

STAD MECHELEN
Gemeenteraad – Uittreksel uit de notulen
Vergadering van 7 september 2020 - Openbare zitting

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

-
- 36. RUIMTELIJKE ORDENING. Goedkeuring van de zaak van de wegen voor het bouwen van een bedrijfsgebouw met laboratoria, kantoorruimtes en een ondergrondse parking en de aanleg van nieuwe wegenis door Galapagos Real Estate 1 op een terrein met als adres Hanswijkvaart 21 te 2800 Mechelen, in toepassing van artikel 12 §2, lid 2 van het decreet gemeentewegen, artikel 31 e.v. van het omgevingsdecreet en artikel 47 van het besluit tot uitvoering van het decreet van de omgevingsvergunning.**
-

De beslissing wordt genomen met 29 stemmen voor (Fabienne Blavier, Alexander Vandersmissen, Patrick Princen, Greet Geypen, Marina De Bie, Koen Anciaux, Björn Siffer, Abdrahman Labsir, Vicky Vanmarcke, Gabriella De Francesco, Bart Somers, Frank Creyelman, Catherine François, Kristof Calvo, Tom Kestens, Zineb El Boussaadani, Tine Van den Brande, Ingrid Kluppels, Bert Delanoëje, Pia Indigne, Klaas Delrue, Arthur Orlans, Faysal El Morabet, Mats Walschaers, Charles Leclef, Rina Rabau, Maxine Willemsen, Elisabet Okmen, Kenzo Van den Bosch) en 13 onthoudingen (Marc Hendrickx, Stefaan Deleus, Karel Geys, Hamid Riffi, Farid Bennasser, Jan Verbergt, Kerstin Hopf, Freya Perdaens, Anne Delvoye, Dirk Tuypens, Yves Selleslagh, Thijs Verbeurgt, Zohra Hadnan)

MOTIVERING

Voorgeschiedenis

Er werd een aanvraag tot omgevingsvergunning ingediend voor het bouwen en exploiteren van een laboratorium met kantoorgebouw en ondergrondse parkeergarage en het aanleggen van openbare wegenis, en dit door Galapagos Real Estate 1, vertegenwoordigd door de heer Jan Van Der Schueren. Dit betreft een provinciaal project zodat de Deputatie van de provincie Antwerpen, de vergunningverlenende overheid is. De eerste vraag tot advies van de dienst Omgevingsvergunningen, Departement Leefmilieu van de Provincie Antwerpen in het kader van deze aanvraag werd door de stad Mechelen ontvangen op 21 februari 2020. Op 11 mei 2020 (punt 16) bracht het college van burgemeester en schepenen een deels voorwaardelijk gunstig, deels ongunstig advies uit.

Op 6 juli 2020 werd een wijzigingsverzoek ingediend bij de dienst Omgevingsvergunningen, Departement Leefmilieu van de Provincie Antwerpen. In zitting van 9 juli 2020 werd dit wijzigingsverzoek aanvaard door de Deputatie. Op 9 juli 2020 werd een tweede vraag tot advies van de dienst Omgevingsvergunningen, Departement Leefmilieu van de Provincie Antwerpen in het kader van het wijzigingsverzoek, ingediend door Galapagos Real Estate 1, vertegenwoordigd door de heer Jan Van Der Schueren, door de stad Mechelen ontvangen.

Op 24 augustus 2020 (punt 24) brengt het college van burgemeester en schepenen een gunstig advies (onder voorwaarden en mits te voldoen aan opgelegde lasten) uit. Dit advies is opgenomen in de bijlage bij deze beslissing.

Op 24 augustus 2020 (punt 27):

- verwijst het college van burgemeester en schepenen in toepassing van artikel 12 §2 ,lid 2 van het decreet gemeentewegen, artikel 31 e.v. van het omgevingsdecreet en artikel 47 van het besluit tot uitvoering van het decreet van de omgevingsvergunning het voorstel houdende de **goedkeuring van de zaak van de wegen door naar de gemeenteraad die eerst moet beslissen over het al dan niet wijzigen van de bestaande rooilijnen, opgenomen in de bestaande rooilijnplannen.**
- verwijst het college van burgemeester en schepenen in toepassing van artikel 12 §2 lid 1 van het decreet gemeentewegen, artikel 31 e.v. van het omgevingsdecreet en artikel 47 van het besluit tot uitvoering van het decreet van de omgevingsvergunning het voorstel houdende de **goedkeuring en vaststelling van de aanpassing van de rooilijn ter plaatse van de Hanswijkvaart door naar de gemeenteraad en dit met het oog op de aanpassing van de bestaande gemeenteweg.**

Feiten en context

- Aanvrager: Galapagos Real Estate 1, vertegenwoordigd door de heer Jan Van Der Schueren
- Adres: Hanswijkvaart 21 te 2800 Mechelen
- Kadastrale omschrijving: Afdeling 3, sectie D, perceelnummers 111N2, 49A5, 49B6, 49C6, 49D6, 49E4, 49R4, 49X5, 49Z4, 61Y, 61Z en 69P3.
- Gelegen in:
 - o woongebied (gewestplan Mechelen);
 - o gebied voor milieubelastende industrieën (gewestplan Mechelen);
 - o het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen';
 - o het bijzonder plan van aanleg (BPA) nr. 36/5 (Arsenaal);
 - o het gemeentelijk RUP in opmaak 'Ragheno';
 - o de Brownfieldconvenant 105 Mechelen - Ragheno II;
 - o niet overstromingsgevoelig gebied (watertoetskaart);
 - o centraal gebied (waterzuiveringszone – zoneringsplan VMM Mechelen).
- Niet gelegen in:
 - o een goedgekeurde, niet-vervallen verkaveling;
 - o een provinciaal/gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP).
- Gelegen aan:
 - o een gemeenteweg (Hanswijkvaart);
- De aanvraag omvat een aanpassing aan een bestaande rooilijn ter plaatse van de Hanswijkvaart die door de gemeenteraad dient te worden goedgekeurd.
- De aanvraag omvat een voorstel tot nieuwe wegen met een publiek toegankelijk karakter die door de gemeenteraad dient te worden goedgekeurd.

Juridische grond

- Zaak van de wegen – uittreksel uit het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning
Artikel 31. Als de vergunningsaanvraag wegenwerken omvat waarover de gemeenteraad beslissingsbevoegdheid heeft en de bevoegde overheid, vermeld in artikel 15, oordeelt dat de omgevingsvergunning kan worden verleend, neemt de gemeenteraad een beslissing over de zaak van de wegen voor de bevoegde overheid een beslissing neemt over de aanvraag.
- Zaak van de wegen – regeling van het besluit van de Vlaamse regering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning
*Artikel 47. Als de vergunningsaanvraag wegenwerken omvat waarvoor de gemeenteraad beslissingsbevoegdheid heeft, neemt de gemeenteraad daarover een besluit. De gemeenteraad neemt daarbij kennis van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek.
Uiterlijk tien dagen na de gemeenteraadszitting stelt de gemeente de gemeenteraadsbeslissing ter beschikking hetzij van de bevoegde omgevingsvergunningscommissie als die advies moet verlenen, hetzij van het bevoegde bestuur als geen advies van een omgevingsvergunningscommissie vereist is.*
- Gelet op het decreet van 3 mei 2019 betreffende de gemeentewegen, in het bijzonder artikel 4 waarin een algemeen toetsingskader wordt aangehaald gebaseerd op volgende principes:
 - o wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;
 - o een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd

- o de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;
 - o wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief;
 - o bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.
- De bevoegdheid om het project ten aanzien van de ruimtelijke ordening te beoordelen, is uitsluitend toegewezen aan het college van burgemeester en schepenen, voor wat betreft de wegenis ligt de bevoegdheid bij de gemeenteraad. De gemeenteraad is met uitsluiting van andere bestuursorganen of niveaus bevoegd, in aanvulling van het bovenvermelde algemeen toetsingskader, om (op basis van de vaste rechtspraak):
- o te oordelen over de aanleg van nieuwe wegen, de tracéwijziging en de verbreding of opheffing van bestaande gemeentelijke wegen en moet het onvoorwaardelijk doen;
 - o in dat oordeel, in zoverre van toepassing, niet alleen een aangepaste infrastructuur binnen het projectgebied zelf te betrekken, met nutsvoorzieningen zoals bv. wegen en de eigenlijke uitrusting ervan met o.m. asverschuivingen, verkeersdrempels e.d. , voet- en fietspaden, aanplantingen, elektriciteit, gas, waterleiding, telefoon, tv-distributie, riolering en afwatering, maar eveneens een in die beoordeling aangepaste verkeerssituatie in de omgeving betreft met, zo noodzakelijk, bijkomende aangepaste verkeersreglementen en gemeenschapsinfrastructuur;
 - o kwesties als groenbehoud, verkeersinfrastructuur, verkeersveiligheid, riool- en afvalvoorzieningen, elektriciteitsnetwerken, maatschappelijke infrastructuur enz., in zoverre relevant, in rekening te nemen met betrekking tot de zaak van de wegen;

Openbaar onderzoek

Overeenkomstig de criteria van artikels 11-14 van het besluit van de Vlaamse regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning is de gewone procedure van toepassing en moet de aanvraag openbaar gemaakt worden.

