



RUP 'Mechelen-Noord IV', Mechelen

Toelichtingsnota

Voorlopige vaststelling

RUP 'Mechelen-Noord IV'

Voorlopige vaststelling

Versie 16/05/2018

Plenaire Vergadering

Opdrachtgever

Stad Mechelen

Grote Markt 21

2800 Mechelen

Verantwoordelijke afdeling

Afdeling Projecten en Planning

ruimtelijkeplanning@mechelen.be

015/29 79 36



Opdrachthouder

IGEMO

Schoutetstraat 2

2800 Mechelen

Contactpersoon:

Pia Looz, pia.looz@igemo.be

015/29.47.58



IGEMO
WONEN | WERKEN | LEVEN

RUP 'MECHELEN – NOORD IV', MECHELEN

Ruimtelijk planner

Pia Looz

IGEMO, Schoutetstraat 2, 2800 Mechelen

Voorlopig aanvaard door de gemeenteraad van Mechelen in zitting van

De secretaris,

De voorzitter,

E. Laga

C. Backx

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat onderhavig document voor iedereen ter inzage lag gedurende het **openbaar onderzoek** vanaf tot en met

De secretaris,

De burgemeester,

E. Laga

B. Somers

Definitief aanvaard door de gemeenteraad van Mechelen in zitting van

De secretaris,

De voorzitter,

E. Laga

C. Backx

1. INLEIDING	7
2. SITUERING	8
2.1. GEOGRAFISCHE SITUERING	8
2.2. AFBAKENING PLANGEBIED	8
3. PLANNINGS- EN BELEIDSCONTEXT	10
3.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN	10
3.2. BELEIDSPAN RUIMTE VLAANDEREN	11
3.3. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN PROVINCIE ANTWERPEN	11
3.4. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN MECHELEN	12
3.5. ANDERE BELEIDSDOCUMENTEN	20
4. BESTAANDE STRUCTUUR	26
4.1. POSITIE VAN HET PLANGEBIED IN MECHELEN	26
4.2. HISTORIEK	26
4.3. RUIMTEGEBRUIK	26
4.4. INFRASTRUCTUUR	26
FOTOREPORTAGE	28
5. JURIDISCHE STRUCTUUR	30
5.1. GEWESTPLAN	30
5.2. BESTAANDE RUP'S EN BPA'S	30
5.3. RECHT VAN VOORKOOP	31
5.4. ATLAS DER BUURTWEGEN	32
5.5. WATER	32
5.6. ROOILIJNPLANNEN	33
5.7. FAUNA EN FLORA	34
5.8. LANDSCHAP & ERFGOED	36
5.9. BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK	37
5.10. OP VRIJWILLIGE BASIS AFGESLOTEN HANDELSCONVENANT	38
5.11. VERGUNNINGSTOESTAND	38
6. PLAN MER GRUP 'GEMENGDE REGIONALE BEDRIJVENTERREINEN MECHELEN-NOORD III EN IV'	40
6.1. DOSSIER PL0181	40
6.2. PROCEDUREVERLOOP DOSSIER PL0181	40
6.3. PROGRAMMASCENARIO'S	41
6.4. ONTSLUITINGSOPTIES	41
6.5. BEOORDELING EN EVALUATIE VAN EFFECTEN	41
6.6. GLOBALE BEOORDELING	42
7. SWOT-ANALYSE	45
7.2. ZWAKTES	45
7.3. POTENTIES	45
7.4. BEDREIGINGEN	45
8. GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCUUR	46
8.1. ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF	46
8.2. RUIMTELIJKE UITGANGSPUNTEN	46

8.3.	KWALITEITSPRINCIPES VOOR DE INRICHTING VAN HET GEBIED	47
8.4.	VERPLAATSING ZOUTSILO'S	49
9.	DEELONDERZOEKEN	50
9.1.	ONTSLUITINGSCONCEPT MECHELEN NOORD IV	50
10.	VERTALING NAAR STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN EN GRAFISCH PLAN	57
10.2.	CONTOUR RUP	57
10.3.	BESTEMMING	57
10.4.	INRICHTING	57
10.5.	GRAFISCH PLAN	59
11.	LIMITATIEVE OPGAVE VAN DE OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN	61
11.1.	GRUP 'AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED MECHELEN'	61
11.2.	GEWESTPLAN 15. MECHELEN	61
12.	TOETSING RUP 'MECHELEN-NOORD IV' AAN PLAN-MER	62
12.1.	MAATREGELEN EN AANBEVELINGEN VOOR RUP	62
13.	MOTIVATIE AFWIJKING GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN	69
13.1.	MOTIVATIE AFWIJKING VAN DE FUNCTIE	69
13.2.	MOTIVATIE AFWIJKING VAN DE OPPERVLAKTE	84
14.	AFWIJKING GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN	99
14.1.	BESLISSING VLAAMSE REGERING DD. 24 MAART 2017	99
15.	RUIMTEBALANS	102
16.	WATERTOETS	103
16.1.	WATERTOETSKAART	103
16.2.	VERENIGBAARHEID VAN DE VERGUNNINGSPLICHTIGE ACTIVITEIT MET HET WATERSYSTEEM	103
16.3.	WATERHUISHOUDING BINNEN HET PLANGEBIED	109
16.4.	BESLUIT	110
17.	RUIMTELIJKE VEILIGHEID	111
18.	REGISTER VAN PERCELEN WAAROP DE REGELING VAN PLANSCHADE, PLANBATEN, KAPITAALSCHADE OF GEBRUIKERSSCHADE VAN TOEPASSING KAN ZIJN	112
18.1.	PLANBATEN	112
18.2.	PLANSCHADE	112
18.3.	KAPITAALSCHADE/GEBRUIKERSSCHADE	112
19.	BEVOEGDHEIDSDELEGATIE	113
19.1.	BESLUIT VLAAMSE MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW DD. 27 MAART 2017	113
19.2.	VOORSCHRIFTEN GRUP 'AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED MECHELEN' DD 18/06/2008	116
19.3.	BESLISSING DIENST MER DOSSIER PL0181 (DD 26/06/2015)	117
20.	BRONNEN	123

1. INLEIDING

Het gemeentelijk RUP Mechelen Noord IV heeft betrekking op de gronden begrepen tussen de N16 en de R6, in het noordwesten van Mechelen, tevens gekend als 'de lus'.

Op 18 juni 2008 ging de Vlaamse Regering over tot de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Mechelen'. Middels dit GRUP werden de terreinen Mechelen Noord III en IV herstemd voor de ontwikkeling van gemengde regionale bedrijventerreinen.

In 2014 nam het Departement Ruimte Vlaanderen het initiatief om deze deelgebieden van het GRUP gedeeltelijk te herbestemmen. Dit initiatief was tweeledig en beoogde enerzijds de herbestemming van het gemengd regionaal bedrijventerrein Mechelen-Noord IV naar grootschalige detailhandel, eventueel aangevuld met kantoren, en anderzijds het hernemen en/of verfijnen van het gemengd regionaal bedrijventerrein Mechelen-Noord III (tussen de E19 en de R6) naar gemengd regionaal bedrijventerrein.

Gezien bij de toekomstige realisatie van de 'superknoop' (herinrichting op- en afrittencomplex Mechelen-Noord) de mogelijkheid bestaat dat een deel van het gemengd regionaal bedrijventerrein Mechelen-Noord III dient worden ingenomen, werd de opmaak van het RUP echter nog niet opgestart. De Plan-MER-procedure, waarbij de verschillende scenario's werden onderzocht, werd wel succesvol afgerond.

Voor de stad Mechelen was dit uitstel niet gewenst, aangezien de herbestemming van Mechelen Noord IV tot doel heeft een alternatief te bieden aan de grootschalige detailhandel gelegen aan de Guido Gezellelaan (geplande woonwijk 'Keerdok-Eandis') en andere grootschalige detailhandelszaken die zich gevestigd hebben op minder gunstige locaties in de stad.

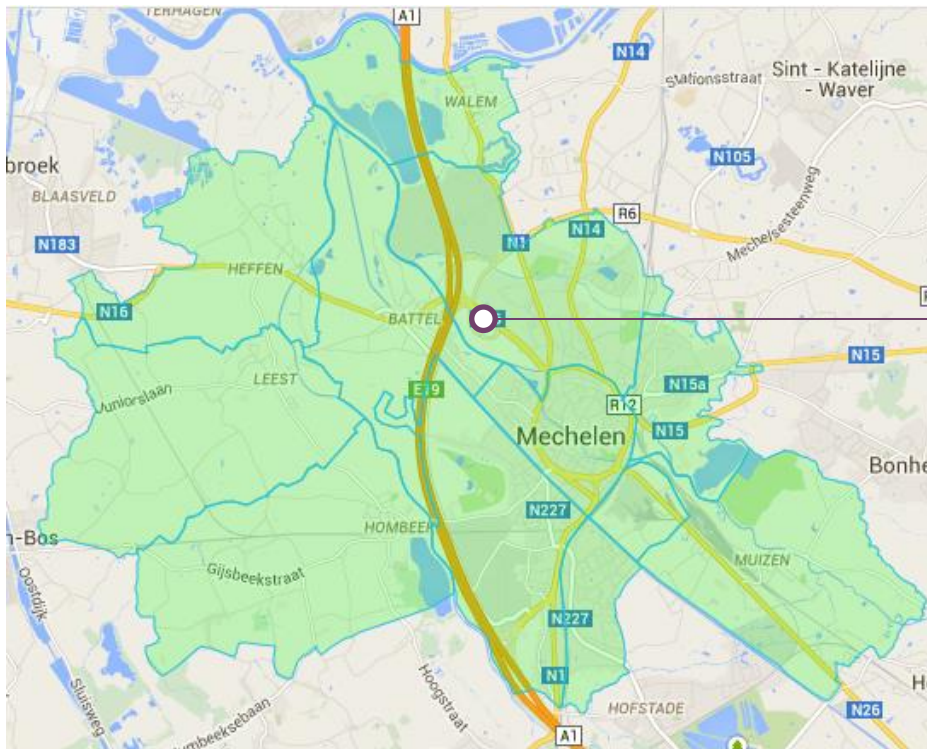
Aangezien de herorganisatie van de grootschalige detailhandel binnen Mechelen een lokaal karakter heeft en gezien de dringendheid tot het voorzien in een alternatief voor de grootschalige detailhandel gelegen binnen het geplande woonproject Keerdok-Eandis, kreeg de stad een planologische delegatie voor de opmaak van een gemeentelijk RUP 'Mechelen Noord IV'. Daarnaast stemde de Vlaamse Regering in met het voornemen om te afwijken van de voorschriften van het huidige gewestelijke ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen'.

Met de opmaak van een gemeentelijk RUP voor Mechelen-Noord IV wenst de stad in deze zone een complementair en aanvullend aanbod te creëren ten opzichte van de handelsactiviteiten in de binnenstad en tegelijk de 'poortfunctie' van de plek op een kwalitatieve en volwaardige manier in te vullen.

2. SITUERING

2.1. Geografische situering

Het plangebied van het RUP 'Mechelen-Noord IV' is gelegen op het grondgebied van Mechelen, meer specifiek ten noordwesten van de binnenstad. Het plangebied wordt omsloten door de aftakking naar de R6 (de 'lus') ter hoogte van de N16.



Figuur 1 Situering plangebied RUP 'Mechelen-Noord IV' binnen Mechelen (groene aanduiding)

Het gebied is gelegen in het infrastructuurknooppunt van de E19. Het wordt in het noordoosten begrensd door de N16 (Gentsesteenweg) en in het zuidwesten door de bufferzone van de buitenzijde van de aantakingslus van de R6 op de N16.

2.2. Afbakening plangebied

Het plangebied heeft een totale oppervlakte van ca. 13.5 ha en omvat de beboste ruimte binnen de lus, een deel van de lus (R6) zelf en een deel van de bufferzone ten zuidwesten van de lus.

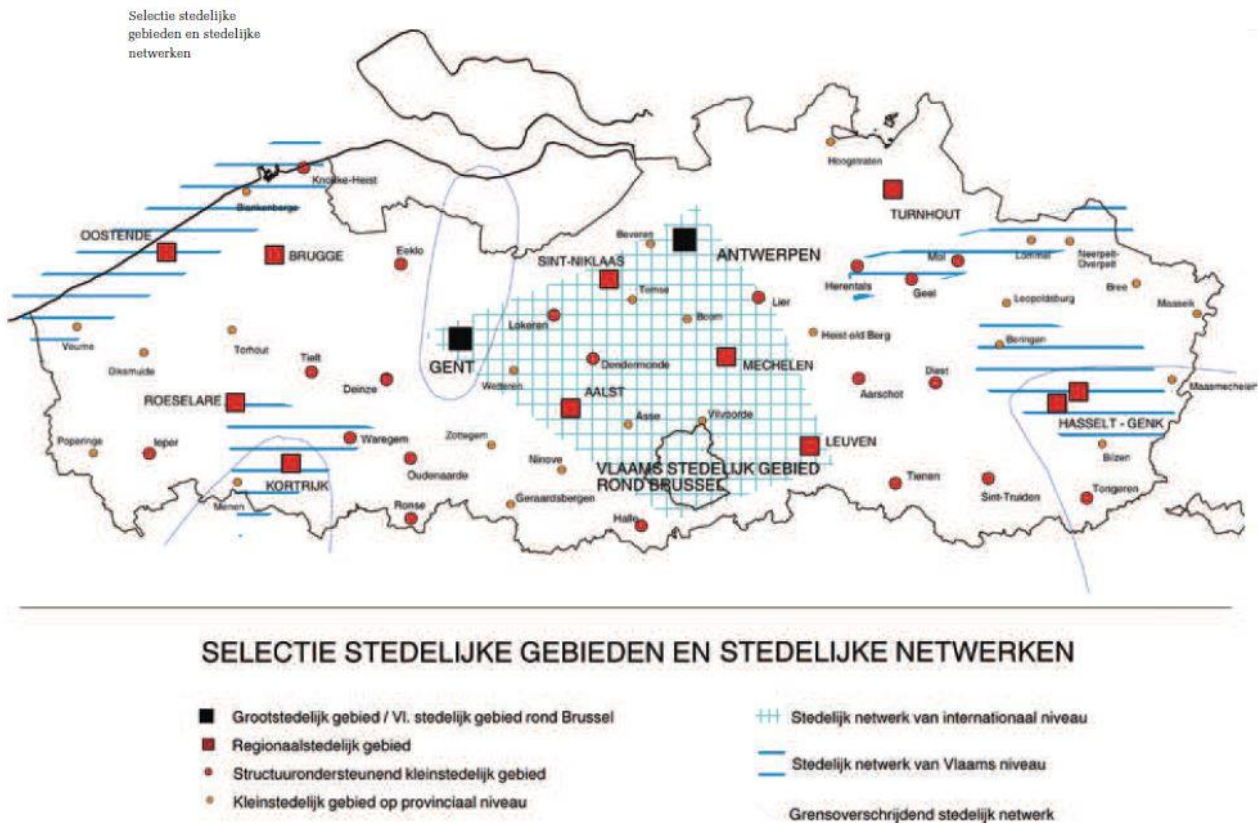


Figuur 2 Afbakening plangebied RUP 'Mechelen-Noord IV'

3. PLANNINGS- EN BELEIDSCONTEXT

3.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen¹

3.1.1. Selectie als regionaal stedelijk gebied



In het RSV werden delen van Mechelen, waartoe het plangebied behoort, geselecteerd als regionaal stedelijke gebieden.

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.

3.1.2. Doelstellingen voor stedelijke gebieden

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

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

3.1.3. Ontwikkelingsperspectieven

In het RSV worden algemeen verschillende ontwikkelingsperspectieven voor stedelijke gebieden vooropgesteld. Volgende ontwikkelingsperspectieven zijn van toepassing bij het RUP Mechelen-Noord IV:

- Afstemmen van voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied
- Bundelen van de kleinhandel
- Zorg voor collectieve en openbare ruimten
- Behoud en ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden
- Stedelijke mobiliteit en locatiebeleid

3.2. Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

De Vlaamse Regering keurde op 30 november 2016 het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit is een formele stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. De Vlaamse Regering formuleert in het Witboek doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en werven die de basis zullen vormen om samen aan de slag te gaan en de ruimte van Vlaanderen te transformeren.

Het uiteindelijke Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zal bestaan uit een strategische visie en een operationaliseringsprogramma in de vorm van een set beleidskaders. Het zal de strategische krachtlijnen schetsen voor de ruimtelijke ontwikkeling voor de komende decennia en de basis vormen voor operationele maatregelen zoals het opmaken en bijsturen van regelgeving, instrumentarium, beleidskaders of ontwikkelingsprogramma's.

Strategische doelstellingen

In het witboek worden een aantal strategische doelstellingen geformuleerd die verder moeten doorwerken in de beleidsinitiatieven op de verschillende planningsniveaus.

- Verminderen van het bijkomend ruimtebeslag
- Europees stedelijk-economische ruimte en energienetwerken
- Palet van leefomgevingen en kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling
- Wonen en werken nabij collectieve vervoersknopen en voorzieningen
- Robuuste open ruimte
- Fijnmazig netwerk van groenblauwe aders

3.3. Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpenⁱⁱ

3.3.1. Deelruimte 'Antwerpse fragmenten'

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'. Het Mechelse wordt gezien als logistiek middelpunt tussen verschillende stedelijke en open ruimte gebieden.

3.3.2. Doelstellingen

Volgende doelstellingen staan centraal in het 'Mechelse':

- Creëren van ruimte voor bijkomende stedelijke functies

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

- Realiseren van stedelijke vernieuwing

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

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

Strategische projecten kunnen door de provincie worden ondersteund.

