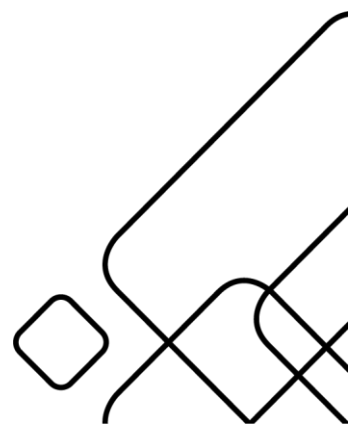


RUP SPREEUWENHOEK-VENNE BIS, MECHELEN

VOORBEREIDENDE NOTA

30 MAART 2020



RUP Spreeuwenhoek-Venne BIS, Mechelen

Vorbereidende nota

Versie 30/03/2020

Initiatiefnemer

Stad Mechelen
Grote Markt 21
2800 Mechelen



Contactpersoon:

Mie Van Damme, ruimtelijkeplanning@mechelen.be

015 29 80 30

Opdrachthouder

IGEMO
Schoutetstraat 2
2800 Mechelen



Contactpersoon:

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 SPREEUWENHOEK-VENNE BIS, MECHELEN

Ruimtelijk planner

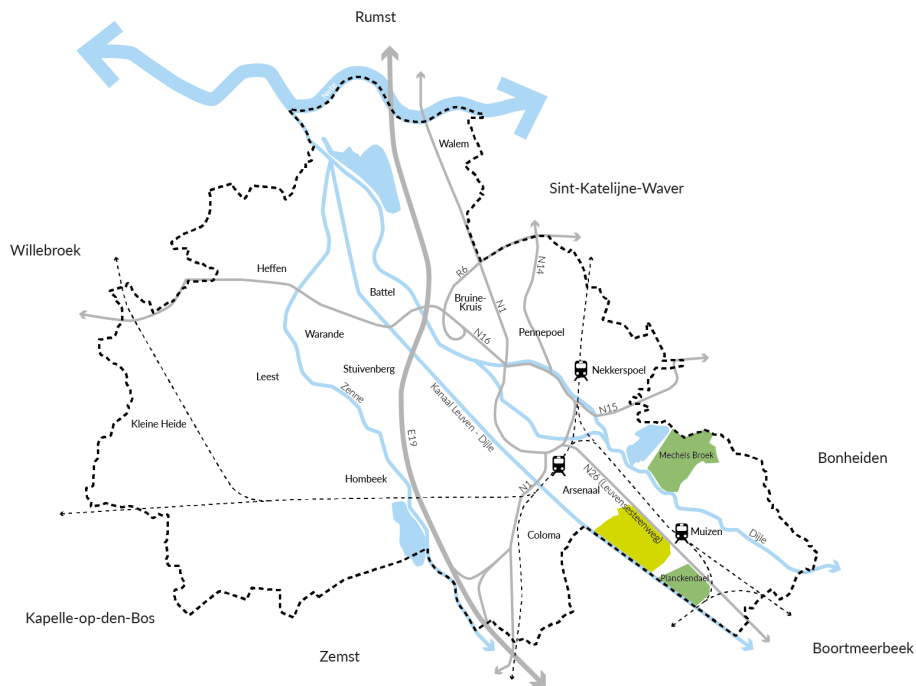
Werner Van Hoof
IGEMO, Schoutetstraat 2, 2800 Mechelen

INLEIDING

Het stadsbestuur van Mechelen heeft op 16 maart 2018 besloten over te gaan tot de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan Spreeuwenhoek-Venne BIS ter vervanging van het bestaande RUP. Het gaat om een **onderzoeksgebied van ca. 118 ha**.

Spreeuwenhoek-Venne, groene en leefbare omgeving

Spreeuwenhoek is het gebied dat zich bevindt tussen de Leuvensesteenweg, het Kanaal Leuven-Dijle, Ragheno (Arsenaalsite) en het dierenpark Planckendael.



Het stadsbestuur wil het programma van het huidige RUP Spreeuwenhoek-Venne waarbij binnen het gebied een grote woonontwikkeling voorzien was, herbekijken. De stad wenst dit gebied voornamelijk een **groene openbare invulling** te geven met voldoende wandel- en fietspaden. Daarnaast kan op sommige plaatsen **ruimte voorzien worden voor compacte bebouwingen en zal er ruimte zijn voor recreatieve activiteiten**.

De bedoeling is om een **groene en leefbare omgeving** te krijgen dicht bij het station en de stadskern.

De opmaak van het RUP Spreeuwenhoek-Venne BIS zal het bestaande RUP Spreeuwenhoek-Venne vervangen.

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. 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 - omgevingsvergunningen 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 (Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening artikel 2.2.4 §1).

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 wordt 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 voorbereidende nota

De voorbereidende nota 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 toegelicht. In het tweede hoofdstuk worden de visie en concepten weergegeven. 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.

INHOUD

DEEL 1 TOELICHTINGSNOTA.....	5
1. Doelstelling planningsinitiatief	6
1.1. Doelstelling RUP	6
1.2. Afbakening en situering onderzoeksgebied	7
1.3. Reikwijdte en detailleringsgraad	8
1.4. In te zetten instrumentarium	9
2. Visie onderzoeksgebied	11
2.1. Visie	11
2.2. Ruimtelijke concepten	12
3. Context RUP.....	15
3.1. Historische context	15
3.2. Beschrijving bestaande toestand	17
3.3. Beleidscontext van het RUP.....	22
3.4. Juridische context van het RUP	35
4. Context per discipline	42
4.1. Discipline mobiliteit	42
4.2. Discipline Geluid en Trillingshinder	47
4.3. Discipline lucht.....	48
4.4. Discipline bodem	49
4.5. Discipline water	50
4.6. Discipline biodiversiteit	55
4.7. Discipline Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie.....	59
DEEL 2 EFFECTENRAPPORTAGE	65
1. Ruimtelijke veiligheidsrapportage.....	66
1.1. Methodiek	66
1.2. Onderzoek	66
1.3. Resultaat.....	66
2. Passende beoordeling	67
2.1. Methodiek	67
2.2. Onderzoek	67
2.3. Resultaat.....	67
3. Watertoets.....	69
3.1. Methodiek	69
3.2. Onderzoek	69
3.3. Resultaat.....	69
BIJLAGEN	70

DEEL 1

TOELICHTINGSNOTA

1. DOELSTELLING PLANNINGSINITIATIEF

1.1. Doelstelling RUP

De doelstelling van het RUP Spreeuwenhoek-Venne BIS is tweeledig:

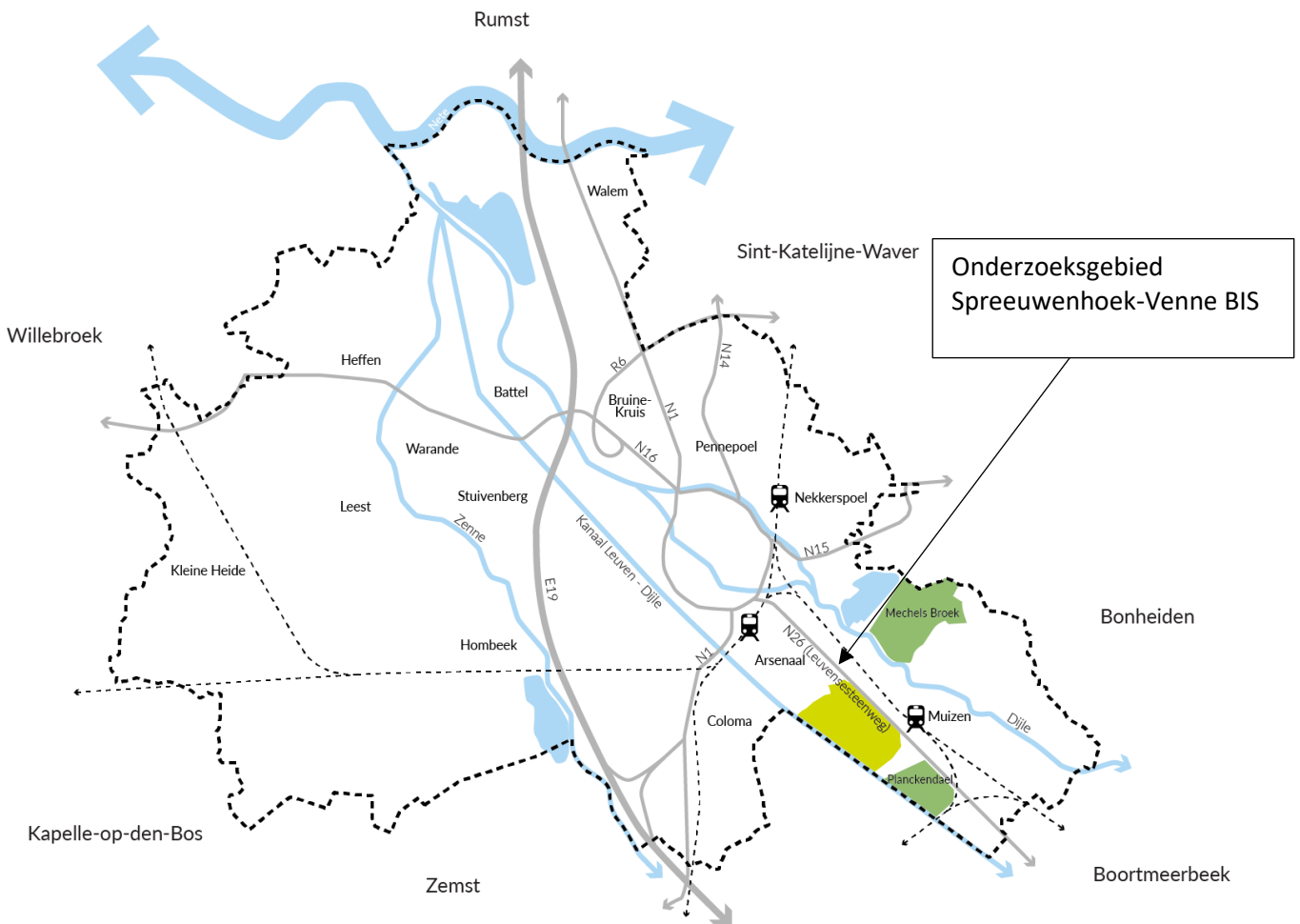
Eenzijds heeft het RUP tot doel om het bestaande RUP Spreeuwenhoek-Venne te remediëren. Op 28 november 2017 oordeelde de Raad voor Vergunningsbetwisting dat de wettigheid van het RUP Spreeuwenhoek-Venne is aangetast. Het RUP Spreeuwenhoek-Venne wordt geremedieerd door de stad Mechelen door een nieuw RUP op te maken voor het plangebied.

Anderzijds heeft het RUP tot doel om het programma van het RUP Spreeuwenhoek-Venne te herbekijken. Het gebied zal een groenere invulling krijgen dan in het huidige RUP. Er wordt geprobeerd om het private bos langs de Hanswijkbeek (voormalig hof van Betzenbroeck) te vrijwaren van grote infrastructuren en binnen het plangebied meer groen te voorzien. Daarnaast zal de huidige recreatiezone met voetbalvelden en tennisvelden behouden blijven.

Ook het woonprogramma wordt herbekeken. Hierbij staan een compacter ruimtegebruik, de draagkracht van de omgeving en respect voor de afgeleverde vergunningen voorop.

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.

1.2.2. Positie van het onderzoeksgebied binnen stad Mechelen

Het onderzoeksgebied bevindt zich ten zuiden van het stadscentrum van Mechelen, aansluitend op de Ragheno-site (Hanswijkbeek). Het ligt ingesloten tussen de Leuvensesteenweg (N26) en het kanaal Leuven-Dijle. In het zuiden wordt het onderzoeksgebied begrensd door de Barebeek.

Het gebied Spreeuwenhoek-Venne ligt op de grens binnen het regionaal stedelijk gebied Mechelen. Het bevindt zich tussen het nieuwe, in ontwikkeling zijnde, stadsdeel Ragheno en het dorp Muizen (Sint-Lambertus). Muizen heeft 2 onafhankelijk van elkaar werkende kernen: Sint-Lambertus en Sint-Albertus.

De wijk Spreeuwenhoek-Venne situeert zich rond de kern Sint-Albertus en is afgescheiden van de kern van Muizen (Sint-Lambertus) door de Leuvensesteenweg en de spoorwegbundel.

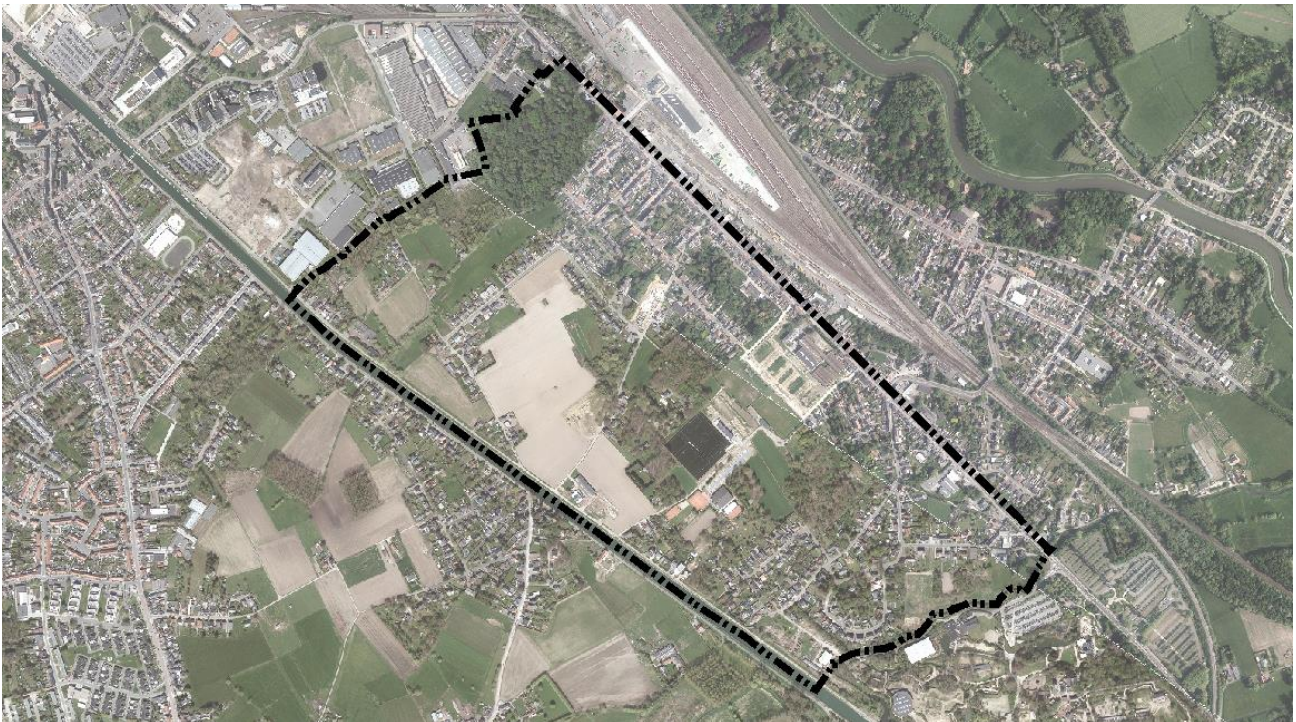
1.2.3. Afbakening onderzoeksgebied en plancontour

Het onderzoeksgebied strekt zich uit van het kanaal Leuven-Dijle tot aan de Leuvensesteenweg en van de Raghensite (Hanswijkbeek) tot aan de Barebeek. Het onderzoeksgebied is gebaseerd op het Grootschalig Referentie Bestand (GRB).

In het noorden sluit het onderzoeksgebied aan op het onderzoeksgebied / plancontour van het in opmaak zijnde RUP Ragheno. De grens valt grotendeels samen met de geografische afbakening van het VHA waterloopsegment (GRB, Wlas) van de Hanswijkbeek. Het VHA-waterloopsegment is de aslijn van een segment van het VHA waterlopenennetwerk van de Vlaamse Hydrografische Atlas.

De oostelijke grens van het onderzoeksgebied wordt bepaald door de wegbaan van de Leuvensesteenweg (GRB, Wbn), waarbij de wegbaan binnen de onderzoekscontour valt. De westelijke grens valt samen met de aslijn (VHA waterlopenennetwerk) van het kanaal Leuven-Dijle (GRB, Wlas) en de zuidelijke grens met de aslijn van de Barebeek (GRB, Wlas).

De definitieve afbakening van het plancontour omvat ten minste het volledige (huidige) RUP Spreeuwenhoek-Venne. De definitieve plancontour zal in het verdere verloop van het proces bepaald worden. De noordelijke grens van het plancontour zal aansluiten op het plancontour van het RUP Ragheno.



Figuur 1-2: Onderzoeksgebied RUP Spreeuwenhoek-Venne BIS

1.3. Reikwijdte en detailleringsgraad

Het onderzoeksgebied van het RUP Spreeuwenhoek-Venne BIS bestrijkt in totaliteit een oppervlakte van ongeveer 118 ha. Dit komt overeen met 1,79% van de totale stad Mechelen.

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

1.4. In te zetten instrumentarium

Hieronder wordt een lijst weergegeven van mogelijk in te zetten instrumenten. Gedurende het verdere planningsproces zal duidelijk worden welke instrumenten wel en niet meegenomen zullen worden.

1.4.1. 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

1.4.2. 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, op provinciaal, op gemeentelijk niveau of op een geografische afbakening.

1.4.3. Overeenkomsten met publiekrechtelijke rechtspersonen, met privaatrechtelijke rechtspersonen of met natuurlijke personen

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

1.4.4. 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 bevoegdheidssfeer.

1.4.5. 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...)

¹ <https://www.ruimtelijkeordering.be/NL/Beleid/Planning/Plannen/Bestemmingsplan>

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

2. VISIE ONDERZOEKSGBIED

2.1. Visie

Het stadsbestuur wil het programma van het huidige RUP Spreeuwenhoek-Venne herbekijken. Het nieuwe RUP dient rekening te houden met drie basisprincipes.

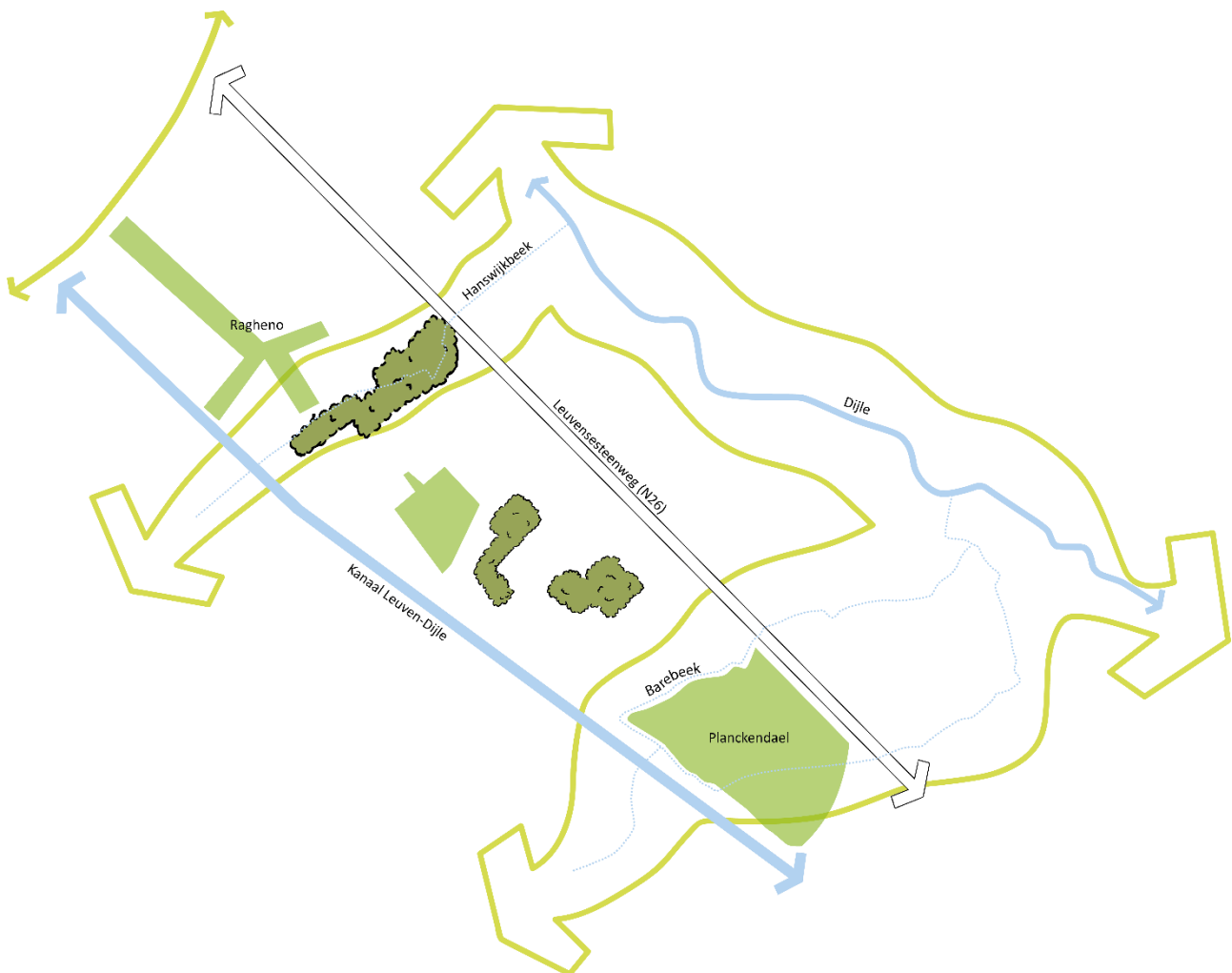
Het eerste principe gaat uit van het verbinden/versterken van groenstructuren via stapstenen en corridors (verbindingszones tussen de stapstenen en/of grotere groenstructuren). Stapstenen zijn kleine oppervlaktes geschikte habitat voor een bepaalde soort, die deze toelaten om zich doorheen het landschap van het ene natuurgebied naar het andere te verplaatsen. Het bos rond het voormalig hof van Betzenbroeck dient hierbij zo goed als mogelijk gevrijwaard te worden.

