en lange termijn te ontwikkelen wil het beeldkwaliteitsplan eenheid nastreven. Een eenheid in vormtaal en een eenheid in aanpak. Deze visie streeft naar een leefbare, aantrekkelijke en groene binnenstad.

Leefbare binnenstad

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

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

Aantrekkelijke binnenstad

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

In eerste instantie wordt een consistent assortiment aan materialen, elementen en inrichtingsprincipes ontwikkeld. Met materialen en elementen worden de afzonderlijke onderdelen van de publieke ruimte bedoeld: de verhardingsmaterialen, het straatmeubilair, de verlichtingsarmaturen, het groenassortiment, enzovoort.

Daarnaast is er ook nood aan differentiatie. Wijken, straten en plekken verschillen. Een winkelwandelgebied in het historisch centrum vertoont andere eigenschappen en noden dan een straat in een woonwijk.

Groene binnenstad

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

De vorm of ruimtelijke vertaling ervan gebeurt als volgt:

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

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

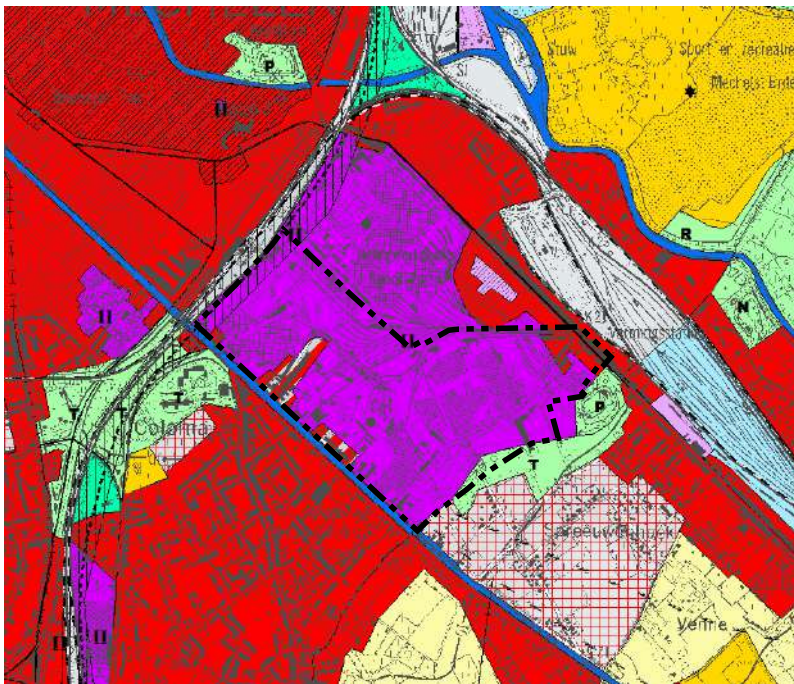
3.4. Juridische context van het RUP

3.4.1. Gewestplan

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

- De **woongebieden** (art. 1.0) zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven.
Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.
- De **woongebieden met een landelijk karakter** (art. 1.2.2) zijn bestemd voor woningbouw in het algemeen en tevens voor landbouwbedrijven.
- De **gebieden voor milieubelastende industrieën** (art. 2.1.2) bestemd zijn voor bedrijven die om economische of sociale redenen moeten worden afgezonderd.
- De **bufferzones** (art. 4.5) dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met

elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.



Figuur 3-11: Gewestplan (Bron: Geopunt)

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

3.4.2. Gewestelijk RUP (GRUP) Regionaal stedelijk gebied Mechelen

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen' is definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 18/07/2008. Het GRUP is van kracht sinds 26/08/2008.

Afbakeningslijn regionaal stedelijk gebied

Het plangebied is gelegen binnen de “**afbakingslijn regionaal stedelijk gebied**”.

Deze afbakingslijn of grenslijn duidt de perimeter aan van het afbakingsplan. De grenslijn geeft het gebied aan waarbinnen de doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen inzake stedelijke gebieden van toepassing zijn. Ze maakt het onderscheid tussen het buitengebied en de stedelijke gebieden zoals gedefinieerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Door de grenslijn vast te leggen in een verordend plan wordt:

- Het ruimtelijk stedelijk gebiedbeleid gericht naar een concrete afgebakende plek;
- Uitvoering gegeven aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zoals opgegeven in de richtinggevend opties in de gewenste ruimtelijke structuur (R.S.V. blz. 299 e.v.);
- Uitvoering gegeven aan de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in verband met de stedelijke gebieden (cfr. R.S.V. blz. 581-582).
- De afbakening een juridisch statuut geven zodat ze ook doorwerkt in uitvoeringsplannen van gemeenten en provincies.

In artikel 1. van de stedenbouwkundige voorschriften wordt de “Afbakeningslijn regionaalstedelijk gebied” als volgt verordenend vastgelegd:

“De gebieden binnen de afbakingslijn behoren tot het regionaalstedelijk gebied Mechelen.

Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgelegd, blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften

onverminderd van toepassing. De bestaande voorschriften kunnen daar door voorschriften in nieuwe gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen of BPA's worden vervangen.

Bij de vaststelling van die plannen en bij overheidsprojecten binnen de grenslijn gelden de relevante bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen, conform de decretale bepalingen in verband met de verbindende waarde van die ruimtelijke structuurplannen.”



Figuur 3-12: GRUP Regionaal stedelijk gebied Mechelen, afbakingslijn (Bron: Vlaamse overheid)



Art. 1 afbakingslijn regionaalstedelijk gebied

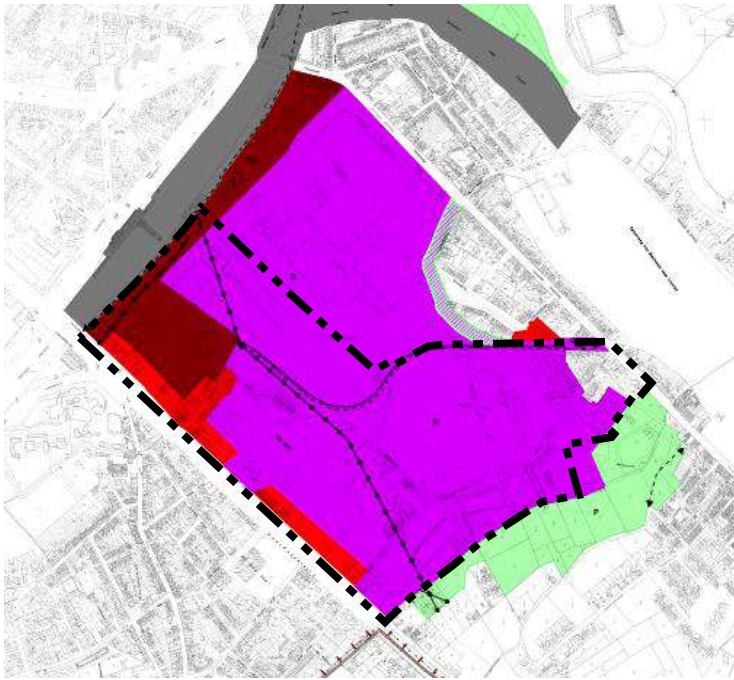
Deelgebied 2: Arsenaal-Douane

Het plangebied maakte deel uit van het “**deelgebied 2: Arsenaal-Douane**” binnen het gewestelijk RUP Regionaal stedelijk gebied Mechelen. Het deelplan 2 is aangevochten en in 2011 vernietigd door de Raad van State. Het plan heeft dus geen juridische waarde meer en wordt enkel ter info meegegeven.

De klemtoon in het plan lag op:

- Personeelsintensieve en bezoekersintensieve activiteiten
- Wonen en aan wonen verwante activiteiten en voorzieningen (beperkt tot bestaande woningen)
- Regionale bedrijven met spoorgebonden karakter
- Kantoren en kantoorachtigen
- Openbare en groene ruimte

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



Figuur 3-13: GRUP Regionaal stedelijk gebied Mechelen, deelgebied 2: Arsenaal-Douane (Bron: Vlaamse overheid)

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

3.4.3. BPA 36/5 Arsenaal (1994)

Het BPA 36-5 Arsenaal is van toepassing op het plangebied. Het plan werd goedgekeurd op 25/05/1994.

Dit BPA vormt momenteel het beoordelingskader voor het gebied. Het plan omvat **zones voor wonen en bedrijven/ KMO's**. In het gebied Ragheno laat het BPA momenteel de bestemming KMO toe en past het regels toe in verband met de volumetrie en plaatsing van de gebouwen.

De visie in het BPA is verouderd en de bedoeling was dat dit vervangen werd door het GRUP Regionaal stedelijk gebied Mechelen. Door het de vernietiging van deelplan 2 van het GRUP door de Raad van State is het BPA, juridisch gezien, terug van toepassing.



Figuur 3-14: BPA 36/5 Arsenaal

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

3.4.4. Stedelijk kader voor het omgevingsvergunningenbeleid

Beleidsmatig gewenste ontwikkeling (BGO)

De stad kan een beleidsmatig gewenste ontwikkeling (BGO) aannemen waarin zij vorm geeft aan de **beginselen betreffende de goede ruimtelijke ordening**.

De stad heeft een **richtlijnnnota** opgemaakt waarbij minimale randvoorwaarden en aanbevelingen staan opgenomen betreffende de ontwikkeling van woningen en gebouwen binnen het projectgebied Ragheno. Op 30 september 2019 keurde de gemeenteraad de richtnota minimale randvoorwaarden en aanbevelingen goed als beleidsmatige gewenste ontwikkeling.

Met de BGO legt de stad een aantal **randvoorwaarden op waar toekomstige ontwikkelaars** zich aan moeten houden. Dat zijn zowel voorwaarden rond energie, architectuur en betaalbaar wonen als mobiliteit, klimaat en integratie van groen en water.

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

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

De BGO gaat in bijlage van de startnota.

Kaderbesluit

Naast de BGO keurde de gemeenteraad op 30 september 2019 een kaderbesluit Stedenbouwkundige ontwikkelingskost (SOK) goed. Dat deze nieuwe stadswijk grote investeringen vraagt, staat vast. Zo zullen de publieke voorzieningen ruim 55 miljoen euro kosten. Kosten die nodig zijn, want het gaat bijvoorbeeld over de aanleg van wegen, een park en sportinfrastructuur.

Die kosten zal de stad niet alleen dragen. Ze rekent hiervoor op een bijdrage van de projectontwikkelaars en legde dit vast in een kaderbesluit. Elke ontwikkelaar zal bij de start van de werken 100 tot 175 euro per m² betalen, afhankelijk van de functie en de ligging.

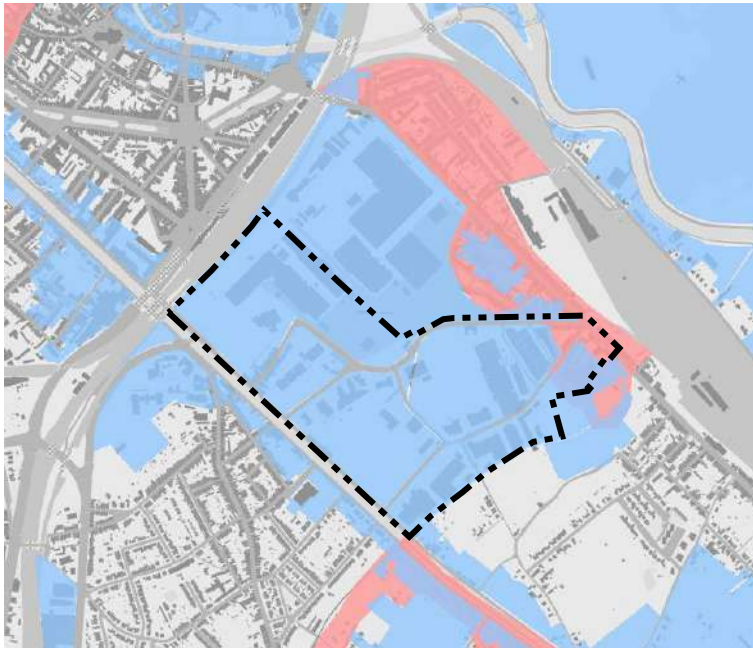
In het kaderbesluit wordt een objectief en transparant kader weergegeven van de bijdrage die de begunstigen van de omgevingsvergunning verschuldigd zijn aan de stad, voor de zogenaamde stedenbouwkundige ontwikkelingskost die de stad dient te dragen naar aanleiding van de ontwikkeling van het projectgebied Ragheno.

Een logische beslissing, want door de investeringen in infrastructuur, een verbeterde mobiliteit en bijkomende gemeenschapsvoorzieningen profiteren de ontwikkelaars ook van een hogere verdichting op de site.

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

Het kaderbesluit gaat in bijlage van de startnota.

3.4.5. Recht van voorkoop



Figuur 3-15: Recht van voorkoop (Bron Geopunt)

- RVV bijzondere gebieden Vlaamse Wooncode
- RVV Vlaamse Waterweg nv

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

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

Er zijn evenwel enkele uitzonderingen waar het voorkooprecht niet geldt:

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

4. CONTEXT PER DISCIPLINE

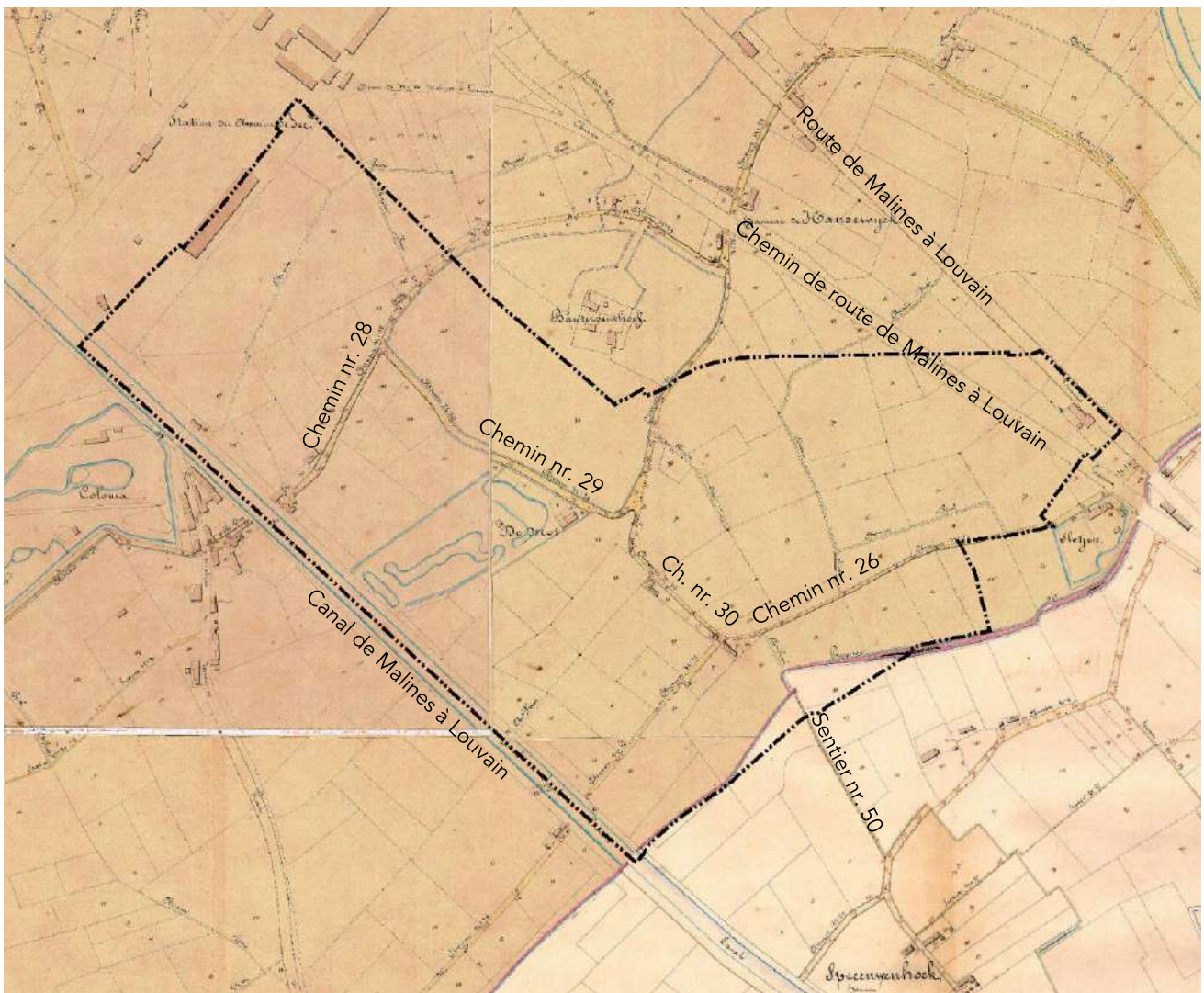
4.1. Discipline Mobiliteit

4.1.1. Juridische context

Atlas der Buurtwegen

Het plangebied en haar onmiddellijke omgeving bevat verschillende buurtwegen. Een deel van deze buurtwegen zijn vandaag nog te herkennen, andere zijn volledig verdwenen.

De buurtwegen worden gerekend tot de publieke wegen. Het voornemen tot opening, afschaffing, wijziging of verlegging van een buurtweg kadert in een specifieke procedure die dient onderworpen aan een openbaar onderzoek, zijnde hoofdstuk I en hoofdstuk III uit de wet van 10 april 1841, wet op de Buurtwegen.



Figuur 4-1: Atlas der buurtwegen (Bron: Geopunt)

Volgende benamingen worden aangegeven op de Atlas der buurtwegen. Ze zijn verhard en behoren tot het openbaar domein van de stad Mechelen. Hieronder wordt een overzicht gegeven:

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

4.1.2. Bestaande toestand

Infrastructuur

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

LEUVENSESTEENWEG (N26)

De Leuvensesteenweg situeert zich aan de oostelijke zijde van het plangebied. De steenweg bevindt zich binnen de bebouwde kom van Mechelen waardoor de maximale toegelaten snelheid beperkt is tot 50km/u.

De Leuvensesteenweg wordt ingesloten door twee façades van rijwoningen zonder voortuin. Er is gemotoriseerd verkeer toegestaan in twee richtingen. Er kan geparkeerd worden in beide richtingen en er is een voet- en fietspad aanwezig langs beide zijden.

KANAAL LEUVEN-DIJLE EN HANSWIJKVAART

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

MOTSTRAAT

In de Motstraat geldt een snelheidsregime van 50km/u. Er is gemotoriseerd verkeer toegestaan in twee richtingen. Er is een gecombineerd voet- en fietspad aanwezig aan één zijde van de straat. Enkel ter hoogte van de rijwoningen kan geparkeerd worden in deze straat.

MOLLESTRAAT

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

BAUTERSEMSTRAAT

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

ZEUTESTRAAT

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

DELLINGSTRAAT

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

Traag verkeer

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

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

- Via de Hanswijkvaart aan de centrum zijde. Deze as maakt de verbinding via het station naar het centrum van Mechelen en is momenteel niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer door de infrastructuurwerken aan de Tangent (zie verder).
- Door het station. Doorheen het station is het mogelijk om zich te voet of met de fiets (aan de hand in het station) zich te begeven tot aan de Hanswijkvaart of Boutersemstraat.
- In het zuiden is er voor voetgangers en fietsers nog een doorsteek tussen Spreeuwenhoek en Ragheno ter hoogte van de Werfheide
- Een laatste doorsteek voor voetgangers en fietsers ligt ook ter hoogte van Spreeuwenhoek ter hoogte van de Muizenvaart. Lokaal autoverkeer is ook toegelaten op deze weg.

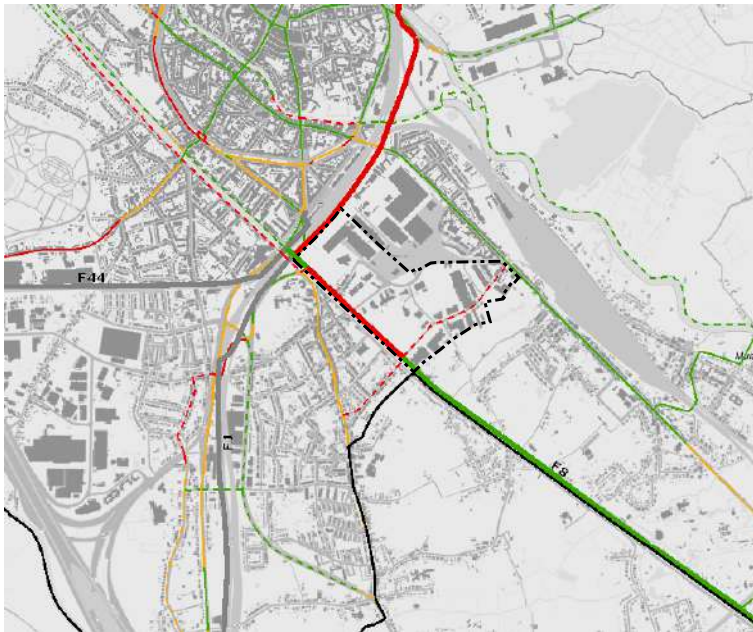
De straten in het plangebied zijn grotendeels voorzien van voetpaden langs één of twee zijdes van de weg. Enkel in de Dellingstraat is niet overal een voetpad aanwezig. In het noorden van het plangebied ligt het station Mechelen en het busstation. Vanaf het plangebied is het ongeveer 15 minuten wandelen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

Het plangebied is goed bereikbaar met de fiets. In de Stationsstraat, Leuvensesteenweg en het begin van de Hanswijkvaart is fietsinfrastructuur aanwezig. In de overige straten van het plangebied is geen fietsinfrastructuur aanwezig.

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

hoogte van het plangebied loopt de fietssnelweg parallel aan de Hanswijkvaart en Muizenvaart en is befietsbaar. Er is geen specifieke infrastructuur voor fietsers aanwezig.

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

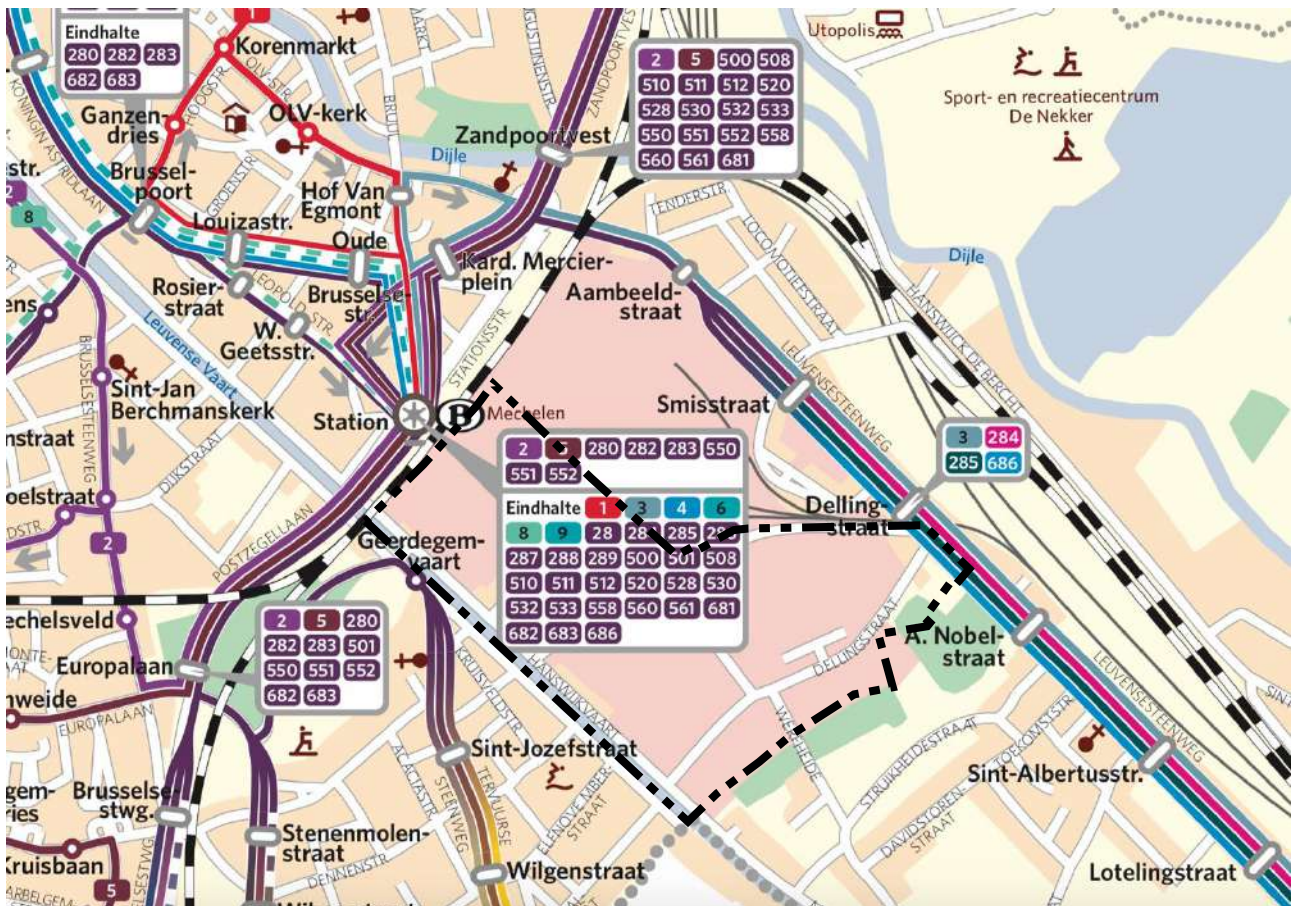


Figuur 4-2: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (Bron: provant.be)

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

Openbaar vervoer

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



Figuur 4-3: Lijnhaltes in de buurt van het plangebied (Bron: DeLijn.be)

Aan de randen van het plangebied bevinden zich de lijnhaltes Aambeeldstraat, Smisstraat en Dellingstraat op de Leuvensesteenweg, de halte Geerdegemvaart en de halte station. De haltes Aambeeldstraat, Smisstraat en Dellingstraat worden bediend door lijnbus 284 (Mechelen – Leuven), lijnbus 285 (Mechelen – Leuven), lijnbus 686 (Mechelen – Zaventem) en lijnbus 3 (station Mechelen – Muizen).

De halte Geerdegemvaart wordt bediend door lijnbus 550 (Mechelen Gandhi – Duffel – Lier), 551 (Mechelen Gandhi – Sint-Katelijne-Waver) en 552 (Mechelen Gandhi – Elzenstraat – Sint-Katelijne-Waver).

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

Gemotoriseerd verkeer

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

Daarnaast is het plangebied bereikbaar via de Hanswijkvaart. Deze loopt samen met het Kanaal Leuven – Dijle en loopt in zuidelijke richting door in de Muizenvaart. De Hanswijkvaart verbindt het plangebied, via de Colomabrug, met de Colomawijk enerzijds en met de E19, via de N227a, de Europalaan – Geerdegem-Schonenberg – N109.

Intern wordt de mobiliteit van het plangebied bepaald door de Motstraat. Deze ontsluitende weg verbindt de Leuvensesteenweg met de Hanswijkvaart. De Motstraat verknoopt nog twee keer. Eenmaal met de Mollestraat, deze maakt de verbinding naar de Dellingsstraat en de Zeutestraat. De tweede keer met de

Bautersemstraat. Op de Bautersemstraat, de Zeutestraat en de Muizenvaart zijn knippen aanwezig voor het gemotoriseerde verkeer.

4.2. Discipline Geluid en Trillingen

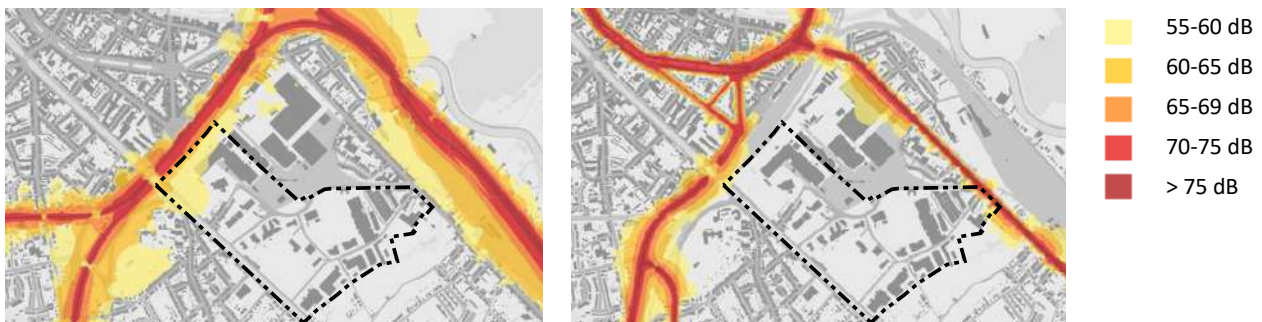
4.2.1. Bestaande toestand

Geluidsbelasting wegverkeer

De geluidsbelastingskaarten geven aan wat de geluidsbelasting is in de omgeving van de belangrijkste wegen, spoorwegen, luchthavens en agglomeraties in Vlaanderen. De wegen in de omgeving van het projectgebied hebben een veel lagere intensiteit dan de belangrijke wegen, doch vormen ze een rechtstreekse geluidsbelasting voor het projectgebied, waarvoor de informatie ontbreekt op de geluidsbelastingskaarten. De geluidsbelasting op de geluidsbelastingskaart wordt uitgedrukt in de parameter Lden. Het Lden-niveau is het gewogen etmaalgemiddelde van de geluidsniveaus voor de dag (07.00-19.00), de avond (19.00-23.00) en de nacht (23.00-07.00).

Volgens de beschikbare kaarten is de oostelijke grens van het plangebied onderhevig aan geluidsbelasting, gaande van 55 tot 75 dB, ten gevolge van het wegverkeer op de Leuvensesteenweg (N26) en in mindere maten ten gevolge van de spoorwegbundel.

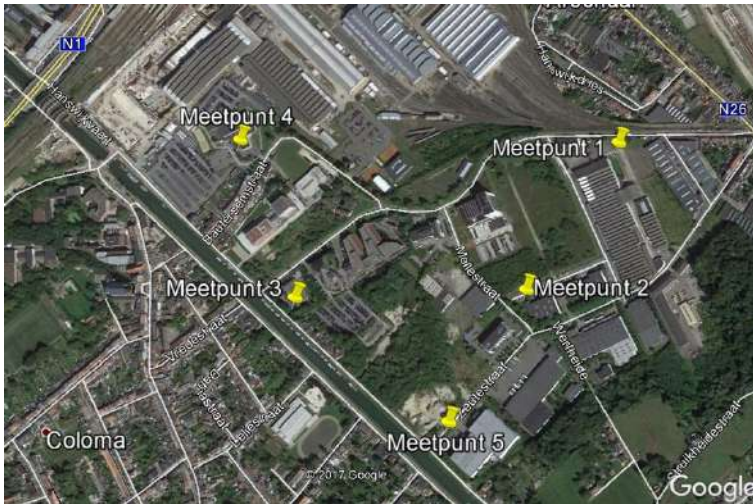
De noordelijke grens van het plangebied is onderhevig aan geluidsbelasting gaande van 55 tot 69 dB, in gevolge het treinverkeer.



Figuur 4-4: Geluidsbelasting spoorverkeer en wegverkeer (Lden) (Bron: Geopunt)

Geluidsmetingen

Verspreid over het plangebied werd in 2017 het geluidsniveau geïnventariseerd gedurende meerdere opeenvolgende dagen om een inventaris te bekomen van de huidige geluidskwaliteit in het projectgebied. De meetpunten worden op onderstaande luchtfoto aangegeven.



Figuur 4-5: Meetpunten ter bepaling van het huidig geluidsklimaat in de omgeving (Bron: Google Earth)

Voor de geluidsmeting werd gedurende 1 week (5 werkdagen en 2 weekenddagen) op continue basis het geluidsniveau geregistreerd in de meetpunten. Langlopende geluidsmetingen hebben, aanvullend op kortlopende geluidsmetingen, informatie over de variabele geluidsbelasting in de verschillende dagdelen (overdag, 's avonds, 's nachts), alsmede wordt een representatieve weergave bekomen van de gemiddelde geluidsbelasting per dagdeel tijdens week- en weekenddagen, zodat occasionele effecten worden uitgevlakt in de gemiddelde geluidswaarden.

Onderstaande tabel geeft voor de meetpunten verspreid over de site het uurgemiddeld achtergrondgeluidsniveau voor de dagdelen weer op basis van een registratie van het omgevingsgeluid over een langdurige meetperiode (1 week). Als indicator voor het achtergrondgeluidsniveau wordt de statistische parameter LA95 gehanteerd. Met deze parameter wordt nagegaan of de Vlaamse milieukwaliteitsnorm, opgesteld voor een duurzame ontwikkeling en bescherming van een gezond leefmilieu, in de huidige toestand voor de vooropgestelde bestemming wordt gerespecteerd. Het toetsingsresultaat is daaromtrent positief.

Tabel 4-1: Meetresultaten; Achtergrondgeluidsmetingen op de huidige site LA95 (dB(A))

Achtergrondgeluidsmetingen op de huidige site uurgemiddeld LA95 (dB(A))						
Meetpunt	Locatie	07h-19h	19h-22h	22h-07h*	Start	Eind
1	Motstraat	43.2	40.6	38.3	29/06/2017	06/07/2017
2	Mollestraat	43.8	43	38.4	22/06/2017	29/06/2017
3	Hanswijkvaart	46.2	45.6	39.5	22/06/2017	25/06/2017
4	Bautersemstraat	46.2	43.8	37.4	29/06/2017	06/07/2017
5	Zeutstraat	42.8	41.9	37	22/06/2017	29/06/2017

*gemiddelde van de 4 laagste uurgemiddelde LA95,1u waarden in de periode 22h-07h.

Onderstaande tabel geeft voor de meetpunten het equivalent geluidsniveau weer in de verschillende dagdelen (dag, avond, nacht) en het gewogen etmaalgemiddelde (Lden) volgens de EU-richtlijn. Vermits de geluidsbelastingskaarten enkel de geluidsbijdrage van de belangrijkste wegen weergegeven is de Lden waarde bekomen uit de metingen van het omgevingsgeluid een aanvulling op de kaarten. Het plangebied is onderhevig aan een geluidsbelasting gaande van 53 tot 57 dB.

Tabel 4-2: Geluidsniveau volgens geluidsbelastingsindicatoren EU richtlijn 2002/49/EG

Analyse geluidsmetingen op de huidige site - Indicatoren richtlijn 2002/49/EG					
Meetpunt	Locatie	Lday	Levening	Lnight	Lden
1	Motstraat	53.6	47.8	46.6	54.8
2	Mollestraat	53.5	52.9	48.1	56.3
3	Hanswijkvaart	53.2	52.3	49	56.6

Analyse geluidsmetingen op de huidige site - Indicatoren richtlijn 2002/49/EG					
Meetpunt	Locatie	Lday	Levening	Lnight	Lden
4	Bautersemstraat	51.9	50.9	48.5	55.8
5	Zeutstraat	50.4	50	45.4	53.5

4.3. Discipline Lucht

4.3.1. Bestaande toestand

De bestaande toestand van de luchtkwaliteit wordt kort besproken aan de hand van de luchtkwaliteitskaarten van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM). Dit betreffen interpolatiekaarten (jaargemiddelde 2018) op basis van vaste meetstations in Vlaanderen en de omliggende regio's, aangevuld met een hoge resolutie modellering. In het kader van voorliggende startnota worden 3 verschillende luchtverontreinigende stoffen besproken: PM₁₀, PM_{2,5} en stikstofdioxide.

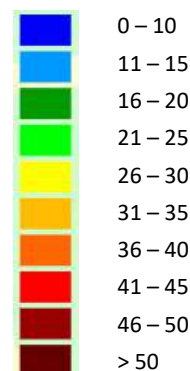
Jaargemiddelde PM₁₀-concentraties ter hoogte van het plangebied liggen tussen de 21 en 25 µg/m³; voor de jaargemiddelde PM_{2,5}-concentraties tussen 13 en 15 microgram/m³. De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide varieert naargelang de locatie binnen het plangebied. In het algemeen bevindt de waarde zich tussen de 21-25 microgram/m³. Het valt op dat langs de verkeersassen er sterk verhoogde concentraties voorkomen. Dit is o.a. het geval langsheen de bebouwde wegassen. M.b.t. roet (zoals bvb te beoordelen op basis van zwarte koolstof (BC)), treedt een volledig gelijkaardig verspreidingspatroon op. Gezien er inzake BC geen grens- richt- noch streefwaarde van toepassing is, en gezien de modellen die in de discipline lucht toegepast worden geen BC modelleren (wel elementaire koolstof als maat voor het roetgehalte), wordt het weinig zinvol geacht om in dit stadium van de studie verder in te gaan op de concentratie aan BC.

De globale luchtkwaliteit ter hoogte van het plangebied voldoet aan de geldende milieukwaliteitsnormen. Onderstaande figuur geeft het jaargemiddelde van 2018 inzake stikstofdioxide. Het valt niet a priori uit te sluiten dat er zeer lokaal alsnog overschrijdingen van de jaargemiddelde NO₂-grenswaarde kunnen optreden. Bvb. waar aaneengesloten bebouwing zeer dicht bij de wegrand staat. Dit kan evenwel enkel op basis van detailberekeningen effectief in kaart gebracht worden. Dit wordt uiteraard bij de verdere uitwerking van het MER voorzien.



Figuur 4-6: Interpolatiekaart stikstofdioxide (NO₂) jaargemiddelde 2018 (Bron: VMM)

Microgram/m³



4.4. Discipline Bodem

4.4.1. Bestaande toestand

Bodemtypes

Het plangebied wordt op de bodemkaart voornamelijk aangeduid als antropogeen. Op de zuidelijke grens van het plangebied bevinden zich de bodemtypes vochtig zand antropogeen en nat zandleem. Binnen het plangebied kan de bodem echter geheel als antropogeen verstoord worden beschouwd, ten gevolge van de aanleg van bebouwing en bijbehorende infrastructuur.