3.4. Ruimtelijk structuurplan Mechelenⁱⁱⁱ

3.4.1. Wegen- en waternetwerk als dragers van de gewenste ruimtelijke structuur

Wegennetwerk van Vlaams niveau met aanknopingspunten voor economische ontwikkelingen

De primaire wegen N16 en R6 worden beschouwd als regionale verbindingswegen tussen de Rupelstreek en het zeekanaal enerzijds en het netwerk Lier - Aarschot anderzijds. Deze verbindingfunctie en de belangrijke open ruimte functies op het plateau van Hombeek staan geen nieuwe activiteiten toe langsheen N16 tussen Heffen en de gemeentegrens. R6 biedt op Mechels grondgebied geen potenties voor de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen. De verknoping van E19, R6 en N16 biedt wel mogelijkheden voor economische ontwikkelingen. Het Mechels knooppunt (op- en afrittencomplex Noord) is een deelruimte waarin door een effectief en intensief ruimtegebruik locaties kunnen worden ontwikkeld voor hoogwaardige en herkenbare bedrijvigheid.

3.4.2. Gewenste ruimtelijke structuur

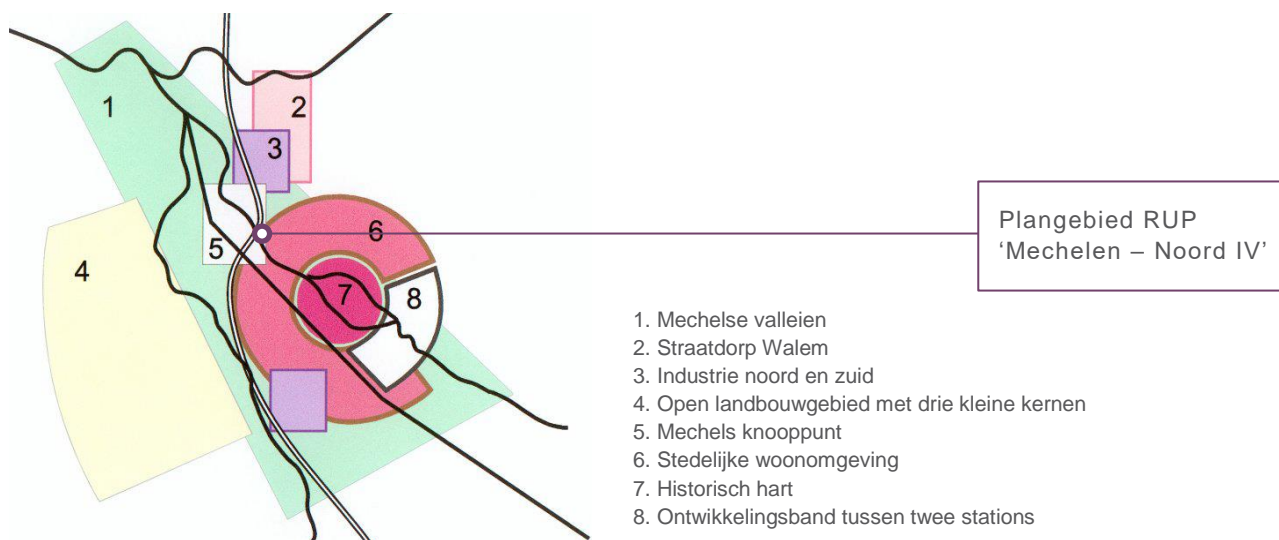
Noord-zuid gerichte ontwikkeling

Nieuwe dynamische ontwikkelingen blijven op het grondgebied van Mechelen gekoppeld aan de hoofdzakelijk noord - zuid gerichte hoofdinfrastructuren (autowegen, spoorlijnen).

Deelruimten in het stedelijk gebied

Mechelen onderscheidt acht deelruimten in de gewenste ruimtelijke structuur. Het plangebied is gelegen binnen deelruimte 5 '**het Mechels knooppunt**'.

Het **Mechels knooppunt** kan worden ontwikkeld als poort van Mechelen. De reurruimten binnen het afrittencomplex E19 Noord worden enerzijds benut voor nieuwe hoogwaardige bedrijvigheid. Anderzijds is de onderliggende Dijle het uitgangspunt om groenstructuren doorheen de bundel infrastructuur te versterken.



Figuur 3 Kaart 31 divers Mechelen: deelruimten (RSM)

Ontwikkelingsperspectief voor 'Efficiënt ingericht knooppunt van infrastructuur als poort van Mechelen'

Het Mechels knooppunt (op- en afrittencomplex E19 Noord) wordt ontwikkeld als poort van Mechelen. De potenties van het aangrijpingspunt van de stad op de internationale hoofdweg E19 bestaan uit de vele restructuurruimten in het kluwen van infrastructuur.

De lus van R6 en van het noordelijk gelegen deel dat aansluit met Industrie Noord, wordt benut voor nieuwe hoogwaardige bedrijvigheid. De ontsluiting van deze nieuwe activiteiten mag de functie van de wegen niet schaden. De onderliggende Dijle is het uitgangspunt om in de overige restructuurruimten de groenstructuren doorheen de bundel infrastructuur te versterken.

Het ruimtelijk concept voor het Mechels knooppunt bevat volgende elementen:

- integratie en versterking van de verbindingfunctie van de onderliggende Dijlevallei;
- herkenbare invulling van twee restructuurruimten door middel van nieuwe hoogwaardige 'kantoorachtige' bedrijvigheid;
- behoorlijk bouwvolume voor de uitbouw van de poort van Mechelen.

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.
- In het ruimtelijk concept voor de gewenste ruimtelijk-economische structuur zijn de autosnelweg E19, de stations en het landbouwgebied de dragers. Verdichte regionale bedrijventerreinen Noord en Zuid zijn gelegen langs de snelweg. Kantoorgebieden worden gerealiseerd in de stationsomgevingen, langs de ringboulevard (vesten) en in het op- en afritten-complex Mechelen Noord. In het historisch hart wordt de vermenging van wonen, werken, winkels en voorzieningen versterkt.

- De gewenste ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur wordt bepaald door de hoofdontsluiting van Mechelen: de spoorwegen en de autowegen N16, E19 en R6. Binnen de stad zijn de radiale hoofdstraten de ruggengraat van de stadswijken. Zij verbinden de wijken onderling en met de binnenstad. Rond de binnenstad is de ringboulevard (vesten) een lokale verdeelweg. Stedelijke pleinen markeren de aansluiting van de radiale hoofdstraten op de ringboulevard en voorkomen het gebruik als doorgaande weg. De binnenstad is binnen de gewenste verkeers- en vervoersstructuur voor het grootste deel autoluw, het historisch hart autoarm.
- Binnen de gewenste landschappelijke structuur staat de samenhang tussen de valleien en de nederzettingen centraal. Het behoud van de herkenbaarheid van natuurlijke bakens (zoals Zennegat) draagt bij tot die ruimtelijke samenhang. Groene vingers dringen door tot diep in de stedelijke bebouwing, scheiden de dorpen van elkaar en markeren de aanwezigheid van kastelen, parken of valleien. De Vrouwvliet en het kanaal zijn belangrijke lineaire elementen binnen en tussen de stedelijke woonomgevingen.

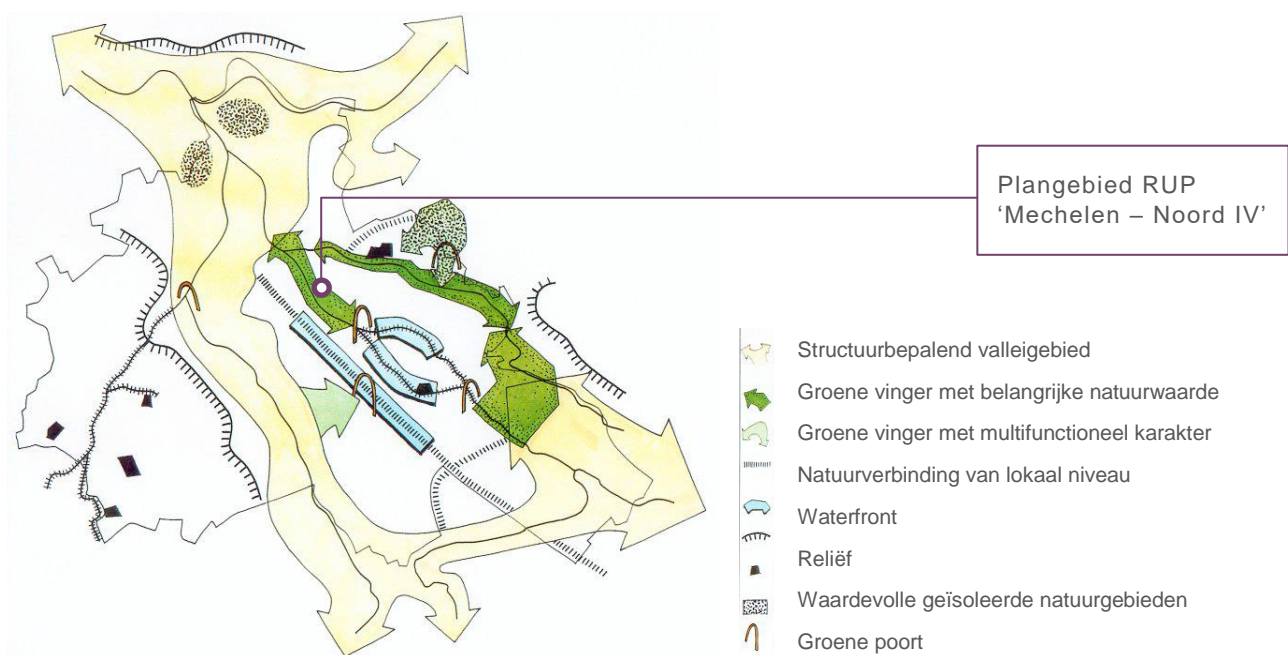
Gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur

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

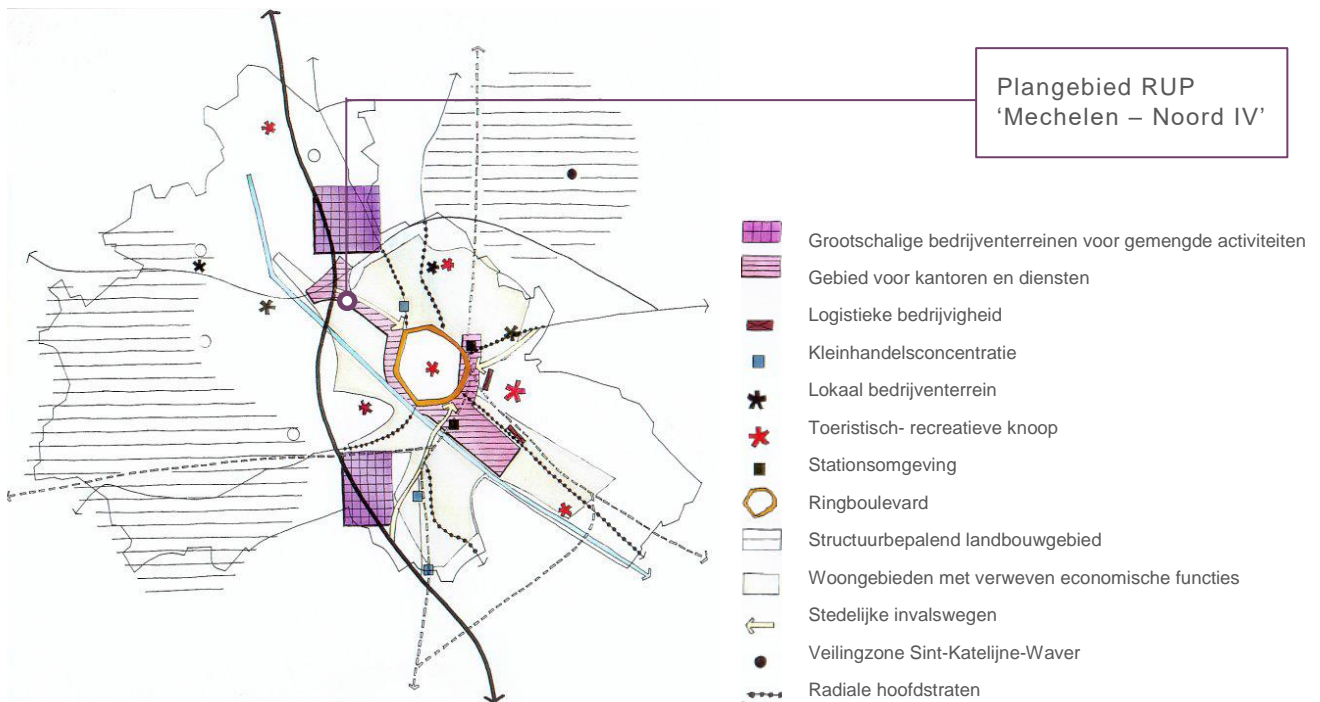
Het ruimtelijk concept voor de gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur is opgebouwd op basis van een aantal principes, waarvan het volgende relevant is voor het plangebied Mechelen – Noord IV:

- Groene vingers in het stedelijk gebied

Als referentie naar de oorsprong van de stad en als verwijzing naar de belangrijke natuurlijke gebieden dringen groene vingers diep door in de stedelijke bebouwing. In de groene vingers is het open karakter het uitgangspunt voor beleid. De ontwikkelingsperspectieven van deze vingers kunnen verschillen naar ofwel de versterking van het natuurlijk karakter ofwel een meer multifunctionele invulling (recreatie, sport enz.). Bijkomende infrastructuur voor toeristische, recreatieve of agrarische activiteiten kan een plaats krijgen in de (rand van) de groene vinger maar altijd in dienst van de openheid en het groen karakter van het gebied.



Figuur 4 Kaart 40 gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur (RSM)



Figuur 5 Kaart 44 gewenste ruimtelijk economische structuur (RSM)

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

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

Het ruimtelijk concept voor de gewenste ruimtelijk-economische structuur is opgebouwd op basis van volgende principes, waarvan het volgende relevant is voor het RUP Mechelen – Noord IV:

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

- **E19 als drager van twee terreinen voor gemengde grootschalige bedrijvigheid**
In Mechelen worden twee terreinen voor grootschalige bedrijvigheid gekoppeld aan E19 als internationale hoofdweg: Mechelen Noord en Mechelen Zuid (dit zijn bestaande ontwikkelde bedrijventerreinen). Zij bieden mogelijkheden voor verschillende types activiteiten: grootschalige

industriële nijverheid, groothandel en zakelijke dienstverlening in functie van de omliggende bedrijvigheid. Zij worden verder verdicht. De randen met E19 moeten als aantrekkelijke en herkenbare zichtlocaties worden ontwikkeld. Ten aanzien van vestigingsmogelijkheden voor transport- en distributieactiviteiten is het beleid terughoudend. De problematische verkeersdoorstroming op E19 ter hoogte van Mechelen en de grote ruimtebehoefte van deze activiteiten zijn hiervoor de belangrijkste argumenten.

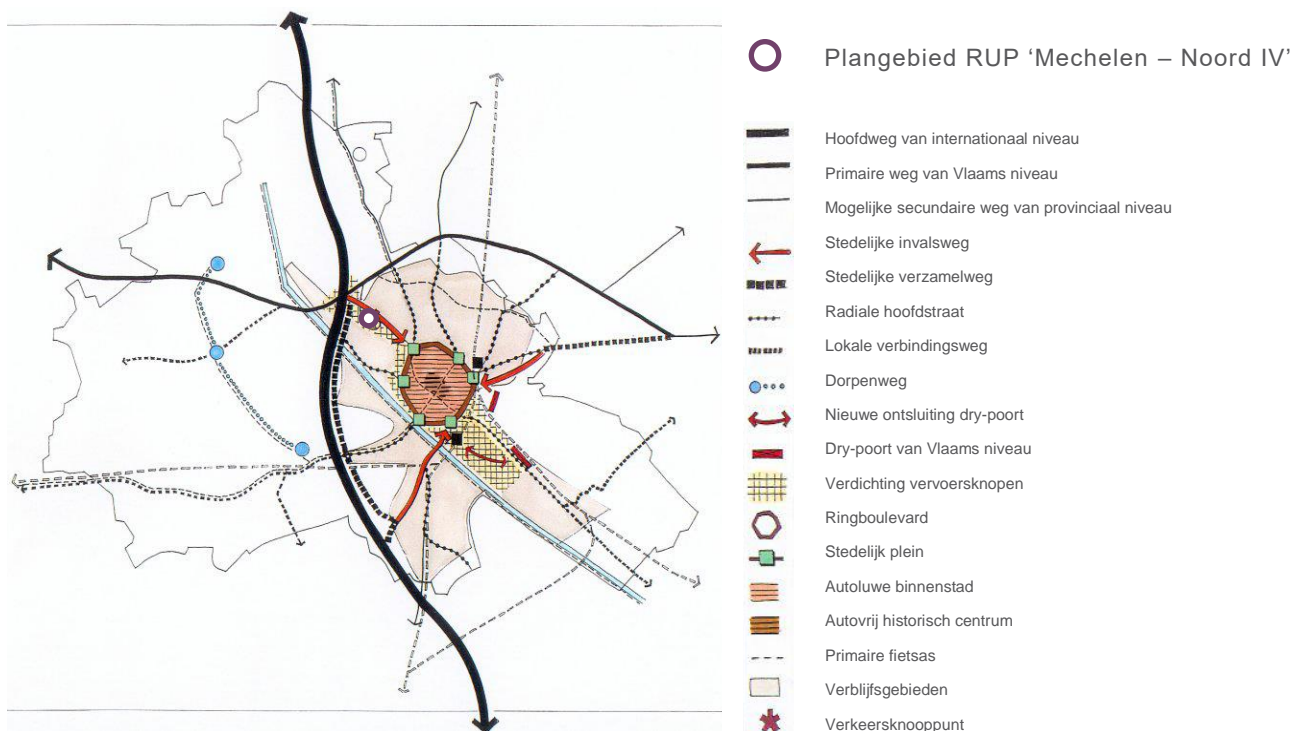
- Bundeling van de kleinhandel langs stedelijke invalswegen

De grootschalige kleinhandelsconcentraties worden geconcentreerd aan of nabij de stedelijke invalswegen van Mechelen. Deze gebieden zijn gelegen nabij het winkelhart zodat wordt gestreefd naar een onderlinge complementariteit. De geselecteerde kleinhandelsconcentraties bevinden zich bij Jubellaan, Brusselsesteenweg (deels gemeente Zemst) en O. Van Kesbeeck-sstraat. Voor deze gebieden wordt een beleid gevoerd van verdichting (ook eventuele uitbreiding), van herkenbare ruimtelijke inrichting en van een reorganisatie van de relatie tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. De bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets moet worden verbeterd. De bestaande kleinhandelsconcentratie op en rond Rode Kruisplein heeft een uitdovend karakter, terwijl bijkomende kleinhandelszaken langsheen N16 of binnen de K.M.O.-zone Gentssesteenweg niet gewenst zijn.