Het eerste openbaar onderzoek werd opgestart op 28 februari 2020. Conform het noodbesluit van de Vlaamse Regering van 24 maart 2020 tot uitvoering van artikel 5 van het nooddecreet over maatregelen in geval van een civiele noodsituatie met betrekking tot de volksgezondheid van 20 maart 2020 werd het openbaar onderzoek opgeschort op 25 maart en hernomen op 24 april 2020. Het openbaar onderzoek werd beëindigd op 28 april 2020. Conform het noodbesluit worden ook alle bezwaren ingediend in de periode van opschorting, van 24 maart tot en met 24 april 2020, als geldig beschouwd en dienen deze te worden behandeld in de verdere procedure. Er werden 2 opmerkingen en 1 bezwaarschrift ingediend in het eerste openbaar onderzoek.

Naar aanleiding van het wijzigingsverzoek werd door de deputatie in zitting van 9 juli 2020 beslist een nieuw openbaar onderzoek te organiseren. Het tweede openbaar onderzoek werd opgestart op 17 juli 2020 en beëindigd op 15 augustus 2020. Er werden 1 opmerking en 2 bezwaarschriften ingediend.

Adviezen

Adviezen eerste adviesronde:

- Het advies van Pidpa afgeleverd op 23 maart 2020 is gunstig onder voorwaarden (referentie D-25-393)
 - Een uitbreiding van het distributie net is nodig. De leiding dient met zekerheid op toekomstig openbaar domein te worden aangelegd. De kosten van deze uitbreiding zijn ten laste van de aanvrager
- Het advies van Telenet afgeleverd op 3 maart 2020 is gunstig onder voorwaarden (geen referentie)
 - Netuitbreiding is nodig om het project aansluitbaar te maken. De kosten van deze uitbreiding zijn ten laste van de aanvrager
- Het advies van Proximus afgeleverd op 5 maart 2020 is gunstig onder voorwaarden (geen referentie)
 - Een finale netwerkanalyse zal gebeuren na ontvangst van het vergunde plan. Uitbreiding van de telecominfrastructuur is ten laste van de aanvrager.
- Het advies van Fluvius system operator afgeleverd op 20 maart 2020 is gunstig onder voorwaarden (referentie 46448402)
- Het advies van FOD binnenlandse zaken - ASTRID veiligheidscommissie afgeleverd op 3 maart 2020 is gunstig onder voorwaarden (referentie 2020020058)
- Het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) afgeleverd op 9 april 2020 is gunstig (referentie AV/112/2020/00161)
- Het advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) afgeleverd op 17 april 2020 is gunstig onder voorwaarden (geen referentie)
- Het advies van departement Omgeving, Afdeling Gebiedsontwikkeling, omgevingsplanning en -projecten (GOP) afgeleverd op 19 april 2020 is gunstig (referentie OMV_2020012458)
- Het advies van de Vlaamse Waterweg afgeleverd op 30 maart 2020 is voorwaardelijk gunstig (referentie U20200330038)
- Het advies van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), afgeleverd op 8 april 2020 is deels voorwaardelijk gunstig en deels ongunstig (referentie JVDM/ME/AELT/45459/20/)
- Het advies van het Departement Leefmilieu, dienst Integraal Waterbeleid (DIW) afgeleverd op 12 mei 2020 is gunstig onder voorwaarden (referentie DWAD-2020-0288).

Adviezen tweede adviesronde

- Het advies van Hulpverleningszone Rivierenland afgeleverd op 20 augustus 2020 is gunstig onder voorwaarden (referentie P16118-006/01)
- De FOD binnenlandse zaken - ASTRID Veiligheidscommissie liet op 9 juli 2020 weten dat het voorwaardelijk gunstig advies van 3 maart 2020 (referentie 2020020058) behouden blijft.
- Het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) afgeleverd op 4 augustus 2020 is gunstig (referentie AV/112/2020/00161/A), gezien de aanvraag is overeenstemming is met de algemene en bijzondere voorwaarden.
- Het advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) afgeleverd op 5 augustus 2020 is gunstig onder voorwaarden (geen referentie)
- Het advies van de Vlaamse Waterweg afgeleverd op 13 augustus 2020 is gunstig onder voorwaarden (referentie OMV2020012458)
- Het advies van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), afgeleverd op 7 augustus 2020 is gunstig onder voorbehoud van het bekomen van toestemming van Aquafin of de Vlaamse Waterweg (referentie JVDM/ME/AELT/45459/20/)
- Het advies van het Departement Leefmilieu, dienst Integraal Waterbeleid (DIW) afgeleverd op 14 augustus 2020 is gunstig onder voorwaarden (referentie DWAD-2020-0288bis).

Argumentatie

Openbare wegenis

Het volledige wegenisdossier werd gewijzigd door middel van de wijzigingslus.

De terreinaanlegwerken worden opgedeeld in twee fasen, een werffase en een definitieve fase. Tijdens de werffase wordt de bestaande private wegenis aangepast met oog op het creëren van een werfzone rondom de constructie. Bij ingebruikname van het gebouw wordt de inrichting van de omgeving aangepast naar een definitieve situatie gebaseerd op de inrichting volgens het masterplan. Deze nieuw aangelegde wegenis wordt vervolgens overgedragen aan het openbaar domein en valt bijgevolg onder de beslissingsbevoegdheid van de Gemeenteraad.

Er is een uitgewerkt technisch wegen- en rioleringsdossier gevoegd bij de aanvraag. De inplanting, afmetingen en inrichting van de rijweg, voetpaden en groenzones komen overeen met het masterplan.

- Een gedeelte van de openbare wegenis, groenzones en wadi is gelegen bovenop de ondergrondse stationsparking. Er is voldoende dekking aanwezig voor de aanleg mits rekening gehouden worden met enkele technische randvoorwaarden.