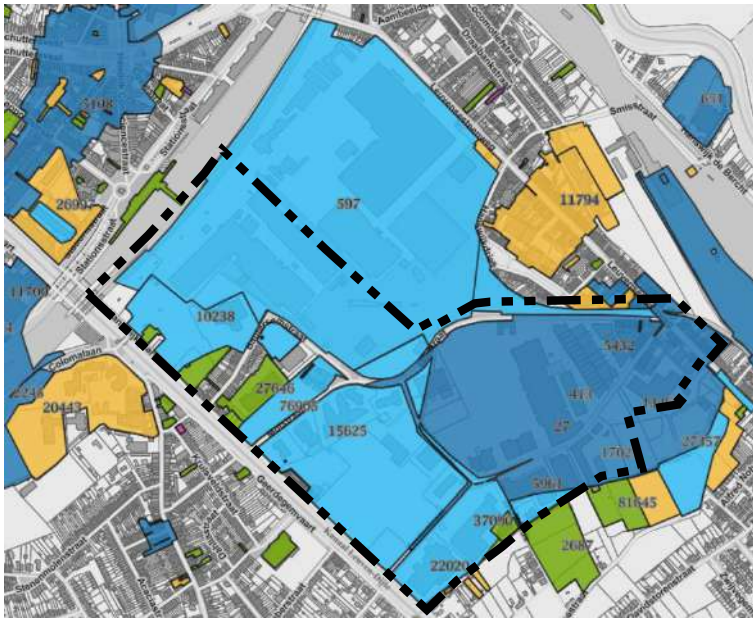
Figuur 4-7: Bodemtypekaart
(Bron: Provant.be)

- Antropogeen
- Vochtig zand antropogeen
- Nat zandleem

Bodemkwaliteit

Volgens het OVAM-dossierloket is nagenoeg het volledige plangebied onderzocht geweest naar eventuele bodemverontreiniging gelet de historische, industriële context van de Rhageno site. De meeste oriënterende bodemonderzoeken zijn overgegaan naar beschrijvende bodemonderzoeken aangezien er een risico tot verspreiding van de verontreiniging in de bodem en naar het grondwater werd vastgesteld. Binnen het plangebied zijn onder meer verontreiniging met zware metalen, minerale olie, cyaniden en vluchtige chloorkoolwaterstoffen (VOC) vastgesteld, in zowel de ondiepe grond als het grondwater. Feitelijke bodem- en grondwatersaneringen zijn opgestart, in uitvoering en deels in de fase van een eindevaluatieonderzoek.

Binnen het plangebied zijn enkele brownfieldconvenanten afgesloten. Met de hierin opgenomen randvoorwaarden zal rekening worden gehouden.



Figuur 4-8: Bodemonderzoeken (Bron: OVAM)

- Sitebesluit
- Oriënterende bodemonderzoeken
- Beschrijvende bodemonderzoeken
- Bodemsaneringsprojecten
- Eindevaluatieonderzoek

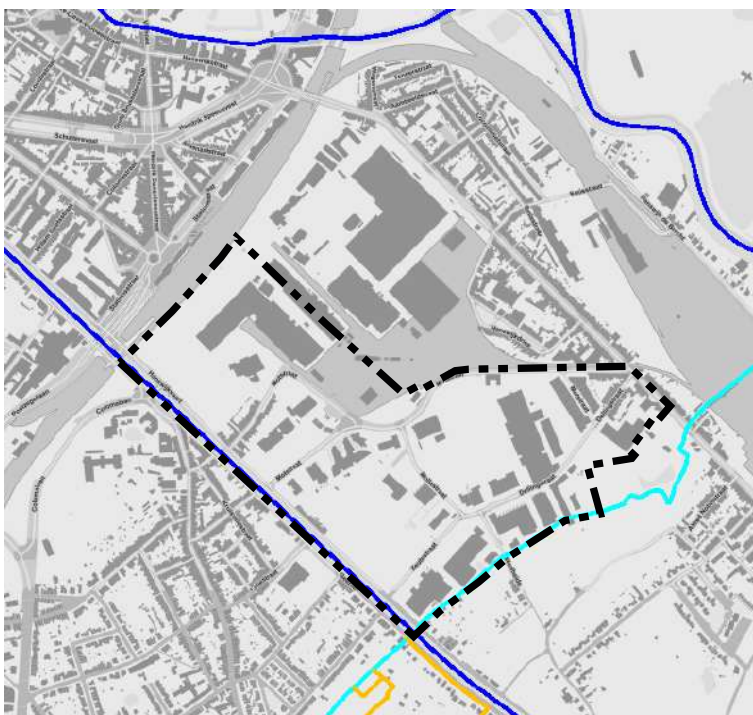
4.5. Discipline Water

4.5.1. Juridische context

Vlaamse Hydrologische atlas

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

Het hemelwater van het plangebied stroomt overwegend af naar de Hanswijkbeek die afstroomt naar de Dijle, en deels af naar het Kanaal Leuven-Dijle.



Figuur 4-9: Atlas der waterlopen (Bron: Geopunt)

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

Beschermingszones grondwaterwinning

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

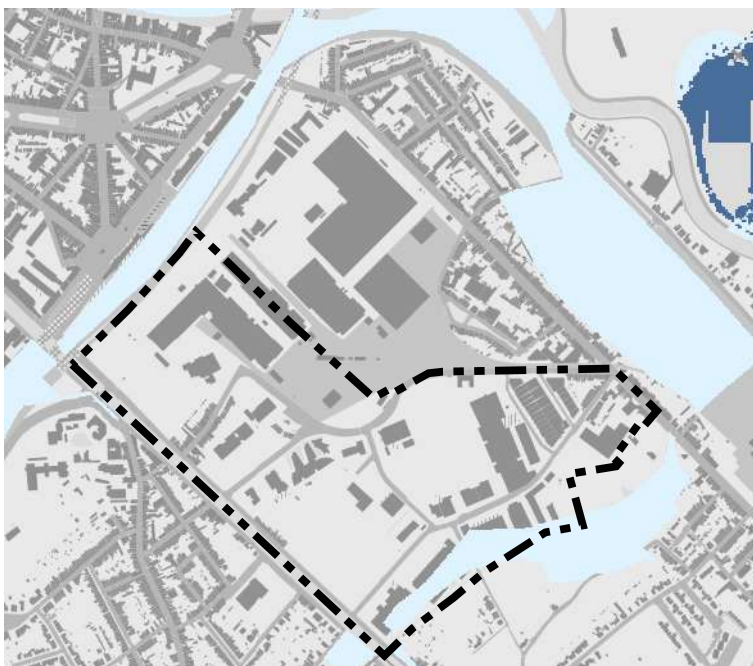
Watertoetskaarten

De kaart van de overstromingsgevoelige gebieden moet sinds 1 maart 2012 (datum inwerkingtreding aangepast uitvoeringsbesluit) verplicht geraadpleegd worden bij het toepassen van de watertoets. Het al dan niet gelegen zijn in overstromingsgevoelig gebied bepaalt immers mee of de adviesvraag aan de waterbeheerder verplicht is of niet.

De watertoetskaart met overstromingsgevoelige gebieden toont waar er in Vlaanderen overstromingen mogelijk zijn. De kaart maakt een onderscheid tussen effectief overstromingsgevoelige gebieden (donkerblauw) en mogelijk overstromingsgevoelige gebieden (lichtblauw).

- Effectief overstromingsgevoelige gebieden zijn gebieden die recent overstromd zijn of gebieden die een aanzienlijke kans hebben om te overstromen.
- Mogelijk overstromingsgevoelige gebieden zijn gebieden waar alleen overstromingen mogelijk zijn bij zeer extreme weersomstandigheden of falen van waterkeringen zoals bij dijkbreuken.

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



Figuur 4-10: Watertoetskaart 2017
(Bron: Geopunt)

- Niet overstromingsgevoelig
- Effectief overstromingsgevoelig
- Mogelijk overstromingsgevoelig

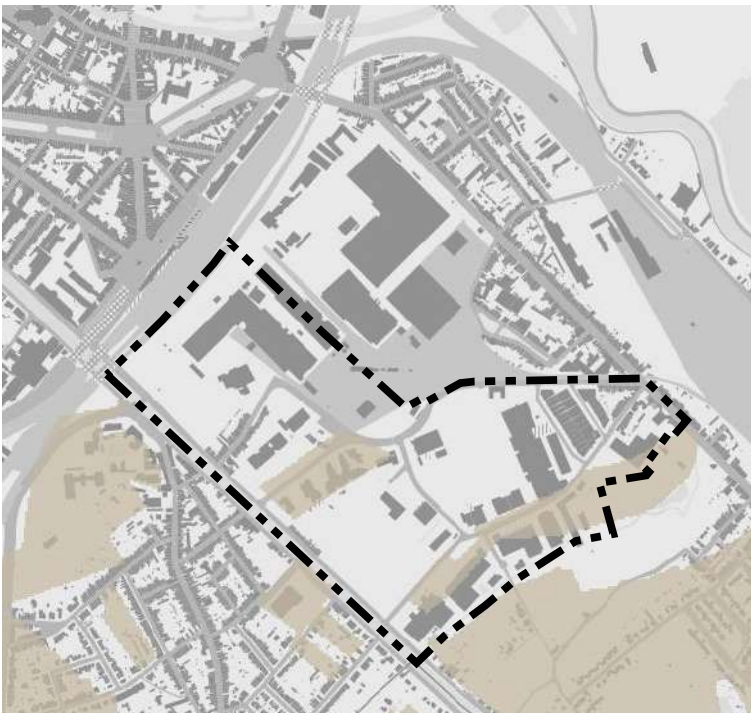
Het plangebied is grotendeels aangeduid als zeer gevoelig voor grondwaterstroming. Langs de zuidelijke grens en een zone in het westen aan de Motstraat zijn zones terug te vinden die weinig gevoelig zijn voor grondwaterstroming.



Figuur 4-11: Grondwaterstromingsgevoelige gebieden (Bron: geopunt)

- Geen info beschikbaar
- Zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1)
- Matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2)
- Weinig gevoelig voor grondwaterstroming (type 3)

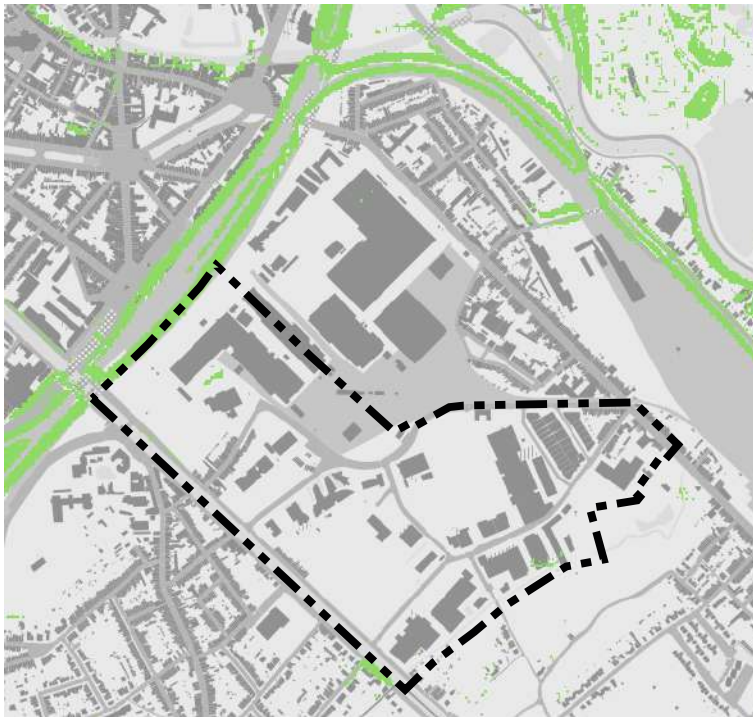
Het plangebied is grotendeels aangeduid als niet infiltratiegevoelig. Langs de zuidelijke grens en een zone in het westen aan de Motstraat zijn zones terug te vinden die infiltratiegevoelig zijn. Als een bodem infiltratiegevoelig is, wil dit zeggen dat water snel infiltreert in de bodem.



Figuur 4-12: Infiltratiegevoelige gebieden (Bron: geopunt)

- Niet infiltratiegevoelig
- Infiltratiegevoelig

Het grootste deel van het plangebied is niet erosiegevoelig.



Figuur 4-13: Erosiegevoelige gebieden
(Bron: geopunt)

- Niet erosiegevoelig
- Erosiegevoelig

Grondwaterkwaliteit

Ter hoogte van het plangebied zijn verontreinigingen van het grondwater aanwezig (zie ook §4.4 Discipline Bodem)

4.5.2. Bestaande toestand

Bekkenbeheersplan

Een bekkenbeheersplan heeft tot doel de beleidsvisie op het integraal waterbeleid voor een bekken te ontwikkelen en te beschrijven. Het is een alles omvattend plan dat alle aspecten en kenmerken van het bekken bundelt en beschrijft welke knelpunten en kansen er zich voordoen.

Op 30 januari 2009 keurde de Vlaamse Regering het besluit voor de vaststelling van de bekkenbeheersplannen en de bijhorende deelbekkenbeheersplannen definitief goed (BS 5 maart 2009). De plannen kennen een planperiode van zes jaar.

In uitvoering van het decreet Integraal Waterbeheer werden conform het Besluit van de Vlaamse Regering van 9 september 2005 de bekkens verder opgedeeld in deelbekkens. Stad Mechelen behoort tot het Dijle-Zennebekken. Het Dijle-Zennebekken is ingedeeld in twaalf deelbekkens. Het plangebied is gelegen binnen het deelbekken Barenbeek/Benedendijle. Het deelbekken Barenbeek/Benedendijle maakt deel uit van de Dijle

Voor concrete acties gepland met betrekking tot bekkenbeheer, wordt verwezen naar het Bekkenbeheersplan van het Dijle Zennebekken (2008-2013). Volgende actie heeft betrekking op het plangebied:

- A99: Uitbouwen van watergebonden bedrijvigheid langs het Kanaal Leuven – Dijle
- A114: Aanleg natuurvriendelijke oevers langs het kanaal Leuven – Dijle

Grondwaterkwetsbaarheid

De kwetsbaarheid van het grondwater is voor Vlaanderen weergegeven in kwetsbaarheidskaarten (AROHM; kwetsbaarheid van het grondwater), met een schaal van vijf eenheden (van uiterst tot weinig kwetsbaar). De aard en de dikte van de deklagen, de dikte en eigenschappen van de watervoerende lagen en de dikte van de onverzadigde zone (diepte van de grondwatertafel) bepalen de kwetsbaarheid van het grondwater.

In het volledige plangebied wordt het grondwater aangeduid als zeer kwetsbaar. De watervoerende laag bestaat uit zand met een zandige deklaag (≤ 5 m dik) en een onverzadigde zone van minder dan 10 m dik.

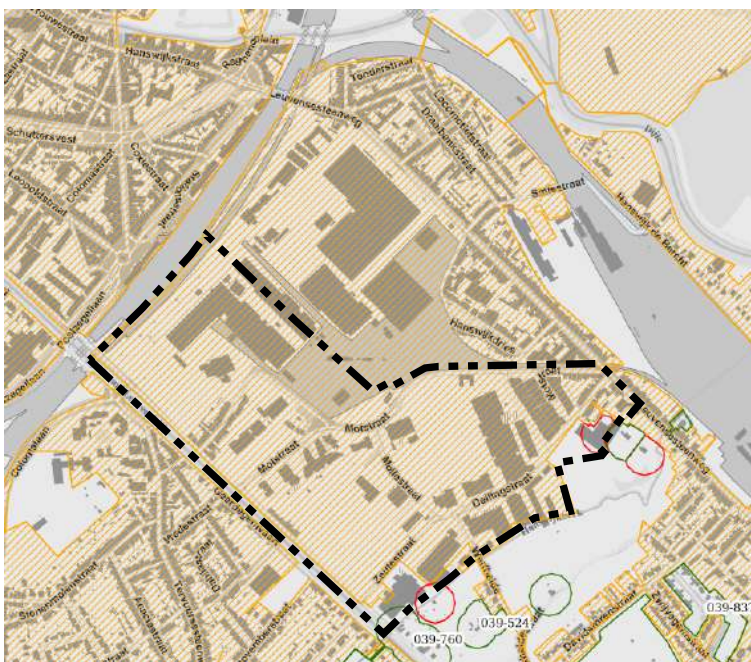
Grondwaterwinningen

Binnen het plangebied bevinden zich momenteel geen vergunde grondwaterwinningen.






Rioleringsinfrastructuur

In het zoneringsplan⁸, goedgekeurd bij ministerieel besluit d.d. 07/08/2008, kan nagegaan worden welke deelgebieden van het onderzoeksgebied gelegen zijn in een zone die of aansluitbaar is op de gemeentelijke afvalwaterriolering, of waar de nodige voorzieningen collectief zullen worden aangelegd, of waar het afvalwater individueel behandeld moet worden.

Gebieden die zich niet in één van bovenstaande zones bevinden worden verondersteld in een gebied te liggen waar de principes van 'Individueel te optimaliseren buitengebied' gelden. In het kader van een vergunningsaanvraag in deze gebieden kan echter aan de rioolbeheerder gevraagd worden om de toestand in het gebied te (her)evalueren.



Figuur 4-14: Zoneringsplan (Bron: VMM)

-  Centraal gebied
-  Collectief geoptimaliseerd buitengebied
-  Collectief te optimaliseren buitengebied
-  Individueel te optimaliseren buitengebied – IBA aanwezig
-  Individueel te optimaliseren buitengebied – IBA gepland

Volgens het geoloket van de Vlaamse Milieumaatschappij is het volledige plangebied gelegen in centraal gebied. Dit is een gebied met reeds bestaande aansluiting op een waterzuiveringsinstallatie (KWZI of RWZI). In het plangebied is een gemengd rioleringsstelsel aanwezig, die is aangesloten op het RWZI Mechelen-Noord.

⁸ <http://geoloket.vmm.be/zonering/map.phtml>

4.6. Discipline Biodiversiteit

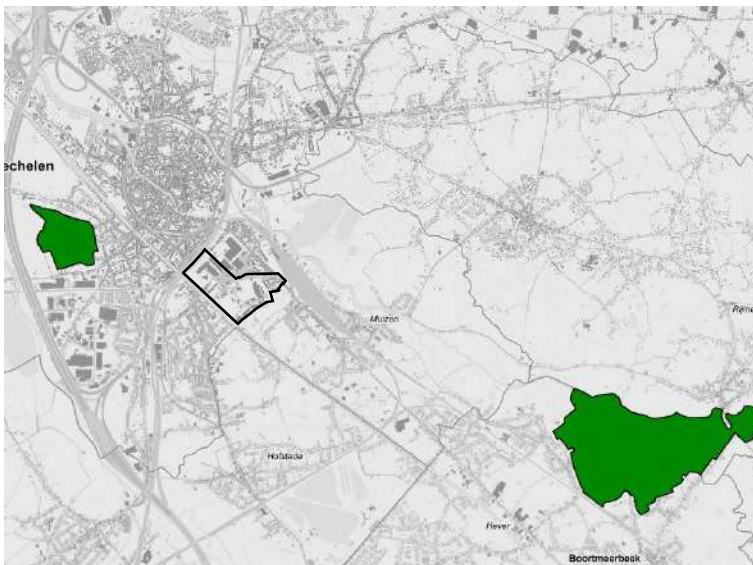
4.6.1. Juridische context

Speciale beschermingszones

Speciale beschermingszones zijn die gebieden die een Europese lidstaat aanduidt in het kader van de vogel- en habitatrichtlijn. De speciale Beschermingszones vormen doorheen de lidstaten van de Europese Unie samen het Natura 2000-netwerk. Binnen de zones moeten maatregelen worden genomen om de natuurlijke habitats en/of populaties van de soorten waarvoor het gebied is aangewezen, in stand te houden of te herstellen.

Onderstaand wordt de situering van het onderzoeksgebied ten opzichte van de speciale beschermingszones weergegeven.

Naam	Code	Type	Deelgebied	Afstand
Bossen van het zuidoosten van de Zandleemstreek	BE2300044	Habitatrichtlijngebied	20 "Vrijbroek"	Ca. 1,4 km ten westen
			21 "Pikhakendonk, Hollaken"	Ca. 4,3 km ten zuidoosten



Figuur 4-15: Natura 2000 (Bron: Geopunt)

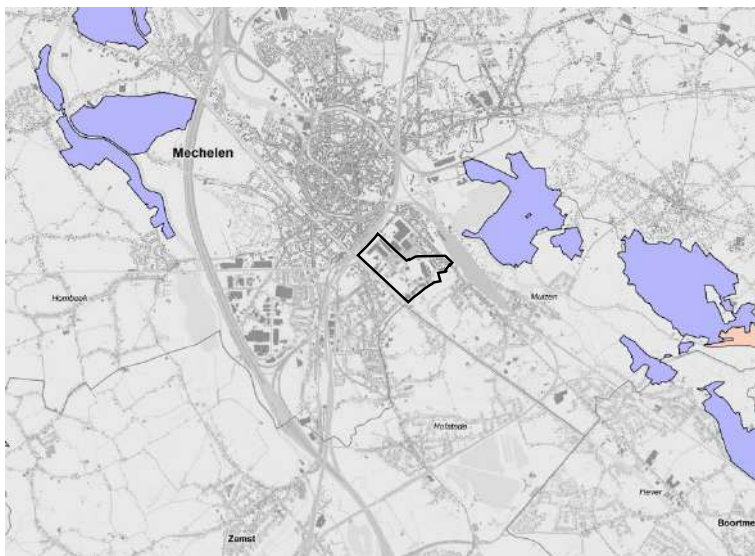
- Vogelrichtlijngebieden
- Habitatrichtlijngebieden

Gebieden van het VEN en IVON

De natuurlijke structuur in Vlaanderen bestaat in de eerste plaats uit de gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en de natuurverwevingsgebieden en natuurverbindingsgebieden van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON). Het VEN vormt met haar grote aaneengesloten gebieden de ruggengraat van de toekomstige natuurlijke structuur (netwerken) in Vlaanderen. Het bestaat uit de Grote Eenheden Natuur (GEN) en Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (GENO).

Naam	Gebied nr.	Type	Afstand
De Dijlevallei tussen Boortmeerbeek en Mechelen	332	Grote eenheid natuur	Ca. 450 m ten noordoosten
		Natuurverwevingsgebied	Ca. 4 km ten zuidoosten

De Samenvloeiing Rupel-Dijle-Nete	338	Grote eenheid natuur	Ca. 3,3 km ten noordwesten
-----------------------------------	-----	----------------------	----------------------------



Figuur 4-16: Gebieden van het VEN en IVON (Bron: Geopunt)

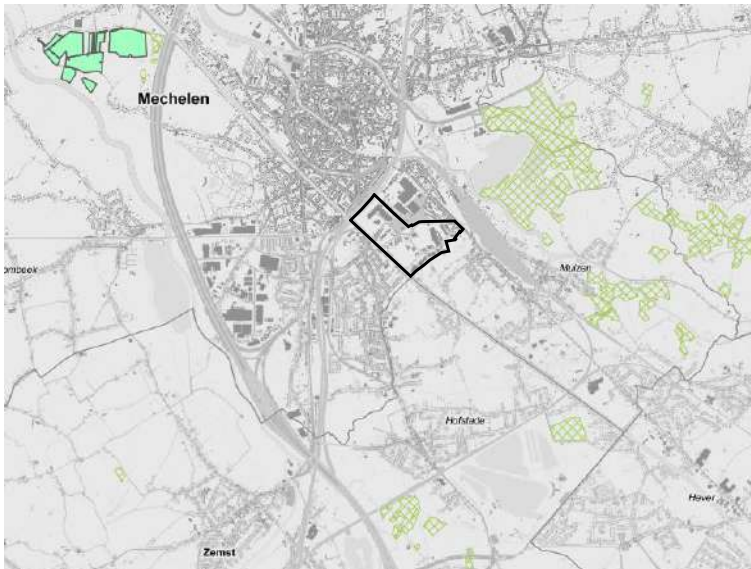
- Grote eenheid natuur
- Grote eenheid natuur in ontwikkeling
- Natuurwervingsgebied

Natuurreservaten

Een natuurreservaat is een gebied dat specifiek wordt beheerd om de natuurwaarden in stand te houden en/of verder te ontwikkelen. In Vlaanderen zijn er momenteel ongeveer 900 natuurreservaten met een totale oppervlakte van ongeveer 30.000 ha, voor elk van deze reservaten moet een natuurbeheerplan worden opgesteld om erkend te kunnen worden als natuurreservaat.

Er zijn in Vlaanderen twee soorten reservaten. Enerzijds zijn er de Vlaamse natuurreservaten en anderzijds de Erkende natuurreservaten. Vlaamse natuurreservaten zijn beschermde gebieden, waarvan het Vlaamse Gewest de eigenaar is en waar het Agentschap voor Natuur en Bos het beheer in handen heeft. Erkende natuurreservaten zijn gebieden die beheerd worden door erkende terreinbeherende verenigingen. Elk natuurreservaat moet een natuurbeheerplan hebben om erkend te kunnen worden.

Naam	Reservaat nr.	Type	Afstand
Mechelse Broek	E-033	Erkend natuurreservaat	Ca. 600 m
Beneden Dijlevallei	E-116	Erkend natuurreservaat	Ca. 1,9 km
Prinsenveld	E-392	Erkend natuurreservaat	Ca. 2,6 km
Vriezenbroek	E-271	Erkend natuurreservaat	Ca. 3,0 km
't Zuur Bemke	E-099	Erkend natuurreservaat	Ca. 3,2 km
Robbroek	V045	Vlaams natuurreservaat	Ca. 3,4 km



Figuur 4-17: Natuurreservaten (Bron: Geopunt)

- Vlaamse natuurreservaten
- ▣ Erkende natuurreservaten

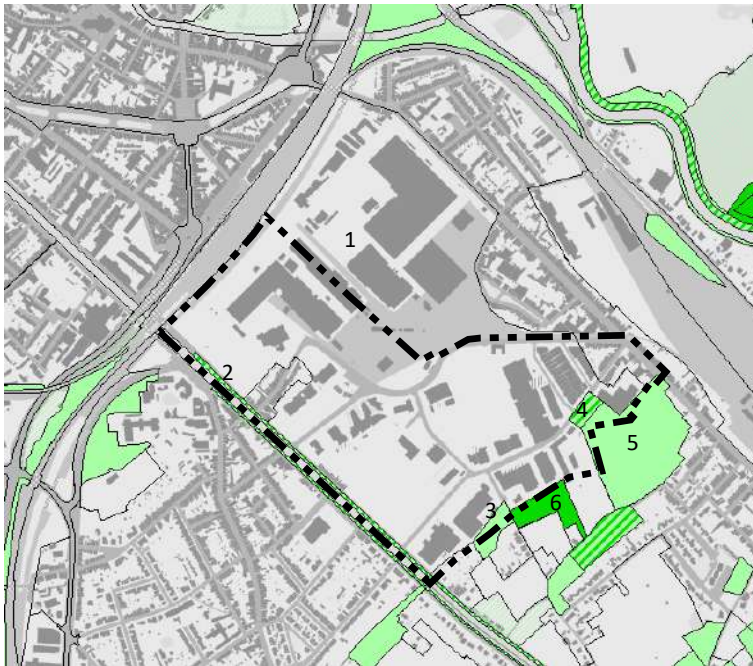
4.6.2. Bestaande toestand

Biologische waarderingskaart (BWK) – versie 2 (2018)

Het plangebied is voornamelijk gekarteerd als biologisch minder waardevol (1). Langs het kanaal Leuven – Dijle vinden we een complex van biologisch waardevol en zeer waardevolle elementen (2). In het zuiden van het plangebied, in bedrijvenpark Ragheno, vinden we biologisch waardevolle elementen (3 en 5) en een complex van biologisch waardevol en zeer waardevolle elementen (4) terug. Aan de zuidelijke rand, buiten het plangebied, bevindt zich een biologisch zeer waardevolle zone (6). De gebieden (5) en (6) maken deel uit van het waardevolle Bos van Loos.

Het gaat om volgende vegetatietypes:

- (1) industrie (ui)
- (2) mesofiel hooiland (hu°+hu) – Europees habitattype 6510 “laaggelegen schraal hooiland: glanshaververbond”
- (3) kapvlakte (se)
- (4) Verruigd grasland (hr/ha)
- (5) kasteelpark (kpk)
- (6) vochtig wilgenstruweel op voedselrijke bodem en populier (*Populus* sp.) (sf°+pop)



Figuur 4-18: BWK versie 2 (Bron: Geopunt)

- Biologisch minder waardevol
- Complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
- Complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Biologisch waardevol
- Complex van biologisch waardevol en zeer waardevolle elementen
- Biologisch zeer waardevol

De biologische waarderingskaart ter hoogte van het plangebied is gebaseerd op interpretatie van orthofoto's en een terreinbezoek door een karteerder in 1998. In het kader van het plan-MER is het dus van belang dat deze geactualiseerd wordt.

Fauna

Het plangebied wordt niet aangeduid als faunistisch belangrijk gebied. Gezien de stedelijke omgeving, de lijnvormige vegetatie en de aanwezigheid van oppervlaktewater is het voorkomen van vleermuizen mogelijk. Vooral de Leuvense Vaart en de braakliggende terreinen vormen potentieel foerageergebied. Verblijfplaatsen van boombewonende soorten worden niet verwacht vanwege de afwezigheid van geschikte bomen (o.b.v. terreinbezoek 4 september 2017).

Ter hoogte van het plangebied is een oost-west gerichte voedsel- en slaaptrekroute voor vogels aanwezig tussen het Mechels Broek (Dijlevallei, vijver De Nekker) en de Eglegemvijver (Zennevallei). Het gebied zelf heeft geen belang voor vogels. Algemeen voorkomende soorten zijn wel aanwezig.

4.7. Discipline Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie

4.7.1. Juridische context

Onroerend erfgoed

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

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

Daarnaast zijn er ook een aantal items opgenomen in de vastgestelde inventaris van het onroerende erfgoed:

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



Figuur 4-19: Beschermd en vastgesteld onroerend erfgoed
(Bron: geo.onroenderfgoed.be)

Beschermd onroerend erfgoed
■ Monumenten
Vastgestelde inventaris
■ bouwkundig erfgoed

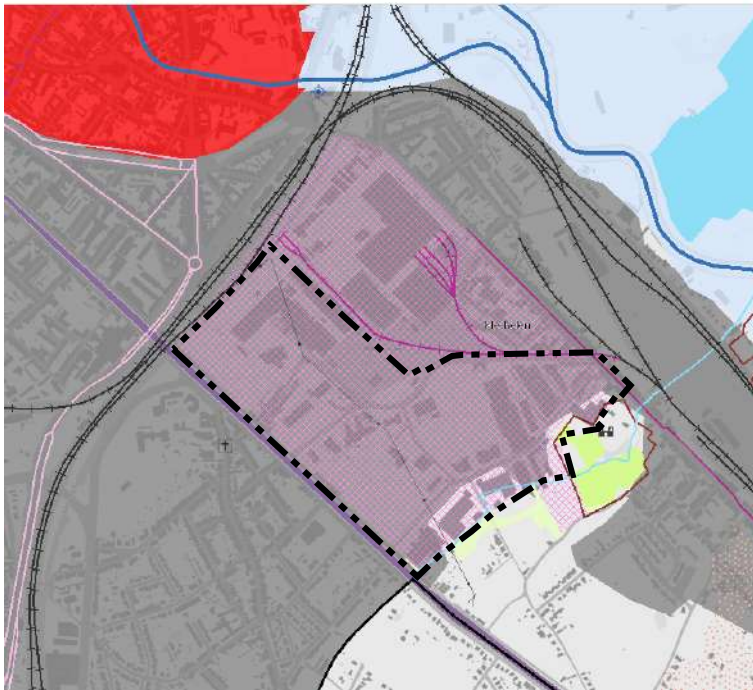
4.7.2. Bestaande toestand

Landschap

Er zijn geen beschermde cultuurhistorische landschappen, beschermde stads- en dorpsgezichten, vastgestelde landschapsatlasrelicten of landschappelijk erfgoed van de wetenschappelijke inventaris aanwezig in of grenzend aan het plangebied.

Op de provinciale landschapskaart zijn binnen het onderzoeksgebied de volgende provinciale landschappelijke kenmerken te herkennen: industriegebied, spoorweg, industriële spoorweg, steenweg, een beek en een kanaal.

Het plangebied sluit in het noorden, oosten en westen aan op de agglomeratie Mechelen. Ten zuidoosten van het plangebied bevindt zich een kasteelpark met bos.



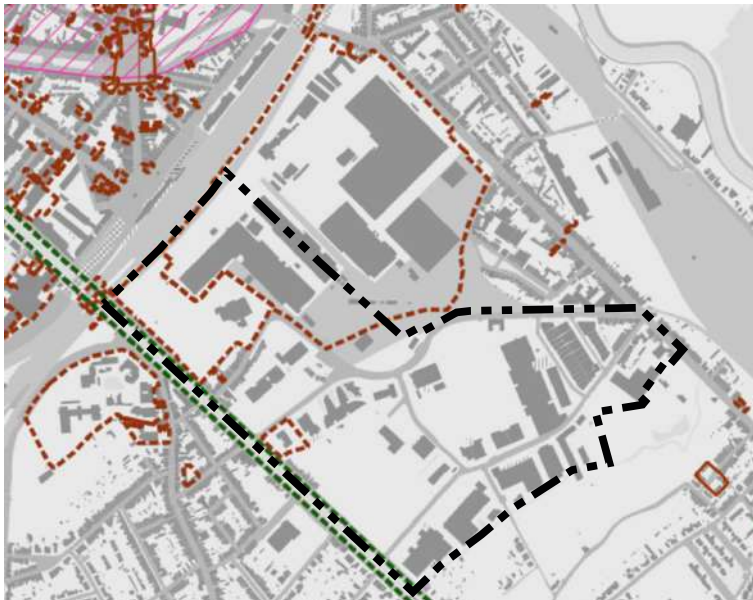
Figuur 4-20: Landschapskaart Provincie Antwerpen (Bron: provant.be)

- Historische woonkern
- Agglomeraties
- ▨ Industriegebied
- + Spoorweg
- + Industriële spoorweg
- Hoogspanningsleiding
- Steenweg 1775 – 1850
- Steenweg >1850
- Rivier
- Beek
- Kanaal

Bouwkundig erfgoed

In en rondom het plangebied zijn een belangrijk aantal beschermde monumenten en items uit de vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed gelegen. Deze zijn beschreven bij de juridische toestand. Daarnaast zijn volgende bouwkundige erfgoedelementen in of in de omgeving van het plangebied opgenomen in de wetenschappelijke inventaris:

- Stedelijke Industriële Hogeschool (IHAM)
- Winkelhuis met houten pui (Leuvensesteenweg 12)
- Kanaal Leuven – Dijle
- Kasteel De Mot

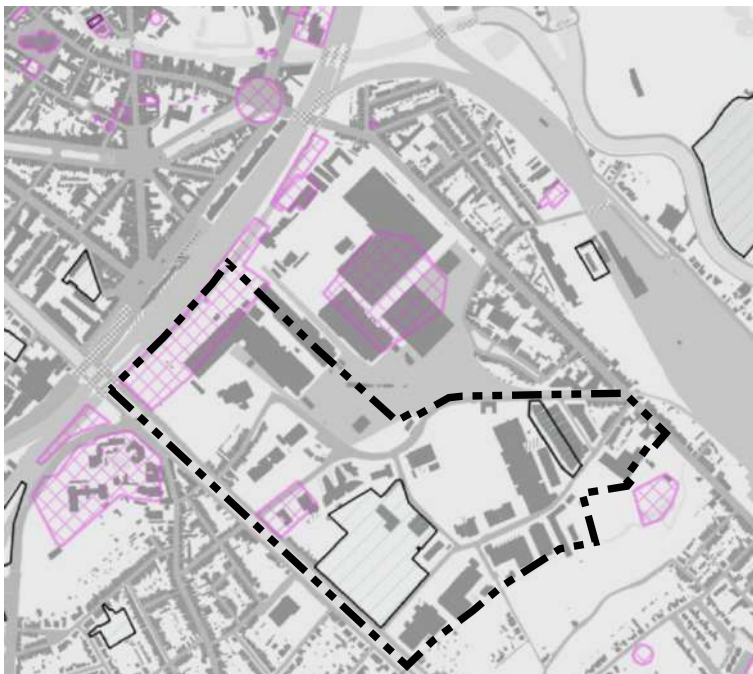


Figuur 4-21: Wetenschappelijke inventaris onroerend Erfgoed
(Bron: geo.onroenderfgoed.be)

- Wetenschappelijke inventaris
- bouwkundig erfgoed - elementen
 - landschappelijk erfgoed – elementen
 - Bouwkundig erfgoed – gehelen

Archeologie

De Centrale Archeologische Inventaris is een inventaris van tot nog toe gekende archeologische vindplaatsen. Vanwege het specifieke karakter van het archeologisch erfgoed dat voor ons verborgen zit in de ondergrond, is het onmogelijk om op basis van de Centrale Archeologische Inventaris met zekerheid uitspraken te doen over de aan- of afwezigheid van archeologische sporen. De aan- of afwezigheid van archeologische sporen dient met verder archeologisch onderzoek vastgesteld te worden. In het onderzoeksgebied zijn wel twee zones aangeduid waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt.



Figuur 4-22: CAI
(Bron: geoportal onroerend erfgoed)

- Centraal archeologisch inventaris
- Gebieden geen archeologie

De Centraal archeologisch Inventaris⁹ vermeldt volgende sites in het plangebied.

⁹ Geraadpleegd op 21/10/2019

Naam	CAI locatie	datering	Nauwkeurigheid
Stationsomgeving (MST10/3, MST.TO.020)	160539	19 ^{de} eeuw	Tot op 15 m
Leuvensesteenweg MST030	207316	19 ^{de} eeuw en 20 ^{ste} eeuw	Tot op 15 m
Leuvensesteenweg MST031	207317	19 ^{de} eeuw en 20 ^{ste} eeuw	Tot op 15 m
Kasteel van Boutersem	102708	Nieuwe Tijd	Tot op 150 m

4.8. Discipline Mens – Ruimtelijke aspecten

4.8.1. Bestaande toestand

Voor een beschrijving van het ruimtegebruik verwijzen we naar paragraaf 3.2.1.

In de omgeving van het plangebied bevinden zich diverse kwetsbare functies, zoals enkele scholen en kinderopvang. In het MER zullen deze in kaart worden gebracht.

Ter hoogte van het plangebied zijn geen Seveso-inrichtingen aanwezig. Ten westen, op ca. 1,4 km bevinden zich 2 hoge drempel inrichtingen.

DEEL 2

EFFECTENRAPPORTAGE

1. MILIEUEFFECTENRAPPORTAGE

1.1. Methodiek

1.1.1. Juridisch kader

Het RUP valt onder de definitie van een plan of programma zoals gedefinieerd in het DABM. Omdat het RUP het kader vormt voor de toekenning van een vergunning valt het eveneens onder het toepassingsgebied van het DABM.