Een tweede principe gaat uit van compact bouwen ter vrijwaring van de open ruimte. Deze bebouwing dient aansluiting te vinden bij de kern Sint-Albertus. Daarnaast dient een waterfront ontwikkeling gestimuleerd te worden ter aankondiging van stedelijk Mechelen.

Een derde principe speelt in op de ontsluiting van het gebied. Er wordt gekeken naar een 2-kamer oplossing met twee afzonderlijke toegangen. Daarnaast dient het gebied doorwaadbaar gemaakt te worden voor trage weggebruikers en dit zowel in langse als dwarse richting.

2.2. Ruimtelijke concepten

2.2.1. Open ruimte concept: verbinden/versterken van de dragende structuren en de groenstructuren

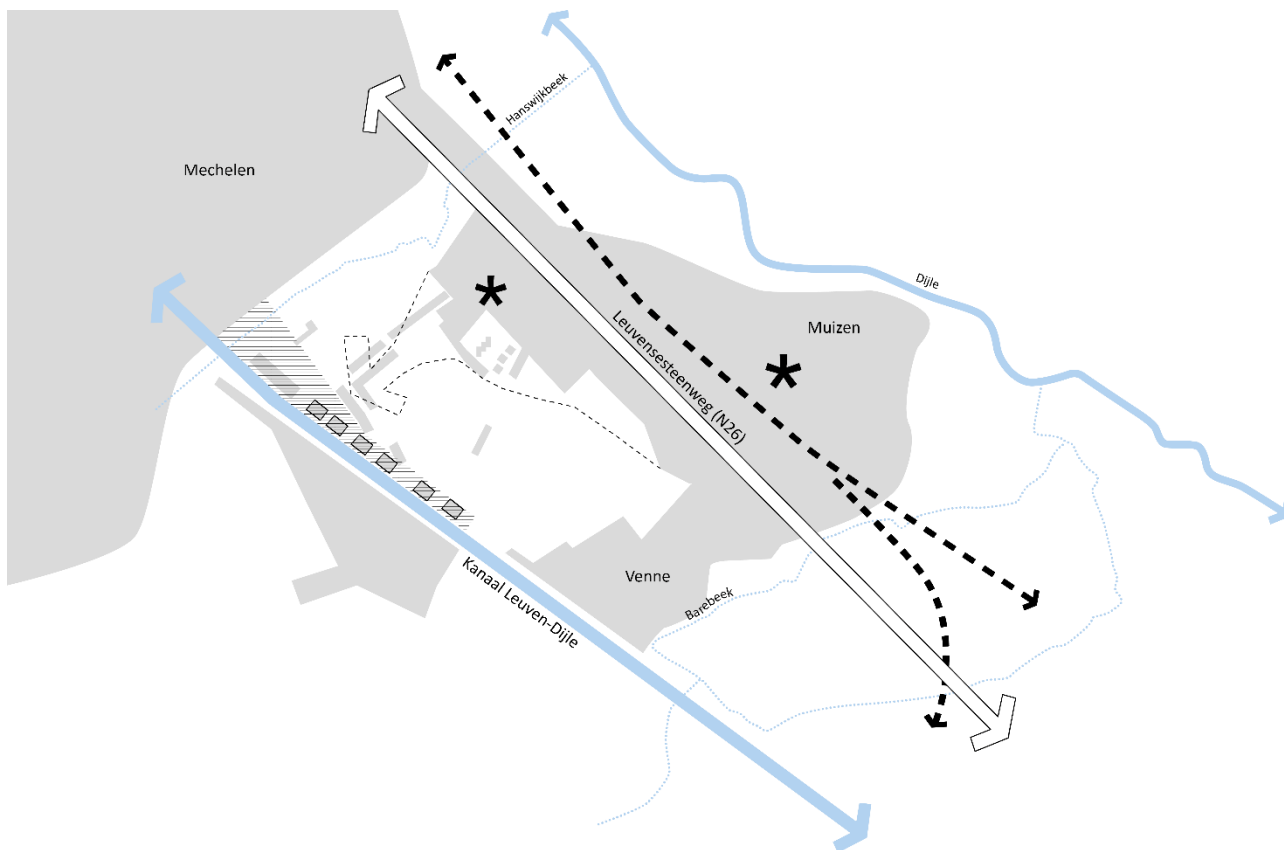


Figuur 3: Stapstenen van Planckendael tot aan de binnenstad (hypothese)

Het onderzoeksgebied vormt een kamer tussen de valleigebieden van de Hanswijkbeek en van de Barebeek, die op hun beurt verbonden zijn met het valleigebied van de Dijle. Zowel het valleigebied van de Hanswijkbeek als Barebeek wordt gekenmerkt door een groenstructuur, namelijk het bos rond het voormalig hof van Betzenbroeck en Planckendael.

In het onderzoeksgebied bevinden zich nog verschillende andere groene structuren. Deze worden versterkt en uitgebreid waardoor ze een verbindend element van stapstenen vormen vanaf Planckendael tot aan de ring van Mechelen.

2.2.2. Bebouwingsconcept: versterken van Muizen en aankondiging van stedelijkheid



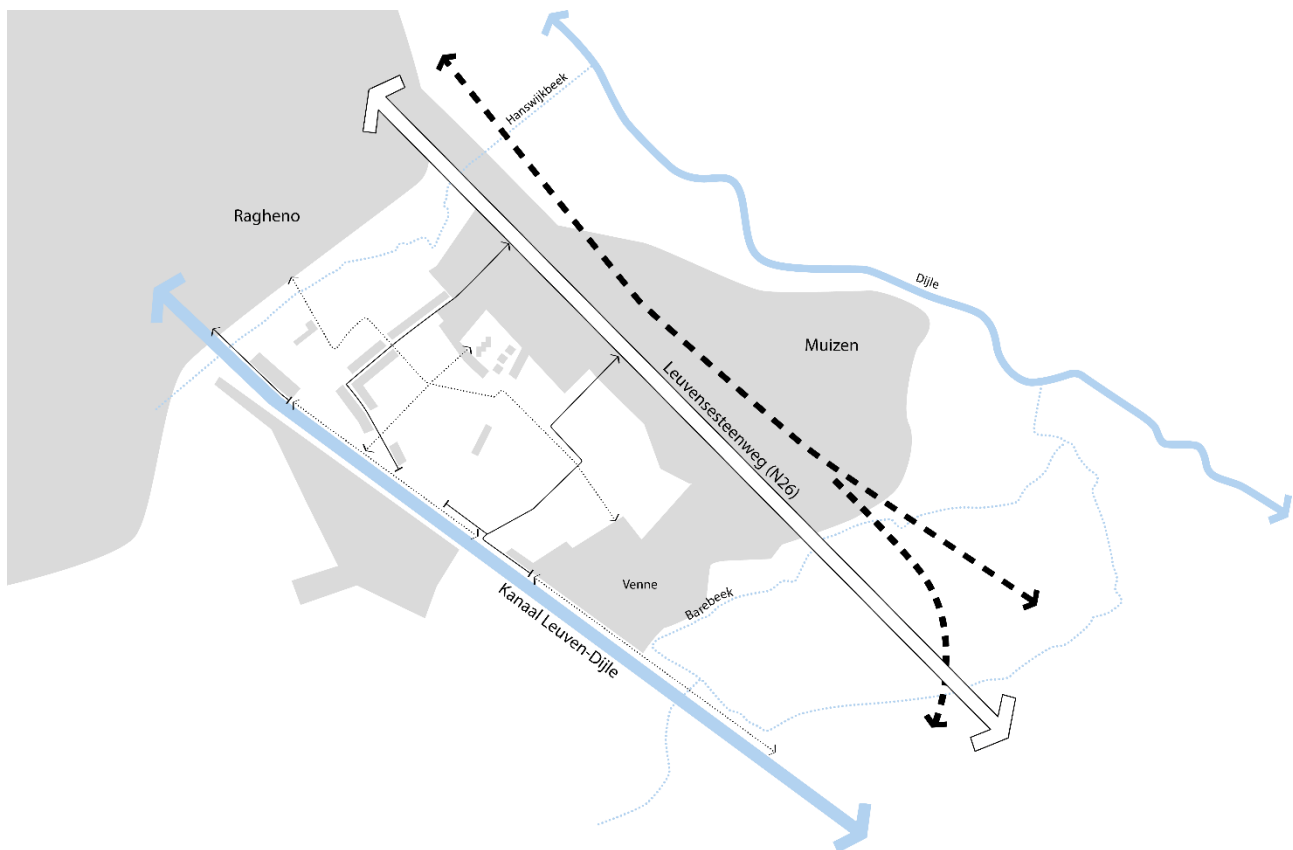
Figuur 4: Uitbreiding van het dorp Muizen en aankondiging van stedelijk Mechelen (hypothese)

In het onderzoeksgebied bevindt zich de kern Sint-Albertus (deel van Muizen) en aan de rand van het onderzoeksgebied bevindt zich stedelijk Mechelen. De Hanswijkbeek en de bosstructuur zorgt ervoor dat Muizen en Mechelen maar beperkt ruimtelijk op elkaar aansluiten.

Het dorp Muizen wordt in twee gesplitst door de spoorbundel en de Leuvensesteenweg. Hierdoor is de kern van Muizen (Sint-Lambertus) slecht bereikbaar voor de bewoners in het onderzoeksgebied. Een tweede kern van Muizen kan gezien worden rond de Sint-Albertuskerk. Om extra voorzieningen aan te trekken en deze verder te versterken kan in deze zone een uitbreiding voorzien worden van het weefsel van het dorp. De uitbreiding dient aan te sluiten op de reeds bestaande bebouwing en speelt in op de natuurlijke groei van Muizen in het afgelopen decennium. Hierdoor blijft het open ruimte gebied gevrijwaard van bebouwing.

Aan de rand van het plangebied bevindt zich stedelijk Mechelen, met de nieuw geplande stadswijk Ragheno. Deze wordt van het plangebied gescheiden door de Hanswijkbeek en een bosstructuur. Langs het kanaal Leuven-Dijle zal via een waterfront ontwikkeling de stedelijkheid van Mechelen worden aangekondigd. Aan de rand van het plangebied, aan de vaart, kunnen compacte bouwvolumes voorzien worden als aankondiging van dit meer stedelijke weefsel dat voorzien wordt in het gebied Ragheno. Deze gebouwen zullen ingeplant worden in een groen karakter.

2.2.3. Ontsluitingsconcept: 2 afgesloten mobiliteitskamers en een doorlopend netwerk van trage verbindingen



Figuur 5: Ontsluitingsconcept (hypothese)

Er wordt voor de ontsluiting van gemotoriseerd verkeer voorzien in een 2-kamer oplossing. De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer verloopt via de Leuvensesteenweg. Van daaruit worden twee insteekwegen voorzien, aantakkend op bestaande weginfrastructuren. Het is vandaag nog niet duidelijk welke straten het meest geschikt zijn om als hoofdontsluitingen te dienen. Dit wordt in het verdere verloop van het planproces bepaald.

Voor het gemotoriseerd verkeer worden de twee mobiliteitskamers niet met elkaar verbonden. Hierdoor zal het verkeer dat gegenereerd wordt door nieuwe ontwikkelingen in het plangebied verspreid worden en wordt een mogelijk zwaartepunt op een bepaald kruispunt voorkomen. Waar deze opdeling exact wordt voorzien zal verder moeten worden onderzocht.

Doorheen het plangebied lopen twee belangrijke langse trage wegverbindingen. De eerste is de verbinding langs het kanaal Leuven-Dijle. Gemotoriseerd verkeer wordt hier zoveel mogelijk geweerd. Enkel op plaatsen waar bestaande woningen aansluiten op de Muizenvaart is plaatselijk gemotoriseerd verkeer toegelaten. Voor nieuwe ontwikkelingen zal een eventuele ontsluiting parallel met de trage verbinding gerealiseerd worden.

De tweede langse trage wegverbinding verbindt de toekomstige stadswijk Ragheno, en zo ook de binnenstad, met Venne. Deze verbinding loopt zoveel mogelijk door groenzones en is grotendeels gescheiden van gemotoriseerd verkeer.

Daarnaast wordt bekeken om een dwarse trage wegverbinding te realiseren tussen het Kanaal Leuven-Dijle en de Zwijvegemstraat, ter hoogte van de sociale woningen.

3. CONTEXT RUP

3.1. Historische context

Het onderzoeksgebied behoort tot Muizen, een deelgemeente van Mechelen. De oudste vermelding van Muizen, 'Musena' (mogelijk in de betekenis van moeras), dateert van omstreeks 1150. Muizen, dat ook Hofstade en Hanswijck omvatte, was toen een deel van de heerlijkheid Mechelen, in handen van de prins-bisschoppen van Luik. Het was een laagland met uitgestrekte broeken aan de noordzijde van de Dijle (Muizenhoek) en langs de twee Barebeken. De dorpskern, gelegen op de zogenaamde 'Dijleberg', een natuurlijke verhevenheid en omgeven door akkerland, lag centraal.

Bij de aanleg van de nieuwe Steenweg van Mechelen naar Leuven in 1736, kwam het dorpscentrum ten noorden van deze baan te liggen. De bewoning concentreerde zich vanaf dan langs de nieuwe baan. Andere ingrijpende wijzigingen in het uitzicht van de gemeente waren de aanleg van het kanaal Leuven-Dijle in 1750-1752 (voltooid in 1763), de aanleg van de spoorlijn Mechelen-Leuven in 1837 en de inplanting van het rangeerstation in 1906-1907.²

De voornaamste wegverbindingen tussen de Leuvensesteenweg en het kanaal Leuven-Dijle kunnen reeds terug gevonden worden op de Ferrariskaart onder de vorm van paden en een verharde weg.



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.

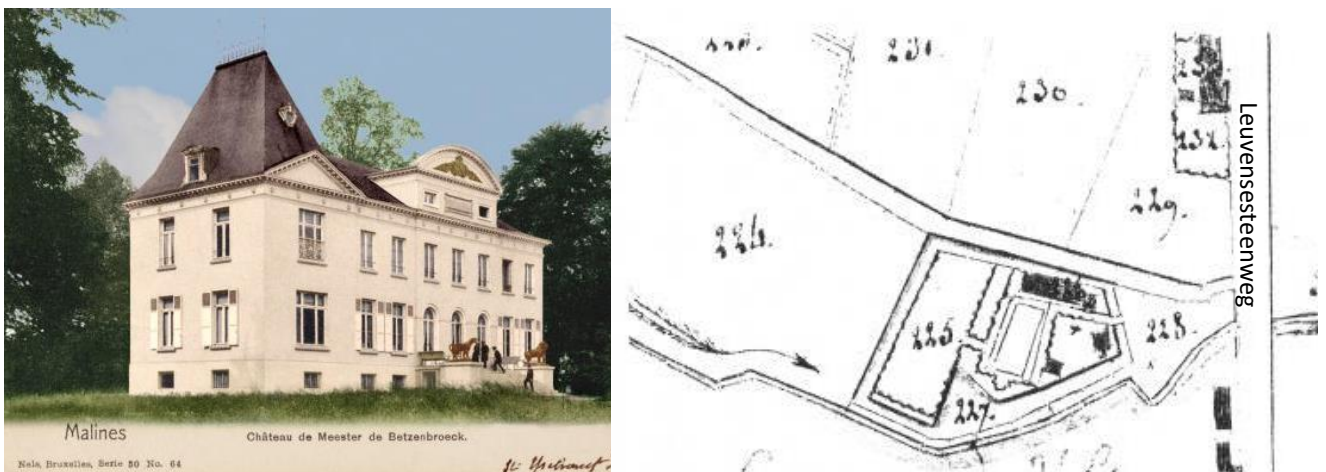
² <https://id.erfgoed.net/themas/13500>

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 transitoverkeer 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.³

Hof van Betzenbroeck

Het hof Betzenbroeck is een kasteel dat reeds vermeld wordt op de Ferrariskaart en dat zich tot 1954 op de grens tussen Muizen en Mechelen bevond (in huidige bebossing langsheen de Hanswijkbeek). Een deel van de bestaande bebossing is trouwens eveneens terug te vinden op de Ferrariskaart. De naam Betzenbroeck is de naam van een oude heerlijkheid. Het kasteel werd grotendeels verwoest tijdens bombardementen in de Tweede Wereldoorlog. Enkel het koetshuis en de ringgracht bleef bewaard.⁴



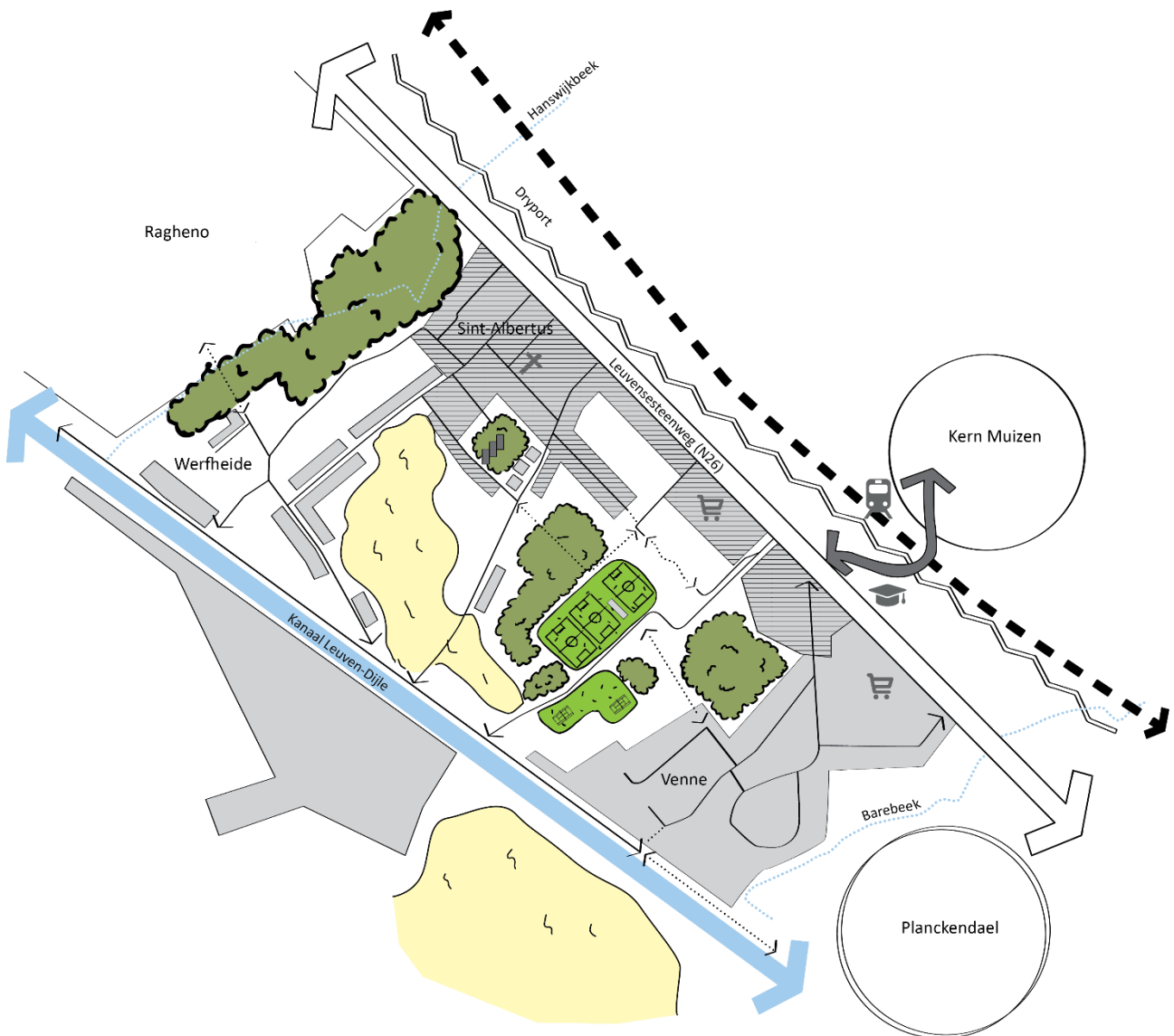
Figuur 3-2: Ingekleurde postkaart van het kasteel van Betzenbroeck en plan Betzenbroeck 1811 (Bron: www.mechelenblogt.be)

³ <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/200544>

⁴ <https://www.mechelenblogt.be/2012/08/historiek-van-hof-van-betzenbroeck>

3.2. Beschrijving bestaande toestand

3.2.1. Huidig ruimtegebruik



Figuur 3-3: Huidig Ruimtegebruik

Bebouwing

De Leuvensesteenweg en het kanaal zijn de belangrijkste structurerende elementen in het onderzoeksgebied. De spoorwegactiviteiten ten noorden van de Leuvensesteenweg zorgden in het verleden voor een grote breuk binnen Muizen. Zo ontstond er een dorpskern in Sint- Lambertus en een dorpskern in Sint- Albertus. Allebei met voorzieningen op hun maat: café's, bakkers, kruideniers, krantenwinkels, jeugdbewegingen, sportclubs, enz.. Sint-Albertus wordt in de volksmond de 'nieuwe parochie' genoemd en Sint- Lambertus 'de oude'.