Beleidsdoelstellingen

- Grootschalige kleinhandelsconcentraties worden geconcentreerd op specifiek aan te duiden plekken waardoor het mogelijk is de ruimtelijke samenhang met het stedelijk gebied te herstellen of eventueel te realiseren.

Ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur



Figuur 6 Kaart 48 gewenste ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur (RSM)

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.

Onderstaande geeft een concept voor de ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur, waarvan volgende relevant zijn voor Mechelen – Noord IV. Voor een verdere uitwerking van een mobiliteitsbeleid wordt verwezen naar het mobiliteitsplan van de stad Mechelen

- Stedelijke verdichting en locatiebeleid

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

Het afrittencomplex E19 Noord verknoopt N16 (richting Sint-Niklaas) en R6 (richting N15 Heist-op-den-Berg) met de hoofdweg. Dit verkeersknooppunt is in de gewenste verkeers- en vervoersstructuur heringericht en beter geschikt om doorstroming te organiseren. De herkenbaarheid van de verschillende aantakende wegen wordt vergroot. Een directe aansluiting bestaat met Mechelen Noord. De herinrichting van het knooppunt moet gericht zijn op een verbetering van de herkenbaarheid van het wegennet en op een duidelijk onderscheid van de aansluiting hoofdweg - primaire weg, primaire weg - primaire weg, primaire weg - stedelijke ontsluitingsweg (Uilmolenweg).

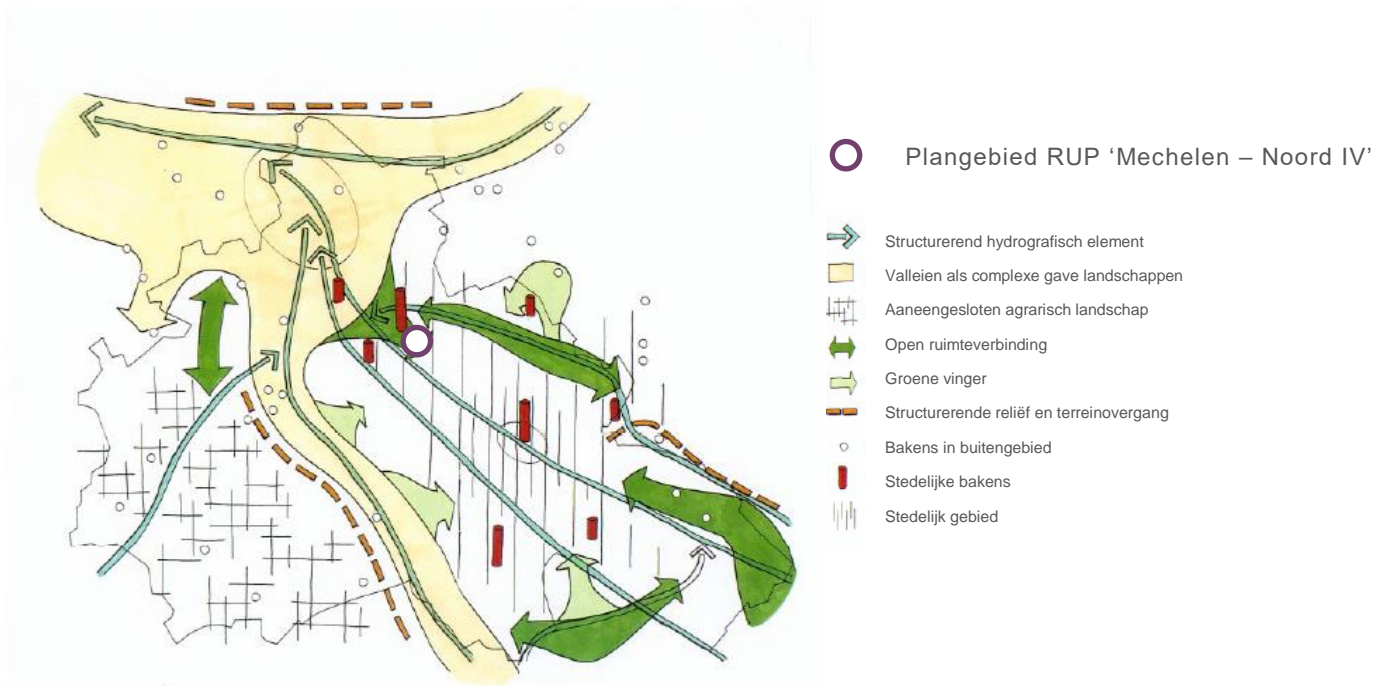
- Selectieve bereikbaarheid via een categorisering van het wegennet

De verbetering van een selectieve bereikbaarheid van Mechelen (vooral binnenstad en stedelijke woonomgevingen) kan gebeuren via een herkenbare categorisering van het wegennet. Een duidelijke scheiding van functies (verbinden, verzamelen of ontsluiten) leidt tot een beter functioneren van het wegennet.

De inrichting van N16 als primaire weg is vandaag niet gericht op de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer. Hiervoor is een herprofilering nodig volgens het bestaand tracé tot aan de omleidingweg van Willebroek. Het gebruik van ventwegen, een heroriëntering van de kruispunten en een geïntegreerd fietsnetwerk zijn de belangrijkste elementen van die herprofilering.

R6 is van groot belang voor de regio in het oosten. Een aantal selectieve aansluitingen maakt de functie van R6 als regionale ontsluitingsweg waar.

Landschappelijke structuur



Figuur 7 Kaart 51 gewenste landschappelijke structuur (RSM)

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 ruimtelijk concept voor de gewenste landschappelijke structuur is opgebouwd op basis van een aantal principes, waarvan volgende relevant zijn voor Mechelen – Noord IV:

- Mechelse waterlopen als structuurbepalende elementen in het landschap

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

- Valleien van de Zenne en de Dijle als complexen van gave landschappen

Een complex van gave landschappen is een gebied waar verschillende structuurbepalende landschapselementen en -componenten voorkomen waarvan de samenhang en de landschappelijke structuur slechts in beperkte mate gewijzigd zijn door grootschalige ingrepen.

De alluviale vlakten en de valleigronden van de Zenne en de Dijle, aansluitend op deze van de Rupel en de Nete, moeten weer als samenhangende open ruimte verbindingen worden ontwikkeld. Zij vormen een essentieel 'gaaf' onderdeel van het buitengebied. Zennegat en Mechels Broek zijn binnen deze structuur de dragers.

- Groene vingers tot diep in het stedelijk gebied

Vanuit de valleien dringen groene vingers tot diep in het stedelijk gebied. Binnen het stedelijk weefsel vormen zij kijkvensters op het buitengebied. Vanuit het buitengebied geven zij een vergezicht op de skyline van de stedelijke woonomgevingen en van de historische binnenstad (Romboutstoren als baken). Zij hangen samen met de valleien van de Dijle, Zenne, Barebeek en Vrouwvliet.

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	Verkeer- en vervoer	Landschappelijk	Ruimtelijk-economisch
Mechels knooppunt	Voorzichtig omgaan met de onderliggende vallei van de Dijle.	Beschermen van de woonfunctie in Battel.	Regelen van de ontsluiting van nieuwe kantoren zonder de doorstroming op E19, N16 en R6 te belemmeren.	Realiseren van een duidelijke toegang en baken tot Mechelen.	Realiseren van hoogwaardige kantoren in restruimten van het verkeers-knooppunt.

3.4.3. Bindende bepalingen

Selecties

Ruimtelijk-economische structuur

- Aanduiden van A-, B- en C-locaties
 - (14) De gemeente differentieert de bedrijventerreinen als volgt: de op diensten gerichte terreinen Mechelen Noord III en Mechelen Noord IV (op- en afrittencomplex E19-noord) als B-locatie
 - (15) De gemeente selecteert volgende concentraties van grootschalige kleinhandel:
 - de concentratie langs Jubellaan;
 - de concentratie langs Brusselsesteenweg;
 - de concentratie langs O. Van Kesbeeckstraat.

Ruimtelijke verkeers- en vervoerstructuur

- Selecteren van stedelijke invalswegen
 - (19) De gemeente selecteert N16a van E19 tot aan R12, N1 van E19 tot aan R12 en RW121 van N15 tot aan R12 als stedelijke invalswegen.

Landschappelijke structuur

- Selecteren van structurerende hydrografische elementen
 - (24) De gemeente selecteert Dijle, Zenne, Nete, Vrouwvliet, Barebeek, Molenbeek, Aabeek en het kanaal als structurerende hydrografische elementen.

Kwantitatieve taakstellingen

- Vaststellen van de kwantitatieve taakstelling voor bijkomende bedrijventerreinen
 - (31) De gemeente neemt volgende gebieden in aanmerking voor de ontwikkeling van bijkomende bedrijventerreinen. Mechelen Noord III en Mechelen Noord IV (op- en afrittencomplex E19-noord)

Acties

Uitvoeringsplannen

- Opmaken van een uitvoeringsplan voor de concentratie van grootschalige kleinhandel
 - (39) De gemeente bakt in een ruimtelijk uitvoeringsplan de in bepaling 15 aangeduide concentraties van grootschalige kleinhandel af met het oog op:
 - het herstructureren van de kleinhandelsactiviteiten;
 - het bepalen van een minimale oppervlakte van de grootschalige kleinhandelszaken;
 - het zoeken naar een kwalitatieve inrichting en vormgeving van het openbaar domein.

Samenwerking en overleg

- Aandringen op de opmaak van een inrichtingsplan voor het Mechels knooppunt
 - (54) De gemeente dringt bij het Vlaams gewest aan op de gezamenlijke opmaak van een inrichtingsplan voor het op- en afrittencomplex E19 Noord in het kader van het ontwikkelingsperspectief voor de deelruimte 'Mechels knooppunt'. Hierin worden de vestigingsmogelijkheden van hoogwaardige diensten onderzocht in en rond het knooppunt van infrastructuur. De natuurlijke waarden in de restruimten, de verbindingfunctie van de Vrouwvliet, de bescherming van vallei van de Dijle zijn belangrijke randvoorwaarden voor de uitwerking van het principe van efficiënt ruimtegebruik.

3.5. Andere beleidsdocumenten

3.5.1. Stedenbouwkundige verordening Mechelen^{iv}

De bouwverordening, van toepassing sinds 25 april 2015, bevat voorschriften voor het volledige grondgebied van de stad Mechelen. Voor het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning dienen de ingediende plannen aan deze voorschriften te voldoen. De bepalingen van de bouwverordening zijn in principe ondergeschikt aan een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) of bijzonder plan van aanleg (BPA), tenzij wat betreft de bepalingen die niet werden opgenomen in het RUP of BPA.

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening vormt het uitgangspunt van deze verordening. Deze verordening is een aanvulling en verfijning van de principes en artikels uit de VCRO. De bouwverordening stelt ruimtelijke voorschriften naar harmonie en draagkracht, cultuurhistorisch erfgoed, uiterlijke kenmerken van bebouwing,

gebruikskenmerken, het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsenstallingen buiten de openbare weg en het vellen van bomen. Daarnaast stelt de bouwverordening ook technische voorschriften naar bouwtechnische aspecten zoals: schotelantennes, afvoer van gassen en technische zones.

In de verordening wordt uitgegaan van een aantal zones waarvoor vervolgens parkeernormen kunnen worden vastgelegd per functie.

3.5.2. Bouwverordening publiciteit Mechelen^v

Sinds 1985 is op het Mechelse grondgebied een verordening op publiciteit van kracht waarin diverse aspecten met betrekking tot publiciteit geregeld worden, waaronder: toelating, beoordelingsvormen, bijzondere voorwaarden en aanvragen.

In het kader van het RUP worden bijkomende eisen naar kwaliteit opgenomen. De signalisatie en publiciteit zal een integraal onderdeel vormen van het architectuurontwerp.

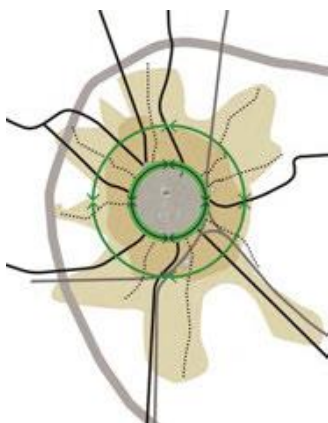
3.5.3. Mobiliteitsplan Mechelen^{vi}

Naast het behoud van de bestaande industrieën mikt Mechelen ook op diensten, kantoren, high-techbedrijven voor het creëren van duurzame tewerkstelling. Het structuurplan voorziet een verdere verdichting en uitbreiding van bestaande industrie- en bedrijventerreinen. Een belangrijke ontwikkeling in het ruimtelijk structuurplan is gesitueerd aan het knooppunt Mechelen-Noord (o.a. restruimtes langs invalsweg Mechelen-Noord en zoekzones langs het traject R6). Momenteel zijn dit zuivere C-locaties (maximale ontsluiting via de weg, nauwelijks bediening met het openbaar vervoer). Gezien de huidige verzadigingsgraad van het (hoofd)wegennet zal zeer voorzichtig moeten worden omgegaan met de inplanting van het type bedrijf. De voorkeur gaat naar arbeidsextensieve bedrijven zoals opslag en distributie gezien de zwakke multimodale ontsluiting.

Vanuit het mobiliteitsplan Vlaanderen worden volgende doelstellingen voor een duurzaam mobiliteitsbeeld geformuleerd:

- Het vrijwaren van de bereikbaarheid
- Het garanderen van de toegankelijkheid
- Het verzekeren van de veiligheid
- Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid
- Het terugdringen van de schade aan milieu en natuur

Fietsnetwerk



De Stad wenst de zachte vervoerswijzen te stimuleren door de uitbreiding en verbetering van het fietsroutenetwerk en het fietsenstallingsaanbod. Het netwerk is erg gericht op de radiale ontsluitingsstructuur van de stad. Nochtans zijn heel wat geplande ruimtelijke ontwikkelingen gesitueerd in de rand rond de binnenstad. Tangentiële fietsverbindingen in de rand ontbreken om deze bestemmingen te bereiken (bijvoorbeeld regionaal ziekenhuis langs R6). Het fietsroutenetwerk is ook niet fijnmazig genoeg en vraagt een verdere verfijning op lokaal niveau. Om fietsers van buiten de stad aan te trekken is er nood aan meer snelle fietsroutes.

Tangentiële fietsroute

In dit mobiliteitsplan wordt eveneens door de Stad de suggestie gemaakt van een tangentiële fietsroute op enige afstand van de binnenstad (omgeving Uilmolenweg – R6) die zorgt voor een meer directe fietsverbinding tussen de meer perifere attractiepolen. Deze tangentiële functionele fietsroute zou er uitkijken zien als volgt:



○ Plangebied RUP 'Mechelen – Noord IV'

Figuur 9 Concept functionele tangentiële fietsroute (fietsring) (Mobiliteitsplan Mechelen)

Mechelen – Noord en lus R6

Langs de N16 worden heel wat ruimtelijke projecten voorzien (ontwikkeling retail in de lus van de R6, ontwikkeling site Eandis, ontwikkeling bedrijvigheid in de op- en afrit van de R6-E19, woonwijk Kantvelde Oude Antwerpsebaan). Dit is vandaag een autolocatie: C-Locatie. De ambitie is om er een B-locatie van te maken. Dit kan door de verschillende verkeersnetwerken te versterken.

Fiets

- Verlengen Oude- Antwerpsebaan- Blokstraat-Generaal De Wittelaan als fietsverbinding tussen binnenstad en Mechelen-Noord. De fietsverbinding ontsluit eveneens de geplande bedrijvigheid in de lus van op- en afrit met de E19.
- Fietsverbinding tussen fietspad Dijle en Holmlei via nieuwe fiets- en voetgangerstunnel onder de N16.

