

Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Spreeuwenhoek-Venne bis

Mechelen



TOELICHTINGSNOTA

september 2023

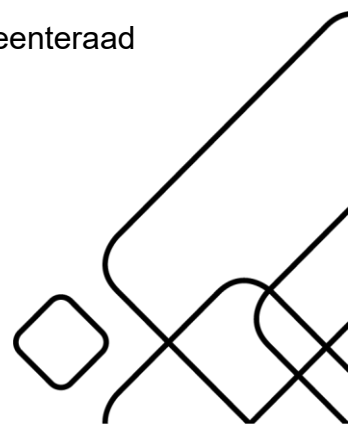
Gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van 23 oktober 2023.



De algemeen directeur



De voorzitter van de gemeenteraad



Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Spreeuwenhoek-Venne bis

Opdrachtgever Stad Mechelen
Grote Markt 21
2800 Mechelen

Contactpersoon:
Afdeling Projecten en planning,
Team Stadsontwikkeling
Kim Vanbavinckhove
stadsontwikkeling@mechelen.be
015 29 89 17



Opdrachthouder IGEMO
Schoutetstraat 2
2800 Mechelen

Contactpersoon:
Jan Nijs
ruimtelijkeplanning@igemo.be
015 28 50 50



Ruimtelijk planner (PLAN+):
Dirk De Loecker
dirk@plan-plus.be
02 532 23 32



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



Fase:
Voorlopige vaststelling

Plan-ID:
RUP_12025_214_00009_00002

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

- grafisch plan;
- stedenbouwkundige voorschriften.

Inhoudsopgave

0	Inleiding	5
1	Opdrachtomschrijving	7
1.1	Doelstelling.....	8
1.2	Instrumentarium.....	8
1.3	Procesverloop	9
2	Situering en afbakening	11
2.1	Positie van het onderzoeksgebied binnen de stad Mechelen	12
2.2	Afbakening plancontour.....	13
3	Ruimtelijke context	15
3.1	Analyse van de ruimere omgeving.....	16
3.2	Historiek van de site.....	21
3.3	Feitelijke toestand.....	22
3.4	Fotoreportage	28
4	Planologische context	33
4.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.....	34
4.2	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.....	36
4.3	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen.....	37
4.4	Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen.....	37
4.5	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Mechelen.....	37
4.6	Beleidsplan Ruimte Mechelen (in opmaak)	45
4.7	Mobiliteitsplan Mechelen	46
5	Juridische context	49
5.1	Gewestplan	50
5.2	Bijzonder plan van aanleg	51
5.3	Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan	51
5.4	Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.....	52
5.5	Gebieden met recht van voorkoop	55
5.6	Atlas der Buurtwegen	56
5.7	Beschermde en vastgesteld onroerend erfgoed.....	57
5.8	Water	58
5.9	Biodiversiteit	63
6	Gewenste toestand	67
6.1	Visie van de startnota	68
6.2	Uitdieping en aanscherping van de bestaande concepten.....	73
6.3	Alternatievenonderzoek	74

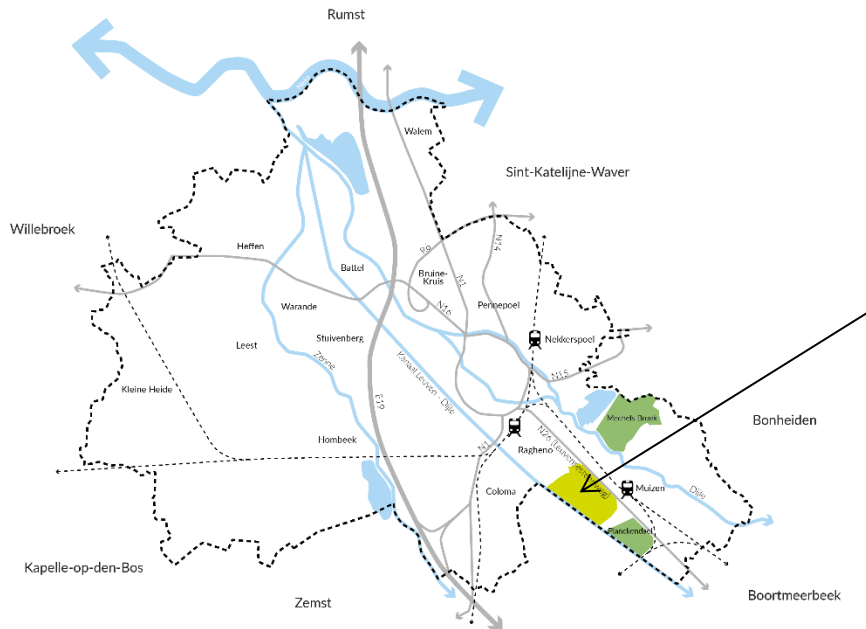
6.4	Voorkeursalternatief.....	85
6.5	Doorwerking naar het RUP	86
6.6	Bijsturing van het RUP.....	100
6.7	Plan-MER.....	111
7	Toelichting bij het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften	121
7.1	Grafisch plan	122
7.2	Vertaling in stedenbouwkundige voorschriften	122
7.3	Op te heffen voorschriften.....	124
7.4	Doorwerking vanuit het plan-MER.....	124
8	Ruimtebalans	127
8.1	Ruimtebalans	128
8.2	Register van de plancompensaties	128

0 INLEIDING

De Stad Mechelen heeft op 16 maart 2018 besloten over te gaan tot de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Spreeuwenhoek-Venne bis ter vervanging van het bestaande ruimtelijk uitvoeringsplan Spreeuwenhoek-Venne.

Spreeuwenhoek-Venne, groene en leefbare omgeving

Spreeuwenhoek-Venne is het gebied dat zich bevindt tussen de Leuvensesteenweg, het Kanaal Leuven-Dijle, Ragheno (Arsenaalsite) en het dierenpark Planckendael. Het gaat om een **onderzoeksgebied van ca. 118ha**.



Het stadsbestuur wil het programma van het huidige ruimtelijk uitvoeringsplan 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.

Wat is een ruimtelijk uitvoeringsplan?

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

1 OPDRACHTOMSCHRIJVING

1.1 Doelstelling

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 Vergunningsbetwistingen 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 gebied Spreeuwenhoek-Venne te gaan ontwikkelen met een mix van woningtypes. Het programma van het RUP Spreeuwenhoek-Venne wordt hierbij herbekeken, maar niet verhoogd ten opzichte van het huidige RUP. Het gebied zal een groenere invulling krijgen dan in het huidige RUP. Het private bos langs de Hanswijkbeek (voormalig Hof van Betzenbroeck) dient zoveel mogelijk gevrijwaard te worden van grote infrastructuren en binnen het plangebied dient meer groen te worden voorzien. Daarnaast zal de huidige recreatiezone 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 Instrumentarium

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

1.2.1 Stedenbouwkundige verordening

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

1.2.2 Overeenkomsten met publiek-, privaatrechtelijke of natuurlijke personen

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

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

1.2.3 Onteigeningsplan

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

1.2.4 Recht van voorkoop

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

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

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

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

1.3 Procesverloop

Het geïntegreerde planningsproces voor het gemeentelijk RUP Spreeuwenhoek-Venne bis op het grondgebied van de stad Mechelen wordt opgemaakt overeenkomstig de bepalingen van de VCRO.

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

- een startnota;
- een scopingnota;
- een voorontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan;
- een ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan;
- een definitief gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

In een eerste fase werd een startnota opgemaakt die ter advies werd voorgelegd aan een aantal instanties en werd onderworpen aan een publieke raadpleging die liep van 29 mei 2020 tot en met 27 juli 2020. Op 6 juni 2020 organiseerde de stad een digitaal participatiemoment voor de bevolking.

In een tweede fase werd een scopingnota opgemaakt waarin de adviezen en inspraakreacties worden verwerkt en waarin wordt aangegeven hoe hiermee wordt omgegaan. Deze fase loopt deels parallel met de opmaak van het RUP en met de verdere opmaak van de onderbouwende effectbeoordelingen. De scopingnota werd op 3 juni 2021 verstuurd naar het Team Milieueffectrapportage.

In de derde fase werd een voorontwerp RUP opgemaakt dat op 21 april 2022 werd besproken op een plenaire vergadering en waarbij advies werd verleend door het departement Omgeving, de deputatie, de GECORO en een aantal andere adviserende diensten.

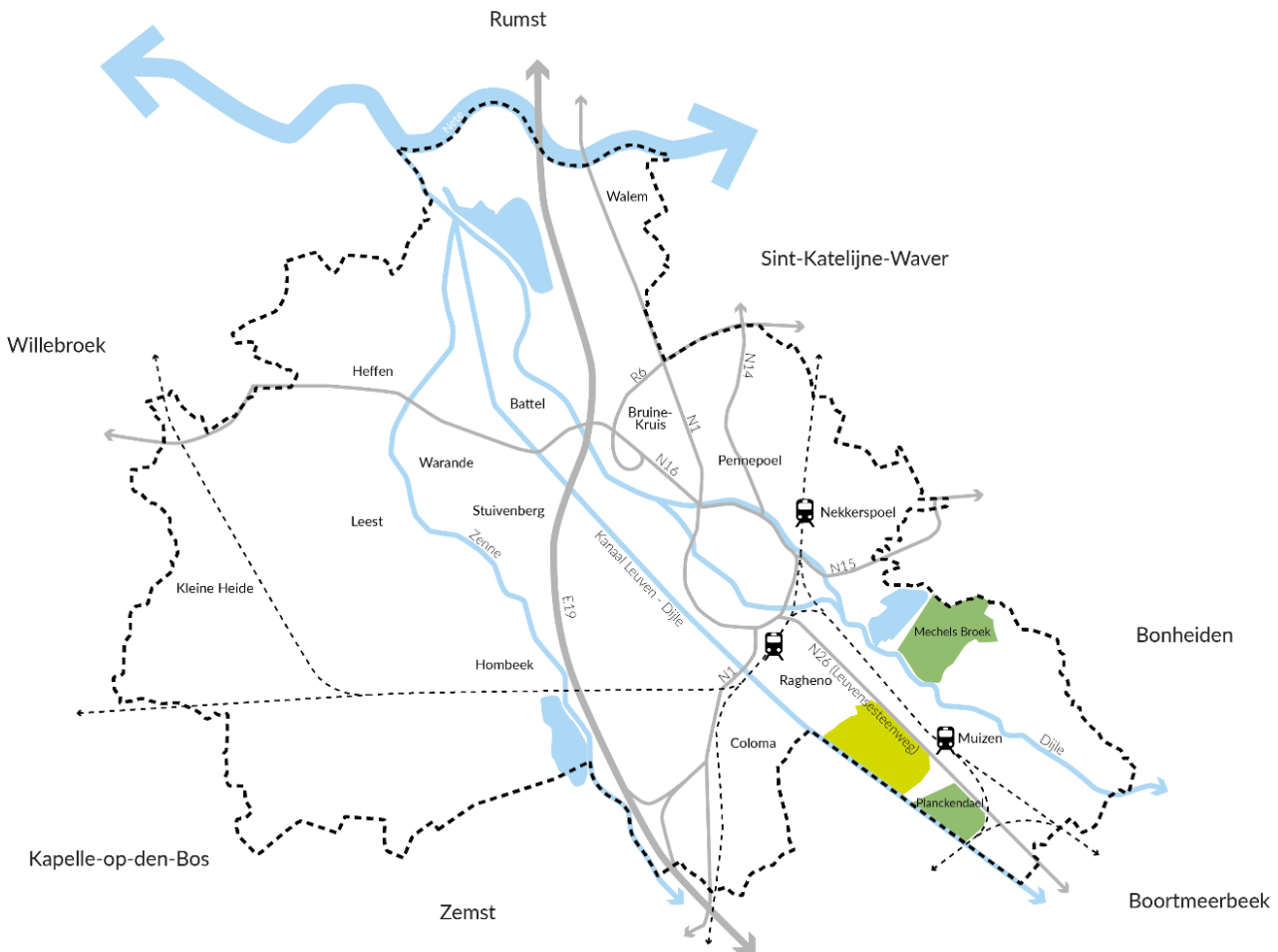
De vierde fase omvat de opmaak van een ontwerp RUP op basis van de adviezen op het voorontwerp en/of verder ruimtelijk onderzoek. In zitting van 24 oktober 2022 stelde de gemeenteraad het ontwerp RUP voorlopig vast. Er werd een openbaar onderzoek gehouden van 7 november 2022 tot en met 9 januari 2023. Op 24 april 2024 nam de gemeenteraad kennis van het advies van de GECORO en werd besloten om de fase van het ontwerp RUP te hernemen. Een aangepast ontwerp RUP zal worden voorgelegd aan de gemeenteraad voor voorlopige vaststelling. Daarna wordt over het aangepast ontwerp RUP opnieuw een openbaar onderzoek georganiseerd.

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

2 SITUERING EN AFBAKENING

2.1 Positie van het onderzoeksgebied binnen de stad Mechelen

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



Situering onderzoeksgebied (lichtgroen) binnen de stad Mechelen

Het onderzoeksgebied¹ bevindt zich ten zuiden van het stadscentrum, aansluitend op de Raghenosite (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.

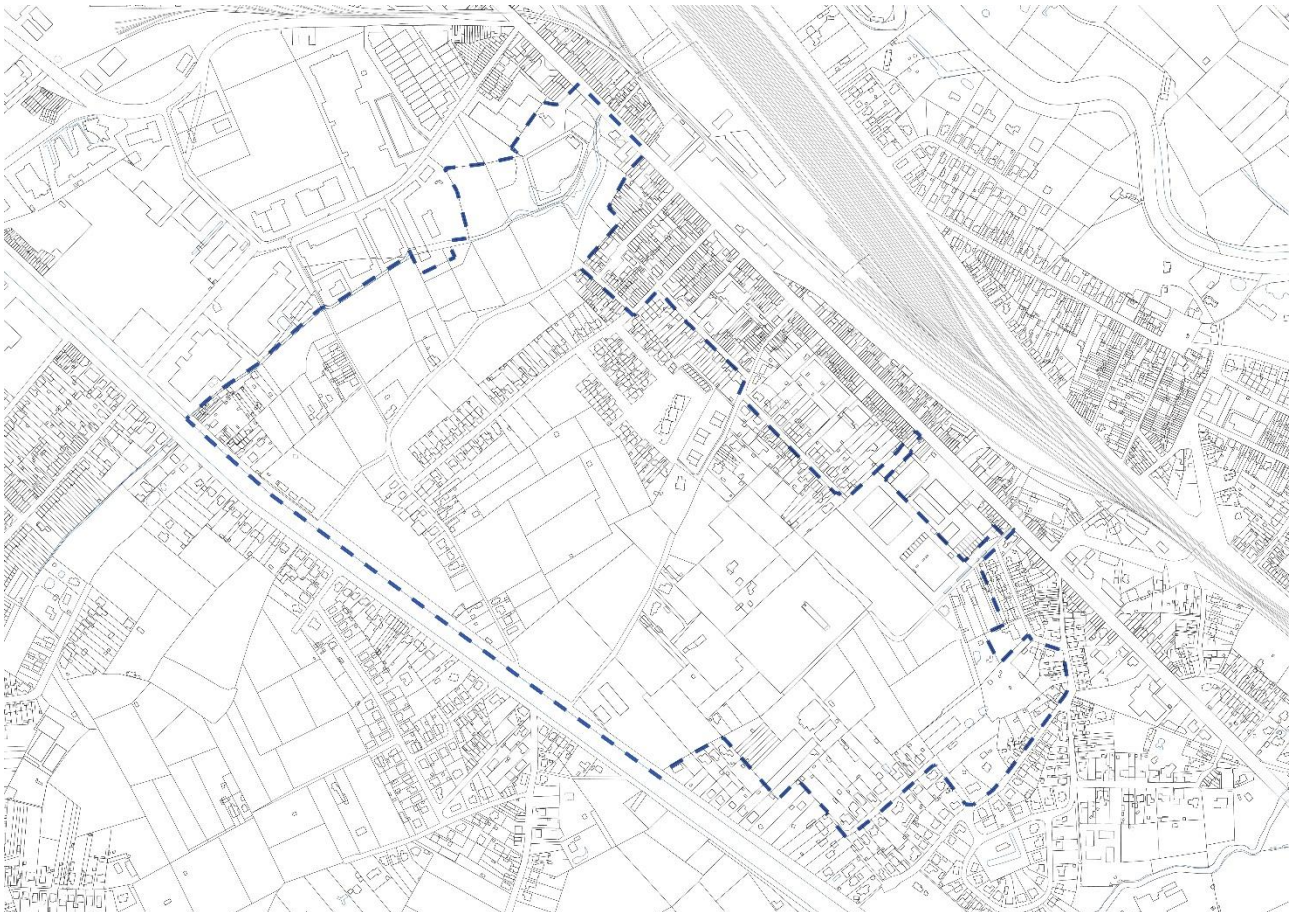
¹ Dit is niet het studiegebied van het plan-MER dat, afhankelijk van het onderzochte effect, het gebied omvat waar zich een effect kan voordoen en dus heel wat ruimer kan zijn.

2.2 Afbakening plancontour

De plancontour van het RUP strekt zich uit van de Ragheno-site (Hanswijkbeek) tot de Plankendaalstraat en loopt van het Kanaal Leuven-Dijle tot aan de Leuvensesteenweg.

Bij de afbakening van de plancontour is rekening gehouden met volgende bestaande planelementen:

- het RUP Spreeuwenhoek-Venne;
- het RUP Zonevremde bedrijven - Deelplan 1 - Avondrust;
- het BPA 36/5 Arsenaal;
- het RUP Ragheno.



Figuur 2 - Plancontour RUP Spreeuwenhoek-Venne bis

De definitieve afbakening van de plancontour omvat minstens het volledige (huidige) RUP Spreeuwenhoek-Venne, met uitzondering van een klein gedeelte dat wordt opgenomen in het RUP Ragheno.

In het noordwesten sluit de grens van de plancontour aan op de plancontour van het RUP Ragheno. De grens loopt grotendeels samen met de loop van de Hanswijkbeek, maar wordt op zich gevormd door de geografische afbakening van de administratieve percelen (GRB, Adp).

De zuidwestelijke grens valt samen met de oever van het Kanaal Leuven-Dijle volgens de geografische afbakening van de rand van de watergang (GRB, Wtz). De rand van de watergang is de plaats waar het normale maaiveld door de fysische aanwezigheid van het water verstoord is. Dit komt overeen met de kruin of de oever. Dit is tevens de grens van het huidige RUP Spreeuwenhoek-Venne.

De zuidoostelijke grens van de plancontour wordt gevormd door de grens van het huidige RUP Spreeuwenhoek-Venne, maar deels uitgebreid tot de Plankendaalstraat (wijk Venne). De grens valt hier samen met de geografische afbakening van de administratieve percelen (GRB, Adp).

De noordwestelijke grens wordt gevormd door de Leuvensesteenweg, de grens van het huidige RUP Spreeuwenhoek-Venne. Ook hier is de bestaande grens van het RUP uitgebreid tot de Watertorenstraat, de Gustaaf Ghijsselsstraat en de Bernardinnenstraat.

De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt ongeveer 76,03ha.

3 RUIMTELIJKE CONTEXT

3.1 Analyse van de ruimere omgeving

3.1.1 Bebouwde ruimte

De bebouwde ruimte binnen het plangebied wordt bepaald door een specifieke morfologie die samen een geheel eigen woonomgeving vormt. Binnen de ruime omgeving kunnen we verschillende zones onderscheiden, gevormd door de stad(srand) van Mechelen en buurgemeentes. Hier kunnen we 3 types onderscheiden.



I. Centraliteiten

Langs de Leuvensteenweg beschouwen we een aantal vormen van centraliteit specifiek voor het plangebied:

- De Arsenaalbuurt met verschillende voorzieningen: basisschool, buurtwinkels, cambio autodelen, kleine detailhandel, kapel*
- Leuvensteenweg: lintbebouwing, autogerichte supermarkten en handelszaken, tankstations*
- Geplande kern rond de Sint-Albertus kerk met een beperkt aanbod aan functies*
- Halterstructuur Muizen: aan de zuidkant steenweggerelateerde functies en basisschool, aan de noordkant sporthal, cultuurcentrum, horeca, basisschool*



II. Rurale morfologie

- Fijnmazige en kleinschalige wegingis*
- Bebouwing op de rand van de vallei, langs oude infrastructuren (B1.) en langs nieuwe infrastructuren (B2.)*
- Het Kanaal Leuven-Dijle als breuk in dit ruraal stelsel*
- Nieuwe verkavelingen en verkavelingen uit een recent verleden*

III. Nieuwe en geplande ontwikkelingen

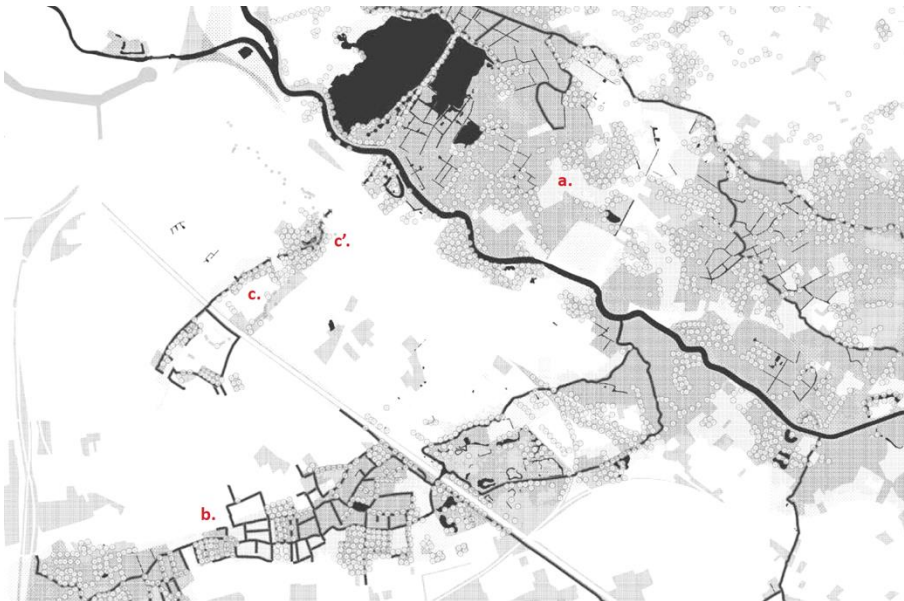
Zonder individuele projecten op te nemen zien we een aantal belangrijke nieuwe en geplande ontwikkelingsprojecten rond de site:

- a) Raghenosite
- b) Ontwikkeling Muizenveld
- c) Watertorenstraat



3.1.2 Onbebouwde ruimte

Deze landschappelijke figuren bepalen zowel de omgeving rondom, als de identiteit van het plangebied zelf. We kunnen 4 verschillende landschappelijke figuren onderscheiden.



I. Valleien

- a) De Dijlevallei = overstromingsgevoelig, ecologisch waardevol, verschillende landschapselementen, beperkt bebouwd
- b) De Vallei van de Barebeek = overstromingsgevoelig, ecologisch waardevol meersenlandschap, over Kanaal Leuven-Dijle tot aan de E19
- c) De Vallei van de Hanswijkbeek = beboste vallei, mogelijk overstromingsgevoelig, overblijfselen waterpartijen Hof van Betzenbroeck (c'), (sterke onderbreking door het Kanaal Leuven-Dijle en de spoorwegbundel)



II. Open ruimtegebied

De aanwezige landbouw maakt diepe zichten mogelijk over:

- a) Gronden voor akkerbouw
- b) Weilanden
- c) Historische plaggenbodems

Verschiede beboste zones vormen een einde aan de horizon:

- d) Bos van Betzenbroeck
- e) Bos aan de Zwijvegemstraat
- f) Bos aan de Lotelingstraat



III. Gedomesticeerd landschap

Naast de ettelijke tuinen (X.) die mee het beeld van de stadsrand bepalen worden een aantal groot-schalige stedelijke groenstructuren benoemd, die een sequens vormen van lokale en stedelijke ruimten tussen Kanaal Leuven-Dijle en Leuvensesteenweg:

- a) De ruimte van de Vesten
- b) De Park-as binnen Ragheno
- c) De Zoo van Planckendael

Maar ook een aantal lokale waaronder:

- d) KFC Muizen
- e) Sportico 28 - Pachanga Padel
- f) De hondenweide en BMX-parcours



IV. Fiets- en wandelpaden

Een aantal radiale structuren vertrekken vanuit Mechelen:

- a) Recreatieve fietsroute Dijle
- b) Functionele fietsroute Leuvensesteenweg
- c) Fietssnelweg Dijkleekanaal
- d) Functionele fietsroute Tervuursesteenweg

Drie grootschalige dwarse verbindingen zijn gepland:

- e) Langs het spoor
- f) Over het Kanaal Leuven-Dijle
- g) Fietspaden Stationsberg
- h) Tussen Tervuursesteenweg en Leuvensesteenweg tekent zich een fijnmaziger netwerk af

3.1.3 Mobiliteit

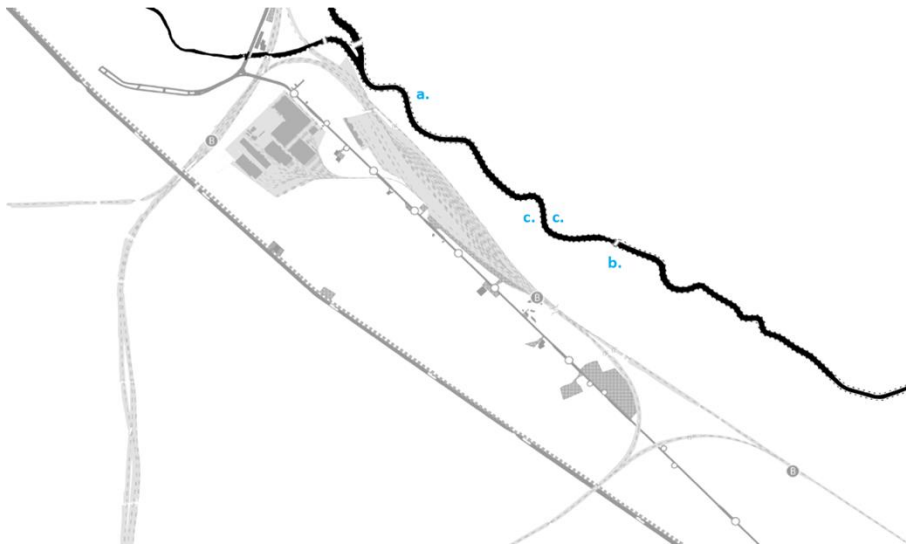
Het plangebied en zijn omgeving worden doorkruist door een aantal belangrijke lijninfrastructuren, die het bereikbaarheidsprofiel van de site bepalen. Deze lineaire elementen vormen tevens ruimtelijke “kamers”. We kunnen 4 belangrijke lijninfrastructuren onderscheiden, die elk bestaan uit een aantal deelruimtes of deelplaatsen.



I. Kanaal Leuven-Dijle

Het Kanaal-Leuven-Dijle vormt een harde grens in het landschap, ze wordt gekenmerkt door:

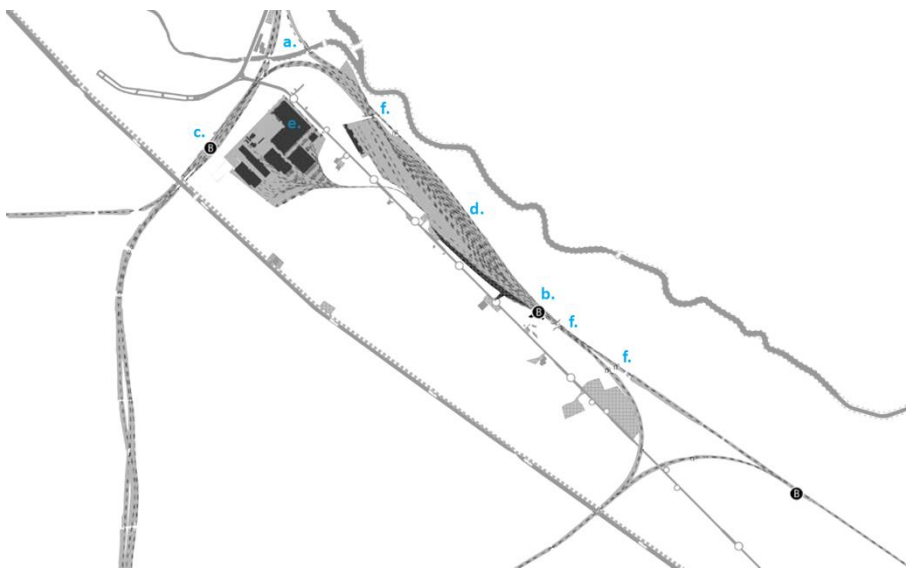
- a) Scheepvaart klasse II (600-ton)
- b) Pleziervaart t.h.v. voormalige gasfabriek
- c) Beperkte oversteekbaarheid
- d) Bovenlokale fietssnelweg F8
- e) Hoogspanningsinstallatie
- f) Bijzondere historische gebouwen verderop (zoals Remy in Wijgmaal)



II. Dijle

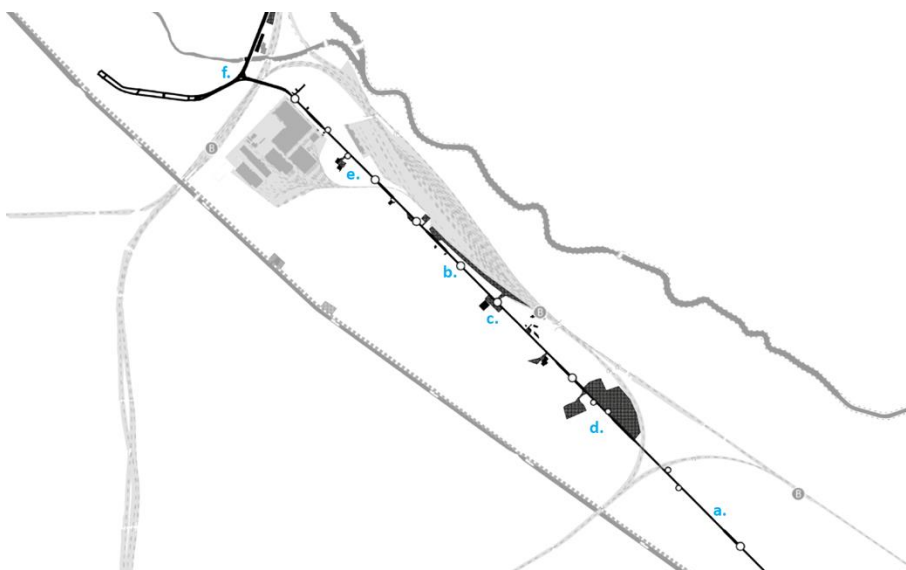
De Dijle vormt een meanderende waterloop in het noordoosten van de site, met een eigen landschappelijke structuur.

- a) *De Dijle als landschappelijke rivier met een beperkte bevaarbaarheid*
- b) *Lokaal oversteekbaar over de 'Pont de Muizen'*
- c) *Aan weerszijden voorzien van jaagpaden toegankelijk voor de fiets*



III. Spoor

- a) *Hoge frequentie tussen Leuven en Mechelen en*
- b) *Hoge frequentie tussen Brussel en Antwerpen*
- c) *Lokale stations zoals deze van Muizen*
- d) *Station van Mechelen in volle transformatie*
- e) *De spoorwegbundel met activiteiten t.h.v. Ivarem en Ambrogio*
- f) *De hoofdwerkplaats Arsenaal beperkt oversteekbaar t.h.v. Smisstraat, Stationsberg en de Baarbeekstraat (enkel fiets) en verderop ook via de Willendriesstraat en de Stationsstraat*



IV. Leuvensesteenweg

- a) *Kaarsrechte lijn met kleinschalige bebouwing en handel, tweerijvaksbaan met langs parkeren en vrij liggende fietspaden aan weerszijden van de weg*
- b) *Buslijnen en haltes*
- c) *Stedelijke voorzieningen langs de weg: supermarkten, school, ...*
- d) *Planckendael als bovenlokale aantrekkingspool*
- e) *De werkplaatsen als aantrekkingspool voor gemotoriseerd verkeer*
- f) *Het stedelijk plein aan de zandpoortvest*

3.2 Historiek van de site

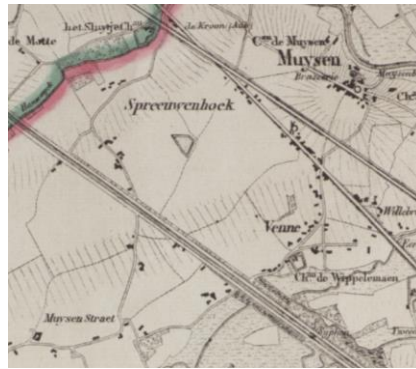
Het gebied behoort tot Muizen, een deelgemeente van Mechelen. De oudste vermelding van Muizen, 'Muisena' (mogelijk in de betekenis van moeras), dateert van omstreeks 1150. Muizen, dat ook Hofstade en Hanswijck omvatte, was toen een deel van de heerlijkheid Mechelen, in handen van de prins-bisschoppen 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 teruggevonden worden op de Ferrariskaart onder de vorm van paden en een verharde weg.