Het voorgenomen plan vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor de volgende bijlage II-projecten van het uitvoeringsbesluit van de Vlaamse Regering over de categorieën van projecten waarvoor (al dan niet) een milieueffectrapport moet worden opgemaakt:

- "4 Productie en verwerken van metalen

- i) *Inrichtingen voor het vervaardigen van spoorwagematerieel met een oppervlakte van 1 ha of meer, of voor het herstellen ervan met een oppervlakte van 5 ha of meer"*

- "10 Infrastructuurprojecten

- b) *Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen*
 - o *met betrekking tot de bouw van 1000 of meer woongelegenheden, of*
 - o *met een brutovloeroppervlakte van 5.000 m² handelsruimte of meer, of*
 - o *met een verkeersgenererende werking van pieken van 1000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur"*

Daarnaast bevat het ook onderdelen die onder bijlage III vallen, bij de rubriek 12 Toerisme en recreatie:

- "b) *Jachthavens (projecten die niet onder bijlage II vallen (bijlage II: jachthavens met meer dan 250 ligplaatsen of 100 ligplaatsen in bijzonder beschermd gebied)"*

Voor voorliggend plan zal dan ook een milieueffectenrapport (plan-MER) worden opgemaakt.

1.1.2. Wat is een milieueffectenrapport?

De milieueffecten van **de planingrepen** zullen worden onderzocht ten aanzien van de **referentietoestand(en)**, en dit voor de verschillende relevante **disciplines**. Dit onderzoek gebeurt door erkende onafhankelijke **deskundigen**. Indien er negatieve effecten optreden kunnen de deskundigen **milderende maatregelen** of **monitoring** voorstellen.

De **planingrepen** zijn de wijzigingen die door het plan (kunnen) gebeuren. Zo zullen bv. een aantal braakliggende percelen die momenteel een bestemming bedrijvigheid hebben de bestemming gemengd woongebied krijgen. Andere percelen, zoals de bestaande woningen binnen het gebied, wijzigen niet ten aanzien van het huidig gebruik en de bestemming. Het betreft daarbij een plan, geen project. De ingrepen hebben dan ook een zeker abstractieniveau en zullen dan ook op een andere wijze onderzocht worden dan op projectniveau. Zo is er op dit ogenblik geen enkel kennis of inschatting mogelijk van de concrete aanleg van het gebied. Deze kan op planniveau dan ook niet onderzocht worden. Indien er echter duidelijke knelpunten en randvoorwaarden naar voor komen in het onderzoek met betrekking tot de verdere uitwerking en de aanleg zal dit zeker meegenomen worden in deze rapportage.

Die wijzigingen worden bekeken ten opzichte van verschillende **referentiesituaties**. De referentiesituatie is de toestand van het milieu die als vergelijkingsbasis dient voor het beschrijven en beoordelen van de impact van een plan. De referentiesituatie is dus de toestand van de omgeving in het referentiejaar in

afwezigheid van het plan. Als de referentiesituatie in de toekomst ligt bepalen de autonome en gestuurde ontwikkelingen (beslist beleid) mee hoe die referentiesituatie er uit ziet. Voor het RUP Ragheno zijn er twee relevante referentiesituaties: de bestaande toestand op het terrein (de feitelijke toestand) en de planologische toestand (de toestand conform huidig geldende bestemmingen en hun voorschriften). Alle effecten die optreden zullen beoordeeld worden ten opzichte van deze beide referentiesituaties.

Ontwikkelingsscenario's betreffen geplande ontwikkelingen die nog geen beslist beleid betreffen. In voorliggend plan zullen onder meer de ontwikkeling van Spreeuwenhoek, waarvoor eveneens een RUP in opmaak is, als een ontwikkelingsscenario beschouwd worden. Andere mogelijke ontwikkelingsscenario's zijn de ontwikkelingen op de site Leopoldstraat en de Kadodderstraat. Voor deze ontwikkelingsscenario's zal worden nagegaan of de plannen invloed hebben op elkaar, of er effecten van beide plannen zijn die elkaar versterken of verzwakken,...

De effecten worden onderzocht voor verschillende **milieudisciplines**: bodem, water, biodiversiteit, mobiliteit, lucht, geluid en trillingen, landschap, onroerend erfgoed en archeologie, mens – gezondheid en mens-ruimtelijke aspecten. Daarbij worden niet enkel de effecten die optreden in het plangebied, maar ook de effecten die door het plan op andere plaatsen kunnen optreden, onderzocht. De klimaataspecten worden niet in een afzonderlijke discipline behandelen maar onder de vorm van een klimaatreflex. Daarin zal aangegeven worden welke voor de disciplines relevante effecten een invloed hebben op het klimaat.

Iedere discipline wordt uitgewerkt door een door de overheid erkende onafhankelijke **deskundige**¹⁰ (zie §1.1.3). Er wordt eveneens advies gevraagd aan de relevante administraties. De richtlijnboeken fungeren hierbij als leidraad voor de deskundigen, waarbij de methodiek wordt aangepast en afgestemd op het voorliggend plan.

Bij negatieve effecten wordt er door de deskundigen nagegaan of er relevante **milderende maatregelen** kunnen toegepast worden. Dit zijn wijzigingen aan het plan of bijkomende randvoorwaarden zodat de negatieve effecten minder negatief worden. Dit kunnen maatregelen zijn die doorvertaald kunnen worden in het RUP, of die in andere instrumenten kunnen worden opgenomen. Bv het aanpassen van de verkeerscirculatie, zoals rijrichtingen, gebeurt niet in het RUP maar wel in het verkeersreglement. Sommige maatregelen zijn afhankelijk van hoe de effecten zich juist gaan manifesteren. Deze vereisen verdere opvolging of **monitoring**. Bv. bij verspreiding van bodemvervuiling via het grondwater (door bv bemaling op enige afstand) kan er geoordeeld worden dat verdere opvolging nodig is zodat er indien nodig de nodige maatregelen kunnen getroffen worden.

In deze startnota worden de uitgangspunten en de onderzoeksmethodologie voorgesteld die gehanteerd zullen worden in het latere milieueffectenonderzoek:

- Eventuele planingrepen
- eventueel planalternatieven
- referentiesituaties
- ontwikkelingsscenario's
- overzicht te verwachten effecten
- onderzoeksmethodologie per discipline

1.1.3. Team van erkende MER-deskundigen

Volgens het Vlaams decreet op de milieueffectrapportage moeten de onderzoeken die nodig zijn om een milieueffectrapport op te stellen, gecoördineerd worden door een erkende MER-coördinator. Deze MER-coördinator stelt een team van deskundige medewerkers aan, die deelonderzoeken uitvoeren volgens een aantal onderzoeksdisciplines.

¹⁰ Het team van deskundigen dat zal instaan voor het onderzoek is opgenomen in de procesnota

Voor het op te maken plan-MER wordt voor elke relevante onderzoekdiscipline een erkend MER-deskundige opgegeven die het deelonderzoek zal uitvoeren en op zijn kwaliteit zal controleren. De MER-coördinator zal van de deelonderzoeken en de eindconclusies in samenspraak met de andere MER-deskundigen een coherent geheel maken.

Het team van erkende MER-deskundigen dat zal ingezet worden voor de opmaak van het plan-MER voor het RUP “Ragheno” wordt in Tabel 1-1 voorgesteld. De taak van MER-coördinator wordt opgenomen door Bieke Cloet. Zij wordt hierin bijgestaan door Eveline Hoppers.

Tabel 1-1 Overzicht van het team van erkende MER-deskundigen

Discipline	Deskundige	Nr Erkenningsbesluit
MER-coördinator	Bieke Cloet	GOP/ERK/MER/2019/00034
Mens-mobiliteit	Cathérine Cassan	GOP/ERK/MER/2018/00003
Geluid en trillingen	Chris Neuteleers	MB/MER/EDA/556/V3/C
Lucht	Johan Versieren	AMV/LNE/ERK/MER/EDA-059/V5
Oppervlaktewater		
Bodem	Stefan Helsen	AMV/LNE/ERK/MER/EDA/539/V3
Grondwater		
Biodiversiteit	Nele Aerts	MB/MER/EDA/681-V2
Landschap, Bouwkundig Erfgoed & Archeologie		
Mens – Ruimtelijke aspecten	Bieke Cloet	MB/MER/EDA-700/V1

1.2. Planingrepen

Dit plan maakt volgende planingrepen mogelijk:

- A. Het behoud van het centrale deel van de werkplaats van de NMBS en de bijhorende bestemming voor openbare voorzieningen, KMO's en kantoren
- B. Het behoud van bestaande woningen in de Motstraat, de Dellingsstraat, de Hanswijkvaart en de Boutersemstraat en het ruimer bestemmen naar gemengd woongebied
- C. Het aanleggen van een busstation op een deel van de NMBS werkplaats en herbestemmen naar publiek plein
- D. Het aanleggen van een centraal park met waterbuffering waarbij beperkt bestaande bebouwing verdwijnt, bestemmen naar een publieke groene ruimte
- E. Het ontwikkelen van deels braakliggende terreinen, deels bebouwd in functie van recreatie en bedrijvigheid als gemengde voorzieningen en kantoren nabij het station inclusief herbestemming
- F. Het ontwikkelen van deels braakliggende terreinen, deels bebouwd in functie van wonen, recreatie en bedrijvigheid als gemengd woon werk kwartier inclusief herbestemming
- G. Het ontwikkelen van een jachthaven in een insteekdok en inclusief herbestemming naar een recreatieve waterinfrastructuur
- H. Het ontwikkelen van onder meer een braakliggend terrein als gemengd woongebied aan het water inclusief herbestemming
- I. De reconversie van een bedrijvenzone naar een bedrijvige woonwijk inclusief herbestemming
- J. Het ontwikkelen van een woonzone aan het park en (her)bestemmen naar gemengd woongebied

- K. Het aanpassen van de ontsluitingsstructuur voor langzaam verkeer: centrale verbinding door het park, vrijliggende verbinding langs het kanaal Leuven Dijle
- L. Het aanpassen van de ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer (exclusief nieuwe ontsluitingsweg vanaf Motstraat en Arsenaaltunnel, is reeds beslist beleid en is dus geen wijziging door dit plan)
- M. Het aanpassen van de ontsluitingsstructuur voor openbaar vervoer

1.3. Studiegebied

Het studiegebied is het gebied waarbinnen zich mogelijks effecten kunnen voordoen. Dit omvat minstens het plangebied, maar kan ook groter zijn, afhankelijk van de lokalisatie en de invloedssfeer van de te verwachten effecten. Voor de volgende disciplines is het studiegebied ruimer dan het plangebied:

- Mens - Mobiliteit. Het studiegebied omvat een groter gebied dan enkel het plangebied aangezien effecten m.b.t. mobiliteit verder kunnen reiken/voordoen dan louter in het plangebied. Op basis van eerste modeleringen reikt het studiegebied in het zuiden tot het kruispunt N26 x Bieststraat (Boortmeerbeek), in het westen tot het kruispunt E19 x N267 (Zemst), in het noorden tot het kruispunt E19 x N16 (Mechelen) en in het oosten tot het kruispunt N15 x Mechelsesteenweg (Bonheiden).
- Geluid: het studiegebied voor geluid zal minimaal het studiegebied voor mobiliteit omvatten.
- Lucht: het studiegebied voor lucht zal minimaal het studiegebied voor mobiliteit omvatten.
- Biodiversiteit: het studiegebied omvat de omliggende groene zones waar een toename van stikstof- en verzurende depositie mogelijk is.
- Landschap, bouwkundige erfgoed en archeologie. Het studiegebied omvat het gebied waarbinnen een visuele impact kan optreden. Deze is beperkt (ca. 0,5 km rondom het plangebied).
- Mens – Ruimtelijke aspecten: het studiegebied voor de wisselwerking met de ruimtelijke context omvat de relevante structurerende elementen in de omgeving. Het studiegebied met betrekking tot de gebruikskwaliteit omvat het plangebied en de directe omgeving.
- Mens – Gezondheidsaspecten: het studiegebied zal minimaal het studiegebied voor mobiliteit, geluid en lucht omvatten.

Voor de disciplines Bodem en Water worden *a priori* geen wijzigingen buiten het plangebied verwacht. Het studiegebied kan eventueel plaatselijk uitgebreid worden in functie van de omvang van de resterende grondwaterverontreinigingen en de hiermee samenhangende saneringsactiviteiten. Dit moet nader in het MER onderzocht worden.

1.4. Referentiesituaties

Om een correcte vergelijking mogelijk te maken, moet de referentiesituatie op eenzelfde manier gedefinieerd worden als het plan en zijn alternatieven. De referentiesituatie is dus de situatie in het referentiejaar, zonder uitvoering van het plan, wel rekening houdend met beslist beleid (gestuurde ontwikkelingen) en autonome evolutie.

Voor het plangebied van Ragheno zijn zowel de feitelijke referentiesituatie en de planologische referentiesituatie relevant. De huidige feitelijke toestand en de planologische toestand zijn beschreven in deel 1 van deze nota. Voor de referentiesituatie wordt gewerkt met het referentiejaar 2025, omdat verwacht wordt dat het plan goedgekeurd zal zijn. Om de verkeerstromen in kaart te brengen zal gewerkt worden met het meest recente verkeersmodel, met name een uitsnede van het provinciaal verkeersmodel 2030. Dat omvat ook de besliste ontwikkelingen tot 2030, en is dus een worst case voor het referentiejaar.

Ragheno vormt een ruimtelijke schakel tussen verschillende andere strategische stadsvernieuwingsprojecten en bestaande wijken. In beide referentiesituaties zal rekening worden

gehouden met autonome ontwikkelingen¹¹ die zullen hebben plaatsgevonden in het referentiejaar. Deze worden in onderstaande tabel opgelijst. Daarnaast wordt aangenomen dat enkele infrastructurele werken zullen hebben plaatsgevonden:

- Realisatie van de bypass: de wegverbinding langs de spoorweg wordt momenteel aangelegd.
- Realisatie van de Arsenaaltunnel en bijhorende ontsluitingsweg.
- Realisatie van een aantal stadsontwikkelingen in de omgeving van het plangebied en in het stedelijk gebied Mechelen: het stationsproject, stadsontwikkelingsprojecten zoals Papenhof, Zorro – Cornet... Onderstaande lijst heeft een indicatie weer van de relevante autonome ontwikkelingen in het plangebied die we voorstellen om op te nemen in opgenomen in de referentiesituatie.

Tabel 1-2: Autonome ontwikkelingen in referentietoestand

projectnaam	Status	beslissing (stadium project / plan, type beslissing)
Zonnestraat	in uitvoering	vergund
Blindestraat	in uitvoering	vergund
Hof Van Cortenbach	in uitvoering	vergund
WUG De Bergen	in uitvoering	vergund
Populierendreef	in uitvoering	vergund
Alstom (Leuvensesteenweg)	in uitvoering	vergund
Tichelrij/Thaborstraat - Waterkant	in uitvoering	vergund
Zwartzustersvest (Dijlezicht)	in uitvoering	vergund
Pijnboomstraat	in uitvoering	vergund
Bankstraat (nu Chiro)	in uitvoering	vergund
Binnengebied Auwegemvaart - Kapelleblokstraat	in uitvoering	vergund
Watertorenstraat	nog niet in uitvoering realisatie voor 2025	vergund
Sint-Gummarus (cohousing)	nog niet in uitvoering realisatie vermoedelijk voor 2025	vergund
Hogeweg	nog niet in uitvoering realisatie vermoedelijk voor 2025	vergund
Hoek Battelsesteenweg en Kapelleblokstraat (project Dima)	nog niet in uitvoering realisatie vermoedelijk voor 2025	vergund
Esdoornplein	nog niet in uitvoering realisatie vermoedelijk voor 2025	vergund
Perelaarstraat - verkaveling binnengebied	nog niet in uitvoering realisatie vermoedelijk voor 2025	vergund
Maalderijstraat	nog in beroep bij deputatie	vergund
Tinelsite	deels gerealiseerd rest wordt gerealiseerd tegen zomer 2021.	vergund
Papenhof	deels gerealiseerd: rest wordt deels voor 2025 en deels na 2025 gerealiseerd	goedgekeurd RUP
Bonduelle Manewater	deels gerealiseerd volledige realisatie vermoedelijk voor 2025	goedgekeurd RUP
Guldendal fase 1	deels gerealiseerd volledige realisatie vermoedelijk voor 2025	goedgekeurd RUP
Guldendal fase 2	realisatie vermoedelijk voor 2025	goedgekeurd RUP
Lus Mechelen Noord	realisatie voor 2025	goedgekeurd RUP
Keerdok - Eandis	deels gerealiseerd voor 2025	goedgekeurd RUP
Comet / Zorro	realisatie 2020 - 2025	goedgekeurd RUP
Verbeemen	realisatie voor 2025	goedgekeurd RUP
Kantvelde	studiebureaus zijn volop het masterplan en de mober aan het uitwerken - vermoedelijk realisatie na 2025	gewestelijk RUP

¹¹ Autonome ontwikkeling: ontwikkeling die zal plaatsgevonden hebben als er niet wordt ingegrepen, zoals beslist beleid of normale evoluties zoals verkeersaan groei.

Deze autonome ontwikkelingen zijn vooral van belang voor de mobiliteitsgerelateerde disciplines: mobiliteit, lucht, geluid en gezondheid, in mindere mate ook bij mens-ruimtelijke aspecten. Ontwikkelingen zoals de Arsenaaltunnel en de bypass hebben ook invloed op de referentiesituatie voor bodem, water, bouwkundig erfgoed... In de hierna opgenomen kruistabel is opgenomen voor welke disciplines deze ontwikkelingen relevant zijn.

Tabel 1-3: Relevantie autonome ontwikkelingen per discipline

	Mobiliteit	Geluid en trillingen	Lucht	Bodem	Water	Biodiversiteit	Landschap; Bouwkundig erfgoed en Archeologie	Mens - ruimtelijke aspecten	Mens - Gezondheid
Bypass	x	x	x	x	x		x	x	X
Arsenaaltunnel en ontsluitingsweg	x	x	x	x	x	x	x	x	X
Diverse stadsontwikkelingsprojecten	x	x	x					x	x

1.5. Ontwikkelingsscenario's

Naast de reeds besliste ontwikkelingen die zullen plaatsgevonden hebben in het referentiejaar zijn er ook ontwikkelingen die nog niet beslist zijn, maar die, als er wel beslist zou worden deze plannen uit te voeren, mogelijks wel een interactie zullen hebben met de effecten van dit plan. Deze worden beschouwd als mogelijke ontwikkelingsscenario's. Ze maken geen deel uit van de referentietoestand maar eventuele cumulaties van effecten worden waar relevant bij de disciplines aangehaald.

De ontwikkeling van het woongebied Spreeuwenhoek wordt als dergelijk ontwikkelingsscenario beschouwd worden. Daarnaast zijn er ook nog een aantal andere stadsontwikkelingen gepland maar nog niet goedgekeurd, zoals de ontwikkeling van de site langs de Leopoldstraat, Senam en Kadodderstraat Trap. We verwachten echter dat interacties met deze ontwikkelingen niet relevant zijn.

De ontwikkeling van het gebied Spreeuwenhoek -Venne is dit wel. Het gebied bevindt zich aangrenzend aan het plangebied van Ragheno. Er is een RUP goedgekeurd voor een woonontwikkeling in dit gebied in 2011, dat echter niet als dusdanig uitvoerbaar is na uitspraken van de raad voor vergunningsbestwisting. Op dit ogenblik is dan ook een nieuw planproces opgestart. Daarbij zal onderzocht worden welke woonontwikkelingen haalbaar en wenselijk zijn op de site. Het is de bedoeling dat dit planproces leidt tot een nieuw RUP. Dit planproces zal simultaan lopen met het planproces voor Ragheno.

Tabel 1-4: Relevantie ontwikkelingsscenario per discipline

	Mobiliteit	Geluid en trillingen	Lucht	Bodem	Water	Biodiversiteit	Landschap; Bouwkundig erfgoed en Archeologie	Mens - ruimtelijke aspecten	Mens - Gezondheid
Spreeuwenhoek	x	x	x	x	x	x	x	x	X
Diverse stadsontwikkelingsprojecten									

1.6. Overzicht verwachte effecten

De milieubeoordeling heeft tot doel na te gaan welke de mogelijke milieueffecten van het voorgenomen plan zijn. In het plan-MER wordt in de eerste plaats gefocust op de milieueffecten die optreden ten gevolge van de realisatie van de nieuwe planologische bestemmingen die voorzien worden in het plan. De milieueffecten ten gevolge van werkzaamheden in de aanlegfase worden slechts in aanmerking genomen indien er kans is op permanente effecten.

Voor elk van de planingrepen wordt aangegeven op welke effectgroep zij invloed hebben en wat er relevant is om verder te onderzoeken in het plan-MER. De verder te onderzoeken effecten worden in **rood en vet** aangegeven.

O = zeker te onderzoeken

- milieuaspecten waarvoor de zekerheid moet verkregen worden dat er geen aanzienlijke effecten zijn, minstens dat er geen betere alternatieven voorhanden zijn (Natura 2000)
- milieuaspecten die mede bepalend (kunnen) zijn voor de keuze tussen alternatieven (locaties, tracés, programma...)
- milieuaspecten waarvoor potentieel belangrijke directe effecten niet evident/voor de hand liggend op projectniveau kunnen worden gemilderd via een standaardaanpak (handreikingen, omzendbrieven, watertoets, normering VLAREM)

M = mogelijk te onderzoeken (= te onderzoeken, tenzij ze worden aangepakt op plan- of projectniveau)




- milieuaspecten waarvoor een evidente doorvertaling op planniveau wordt opgenomen (bv. Seveso bedrijven niet mogelijk, bepaalde activiteiten uitsluiten, weg enkel in tunnel...)
- milieuaspecten die niet relevant zijn op planniveau/niet bepalend zijn voor keuzes op planniveau en afdoende op projectniveau kunnen worden geregeld




N = niet te onderzoeken




- milieuaspecten met zeer beperkte effecten




De effecten op klimaat zullen niet onderzocht worden in een afzonderlijke discipline. Wel zal bij iedere discipline aangegeven worden welke van de onderzochte effecten een invloed hebben op klimaataspect, hetzij als het vergroten of beperken van klimaateffecten, hetzij als aanpassing aan de te verwachten klimaateffecten.




Tabel 1-5 Ingreepeffecten-tabel

	IN HET PLANGEBIED 		NAAR EN VAN OMGEVING 		OP NETWERKEN 	
MENS - MOBILITEIT						
Functioneren verkeerssysteem - gemotoriseerd verkeer	Het plan voorziet een wijziging aan de interne ontsluiting van het plangebied. Onderzocht moet worden of het geplande verkeersnetwerk voldoende is voor de geplande functies en of voldoende parkeergelegenheden worden voorzien.	O			Het plan is zowel verkeersgenerend, als verkeersdragend. De functies genereren extra verplaatsingen en trekken ook extra verkeer aan. Toename in verkeersgeneratie kan leiden tot een verminderde verkeersdoorstroming.	O
Functioneren verkeerssysteem - openbaar vervoer	Het plan voorziet een wijziging aan de interne ontsluiting van het plangebied. Onderzocht moet worden of de bediening van het openbaar vervoer voldoende is voor de geplande functies.	O			De gewijzigde interne ontsluiting kan een impact op netwerkniveau hebben	O
Functioneren verkeerssysteem - fietsers	Het plan voorziet een wijziging aan de interne ontsluiting van het plangebied. Onderzocht moet worden of het geplande fietsnetwerk voldoende is voor de geplande functies.	O			De gewijzigde interne ontsluiting kan een impact op netwerkniveau hebben	O
Functioneren verkeerssysteem - voetgangers	Het plan voorziet een wijziging aan de interne ontsluiting van het plangebied. Onderzocht moet worden of het geplande voetgangersnetwerk voldoende is voor de geplande functies.	O			Het plan heeft geen impact op netwerkniveau van voetgangers.	N
Verkeersleefbaarheid	Wijziging aan het infrastructuurnetwerk en de toename van de verkeersstromen hebben een impact op de aspecten verkeersveiligheid oversteekbaarheid en parkeerdruk.	O	De toename van de verkeersstromen heeft een impact op de aspecten verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.	O		
GELUID EN TRILLINGEN						
Wijziging geluidsklimaat	Het geluidsklimaat ter hoogte van het plangebied kan randvoorwaarden opleggen aan de toekomstige invulling van het plangebied.	O	Toename in verkeersbewegingen gaan gepaard met een toename van geluidemissies.	O		
Trillingshinder en -schade	Niet van toepassing	N	Niet van toepassing	N		
LUCHT						
Wijziging luchtkwaliteit	Onderzocht moet worden of ten gevolge van de aanwezige luchtkwaliteit er randvoorwaarden aan nieuwe functies gesteld moeten worden.	O	Toename van verbrandingsinstallaties en toename in verkeersbewegingen gaan gepaard met een toename in luchtmissies.	O		

	IN HET PLANGEBIED 	NAAR EN VAN OMGEVING 	OP NETWERKEN 
BODEM			
Structuur- en profielwijziging	De bodems in het plangebied zijn reeds antropogeen verstoord. Er zijn geen waardevolle structuren of profielen meer aanwezig.	N	
Wijziging bodemgebruik en bodemgeschiktheid	Met uitzondering van enkele braakliggende percelen is het plangebied volledig ontwikkeld. De wijziging in bodemgebruik kan bijgevolg als beperkt beschouwd worden.	N	
Wijziging bodemstabiliteit (incl. erosie en grondverschuiving)	Er zijn geen erosiegevoelige bodems in het plangebied aanwezig. Het plan voorziet ook geen aanzienlijke reliëfwijzigingen	N	Het plan heeft geen permanente impact op de grondwaterstand, waardoor er geen effecten van bodemzettingen buiten het plangebied worden verwacht.
Aantasting bodemhygiëne / Wijziging bodemkwaliteit	Het plangebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van diverse verontreinigingen. De risico's op nieuwe verontreinigingen worden als verwaarloosbaar beschouwd.	O	Bij bemaling is er een risico op het verspreiden van bestaande verontreinigingen. Technische maatregelen zijn mogelijk om dit te voorkomen. De noodzaak hiervoor dient op projectniveau, bij de vergunningsaanvraag onderzocht te worden.
Wijziging bodemvochtregime	Het plan heeft geen permanente impact op de grondwaterstand en gaat niet gepaard met een wijziging van het overstromingsregime	N	
WATER			
Wijziging afvoergedrag oppervlaktewater	De afvoer van hemelwater zal voldoen aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater. Onderzocht moet worden of het plan voldoende ruimte vrijhoudt voor het voorzien van de benodigde infiltratie- en buffervoorzieningen.	M	Indien binnen het plangebied voldaan wordt aan de vigerende wetgeving zal het overstromingsrisico buiten het plangebied niet negatief beïnvloed worden.
Wijziging structuurkwaliteit oppervlaktewater	Het plan heeft geen directe impact op een natuurlijke waterloop	N	
Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit	De afvoer van hemelwater zal voldoen aan de vigerende milieukwaliteitsnormen. In het plangebied zal het bestaand gemengd rioleringsstelsel vervangen worden door een gescheiden rioleringsstelsel.	N	De toename van afvoer van afvalwater vanuit het plangebied zal gecompenseerd worden door het afkoppelen van het hemelwater.
Wijziging grondwaterkwantiteit	Met uitzondering van mogelijke bemaling tijdens de aanlegwerken wordt geen permanente impact op de grondwaterstand verwacht.	N	Er worden geen permanente effecten op de grondwaterstanden buiten het plangebied verwacht.

	IN HET PLANGEBIED 		NAAR EN VAN OMGEVING 		OP NETWERKEN 
	Het plangebied is al grotendeels bebouwd. Het plan voorziet conform de vigerende wetgeving meer ruimte voor infiltratie en buffering van hemelwater. Het plangebied is echter grotendeels niet infiltratiegevoelig. Ook vanwege de ligging naast de Leuvense Vaart, wordt niet verwacht dat het plan een relevante impact op de grondwaterstand zal hebben.				
Wijziging grondwaterkwaliteit	zie wijziging bodemkwaliteit	O	zie wijziging bodemkwaliteit	M	
BIODIVERSITEIT					
Ruimtebeslag	Het plan gaat gepaard met inname van natuurlijke vegetatie. Binnen het plangebied bevinden zich geen beschermde vegetaties, mogelijks wel waardevolle elementen. Het plan biedt mogelijkheden voor het versterken van de biodiversiteit in het plangebied.	M			
Versnippering				De bermen van het Kanaal Leuven - Dijle en de vallei van de Hanswijkbeek zijn lokaal van belang voor de migratie van soorten. Het plan wijzigt deze functie niet. Het plan voorziet kansen voor het versterken van het groen-blauw netwerk.	O
Eutrofiëring en verzuring	Binnen het plangebied bevinden zich geen beschermde natuurwaarden.	N	Toename van verbrandingsinstallaties en toename in verkeersbewegingen gaan gepaard met een toename in luchtmissies die kan leiden tot een toename van stikstof- en verzurende depositie met eutrofiëring en verzuring van kwetsbare vegetaties tot gevolg. Gezien de nabije ligging van de Dijlevallei (aangeduid als VEN-gebied) dient de impact hiervan onderzocht te worden.	O	
Wijziging van de (grond)waterstand	Niet van toepassing, zie discipline water	N	Niet van toepassing, zie discipline water	N	
Wijziging van de hydrologie van een oppervlaktewaterlichaam	Niet van toepassing, zie discipline water	N	Niet van toepassing, zie discipline water	N	
Verontreiniging	Binnen het plangebied bevinden zich geen beschermde natuurwaarden.	N	Niet van toepassing, zie discipline bodem en water	N	

	IN HET PLANGEBIED 	NAAR EN VAN OMGEVING 	OP NETWERKEN 			
Verstoring	De te behouden en nieuw te realiseren groenstructuren zullen een ecologische waarde ontwikkelen. In een stedelijke omgeving vormt lichtverstoring een belangrijk knelpunt voor fauna. Onderzocht moet worden of binnen het plangebied hieromtrent randvoorwaarden nodig zijn.	O	Nabij het plangebied bevinden zich geen beschermde natuurwaarden die een mogelijk effect van verstoring door geluid, licht of beweging kunnen ondervinden.	N		
LANDSCHAP						
Structuur- en relatiewijzigingen					Binnen het plangebied zijn geen waardevolle structuren meer aanwezig. Door de invulling van het gebied voor kantoren en wonen in plaats van milieubelastende industrieën (conform gewestplan) zal het gebied beter aansluiten op de omliggende verstedelijkte structuur. De relatie tussen het gebied en de kern van Mechelen (m.n. het station) zal versterken. Voor de aanleg van een jachthaven zal een inham in de Leuvense Vaart moeten worden gemaakt. Dit heeft een beperkte impact op de structuur van het kanaal.	O
Wijziging erfgoedwaarde – landschappelijk erfgoed	Binnen het plangebied komt geen landschappelijk erfgoed voor.	N	Het plan heeft geen indirect effect (contextverlies) op landschappelijk erfgoed in de omgeving van het plangebied.	N		
Wijziging erfgoedwaarde – bouwkundig erfgoed	Binnen het plangebied komt bouwkundig erfgoed voor.	O	Gezien de ligging in stedelijk gebied en de geplande functies wordt geen indirect effect (contextverlies) op bouwkundig erfgoed in de omgeving van het plangebied verwacht.	N		
Wijziging erfgoedwaarde – archeologisch erfgoed	Het gebied kan nagenoeg geheel als antropogeen verstoord worden beschouwd. Het plangebied heeft echter een zeker archeologisch potentieel, waardoor effecten niet volledig uitgesloten kunnen worden.	M	Niet van toepassing	N		
Wijziging perceptieve kenmerken			De herinrichting van het plangebied zal een impact hebben op de visuele kwaliteit van het gebied en biedt de mogelijkheid voor het realiseren van herkenningspunten.	O		
MENS – RUIMTE						
Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context	De ruimtelijke structuur binnen het plangebied zal ten gevolge van het plan wijzigen	O	Het plangebied maakt deel uit van het stedelijk weefsel van Mechelen.	O	Het project vormt een schakel in het stedelijk netwerk en in het verkeersnetwerk (zowel het netwerk van langzaam verkeer, openbaar vervoer, als gemotoriseerd verkeer)	O

	IN HET PLANGEBIED 		NAAR EN VAN OMGEVING 		OP NETWERKEN 	
Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit	Het ruimtegebruik binnen het plangebied wordt diverser en meervoudig.	O	Door ter hoogte van het plangebied te verdichten, neemt de druk op de open ruimte elders af.	O		
Ruimtebeleving	De herinrichting van het plangebied zal een impact hebben op de leesbaarheid van het gebied	O				
MENS – GEZONDHEID						
Gezondheidsimpact tgv luchtverontreiniging	Onderzocht moet worden of ten gevolge van de aanwezige luchtkwaliteit er randvoorwaarden aan nieuwe functies gesteld moeten worden.	O	Toename van verbrandingsinstallatie en toename in verkeersbewegingen gaan gepaard met een toename in luchtmissies.	O		
Gezondheidsimpact tgv geluidshinder	Onderzocht moet worden of ten gevolge van de aanwezige geluidsklimaat er randvoorwaarden aan nieuwe functies gesteld moeten worden.	O	Toename in verkeersbewegingen gaan gepaard met een toename van geluidemissies.	O		
Gezondheidsimpact tgv verontreinigingen	Het plangebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van verontreinigingen. De impact hiervan op de nieuwe functies moet onderzocht worden	O	Het plan gaat niet gepaard met een risico voor verontreinigingen naar de omgeving.	N		
Gezondheidsimpact tgv overige vormen van hinder	Hoogbouw kan gepaard gaan met hinder ten gevolge van schaduw en wind. Bij het ontwerp is wel reeds rekening gehouden met deze aspecten. Onderzocht moet worden of hieromtrent voldoende randvoorwaarden in het RUP ingeschreven worden	O	Er zijn geen elementen in het plan die aanleiding geven tot andere vormen van hinder (geurhinder, lichthinder, schaduw, wind ...) naar de omgeving.	N		
Externe veiligheid – risico installaties	Het plan voorziet geen Seveso-inrichtingen	N	In de omgeving zijn geen Seveso-inrichtingen of risico-leidingen aanwezig	N		
Sociaal veiligheidsgevoel	De aanwezigheid van mensen, het overzicht op de terreinen, ... wijzigt	O	Het aantal passanten, het overzicht op de terreinen, ... wijzigt	O		

1.7. Effectbeoordeling en significantiekader

Per discipline wordt een overzicht gegeven van de verwachte milieueffecten die in het referentiejaar potentieel kunnen optreden ten gevolge van de realisatie van het plan. Zoals aangegeven bij de referentiesituatie zullen deze effecten beoordeeld worden ten opzichte van twee verschillende referentiesituaties. Daarbij worden de milieueffecten beschreven van de verschillende planingrepen, zoals beschreven in paragraaf 1.1.3.

Voor de beoordeling van de effecten wordt in alle disciplines gebruik gemaakt van een zevendelige schaal, om de impact van het plan te beoordelen:

- 3 / +3: aanzienlijk negatief / positief
- 2 / +2: negatief / positief
- 1 / +1: beperkt negatief / positief
- 0: verwaarloosbaar of geen effect

De significantie wordt bepaald op basis van expert judgement aan de hand van de criteria “kwetsbaarheid/waarde”, “omvang” en “duur/waarschijnlijkheid”.

1.8. Onderzoeksmethodologie per discipline

1.8.1. Discipline Mobiliteit

Methodiek beschrijving referentiesituatie

In de omgeving van het plangebied zijn er een aantal structurele ruimtelijke en verkeerskundige wijzigingen gepland. De impact van deze plannen en projecten is significant. Gezien de complexiteit van de verkeersstructuur in de ruime omgeving is de inzet van een verkeersmodel sterk aangewezen. Het ligt het meest voor de hand om het provinciaal verkeersmodel van Antwerpen (versie 3.7.1) te hanteren. Met dit model wordt de feitelijke en de planologische referentiesituatie, rekening houdend met autonome ontwikkelingen, gemodelleerd.

De opbouw van de feitelijke referentiesituatie heeft tot doel om aan de hand van bestaand materiaal (bedrijfsvervoerplan, mobiliteitsschetsen, ...) een algemeen beeld te schetsen van de verkeerssituatie die zich ter hoogte van het studiegebied voordoet, maar ook meer specifiek de actuele verkeersrelaties, verkeersintensiteiten en verkeersknelpunten in de omgeving van het plangebied te analyseren en interpreteren. Dit wordt nagegaan op basis van de output van het verkeersmodel in het referentiejaar. In dat verkeersmodel worden alle autonome ontwikkelingen, inclusief de stadsontwikkelingen zoals weergegeven in Tabel 1-2: Autonome ontwikkelingen in referentietoestand, opgenomen.

Het bereikbaarheidsprofiel beschrijft het geheel van bestaande faciliteiten om de site te bereiken te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer en met de auto. Er wordt uitgegaan van het STOP-principe. Telkens is er naast een algemene beschrijving ook specifiek aandacht voor bestaande knelpunten, wat ook toelaat van later in de effectbeschrijving aan te geven of de situatie hieromtrent verbetert dan wel verslechtert.

Het mobiliteitsprofiel geeft de vraag naar mobiliteit weer die gegenereerd wordt door de aanwezige activiteiten. Op basis van de aantallen, herkomst en bestemming van de bewoners, werknemers en bezoekers van het huidige plangebied wordt onderzocht hoe de huidige gebruikers van het gebied zich gedragen. Dit profiel wordt (waar nodig aangepast) nadien toegepast op de nieuwe situatie om de toekomstige mobiliteitsvraag in beeld te krijgen.

Methodiek beschrijving geplande situatie

De situatie met plan en de te onderzoeken relevante ontwikkelingsscenario's worden gemodelleerd met behulp van een uitsnede van het provinciaal verkeersmodel. Voor de geplande situatie wordt, gezien de ligging nabij het station, uitgegaan van een duurzame modal-split die gediversifieerd is volgens de functies, met een aandeel van 20-46% autoverkeer (zie §2.4.4).

Methodiek effectvoorspelling en -beoordeling

Er zal worden nagegaan wat de tijdelijke en permanente effecten zijn op de verkeerssituatie in het studiegebied en dit voor de diverse vervoersmodi. De impact op het verkeer en de kansen om de verkeerssituatie te verbeteren worden ingeschat.