Openbaar vervoer

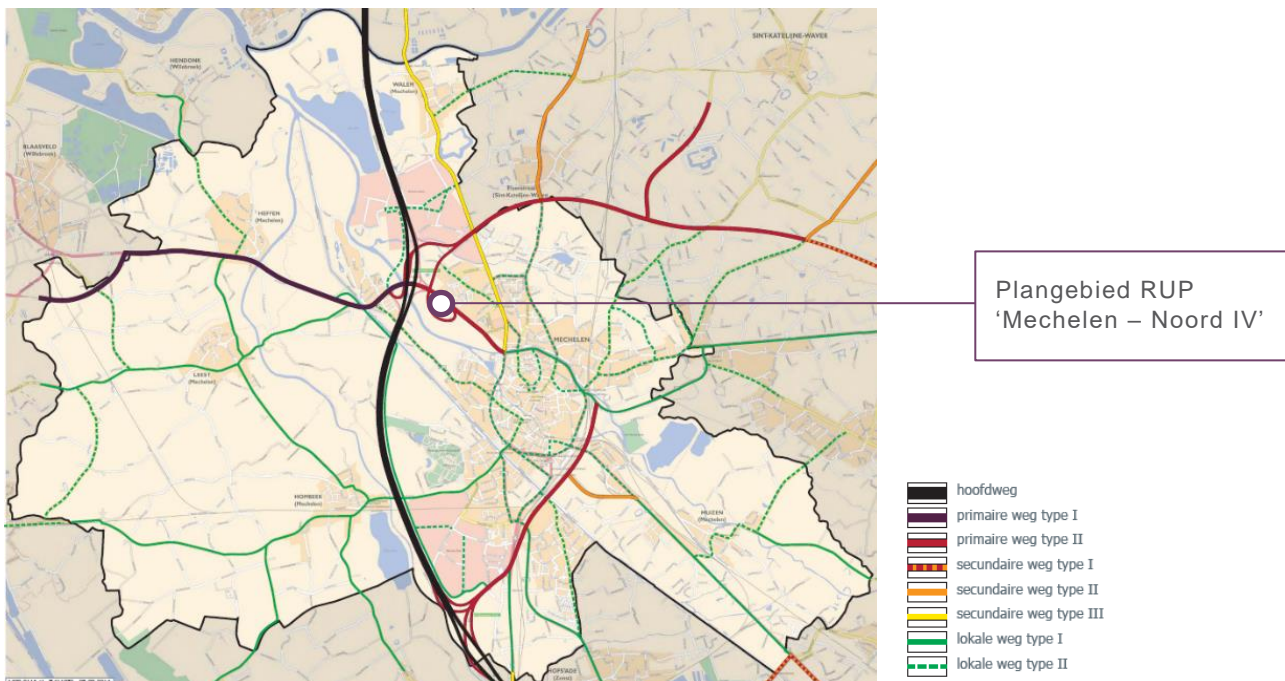
- De mogelijkheden om deze locatie beter met openbaar vervoer te bedienen hangt samen met de ruimtelijke aanpassingen en de toegangen die worden voorzien tot de terreinen. Er zijn onder meer de volgende mogelijkheden:
 - Frequentie snelbus 508 te verhogen. De snelbus is snel en verbindend via de E19. Vanaf de Holmlei krijgt de bus een ontsluitende functie naar de stad.
 - Snelbus 508 en buslijn 6 en 9 krijgt haltes op de N16 ter hoogte van de Holmlei en de Elektriciteitsstraat. Ter hoogte van de Holmlei wordt een fiets en voetgangerstunnel voorzien die aansluiting geeft op de bushalte. Via de fietsen voetgangerstunnel wordt ook het toekomstige retailpark en landschapspark langs de Dijle bereikt. De overgedimensioneerde pleinruimte voor het buurthuis Albatros wordt geïntegreerd in een transparante fiets- en voetgangerstunnel onder de N16.

- De site van de retail biedt de mogelijkheid om in een parkeergebouw een P+R uit te bouwen. Via een nieuwe pendeldienst of hoogwaardige openbaar vervoersverbinding zou de P+R aan het retailpark en de stad verbonden kunnen worden.

Gemotoriseerd verkeer

- Een belangrijk strategisch project voor de stad is de realisatie van de ‘superknoop’ N16- E19. In het verleden is geopteerd om de Uilmolenweg te verknopen aan dit op- en afrittencomplex. Het nieuwe voorstel gaat uit van een ontubbeling van de E19 met parallelwegen met meerdere op- en afritten voor het stedelijke gebied Mechelen. Industriezone Mechelen-Noord krijgt een aparte op- en afrit op de parallelwegen ter hoogte van de Blarenberglaan.
- Het complex N16-R6-E19 wordt vereenvoudigd en compacter aangesloten. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de realisatie van de geplande bedrijvigheid en retail. Doordat de lus van de R6 wegvalt, wordt het te ontwikkelen gebied geen geïsoleerd eiland maar sluit het beter aan bij de bebouwde kern van de Oude Antwerpsebaan. Er zou dan een knip voorzien kunnen worden voor het gemotoriseerd verkeer in de Oude Antwerpsebaan ter hoogte van de slachthuisite om toekomstig sluisverkeer tegen te gaan.
- De geplande bedrijvigheid in de lus R6-E19-N16 wordt ontsloten richting het bestaande bedrijventerrein of rechtstreeks op een hoger gecategoriseerde weg. Verder grondig onderzoek van de ‘superknoop’ dient te worden opgestart.

Wegencategorisering



Figuur 10 Wegencategorisering lange termijn (Mobiliteitsplan 2015)

Volgende wegen zijn relevant voor het plangebied:

R6

Deze weg wordt in het mobiliteitsplan gecategoriseerd als een primaire weg type II tussen de E19 en de Berlaarbaan.

N16

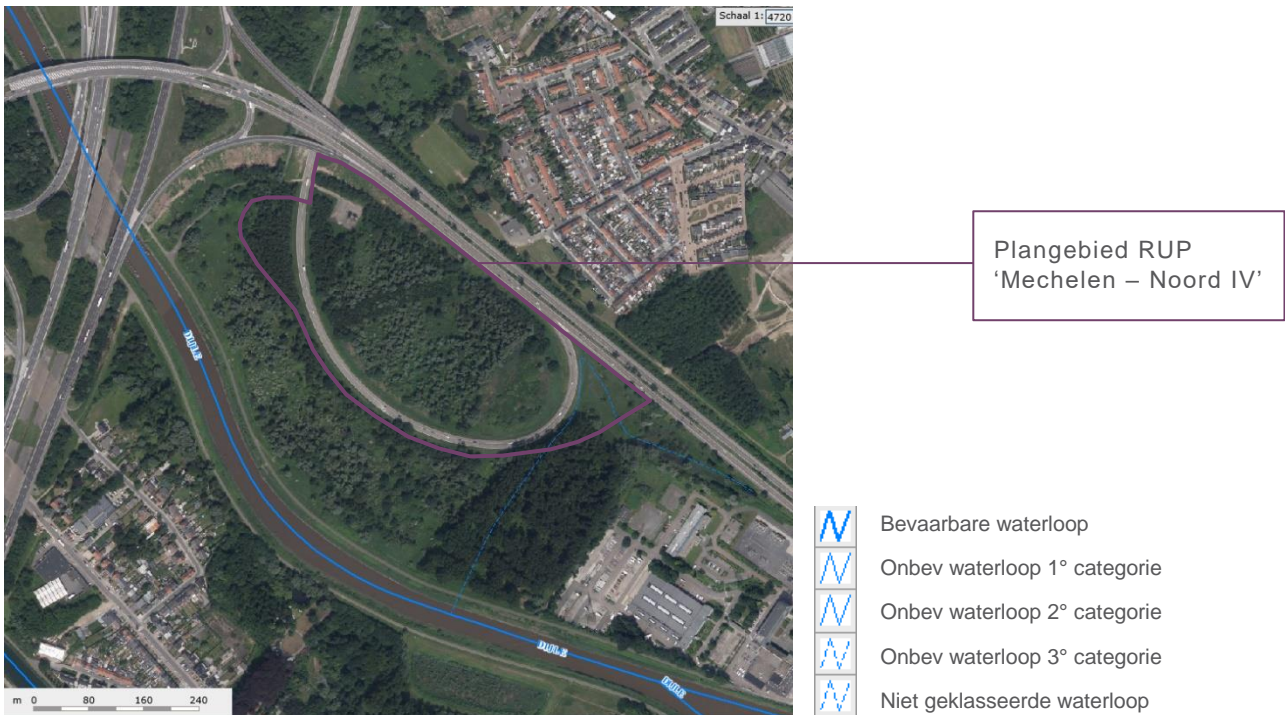
Deze weg wordt in het mobiliteitsplan gecategoriseerd als een primaire weg type II tussen de E19 en de N1.

3.5.4. Unieke verantwoordingsnota Mechelen Noord IV

Op 6 juli 2017 werd de unieke verantwoordingsnota voor de ontsluiting van RUP 'Mechelen-Noord IV' besproken en goedgekeurd op de Regionale Mobiliteitscommissie (zie hoofdstuk 9).

3.5.5. Bekkenbeheersplan^{1vii}

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



Figuur 11 Geoloket bekkenwerking (geoloket.vmm.be/bekkenwerking/)

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

Voor concrete acties gepland met betrekking tot bekkenbeheer, wordt verwezen naar het Bekkenbeheerplan van het Dijle Zennebekken (2008-2013). Volgende actie is gepland in de buurt van het plangebied:

- Uitvoeren van baggerwerken op de bevaarbare Dijle (A91)

3.5.6. Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening geïntegreerd rioleringsbeleid^{viii}

¹ Het bekkenbeheerplan van het Dijle-Zennebekken, *Integraal Waterbeleid 2008-2013*.

Deze verordening handelt over de lozing van huishoudelijk afvalwater, de verplichte aansluiting op de openbare riolering, de afkoppeling van hemelwater via hergebruik, infiltratie en buffering en het overwelden van baangrachten.

4. BESTAANDE STRUCTUUR

4.1. Positie van het plangebied in Mechelen

Het plangebied behoort tot de 'poort van Mechelen', gelegen in het infrastructuurknooppunt van de E19, de R6 en de N16, op ongeveer 1 km van de binnenstad. Het gebied heeft een grote zichtbaarheid vanaf de verkeersinfrastructuren N16 en R6 en draagt daardoor eveneens bij tot de stedelijke beleving. De stad wil dit gebied dan ook in de toekomst ontwikkelen als een hedendaagse stadspoort.

4.2. Historiek

Het gebied maakt sinds jaar en dag deel uit van de Dijlevallei. Lang voor de verkeersinfrastructuren aangelegd werden was het gebied (kadastraal) gekend als 'de Holm'. Dit waren natte weilanden, omgeven door grachten, aansluitend op de 'Olmweg', de huidige Holmlei. In een verder verleden, tijdens de vroege middeleeuwen, zouden in deze omgeving verschillende hoven gevestigd zijn.



Figuur 12 Ferrariskaart (1771-1778), Vandermaelenkaart (1846-1851) en Popp-kaart (1842-1897) (Geopunt.be)

Van bebossing is pas sprake vanaf de jaren '30 van de 20^e eeuw². Ten gevolge verschillende infrastructurele ingrepen vanaf de jaren 1970 ziet het landschap er vandaag volledig anders uit: het gebied werd afgesloten van de Holmlei door de N16 en bij de aanleg van de R6 werd een 'eiland' gevormd tussen de R6 en de N16.

4.3. Ruimtegebruik

Het plangebied wordt bijna volledig ingenomen door loofbos, dat omsloten wordt door de N16 en de R6. In het noordwesten, tussen de lus van de R6 en de N16, bevinden zich twee zoutsilo's van AWV. Rondom de wegen bevinden zich enkele baangrachten.

In het westen van het plangebied, net buiten de lus van de R6, bevindt zich de Holmloop; een niet geklasseerde waterloop.

4.4. Infrastructuur

4.4.1. N16

In het noorden grenst het gebied aan de N16, een gewestweg tussen Mechelen en Sint-Niklaas. Ter hoogte van het plangebied heeft deze weg in beide richtingen twee rijvakken en een pechstrook gescheiden door

² Bosleeftijd, Opname 1771-2001 Agentschap Natuur en Bos

een middenberm. Aan de zuidzijde van de weg is een extra rijstrook voorzien om af te slaan naar de R6. De toegestane snelheid ter hoogte van het plangebied bedraagt 70km/u.

4.4.2. E19

Ten westen van het plangebied ligt de E19, de Europese snelweg tussen Amsterdam en Parijs, die een noord-zuidverbinding vormt door het midden van het land. De snelweg heeft ter hoogte van het plangebied in beide richtingen drie rijstroken en een brede middenberm, die destijds was ontworpen voor de inbedding van 2 x 3 extra rijstroken. In de onmiddellijke omgeving van het plangebied bevindt zich ook het op- en afritcomplex nr. 9 'Mechelen-Noord'.

4.4.3. R6

De R6 loopt parallel met de zuidelijke grens van het plangebied. De weg begint aan afrit 9 van de snelweg E19 en loopt tot aan de N15 ten oosten van Mechelen. Deze ringweg heeft in het plangebied twee rijstroken in één richting (richting Sint-Katelijne-Waver). Het terrein van de zoutsilo's van AWV is toegankelijk vanaf de R6 net voor deze de N16 kruist.

4.4.4. Dijle

Ten zuiden van het plangebied loopt de Dijle, een bevaarbare waterloop die deel uit maakt van het stroomgebied van de Schelde. De Dijle is 86 km lang, ontspringt in het Waals-Brabantse Genappe en mondt uit in de Rupel, ter hoogte van de grens Mechelen-Willebroek-Rumst. Langs de Dijle loopt een jaagpad tot aan de Nete.

4.4.5. Vrouwvliet

De Vrouwvliet, een smalle zijrivier van de Dijle (waterloop 1e categorie), loopt ten noorden van het plangebied. Deze korte waterloop ontvangt het water van de Boeimeerbeek ter hoogte van het gehucht Pasbrug en volgt vervolgens ondergronds het traject van de Maanstraat en loopt dan aan de oppervlakte doorheen de noordelijke stadsrand in westelijke richting naar de monding. Er ligt een jaagpad (Vrouwvlietpad) vanaf de Maanstraat tot aan de monding, alwaar kan worden aangesloten op het jaagpad langs de Dijle.

6



Plaatsbezoek 28/03/2017



1. Lus R6



2. Gracht langs buitenzijde lus R6



3. Buurthuis aan Holmstraat



4. N16



5. N16 met afslag naar R6 (Google Maps)



6. Fietspad langs de R6



7. R6 met zicht op brug N16



8. Zoutsilo's AWV vanaf R6



9. Lus R6



10. Jaagpad langs de Dijle

5. JURIDISCHE STRUCTUUR

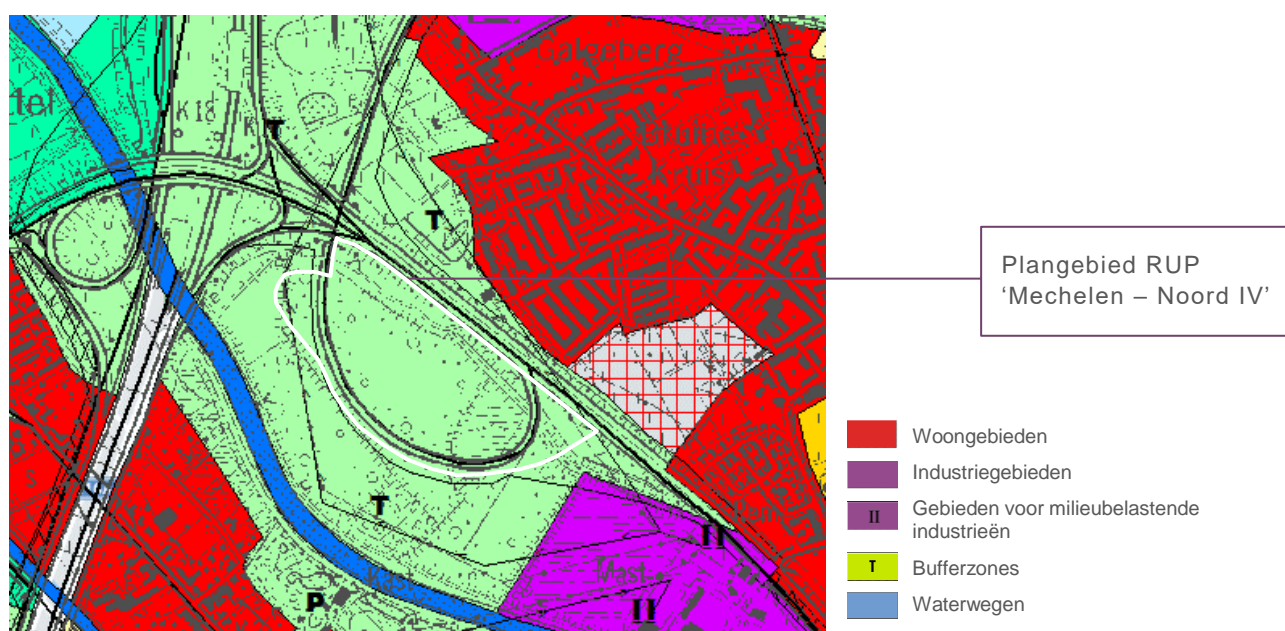
5.1. Gewestplan^{ix}

Volgens het gewestplan Mechelen wordt het plangebied bestemd als een bufferzone. Het [Koninklijk Besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de gewestplannen](#) stelt dat:

- De **bufferzones** (art.14.4.5) in hun staat dienen 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.