Ferrariskaart (1771-1778)



Vandermaelenkaart (1846-1851)



Popp-kaart

Leuvensesteenweg

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

Kanaal Leuven-Dijle

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

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

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

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

Hof van Betzenbroeck

Het Hof van 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 bebouwing langsheen de Hanswijkbeek). 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 Het domein is op Vlaams niveau nergens opgenomen als vastgesteld of beschermd erfgoed.⁵



Ingekleurde postkaart van het kasteel van Betzenbroeck en plan Betzenbroeck 1811 (www.mechelenblogt.be)

3.3 Feitelijke toestand

3.3.1 Bebouwde ruimte

De Leuvensesteenweg en het Kanaal Leuven-Dijle zijn de belangrijkste structurerende elementen in het gebied. De spoorwegactiviteiten ten noorden van de Leuvensesteenweg zorgen voor een grote breuk met de andere dorpskern 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 parochie'.

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. De kern sluit aan bij de lintbebouwing langs de Leuvensesteenweg. De voormalige sociale woonwijk (Zwijvegemstraat) 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.

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

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

⁵ <https://www.hln.be/mechelen/maak-van-betzenbroeck-parkbos~ac573baa/>

Op het einde van de Leemputstraat, langsheen het Kanaal Leuven-Dijle, bevindt zich het landbouwbedrijf Van Looy. Het bedrijf heeft van de stad Mechelen een renteloze lening ontvangen voor de herlokalisatie van hun boerderij. Er is tevens een overeenkomst afgesloten tussen één van de ontwikkelaars en het landbouwbedrijf, zodat deze gronden ontwikkeld kunnen worden. Momenteel is het landbouwbedrijf nog in gebruik op zijn huidige locatie, maar een uitdoofbeleid is aangewezen.

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

3.3.2 Onbebouwde ruimte

De Hanswijkbeek en de Barebeek lopen dwars op het Kanaal Leuven-Dijle en de Leuvensesteenweg. 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 betreft het voormalige domein rondom het Hof van Betzenbroeck, dat aangelegd werd als een heus park met ringgracht en brug. Het gebied is ook beter bekend als het Bos van Betzenbroeck, maar het is niet publiek toegankelijk en werd door aanhoudende krakersproblemen zelfs (deels) afgesloten met een omheining. Het resterende gebouw en de omliggende groenaanleg zouden zich vandaag in een verwilderde staat bevinden.

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 gebruikt wordt voor landbouw.

3.3.3 Mobiliteit

Lijninfrastructuur

Het plangebied grenst aan de Leuvensesteenweg (N26), het Kanaal Leuven-Dijle en de Hanswijkbeek. De Leuvensesteenweg en het Kanaal Leuven-Dijle zijn de belangrijkste structurerende elementen. De spoorwegactiviteiten ten noorden van de Leuvensesteenweg zorgen voor een grote breuk met het groen- en natuurgebied Mechels Broek en de kern Muizen. De steenweg is de voornaamste auto-ontsluiting. Er bestaat sluisverkeer langs het Kanaal Leuven-Dijle dat interfereert met het fietsverkeer. Een aantal straten dwars op de Leuvensesteenweg en het Kanaal Leuven-Dijle 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 noordoostelijke zijde van het plangebied. De steenweg bevindt zich binnen de bebouwde kom van Mechelen waardoor de maximale toegelaten snelheid beperkt is tot 50km/u. De Leuvensesteenweg wordt ingesloten door twee façades van rijwoningen zonder voortuin. Er is gemotoriseerd verkeer toegestaan in twee richtingen. Er kan geparkeerd worden in beide richtingen en er is een voet- en fietspad aanwezig langs beide zijden.

- Kanaal Leuven-Dijle en Hanswijkvaart

Aan de zuidwestelijke zijde van het plangebied situeert zich de 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 een 'enkele' zitbank.

Het Kanaal Leuven-Dijle zelf is van onmisbaar ecologisch en vooral economisch belang, dit met het oog op de modal shift, de omschakeling van wegvervoer naar binnenvaart- en spoorvervoer. Het Kanaal Leuven-Dijle is bovendien de perfecte leerschool voor het aanwenden van innovatie in de binnenvaart (bv. smart shipping).

- **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 plaatselijk gemotoriseerd verkeer toegestaan in twee richtingen. Er kan geparkeerd worden aan beide zijden van de straat en er is een voetpad aanwezig dat afwisselend langs één of twee zijden van de straat aanwezig is.
- **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 Zwijvegemstraat 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 rijrichtingen, 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. In augustus 2020 werd de Lotelingstraat toegevoegd aan de zone 30 in Muizen.
- **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.
- **Kreefthoeweg, 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. In augustus 2020 werden deze straten toegevoegd aan de zone 30 in Muizen.

Traag verkeer

Het plangebied 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:

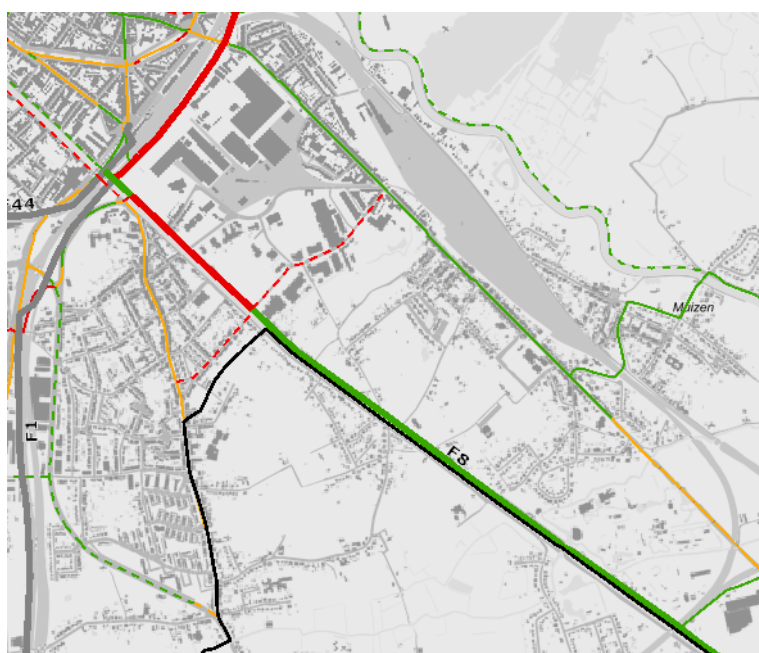
- In het noorden is er voor voetgangers en fietsers nog een doorsteek tussen Spreeuwenhoek en Ragheno ter hoogte van de Werfheide;
- Aan de Muizenvaart is een doorsteek voorzien naar de Plankendaalstraat;
- Een deel van de Muizenvaart, vanaf de Lotelingstraat in zuidelijke richting. Lokaal autoverkeer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

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

Het plangebied 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 plangebied is geen fietsinfrastructuur aanwezig.

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

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



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

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (provant.be)

Openbaar vervoer

Het plangebied 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 plangebied en heeft verbindingen naar Leuven en Sint-Niklaas.

In het plangebied, 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.



Lijnhaltes in de buurt van het plangebied (De Lijn)

Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied is bereikbaar via de Leuvensesteenweg (N26), die de ring van Mechelen (R12) verbindt met de ring van Leuven (R23). De dichtstbijzijnde autostrade is de E19. Het op- en afrittencomplex (10 Mechelen Zuid) bevindt zich op ca. 2,0km (vogelvlucht) van het plangebied en is bereikbaar via de N26 - R12 - N1. Het op- en afrittencomplex (11 Zemst) bevindt zich op ca. 3,3km (vogelvlucht) van het plangebied en is bereikbaar via de route N26 - N267 (Trianonlaan).

Daarnaast is het plangebied deels bereikbaar via de Muizenvaart. Deze loopt samen met het Kanaal Leuven-Dijle. De Muizenvaart verbindt het plangebied, via de Hanswijkvaart en Colomabrug, met de Colomawijk.

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

3.3.4 Voorzieningen

Het gebied behoort tot het regionaalstedelijk gebied Mechelen. In het regionaalstedelijk gebied zijn verschillende regionaalstedelijke voorzieningen gevestigd met een grote concentratie in het 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 gebied zelf zijn bijna geen voorzieningen aanwezig met uitzondering van de voetbalterreinen van KFC Muizen, een padelcentrum en een aantal voorzieningen langs de Leuvensesteenweg zoals een hotel, tankstations, een dagbladhandel en een dokterspraktijk.

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

3.4 Fotoreportage







11 KFC Muizen



12 Tennisvelden



13 Plankendaalstraat 66



14 Plankendaalstraat



15 Rateaulaan



16 Lidl, Leuvensesteenweg



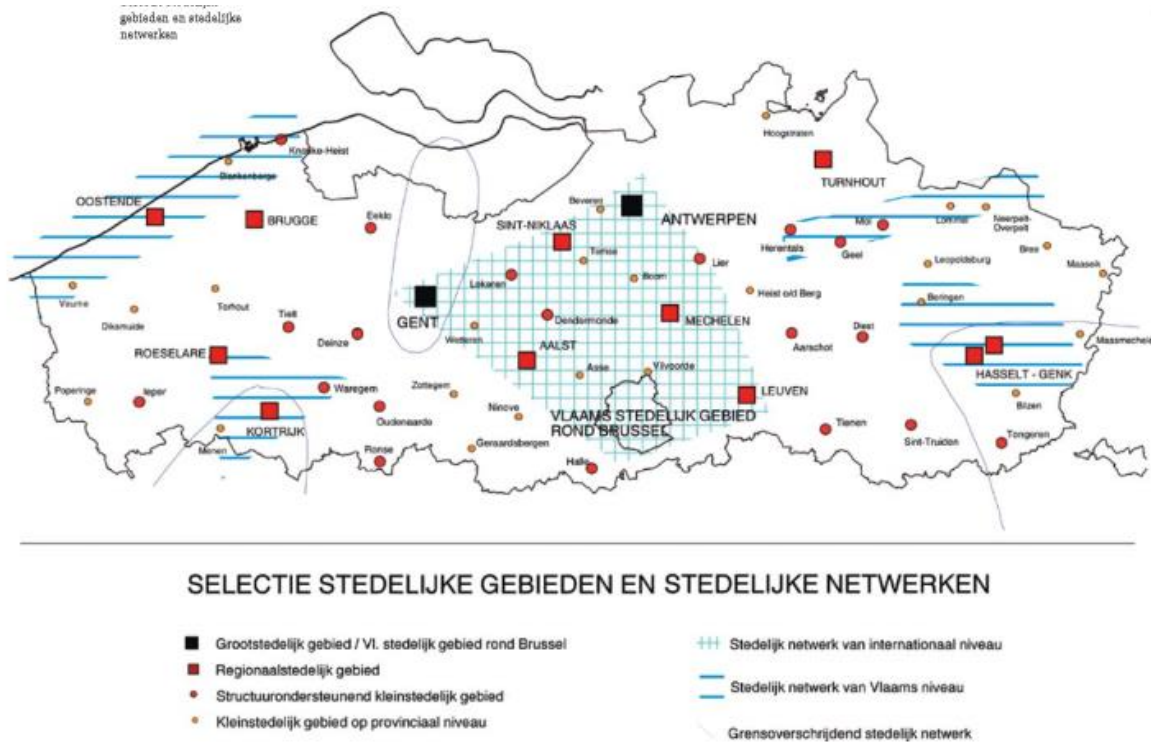
17 Leuvensesteenweg



18 Hotel Malcot

4 PLANOLOGISCHE CONTEXT

4.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen⁶



Selectie stedelijke gebieden en stedelijke netwerken (RSV 2011)

Mechelen als onderdeel van de Vlaamse Ruit

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

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

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

⁶ Vlaamse Overheid, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, BS 18 april 2011.

Mechelen als regionaal stedelijk gebied

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

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

Mechelen als stedelijk gebied

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

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

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

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

Lijninfrastructuren

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

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

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

4.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen⁷

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

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

In het BRV worden volgende strategische doelstellingen geformuleerd:

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

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

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

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

⁷ De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. Het beleidsplan ruimte Vlaanderen vervangt na definitieve goedkeuring het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

4.3 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen⁸

Mechelen behoort in het RSPA tot de hoofdruimte Antwerpse fragmenten.

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

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

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

4.4 Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen

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

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

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

4.5 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Mechelen⁹

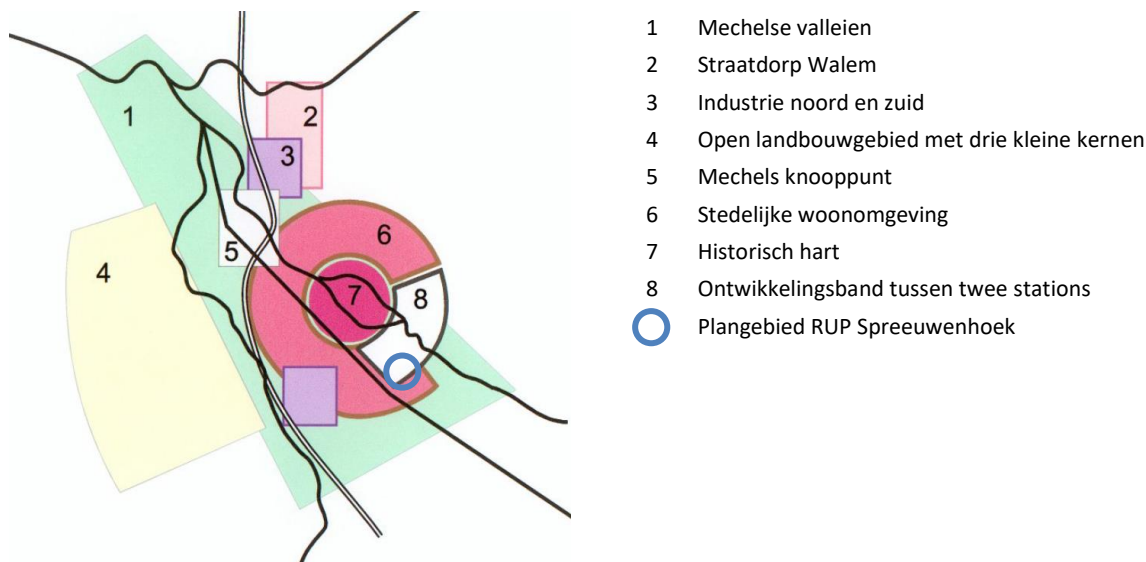
Deelruimten in het stedelijk gebied

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

Binnen deelruimte 6 'Stedelijke woonomgeving' 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.

⁸ Provincie Antwerpen, Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen, BS 17 mei 2011.

⁹ Stad Mechelen, Ruimtelijk Structuurplan Mechelen, BS 27 juli 2001.



Divers Mechelen: deelruimten (Ruimtelijk Structuurplan Mechelen)

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 Leuven-Dijle als bindmiddel tussen nieuwe en bestaande woonomgevingen.

Voor de noordelijke woonomgevingen is de vallei van de Vrouwvliet een belangrijke 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 Leuven-Dijle functioneert in de gewenste ruimtelijke structuur als stedelijke boulevard. Waterfrontontwikkeling, verdichting en samenhangende inrichting langsheen het Kanaal Leuven-Dijle 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 Leuven-Dijle.

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 infrastructuur. 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 op 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 Leuven-Dijle); 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 woonomgeving' bevat volgende elementen:

- grote diversiteit aan stedelijke woonomgevingen;
- Vrouwvliet als groen lint van open ruimten; Kanaal Leuven-Dijle 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 Leuven-Dijle 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 plangebied Spreeuwenhoek-Venne bis:

- **Natte natuurverbindingen tussen de valleien**
De valleien van de Binnendijle, Afleidingsdijle, Molenbeek, Aabeek, Hanswijkbeek en het Kanaal Leuven-Dijle zijn verbindingen tussen de valleigebieden en herstellen de continuïteit. De Hanswijkbeek vormt een verbinding tussen de Barebeek en de Dijle. De natuurlijke functie van de Hanswijkbeek moet worden versterkt vanwege de functie van het gebied tussen het te ontwikkelen Arsenaal - Park van Ragheno en de nieuwe stedelijke woonomgeving tussen Leuvensesteenweg en het Kanaal Leuven-Dijle. 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 recreatiecentrum de Nekker en het domein van Montreal moet aandacht zijn voor de natuurverbindingfunctie.
- **Waterlopen als selectieve ontwikkelingsassen**
Waar de gemengde stedelijke woonomgevingen contact maken met het Kanaal Leuven-Dijle kunnen waterfronten worden ontwikkeld. Dit kan met behulp van een dichtere en hogere bebouwing, gericht op het water. Een hoogwaardige architecturale en stedenbouwkundige invulling is bepalend voor het succes.

Gewenste nederzettingenstructuur

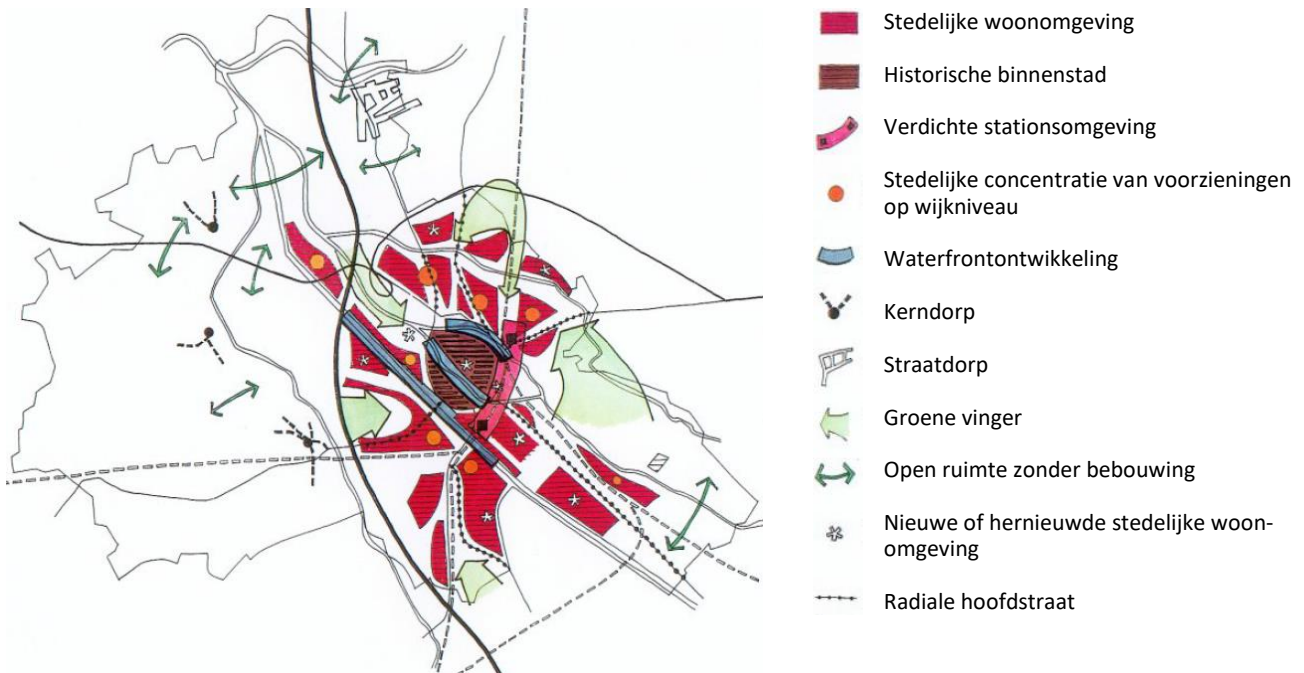
Mechelen is in het RSV geselecteerd als regionaalstedelijk gebied in de Vlaamse ruit. Deze rol heeft gevolgen voor de omvang en de aard van de ruimtelijke ontwikkelingen in Mechelen. De gemeente heeft de taakstelling om bijkomende terreinen voor woningen en bedrijven uit te bouwen, meer dan voor de lokale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

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

Gewenste ruimtelijk-economische structuur

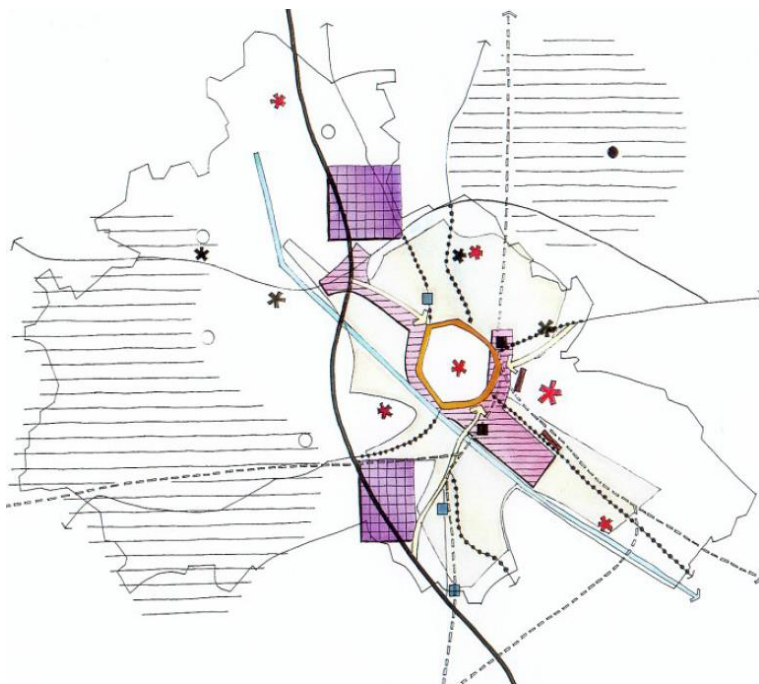
Mechelen wil ruimte bieden aan de stedelijke economie die sinds enige tijd een nieuwe dynamische evolutie laat zien. Deze dynamiek is ingeschakeld in het denken over de gewenste ruimtelijk-economische structuur.

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

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

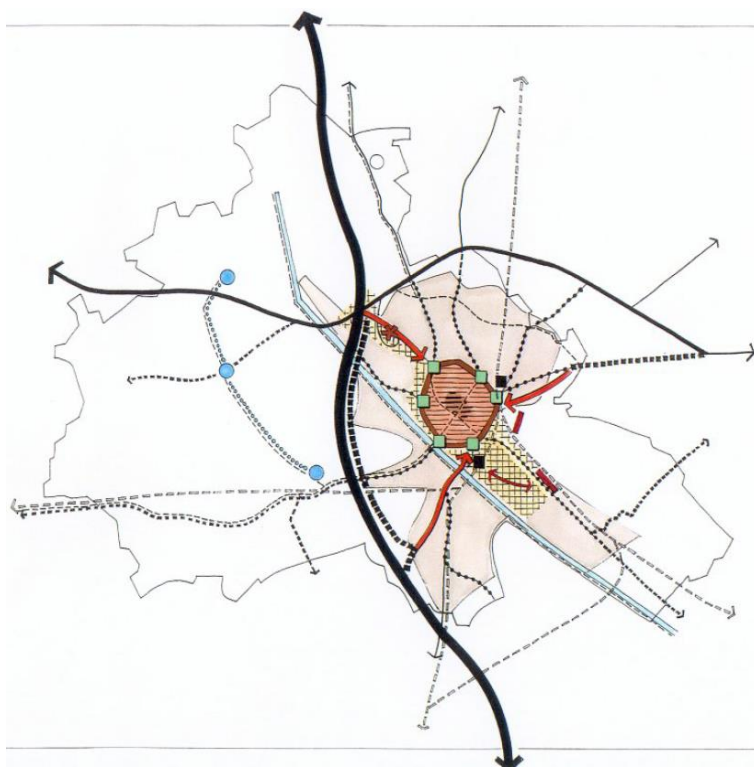


-  Grootschalige bedrijventerreinen voor gemengde activiteiten
-  Gebied voor kantoren en diensten
-  Logistieke bedrijvigheid
-  Kleinhandelsconcentratie
-  Lokaal bedrijventerrein
-  Toeristisch recreatieve knoop
-  Stationsomgeving
-  Ringboulevard
-  Structuurbepalend landbouwgebied
-  Woongebieden met verweven economische functies
-  Stedelijke invalswegen
-  Veilingzone Sint-Katelijne-Waver
-  Radiale hoofdstraten

Gewenste ruimtelijk-economische structuur

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.



-  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 Port
-  Dry Port van Vlaams niveau
-  Verdichting vervoersknopen
-  Ringboulevard
-  Stedelijk plein
-  Autoluwe binnenstad
-  Autovrij historisch centrum
-  Primaire fietsas
-  Verblijfsgebieden
-  verkeersknooppunt

Gewenste ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur

Het ruimtelijk concept voor de ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur is opgebouwd op basis van enkele principes, waarvan de volgende relevant zijn voor het plangebied 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 plangebied 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 Leuven-Dijle zijn structuurbepalend voor de landschappelijke ontwikkeling. Deze kwaliteit kan worden aangegrepen in het kader van de ontwikkeling van een groter landschappelijk geheel. Dit betekent dat de waterlopen een rol toegewezen krijgen als 'rijgkoord' dat de elementen van het landschap met elkaar verbindt zowel in het stedelijk gebied als in het buitengebied.

Mechelse matrix: confrontatie tussen deelruimten en deelstructuren

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

Deelstructuur	Natuur	Nederzetting	Mobiliteit	Landschap	Economie
Stedelijke woonomgevingen 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 woonomgeving door herinrichting inkom	concentreren van voorzieningen langs steenweg, ruimtelijke relatie met Arsenaal versterken
Stedelijke woonomgevingen Muizen	Hanswijkbeek als grens met Park van Raghenon, vallei van Dijle als aaneengesloten natuurlijk gebied, Planckendael 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 Plackendael, 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, Planckendael als bovenlokaal toeristisch-recreatieve pool

Bindende bepalingen

In het GRS zijn volgende relevante bindende bepalingen opgenomen:

- Aanduiden van natuurverbindingen van lokaal niveau: (8) De gemeente duidt de valleien van Binnen-Dijle, Afleidingsdijle, Molenbeek, Aabeek, Hanswijkbeek en het Kanaal Leuven-Dijle aan als natuurverbindingen van lokaal niveau, tussen en binnen de structuurbepalende valleigebieden en op Mechels grondgebied.
- Selecteren van stedelijke woonomgevingen: (12) Binnen het geheel van stedelijke woonomgevingen wordt gestreefd naar een gemiddelde stedelijke dichtheid (25 woningen per hectare). Het plangebied bevindt zich in de wijk Muizen/ Leuvensesteenweg in het GRS geselecteerd als stedelijke woonomgeving.
- Selecteren van stedelijke invalswegen: (19) De gemeente selecteert Leuvensesteenweg N26 als radiale hoofdas.
- Selecteren van structurerende hydrografische elementen: (24) De gemeente selecteert het Kanaal Leuven-Dijle als structurerende hydrografische elementen.
- 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 Leuven-Dijle (Spreeuwenhoek-Venne), van bestemming agrarisch gebied naar wonen.

4.6 Beleidsplan Ruimte Mechelen (in opmaak)

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

Het Beleidsplan Ruimte zal bestaan uit:

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

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

Onderzoeksrapporten en strategische visie

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

Beleidskaders en acties

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

We zetten acties en strategieën uit voor deze beleidskaders:

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

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

Operationaliserings- en actieprogramma

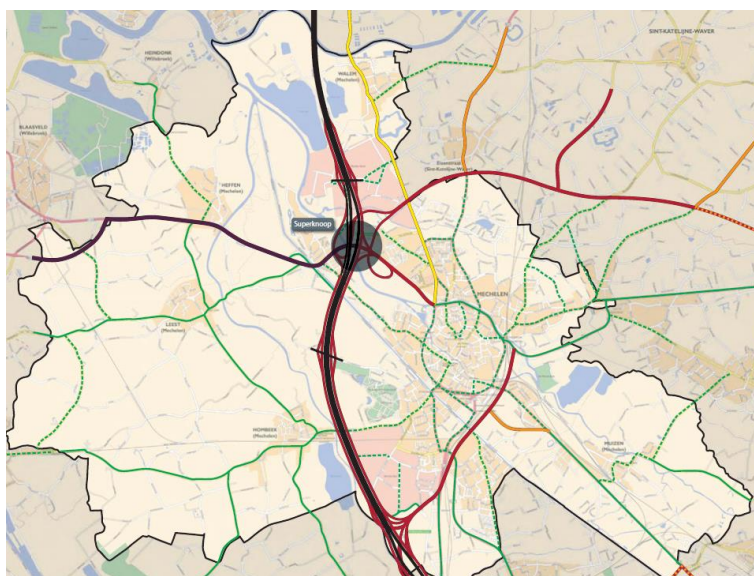
Het operationaliserings- en actieprogramma geeft aan welke acties op korte en middellange termijn gebeuren om het gewenste toekomstbeeld voor Mechelen te bereiken. Die acties vloeien voort uit zowel de strategische visie als de beleidskaders. Het actieprogramma krijgt een monitoringsysteem dat regelmatig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

4.7 Mobiliteitsplan Mechelen¹⁰

De 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 tegengegaan. De Lotelingstraat 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



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

Wegcategorisering lange termijn (Mobiliteitsplan Mechelen)

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

- Leuvensesteenweg (N26)

In het mobiliteitsplan wordt (op termijn) de Leuvensesteenweg geselecteerd als een lokale weg van het type I en tussen de Motstraat en R12 als lokale weg type II. Deze wijziging van statuut zal pas ingaan wanneer de Arsenaalverbinding is gerealiseerd (zie verder).

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.

¹⁰ Het mobiliteitsplan Mechelen is een beleidsplan dat werd ontwikkeld na de mobiliteitsconvenant tussen de stad en het Vlaams Gewest. Het wordt opgemaakt door de stad, in samenspraak met het Vlaams gewest, de provincie Antwerpen en De Lijn. Het eerste mobiliteitsplan dateert van 2002 en kreeg de afgelopen jaren een grondige update. Het nieuwe mobiliteitsplan werd goedgekeurd op de gemeenteraad van 27 januari 2015.

- **Arsenaalverbinding**

Er wordt een nieuwe verbinding gepland tussen de Leuvensesteenweg, via de Motstraat met de tangent. De tangent vormt de verdere verbinding met enerzijds de Stationsparking en anderzijds de E19. Deze zal nog niet uitgevoerd zijn op het ogenblik van de realisatie van Spreeuwenhoek en wordt bijgevolg als een ontwikkelingsscenario opgenomen.

- **Overige wegen**

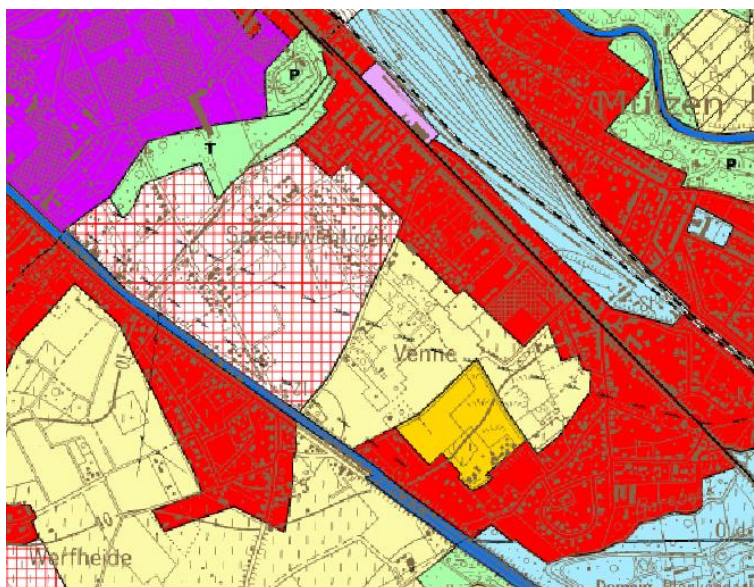
De overige wegen van het plangebied worden in het mobiliteitsplan gecategoriseerd als lokale weg type III. De hoofdfunctie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie). De verblijfsfunctie primeert op deze weg.

5 JURIDISCHE CONTEXT

5.1 Gewestplan

Volgens het gewestplan Mechelen is het plangebied bestemd als woongebied, woonuitbreidingsgebied, gebied voor milieubelastende industrieën, agrarisch gebied, parkgebied, bufferzone en recreatiegebied. Het Koninklijk Besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de gewestplannen stelt dat:

- De woongebieden (artikel 5.1.0) zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.
- De woonuitbreidingsgebieden (artikel 5.1.1) 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 (artikel 7.2.1.2) bestemd zijn voor bedrijven die om economische of sociale redenen moeten worden afgezonderd.