Aan de Leuvensesteenweg bevindt zich de grootste concentratie aan straten. De bebouwing bestaat vrijwel exclusief uit woningen. De winkels bevinden zich langs de Leuvensesteenweg. Verschillende winkels staan leeg.

Langs alle straten bevindt er zich verspreide bebouwing. Sint- Albertus is de enige dichtbebouwde kern bestaande uit oudere eengezinswoningen. Zij sluit aan bij de lintbebouwing langs de Leuvensesteenweg.

De voormalige sociale woonwijk (Zwijvegemastraat) is gekenmerkt door een menging aan woontypes als gekoppelde woningen, rijwoningen en enkele hogere appartementsblokken. Enkel de hogere appartementsblokken (Leemputhof) en een 12-tal serviceflats zijn nog in eigendom van een sociale huisvestingsmaatschappij. De wijk heeft door brede voortuinen en hoogstammige bomen een groen karakter. Het enige buurtspeelpleintje bevindt zich hier. Aan de Leemputstraat bevinden zich drie recent gebouwde urban villa's. Op het einde van de Leemputstraat bevindt zich een landbouwbedrijf.

De wijk Venne bestaat voornamelijk uit vrijstaande kleinere villa's, van zowel recente als iets oudere datum. De wijk heeft een groen karakter.

Groen

De Hanswijkbeek en de Barebeek lopen dwars op het kanaal en de Leuvensesteenweg en vormen de uiterlijke grens van het onderzoeksgebied. Het gebied wordt landschappelijk gekenmerkt door kleinschalige maar beeldbepalende bossen van afwisselende kwaliteit. Rond de Hanswijkbeek, aansluitend bij de Leuvensesteenweg, bevindt zich een privé parkdomein. Het domein is verwaarloosd.

Daarnaast bevindt er zich een bos tussen KFC Muizen en de Leemputstraat en een boszone tussen de Lotelingstraat en Plankendaalstraat. Bijna alle bossen zijn privaat domein en bevatten meestal ook een woning.

Verder bevindt zich tussen de Davidstorenstraat en de Leemputstraat een groot open gebied dat gebruik wordt voor landbouw.

Voorzieningen

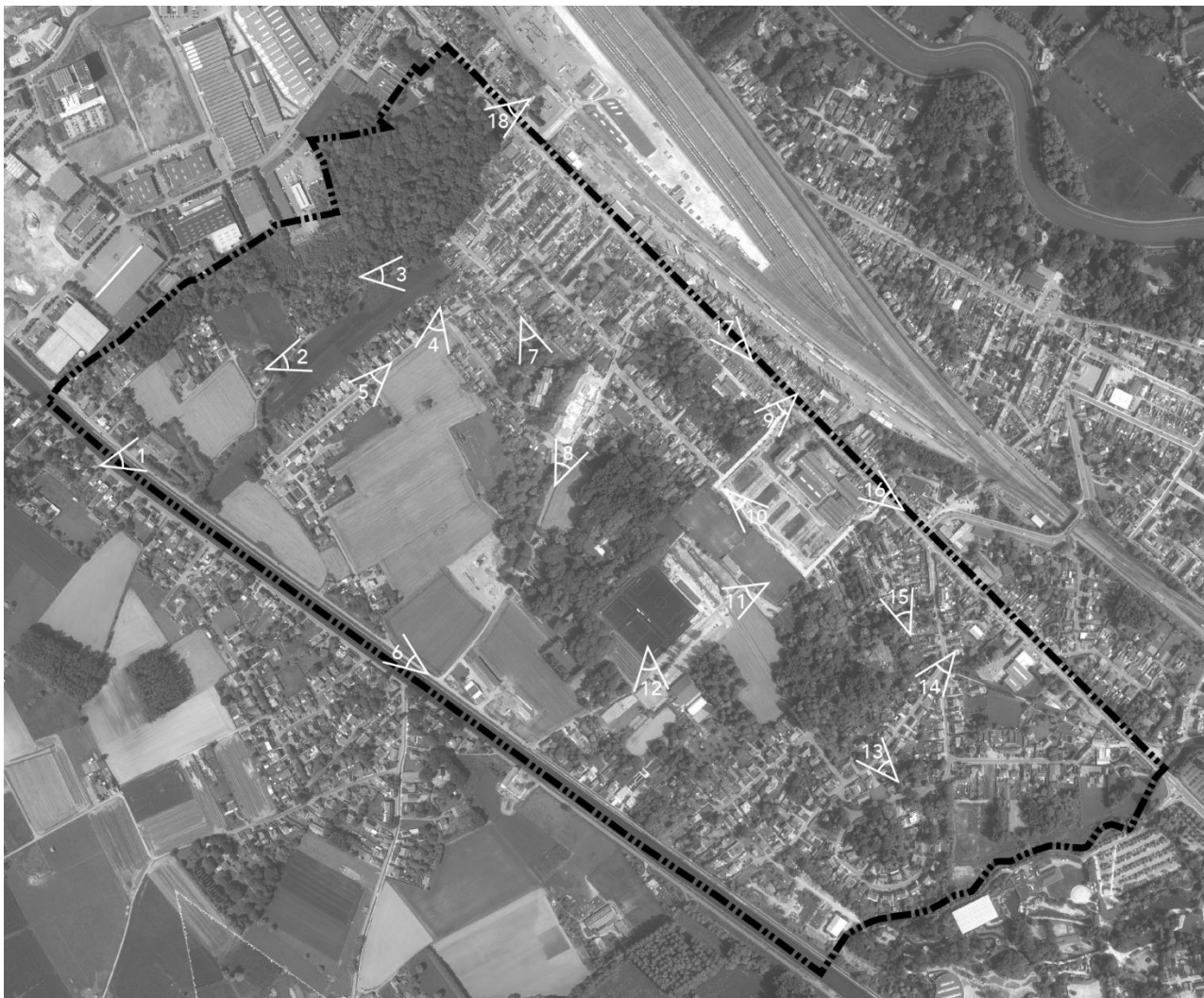
Het onderzoeksgebied behoort tot het regionaalstedelijk gebied Mechelen. In het regionaalstedelijk gebied zijn verschillende regionaalstedelijke voorzieningen gevestigd met een grote concentratie in centrum van Mechelen.

Op de naastliggende Raghenosite zijn enkele sportinfrastructuren, kantoren en industriële bedrijven gevestigd. In dit gebied is een planningsproces opgestart om een nieuwe stadswijk te ontwikkelen. De Raghenowijk zal ontwikkelen tot een nieuwe leefbare en stedelijke woonwijk met tal van verschillende functies. Er zal ingezet worden op een mix van voorzieningen, wonen en werken.

In het onderzoeksgebied zelf zijn bijna geen voorzieningen aanwezig met uitzondering van de voetbalterreinen van KFC Muizen, een tenniscentrum en een aantal voorzieningen langs de Leuvensesteenweg zoals een hotel, tankstations, een dagbladhandel en een dokterspraktijk, e.a.

Langs de Leuvensesteenweg bevond zich het bedrijf Alstom, het enige grote bedrijf in het onderzoeksgebied. Op de voormalige Alstomsite bevindt zich reeds een supermarkt en wordt nog een nieuwbouwoonproject gerealiseerd. Daarnaast werd één van de voormalige Rateau-loodsden omgevormd tot een integraal erfgoeddepot (de Rato) voor roerend en onroerend erfgoed van de stedelijke erfgoedcollecties.

3.2.2. Fotoreportage plaatsbezoek (19/07/2019)



1 Hoogspanningslijn



2 Struikheidestraat



3 Struikheidestraat



4 Davidstorenstraat



5 Davidstorenstraat



6 Kanaal Leuven-Dijle



7 Betsebroekstraat



8 Leemputstraat



9 Luysenbrechstraat



10 Voetgangerszone



11 KFC Muizen



12 Tennisvelden



13 Plankendaalstraat 66



14 Plankendaalstraat



15 Rateaulaan



16 Lidl, Leuvensesteenweg



17 Leuvensesteenweg

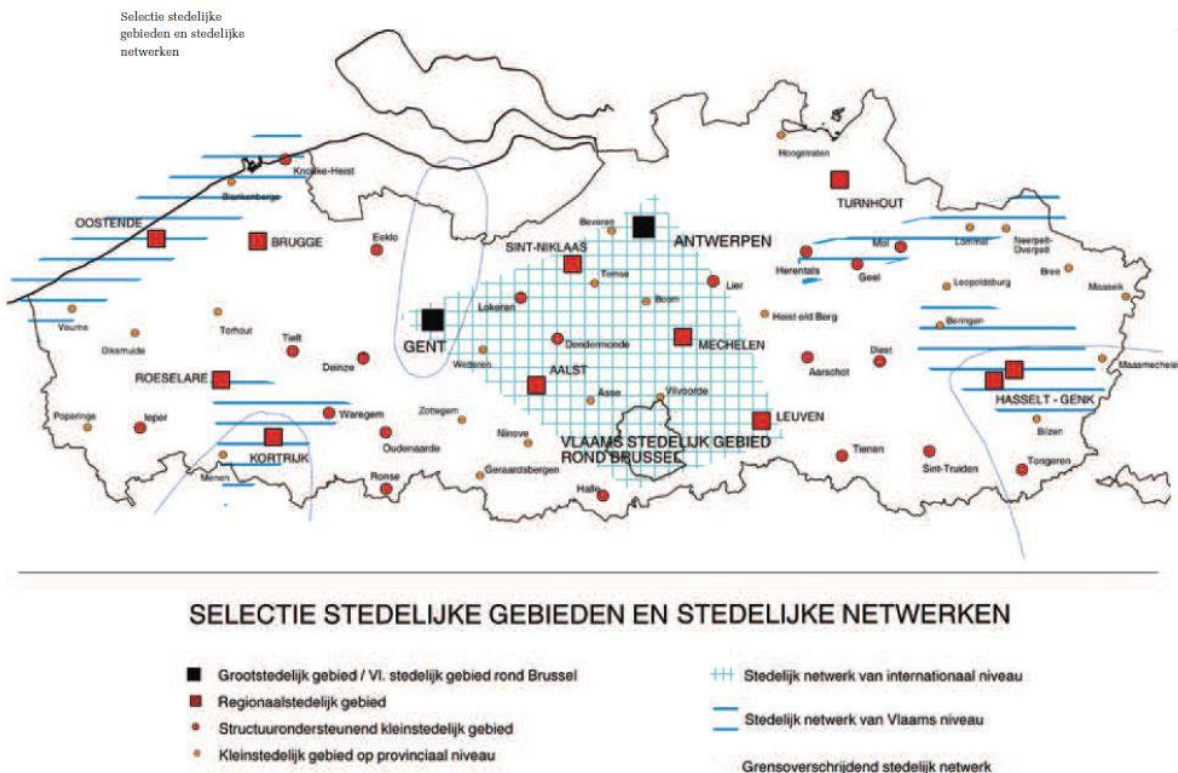


18 Hotel Malcot

3.3. Beleidscontext van het RUP

3.3.1. Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

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 3-4: Selectie stedelijke gebieden en stedelijke netwerken (RSV 2011, kaart 2)

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen of RSV werden delen van Mechelen, waartoe het onderzoeksgebied 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 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, ...).

Doelstellingen voor stedelijke gebieden

Het onderzoeksgebied is gelegen in stedelijk gebied. Binnen deze gebieden dienen 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

Ontwikkelingsperspectieven

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
- Gebiedsspecifieke ontwikkelingsperspectieven voor het Vlaams strategisch gebied rond Brussel

Lijninfrastructuren

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

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

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 vervangt het Witboek dat de Vlaamse Regering op 30/11/2016 goedkeurde. 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. Er worden goede voorbeelden gedetecteerd en in de kijker gezet en pilootprojecten en proeftuinen gelanceerd.

In het beleidsplan Ruimte Vlaanderen worden volgende strategische doelstellingen geformuleerd:

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

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 kortetermijn 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.

Strategische projecten kunnen door de provincie worden ondersteund.

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 (nota ruimte) lag van 20 augustus tot 18 oktober 2019 in publieke raadpleging.

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

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

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

3.3.5. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Mechelen

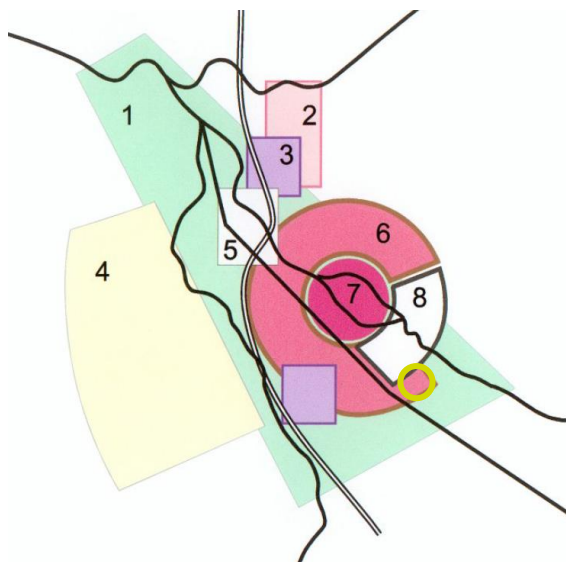
Het ruimtelijk structuurplan van Mechelen werd goedgekeurd door de deputatie van de provincie Antwerpen op 3 juli 2001.

In dit hoofdstuk worden de relevante passages voor het RUP Spreeuwenhoek-Venne BIS weergegeven.

Deelruimten in het stedelijk gebied

Mechelen onderscheidt acht deelruimten in de gewenste ruimtelijke structuur. Het onderzoeksgebied is gelegen binnen deelruimte 6 'Stedelijke woonomgeving' en op de rand van deelruimte 8 'Ontwikkelingsband tussen twee stations'.

Binnen de stedelijke woonomgevingen bestaat een grote diversiteit naar dichtheid, woningtypes, ouderdom en voorzieningen. Het beleid is gericht op het vergroten van de onderlinge samenhang, op het versterken van de relatie met het historisch hart, op het realiseren van stedelijke woningdichtheden, op het voorzien van voldoende groen en op het realiseren van stedelijke vernieuwing.



Figuur 3-5: 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
- Onderzoekgebied RUP Spreeuwenhoek-Venne BIS

Diverse stedelijke woonomgevingen met steenwegen als ruggengraat en insnijdende groene vingers

De diversiteit is een kwaliteit van het Mechels woonaanbod. De stedelijke woonomgevingen verschillen naar dichtheid, woontypen, ouderdom of voorzieningen. Het verschil wordt ook gevormd door de herkenbaarheid van de voormalige kern waaruit de stadswijken zijn ontstaan (Nekkerspoel, Nieuwendijk, Muizen). De ontwikkeling van de stedelijke woonomgevingen gebeurt met respect voor deze verschillen maar wel op die wijze dat voor het geheel een stedelijke dichtheid kan worden bereikt.

Water is een eerste belangrijk ruimtelijk element om de samenhang tussen de woonomgevingen te versterken: de Vrouwvliet doorheen de noordelijke stedelijke woonomgevingen, de Dijle doorheen de gehele stad en de binnenstad in het bijzonder, het kanaal als bindmiddel tussen nieuwe en bestaande woonomgevingen.

Voor de noordelijke woonomgevingen is de vallei van de Vrouwvliet een belangrijk open ruimte verbinding. De Vrouwvliet is een natuurlijke grens tussen woonomgevingen met een hoge en lage dichtheid. Een fietspad langs de slingerende Vrouwvliet rijgt een aantal open ruimte functies aan elkaar. Op die manier ontstaat een structuur tussen de Dijle, de kinderboerderij Tivoli, kleine grondgebonden landbouwenclaves, de begraafplaats, losliggende sportvelden en de Nekker. Aan de kruising met de spoorweg sluit de vallei aan met het stadsbos (spoorwegbermen, bos van Kauwendaal). Het kanaal functioneert in de gewenste ruimtelijke structuur als stedelijke boulevard. Waterfrontontwikkeling, verdichting en samenhangende inrichting langsheen het kanaal vergroten de samenhang van de zuidelijke woonomgevingen. Het kanaal is de drager van belangrijke nieuwe woonomgevingen: Stuivenberg, Arsenaal en het gebied tussen Leuvensesteenweg en het kanaal.

Het vrijwaren van groene vingers (rond het op- en afrittencomplex Mechelen Zuid, het Vrijbroekpark, het bos van Kauwendaal en de Dijlevallei in het zuiden) draagt bij tot de samenhang tussen de woonomgevingen.

De steenwegen zijn een tweede ruimtelijk element ter versterking van de samenhang. De Mechelse woonomgevingen zijn ontstaan langs de steenwegen en worden in de visie op de gewenste nederzettingsstructuur opnieuw ingeschakeld als structuurbepalende infrastructures. Door de steenwegen te ontwikkelen als radiale hoofdstraten kunnen zij functioneren als ruggengraat van de stedelijke woonomgevingen. De radiale hoofdstraten zijn makkelijk oversteekbaar, hebben een lokale verkeersfunctie en zijn de dragers van openbaar vervoer. Langsheen de radiale hoofdstraten is een sterke vermenging van wonen en voorziening van buurt- en wijkniveau.

Op beperkte locaties (O. Van Kesbeecklaan, Jubellaan en Brusselsesteenweg) worden een versterking en een herstructurering van grootschalige kleinhandel vooropgesteld. De radiale wegen verbinden de stadswijken onderling en met de binnenstad. Hun inrichting gaat doorgaand verkeer tegen. De aansluiting met het wegennet van hoger niveau gebeurt via de ringboulevard rondom de binnenstad. De kruispunten van de radiale hoofdstraten met de ringboulevard zijn ingericht als stedelijke pleinen. Het openbaar domein van die pleinen is herkenbaar en kwalitatief ingericht en biedt ruimte aan hoogwaardig wonen en werken. Hun inrichting beoogt herkenbaarheid (kunstwerken), doorstroming (rotondes) en veilige oversteekbaarheid van het langzaam verkeer.

De woonomgevingen hebben als geheel een stedelijke dichtheid: minimaal 25 woningen per hectare. Binnen de stedelijke woonomgevingen wordt de diversiteit versterkt door de troeven uit te spelen waarmee de stad de opvang van de behoefte aan bijkomende woningen kan realiseren: wonen aan het water (Dijle, Vrouwvliet en het kanaal); wonen in een historisch kader (binnenstad); wonen in een moderne stationsomgeving; wonen in aangename stedelijke woonomgevingen. Binnen de stedelijke woonomgevingen zijn hiervoor heel wat mogelijkheden aanwezig: braakliggende terreinen, verlaten bedrijfsgebouwen, niet meer functionerende landbouwgebieden.

De kernversterking wordt gerealiseerd door de aantrekkelijkheid van de stedelijke woonomgevingen te verhogen. Hiervoor is een uitbouw nodig van de dagelijkse voorzieningen, van groen en natuur op microschaal, van veilige en aantrekkelijke speelplekken en van doorgaande wandel- en fietsroutes. Een hoogwaardig stedelijk openbaar vervoer is een randvoorwaarde voor verdere stedelijke ontwikkelingen.

Het ruimtelijk concept voor de deelruimte 'stedelijke woonomgevingen' bevat volgende elementen:

- grote diversiteit aan stedelijke woonomgevingen;
- Vrouwvliet als groen lint van open ruimten; kanaal als stedelijke boulevard;
- steenwegen als levendige en oversteekbare radiale hoofdstraten;
- indringende groene vingers;
- stedelijke pleinen bij de aansluiting van de radiale hoofdstraten op de ringboulevard.