- De wadi's dienen technisch verder te worden uitgewerkt in functie van de onderliggende ondergrondse parking. De overloop van de wadi boven de ondergrondse parking naar de naastgelegen wadi op volle grond dient verzekerd te zijn. De dimensionering van de wadi's dient gecontroleerd en indien nodig aangepast. Bijkomende infiltratiecapaciteit kan indien nodig bekomen worden door een aanpassing aan de grootte en infiltratiecapaciteit van de nieuwe RWA-riolering onder de wegenis. Daarnaast is het ook mogelijk in de wadi's te werken met een aangepast substraat met hogere buffercapaciteit.
- Bovenop de ondergrondse parking dient voldoende doorwortelbare ruimte aanwezig te zijn voor de aanplant van grote bomen, een minimum diepte van het plantvak is hiervoor 1m. Indien de bomen bovenop de ondergrondse parking een substraat komen te staan moeten de bomen ondergronds worden verankerd. Er mag geen water blijven staan op de bodem van het plantvak gedurende een lange periode. De bodemplaat dient dan ook af te hellen richting de volle grond zodat het water uiteindelijk kan infiltreren.
- De ondergrondse parking dient te worden getest op waterdichting. Daarnaast dient er een beschermingsbeton aanwezig te zijn (of te worden aangebracht) zodoende de waterdichting van de parking beschermd is.
- Bovenvermelde zaken dienen voor de aanbesteding te worden aangevuld bij het technische dossier in samenspraak met de betrokken stadsdiensten. Eventuele meerkosten ten gevolge van bovenvermelde technische aanpassingen zijn ten laste van de aanvrager.
- Voor alle bomen gelden nog volgende bijkomende voorwaarden
 - De boomplantvakken dienen minimum 1m breder gemaakt te worden.
 - In de boomplantput dient verrijkte teelaarde voorzien te worden.
 - Per boom worden drie boompalen voorzien, met elkaar verbonden door middel van een houten lattenconstructie. De boom wordt d.m.v. rubberen boombanden aan de boompaalconstructie bevestigd.
 - Per boom wordt er een gietrand voorzien om water te kunnen geven tijdens periodes van droogte. Deze gietrand biedt tegelijkertijd ook bescherming tegen onderhoudsmachines (maaier met bosmaaier of grasmachine).
 - Het gieten van de bomen dient mee te worden opgenomen als aparte post opgenomen in de meetstaat. (Vermoedelijke hoeveelheid 120 liter van 20 beurten per jaar).
 - Bomen op minder dan 2 meter van de verharding worden voorzien met wortelgeleiding. Het geleidingssysteem dient om de opdruk van bestrating te voorkomen en zijn voorzien van speciale wanden met geleidingsribben die de boomwortels dieper in de grond leiden.
 - Bomen mogen niet boven op nutsleidingen worden aangeplant.
- Ter hoogte van de Hanswijkvaart wordt enkel ter plaatse van de gevel een voetpadzone aangelegd. De rest van de rijweg wordt niet aangepast. Aangezien de Hanswijkvaart in de nabije toekomst zal worden heraangelegd door de stad is de aanleg zoals voorzien in de aanvraag voldoende.
- In de aanvraag werd geen uitgewerkte oplossing opgenomen met betrekking tot het fietsparkeren voor bezoekers. Aangezien het gebouw ingeplant staat op de rooilijn is dit ook niet voor de hand liggend. Daarom wordt opgenomen als last dat er 10 'fietsnietjes' dienen geplaatst te worden op openbaar domein ter plaatse van de hoofdinkom. De exacte plaatsing is te bepalen in overleg met de stad voor de start van de werken. De plaatsing is op kosten van de aanvrager.
- In de gewijzigde aanvraagplannen werd geen zone voor nutsvoorzieningen opgetekend. Uit de adviesvragen aan de nutsmaatschappijen (eerste adviesronde) blijkt dat uitbreiding van de netten noodzakelijk is. Kosten zijn ten laste van de aanvrager. De nutsvoorzieningen mogen niet aangelegd worden ter plaatse van de groenzones. De nutsvoorzieningen dienen geplaatst te worden onder het voetpad (of in de zone van het toekomstig voetpad). De locatie en manier waarop de verschillende nutsvoorzieningen zullen worden aangesloten dient zo snel mogelijk en voorafgaandelijk aan de uitvoering besproken te worden met de nutsmaatschappijen. Alle bijkomende kosten zijn ten laste van de aanvrager.
- De verschillende types en materialen van de fundering moeten voldoen aan het typebestek 250. De fundering moet uitgewerkt worden conform de maximale vervoersbelasting die van toepassing is.
- Riolering

- Het ontwerp van het rioleringsplan dient te voldoen aan de voorwaarden gesteld in de "Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening geïntegreerd rioleringsbeleid" goedgekeurd in de gemeenteraad van 28 januari 2004. Behalve de bepalingen inzake hemelwater (art.10-11-12-13-14) die vervangen worden door de nieuwe "gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater–besluit Vlaamse Regering 05 juli 2013".
- Uit bespreking met Aquafin op 23 maart 2020 blijkt dat het bedrijf onder de grenswaarden voor grondige evaluatie loost, gezien het beperkte lozingsdebiet van 15 m³/dag loost. Het afvalwater van het bedrijf wordt bijgevolg in principe vergelijkbaar geacht met huishoudelijk afvalwater en kan normaal gezien verwerkt worden op de zuiveringsinstallatie, zonder bijkomende voorwaarden. In geval van een bemaling wordt gevraagd een bemalingsaanvraag in te dienen via de website van Aquafin.
- Het RWA-rioleringsontwerp voor het gebouw is opgemaakt met als principe het maximaal hergebruiken en bufferen met overloop naar de openbare riolering. Het eventuele gecontroleerd leegpompen van de buffer mag enkel in noodzaak en moet op voorhand ter goedkeuring voorgelegd worden aan de rioolbeheerder. Daarnaast moeten de andere adviezen van de andere partijen ook gevolgd worden.
- Het rioleringsontwerp van de wegenis is voorzien van wadi's en groenzone's waar het water langzaam kan infiltreren in de ondergrond.
- Aansluiting:
 - De overloop van DWA en RWA aansluitingen mag max diameter 200mm zijn of dit moet verder afgesproken worden met de stad en ter goedkeuring voorgelegd worden waarom men hiervan wil afwijken. Dit moet voor de start van de werken uitgeklaard worden.
 - De geprefabriceerde huisaansluitingsput moet verplicht voorzien zijn van een reukafsluiter. De nieuwe toezichtputten moeten mantoegankelijk zijn.
 - De technische details van de aansluiting op de bestaande riolering aan de Hanswijkvaart moet nog samen met de dienst beheer openbaar domein in detail besproken worden voor de start van de werken.
 - Voor de nieuwe rioleringsbuis dient om de 10m aan beide zijden van de weg een wachtaansluiting voorzien te worden op de openbare riolering tot in de groenzones.
 - Asbuilt huisaansluitingen: per aansluiting worden 5 digitale foto's genomen en een huisaansluitfiche opgemaakt die een duidelijk zicht geven hoe de buizen geplaatst zijn.
- Aanbesteding en uitvoering van de wegeniswerken.
 - De plannen, raming en bestek moeten aangepast worden aan de hierna gemaakte opmerkingen voor de aanbesteding van de werken. Bij het uitschrijven van de aanbestedingsprocedure moet de stad op de hoogte gehouden worden van de evolutie van het dossier. Een afgevaardigde van de stad zal de uitvoering van de werken opvolgen.
 - De aanvrager zal voor de aanleg van wegenis beroep moeten doen op geregistreerde aannemer.
 - Bij de voorlopige oplevering wordt er een volledig as-buult dossier met alle nodige documenten (proeven, aansluitingen rioleringen, camera-inspectie, as buult plan volgens alle grb bestanden, ... zoals de stad het vraagt) afgeleverd aan de afdeling openbaar domein stad Mechelen.

Het rooilijn- en innameplan komt overeen met de minimale randvoorwaarden van de BGO en het masterplan. De stroken die bestemd zijn voor inlijving in het nieuw openbaar domein zijn aangeduid op een afzonderlijk plan. Volgende voorwaarden en lasten dienen te worden nageleefd:

- De stroken die bestemd zijn al nieuw openbaar domein moeten op het eerste verzoek gratis aan de stad overgedragen worden, dit vrij en onbelast en zonder kosten voor de stad. Voor het gedeelte openbaar domein dat gelegen is bovenop de ondergrondse stationsparking dienen de nodige notariële stappen te worden genomen ten einde de ondergrondse inname van het openbaar domein te regelen. De procedure wordt gestart na de voorlopige oplevering van alle wegen- en rioleringswerken in deze zone. Hoewel de aanvrager geen eigenaar is van alle loten, werd er reeds een akkoord gesloten met de verschillende grondeigenaars voor de overdracht van de grond. Er dient zich dus geen probleem te stellen voor de uitvoerbaarheid van deze voorwaarde.
- Het wijzigen van het bestek en ter goedkeuring overmaken van bovenstaande (plannen + berekening) is een noodzakelijke voorwaarde voor de opname van de wegenis in het openbaar domein na uitvoering van de werken. De stad moet ook betrokken worden in het overleg met nutsmaatschappijen, aanbestedingsprocedure én uitvoering en zal op de hoogte gehouden worden van de stand van het dossier.
- Voor de start van de werken aan de wegenis moet ten voordele van de stad Mechelen een bankwaarborg gestort worden voor een bedrag gelijk aan de geraamde uitvoeringskosten van de wegenis, riolering en nutsleidingen in het latere openbaar domein. Een rechtstreekse betaling aan

de nutsmaatschappijen van hun geraamde kosten is eveneens toegelaten; de aanvrager legt hiervan een bewijs voor. Voor het storten van deze borg en/of betaling aan de nutsmaatschappijen mogen de werken aan het latere openbaar domein niet starten. De gebouwen mogen pas in werking gaan na het voltooiën van de riolerings- en wegenwerken

Zowel de situering, afmetingen en inrichting, als het wegprofiel, de afwatering en de riolering komen overeen met de visie van het masterplan en de minimale randvoorwaarden van de BGO. Met de wijziging wordt tegemoet gekomen aan de opmerkingen van het eerste (ongunstige) advies. De aanvraag wordt dan ook gunstig beoordeeld door de stadsdiensten mits voldaan wordt aan bovenvermelde voorwaarden.