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

Gewestplan (Geopunt)

- De agrarische gebieden (artikel 11.4.1) 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 verblijfsgelegenheid 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 (artikel 14.4.4) 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 (artikel 14.4.5) dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.
- De recreatiegebieden (artikel 16.5.0) 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.

5.2 Bijzonder plan van aanleg

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

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

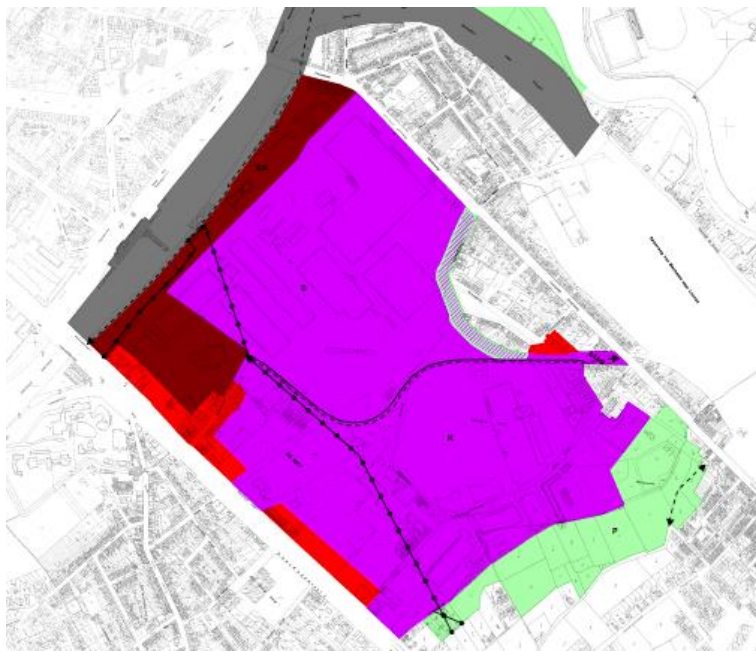


BPA 36/5 Arsenaal

5.3 Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

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

De vernietiging zorgt ervoor 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 GRUP is het gemeentelijk RUP (gRUP) Ragheno opgemaakt (zie verder).



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

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

5.4 Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

5.4.1 RUP Spreeuwenhoek-Venne

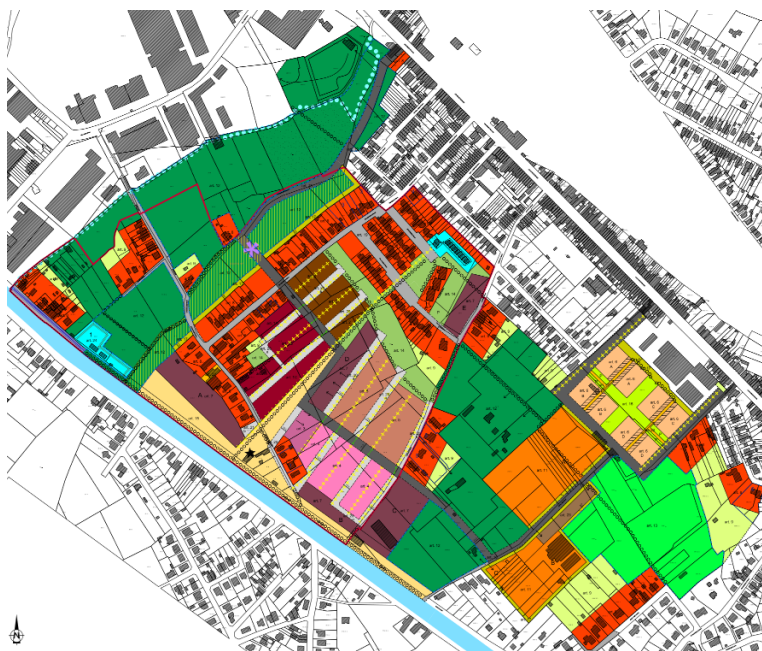
Het RUP Spreeuwenhoek-Venne dat binnen het plangebied gelegen is, werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 25 oktober 2011. De krachtlijnen bij het ontwerp zijn:

- 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 vormt een parkwijk met een eigen landschappelijk karakter.
- Een dreef vormt de centrale verbindingssas voor fietsers en wandelaars tussen het Kanaal Leuven-Dijle 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.

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-m.e.r.-screening opgemaakt waarin werd geoordeeld dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn op basis van het planinitiatief. De dienst MER verleende op 29 november 2010 de plan-m.e.r.-onthefing. Het RUP werd goedgekeurd door de deputatie van de provincie Antwerpen op 5 januari 2012 en gepubliceerd in het Belgisch staatsblad op 26 april 2012.

Tegen het RUP Spreeuwenhoek-Venne werd beroep ingesteld bij de Raad van State (RvSt). Deze oordeelde tot een gedeeltelijke vernietiging van het RUP op 28 maart 2014. De kadastrale percelen 142d2, 142m2 en 142t2 werden uit het RUP geschrapt. De percelen in kwestie zouden niet behoren tot het 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 Vergunningsbetwistingen (RvVb).



gRUP Spreeuwenhoek-Venne

Op 3 maart 2020 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 weigerde de vergunning (RvVb-A-1920-0635).

Op 5 december 2017 vernietigde de RvVb de beslissing van de deputatie tot het verlenen van een verkavelingsvergunning en legde de RvVb aan 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.”

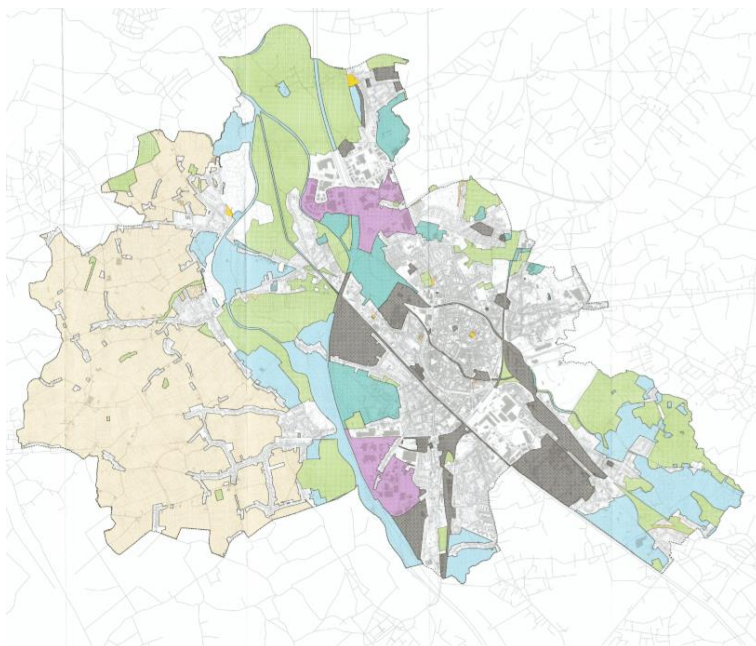
Op 18 april 2019 besliste de deputatie om de verkavelingsaanvraag te weigeren.

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

5.4.2 RUP Zonevreemde woningen

Het RUP Zonevreemde woningen werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 24 juni 2008. Het RUP creëert zekerheid voor woningen die niet binnen de correcte gebiedsbestemming vallen, zijnde woongebieden.

Het plangebied van het RUP Spreeuwenhoek-Venne bis maakt deel uit van het perimeterplan van het RUP Zonevremde woningen, meer specifiek valt het plangebied binnen de afbakening van het kerngebied (artikel 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.



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

gRUP Zonevremde woningen

5.4.3 RUP Zonevremde bedrijven - Deelplan 1 Avondrust

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 plangebied. Het gaat specifiek om het bedrijf Avondrust, gelegen aan de Rateaulaan 24A. Het RUP Zonevremde bedrijven werd goedgekeurd na het RUP Spreeuwenhoek-Venne. Bijgevolg zal de contour van dit deelplan 1 uit het RUP Spreeuwenhoek-Venne bis gehouden worden.



- Woongebied - Avondrust
- Tuinzone

gRUP Zonevremde bedrijven - Deelplan 1 Avondrust

5.4.4 RUP Ragheno

Het RUP Ragheno sluit aan op de noordwestelijke grens van het plangebied.

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

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

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

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

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

De gemeenteraad stelde op 27 maart 2023 het RUP en het plan-MER definitief vast. Het plan trad in werking, na publicatie in het Belgisch Staatsblad, op 5 juni 2023. Voor meer info over dit RUP verwijzen wij graag naar: <https://www.mechelen.be/stadsvernieuwing/ragheno/rup>.

5.5 Gebieden met recht van voorkoop

Een deel van de percelen in het plangebied 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.

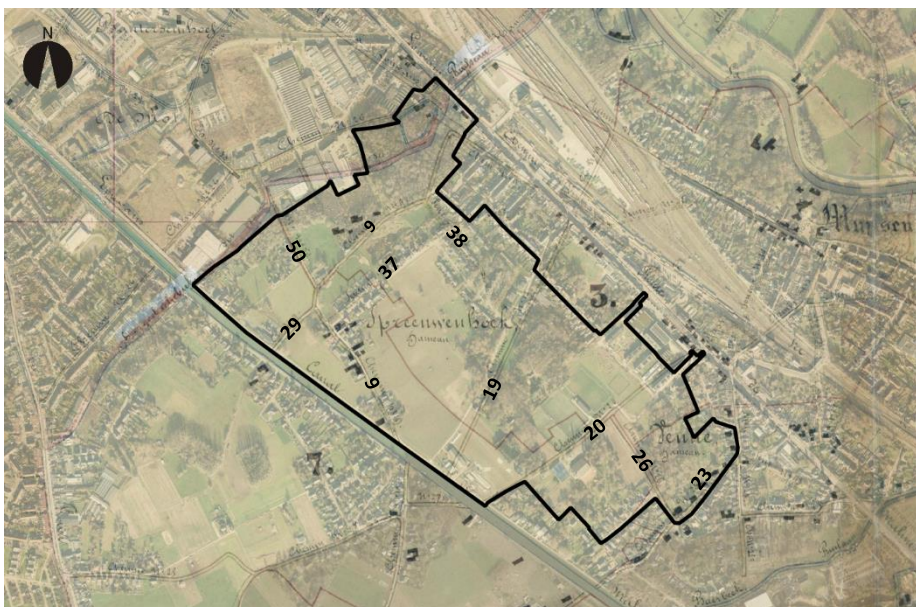


Recht van voorkoop (Geopunt)

5.6 Atlas der Buurtwegen

Het plangebied en haar onmiddellijke omgeving bevatten verschillende buurtwegen. Bijna al deze buurtwegen 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, meer bepaald hoofdstuk 3, afdeling 2 en afdeling 3 uit het decreet gemeentewegen van 1 september 2019.



Atlas der buurtwegen (Geopunt)

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

Naam	Type weg	Straatnaam	Opmerking
Chemin nr. 9	Verharde openbare weg	Struikheidestraat	Gedeeltelijk verplaatst en gedeeltelijk versmald
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. 26	Deels verharde openbare weg en deels trage weg	Kreefthoeweweg	-
Chemin nr. 29	Verharde openbare weg	Katwilgenberg	-
Sentier nr. 37	Verharde openbare wegen	Davidstorenstraat, Toekomststraat, Gustaaf Ghijsselsstraat en Sint-Albertusstraat	Gedeeltelijk afgeschaft en nieuwe weg aangelegd
Sentier nr. 38	Verharde openbare weg	Bernardinnenstraat en Zwijvegemstraat	-
Sentier nr. 50	Verharde openbare weg	Werfheide	-
Route de Malines à Louvain	Verharde openbare weg	Leuvensesteenweg	-
Canal de Malines à Louvain	Verharde openbare weg en Kanaal Leuven-Dijle	Kanaal Leuven-Dijle	-

5.7 Beschermd en vastgesteld onroerend erfgoed

In het plangebied bevindt zich geen beschermd erfgoed.

Wel zijn er in (de nabijheid van) het plangebied een aantal elementen opgenomen in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed. Het gaat om volgende elementen:

- 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 92).



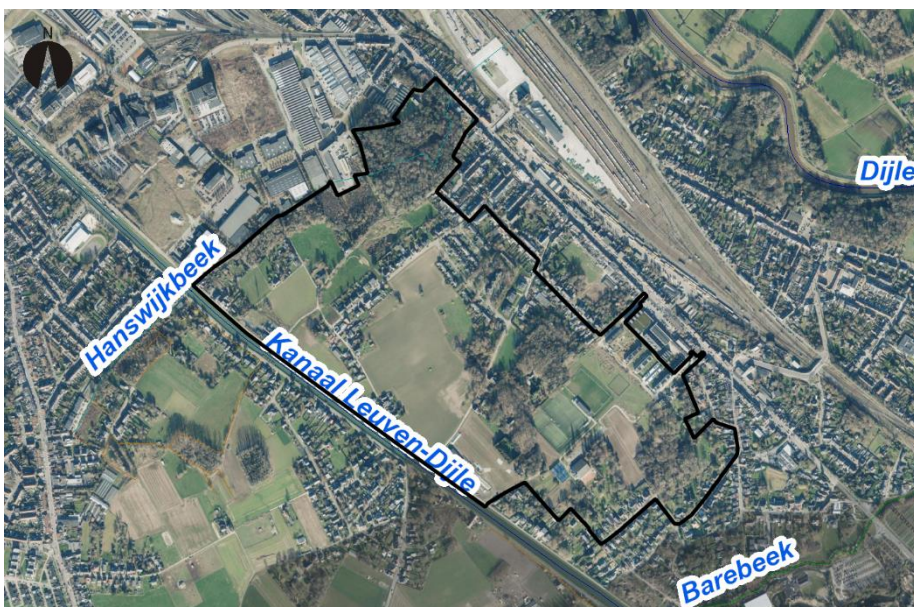
Vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed

Beschermde en vastgesteld onroerend erfgoed (Geopunt)

5.8 Water

5.8.1 Waterlopen

Het plangebied behoort tot het Dijlebekken, deelbekken Barebeek-Benedendijle, behorend tot het stroomgebied van de Schelde. Langs het plangebied loopt een bevaarbare waterloop, het Kanaal Leuven-Dijle. Verderop loopt de Hanswijkbeek, een geklasseerde waterloop van tweede categorie en de Barebeek, een geklasseerde waterloop van eerste categorie.



Categorie

- Bevaarbaar
- Geklasseerd, eerste categorie
- Geklasseerd, tweede categorie
- Geklasseerd, derde categorie
- Niet geklasseerd
- Publieke gracht

Waterlopen (Geopunt)

5.8.2 Watertoets

De pluviale overstromingskaart laat zien dat op meerdere locaties in het plangebied er lokaal een kleine tot middelgrote kans is op overstromingen als gevolg van intense neerslag. Het gaat hier voornamelijk om de volgende locaties: ten oosten van de Katwilgenberg en de Davidstorenstraat, in het binnengebied van de woningen aan de Watertorenstraat en Leuvensesteenweg, ten zuidwesten van het Klein Muizenveld, ten zuiden van de Zwijvegemstraat, ten oosten van de Leemputstraat en ter hoogte van de Plankendaalstraat. Ook in het valleigebied van de Hanswijkbeek (o.a. in het Bos van Betzenbroeck) zijn dergelijke overstromingsgevoelige gebieden gelegen.



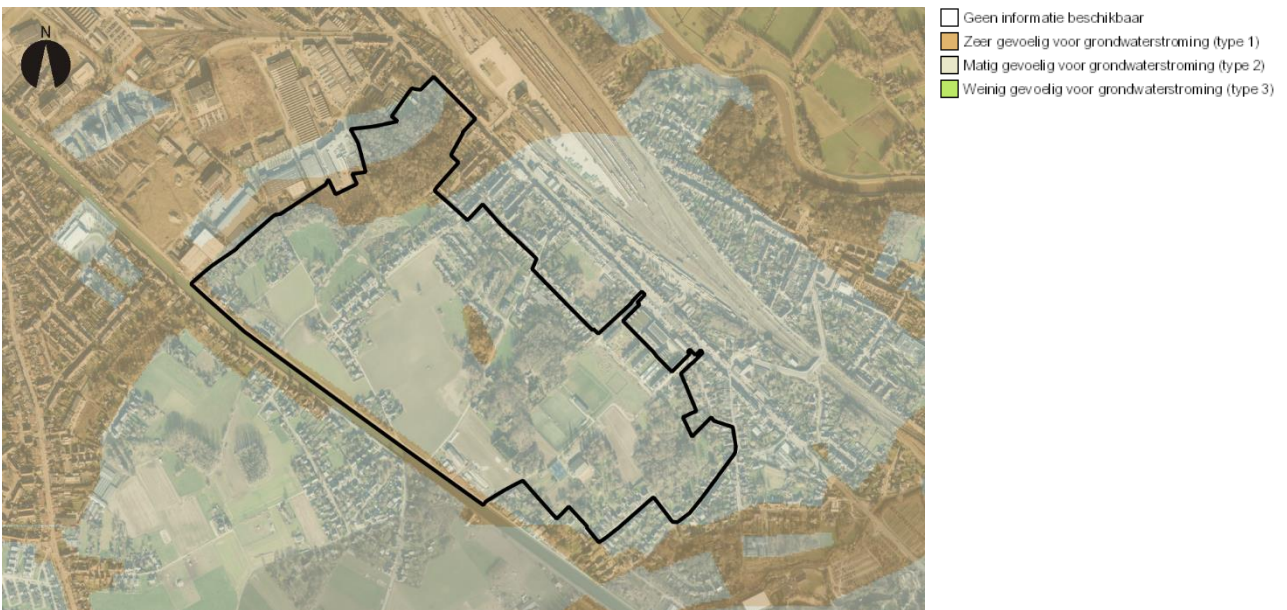
Overstromingsgevoelige gebieden pluviaal (Geopunt)

De fluviale overstromingskaart toont geen overstromingsgevoelige gebieden binnen het plangebied, maar bevestigt dat onder het huidige klimaat er een middelgrote kans op overstroming is vanuit de Barebeek.



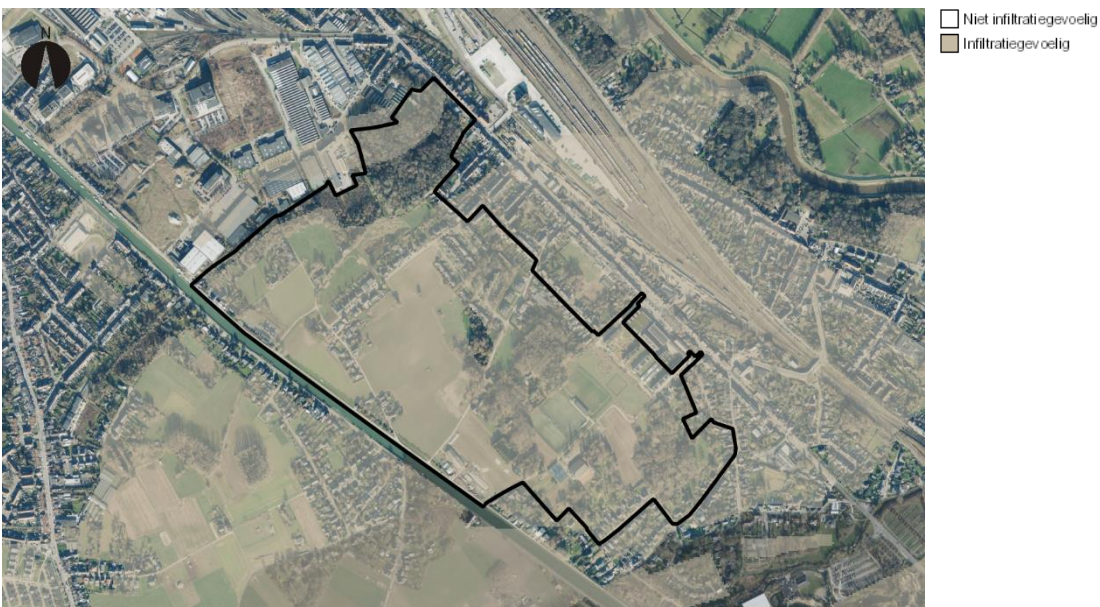
Overstromingsgevoelige gebieden fluviaal (Geopunt)

Het plangebied is grotendeels aangeduid als matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2). Langs de noordelijke, zuidelijke en westelijke grens en centraal in het plangebied zijn zones terug te vinden die zeer gevoelig zijn voor grondwaterstroming (type 1). Deze zones komen grotendeels overeen met de overstromingsgevoelige gebieden.



Grondwaterstromingsgevoelige gebieden (Geopunt)

Het plangebied is grotendeels aangeduid als infiltratiegevoelig. Langs de noordelijke, zuidelijke en westelijke grens en centraal in het plangebied 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 bijgevolg grotendeels overeen met de overstromingsgevoelige gebieden.



Infiltratiegevoelige bodems (Geopunt)

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



Erosiegevoelige gebieden (Geopunt)

5.8.3 Beschermingszones rond grondwaterwinningen

Ter hoogte van het plangebied bevindt zich geen beschermingszone van een grondwaterwinning.

5.8.4 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.

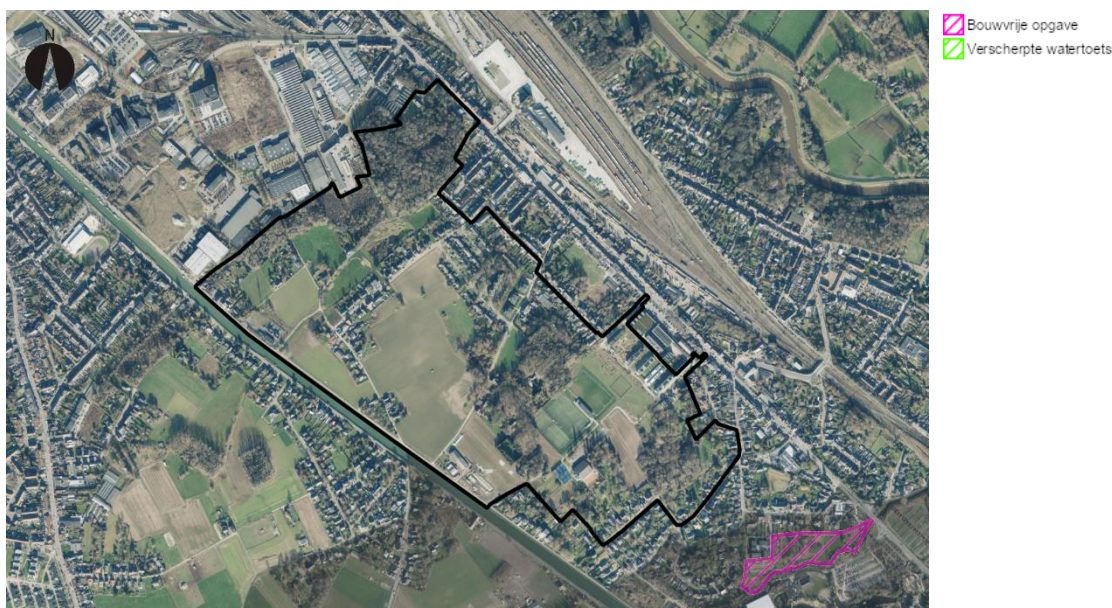
In het volledige plangebied wordt het grondwater aangeduid als zeer kwetsbaar. De watervoerende laag bestaat uit zand met een zandige deklaag ($\leq 5\text{m}$ dik) en een onverzadigde zone van minder dan 10m dik.

5.8.5 Signaalgebieden

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.

Ten zuidoosten van het plangebied bevindt zich het signaalgebied Barebeek. Op 31 maart 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.¹¹



Signaalgebieden (Geopunt)

5.8.6 Stroomgebiedbeheerplannen voor Schelde

Op 18 december 2015 stelde de Vlaamse Regering de stroomgebiedbeheerplannen voor Schelde en Maas voor de periode 2016-2021 vast. De plannen bepalen wat Vlaanderen zal doen om de toestand van het oppervlaktewater en het grondwater te verbeteren en op welke manier we ons beter zullen beschermen tegen overstromingen. De plannen zijn het resultaat van intensief voorbereidingswerk en overleg binnen de CIW en de bekkenstructuren. Tussen 9 juli 2014 en 8 januari 2015 werden ze voorgelegd aan publiek en adviesraden via een openbaar onderzoek. Het besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de plannen werd op 2 maart 2016 in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd.

Het bekkenspecifieke deel voor het Dijle-Zennebekken maakt deel uit van het stroomgebiedbeheerplan Schelde voor de periode 2016-2021. Het stroomgebiedbeheerplan bepaalt de hoofdlijnen van het integraal waterbeleid voor het desbetreffende stroomgebiedsdistrict en bevat maatregelen en acties om de waterkwaliteit te beschermen en te herstellen, om het duurzame gebruik van water op langere termijn te garanderen en om de negatieve impact van overstromingen op mens, milieu, cultureel erfgoed en economie te beperken. Het bekkenspecifieke deel focust op het waterbeleid in het Dijle-Zennebekken en bevat acties voor de oppervlaktewaterlichamen in het bekken. Voor concrete acties gepland met betrekking tot bekkenbeheer, wordt verwezen naar het Bekkenspecifiek deel Dijle Zennebekken (2016-2021). Volgende actie heeft betrekking op het plangebied:

- 6J_009: aanpassen sifon in functie van de afvoercapaciteit op waterlichaam Hanswijkbeek;
- 6H_037: realisatie van beschermingsdijken langs de Barebeek met maximaal behoud van bergingscapaciteit valleigebied;
- 9J_013: organiseren & coördineren van gebiedsgericht overleg in het kader van het integraal project Barebeek.

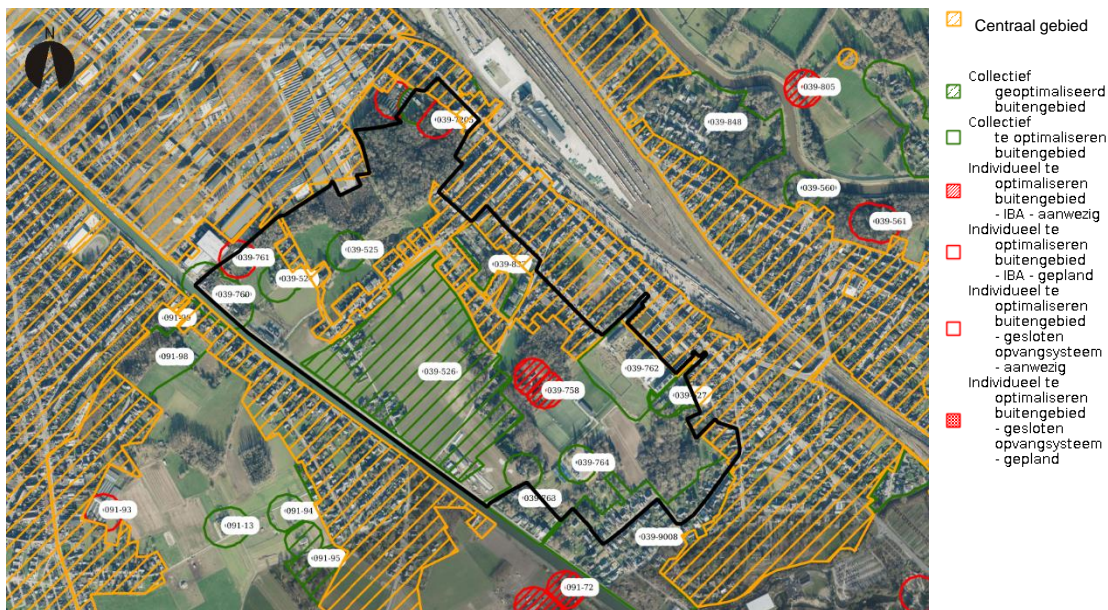
¹¹ <https://www.integraalwaterbeleid.be/nl/beleidsinstrumenten/signaalgebieden/fiches/SG-R3-DIJ-03.pdf>

5.8.7 Rioleringsinfrastructuur

In het zoneringsplan¹², goedgekeurd bij ministerieel besluit van 7 augustus 2008, kan nagegaan worden welke deelgebieden van het plangebied gelegen zijn in een zone die of aansluitbaar is op de gemeentelijke afvalwaterriolering, of waar de nodige voorzieningen collectief zullen worden aangelegd, of waar het afvalwater individueel behandeld moet worden.

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

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



Zoneringsplan (Geopunt)

5.9 Biodiversiteit

5.9.1 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.

Het plangebied ligt op ruime afstand van speciale beschermingszones.

Naam	Code	Type	Afstand
Bossen van het zuidoosten van de Zandleemstreek	BE2300044	Habitatrichtlijngebied	ca. 2,5km

¹² <http://geoloket.vmm.be/zonering/map.phtml>

5.9.2 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 natuurverweingsgebieden en natuurverbingsgebieden van het Integraal Verweings- en Ondersteunend Netwerk (IVON). Het VEN vormt met haar grote aaneengesloten gebieden de ruggraat van de toekomstige natuurlijke structuur (netwerken) in Vlaanderen. Het bestaat uit de Grote Eenheden Natuur (GEN) en Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (GENO).

Naam	Code	Type	Afstand
De Dijlevallei tussen Boortmeerbeek en Mechelen	332	Grote eenheid natuur	ca. 580m
De Samenvloeiing Rupel-Dijle-Nete	338	Grote eenheid natuur	ca. 4,5km



Gebieden van het VEN en IVON (Geopunt)

5.9.3 Natuurbeheerplannen

De natuurbeheerplannen omvatten alle beheerplannen voor bossen en natuurgebieden in Vlaanderen. Het gaat onder meer om beperkte en uitgebreide bosbeheerplannen, beheerplannen van erkende natuurreservaten, beheerplannen voor harmonisch park- en groenbeheer en beheerplannen voor militaire domeinen. Geleidelijk aan worden al deze beheerplannen omgezet naar natuurbeheerplannen zodat vanaf 2024 nog enkel natuurbeheerplannen type 1, 2, 3 of 4 over blijven.

Een terrein van type 4 is een terrein van type 3 met een goedgekeurd natuurbeheerplan dat tevens erkend is als natuurreservaat. Deze erkenning vestigt een erfdienstbaarheid tot algemeen nut op het terrein, meer bepaald een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van duurzaam gebruik en langdurig beheer van het terrein als natuurreservaat.

De dichtstbij gelegen gebieden van type 4 (erkende natuurreservaten) liggen binnen een straal van 1km.

Naam	Nummer	Type	Afstand
Mechelse Broek	NBP-AN-20-0003	4	ca. 600m
Beneden Dijlevallei	NBP/AN/20/0214	4	ca. 900m



- Erfgoedbeheerplan
- Natuurbeheerplan Type 1
- Natuurbeheerplan Type 2
- Natuurbeheerplan Type 3
- Natuurbeheerplan Type 4
- Andere beheerplannen
- Harmonisch Park- en Groenbeheerplan
- Beperkt Bosbeheerplan
- Uitgebreid Bosbeheerplan
- Beheerplan Militair domein
- Vlaams Natuurreservaat
- Erkend Natuurreservaat
- Aangewezen Bosreservaat
- Erkend Bosreservaat

Natuurbeheerplannen (Geopunt)

6 GEWENSTE TOESTAND

6.1 Visie van de startnota

6.1.1 Basisprincipes

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 en versterken van groenstructuren** door middel van stapstenen en corridors. De corridors zijn de verbindingzones tussen de stapstenen en/of grotere groenstructuren. Stapstenen zijn kleinere oppervlaktes geschikt voor de habitat van een bepaalde soort, die deze toelaten om zich doorheen het landschap van het ene gebied 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 om meer open ruimte te vrijwaren**. Een deel van de bebouwing vindt aansluiting bij de bestaande kern Sint-Albertus en de nieuwe ontwikkeling ter hoogte van Klein Muizenveld. Een ander deel wordt ingepast in relatie met het water, de open ruimte en de aankondiging van het stedelijk Mechelen. Het bouwen van een 'Waterfront' als mogelijk alternatief blijft behouden, maar ook andere vormen van bebouwing worden onderzocht. Compacter bouwen laat immers toe dat de aankondiging van het stedelijk Mechelen op verschillende manieren vormgegeven kan worden.

Een derde principe speelt in op de **ontsluiting van het gebied**. Het wegennet is geen zuivere boomstructuur waarbij een hiërarchisch hogere categorie meer verkeer en een hogere snelheid betekent. De realiteit is complexer. Daarom maken we een bijkomend onderscheid 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'. Het plangebied kan gezien worden als één, twee of meerdere verblijfsgebieden.