Volgende effectgroepen zullen worden meegenomen voor verder onderzoek:

- Functioneren verkeerssystemen:
 - Gemotoriseerd verkeer: er wordt nagegaan in welke mate het plan verkeer genereert en in welke mate dit een mogelijke impact heeft op de doorstroming. Daarnaast voorziet het plan wijzigingen in de interne ontsluiting.
 - Openbaar vervoer: het plan voorziet wijzigingen aan het openbaar vervoersnetwerk.
 - Fietzers: het plan voorziet wijzigingen aan het fietsersnetwerk.
 - Voetgangers: het plan voorziet wijzigingen aan het voetgangersnetwerk.
- Verkeersleefbaarheid: wijziging van verkeersstromen en -infrastructuur kunnen leiden tot een wijziging van de verkeersveiligheid, -oversteekbaarheid,

Tabel 1-6: Beoordelingskader voor de discipline Mobiliteit

Effect		criterium	Methode van effectbeoordeling	Toetsingskader
Functioneren verkeerssystemen	Gemotoriseerd verkeer	De verkeersstroming wordt bepaald door de mate waarin de verkeersstructuur zijn verschillende functies kan vervullen	Kwantitatieve analyse van de intensiteiten wegverkeer op wegsegmenten Kwantitatieve analyse van de verzadigingsgraad kruispunten Kwalitatieve analyse van voorzieningen voor autoverkeer en impact op het autonetwerk	Expert judgement
		Voor de interne bereikbaarheid van het gemotoriseerd personenverkeer is de parkeerstrategie van belang	Kwantitatieve beoordeling van de parkeervraag vs het parkeeraanbod	Expert judgement
	Openbaar vervoer	De openbaar vervoersrelaties worden in het bijzonder beïnvloed door de routing van het OV en door de frequentie van deze lijnen	Gecombineerd kwalitatieve en kwantitatieve beoordeling van de routing en de doorstroming.	Expert judgement
	Fietzers	De relaties tbv fietsers worden voornamelijk bepaald door de ligging en de kwaliteit van de voorzieningen. Onder kwaliteit spelen de aspecten verkeersveiligheid en barrièrewerking een grote rol.	Kwalitatieve analyse van voorzieningen voor fietsers en impact op het fietsroutenetwerk	Expert judgement
	Voetgangers	De relaties tbv voetgangers worden voornamelijk bepaald door de ligging en de kwaliteit van de voorzieningen	Kwalitatieve analyse van de voorzieningen voor voetgangers	Expert judgement

Effect	Criterium	Methode van effectbeoordeling	Toetsingskader
Verkeersleefbaarheid (intern en extern)	Wordt bepaald door de routing van (sluip)verkeer in relatie tot de ligging van woongebieden	Beoordeling van de omvang van het verkeer in relatie tot de omvang van de woongebieden, de wegcategorisering en de uitrusting van de weg	Expert judgement

1.8.2. Discipline Geluid en Trillingen

Methodiek beschrijving referentiesituatie

Door het gebied (de site) om te vormen tot een gebied met onder meer hoogwaardig wonen krijgt het een geluidsgevoelige bestemming. Nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen worden steeds in een bestaande geluidsomgeving opgenomen. Het is van belang om na te gaan of de geluidsomgeving in de referentiesituatie aanleiding kan geven tot negatieve milieueffecten (hinder/rustverstoring) op de vooropgestelde invulling in het plangebied. Om een afweging mogelijk te maken wordt de huidige omgeving geïnventariseerd.

Momenteel wordt het omgevingslawaai aan de omliggende woningen tot het plangebied hoofdzakelijk bepaald door het wegverkeer op de Leuvensesteenweg (N26) en de N1 en het spoorwegverkeer op de spoorwegbundel ter hoogte van het studiegebied.

In 2017 zijn in het plangebied geluidsmetingen uitgevoerd. Er wordt verondersteld dat deze representatief zijn voor het plangebied zelf (zie §4.2.1). Deze worden aangevuld met geluidsmetingen aan ontsluitingswegen buiten het plangebied waarvoor een relevante geluidsimpact als gevolg van het plan wordt verwacht, meer bepaald een specifieke intensiteitswijziging van minstens 20% in pae's (≥ 1 dB) ten opzichte van de referentiesituatie. Analyse van de resultaten van de voorstudie geeft aan dat relevante geluidseffecten zich beperken tot enkel de bestaande woningen (binnen het plangebied) langs de toegangsweg aan de Motstraat, nabij de Leuvensesteenweg. Hier wordt een bijkomend meetpunt voorzien. Langs de overige invalswegen worden intensiteitsverschillen van minder dan 20% verwacht, hetgeen aanleiding geeft tot een verwaarloosbaar geluidseffect.

De meetwaarden zijn een maat voor de heersende geluidsbelasting veroorzaakt door de diverse bronnen zoals verkeer (spoor, weg en vliegtuig), recreatieve-, industriële en woonactiviteiten.

Bij de analyse van de meetdata wordt nagegaan in hoeverre de milieukwaliteit (omgevingsgeluid) in de huidige omgeving beter of slechter is dan de leefbaarheidscriteria. Als criterium voor de kwalificatie van de leefkwaliteit op een gegeven plaats wordt er gebruik gemaakt van de milieukwaliteitsnormen van Vlare II in functie van de ligging van het meetpunt volgens het gewestplan. Als criterium voor geluidshinder door het verkeerslawaai wordt er gebruik gemaakt van de gedifferentieerde referentiewaarden voor verkeerslawaai (opgenomen in het geactualiseerde MER richtlijnenboek voor de discipline geluid en trillingen uit 2008).

Methodiek beschrijving geplande situatie

De bestaande geluidstoestand wordt opgenomen in een model. Deze worden aangevuld met de geluidsbronnen van het plan; met name de verwachte toename van het wegverkeer.

Methodiek effectvoorspelling en -beoordeling

Tijdens de exploitatiefase kunnen geluidsimpacten ten opzichte van de referentiesituatie optreden als gevolg van directe of indirecte wijzigingen door de geplande ontwikkelingen. Er wordt nagegaan in hoeverre woonclusters en andere kwetsbare receptoren mogelijk worden blootgesteld aan verhoogde

geluidsniveaus ten gevolge van de geplande ontwikkelingen. Het voorgesteld programma is van dien aard dat de veroorzaakte geluidsbelasting ten aanzien van zijn omgeving beperkt is tot enkel de afgeleide hinder door de verkeersgeneratie. Namelijk, door de ontsluiting van het plangebied kunnen geluidseffecten ten aanzien van omwonenden (of andere geluidsgevoelige functies) zich voordoen. De omvang van het studiegebied wordt bepaald door de wegsegmenten, gerelateerd aan de ontwikkeling van het plangebied, waar de mobiliteit significant wijzigt als gevolg van het plan.

Daarnaast wordt ook de invloed van de omgeving (omliggende geluidsbronnen) op de nieuwe geluidsgevoelige functies in het plangebied onderzocht.

Alle vermelde elementen worden door de deskundige samengebracht om tot een milieueffectbeoordeling te komen

Tabel 1-7: Beoordelingskader discipline geluid en trillingen

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Geluidshinder omwonenden (extern/buiten plangebied)	Impact wegverkeer op het huidige geluidsklimaat	Wijziging geluidsklimaat berekenen a.d.h.v. het rekenmodel verkeerslawaaï. Basisgegevens: intensiteiten (per beoordelingsperiode), type voertuigen, rijsnelheid, voorziene rijwegen en hun wegdektype	Leefbaarheidscriteria ter beheersing van geluidshinder en slaapverstoring (bv. gedifferentieerde referentiewaarden voor wegverkeerslawaaï ter bescherming van de bevolking tegen (overmatige) geluidshinder en slaapverstoring)
Geluidshinder bewoners (intern/binnen plangebied)	Impact geluidsklimaat op geplande functies	Inpasbaarheid geplande functies in toekomstig geluidsklimaat onderzoeken	Wijziging in geluidsbelasting t.o.v. de referentiesituatie.

1.8.3. Discipline Lucht

Methodiek beschrijving actuele toestand en referentiesituatie

De actuele luchtkwaliteit in het studiegebied wordt bepaald door:

- Achtergrondconcentraties
- Impact verkeer
- Impact gebouwverwarming
- Impact emissies bedrijven

Deze elementen worden bij de beoordeling van de actuele situatie in kaart gebracht op basis van beschikbare gegevens. De manier waarop wordt hierna toegelicht.

Vastlegging potentieel relevante parameters:

Dit zijn enerzijds de componenten die door het wegverkeer geëmitteerd worden (vnl. de verbrandingscomponenten zoals CO, NO_x, SO₂, fijn stof, VOS, ...), de emissies van gebouwverwarming (vnl. de verbrandingscomponenten zoals CO, NO_x, SO₂ en fijn stof), en de emissies van bedrijven in en nabij het plangebied, zoals bv. de herstellplaats van de NMBS (voor zover ze een rechtstreekse invloed op de luchtkwaliteit in het studiegebied kunnen veroorzaken). De aard van de emissies kan hierbij enkel tijdens de uitvoering van de studie in kaart gebracht worden.

Voor de minder relevante parameters (bvb. CO, SO₂), waarvoor momenteel ruimschoots aan de immissiegrenswaarden voldaan wordt, en waarvoor in de toekomst evenmin problemen verwacht worden (gezien de te verwachten verbetering van de kwaliteit van de verbrandingsgassen, en waarvoor geen

toekomstige strengere grenswaarden opgelegd zijn), en voor de andere niet modelmatig te beoordelen parameters (zoals VOS, PAK's), wordt een kwalitatieve beoordeling opgenomen.

Beschrijving van de bestaande situatie en de referentiesituatie:

Voor de beschrijving van de plaatselijke luchtkwaliteit wordt uitgegaan van

- de interpolatiekaarten opgemaakt door VMM
- verkeersintensiteiten op de belangrijkste verkeersassen (op basis van bestaande verkeerstellingen)
- de achtergrondconcentraties opgenomen in het model CAR-Vlaanderen
- de achtergrondconcentraties opgenomen in het model IFDM-traffic
- eventuele beschikbare resultaten van het VMM meetnet luchtverontreiniging, statistische gegevens m.b.t. aanwezige en omliggende bewoning (aspect gebouwverwarming)
- bedrijven aanwezig in de onmiddellijke omgeving van het plangebied

Er wordt daarnaast nagegaan in hoever bepaalde instanties/instellingen specifieke studies hebben uitgevoerd m.b.t. de plaatselijke luchtverontreiniging (bvb meetcampagnes uitgevoerd door of in opdracht van Dept. Omgeving afdeling milieu-inspectie, ...), uiteraard voor zover deze resultaten ter beschikking gesteld kunnen worden.

Ten aanzien van de huidige luchtkwaliteit kan gesteld worden dat deze lokaal in belangrijke mate beïnvloed wordt door de uitlaatgassen van voertuigen. In de winterperiode zal eveneens de gebouwverwarming van de in het studiegebied liggende entiteiten (kantoren, woningen, ...) een invloed op de plaatselijke luchtkwaliteit hebben. De impact hiervan zit in feite vervat in de modelkaarten van VMM.

Teneinde de impact van het verkeer ter hoogte van bebouwing te kunnen inschatten worden voor de straten waar de belangrijkste wijzigingen te verwachten zijn, impactberekeningen uitgevoerd m.b.v. het CAR-Vlaanderen model. Voor het volledige studiegebied worden tevens berekeningen voorzien met IFDM-traffic. De hierna vermelde methodiek wordt hierbij toegepast:

- Opmaak inventaris van belangrijkste/meest relevante verkeerswegen in het plangebied;
- Op basis van de verkeersintensiteiten wordt m.b.v. hoger vermelde modellen de plaatselijke luchtkwaliteit berekend. Met de berekeningen uitgevoerd met CAR-Vlaanderen kan ook de impact van het verkeer op de plaatselijke luchtkwaliteit thv bebouwing afgeleid worden (hierbij wordt de bijdrage boven de achtergrondconcentratie berekend), en dit zowel voor de huidige (2020), als voor de referentiesituatie (in 2025). De berekeningen met IFDM-traffic laten toe om de luchtkwaliteit thv niet bebouwde locaties en thv tunnelmonden en bruggen te beoordelen.
- Rekening houdend met de achtergrondconcentraties en emissiefactoren 2020, wordt op basis van de modelberekeningen de huidige concentraties in het studiegebied beoordeeld.
- Rekening houdend met de achtergrondconcentraties en emissiefactoren 2025 worden de toekomstige concentraties zonder realisatie van het plan (referentie situatie) in het studiegebied beoordeeld.

De impact van de **gebouwverwarming** voor de actuele en referentie situatie zit in principe vervat in de modelmatig aanwezige achtergrondconcentraties. Hieromtrent zijn dan ook geen specifieke berekeningen nodig.

Indien de aard en grootte van de emissies van **bedrijven** gekend is, waarbij een inschatting van de emissies kwantitatief mogelijk wordt, zal ook deze impact m.b.v. modelleringen doorgerekend worden. Indien deze gegevens niet gekend zijn wordt voornamelijk aandacht besteed aan een kwalitatieve inschatting van de emissies/effecten.

Rekening houdend met de te verwachten emissieniveaus, in combinatie met de huidige en toekomstige luchtkwaliteitsdoelstellingen, worden de parameters vastgelegd welke meer in detail onderzocht worden.

Rekening houdend met de huidige kennis wordt dan ook uitgebreid aandacht besteed aan de modellering van de verkeeremissies van de parameters NO₂ en PM₁₀, PM_{2,5} en EC. Dit zijn de parameters die op basis van modelberekeningen verkeer kunnen gekwantificeerd worden. Er wordt in detail ingezoomd op die specifieke locaties waar ten gevolge van de realisatie van het plan grote veranderingen te verwachten zijn.

Bij de beoordeling van de referentie situatie wordt nagegaan in hoever de te verwachten luchtkwaliteit nog ruimte biedt voor extra emissies in het onderzoeksgebied, zonder de luchtkwaliteitsdoelstellingen in het gedrang te brengen.

Methodiek beschrijving geplande situatie, effectvoorspelling en -beoordeling

De belangrijkste bronnen van luchtmissies tijdens de exploitatie in de geplande situatie zijn:

- Verkeeremissies op de wegen van en naar het plangebied
- Lokale gebouwverwarming

Voor het volledige studiegebied worden de cumulatieve effecten in kaart gebracht.

De impact na realisatie wordt vergeleken met de feitelijke referentiesituatie en met de planologische referentiesituatie. Rekening houdend met de te verwachten toekomstige achtergrondconcentraties wordt een toetsing uitgevoerd t.o.v. de luchtkwaliteitsdoelstellingen. Op een analoge manier als voor de feitelijke en planologische referentiesituatie worden berekeningen uitgevoerd voor de geplande situatie.

Bij het kwantitatief vastleggen van de te verwachten emissies wordt rekening gehouden met gekende emissiefactoren, en voor de referentiesituaties met de prognoses inzake toekomstige emissiefactoren, en dit zowel op het vlak van verwarming als vervoer.

Voor verwarming wordt de impact beoordeeld op basis van enerzijds de vloeroppervlakten en mogelijke keuzes van type verwarming. Naargelang het type verwarming treden hierbij al of niet emissies op van verbrandingsparameters. Gezien de strenge eisen die in de toekomst gesteld worden mbt isolatie, winddichtheid, energieprestaties,.... , kan er wel vanuit gegaan worden dat zelfs bij gebruik van fossiele brandstoffen (bvb. als back-up systeem) de grootte van deze emissies zeer beperkt zullen zijn. Gekoppeld aan de emissiehoogte zal de lokale impact dan sowieso quasi verwaarloosbaar zijn. Beknopte behandeling van dit aspect wordt dan ook voldoende geacht.

Ten aanzien van verkeer wordt een meer relevante impact verwacht, zodat dit ook in detail zal beoordeeld worden.

Op basis van prognoses inzake achtergrondconcentraties, toekomstige emissiekengetallen en verkeersprognoses, worden de emissies in de geplande situatie en de impact op de plaatselijke luchtkwaliteit berekend. Hierbij wordt de situatie 2025 beoordeeld (op basis van verkeersmodel 2030). Voor deze beoordeling van de impact van het verkeer in de geplande situatie wordt volgende methodiek toegepast:

- Er wordt in eerste instantie een globale impactberekening voorzien met behulp van het model IFDM-traffic. Met dit model kan een uitspraak gedaan worden ten aanzien van de impact van het verkeer ter hoogte van de niet bebouwde omgeving (of locaties waarbij de gebouwen zich op grotere afstand van de weg bevinden), en ter hoogte van de tunnelmonden. Dit model laat ook toe om de emissieniveaus van het verkeer te beoordelen. Deze impactberekeningen worden uitgevoerd uitgaande van de mobiliteitsgegevens aangeleverd door de deskundige mobiliteit. Met behulp van de berekeningen met IFDM-traffic kan, uitgaande van verschilberekeningen van de jaargemiddelde NO₂ tussen plan- en referentiesituatie ook nagegaan worden langs welke (bebouwde) segmenten een relevante impact kan optreden.

- Voor de relevant geachte wegsegmenten met bebouwing wordt de luchtkwaliteit na realisatie van het plan berekend met het model CAR-Vlaanderen.
- De berekende impactbijdragen van het plan (verschil plan min referentie) worden beoordeeld tov de grenswaarden en/of beoordelingswaarden. De plaatselijke luchtkwaliteit wordt hierbij getoetst aan de wettelijk opgelegde luchtkwaliteitsdoelstellingen en voor die parameters waarvoor geen wettelijke bepalingen vastliggen wordt gerefereerd naar internationale doelstellingen (WHO-waarden, Nederlandse MTR-waarden (maximale toelaatbare risicowaarden), ...), welke dienen beschouwd te worden als richtwaarden.
- De resultaten bekomen met IFDM-traffic worden tevens op topografische kaarten voorgesteld.
- Op basis van een evaluatie van achtergrondwaarden en emissiefactoren van 2025 en 2030 wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd, en wordt tevens afgeleid welke impact er kan optreden bij een gedeeltelijke invulling van het plan in 2025/2030.

De relevante wegen/wegsegmenten worden afzonderlijk beoordeeld. Hierbij kunnen er per wegsegment verschillende scores toegekend worden naargelang de parameter. De berekende bijdragen worden gerelateerd aan de luchtkwaliteitsdoelstellingen en beoordeeld conform het richtlijnenkader in het Richtlijnenboek-Lucht. Er wordt geen rekening gehouden met de aanwezige bewoning, de relevantie van het gebied waarin deze hoogste bijdragen voorkomen, aanwezigheid van gevoelige bevolkingsgroepen, Deze aspecten worden immers onderzocht bij de discipline mens-gezondheid.

Tabel 1-8: Beoordelingscriteria voor de discipline lucht

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Wijziging in immissiebijdrage en resulterende luchtkwaliteit ter hoogte van woonstraten	Immissiebijdrage NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2.5} en EC (µg/m ³)	Wijziging luchtkwaliteit berekenen a.d.h.v. modellen	Luchtkwaliteitsnormen EU-richtlijn 2008/50/EG Specifieke luchtkwaliteitsdoelstellingen en richtwaarden
Luchtkwaliteit plangebied	Impact luchtkwaliteit op geplande functies	Kwantitatieve analyse van de inpasbaarheid van de geplande functies in toekomstig luchtkwaliteit	Experten oordeel

Voor de discipline Biodiversiteit wordt de wijziging in stikstofdepositie ten gevolge van het plan kwalitatief onderzocht op basis van enerzijds de grootte van de Nox emissies en anderzijds de berekende impact inzake NO₂. De beoordeling van dit effect gebeurt in de discipline Biodiversiteit.

Indien de realisatie van het plan zou leiden tot (extra) overschrijdingen van grenswaarden is het uiteraard essentieel dat milderende maatregelen geformuleerd worden. Het spreekt vanzelf dat milderende maatregelen meer dwingend is bij overschrijdingen van grenswaarden dan wanneer een specifieke beoordelingswaarde opgenomen in het Richtlijnenboek Lucht overschreden wordt, zonder dat hierbij een grenswaarde overschreden wordt.

Gezien het optreden van overschrijdingen vaak mee bepaald wordt door verhoogde achtergrondconcentraties kan aangegeven worden dat flankerende maatregelen, die losgekoppeld kunnen zijn van het plan, noodzakelijk kunnen blijken. Indien relevant wordt een aanzet gegeven ten aanzien van dergelijke maatregelen.

1.8.4. Discipline Bodem

Methodiek beschrijving referentiesituatie

Binnen de discipline Bodem worden de komende jaren geen grote wijzigingen verwacht, zodat voor het plangebied de huidige toestand (2020) als de feitelijke referentiesituatie wordt beschouwd. In de planologische referentiesituatie gaan we uit van de invulling van het plangebied conform de huidige juridische bestemming en wordt bekeken voor welke kenmerken van het bodemsysteem dit relevante wijzigingen kan inhouden. In het verleden werden reeds een hele reeks milieu hygiënische bodemonderzoeken uitgevoerd in het plangebied en haar onmiddellijke omgeving. Verschillende hiervan hebben geleid tot verdere studie en effectieve saneringswerken, al dan niet met een langdurige monitoring en periodieke rapportage. In de planologische referentie situatie gaan we ervanuit dat in functie van de invulling van het plangebied de nodige saneringswerken uitgevoerd zullen zijn.

Voor het beschrijven van de referentiesituatie (bodemgesteldheid, bodemkwaliteit, geologie...) zal gebruik gemaakt worden van o.a.:

- Digitaal Terrein Model II van het Nationaal Geografisch Instituut
- Bodemkaart van België voor de beschrijving van de bodemtypes
- Geologische kaart van België
- Databank Ondergrond Vlaanderen (<http://dov.vlaanderen.be>) waar informatie omtrent boringen en sonderingen wordt geraadpleegd
- Topografische kaarten en orthofoto's om het huidige bodemgebruik in het plangebied na te gaan
- OVAM-databank met locatie van uitgevoerde bodemonderzoeken en informatie m.b.t. percelen opgenomen in het register van verontreinigde gronden (voor de percelen binnen het plangebied, en eveneens in de directe omgeving)

Methodiek beschrijving geplande situatie

Het plangebied kan pas ontwikkelen als de nodige saneringswerken uitgevoerd zijn. Dus net zoals in de planologische referentiesituatie, gaan we er in de geplande situatie ervanuit dat binnen het plangebied de nodige saneringswerken uitgevoerd zullen zijn.

Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek, zoals aangegeven in de ingreepeffect-matrix:

- Bodemkwaliteit: er zal onderzocht worden wat de impact is van het plan op de bodemkwaliteit van het plangebied en de aanpalende percelen.

Tabel 1-9: Beoordelingscriteria voor de discipline bodem

Effecten	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Bodemkwaliteit	Interferentie met verontreinigde locaties met risico op (verspreiding van) bodemverontreiniging. Toe- of afname van verontreinigingsbronnen.	Kwalitatieve bespreking en situering op kaart	Bodemkwaliteits-normen (Vlarem, Vlarebo, EU richtlijnen, buurlanden)

1.8.5. Discipline Water

Methodiek beschrijving referentiesituatie

Binnen de discipline Water worden de komende jaren geen grote wijzigingen verwacht, dus kan voor het plangebied de huidige toestand (2020) als feitelijke referentiesituatie worden beschouwd. In de planologische referentiesituatie gaan we uit van de invulling van het plangebied conform de huidige juridische bestemming en wordt bekeken voor welke kenmerken van het watersysteem dit relevante wijzigingen kan inhouden. In de planologische toestand gaan we ervanuit dat in functie van de invulling van het plangebied de nodige saneringswerken uitgevoerd zullen zijn.

Voor het verkrijgen van inzicht in het watersysteem wordt beroep gedaan op gegevens uit officiële databanken en daarvan afgeleid kaartmateriaal, voorstudies opgemaakt in het kader van voorliggend plan, algemene literatuur en een terreinbezoek. Relevante informatiebronnen zijn:

- VHA (Vlaamse Hydrografische Atlas met informatie over de algemene karakteristieken van de waterlopen en de categorisering, over de structuurkenmerken en ecologische waarde)
- DOV (Databank ondergrond Vlaanderen met informatie over grondwaterwinningen, grondwaterstanden, hydrogeologische opbouw)
- Grondwaterkwetsbaarheidskaart Vlaanderen
- Overstromingskaarten (ROG, NOG), watertoetsloket
- Bekken- en deelbekkenbeheerplan
- VMM waterkwaliteitsdatabank
- Zoneringsplannen (VMM)
- OVAM-databank bodemonderzoeken (grondwater-component - zie hierboven bij de discipline Bodem)

Op basis van deze informatie wordt een beschrijving gegeven van de hydrogeologie, de grondwaterkwaliteit, de hydrografie, en afwatering van het gebied en de oppervlaktewaterkwaliteit.

Methodiek beschrijving geplande situatie

Het plangebied kan pas ontwikkelen als de nodige saneringswerken uitgevoerd zijn. Dus net zoals in de planologische referentiesituatie, gaan we er in de geplande situatie ervanuit dat binnen het plangebied de nodige saneringswerken uitgevoerd zullen zijn.

Het plan voorziet, conform de vigerende wetgeving, infiltratie en/of buffervoorzieningen. De toekomstige hemelwaterafvoer van het voorliggend plan zal in beeld worden gebracht.

Methodiek effectvoorspelling en –beoordeling

Op basis van de ingreep-effectmatrix worden volgende effecten relevant voor verder onderzoek geacht:

- Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit: wijziging afvoergedrag oppervlaktewater: het plan kan aanleiding geven tot een versnelde afvoer van water t.g.v. bijkomende verhardingen. Het

plangebied is daarnaast deels in mogelijk overstromingsgevoelig gebied gelegen. Inname van deze gebieden kunnen voor extra problemen zorgen.

- Wijziging grondwaterkwaliteit: deze effectgroep wordt samen met wijziging bodemkwaliteit besproken. Er zal met name onderzocht worden wat de impact is van het plan op de grondwaterkwaliteit van het plangebied en mogelijks de directe omgeving
- Klimaatadaptatie met betrekking tot wateraspecten: wat is de impact van toenemende neerslagintensiteiten, droogte, ... op het plan. Is het plan voldoende klimaatbestendig?

De geplande situatie wordt op beschrijvende of becijferde manier voorgesteld, waar nodig verduidelijkt met figuren en kaarten. De resultaten worden getoetst aan de van toepassing zijnde wetgeving, in dit geval voornamelijk Vlare I en II, wet op de bescherming van oppervlaktewateren, grondwaterdecreet, decreet integraal waterbeleid en uitvoeringsbesluit.

Tabel 1-10: Beoordelingskader voor de discipline water

Effecten	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Wijziging oppervlaktewaterkwantiteit			
Afvoergedrag water	Wijziging in hydrologische kenmerken van waterlopen (waterstand, debiet, ...)	Kwalitatieve bespreking o.b.v. de wijziging van de hydrologische kenmerken van de betrokken waterlopen Er wordt geen oppervlaktewatermodellering uitgevoerd.	Vergelijking met huidig hydrologisch gedrag van waterlopen
Waterberging	Interferentie met mogelijk of effectief overstromingsgevoelig gebied	Kwalitatieve bespreking en situering op kaart	Vergelijking met huidig waterbergend vermogen
Impact op grondwaterkwaliteit*	Interferentie met verontreinigde locaties met risico op (verspreiding van) grondwaterverontreiniging. Toe- of afname van verontreinigingsbronnen.	Kwalitatieve bespreking en situering op kaart	Grondwaterkwaliteitsnormen en -doelstellingen Bodemkwaliteitsnormen voor grondwater (Vlare, Vlarebo), Expert judgement

* Zal samen met wijziging bodemkwaliteit besproken worden binnen de discipline bodem

1.8.6. Discipline Biodiversiteit

Methodiek beschrijving referentiesituatie

De rapportering over de referentiesituatie wordt maximaal gericht op die kenmerken van het biotisch milieu waarvoor een wijziging verwacht wordt. De huidige biologische toestand van het plangebied zal beschreven en gewaardeerd worden. Hiertoe worden volgende elementen besproken:

- Globale ecologische structuur van het studiegebied, met specifieke aandacht voor de ecotopen van de door het plan beïnvloede biologisch waardevolle gebieden;
- Beoordeling van de aanwezige natuurwaarden naar kwetsbaarheid. Er kan een evaluatie gemaakt worden van de waarde en de kwetsbaarheid van de aanwezige natuur aan de hand van:
 - zeldzaamheid, diversiteit van de voorkomende soorten;
 - gevoeligheden voor standplaatswijzigingen;
 - grond- en oppervlaktewaterafhankelijkheid van de aanwezige vegetatie;
 - verstoringsgevoeligheid van fauna;
 - graad van menselijke beïnvloeding op de ecotopen (natuurlijkheid);
 - mogelijkheden tot vervanging, etc.

Hiertoe wordt onder meer gebruik gemaakt van bestaand kaartmateriaal zoals bv. de biologische waarderingskaart, de habitatkaart en de kwetsbaarheidskaarten. Deze kwetsbaarheidskaarten zijn in de

eerste plaats signaalkaarten. Ze geven ruimtelijk aan waar door een ingreep mogelijk negatieve effecten te verwachten zijn. Vooraf zal hiertoe, onder meer op basis van een terreinbezoek, een screening gebeuren van het nut, de detailgraad en het voldoende up-to-date zijn van deze bestaande kwetsbaarheidskaarten. Daarnaast worden ook de vrij beschikbare verspreidingsgegevens geraadpleegd en zal een terreinbezoek worden uitgevoerd om onder meer de biologische waarderingskaart te verifiëren.

Vanuit een eerste screening van het plangebied en omgeving is het nu reeds duidelijk dat de biologische waarde van het plangebied beperkt is. Plaatselijk zijn er groenelementen die mogelijks een biologische waarde hebben, waaronder een linderij. Grenzend aan de oostzijde van het plangebied komt een biologisch waardevol bos voor (Bos van Loos). Uitlopers van dit bos bevinden zich in het voorliggend plangebied

Methodiek beschrijving geplande situatie

Ten gevolge van het voorliggende plan zullen lokaal kansen gecreëerd worden voor biodiversiteit, voornamelijk gekoppeld aan de herwaardering van de groen-blauwe structuur in het gebied. Anderzijds kunnen mogelijks ook plaatselijk waardevolle elementen verdwijnen. Het voorliggend plan zal geanalyseerd worden op waar waardevolle elementen verdwijnen, en waar kansen voor biodiversiteit kunnen ontstaan en welke waarde dit zal kunnen hebben.

Methodiek effectvoorspelling en -beoordeling

De volgende effectgroepen worden op basis van de ingreepeffect-matrix verder onderzocht:

- Ruimtebeslag – ruimtewinst:
 - Toename/afname biotopen: er zal nagegaan worden wat de impact van het plan is op lokaal ruimtebeslag en lokale ruimtewinst binnen het plangebied.
 - Toename/afname leefgebieden: er zal worden nagegaan wat de impact is van het plan op de leefgebieden voor fauna en flora in het studiegebied.
- Versnippering: de impact op de samenhang van natuur(lijke) gebieden wordt onderzocht.
- Eutrofiëring en verzuring: de effecten van stikstof- en verzurende deposities ter hoogte van VEN-gebied wordt nagegaan.
- Verstoring door licht: er zal worden nagegaan wat de impact is van het plan op kwetsbare soorten

Tabel 1-11: Beoordelingskader voor de discipline biodiversiteit

Effecten	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Ruimtebeslag/ruimtewinst	Oppervlakte waardevol gebied (voor fauna en/of flora) dat zal verdwijnen of gecreëerd worden	GIS-analyse, terreinbezoek, oppervlakte waardevolle biotooptypes die rechtstreeks dreigen aangetast te worden ten gevolge van het plan of die gecreëerd worden dankzij het plan.	Beschermde vegetaties en soorten; biologisch waardevolle vegetaties Expert judgement
Versnippering	Aantal zones die gevoelig zijn voor versnippering en barrière-effecten. Impact inkrimping/uitbreiding migratie-, foerageer- en broedgebieden	Kwalitatieve evaluatie van de wijziging in migratiemogelijkheden en leefgebieden.	Beschermde vegetaties en soorten; biologisch waardevolle vegetaties Expert judgement
Eutrofiering en verzuring via lucht	Eutrofiërende en verzurende depositie (inschatting naar grootte-orde) ten opzichte van gevoelige vegetatie.	Evaluatie van de wijziging in ecologische kwaliteit op basis van resultaten discipline lucht	Beschermde vegetaties en soorten; biologisch waardevolle vegetaties Expert judgement

Effecten	Criterium	Methodiek	Toetsingskader
Verstoring door licht	Kwetsbare soorten die beïnvloed kunnen worden door rustverstoring	Evaluatie van de (wijziging in) ecologische kwaliteit	Beschermde vegetaties en soorten; biologisch waardevolle vegetaties Expert judgement

1.8.7. Discipline Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie

Methodiek beschrijving referentiesituatie

Informatie over de referentiesituatie voor de discipline zal geput worden uit de Landschapsatlas, de lijst van beschermde monumenten, cultuurhistorische landschappen, stads- en dorpsgezichten, de vastgestelde en wetenschappelijke inventarissen, de Centraal Archeologische Inventaris (CAI), structuurplannen en terreinbezoek.

Er wordt een terreinverkenning gepland waarin tevens de opmerkelijke landschapsvormende factoren en de huidige positieve en negatieve beeld dragers in het studiegebied zullen geïnventariseerd worden. Ook wordt gebruik gemaakt van zowel historisch als actueel kaartmateriaal om de historiek van het studiegebied na te gaan.

De opbouw van de bespreking van de referentiesituatie is als volgt:

- Algemene landschapsbeschrijving: dit bestaat uit een algemene geografische situering en een landschapskartering op verschillende schaalniveaus (macro, meso, micro).
- Het in kaart brengen, beschrijven en analyseren van de verschillende erfgoedwaarden:
 - De beschrijving van de erfgoedwaarde van het landschap gebeurt op basis van de nog aanwezige erfgoedelementen (zowel geopatrimonium als cultuurhistorische relictten). Vlak-, lijn- en puntrelictten kunnen worden onderscheiden. De beschrijving gebeurt op basis van terreinbezoek en een desktopstudie: er wordt een onderscheid gemaakt in beschermde, vastgestelde erfgoedrelictten en landschappelijk erfgoed elementen/ gehelen van de wetenschappelijke inventaris.
 - De beschrijving van het bouwkundig erfgoed gebeurt op basis van een desktopstudie. Er wordt een onderscheid gemaakt in beschermde, vastgestelde erfgoedrelictten en landschappelijk erfgoed elementen/ gehelen van de wetenschappelijke inventaris. Er wordt nagegaan of alle waardevolle elementen nog aanwezig zullen zijn in de referentiesituatie.
 - Wat betreft het archeologisch erfgoed wordt in de referentiesituatie eerst een inventaris gegeven van de gekende archeologische waarden in het studiegebied. Deze beschrijving vindt plaats door een systematische inventarisatie van informatie uit verschillende bronnen (de Centrale Archeologische Inventaris, informatie van amateur-archeologen en andere lokaal actieve historici, informatie uit lokale databanken en archieven, heemkundige kringen, ...)
- De perceptieve kenmerken / belevingswaarde zijn een belangrijk aandachtspunt binnen de discipline landschap:
 - Kwalitatieve bespreking huidige visuele beleving en kwaliteiten binnen het plangebied;
 - Kwalitatieve bespreking huidige visuele beleving rand plangebied vanuit directe omgeving.

Methodiek beschrijving geplande situatie

De behouden erfgoedwaarden en de inpassing in het plangebied worden onderzocht. Daarnaast worden de relevante landschapsstructuren binnen het plangebied op basis van voorliggend plan in beeld gebracht.

Methodiek effectvoorspelling en -beoordeling

Gebaseerd op de ingrepeffect-matrix wordt voorgesteld om de volgende effectgroepen verder te onderzoeken:

- Structuur- en relatiewijziging: de invulling van het plangebied wijzigt met een mogelijke impact op de aanwezige landschapsstructuren en -relaties
- Verlies erfgoedwaarde – bouwkundig erfgoed: directe en indirecte effecten (context verlies) van het aanwezige bouwkundig erfgoed kunnen plaatsvinden
- Verlies erfgoedwaarde – archeologie: het plan geeft aanleiding tot plaatselijke verstoringen van de bodem met een mogelijke impact op ongekend archeologisch erfgoed.
- Wijziging perceptieve kenmerken: de landschapskenmerken van het plangebied zullen wijzigen

Tabel 1-12: Beoordelingskader voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Effect	Criterium	Methode van effectbeoordeling	Toetsingskader
Structuur- en relatiewijzigingen	Mate van functionele veranderingen in de landschapseenheden, door veranderingen in toegankelijkheid, induceren van nieuwe ontwikkelingen, versnijding van functionele relaties tussen landschapsstructuren, ...: lokaal tot globaal herstel/opwaardering (positief) of verstoring/versnippering (negatief)	Expertenoordeel rekening houdend met aanwezige en toekomstige landschapsstructuur	Bestaande beleidsmatige waardering + expert judgement
Verlies erfgoedwaarden – bouwkundig erfgoed	Directe en indirecte impact	Identificatie van betrokken (beschermd) bouwkundig erfgoed + inschatting effect via effecten uit betrokken disciplines	Bestaande beleidsmatige waardering + expert judgement
Verlies erfgoedwaarden – archeologie	Fysieke aantasting door vergraving, bodemtechnische ingrepen	Voornamelijk uitgaande van een kwalitatieve analyse (CAI, literatuur, historische kaarten...) kan een uitspraak gedaan worden over eventuele negatieve effecten van de voorgenomen ingreep en de significantie ervan.	Expert judgement
Wijziging perceptieve kenmerken	Omvang/aantal en de kenmerken van de landschapselementen die worden verwijderd en/of toegevoegd. Er wordt rekening gehouden met de inpasbaarheid van de ingreep.	Expertenoordeel op basis van geplande gebiedsinvulling en aanwezige landschapskenmerken	Bestaande beleidsmatige waardering + expert judgement

1.8.8. Discipline Mens – Ruimtelijke aspecten

Methodiek beschrijving referentiesituatie

Om de referentiesituaties in te schatten zal gebruik gemaakt worden van onder meer volgende databronnen:

- De topokaart, de luchtfoto en de stratenatlas;
- Kadastrale plannen;
- Juridische plannen zoals het gewestplan, BPA's, RUP's, afbakening van SBZ's.
- Terreinbezoek;
- Toeristische info op websites van betrokken gemeenten;
- Wandel- en fietsroutes o.b.v. informatie VLM en Toerisme provincie Antwerpen (Fietsknooppuntennetwerk Antwerpen);

Om een correcte effectbeoordeling mogelijk te maken wordt de referentiesituatie op eenzelfde detailniveau beschreven als de beschrijving van de effecten.