Openbaar onderzoek

Het eerste openbaar onderzoek werd opgestart op 28 februari 2020. Conform het noodbesluit van de Vlaamse Regering van 24 maart 2020 tot uitvoering van artikel 5 van het nooddecreet over maatregelen in geval van een civiele noodsituatie met betrekking tot de volksgezondheid van 20 maart 2020 werd het openbaar onderzoek opgeschort op 25 maart en hernomen op 24 april 2020. Het openbaar onderzoek werd beëindigd op 28 april 2020. Conform het noodbesluit worden ook alle bezwaren ingediend in de periode van opschorting, van 24 maart tot en met 24 april 2020, als geldig beschouwd en dienen deze te worden behandeld in de verdere procedure. Er werden 2 opmerkingen en 1 bezwaarschrift ingediend in het eerste openbaar onderzoek. De gemeentelijke omgevingsambtenaar heeft de opmerkingen en bezwaarschriften behandeld en geëvalueerd. Hieronder worden enkel de bezwaarschriften die in enige zin betrekking hebben op de openbare wegnis behandeld. De overige bezwaarschriften worden behandeld in het advies van 11 mei 2020.

Opmerking 1: Elia

Op 16 maart 2020 ontving Stad Mechelen het schrijven van Elia met referentie GS/N/959263-1/BOUW/EVD, waarin gemeld wordt dat Elia geen bezwaar heeft tegen het verlenen van een vergunning voor deze aanvraag. In het schrijven wordt gevraagd rekening te houden met de ligging van de ondergrondse hoogspanningskabel en optische vezelverbinding waarvan de plannen en de te nemen veiligheidsmaatregelen in bijlage kunnen worden teruggevonden. Daarnaast wordt erop gewezen dat, teneinde de veiligheid van mensen, de continuïteit van de elektriciteitsvoorziening en de vrijwaring van alle betrokken instanties te garanderen, in deze omgeving enkele wettelijke bepalingen dienen nageleefd te worden. De veiligheidsvoorschriften ter zake werden in een beknopte weergave toegevoegd in bijlage. De aanvrager wordt geacht deze richtlijnen ook mee te delen aan alle aannemers en/of onderaannemers die in opdracht van de aanvrager werken uitvoeren op de site.

- Zoals vermeld in het schrijven heeft Elia geen bezwaar tegen het verlenen van een vergunning, maar wensen zij louter enkele veiligheidsmaatregelen en voorschriften mee te geven. Er wordt dan ook in de voorwaarden opgenomen dat de veiligheidsmaatregelen- en voorschriften die vermeld worden in het schrijven van Elia dienen te worden nageleefd.

Opmerking 2: Infrabel

Op 25 maart 2020 ontving Stad Mechelen het schrijven van Infrabel nv met referentie 3516.2020.100.MECHELEN, waarin wordt gemeld dat Infrabel nv geen bezwaar heeft tegen voorliggende aanvraag. De veiligheidsafstanden en de algemene voorwaarden m.b.t. bouwaanvragen toegevoegd in de bijlagen van het schrijven dienen strikt te worden nageleefd.

- Zoals vermeld in het schrijven heeft Infrabel geen bezwaar tegen de aanvraag, maar wensen zij louter enkele veiligheidsafstanden en algemene voorwaarden m.b.t. bouwaanvragen mee te geven. Er wordt dan ook opgenomen in de voorwaarden dat de voorwaarden die vermeld worden in het bijlagen van het schrijven van Infrabel dienen te worden nageleefd.

Bezwaar 1:

Per digitaal schrijven op 26 maart 2020 werd een bezwaarschrift ingediend.

Gelet op de indiening per 26 maart 2020 is dit bezwaar tijdig ingediend en aldus ontvankelijk. Er dient echter vastgesteld te worden dat het bezwaar wordt ingediend door een vastgoedvennootschap die niet op de aanpalende site gevestigd is of er activiteiten ontplooid. Hierbij wordt in het bezwaarschrift verwezen naar mobiliteitshinder die echter geenszins bewezen wordt en die daarenboven hypothetisch is. Het terrein van bezwaarindienende partij is immers in hoofdzaak nog niet aangesneden en zodoende kan er geen sprake zijn van een mobiliteitshinder t.a.v. deze terreinen. Er wordt verder in het bezwaar ook verwezen naar de ruimere reconversie van de Ragheno-site waarbij verwezen wordt naar de Brownfieldconvenant en het masterplan en kaderbesluiten. Deze geven inderdaad een bepaalde richting en visie aan voor de betrokken grotere omgeving doch dit maakt geenszins dat alle projecten en projectsites in een vaste relatie tot elkaar staan en aldus niet kunnen gerealiseerd worden als afzonderlijke projecten. Huidige aanvraag is dan ook perfect op zichzelf staand en voldoet ook aan de wettelijke vergunningsvereisten zoals nader wordt toegelicht en daarenboven is huidige aanvraag op zich geen noodzakelijke vereiste voor de andere ontwikkelingen in de deelomgeving.

Het feit dat bepaalde ontwikkelingen afgestemd worden op en rekening houden met een ruimer beleids- en visiekader, doet hieraan geen afbreuk.

In het bezwaar worden volgende inhoudelijke kritieken geuit met betrekking tot (deel)aspecten van de wegenis:

1. De aanvraag schendt art. 31 OVD en art. 13, lid 2 OVB
2. De ontheffingsbeslissing van de dienst MER is onwettig

Hieromtrent wordt het volgende standpunt ingenomen door de gemeentelijke omgevingsambtenaar:

1. In dit bezwaarelement wordt de schending voorgehouden van artikel 31 van het omgevingsvergunningsdecreet samengelezen met artikel 13, 2de lid van het omgevingsvergunnings- besluit. In het bezwaarschrift wordt gesteld dat de aanvraag in strijd zou zijn met de afgebakende buurtweg conform de Atlas der Buurtwegen. Dit verwijt mist echter feitelijke grondslag. Nazicht van de Atlas der Buurtwegen leert immers dat er inderdaad een afbakening is weergegeven op het terrein doch dit betreft een chemin particulier conform de betrokken Atlas. De betrokken weg kent dan ook geen officiële breedte of nummering als buurtweg. De Atlassen van de buurtwegen werden, op basis van artikel 1 en 2 van de Buurtwegenwet, in de periode 1843-1845 opgemaakt voor het gehele Belgische grondgebied. Per gemeente werd één Atlas opgemaakt, bestaande uit vijf reeksen van stukken, die kan ingekeken worden bij de respectievelijke gemeenten. Er is een algemeen plan (schaal 1/10000), waarop alle buurtwegen van de gemeente zijn weergegeven doch daarnaast zijn er tevens detailplannen (veelal met schaal 1/2500) die een bepaald onderdeel van de gemeente bestrijken. De Atlas bevat de geografische aanduiding, ligging en breedte van de weg. De aangehaalde wettelijke bepalingen speelt enkel voor de wegen die op de Atlas zijn weergegeven met een nummer en een bijhorende coördinaat en de in de Atlas opgenomen 'chemin particulier' betreffen private particuliere wegen die niet onder de bescherming van de aangehaalde artikelen van het omgevingsvergunningsdecreet en omgevingsvergunningsbesluit vallen. Gezien er dan ook geen afgebakende buurtweg op het terrein aanwezig is, mist dit verwijt feitelijke grondslag en wordt het bezwaarschrift niet bijgetreden.
2. In het laatste bezwaarelement wordt de ontheffingsbeslissing van de dienst MER geïviseerd gezien er geen oplossingen zou zijn voor de mobiliteitsproblemen en de modal split niet gehaald kan worden. Hierbij worden verschillende arresten van de Raad van State aangehaald die echter in dit dossier niet kunnen toegepast worden. De aangehaalde arresten betreffen de relatie tussen een plan-MER en een ruimtelijk uitvoeringsplan met navolgende doorvertaling naar een project. In onderhavig geval is er geen discussie omtrent een ruimtelijk uitvoeringsplan maar gaat het om een project dat vooraf gegaan is door een goedgekeurde MER-ontheffing waarin een eveneens een goedgekeurde MOBER vervat zit. De premissen die worden aangehaald als zouden er mobiliteitproblemen zijn, zijn daarenboven feitelijk onjuist. Uit zowel de MOBER als de adviezen blijkt immers dat de noodzakelijke infrastructuur, ook voor het halen van een ambitieuze modal split, reeds vandaag aanwezig zijn. Ook dit is een fundamenteel verschil met de aangehaalde arresten door de bezwaarindienende partij. Wat betreft het halen van de modal split is er naar infrastructuur toe alles voorzien en gaat het puur om de 'mental shift' die moet doorgevoerd worden bij de werknemers van de vergunningsaanvrager. Hiertoe worden verschillende elementen opgenomen in de MOBER en deze worden beschouwd als engagementen van Galapagos. Deze engagementen zijn concreet en laten toe om rekening te houden met de te realiseren modal split. Daarenboven wordt er niet gesteld dat er een modal split moet gehaald worden. In de MOBER is immers gebleken dat er geen mobiliteitsprobleem is en dat er wordt gestreefd naar de aangehaalde modal shift. De noodzakelijke infrastructuur is aanwezig en het sturen van het parkeeraanbod is hierbij een belangrijke factor. Het afstemmen van het parkeeraanbod aan deze op de modal shift, in relatie tot de bestaande en aanwezige infrastructuur maakt net dat de gestelde ambitie, samen met de engagementen van de aanvrager wel degelijk gehaald kunnen worden, hetgeen duidelijk naar voorkomt in de MOBER en goedgekeurde MER-ontheffing. Er is dan ook geen mobiliteitsprobleem vastgesteld in de MOBER en de noodzakelijke milderende maatregel is doorvertaald. Ook het laatste bezwaarelement wordt niet bijgetreden en is ongegrond.

Naar aanleiding van het wijzigingsverzoek werd door de deputatie in zitting van 9 juli 2020 beslist een nieuw openbaar onderzoek te organiseren. Het tweede openbaar onderzoek werd opgestart op 17 juli 2020 en beëindigd op 15 augustus 2020. Er werden 1 opmerking en 2 bezwaarschriften ingediend. De gemeentelijke omgevingsambtenaar heeft de opmerkingen en bezwaarschriften behandeld en geëvalueerd. Hieronder worden enkel de bezwaarschriften die in enige zin betrekking hebben op de openbare wegenis behandeld. De overige bezwaarschriften worden behandeld in het advies van 24 augustus 2020.

Opmerking 1: Elia

Op 28 juli 2020 ontving Stad Mechelen het schrijven van Elia met referentie GS/N/984437-1/BOUW/EVD, waarin gemeld wordt dat Elia geen bezwaar heeft tegen het verlenen van een vergunning voor deze aanvraag. In het schrijven wordt opnieuw gevraagd rekening te houden met de ligging van de

ondergrondse hoogspanningskabel en optische vezelverbinding waarvan de plannen en de te nemen veiligheidsmaatregelen in bijlage kunnen worden teruggevonden. Daarnaast wordt erop gewezen dat, teneinde de veiligheid van mensen, de continuïteit van de elektriciteitsvoorziening en de vrijwaring van alle betrokken instanties te garanderen, in deze omgeving enkele wettelijke bepalingen dienen nageleefd te worden. De veiligheidsvoorschriften ter zake werden in een beknopte weergave toegevoegd in bijlage. De aanvrager wordt geacht deze richtlijnen ook mee te delen aan alle aannemers en/of onderaannemers die in opdracht van de aanvrager werken uitvoeren op de site.

- Zoals vermeld in het schrijven heeft Elia geen bezwaar tegen het verlenen van een vergunning, maar wensen zij louter enkele veiligheidsmaatregelen en voorschriften mee te geven. Er wordt dan ook in de voorwaarden opgenomen dat de veiligheidsmaatregelen- en voorschriften die vermeld worden in het schrijven van Elia dienen te worden nageleefd.

Bezwaar 1 :

Per digitaal schrijven op 13 augustus 2020 werd een bezwaarschrift ingediend namens een buurtbewoner. Gelet op de indiening per 13 augustus 2020 is dit bezwaar tijdig ingediend en aldus ontvankelijk.

In het bezwaarschrift wordt verwezen naar een vermeend mobiliteitsprobleem en een aangetaste woonkwaliteit.

- Uit zowel de MOBER als de adviezen blijkt dat de noodzakelijke infrastructuur, ook voor het halen van een ambitieuze modal split, reeds vandaag aanwezig zijn. De enige optimalisatie betreft de lichtenregeling van het kruispunt Leuvensesteenweg-Motstraat-Dellingstraat. Hieromtrent kan echter meegegeven worden dat dit momenteel niet beschouwd wordt als een verplichte milderende maatregel, aangezien dit probleem zich op heden nog niet stelt. In de MOBER wordt ook gesteld dat er in de toekomst geen probleem is maar dat er een verbetering kan komen door deze optimalisatie. Wat betreft het halen van de modal split is er naar infrastructuur toe alles voorzien en gaat het puur om de 'mental shift' die moet doorgevoerd worden bij de werknemers van de vergunningsaanvrager. Hiertoe worden verschillende elementen opgenomen in de MOBER en deze worden beschouwd als engagementen van Galapagos. Deze engagementen zijn concreet, werden opgenomen in het wijzigingsverzoek en laten toe om rekening te houden met de te realiseren modal split en mental shift. Daarenboven wordt er niet gesteld dat er een modal split moet gehaald worden. In de MOBER is immers gebleken dat er geen mobiliteitsprobleem is en dat er wordt gestreefd naar de aangehaalde modal shift. De noodzakelijke infrastructuur is aanwezig en het sturen van het parkeeraanbod is hierbij een belangrijke factor. Het afstemmen van het parkeeraanbod aan deze op de modal shift, in relatie tot de bestaande en aanwezige infrastructuur maakt net dat de gestelde ambitie, samen met de engagementen van het Galapagos wel degelijk gehaald kunnen worden, hetgeen duidelijk naar voor komt in de MOBER en goedgekeurde MER-ontheffing. Er is dan ook geen mobiliteitsprobleem zoals vastgesteld in de MOBER. De woonkwaliteit wordt daarbij tevens niet aangetast. Het nieuwe gebouw zal een landmark vormen van een site in volle progressieve ontwikkeling. Huidige vergunningsaanvraag wordt beschouwd als katalysator voor de nieuwe invulling van de omgeving. De Motstraat wordt als weg niet aangepast en het nieuwe landmark maakt de buurt net opnieuw aantrekkelijk. Het bezwaarschrift wordt niet bijgetreden en is ongegrond.

Bezwaar 2:

Per digitaal schrijven op 14 augustus 2020 werd een bezwaarschrift ingediend.

Gelet op de indiening per 14 augustus 2020 is dit bezwaar tijdig ingediend en aldus ontvankelijk. Er dient echter vastgesteld te worden dat het bezwaar wordt ingediend door een vastgoedvennootschap die niet op de aanpalende site gevestigd is of er activiteiten ontplooid. Hierbij wordt in het bezwaarschrift verwezen naar mobiliteitshinder die echter geenszins bewezen wordt en die daarenboven hypothetisch is. Men verwijst zelfs naar mobiliteitsgegevens die niet juist zijn en gebaseerd op de huidige locatie van Galapagos, niet de nieuwe. Het terrein van bezwaarindienende partij is immers in hoofdzaak nog niet aangesneden en zodoende kan er geen sprake zijn van een mobiliteitshinder t.a.v. deze terreinen.