Doorgaand verkeer dient vermeden te worden en het plaatselijk verkeer moet gespreid worden over het bestaande wegennet. Er wordt gekeken naar een twee(of meer)-kamer oplossing met twee (of meer) afzonderlijke toegangen. Daarnaast dient het gebied doorwaadbaar gemaakt te worden voor trage weggebruikers en dit zowel in oost-westelijke als noord-zuidelijke richting.

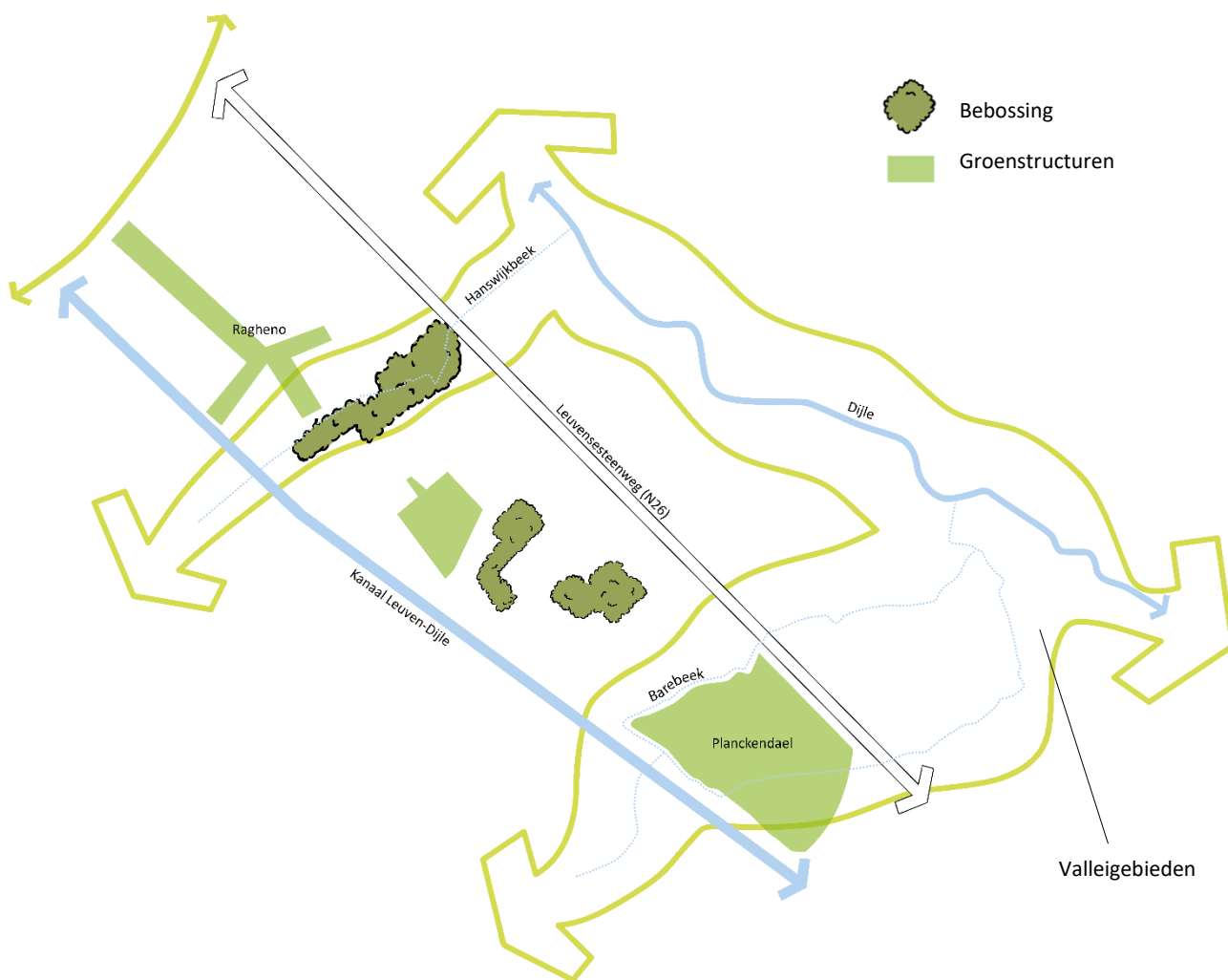
6.1.2 Ruimtelijke concepten

#1. Open ruimte: verbinden/versterken van de dragende structuren en de groenstructuren

Het plangebied vormt een kamer tussen de valleigebieden van de Hanswijkbeek en de Barebeek, die op hun beurt verbonden zijn met het valleigebied van de Dijle. Zowel het valleigebied van de Hanswijkbeek als van de Barebeek worden gekenmerkt door een duidelijke groenstructuur, enerzijds door het bos rond het voormalig Hof van Betzenbroeck, anderzijds door de groene omgeving van Planckendael.

Het plangebied wordt gekenmerkt door verschillende groene structuren. Deze worden versterkt en uitgebreid waardoor ze als stapstenen een verbinding vormen vanaf Planckendael tot aan het stationsproject met haar groene hellingen (op de kaart zijn enkel de grote groenstructuren/ bosstructuren weergegeven). De ligging en de vorm van de stapstenen zal bepaald worden in relatie met het bebouwingsconcept en het ontsluitingsconcept.

De verschillende groene ruimtes kunnen mogelijks opgeladen worden met speelinfrastructuren/ speelplekken die voor iedereen toegankelijk zijn en makkelijk te bereiken zijn voor zwakke weggebruikers. In het vervolgproces zal bepaald worden welke groene structuren hier het meest voor geschikt zijn.



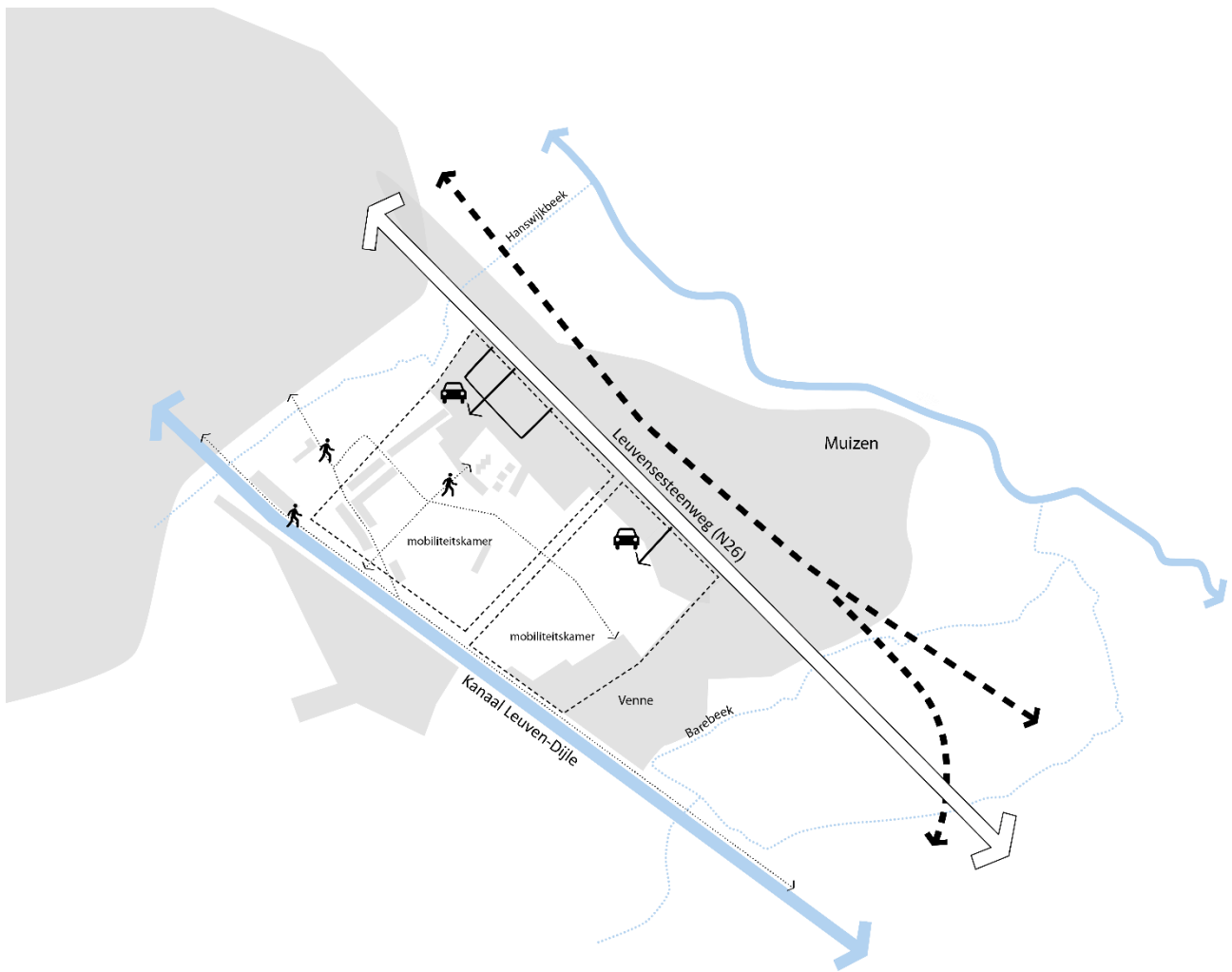
Stapstenen van Planckendael tot aan de binnenstad (hypothese)

#2 Ontsluiting: afgesloten mobiliteitskamers en een doorlopend netwerk van trage verbindingen

Doorgaand verkeer dient in het plangebied vermeden te worden. Daarnaast dient het plaatselijk verkeer gespreid te worden over de bestaande weginfrastructuur. Er wordt voor de ontsluiting van gemotoriseerd verkeer voorzien in een twee(of meer) -kamer oplossing, via de Leuvensesteenweg. 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 verschillende 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 onderzocht worden.

Doorheen het plangebied lopen twee belangrijke oost-westelijke 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 oost-westelijke trage wegverbinding verbindt de toekomstige stadswijk Ragheno, en zo ook de binnenstad via Werfheide, met Venne. Deze verbinding loopt zoveel mogelijk door groenzones en is grotendeels gescheiden van gemotoriseerd verkeer.



Ontsluitingsconcept (hypothese)

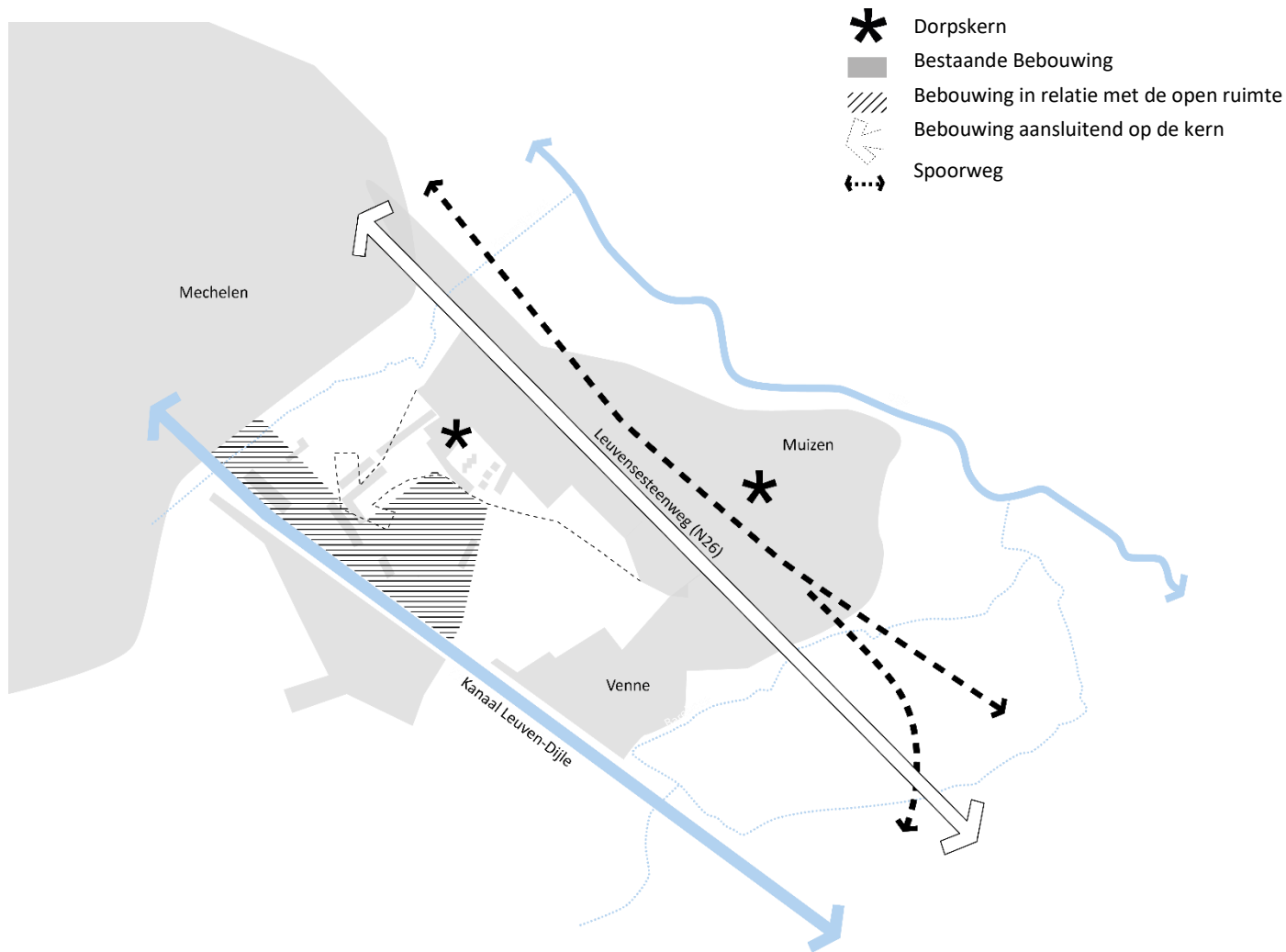
Daarnaast wordt bekeken om een noord-zuidelijke trage wegverbinding te realiseren tussen het Kanaal Leuven-Dijle en de Zwijvegemastraat, ter hoogte van de sociale woningen. Groene speelruimtes zullen zich voornamelijk concentreren langs de trage wegverbindingen.

#3 Bebouwing: versterken van Muizen en aankondiging van stedelijkheid

In het plangebied bevindt zich de kern Sint-Albertus (deel van Muizen). In het noordwesten, aan de rand van het plangebied bevindt zich het stedelijk Mechelen. De Hanswijkbeek en de bosstructuur zorgen 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) via een beperkt aantal mogelijkheden verbonden voor de bewoners in het plangebied. Een tweede kern van Muizen kan gezien worden rond de ontwijde Sint-Albertuskerk. Om extra voorzieningen aan te trekken en deze kern verder te versterken kan in de zone rond de Sint-Albertuskerk een uitbreiding voorzien worden van het weefsel. De uitbreiding dient aan te sluiten op de reeds bestaande bebouwing en speelt in op de natuurlijke groei van Muizen die plaats vond in het afgelopen decennium. Ook tussen het voetbalveld en Klein Muizenveld wordt een uitbreiding voorzien die aansluit op de bestaande 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.



Uitbreiding van de kern Sint-Albertus en aankondiging van stedelijk Mechelen (hypothese)

De aankondiging van het stedelijk Mechelen kan op drie manieren gebeuren. De concepttekening duidt de indicatieve zoekzone aan waarbinnen dit onderzoek zal gebeuren.

Een eerste mogelijkheid bestaat erin om zoals opgenomen in de startnota, een deel van de nieuwe bebouwing te concentreren langs het Kanaal Leuven-Dijle. In deze aanpak wordt een Waterfront-ontwikkeling voorzien waarmee het stedelijk Mechelen wordt aangekondigd. In deze kan aan de rand van het plangebied, aan het Kanaal Leuven-Dijle, een meer stedelijke bebouwingstypologie voorzien worden die enerzijds de schaal van Muizen respecteert maar anderzijds ook aansluiting zoekt bij de stedelijkheid van de bouwblokkentypologie zoals voorzien wordt in het gebied Ragheno.

Een tweede mogelijkheid bestaat erin om de bebouwing te laten aansluiten op de kernversterking die reeds voorzien wordt rond de Sint-Albertuskerk. In dat geval wordt het open binnengebied ontwikkeld en wordt de ruimte aan het Kanaal Leuven-Dijle zo veel mogelijk gevrijwaard van nieuwe bebouwing.

Een derde mogelijkheid bestaat erin om kleinere 'pockets' van bebouwing in te passen in de omgeving. De bebouwing wordt deels voorzien aan het Kanaal Leuven-Dijle en deels in het binnengebied.

Het mogelijk aantal nieuwe woontiteiten zal in het vervolgtraject verder onderzocht worden. Het maximaal aantal nieuwe woontiteiten mag zeker niet groter zijn dan wat in het huidige RUP Spreeuwenhoek-Venne is voorzien.

6.1.3 Reacties en adviezen

Over de volgende thema's werden er reacties en adviezen verzameld tijdens de publieke raadpleging van de startnota (29 mei 2020 tot en met 27 juli 2020).

-
- | | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| • Locatie detailhandel | • Tekstuele opmerkingen |
| • Fietsostrade | • Woonprogramma en typologie |
| • Toevoegen extra informatie | • Hoogspanningssite |
| • Ecosysteembenadering | • Geen betrekking op RUP |
| • Ontsluiting/mobiliteit | • Overslaghal IVAREM |
| • Recreatieve infrastructuur | • Luchtkwaliteit |
| • Klimaat en duurzaamheid | • Bos van Betzenbroeck |
| • Openhouden Kanaal Leuven-Dijle | • Bestemmingen/herbestemmingen |
| • Stadslandbouw | • Groenstructuur |
| • Procedure | • Stopzetten woonzorgcentrum |
| • Water | • Beleid |
| • Trage wegen | • Biodiversiteit |
-

Een aantal reacties en suggesties hebben niet geleid tot een nieuw (plan)alternatief, maar krijgen een plaats binnen de bestaande 3 ruimtelijke concepten. Het betroffen waardevolle en nuttige opmerkingen die een verdere **uitdieping en aanscherping van de bestaande concepten** (zie titel 6.2) mee mogelijk maken. Het betrof volgende elementen:

- Inzetten op recreatieve infrastructuur;
- Inzetten op trage wegverbindingen;
- Bos integraal bewaren en waar mogelijk uitbreiden;
- Bouwtypologie;
- Groene structuren verbinden en versterken;
- Kleinschalige landbouw.

Eén specifieke vraag werd meermaals geformuleerd, met name de vraag om de open ruimte aan het Kanaal Leuven-Dijle te behouden. Deze vraag gaf aanleiding voor het verder ontwikkelen van een nieuw **alternatievenonderzoek** (zie titel 6.3), waarbij de open ruimte aan het Kanaal Leuven-Dijle behouden wordt.

6.2 Uitdieping en aanscherping van de bestaande concepten

De concepten opgenomen in de start- en de scopingnota werden bewust breed gehouden. We gaven hiermee een richting aan, maar de bedoeling was om ook een aantal vrijheden te behouden om zo beter wendbaar te zijn tijdens het verdere verloop van het proces. In het voorontwerp RUP hebben we – mede vanuit een specifieke lezing van de ruimtelijke context – de concepten uitgediept en aangescherpt. Dit heeft geleid tot de onderstaande krijtlijnen.

Krijtlijnen voor de open ruimte

- We erkennen de valleien als waardevolle ecologische structuren in en rond het plangebied.
- We bewaren en versterken de bestaande boscomplexen.
- We zetten in op de ontwikkeling van een langgerekt, stedelijk landschapspark.
- We ontwikkelen een netwerk van trage wegen.
- We bewaren en versterken de bestaande diepe, landschappelijke zichten.
- We zetten in op een vertraagde waterafvoer, geënt op het natuurlijk systeem.

Krijtlijnen voor de ontsluiting

- We ontwikkelen een gespreide verkeersafwikkeling van en naar de Leuvensesteenweg aan de hand van meerdere 'kamers'.
- We zetten in op de identiteit en de kwaliteit van de verschillende dwarsverbindingen tussen de Leuvensesteenweg en het Kanaal Leuven-Dijle.
- We vrijwaren een zone die ontwikkeld wordt als een brede wandelboulevard langs het Kanaal Leuven-Dijle.
- We versterken de Leuvensesteenweg als groene boulevard.
- We zetten in op deelmobiliteit en trage wegen tussen de twee stationsomgevingen.

Krijtlijnen voor de bebouwing

- We versterken de kern van Sint-Albertus en betrekken deze op de omgeving.
- We voorzien bebouwing in compacte clusters die aansluiten op het bestaande bebouwde weefsel;
- We gaan op een doordachte wijze om met de bestaande rurale morfologie.
- We introduceren diverse woonvormen als aanvulling op de grondgebonden woningen
- We maken sterke randen richting het landschap.

6.3 Alternatievenonderzoek

6.3.1 Definiëren van het woonprogramma

Globaal programma

Het gebied is vanwege zijn strategische ligging uitermate geschikt voor een woonprogramma. Dit bleek ook in het beoogde woonprogramma uit het voormalige RUP Spreeuwenhoek-Venne, dat uit meer dan 350 woningen bestond.

Binnen het huidige kader is het echter opportuun om meer van de bestaande open ruimte te vrijwaren binnen het plangebied. Een woonprogramma van maximaal 245 woonentiteiten wordt daarom als opportuun beschouwd. Waar en hoe deze woningen kunnen komen, wordt verder onderzocht binnen het alternatievenonderzoek.

Woningtypologie

Het woonprogramma is een combinatie van verschillende woningtypes. Deze verschillen van elkaar qua vorm, oppervlakte, buitenruimte en meer. De verschillen zijn dus niet alleen ruimtelijk, maar ook sociologisch omdat ze bepalen welke types huishoudens er worden aangetrokken op de site.

Concreet kunnen we binnen de woningtypologie vier basistypes onderscheiden:

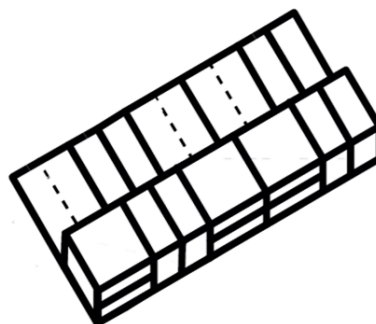
- de grondgebonden woningen;
- de stapelwoningen.
- de alzijdige meergezinswoningen;
- de geschakelde meergezinswoningen.

De keuze voor deze types sluit aan bij dat wat al bestaat in de omgeving en sluit op die manier aan op de dorps context van Spreeuwenhoek. Om een dorps geleding te bekomen kiezen we voor minimaal 50% grondgebonden en stapelwoningen. Appartementen worden ondergebracht in kleinschalige volumes van 3 tot 4 bouwlagen.

De vooropgestelde types worden vertaald in een aantal ruimtelijke bouwstenen met elk hun eigen vormelijke eigenschappen.

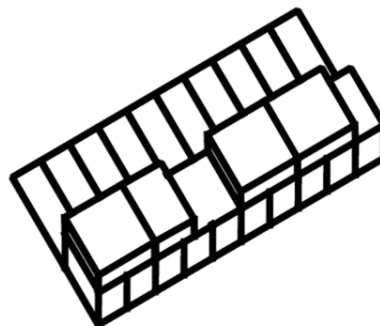
Grondgebonden woningen

- Vloeroppervlakte: varieert tussen 140 en 170m²
- Footprint: 6m x 12m of 15m
- Twee bouwlagen en een dak / teruggetrokken bouwlaag
- Perceelsdiepte: maximaal 32m
- Tuinzone maximaal 20% verhard
- Mogelijkheid tot stapelen van woningen met grondgebonden relatie



Stapelwoningen

- Appartementen bovenop grondgebonden woningen
- Principes van grondgebonden woningen



Alzijdige meergezinswoningen

- Vloeroppervlakte appartementen: varieert tussen 80 en 120m²
- Maximaal 4 bouwlagen
- Buitenruimte door middel van terrassen
- Minimaal 2 niet-parallelle gevels



Geschakelde meergezinswoningen

- Aaneenschakeling van meergezinswoningen met een accent dat een kop vormt
- Minimaal 2 en maximaal 4 bouwlagen
- Buitenruimte door middel van terrassen

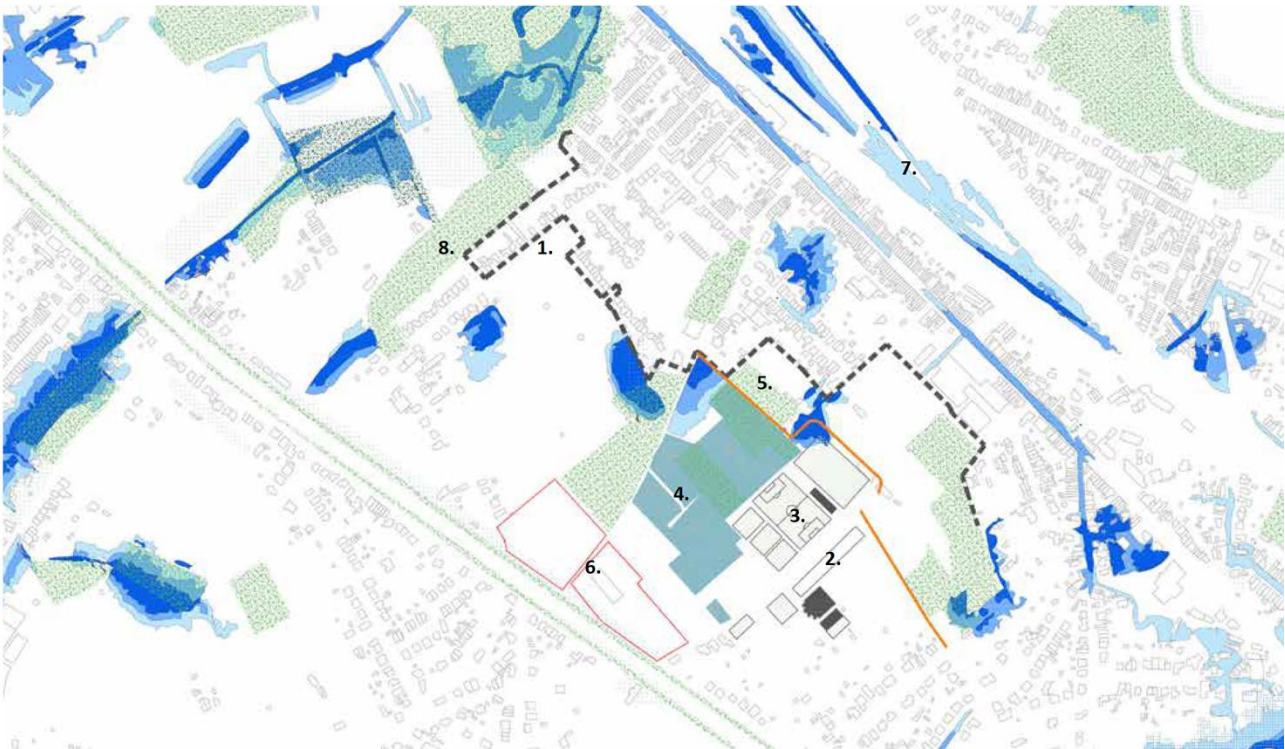


6.3.2 Randvoorwaarden en terugkerende elementen

Doorheen de analyse konden we een aantal harde **randvoorwaarden** blootleggen die we als onderlegger meenamen voor toetsing van de alternatieven en de verdere uitwerking en specificering van het woonprogramma.

Deze randvoorwaarden zijn:

1. Aansluiten op de dorpse rand
2. Parking sportterreinen werd recent heraangelegd
3. Bestaande sportterreinen behouden
4. Groene kavels met individuele woningen behouden
5. Zwijvegemstraat als voetgangersverbinding
6. Boer als aandachtspunt
7. Pluviale overstromingskaarten (huidig en toekomstig)
8. Biologische waardering omgeving bufferbekken.

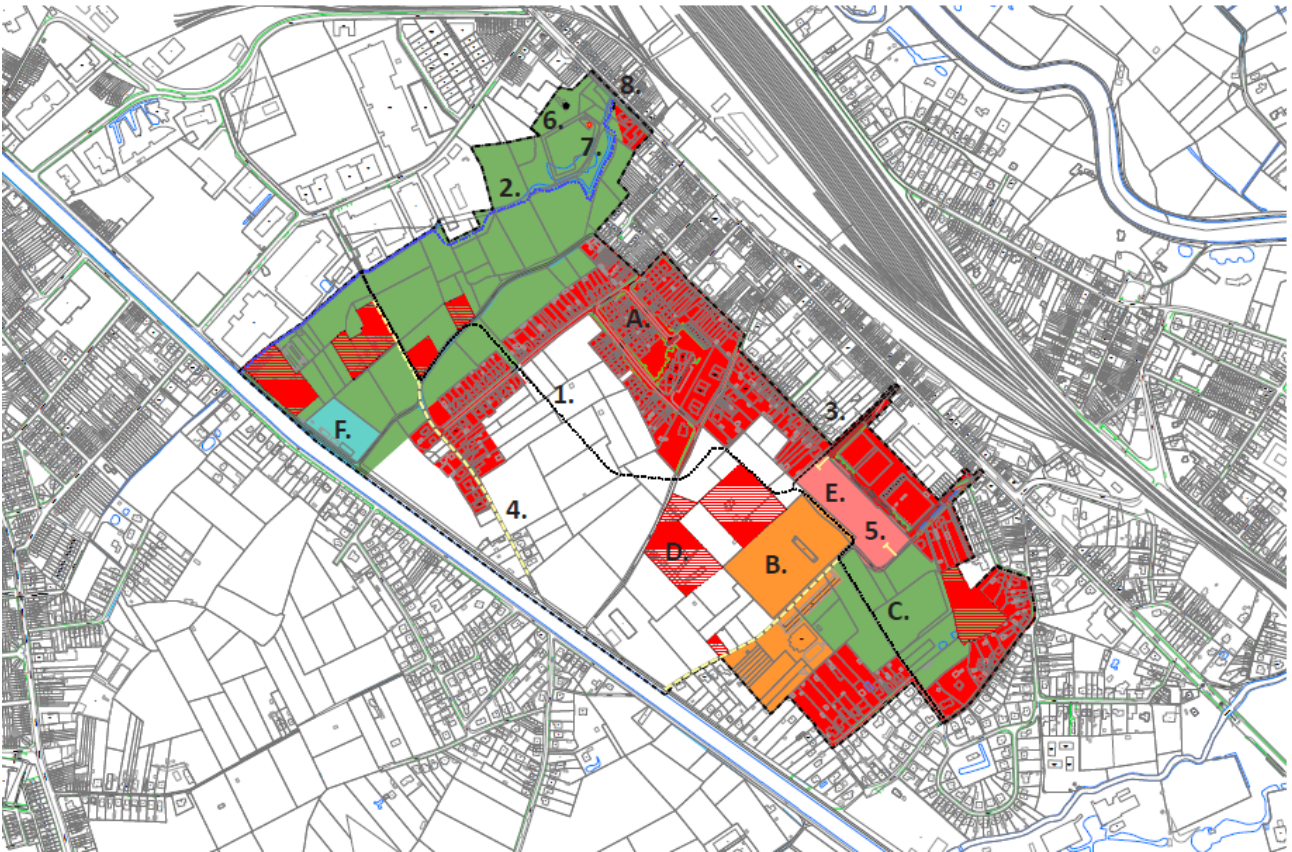


Harde randvoorwaarden

We vonden **terugkerende elementen** onder de vorm van bestaande functies: wonen, recreatie, gemengd openruimtegebied, voorzieningen zoals het hoogspanningsstation, de Hanswijkbeek, Bij het wonen wordt een onderscheid gemaakt in het gebundeld wonen, met meerdere woningen langs de weg, en de meer geïsoleerde woningen en kleine woonclusters.

Het hotel en het koetshuis langs de Leuvensesteenweg krijgen door hun ligging en karakter een andere aanduiding, waarbij de integratie in het park en het behoud van de erfgoedwaarde vooropstaat. Daarbij kan de hotelfunctie behouden blijven.

Daarnaast zijn er ook de hoger aangehaalde nieuwe elementen die bij ieder alternatief voorkomen: het langzaam verkeersnetwerk met een fietsverbinding doorheen het gebied, fietsstraten, de nieuwe woonontwikkeling op Muizenveld, de randafwerking langs de Leuvensesteenweg en de ontsluiting van het gemengd openruimtegebied.