Vijf deelstructuren als invalshoek voor samenhang

De 8 deelruimten staan niet los van elkaar. Tussen en doorheen de deelruimten bestaan verbanden. Deelstructuren beschrijven die samenhang. Het structuurplan geeft voor vijf deelstructuren een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief.

- De samenhang in het geheel van rivier- en beekvalleien is bepalend in het ruimtelijk concept voor de ruimtelijk-natuurlijke structuur. In het bebouwd gebied zorgen indringende groene vingers en doorsnijdende waterlopen voor een ruimtelijke en natuurlijke continuïteit. In het landbouwgebied zijn zij aanknopingspunten voor de uitbouw van een ecologische infrastructuur.
- Het gewenste beeld van de nederzettingsstructuur wordt bepaald door de tweedeling naar stedelijk gebied en buitengebied. De versterking van het stedelijk gebied heeft een kwalitatief (verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van de stedelijke woonomgevingen en van het woonpatrimonium) en een kwantitatief spoor (inbreiden, ontwikkelen van nieuwe aansluitende gebieden).
- In het ruimtelijk concept voor de gewenste ruimtelijk-economische structuur zijn de autosnelweg E19, de stations en het landbouwgebied de dragers. In het historisch hart wordt de vermenging van wonen, werken, winkels en voorzieningen versterkt. Grootschalige kleinhandelszaken worden geconcentreerd langs enkele stedelijke assen. Op basis van de historische, landschappelijke en natuurlijke waarden van Mechelen wordt de toeristisch-recreatieve structuur met de binnenstad als hart versterkt.
- De gewenste ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur wordt bepaald door de hoofdontsluiting van Mechelen: de spoorwegen en de autowegen N16, E19 en R6. Binnen de stad zijn de radiale hoofdstraten de ruggengraat van de stadswijken. Zij verbinden de wijken onderling en met de binnenstad. Rond de binnenstad is de ringboulevard (vesten) een lokale verdeelweg. Stedelijke

pleinen markeren de aansluiting van de radiale hoofdstraten op de ringboulevard en voorkomen het gebruik als doorgaande weg. De binnenstad is binnen de gewenste verkeers- en vervoersstructuur voor het grootste deel autoluw, het historisch hart autoarm.

- Binnen de gewenste landschappelijke structuur staat de samenhang tussen de valleien en de nederzettingen centraal. Het behoud van de herkenbaarheid van natuurlijke bakens (zoals Zennegat) draagt bij tot die ruimtelijke samenhang. Groene vingers dringen door tot diep in de stedelijke bebouwing, scheiden de dorpen van elkaar en markeren de aanwezigheid van kastelen, parken of valleien. De Vrouwvliet en het kanaal zijn belangrijke lineaire elementen binnen en tussen de stedelijke woonomgevingen.

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 onderzoeksgebied Spreeuwenhoek-Venne BIS:

- **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 Arsenaal - Park van Ragheno en de nieuwe stedelijke woonomgeving tussen Leuvensesteenweg en het kanaal.

Langs de oevers van de natuurverbindingen kan de natuurfunctie verbeteren en toenemen door de ontwikkeling van strook-, lijn- en puntvormige elementen. Ook binnen de Kruidtuin en het aansluitend deel van het

- **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 belangrijke uitdaging voor de uitwerking van de nederzettingenstructuur.



Figuur 3-6: 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 onderzoeksgebied Spreeuwenhoek-Venne BIS:

- **Onderscheid tussen stedelijk gebied en buitengebied**

De ontwikkeling van de nederzettingsstructuur wordt bepaald door een onderscheid tussen stedelijk gebied en buitengebied. Het stedelijk gebied biedt plaats voor de versterking en de ontwikkeling van stedelijke activiteiten. De aandacht gaat in het buitengebied vooral uit naar een blijvend functioneren van wonen en werken in de kernen, van de landbouw alsook van de natuur en de recreatie.

- **Krans van diverse en samenhangende stedelijke woonomgevingen**

De stedelijke woonomgevingen hebben een gemengd karakter: wonen in een hoge dichtheid samen met dienstverlenende, recreatieve en inpasbare ambachtelijke activiteiten. De publieke buitenruimte kent een hoogwaardig stedelijk niveau. Doorsnijdende waterlopen en steenwegen zijn ruimtelijke elementen die moeten worden benut om een sterkere samenhang te realiseren.

- **Kernversterking langs twee sporen**

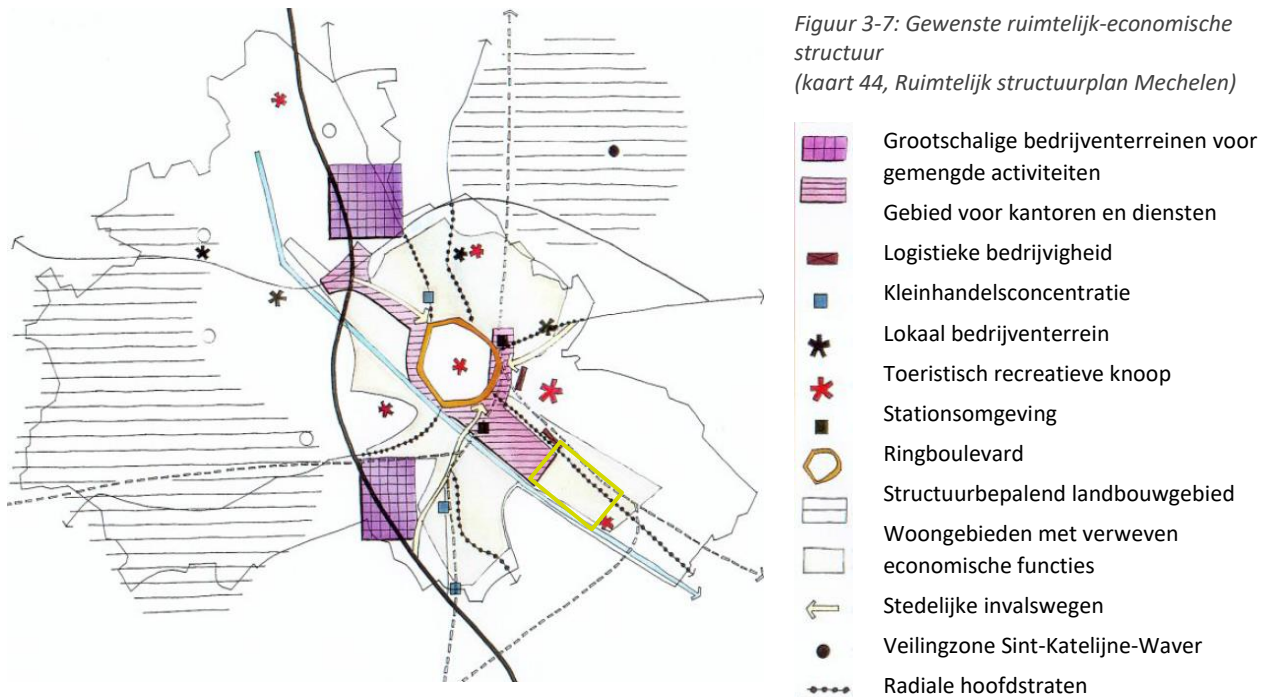
Inbreiding binnen de diverse stedelijke woonomgevingen is gericht op de versterking van elk van deze kernen. De stationsomgevingen, de binnenstad en de buurten die hierop aansluiten, krijgen de voorkeur bij de keuze van locaties voor nieuwbouw. Deze kernversterking wordt langs een tweesporenbeleid gevoerd: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



Het ruimtelijk concept voor de gewenste ruimtelijk-economische structuur is opgebouwd op basis van volgende principes, waarvan de volgende relevant zijn voor het onderzoeksgebied Spreeuwenhoek-Venne BIS:

- **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. Langsheen de radiale hoofdstraten kunnen nieuwe activiteiten en voorzieningen van buurt- en wijkniveau een plaats vinden.

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 3-8: 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 enkele principes, waarvan de volgende relevant zijn voor het onderzoeksgebied Spreeuwenhoek-Venne BIS:

- **Onderscheid naar verkeers- en verblijfsgebieden**

Het wegennet is geen zuivere boomstructuur waarbij een hiërarchisch hogere categorie meer verkeer en een hogere snelheid betekent. De realiteit is complexer. Daarom wordt een bijkomend onderscheid gemaakt tussen verkeersgebieden en verblijfsgebieden. Verkeersgebieden zijn gebieden waar de verkeersdeelnemer zijn aandacht kan besteden aan het zich snel - maar veilig - verplaatsen. Verblijfsgebieden zijn gebieden waar men zijn volle aandacht nodig heeft voor de interactie met allerlei soorten verkeersdeelnemers en een aan de omgeving aangepast verkeersgedrag. In verblijfsgebieden worden de conflicten duidelijk 'gepresenteerd'. In Mechelen komen deze gebieden overeen met de stedelijke woonomgevingen, de dorpskernen en het historisch hart.

- **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.

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.

Ieder landschap wordt getypeerd door de specifieke ordening van abiotische, biotische en antropogene elementen en componenten die binnen een landschap aanleiding geeft tot een specifiek ecologisch functioneren, een specifieke visuele beleving en een specifiek menselijk ruimtegebruik. De verschillen drukken zich uit in de diversiteit en herkenbaarheid van landschappen in en rond de stad Mechelen. Deze kenmerken vormen de basis van de gewenste landschappelijke structuur.

Het ruimtelijke concept voor de gewenste landschappelijke structuur is opgebouwd op basis van een aantal principes, waarvan de volgende relevant zijn voor het onderzoeksgebied Spreeuwenhoek-Venne BIS:

- **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 onderzoeksgebied zijn volgende ontwikkelingsperspectieven van toepassing:

Deelstructuur	Natuur	Nederzetting	Verkeer- en vervoer	Landschappelijk	Ruimtelijk-economisch
Stedelijke woonomgeving en Leuvensesteenweg	vrijwaren achterliggende Dijlevallei, Hanswijkbeek als grens in het zuiden, steenweg als groene boulevard	opwaarderen woonbuurten, aansluiting realiseren met Arsenaal en spoorwegmuseum, wonen en voorzieningen verweven langs steenweg	steenweg als radiale hoofdstraat, ontsluiting van Dry port verbeteren via Arsenaal, nieuwe fietsverbinding realiseren vanaf kanaal, herinrichting aansluiting op ringboulevard	vrijwaren Dijlevallei, herkenbaarheid van woon-omgeving door herinrichting inkom	concentreren van voorzieningen langs steenweg, ruimtelijke relatie met Arsenaal versterken
Stedelijke woonomgeving en Muizen	Hanswijkbeek als grens met Park van Raghenno, vallei van Dijle als aaneengesloten natuurgebied, Planckendaal integreren in vallei van Barebeek	benutting van binnengebieden en woonuitbreidingsgebieden, realiseren van nieuwe wijk op Spreeuwenhoek-Venne met kansen voor benutting van de kwaliteiten van het kanaal	steenweg als radiale hoofdstraat, ontsluiting Dry port via Arsenaal, uitbouw bootverbinding Plackendaal, realiseren nieuwe fietsverbindingen kanaal Leuvensesteenweg	Dijle als complex van gave landschappen, Werfheide als groene vinger, vallei van Barebeek als open ruimte verbinding	steenweg als radiale hoofdstraat, bundelen van voorzieningen in oude kern, Planckendaal als bovenlokaal toeristisch-recreatieve pool

Bindende bepalingen

Ruimtelijk natuurlijke structuur

- 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.

Nederzettingstructuur

- Selecteren van stedelijke woonomgevingen
(12) Binnen het geheel van stedelijke woonomgevingen wordt gestreefd naar een gemiddelde stedelijke dichtheid (25 woningen per hectare). Het onderzoeksgebied bevindt zich in de wijk Muizen/ Leuvensesteenweg in het GRS geselecteerd als stedelijke woonomgeving.

Ruimtelijke verkeers- en vervoerstructuur

- Selecteren van stedelijke invalswegen
(19) De gemeente selecteert Leuvensesteenweg N26 als radiale hoofdas.

Landschappelijke structuur

- Selecteren van structurerende hydrografische elementen.
(24) De gemeente selecteert het kanaal als structurerende hydrografische elementen.

Uitvoeringsplannen

- Herbestemmen van te ontwikkelen gebieden voor woningbouw
(35) De gemeente engageert zich om de taakstelling inzake bijkomende woningen te realiseren door in een uitvoeringsplan volgende gebieden tot woonzones te herbestemmen: gebied tussen Leuvensesteenweg en kanaal (Spreeuwenhoek-Venne), van bestemming agrarisch gebied naar wonen.

3.3.6. Beleidsplan Ruimte Mechelen

In het bestuursakkoord 2019-2024 van de stad Mechelen wordt beslist om een strategisch ruimtelijk beleidsplan voor Mechelen op te maken. In dit document moet een strategische visie ontwikkeld worden tot 2040. Het moet een dynamisch werkdocument worden dat tot stand komt door middel van een stadsbreed debat. Het Strategisch Ruimtelijk Beleidsplan moet een breed gedragen antwoord bieden op de ruimtelijke positie en ambities van Mechelen in Vlaanderen, op hoe een kwalitatieve groei gerealiseerd kan worden met maximaal behoud van de bestaande open ruimte en hoe een duurzame ontwikkeling van Mechelen gerealiseerd kan worden.

3.3.7. Mobiliteitsplan Mechelen

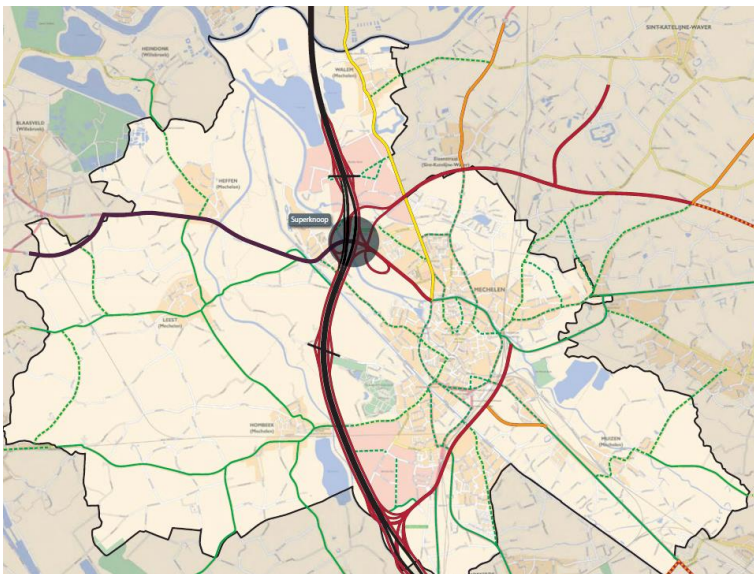
Het mobiliteitsplan Mechelen is een beleidsplan dat werd ontwikkeld na de ondertekening van het mobiliteitsconvenant tussen de stad en het Vlaams Gewest. Het wordt opgemaakt door de stad, in samenspraak met onder meer het Vlaams gewest, de provincie Antwerpen en De Lijn. Daarmee wordt een gemeenschappelijke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

Spreeuwenhoek en site Alstom

De geplande woonwijk Spreeuwenhoek wordt voor de auto exclusief ontsloten naar de Leuvensteenweg. De wijk Spreeuwenhoek wordt intern ontsloten via een fiets- en busas die aansluit op het station. Door de aanleg van een fiets- en voetgangerstunnel onder het station van Muizen wordt Muizendorp en Spreeuwenhoek met elkaar verbonden en wordt het (GEN)station Muizen toegankelijker gemaakt. Via een gesloten lus die aantakt op de Leuvensteenweg wordt sluipverkeer tegen gegaan. De Lotelingestraat behoudt zijn huidig wegprofiel en eenrichtingsverkeer. Verkeer uit de wijk kan enkel de rechts-uit beweging maken op de Leuvensteenweg. Verkeer komende vanuit de richting Leuven krijgt een aparte linksafslagstrook op de Leuvensteenweg en rijdt via een nieuwe toegangsweg achter de site Alstom naar de wijk Spreeuwenhoek. Deze ontsluiting maakt een ontwikkeling van de site Alstom ook mogelijk. Voor de site wordt gestreefd naar wonen met beperkte handelsfunctie.

Wegcategorisering



Figuur 3-9: Wegcategorisering lange termijn
(Bron: Mobiliteitsplan Mechelen, 2015)

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

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

- **Leuvensteenweg (N26)**

In het mobiliteitsplan wordt de Leuvensteenweg 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.

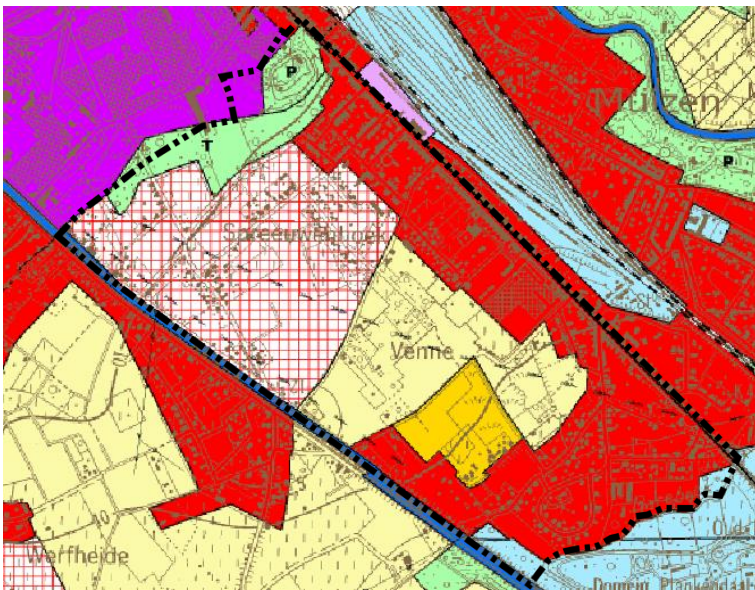
In de straat geldt een snelheidsbeperking van 50km/u. De weg is langs beide zijden voorzien van aaneengesloten gevels van woningen, een trottoir en fietspad.

- **Overige wegen**

De overige wegen van het onderzoeksgebied 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.

3.4. Juridische context van het RUP

3.4.1. Gewestplan



Figuur 3-10: Gewestplan (Bron: Geopunt)

■	Woongebied
■	Woonuitbreidingsgebied
■	Milieubelastend industriegebied
■	Agrarisch gebied
■	Recreatiegebied
P	Parkgebieden
T	Bufferzone
■	Gemeenschapsvoorzieningen

Volgens het gewestplan Mechelen is het onderzoeksgebied bestemd als buffer- en parkzone, woonuitbreidingsgebied, agrarisch gebied, recreatiegebied en woongebied.

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 **woonuitbreidingsgebieden** (art. 1.1) zijn uitsluitend bestemd voor groepswooningbouw zolang de bevoegde overheid over de ordening van het gebied niet heeft beslist, en zolang, volgens het geval, ofwel die overheid geen besluit tot vastlegging van de uitgaven voor de voorzieningen heeft genomen, ofwel omtrent deze voorzieningen geen met waarborgen omklede verbintenis is aangegaan door de promotor.
- De **gebieden voor milieubelastende industrieën** (art. 2.1.2) bestemd zijn voor bedrijven die om economische of sociale redenen moeten worden afgezonderd.
- De **agrarische gebieden** (art 4.1) zijn bestemd voor de landbouw in de ruime zin. Behoudens bijzondere bepalingen mogen de agrarische gebieden enkel bevatten de voor het bedrijf noodzakelijke gebouwen, de woning van de exploitanten, benevens verblijfgelegenheid voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaakt, en eveneens para-agrarische bedrijven. Gebouwen bestemd voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, mogen slechts opgericht worden op ten minste 300 m van een woongebied of op ten minste 100 m van een woonuitbreidingsgebied, tenzij het een woongebied met landelijk karakter betreft. De afstand van 300 en 100 m geldt evenwel niet in geval van uitbreiding van bestaande bedrijven. De overschakeling naar bosgebied is toegestaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 35 van het Veldwetboek, betreffende de afbakening van de landbouw- en bosgebieden.

- De **parkgebieden**(art. 4.4) moeten in hun staat bewaard worden of zijn bestemd om zodanig ingericht te worden, dat ze, in de al dan niet verstedelijkte gebieden, hun sociale functie kunnen vervullen.
- 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.
- De **recreatiegebieden** (5.0) zijn bestemd voor het aanbrengen van recreatieve en toeristische accommodatie, al dan niet met inbegrip van de verblijfsaccommodatie. In deze gebieden kunnen de handelingen en werken aan beperkingen worden onderworpen ten einde het recreatief karakter van de gebieden te bewaren.

3.4.2. Gewestelijk RUP 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. Vlaanderen werkt aan een herziening van het GRUP.