Methodiek beschrijving geplande situatie

In de geplande situatie wordt beschreven welke wisselwerking er zal ontstaan tussen het plan en de ruimtelijke context: wijzigen er ruimtelijke structuren, worden er onderbroken, gecreëerd, versterkt, verzwakt? Hoe verhouden de verschillende functies in het plangebied zich ruimtelijkstructureel ten opzichte van elkaar?

Met behulp van een ruimtebalans worden de wijzigingen in de ruimtegebruiksfuncties in beeld gebracht. Gezien de plankenmerken gebeurt dit niet enkel voor de footprint, maar wordt ook de vloeroppervlakte in beschouwing genomen. Deze ruimtebalans geeft het belang van de verschillende functies in relatie tot elkaar aan.

Voor de verschillende voorkomende gebruiksfuncties in en onmiddellijk grenzend aan het plangebied wordt nagegaan hoe de gebruikskwaliteit is. Ook wordt nagegaan of er mogelijkheden zijn voor medegebruik, en hoe groot de intensiteit van het ruimtegebruik is. Deze analyses worden uitgevoerd op basis van de beschikbare gegevens in het masterplan.

Tot slot wordt onderzocht de ruimte is voor de verschillende gebruikers ervaren wordt.

Methodiek effectvoorspelling en -beoordeling

De volgende effectgroepen worden als relevant beschouwd voor verder onderzoek, zoals aangegeven in de ingreepeffect-matrix:

- Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context: het plan wijzigt de relatie tot de omgeving.
- Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit: het plan maakt een denser en diverser ruimtegebruik mogelijk.
- Ruimtebeleving:

Tabel 1-13: Beoordelingskader voor de discipline Mens – Ruimtelijke aspecten

Effect	Criterium	Methodie van effectbeoordeling	Toetsingskader
Wisselwerking met de ruimtelijke context	Impact op de ruimtelijke structuren	Expertenbeoordeling op basis van bijdrage en belang van betrokken ruimtelijke deelstructuur	Expert judgement rekening houdende met goedgekeurde visies inzake gewenste ruimtelijke structuren
Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit	Wijziging ruimtebalans feitelijke ruimtegebruiksfuncties	GIS analyse	-
	Gebruikskwaliteit per gebruiksfunctie	Expertenbeoordeling onderbouwd met gebruikskwaliteitskenmerken per functie (bv voorzieningen voor woonfunctie, multimodale bereikbaarheid voor kantoren), al dan niet op basis van input van andere disciplines	Expert judgement rekening houdende met kwaliteitseisen en gevoeligheden per functie, tijdstip, aantal aanwezigen en aanwezigheid kwetsbare populaties
	Mogelijkheden voor medegebruik	Expertenbeoordeling onderbouwd met aanwezige potenties	Meerwaarde voor de gebruikers
	Duurzaamheid: intensiteit ruimtegebruik	Expertenbeoordeling onderbouwd met bezettingscoëfficiënt	Expert judgement rekening houdend met draagkracht van de omgeving

Effect	Criterium	Methode van effectbeoordeling	Toetsingskader
Ruimtebeleving	Leesbaarheid van de ruimte	Expertenoordeel op basis van analyse mbt organisatie an inrichting van het gebied.	Expert judgement

1.8.9. Discipline Mens - Gezondheidsaspecten

Methodiek beschrijving referentiesituatie

De verschillende relevante menselijke populaties binnen de zone waar mogelijk effecten van onder meer geluid en lucht worden verwacht worden geïnventariseerd. Bij de beschrijving worden zoveel mogelijk cijfermatige gegevens verstrekt. Hiertoe wordt gesteund op allerhande statistisch materiaal. In voorkomend geval worden ook de kwetsbare en stiltebehoevende populaties zoals rusthuizen, enz. gesitueerd t.o.v. het plangebied.

De inventarisatie betreft niet alleen de menselijke populaties en hun eventuele kwetsbaarheid maar eveneens elementen en/of infrastructures die van aard zijn om de gezondheid of de veiligheid van de mens te beïnvloeden.

Steunend op de bespreking en de besluiten in de overige disciplines van het MER (lucht, geluid en trillingen, bodem, water, ...) wordt de actuele impact ten aanzien van de bevolking in kaart gebracht. Hierbij wordt per discipline het aantal gehinderden beschouwd.

Methodiek beschrijving geplande situatie

De wijziging in hinder wordt in beeld gebracht op basis van de disciplines Geluid en trillingen en Lucht. Daarnaast wordt ook de impact van het plan op schaduw en wind onderzocht. Hieromtrent zijn in het kader van het masterplan reeds studies uitgevoerd.

Methodiek effectvoorspelling en -beoordeling

Voor de evaluatie in de discipline Mens-gezondheid (geplande situatie) worden volgende aspecten beoordeeld:

- Gezondheidsimpact tgv luchtverontreiniging: uitgaande van en steunend op de bespreking en de besluiten in de discipline lucht. In geval van een verwachte overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen, wordt aangegeven of dit leidt tot een verhoging van het aantal omwonenden die hieraan blootgesteld worden.
- Gezondheidsimpact tgv geluidshinder: uitgaande van en steunend op de bespreking en de besluiten in de discipline geluid en trillingen. In geval van een verwachte overschrijding van de geluidskwaliteitsnormen, wordt aangegeven of dit leidt tot een verhoging van het aantal omwonenden die hieraan blootgesteld worden.
- Gezondheidsimpact tgv verontreinigingen: het plangebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van verontreinigingen in de bodem en het grondwater. Onderzocht wordt welke impact dit zal hebben op de toekomstige invulling van het plangebied.
- Gezondheidsimpact tgv overige vormen van hinder: op basis van beschikbare studies omtrent schaduw en wind wordt aangegeven of het plan aanleiding kan geven voor hinder en of hieromtrent randvoorwaarden gesteld moeten worden, bijvoorbeeld beperking bouwhoogte.
- Sociaal veiligheidsgevoel tijdens exploitatie (geen eigenlijke risicoanalyse)

Er zal worden weergegeven in hoeverre significante en al dan niet omkeerbare effecten voor de mens kunnen optreden.

Tabel 1-14: Beoordelingskader voor de discipline Mens – Gezondheidsaspecten

Effect	Criterium	Methode van effectbeoordeling	Toetsingskader
Gezondheidsimpact tgv luchtverontreiniging	Hinder door wijziging luchtkwaliteit	Bepalen aantal gehinderden	WGO luchtkwaliteitsnormen
Gezondheidsimpact tgv geluidshinder	Wijziging in geluidshinder	Bepalen aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden	WGO geluidsnormen
Gezondheidsimpact tgv verontreinigingen	Humane risico's van de aanwezigheid van (onvoorziene) bodem- en grondwaterverontreinigingen	Kwalitatieve analyse op basis van de gekende bodemonderzoeken	Expert judgement
Sociaal veiligheidsgevoel	Hinderaspecten	Kwalitatieve analyse van aspecten die het veiligheidsgevoel kunnen beïnvloeden (aanwezigheid mensen, overzichtelijkheid, ...)	Expert judgement

1.8.10. Overige elementen plan-MER

Leemten in de kennis

Het plan-MER zal aangeven welke de leemten in de kennis zijn die tijdens het uitvoeren van het milieueffectenonderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de concrete inrichting van het plangebied, maar kunnen ook betrekking hebben op de gebruikte methode en het inzicht in het milieueffectenonderzoek. Het plan-MER zal aangeven hoe met deze leemten is omgegaan en hoe zij kunnen doorwerken in de verdere besluitvorming.

Eindsynthese en integratie

Het plan-MER zal in een discipline-overschrijdende samenvatting aangeven wat de verwachte gevolgen voor het milieu zijn, en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen deze kunnen voorkomen of milderden. De milderende maatregelen en aanbevelingen zullen eveneens in één overzichtelijke tabel opgelijst worden. Bij de milderende maatregelen zal aangegeven worden hoe deze zullen/kunnen doorwerken.

Niet-technische samenvatting

Het plan-MER zal een niet-technische samenvatting bevatten, als een afzonderlijk leesbaar deel, waar de essentie van de overige delen beknopt en correct worden weergegeven.

2. RUIMTELIJKE VEILIGHEIDSRAPPORTAGE

2.1. Methodiek

Bij de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan moet de initiatiefnemer van het RUP de ruimtelijke veiligheidstoets doorlopen. Dit wordt uitgevoerd via een online tool op <https://www.milieuinfo.be/rvr/>. In deze tool wordt het plangebied ingetekend en een aantal vragen beantwoord. Uit de toets komt voort of er al dan niet een ruimtelijk veiligheidsrapport opgemaakt dient te worden.

Via de ruimtelijke veiligheidstoets kan worden nagaan of de geplande ruimtelijke ontwikkelingen een invloed hebben op de risico's en mogelijke gevolgen van een zwaar ongeval in een Seveso-inrichting, enerzijds omwille van de ligging van het plangebied, anderzijds omwille van de geplande ontwikkelingen in het plangebied.

2.2. Onderzoek

Er zijn geen SEVESO-inrichtingen in de onmiddellijke nabijheid van het plangebied. De dichtstbijzijnde SEVESO-inrichtingen zijn Axalta Coating Systems Belgium en Procter & Gamble, twee hogedrempelinrichtingen op ca. 1,4 km.

Het uittreksel van de ruimtelijke veiligheidstoets is terug te vinden onder Bijlage 2.

2.3. Resultaat

Er bevinden zich geen bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het plangebied. De inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen wordt in het RUP uitgesloten.

Er moet geen RVR worden opgesteld. Het plan moet niet voorgelegd worden aan de dienst Veiligheidsrapportering.

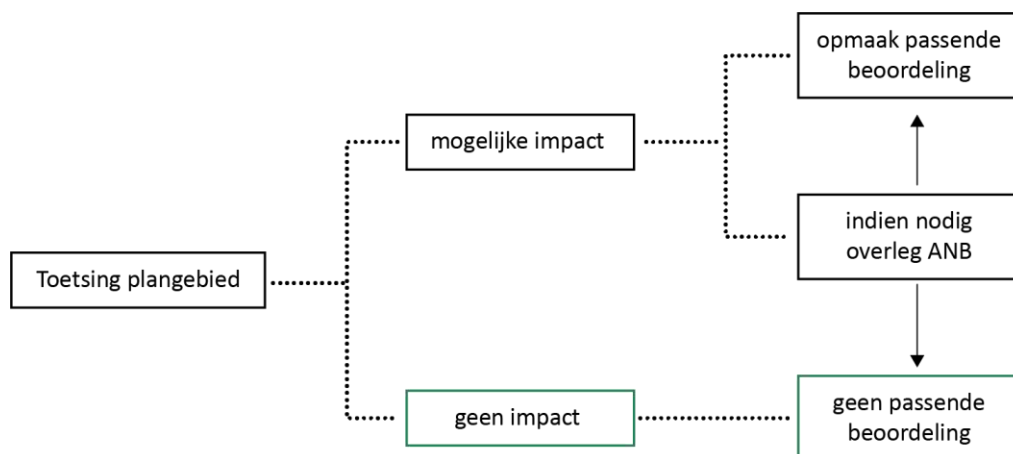
3. PASSENDE BEOORDELING

3.1. Methodiek

Het Decreet Natuurbehoud, Afdeling 3 bis, Artikel 36ter § 3, bepaalt dat een vergunningsplichtige activiteit die, of een plan of programma dat, afzonderlijk of in combinatie met één of meerdere bestaande of voorgestelde activiteiten, plannen of programma's, een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een **speciale beschermingszone** kan veroorzaken, dient onderworpen te worden aan een passende beoordeling wat betreft de betekenisvolle effecten voor de speciale beschermingszone. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het opstellen van de passende beoordeling.

De beoordeling of er al dan niet een passende beoordeling dient opgemaakt te worden gebeurt op basis van de afbakening van de speciale beschermingszones. Indien uit deze toetsing naar voor komt dat er een mogelijke impact is op deze gebieden dient een passende beoordeling opgemaakt te worden of kan in overleg getreden worden met ANB om met behulp van een voortoets te bepalen of een passende beoordeling nodig is. Indien uit de toetsing naar voor komt dat er geen risico is op een aanzienlijke impact op een speciale beschermingszone dient geen passende beoordeling opgemaakt te worden.

Indien een passende beoordeling nodig is, zal deze worden opgenomen in het milieueffectenrapport.



3.2. Onderzoek

De bespreking van de speciale beschermingszones zijn terug te vinden onder het hoofdstuk Juridische context onder paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden**. Discipline Biodiversiteit.

3.3. Resultaat

Het plangebied is niet gelegen in of in de onmiddellijke nabijheid van een **speciale beschermingszone** (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden).

De afstand tot het dichtstbijzijnde **speciale beschermingszone**, gekend als Bossen van het zuidoosten van de Zandleemstreek (BE2300044) bedraagt ca. 1,4 km. In deze gebieden wordt gestreefd naar de realisatie van 5 grotere robuuste boscomplexen, die op lange termijn garanties bieden voor de instandhouding van leefbare populaties van habitat typische soorten zoals zwarte specht, middelste bonte specht en wespandief. Hierdoor kunnen knelpunten als sterke versnippering en slecht gebufferde bossen die onderhevig zijn aan eutrofiëring / nutriëntenaanrijking gemilderd worden. Robuustere kernen verhogen tevens de draagkracht van de gebieden.

Tussen het plangebied en de hierboven beschreven vermelde beschermingszone(s) zijn er geen onmiddellijke relaties. Het plangebied ligt op een voldoende grote afstand en is ervan gescheiden door

bebouwing en diverse infrastructuren. Er zijn binnen het plangebied geen ingrepen gepland die een impact kunnen hebben op de soorten en habitats van de speciale beschermingszones.

Aangezien het plangebied zich op een voldoende grote afstand van een **speciale beschermingszone** bevindt en er binnen het plangebied geen ingrepen gepland zijn die een negatieve impact kunnen hebben op een **speciale beschermingszone** kan ervan worden uitgegaan dat er geen betekenisvolle effecten op deze speciale beschermingszones zullen zijn.

Een passende beoordeling moet bijgevolg niet worden opgesteld.

4. VERSCHERPTE NATUURTOETS

4.1. Methodiek

Het Decreet Natuurbehoud, Artikel 26bis, bepaalt dat de overheid geen vergunning of toestemming mag verlenen voor een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het afgebakend VEN-gebied kan veroorzaken.

Onvermijdbare schade is de schade die men hoe dan ook zal veroorzaken, op welke wijze men de activiteit ook uitvoert. Schade is onherstelbaar indien ze op de plaats van beschadiging niet meer kan worden hersteld met kwantitatief en kwalitatief gelijkaardig habitat als deze die er voor de beschadiging aanwezig was.

In de verscherpte natuurtoets of VEN-toets wordt nagegaan of de activiteit onvermijdbare schade en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN zal veroorzaken. Het gaat hierbij om een gebiedsgerichte verscherping van de algemene natuurtoets (van artikel 16 van het Natuurdecreet) door het VEN, die garant moet staan voor het behoud van het VEN tegen nadelige invloeden van activiteiten in en buiten het VEN, met effect op het VEN.

Bij de VEN-toets is er sprake van een tweeledig beoordelingscriterium. Deze twee criteria dienen cumulatief van toepassing te zijn. De schade die veroorzaakt wordt, moet niet enkel onvermijdbaar zijn, maar moet daarnaast ook onherstelbaar zijn. Deze formulering heeft tot gevolg dat onvermijdbare schade die herstelbaar is wel mag worden veroorzaakt. Er moet effectief sprake zijn van beide onderdelen van het criterium. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de habitattoets (art. 36ter van het Natuurdecreet) blijkt uit de formulering van artikel 26bis van het Natuurdecreet niet dat alleen betekenisvolle nadelige effecten worden beoogd. Elk nadelig effect dat onvermijdbare en onherstelbare schade berokkent aan de natuur binnen het VEN-gebied is relevant, er is geen drempel. Dit wil zeggen dat het decreet elke onvermijdbare en onherstelbare schade uitsluit, zelfs indien ze niet betekenisvol is.

Indien een verscherpte natuurtoets nodig is, zal deze worden opgenomen in het milieueffectenrapport.

4.2. Onderzoek

De bespreking van de gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON zijn terug te vinden onder het hoofdstuk Juridische context onder paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden**. Discipline Biodiversiteit.

4.3. Resultaat

Het plangebied is niet gelegen in of in de onmiddellijke nabijheid van een **VEN- of IVON-gebied**.

Ten oosten en ten noordwesten van het plangebied werden grote eenheden natuur aangeduid. Het eerste GEN gebied bevindt zich op ongeveer 800 meter en het tweede op 3,3 km van het plangebied. Het eerste wordt aangeduid als De Dijlevallei tussen Boortmeerbeek en Mechelen en de tweede als Samenvloeiing Rupel-Dijle-Nete.

Tussen het plangebied en de hierboven beschreven vermelde gebieden zijn er geen onmiddellijke relaties. Het plangebied ligt op een voldoende grote afstand en is ervan gescheiden door bebouwing en diverse infrastructuren. Door de verkeersgeneratie die het plan veroorzaakt kunnen echter effecten van stikstofdepositie niet op voorhand uitgesloten worden. Op basis van het milieueffectenonderzoek binnen de discipline Lucht zal bepaald worden of er een effect op de natuur in het VEN-gebied mogelijk is. Zo ja, zal een verscherpte natuurtoets opgemaakt worden.

5. WATERTOETS

5.1. Methodiek

De watertoets is een instrument waarmee de overheid die beslist over een vergunning, een plan of een programma inschat welke de impact ervan is op het watersysteem. Het resultaat van de watertoets wordt als een waterparagraaf opgenomen in de vergunning of in de goedkeuring van het plan of het programma. Sinds 1 maart 2012 is een aangepast uitvoeringsbesluit watertoets in werking. Dit besluit werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 14 oktober 2011.

De watertoets gaat na of er sprake kan zijn van een schadelijk effect zoals vermeld in artikel 3§2,17° van het Decreet Integraal Waterbeleid: *“ieder betekenisvol nadelig effect op het milieu dat voortvloeit uit een verandering van de toestand van watersystemen of bestanddelen ervan die wordt teweeggebracht door een menselijke activiteit.”*

5.2. Onderzoek

In het plan-MER worden de elementen van de watertoets in een aparte paragraaf opgenomen.

5.3. Resultaat

Voor de waterhuishouding van het gebied dienen de volgende verordeningen, handleidingen en maatregelen in acht genomen:

- Algemene maatregelen volgens het decreet Integraal Waterbeleid
- Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozingen van afvalwater en hemelwater (strikt genomen niet bij verharde oppervlakten boven 1 ha, maar in principe wordt dit wel gevolgd)
- Code van Goede Praktijk bij het ontwerp van rioleringsystemen, meer bepaald wat betreft buffering (Vaes et al., 2004)

Hierbij is het algemene uitgangsprincipe dat hemelwater in eerste instantie zoveel mogelijk gebruikt wordt. In tweede instantie moet het resterende gedeelte van het hemelwater worden geïnfiltreerd of gebufferd, zodat in laatste instantie slechts een beperkt debiet vertraagd wordt afgevoerd.

6. ERFGOEDTOETS

6.1. Methodiek

Het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 (B.S. 17/10/2013) verplicht de overheid om bij de besluitvorming zo veel mogelijk **zorg in acht te nemen voor de erfgoedkenmerken van onroerende goederen**, die zijn opgenomen in een aan een openbaar onderzoek onderworpen vastgestelde inventaris, en voor de erfgoedwaarden van een erfgoedlandschap. De zorgplicht omvat een uitdrukkelijke motiveringsverplichting, in die zin dat de overheid in elke beslissing moet aangeven hoe ze rekening heeft gehouden met de zorgplicht. Voor vastgestelde inventarisitems geldt deze verplichting voor elke beslissing over een eigen werk of activiteit met directe impact op het geïnventariseerde erfgoed (art. 4.1.9 Onroerenderfgoeddecreet). Voor erfgoedlandschappen geldt de verplichting voor elke beslissing over eigen werken, over het verlenen van een opdracht daarvoor of over een eigen plan of verordening die een erfgoedlandschap nadelig kunnen beïnvloeden (art. 6.5.3 Onroerenderfgoeddecreet). De overheid moet maatregelen nemen om schade aan de erfgoedwaarden te voorkomen of zo veel mogelijk te beperken.

Het Onroerenderfgoedbesluit van 16 mei 2014 (B.S. 27/10/2014) voorziet dat de motiveringsverplichting in beide gevallen vervalt als bij de beslissing reeds een beoordeling gebeurd is van de impact op de erfgoedkenmerken van een inventarisitem (artikel 4.2.2 Onroerenderfgoedbesluit) of van de impact op de erfgoedwaarden (artikel 6.7.3 Onroerenderfgoedbesluit) in het kader van een milieueffectrapport of een milieueffectbeoordeling.

6.2. Onderzoek

In de discipline Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie van het plan-MER zal de beoordeling van de impact op de erfgoedkenmerken van het beschermd onroerend erfgoed op gepaste wijze meegenomen worden.

6.3. Resultaat

Bij de aanvraag voor stedenbouwkundige vergunningen of verkavelingsvergunningen dient conform het Onroerenderfgoeddecreet de initiatiefnemer na te gaan of een bekrachtigde archeologienota vereist is. In de discipline Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie van het plan-MER zal worden nagegaan of de projecten die mogelijk gemaakt worden binnen het plan onder de verplichting van een voorafgaand archeologisch vooronderzoek kunnen vallen.

BIJLAGEN

Ragheno - de nieuwste stadswijk voor Mechelen
Tien ambities vanuit het stedelijk beleid

MECHELEN



Ragheno - de nieuwste stadswijk voor Mechelen

Tien ambities vanuit het stedelijk beleid

MECHELEN

Mechelen is uitgegroeid tot de vijfde grootste woon- en werkstad van Vlaanderen. Verwacht wordt dat ook de volgende decennia er steeds meer mensen en bedrijven hun weg vinden naar Mechelen.

Eén van de grotere stadsvernieuwingsprojecten voor Mechelen in de komende jaren is het gebied achter het station: de Raghenosite, het projectgebied is begrensd door het station, de Leuvensesteenweg, de Hanswijkbeek en de Vaart.

Door de unieke ligging achter het station en directe toegang met het stadscentrum heeft dit gebied een grote opportuniteit. Met de huidige herinrichting van de stationsomgeving en de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg (de Tangent) wordt Ragheno ook optimaal bereikbaar. Momenteel heeft dit gebied geen duidelijk karakter. Er is een mix van functies: wonen, KMO's, kantoren, recreatie, ...Ook zijn er nog een aantal niet benutte en vervuilde terreinen. Voor de herontwikkeling van deze terreinen worden er Brownfieldconvenanten afgesloten met de Vlaamse Regering en de stad Mechelen. De stad Mechelen wil dit gebied, Ragheno, laten uitgroeien tot de stadswijk van de toekomst: duurzaam, leefbaar, dens, innovatief, groen en met een gezonde mix van wonen en werken.

De uitbouw van deze unieke site vraagt om grensverleggende stadsplanning en innovatieve oplossingen en zal verlopen in verschillende fases over een aantal jaren. Voor dergelijke grootschalige ontwikkelingen met een lange termijnsperspectief kan geen sluitend programma van eisen opgemaakt worden. verschillende belangen moeten afgewogen worden, een plan moet flexibel zijn en wijzigende ruimtelijke en maatschappelijke ambities mee kunnen opnemen. De stad Mechelen schuift daarom deze ambitiesnota naar voor.

Tien duidelijke principes formuleren de ontwikkelingen die de stad zelf voor ogen heeft. Deze ambities dienen als punt op de horizon waar de ontwikkelingen, uit te werken in het Masterplan, zich moeten op richten. De stad vraagt aan het ontwerpteam en alle betrokken actoren, eigenaars en ontwikkelaars om deze ambities mee op te nemen, te onderzoeken -kritisch waar nodig- en samen met de stad verder vorm te geven in het masterplan en alle concrete projecten die volgen. Zo kan de Raghenosite, na jaren van plannen, vooronderzoeken, losse projecten en planningsinitiatieven uitgroeien tot een kwalitatieve, haalbare en gedragen ontwikkeling. Een nieuwe stadswijk waar iedereen trots op kan zijn.



HAMBURG
Hafencity

ROBUUST RAAMWERK VOOR EEN HAALBARE EN GEDRAGEN ONTWIKKELING

Het masterplan voor de Raghenosite zal een project realiseren. Vanuit ruimtelijke ontwikkeling wordt voorgesteld dit voormalige heterogene bedrijfengebied om te vormen tot een nieuw stadsdeel, vlak bij het station Mechelen en het stadscentrum. Het is evenwel geen makkelijk te ontwikkelen site. De eigendomsstructuur is sterk versnipperd (enkele grote strategische eigenaars die willen ontwikkelen en tegelijkertijd een honderdtal particuliere eigenaars). Er zijn nog veel bedrijven actief op de site (van de grote site van de Centrale Werkplaatsen van de NMBS groep tot kantoren en KMO's). Bovendien bevinden zich er langsheen verschillende straten nog een pak woningen (Hanswijkvaart, Dellingsstraat, Boutersemstraat, Motstraat, Hanswijkvaart). De ontwikkeling vraagt dus een intelligente aanpak die rekening houdt met eigendomsstructuren, gefaseerde ontwikkelingen, verschillen in dynamiek, lopende projecten en mogelijke bezwaren van eigenaars en bewoners. Er zal dus een intelligente ontwikkelingsstrategie noodzakelijk zijn om de unieke locatie op lange termijn uit te bouwen tot een kwalitatief nieuw stuk stad.

Eerst en vooral moet het een gedragen masterplan worden waarin de verschillende strategische partners (die willen ontwikkelen of grote eigendommen hebben) betrokken worden en waarin hun lopende projecten mee ingepast worden. Werken aan een masterplan op lange termijn impliceert immers niet alleen nadenken op die lange termijn maar ook op zeer korte termijn. Vandaag wordt er immers al -binnen de krijtlijnen van wat mag (BPA en Brownfield convenanten)- gepland en gebouwd. Een pak van de bestaande bebouwing is bovendien recentelijk gebouwd en zal nog een hele tijd op de site blijven bestaan. Ook deze elementen moeten meegenomen worden in het plan. Onteigening dient uitdrukkelijk beperkt te blijven tot strategische plekken en in functie van duidelijke publieke meerwaarde. Het langlopende voortraject toonde aan dat dergelijke masterplannen snel kunnen vastlopen op juridische of procedurele aspecten. Dat wil de stad te allen tijde vermijden. Het plan moet dus zeker gedragen zijn door alle stakeholders en kritisch rekening houden met hun plannen.

Bovendien moet het plan voldoende flexibel zijn om op lange termijn werkbaar te zijn. Dit vraagt om een robuust raamwerk waarbinnen ontwikkelingen opgenomen kunnen worden. Een raamwerk dat op verschillende snelheden ingevuld kan worden en waarbij de invullingen (functioneel, programmatisch, naar volumetrie) kunnen wijzigen. De vraag naar specifieke functies (meer of minder kantoren of werkfuncties te voordele van wonen en ondersteunende functies?) of types van woningen (meer gezinswoningen of meer appartementen?) dient op een flexibele manier opgevangen te kunnen worden

zonder dat daarmee het gehele masterplan op de helling komt te staan. Dit vraagt om een zeer duidelijke stedenbouwkundige basis die flexibele invulling toelaat zonder te verzaken aan de achterliggende principes.

Tenslotte moet het plan haalbaar zijn. Verschillende grondeigenaars hebben reeds geïnvesteerd in de verwerving en/of het ontwikkelingsklaar maken van de site of staan voor grote investeringen in functie van de sanering. Bovendien dienen de private partners, naar verhouding tot hetgeen ze effectief gaan ontwikkelen en de meerwaarde die ontstaat door de herbestemming, ook bij te dragen tot de noodzakelijke investeringen in infrastructuur, publieke ruimte en voorzieningen. Vanuit de uitwerking van het plan dient een evenwicht gezocht te worden tussen ontwikkelingsmogelijkheden bieden (lusten) en mee investeren in de kosten (lasten). Ook de stad zal mee investeren, maar ook die beoogde investeringen dienen in verhouding te staan tot de maatschappelijke baten. De publieke investeringsmarge is beperkt en dient strategisch ingezet te worden. Opportuniteiten voor extra financiering (subsidies, baten, verkoopsmeerwaarde, ...) dienen mee in beeld gebracht te worden. Door bij de ontwikkeling dit evenwicht steeds mee in beeld te brengen kan samen met de verschillende partijen gekomen worden tot een haalbaar plan.

De Raghenosite wacht al een hele tijd op herontwikkeling. Het masterplan dient daarom een robuuste structuur voor te stellen die snelle eerste investeringen koppelt aan een flexibele ontwikkeling op lange termijn. Het masterplan dient te leiden tot een gedragen en haalbare ontwikkeling.



STOCKHOLM
Hammarby Sjöstad

GROEN-BLAUWE DRAGENDE STRUCTUUR BIEDT VEEL OMGEVINGSKwaliteit

Geen nieuwe stadswijk zonder aandacht voor kwalitatieve buitenruimte, publiek domein en plaats voor ontmoeting. Bovendien dient de buitenruimte mee de leefbaarheid van de stad te verhogen door aandacht te hebben voor het stedelijk klimaat. De nieuwe ontwikkeling moet daar uitdrukkelijk plaats voor voorzien en tegelijkertijd ook de aanwezige troeven van het gebied en de onmiddellijke context mee opnemen.

In de nieuwe ontwikkelingen moet voldoende ruimte zijn voor groene, open ruimte die door de bewoners, bezoekers en werknemers van het gebied actief gebruikt kan worden. Dit kan enkel door voldoende groene en open ruimte te voorzien en deze ook divers genoeg (naar oppervlakte, locatie, inrichting, programmering) mee op te nemen in het plan. Minimaal moet er 10m² groene open ruimte voorzien worden per nieuwe inwoner in het gebied. Het kan gaan om een groot park, om kleinere publieke groene parkjes, plekken of structuren (spreiding van groen is essentieel om nabijheid bij woningen te garanderen, met speelruimtes op maximaal 400m), of om collectieve buitenruimte (puur private buitenruimtes, dus individuele tuinen, dienen extra voorzien te worden).

De groene open ruimte dient vooral als gebruiks- en ontmoetingsruimte ingericht en opgeladen te worden, maar speelt ook een belangrijke ecologische en klimatologische rol. Waterberging, groenvoorzieningen (hoogstammen, ...) vormen mee de waarde van de aanwezige open ruimte. Een deel van het groen vormt één groter stadspark van minimaal 2 hectare. Dergelijke grote open ruimte dient mee de wijk te structureren en plaats te bieden voor grotere activiteiten, events, buitensport, ontmoeting, ... en fungeert ook als een grote vrijplaats in de wijk. Een verweving van gebruik staat voorop in de groene publieke ruimte. Inrichting dient ook suggesties op te nemen voor aangepast beheer en rekening te houden met de inzetbaarheid van technologie, zoals ledverlichting, sensoren, wifi en slimme camera's voor het beheer en onderhoud van het openbaar domein.

De groene open ruimte biedt de kans om doorheen de wijk een dragende structuur te voorzien die belangrijke functies –station, stedelijke trekker, wijkondersteunende voorzieningen- verbindt en die een basisdrager vormt voor de hoofdfietsverbinding én een netwerk van trage wegen. De groene structuur dient ook de verbinding te leggen tussen het bestaande stedelijk groen in de stationswijk, het nieuwe groen op de Raghenosite en het waardevolle groen aan Spreeuwenhoek om zo een ecologische structuur te vormen. Tenslotte dient het groen mee afgestemd te worden op de nieuwe bebouwing en omgekeerd, hogere dichtheden en bouwhoogtes vragen om meer open ruimte.

Maar ook het kanaal biedt kansen om een sterke open ruimtestructuur uit te bouwen. De waterkant dient een autoluw gebied te worden waar de relatie tussen water en verblijfsruimte sterker uitgewerkt dient te worden (rekening houdend met beperkte investeringsopties van W&Z). Momenteel is het kanaal nog veel te weinig beleefbaar in Mechelen. De aanwezige Colomabrug (autoluw in de toekomst) en de nieuwe brug naar Spreeuwenhoek vormen hier belangrijke schakels in. Lineaire bebouwing, die als een front het water afscheidt van de achterliggende wijk dient vermeden te worden en de kwaliteiten van het aanwezige water dienen ruimtelijk en indien mogelijk ook functioneel (waterberging, afkoeling, recreatie) dieper in de nieuwe wijk doorgetrokken te worden. Het voorstel om een jachthaven in te passen op de locatie van de oude stadsgasfabriek biedt hiervoor een duidelijke eerste aanleiding.

De groene en blauwe dragers dienen samen één geheel te vormen. Het potentieel van beide dient op elkaar afgestemd te worden en er dient duidelijk onderzocht te worden waar de publieke ruimte best ingepast wordt.

De nieuwe wijk dient voldoende open ruimte te krijgen die samengesteld wordt tot een groen-blaauwe dragende structuur. De groen-blaauwe structuur vormt tegelijkertijd de drager voor zacht verkeer, verbindt plekken in de wijk, laadt buitenruimtes functioneel op, werkt een ecologisch netwerk uit, biedt plaats voor water, ontmoeten, sport en spel.



KOPENHAGEN
fietsinfrastructuur Superkilen

OP MAAT VAN FIETS EN VOETGANGER

Naast het nabijgelegen treinstation zal de fiets het belangrijkste vervoersalternatief vormen. Reeds in de eerste fase van de projectontwikkeling dienen de hoofdstructuren voor fietsers en voetgangers te worden uitgerold. Ze vormen mee de ruggengraat van de ontwikkeling en zijn een absolute randvoorwaarde in het beheersen van de automobilititeit. Deze basisverkeersstructuur moet de potentie hebben om op termijn een breed spectrum aan vervoersalternatieven te kunnen uitrollen. Bij de aanvang van de projectontwikkeling vormt de fiets het meest kostenefficiënte alternatief waardoor de pijlen hier maximaal moeten worden op gericht. Zich verplaatsen van, naar, in en door de Raghenosite met de fiets of te voet moet in de toekomst een evidentie zijn. Daarom wordt naast de hoofdontsluitingsstructuur voor autoverkeer een compacte interne ontsluitingsstructuur voorzien die vlot en veilig bereikbaar is. De interne ontsluitingsstructuren zijn zo autoluw mogelijk. Waar het statuut van woonerf geldt kunnen fietsers gemengd met het overige verkeer zich verplaatsen. Op de hoofdontsluitingsstructuur en de belangrijke interne ontsluitingswegen impliceert dit een fiets- en voetgangersinfrastructuur volledig vrijliggend van de overige verkeerssystemen aan hoge kwaliteit. Monoliet materiaal vormt de standaard en de te hanteren afmetingen zijn ambitieuzer dan wat doorgaans in Vlaanderen wordt toegepast. Fietspaden zijn minstens 2 meter breed voor enkelrichtingsverkeer en vrijliggend. De slagader voor het fietsverkeer doorheen het gebied heeft een minimale breedte van 4 meter, alle overige dubbelrichtingsfietsinfrastructuur heeft een breedte van minstens 3 meter.

Naast de kwaliteit van de infrastructuur is ook de logica en de fijnmazigheid van het net een belangrijk aandachtspunt. Bij de ontwikkeling van de volledige Raghenosite moet een fijnmazig netwerk worden uitgebouwd van verbinding voor voetgangers en fietsers. Dit netwerk moet optimaal aansluiten op de bestaande verbindingen voor de tragere weggebruikers. Het moet de stad en de Arsenaalsite doorwaadbaar en doorkruisbaar maken door het realiseren van efficiënte en veilige verbindingen, indien nodig ongelijkvloers, tussen de wijken en de diverse stedelijke activiteiten. Minstens volgende zachte verbindingen moeten nog worden geoptimaliseerd of gerealiseerd: Centrum-Station-Ragheno-Spreuwenhoek-Leuvensesteenweg-Tervuursesteenweg. Vooral de regionale verbinding Leuven Mechelen, die ook langs Planckendael loopt dient op een zeer hoogwaardige manier doorheen of langs het gebied ingepast te worden. Ze dient te verknopen aan het station met andere routes en door te lopen langsheen het kanaal. Ze vormt niet alleen een veilige en snelle verbinding op regionale schaal maar dient ook te fungeren als verdeelfiguur voor de verplaatsingen tussen de verschillende wijken.

Voor fietsparkeren zal een hoge standaard worden nagestreefd. Hoogwaardige fietsenstallingen komen te liggen op strategisch goed bereikbare plaatsen. Dit impliceert dat fietsenstallingen voor werknemers en bewoners goed bereikbaar zijn vanaf de fietsroutes, op strategische plaatsen binnen het gebouw of het gebouwencomplex liggen, en in pandig (diefstalveilig) worden voorzien. Fietsenstallingen voor bezoekers worden zichtbaar in clusters vlak bij de ingang van de gebouwen voorzien. Er wordt een diefstalveilig en fietsvriendelijke type fietsenstalling gebruikt en de stalling is overdekt. Dienstverplaatsingen per wagen zullen worden geneutraliseerd door een kwaliteitsvol alternatief met deelfietsen en deelauto's, goed bereikbaar en strategisch gelegen in het projectgebied, aan te bieden. Het aantal fietsenstallingen dient te anticiperen op een fietsbezit van minstens 1 fiets per inwoner en een fietsgebruik van minstens 50% voor werknemers of bezoekers aan de Raghenosite.

Een stationswijk richt zich natuurlijk op de hoogwaardige openbaar vervoersknoop, maar de verplaatsingen doorheen de wijk dienen ook maximaal duurzaam te zijn en te verknopen met andere plekken in de stad. De fiets wordt hét belangrijkste vervoersmiddel voor de Raghenowijk.



FREIBURG
duurzame woonwijk Vauban

EEN AUTOLUWE WIJK MET KWALITATIEVE VERVOERSALTERNATIEVEN

Momenteel is de bereikbaarheid van de achterzijde van het station en bij uitbreiding de volledige Raghenosite ondermaats. Looproutes voor de voetgangers zijn niet aantrekkelijk, het ontbreekt aan fietsinfrastructuur, er is geen lokaal openbaar vervoer en de autobereikbaarheid laat te wensen over. Ondanks de strategische ligging van het station Mechelen binnen de regionale openbaar-vervoersstructuur is het auto-aandeel in de verplaatsingen naar de gevestigde bedrijven momenteel te groot. De alternatieven voor de wagen zijn onvoldoende kwaliteitsvol en zodoende niet aantrekkelijk. Ruimtelijke kwaliteit bieden in het nieuwe stadsdeel Raghenosite zal een omwenteling vragen, ook op vlak van mobiliteit. De mobiliteitsstrategie zal bewoners en werknemers in iedere fase van de ontwikkeling enerzijds moeten verleiden met sterke alternatieven en anderzijds moeten sturen met ontradende maatregelen, teneinde de bereikbaarheid op de lange termijn te garanderen.