Terugkerende elementen in de inrichtingsalternatieven

In het kader van het voorontwerp RUP legden we 5 grondbestemmingen vast:

- A. Woongebied
- B. Recreatiegebied
- C. Gemengd openruimtegebied
- D. Overdruk in functie van wonen
- E. Gebied voor woonontwikkeling
- F. Gemeenschapsvoorzieningen

Naast de grondbestemmingen legden we volgende overdrukken of lineaire elementen vast:

- 1. Hoofd fietspad
- 2. De Hanswijkbeek
- 3. Verbindingen voor langzaam verkeer
- 4. Fietsstraat
- 5. Nieuwe ontsluitingen
- 6. Hotel
- 7. Koetshuis
- 8. Toegangspunt

6.3.3 Drie inrichtingsalternatieven

Er werden in de scopingnota drie inrichtingsalternatieven voorgesteld:

1. Wonen rond het Muizenpark
open binnengebied



2. Wonen aan het Muizenpark
openhouden aan de waterkant



3. Wonen in het Muizenpark
mengvorm met deels open binnengebied en deels open aan de waterkant



Alle inrichtingsalternatieven bevatten hetzelfde woonprogramma en bouwstenen, maar voorzien in een andere ruimtelijke organisatie binnen het plangebied.

Zo wordt in elk van de alternatieven een ontwikkeling voorzien die aansluit op de kern van Sint-Albertus. Ook op Muizenveld wordt een bebouwing voorzien die fungeert als kop aan de voetbalvelden. De tijdelijke recreatieve voorzieningen die er een plaats vonden worden elders voorzien in de open ruimte. Naast de bestaande voorzieningen in open ruimte wordt de mogelijkheid voorzien om ook andere initiatieven een plaats te geven in het 'Muizenpark' waarvan de vorm sterk verschilt per alternatief.

In algemene termen wordt uitgegaan van een meer compacte bebouwing ten voordele van een grotere en meer aaneengesloten open ruimte die we benoemen als het 'Muizenpark'. Voor elk van deze alternatieven wordt onderzocht hoe de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer kan worden afgestemd.

In elk alternatief wordt vooropgesteld om aan het Kanaal Leuven-Dijle een omgeving te creëren waar de fietser en voetganger centraal staan. Dienstvoertuigen worden evenwel toegestaan alsook de ontsluiting van reeds bestaande woningen die hun adres hebben aan het Kanaal Leuven-Dijle. Het fietspad, centraal in de 'park-as' van Raghenomondt uit in het Bos van Betzenbroeck. Indien dit fietspad zijn doorgang vindt in het RUP Raghenomondt, kan het fietspad worden verdergezet en aansluiting vinden binnen de ontwikkelingen van Spreeuwenhoek. Dwars op deze fietsverbindingen worden trage wegen ontwikkeld die de bestaande en nieuw te ontwikkelen bebouwing verbinden naar het Kanaal Leuven-Dijle en de Leuvensesteenweg.

Alternatief 1 - Wonen rond het Muizenpark

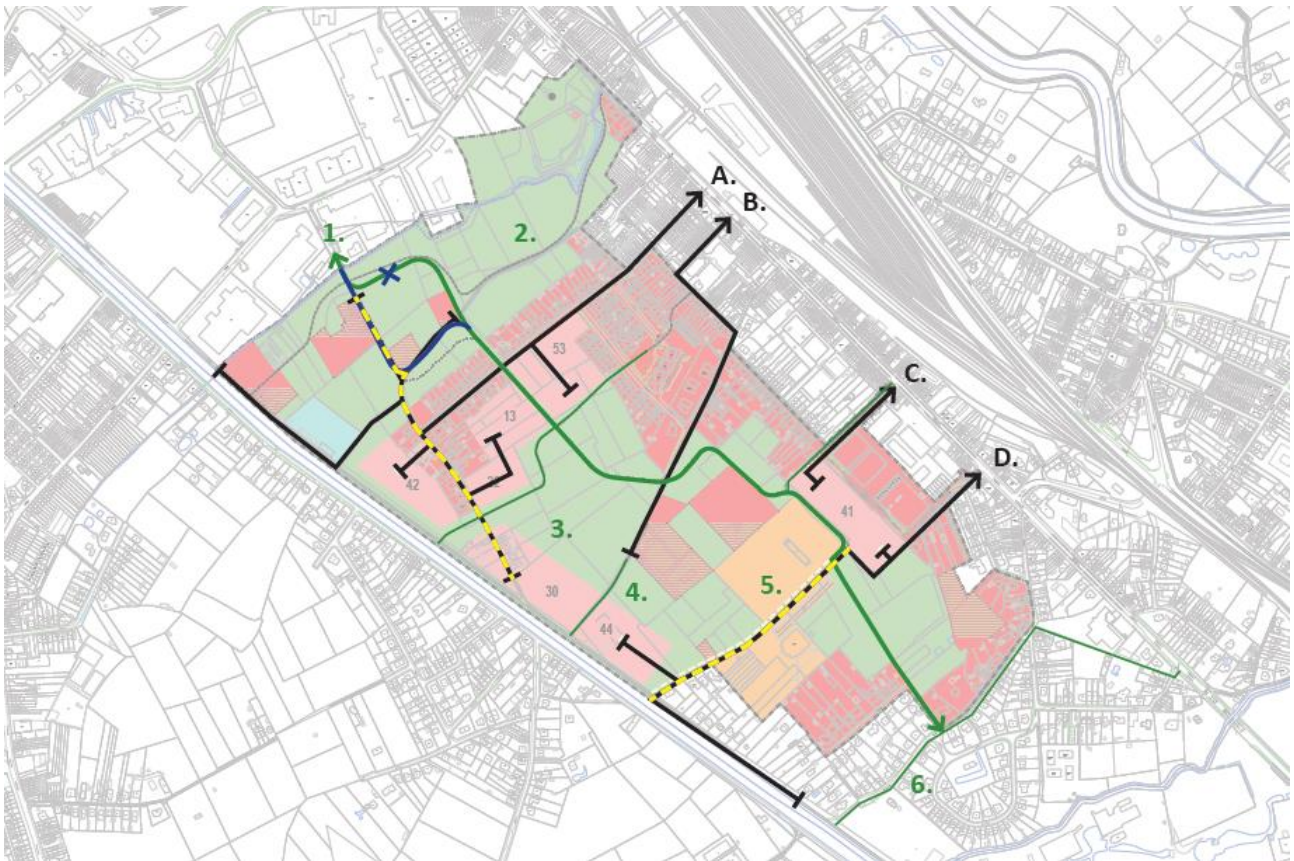
In het eerste inrichtingsalternatief wordt het bijkomende woonprogramma van 245 woningen ingeplant rond een centraal gelegen, open groene ruimte: het Muizenpark. De bebouwing maakt voorkanten naar de open ruimte waarvan de figuur maximaal ontwikkeld wordt.



Ontwerpend onderzoek alternatief 1 "Wonen rond het Muizenpark"

Langs de Davidstorenstraat wordt tussen de bestaande bebouwing een nieuwe insteekweg met 53 nieuwe woonegelegenheden voorzien. Rug aan rug met de bestaande woningen worden eveneens 13 nieuwe woonegelegenheden ingeplant, die met hun voorzijde uitkijken op het centrale park. Ook langs de Struikheidestraat wordt een nieuwe wooncluster van 22 woonegelegenheden voorzien die aansluit op de bestaande bebouwing.

Langs het Kanaal Leuven-Dijle wordt een strook vrijgehouden van bebouwing. Er wordt bebouwing voorzien die aansluit aan de achterzijde van bestaande bebouwing aan de Struikheidestraat (42 woonegelegenheden) of een nieuwe rand vormt van het centrale park (74 woonegelegenheden). Tussen deze bebouwing wordt een verbinding met het Kanaal Leuven-Dijle en een centrale groene ruimte behouden. De Leemputstraat wordt geknipt voor gemotoriseerd verkeer: de woningen worden deels via de Davidstorenstraat en deels via de Lotelingstraat ontsloten. Er wordt geen verbinding tussen beide ontsluitingswegen voorzien. Ook de recreatieve cluster wordt op de Lotelingstraat ontsloten, net als een deel van de stedelijke woonontwikkeling aan Klein Muizenveld (41 woonegelegenheden). Deze zal ook deels ontsloten worden op Luysenberchstraat.



Ontsluiting alternatief 1 "Wonen rond het Muizenpark"

- A. Toekomststraat / Davidstorenstraat
- B. Sint-Albertusstraat / Gustaaf Ghijselsstraat / Leemputstraat
- C. Luysenberchstraat
- D. Lotelingstraat

- 1. Hoofdfietspad
- 2. Bos van Betzenbroeck
- 3. Rand binnengebied
- 4. Leemputstraat
- 5. Lotelingstraat / Luysenberchstraat
- 6. Plankendaalstraat / Waterputstraat

Alternatief 2 - Wonen aan het Muizenpark

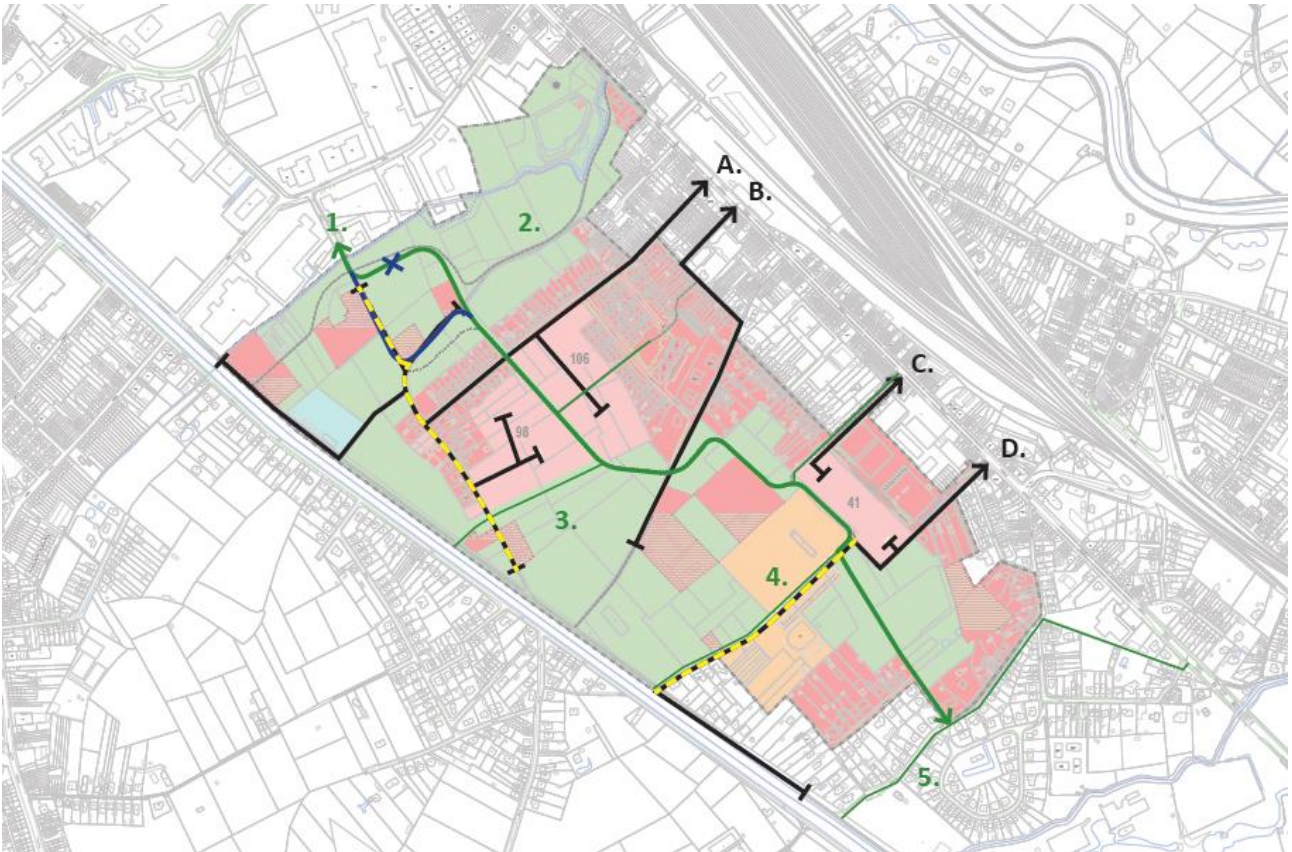
In het tweede inrichtingsalternatief wordt het bijkomende woonprogramma van 245 woningen ingeplant grenzend aan de bestaande bebouwing. De bebouwing wordt voorzien als een uitbreiding van de bestaande kern en de bebouwing ten noorden van Klein Muizenveld. Ook hier wordt gestreefd naar een mix aan types met grondgebonden woningen en meergezinswoningen. De bebouwing sluit aan op de dorps context van Muizenveld. Als resultaat wordt de ruimte aan het Kanaal Leuven-Dijle maximaal opengehouden. De bestaande bebouwing aan het water wordt hoogstens afgewerkt of vervolledigd, maar beperkt ten opzichte van de totale ontwikkeling.



Ontwerpend onderzoek alternatief 2 "Wonen aan het Muizenpark"

Dit resulteert in een heel dense woonomgeving aansluitend op de Davidstorenstraat. Tussen de bestaande bebouwing en de achterzijde van de Zwijvegemstraat worden 106 bijkomende woonegelegenheden voorzien, Aan de achterzijde van de Davidstorenstraat en de Struikheidestraat nog eens 98 woonegelegenheden. Op deze manier wordt de overige bebouwing beperkt tot de reeds geplande bebouwing op het klein Muizenveld (41 woonegelegenheden). Deze dense aanpak sluit deels aan bij het stedelijk concept van Raghenò: dense bebouwing, veel open ruimte.

De ontsluiting van de nieuwe woonentiteiten komt op die manier hoofdzakelijk op de Davidstorenstraat te liggen. Alle wegen worden ook in dit alternatief geknipt aan de rand van het groengebied / na de laatste woonperceelontsluiting.



Ontsluiting alternatief 2 "Wonen aan het Muizenpark"

- A. Toekomststraat / Davidstorenstraat
- B. Sint-Albertusstraat / Gustaaf Ghijsselsstraat / Leemputstraat
- C. Luysenberchstraat
- D. Lotelingstraat

- 1. Hoofd fietspad
- 2. Bos van Betzenbroeck
- 3. Kanaal Leuven-Dijle / Kerk
- 4. Lotelingstraat / Luysenberchstraat
- 5. Plankendaalstraat / Waterputstraat

Alternatief 3 - Wonen in het Muizenpark

In dit alternatief wordt het bijkomende woonprogramma van 245 woningen voorzien aan de hand van verschillende 'pockets' of woonclusters. Elke pocket wordt gezien als een mix van types, idealiter een combinatie van grondgebonden woningen en meergezinswoningen. De bebouwing wordt zorgvuldig ingepast in relatie met de open ruimte. Bebouwing en open ruimte vormen het complement van elkaar.



Ontwerpend onderzoek alternatief 3 "Wonen in het Muizenpark"

Dit leidt tot een diffuus park waarbinnen verschillende woonclusters voorkomen, die ieder op zich een grote connectie hebben met deze groene ruimte. Ook de connecties tussen bestaande woningen en tuinen blijven op deze manier behouden, net als de verbindingen tussen het groene gebied en het Kanaal Leuven-Dijle. Deze aanpak leidt tot een eigen identiteit, een diffuus informeel park met bebouwing. Deze vormt een tegenwicht voor de stedelijke dichtheid in Ragheno met een formele parkzone.

De spreiding van de woonclusters leidt ook tot een gespreide ontsluiting van de woningen. Een deel wordt ontsloten op de Davidstorenstraat, maar ook op de Leemputstraat sluiten woonclusters aan. Op de Lotelingstraat sluiten enkel de recreatieve cluster en een deel van de ontwikkeling op klein Muizenveld aan.



Ontsluiting alternatief 3 "Wonen in het Muizenpark"

- A. Toekomststraat / Davidstorenstraat
- B. Sint-Albertusstraat / Gustaaf Ghijselsstraat / Leemputstraat
- C. Luysenberchstraat
- D. Lotelingstraat

- 1. Hoofd fietspad
- 2. Bos van Betzenbroeck
- 3. Langs bouwclusters
- 4. Lotelingstraat / Luysenberchstraat
- 5. Plankendaalstraat / Waterputstraat

6.4 Voorkeursalternatief

In de scopingnota werden drie inrichtingsalternatieven opgenomen (zie titel 6.3.3), met name:

- Scenario 1 - Wonen rond het Muizenpark:
In dit alternatief komt de bebouwing rond een centraal gelegen open ruimte. Er wordt gestreefd naar een ontwikkeling met plaats voor verschillende woontypes.
- Scenario 2 - Wonen aan het Muizenpark:
De bebouwing is een uitbreiding van de bestaande kern en die ten noorden van Klein Muizenveld. Ook hier streven we naar een mix van woningtypes met grondgebonden en meergezinswoningen. De bebouwing sluit aan op de dorps context van Muizenveld. De ruimte aan de kade blijft maximaal open. De bestaande bebouwing aan het water wordt hoogstens afgewerkt of vervolledigd, maar beperkt ten opzichte van de totale ontwikkeling.
- Scenario 3 - Wonen in het Muizenpark:
De bebouwing wordt zorgvuldig ingepast in de open ruimte. Bebouwing en open ruimte vullen elkaar aan. In dit alternatief streven we naar een mix van grondgebonden en meergezinswoningen.

Het plan-MER heeft geconcludeerd dat géén van de 3 inrichtingsalternatieven een dermate negatieve impact genereert waardoor deze niet zouden weerhouden mogen worden. Dit wil ook zeggen dat op basis van het plan-MER kan worden besloten dat de inrichting en de ontwikkeling van het gebied Spreeuwenhoek-Venne aanvaardbaar is en géén negatieve impact zullen hebben op macro- en mesoniveau.

Kijken we naar het microniveau dan zien we wél belangrijke verschillen ontstaan tussen de 3 inrichtingsalternatieven.

Zo zien we dat op vlak van ontsluiting zowel scenario 1 als 3 een verspreide ontsluiting hanteren, waar scenario 2 gaat voor een gecentraliseerde ontsluiting. Door de ruimtelijke spreiding in scenario 1 en 3 is het ook mogelijk om via verschillende punten te ontsluiten naar de Leuvensesteenweg. Daarbij wordt in essentie aangesloten op de bestaande wegenis. In scenario 2 worden de ontwikkelingen geconcentreerd op - in essentie - één locatie, waardoor het spreiden van de ontsluiting minder haalbaar is, zeker als we ook extra ontsluitingsinfrastructuur willen vermijden. De bijkomende belasting van de ontsluiting in scenario 2 zou ook in hoofdzaak terecht komen op de bestaande dense woonstraten. Dit zal zowel een impact hebben op de verkeersdruk, als de woonkwaliteit en uiteraard ook de luchtkwaliteit. Om deze reden wordt scenario 2 niet weerhouden.

Kijken we naar de ruimtelijk impact dan genereert scenario 1 een meer negatieve impact op de structuur en de relatiewijzigingen in het gebied, ook de impact op erfgoedwaarde en de perceptieve kenmerken worden minder kwalitatief beoordeeld. Door de manier waarop de bebouwing is gepositioneerd in scenario 1 worden de visuele, landschappelijke relaties met het openruimtegebied van en naar het Kanaal Leuven-Dijle afgesneden. Dit is ook van toepassing op de relaties met het openruimtegebied van en naar de Davidstorenstraat. Deze bebouwingsstroken snijden ook door de landschappelijke relatie die kan ontstaan tussen het park van Ragheno, de beekvallei en het gebied Spreeuwenhoek-Venne. Door het gedeconcentreerd bundelen van de bebouwing in scenario 3 worden er meer visuele relaties met de omgeving mogelijk gemaakt en krijg je meer interactie tussen de bebouwde ruimte en de onbebouwde ruimte. Deze structuur sluit beter aan bij het huidige bebouwingspatroon en zal de landschappelijke en ruimtelijke kwaliteiten van de plek ook beter benadrukken. Dit draagt bij tot de herkenbaarheid en leesbaarheid van de omgeving. Hierdoor ontstaat ook de opportuniteit om de open ruimte in scenario 3 meervoudig te gebruiken en de landschappelijke kenmerken te versterken. Om deze redenen wordt scenario 1 niet weerhouden.

Op basis van de resultaten van het gevoerde onderzoek werd scenario 3 “Wonen in het Muizenpark” als voorkeursscenario geselecteerd.

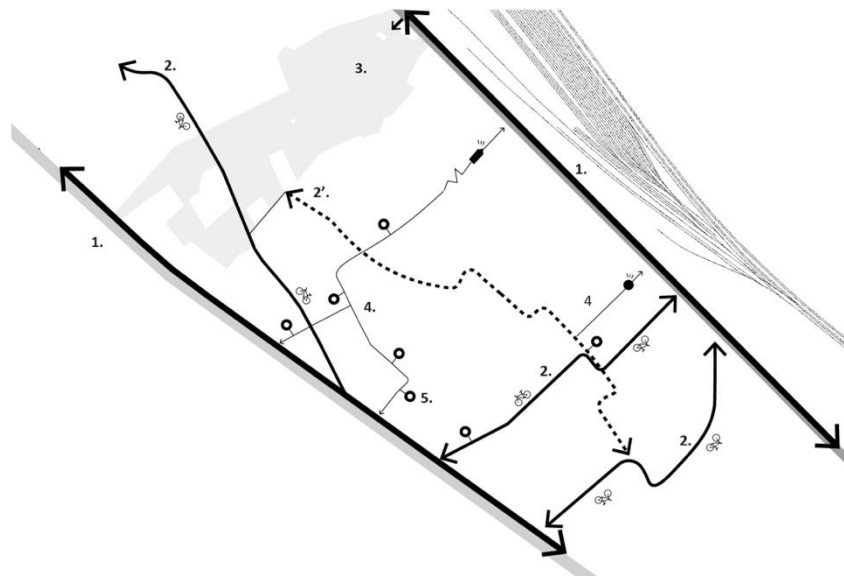
6.5 Doorwerking naar het RUP

Leeswijzer

De uitwerking van de belangrijkste ruimtelijke inrichtingsprincipes vormden de basis voor de verdere doorwerking van het voorkeursalternatief naar een voorontwerp RUP (februari 2022) en een ontwerp RUP (oktober 2022). Op deze manier evolueerde het voorkeursalternatief naar een concreet inrichtingsplan. Dit inrichtingsplan was opgebouwd uit 7 ruimtelijke principes die de input vormden voor de voorschriften en het grafisch plan van het ontwerp RUP (oktober 2022). De principes bevatten meer diepgang dan het oorspronkelijke alternatief en geven een duidelijke duiding waarom bepaalde keuzes werden gemaakt.

6.5.1 Ruimtelijke inrichtingsprincipes

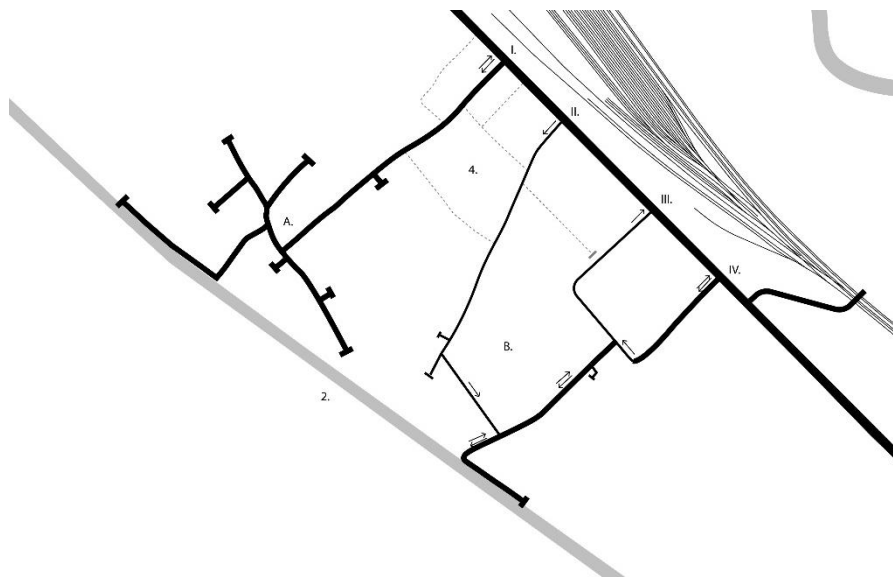
#1. Fiets- en voetgangersnetwerk



Het plangebied wordt omkaderd door twee bovenlokale fietsverbindingen: het Kanaal Leuven-Dijle en de Leuvensesteenweg (1). Binnen het plangebied zelf vinden we lokale fietsverbindingen terug ter hoogte van de Struikheidestraat, Lotelingstraat en de Plankendaalstraat (2). Aan deze verbindingen wordt een nieuw, breed fiets- en wandelpad toegevoegd dat zal fungeren als een ruggengraat doorheen het plangebied (2'). Het voetgangersnetwerk vinden we enerzijds terug in het Bos van Betzenbroeck, dat via een fijnmazige padenstructuur de Leuvensesteenweg en het Kanaal Leuven-Dijle met elkaar verbindt (3). Anderzijds wordt er getracht om de maaswijdte van de bestaande padenstructuur te verkleinen, dit door nieuwe woonontwikkelingen en de bestaande kernen (omgeving kerk en handelscluster) met elkaar te verbinden (4).

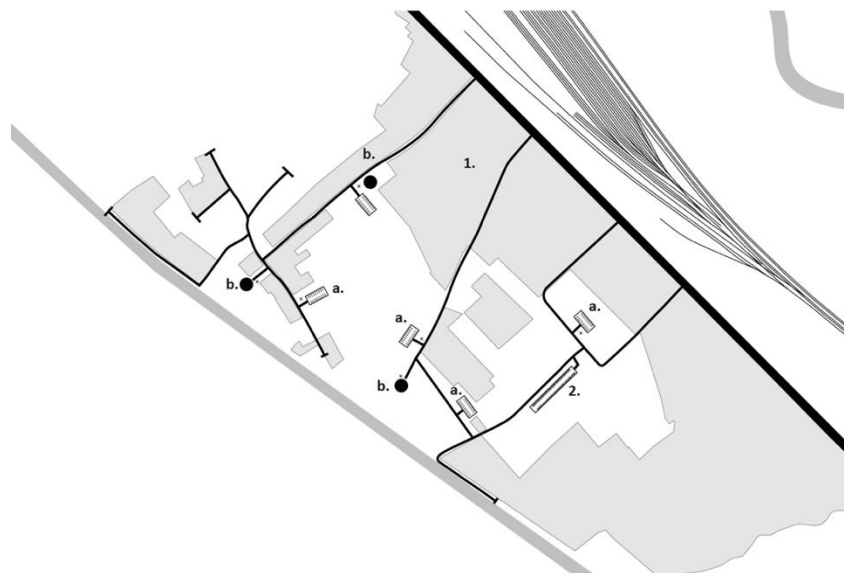
Als algemeen principe wordt er doorheen het plangebied voorzien in geclusterde fietsstalplaatsen voor bewoners en bezoekers, die steeds geënt worden op het netwerk van trage wegen.

#2. Ontsluiting gemotoriseerd verkeer



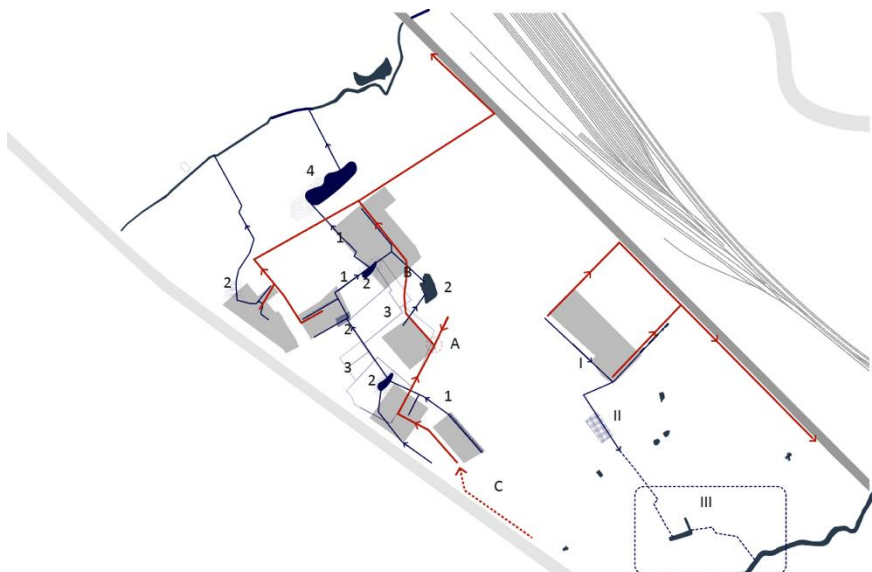
Voor de ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer zal er gewerkt worden met twee 'mobiliteitskamers'. Op deze manier kan het gegenereerde verkeer van de 245 units evenwichtig verspreid worden. De eerste mobiliteitskamer (110 units) bestaat uit een boomstructuur met bestaande wegenis waar er dubbelrichtingsverkeer mogelijk zal zijn (A). De tweede mobiliteitskamer (135 units) bestaat uit een lokale lus die voornamelijk uit enkelrichtingsverkeer zal bestaan (B). Aanvullend wordt er ingezet op het ontlasten van de Muizenvaart voor gemotoriseerd verkeer (2). Er wordt voorzien in een beperkt aantal ontsluitingen via bestaande wegen op de Leuvensesteenweg: I. Toekomststraat (in/uit), II. Leemputstraat (in), III. Luysenberchstraat (uit) en IV. Lotelingstraat (in/uit). Deze ontsluitingen staan op een regelmatige afstand van elkaar. De overige lokale wegen in het plangebied blijven in hun huidige vorm behouden (4).

#3. Parkeren



Het parkeerregime in de bestaande bebouwing wordt behouden (1), evenals de bestaande parking bij de sportcluster die recent werd aangelegd (2). Binnen de nieuwe ontwikkelingen voorzien we twee parkeertypes: het erf (a) en geïntegreerd in het gebouw (b). Een integratie in het gebouw kan opgelost worden op de gelijkvloerse verdieping of volledig ondergronds. Belangrijk bij de parkings voor nieuwe ontwikkelingen is dat deze steeds collectief zijn, dicht bij de openbare weg voorzien worden en een ratio hebben van 1,1 pp per wooneenheid, waarin ook 10% bezoekersparkeren is begrepen.

#4. Water



We onderscheiden twee natuurlijke, gravitaire hemelwatersystemen, namelijk een oostelijk en een westelijk systeem.

Het oostelijke afvoersysteem takt via connecterende wadi's/grachten (I) en een buurtbuffer (II) aan op het bestaande regenwaterstelsel (III) van de Wupstraat waar voorafgaand uitbreidingswerken noodzakelijk zijn om de aantakking mogelijk te maken.

Het westelijke afvoersysteem bestaat uit connecterende wadi's (1), buurtbuffers voor vertraagde afvoer en infiltratie (2) en grachten voor buffering en infiltratie op de perceelsgrenzen (3) die verbonden worden met de recent aangelegde waterbuffer (4). Voor nieuwe riolering wordt er aangetakt op de bestaande systemen.

Er wordt voorgesteld om het bestaande pompstation op de Leemputstraat (A) indien mogelijk te schrappen en een gravitair systeem (B) aan te leggen. De bestaande woningen aan het Kanaal Leuven-Dijle (C) kunnen mee aangetakt worden op het nieuwe rioleringsstelsel.

#5. Groen landschap



Er wordt gewerkt aan een sterke landschappelijke structuur doorheen het plangebied, die versterkt wordt door volgende elementen: het versterken van bestaande bossen (1), het accentueren van paden en lijnen in het landschap (2), de kade aan het Kanaal Leuven-Dijle als groene ruimte versterken (3), het vergroenen van de ruimte aan de Lidl (4), de groene bipool (kerk en buurtpark) (5) en de Bostuin (6).

We onderscheiden een afwisseling van open en gesloten landschappen en onderscheiden drie openruimtegebieden met een eigen karakter: het bos- en valleigebied Betzenbroeck (A), een extensief verblijfslandschap (Muizenpark) met doorzichten, wadi's en kleine landschapselementen waar ruimte is voor een hondenweide, BMX-parcours en stadslandbouw met zichten naar kerk en het Kanaal Leuven-Dijle (B) en tenslotte een landschap waar bos en recreatie hand in hand gaan (C).

Het Muizenpark (B) moet ingericht worden in samenhang met het openruimtegebied met bosrijk karakter (A, C). Onafgezien van de specifieke randvoorwaarden met betrekking tot de inrichting van dit gebied, moet de continuïteit van de landschappelijke structuren en de voet- en fietswegen gegarandeerd en gerealiseerd worden over de grenzen van dit gebied heen.