Er wordt verder in het bezwaar ook verwezen naar de ruimere reconversie van de Ragheno-site waarbij verwezen wordt naar de Brownfieldconvenant en het masterplan en kaderbesluiten. Deze geven inderdaad een bepaalde richting en visie aan voor de betrokken grotere omgeving doch dit maakt geenszins dat alle projecten en projectsites in een vaste relatie tot elkaar staan en aldus niet kunnen gerealiseerd worden als afzonderlijke projecten. Huidige aanvraag is dan ook perfect op zichzelf staand en voldoet ook aan de wettelijke vergunningsvereisten zoals nader wordt toegelicht en daarenboven is huidige aanvraag op zich geen noodzakelijke vereiste voor de andere ontwikkelingen in de deelomgeving. Het feit dat bepaalde ontwikkelingen afgestemd worden op en rekening houden met een ruimer beleids- en visiekader, doet hieraan geen afbreuk.

In het bezwaar worden volgende inhoudelijke kritieken geuit:

1. Onduidelijkheid met betrekking tot de waterhuishouding
2. Wegenis
3. Goede ruimtelijke ordening

Hieromtrent wordt het volgende standpunt ingenomen door de gemeentelijke omgevingsambtenaar:

1. In het bezwaarschrift wordt de waterhuishouding in vraag gesteld. Men vreest voor een overbelasting van het bestaand rioleringsnet en verwijst naar de lozing van bedrijfsafvalwater komende van specifieke medische/biochemische activiteiten op de openbare gemengde riolering. In het aanvraagdossier wordt nochtans duidelijk vermeld dat de afvalwaters die gevaarlijke stoffen met zich kunnen meedragen ten gevolge van de bedrijfseigen processen niet worden geloosd op de openbare riolering. Deze worden apart opgevangen en opgehaald door een erkend verwerker. Bovendien is de aanvrager gehouden tot naleving van de vigerende regelgeving en de opgelegde lozingsvoorwaarden van Vlare II. Het bezwaar is dan ook ongegrond. Daarnaast wordt verwezen naar een mogelijke waterhinder voor gebouwen in de omgeving, gelegen in mogelijks overstromingsgevoelig gebied vanwege het afstromingsregime. Zoals uiteengezet in het punt 'd. Watertoets (Decreet Integraal Waterbeleid)' bevindt het projectgebied zich in een zone waar voor de aanleg van een infiltratie-/buffervoorziening een verstrengde buffernorm van 330 m³/ha verharde oppervlakte wordt opgelegd met een maximaal lozingsdebiet van 10l/s/ha (in geval van buffering met vertraagde afvoer). Deze verstrengde norm wordt opgelegd om wateroverlast in lager gelegen (overstromingsgevoelige) gebieden te verminderen/voorkomen door het water op te houden aan de bron. Ten einde het schadelijk effect te voorkomen/beperken wordt als specifieke voorwaarde opgelegd dat het buffervolume van de buffervoorziening(en) dient te worden berekend met de verstrengde norm van 330m³/ha. Lozingen moeten geknepen worden tot een maximaal debiet van 10l/s/ha. Het bezwaar is gegrond. Door het opleggen van deze voorwaarde wordt tegemoet gekomen aan het bezwaar waardoor er zich geen probleem meer zal stellen en het schadelijk effect wordt voorkomen/beperkt. Ten slotte beweert men dat er geen structurele oplossing wordt geboden voor het publiek rioleringsnet en de voorziening van een gescheiden riolering. In de omgevingsaanleg worden echter de noodzakelijke voorbereidingen getroffen voor de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel. In afwachting van de finalisering van het gescheiden rioleringsstelsel worden de nodige voorzorgen getroffen ten einde overlast te voorkomen. De regenwateropvang van het bedrijfsgebouw wordt ruim overgedimensioneerd. Het opgevangen hemelwater wordt hergebruikt voor toiletspoeling en occasioneel voor beregening. Zoals blijkt uit het advies van DIW dient er geen aanvullend buffer- of infiltratiesysteem voorzien te worden voor de afwaterende dakoppervlakte. Daarnaast wordt nog als bijkomende voorwaarde opgelegd dat het eventuele gecontroleerd leegpompen van de buffer van het bedrijfsgebouw enkel mag in noodzaak en op voorhand ter goedkeuring moet worden voorgelegd aan de rioolbeheerder. Dit om overbelasting op piekmomenten te vermijden. Het hemelwater van het openbare domein is niet rechtstreeks aangesloten op de openbare riolering, maar wordt op natuurlijke wijze geïnfiltreerd. De waterhuishouding werd zowel door de rioolbeheerder als DIW voorwaardelijk gunstig beoordeeld.
2. In dit bezwaarelement wordt de schending voorgehouden van artikel 31 van het omgevingsvergunningsdecreet samen gelezen met artikel 13, 2de lid van het omgevingsvergunningsbesluit. In het bezwaarschrift wordt gesteld dat de aanvraag in strijd zou zijn met de afgebakende buurtweg conform de Atlas der Buurtwegen. Dit verwijst mist echter feitelijke grondslag. Nazicht van de Atlas der Buurtwegen leert immers dat er inderdaad een afbakening is weergegeven op het terrein doch dit betreft een chemin particulier conform de betrokken Atlas. De betrokken weg kent dan ook geen officiële breedte of nummering als buurtweg. De Atlassen van de buurtwegen werden, op basis van artikel 1 en 2 van de Buurtwegenwet, in de periode 1843-1845 opgemaakt voor het gehele Belgische grondgebied. Per gemeente werd één Atlas opgemaakt, bestaande uit vijf reeksen van stukken die kan ingekeken worden bij de respectievelijke gemeenten. Er is een algemeen plan (schaal 1/10000), waarop alle buurtwegen van de gemeente zijn weergegeven doch daarnaast zijn er tevens detailplannen (veelal met schaal 1/2500) die een bepaald onderdeel van de gemeente bestrijken. De Atlas bevat de geografische aanduiding, ligging en breedte van de weg. De aangehaalde wettelijke bepalingen speelt enkel voor de wegen die op de Atlas zijn weergegeven met een nummer en een bijhorende coördinaat en de in de Atlas opgenomen 'chemin particulier' betreffen private particuliere wegen die niet onder de bescherming van de aangehaalde artikelen van het omgevingsvergunningsdecreet en omgevingsvergunningsbesluit vallen. Gezien er dan ook geen afgebakende buurtweg op het terrein aanwezig is, mist dit verwijst feitelijke grondslag en wordt het bezwaarschrift niet bijgetreden. In die zin werd op 15 juni 2020 ook beslist door het college van burgemeester en schepenen n.a.v. de vraag tot opheffing van deze weg dat de weg gelegen op het perceel kadastraal gekend als afdeling 3, sectie D, perceelnummer 49B6 een private particuliere weg betreft die niet beschouwd wordt als een gemeenteweg in de zin van het decreet van 3 mei 2019 betreffende de gemeentewegen en bijgevolg niet onder het toepassingsgebied van artikel 31 van het omgevingsvergunningsdecreet samen gelezen met artikel 13, 2de lid van het omgevingsvergunningsbesluit valt. Het college besliste niet in te gaan op het verzoekschrift en geen procedure tot opheffing van de door de verzoeker beweerde gemeenteweg op te starten.