De nabijheid van het treinstation en het nieuwe busstation vormen een zeer belangrijke troef voor de Raghenosite. Vandaag is het moeilijk te voorspellen hoe het "onderliggende" lokale openbaar-vervoersysteem (lijnvoeringen, dienstregelingen, ...) naar de toekomst toe zal ontwikkelen. Toch is de lokale ontsluiting van de Raghenosite zelf met sterk openbaar- of collectief vervoersysteem een belangrijk aandachtspunt. Het is de ambitie van de stad om doorheen het gebied een sterke openbaar-vervoersas te realiseren die de wijk zelf ontsluit en een snelle, rechtstreekse en hoogfrequente verbinding mogelijk maakt vanuit Spreeuwenhoek, Planckendael en verder in verbinding met het station. Ook het nieuwe busstation zal goed ontsloten moeten kunnen worden. Busverbindingen in relatie tot Leuvensesteenweg, Colomabrug en Spreeuwenhoek moeten mogelijk zijn en van een vlotte doorstroming genieten. De wandeltijden vanaf een openbaar-vervoerhalte of knooppunt naar een bestemming binnen de Raghenosite zijn zo beperkt mogelijk. Dit wordt gerealiseerd door middel van een fijnmazig traag netwerk met indien nodig een aanvullende centraal gelegen halte voor openbaar en/of collectief vervoer. Bijzondere vormen van openbaar of collectief vervoer voor bedrijven of voor regionale functies verdienen extra aandacht (zoals herintroductie van een bootverbinding met kwalitatieve opstaptelek richting Planckendael). Een hoogfrequente openbaar-vervoersontsluiting zal misschien pas eerder aan het einde van de ontwikkeling rendabel worden, maar door de structuren in de eerste fasen uit te bouwen, kunnen collectieve vervoerssystemen al op korte termijn van de uitgebouwde infrastructuur gebruik maken.

Naast alternatieve verkeersstructuren dient ook de hoofdontsluiting voor het autoverkeer aangepast te worden. De restverplaatsingen per auto moeten immers ook vlot afgewikkeld kunnen worden en dit zonder te veel autogebruik aan te moedigen. De schaal van de projectontwikkeling heeft als gevolg dat, indien niet sturend wordt opgetreden, grote autoverkeersstromen van en naar het projectgebied zullen rijden. Niet alleen verkeer vanaf het station en de Vesten maar eveneens van de R6 zal richting tangent worden "gezogen". De hoofdontsluiting van het gebied dient aan te sluiten op deze reeds druk gebruikte tangent, momenteel in uitvoeringsfase. Over de financiering en de uitvoeringsvorm van deze aansluiting (tunnel, open sleuf,...) dient nog consensus te worden gezocht. In tweede orde ontsluit het gebied richting Leuvensesteenweg.

De hoofdverkeersstructuur in het gebied zal dus ontsluiten via twee knooppunten: de hoofdontsluiting via de tangent en een secundaire ontsluiting via de Leuvensesteenweg. De weginrichting, de onderliggende verkeersstructuur, de ligging van de parkings en de vormgeving van de knooppunten sturen het verkeer maximaal in relatie tot de tangent. Op basis van de huidige inzichten wordt verwacht dat 15% tot 30% van het autoverkeer de Raghenosite zal bereiken via de Leuvensesteenweg. De beperkt beschikbare capaciteit van het hogere wegennet vraagt dus om alternatieven én om het doordenken van de autostructuur in het gebied zelf. De stad streeft hierbij naar een autoluwe wijk. Dit door de wegstructuur duidelijk te benoemen, af te bouwen en op gepaste manier in te richten zodat doorgaand verkeer vermeden wordt en auto-verplaatsingen ontraden worden. Parkeerplaatsen worden gebundeld en op strategische plaatsen ingepast. Op die manier wordt de resterende beschikbare capaciteit op het hoger wegennet sterk gerelateerd aan de beoogde kwaliteit en leefbaarheid in de nieuwe wijk zelf.

Raghenosite dient optimaal via openbaar vervoer en collectief vervoer aangesloten te worden op de stationsknoop. Tegelijkertijd dienen verplaatsingen met de auto gericht ontmoedigd te worden door de wijk autoluw in te richten en zo mee de leefbaarheid te verhogen.



ZURICH
stationsomgeving Neu Oerlikon

ALLESOMVATTENDE EN AMBITIEUZE PARKEERSTRATEGIE

In het belang van de bereikbaarheid van het Mechelse regionaal-stedelijke gebied, maar van de stationsomgeving en de Raghenosite in het bijzonder, dienen de autoverkeersstromen in relatie tot Raghenote te worden beheerst door middel van een sterk parkeerbeleid.

Het parkeerareaal dient flexibel inzetbaar te zijn in functie van de werkelijke behoeftes. Daarom wordt het parkeren maximaal centraal georganiseerd door met een geclusterde parkeerorganisatie te werken. De complementariteit in de parkeervraag kan daardoor maximaal worden benut. Volgens de huidige inzichten lijken een drietal parkeerclusters aangewezen om de wandelafstanden vanuit de centrale parkeergebouwen tot de bestemmingen in het gebied aanvaardbaar te maken. Eén van de centrale parkeergebouwen betreft de stationsparking die rechtstreeks ontsloten wordt via de tangent. De stationsparking zal ca. 2.000 parkeerplaatsen bevatten waarvan ongeveer een kwart ook voor werknemers en bezoekers in de Raghenosite zullen kunnen worden gebruikt. De overige parkeerclusters zullen zich in de Raghenosite bevinden. De parkeerstrategie zal pragmatisch moeten worden opgebouwd. Sommige activiteiten in het projectgebied beschikken thans over een eigen parkeerareaal. Afstemming en een kritisch pad voor enerzijds integratie binnen het Masterplan en anderzijds het operationaliseren zijn een belangrijk aandachtspunt die reeds in een vroegtijdig studiestadium moeten worden opgepikt.

Door het parkeren geclusterd te organiseren kunnen de aan- en afrijdroutes worden beperkt tot enkele hoofdonthoudingswegen en kan maximaal ingezet worden op meervoudig gebruik van het parkeerareaal. In de overige straten geldt een absoluut parkeerverbod, met uitzondering van laden en lossen voor aangelanden. Het parkeren wordt bij voorkeur ondergrond voorzien, en als alternatief in kwalitatief geclusterde parkeergebouwen die mee ingepast zijn in de stedelijke structuur.

De draagkracht van de ontsluitende infrastructuur heeft zijn grenzen. Vandaar dat het totale parkeerareaal een maximum grens zal kennen. Deze grens zal nog worden bepaald in overleg met de stad Mechelen en de Vlaamse overheid. Als gevolg hiervan zal een ambitieuze parkeernorm ontstaan. Het is de ambitie om het aantal autoverplaatsingen in functie woon-werkverplaatsingen te beheersen tot maximum 20%. Dit resulteert in een gemiddelde parkeernorm voor de volledige Raghenosite van 1 parkeerplaats per 100m² kantoorontwikkeling. In de onmiddellijke stationsomgeving zal een strengere parkeernorm gelden, aan de randen van de ontwikkeling geldt een minder strenge parkeernorm met als richtinggevend maximum 1,2 parkeerplaatsen per 100m²

ontwikkeling. Ook voor wonen is het gewenst een meer duurzame parkeernorm te hanteren dan opgenomen in de huidige bouwverordening van de stad Mechelen. Een parkeernorm van minder dan 1 parkeerplaats per wooneenheid lijkt aangewezen.

Werknemers en bezoekers aan de Raghenosite zullen parkeren in één van de collectieve parkeerfaciliteiten. Het parkeerareaal dient flexibel en multi-inzetbaar te zijn. Daarom worden bij voorkeur parkeerrechten toegekend in plaats van parkeerplaatsen tegen een marktconform tarief. Parkeerrechten worden toegekend a rato van het aantal werknemers en een afgesproken modal split. Door zich te vestigen op de Raghenosite (koop, huur, concessie,...) treden bedrijven automatisch, via een af te sluiten convenant, toe tot het centraal georganiseerde parkeermanagement. Voor bestaande bedrijven zullen specifieke afspraken moeten worden gemaakt en zal een transitieperiode moeten worden uitgezet. Hiervoor moet een duidelijke visie worden ontwikkeld, alsook een plan van aanpak voor de verdere ontwikkeling.

Een autoluwe wijk vraagt om doordachte parkeeroplossingen. Het aantal parkeerplaatsen wordt begrensd en afgestemd op een haalbare bereikbaarheid, het parkeren wordt vervolgens geclusterd in een aantal centrale parkeervoorzieningen en er wordt gewerkt met gegarandeerde parkeerrechten in plaats van vaste parkeerplaatsen.

Place Albert Camus

Immobilier de bureaux créatifs

La Fabrique, Laboratoire(s) artistique(s)

Stereolux, Trempolino...

Médiacampus

SciencesCom et Télénantes

ESMA / Cinécrati

École de cinéma

Pôle des arts graphiques

Nefs, les machines de l'île

om

IX-
y,
és,

Bâtiment B

ONF région, Atlanbois

Université permanente & MHT

y : Coupechoux

de design

Blockhaus DY10

Collectif d'artistes, architectes, studio de musique...

Carrousel des mondes marins

Euréka

Équipe d'animation du cluster, co-working, centre de doc...

PRI Matériaux Design

Plateforme régionale d'innovation design

EEN CLUSTER VAN REGIONAAL STEDELIJKE FUNCTIES FUNGEERT ALS TREKKER

Vandaag is Ragheno de achterzijde van het station, in de toekomst moet het een volwaardig deel worden van de stationswijk en de stad. Dat vraagt om een sterk stedelijke dynamiek in de wijk rond het station die niet enkel gericht is op pendelaars die er komen werken. De stationsomgeving moet een levendige plek worden met een duidelijke aantrekkingskracht op regionale schaal. Een knoop van vervoer, maar ook een centrum van activiteiten voor stad en regio. Momenteel fungeert de stadszijde van de stationswijk al wat als dynamische plek waar werken, maar ook uitgaan samenkomen. De verbinding, de diagonaal, vanuit het centrum naar het station zelf dient die dynamiek door te trekken, naar de andere zijde. Nieuwe functies die zich richten op diverse gebruikers, bezoekers en bewoners, en dat op alle tijden van de dag (niet enkel tijdens de kantooruren) en ook in het weekend moeten dit mee waarmaken.

De stationsomgeving heeft daarom nood aan een duidelijke trekker, een regionaal-stedelijke functie die een brede groep gebruikers en bezoekers kan aanspreken en die voor de nieuwe bewoners een meerwaarde vormt. Een functie met een aangepast mobiliteitsprofiel en met een breed gebruik in de tijd. Dergelijke functies dienen gebruik te maken van zowel het vervoersaanbod in de stationsknoop, maar eveneens van het aanwezige parkeeraanbod in de complementaire uren aan woon-werkverkeer. Een echt stedelijke functie. De stad ambieert om in te zetten op sport, recreatie en vrije tijd als trekkers voor de stationsomgeving en vooral op functies die grootschaliger en dynamisch zijn waardoor ze niet echt in het historische centrum thuis horen.

De bestaande sporthal (IHAM) op de site dient een nieuwe locatie te krijgen en uitgebreid te worden. Het te vervangen stedelijk zwembad (dat zich momenteel aan de andere zijde van het kanaal bevindt) kan als functie aan de sportcluster toegevoegd worden, alsook aanvullende sportfaciliteiten. Dit stedelijke programma dient in een fasering van het ontwikkelingsverhaal gerealiseerd te kunnen worden binnen 5 à 10 jaar en dit op grondposities die binnen die termijn verworven kunnen worden (sites ES/Leeuwe of via onteigening).

Een verbreding van deze functies wordt nagestreefd met bijvoorbeeld een hotel met congresfaciliteiten, (boven)lokale socio-culturele ontmoetingsfuncties, recreatieve functies (uitgaan, film, bowling, ...) met ondersteunende sportieve functies (zorgcentrum, wellness, fitness, sportkine), lokale horeca, een beperkt aandeel specifieke winkels en zelfs een antenne voor stedelijke dienstverlening. Zo dient een breed stedelijke attractiepool uitgebouwd te worden en dit in de dichte nabijheid van het station (niet voorbij de Motstraat dus).

De stedelijke trekker dient bovendien mee de publieke ruimte en het park functioneel op te laden en verbindingen te leggen (ook functioneel bijvoorbeeld voor de aanwezige scholen) met de omliggende woonwijken. Bovendien kan de stedelijke trekker ook fungeren als toeristisch-recreatief instappunt voor stad en regio en de link mee helpen leggen naar andere trekkers in de omgeving zoals Planckendael. Andere culturele functies (events, maakateliers, toonplekken, museum, ...) op de site Ragheno kunnen deze ambitie mee versterken.

Een nieuw stedelijk sportcomplex met zwembad kan de basis vormen voor de uitbouw van een cluster aan bovenlokale functies die er mee voor zorgen dat de stationsomgeving een dynamisch stuk stad wordt dat fungeert op regionale schaal.



ZURICH
woonwijk Werdwies

EEN LEVENSLLOOPBESTENDIGE WIJK WAAR IEDEREEN WIL WONEN

Vandaag is Ragheno vooral een werkplek met hier en daar verspreid over de grote site wat arbeiderswoningen langsheen het kanaal of aan de Leuvensesteenweg. Op termijn moet de site een levendige nieuwe stadswijk worden waar niet alleen ruimte is voor een grootstedelijke vervoersknoop en de daarbij horende kantoren, maar waar evenzeer aandacht is voor wonen. De grote site biedt een unieke kans om zo dicht bij het stadscentrum stedelijke verdichting plaats te bieden. Mechelen is een stad die sterk in trek is en wenst door te groeien tot 100.000 inwoners. De site van Ragheno biedt een uitgelezen kans om een pak bijkomende woningen, zo dicht bij openbaar vervoer, bij het centrum, bij werkplekken en voorzieningen en bij groen in te passen. De waterkant in het bijzonder biedt kansen voor het inpassen van woningen met heel eigen kwaliteiten, maar een gouden randje of kustfront moet zeker vermeden worden.

De nieuwe stadswijk moet dus uitdrukkelijk ruimte bieden voor wonen, al hoeft dit niet op elke deelzone van de site gerealiseerd te worden. Het wonen dient mee de structuur van het gebied te versterken en op te laden zodat de stationsomgeving geen doodse kantoorbuurt wordt, maar een levendige stedelijk knoop. Zodat de groene ruimte tussen de wijk en Spreeuwenhoek mee opgeladen en gebruikt kan worden, zodat de kwaliteiten van de waterkant maximaal mee benut kunnen worden.

Wonen vormt samen met werken de sleutelfuncties voor de gebiedsontwikkeling en een kwalitatieve woonomgeving staat hierbij voorop. Meer dan de helft van de ontwikkelingen moeten ingevuld worden met woonfuncties. Het aanbod aan woningen dient daarom voldoende divers te zijn en de beschikbare ruimte moet optimaal verdicht worden en daarbij voldoende afgewisseld te zijn. Woonontwikkelingen mogen niet zo maar los op zich staan, ze dienen gegroepeerd te worden in deelwijken binnen de gehele ontwikkeling en elke deelwijk dient levensloopbestendig te zijn. Er dient binnen elke wijk een divers aanbod aan types van woongelegenheden, voor uiteenlopende doelgroepen aangeboden te worden. Er moeten woningen zijn voor starters, voor jonge gezinnen, voor grote of samengestelde gezinnen, voor alleenstaanden, voor studenten, voor koppels en voor ouderen en voor zorgbehoevenden.

Elke courante samenleefvorm dient een plek te krijgen en dit dient vertaald te worden in specifieke typologieën waarin woongelegenheden gestapeld, geschakeld, samengevoegd of nevenschikt worden. Waarin individueel wonen, collectief wonen en zelfs vormen van groepswonen (studenten, ouderen) plaats dienen te krijgen. Een mix aan woningen met eigen tuin, met collectieve tuin, of met terras, maar iedereen krijgt een buitenruimte. Een mix aan groottes van woningen en een mix aan prijzen van woningen. Concentraties van meer dan vijftig gelijke types woningen per projectgebied worden niet toegelaten, ze dienen steeds gemixt voor te komen. Per woondeelzone dient er minimaal 20% van de woningen expliciet gericht zijn op gezinnen met kinderen (met tuin), de gemiddelde grootte van de woningen 120m² en minimaal 20% van de woningen is specifiek gericht op ouderen (met daarin ook een mix aan types van woongelegenheden, dus geen concentratie aan allemaal dezelfde service flats). De dichtheid mag variëren doorheen de wijk vanaf het station naar Spreeuwenhoek (door af te bouwen van de stationsknoop richting de woonwijken), maar mikt op 50 woningen per hectare (van de ruimte bestemd voor wonen).

Een levensloopbestendige wijk die, als een volwaardig stuk stad, doorheen heel de wijk een breder waaier aan woonvormen kan aanbieden voor alle groepen die in de stad wonen en dit door allerlei woonvormen, types, oppervlaktes en voor verschillende budgetten door elkaar te voorzien.



BASEL
herontwikkeling campus Novartis

EEN GEMENGDE WIJK MET ALLE NOODZAKELIJKE VOORZIENINGEN

Ragheno is vandaag een wat desolaat bedrijventerrein aan de achterzijde van het station. Logistieke bedrijven, productiehallen en een grote sporthal, kantoren, labo's, opslag, braakliggende terreinen, brownfields en verdwaalde woningen vormen een onsamenhangend geheel. Op die plaats moet een nieuwe stadsontwikkeling komen die een levendige en gemengde wijk wordt. De bestaande mix aan functies moet verder versterkt en aangevuld worden en sterk op elkaar gaan inspelen. Nog te vaak worden nieuwe stadswijken sterk monofunctioneel ingevuld als nieuwe woonwijken, kantorenwijken of bedrijventerreinen. Ragheno moet al deze functies op een aantrekkelijke manier weten te combineren om zo te komen tot een echt gemengde wijk. Wonen kan hierin sterk uitgebreid worden en het werken aan gaan vullen. Het werk kan ook gediversifieerder worden door in te zetten op kantoren, KMO's en zelf kleinschalige kantoor- diensten en productiebedrijfjes. Mechelen wil zich daarbij vooral richten op hoogwaardige bedrijfjes in de sectoren media en kennisbedrijvigheid. Maar ook op nieuwe stedelijke hybride werkvormen, zoals kantoorachtigen, specifieke werkfuncties gekoppeld aan winkelen en beleving, nieuwe kantoorvormen zoals business centers en meer. Een aantal economische functies worden geweerd uit de gebiedsontwikkeling zoals sterk milieubelastende bedrijvigheid, logistiek, grootschalige commerciële functies en grootschalige detailhandel.

De wijk moet ook alle dagdagelijkse voorzieningen mee opnemen die het wonen en werken mee ondersteunen, zoals basiswinkels voor de wijk (en geen bovenlokale retail), kleinschalige zorgfuncties (apotheek, groepspraktijken,...), ruimte voor zelfstandigen en vrije beroepen, plaats voor kinderopvang, voor minimaal één basisschool (300leerlingen), voor ontmoeting en cultuurproductie (met creatieve ateliers, speel- en repeteerplekken, buurtvergaderuimtes), voor sport, spel en jeugd, voor lokale horeca en voor bovenlokale hotelfuncties (met vergader- en congresfaciliteiten), voor collectieve diensten (strijk- en naaiateliers, huishoudelijke dienstverlening, herstel- en afhaalpunten, ...) en voor stedelijke dienstverlening (met een lokale antenne van het dienstenaanbod van de stad en haar zorgpartners (Sociaal Huis/Zorgbedrijf).

Het gemengde karakter van de wijk moet doorvertaald worden doorheen het gehele plangebied en daarbij duidelijke accenten leggen. Niet elk deelproject moet deze volledige functiemix opnemen, bouwprojecten kunnen maar hoeven niet horizontaal functies te stapelen, ze mogen ze naast elkaar inpassen, ze bij elkaar schuiven en in de verschillende deelgebieden een duidelijk profiel uitwerken dat past bij de bestaande functies die al dan niet nog een tijd zullen blijven bestaan, zoals de aanwezige bedrijvigheid. De functiemix kan inspelen op de specifieke condities van de omgeving zoals aanwezig groen, zicht over het water, nabijheid van het station of de aanwezigheid van de bestaande en waardevolle werkloosden van de CW of de productiehoeven van Peugeot. Maar toch moet elke ontwikkelingsgebied, elk bouwblok, elke deel van de wijk wel een diversiteit aan complementaire of elkaar versterkende functies aanbieden.

Een gemengde wijk die, als een echt stuk stad, ruimte biedt voor zowel wonen als werken en tegelijkertijd voor alle dagdagelijkse functies die nodig zijn om tot een levendige stadswijk te komen.



HELSINKI
Smart city Jätkäsaari

DUURZAME EN INNOVATIEVE ONTWIKKELINGEN MAKEN EEN SLIMME WIJK

Het ontwikkelen van een nieuwe wijk voor wonen, werken en ontspannen laat toe de lat voor de ontwikkeling op het vlak van duurzaam bouwen hoog te leggen en nieuwe technieken en gedeelde infrastructures in te zetten om duurzaamheid op wijkniveau mee waar te maken. Het laat ook toe duurzaamheid van het begin mee te vertalen in doordachte stedelijke structuren, wijkstructuren en duurzame sociale gemeenschappen. Ragheno wil die ambities opleggen aan de toekomstige ontwikkelingen.

In eerste instantie dragen de keuzes en ambities zoals hierboven omschreven bij tot het uitbouwen van Ragheno tot een duurzame stadswijk. Het expliciet doordenken van aangepaste vormen van mobiliteit met nadruk op zachte vormen van verplaatsingen (Volgens het STOP-principe), het integreren van een veerkrachtige publieke ruimte die aandacht heeft voor ontmoeting en klimaateffecten (via groenelementen en water), het uitbouwen van een flexibele stedelijke structuur aan voldoende hoge dichtheid, met een diversiteit aan woningtypes, met lokale voorzieningen en bovenlokale trekkers, al deze ingrepen laten toe te komen tot een duurzame ontwikkeling op schaal van het volledige stadsdeel. Door de bestaande eigenaars en gebruikers, maar gaandeweg ook de nieuwe bewoners te betrekken bij de planvorming kan naar een echte gemeenschap toe gewerkt worden. De stad schuift hierbij de principes van BREEAM-communities naar voor.

Bovendien kan Ragheno uitgebouwd worden tot een echt slimme wijk. In die slimme wijk worden verschillende deelontwikkelingen, gebouwen, nutsinfrastructures aan elkaar gekoppeld via diverse netwerken om zo elkaar verder te versterken. Duurzame gebouwen staan daarin niet alleen. Ze ondersteunen technieken op schaal van de wijk waar zowel nieuwe als bestaande gebouwen samen op aangesloten kunnen worden. Het masterplan dient te onderzoeken welke collectieve of openbare systemen op het vlak van energieopwekking en -uitwisseling (smart grid, warmtenet, energierecuperatie, grootschalige productiesystemen, ...), afvalophaling (sorteersystemen, verzamelsystemen, hergebruik, ...) of water (beheer, gebruik, infiltratie, zuivering, ...) mee met de wijkontwikkeling uitgebouwd kunnen worden. Dit kan vanuit de gebouwen, in specifieke installaties, of in de inrichting van het openbaar domein. Maar ook circulaire economie en het ontwikkelen van een biobased economie zijn aspecten die meer en meer aandacht krijgen. Een slimme wijk zet niet enkel in op het herdenken van nutsvoorzieningen om een wijk duurzamer te maken. Ze kan ook inzetten op nieuwe vormen van kennisuitwisseling en dienstverlening. Logistiek op schaal van de wijk, thuisbelevering van diverse producten/voedsel/pakjes/..., deelsystemen voor auto/(bak)fiets/bestelwagen/..., lokale dienstennetwerk voor klusjes/huishoudhulp/herstellingen aan huis/...,

informatienetwerken voor thuis- en mantelzorg, ... elk van deze systemen verhoogt de leefbaarheid en interactie in de wijk via slimme uitwisseling van kennis, gegevens, en diensten. Bovendien kan een dergelijk netwerk ook weer aanleiding geven tot nieuwe woontypologieën, tot specifieke (flexibele) werkplekken, tot nieuwe ontmoetingsruimtes, tot het herdenken van de publieke ruimte en de mobiliteit in de wijk. De technologische evoluties op het gebied van mobiliteit gaan razendsnel: driverless cars, intelligent transport systems, mobility as a service (MAAS), elektrische wagens etc... Deze zullen een enorme impact hebben op de bereikbaarheid van steden in de toekomst en moeten dus meegenomen worden in het anders organiseren van mobiliteit.

Tenslotte moet ook het bouwen, project per project, duurzaam zijn. Sectorale wetgeving legt het bouwen al duidelijke voorwaarden op. Toch wil de stad in Ragheno een stap verder ambiëren door samen met de gebiedsontwikkelaars en eigenaars volop in te zetten op duurzaam bouwen. Waar mogelijk wordt ingezet op het halen van hoge standaarden voor duurzame ontwikkeling, zoals BREEAM. Dit door bouwen met aangepaste materialen, technieken, infrastructures te combineren met een slimme inpassing van de gebouwen met aandacht voor hoogwaardige ontsluiting, logische oriëntatie, compacte gebouwen, ... De stad mikt via doordachte ingrepen op het ontwikkelen van een klimaatneutrale wijk.

De nieuwe ontwikkeling laat toe echt duurzaam te gaan bouwen en bovendien in te zetten op een aantal vooruitstrevende technieken en voorzieningen op schaal van de volledige wijk. Het volledig herdenken van energie, water, afval, logistiek, veiligheid, diensten, zorg, mobiliteit, hulp, ... op schaal van Ragheno laat toe er een echt slim stadsdeel van te maken.



AMSTERDAM
Borneo-Sporenburg

BEELDKWALITEIT ZORGT VOOR SAMENHANG EN STEDELIJK KARAKTER

Vandaag is Ragheno een industrieel restgebied. Een gebied ontstaan vanuit grootschalige industrie waar arbeiderswoningen historisch al tussen gemengd zaten. En waar kantoren en kleine KMO-tjes vandaag de ruimte tussen loodsen verder verkavelen en opvullen. De wijk vertoont geen samenhang, laat staan een doordachte beeldkwaliteit in de bebouwing of in de inrichting van het publiek domein. Om van Ragheno een toonaangevende stationswijk te maken waarin alle bovenstaande ambities vervat zitten, is ook nood aan een aantrekkelijk en wervend stedenbouwkundig beeld. Dat beeld ontstaat vanuit de beoogde doelstellingen rond water, groen, openbaar vervoer, fietsassen, autoluw karakter, mix aan woningen en voorzieningen, maar eveneens vanuit de ruimtelijke configuratie van de ontwikkeling en de concrete beeldwaarde van elke ontwikkeling. En daarom heeft de Raghenuijk nood aan een duidelijk beeldkader. Aan een vooropgestelde ambitie rond hoe de wijk er uit ziet.

Net als in het Robuust ontwikkelingskader dient het beeldkader ook voldoende vrijheidsgraden mee op te nemen. Dergelijke wijk wordt niet in een keer en door een partij gebouwd. Dergelijke wijk ontstaat uit vele ingrepen die over een langere periode uitgerold worden. Het beeldkader dient mee de randvoorwaarden voor het resulterend beeld vast te leggen waarin zowel aandacht is voor diversiteit als voor samenhang. Het beeld van de wijk wordt opgebouwd uit diverse aspecten. Voor de bebouwing is het architectuurbeeld, met nadruk op volumetrie, geleiding en materialisatie essentieel. Voor deelontwikkelingen en voor het terrein als geheel dienen principes hiervoor naar voor geschoven worden. Een stedelijk bebouwingsbeeld met bebouwingswanden langs straten (bouwblokstructuur) met een gemiddelde hoogte van 4 bouwlagen staat hierbij voorop waarin een mix aan woningtypes (ook met eigen tuin) voorkomen en tot uiting komen in het architectuurbeeld. Hoogteaccenten ondersteunen dit stadsbeeld. Daarnaast bepalen de gebouwen ook mee de straatruimte. Een levendige plint van de bebouwing (met functies die relaties naar het openbaar domein leggen), de uitwerking van private buitenruimtes (balkons, ...), de inrichting en gerichtheid van collectieve delen (toegangen, geclusterde parkeervoorzieningen en stallingen voor fietsers, gedeelde ontmoetingsruimtes en faciliteiten, berguimtes, ...) en de inrichting en afscherming van de private buitenruimtes (tuinmuren, hagen, ...) geven mee vorm aan hoe een gebouw in haar directe omgeving staat. Ook dit is een essentieel aspect om uit te werken om te komen tot een levendig stadsbeeld.

Tenslotte is het beeld van de inrichting van de publieke ruimte zeer belangrijk. Het bepaalt mee het gebruik en de sfeer van het publiek domein. Het kan mee de verkeersstructuur leesbaar maken en ruimte bieden voor ontmoeting, groen en water. Voor de publieke ruimte moet een eigentijds inrichtingsbeeld uitgewerkt te worden dat de eigenheid versterkt.

Die eigenheid wordt verder versterkt door een aantal markante en beeldbepalende aspecten van de Raghenuite te behouden en te integreren in het plan. Historisch waardevolle gebouwen (werkloodsen, productiegebouwen, ...), infrastructuren (bruggen, spoortracés), landschappelijke elementen (bomenrijen, waterkant, ...), zichten op markante gebouwen en torens en bestaande stedelijke straatpatronen (wijk Coloma) kunnen mee het beeld en de structuur van de nieuwe ontwikkelingen bepalen. Ze vormen waardevolle elementen om op te nemen in het plan en aan te vullen met nieuwe structuren en patronen van stedelijke bouwblokken die een diversiteit aan invullingen op doordachte wijze mogelijk maken. Bestaande markante elementen dienen aangevuld te worden met nieuwe landmarks door het doordacht inpassen van torens, door het strategisch positioneren en uitwerken van grootschalige gebouwen en stedelijke trekkers en natuurlijk door de inrichting van de grotere publieke ruimtes en hoofdstructuren (groenstructuur, waterkant, hoofdassen voor fiets/auto/OV).

De nieuwe ontwikkelingen op Ragheno dienen als geheel een doordacht, eigentijds en kwalitatief stedelijk beeld te genereren, met aandacht voor samenhang en eigenheid van de verschillende onderdelen. Een beeld dat duidelijk sturing kan bieden aan elke afzonderlijke bouwopgave.



STAD MECHELEN
Gemeenteraad – Uittreksel uit de notulen
Vergadering van 30 september 2019 - Openbare zitting

Aanwezig: Fabienne Blavier, voorzitter
Patrick Princen, burgemeester wd.
Greet Geypen, Marina De Bie, Koen Anciaux, Björn Siffer, Abdrahman Labsir, Alexander Vandersmissen, Gabriella De Francesco, schepenen
Frank Creyelman, Marc Hendrickx, Stefaan Deleus, Catherine François, Karel Geys, Hamid Riffi, Kristof Calvo, Tom Kestens, Zineb El Boussaadani, Farid Bennasser, Jan Verbergt, Tine Van den Brande, Anne Delvoye, Ingrid Kluppels, Bert Delanoëje, Vicky Vanmarcke, Pia Indigne, Klaas Delrue, Arthur Orlans, Faysal El Morabet, Mats Walschaers, Charles Lecief, Rina Rabau, Maxine Willemsen, Elisabet Okmen, Dirk Tuypens, Yves Selleslagh, Kenzo Van den Bosch, Thijs Verbeurgt, Zohra Hadnan, gemeenteraadsleden
Erik Laga, algemeen directeur

26. STADSONTWIKKELING. Goedkeuring richtlijnennota 'minimale randvoorwaarden en aanbevelingen' (inclusief bijlagen) als Beleidsmatig Gewenste Ontwikkeling voor het projectgebied Ragheno.

De beslissing wordt genomen met 27 stemmen voor (Fabienne Blavier, Patrick Princen, Greet Geypen, Marina De Bie, Koen Anciaux, Björn Siffer, Abdrahman Labsir, Alexander Vandersmissen, Gabriella De Francesco, Stefaan Deleus, Hamid Riffi, Kristof Calvo, Tom Kestens, Zineb El Boussaadani, Tine Van den Brande, Bert Delanoëje, Vicky Vanmarcke, Pia Indigne, Klaas Delrue, Arthur Orlans, Faysal El Morabet, Mats Walschaers, Charles Lecief, Rina Rabau, Maxine Willemsen, Elisabet Okmen, Zohra Hadnan) en 12 onthoudingen (Frank Creyelman, Marc Hendrickx, Catherine François, Karel Geys, Farid Bennasser, Jan Verbergt, Anne Delvoye, Ingrid Kluppels, Dirk Tuypens, Yves Selleslagh, Kenzo Van den Bosch, Thijs Verbeurgt).

Motivering

Voorgeschiedenis

04.03.2011	Vernietiging door Raad van State van het GRUP deelgebied 2, strategisch project Arsenaal-Douane.
31.01.2014	Besluit van de Vlaamse Regering van de definitieve goedkeuring van de Brownfieldconvenant NV Park Ragheno en ontvankelijk verklaren van de aanvragen van MG Holding NV en NV De Leeuwe II.
23.10.2015	Het college gaat akkoord met de overname voor de opmaak van het masterplan van de Ragheno-site van Eurostation en geeft opdracht aan de dienst projecten en planning voor het aanstellen van een ontwerp bureau voor de opmaak hiervan.
04.03.2016	Gunning raamovereenkomst voor de financiële en juridische begeleiding van stadsontwikkelingsprojecten aan GSJ-BDO.
11.03.2016	Het college gunt het bestek 2015-OO-937: Opmaak van een masterplan voor de site Ragheno aan KCAP-OKRA-Arcadis.
08.04.2016	Goedkeuring ambtlienota.
21.01.2019	Goedkeuring aanpak masterplan en bepalen van de afvaardiging voor de stuurgroep
27.05.2019	Goedkeuring door gemeenteraad van de samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en stad Mechelen voor het uitvoeren van een studie voor de verbindingsweg tussen de Leuvensesteenweg en de Tangent, inclusief een korte tunnel. Goedkeuring door gemeenteraad van het studiebestek "ontwerp en aanbesteding verbindingsweg Leuvensesteenweg (N26) – Tangent via Motstraat ('Arsenaalverbinding')" dat zal gepubliceerd worden door AWV
24.06.2019	Goedkeuring brownfieldconvenant inzake Brownfieldsproject "105 – Mechelen-Ragheno II" / (NMBS / Galapagos)
16.09.2019	Agendering college:

- | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • RAGHENO: Goedkeuring voorontwerp masterplan. • RAGHENO: Kaderbesluit ontwikkeling Ragheno. Goedkeuring + doorverw Gemeenteraad. • RAGHENO: Beleidsmatig Gewenste Ontwikkeling Ragheno. Goedkeuring + doorverwijzing Gemeenteraad. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Feiten en argumentatie

• 1. Kader en Inleiding

1.-

1.1. Op het grondgebied van de Stad worden ontwikkelingsprojecten uitgevoerd. Op het grondgebied van de Stad kan een projectgebied worden onderscheiden zoals afgebakend op Bijlage 1, hierna verder 'Projectgebied Ragheno' genoemd. In navolging van het ruimtelijk structuurplan Mechelen wordt een stedelijke gemengde ontwikkeling voor deze site vooropgesteld, waarbij de huidige bestemming zal gewijzigd of herbevestigd worden.

1.2. De Stad wenst bij de ontwikkeling van het Projectgebied Ragheno aandacht te hebben voor de realisatie van kwalitatieve woningen en gebouwen. De Stad wenst daarbij in te zetten op volgende thema's: energieprestatie, hernieuwbare energie, water, materialen, afval, klimaatadaptatie, mobiliteit, stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit, kwaliteit onbebouwde ruimte en betaalbaar wonen.

2.-

2.1. In het kader van de gebiedsontwikkeling zal een Masterplan worden opgesteld, met het oog op een maximale afstemming van de verschillende deelprojecten inzake mobiliteit, ontsluiting, stedenbouwkundige, landschappelijke en architecturale visie en programmatische invulling en het vrijwaren van de economische haalbaarheid van de individuele realisaties daarbij. Bij besluit van 23 oktober 2015 heeft het college van burgemeester en schepenen beslist om vanuit de stad een masterplan op te maken voor de Raghenosite. Bij besluit van 8 april 2016 keurde het college van burgemeester en schepenen een ambitienota goed die werd meegegeven aan het ontwerpbureau in functie van de uitwerking van het Masterplan.

2.2. Het bestuursakkoord 2019 – 2024 voor de stad Mechelen bevestigt de verdere ontwikkeling van Projectgebied Ragheno. Intussen werd een Voorontwerp Masterplan opgemaakt. Het Voorontwerp Masterplan wordt in zelfde zitting als voorliggend besluit ter goedkeuring aan het college van burgemeester en schepenen voorgelegd en informatief aan dit kaderbesluit gevoegd, Bijlage 2.

3.-

3.1. Op datum van dit besluit is er nog geen definitief Masterplan dat de ontwikkeling van Projectgebied verder preciseert. De Stad kan evenwel private eigenaars niet weerhouden omgevingsvergunningaanvragen in te dienen in afwachting van het definitief Masterplan en/of gemeentelijk RUP. De Stad wenst evenwel dat binnen het projectgebied kwalitatieve en duurzame woningen en gebouwen worden gerealiseerd.

3.2. In afwachting van de opmaak van een RUP voor het projectgebied Ragheno wenst de Stad de richtlijnennota 'Minimale randvoorwaarden en aanbevelingen', Bijlage 3, aan te nemen als Beleidsmatig Gewenste Ontwikkeling zoals bedoeld in artikel 4.3.1, §2, 2° VCRO.

• 2. Beleidsmatig gewenste ontwikkelingen – algemeen

Artikel 4.3.1, §2 VCRO stelt dat *"het vergunningverlenende bestuursorgaan bij de beoordeling van het aangevraagde rekening houdt met de in de omgeving bestaande toestand, doch het kan ook beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten, vermeld in 1°, in rekening brengen;..."*

De stad kan een beleidsmatig gewenste ontwikkeling (verder 'BGO') aannemen waarin zij vorm geeft aan de beginselen betreffende de goede ruimtelijke ordening, inzonderheid met in achtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4 VCRO. Een BGO dient evenwel aan voorwaarden te voldoen ten einde er rekenschap aan te geven in het licht van artikel 4.3.1, §2, 2° VCRO. Een BGO kan niet aangewend worden om een de facto bestemmingswijziging door te voeren.