Afbakeningslijn regionaal stedelijk gebied

Het plangebied is gelegen binnen de '**afbakeningslijn regionaal stedelijk gebied**'.

Deze afbakeningslijn of grenslijn duidt de perimeter aan van het afbakeningsplan. 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:

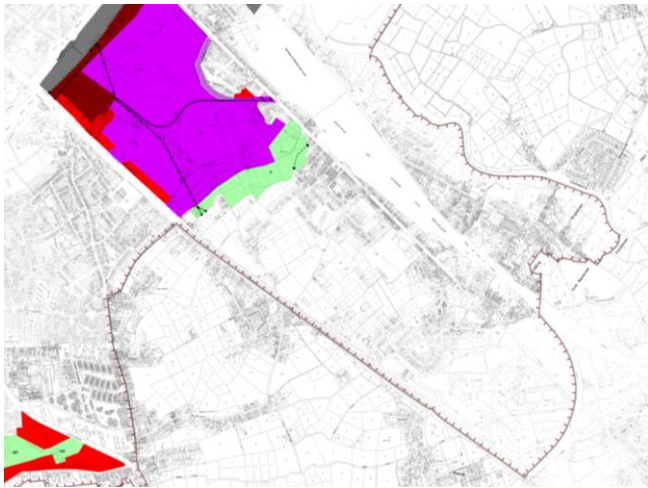
- Het ruimtelijk stedelijk gebiedsbeleid gericht naar een concrete afgebakende plek;
- Uitvoering gegeven aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zoals opgegeven in de richtinggevende opties in de gewenste ruimtelijke structuur (R.S.V. blz. 299 e.v.);
- Uitvoering gegeven aan de bindende bepalingen 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 afbakeningslijn 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 3-11: GRUP Regionaal stedelijk gebied Mechelen, afbakeningslijn (Bron: Vlaamse overheid)

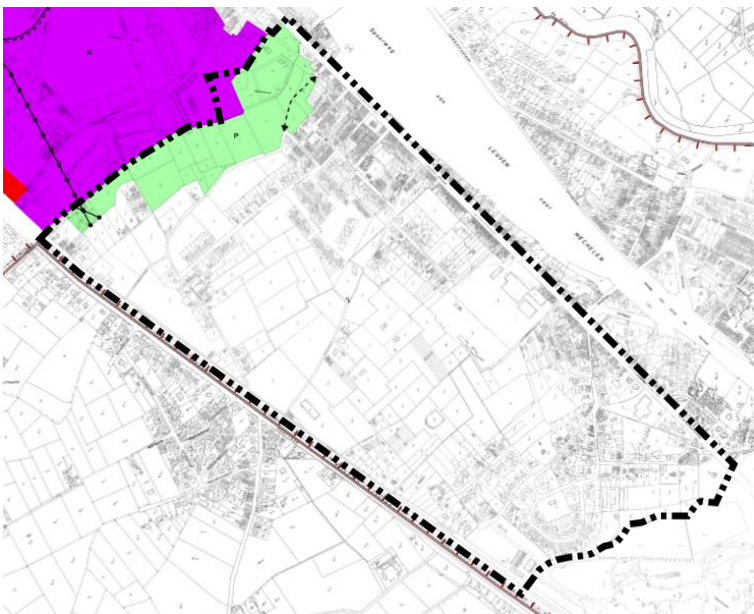


Art. 1 afbakeningslijn regionaalstedelijk gebied

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 vernietiging zorgt er voor dat men vandaag terugvalt op een planningskader dat niet meer actueel is en beperkingen oplegt bij de ontwikkeling van strategische projecten. Ter vervanging van het vernietigde deel van het gewestelijk RUP is een gemeentelijk RUP in opmaak.



Figuur 3-12: GRUP Regionaal stedelijk gebied Mechelen, deelgebied 2: Arsenaal-Douane (Bron: Vlaamse overheid)

- K Specifiek regionaal bedrijventerrein voor kantoren
- P Parkgebied
- Woongebied
- Hoogspanningsleiding
- > Ontsluiting

3.4.3. RUP Spreeuwenhoek-Venne

Het RUP Spreeuwenhoek-Venne dat binnen het onderzoeksgebied gelegen is, werd goedgekeurd op 25/10/2011 door de gemeenteraad. De krachtlijnen bij het ontwerp zijn:

- Het ontwerp van het woonproject respecteert de aanwezige natuurwaarden en vrijwaart maximaal de open ruimte.
- Spreeuwenhoek wordt een hedendaagse groene wijk met enkel plaatselijk verkeer.
- De nieuwe wijk bestaat uit verschillende delen met elk een eigen typologie van woningen.

- Een netwerk van groene strips (met o.a. volkstuinten) vormt een parkwijk met een eigen landschappelijk karakter.
- Een dreef vormt de centrale verbindingsas voor fietsers en wandelaars tussen het kanaal en de wijk Sint-Albertus en is het aanknopingspunt voor publieke voorzieningen.
- Het ontwerp besteedt speciale aandacht aan de waterhuishouding, met recuperatie van regenwater en een centraal bufferbekken.



Figuur 3-13: RUP Spreeuwenhoek-Venne
(Bron: Tritel)

	Gekoppelde bebouwing
	Zijtuinwoningen
	Rug aan rug gekoppelde woningen
	Zuidgerichte open bebouwing
	Klassieke open bebouwing
	Geschakelde/gestapelde woningen
	Urban villa's
	Bestaande bebouwing
	Zone voor tuinen
	Zone voor recreatie
	Zone voor parkbos – type I
	Zone voor parkbos – type II
	Zone voor buurtpark
	Zone voor park aan het water
	Zone voor gemeenschappelijk groen
	Zone voor buffer
	Hoofdontsluiting
	Ontsluiting
	Primaire erfontsluiting
	Secundaire erfontsluiting
	Zone voor parking
	Openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen

Met dit RUP zijn het in het gewestplan vastgelegd woonuitbreidingsgebied en een deel van het agrarisch gebied omgezet naar een woonontwikkeling.

Voorafgaand aan deze planningsprocedure is een plan-mer-screening opgemaakt waarin werd geoordeeld dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn op basis van het planinitiatief. De dienst MER verleende op 29/11/2010 de plan-mer-ontheffing. Het RUP is goedgekeurd door de deputatie van de provincie Antwerpen op 5/01/2012 en gepubliceerd in het Belgisch staatsblad op 26/04/2012.

Tegen het RUP Spreeuwenhoek-Venne is beroep ingesteld bij de Raad van State (RvSt). Deze oordeelde tot een gedeeltelijke vernietiging van het RUP op 28/03/2014. De kadastrale percelen 142/d/2, 142/m/2 en 142/t/2 werden uit het RUP geschrapt. De percelen in kwestie zouden niet behoren tot het in, in het gewestplan bestemde, agrarisch gebied, maar wel tot woongebied. Hierdoor dienden de percelen niet opgenomen te worden in het RUP.

Om het RUP te kunnen realiseren werden verschillende stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd binnen de contour van het RUP Spreeuwenhoek-Venne. Tegen de stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van wegenis en riolering in de Lotelingstraat en Luysenberchstraat (22/07/2015) en de

verkavelingsvergunning, onder voorwaarden afgeleverd in beroep door de deputatie (17/12/2015) werd beroep aangetekend bij de Raad voor Vergunningsbetwisting (RvVb).

Op 28/11/2017 vernietigde de RvVb de beslissing van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar tot het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning voor het aanleggen van wegenis en riolering en legde de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar op om een nieuwe beslissing te nemen (RvVb/A/1718/0280). Op 5/12/2017 vernietigde de RvVb de beslissing van de deputatie tot het verlenen van een verkavelingsvergunning en legde de deputatie op om een nieuwe beslissing te nemen (RvVb/A/1718/0299).

De RvVb is van oordeel dat het RUP Spreeuwenhoek-Venne onwettig is omdat zonder meer is aangenomen dat het RUP niet plan-MER plichtig is omdat het tot bijlage III van het project-MER-besluit behoort zonder dat beoordeeld is of het om een klein gebied op lokaal niveau gaat.

“De verwerende partij kan niet gevolgd worden in haar stelling dat zonder meer kan worden aangenomen dat een m.e.r.-screening volstaat.

Uit het voorgaande volgt dat het RUP Spreeuwenhoek-Venne onwettig is in zoverre niet werd voldaan aan artikel 4.2.3, §2, 1°DABM, zodat de Raad met toepassing van artikel 159 van de Grondwet het RUP Spreeuwenhoek-Venne buiten beschouwing laat in de mate dat dit RUP de juridische grondslag vormt voor de bestreden beslissing.”⁵

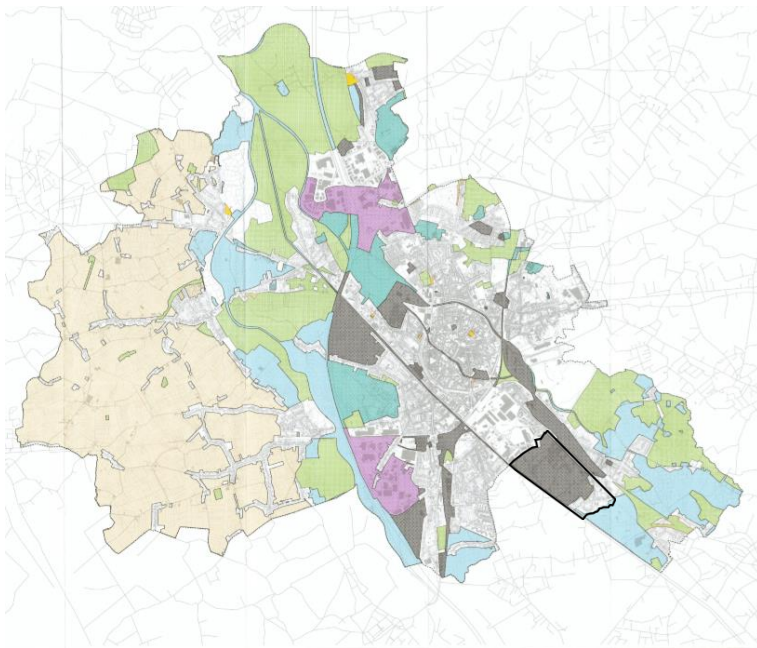
Deze beslissingen van de RvVb hebben tot gevolg dat elke vergunning binnen het gebied aanvechtbaar is en er geen rechtszekerheid meer is binnen het plangebied.

3.4.4. RUP Zonevreemde woningen

Het RUP Zonevreemde woningen werd opgemaakt door Soresma, in opdracht van het stadsbestuur van Mechelen en is van kracht sinds mei 2008. Het RUP creëert zekerheid voor woningen die niet binnen de correct gebiedsbestemming vallen, zijnde woongebieden.

Het onderzoeksgebied van het RUP Spreeuwenhoek-Venne BIS maakt deel uit van het perimeterplan van het RUP Zonevreemde woningen, meer specifiek valt het onderzoeksgebied binnen de afbakening van het kerngebied (art. 1). Het kerngebied omvat de stedelijke kern van Mechelen, alsook de woonomgevingen en industriegebieden die er rond gesitueerd zijn, en de kern van Walem die er morfologisch mee verbonden is. Het kerngebied wordt in belangrijke mate begrensd door het valleigebied dat eromheen gelegen is.

⁵ RvVb/A/1718/0280



Figuur 3-14: RUP Zonevremde woningen
(Bron: Soresma)

- Zone voor kerngebied
- Zone voor industrie Noord & Zuid
- Zone voor groene vinger
- Zone voor plateaugebied
- Zone voor valleigebied
- Kwetsbare zone
- Verstoorde kwetsbare zone

3.4.1. RUP Zonevremde bedrijven (2016)

Het RUP zonevremde bedrijven werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 31 mei 2016. Dit RUP creëert een zekerheid naar bedrijven die niet binnen de correcte gebiedsbestemming vallen, zijnde bedrijvigheid.

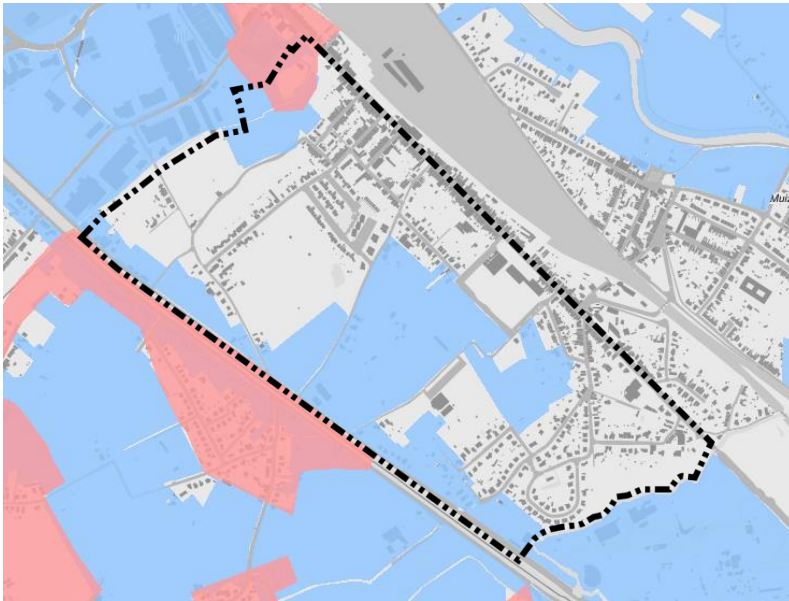
Deelplan 1 van dit RUP is van toepassing op het onderzoeksgebied. Het gaat specifiek om het bedrijf Avondrust Ratealaan 24A, 2812 Muizen. Het RUP Zonevremde bedrijven werd goedgekeurd na het RUP Spreeuwenhoek-Venne. De contour van deelplan 1 werd uit het RUP Spreeuwenhoek-Venne gehaald.



Figuur 3-15: RUP Zonevremde bedrijven
Mechelen (deelplan 1: Avondrust)
(Bron: Antea)

- Art. 1 Woongebied - Avondrust
- Art. 2 Tuinzone

3.4.2. Recht van voorkoop



Figuur 3-16: Recht van voorkoop
(Bron: Geopunt)

- RVV bijzondere gebieden Vlaamse Wooncode
- RVV Vlaamse Waterweg nv

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

Daarnaast is er een recht van voorkoop ten gevolge van het RUP Spreeuwenhoek-Venne. In de zone voor parkbos type I geldt in eerste rangorde een voorkooprecht voor de stad Mechelen en in tweede rangorde een voorkooprecht voor de provincie Antwerpen. In parkbos type II geldt een voorkooprecht in eerste rangorde voor de stad Mechelen en in tweede rangorde voor de intercommunale IGEMO.

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

Er zijn evenwel enkele uitzonderingen waar het voorkooprecht niet geldt:

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

4. CONTEXT PER DISCIPLINE

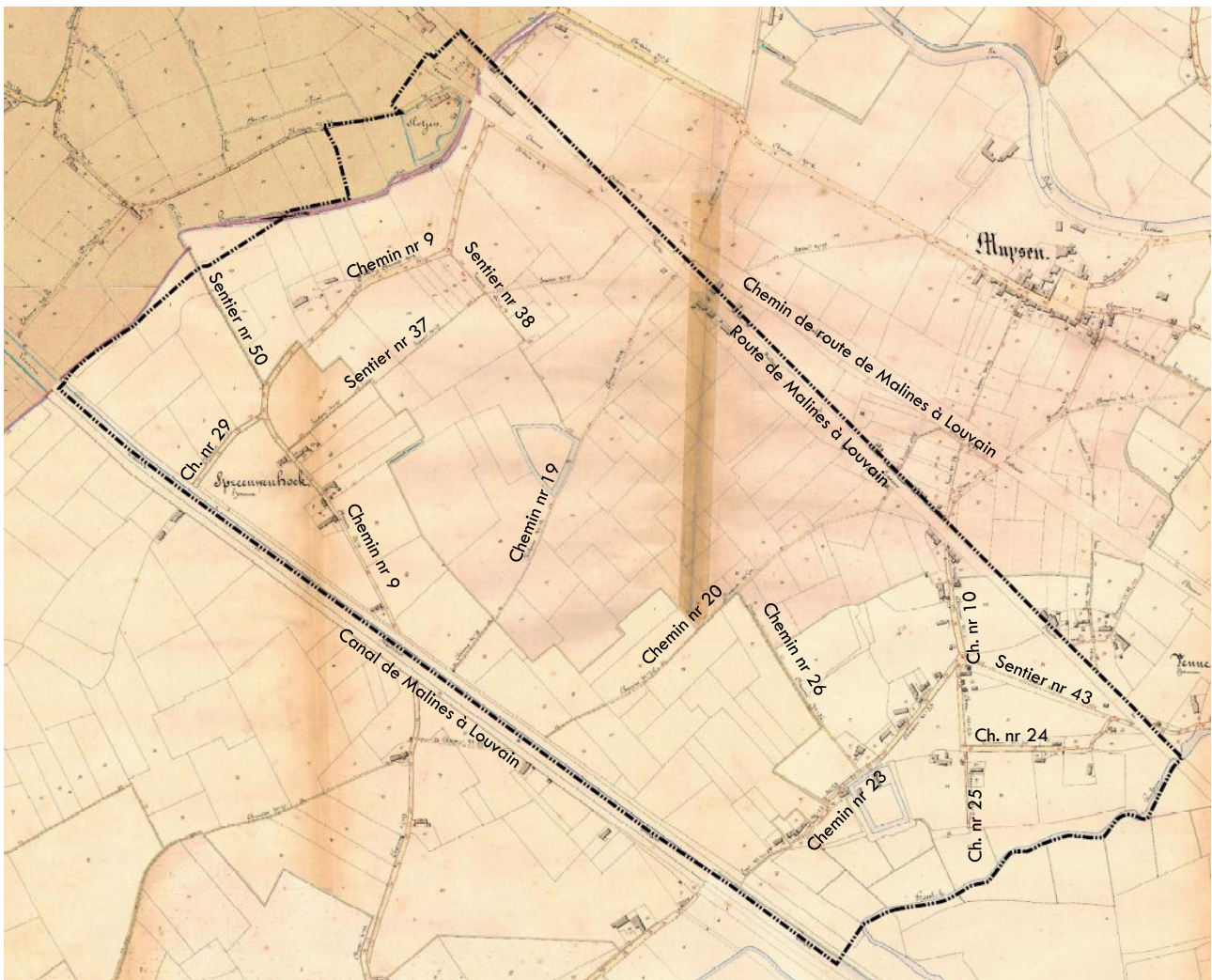
4.1. Discipline mobiliteit

4.1.1. Juridische context

Atlas der Buurtwegen

Het onderzoeksgebied en haar onmiddellijke omgeving bevat verschillende buurtwegen. Bijna al deze wegen zijn vandaag nog te herkennen.

De buurtwegen worden gerekend tot de gemeentewegen. Het voornemen tot aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg kadert in een specifieke procedure die dient onderworpen aan een openbaar onderzoek. Zijnde hoofdstuk 3, afdeling 2 en afdeling 3 uit het decreet gemeentewegen van 1 september 2019.



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	wijzigingen
Chemin nr. 9	Verharde openbare weg	Struikheidestraat	Gedeeltelijk verplaatst en gedeeltelijk versmalt
Chemin nr. 10	Verharde openbare weg	Plankendaalstraat	-
Chemin nr. 19	Verharde openbare weg	Leemputstraat	-
Chemin nr. 20	Verharde openbare weg	Lotelingstraat	Gedeeltelijk afgeschaft en nieuwe weg aangelegd
Chemin nr. 23	Verharde openbare weg	Plankendaalstraat	-
Chemin nr. 24	Verharde openbare weg	Wulpstraat	-
Chemin nr. 25	Half verharde weg	-	-
Chemin nr. 26	Deels verharde openbare weg en deels trage weg	Kreefthoeveweg	-
Chemin nr. 29	Verharde openbare weg	Katwilgenberg	-
Sentier nr. 38	Verharde openbare wegen	Davidstorenstraat, Toekomststraat, Gustaaf Ghijsselsstraat en Sint-Albertusstraat	Gedeeltelijk afgeschaft en nieuwe weg aangelegd
Sentier nr. 38	Verharde openbare weg	Davidstorenstraat	-
Sentier nr. 43	Deels verharde openbare weg en deels half verharde voetweg	Waterputstraat	-
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 onderzoeksgebied grenst aan de Leuvensesteenweg (N26), het kanaal Leuven-Dijle, de Barebeek en de Hanswijkbeek.

De Leuvensesteenweg en het kanaal zijn de belangrijkste structurende elementen. De spoorwegactiviteiten ten noorden van de Leuvensesteenweg zorgen voor een grote breuk met het groen- en natuurgebied Mechelse Broek en de kern Muizen. De steenweg is de voornaamste auto-ontsluiting. Er bestaat sluipverkeer langs het kanaal dat interfereert met het fietsverkeer.