Het gewestplan geeft ook de hoofdverkeersinfrastructuur aan, namelijk:

- de bestaande snelverkeerswegen (art. 8.2.1)

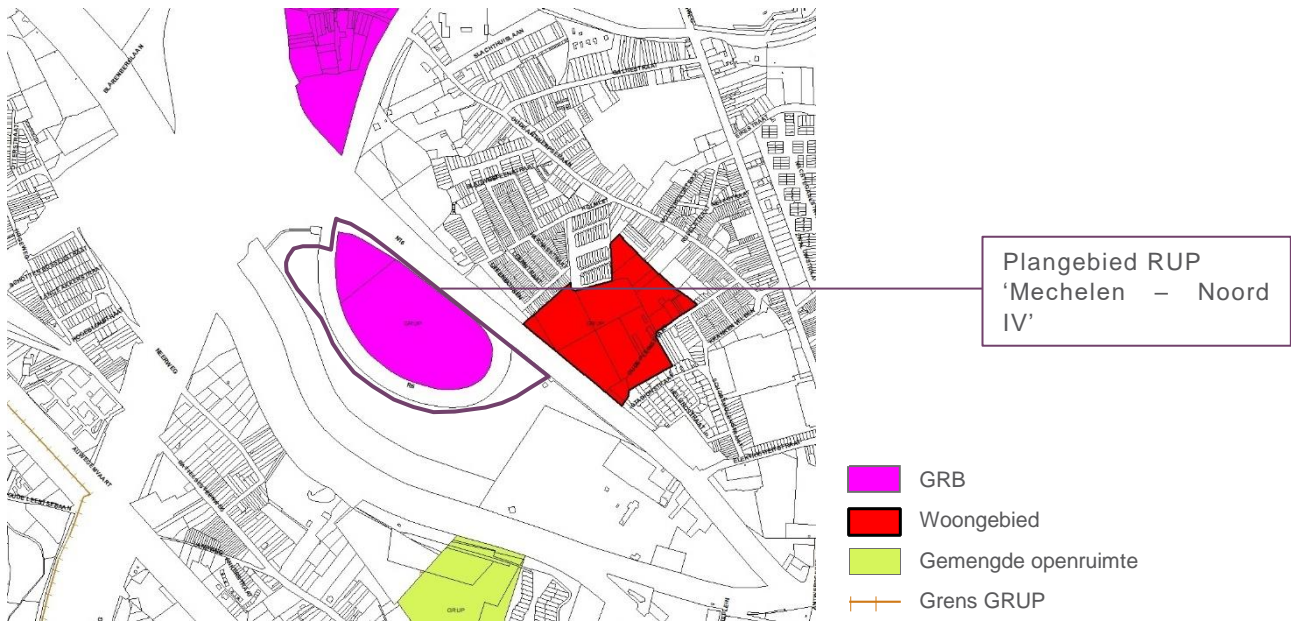


Figuur 13 Gewestplanbestemming (geopunt.be)

5.2. Bestaande RUP's en BPA's

5.2.1. Gewestelijk RUP Afbakening regionaal stedelijk gebied Mechelen (18 juli 2008)

Het plangebied is gelegen binnen het deelgebied 4: Gemengd regionaal bedrijventerrein Mechelen Noord III en IV binnen het gewestelijk RUP. In de onmiddellijke nabijheid van het plangebied RUP 'Mechelen-Noord IV' bevindt zich het deelgebied 11: Stedelijk woongebied Kantvelde.



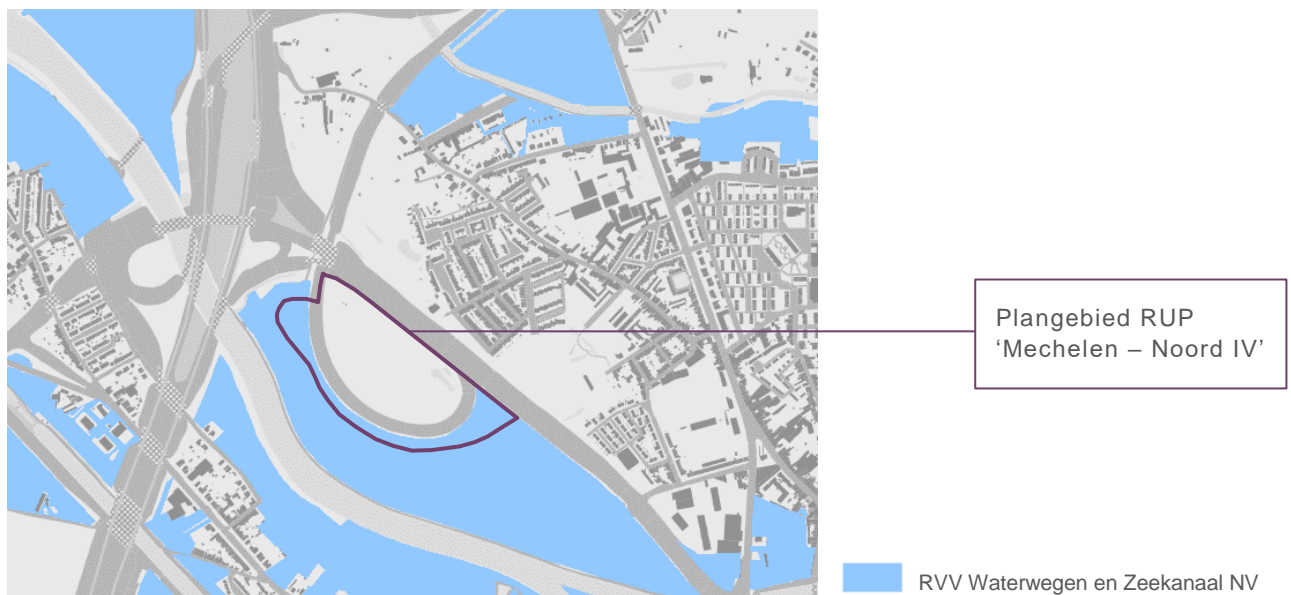
Figuur 14 Grafisch plan Gewestelijk RUP Afbakening regionaal stedelijk gebied Mechelen (detail)

5.3. Recht van voorkoop^x

De percelen ten zuiden van de lus van de R6 binnen het plangebied Mechelen – Noord IV zijn belast met een voorkooprecht aan Waterwegen en Zeekanaal NV.

Concreet betekent dit dat Waterwegen Zeekanaal nv bij de verkoop van gronden voorrang heeft op de kandidaat-koper om deze aan te kopen, en dit voor dezelfde prijs en onder dezelfde voorwaarden.

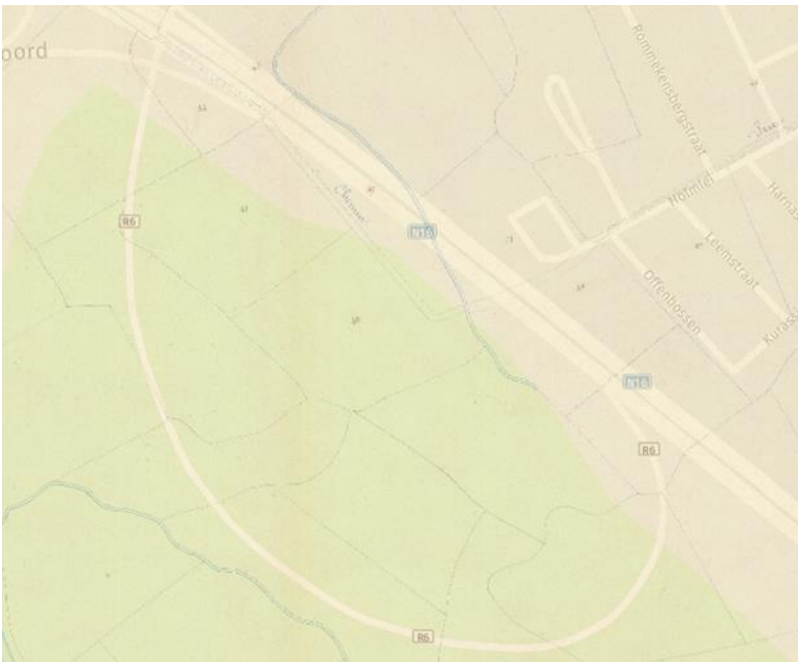
Perceel	Begunstigde
B545c, B545d, B545e, B538e.	Waterwegen en Zeekanaal NV



Figuur 15 Recht van voorkoop (geopunt.be)

5.4. Atlas der Buurtwegen^{xi}

Op de Atlas der Buurtwegen is er sprake van een private weg (Chemin privé) die een verbinding maakte met de Oude Antwerpsebaan (huidige Holmlei). Deze weg is inmiddels verdwenen, vermoedelijk naar aanleiding van de aanleg van de N16 in de jaren 1970.

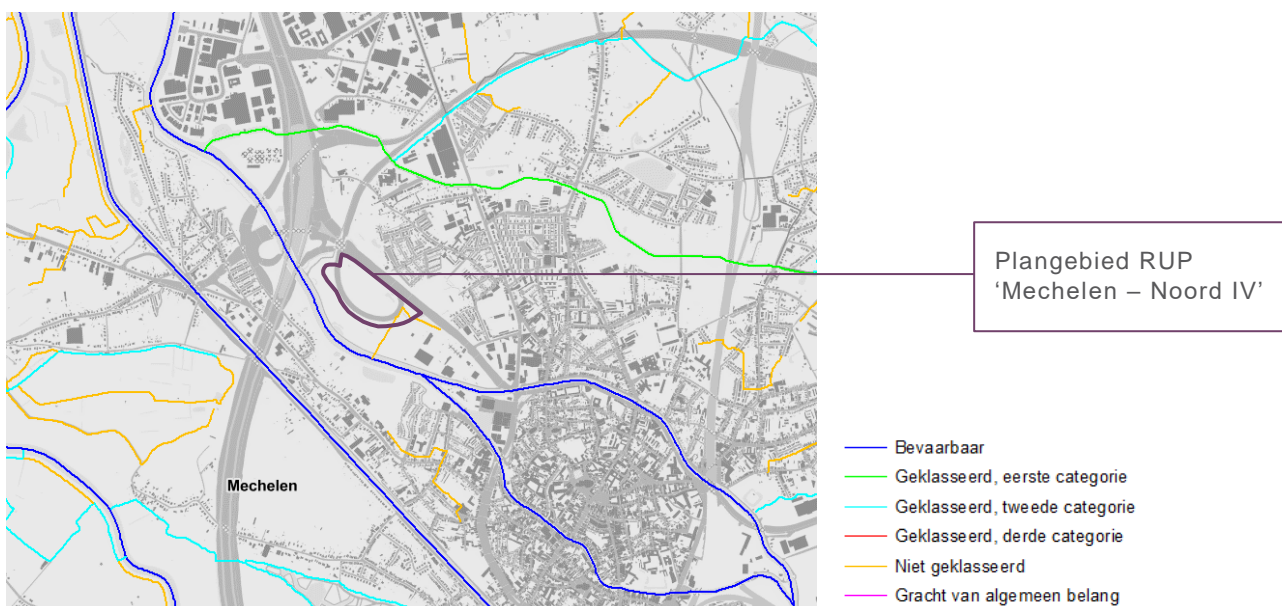


Figuur 16 Atlas der Buurtwegen (geopunt.be)

5.5. Water

5.5.1. Atlas der waterwegen^{xii}

Het plangebied grenst aan de Dijle, een bevaarbare waterloop die sinds jaar en dag doorheen de binnenstad loopt. Door het plangebied loopt de Holmloop, een niet-geklasseerde waterloop.



Figuur 17 Hydrografische kaart (geopunt)

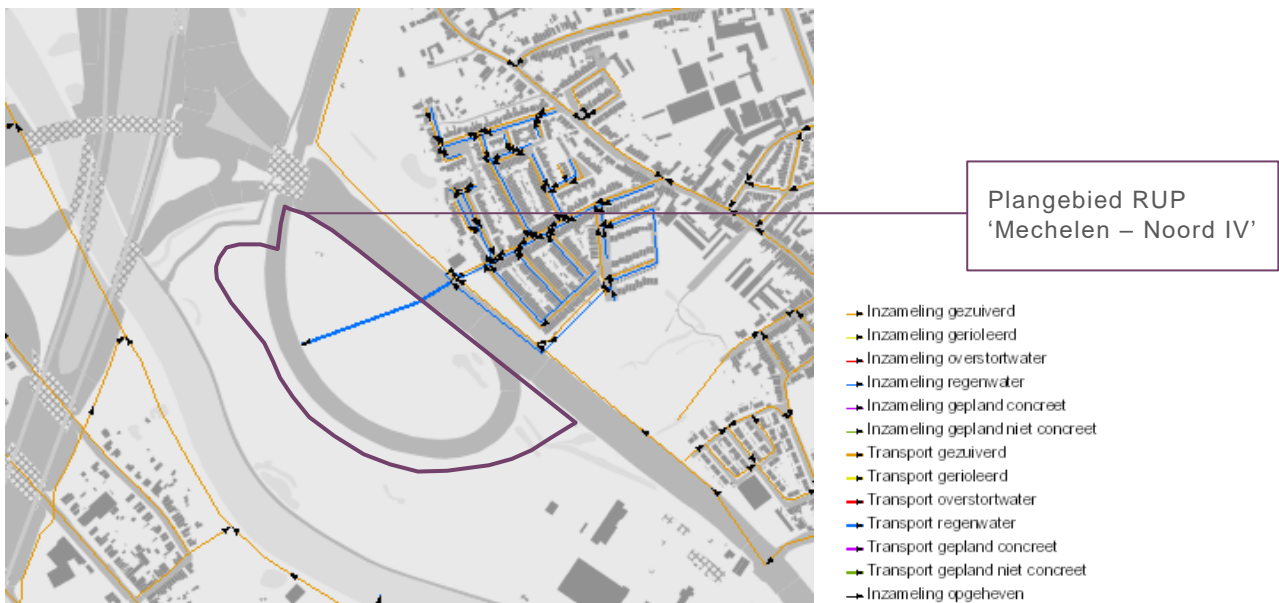
Oorspronkelijk liep de Holmloop via een ander tracé door het plangebied. Op de Atlas uit 1877 is te zien hoe deze waterloop in noordelijke richting door het plangebied liep om verder af te buigen naar de Dijle. Bij de aanleg van de N16 wijzigde men het tracé.



Figuur 18 Atlas der waterwegen 1877 (provant.be)

5.5.2. Rioleringsplan

Het rioleringsplan geeft de riolering weer, die het regenwater afvoert vanuit de Holmlei (Galgenwijk). In 2002 is door Aquafin een bufferriool geplaatst over een beperkte lengte en evenwijdig met de ingebuisde Holmloop.



Figuur 19 Rioleringsplan (geopunt.be)

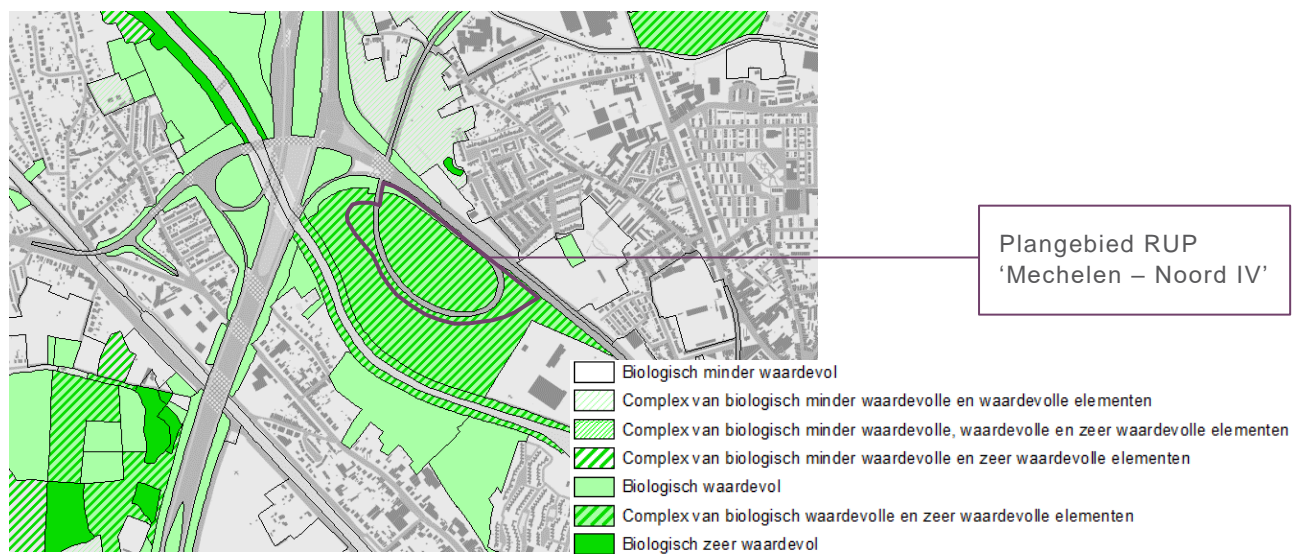
5.6. Rooilijnplannen^{xiii}

Er werden geen rooilijnen vastgesteld in het plangebied.

5.7. Fauna en flora

5.7.1. Biologische waarderingskaart^{xiv}

Het plangebied is gelegen in een complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen. Dat betekent dat er aanwijzingen zijn dat er zich in het plangebied waardevolle fauna of flora bevindt. Deze waardering heeft betrekking op aanwezigheid van rietland en andere Phragmiton-vegetatie³, opslag van allerlei aard en vochtig wilgenstruuel op voedselrijke bodem. Langs de N16 en afrit 9 van de E19 is een strook biologisch waardevol gebied gelegen waarin zich een loofhoutaanplant bevindt.



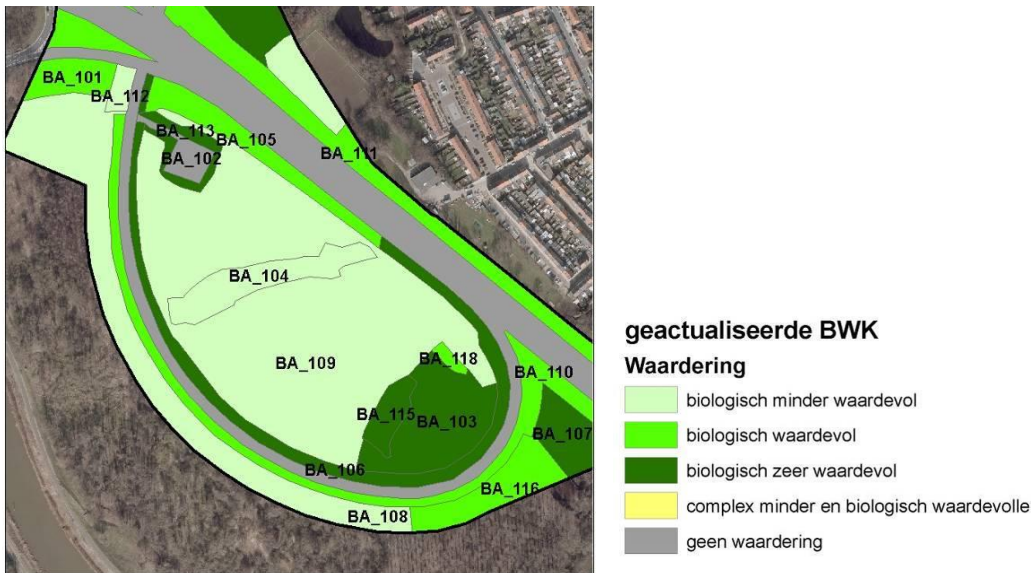
Figuur 20 Biologische Waarderingskaart versie 2 (geopunt.be)

5.7.2. Geactualiseerde biologische waarderingskaart⁴

In het kader van de opmaak van de Natuurtoets werd de Biologische waarderingskaart geactualiseerd. Onderstaande kaart geeft de geactualiseerde waarden weer. Een uitgebreide beschrijving van al deze zones is opgenomen in het plan-MER GRUP 'Gemengde regionale bedrijventerreinen Mechelen-Noord III en IV'.