De BGO dient eveneens te voldoen aan de algemene voorwaarden op grond van Parlementaire voorbereidende werken en rechtspraak, in het bijzonder aan volgende voorwaarden:

- Voorwaarde van algemene en publieke bekendmaking
- Voorwaarde van duidelijkheid en precisie
- Voorwaarde van verenigbaarheid met de beginselen van behoorlijk bestuur
- Voorwaarde van verenigbaarheid met verordenende voorschriften, tenzij hiervan rechtsgeldig wordt afgeweken
- Voorwaarde van inachtneming van en verenigbaarheid met de in de omgeving bestaande toestand

De BGO dient eveneens te voldoen aan de bijkomende voorwaarden gesteld door de deputatie van de provincie Antwerpen in haar omzendbrief dd. 4 februari 2016, in het bijzonder aan volgende voorwaarden:

- Goedkeuring door de Gemeenteraad
- Initiatief tot juridische verankering
- Positief vooroverleg met provinciale dienst stedenbouwkundige beroepen
- 3. Minimale randvoorwaarden en aanbevelingen voor ontwikkelingen binnen Projectgebied Ragheno – richtlijnennota als Beleidsmatig Gewenste Ontwikkeling

1.-

1.1. De Stad wenst bij de ontwikkeling van het Projectgebied Ragheno aandacht te hebben voor de realisatie van kwalitatieve woningen en gebouwen. De Stad wenst daarbij in te zetten op volgende thema's: energieprestatie, hernieuwbare energie, water, materialen, afval, klimaatadaptatie, mobiliteit, en stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit, kwaliteit onbebouwde ruimte en betaalbaar wonen.

1.2. De Stad heeft een richtlijnennota opgemaakt waarbij minimale randvoorwaarden en aanbevelingen staan opgenomen betreffende de ontwikkeling van woningen en gebouwen binnen het Projectgebied Ragheno (Bijlage 3).

2.-

2.1 In zitting van het college van burgemeester en schepenen van 16 september 2019 werd een voorontwerp masterplan Ragheno goedgekeurd dat de ontwikkeling van Projectgebied verder preciseert. De definitieve Ontwikkelingsvisie en Masterplan zullen latere fase worden vertaald in een Gemeentelijk RUP. De Stad kan evenwel private eigenaars niet weerhouden omgevingsvergunningsaanvragen in te dienen in afwachting van het definitieve Masterplan en/of in afwachting van een Gemeentelijk RUP. De Stad wenst evenwel dat binnen het projectgebied kwalitatieve en duurzame woningen en gebouwen worden gerealiseerd.

2.2. De Stad wenst de Richtlijnennota 'minimale randvoorwaarden en aanbevelingen' (Bijlage 3) aan te nemen als Beleidsmatig Gewenste Ontwikkeling zoals bedoeld in artikel 4.3.1, §2, 2° VCRO. Deze BGO doet geen uitspraak over de vraag of en hoe er kan worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften. Het betreft een loutere beoordeling van de goede ruimtelijke ordening en geen beoordeling over de conformiteit met de vigerende stedenbouwkundige voorschriften.

2.3. De BGO is van toepassing op de omgevingsvergunningsaanvragen die worden ingediend binnen het projectgebied Ragheno met uitzondering van omgevingsvergunningen met betrekking tot eengezinswoningen (woningen die hoofdzakelijk bestemd zijn voor bewoning en waarbij de oppervlakte van het gedeelte van de woning dat bestemd is voor huisvesting groter is dan de oppervlakte van het gedeelte dat bestemd is voor andere functies) waarbij voldaan wordt aan één van volgende voorwaarden: de vergunningsaanvraag voorziet (i) in de sloop van een eengezinswoning ter vervanging navolgende nieuwbouw van deze eengezinswoning, (ii) in de uitbreiding van een eengezinswoning, (iii) in het uitvoeren van renovatiewerken en/of alle andere werken aan en/of ten behoeve van een bestaande gezinswoning. Deze uitzonderingen zijn niet van toepassing zo een welbepaald project kunstmatig zou worden opgedeeld om van deze uitzonderingsregel te kunnen genieten.

2.4 De vergunningverlenende overheid kan afwijkingen toestaan op de geformuleerde 'minimale randvoorwaarden en aanbevelingen'. De afwijking kan worden toegestaan indien de

vergunningverlenende overheid op basis van de gemotiveerde omgevingsvergunningsaanvraag oordeelt dat door de afwijking voorgestelde handelingen minstens gelijkwaardig zijn aan de geformuleerde minimale randvoorwaarden en aanbevelingen. De mogelijkheid tot het toestaan van een afwijking geldt onverminderd de verplichting dat de aanvraag dient getoetst te worden aan de heersende stedenbouwkundige voorschriften en de goede ruimtelijke ordening.

3.-

De BGO voldoet aan bovenvermelde voorwaarden:

3.1. De Richtlijnennota 'minimale randvoorwaarden en aanbevelingen' voldoet aan de voorwaarden om te worden gehanteerd als een Beleidsmatig Gewenste Ontwikkeling zoals bedoeld in artikel 4.3.1, §2, 2° VCRO.

3.2. Ten einde te voldoen aan de voorwaarde van een algemene en politieke bekendmaking aan de gehele bevolking zal de richtlijnennota worden gepubliceerd op de website van de stad Mechelen en in minimaal 2 (streek)kranten.

3.3 De richtlijnennota wordt voldoende duidelijk en precies vastgelegd en zal op consequente wijze worden gehanteerd.

Verder zal bij de vergunningverlening steeds in de eerste plaats rekening worden gehouden met de in de omgeving bestaande toestand en zal te allen tijde op afdoende wijze worden gemotiveerd waarom een bepaald project al dan niet met de Richtlijnennota in overeenstemming kan worden geacht.

De richtlijnennota doet geen afbreuk aan heersende stedenbouwkundige voorschriften waarvan niet rechtsgeldig zou kunnen worden afgeweken.

3.4. In de mate dat de richtlijnennota verwijst naar aan te leveren documenten, verduidelijkt dit Besluit dat het voegen van documenten bij het indienen van de vergunningsaanvraag, louter strekt tot het aanleveren van bijkomende informatie en geenszins de samenstelling van de dossieraanvraag zoals decretaal voorzien wijzigt.

3.5 De Richtlijnennota 'minimale randvoorwaarden en aanbevelingen' wordt voorgelegd aan de gemeenteraad ter goedkeuring op 30/09/2019.

De procedure tot opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wordt opgestart teneinde de richtlijnennota juridisch te verankeren.

Juridische grond

Artikel 4.3.1, §2, 2° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening ('VCRO')

Financiële gevolgen

Geen.

Besluit:

Artikel 1

De gemeenteraad keurt de richtlijnennota 'minimale randvoorwaarden en aanbevelingen' (incl. bijlages) als Beleidsmatig Gewenste Ontwikkeling voor het projectgebied Ragheno goed.

Namens de gemeenteraad:

De algemeen directeur
(get.) Erik Laga

De voorzitter
(get.) Fabienne Blavier

Voor eensluidend uittreksel:
NAMENS DE GEMEENTERAAD:

Bij verordening

Erik Laga

algemeen directeur



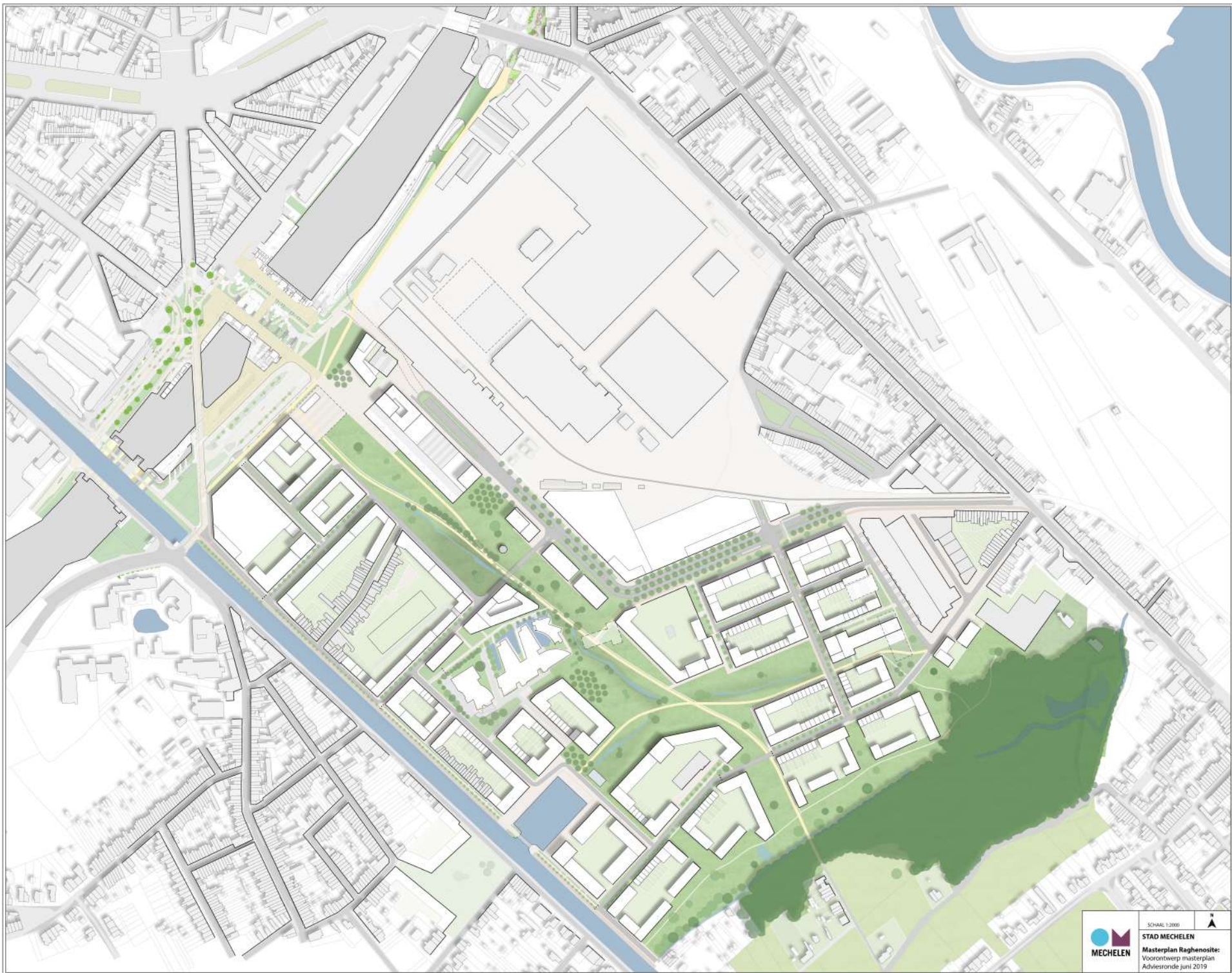
Mechelen, 3 oktober 2019


Fabienne Blavier
voorzitter

RAGHENO - Beleidsmatig Gewenste Ontwikkeling

Bijlage 1: Afbakening Projectgebied Ragheno





RAGHENO - Beleidsmatig Gewenste Ontwikkeling

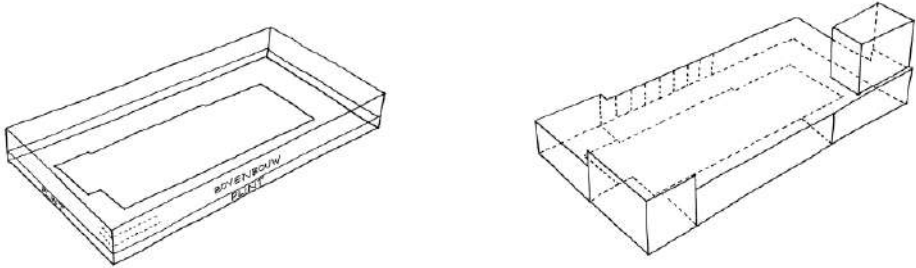

Bijlage 3: Minimale randvoorwaarden en aanbevelingen

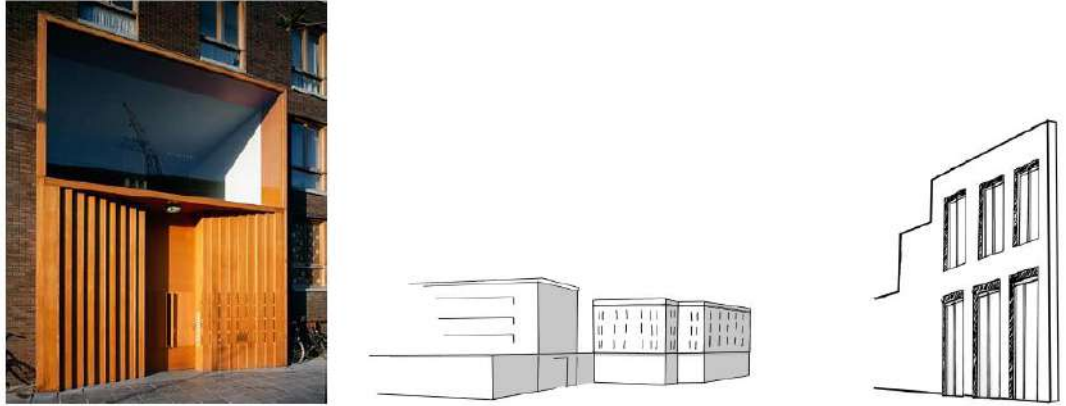
MINIMALE RANDVOORWAARDEN		
Minimale randvoorwaarde	Bewijslast	Toelichting
ENERGIEPRESTATIE		
Residentieel		
Energie-efficiëntie (S-peil): maximaal S28	EPB-berekening opgemaakt door erkend EPB-verslaggever.	Het 'S-Peil' of 'schilpeil' drukt de energie-efficiëntie van de gebouwschil uit. Het vat alle energetische kwaliteiten van de schil (zowel de winsten als de verliezen) samen tot één getal. Het zegt hoe goed de schil bestand is tegen koude winterdagen, maar ook of er genoeg zonnewering is op hete zomerdagen en of de woning een efficiënte vorm heeft. Het S-peil geldt per wooneenheid, dus voor een appartement en niet voor een appartementsgebouw. Hoe minder energie nodig is om de temperatuur van de wooneenheid op peil te houden en hoe efficiënter de vorm, hoe lager en hoe beter het S-peil. Hoe lager het S-peil, hoe beter het dus gesteld is met de schil van de woning, energetisch gezien.
Energieprestatie (E-peil): maximaal E20	EPB-berekening opgemaakt door erkend EPB-verslaggever.	Het E-peil is een maat voor de globale energieprestatie van een gebouw. Hoe lager het E-peil, hoe energiezuiniger het gebouw.
Niet-residentieel		
Voor niet-residentiële functies (nieuwbouw of gelijkaardig) gelden de maximale U-waarden volgens de geldende EPB-eisen vanaf 1 januari 2021 en vermeld in https://energiesparen.login.kanooh.be/sites/default/files/atoms/files/epbuwaarden2018.pdf en latere wijzigingen.	EPB-berekening opgemaakt door erkend EPB-verslaggever.	
Voor niet-residentiële functies gelden de E-peileisen volgens de geldende EPB-eisen vanaf 2021 en vermeld in https://www.energiesparen.be/EPB-pedia/E-peil/eis-niet-residentieel-2021 en latere wijzigingen.	EPB-berekening opgemaakt door erkend EPB-verslaggever.	
HERNIEUWBARE ENERGIE		
Er wordt ingezet op hernieuwbare energie. De keuze voor een hernieuwbare energietechniek wordt gemotiveerd op basis van een haalbaarheidsstudie energietechnieken.	<p>Een haalbaarheidsstudie energietechnieken bij elk project voor nieuwbouw (zowel residentieel, als niet-residentieel) waarvoor een omgevingsvergunning zal worden aangevraagd met een totale bruto vloeroppervlakte groter dan 500m².</p> <p>Volgende indicatoren moeten minstens in deze haalbaarheidsstudie worden gerapporteerd:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Energieprestatie en energieverbruik <ol style="list-style-type: none"> a. E-peil b. Karakteristiek jaarlijks primair energieverbruik c. Jaarlijks eindenergieverbruik en primair energieverbruik voor ruimteverwarming d. Jaarlijks eindenergieverbruik en primair energieverbruik voor koeling e. Jaarlijkse hoeveelheid opgewekte en/of gebruikte hernieuwbare energie per m² bruikbare vloeroppervlakte 2. CO₂-emissies <ol style="list-style-type: none"> a. Jaarlijkse CO₂-emissies voor totale 	<p>Bij de uitwerking van de projecten wordt rekening gehouden dat het de ambitie van de stad is om de wijk Ragheno op termijn in een micro-grid te laten functioneren.</p> <p>Een hernieuwbaar energiesysteem gebruikt natuurlijke en onuitputtelijke energiebronnen als wind, zon en/of aardwarmte. Het minimumaandeel hernieuwbare energie wordt uitgedrukt als een minimale primaire energiehoeveelheid (kWh) per eenheid bruto vloeroppervlakte (m²) en per jaar.</p> <p>In het kader van een aanvraag omgevingsvergunning is het wenselijk maar niet verplicht een haalbaarheidsstudie energietechnieken ter verduidelijking van de keuzes in hernieuwbare energie bij de aanvraag te voegen.</p>

	energieconsumptie Jaarlijkse bespaarde CO ₂ -emissies door hernieuwbare energieproductie																																					
Minimale productie residentieel: 15kWh/m ² bruto vloeroppervlakte/jaar	EPB-berekening opgemaakt door erkend EPB-verslaggever.																																					
Minimale productie niet-residentieel: 20kWh/m ² bruto vloeroppervlakte/jaar	EPB-berekening opgemaakt door erkend EPB-verslaggever.																																					
<p>Elk gebouw wordt zo ontworpen dat het bij oplevering (of later) kan aansluiten op een warmtenet (warmtenet ready).</p> <p>Bij nieuwbouw of herbouw van gebouwen niet-residentieel en residentieel vanaf 15 wooneenheden met een gemeenschappelijke verticale circulatie, moeten deze gebouwen voorzien zijn van een centrale stookruimte en bijhorende leidingschachten. De stookruimte is gemakkelijk bereikbaar vanuit het openbaar domein. De grootte van de stookruimte is afhankelijk van het aantal wooneenheden:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>#wooneenheden</th> <th>Min. BVO</th> <th>Max. lengte langste zijde</th> <th>Min. hoogte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15-32</td> <td>16</td> <td>4.5</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>33-48</td> <td>20</td> <td>5</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>49-64</td> <td>24</td> <td>5.5</td> <td>2.8</td> </tr> <tr> <td>65-80</td> <td>28</td> <td>6</td> <td>2.8</td> </tr> <tr> <td>81-96</td> <td>31</td> <td>6.3</td> <td>2.8</td> </tr> <tr> <td>97-112</td> <td>33</td> <td>6.5</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>113-128</td> <td>37</td> <td>6.8</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>129-144</td> <td>40</td> <td>7</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table> <p>De tabel geeft de minimale afmetingen van de stookplaats weer tot 144 wooneenheden. Bij meer dan 144 wooneenheden wordt de minimale afmeting van de stookplaats bepaald door per bijkomende groep van wooneenheden de overeenkomstige afmeting bij te tellen. Een bouwblok van 200 wooneenheden resulteert zo in een minimale stookplaats van 64 vierkante meter.</p> <p>Gebouwen met meer dan 50 wooneenheden mogen voorzien worden van meer dan 1 centrale ruimte voor warmteproductie. Elk van deze lokalen wordt toegekend aan een deel van het bouwproject en voldoet aan de minimale eisen voor dat deel.</p>	#wooneenheden	Min. BVO	Max. lengte langste zijde	Min. hoogte	15-32	16	4.5	2.5	33-48	20	5	2.5	49-64	24	5.5	2.8	65-80	28	6	2.8	81-96	31	6.3	2.8	97-112	33	6.5	3	113-128	37	6.8	3	129-144	40	7	3	Plannen aanvraag omgevingsvergunning.	<p>Er moet voorzien worden in een gemeenschappelijke ruimte die de nodige installaties kan herbergen en gemakkelijk bereikbaar is vanuit het openbaar domein. Daarnaast moet er in het ontwerp voldoende ruimte zijn voor de realisatie van een warmteverdeelnet vanuit deze centrale ruimte naar elke wooneenheid. De structuur van het gebouw moet toelaten een verdeelnet te ontwerpen waarbij de warmtelevering aan elke wooneenheid apart te meten is en desnoods te sturen. De verordening legt enkel minimumeisen, afhankelijk van het technisch concept kan de werkelijk benodigde ruimte groter zijn. De verordening legt bovendien geen eisen op aan de realisatie van de technische installatie zelf. De ondergrens van 15 wooneenheden in combinatie met een gemeenschappelijke verticale circulatie werd bepaald om te vermijden dat projecten op een smal perceel worden geconfronteerd met een overbelasting van het programma op het gelijkvloers.</p>
#wooneenheden	Min. BVO	Max. lengte langste zijde	Min. hoogte																																			
15-32	16	4.5	2.5																																			
33-48	20	5	2.5																																			
49-64	24	5.5	2.8																																			
65-80	28	6	2.8																																			
81-96	31	6.3	2.8																																			
97-112	33	6.5	3																																			
113-128	37	6.8	3																																			
129-144	40	7	3																																			
WATER																																						
<p>De afvoer van regenwater wordt benaderd zoals hierna in afnemende graad van prioriteit vermeld :</p> <p>1° opvang voor hergebruik;</p> <p>2° infiltratie op eigen terrein;</p> <p>3° buffering met vertraagd lozen in een oppervlaktewater of een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater;</p> <p>4° lozing in de regenwaterafvoerleiding (RWA) in de straat. Slechts wanneer de beste beschikbare technieken geen van de voornoemde afvoerwijzen toelaten, mag het hemelwater overeenkomstig de wettelijke bepalingen worden geloosd in de openbare riolering.</p>	Er wordt een nota met betrekking tot het hemelwater opgesteld.	<p>Het gebruik van leidingwater moet beperkt worden. Het gebruik van regenwater kan hierin een grote rol spelen. Binnen een project moet dan ook het hemelwater optimaal ingezet worden. Het afvoeren van hemelwater naar het rioleringsstelsel dient beperkt te worden tot een minimum. Binnen de site van Ragheno wordt maximaal herbruik van regenwater opgelegd. Binnen een project is het vrij te kiezen welke technieken van buffering (groendaken, slimme groendaken,...) en technieken voor herbruik worden toegepast.</p> <p>In de nota hemelwater wordt aangetoond hoeveel herbruik en infiltratie mogelijk is alvorens er moet aangesloten worden op de riolering.</p>																																				
Alle daken worden integraal voorzien van groendaken (excl. de ruimte benodigd voor technieken). Uitgezonderd bij grondgebonden woningen: enkel bij platte en lichthellende daken wordt minimaal 60% van de nuttige oppervlakte voorzien van een groendak. Dit kan	Ontwerpplannen van de dakverdieping.																																					

geclusterd per logisch samenhangend geheel bv per bouwblok worden bekeken. Het is toegestaan om op het groendak zonnepanelen en/of zonneboiler te voorzien. Bij het voorzien van bomen op de daken moet minimaal 1m substraat worden voorzien opdat bomen en onderbeplanting kwalitatief kunnen groeien.		
MATERIALEN		
Een duurzaam materiaalgebruik binnen een levenscyclus benadering wordt vooropgesteld. Het is wenselijk ter motivatie van het duurzaam materiaalgebruik: <ul style="list-style-type: none"> • een sloopinventaris op te maken (bij nieuwbouw); • de ontwerprichtlijnen opgemaakt door OVAM (https://www.ovam.be/ontwikkeling-integratie-evaluatiekader) toe te passen, • Vermijden van materialen waarvan de herkomst maatschappelijk niet verantwoordbaar is; • Bij gebruik van hout wordt er hout van duurzaam beheerde bossen gebruikt (aan te tonen via label); en/of <ul style="list-style-type: none"> • De TOTEM-tool op elementniveau toe te passen (https://www.totem-building.be/). 		
AFVAL		
In de projecten moet rekening gehouden worden dat afvalinzameling op een collectieve manier gebeurt aan de hand van sorteerstraten.	In voorkomend geval volgens plan sorteerstraten op te nemen in: <ul style="list-style-type: none"> • Ontwerpplannen • Plannen aanvraag wegenisdossier + nota technische specificaties sorteerstraat 	De stad Mechelen bepaalt de locaties. Zowel de investerings- als de beheerskost zijn ten laste van de stad Mechelen, tenzij anders bepaald via overeenkomst.
KLIMAATADAPTIE		
Er wordt minstens voor de publieke delen (in het kader van het wegenisdossier) een gedetailleerd beplantingsplan opgemaakt. Hierbij: <ul style="list-style-type: none"> • Voorgestelde soorten zijn standplaatsgeschikt en niet invasief. • Bomen in verhardingen, dienen voldoende ondergrondse ruimte te krijgen (bunkersystemen). Deze ruimte is aangepast aan de grootteorde van de boom. 	Een gedetailleerd beplantingsplan met o.a. vermelding van plantensoorten, plantdichtheid en plantmaat. Het beplantingsplan bevat minimaal: <ul style="list-style-type: none"> • Namen van plantensoorten (Nederlands en latijn). • Plantmaten en plantdichtheden. Het beplantingsplan wordt ontworpen door een landschapsarchitect en bij voorkeur in een voortraject besproken. Het beplantingsplan dient goedgekeurd te worden door de Stad/ dienst Natuur- en Groenontwikkeling.	In het kader van een aanvraag omgevingsvergunning is het wenselijk maar niet verplicht voor de private delen een beplantingsplan bij de aanvraag te voegen.
Er wordt een groenbeheerplan opgemaakt voor minstens de publieke delen (in het kader van het wegenisdossier).	Een groenbeheersplan.	Maak een groenbeheerplan op met ecologische meerwaarde, zonder gebruik van pesticiden en gemakkelijk onderhoud bij de gebiedsinrichting en maak dit op zodat er zicht is op de impact van het beheer en welke keuzes er gemaakt worden. Het is essentieel om duurzaam groenbeheer toe te passen. Dit kan bekomen worden volgens de principes van Harmonisch Park en Groenbeheer. In het kader van een aanvraag omgevingsvergunning is het wenselijk maar niet verplicht voor de private delen een groenbeheerplan bij de aanvraag te voegen.
Het hitte-eilandeffect wordt berekend en moet minimaal voldoen aan de ambitie 'beter' of 'uitstekend'- hiervoor wordt het aangeleverde Excelblad gebruikt (in Bijlage 1) (cf. verwijzing naar berekeningsmethode en ambitielijst).	Een nota met rekenblad met berekening van het hitte-eilandeffect en motivatie waarbij aangetoond wordt dat de ambitie valt onder 'beter' of 'uitstekend'.	Een stedelijk hitte-eiland ontstaat wanneer er een temperatuurverschil optreedt tussen de stad en haar omliggende platteland. Dit temperatuurverschil is vooral een gevolg van de bebouwde en verharde omgeving in een stad. De materialen waaruit een stad is opgebouwd (asfalt, beton, natuursteen) slaan meer warmte op, die dan vertraagd aan de lucht wordt afgegeven. Er is ook minder verdamping in de stad omdat er minder groen is en de bodem meer is afgedicht.
MOBLITEIT		

Parkeren – auto		
<p><u>Aantal parkeerplaatsen:</u> Er worden per bestemmingscategorie volgende parkeerplaatsen gerealiseerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wonen: 0,66/100m² • Kantoren: <ul style="list-style-type: none"> ○ 1,20/100m² (zone E en F) ○ 1,00/100m² (zone C en D) ○ 0,67/100m² (zone A en B) • Handel: 1,40/100m² <p>Voorzieningen: geen</p>	Ontwerpplannen	Voor de bestemmingscategorie voorzieningen moeten geen parkeerplaatsen voorzien worden.
<p><u>Autodelen:</u> van het vereist aantal parkeerplaatsen worden minimaal het volgend aantal autodeelparkeerplaatsen gerealiseerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 autodeelparkeerplaats per 20 wooneenheden • 0,2 autodeelparkeerplaats per 1.000m² kantoorfunctie <p>In de te realiseren parking worden autodeelparkeerplaatsen exclusief voor autodelen gereserveerd en deze zijn publiek toegankelijk. Hierbij zijn 2 keuze opties mogelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optie 1: Er wordt een bedrag van minimaal 50.000 euro per vereiste autodeelparkeerplaats gestort op een derde-rekening. De stad Mechelen of een door de stad aangeduide partij kan dit budget gebruiken ter ondersteuning van het duurzame mobiliteitsbeleid. • Optie 2: De initiatiefnemer sluit een langdurige (minimaal 15 jaar) en sluitende overeenkomst met een organisatie die deelmobiliteit aanbiedt. De organisatie dient minimaal ondersteuning te bieden qua reservatiesysteem dat online en telefonisch 24/24u, 7/7dagen werkt en er moet een aangepaste verzekering afgesloten zijn. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nota autodelen • Bewijs van betaling in geval van optie 1 <p>Een langdurige en sluitende overeenkomst met een autodeelorganisatie in geval van optie 2</p>	<p>Het aantal vereiste parkeerplaatsen werd verlaagd. Het is dan ook essentieel in het parkeerverhaal dat er voldoende ingezet wordt op autodelen.</p> <p>Om een publiek gebruik van de autodeelparkeerplaatsen te garanderen mogen de vereiste autodeelparkeerplaatsen niet particulier beheerd worden en zich niet op afgesloten parkeerplaatsen bevinden.</p> <p>Indien de optie wordt gekozen om een budget te voorzien kan de stad Mechelen of een door haar aangestelde entiteit met dit budget zelf autodelen opstarten (via een autodeelorganisatie). Dit kan onder andere dienen voor aankoop van wagens, dekking kosten in beginfase en als aanmoediging voor nieuwe gebruikers.</p>
<p>Elektrisch laden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 7% van het totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen moet uitgerust worden met een laadpaal • 1/3 van de parkeerplaatsen wordt voorzien van bekabeling zodat er een laadpaal kan ingeplugd worden wanneer noodzakelijk/wenselijk. 	Ontwerpplannen	
<p>De benodigde parkeerplaatsen worden volledig ondergronds of in een parkeergebouw geïntegreerd binnen een logisch samenhangend geheel bv. bouwblok gerealiseerd. Bij de keuze voor een parkeergebouw moet aangetoond worden dat het parkeergebouw eenvoudig kan herbestemd worden naar een andere functie (kantoren, wonen,...). Dit door rekening te houden met onder andere verdiepingshoogtes, inplanting stijstructuren, overspanning,....</p>	Ontwerpplannen	
<p>90% van het aantal te realiseren parkeerplaatsen gekoppeld aan wonen en 100% van het aantal te realiseren parkeerplaatsen gekoppeld aan kantoren , diensten, handel, recreatie, ... kennen geen absoluut gebruik van de parkeerplaats door één partij/eigenaar/huurder. Voor deze parkeerplaatsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stelt de eigenaar zijn/haar parkeerplaats ter beschikking aan parkeerexploitant/parkeerbedrijf voor het gebruik van de plaats wanneer hij/zij niet aanwezig is; • Kan de eigenaar blijven van de parkeerplaats en behoudt het recht om van de parkeerplaats gebruik te maken, maar stelt 	Contract met parkeerexploitant en/of parkeerbedrijf	<p>Door het gegeven dat de parkeerexploitant/parkeerbedrijf de parkeerplaatsen kunnen gebruiken wanneer de eigenaar er niet is, wordt er op deze parkeerplaatsen een meervoudig gebruik gerealiseerd. Hieraan hangt een vergoeding (al dan niet deels) ten bate van de parkeerexploitant/parkeerbedrijf. In return neemt de parkeerexploitant/parkeerbedrijf een aantal kosten voor hun rekening.</p>

<p>het gebruiksrecht ervan ter beschikking;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Staat de parkeerexploitant/parkeerbedrijf in voor het beheer van de parking. 		
Parkeren – fiets		
<p>Fietsenstallingen worden op een logische locatie voorzien in functie van een vlotte toegang naar het gebouw en minimaal overdekt gerealiseerd.</p>	<p>Ontwerpplannen</p>	
<p><u>Aantal fietsenstallingen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Wonen: minimaal 2 fietsenstallingen per wooneenheid met 1,3 extra fietsenstalling per kamer (vanaf 2^{de} kamer) met afmetingen cf. stedenbouwkundige verordening stad Mechelen. • Bijkomend worden voor 10% van het aantal wooneenheden fietsenstallingen voorzien voor bijzondere fietsen (bakfietsen, bredere fietsen, fietskarren,...) en elektrische laadpunten en deelfietsen. Deze fietsenstallingen hebben volgende minimale afmetingen: 2,5m diepte en 0,9m breedte. Deze fietsenstallingen worden gebundeld per gebouw. • Kantoren: <ul style="list-style-type: none"> ○ 2,5 fietsenstalling/100m² (zone A en B) ○ 3,5 fietsenstalling/100m² (zone C, D, E en F) 	<p>Plannen omgevingsvergunning</p>	<p>Volgens de stadsmonitor heeft 3% van de gezinnen een bakfiets. Daarnaast is er een stijgend gebruik van fietskarren.</p>
STEDENBOUWKUNDIGE EN ARCHITECTURALE KWALITEIT		
<p><u>Bouwblok: gesloten bouwblok als stadsblok</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesloten hoeken • Percelering of beukmaatverdeling • In voorkomend geval verschillende typologieën en/of programma per perceel zonder dat dit een bestemmingswijziging zou impliceren 		
<p><u>Basement en optopping</u></p> <p>Basement van 4 bouwlagen op schaal van de stad Mechelen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plint (begane grond) • Bovenbouw (verdieping 1,2 en 3) <p>Optopping (bovenop basement)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optopping is uitzonderlijk en dus niet systematisch. De locaties worden in het masterplan aangegeven • Staat bovenop basement en niet autonoom op de grond • Aantal bouwlagen van de optopping is variabel 		

<p><u>De plint</u> De plint of begane grond is bepalend voor hoe het gebouw op de straat wordt ervaren. De plint dient een bijdrage te leveren aan de levendigheid van de straat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Basement van 4 bouwlagen op schaal van de stad Mechelen • De toegangen liggen met herkenbare portieken aan de straatzijde • De hoogte van de plint is minimaal 4,50m, uitgezonderd voor grondgebonden woningen waar de hoogte van de plint minimaal 4,00m bedraagt • De gevel is reliëfrijk, o.a. met voldoende dagdiepte → schaduwwerking versterkt de plasticiteit • De plint is een solide basis, drager van de bovenbouw • De programmering dient voldoende interessant te zijn ifv levendigheid • Logistieke toegangen en geveldelen dienen hoogwaardig te worden uitgewerkt 	 <p style="text-align: center;">PLINT MET DUIDELIJKE PORTIEKEN, VAN VOLDOENDE HOOGTE, MET RELIËFWERKING</p>
<p><u>Bovenbouw</u> De bovenbouw is, naast de plint, het overige deel van het basement. Het onderscheidt zich van de plint en zoekt terzelfdertijd verwantschap:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verticale gevelordening • Staande verhoudingen van de raamopeningen • Verwante raamopeningen tussen de verschillende gebouwen • Een goed gedetailleerde kroonlijst maakt deel uit van het ontwerp 	
<p><u>Toren en optopping</u> Een toren als verbijzonderd onderdeel van het stadsblok.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De toren is geen autonoom element, maar staat op of in het basement • De toren is te onderscheiden van het basement. <p>Een optopping is een hoger gebouw binnen het geheel van het basement.</p> <p>Voor beiden geldt voor de opbouw:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verticale gevelordening • Staande verhoudingen van de raamopeningen • Een goed gedetailleerde kroonlijst maakt deel uit van het ontwerp • Reliëfrijke gevel, o.a. met voldoende dagdiepte → schaduwwerking versterkt de plasticiteit 	
<p><u>Terrassen en balkons</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Langs de straatzijde bevinden alle buitenruimtes zich binnen het gevelvlak • Franse balkons zijn langs de straatzijde toegelaten. • Een alternatief zijn ondiepe loggia's (max. 2m diepte) • Langs het binnengebied zijn er meer vrijheden om terrassen te voorzien (tot max 3m uit het gevelvlak) 	<p>Een Frans balkon is geen betreedbaar, ondiep balkon, en wordt gevormd door naar binnendraaiende planfondhoge deuren/raamdeuren met aan de buitenzijde (gevelzijde) een ballustrade als borstwering.</p>
<p><u>Daken</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Daken zijn volwaardig onderdeel van het gebouw, met 	

<ul style="list-style-type: none"> • gelijkwaardige aandacht en uitwerking als gevelvlak • Installaties worden zorgvuldig weggewerkt 	
<u>Materialen en kleur</u> <ul style="list-style-type: none"> • Samenhang primeert op verschil tussen de gebouwen • Hoogwaardige en streekeigen materialen • Materialen met een robuuste uitstraling • Blinkende materialen zijn niet toegelaten • Kleurstelling gebouw eerder licht • Plint onderscheidt zich van bovenbouw (kleurstelling, reliëf, materialiteit) 	
<u>Parkeren</u> <ul style="list-style-type: none"> • Toegangen tot de ondergrondse garages maken volwaardig deel uit van het gebouw • Parkeerkelders bevinden zich niet onder de grondgebonden woningen • Bovengronds parkeren wordt als gebouw of als gebouwdeel opgelost, volwaardige architectuur 	
BETAALBAAR WONEN	
<p>Er wordt minimaal 5% van het totaal aantal woningen als betaalbaar wonen gerealiseerd.</p> <p>De woningen zijn gericht op sociaal kwetsbare doelgroepen: zorgbehoevenden, jonge starters, sociaal zwakkeren,...</p> <p>Het aandeel betaalbaar wonen kan gerealiseerd worden via sociaal wonen of niet-traditionele woonvormen zoals co-housing, coöperatief wonen, zorgwonen,...</p>	<p>Een concrete en uitgewerkte nota betaalbaar wonen, goedgekeurd door het college van de stad Mechelen.</p>
	<p>Naast het aandeel betaalbaar wonen dat door de private markt zal gerealiseerd worden, realiseert de stad Mechelen samen met een sociale huisvestingsmaatschappij 5% sociale huurwoningen.</p>

AANBEVELINGEN			
Naast de minimale randvoorwaarden is het vereist een keuze te maken uit onderstaande aanbevelingen opdat een score van minimaal 5 bereikt wordt.			
Aanbeveling	Bewijslast	In te brengen score	Toelichting
ENERGIEPRESTATIE			
Woonfunctie			
Geen.	-	-	-
Niet-woonfunctie			
Geen.	-	-	-
HERNIEUWBARE ENERGIE			
Geen.	-	-	-
WATER			
Hergebruik van grijswater.	Nota met betrekking tot gekozen technologie en implementatie in gebouw.	3	
Er worden nieuwe, innovatieve en duurzamere toiletten voorzien. Waterloze urinoirs zijn ook mogelijk indien dit binnen het concept van het totale gebouw en onderhoud past.	Nota met betrekking tot gekozen technologie en implementatie in gebouw.	1	
MATERIALEN			
Geen.	-	-	-
AFVAL			

Er wordt een buurtcomposteerplaats of een kippenren op privaat terrein voorzien.	Aanduiden van locatie op ontwerpplannen	1	Om te voldoen aan een circulaire kringloop, kan er een buurtcomposteerplaats of een kippenren voorzien worden.
KLIMAATADAPTIE			
De gevels worden voorzien met een substantieel aandeel gevelgroen.	<ul style="list-style-type: none"> •Nota met een verduidelijking van het type gevelbegroeiing dat zal worden gerealiseerd en bijhorend groenbeheersplan. •Ontwerpplannen 	3	Een verticale gevelbegroeiing biedt voor een groot deel dezelfde voordelen als een groendak, met name een vermindering van het hitte-eilandeffect, een verhoging van de beeldkwaliteit en biodiversiteit,... De aanplantingen dienen bij voorkeur te gebeuren met inheems of autochtoon plantgoed.
MOBLITEIT			
Er worden in het project laadpunten voor elektrische fietsen voorzien.	<ul style="list-style-type: none"> •Ontwerpplannen met locatie laadpunten elektrische fietsen. •Een nota met betrekking tot beheer en toegang tot de elektrische fietsen met in voorkomend geval een bewijs van overeenkomst met beheerder van de laadpunten. 	3	45% van de nieuw verkochte fietsen is elektrisch. Laadinfrastructuur zal in de toekomst steeds belangrijker worden en eveneens te voorzien, al kunnen de batterijen vaak ook uit de fiets gehaald worden. Desondanks kan het gebruikscomfort sterk verhoogd worden wanneer de fiets kan geladen worden in de fietsenstalling.
Er wordt ingestapt in een project rond (bak)fietsdelen.	<ul style="list-style-type: none"> •Ontwerpplannen met locatie (bak)fietsdelen. •Bewijs van overeenkomst met beheerder (bak)fietsdeelsysteembeheerder. 	3	
Er worden lockers/slimme brievenbussen in het project voorzien.	Nota met overzicht geïnstalleerde lockers/slimme brievenbussen.	2	
Er worden gezamenlijke voorzieningen getroffen om in- en uitladen goederen te vergemakkelijken ('duveltjes', (winkel)karren,...;	Nota met betrekking tot voorzieningen waarin geduid wordt op welke manier in- en uitladen vergemakkelijkt wordt.	1	
Laad- en loszones worden in de parkings aan de toegangen gerealiseerd.	Ontwerpplannen met locatie laad- en loszones.	1	
Bij kantoren worden nabij de fietsenstallingen douche- en kleedruimtes voorzien.	Ontwerpplannen met locatie douche- en kleedruimtes.	2	
Stadslogistiek – aanbieden en afhandelen van pakketten en goederen alsook witgoed, thuisbezorging van boodschappen en maaltijden, bouwlogistiek, bevoorrading van bedrijven, horecavoorzieningen en/of winkels – gebeurt op een duurzame manier zij het met (elektrische) cargofietsen en/of andere 100% emissievrije voertuigen en/of over water.	Een nota waarin garanties worden geboden kaderend binnen een duurzame stadslogistiek.	2	
STEDENBOUWKUNDIGE EN ARCHITECTURALE KWALITEIT			
Geen.			
SOCIALE DUURZAAMHEID			
Op privaat domein wordt een concept met betrekking tot samentuinen gerealiseerd.	<ul style="list-style-type: none"> •Ontwerpplannen met locatie zone samentuinen •Een nota met een plan van aanpak hoe het samentuinen zal worden gepromoot en gestimuleerd. 	2	Samentuinen zijn tuinen waar mensen samen ecologisch moestuinieren.
Er wordt een bijenkolonie binnen het private project geïnstalleerd.	<ul style="list-style-type: none"> •Ontwerpplannen met locatie bijenkast(en). •Bewijs van overeenkomst met beheerder bijenkast(en). 	1	

De Beleidsmatig Gewenste Ontwikkeling is van toepassing op de omgevingsvergunningsaanvragen die worden ingediend binnen het projectgebied Ragheno met uitzondering van omgevingsvergunningen met betrekking tot eengezinswoningen (woningen die hoofdzakelijk bestemd zijn voor bewoning en waarbij de oppervlakte van het gedeelte van de woning dat bestemd is voor huisvesting groter is dan de oppervlakte van het gedeelte dat bestemd is voor andere functies) waarbij voldaan wordt aan één van volgende voorwaarden: de vergunningsaanvraag voorziet (i) in de sloop van een eengezinswoningen ter vervanging navolgende nieuwbouw van deze eengezinswoning, (ii) in de uitbreiding van een eengezinswoning, (iii) in het uitvoeren van renovatiewerken en/of alle andere werken aan en/of ten behoeve van een bestaande gezinswoning. Deze uitzonderingen zijn niet van toepassing zo een welbepaald project kunstmatig zou worden opgedeeld om van deze uitzonderingsregel te kunnen genieten.