Een aantal straten dwars op de Leuvensesteenweg en het kanaal structureren het gebied: Struikheidestraat, Davidstorenstraat, Leemputstraat en Lotelingstraat. De verbinding met het bedrijventerrein is beperkt tot een fietsdoorsteek in het verlengde van de Werfheide.

De wijken Spreeuwenhoek en Venne staan niet met elkaar in verbinding voor gemotoriseerd verkeer.

LEUVENSESTEENWEG (N26)

De Leuvensesteenweg situeert zich aan de oostelijke zijde van het onderzoeksgebied. 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 MUIZENVAART

Aan de westelijke zijde van het onderzoeksgebied situeert zich de Muizenvaart met parallel het Kanaal Leuven-Dijle. In de Muizenvaart geldt een snelheidsregime van 50km/u. Er is gemotoriseerd verkeer toegestaan in twee richtingen. Het zuidelijke deel van de Muizenvaart is enkel toegankelijk voor plaatselijk verkeer en zwakke weggebruikers. Tussen de Muizenvaart en het kanaal Leuven-Dijle bevindt zich een grasstrook met zitbanken.

KATWILGENBERG

In de Katwilgenberg geldt een snelheidsregime van 50km/u. Er is gemotoriseerd verkeer toegestaan in twee richtingen, maar dit kan elkaar moeilijk kruisen. Er zijn geen voetpaden aanwezig en er mag niet geparkeerd worden.

STRUIKHEIDESTRAAT

In de Struikheidestraat geldt een snelheidsregime van 50km/u. Er is gemotoriseerd verkeer toegestaan in twee richtingen, maar dit kan elkaar moeilijk kruisen. Er zijn geen voetpaden aanwezig en er mag niet geparkeerd worden.

DAVIDSTORENSTRAAT

Er is gemotoriseerd verkeer toegestaan in twee richtingen. Er kan geparkeerd worden aan beide zijden van de straat en er is een voetpad aanwezig langs beide zijden.

ZWIJVEGEMSTRAAT EN BETSEBROEKSTRAAT

In de Betsebroekstraat geldt een snelheidsregime van 30km/u. In de Zwijvegemstraat geldt een snelheidsregime van 20 km/u. Er is gemotoriseerd verkeer toegestaan in twee richtingen.

De Zwijvegemstraat ligt ingesloten tussen gekoppelde woningen met voortuin. Langs beide zijden is een voetpad aanwezig dat gescheiden is van de rijbaan door een bomerrij.

LEEMPUTSTRAAT

De Leemputstraat loopt van de Leuvensesteenweg tot aan de Muizenvaart.

Ter hoogte van de Leuvensesteenweg bevinden zich rijwoningen en er is een smal voetpad aanwezig. Hier geldt een snelheidsregime van 30km/u. Er is gemotoriseerd verkeer toegestaan in één rijrichting komende van de Leuvensesteenweg. Vanaf de Gustaaf Ghijselsstraat is er gemotoriseerd verkeer toegestaan in twee rijrichtingen.

Tussen de Muizenvaart en Zwijvegemastraat bevinden zich enkele vrijstaande woningen. Er geldt een snelheidsregime van 50 km/u. Er is geen voet- of fietspad aanwezig.

LOTELINGSTRAAT

De Lotelingstraat loopt van de Leuvensesteenweg tot aan de Muizenvaart. Er geldt een snelheidsregime van 50 km/u en er is gemotoriseerd verkeer toegestaan in twee richtingen, maar dit kan elkaar op verschillende plaatsen moeilijk kruisen. Enkel in het eerste gedeelte van de straat (zijde Leuvensesteenweg) is een gescheiden fiets/ voetpad aanwezig.

ALFRED NOBELSTRAAT, TOEKOMSTSTRAAT, SINT-ALBERTUSSTRAAT, GUSTAAF GHIJSELSSTRAAT, BERNARDINNENSTRAAT EN WATERTORENSTRAAT

In de straten geldt een snelheidsregime van 30km/u. Er is gemotoriseerd verkeer toegestaan in één of twee richtingen. Langs beide zijden van de straat zijn voetpaden aanwezig. Langs de straten bevinden zich voornamelijk rijwoningen zonder voortuin.

LUYSENBERCHSTRAAT

De Luysenberchstraat is een doodlopende straat met een snelheidsregime van 30 km/u. Er is een fiets- en voetpad aanwezig langs één zijde van de straat. Enkel ter hoogte van de voormalige Alstomsite bevindt zich bebouwing.

KREEFTHOEVEWEG, RATEAULAAN, PLANKENDAALSTRAAT, VENNECOURTLAAN, WUPSTRAAT

In de straten geldt een snelheidsregime van 50km/u. Er is gemotoriseerd verkeer toegestaan in twee richtingen, maar dit kan elkaar op verschillende plaatsen moeilijk kruisen. Niet overal zijn voetpaden aanwezig. Langs de straten bevinden zich voornamelijk vrijstaande en gekoppelde woningen met voortuinen.

Traag verkeer

Het onderzoeksgebied is voor langzaam verkeer te bereiken via de toegangen die momenteel ook kunnen gebruikt worden voor gemotoriseerd verkeer, nl. een deel van de Muizenvaart, Leuvensesteenweg, Katwilgenberg, Struikheidestraat, Leemputstraat, Lotelingstraat, Plankendaalstraat, Luysenberchstraat, Sint-Albertusstraat, Toekomststraat en de Alfred Nobelstraat.

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

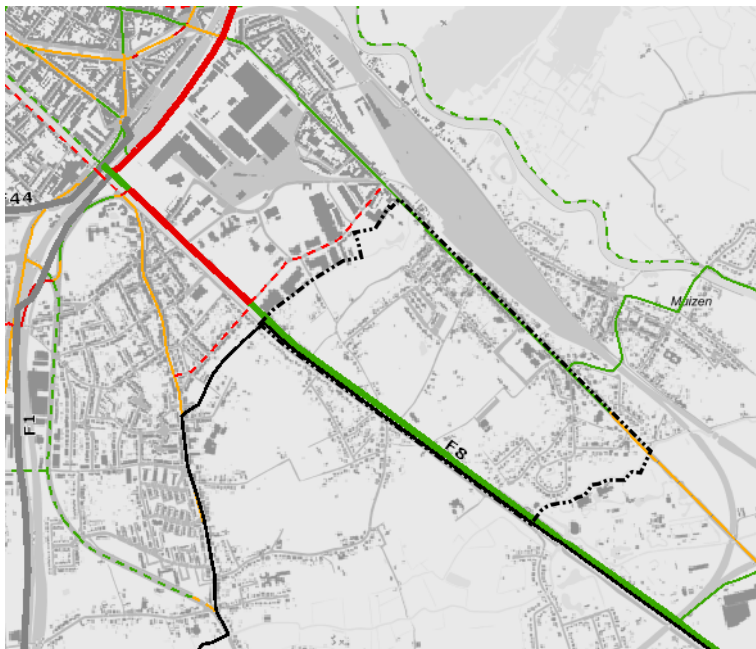
- In het noorden is er voor voetgangers en fietsers nog een doorsteek tussen Spreeuwenhoek en Ragheno ter hoogte van de Werfheide
- Aan de Muizenvaart is een doorsteek voorzien naar de Plankendaalstraat
- Een deel van de Muizenvaart, vanaf de Lotelingstraat in zuidelijke richting. Lokaal autoverkeer is ook toegelaten op deze weg.

De straten in het onderzoeksgebied zijn deels voorzien van voetpaden langs één of twee zijdes van de weg. In de Muizenvaart, Stuikeidestraat, Katwilgenberg, Werfheide, een deel van de Leemputstraat, Lotelingstraat en de Kreefthoeveweg zijn geen voetpaden aanwezig. Vanaf het onderzoeksgebied is het ongeveer 35 minuten wandelen naar de Grote Markt.

Het onderzoeksgebied is goed bereikbaar met de fiets. In de Leuvensesteenweg is fietsinfrastructuur aanwezig en een deel van de Muizenvaart is hoofdzakelijk bedoeld voor traag verkeer. In de overige straten van het onderzoeksgebied is geen fietsinfrastructuur aanwezig.

Het onderzoeksgebied is gelegen naast de fietsstrode F8. De F8 verbindt Mechelen met Leuven en loopt via Muizen, Kampenhout, Boortmeerbeek, Wespelaar, en Wijgmaal. De fietsstrode F8 sluit aan op de F1, F18, F24, F25, F3 en F44 en is ter hoogte van het onderzoeksgebied conform het fietsvademeccum.

Langs de Leuvensesteenweg (N26) loopt een functionele fietsroute die conform het fietsvademeccum is. Net buiten het onderzoeksgebied, in de Dellingsstraat, loopt een alternatieve functionele fietsroute zonder infrastructuur.

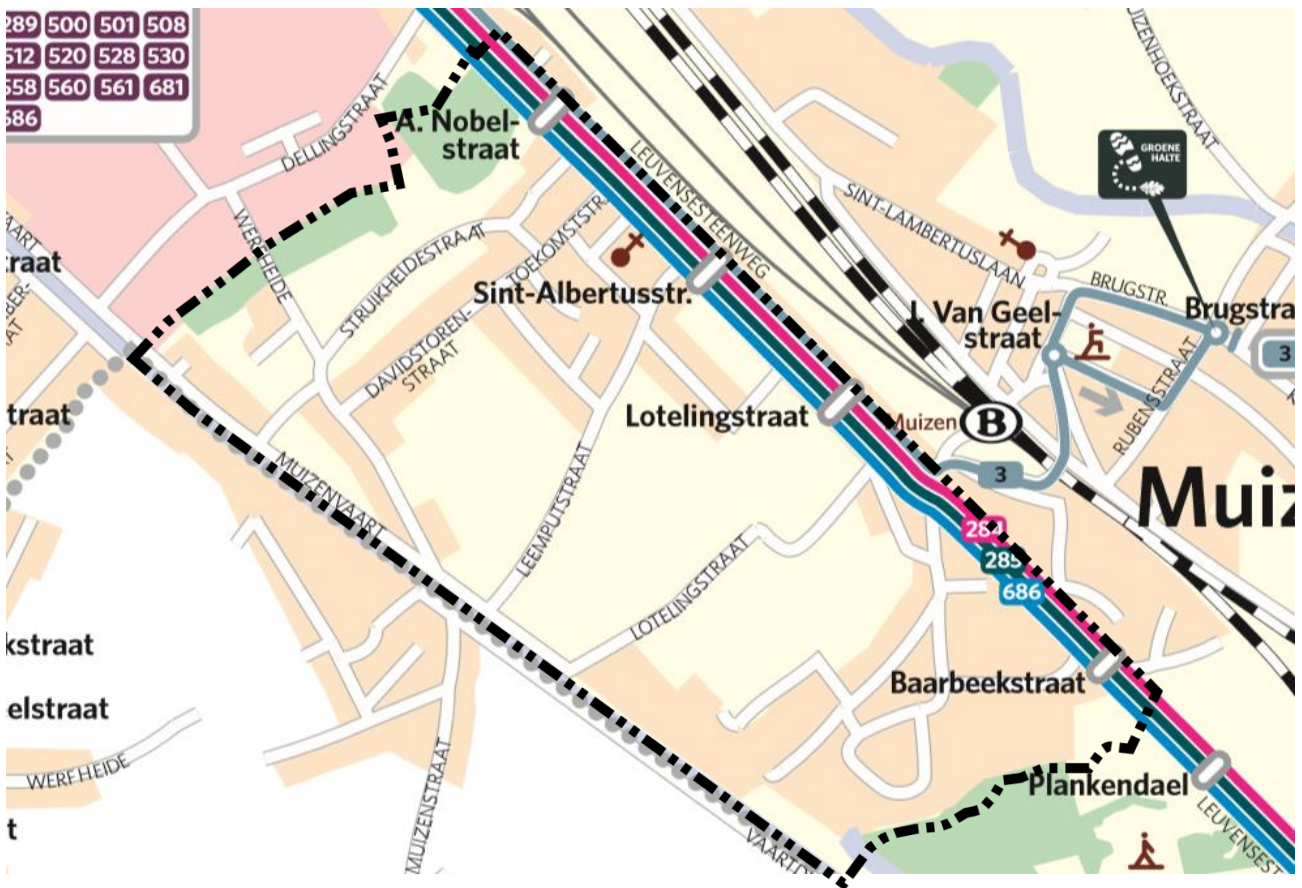


Figuur 4-2: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
(Bron: www.mobielvlaanderen.be)

- Fietsstrode, conform
- Fietsstrode, niet conform
- Fietsstrode, geen infrastructuur
- Fietsstrode, geen inventaris
- - Functionele fietsroute, conform
- - Functionele fietsroute, niet conform
- - Functionele fietsroute, geen infrastructuur
- - - Alternatieve functionele fietsroute, conform
- - - Alternatieve functionele fietsroute, niet conform
- - - Alternatieve functionele fietsroute, geen infrastructuur

Openbaar vervoer

Het onderzoeksgebied ligt op ca. 1,1km van het treinstation Mechelen. Van hieruit zijn er directe treinverbindingen naar onder meer Antwerpen, Brussel, Leuven en Gent. Het station Muizen ligt op ca. 170 meter (in vogelvlucht) van het onderzoeksgebied en heeft verbindingen naar Leuven en Sint-Niklaas.



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

In het onderzoeksgebied, op de Leuvensesteenweg, bevinden zich de Lijnhaltes A. Nobelstraat, Sint-Albertusstraat, Lotelingstraat en Baarbeekstraat. De haltes worden bediend door lijnbus 284 (Mechelen – Leuven), lijnbus 285 (Mechelen – Leuven), lijnbus 686 (Mechelen – Zaventem) en lijnbus 3 (station Mechelen – Muizen). De halte Baarbeekstraat wordt niet bediend door lijnbus 3.

Gemotoriseerd verkeer

Het onderzoeksgebied 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. 2,0km (vogelvlucht) van het onderzoeksgebied en is bereikbaar via de N26 – R12 – N1.

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

Intern wordt het onderzoeksgebied voor mobiliteit opgesplitst in de noordelijke en zuidelijke zijde. de twee zones staan intern niet met elkaar in verbinding voor gemotoriseerd verkeer.

4.2. Discipline Geluid en Trillingshinder

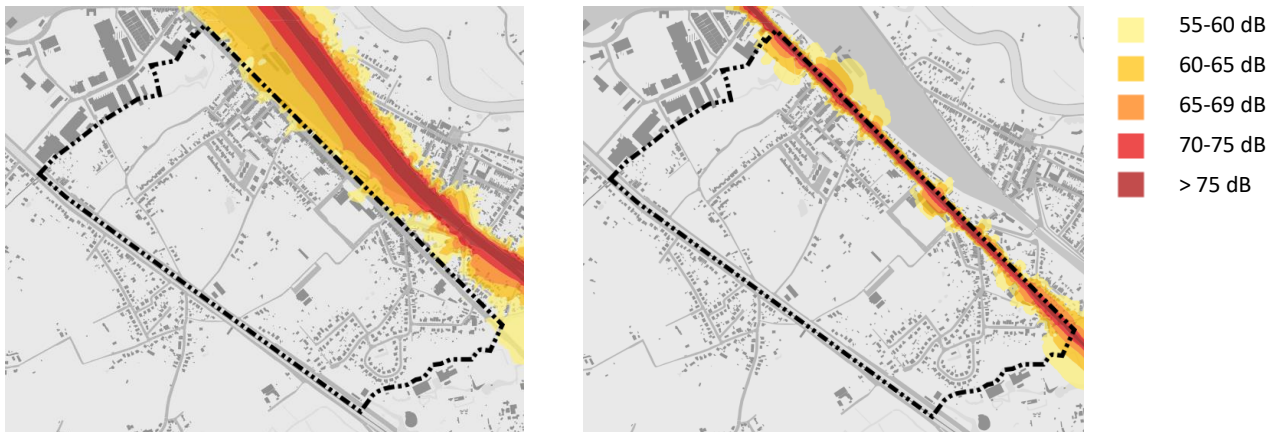
4.2.1. Bestaande toestand

Geluidsbelasting wegverkeer

De geluidsbelastingskaarten geven aan wat de geluidsbelasting is in de omgeving van de belangrijkste wegen, spoorwegen, luchthavens en agglomeraties in Vlaanderen. De geluidsbelasting wordt daarbij

uitgedrukt in de parameter Lden. Het Lden-niveau is het gewogen gemiddelde 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 onderzoeksgebied onderhevig aan geluidsbelasting, gaande van 55 tot meer dan 75 dB, ten gevolge van het wegverkeer op de Leuvensesteenweg (N26) en in mindere maten ten gevolge van de spoorwegbundel.



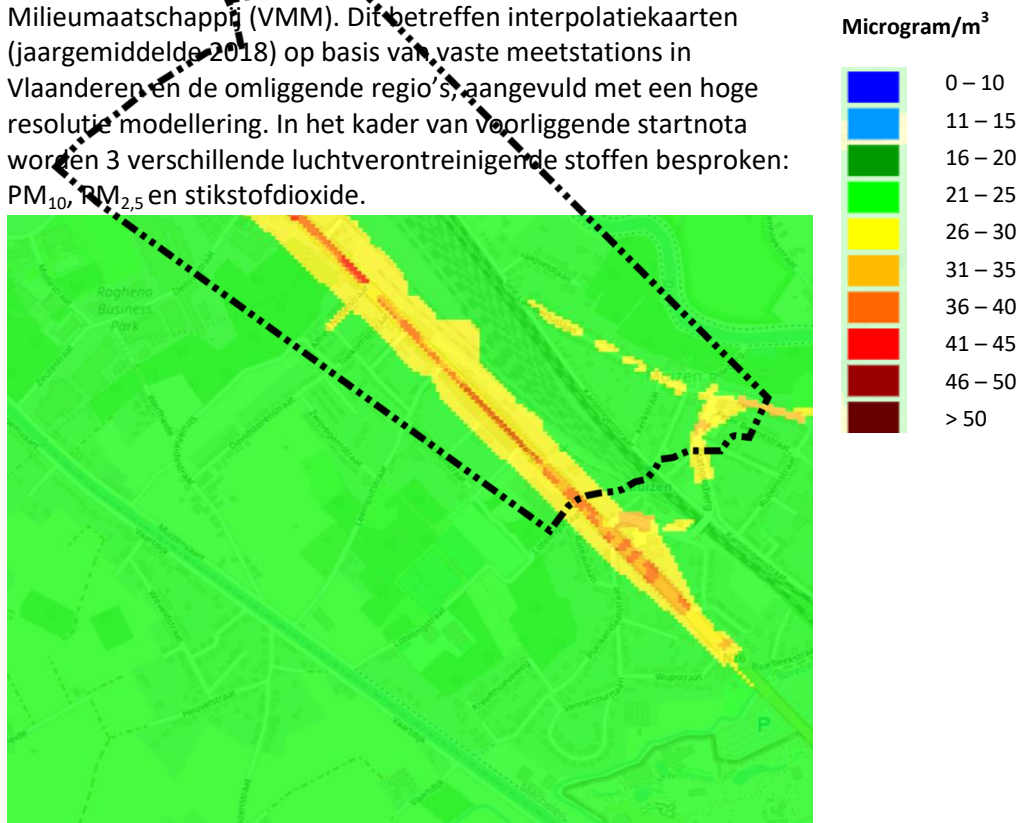
Figuur 4-4: Geluidsbelasting spoorverkeer en wegverkeer (Lden) (Bron: Geopunt)

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.

Figuur 4-5: Interpolatiekaart stikstofdioxide (NO₂) jaargemiddelde 2018 (Bron: VMM)



4.4. Discipline bodem

4.4.1. Bestaande toestand

Bodemtypes

Het onderzoeksgebied wordt voor een groot deel aangeduid als droog zand antropogeen. In de noordelijke zone van het onderzoeksgebied bevinden zich de bodemtypes nat zandleem, vochtig zandleem, droog zandleem en vochtig zand. Het oosten van het onderzoeksgebied is antropogeen en in het zuiden bevindt zich het bodemtype vochtig zand antropogeen en natte zware klei. Centraal in het onderzoeksgebied vinden we de bodemtypes vochtig zandleem en antropogeen.