3. Het laatste bezwaarelement betreft de goede ruimtelijke ordening. Er wordt enerzijds gewezen op een mobiliteitsproblematiek op vlak van verkeershinder en parkeerproblematiek. Zoals uitvoerig verantwoord in de behandeling van het eerste bezwaarschrift blijkt zowel uit de MOBER als de adviezen dat de noodzakelijke infrastructuur, ook voor het halen van een ambitieuze modal split, reeds vandaag aanwezig zijn. Het gaat puur om de 'mental shift' die moet doorgevoerd worden bij de werknemers van de vergunningsaanvrager. Hiertoe worden verschillende elementen opgenomen in de MOBER en deze worden beschouwd als engagementen van Galapagos. Deze engagementen zijn concreet, zijn tevens opgenomen in het wijzigingsverzoek en laten toe om rekening te houden met de te realiseren modal split. Daarenboven wordt er niet gesteld dat er een modal split moet gehaald worden. In de MOBER is immers gebleken dat er geen mobiliteitsprobleem is en dat er wordt gestreefd naar de aangehaalde modal shift. De noodzakelijke infrastructuur is aanwezig en het sturen van het parkeeraanbod is hierbij een belangrijke factor. Het afstemmen van het parkeeraanbod aan deze op de modal shift, in relatie tot de bestaande en aanwezige infrastructuur maakt net dat de gestelde ambitie, samen met de engagementen van het Galapagos wel degelijk gehaald kunnen worden, hetgeen duidelijk naar voor komt in de MOBER en goedgekeurde MER-onthefing. Er is dan ook geen mobiliteitsprobleem vastgesteld in de MOBER. Het verwijt dat er tot op vandaag geen rechtszekere oplossing voorhanden is voor wat betreft het parkeerprobleem is correct. In realiteit zijn de benodigde parkeerplaatsen echter wel reeds gerealiseerd en dienen enkel de contractuele overeenkomsten hiervoor nog gefinaliseerd te worden. Zoals aangegeven in het punt 'h. Mobiliteit' zijn deze overeenkomsten een voorwaarde voor de uitvoerbaarheid van de vergunning en dienen deze voorgelegd te worden voor de start der werken. Er is dan ook geen mobiliteitsprobleem zoals aangehaald in het bezwaarschrift. Het bezwaar wordt niet bijgetreden en is ongegrond. Anderzijds luidt het verwijt dat de schaal en draagkracht wordt overschreden, waarbij het perceel ongewenst gemaximaliseerd wordt en hinder veroorzaakt voor de omgeving. Zoals echter blijkt uit dit advies worden alle nodige maatregelen getroffen om de hinder voor de omgeving te voorkomen/beperken. Waar nodig worden voorwaarden voorgesteld om het project te optimaliseren. De conformiteit met de goede ruimtelijke ordening wordt uitgebreid gestaafd in punt 'm. Goede ruimtelijke ordening' in het eerste advies van stad Mechelen goedgekeurd op het college van burgemeester en schepenen op 11 mei 2020 en in bijlage bij dit advies. De inplanting en volume van het gebouw komt rechtstreeks voort uit het masterplan Ragheno en de BGO dat werd goedgekeurd op de gemeenteraad van 30 september 2019. De architecturale uitwerking van het gebouw is het resultaat van een intensief voortraject met de diensten en werd positief beoordeeld door de Kwaliteitskamer. De aanvraag stemt overeen met de visie van het beleid voor deze plek. De aanvraag wordt niet als hinderlijk ervaren maar komt de kwaliteit van de plek ten goede, een opwaardering van een op heden wanordelijke en braakliggende site. De inrichting van het gebouw is kwalitatief en verzekerd een aangename, ruime en lichtrijke omgeving voor het personeel. Het bezwaar wordt dan ook niet bijgetreden en is ongegrond.

Advies

Aan de gemeenteraad wordt voorgesteld om, in toepassing van artikel 31 van het omgevingsdecreet en artikel 47 van het besluit tot uitvoering van het decreet van de omgevingsvergunning, enerzijds de aanpassing van de rooilijn ter plaatse van de Hanswijkvaart goed te keuren en vast te stellen met het oog op de aanpassing van de bestaande gemeenteweg, anderzijds de zaak van de wegenis goed te keuren en de rooilijn vast te stellen volgens het ingediende rooilijn- en innemingsplan.

Met het oog op de uiteindelijke uitvoering van de werken worden een aantal voorwaarden en lasten gesteld die gerespecteerd moeten worden bij uitvoering van de wegeniswerken, zoals hierboven besproken.

BESLUIT:

Artikel 1

De gemeenteraad neemt naar aanleiding van de aanvraag:

- ingediend Galapagos Real Estate 1, vertegenwoordigd door de heer Jan Van Der Schueren,
- voor het bouwen van een bedrijfsgebouw met laboratoria, kantoorruimtes en een ondergrondse parking en de aanleg van nieuwe wegenis,
- op een terrein met als adres Hanswijkvaart 21 te 2800 Mechelen,
- en met als kadastrale omschrijving: Afdeling 3, sectie D, perceelnummers 111N2, 49A5, 49B6, 49C6, 49D6, 49E4, 49R4, 49X5, 49Z4, 61Y, 61Z en 69P3,

kennis van het feit dat, naar aanleiding van het eerste openbaar onderzoek 2 opmerkingen en 1 bezwaarschrift en naar aanleiding van het tweede openbaar onderzoek 1 opmerking en 2 bezwaarschriften werden ingediend, welke deels betrekking hebben op de wegenis, en treedt, voor die aspecten die betrekking hebben op de wegenis, de weerlegging zoals gegeven door de gemeentelijk omgevingsambtenaar bij.

Artikel 2

De gemeenteraad neemt kennis van het voorafgaand voorwaardelijk gunstig advies (onder voorwaarden en mits te voldoen aan opgelegde lasten) van het college van burgemeester en schepenen van 24 augustus 2020.

Artikel 3

De gemeenteraad besluit de zaak van de wegenis goed te keuren en de rooilijn vast te stellen volgens het ingediende rooilijn- en innemingsplan, in deze aanvraag voor een omgevingsvergunning in toepassing van artikel 31 van het omgevingsdecreet en artikel 47 van het besluit tot uitvoering van het decreet van de omgevingsvergunning.

Artikel 4

De goedkeuring en vaststelling is afhankelijk van de strikte naleving van volgende voorwaarden:

- Het advies van
 - Pidpa van 23 maart 2020 (referentie D-25-393)
 - Telenet van 3 maart 2020 (geen referentie)
 - Proximus van 5 maart 2020 (geen referentie)
 - Fluvius system operator van 20 maart 2020 (referentie 46448402) .
 - FOD binnenlandse zaken - ASTRID veiligheidscommissie van 3 maart 2020 (referentie 2020020058)
 - het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) van 4 augustus 2020 (referentie AV/112/2020/00161/A)
 - het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) van 5 augustus 2020 (geen referentie)
 - de Vlaamse Waterweg van 13 augustus 2020 (referentie OMV2020012458)
 - de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) van 7 augustus 2020 (referentie JVDM/ME/AELT/45459/20/)
 - het Departement Leefmilieu, dienst Integraal Waterbeleid (DIW) van 14 augustus 2020 (referentie DWAD-2020-0288bis)dient te worden nageleefd.
- De veiligheidsmaatregelen- en voorschriften die vermeld worden in het schrijven van Elia van 16 maart 2020 (referentie GS/N/959263-1/BOUW/EVD) en het schrijven van Elia van 28 juli 2020 (referentie GS/N/984437-1/BOUW/EVD) dienen te worden nageleefd.
- De voorwaarden die vermeld worden in het bijlagen van het schrijven van Infrabel van 25 maart 2020 (referentie 3516.2020.100.MECHELEN)dienen te worden nageleefd.
- Een gedeelte van de openbare wegenis, groenzones en wadi is gelegen bovenop de ondergrondse stationsparking. Er is voldoende dekking aanwezig voor de aanleg mits rekening gehouden worden met enkele technische randvoorwaarden.
 - De wadi's dienen technisch verder te worden uitgewerkt in functie van de onderliggende ondergrondse parking. De overloop van de wadi boven de ondergrondse parking naar de naastgelegen wadi op volle grond dient verzekerd te zijn. De dimensionering van de wadi's dient gecontroleerd en indien nodig aangepast. Bijkomende infiltratiecapaciteit kan indien nodig bekomen worden door een aanpassing aan de grootte en infiltratiecapaciteit van de nieuwe RWA-riolering onder de wegenis. Daarnaast is het ook mogelijk in de wadi's te werken met een aangepast substraat met hogere buffercapaciteit.
 - Bovenop de ondergrondse parking dient voldoende doorwortelbare ruimte aanwezig te zijn voor de aanplant van grote bomen, een minimum diepte van het plantvak is hiervoor 1m. Indien de bomen bovenop de ondergrondse parking een substraat komen te staan moeten de bomen ondergronds worden verankerd. Er mag geen water blijven staan op de bodem van het plantvak gedurende een lange periode. De bodemplaat dient dan ook af te hellen richting de volle grond zodat het water uiteindelijk kan infiltreren.
 - De ondergrondse parking dient te worden getest op waterdichting. Daarnaast dient er een beschermingsbeton aanwezig te zijn (of te worden aangebracht) zodoende de waterdichting van de parking beschermd is.
 - Bovenvermelde zaken dienen voor de aanbesteding te worden aangevuld bij het technische dossier in samenspraak met de betrokken stadsdiensten. Eventuele meerkosten ten gevolge van bovenvermelde technische aanpassingen zijn ten laste van de aanvrager.
- Voor alle bomen gelden nog volgende bijkomende voorwaarden
 - De boomplantvakken dienen minimum 1m breder gemaakt te worden.
 - In de boomplantput dient verrijkte teelaarde voorzien te worden.
 - Per boom worden drie boompalen voorzien, met elkaar verbonden door middel van een houten lattenconstructie. De boom wordt d.m.v. rubberen boombanden aan de boompaalconstructie bevestigd.