De vergunningverlenende overheid kan afwijkingen toestaan op de geformuleerde 'minimale randvoorwaarden en aanbevelingen'. De afwijking kan worden toegestaan indien de vergunningverlenende overheid op basis van de gemotiveerde omgevingsvergunningsaanvraag oordeelt dat door de afwijking voorgestelde handelingen minstens gelijkwaardig zijn aan de geformuleerde minimale randvoorwaarden en aanbevelingen. De mogelijkheid tot het toestaan van een afwijking geldt onverminderd de verplichting dat de aanvraag dient getoetst te worden aan de heersende stedenbouwkundige voorschriften en de goede ruimtelijke ordening.

STAD MECHELEN
Gemeenteraad – Uittreksel uit de notulen
Vergadering van 30 september 2019 - Openbare zitting

Aanwezig: Fabienne Blavier, voorzitter
 Patrick Princen, burgemeester wd.
 Greet Geypen, Marina De Bie, Koen Anciaux, Björn Siffer, Abdrahman Labsir, Alexander Vandersmissen, Gabriella De Francesco, schepenen Frank Creyelman, Marc Hendrickx, Stefaan Deleus, Catherine François, Karel Geys, Hamid Riffi, Kristof Calvo, Tom Kestens, Zineb El Boussaadani, Farid Bennasser, Jan Verbergt, Tine Van den Brande, Anne Delvoye, Ingrid Kluppels, Bert Delanoëije, Vicky Vanmarcke, Pia Indigne, Klaas Delrue, Arthur Orlans, Faysal El Morabet, Mats Walschaers, Charles Leclef, Rina Rabau, Maxine Willemsen, Elisabet Okmen, Dirk Tuypens, Yves Selleslagh, Kenzo Van den Bosch, Thijs Verbeurgt, Zohra Hadnan, gemeenteraadsleden
 Erik Laga, algemeen directeur

25. STADSONTWIKKELING. Goedkeuring Kaderbesluit Stedenbouwkundige Ontwikkelingskost (inclusief bijlagen) voor het projectgebied Ragheno.

De beslissing wordt genomen met 35 stemmen voor (Fabienne Blavier, Patrick Princen, Greet Geypen, Marina De Bie, Koen Anciaux, Björn Siffer, Abdrahman Labsir, Alexander Vandersmissen, Gabriella De Francesco, Frank Creyelman, Stefaan Deleus, Catherine François, Karel Geys, Hamid Riffi, Kristof Calvo, Tom Kestens, Zineb El Boussaadani, Farid Bennasser, Tine Van den Brande, Ingrid Kluppels, Bert Delanoëije, Vicky Vanmarcke, Pia Indigne, Klaas Delrue, Arthur Orlans, Faysal El Morabet, Mats Walschaers, Charles Leclef, Rina Rabau, Maxine Willemsen, Elisabet Okmen, Dirk Tuypens, Kenzo Van den Bosch, Thijs Verbeurgt, Zohra Hadnan) en 4 onthoudingen (Marc Hendrickx, Jan Verbergt, Anne Delvoye, Yves Selleslagh)

Motivering

Voorgeschiedenis

04.03.2011	Vernietiging door Raad van State van het GRUP deelgebied 2, strategisch project Arsenaal-Douane.
31.01.2014	Besluit van de Vlaamse Regering van de definitieve goedkeuring van de Brownfieldconvenant NV Park Ragheno en ontvankelijk verklaren van de aanvragen van MG Holding NV en NV De Leeuwe II.
23.10.2015	Het college gaat akkoord met de overname voor de opmaak van het masterplan van de Ragheno-site van Eurostation en geeft opdracht aan de dienst projecten en planning voor het aanstellen van een ontwerp bureau voor de opmaak hiervan.
04.03.2016	Gunning raamovereenkomst voor de financiële en juridische begeleiding van stadsontwikkelingsprojecten aan GSJ-BDO.
11.03.2016	Het college gunt het bestek 2015-00-937: Opmaak van een masterplan voor de site Ragheno aan KCAP-OKRA-Arcadis.
08.04.2016	Goedkeuring ambitienota.
21.01.2019	Goedkeuring aanpak masterplan en bepalen van de afvaardiging voor de stuurgroep
27.05.2019	Goedkeuring door gemeenteraad van de samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en stad Mechelen voor het uitvoeren van een studie voor de verbindingsweg tussen de Leuvensesteenweg en de Tangent, inclusief een korte tunnel. Goedkeuring door gemeenteraad van het studiebestek "ontwerp en aanbesteding verbindingsweg Leuvensesteenweg (N26) – Tangent via Motstraat ('Arsenaalverbinding')" dat zal gepubliceerd worden door AWW
24.06.2019	Goedkeuring brownfieldconvenant inzake Brownfielproject "105 – Mechelen-Ragheno II"/ (NMBS / Galapagos)

16.09.2019 - punt 38	Agendering college: <ul style="list-style-type: none"> • RAGHENO: Goedkeuring voorontwerp masterplan. • RAGHENO: Kaderbesluit ontwikkeling Raghen. Goedkeuring + doorverwijzing Gemeenteraad. • RAGHENO: Beleidsmatig Gewenste Ontwikkeling Raghen. Goedkeuring + doorverwijzing Gemeenteraad.
-------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Feiten en argumentatie

I. Doel van het Besluit

Dit Besluit heeft tot doel een objectief en transparant kader goed te keuren van de bijdrage die begunstigen van omgevingsvergunningen verschuldigd zijn aan de Stad, voor de zgn. Stedenbouwkundige Ontwikkelingskosten die Stad dient te dragen naar aanleiding van de ontwikkeling van het Projectgebied Raghen.

Deze bijdrage kan worden opgelegd aan de begunstigde van een omgevingsvergunning als last bij de vergunning. De Stad wenst datzelfde kader te hanteren bij het sluiten van gebeurlijke overeenkomsten betreffende de stedenbouwkundige ontwikkelingskosten.

II. Toepassingsgebied van het Besluit

1.-

Het Besluit heeft betrekking op het Projectgebied Raghen. Dit projectgebied wordt afgebakend en aangeduid op Bijlage 1. In navolging van het ruimtelijk structuurplan Mechelen wordt een stedelijke gemengde ontwikkeling voor deze site vooropgesteld waarbij de huidige bestemming zal gewijzigd of herbevestigd worden.

2.-

Het Besluit heeft betrekking op de Stedenbouwkundige Ontwikkelingskosten – zie tevens hierna verder III (iv)- die de ontwikkeling van het Projectgebied Raghen voor de Stad Mechelen genereren. Het Besluit heeft derhalve geen betrekking op de lasten die gebruikelijk worden opgelegd naar aanleiding van een omgevingsvergunning, en welke lasten dus specifiek eigen aan het project zijn voorwerp van de omgevingsvergunning, waaronder lasten met betrekking tot de ontsluiting (aanleg wegenis en riolering, met overdracht aan openbaar domein), e.a.

III. Aanleiding en context van het besluit

(i) Het Masterplan en ruimtelijk uitvoeringsplan

1.-

Bij besluit van 23 oktober 2015 heeft het college van burgemeester en schepenen beslist om vanuit de Stad een masterplan op te maken voor het Projectgebied Raghen. Bij besluit van 8 april 2016 keurde het college van burgemeester en schepenen een ambitiesnota goed die werd meegegeven aan het ontwerp bureau in functie van de uitwerking van het Masterplan.

Het bestuursakkoord 2019 – 2024 voor de stad Mechelen bevestigt de verdere ontwikkeling van Projectgebied Raghen. Intussen werd een Voorontwerp Masterplan opgemaakt. Het Voorontwerp Masterplan wordt in zelfde zitting als voorliggend besluit ter goedkeuring aan het college van burgemeester en schepenen voorgelegd en informatief aan dit kaderbesluit gevoegd, Bijlage 2.

Het Voorontwerp Masterplan werd opgesteld met het oog op een maximale afstemming van de verschillende deelprojecten inzake mobiliteit, ontsluiting, alsook stedenbouwkundige, landschappelijke en architecturale visie en programmatische invulling.

De Stad wenst bij de ontwikkeling van het Projectgebied Raghen aandacht te hebben voor

(i) De realisatie van kwalitatieve woningen, gebouwen en publieke ruimten. De Stad wenst daarbij in te zetten op volgende thema's: energieprestatie, hernieuwbare energie, water, materialen, afval, klimaatadaptatie, mobiliteit, stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit en kwaliteit onbebouwde ruimte.

(ii) De realisatie van een betaalbaar woonaanbod. De Stad wenst daarbij onder meer in te zetten op sociaal zwakkere doelgroepenbeleid (zorgbehoevende, jonge starters, sociaal

zwakkeren, ...) via sociaal wonen en/of nieuwe woonvormen (co-housing, coöperatief wonen, zorgwonen).

2.-

Voor het Projectgebied Ragheno zal een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan worden opgemaakt.

(ii) Beleidsmatig gewenste ontwikkeling

Naast voorliggend Besluit zal het college van burgemeester en schepenen een richtlijnennota 'Stadsontwikkelingsproject Ragheno: Minimale randvoorwaarden en aanbevelingen' als beleidsmatig gewenste ontwikkeling in een afzonderlijk besluit voorleggen aan de gemeenteraad ten einde de realisatie van kwalitatieve en duurzame woningen en gebouwen na te streven.

(iii) Brownfieldconvenanten

Binnen dit Projectgebied Ragheno werden reeds drie Brownfieldconvenanten afgesloten.

- De Brownfieldconvenant 97. Mechelen – Ragheno afgesloten op 31 januari 2014 waarbij Park Ragheno NV optreedt als Actor en de Stad Mechelen en de Ovam als Regisseurs en dit met betrekking tot het projectgebied volgens plan gevoegd als Bijlage 3.
- De Brownfieldconvenant 120. Mechelen – Ragheno III gesloten op 6 juni 2016 waarbij als Actor MG City Station NV optreedt als Actor en de Stad Mechelen, de Ovam en Ruimte Vlaanderen als Regisseur optreden en dit met betrekking tot het projectgebied volgens plan gevoegd als Bijlage 4.
- De Brownfieldconvenant 105: Mechelen – Ragheno II gesloten op 24 juni 2019 waarbij De Leewe II NV, Galapagos real Estate I BVBA en NMBS NV als Actoren optreden en de stad Mechelen en departement Omgeving als Regisseurs optreden en dit met betrekking tot het projectgebied volgens plan gevoegd als Bijlage 5.

Omtrent deze projectgebieden is reeds gemotiveerd in de respectievelijke Brownfieldconvenanten dat deze gebieden strategisch gelegen zijn met het oog op de stadsontwikkeling van de stad. Gekoppeld aan hiervoor genoemde stedelijke gemengde ontwikkeling en binnen de Brownfieldgebieden gekoppeld aan voormelde Brownfieldconvenanten zijn structurele maatregelen noodzakelijk.

Verder is gemotiveerd dat in het kader van de gebiedsontwikkeling een Masterplan dient te worden opgesteld met het oog op een maximale afstemming van de verschillende deelprojecten inzake mobiliteit, ontsluiting, stedenbouwkundige, landschappelijke en architecturale visie en programmatische invulling en het vrijwaren van de economische haalbaarheid van de individuele realisaties daarbij.

Voor wat betreft de vergunbaarheid, is overwogen dat wanneer geen algehele oplossing kan worden bekomen onder de vorm van een RUP, een herontwikkeling van het projectgebied overwogen wordt op basis van de huidige planologische mogelijkheden en de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

(iv) Stedenbouwkundige Ontwikkelingskosten

Teneinde de herontwikkeling van het projectgebied Ragheno mogelijk te maken (o.a. voor mobiliteit en groenvoorzieningen) dient de Stad grote investeringen (Stedenbouwkundige Ontwikkelingskosten) te dragen.

Onder voorbehoud van vergunbaarheid, waaromtrent dit Besluit geen uitspraak doet, en ongeacht de precieze concrete invulling van het Projectgebied Ragheno, werd een Motivatie nota Stedenbouwkundige Ontwikkelingskost opgesteld omtrent de bijkomende taken die de Stad zal hebben ingevolge de herontwikkeling van het Projectgebied Ragheno en de financiële bijdrage.

Deze wordt gevoegd als Bijlage 6.

Bij de stedelijke gemengde ontwikkeling zullen structurele maatregelen noodzakelijk zijn, zoals (niet-limitatief):

- Mobiliteitsingrepen voor de interne en externe ontsluiting (de hoofdinfrastructuur van het Projectgebied Ragheno) inclusief strategische verbindingen voor zacht verkeer op lokaal en bovenlokaal niveau
- Openbaar groen en publieke ruimte
- Bescherming bestaand erfgoed
- Publieke voorzieningen, zoals onderwijsinstellingen en sportinfrastructuur
- Strategische verwervingen
- Voorziening van een goed en gedifferentieerd woonaanbod

De Stad wenst de bijkomende taken die de Stad zal hebben mede op te vangen door financiële last te koppelen aan stedenbouwkundige projecten zoals bepaald in dit Besluit. Zonder de vergunbaarheid van aanvragen tot het bekomen van omgevingsvergunningen te beoordelen of te erkennen, wenst het college van burgemeester en schepenen middels dit Besluit over te gaan tot het bepalen van de principes op basis waarvan de financiële bijdragen door de begunstigde van omgevingsvergunningen met betrekking tot het Projectgebied Ragheno worden vastgelegd.

Deze financiële last is daarbij aanvullend en betreft de bijdrage tot de structurele maatregelen hierboven aangehaald. Zij heeft geen betrekking op de gebruikelijke lasten die bij omgevingsvergunningen kunnen worden opgelegd en die projectgebonden zijn. Meer in het bijzonder zal deze financiële bijdrage geen afbreuk doen aan de mogelijkheid voor de Stad om lasten, tevens lasten in natura, op te leggen voor specifieke aan de omgevingsvergunning te verbonden lasten waaronder het uitvoeren van de "neveninfrastructuur", te weten riolerings- en wegenwerken verbonden aan een specifiek project met inbegrip van de groenaanleg en de kosteloze overdracht ten voordele van het openbaar domein.

(v) Juridisch kader

1.-

Het decreet betreffende de omgevingsvergunning bepaalt in art. 75 – 77 dat de bevoegde overheid aan een omgevingsvergunning lasten kan verbinden. Die lasten vinden hun oorsprong in het voordeel dat de begunstigde van de omgevingsvergunning uit die vergunning haalt en in de bijkomende taken die de overheid door de uitvoering van de vergunning op zich moet nemen. Dergelijke stedenbouwkundige last kan eenzijdig worden opgelegd in de omgevingsvergunning.

Buiten het voorzien in de nodige financiële waarborgen kunnen lasten onder meer betrekking hebben op:

1° de verwezenlijking of de renovatie van groene ruimten, ruimten voor openbaar nut, openbare gebouwen, infrastructuur met het oog op een verbetering van de mobiliteit, nutsvoorzieningen of woningen op kosten van de vergunninghouder. Vooraleer lasten op te leggen met betrekking tot nutsvoorzieningen worden de nutsmaatschappijen die actief zijn in de gemeente waarin het voorwerp van de vergunning gelegen is, door de bevoegde overheid, de gemeentelijke, provinciale of gewestelijke omgevingsambtenaar of de door hem gemachtigde om advies verzocht. Hierbij wordt gestreefd naar het gelijktijdig aanleggen van nutsvoorzieningen, waardoor de hinder ten gevolge van deze aanleg maximaal wordt beperkt;

2° de bewerkstelling van een vermenging van kavels die tegemoetkomen aan de behoeften van diverse maatschappelijke groepen op grond van de grootte van de kavels, respectievelijk de typologie, de kwaliteit, de vloeroppervlakte, het volume of de lokalenindeling van de woningen die erop opgericht worden, of van de op te stellen vaste of verplaatsbare constructies die voor bewoning kunnen worden gebruikt.

Lasten kunnen ook inhouden dat als de werken zijn begonnen, aan de overheid gratis, vrij en onbelast de eigendom wordt overgedragen van de in de vergunningsaanvraag vermelde openbare wegen, groene of verharde ruimten, openbare gebouwen, nutsvoorzieningen, of de gronden waarop die worden of zullen worden aangelegd. De lasten dienen redelijk te zijn in verhouding tot het vergunde project. Ze kunnen worden verwezenlijkt door toedoen van de aanvrager.

2.-

De lasten en kosten voor de bijkomende taken die de Stad heeft door de uitvoering van de vergunning kunnen worden opgevangen via een financiële stedenbouwkundige last. Tevens kunnen stedenbouwkundige lasten in natura worden opgelegd. Dit kan, afhankelijk van de impact van het project, onder meer gaan om:

- de verwezenlijking of de renovatie van wegen, groene ruimten, ruimten voor openbaar nut, openbare gebouwen, nutsvoorzieningen of woningen, op kosten van de vergunninghouder;
- de kosteloze overdracht van de eigendom na realisatie en goedkeuring door de Stad van de in de vergunning vermelde openbare wegen, groene of verharde ruimten, openbare gebouwen, nutsvoorzieningen, of de gronden waarop de Stad deze zelf zal realiseren of zal laten realiseren.

Er wordt een financiële waarborg geëist voor de verwezenlijking van de in natura opgelegde lasten.

3.-

Onverminderd de mogelijkheid tot het opleggen van stedenbouwkundige lasten, kan de overheid overgaan tot het sluiten van overeenkomsten omtrent deze lasten.

Tevens kan de Stad overeenkomsten aangaan houdende publiek private samenwerking met de begunstigen van de omgevingsvergunning, dan wel potentieel begunstigen van de omgevingsvergunning, waarbij door deze begunstigde bijgedragen wordt in kosten en lasten die ten laste komen van de Stad ten gevolge de ontwikkeling van bepaalde projectgebieden. Daarbij heeft dergelijke samenwerking en de bijdrage van de private partij, de gezamenlijke doelstelling van publieke en private zijde om een kwalitatief projectgebied te realiseren tot voorwerp.

Voor het afsluiten van overeenkomsten tot vaststelling van stedenbouwkundige ontwikkelingskosten of -lasten is de gemeenteraad bevoegd indien de Stad daden van beschikking stelt die krachtens artikel 41, 11° decreet over het lokaal bestuur tot de exclusieve bevoegdheid van de gemeenteraad horen. Voor het afsluiten van alle andere overeenkomsten met betrekking tot de vaststelling van stedenbouwkundige ontwikkelingskosten en -lasten, is het college van burgemeester en schepenen bevoegd.

4.-

Bijdragen bij en in stedenbouwkundige ontwikkelingskosten die worden overeengekomen buiten het kader van het decreet op de omgevingsvergunning, kunnen worden overeengekomen in het kader van een samenwerkingsovereenkomst (publiek-privaat) dan wel als voorwerp van een realisatieconvenant. Zij zullen ook bij voorkeur lasten in natura zijn met een financiële waarborg. Indien dit niet mogelijk is of wenselijk blijkt, kan ook deze louter financieel zijn. De hier bedoelde samenwerkingsovereenkomst kan een ruimer voorwerp hebben dan de stedenbouwkundige lasten.

IV. Motivering en voorwerp van het Besluit

Artikel 1: De draagwijdte van de financiële last

1.1-

De financiële lasten genoemd in dit Besluit hebben uitsluitend betrekking op de bijdrage in de Stedenbouwkundige Ontwikkelingskosten voor het ganse Projectgebied Ragheno zoals in dit Besluit genoemd (zie hoger III. (iv)). De lasten ingevolge voorliggend Besluit betreffen zodoende aanvullende lasten, onverminderd de overige stedenbouwkundige lasten inherent aan het eigen project en welke nog steeds kunnen worden opgelegd.

1.2.-

Dit Besluit geldt onverminderd de stedenbouwkundige voorwaarden, zoals bedoeld in artikel 71 - 74 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning, die desgevallend worden opgelegd bij de omgevingsvergunning.

1.3.-

De financiële last zoals zal worden toegepast bij een omgevingsvergunningsaanvraag betreffende nieuwbouw, herbouw, functiewijzigingen of het vermeerderen van het aantal wooneenheden, tenzij vermeld onder artikel 2.4.

1.4.-

Middels dit Besluit doet de Stad onder geen enkel beding afstand van haar discretionaire beoordelingsbevoegdheid waarover de vergunningverlenende overheid beschikt bij omgevingsvergunningsaanvragen. Evenmin omvat dit Besluit afspraken over de inhoud van mogelijke omgevingsvergunningen die zouden worden afgeleverd binnen het Projectgebied Raghenò, noch omvat dit Besluit enige beperking omtrent de decretale beoordelingsgronden van de mogelijke omgevingsvergunningsaanvragen die worden ingediend binnen het Projectgebied Raghenò.

Artikel 2: Begroting en vastlegging van de financiële last

2.1.-

De bijdrage tot de stedenbouwkundige ontwikkelingskost bestaat uit een financiële last. Mede steunend op de Motivatiënota Stedelijke Ontwikkelingskost, Bijlage 6, wordt de financiële last bepaald rekening houdend met hiernavolgende principes waarbij een opdeling gemaakt wordt in drie Functies:

- 175 EUR/m² BBVO voor 'Wonen Plus'
- 100 EUR/m² BBVO voor 'Wonen'
- 100 EUR/m² BBVO voor alle andere niet-residentiële functies

Onder 'Wonen Plus' wordt verstaan een wooneenheid waarvan minstens één gevel rechtstreeks grenst aan een park of water (rivier, kanaal of jachthaven) zoals tevens aangeduid door de 'Wonen Plus - Iijn' op het Voorontwerp Masterplan.

Eveneens onder 'Wonen Plus' wordt begrepen de oppervlakte van andere wooneenheden (dan diegene waarvan minstens één gevel rechtstreeks grenst aan een park of water) gelegen binnen een zone van 20m grenzend aan de 'Wonen Plus - Iijn', waarbij in dit geval de financiële last pro rata wordt berekend op basis van het hierboven vermelde tarief. Ter verduidelijking van dit artikel wordt informatief de zone van 20m aangeduid op het Voorontwerp Masterplan, Bijlage 7.

2.2.-

Voor toepassing van artikel 2.1. , gebeurt de berekening van de oppervlaktes als volgt:

Het normbedrag wordt berekend vanaf de eerste m². Deze oppervlakte wordt bepaald op basis van de Bruto Bovengrondse Vloer Oppervlakte (BBVO) van een gebouw.

De bruto bovengrondse vloeroppervlakte van een gebouw is de som van de bruto-vloeroppervlakte (BVO) van alle vloerniveaus indien de vloerniveaus of delen van vloerniveaus hoger liggen dan 70 cm onder de pas van het aangrenzend straatniveau, tenzij het verblijfsruimten, badkamers, toiletten, handelszaken, restaurants of cafés betreft (in dat geval dienen ze ook meegeteld te worden ongeacht of ze hoger, dan wel lager liggen dan dit niveau). Ook gemeenschappelijke delen, garages, mottostallingen en technische ruimten (niet limitatief) behoren tot de BBVO in geval ze hoger gelegen zijn van 70cm onder de pas van het straatniveau en in geval ze niet onder de uitzonderingen vallen van artikel 2.4.(zie hierna).

De BVO van een vloerniveau wordt gemeten langs de buitenomtrek van de (buitenste)opgaande scheidingsconstructie van het gebouw. Bij bepaling van de grenslijn, moet een incidentele nis of uitsparing en een incidenteel uitspringend bouwdeel worden genegeerd, indien het grondvlak daarvan kleiner is dan 0,5 m².

Bovendien moet tot de BVO van een vloerniveau worden gerekend:

- De oppervlakte van een trapgat, een liftschaft en leidingschaft op elk vloerniveau.
- De oppervlakte van een vrijstaande uitwendige kolom, indien deze groter is dan 0,5 m².

De oppervlakte van buitenruimten zoals loggia's, balkons, niet gesloten galerijen, dakterrassen en dergelijke worden niet tot de BVO een vloerniveau gerekend. Bij de bepaling van de BVO wordt tevens niet meegerekend; een schalmgat of een vide, indien het grondvlak daarvan groter is dan 4 m².

Indien het geval een omgevingsvergunning een project met gemengde Functies omvat dient de zoals hierboven vastgelegde BBVO van het gebouw opgesplitst te worden over de resp. Functies.

De bovenstaande BBVO per Functie omvat de som van de BVO van de toegekende binnenruimten, waarbij eventuele gemeenschappelijke binnenmuren a rato van 50% over beide Functies verdeeld worden en de buitenmuren 100% toegekend worden aan de resp. functie. De gemeenschappelijke delen en overige delen die niet expliciet toegekend kunnen worden aan een Functie worden pro rato van het gebruik van het gebouw verdeeld over de resp. Functie.

De te onderscheiden Functie zijn deze opgenomen hoger onder artikel 2.1. te weten, 'Wonen', 'Wonen Plus' en alle andere niet residentiële functies.

2.3.-

De bedragen vermeld in dit besluit zijn gekoppeld aan de gezondheidsindex en zullen jaarlijks en van rechtswege worden aangepast op 1 januari. De aanpassing gebeurt volgens de volgende formule:

Aangepast bedrag = (basisbedrag x nieuw indexcijfer) / basisindexcijfer

De basisbedragen zijn de bedragen vermeld in dit besluit. Als nieuw indexcijfer geldt de gezondheidsindex van december voorafgaand aan die van de aanpassing van het bedrag. Als basisindexcijfer geldt het indexcijfer van januari 2019.

2.4.-

De stedenbouwkundige kost of last, zoals vermeld onder 2.1. is niet van toepassing op:

- a) De BVO van bovengrondse fietsenbergingen.
- b) De BVO van bovengrondse publieke garages. Onder publieke garage wordt daarbij verstaan het vrij voor gebruik publiek toegankelijk zijn van de parkeerplaatsen in (semi-)private en/of publieke garages, dit al dan niet tegen vergoeding, incl. bijhorende circulatieinfrastructuur.
- c) De Gemeenschapsvoorzieningen met de betekenis die daaraan wordt gegeven in artikel 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 14 april 2000 tot bepaling van de vergunningsplichtige functiewijzigingen.
- d) Omgevingsvergunningen met betrekking tot eengezinswoningen (woningen die hoofdzakelijk bestemd zijn voor bewoning en waarbij de oppervlakte van het gedeelte van de woning dat bestemd is voor huisvesting groter is dan de oppervlakte van het gedeelte dat bestemd is voor andere functies), en op voorwaarde dat deze vergunning voorziet in hetzij (i) in de sloop van een eengezinswoning ter vervanging navolgende nieuwbouw van deze eengezinswoning, hetzij (ii) in de uitbreiding van een eengezinswoning (iii) in het uitvoeren van renovatiewerken en/of alle andere werken aan en/of ten behoeve van een bestaande gezinswoning. Deze uitzonderingen zijn niet van toepassing zo een welbepaald project kunstmatig zou worden opgedeeld om van deze uitzonderingsregel te kunnen genieten.

Onverminderd bovengenoemde uitzonderingen, kan het college op gemotiveerde wijze afwijken van hoger bepaalde normen en bedragen, mits inachtneming van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en in het bijzonder het gelijkheidsbeginsel. Dit kan het geval zijn in volgende gevallen:

- a) Omgevingsvergunningen waarbij de Stad om redenen van algemeen belang beslist dat de met de omgevingsvergunning beoogde ontwikkeling of exploitatie een extra maatschappelijke meerwaarde creëert die de lasten in meerdere of mindere mate compenseert.
- b) Omgevingsvergunningen waarbij een last in natura wordt opgelegd en/of overeengekomen die zoals door de Stad wordt aanvaard, bijdraagt aan de Stedenbouwkundige Ontwikkelingskost van het Projectgebied Raghenò.

2.5.-

De in dit artikel 2 geformuleerde stedenbouwkundige last houdt rekening met (i) het gebeurlijk te verwachten voordeel dat een omgevingsvergunning met zich kan brengen, (ii) de bijkomende taken die voor de overheid ten gevolge van een gebeurlijk afgeleverde omgevingsvergunning worden gegenereerd, en (iii) dat de aanvrager rekenschap geeft aan de doelstelling van de Stad zoals onder meer hierboven verwoord in de Motivering van dit Besluit onder III. (i) en (ii).

Het verschil in de hoegrootheid van de financiële last tussen enerzijds de functie Wonen en anderzijds de functie Wonen Plus wordt gemotiveerd door het feit dat:

(i) Het (financieel en/of kwalitatief) voordeel dat de begunstigde van de omgevingsvergunning kan bekomen met de BVVO bij ligging aan park of water hoger is dan met de BVVO waar dit niet het geval is.

(ii) De BVVO Wonen Plus, zeker deze gelegen aan het Park, een groter rechtstreeks genot en band hebben met de stedenbouwkundige ontwikkelingskosten (waaronder het Park en de voorzieningen).

Daarbij zijn de hierboven genoemde normen en bedragen uitdrukkelijk wijzigbaar in functie van de verdere ontwikkeling van het Masterplan tot een definitief Masterplan en RUP, en de impact die dit zou hebben op de uitgangspunten die dienen ter berekening van de financiële last.

Deze wijzigingen zullen in voorkomend geval worden doorgevoerd rekening houdend met het gelijkheidsbeginsel in de zin dat de aanvrager van een vergunning zelf de verantwoordelijkheid draagt voor het tijdstip waarop deze zijn vergunningsaanvraag indient. Wijzigingen van de financiële lasten zullen derhalve nooit aanleiding kunnen geven tot herberekening van reeds opgelegde financiële lasten.

Artikel 3: Vaststelling stedenbouwkundige lasten en ontwikkelingskosten – onderhandeling en formalisering

3.1.-

Het is aan de vergunningverlenende overheid om te bepalen welke last wordt opgelegd. Het college van burgemeester en schepenen is het bevoegde orgaan voor het behandelen van aanvragen tot omgevingsvergunningen. Het college van burgemeester en schepenen stelt de stedelijke ontwikkelingsnoden voor de projecten binnen Projectgebied Ragheno en de stedenbouwkundige lasten en de stedenbouwkundige ontwikkelingskosten bij deze projecten en het gehele projectgebied vast.

Het sluiten van een overeenkomst met betrekking tot een financiële last, houdt onder geen enkel beding afstand in van de discretionaire beoordelingsbevoegdheid waarover de vergunningverlenende overheid beschikt bij omgevingsvergunningsaanvragen. Evenmin kunnen tijdens de onderhandeling afspraken worden vastgelegd over de inhoud van mogelijke omgevingsvergunningen die zouden worden afgeleverd binnen het Projectgebied Ragheno, noch omvat enige beperking omvatten omtrent de decretale beoordelingsgronden van de mogelijke omgevingsvergunningsaanvragen die worden ingediend binnen het Projectgebied Ragheno.

3.2.-

De financiële last is verschuldigd en opeisbaar uiterlijk bij de start van de werken ter uitvoering van de betreffende omgevingsvergunning waaraan de financiële last werd gekoppeld. Onder start der werken wordt aanzien het ondernemen van elke activiteit die ter plaatse kan worden vastgesteld, zij het ter voorbereiding van de werken voorwerp van de omgevingsvergunningsaanvraag.

De begunstigde van de omgevingsvergunning is gehouden de start van de werken te melden aan de Stad en tot onmiddellijke betaling van de financiële last over te gaan. Zo de begunstigde in gebreke zou blijven dit te melden, zal de Stad ambtshalve overgaan tot het doen van de nodige vaststellingen omtrent de start der werken welke aan de begunstigde van de omgevingsvergunningsaanvraag zullen worden betekend samen met de uitnodiging tot betaling van de financiële last.

Bij gebreke aan vrijwillige vereffening zal overgegaan worden tot invordering van deze bijdrage meer intresten en alle invorderingskosten.

BIJLAGEN

- 1. Afbakeningsplan Projectgebied Ragheno
- 2. Voorontwerp Masterplan
- 3. Brownfieldconvenant 97
- 4. Brownfieldconvenant 120
- 5. Brownfieldconvenant 105

- 6. Motivatie nota stedelijke ontwikkelingskost
- 7. Plan met aanduiding 20m zone

Juridische grond

- Artikelen 75-77 van het decreet op de omgevingsvergunning van 25 april 2014
- Het Decreet van 15 mei 2009 betreffende de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening

Financiële gevolgen

Geen.

Besluit:

Artikel 1

De gemeenteraad keurt het Kaderbesluit Stedenbouwkundige Ontwikkelingskost (incl. bijlages) voor het projectgebied Ragheno goed.

Namens de gemeenteraad:

De algemeen directeur
(get.) Erik Laga

De voorzitter
(get.) Fabienne Blavier

Voor eensluidend uittreksel:
NAMENS DE GEMEENTERAAD:

Bij verordening:


Erik Laga
algemeen directeur



Mechelen, 3 oktober 2019


Fabienne Blavier
voorzitter

DEPARTEMENT OMGEVING

RVR-toets

Aan de stad Mechelen

uw bericht van
10/10/2019

uw kenmerk

ons kenmerk
RVR-AV-1107

bijlagen
Gegevens RVR-toets

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

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn¹ dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen² enerzijds en aandachtsgebieden³ anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

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

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

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

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

Voor verdere informatie kan u terecht bij het Team Externe Veiligheid van het departement Omgeving via seveso@vlaanderen.be

¹Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn

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

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

Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

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

Daarnaast werden nog de volgende vragen beantwoord:

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