³ BWK-eenheid mr. De eenheid mr slaat in de eerste plaats op homogene rietlanden in of nabij waterlichamen. Men kan deze aantreffen in relatief ondiepe delen van vijvers, plassen en grachten. Daarnaast omvat mr ook soortenrijkere moerasvegetaties met dominantie van indicatieve soorten uit de rietklasse. Deze vegetaties zijn overwegend aan te treffen op (zeer) natte standplaatsen in beekvalleien.

⁴ Plan-MER GRUP 'Gemengde regionale bedrijventerreinen Mechelen-Noord III en IV'



Figuur 21 Geactualiseerde biologische waarderingskaart (plan-MER, Antea)

5.7.3. Habitatrichtlijn- of vogelrichtlijngebieden^{xv}

Het plangebied is niet gelegen in of nabij een habitatrichtlijn- of vogelrichtlijngebied. Het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied is de 'Bossen van het zuidoosten van de Zandleemstreek', beter gekend als het Vrijbroekpark, gelegen op ruim 1,8 km ten zuidwesten van het projectgebied en een gebied uit de zone uit de historische fortengordels van Antwerpen als vleermuizenhabitats, beter bekend als het fort van Walem op ca. 2,0 km van het plangebied.

De afstand tussen het plangebied en het habitatrichtlijngebied is groot genoeg om te kunnen besluiten dat wijzigingen in het plangebied geen negatieve effecten veroorzaken op dit gebied.



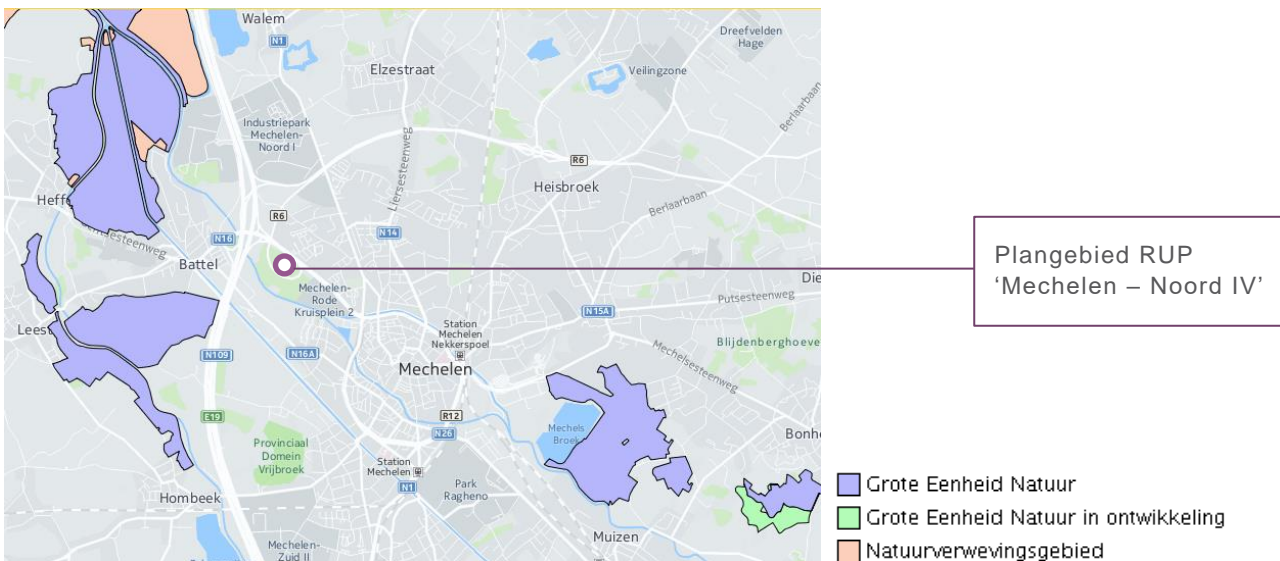
Figuur 22 Habitat- en vogelrichtlijngebieden (www.geopunt.be)

5.7.4. Gebieden van het VEN en IVON^{xvi}

Op het grondgebied van Mechelen, buiten het stadscentrum, werden een aantal Grote Eenheden Natuur aangeduid. Ten westen van de E19, op ca. 0,95km van het plangebied en ten noorden daarvan, zo'n 1,7km van het plangebied, ligt het GEN-gebied (Grote Eenheid Natuur) 'De samenvloeiing Rupel-Dijle-Nete'. Op

iets meer dan 4km ten zuidoosten van het plangebied ligt het GEN-gebied 'De Dijlevallei tussen Boortmeerbeek en Mechelen'.

De afstand tussen het plangebied en de afgebakende GEN gebieden is groot genoeg om te kunnen besluiten dat wijzigingen in het plangebied geen negatieve effecten veroorzaken op deze gebieden.



Figuur 23 Gebieden van het VEN en IVON (geopunt.be)

5.8. Landschap & erfgoed⁵

5.8.1. Onroerend erfgoed

In het plangebied en zijn onmiddellijke omgeving zijn geen beschermde monumenten, beschermde landschappen of stadsgezichten of bouwkundig erfgoed aanwezig.

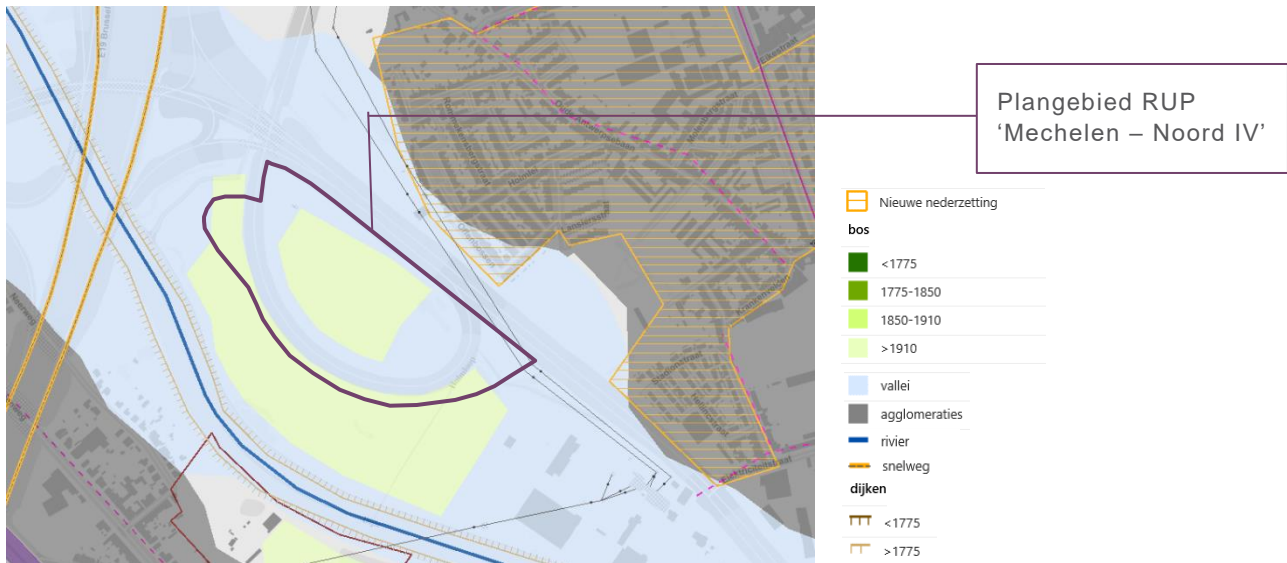


Figuur 24 Geoportaal Onroerend Erfgoed (geo.onroerenderfgoed.be)

5.8.2. Provinciale landschapskaart^{xvii}

⁵ Inventaris Provinciaal Natuurontwikkelingsplan Antwerpen, Landschapsecologische beschrijving

Op de landschapskaart wordt het plangebied aangeduid als liggende in een vallei, met als landschappelijke kenmerken de Dijle ten zuiden van het plangebied, een nieuwe nederzetting ten noordoosten van het plangebied en een snelweg (E19) ten westen van het plangebied. In het plangebied bevindt zich een bos dat is ontstaan na 1910.



Figuur 25 Landschapskaart Provincie Antwerpen (gisgeoloket.provant.be)

5.8.3. Archeologie

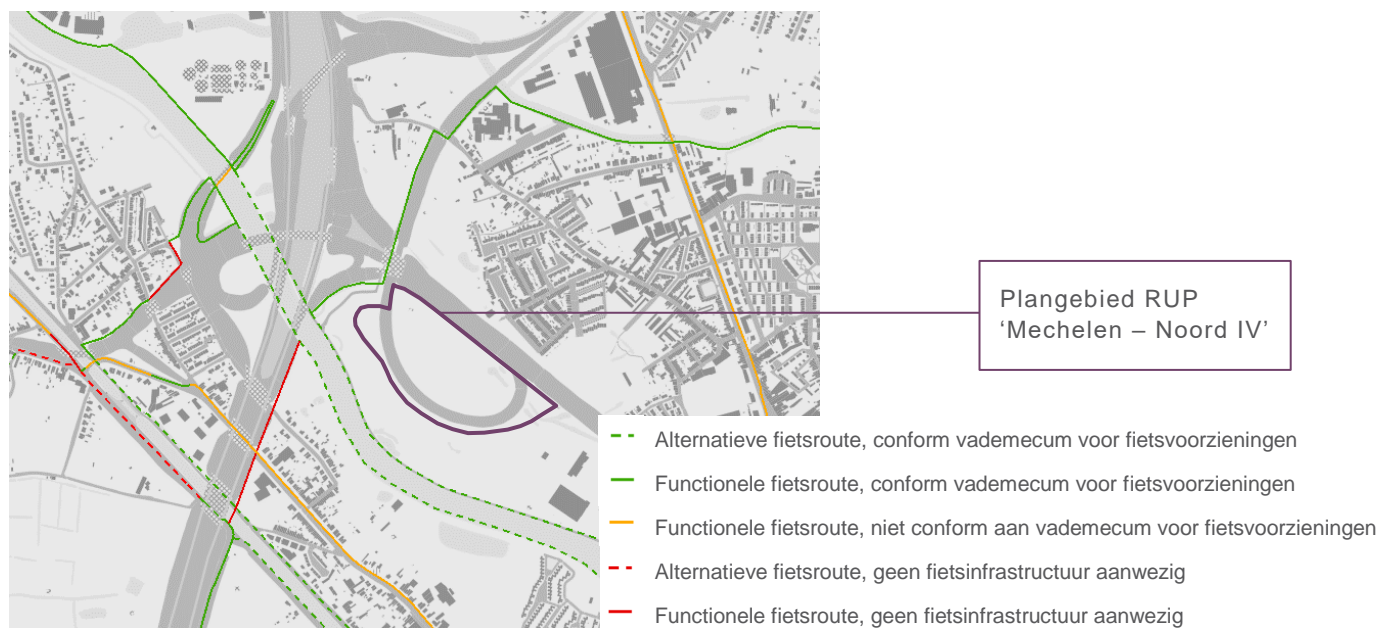
Het plangebied bevat geen archeologische vindplaatsen. Ten zuidoosten van het plangebied, op ca. 0,6 km, lag volgens het CAI het Groot begijnhof dat gebouwd werd in 1370 en volledig werd verwoest in 1557. Ten westen van de site lag de Blauwsteengroeve. Deze is volledig verdwenen bij de aanleg van de E19 of het industriegebied. Verder zijn er ten Noorden van het plangebied drie archeologische vindplaatsen van molens en ten zuidwesten van een 16^{de}-eeuws tolhuis.



Figuur 26 Gekende archeologische vindplaatsen (cai.onroendergoed.be)

5.9. Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk^{xviii}

De fietsroute langs de Adegemstraat en de alternatieve fietsroute over de Dijle maken deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. De groene aanduiding geeft aan dat ze, ter hoogte van het plangebied, aangelegd zijn conform het vademecum fietsvoorzieningen.



Figuur 27: Bovenlokaal fietsroutenetwerk (gisgeoloket.provant.be)

5.10. Op vrijwillige basis afgesloten handelsconvenant

In het kader van artikel 14 van het Decreet van 15 juli 2016 betreffende het integraal handelsvestigingsbeleid hebben de stad Mechelen en de ontwikkelaar van de site een handelsvestigingsconvenant opgesteld. Het handelsvestigingsconvenant is een belangrijke innovatie voor het beleid inzake handelsvestigingen. Gemeenten en ontwikkelaars of exploitanten van handelsvestigingen kunnen op vrijwillige basis handelsvestigingsconvenanten afsluiten. Deze handelsconvenanten zijn overeenkomsten naar burgerlijk recht waarin afspraken kunnen worden gemaakt onder meer over een rationeel aanbod- en locatiebeleid of over de inspanningsverbintenissen van de gemeenten op vlak van de facilitering van de stabiliteit van het lokale handelsbeleid.

5.11. Vergunningstoestand

5.11.1. Stedenbouwkundige vergunningen

Kad.nr	Dossiernummer	Onderwerp	Datum	Beslissing
544D	1991/0636	Plaatsen 2 verticale zoutsilo's	05/11/1992	Vergunning verleend door CBS
	2000/0606	Aanleg infrastructuur voor drie aswegers	05/03/2001	Vergunning verleend door CBS
544C	2016/0687	Terreinaanlegwerken (ontbossen)	3/02/2017	Vergunning verleend door CBS

5.11.2. Milieuvergunningen

Volgende vergunningen werden afgeleverd in het plangebied:

Kad.nr	Dossiernummer	Onderwerp	Datum	Beslissing
544D	13/II/19	Opslag strooizout	26/09/2013	Vergunning verleend door Deputatie

6. PLAN MER GRUP 'GEMENGDE REGIONALE BEDRIJVENTERREINEN MECHELEN-NOORD III EN IV'

Het plan-MER GRUP 'Gemengde regionale bedrijventerreinen Mechelen-Noord III en IV' werd geïnitieerd door de Vlaamse overheid. In dit hoofdstuk worden de procedure, globale methodiek en de conclusies uit het plan-MER, die relevant zijn voor Mechelen Noord IV, weergegeven. In hoofdstuk 11 worden de opgelegde maatregelen uit het plan-MER getoetst aan het RUP.

6.1. Dossier PL0181

Het plan-MER dat werd opgesteld voor het GRUP 'Gemengde regionale bedrijventerreinen Mechelen-Noord III en IV' kreeg het dossiernummer PL0181. De beslissing en het plan-MER werden gepubliceerd op de website van het departement LNE (www.mervlaanderen.be) in de 'dossierdatabank' onder het nr. PL0181.

6.2. Procedureverloop dossier PL0181

M.b.t. de te volgen procedure voor de opmaak van een het plan-MER was het decreet van 18/12/2002 (BS 13/02/2003)⁶, gewijzigd door decreet van 27 april 2007 van toepassing.

De opmaak van het plan-MER verliep volgens het generiek spoor.

De procedure omvat volgende stappen:

- Het kennisgevingsdossier werd volledig verklaard op 9 juli 2014.
- De terinzagelegging liep van 14 augustus tot en met 14 september 2014.
- Gelijktijdig aan de terinzagelegging, werden de adviezen bij de overheidsinstanties en besturen opgevraagd.
- De ontvangen adviezen op het kennisgevingsdossier (geen inspraakreacties ontvangen) werden behandeld op de richtlijnenvergadering van 22 september 2014 en dit in functie van het opstellen van definitieve richtlijnen;
- De richtlijnen – opgesteld door de dienst Mer op 30 september 2014 - hebben betrekking op de inhoudsafbakening van dit MER. Relevante adviezen werden hierin meegenomen.
- Opmaken van het ontwerp-MER door de deskundigen, rekening houdend met de opmerkingen geformuleerd tijdens het terinzageleggen en de eerste overlegvergadering en rekening houdend met de richtlijnen van de dienst Mer.
- Bespreking van het ontwerprapport met de betrokken administraties. Deze ontwerptekstbespreking vond plaats op 5 februari 2015;
- Aanpassen van het ontwerprapport aan de opmerkingen;
- Volledigverklaring door dienst MER op 26 juni 2015 (zie bijlage 2).

⁶ Decreet van 18/12/2002 (BS 13/02/2003) tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage.