Om de doelstelling 'verbinden en versterken van landschappelijke structuren, zodat een kwalitatieve en groene leefomgeving ontstaat' te kunnen realiseren, primeert de samenhang tussen de verschillende openruimtegebieden op de verschillen. De verschillen zijn ingegeven door hun ligging in het gebied, hun omvang en de relatie tot de aangrenzende bebouwing. De overeenkomst tussen de gebieden is dat ze in hoofdzaak zijn opgezet als groene plekken in de directe nabijheid van de bewoners van de wijk Spreeuwenhoek en de aanliggende wijken. De hoeveelheid verharding is geminimaliseerd ten gunste van gras, beplanting en ruimte voor water.

#6. Gebouwd programma



Het gebouwd programma in het plangebied begint bij de afwerking van de bestaande kernen. Op strategisch gekozen plaatsen worden deze aangevuld met nieuwe woonontwikkelingen op maat van het gebied. Hierbij is het belangrijk dat de open ruimte zoveel mogelijk behouden wordt. In totaal worden er zo 245 nieuwe units verspreid over 6 bouwclusters en 1 projectzone. Deze nieuwe woonontwikkelingen sluiten aan op de bestaande bebouwing (A) of vormen nieuwe, autonome bouwclusters die inspelen op de bestaande morfologie van de bebouwing in het landschap (B).

De bestaande kernen zullen ook versterkt worden met een focus op de omgeving rondom de kerk (a) en de handelscluster aan de Leuvensesteenweg (b).

In de open ruimte ligt de focus op het behoud van de open ruimte, waarin er speciale aandacht is voor het Koetshuis (x), recreatieve voorzieningen (y) en kleinschalige voorzieningen (z).

#7. Nieuwe woonontwikkeling in bouwclusters

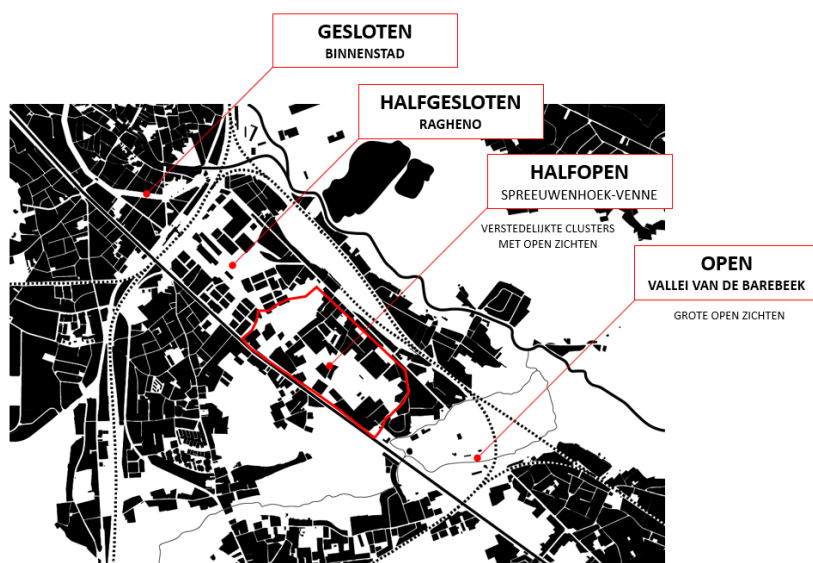


Het aantal woonentiteiten per bouwcluster of projectzone wordt vastgelegd om zo tot een evenwichtig geheel te komen. Binnen elke ontwikkeling is er een mix aan woningtypes aanwezig, alsook enkele duurzaamheidsprincipes. Elke ontwikkeling heeft tevens de ambitie om bij te dragen aan een collectief, openbaar domein met sterke vergroening.

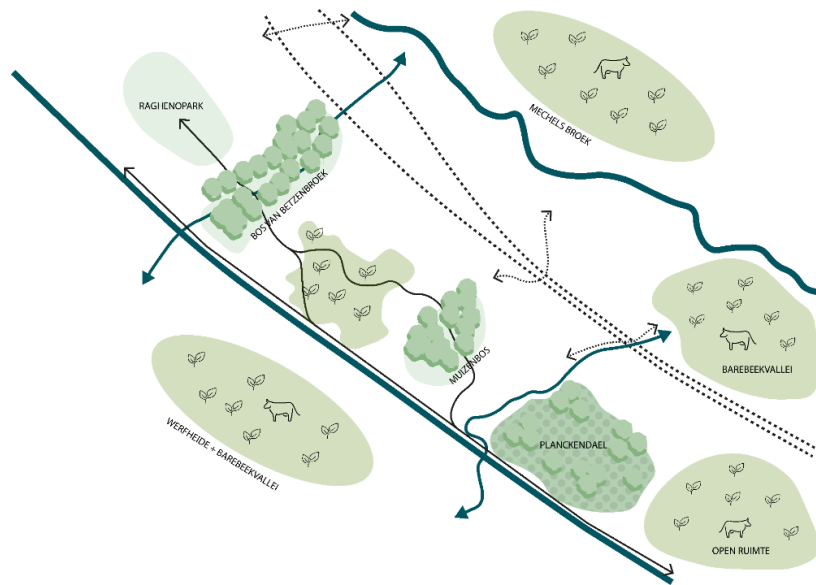
6.5.2 Uitwerking openruimtegebied

Algemene principes

Het openruimtegebied maakt deel uit van een overgangszone tussen de gesloten binnenstad, ten noordwesten van het plangebied en de open ruimte van de vallei van de Barebeek, ten zuidoosten van het plangebied. Tussen het gesloten, dichts stedelijk weefsel van de binnenstad en de open ruimte van de Barebeekvallei wordt er een halfgesloten en halfopen gebied geïdentificeerd. Het halfgesloten gebied omvat de wijk Ragheno met het Ragheno park. Het halfgesloten karakter van de wijk Ragheno ontstaat door de morfologie van bouwblokken en het nieuwe stadspark. Het Ragheno park wordt omsloten door de verschillende bouwblokken wat het halfgesloten karakter tot stand brengt. Dit is in tegenstelling tot het halfopen karakter van het plangebied van Spreeuwenhoek-Venne, waar verstedelijkte bouwclusters omsloten zijn door de open ruimte en waar open zichten tot stand komen.



Daarnaast maakt het openruimtegebied deel uit van een opeenvolging van landschapskamers met een eigen landschapsbeleving. Zo is er tussen het Kanaal Leuven-Dijle en de Dijle het Raghenopark als stedelijk park, het bos van Betzenbroeck als verblijfsruimte met informele paden, het centrale open landschap in het plangebied, het muizenbos als geresidentialiseerd bos, Planckendael als dierenpark en het openruimtegebied van de Barebeekvallei dat hoofdzakelijk fungeert als landbouwgebied. De invulling en beleving van elke landschapskamer is verschillend. De opeenvolging van deze verschillende landschapskamers maakt dat het openruimtegebied deel uitmaakt van een aaneenschakeling van groene zones met een wisselende landschapsbeleving.



Het openruimtegebied zal bijgevolg de invulling krijgen als een actief landschap waar ruimte is voor de ecologische structuur van de omgeving en waar er gewoon kan worden in een stimulerende, gezonde omgeving. Dit actief landschap wordt gekaderd in het halfopen karakter van het plangebied en in een opeenvolging van de wisselende landschappelijke sferen. Zowel het inspelen op de ecologische structuur van de nabije omgeving en de stimulerende woonomgeving bieden een antwoord op de noden van bewoners van de stad en het buitengebied. De ambities van het plangebied worden daarom gestructureerd rond maatschappelijke thema's: ruimte voor water en biodiversiteit, ruimte voor natuurbeleving, ruimte voor recreatie, stedelijk voedsellandschap en toekomstgericht wonen in sterke relatie met de natuur.



Echter zullen de ambities niet overal in het gebied tot uiting komen. Ze zijn niet allemaal ruimtelijk verenigbaar. Daarbovenop zijn deze ambities ook evolutief. Het RUP doet daarom bewust geen uitspraak over de ruimtelijke verdeling.

Ruimte voor water en biodiversiteit

Een groenblauwe dooradering van het gebied, verankerd in de regionale ecologische en hydrologische systemen, versterken het ecosysteem en maken Spreeuwenhoek en haar omgeving weerbaar tegen droogte, hevige regenval en hoge temperaturen.

De inrichting van het openruimtegebied omvat natuurlijke en laagtechnologische waterhuishoudingsprincipes, geënt op de bovenliggende systemen van de Hanswijkbeek en de Barebeek. In het waterlandschap wordt water maximaal bovengronds gebufferd in waterlichamen. Greppels zorgen voor een spreiding van het water over het terrein. Ze helpen zo tekorten en overschotten af te vlakken, en het vochtgehalte van de bodem op peil te houden. Het bovengronds gebufferde water speelt een rol in de beleving van het landschap, als beeldbepalend element, speel- of recreatievoorziening, Niet alleen de omliggende bewoners, maar ook andere gebruikers van de openruimte (bv. stadslandbouwers), kunnen gebruik maken van het gebufferde water.

De lage verhardingsgraad van het gebied en grote beschikbare oppervlaktes in de nabijheid van geconcentreerde bouwclusters, maken uitwisseling tussen bebouwd en onbebouwd mogelijk. Het openruimtegebied kan worden ingezet voor de buffering en infiltratie van hemelwater, afkomstig van de omliggende bebouwing en verhardingen. Tegelijkertijd biedt de natuurlijke inrichting kansen voor filtering en hergebruik van grijs water.

Er wordt een voornamelijk extensief beheer beoogd. Delen van het openruimtegebied blijven ontoegankelijk. De vegetatie is streekeigen en varieert tussen hoogstammig groen in bos- en lijnverband, struikvegetatie en grasland. Deze wijze van landgebruik draagt bij aan het ontstaan en in stand houden van biotopen, en leidt automatisch tot een landschap dat aangepast is aan de klimaatcondities.



Mechels Broek, TPA Fietsen



Nieuw Zuid Antwerpen, Vai



Groen Zuid Hoboken, Vanhout



Vrijbroekpark, Mechelen



Eva Lanxmeer, Culemborg



Vrijbroekpark, Mechelen

Ruimte voor natuurbeleving

Gezien de ligging binnen het verstedelijkt gebied van Mechelen, met een beoogde toename van 245 woningen in de wijk Spreeuwenhoek, en op wandelafstand van de nieuw geplande wijk Ragheno, is het opportuun om een voldoende aandeel van het openruimtegebied in te richten als toegankelijke en beleefbare natuur. Dit wordt opgevat als een grootschalige luwte-oase: een hoogwaardige collectieve tuin voor de buurtbewoner, de Mechelaar en de ecologische meerwaardezoeker. Interactie tussen mens en natuur.



Natuur als speelaanleiding – Park van Eden, Wilrijk



Park 't Groot schijn, Antwerpen



Park 't Groot Schijn, Antwerpen



Park van Eden, Wilrijk



Park van Eden, Wilrijk



Bijenhalsplantentuin Meise, Meise

Ruimte voor recreatie

In het gebied Spreeuwenhoek-Venne zijn reeds enkele recreatievoorzieningen aanwezig. Zo zijn de voetbalterreinen en de padelsterreinen attractieve recreatiepolen voor de bewoners van de nabije en ruime omgeving. Bijgevolg dient het gebied de bestaande recreatie te bestendigen. Daarnaast voorziet het RUP de mogelijkheid om de tijdelijke voorzieningen gelegen te Muizenveld elders te herlokaliseren in het openruimtegebied. Zo wordt er ruimte voorzien om de hondenweide, het BMX-parcours en de speelweide een plaats te geven in het openruimtegebied.

Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden om een bijkomend programma aan recreatie toe te laten. Hierbij staat het lokale en laagdynamische karakter centraal. Zo zou het openruimtegebied bijvoorbeeld ook een plek kunnen zijn waar een kleinschalige kinderboerderij zou kunnen gehuisvest worden die geënt is op de buurt.



Pachanga, Muizen



Provinciaal Domein, Rotselaar



KFC Muizen, Muizen



Rhodesgoed, Izegem



Park 't Groot schijn, Antwerpen



BMX-parcours, Peer

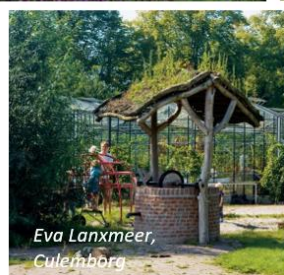
Stedelijk voedsellandschap

Van oudsher is Spreeuwenhoek-Venne een gebied waar ruimte was voor grootschalige landbouwactiviteiten. Op de Ferrariskaarten (1771-1778) is vast te stellen dat het openruimtegebied van Spreeuwenhoek-Venne deel uitmaakte van het landbouwareaal ten zuiden van de Stad Mechelen. Het landbouwkarakter van het plangebied is tekenend voor de identiteit van het plangebied. Tot op de dag van vandaag zijn deze grootschalige landbouwactiviteiten kenmerkend voor het plangebied.

Grootschalige landbouw is er echter niet langer gewenst, gezien de onverenigbaarheid met de beoogde expansie van de Mechelse agglomeratie. De rol van voedselproducerend landschap als identiteitsdrager voor het gebied, hoeft daarmee echter niet te verdwijnen. In het openruimtegebied kan stedelijke voedselproductie plaatsvinden. Naast het productieve voedsellandschap kan het beoogde landbouwlandschap een sociale en educatieve meerwaarde bieden voor de samenleving en kan tegelijk ook ingezet worden op andere functies van de openruimte zoals biodiversiteit, waterbeheer,

Er wordt getracht om een voedsellandschap tot stand te brengen in het openruimtegebied op verschillende schaalniveaus. Zo kan er ruimte zijn voor duurzame stadslandbouw met een lokaal en sociaal karakter. Deze agro-ecologische activiteiten zijn toegankelijk voor iedereen en brengen de burgers dicht bij de voedselproductie. Dit kan zich vertalen in plukboerderijen of zelfoogstboerderijen, waar kansen liggen voor educatie. Een plukboerderij of zelfoogstboerderij zet groenten of fruit af via een zelfoogststelsel. Dat kan volgens de principes van Community Supported Agriculture (CSA) is mogelijk, met een voldoende oppervlakte in functie van schaalvoordeel. CSA staat voor landbouw gedragen door de gemeenschap. De deelnemer betaalt een vaste bijdrage in het begin van het jaar zodat de boer inkomenszekerheid heeft. De deelnemers participeren op die manier in de potentiële risico's maar evengoed in de potentiële overvloed. Hierbij is het evenwel belangrijk dat het lokaal karakter benadrukt wordt. De landbouwactiviteiten in het openruimtegebied dienen gekoppeld te worden aan een sociale en/of educatieve component in samenhang met de ecologie van het plangebied.

Daarnaast kan er in het openruimtegebied ruimte zijn voor maatschappelijk medegebruik onder de vorm van 'samentuinen'. Deze collectieve tuinen zijn semi-privaat en direct toegankelijk voor de directe omwonenden. In het concept van 'samentuinen' zijn er kansen voor een efficiënt ruimtegebruik.





Tuinen van Steen, Doestende



Ferm, Zemst



Parckfarm, Brussel



Kinderboerderij, Tivolipark, Meenlen



Kinderboerderij, Tivolipark, Mechelen

Toekomstgericht wonen in sterke relatie met de natuur

Tot slot worden enkele bouwclusters gedefinieerd binnen het openruimtegebied. Een gepaste relatie tussen bebouwd en onbebouwd wordt beoogd. De bebouwing wordt opgevat als compacte woonvolumes – meergezinswoningen of geclusterde grondgebonden woningen – in het landschap. Het principe om compact te wonen in het landschap dient hier beoogd te worden, zodanig dat het ruimtebeslag geminimaliseerd wordt en het openruimtegebied gemaximaliseerd wordt. De bebouwing wordt gekenmerkt door een scherp afgelijnde architectuur en presenteert zich als ‘horizontaal blok’, ‘parkvilla’ of ‘rijtje’.

De ontsluitingsinfrastructuur dient beperkt te worden tot het minimum en typologisch inpasbaar te zijn in het landschap. Voorbeelden hiervan zijn een centrale ontsluitingsweg, karresporen, woonerven en wandelpaden.



'Horizontaal blok' – Castelijm, Kapellen



'Horizontaal blok' - Clementwijk, Sint-Niklaas



'Parkvilla', Midden, Boechout



grondgebonden rijwoningen – Castelijm, Kapellen



Karrenspoor - Lijnmolenpark, Gent



Wandelpad - Eikepark, Eke



Woonerf - Boechout Midden



Centrale ontsluitingsweg - Eikepark, Eke

De gebouwen dienen zich visueel te 'adresseren' aan het openruimtegebied. Bij voorkeur zijn de voorgevels gericht naar het omringende landschap. Naar analogie met de bestaande bebouwing in het openruimtegebied, zijn de woningen aldus gelegen 'aan een bosrand', of 'aan een open veld'.

Tuinen kunnen op het openruimtegebied uitgeven, als ze ommuurd zijn en een architecturale eenheid vormen met de omringende bebouwing. Terrassen van alzijdige meergezinswoningen kunnen eveneens uitgeven op het landschap.



Wonen aan een bosrand - Pandreitje, Brugge



Wonen aan een open veld - Lijnmolenpark, Gent



De bebouwing dient, ten slotte, te worden vormgegeven met aandacht voor de 'collectieve ruimte': de ruimte tussen het strikt publieke en het strikt private. In deze collectieve ruimte staat ontmoeting binnen de bewonersgemeenschap centraal. Dit kan binnenin de bouwcluster, of in de aangrenzende openruimte, onder de vorm van bijvoorbeeld een speeltuin, woonerf of samentuin. Er dient te worden getracht om deze collectieve ruimte visueel en fysiek te koppelen met de omliggende natuur.





Samentuin - Eva Lanxmeer, Culemborg



Collectieve tuin binnen het bouwblok - Deeltuin, Utrecht



Collectieve tuin in de open ruimte - Clementwijk, Sint-Niklaas

6.5.3 Uitwerking bouwclusters voor woonontwikkeling

Per bouwcluster worden de inrichtingsprincipes vastgelegd, alsook de ambitie om elke ontwikkeling bij te laten dragen aan een collectief openbaar domein. Het aantal woontypes wordt per bouwcluster vastgelegd, alsook de gewenste typologische mix. Een bepaald aantal woontypes wordt voorzien als bescheiden wonen. De daken, indien plat worden voorzien als groendaken. Deze kunnen ook een collectief karakter krijgen bij meergezinswoningen. Straten en publieke ruimte worden maximaal vergroend waarbij er aandacht is voor de zachte weggebruikers. De auto is te gast binnen de publieke ruimte.

6.5.4 Uitwerking site Malcot en Hof van Betzenbroeck

De site Malcot omvat de terreinen van het huidige hotel Malcot dat rechtstreeks op de Leuvensesteenweg ontsluit. Het koetshuis (en de ringgracht) zijn de enige restanten van het voormalige Hof van Betzenbroeck. Dit gebouw is momenteel leegstaand en in vervallen toestand. Indien aan de elementaire eisen van stabiliteit is voldaan, kan het koetshuis gerestaureerd en verbouwd worden.

De stad Mechelen wil beide sites opwaarderen en de mogelijkheid bieden om in deze gebouwen nieuwe invullingen onder te brengen. De vergunde toestand wordt hiervoor als uitgangspunt gehanteerd. Een belangrijke voorwaarde is dat de ontsluiting voor beide sites zal moeten verlopen via een gezamenlijke toegangsweg vanaf de Leuvensesteenweg.

De buitenruimte zal mee bekeken worden in het kader van een nieuwe invulling die de belevingswaarde van het omliggende Bos van Betzenbroeck verhoogt.

Aan de inrichting zijn ook nog enkele andere ruimtelijke principes gekoppeld: een maximaal behoud van hoogstammige bomen, het inzetten op behoud en vergroening van de grachten en bermen en het voorzien van publiek toegankelijke paden. Momenteel worden deze plannen nog verder onderzocht.

6.5.5 Reacties en adviezen

Het ontwerp RUP werd onderworpen aan een openbaar onderzoek van 7 november 2022 tot en met 9 januari 2023. Over de volgende thema's werden er reacties en adviezen verzameld. Het advies van de GECORO is toegevoegd aan de procesnota.

-
- Algemene opbouw en procedure
 - Keuze voorkeursscenario
 - Bestemmingszones en bouwrechten:
vnl. i.v.m. versnippering van de open ruimte
 - Voorkooprecht
 - Woningtypologie en aantallen
 - Mobiliteit:
vnl. verkeersdruk op smalle straten in de bestaande wijk
 - Waterhuishouding
 - Bedrijvigheid
 - Plan-MER
-

6.6 Bijsturing van het RUP

Leeswijzer

De ontvangen adviezen en bezwaren werden, gezien hun aantal en verscheidenheid in thema's, als voldoende ernstig beschouwd om een combinatie van een bijsturing van het RUP aan de hand van verder ontwerpend onderzoek enerzijds en een uitgebreidere motivering anderzijds te noodzaken. De wijzigingen zijn daarbij van dien aard dat er geopteerd werd om de fase van het ontwerp RUP te hernemen en een nieuw openbaar onderzoek te organiseren. Hierna worden de principes beschreven die specifiek verder onderzocht werden.

6.6.1 Uitwerking bouwclusters voor woonontwikkeling

Compacte bouwclusters die rechtstreeks aansluiten op de bestaande bebouwing leiden tot een minimaal bijkomend ruimtebeslag en een maximaal aaneengesloten openruimte.

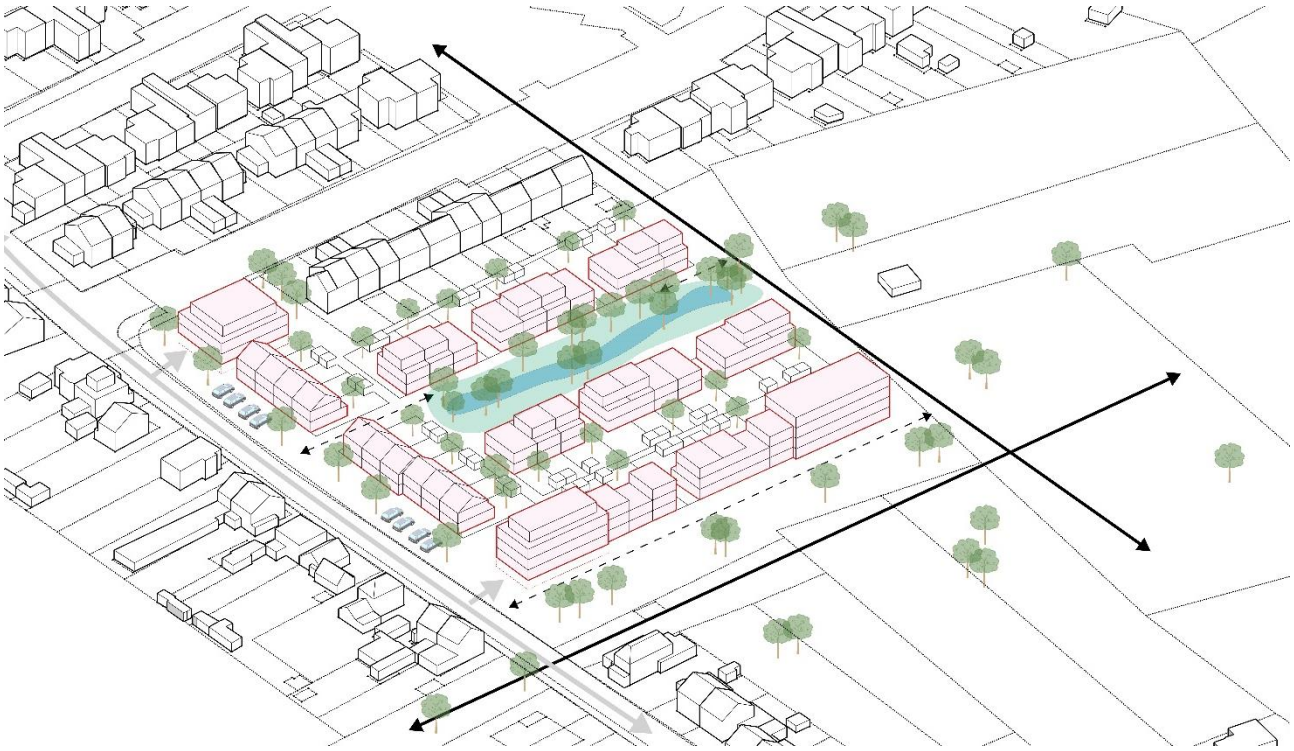
De maximale woningaantallen per bouwcluster worden vastgelegd op basis van bestaande, omliggende dichtheden, voorzieningen en impact op het wegennetwerk. Op die manier nemen de aantallen af vanaf de zijde van de N26 naar de zijde van het Kanaal Leuven-Dijle. Zo ook worden meer woningen toegelaten aan de zijde van de Lotelingstraat - Leemputstraat en ligt de dichtheid het hoogst ter hoogte van het Muizenveld, waar de recente ontwikkeling van onder meer een supermarkt een lokale centraliteit gecreëerd heeft. De maximale dichtheden in de bouwclusters zijn steeds in overeenstemming met de dichtheden van de huidige, omringende bebouwing.



De inrichting van de bouwclusters gaat uit van volgende krachtlijnen:

- De bouwclusters vormen een schakel tussen het woonweefsel en de openruimte. Kansen om **openruimteverbindingen** te creëren in de vorm van o.a. groenblauwe doorsteken en zichtassen, worden daarbij maximaal benut.
- De onbebouwde ruimte tussen de woningen zet het groene karakter van Spreeuwenhoek kracht bij en neemt een actieve rol op bij het lokaal vasthouden van hemelwater. Corridors en binnengebieden worden daarom afdoende gedimensioneerd en **groen en oppervlaktewater** krijgen een prominente plaats bij het ontwerp. Bovendien wordt gestreefd naar een maximale koppeling tussen hemelwatersystemen op gebouwniveau, buurtniveau en het niveau van de openruimte. Daarbij genieten natuurlijke systemen, zoals oppervlaktewaterlichamen, de voorkeur.
- De **onbebouwde ruimte binnen de bouwclusters brengt burensamen**. Woningen worden georganiseerd aan paden, pleinen en binnengebieden die een zekere beschutting bieden ten opzichte van de omringende, sterk publieke openruimte. Ze worden ingericht als aangename, collectieve verblijfsplekken, en kunnen zelfs ruimte bieden voor o.a. gemeenschappelijke voorzieningen en vormen van samentuinen. Elke woning bezit een eigen, private buitenruimte. Dankzij een sterk aanbod van kwalitatieve en beschutte collectieve buitenruimte, wordt deze echter teruggebracht tot een gepaste maat.
- De buurten zijn goed **bereikbaar op verschillende wijzen**, al wordt het **gebruik van actieve vervoersmodi – stappen en trappen – gestimuleerd**. De inrichting volgt het STOP-principe. Woningen zijn bij voorkeur geadresseerd aan het netwerk voor langzaam verkeer. Er is aandacht voor comfortabel en veilig stallen van fietsen, zowel individueel als collectief. Individueel stallen van fietsen gebeurt op eigen terrein en onmiddellijk bereikbaar vanaf het publiek domein. Collectieve fietsenstallingen in meergezinswoningen worden bij voorkeur op het gelijkvloers voorzien.
- Wat personenwagens betreft gebeurt **bezoekers- én bewonersparkeren in clusters**, bij voorkeur gesitueerd aan de rand van de bouwcluster, gekoppeld aan de lokale ontsluitingsweg. Door het clusteren kunnen de parkeervoorzieningen efficiënt aangepast worden aan wijzigende noden, zoals af- of toename van eigen wagenbezit, en technische evoluties, zoals infrastructuur voor elektrisch laden. In functie van het beperken van loopafstanden zijn eerdere parkeerclusters mogelijk. Het aantal wordt evenwel zo beperkt mogelijk gehouden. Gereserveerde plaatsen voor deelwagens worden op de meest zichtbare en gemakkelijkst bereikbare punten in de clusters voorzien. De **buurten zelf zijn maximaal autovrij**. Dit verhoogt de veiligheid en creëert de nodige ruimte voor het realiseren van de hogervermelde ambities: openruimteverbindingen, groen, water en ontmoeting.
- Er wordt een **scherpe visuele scheiding met het de omringende publieke ruimte** nagestreefd. Bij voorkeur zijn gevels gericht naar het omringende landschap en straten. Naar analogie met de bestaande bebouwing in de openruimte zijn de woningen aldus gelegen 'aan een bosrand' of 'aan een open veld'. Hieraan kan worden voldaan door het werken met hoofdzakelijk gesloten bouwblokken. Tuinen worden daarbij naar elkaar gericht worden, voorgevels eveneens. In het geval dat private tuinen toch uitgeven op straten of open ruimte, zijn ze ommuurd en vormen ze een architecturale eenheid met de omringende bebouwing. Terrassen van alzijdige meergezinswoningen kunnen eveneens uitgeven op het landschap.
- **Verbijzondering** van de bebouwing, in de vorm van volumetrische of architecturale accenten, ontstaan bij voorkeur **op hoeken en op het einde van perspectieflijnen**.

Principes voor bouwcluster 1



Illustratieve inrichting van bouwcluster 1, op basis van de inrichtingsprincipes

Er wordt een gesloten bouwblok gevormd met de bestaande woningen aan de Zwijvegemstraat. Parallel hieraan wordt een tweede bouwblok geplaatst. Tussen beide bouwblokken wordt een ruime collectieve groenruimte ingericht.

Langsheen de Davidstorenstraat en de Zwijvegemstraat sluit de bebouwing aan bij de schaal en korrel van de bestaande woningen. Op de straathoek markeert een accentgebouw met beperkt aantal bouwlagen de publieke functie. Accentgebouwen markeren eveneens de trage verbinding tussen het Muizenpark en het Bos Van Betzenbroeck. Een volumetrisch accent in de oksel van het Muizenpark zoekt visuele connectie met de overeenkomstige hoekvolumes in bouwclusters 3 en 4.

De bebouwing staat teruggetrokken van de trage verbinding, om een adequate groenverbinding tussen beide openruimtegebieden toe te laten. Bovengronds parkeren wordt georganiseerd langsheen de Davidstorenstraat.

Principes voor bouwcluster 2

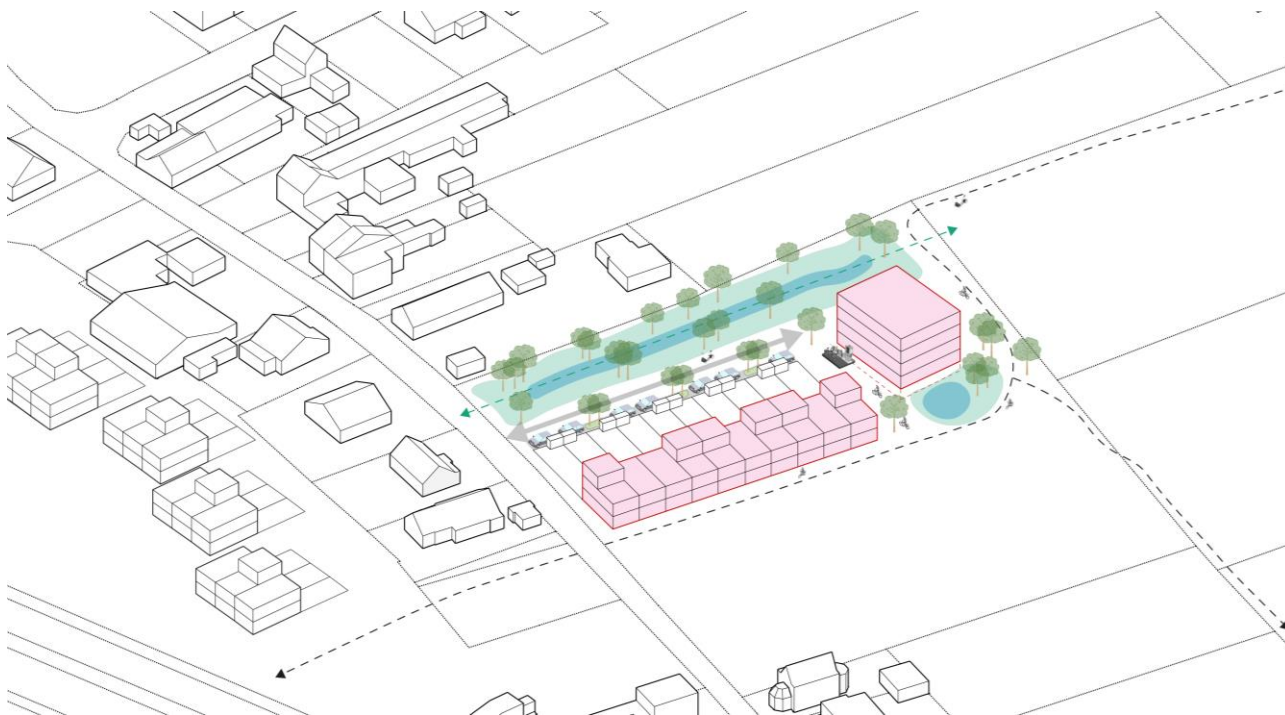


Illustratieve inrichting van bouwcluster 2, op basis van de inrichtingsprincipes

Er wordt een gesloten bouwblok gevormd met de bestaande woningen aan de Struikheidestraat. De bebouwing staat teruggetrokken ten opzichte van de Muizenvaart, waardoor de publieke ruimte er verbreedt tot een park waaraan de nieuwe woningen geadresseerd zijn.