- Per boom wordt er een gietrand voorzien om water te kunnen geven tijdens periodes van droogte. Deze gietrand biedt tegelijkertijd ook bescherming tegen onderhoudsmachines (maaier met bosmaaier of grasmachine).
 - Het gieten van de bomen dient mee te worden opgenomen als aparte post opgenomen in de meetstaat. (Vermoedelijke hoeveelheid 120 liter van 20 beurten per jaar).
 - Bomen op minder dan 2 meter van de verharding worden voorzien met wortelgeleiding. Het geleidingssysteem dient om de opdruk van bestrating te voorkomen en zijn voorzien van speciale wanden met geleidingsribben die de boomwortels dieper in de grond leiden.
 - Bomen mogen niet boven op nutsleidingen worden aangeplant.
- Uit de adviesvragen aan de nutsmaatschappijen (eerste adviesronde) blijkt dat uitbreiding van de netten noodzakelijk is. Kosten zijn ten laste van de aanvrager. De nutsvoorzieningen mogen niet aangelegd te worden ter plaatse van de groenzones. De nutsvoorzieningen dienen geplaatst te worden onder het voetpad (of in de zone van het toekomstig voetpad). De locatie en manier waarop de verschillende nutsvoorzieningen zullen worden aangesloten dient zo snel mogelijk en voorafgaandelijk aan de uitvoering besproken te worden met de nutsmaatschappijen. Alle bijkomende kosten zijn ten laste van de aanvrager.
- De verschillende types en materialen van de fundering moeten duidelijker omschreven worden.
- Waterhuishouding:
 - Alle verhardingen die niet kunnen afwateren naar een groenzone dienen af te wateren naar een buffervoorziening met vertraagde afvoer onderaan. De wadi dient dus van een leegloop te worden voorzien op bodem, zodat deze kan leeglopen en het volume volledig beschikbaar is tegen de volgende bui.
 - Het buffervolume van de buffervoorziening(en) dient te worden berekend met de verstrengde norm van 330m³/ha. Lozingen moeten geknepen worden tot een maximaal debiet van 10l/s/ha.
 - Het eventuele gecontroleerd leegpompen van de buffer van het bedrijfsgebouw mag enkel in noodzaak en moet op voorhand ter goedkeuring voorgelegd worden aan de riolbeheerder. Dit om overbelasting op piekmomenten te vermijden.
 - Bovenvermelde voorwaarden ter verbetering van de voorgestelde infiltratie op het openbare domein, aangezien een deel van de groenzone/wadi gelegen is bovenop de ondergrondse parking, dienen te worden nageleefd.
- Riolering
 - Het ontwerp van het rioleringsplan dient te voldoen aan de voorwaarden gesteld in de "Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening geïntegreerd rioleringsbeleid" goedgekeurd in de gemeenteraad van 28 januari 2004. Behalve de bepalingen inzake hemelwater (art.10-11-12-13-14) die vervangen worden door de nieuwe "gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater-besluit Vlaamse Regering 05 juli 2013".
 - De overloop van DWA en RWA aansluitingen mag max diameter 200mm zijn of dit moet verder afgesproken worden met de stad en ter goedkeuring voorgelegd worden waarom men hiervan wil afwijken. Dit moet voor de start van de werken uitgeklaard worden.
 - De geprefabriceerde huisaansluitingsput moet verplicht voorzien zijn van een reukafsluiter. De nieuwe toezichtputten moeten mantoegankelijk zijn.
 - De technische details van de aansluiting op de bestaande riolering aan de Hanswijkvaart moet nog samen met de dienst beheer openbaar domein in detail besproken worden voor de start van de werken.
 - Voor de nieuwe rioleringsbuis dient om de 10m aan beide zijden van de weg een wachtaansluiting voorzien te worden op de openbare riolering tot in de groenzones.
 - Asbuilt huisaansluitingen: per aansluiting worden 5 digitale foto's genomen en een huisaansluitfiche opgemaakt die een duidelijk zicht geven hoe de buizen geplaatst zijn.
- Aanbesteding en uitvoering van de wegeniswerken.
 - De plannen, raming en bestek moeten aangepast worden aan de hierna gemaakte opmerkingen voor de aanbesteding van de werken. Bij het uitschrijven van de aanbestedingsprocedure moet de stad op de hoogte gehouden worden van de evolutie van het dossier. Een afgevaardigde van de stad zal de uitvoering van de werken opvolgen.
 - De aanvrager zal voor de aanleg van wegenis beroep moeten doen op geregistreerde aannemer.
 - Bij de voorlopige oplevering wordt er een volledig as-buult dossier met alle nodige documenten (proeven, aansluitingen rioleringen, camera-inspectie, as buult plan volgens alle grb bestanden, ... zoals de stad het vraagt) afgeleverd aan de afdeling openbaar domein stad Mechelen.

Artikel 5

De goedkeuring en vaststelling is afhankelijk van de strikte naleving/uitvoering van volgende lasten:

- Er dienen 10 'fietsnietjes' te worden geplaatst op openbaar domein ter plaatse van de hoofdkom. De exacte plaatsing is te bepalen in overleg met de stad voor de start van de werken. De plaatsing is op kosten van de aanvrager.
- De aanvrager dient in te staan voor de aanleg en/of uitbreiding van het distributienet voor elektriciteit en gas, het waterleidingnet en het teledistributienet ten behoeve van de aansluiting van het gebouw.
- De stroken die bestemd zijn al nieuw openbaar domein moeten op het eerste verzoek gratis aan de stad overgedragen worden, dit vrij en onbelast en zonder kosten voor de stad. Voor het gedeelte openbaar domein dat gelegen is bovenop de ondergrondse stationsparking dienen de nodige notariële stappen te worden genomen ten einde de ondergrondse inname van het openbaar domein te regelen. De procedure wordt gestart na de voorlopige oplevering van alle wegen- en rioleringswerken in deze zone. Hoewel de aanvrager geen eigenaar is van alle loten, werd er reeds een akkoord gesloten met de verschillende grondeigenaars voor de overdracht van de grond. Er dient zich dus geen probleem te stellen voor de uitvoerbaarheid van deze voorwaarde.
- Het wijzigen van het bestek en ter goedkeuring overmaken van bovenstaande (plannen + berekening) is een noodzakelijke voorwaarde voor de opname van de wegenis in het openbaar domein na uitvoering van de werken. De stad moet ook betrokken worden in het overleg met nutsmaatschappijen, aanbestedingsprocedure én uitvoering en zal op de hoogte gehouden worden van de stand van het dossier.
- Voor de start van de werken aan de wegenis moet ten voordele van de stad Mechelen een bankwaarborg gestort worden voor een bedrag gelijk aan de geraamde uitvoeringskosten van de wegenis, riolering en nutsleidingen in het latere openbaar domein. Een rechtstreekse betaling aan de nutsmaatschappijen van hun geraamde kosten is eveneens toegelaten; de aanvrager legt hiervan een bewijs voor. Voor het storten van deze borg en/of betaling aan de nutsmaatschappijen mogen de werken aan het latere openbaar domein niet starten. De gebouwen mogen pas in werking gaan na het voltooien van de riolerings- en wegenwerken.

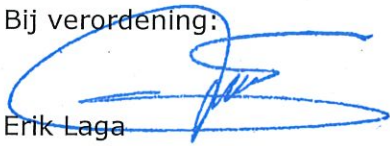
Namens de gemeenteraad:

De algemeen directeur
(get.) Erik Laga

De voorzitter
(get.) Fabienne Blavier

Voor eensluidend uittreksel:
NAMENS DE GEMEENTERAAD:

Bij verordening:


Erik Laga
algemeen directeur



Mechelen, 8 september 2020


Fabienne Blavier
voorzitter