6.3. Programmascenario's

In het Plan-MER werd onderzocht welke ontwikkelingen mogelijk zijn in zone's III en IV. Onderstaande programmascenario's werden geëvalueerd:

- Huidig GRUP - basisprogramma: zone III (11ha)+ zone IV (7,4ha) worden beide ontwikkeld als gemengd regionaal bedrijventerrein (cf. vigerende GRUP)
- Huidig GRUP - worst case programma: zone III (11ha) + zone IV (7,4ha) worden beide ontwikkeld als kantoor sites (want vigerende GRUP laat dit in theorie toe)
- Toekomstig programma 1: zone III (11ha) wordt ontwikkeld als gemengd regionaal bedrijventerrein en zone IV met 27.500m² retail
- Toekomstig programma 2: zone III (11ha) wordt ontwikkeld als gemengd regionaal bedrijventerrein en zone IV met 27.500m² retail + 10.000m² kantoren (=idem toekomstscenario 1 + 10.000m² kantoren in zone IV)

6.4. Ontsluitingsopties

De volgende ontsluitingsopties werden weerhouden voor verder onderzoek:

- In **ontsluitingsvariant 0** worden Zone III en IV elk apart rechtstreeks op de bestaande R6 aangesloten, zonder (grote) infrastructurele aanpassingen aan de ontsluitende weginfrastructuur.
- In **ontsluitingsvariant 1** worden zone III en IV direct aangesloten op de R6. De R6 wordt vanaf de in/uitrit van zone III dubbelrichting gemaakt en aangesloten op een volwaardig kruispunt op de N16.
- In **ontsluitingsvariant 2** worden zone III als zone IV ontsloten via een gezamenlijke (dubbelrichtings-) bedieningsweg die parallel loopt met de R6 en aansluit op de N16. Hierbij zal al het in- en uitgaand verkeer via een nieuw in te richten kruispunt op de N16 verlopen.
- **Ontsluitingsvarianten 3 en 4 (combinatievarianten):** Ontsluitingsvariant 1 (gedeeltelijke ont dubbeling R6) en ontsluitingsvariant 2 (bedieningsweg) enkel toepassen op Zone IV. Zone III krijgt in dat geval een eigen aparte aansluiting op de bestaande R6 (in enkele richting, dus hier volgens links-in-links-uit principe).
 - Ontsluitingsvariant 3 = combinatie van variant 0 met variant 1
 - Ontsluitingsvariant 4 = combinatie variant 0 en variant 2

6.5. Beoordeling en evaluatie van effecten

In het MER werd de bespreking, beoordeling en evaluatie van de effecten van het plan (voor de verschillende milieudisciplines) rekening houdend met globale ingreep-effectrelaties. De beoordeling was gebaseerd op 3 elementen:

- 1) Wat is de significantie van de ingreep?

Het belang van het effect van de ingreep op het desbetreffende onderdeel werd beoordeeld met de termen 'significant' en met 'kwetsbaarheid' (zeer, matig, weinig). De significantie is een rechtstreeks gevolg van de kwetsbaarheid van het gebied voor een bepaald onderdeel van een discipline. Wanneer een gebied als kwetsbaar werd getypeerd voor een onderdeel, zal een ingreep die hierop een invloed heeft significant zijn.

- 2) Wat is de omvang van de effecten?

De omvang van de effecten werd vastgesteld en uitgedrukt in termen als 'groot', 'matig' en 'gering'. Het vaststellen van de omvang van de effecten gebeurt a.d.h.v. de criteria en dit naargelang de milieudiscipline waarop deze effecten invloed uitoefenen.

3) Wat is het waardeoordeel?

Het waardeoordeel van het effect werd met de termen 'positief' en 'negatief' uitgedrukt. Hierin werden nog gradaties onderscheiden, aangeduid met een aantal plus- en mintekens. Deze gradatie verloopt exponentieel.

6.6. Globale beoordeling

In de plan-MER wordt er als globale beoordeling het volgende gesteld:

Het onderzoek van scenario's en varianten komt voornamelijk aan bod binnen de disciplines mobiliteit, geluid en lucht (en mens).

Een vergelijking maken van scenario's en varianten over de verschillende disciplines heen is geen eenvoudige oefening.

Zo heeft onder meer een invulling met gemengd regionaal bedrijventerrein (GRB) een minder negatief effect in de discipline mobiliteit en lucht (effecten van verkeersgeneratie) maar een hoger effect in de discipline geluid (en mogelijks ook lucht indien de effecten van emissies van bedrijven zouden zijn gekend). Deze effecten van geluid en lucht worden volgens de Vlarem-regelgeving en de milieuvergunning deels gemilderd en kunnen verder worden verminderd via onder meer het GRUP/de inrichting van het bedrijventerrein en dit met aandacht voor de impact op de nabijgelegen woonwijk Bruine Kruis.

Via deze redenering wordt het onderscheid in scenario's & varianten weer minder uitgesproken. De meest bepalende discipline blijft mobiliteit (verzadigingsgraden en verkeersveiligheid).

Van de onderzochte programmascenario's scoort in de discipline mobiliteit een programma waarbij zowel Zone III als Zone IV als GRB ontwikkeld worden het meest gunstig. Op geen enkel van de onderzochte kruispunten bedraagt de toename in verzadigingsgraad meer dan 5%, wat beschouwd wordt als een niet-significante toename.

Een programma waarbij beide zones als autonome kantoor sites ontwikkeld worden is niet acceptabel. De impact van de verwachte verkeerstoename is te groot, zowel inzake afwikkeling als inzake veiligheid en leefbaarheid. Ook is de locatie te moeilijk ontsluitbaar met openbaar vervoer om die extra verkeersdruk via een modal shift te kunnen opvangen.

Uit de discipline lucht komt eveneens duidelijk naar voor dat programmascenario 2 - met een invulling van 100% kantoren op de beiden deelgebieden – leidt tot negatieve effecten die mildering vereisen.

De programmascenario's waarbij Zone III als GRB ontwikkeld wordt en Zone IV als retailpark, hebben een lichte tot matige toename van de verzadigingsgraden tot gevolg. Veel hangt hier af van de wijze waarop Zones III en IV ontsloten worden.

Op dit vlak werden verschillende ontsluitingsvarianten geëvalueerd op hun effecten; zowel inzake verkeersafwikkeling als inzake verkeersveiligheid en -leefbaarheid.

Mede omwille van de reeds sterk verzadigde referentiesituatie is "gewoon" aansluiten op de bestaande R6 niet acceptabel, noch naar afwikkeling, noch naar veiligheid en leefbaarheid. In dit scenario zitten gevaarlijke u-turns ter hoogte van het kruispunt N16 x Blarenberglaan en de druk op de N1 Antwerpsesteenweg wordt te groot.

Hoe minder aansluitpunten met de R6, hoe beter voor de veiligheid en doorstroming op de R6. Zodoende scoren de overige varianten met een nieuwe bedieningsweg beter dan deze waar de R6 gedeeltelijk ontduddeld wordt. Omdat in de varianten met bedieningsweg (bijna) al het verkeer via de N16 wordt

gestuurd blijft toch veel verkeer via de N1 Antwerpsesteenweg rijden, wat er toe leidt dat deze varianten het grootste risico op sluipverkeer via de Elektriciteitstraat inhouden. Op vlak van leefbaarheid en veiligheid is dit geen wenselijke situatie. Die extra druk op N1 en Elektriciteitstraat kan ondervangen worden door toch een aansluiting met de R6 voor wegrijdend verkeer te behouden. Naar totale kruispuntbelasting op het meest verzadigde kruispunt R6xN1 maakt dit geen verschil.

De gehanteerde kencijfers zijn deze die voor dit type locatie de best toepasbare zijn. Desalniettemin gaan deze cijfers uit van een minimale bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Vandaag is dit aanbod niet aanwezig.

De concrete invulling van de terreinen is nog niet bekend. In de effectberekening werd daarom gerekend met algemene kencijfers voor een "gemengd regionaal bedrijventerrein", "kantoren zonder baliefunctie" en voor "(gemengd) retailpark". Afhankelijk van de effectieve invulling kunnen grote schommelingen op de berekende verkeersgeneratie zitten, en dus ook op de effecten.

- "Gemengde bedrijventerreinen" kennen een gevarieerd aanbod aan bedrijvigheid, voornamelijk bestaande uit lichte moderne industrie en overige ('modale') industrie. Wanneer er uitgegaan wordt van een meer specifieke invulling als "distributierrein" of "hoogwaardig bedrijvenpark" zal het terrein volgens de CROW-kencijfers voor dergelijk type terrein respectievelijk 8% tot 32% hogere intensiteiten genereren. Dat is nog steeds 42% minder verkeer dan begroot in een scenario met retailpark. Wanneer het terrein wordt ingevuld als een "zwaar industrieterrein" zal het terrein 53% minder verkeer genereren.
- Het kencijfer voor "retailpark" gaat uit van een gemengd winkelaanbod dat een brede range van mogelijke invullingen dekt en waarbij klanten meerdere winkels combineren. De werkelijke mobiliteitseffecten zijn afhankelijk van de eigenlijke invulling van de verschillende retailzaken, zowel inzake type winkel als de omvang ervan. Ter illustratie:
 - volgens de kencijfers voor dit type locatie van CROW-publicatie 317 trekken winkels die grotendeels uit een showroom bestaan (badkamers, keukens) in verhouding slechts de helft zoveel verkeer als het gehanteerde kencijfer voor retailparken. Volgens diezelfde CROW-publicatie zitten o.a. doe-het-zelf-zaken en outletcentra ongeveer in dezelfde grootteorde als het gehanteerde kencijfer, trekt bijvoorbeeld een grootschalige bruin- en witgoedzaak ⁷(3000m²-5500m² winkelvloeroppervlakte) verhoudingsgewijs ca. 4 keer zoveel verkeer aan en een grote supermarkt (2500m²-4000m² winkelvloeroppervlakte) tot vijf keer zoveel.

Aspecten met betrekking tot ruimtebeslag zijn voornamelijk relevant binnen de disciplines bodem, water, fauna en flora, landschap, mens. Als basis voor de effectbeoordeling wordt aangenomen dat de volledige oppervlakte kan worden ingenomen door infrastructuur. Met andere woorden kan er in al deze scenario's van uit worden gegaan dat de terreinsituatie zoals vandaag aanwezig volledig verdwijnt (vegetatie, beperkte functies) en een harde invulling krijgt. De invulling in de verschillende scenario's werkt op deze manier niet onderscheidend in de effectbeoordeling. Hetgeen wel een relevant verschil vormt in de mogelijke invulling is het al (scenario 4) dan niet (scenario 3) voorzien van een kantoorgebouw van 10.000m² binnen deelgebied IV: naar perceptie kan de invloed van een kantoorgebouw immers verder reiken of meer bepalend zijn. Een ontsluitingsvariant met de meeste ruimte-inname buiten de lus richting Dijle zal het meest negatief scoren t.o.v. ontsluitingen die eerder vanuit de bestaande wegenis verlopen. Het verschil in effecten is thans niet dermate groot dat ontsluitingsvarianten tot buiten de lus niet meer haalbaar zouden zijn wanneer de groene ruimte ertussen nog een representatieve breedte in stand houdt.

⁷ bruin- en witgoedzaken zijn winkels in elektro en multimedia; CROW vermeldt MediaMarkt als typevoorbeeld van een grootschalige bruin- en witgoedzaak.

Uit de impactbeoordeling zijn effecten en maatregelen & aanbevelingen naar voren gekomen. Verschillende maatregelen en aanbevelingen vinden hun doorwerking in eerste instantie via het GRUP. Thans kunnen niet alle voorgestelde maatregelen en aanbevelingen ondervangen worden in het GRUP (wegens niet ruimtelijk vertaalbaar of onvoldoende details rond de invulling gekend voor de beoordeling).

Effecten kunnen veelal worden ondervangen in project- en vergunningenfase, waarbij op projectniveau met specifieke informatie meer inzicht kan worden verkregen in onder meer de bodem- en (grond)watereigenschappen (rond onder meer grondwaterhuishouding, draagkracht van de gronden, aspecten van buffering en berging rekening houdend met randvoorwaarden, aansluitingen afval- en hemelwater, archeologie enz.).

In de vergunningsaanvraag zullen nog zaken dienen te worden geregeld naar de verplichtingen van boscompensatie en natuurcompensatie. Eveneens dient de aandacht uit te gaan naar preventieve geluidsstudies van luidruchtige activiteiten en de inrichting van bedrijventerrein met maximale aandacht voor het beperken van hinder naar de nabijgelegen woonwijk Bruine Kruis. Hiermee rekening houdend is voor de ruimtelijke disciplines het GRUP haalbaar voor het milieu.

7. SWOT-ANALYSE

7.1. Kwaliteiten

- **Vegetatie:** Het plangebied bestaat uit een vrij groot bebost deel. In het zuiden is een zone met rietvegetatie en een poel aanwezig.

7.2. Zwaktes

- **Geïsoleerd gebied:** het gebied is ingesloten tussen verschillende harde infrastructuren en is daardoor geïsoleerd van de onmiddellijke omgeving.
- **Ontsluiting:** Het gebied is moeilijk ontsluitbaar voor alle verkeersmodi. De aanwezigheid van de bestaande verkeersassen N16 en R6 bemoeilijken een leesbare, conflictvrije en verkeersveilige ontsluiting, zeker voor wat trage verkeersassen betreft.
- **Beeldkwaliteit:** verschillende beelddragende elementen binnen het plangebied beïnvloeden de beeldkwaliteit in negatieve zin: Snelwegen (E19, R6, complex van op- en afrit), hoogspanningsleidingen en bestaande zoutsilo's en weegbruginfrastructuur van AWV (deelgebied IV).
- **Overstromingsgevoeligheid:** het gebied is volledig gelegen binnen potentieel overstromingsgevoelig gebied. Dit gegeven veronderstelt een extra inspanning op vlak van duurzame waterhuishouding.

7.3. Potenties

- **Poort tot de stad:** komende vanaf de E19-N16 ontbreekt het Mechelen aan een markante toegangspoort. De herontwikkeling van het gebied kan een opportuniteit zijn om deze poortfunctie daadwerkelijk op te nemen en ook op vlak van beeldkwaliteit een meer uitgesproken positie in te nemen.
- **Stedelijke functies:** het knooppunt E19 en R6 wordt in het RSV beschouwd als drager van hoogwaardige stedelijke functies. Door de ligging nabij dit knooppunt heeft het gebied de potentie om een dergelijke stedelijke rol op te nemen.
- **Zichtlocatie:** door de ontwikkeling van dit gebied kan binnen het regionaalstedelijk gebied een belangrijke zichtlocatie worden gerealiseerd.

7.4. Bedreigingen

- **Toenemend autoverkeer:** Door de verwachte demografische en economische groei zal het wegverkeer de komende jaren steeds grotere proporties aannemen. Dit heeft eveneens een impact op de bereikbaarheid van het plangebied. Daarom dient worden ingezet op de toegankelijkheid vanuit duurzame mobiliteitsmodi.
- **Vegetatie:** Bij de ontwikkeling van het plangebied is het mogelijk dat de aanwezige waardevolle vegetaties verdwijnen. Het is aanbevolen dit verlies te compenseren door middel van groenvoorzieningen met ecologisch waardevolle vegetatie.
- **Ecologische corridor:** Het projectgebied grenst aan een gevoelige ecologische corridor langs de Dijle.

8. GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCUUR

8.1. Ontwikkelingsperspectief

In het plangebied wordt de ontwikkeling van een handelsgeheel met individuele grootschalige winkels of concentraties van grootschalige winkels vooropgesteld.

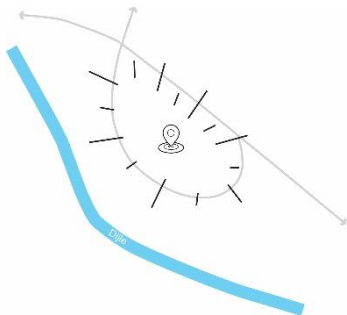
De Stad Mechelen wenst een specifiek aanbod- en locatiebeleid te voeren, waarbij het uitbouwen van een weerbaar en aantrekkelijk handelsapparaat in de binnenstad centraal staat. Het aanbod van het specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel dient aanvullend en complementair te zijn met dat van de binnenstad, in die zin dat op deze randstedelijke locatie andere doelstellingen worden nagestreefd: m.n. de vestiging van grootschalige kleinhandelsbedrijven die omwille van de benodigde handelsruimte, de aard van de handelsactiviteit of de goederen minder gepast zijn in het autoluwe stadscentrum.

Wat niet gewenst is op deze locatie, is de uitbouw van een georganiseerd winkelcentrum met een ruim handelsaanbod, gelijkaardig aan dat van de binnenstad, waarbij 'fun-shopping' centraal staat. De herlokalisatie van vestigingen uit de binnenstad wordt beleidsmatig niet ondersteund.

Aangezien de stad op de site Keerdok-Eandis een woonwijk wenst te realiseren, moet voor de bestaande grootschalige kleinhandelszaken (waaronder Gamma, Leenbakker, ...) een nieuwe locatie worden gevonden. De stad Mechelen ziet in dit gebied een herlocalisatiemogelijkheid voor deze handelszaken.

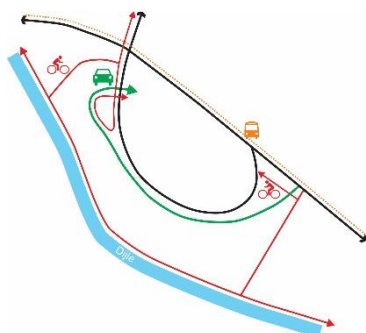
8.2. Ruimtelijke uitgangspunten

Stedelijke Poort



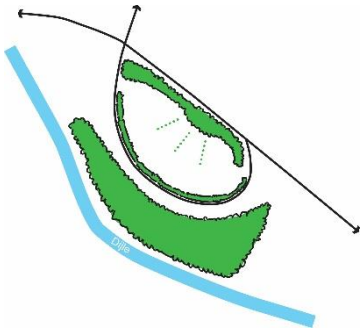
Het plangebied is één van de eerste gebieden die je als bezoeker tegenkomt bij het binnenkomen van het stedelijk gebied Mechelen vanuit het noorden. Om deze stedelijke poortfunctie te kunnen opnemen wordt een sterke vormgeving van de bebouwing en landschappelijke inrichting verwacht. De ronde vorm van het plangebied vormt mee het uitgangspunt voor de inplanting en vormgeving van de bebouwing en de omgeving.

Multimodale bereikbaarheid



Voor het goed functioneren van het gebied is het bijzonder belangrijk dat wordt ingezet op een vlotte en veilige bereikbaarheid van het plangebied. Ondanks de ligging nabij belangrijke vervoersassen, dient ook de kaart van duurzame mobiliteitsvormen worden getrokken. Het gebied mag niet louter autoafhankelijk zijn. De afstand tot het centrum van de stad of tot andere woonomgevingen is overbrugbaar voor voetgangers en fietsers, maar het traject is vandaag niet gefaciliteerd. Het creëren van nieuwe trage verbindingen is daarom onontbeerlijk. Daarnaast is tevens een vlotte en gebruiksvriendelijke verbinding met het openbaar vervoer gewenst.