Zowel in het noorden als in het zuiden van de cluster wordt de visuele verbinding tussen het Kanaal Leuven-Dijle en de achterliggende openruimte gemaximaliseerd over de volledige beschikbare ruimte. Bovengronds parkeren wordt zo dicht mogelijk bij de Struikheidestraat georganiseerd.

Principes voor bouwcluster 3

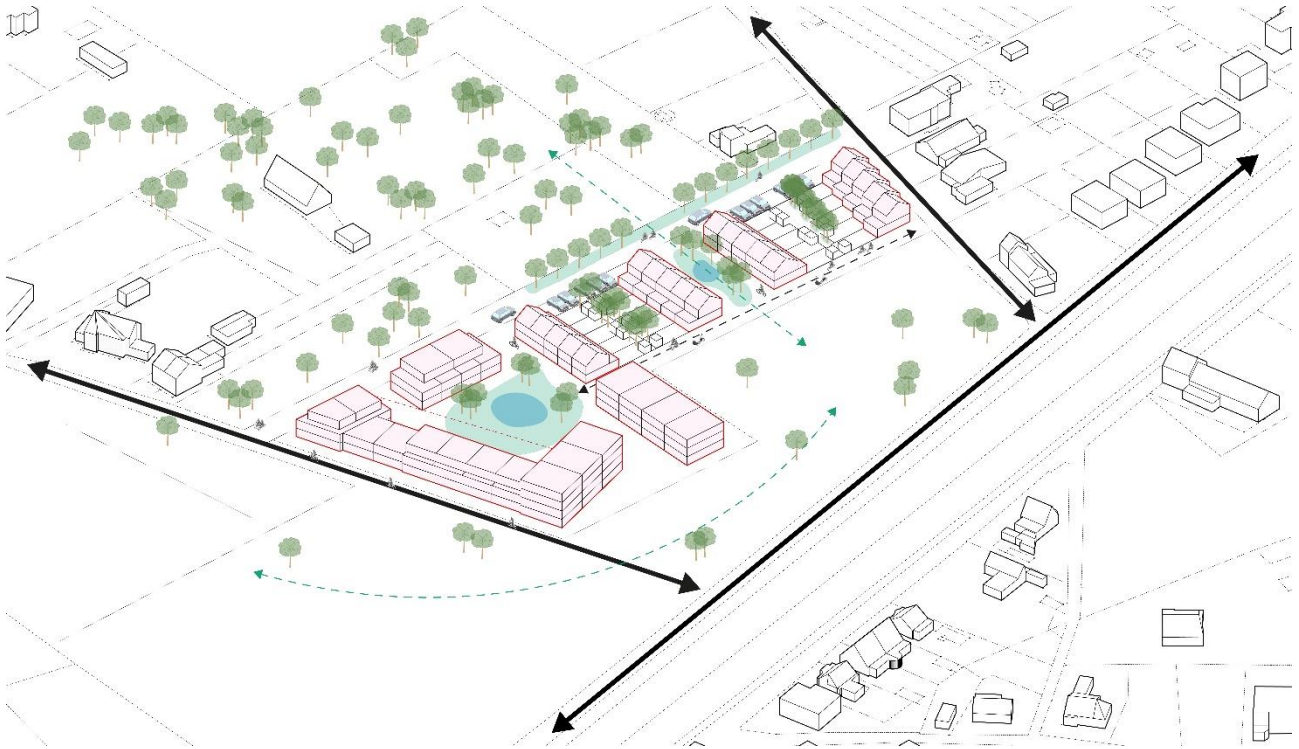


Illustratieve inrichting van bouwcluster 3, op basis van de inrichtingsprincipes

Langs de Struikheidestraat worden woningen in de langsrichting opgesteld. De ontwikkeling wordt opgevat als een bouwblok. Het bouwblok steekt beperkt voorbij de achterste grens van de naburige percelen in de Struikheidestraat, waardoor de impact op het Muizenpark minimaal blijft.

Een architecturale verbijzondering aan de zuidelijke hoek met de Struikheidestraat markeert een toegangspoort tot het verstedelijkte Mechelen, en kondigt het verderop gelegen Ragheno aan. Een volumetrisch accent in de oksel van het Muizenpark zoekt visuele connectie met de overeenkomstige hoekvolumes in bouwclusters 1 en 4.

Principes voor bouwcluster 4

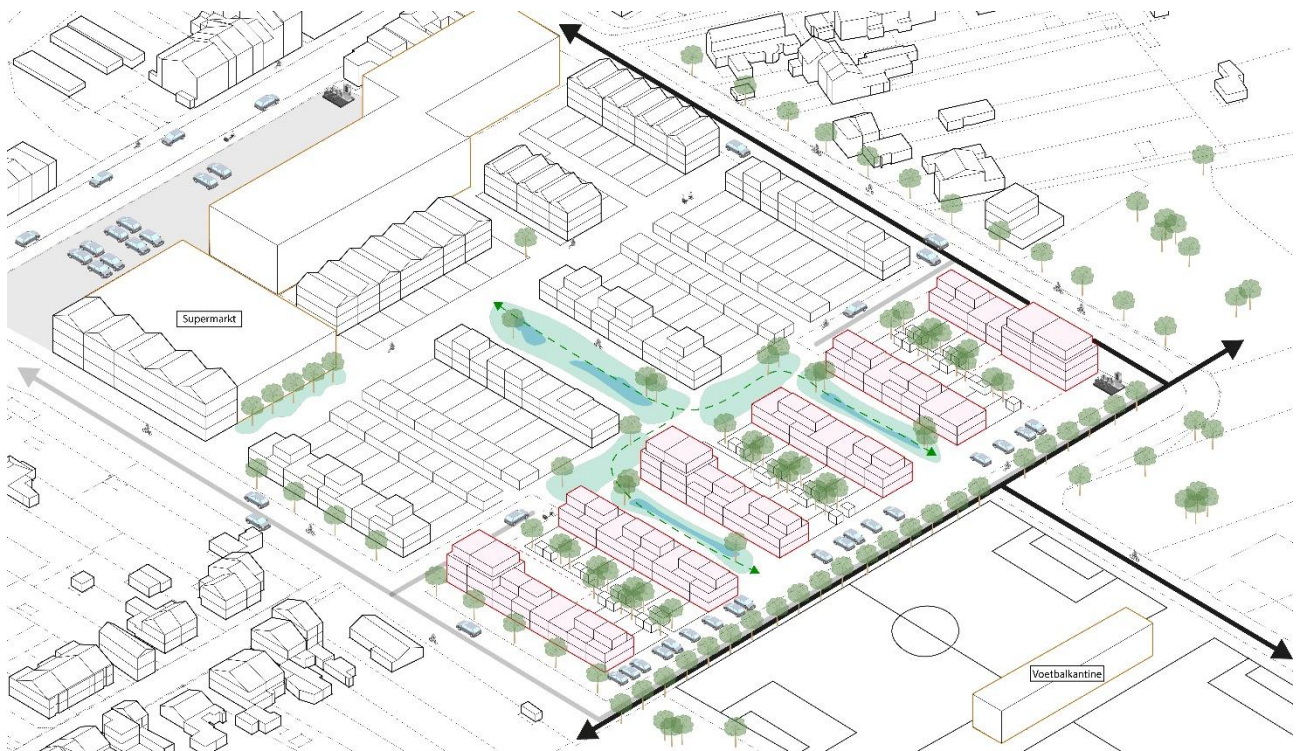


Illustratieve inrichting van bouwcluster 4, op basis van de inrichtingsprincipes

Langsheen de Lotelingstraat en de Leemputstraat worden woningen in de langsrichting opgesteld. De bebouwing sluit aan op de schaal van de tegenoverliggende, respectievelijk naastgelegen bebouwing. Ten opzichte van de Muizenvaart staat de bebouwing teruggetrokken. Accentgebouwen markeren de grens met het openruimtegebied. Een volumetrisch accent op het uiteinde van de Leemputstraat zoekt visuele connectie met de overeenkomstige hoekvolumes in bouwclusters 1 en 3.

Er ontstaat een park dat ter hoogte van de aansluiting met het centrale Muizenpark vernauwt. Die vernauwing laat toe om een besloten collectieve binnentuin te creëren. Er wordt aandacht besteed aan de toegankelijkheid van de binnentuin voor bewoners uit de omringende, zowel nieuwe als bestaande, woningen. Bovengronds parkeren wordt georganiseerd langsheen de nieuwe verbindingsweg tussen Lotelingstraat en de Leemputstraat.

Principes voor bouwcluster 5



Illustratieve inrichting van bouwcluster 5, op basis van de inrichtingsprincipes

Langsheen de Luysenberchstraat en de Lotelingstraat worden woningen in de langsrichting opgesteld. De bebouwing sluit aan op de schaal en korrel van de naburige bebouwing.

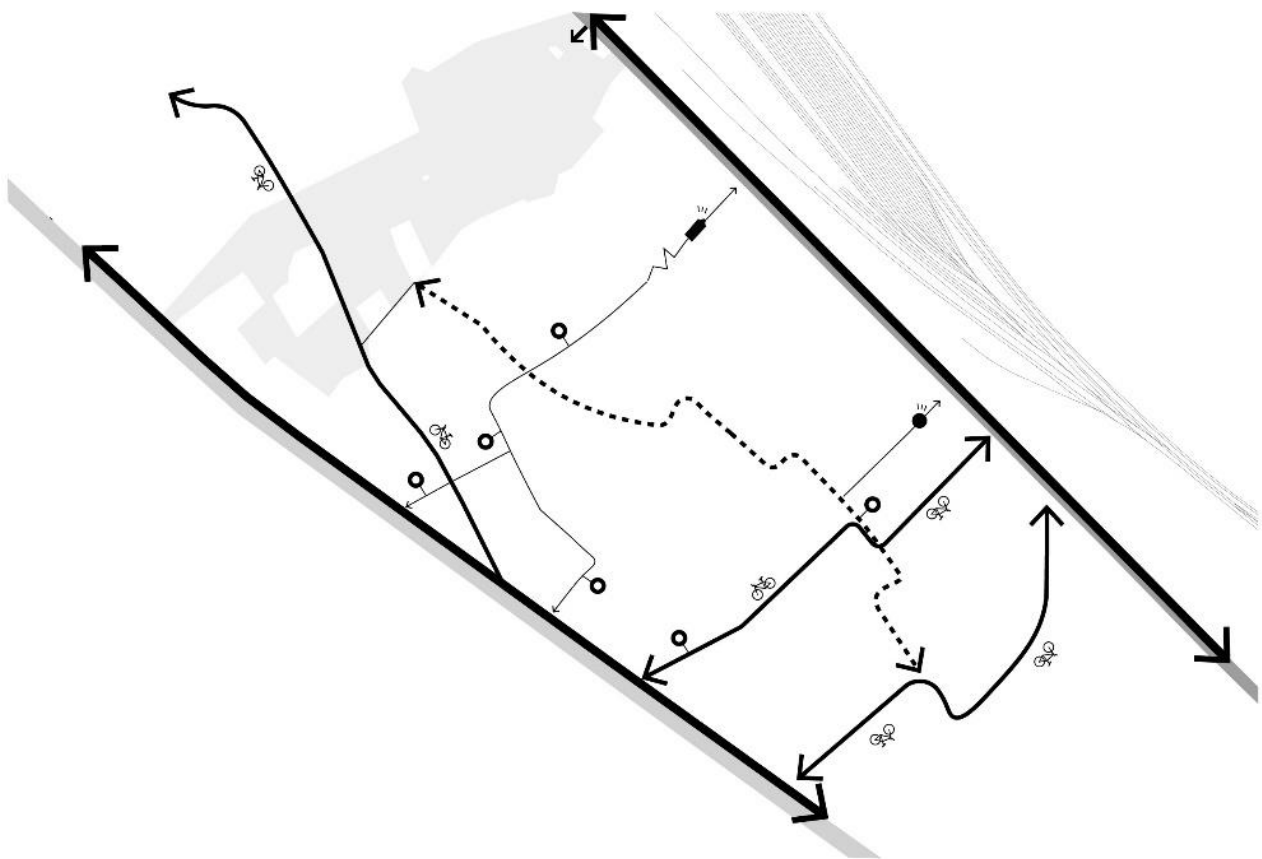
Centraal in het gebied worden één of meerdere openruimteverbindingen aangelegd, die de recreatieve cluster aansluit op de centrale straat (Klein Muizenveld) op de noordoostelijk gelegen Durabriksite. Bovengronds parkeren gebeurt langsheen de nieuwe verbindingsweg tussen Luysenberchstraat en de Lotelingstraat.

6.6.2 Stimuleren van zachte mobiliteit

Om de impact van de bijkomende woningen op de omgeving, zoals behandeld in titel 6.7, beperkt te houden, kiezen we in Spreeuwenhoek voor een ontwikkeling die zachte mobiliteit stimuleert. Voetgangers- en fietsverplaatsingen worden beschouwd als de norm, verplaatsingen met de wagen blijven in tweede orde mogelijk. Deze aanpak is vertaald als krachtlijn bij de inrichting van de bouwclusters (zie titel 6.6.1).

Daarnaast wordt het netwerk voor langzaam verkeer sterker uitgewerkt en meer vertakt. Het is de drager waarop de nieuwe bouwclusters geënt zijn en een netwerk dat sterk verbonden is met de omliggende wijken, recreatieve voorzieningen en de omliggende verbindingen voor langzaam verkeer.

Bovenstaande ingrepen zijn ook gericht aan de bewoners in de bestaande omliggende wijken. Zij zullen immers ook meer middelen ter beschikking krijgen om de keuze voor zachte mobiliteit te maken. Zo zal niet alleen de impact van de toekomstige ontwikkelingen beperkt worden, maar zal ook de impact in de bestaande wijken afnemen.



6.6.3 Uitwerking ontsluitingsprincipes voor gemotoriseerd verkeer

Vier scenario's werden onderzocht met het oog op maximale veiligheid en minimale impact op de bestaande wegen in en rond het plangebied.

Scenario 1: Twee strikt gescheiden mobiliteitskamers

Dit is het uitgangspunt. Het aantal bijkomende woonentiteiten wordt ongeveer gelijk verdeeld over de twee kamers.

Met inbegrip van de bestaande woningen, zien we een overwicht bij de eerste (noordelijke) kamer, waar het profiel van de ontsluitingswegen aan de Leuvensesteenweg (N26) het minst aangepast is. Bij de tweede (zuidelijke) kamer moeten evenwel de recreatievoorzieningen worden bijgerekend.



Scenario 1: Eerste en tweede kamer strikt gescheiden

Scenario 2: Optimalisatie door middel van verkeerslussen

Introductie van éénrichtingsverkeer in de straten grenzend aan de N26 zorgt voor een betere spreiding van de belasting. Dit in beide mobiliteitskamers.

Een bijkomend voordeel is de mogelijkheid om de wegprofielen optimaler in te richten, met meer ruimte voor zacht verkeer, groen en/of water.

Deze optimalisatie is eenvoudig te realiseren en omkeerbaar.



Scenario 2: Optimalisatie door middel van verkeerslussen

Scenario 3: Drie mobiliteitskamers met verbinding via Zwijvegemastraat en Watertorenstraat

De belasting in de eerste kamer wordt verder teruggedrongen door meer verkeer af te wentelen op de beter geschikte wegen.

In dit scenario worden de Davidstorenstraat en de Leemputstraat geknipt en wordt het verkeer uit de Struikheidestraat via de Zwijvegemastraat, de Watertorenstraat en Luysenberchstraat afgewenteld op de N26.

Zo ontstaat een derde mobiliteitskamer.



Scenario 3: Herverdeling – verbinding Zwijvegemastraat en Watertorenstraat

- De grotere omrijfactor voor woningen aan de Struikheidestraat moet het fietsgebruik verder stimuleren;
- Enkelrichtingverbindingen tussen de kamers onderling kunnen worden overwogen om de spreiding van de verkeersintensiteit meer gedetailleerd te sturen;
- De intensiteit in de Zwijvegemastraat en de Watertorenstraat zal toenemen. De beschikbare breedte van het openbaar domein laat er echter toe om de infrastructuur hierop af te stemmen;
- De Watertorenstraat wordt momenteel heraangelegd naar een woonerf, wat zorgt dat dit scenario weinig haalbaar is in realiteit.

Scenario 4: Drie mobiliteitskamers met verbinding via Muizenvaart

Als alternatief wordt het verkeer uit de Struikheidestraat afgewenteld op de Lotelingstraat via een bijkomende verbinding ter hoogte van de Muizenvaart.

Ook dit levert een derde mobiliteitskamer op, met een grotere omrijfactor voor de woningen in de omgeving van de Struikheidestraat.



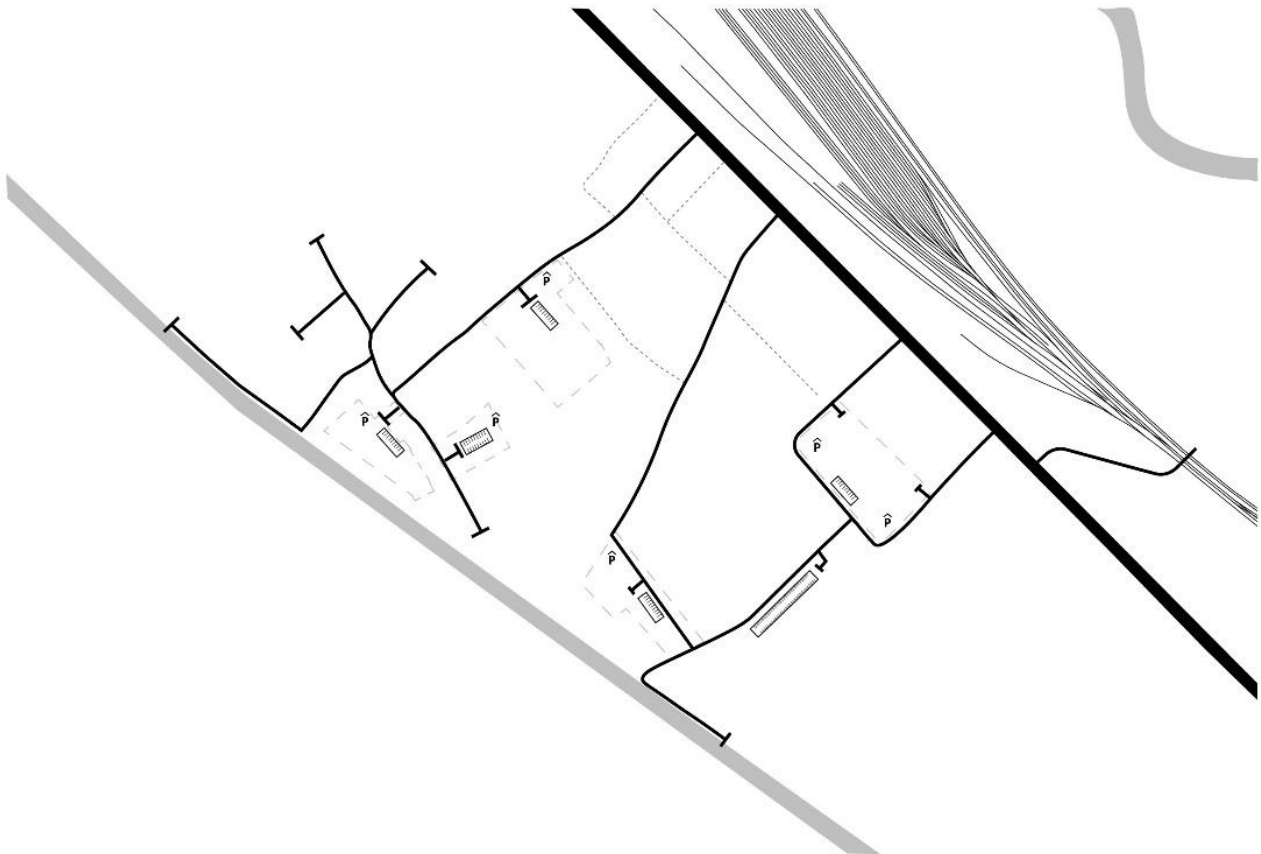
Scenario 4: Herverdeling – verbinding Muizenstraat

- Conflicten worden beperkt door de Davidstorenstraat en de Leemputstraat te knippen ter hoogte van de kruising met de trage wegen;
- Meer verkeer in de Struikheidestraat is echter in strijd met het beoogde gebruik ervan als belangrijke fietsverbinding tussen de Muizenvaart en het park van Ragheno;
- De nieuwe verbinding betekent bijkomende verharding en stoort de beleving van de openruimte vanaf de Muizenvaart.

Vergelijking en keuze van een voorkeursscenario

De scenario's werden kwalitatief afgewogen op basis van overeenstemming met de doelstellingen van veiligheid en (verkeers-)leefbaarheid. Daarnaast werd de impact van de scenario's op de ontsluitingswegen ter hoogte van de N26 becijferd aan de hand van simulaties. Hierbij werd vertrokken van recente tellingen, uitgevoerd in juni 2023.

De simulaties blijken voor de vier scenario's gelijklopend, maar tonen een licht voordeel in scenario's 2 en 4. Scenario 4 wordt echter niet weerhouden vanwege de hierboven beschreven kwalitatieve nadelen. Het RUP faciliteert de keuze voor elk van de overblijvende scenario's: 1, 2 en 3. Er dient te worden opgemerkt dat onderdelen van de scenario's – zoals enkele verkeersslussen in scenario 2 – zich buiten het plangebied bevinden. Die onderdelen kunnen dus niet worden verankerd in het RUP.



6.7 Plan-MER

Leeswijzer

Onderstaande tekst is een weergave van de conclusies van het plan-MER (ontwerp-MER, versie 10, titels 7.1, 7.2, 7.3, 8.2.2 en 8.3.2).

6.7.1 Milieueffecten

Effecten van de verschillende disciplines

Het plan creëert zowel positieve als negatieve effecten. Er zijn geen uiterst positieve of negatieve effecten. De referentietoestand 1, gebaseerd op de bestaande feitelijke toestand, wordt als de belangrijkste beoordelingsbasis beschouwd. De effecten ten opzichte van deze referentiesituatie zijn overwegend beperkt positief of negatief. Bij een aantal landschappelijke effecten en de ruimtebeleving zijn er negatieve effecten, bij de ruimtelijke context en gebruikskwaliteit van een aantal functies zijn er positieve effecten.

De effecten op **mobiliteit** zijn beperkt. Door de realisatie van het plan verbetert het voetgangersnetwerk. In alle alternatieven wordt een fijnmaziger netwerk voor voetgangers gecreëerd. Dit wordt beperkt positief beoordeeld. De effecten op andere netwerken zijn verwaarloosbaar. De toenames van het gemotoriseerd verkeer liggen onder de drempel van 5%, wat als verwaarloosbaar beschouwd wordt. Ook bij de verkeersafwikkeling worden geen significante stijgingen van verliestijden bij de kruispunten gemodelleerd. Wel is het zo dat de spreiding van het bijkomend verkeer iets groter is bij alternatieven 1, 3 en 3bis, en de impact dus groter is bij alternatief 2. Ten opzichte van de gehanteerde normen blijft het echter een verwaarloosbaar effect. De ontsluitingsvarianten zijn echter sterker bepalend voor deze spreiding. De verschillen zijn echter niet van die grootteorde dat er significante verschillen zijn. Wel is het zo dat, op basis van de gedetailleerde verliestijden per wegvak, er minder verliestijden verwacht worden in de ontsluitingsvarianten 2 (lussensysteem) en 4 (herverdeling via Muizenvaart).

In de discipline **geluid** worden de wijzigingen in het geluidsklimaat door verkeersgeluid en vaste geluidsbronnen onderzocht. Op basis van het macro verkeersmodel, dat voorziet in een aantakking van de wijk (bestaand en nieuw) kan voor geluid afkomstig van verkeersbronnen enkel een globaal effect afgeleid worden. Daaruit blijkt dat er op macroniveau geen noemenswaardige wijzigingen zijn. Op mesoniveau worden er, afhankelijk van de gekozen ontsluitingsvariant, wel verschillen gezien. Het geluidsklimaat blijft echter overal binnen de norm van 55dB(A) voor lokale wegen en woongebieden. Er worden geen significante geluidstoenames verwacht van vaste geluidsbronnen. Wel zijn een aantal goede praktijken aangewezen.

In de discipline **lucht** wordt van een ontwikkeling met 245 bijkomende woonentiteiten een dermate beperkte generatie inzake verkeer verwacht, dat mogelijke effecten sowieso uitermate beperkt en verwaarloosbaar tot hooguit beperkt zullen zijn ten opzichte van de referentiesituatie. De enige mogelijke plaatsen waar een beperkte wijziging van verkeer kan leiden tot een niet-verwaarloosbare impact op de luchtkwaliteit, zijn die locaties waarbij er zich aaneengesloten bebouwing situeert aan beide zijden van een weg, en op korte afstand van de wegas.

Van alle beschouwde paramaters is de impact inzake NO₂ het grootst. De hoogste impact situeert zich langs de Leuvensesteenweg en de Toekomststraat. Maar zelfs deze impact is niet groter dan 1% bij gebruik van de achtergrond en emissiefactoren 2025. Met een hoogste impact van 1% wordt de drempel van verwaarloosbaar naar beperkt negatief effect net bereikt.

Inzake PM₁₀ en PM_{2.5} wordt enkel een verwaarloosbare impact berekend.

Bij de discipline **bodem** zijn er ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie voor alle alternatieven beperkt negatieve effecten voor de structuur- en profielwijziging, en wijziging van het bodemgebruik en de bodemgeschiktheid. Voor de wijziging van de bodemkwaliteit scoren de drie alternatieven neutraal tot beperkt positief gezien de afname van landbouwbemesting. Alhoewel de scores gelijk zijn voor de drie alternatieven zijn er kleine verschillen merkbaar. Alternatief 1 zorgt namelijk voor minder versnippering in het plangebied,

terwijl alternatief 3 zorgt voor extra versnippering van de verschillende functies. Alternatief 2 heeft de grootste totale onverharde oppervlakte (ca. 2.000m² meer dan alternatief 3) en alternatief 1 heeft de kleinste totale onverharde oppervlakte. Bij de ontsluitingsvarianten bevat de variant 4, herverdeling via Muizenaart, iets meer verharding.

Er worden een aantal beperkt negatieve impacts verwacht in de discipline **water**. Het plan zorgt voor bijkomende verhardingen, allemaal ter hoogte van infiltratiegevoelige zones, wat aanleiding kan geven tot een versnelde afvoer van water wanneer de volgens de normen voorziene infiltratie- en buffervoorzieningen in het plangebied onvoldoende zijn. Dit wordt beperkt negatief beoordeeld. De nieuwe woongelegenheden zullen ook tot een grotere vuilwaterafvoer leiden. Het effect wordt als beperkt negatief (score -1) beoordeeld indien er zich geen capaciteitsproblemen bij RWZI Mechelen-Noord voordoen. Het effect op grondwaterkwantiteit en grondwaterstromingen wordt voor de alternatieven 1, 3 en 3bis verwaarloosbaar tot beperkt negatief beoordeeld, beperkt negatief voor alternatief 2 daar de bebouwing wordt opgericht in grondwaterstromingsgevoelig gebied.

De effecten op de **biodiversiteit** zijn ten opzichte van de referentiesituatie 1 overwegend positief. De daadwerkelijke natuurwinst zal afhangen van de concrete uitwerking van de natuurlijke structuur welke op projectniveau dient te gebeuren. Wel kan er een verwaarloosbaar / beperkt negatief effect door verstoring door licht optreden. Bij de beoordeling van versnippering scoort alternatief 1 iets minder goed.

In de discipline **landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie** zijn er een aantal negatieve effecten en is er een beperkt onderscheid tussen de alternatieven. De landschappelijke structuur en relatiewijzigingen evolueren negatief in alternatief 1 en 3 door de bebouwing langs het Kanaal Leuven-Dijle. Alternatief 2 en 3bis worden beperkt negatief beoordeeld door de aantasting van de onbebouwde ruimte. De erfgoedwaarde van het landschap wordt eveneens negatief beoordeeld voor alternatief 1 en 3, waarbij er verspreide ontwikkelingen plaatsvinden. Dit is verwaarloosbaar voor de gebundelde ontwikkeling van alternatief 2, beperkt negatief voor het alternatief 3bis. Er zijn geen noemenswaardige bouwkundige erfgoedwaarden die aangetast worden. Er kan wel een beperkt verlies aan archeologisch erfgoed optreden in alle alternatieven. Net zoals de landschappelijke structuur worden door de aantasting van de open ruimte de perceptieve kenmerken negatief beïnvloed in alternatief 1 en 3, beperkt negatief in alternatief 2 en 3bis.

De effecten op **mens - ruimtelijke aspecten** zijn overwegend positief: de betere benutting en organisatie van de ruimte in samenhang met de ruimtelijke context, met aandacht voor langzaam verkeersontsluiting, recreatie, flexibele invulling van het resterend gemengd openruimtegebied, De gebruikskwaliteit voor de verschillende functies wordt dan ook positief of beperkt positief beoordeeld. In alle alternatieven zijn er heel wat mogelijkheden voor recreatief medegebruik, en medegebruik voor de opvang van hemelwater. De betere benutting van de aanwezige infrastructuur, de verdichting van het woonweefsel in een randstedelijke context, het vrijhouden van flexibel inzetbare ruimte als gemengd open ruimte gebied in de omgeving van de stad... zijn positieve elementen inzake duurzaamheid.

De ruimtebeleving is onderscheidend voor de verschillende alternatieven. Door onder meer het beperkt aanwezig zijn van hinder - gezien de hoge gevoeligheid van de omwonenden kan de beperkte stijging van het aantal wagens in de woonstraten als verkeershinder ervaren worden en de grote verweving van groene ruimtes met de woonclusters wordt de ruimtebeleving beperkt positief beoordeeld voor alternatief 1. Daar er een grotere beleving is van de centrale open ruimte vanaf het Kanaal Leuven-Dijle, en vice versa, en er een grotere verweving bestaat tussen de open ruimte en het wonen, wordt alternatief 3 positief beoordeeld. Idem voor alternatief 3bis: een grote centrale open ruimte waarrond de ontwikkelingen zich bevinden en behoud van de openruimteverbinding met het Kanaal Leuven-Dijle. Het alternatief 2 creëert een negatief effect op de ruimtebeleving: de configuratie leidt ertoe dat heel wat bestaande woningen en tuinen die nu grenzen aan het openruimtegebied een buur krijgen. In dit alternatief is er ook voor de nieuwe woonentiteiten een beperkter contact met de open ruimte. Ook is er een groter risico op het ervaren van verkeershinder daar het verkeer minder gespreid wordt over de verschillende woonstraten. Daarnaast is er ook een groter risico op wateroverlast daar er gebouwd wordt op plaatsen waar in het verleden wateroverlast optrad.

De effectbeoordeling van de discipline **mens - gezondheid** steunt voornamelijk op de resultaten uit de disciplines lucht, geluid en trillingen en mens-ruimtelijke aspecten.

Voor wat betreft gezondheidsaspecten veroorzaakt door luchtverontreiniging kan de impact van het plan bij een etmaalgemiddelde verkeersgeneratie van 300 personenwagens per dag op de relevante wegsegmenten als verwaarloosbaar beschouwd worden. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat de achtergrondconcentraties van fijn stof (PM10 en PM2,5) voor het hele plangebied in de referentiesituatie reeds boven de WHO-advieswaarden liggen.

Voor wat eventuele geluidshinder betreft, zullen er op macroniveau ten gevolge van de planingrepen geen noemenswaardige wijzigingen zijn. Op mesoniveau blijken de WGO-richtlijnen voor slaapverstoring en gezondheidseffecten ten gevolge van bijkomend verkeer, haalbaar. Inachtnaam van een aantal goede praktijken wordt er ook geen significante geluidstoename verwacht van vaste geluidsbronnen.

Ten gevolge van de planingrepen zal het aantal aanwezigen in het plangebied toenemen, wat een positieve impact heeft op het sociaal veiligheidsgevoel. Gezien de 245 woningen in inrichtingsalternatief 2 het meest gegroepeerd zijn, zal het positief effect daar het meest uitgesproken zijn.