Figuur 4-6: Bodemkaart (Bron: Provant.be)

- Nat zandleem
- Vochtig zandleem
- Droge zandleem
- Droog zand antropogeen
- Vochtig zand
- Vochtig zand antropogeen
- Antropogeen
- Natte zware klei

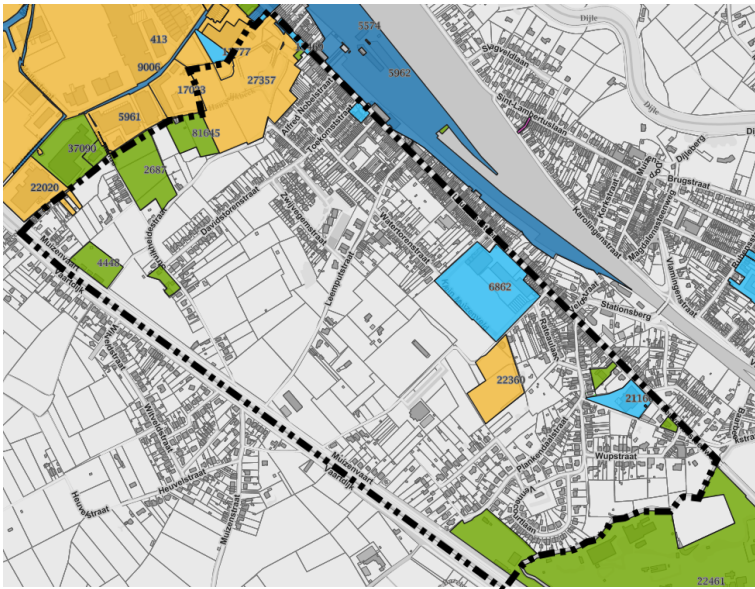
Bodemonderzoeken

Volgens het OVAM-dossier loket hebben in het onderzoeksgebied een aantal beschrijvende en oriënterende bodemonderzoeken plaatsgevonden. Daarnaast hebben er een aantal eindevaluatieonderzoeken plaatsgevonden.

In het oriënterend bodemonderzoek onderzoekt men de bodemtoestand van een grond. In de eerste plaats neemt de bodemsaneringsdeskundige de nodige grond- en grondwaterstalen ter hoogte van de 'risicozones'. Dit zijn zones met verhoogde kans op bodemverontreiniging.

In een beschrijvend bodemonderzoek wordt een verontreiniging afgeperkt. Dit gebeurt door het uitvoeren van diepteboringen of door het plaatsen van boringen of peilbuizen rond de verontreiniging. Deze afperking heeft als doel een driedimensionaal beeld te vormen van de verontreiniging die onder de grond zit.

Het eindevaluatieonderzoek bevat een beschrijving van de uitgevoerde bodemsaneringswerken en de resultaten waartoe de bodemsanering heeft geleid. De bodemsaneringsdeskundige toont hierin ook aan dat een stabiele eindtoestand werd bereikt. Het eindevaluatieonderzoek geeft daarnaast een overzicht van de eventuele maatregelen in het kader van de nazorg.



Figuur 4-7: Bodemonderzoeken
(Bron: OVAM)

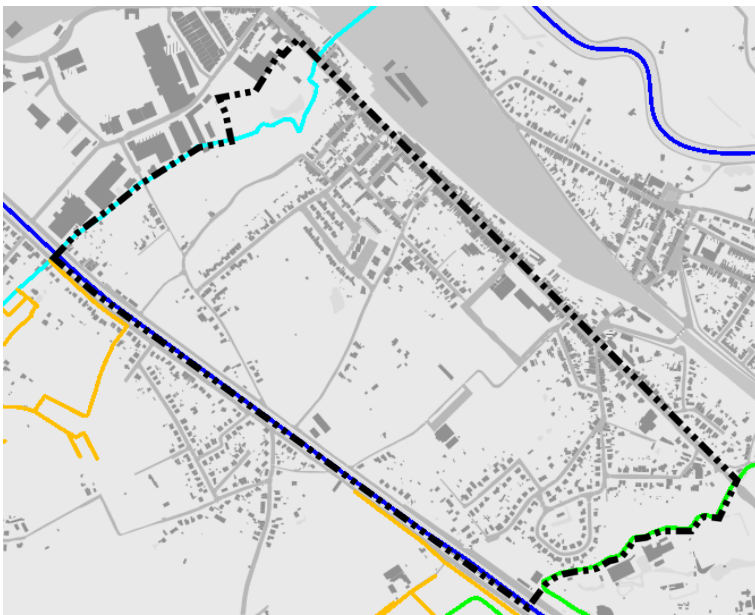
- Sitebesluit
- Oriënterende bodemonderzoeken
- Beschrijvende bodemonderzoeken
- Bodemsaneringsprojecten
- Eindevaluatieonderzoek

4.5. Discipline water

4.5.1. Juridische context

Vlaams Hydrologische atlas.

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



Figuur 4-8: 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

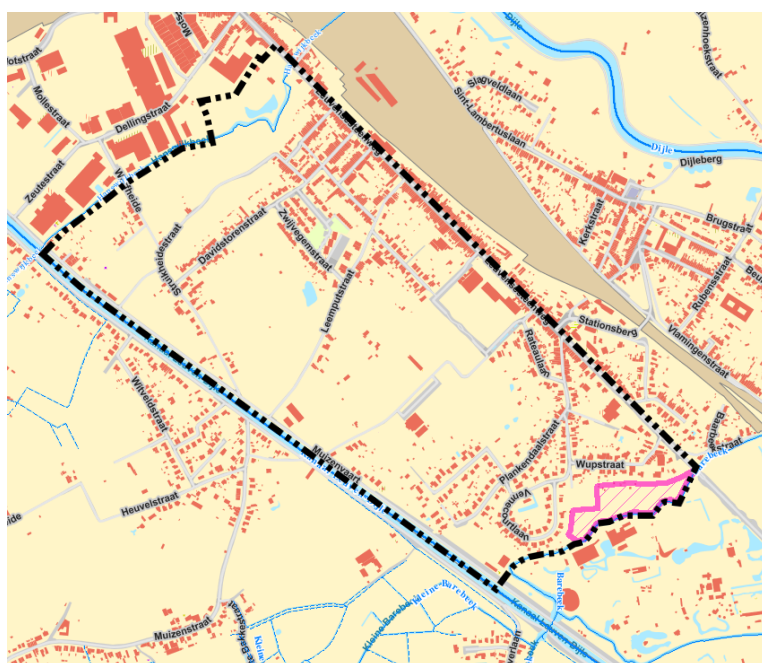
Ter hoogte van het plangebied bevindt zich geen beschermingszone van een grondwaterwinning. De meest nabij gelegen beschermingszone bevindt zich op ruim 5,5 km ten zuidwesten van het plangebied, ter hoogte van de winning “Katte-Meuterbos” te Zemst.

Signaalgebied Barebeek

Signaalgebieden zijn nog niet ontwikkelde gebieden met een harde ruimtelijke bestemming (vb. woonuitbreidingsgebied, industriegebied...) die ook een functie kunnen vervullen in de aanpak van wateroverlast, omdat ze kunnen overstromen of omdat ze omwille van specifieke bodemeigenschappen als een natuurlijke spons fungeren.

In het onderzoeksgebied bevindt zich het signaalgebied Barebeek. Op 31/03/2017 nam de Vlaamse Regering een beslissing over de vervolgstappen (vervolgtraject en beleidsopties) voor dit signaalgebied. Deze beslissing kadert in de uitvoering van de conceptnota (VR 29 maart 2013) met de aanpak voor het vrijwaren van het waterbergend vermogen in kader van de korte termijnactie van het groenboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Het signaalgebied kent een grote en middelgrote overstromingskans. Gezien de overstromingsgevoeligheid van het gebied is een herbestemming de beste optie. Het gebied wordt mee opgenomen in het planningsproces herziening GRUP Regionaalstedelijk Gebied Mechelen. Binnen dit RUP kan het gebied herbestemd worden naar een open-ruimte bestemming die verenigbaar is met de waterproblematiek.⁶



Figuur 4-9: Signaalgebieden (31/03/2017)
(Bron: vmm.be)

 Bouwvrije opgave

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 onderzoeksgebied is gelegen

⁶ <https://www.integraalwaterbeleid.be/nl/beleidsinstrumenten/signaalgebieden/fiches/SG-R3-DIJ-03.pdf>

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 Bekkenbeheerplan van het Dijle Zennebekken (2008-2013). Volgende acties hebben betrekking op het onderzoeksgebied:

- 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.

4.5.2. Bestaande toestand

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.

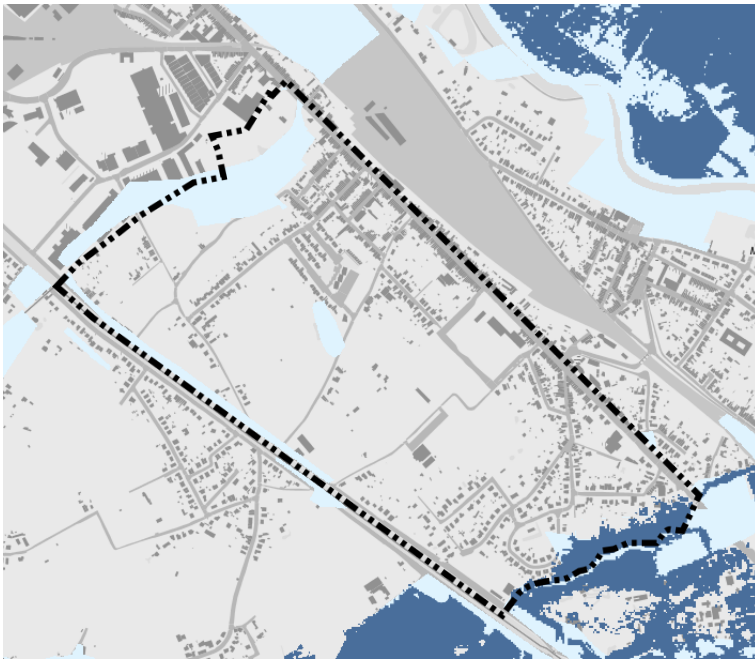
De watertoetskaart met overstromingsgevoelige gebieden toont waar er in Vlaanderen overstromingen mogelijk zijn. De kaart maakt een onderscheid tussen effectief overstromingsgevoelige gebieden (donkerblauw) en mogelijk overstromingsgevoelige gebieden (lichtblauw). Deze watertoetskaarten worden op regelmatige basis geüpdatet en vernieuwd.

- 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.

De zuidelijke grens van het onderzoeksgebied is gelegen in effectief overstromingsgevoelig gebied. Het gaat hier om het valleigebied rond de Barebeek.

Langs de noordelijke en westelijke grens van het onderzoeksgebied zijn mogelijk overstromingsgevoelige gebieden gelegen. Het gaat hier om het valleigebied van de Hanswijkbeek en een zone langs het kanaal Leuven-Dijle.

Achter de woningen in de Zwijvegemstraat 38 – 52 en achter de woning in de Leemputstraat 36 bevindt zich een mogelijk overstromingsgevoelig gebied. De zone bevindt zich deels in de achtertuinen van deze woningen en deels in het achterliggende weiland



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

- Niet overstromingsgevoelig
- Effectief overstromingsgevoelig
- Mogelijk overstromingsgevoelig

Het onderzoeksgebied is grotendeels aangeduid als weinig gevoelig voor grondwaterstroming. Langs de noordelijke, zuidelijke en westelijke grens en centraal in het onderzoeksgebied zijn zones terug te vinden die zeer gevoelig zijn voor grondwaterstroming. Deze zones komen grotendeels overeen met de zones voor mogelijke en effectieve overstromingsgevoelige gebieden.

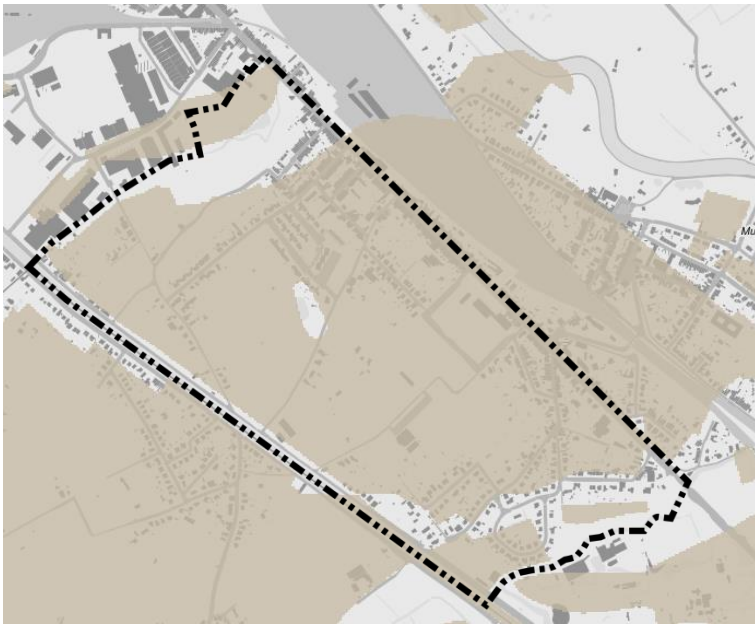


Figuur 4-11: Grondwaterstromingsgevoelige gebieden (Bron: geopunt)

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

Het onderzoeksgebied is grotendeels aangeduid als infiltratiegevoelig. Langs de noordelijke, zuidelijke en westelijke grens en centraal in het onderzoeksgebied zijn zones terug te vinden die niet infiltratiegevoelig zijn. Als een bodem infiltratiegevoelig is, wil dit zeggen dat water snel infiltreert in de bodem.

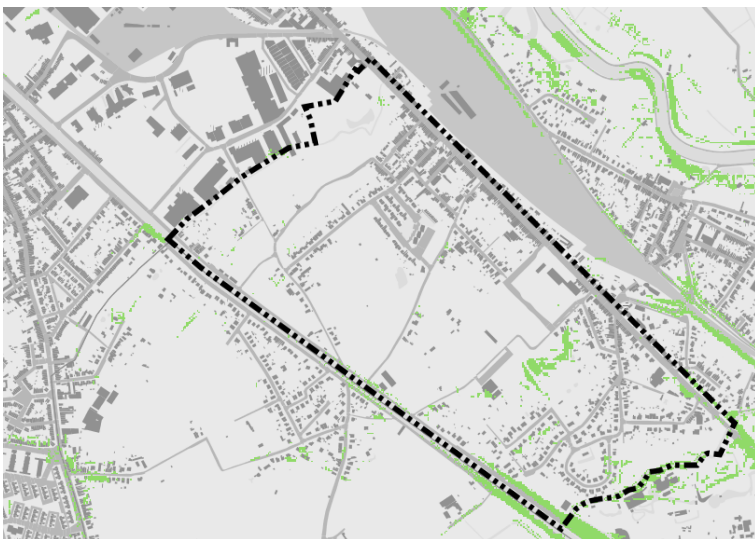
De niet infiltratiegevoelige zones komen grotendeels overeen met de zones voor mogelijke en effectieve overstromingsgevoelige gebieden.



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

- Niet infiltratiegevoelig
- Infiltratiegevoelig

Het grootste deel van het onderzoeksgebied is niet erosiegevoelig. De erosiegevoelige zones bevinden zich tussen de Lotelingstraat en Plankendaalstraat, langs het kanaal Leuven-Dijle en langs de Barebeek.



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

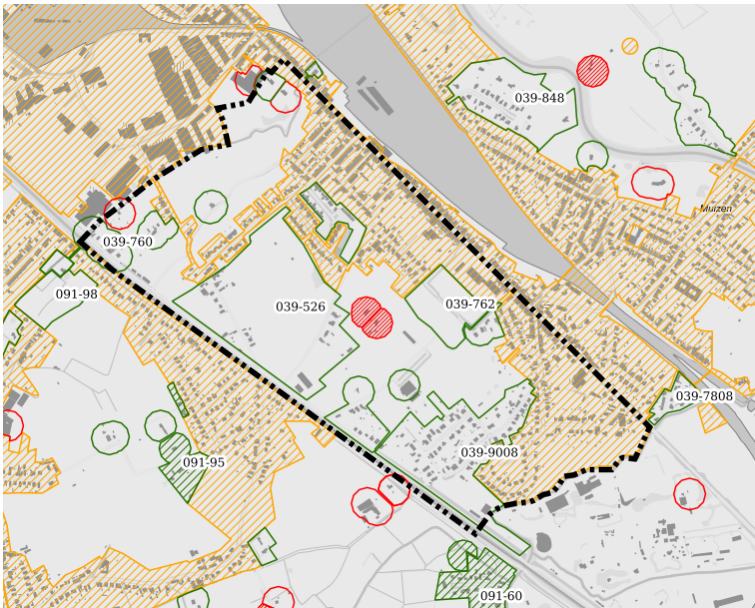
- Niet erosiegevoelig
- Erosiegevoelig

Rioleringsinfrastructuur






In het zoneringsplan⁷, 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' geldt. 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.

⁷ <http://geoloket.vmm.be/zoning/map.phtml>



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 noordwestelijke deel van het onderzoeksgebied gelegen in centraal gebied. Dit is een gebied met reeds bestaande aansluiting op een waterzuiveringsinstallatie (KWZI of RWZI).

In het centraal gebied is er afvalwaterriolering aanwezig die verbonden is met een operationele waterzuiveringsinstallatie. In dit gebied geldt de verplichting afvalwater aan te sluiten op de afvalwaterriool. Hiervan kan enkel worden afgeweken als deze aansluiting dient te gebeuren via gronden van derden. In dat geval moet een individuele behandelingsinstallatie voor afvalwater (IBA) geïnstalleerd worden.

In het onderzoeksgebied zijn ook nog verschillende zones aangeduid als collectief te optimaliseren buitengebied en individueel te optimaliseren buitengebied.

4.6. Discipline biodiversiteit

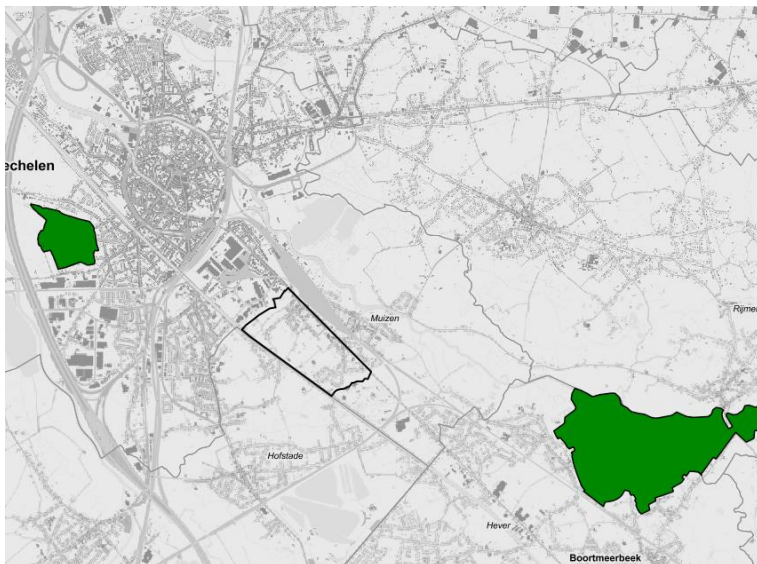
4.6.1. Juridische context

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	Afstand
Bossen van het zuidoosten van de Zandleemstreek	BE2300044	Habitatrichtlijngebied	Ca. 2,5 km



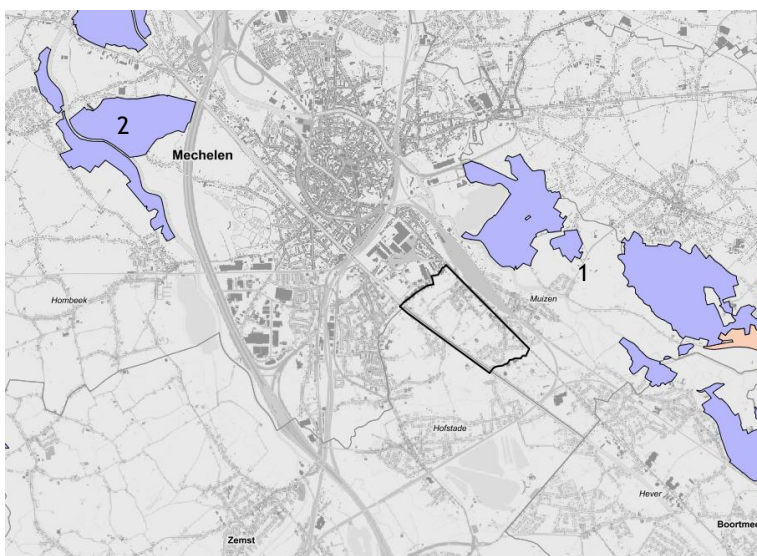
Figuur 4-15: Natura 2000 (Bron: Geopunt)

- 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
1	De Dijlevallei tussen Boortmeerbeek en Mechelen	332	Grote eenheid natuur	Ca. 580 m
2	De Samenvloeiing Rupel-Dijle-Nete	338	Grote eenheid natuur	Ca. 4,5 km



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

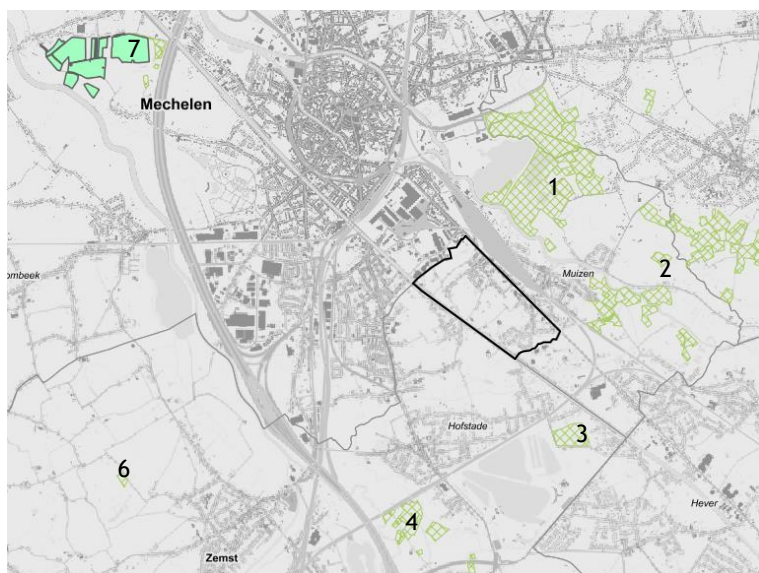
- Grote eenheid natuur
- Grote eenheid natuur in ontwikkeling
- Natuurwervingsgebied

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
1	Mechelse Broek	E-033	Erkend natuurreservaat	Ca. 600 m
2	Beneden Dijlevallei	E-116	Erkend natuurreservaat	Ca. 900 m
3	Prinsenveld	E-392	Erkend natuurreservaat	Ca. 1,4 km
4	Vriezenbroek	E-271	Erkend natuurreservaat	Ca. 2,5 km
5	't Zuur Bemke	E-099	Erkend natuurreservaat	Ca. 4,5 km
6	Wormelaer	E-298	Erkend natuurreservaat	Ca. 4,8 km
7	Robbroek	V045	Vlaams natuurreservaat	Ca. 4,8 km



Figuur 4-17: Natuurreservaten (Bron: Geopunt)

-  Vlaamse natuurreservaten
-  Erkende natuurreservaten

4.6.1. Bestaande toestand

Biologische waarderingskaart (BWK) – versie 2 (2018)

De biologische waarderingskaart betreft een inventarisatie en evaluatie van het biologische milieu. De inventarisatie gebeurt aan de hand van een vooraf gedefinieerde lijst van karteringseenheden, die staan voor vegetatietypen, grondgebruik en kleine landschapselementen. De evaluatie is een best professional

judgement, gebaseerd op zeldzaamheid, vervangbaarheid, kwetsbaarheid en biologische kwaliteit van de biotopen.

Binnen het onderzoeksgebied is er een complex van biologisch waardevolle en biologisch zeer waardevolle elementen.

Het gaat om volgende beplanting:

- **Biologisch minder waardevol**
 - (3) industrie (ui)
 - (5) minder dichte bebouwing (ua)
 - (6) akker op zandige bodem; zeer soortenarm, vaak tijdelijk grasland en soortenarm permanent cultuurgrasland (bs+hx+hp)
 - (7) soortenarm permanent cultuurgrasland (hp)
 - (11) akker op zandige bodem (bs)
 - (15) dichte bebouwing (ud)
 - (16) bebouwing in agrarische omgeving (ur)
 - (20) recreatiezone en zeer soortenarm, vaak tijdelijk grasland (uv+hx)
 - (21) recreatiezone (uv)

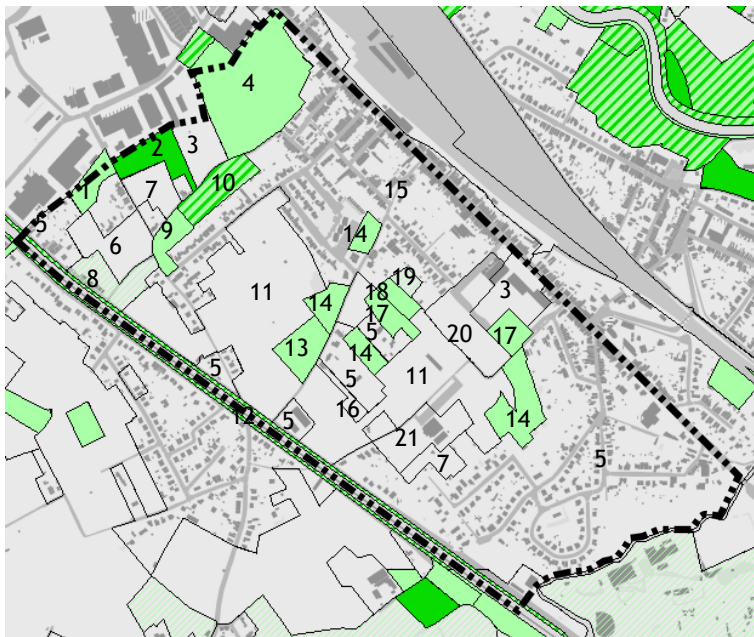
- **Complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen**
 - (19) soortenarm permanent cultuurgrasland en bomenrij met gemengd loofhout (hp+kgml)

- **Complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen**
 - (8) soortenarm permanent cultuurgrasland en bomenrij met dominantie van (al dan niet geknotte) wilg (*Salix sp.*) (hp+kbs)








- **Biologisch waardevol**
 - (1) kapvlakte (se)
 - (4) kasteelpark (kpk)
 - (9) soortenrijk permanent cultuurgrasland en bomenrij met dominantie van (al dan niet geknotte) wilg (*Salix sp.*) (hp*+kbs)
 - (13) ruigte of pioniersvegetatie en mesofiel hooiland (ku+hu°)
 - (14) opslag van allerlei aard (sz)
 - (17) jong loofbos en gemengd loofhout (exclusief populier) (n+gml)
 - (18) populierenbestand op droge bodem met ondergroei van bomen en struiken (lsb)

- **Complex van biologisch waardevol en zeer waardevolle elementen**
 - (10) soortenrijk permanent cultuurgrasland; dotterbloemgrasland; veedrinkpoel en bomenrij met dominantie van (al dan niet geknotte) wilg (*Salix sp.*) (hp*+hc°+kn+kbs)
 - (12) mesofiel hooiland (hu°+hu)

- **Biologisch zeer waardevol**
 - (2) 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

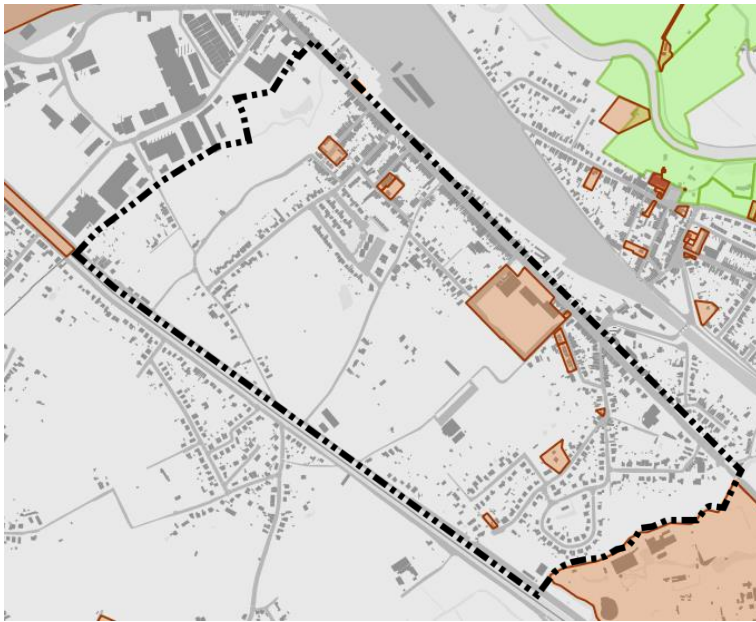
4.7. Discipline Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie

4.7.1. Juridische context

Onroerend erfgoed

In het onderzoeksgebied bevindt zich geen beschermd erfgoed. Wel bevindt er zich bouwkundig erfgoed van de vastgestelde inventaris onroerend erfgoed in het onderzoeksgebied. Het gaat om volgend bouwkundig erfgoed:

- Sociale woningen ontworpen door Lucien Engels (Alfred Nobelstraat)
- Parochiekerk Sint-Albertus (Sint-Albertusstraat)
- Pastorie Sint-Albertusparochie (Sint-Albertusstraat)
- Rateaufabrieken (Leuvensesteenweg)
- Hoekhuis (Leuvensesteenweg 494)
- Villa (Rateaulaan 2-6)
- Bediendenwoningen (Rateaulaan 8-22)
- Dorpswoning (Plankendaalstraat 38)
- Landhuis (Plankendaalstraat 66)
- Veewachterswoning en herberg (Plankendaalstraat 90)



Figuur 4-19: Geoportaal Onroerend Erfgoed
(Bron: geo.onroenderfgoed.be)

Beschermd onroerend erfgoed

■ Monumenten

Vastgestelde inventaris

■ bouwkundig erfgoed

4.7.2. Bestaande toestand

Landschap

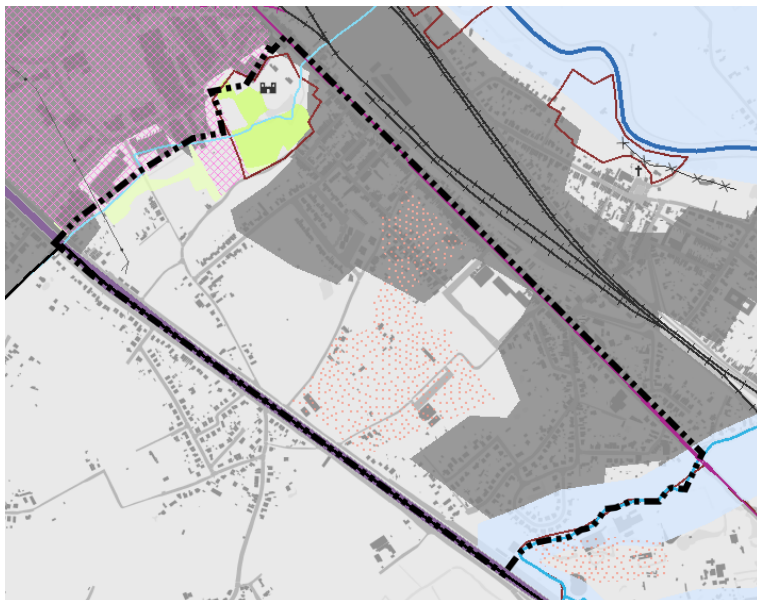
De provinciale landschapskaart is een digitale kaart die toont welke elementen het landschap van de provincie Antwerpen vorm geven. De kaart is een hulpmiddel om de waardevolle landschappen in de provincie in stand te houden. De opmaak gebeurde op basis van bestaande bronnen zoals oude en recente topografische kaarten, kadasterkaarten, luchtfoto's, thematische inventarissen, publicaties en monografieën. Dit is aangevuld met terreinkennis van projectveldmedewerkers en stuurgroepleden. Bij de opmaak van de kaart werd geen systematisch veldonderzoek en -controle uitgevoerd. Hierdoor kan de kaart fouten bevatten.

Op de provinciale landschapskaart zijn in en rond het onderzoeksgebied verschillende provinciale landschappelijk kenmerken te herkennen.

Het gebied sluit in het noorden aan op een industriegebied en in het zuiden en oosten op de agglomeratie Mechelen. Ten westen van het onderzoeksgebied bevindt zich het kanaal Leuven-Dijle. De Leuvensesteenweg is een steenweg ontstaan tussen 1775-1850.

In het noorden van het onderzoeksgebied bevindt zich een kasteelpark met bos en meer centraal bevinden zich plaggenbodems. Een plaggenbodem is een meestal zandige bodem met een dik humus dek dat is ontstaan door eeuwenlange ophoging met plaggen vermengd met stalmest.⁸

⁸ <https://thesaurus.onroenderfgoed.be/conceptschemas/ERFGOEDTYPES/c/2044>



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



Bouwkundig erfgoed

In en rondom het plangebied zijn een aantal beschermde monumenten en items uit de vastgestelde inventaris onroerend erfgoed gelegen. Deze zijn beschreven bij de juridische toestand. Daarnaast zijn er nog bouwkundige en landschappelijke erfgoedelementen opgenomen in de wetenschappelijke inventaris. De wetenschappelijke inventaris bevat al het erfgoed dat ooit geïnteriseerd werd. Er zijn geen rechten en plichten verbonden aan dit inventaris. Daarnaast kan het erfgoed bevatten dat reeds verdwenen is. Volgende erfgoedelementen zijn opgenomen in de wetenschappelijke inventaris: :

- Sociale woningen ontworpen door Lucien Engels (Alfred Nobelstraat)
- Parochiekerk Sint-Albertus (Sint-Albertusstraat)
- Pastorie Sint-Albertusparochie (Sint-Albertusstraat)
- Rateaufabrieken (Leuvensesteenweg)
- Hoekhuis (Leuvensesteenweg 494)
- Villa (Rateaulaan 2-6)
- Bediendenwoningen (Rateaulaan 8-22)
- Dorpswoning (Plankendaalstraat 38)
- Landhuis (Plankendaalstraat 66)
- Veewachterswoning en herberg (Plankendaalstraat 90)



Figuur 4-21: Geoportaal Onroerend Erfgoed
(Bron: geo.onroenderfgoed.be)

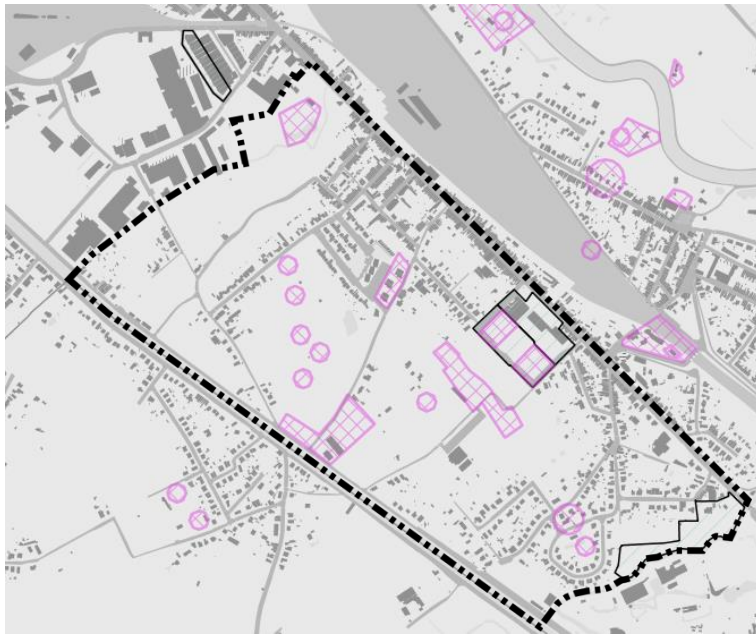
Wetenschappelijke inventaris

- - - 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 drie zones aangeduid waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt.



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

- Centraal archeologisch inventaris
- Gebieden geen archeologie

De Centraal archeologisch Inventaris⁹ vermeld volgende sites in de nabije omgeving van het onderzoeksgebied.

Naam	CAI locatie	Datering	Nauwkeurigheid
Hof Betzenbroek	102710	18 ^{de} eeuw	Tot op 15 m
Davidstorenstraat (losse vondst)	207356	16 ^{de} eeuw	Tot op 15 m
Zwijvegemstraat II (losse vondst)	207349	vermoedelijk te dateren op het einde van de 15 ^{de} begin 16 ^{de} eeuw	Tot op 15 m
Leemputstraat I (losse vondst)	217597	20 ^{ste} eeuw	Tot op 15 m
Leemputstraat II (losse vondst)	217598	19 ^{de} eeuw	Tot op 15 m
Leemputstraat III (losse vondst)	217599	Nieuwe tijd	Tot op 15 m
Muizenvaart	209044	Metaaltijden, Steentijd, Romeinse Tijd en Middeleeuwen	Tot op 15 m
Zwijvegemstraat (losse vondst)	207348	Vroege middeleeuwen	Tot op 15 m
Luysenberg 1	100037	Steentijd	Tot op 15 m
Lotelingstraat	214366	Metaaltijden en 20 ^{ste} eeuw	Tot op 15 m

⁹ Geraadpleegd op 19/03/2020

Plankendaalstraat I	103492	18 ^{de} eeuw	Tot op 150 m
Vennecourtlaan	221299	20 ^{ste} eeuw	Tot op 15 m

DEEL 2 EFFECTENRAPPORTAGE

1. RUIMTELIJKE VEILIGHEIDSRAPPORTAGE

1.1. 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 onderzoeksgebied 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 onderzoeksgebied, anderzijds omwille van de geplande ontwikkelingen in het onderzoeksgebied.

1.2. Onderzoek

Er zijn geen SEVESO-inrichtingen in de onmiddellijke nabijheid van het onderzoeksgebied. De dichtstbijzijnde SEVESO-inrichtingen zijn Axalta Coating systems Belgium en Procter & Gamble, twee hoogdrempelinrichtingen op ca. 2,4km.

Het uittreksel van de ruimtelijke veiligheidstoets is terug te vinden onder bijlage 1.

1.3. Resultaat

Er bevinden zich geen bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het onderzoeksgebied.

De inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen wordt in het RUP uitgesloten.

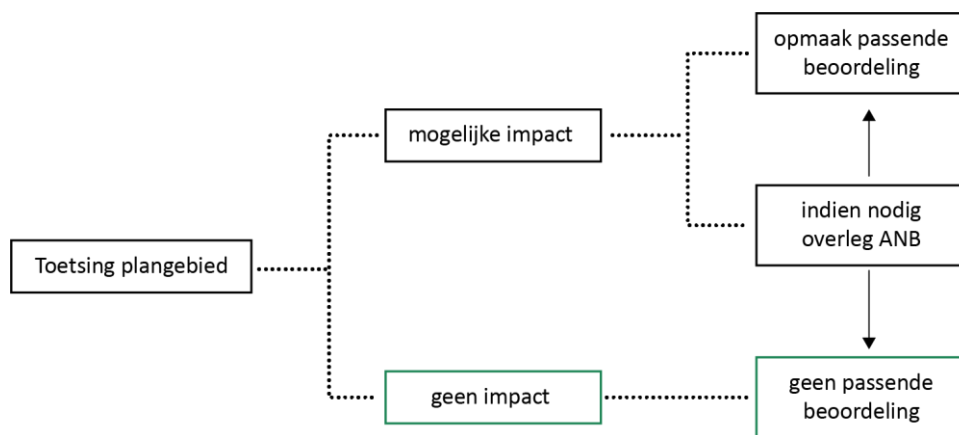
Er moet geen RVR worden opgesteld. Het plan moet niet voorgelegd worden aan de dienst Veiligheidsrapportering.

2. PASSENDE BEOORDELING

2.1. 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 gebieden van Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN), Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON) en de speciale beschermingszones. Indien uit deze toetsing naar voren 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 te bepalen of een passende beoordeling nodig is. Indien uit de toetsing naar voren komt dat er geen impact is dient geen passende beoordeling opgemaakt te worden.



2.2. Onderzoek

De bespreking van de gebieden van Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON) en de speciale beschermingszones zijn terug te vinden onder het hoofdstuk Context per discipline, onder punt 4.6.

2.3. Resultaat

Het onderzoeksgebied 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. 2,5 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 habitattypische 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

Ten oosten en ten noordwesten van het onderzoeksgebied werden grote eenheden natuur aangeduid. Het eerste GEN gebied bevindt zich op ongeveer 580 meter en het tweede op 4,2 km van het

onderzoeksgebied. Het eerste wordt aangeduid als De Dijlevallei tussen Boortmeerbeek en Mechelen en de tweede als Samenvloeiing Rupel-Dijle-Nete.

Tussen het onderzoeksgebied en de hierboven beschreven vermelde beschermingszone(s) zijn er geen onmiddellijke relaties. Het onderzoeksgebied ligt op een voldoende grote afstand en is ervan gescheiden door bebouwing en diverse infrastructuren. Er zijn binnen het onderzoeksgebied geen ingrepen gepland die een impact kunnen hebben op de soorten en habitats van de speciale beschermingszones.

Aangezien het onderzoeksgebied zich op een voldoende grote afstand van een **speciale beschermingszone** bevindt en er binnen het onderzoeksgebied 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.

3. WATERTOETS

3.1. 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.”*

3.2. Onderzoek

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

3.3. Resultaat

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

- 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);
- Algemene maatregelen volgens het decreet Integraal Waterbeleid;
- 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.

BIJLAGEN

DEPARTEMENT OMGEVING

RVR-toets

Aan de stad Mechelen

uw bericht van
17/02/2020

uw kenmerk

ons kenmerk
RVR-AV-1184

bijlagen
Gegevens RVR-toets

Betreft: Beslissing RVR-toets inzake RUP "RUP Spreeuwenhoek-Venne BIS"

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 17/02/2020, met ref. RVR-AV-1184), 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 geen bedrijvigheid aanwezig of gepland is binnen het plangebied.

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 Spreeuwenhoek-Venne BIS
Initiatiefnemer	stad Mechelen
Plangebied	
Toets uitgevoerd op	17/02/2020
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	Nee, er is geen bedrijvigheid aanwezig noch gepland.