Naast de beoordeling ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie, gebaseerd op de bestaande toestand op het terrein zelf, is er ook een afweging gebeurd ten opzichte van de planologische referentiesituaties, met name de situaties gebaseerd op het gewestplan (referentiesituatie 2) of het huidige RUP Spreeuwenhoek-Venne (referentiesituatie 3). Deze zijn niet voor alle aspecten verschillend, bv. grondwaterstromingen, en dan ook enkel relevant voor de disciplines en effecten waar dit wel onderscheidend is, zoals beschreven in hoofdstuk 5.1.2 van het plan-MER.

Ten opzichte van referentiesituatie 2, het gewestplan, zijn de effecten positiever. Er wordt immers vergeleken met een reeds deels ontwikkeld gebied. Ten opzichte van referentiesituatie 3 zijn er eveneens een aantal positievere effecten.

Onderscheidende effecten tussen de inrichtingsalternatieven

De onderscheidende effecten tussen de alternatieven zijn beperkt.

In de discipline mobiliteit is er geen onderscheid tussen de beoordelingen. De verschillen betreffen immers de lokale wegen en zijn te beperkt om tot andere scores te leiden.

Dit is wel het geval voor het verkeersgeluid: er kan vermoed worden dat in alternatief 2 de toename van verkeerslawaai in de Davidstorenstraat hoger is dan in de andere alternatieven, maar lager in de Leemputstraat, Lotelingstraat en Struikheidestraat.

Met betrekking tot luchtmissies en bodemimpacts zijn er geen onderscheidende effecten tussen de alternatieven. Bij de discipline water is er een onderscheidend effect met betrekking tot de grondwaterstromingen: in alternatieven 1, 3 en 3bis bevindt de nieuwe bebouwing zich ter hoogte van beperkt grondwaterstromingsgevoelige plaatsen, in alternatief 2 wordt ook bebouwing voorzien ter hoogte van grondwaterstromingsgevoelige plaatsen. Dit betekent dat ondergrondse constructies deze kunnen verstoren.

Inzake biodiversiteit scoren de alternatieven 2, 3 en 3bis dan weer beter op het effect versnippering: er worden meer verbindingen voorzien.

Op landschappelijke effecten scoort alternatief 1 het slechtste: negatieve impacts op structuur en relatiewijzigingen, erfgoedwaarde en perceptieve kenmerken. Alternatieven 2 en 3bis scoren het best, 3 ertussen.

Als de ruimtebeleving door de mens als een geheel wordt beschouwd, niet vanuit het landschap, scoort alternatief 2 echter het slechtst: de bestaande contactplaatsen tussen woonpercelen en de onbebouwde ruimte worden kleiner, er worden woningen opgericht ter hoogte van gronden die reeds in het verleden met

wateroverlast kampten, en is er door een kleinere spreiding van het verkeer en de gevoeligheid van de buurt een grotere kans dat verkeershinder ervaren wordt.

Samengevat kan dus gesteld worden dat alternatief 1 iets minder goed scoort, alternatief 2 zowel positievere als negatievere effecten heeft en dat alternatief 3 enkel op vlak landschap negatieve effecten genereert. Alternatief 3bis, het geoptimaliseerd alternatief, scoort het best.

Onderscheidende effecten tussen de ontsluitingsvarianten

De verschillen in de effecten tussen de ontsluitingsvarianten zijn erg beperkt.

In de disciplines mobiliteit zijn de alternatieven 2 (lussensysteem) en 4 (herverdeling via de Muizenvaart) een nuance beter: een sterkere spreiding van het verkeer, minder verliestijden.

In de ontsluitingsvariant 4 creëert de nieuwe wegenis langs de Muizenvaart diverse negatievere impacts (al dan niet nuances): in de disciplines bodem (meer verharding), landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie (relatie en structuurwijzigingen, landschappelijke erfgoedwaarde en perceptieve kenmerken) en in de discipline mens ruimte (wisselwerking met de ruimtelijk context en ruimtebeleving).

Cumulatieve effecten ontwikkelingsscenario's

Uit de diverse analyses komt naar voor dat geen cumulatie van effecten wordt verwacht met het instellen van eenrichtingsverkeer op de Vesten. Eventuele effecten van deze maatregel staan los van de effecten van het voorliggende plan.

6.7.2 Klimaatreflex

Voor de disciplines mobiliteit, geluid, bodem, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie en mens - gezondheid worden geen effecten op of van het klimaat verwacht.

In de discipline lucht worden ook geen effecten verwacht. Maar met betrekking tot klimaat kan bij het realiseren van het plan uiteraard ingespeeld worden op het minimaliseren van de emissies van broeikasgassen.

In de discipline water zal de concrete invulling van het plangebied een belangrijke rol spelen op de impact van het klimaat op het plangebied. Veel vegetatie en weinig warmte-absorberende verharde oppervlaktes kan het bodemvochtregime en de infiltratie bevorderen, zorgen voor afkoeling en ook verdroging tegengaan. De kans op pluviaal overstromingsgevaar wordt in het plangebied groter naar de toekomst toe. Hierdoor kan de extra verharding in het plangebied (de 3 alternatieven) zorgen voor meer afspoeling, wat een negatief effect is op het klimaat in de toekomst. Het is aan te raden om in te zetten op grotere buffers dan deze die wettelijk voorzien zijn. De effecten in de discipline mens - ruimtelijke aspecten hangen hiermee samen. De concrete invulling van het gebied kan in de toekomst een impact hebben op het hitte-eiland effect en op eventuele overstromingen.

De impact op of van de klimaatverandering voor de discipline biodiversiteit wordt als verwaarloosbaar / niet relevant beoordeeld.

6.7.3 Overzicht milderende maatregelen, aanbevelingen en monitoring

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

In de discipline **mobiliteit** werden geen negatieve effecten vastgesteld ten gevolge van het plan. Er zijn dus geen milderende maatregelen noodzakelijk. Wel kunnen een aantal aanbevelingen geformuleerd worden:

- Aanbeveling parkeerstructuur:
 - Het parkeeraanbod binnen het plangebied bestaat voor een relatief groot aandeel uit private, individuele parkeerplaatsen. Hierdoor zijn er weinig mogelijkheden om gedeelde mobiliteit te stimuleren.

Door parkeerplaatsen geclusterd (per woningencluster) te voorzien, kunnen hiervoor opportuniteiten gecreëerd worden. Het is bijkomend wenselijk op deze geclusterde parkeervoorzieningen voldoende oplaadpunten voor elektrische voertuigen te voorzien.

- Om het comfort van verplaatsingen per fiets ten opzichte van verplaatsingen met de auto te verhogen, is het wel aangeraden om (ruime) private fietsstallingen te voorzien bij elke woning. Daarnaast is het aan te raden ter hoogte van de parkeerclusters overdekte stallingen te plaatsen voor bezoekers per fiets. Zo wordt het potentieel van de goede ontsluiting op het fietsnetwerk verder geoptimaliseerd.
- Aanbeveling ontsluitingsstructuur autoverkeer:
Het plangebied is via een reeks parallelle straten aangesloten op de Leuvensesteenweg. Met uitzondering van de Leemputstraat functioneren deze straten bovendien telkens in dubbelrichting. Hierdoor ontstaat een groot aantal conflictpunten op de Leuvensesteenweg. Het is daarom aan te raden het aantal aansluitingen te beperken en/of de in- en uitgaande bewegingen te spreiden over verschillende assen (enkelrichtingssysteem).

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

Daarnaast wordt voor de vaste geluidsbronnen in het plangebied dewelke in belangrijke mate zullen bepaald worden door HVAC-installaties, meer bepaald individuele warmtepompen, aanbevolen dat voor het geluid van de technische installaties de nodige aandacht besteed wordt aan het nemen van voldoende maatregelen om de geluidsproductie aan de bron en de geluidsoverdracht naar de omgeving te beperken. Dit door een oordeelkundige inplanting van de installaties, gebruik te maken van de best beschikbare technieken, geluidsarme installaties, geluidsisolatie en/of -absorptie en/of -afscherming om aldus geluidshinder (burenhinder) in de omgeving te beperken.

Omwille van de verwaarloosbare effecten worden geen milderende maatregelen, aanbevelingen of monitoring noodzakelijk geacht voor de discipline **lucht**. Wel wordt aanbevolen om via voorafgaande monitoring de werkelijke concentraties op de kritische plaatsen in beeld te brengen.

Er worden geen specifieke maatregelen geformuleerd voor de discipline **bodem**. Tijdens de concrete ontwikkeling van het plangebied wordt wel aanbevolen om zo weinig mogelijk natuurlijke bodemprofielen te vergroeven of te verharderen en kwetsbare bodemstructuren te vrijwaren voor verdichting. De vigerende Vlarebo-regelgeving wordt geacht strikt toegepast te worden in het kader van grondverzet (vanaf 250m³). Dezelfde strikte toepassing van de regelgeving wordt verwacht tijdens de exploitatie van activiteiten die nieuwe verontreiniging zouden kunnen veroorzaken.

In de discipline **water** wordt op plaatsen die overlappen met gebieden met een hoge grondwaterstand of afsluitende/slecht doordringbare bodemlagen, waarbinnen het noodzakelijk is om te duiden op de gevoeligheid voor invloed op grondwaterstroming, maatregelen voorgesteld, bijvoorbeeld het opnemen van voorschriften inzake het aantal volwaardige ondergrondse verdiepingen. Er is echter een onzekerheid over de plaatselijke dieptes van het grondwater, alsook moet er afgewogen worden wat primeert: compact bouwen en dus minder verharding en noodzaak afvoer hemelwater, of plaatselijk mogelijke verstoring van de grondwaterstroming. Dit wordt dan ook niet als een dwingende milderende maatregel opgenomen, maar als een aanbeveling naar voor geschoven. Bij het voorzien in volwaardige ondergrondse verdiepingen dient de vergunningsaanvraag aan te tonen dat er geen aanzienlijke impact wordt teweeggebracht ten aanzien van de grondwaterstroming (en mogelijke receptoren). Dergelijke plaatsen komen voor in alternatief 2. Indien hiermee rekening wordt gehouden, wordt het effect als te verwaarlozen/beperkt negatief (score 0/-1) beoordeeld.

Het is van belang dat het RUP het behoud van ruimte voor water vooropstelt, evenals voorzorgen ter vrijwaring van de bergingscapaciteit. Dit kan door onder meer de volgende milderende maatregelen:

- Het RUP dient in haar voorschriften te benadrukken dat oppervlakkige afstroming moet worden vermeden door in te zetten op ontharding.
- De voorkeur gaat in het algemeen uit naar open waterbekkens. Het RUP dient in haar voorschriften toe te laten dat binnen de verschillende bestemmingen de aanleg van open infiltratie en buffervoorzieningen mogelijk is.
- Het geniet de voorkeur om de infiltratie/buffering te plannen in een beter doorlatende zone en minder hoge grondwaterstand: hier betreft het binnen een zone met leem in plaats van in een zone met kleiondergrond (indicaties op de bodemkaart). De zones voor buffer die binnen in het RUP worden voorzien, bevinden zich vooral in antropogene droge en vochtige zanden, maar ook ter hoogte van vochtig zandleem en ter hoogte van antropogene bodems. Deze zones kunnen in aanmerking komen voor ruimte voorbehouden voor de waterhuishouding, zoals een infiltratievoorziening. De buffer zal tevens dienst moeten doen als visuele buffering, waardoor er wellicht ook vegetatie wordt voorzien zoals struiken en opgaande begroeiing. In principe kunnen de beide doelen hier binnen de beschikbare ruimte bereikt worden, ermee rekening houdend dat minstens de helft van die oppervlakte voor infiltratie/buffering dienst zal doen.
- Op basis van infiltratietesten achteraf kan blijken dat ook in de hoger gelegen zones het interessanter is om plaatselijk te infiltreren in plaats van af te voeren naar zones die minder geschikt zijn voor infiltratie. Het plangebied is deels gelegen in potentieel overstromingsgevoelig gebied. Het RUP dient het belang van overstromingsveilig bouwen op te nemen. Het is ook van belang om de bestaande bergingscapaciteit te behouden bij een toekomstige ontwikkeling. Het volume dat wordt ingenomen door bijvoorbeeld het dempen van grachten dient elders op het terrein gecompenseerd te worden door bijvoorbeeld nieuwe grachten, open bekkens of andere voorzieningen. Indien er gebouwd wordt in potentieel overstromingsgevoelig gebied moet de impactscore minimaal beperkt negatief (score -1) zijn.

Door implementatie van de nodige maatregelen cf. de voornoemde voorschriften kan het effect van -1 afgezwakt worden tot een residuele impact met score 0/-1.

In de discipline **biodiversiteit** worden geen milderende maatregelen voorgesteld. Wel worden een aantal aanbevelingen gedaan om de biodiversiteit in het gebied verder te verhogen:

- Aanplantingen enkel met standplaatsgeschikte, inheemse plantensoorten of uitheemse soorten met een ecologische meerwaarde (bv. nectar of pollenproducent, eetbare vruchten, klimaatrobuustheid, ...). Ten behoeve van wilde bijen en vlinders voorzien in nectar- en stuifmeelplanten (bloemrijk grasland). In het kader van klimaatrobuustheid is het daarbij eveneens belangrijk dat de soorten voldoende droogte- en hitteresistent zijn. Dit primeert op het inheems en streekeigen zijn van de soorten.
- De intensiteit van het beheer afstemmen op het gebruik van de openbare ruimte. Delen die extensiever worden beheerd, daar waar een natuurlijker vegetatie-ontwikkeling kan plaatsvinden, omvatten doorgaans een grotere soortenrijkdom.
- Bij de uitwerking van het verlichtingsplan onderzoeken waar en wanneer verlichting noodzakelijk is. De mogelijkheid onderzoeken voor het toepassen van slimme verlichting (bewegingsmelders) of verlichting gedurende bepaalde uren (bv. tussen 22u en 6u doven). Ook de wijze van verlichten afstemmen.

In de discipline **landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie** worden milderende maatregelen voorgesteld met betrekking tot de landschappelijke inpassing van de tuinzones en het versterken van de historische landschappelijke structuur:

- Versterken historisch landschappelijke structuur: Hoewel in het RUP geen concrete uitspraken worden gedaan over de inrichting van het openruimtegebied, ligt het voor de hand om elke inrichting te laten vertrekken van de historische structuur en de schaarse bewaarde erfgoedwaarden in het sterk verstoorde gebied. Door het wegnemen van bestaande verstoringen kan de kwaliteit van het resterende openruimtegebied worden versterkt.

- Landschappelijk inpassen tuinzones: Daar waar de tuinzones aansluiten bij het open landschap kan de negatieve impact worden gemilderd door de tuinen op zulke wijze aan te leggen dat ze deel uitmaken van het landschap. Het gebruik van streekeigen groen, het vermijden van (hoge) afsluitingen en het beperken van de plaatsing van allerlei aanhorigheden (tuinhuisjes, trampolines, speeltuigen) kan hiertoe bijdragen. Dit is met name van belang voor alternatief 3, maar kan ook worden toegepast op de beide andere alternatieven.

Er zijn geen relevante milderende maatregelen, aanbevelingen of monitoring in de discipline **mens - ruimtelijke aspecten**.

6.7.4 Wijzigingen in de milieubeoordeling na ontwerp RUP

Leeswijzer

Na de plenaire vergadering (21 april 2022) werd het voorontwerp RUP aangepast aan de opmerkingen en herwerkt tot een ontwerp RUP (oktober 2022). Hierna wordt een overzicht gegeven van de wijzigingen in de milieubeoordeling naar aanleiding van dit ontwerp RUP.

Discipline mobiliteit

De verdere verfijning van de parkeernorm zal het effect op het parkeren, het fietsnetwerk, de verkeersleefbaarheid en de verkeersafwikkeling beperkt positiever maken. Ze zal het gebruik van de fiets als alternatieve modus, en meer bepaald ook buitenmaatse fietsen, verder stimuleren waardoor de modal shift positief beïnvloed wordt. Dit is echter te beperkt gezien het aantal voertuigen en gebruikers voor deze ontwikkelingen dat het niet echt leidt tot een andere beoordeling.

Het verfijnen van de mogelijke gebruiksfuncties in de open ruimte zullen ook leiden tot een duidelijk af te bakenen mobiliteitsgeneratie. Bij een aantal functies, zoals volkstuinten, zal een mobiliteitsgeneratie zijn van gemotoriseerde voertuigen. Net zoals het overige recreatieve verkeer zal dit buiten de klassieke spitsmomenten plaatsvinden.

De realisatie van een pluktuin of korte keten boerderij zal eveneens leiden tot een bepaalde mobiliteitsgeneratie. Enerzijds is er het professionele landbouwgebruik en het goederenvervoer dat eigen is aan een landbouwbedrijf, zoals toelevering van goederen, afvoer van groenten en afval, Dit is identiek of kleiner dan de verkeersgeneratie van de huidige landbouwbedrijvigheid die reeds deel uitmaakt van de bestaande verkeerstromen. Bij een zelfplukboerderij komen ook heel wat bezoekers. Gezien de ligging van de boerderij en het verwachte profiel van de bezoekers / leden worden hier vooral fietsers en voetgangers verwacht. Het aandeel autobezoekers zal beperkt zijn.

De beoordelingen in de discipline mobiliteit wijzigen niet.

Discipline geluid

De aanpassingen hebben een zeer beperkte impact op het verkeer, en bijgevolg geen impact op de discipline geluid.

Discipline lucht

De aanpassingen hebben een zeer beperkte impact op het verkeer. Daarnaast zijn er ook bepalingen opgenomen met betrekking tot energie-efficiëntie en energieneutraliteit. Daar er reeds rekening gehouden werd met een heel beperkte gebouwuitstoot worden hiervoor geen noemenswaardige aanpassingen verwacht. Er zijn dan ook geen wijzigingen in de effectenbeoordeling van de discipline lucht.

Discipline bodem

De aanpassingen leiden niet tot gewijzigde effecten in de discipline bodem.

Discipline water

Er is een bijkomende paragraaf opgenomen met betrekking tot inname en compensatie van gebied voor waterberging. Eventuele overstromingsgebieden moesten ook zonder deze paragraaf gecompenseerd worden, conform de huidige wetgeving integraal waterbeleid. Deze bepaling verruimt overstromingsgebied naar waterberging, en stipuleert dat deze in het plangebied zelf moet gebeuren. Deze aanpassing wijzigt het beperkt negatief effect voor het afvoergedrag van oppervlaktewaterkwantiteit met een kleine nuance naar beperkt negatief tot neutraal.

De overige effecten wijzigen niet.

Discipline biodiversiteit

De aanpassingen leiden niet tot gewijzigde effecten in de discipline biodiversiteit.

Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

De aanpassingen leiden niet tot gewijzigde effecten in de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.

Discipline mens - ruimtelijke aspecten

De verdere uitdieping van de open ruimte leidt tot de concretisering van de mogelijkheden voor duurzame stadslandbouwactiviteiten. De impact op de gebruikskwaliteit van de landbouw wordt daardoor positief (score +2).

Discipline mens - gezondheid

De aanpassingen leiden niet tot gewijzigde effecten in de discipline mens - gezondheid.

6.7.5 Wijzigingen in de milieubeoordeling na herneming ontwerp RUP

Leeswijzer

Na het openbaar onderzoek van 7 november 2022 tot en met 9 januari 2023 werd, op basis van de verschillende adviezen en bezwaren, beslist om het gekozen alternatief – alternatief 3 in het MER – bij te sturen en meer gedetailleerd onderzoek uit te voeren. Dit geoptimaliseerd plan is in het MER toegevoegd als alternatief 3bis. De wijzigingen zijn daarbij van dien aard dat er geopteerd werd om de fase van het ontwerp RUP te hernemen en een nieuw openbaar onderzoek te organiseren. Hierna wordt een overzicht gegeven van de wijzigingen in de milieubeoordeling naar aanleiding van dit nieuwe ontwerp RUP.

De wijzigingen in het planvoornemen leiden tot een beoordeling van een bijkomend alternatief en ontsluitingsvarianten. Deze zijn toegevoegd aan de basistekst in het MER.

Daarnaast zijn er ook specifieke adviezen en inspraak met betrekking tot het MER die geleid hebben tot aanvullingen en verfijningen in de milieubeoordeling bij verschillende disciplines:

- Advies VMM lucht: vraag om ook de verkeersemisies op straatniveau in beeld te brengen: naast de reeds opgenomen macromodellen werd een mesomodel opgemaakt en toegevoegd aan het onderzoek.
- Diverse inspraakreacties met betrekking tot verkeersafwikkeling in verschillende aangrenzende straten en naar de Leuvensesteenweg: in overleg met de bewoners werden de hoger beschreven ontsluitingsvarianten uitgewerkt. Op basis van nieuwe kruispunttellingen werd de impact op mesoniveau (straat) en microniveau (kruispunt) in beeld gebracht. De effecten van deze wijzigingen in de gemotoriseerde verkeerstromen op de verkeersemisies worden eveneens beschreven.
- Diverse inspraakreacties met betrekking tot het in kaart brengen van de referentiesituatie geluid: de metingen werden uitgevoerd op het ogenblik dat niet representatief was door de nasleep van coronabeperkingen. Daarbij werd een correctiefactor toegepast conform de richtlijnen. Bij deze herneming biedt zich

echter de kans aan om deze metingen opnieuw uit te voeren in plaats van een correctiefactor te hanteren. Deze mogelijkheid is dan ook benut, en deze resultaten zijn toegevoegd in de discipline geluid.

Tijdens het proces vonden ook een aantal wijzigingen plaats die leiden tot een aangepaste methodiek:

- Algemeen: een aantal geplande ontwikkelingen die geen deel uitmaakten van de referentiesituatie zijn ondertussen beslist beleid. Ze worden dan ook niet langer opgenomen als een ontwikkelingsscenario maar maken deel uit van de referentiesituatie. Dit is aangepast in alle disciplines en beoordelingen.
- Discipline geluid en trillingen: er is een nieuwe beoordelingsmethodiek van toepassing voor verkeersgeluid. Deze is toegepast de bespreking.

Deze wijzigingen leiden tot een beperkt gewijzigde beoordeling van de reeds onderzochte alternatieven, daar de vergelijkingsbasis, met name de referentiesituatie, gewijzigd is. Deze zijn aangepast in het hoofdstuk 5 van het MER. De beoordeling van het alternatief 3bis en de ontsluitingsvarianten werd toegevoegd.

De eerder geformuleerde milderende maatregelen blijven daarbij ook van toepassing voor deze nieuwe beoordeling. De verwerking ervan in de voorschriften en de latere verfijningen blijven daarbij van toepassing.

7 TOELICHTING BIJ HET GRAFISCH PLAN EN DE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

7.1 Grafisch plan

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

- Hoofdbestemming(en):
 - Woongebied;
 - Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur;
 - Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen;
 - Recreatiegebied;
 - Gemengd openruimtegebied met bosrijk karakter;
 - Muizenpark;
 - Zone voor woonontwikkeling;
- Bestemming(en) in overdruk:
 - Bufferzone;
 - Lokale ontsluitingsweg;
 - Knip voor gemotoriseerd verkeer;
 - Verbinding voor langzaam verkeer;
 - Waterloop;
 - Site Malcot en Hof van Betzenbroeck.

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

7.2 Vertaling in stedenbouwkundige voorschriften

7.2.1 Hoofdbestemming(en)



Woongebied

Dit gebied is bestemd voor wonen en aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen. Het gebied omvat de bestaande woonzones langs de Leuvensesteenweg en een deel van de achterliggende woonwijk tussen de Leuvensesteenweg en de Muizenvaart. Het woongebied is een multifunctioneel gebied waar verweving van functies het uitgangspunt is.



Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur

Dit gebied is bestemd voor verkeers- en vervoersinfrastructuur en aanhorigheden. Het gebied omvat enerzijds een deel van de Leuvensesteenweg en anderzijds een deel van de Muizenvaart.



Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen

Dit gebied is bestemd voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, meer bepaald in functie van ondergrondse en bovengrondse energievoorzieningen. Het gebied omvat de gronden aan de Muizenvaart die in gebruik zijn als hoogspanningsstation.



Recreatiegebied

Dit gebied is bestemd voor sportactiviteiten, recreatieve activiteiten en jeugdactiviteiten. In het gebied wordt enkel dagrecreatie toegestaan. Het recreatiegebied wordt ingericht als een ruimte voor activiteiten, onder meer in functie van, maar niet beperkt tot, de aanwezige sportclubs.

GOB *Gemengd openruimtegebied met bosrijk karakter*

Dit gebied wordt opgevat als een multifunctioneel, extensief en laagdynamisch natuurlijk boslandschap met een gesloten en parkachtig karakter gericht op de omliggende woonomgeving. Gelet op de hoge bebossingsgraad van het gebied is het beheer van het gebied als bos een belangrijke factor. Binnen dit gebied zijn natuurbehoud en -beleving, landschapszorg en waterberging gelijkwaardige functies. Het gebied is tevens bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het beheer van bos. Educatief, recreatief en maatschappelijk medegebruik zijn ondergeschikte functies.

Muizenpark

Dit gebied wordt opgevat als een multifunctioneel, extensief en laagdynamisch verblijfslandschap met een groen karakter gericht op de omliggende woonomgeving. Binnen dit gebied zijn natuurbehoud en -beleving, landschapszorg, waterberging, stadslandbouw en recreatie gelijkwaardige functies. De stadslandbouw in het gebied dient een lokaal karakter en een sociaal en maatschappelijk doel te hebben. De recreatie in het gebied dient laagdynamisch te zijn en een lokaal karakter te hebben.

Zone voor woonontwikkeling

Dit gebied is bestemd voor wonen en aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen. De bestemmingszone is onderverdeeld in verschillende bouwclusters. Elke bouwcluster vormt op zich een ruimtelijk geheel waarbinnen specifieke voorschriften gelden met een welbepaald woonprogramma.

7.2.2 Bestemming(en) in overdruk

Bufferzone

De bufferzone heeft een esthetische en afschermende functie met als doel de inpassing van de activiteiten binnen het recreatiegebied in de omgeving te bevorderen. De minimale breedte van de bufferzone wordt vastgelegd. De bufferzone dient vrij te zijn van bebouwing en constructies met uitzondering van constructies voor waterbeheersing, toegangen tot de activiteiten in het recreatiegebied en strikt noodzakelijke doorgangen voor activiteiten op aanpalende percelen. De voorschriften omvatten bepalingen omtrent de inrichting van de bufferzone.

Lokale ontsluitingsweg

In de visie voor het plangebied wordt een ontsluitingsstructuur voorzien met twee 'mobiliteitskamers'. Beide mobiliteitskamers bestaan zowel uit bestaande wegen als nieuwe wegen die de lokale ontsluiting van het bestaande woongebied en de nieuwe woonontwikkelingen verzorgen naar de Leuvensesteenweg.

Knip voor gemotoriseerd verkeer

Ter hoogte van deze indicatieve aanduiding wordt de bestaande (lokale ontsluitings)weg voorzien van een knip en mag het gemotoriseerd verkeer niet doorrijden. Een uitzondering wordt toegestaan hulpdiensten en onderhoudsdiensten.

Verbinding voor langzaam verkeer

De indicatieve verbinding is bestemd voor openbare wegeninfrastructuur en aanhorigheden voor langzaam verkeer en heeft enerzijds betrekking op het centrale pad dat zal fungeren als een ruggengraat doorheen het plangebied tussen de Struikheidestraat en de Plankendaalstraat. Anderzijds worden verbindingen voor langzaam verkeer voorzien tussen de nieuwe woonontwikkelingen en de bestaande kernen (omgeving kerk en

handelscluster) om de maaswijdte van de padenstructuur te verfijnen. De nadruk van deze verbindingen ligt op het recreatief karakter. De voorschriften omvatten bepalingen omtrent de inrichting van de verbinding.

Waterloop

De indicatieve aanduiding is bestemd voor de waterloop A.2.04 (Hanswijkbeek) die is geklasseerd als een waterloop van tweede categorie. De voorschriften omvatten bepalingen omtrent de inrichting en het beheer van de waterloop.

Site Malcot en Hof van Betzenbroeck

De overdrukzone omvat de sites van het huidige hotel Malcot en het koetshuis van het voormalig kasteel van Betzenbroeck (Hof van Betzenbroeck). Voor deze sites worden een aantal specifieke voorschriften bepaald voor de bestaande bebouwing en de onbebouwde ruimte. Voor het overige blijven de voorschriften van de onderliggende bestemming onverminderd van toepassing.

7.3 Op te heffen voorschriften

Bij inwerkingtreding van het RUP worden de onderstaande voorschriften opgeheven:

- de voorschriften van het gewestplan Mechelen voor die (delen van) percelen die gelegen zijn binnen het plangebied van dit RUP;
- de voorschriften van het BPA 36/5 voor die (delen van) percelen die gelegen zijn binnen het plangebied van dit RUP;
- de voorschriften van het RUP Spreeuwenhoek-Venne voor die (delen van) percelen die gelegen zijn binnen het plangebied van dit RUP;
- de voorschriften van het RUP Zonevreemde woningen voor die (delen van) percelen die gelegen zijn binnen het plangebied van dit RUP;
- de onderstaande verkavelingsvergunningen die gelegen zijn in de bestemmingszone gemengd openruimtegebied met bosrijk karakter en/of Muizenpark:
 - Verkavelingsvergunning 1977V006 dd. 30-08-1978.

7.4 Doorwerking vanuit het plan-MER

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

Discipline / Effect	Milderende maatregel	Doorwerking naar RUP
Mobiliteit		
-	Geen	-
Geluid		
-	Geen	-
Lucht		
-	Geen	-
Bodem		
-	Geen	-
Water		
Oppervlaktewaterkwantiteit	Afstroom van hemelwater beperken door:	In de voorschriften wordt opgenomen dat wordt ingezet op ontharding, de

Discipline / Effect	Milderende maatregel	Doorwerking naar RUP
	<ul style="list-style-type: none"> - vermijden oppervlakkige afstroming; - buffervoorzieningen; - infiltratie op de meest geschikte plaatsen (lage grondwaterstand en doorlatende zones). 	<p>aanleg van open infiltratie- en buffervoorzieningen en overstromingsveilig bouwen.</p> <p>→ Integraal waterbeheer: artikel 0.3</p> <p>In de voorschriften wordt opgenomen dat de zones voor buffer die binnen in het RUP worden voorzien, ook in aanmerking kunnen komen voor ruimte voorbehouden voor de waterhuishouding.</p> <p>→ Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen: artikel 3.2, §2</p> <p>→ Recreatiegebied: artikel 4.3, §4</p>
Biodiversiteit		
-	Geen	-
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie		
Verlies erfgoedwaarden - landschap	Versterken historisch landschappelijke structuur	<p>In de voorschriften wordt opgenomen dat de inrichting moet vertrekken van de historische structuur en de aanwezige erfgoedwaarden.</p> <p>→ Gemengd openruimtegebied met bosrijk karakter: artikel 5.2, §8</p> <p>→ Muizenpark: artikel 6.2, §8</p>
Wijziging perceptieve kenmerken	Landschappelijk inpassen tuinzones	<p>In de voorschriften wordt opgenomen dat op percelen waarvan de tuin aansluit bij het open landschap, het gebruik van streekeigen groen verplicht is en afsluitingen beperkt zijn tot een hoogte van 1,5m.</p> <p>→ Woongebied: artikel 1.2.2, §2</p>
Mens - ruimtelijke aspecten		
-	Geen	-
Mens - gezondheid		
-	Geen	-

8 RUIIMTEBALANS

8.1 Ruimtebalans

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

Categorie van gebiedsaanduiding (artikel 2.2.6 §2 VCRO)	Bron- bestemming ⁽¹⁾	Doel- bestemming ⁽²⁾	Vershil
Wonen	28,64ha	29,18ha	+0,54ha
Bedrijvigheid	0,92ha	-	-0,92ha
Recreatie	3,89ha	5,06ha	+1,17ha
Landbouw	0,20ha	-	-0,20ha
Bos	-	-	-
Overig groen	33,17ha	39,70ha	+6,53ha
Reservaat en natuur	-	-	-
Lijninfrastructuur	8,52ha	1,27ha	-7,25ha
Gemeenschaps- en nutsvoorzieningen	0,69ha	0,82ha	+0,13ha
Winning van oppervlaktedelfstoffen	-	-	-
Niet gecategoriseerd	-	-	-
Saldo	76,03ha	76,03ha	0,00ha

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

⁽²⁾ in casu het voorliggende RUP Spreeuwenhoek-Venne bis

8.2 Register van de plancompensaties

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

Bronbestemming	Doelbestemming	Regeling
Bedrijvigheid	Groen	PLANSCHADE
Wonen	Groen	PLANSCHADE
Groen	Wonen	PLANBATEN
Landbouw	Wonen	PLANBATEN
Groen	Recreatie	PLANBATEN
Gemeenschaps- en nutsvoorzieningen	Wonen	PLANBATEN