Landschappelijke integratie in het Dijlelandschap



Het gebied maakte voor de grootschalige infrastructurele ingrepen (N16, R6) deel uit van de Dijlevallei, die gekenmerkt werd door natte weidelanden. Karakteristiek voor het gebied buiten de overstromingszone, waren de beboomde dreven, wegen en lanen. Vandaag wordt de omgeving echter gekenmerkt door loofboombebosing. Een combinatie van de historische en hedendaagse landschapskenmerken liggen aan de basis voor de landschappelijke inrichting van het plangebied, waarbij in de randen vooral gezocht wordt naar een natuurlijke aansluiting bij het beboste landschap.

Interne circulatie

De functie is in belangrijke mate verkeersgenererend. Dat betekent dat naast de bereikbaarheid, ook de interne circulatie een belangrijk ontwerpuitsgangspunt vormt. Waar mogelijk worden gescheiden inrichtingen voorzien voor de verschillende gebruikers (klanten, personeel, leveranciers) en vervoersmodi (voetgangers, fietsers, auto's en vrachtwagens) en worden deze kwalitatief ingericht. Bij de inrichting dient rekening worden gehouden met logische looproutes doorheen het plangebied van en naar fietsenstallingen, haltes openbaar vervoer en parkeerplaatsen. Het leveren van goederen dient gescheiden worden georganiseerd.

8.3. Kwaliteitsprincipes voor de inrichting van het gebied

Groen en water

Gezien het plangebied onderdeel uitmaakt van de Dijlevallei en wordt geflankeerd door een bosrijke omgeving, wordt heel veel belang gehecht aan groen en water, zowel kwalitatief als kwantitatief.

Aanplantingen moeten standplaatsgeschikt zijn, waar mogelijk streekeigen, en bovendien aanzienlijk in omvang. Er wordt gestreefd naar een aantrekkelijke, aaneengesloten groene ruimte van minstens 30% van de totale oppervlakte van de zone bestemd voor retail, waarbij de randbeplanting een belangrijke integrerende rol vervult. In deze randen komen immers verschillende uitgangspunten samen, zoals verkeersveiligheid, ecologie en landschappelijke waarde. De randbeplanting moet een natuurlijk karakter hebben, volgens een gelaagde opbouw van bodembedekkers, struiken en bomen, passend bij de (loof-) bosrijke omgeving waarin het plangebied zich bevindt. Bij de inrichting moet eveneens rekening worden gehouden met de verkeersveiligheid, de zichtbaarheid en de beheersaspecten volgens de principes van het Harmonisch Park- en Groenbeheer. Deze beheersvisie steunt op 12 pijlers waaronder het behoud en vergroten van de soortendiversiteit en het realiseren van een hoge structuurdiversiteit.

Water mag een opvallende rol spelen in het 'nieuwe' landschap. De bodem van het plangebied staat niet gekend als infiltratiegevoelig. Dat betekent dat wellicht bijzondere maatregelen zullen moeten worden genomen om het hemelwater te bufferen en vertraagd af te voeren, te hergebruiken en/of te infiltreren in de bodem. Naast het functionele aspect, is ook de landschappelijke inpassing van deze waterstructuren erg belangrijk.



Figuur 28 (1) Rietvegetatie, Plan over de Maas (2) ecologische bermvegetatie langs kanaal Gent-Oostende(Andy Van Kerkvoorde), (3) Harmonisch park- en groenbeheer, Molenvijverpark Genk, (4) ecologisch verantwoorde toegangsinfrastructuur, Nationaal Park Hoge Kempen.

Beeldkwaliteit

Het plangebied wordt beschouwd als een belangrijke zichtlocatie en vormt één van de toegangspoorten tot de stad. Daarom wordt er veel belang gehecht aan de vormgeving en beeldkwaliteit dit gebied. Naast een sterke vormgeving, wordt ook hoogstaande architectuur verwacht: kwalitatieve, verfijnde bebouwing die een samenhangend geheel vormt met de 'groenblauwe' omgeving waarin het zal worden opgetrokken, waarbij al de buitengevels, inclusief dak, op een esthetische en volwaardige manier afgewerkt worden.

Langs de zijde van de R6 (zijde Dijle) dient verplicht gevelbegroeiing te worden voorzien, zodat de bebouwing als het ware een 'groene wand' vormt van de bosrijke omgeving. Daarnaast kan ook het dak van het gebouw worden ingezet om deze plek een groene uitstraling te geven. De voorkeur wordt gegeven aan intensieve groendaken die zowel een ecologische als beleefbare functie vervullen. Op die manier kunnen het dak, de achtergevel en de randbeplanting bijdragen tot de landschappelijke integratie van het gebied.

De aard van de functie brengt eveneens potentiële 'knelpunten' met zich mee. De bebouwing zal verschillende handelspanden huisvesten; alle met een eigen karakter en specifieke huisstijl. De uitstraling van het gebouw en de inrichting van het terrein moet een kakofonie van stijlen en vormen evenwel kunnen overstijgen. Zo dient er op macroniveau gestreefd worden naar subtiliteit en eenvormigheid; er moet een uniform gamma voor de publiciteitsinrichtingen, de signalisatie en het straatmeubilair worden gehanteerd.



Figuur 29 (1) OUTrial House, Książ, Polen (2) Groene gevel (architectura.be), School of Art, (3) Design & Media, Nanyang Technological University campus, Singapore, (4) Biesbosch Museum, National Park De Biesbosch, Nederland.

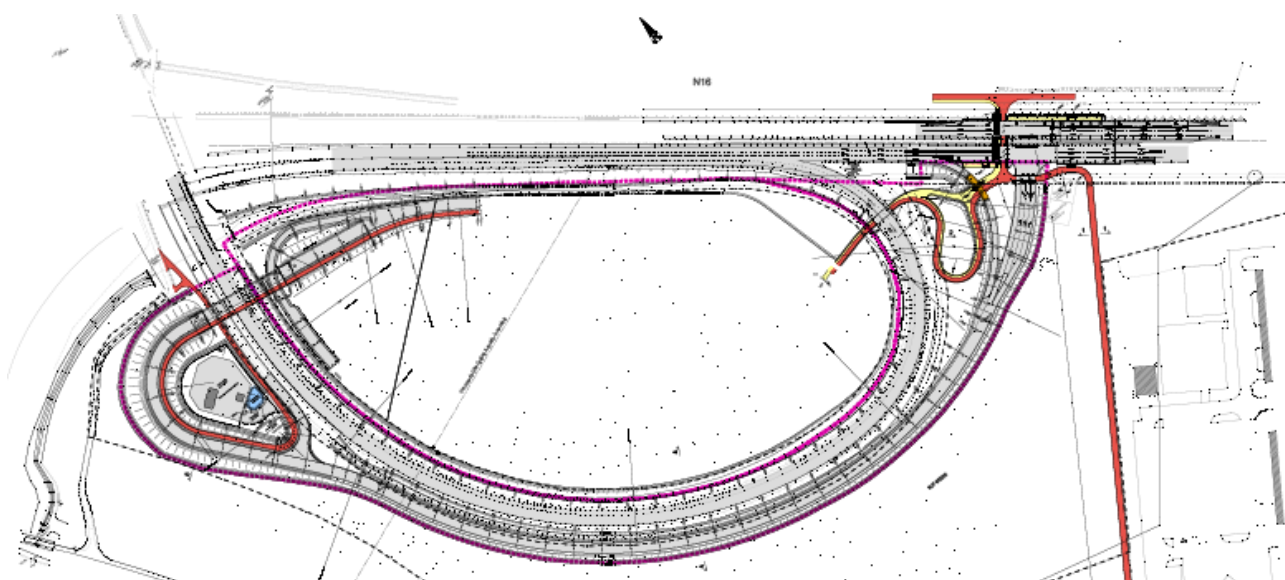
8.4. Verplaatsing zoutsilo's

In het gebied staan momenteel 2 zoutsilo's voor de opslag van strooizout, bereikbaar via de R6. Het behoud van deze voorzieningen op deze locatie is niet wenselijk. Voor deze zoutsilo's dient een nieuwe locatie worden gecreëerd ter hoogte van de nieuwe ontsluitingsinfrastructuur, zodat deze goed bereikbaar is.

9.1. Ontsluitingsconcept Mechelen Noord IV

In 2017 werd een unieke verantwoordingsnota⁸ opgesteld voor de ontsluiting van het gebied. Deze nota had tot doel om, in samenspraak met de verschillende betrokken overheden, tot een definitief ontsluitingsvoorstel te komen. De ontsluitingsscenario's uit het plan-MER werden verfijnd en opnieuw geëvalueerd. Dat onderzoekstraject leidde tot een definitief ontsluitingsconcept dat rekening houdt met de ruimtelijke context, het vooropgestelde programma, de verschillende planningsdocumenten en de capaciteit van het omliggende wegennet.

Dit ontsluitingsconcept heeft een detailleringsgraad die het planningsniveau van een RUP grotendeels overstijgt. De unieke verantwoordingsnota heeft echter ook geleid tot een gewenste bijsturing en verfijning van de milderende maatregelen uit het plan-MER. Aangezien de milderende maatregelen uit het plan-MER dienen worden vertaald in het RUP, is het belangrijk dat deze gewenste bijsturingen en verfijningen naar aanleiding van het concreet ontsluitingsconcept eveneens worden toegelicht.



Figuur 30 Ontsluitingsconcept (Ontsluitingsinfrastructuur, Bron: Arcadis, april 2018)

Auto

In het plan-MER werden vijf ontsluitingsvarianten voor gemotoriseerd verkeer onderzocht. Hierbij werden Mechelen-Noord III en Mechelen-Noord IV samen bekeken. Daarnaast werden 3 ontsluitingsvarianten niet weerhouden:

- Ontsluiting via lokale wegen (Elektriciteitsstraat, Holmlei of Oude Antwerpsebaan)
- Rechtstreekse aansluiting op de op- en afritten van de E19
- Een ontsluitingsconcept waarbij zone IV rechtstreeks aansluit op de N16 door middel van een VRI.
- Een ontsluitingsconcept waarbij de R6 gedeeltelijk dubbelrichting wordt gemaakt en waarbij ten noorden van de N16 een bijkomende aansluiting van de R6 naar de N16 en omgekeerd wordt voorzien.

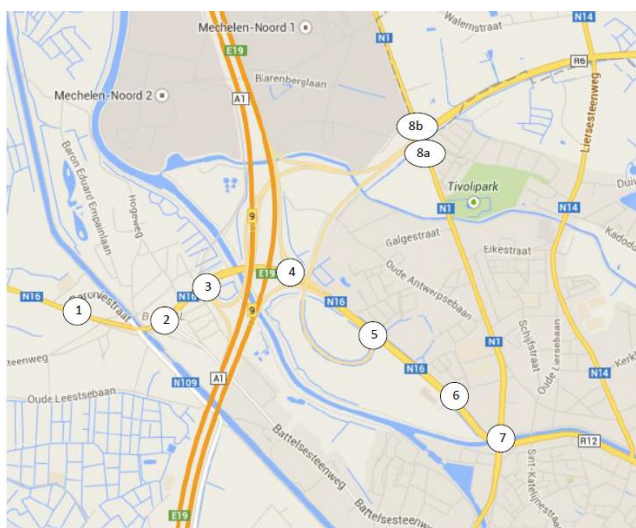
⁸ Unieke Verantwoordingsnota Mechelen Noord IV, Arcadis Belgium n.v., versie RMC 6 juli 2017

De eerste twee concepten worden uitgesloten omdat er rechtstreeks ontsloten wordt naar een primaire of secundaire weg. De laatste twee concepten worden uitgesloten omdat ze verkeersplanologisch en technisch niet haalbaar zijn conform de vingerende ontwerprichtlijnen.

Volgende varianten werden wel weerhouden en onderzocht:

- Ontsluitingsvariant 0 (basialternatief)
- Ontsluitingsvariant 1 (R6 gedeeltelijk dubbelrichting)
- Ontsluitingsvariant 2 (bedieningsweg)
- Ontsluitingsvariant 3 (combinatie variant 0 met variant 1)
- Ontsluitingsvariant 4 (combinatie variant 0 met variant 2)

Deze ontsluitingsvarianten werden getoetst aan de referentiesituatie van verschillende kruispunten (zie Figuur 31) nabij het plangebied. Een toename van de verzadigingsgraad op deze kruispunten met meer dan 5% wordt als significant beschouwd, tot 5% als status quo.



	kruispunt	1	2	3	4	5	6	7	8a	8b
Referentiesituatie	verzadiging	73%	73%	81%	84%	nvt	82%	102%	86%	85%
Programma huidig GRUP – basisscenario (zone III + IV GRB)										
Ontsluitingsvariant0	verzadiging	74%	74%	83%	85%	nvt	82%	104%	91%	89%
Ontsluitingsvariant1	verzadiging	74%	74%	83%	87%	90%	84%	104%	87%	86%
Ontsluitingsvariant2	verzadiging	74%	74%	83%	87%	84%	86%	104%	88%	86%
Ontsluitingsvariant3	verzadiging	74%	74%	82%	85%	89%	84%	104%	90%	88%
Ontsluitingsvariant4	verzadiging	74%	74%	82%	85%	81%	84%	104%	90%	88%
Programma huidig GRUP – worst case (zone III + IV 100% kantoren)										
Ontsluitingsvariant0	verzadiging	78%	77%	88%	88%	nvt	83%	109%	121%	111%
Ontsluitingsvariant1	verzadiging	78%	76%	90%	99%	103%	92%	110%	93%	92%
Ontsluitingsvariant2	verzadiging	78%	76%	90%	99%	114%	102%	110%	99%	92%
Ontsluitingsvariant3	verzadiging	78%	76%	87%	91%	95%	87%	110%	111%	104%
Ontsluitingsvariant4	verzadiging	78%	76%	87%	91%	94%	91%	110%	113%	104%
Toekomstig programma 1 (zone III GRB +zone IV retail)										
Ontsluitingsvariant0	verzadiging	75%	76%	87%	90%	nvt	83%	105%	96%	93%
Ontsluitingsvariant1	verzadiging	75%	74%	85%	90%	94%	87%	105%	89%	89%
Ontsluitingsvariant2	verzadiging	75%	74%	85%	90%	92%	90%	105%	91%	89%
Ontsluitingsvariant3	verzadiging	75%	74%	85%	89%	93%	87%	105%	92%	90%
Ontsluitingsvariant4	verzadiging	75%	74%	85%	89%	89%	89%	105%	93%	90%
Toekomstig programma 2 (zone III GRB +zone IV retail & kantoren)										
Ontsluitingsvariant0	verzadiging	76%	75%	88%	90%	nvt	83%	105%	97%	94%
Ontsluitingsvariant1	verzadiging	76%	75%	85%	91%	95%	88%	106%	90%	89%
Ontsluitingsvariant2	verzadiging	76%	75%	85%	91%	94%	91%	106%	92%	89%
Ontsluitingsvariant3	verzadiging	76%	75%	85%	89%	93%	87%	106%	92%	91%
Ontsluitingsvariant4	verzadiging	76%	75%	85%	89%	91%	89%	106%	94%	91%

Figuur 31: Onderzochte kruispunten op verzadiging (plan-MER)

Figuur 32: Synthesetabel verzadiging kruispunten (plan-MER)

In het plan-MER⁹ kwamen volgende bevindingen naar voor:

Ontsluitingsvariant 0 (basialternatief)

In ontsluitingsvariant 0 worden Zone III en IV elk apart rechtsreeks op de bestaande R6 aangesloten, zonder (grote) infrastructurele aanpassingen aan de ontsluitende weginfrastructuur.

Dit wil zeggen dat al het inkomend verkeer zal inrijden via de N16, waarbij verkeer komende vanaf het centrum van Mechelen eerst tot aan het kruispunt met de Blarenberglaan moet rijden en daar 180° keren. Al het uitrijdend verkeer zal via het kruispunt R6 x N1 Antwerpsesteenweg verlopen.

⁹ Plan-MER GRUP 'gemengde regionale bedrijventerreinen Mechelen – Noord III en IV' (Anteagroup)



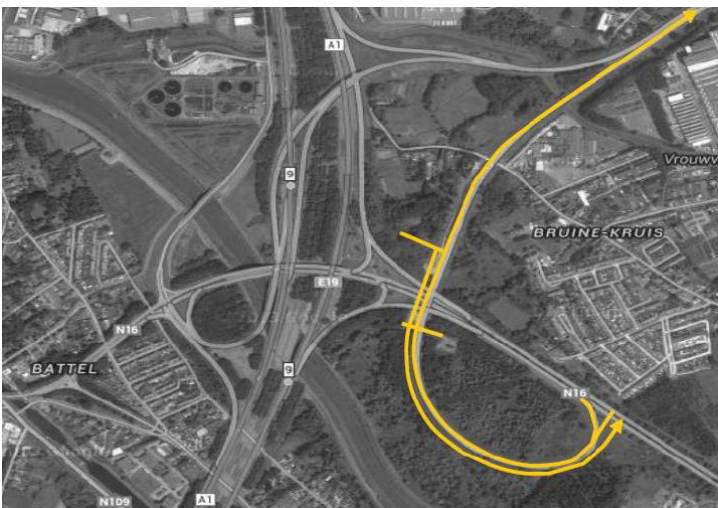
Figuur 33: Ontsluitingsvariant 0 (plan-MER)

Van alle ontsluitingsvarianten is dit het scenario waarbij de nieuwe kruispunten R6 x N1 (kpt. 8a en 8b) de sterkste verhoging in verzadiging zal kennen. Op kruispunt 3 zal de noodzakelijke U-turn-beweging wellicht nog voor veel sterkere vertraging zorgen dan nu uit de cijfers blijkt. Het ontbreekt op deze locatie ook aan de nodige ruimte om die u-turnbeweging nog vóór het kruispunt (veilig) te laten plaatsvinden. Vooral de stijgingen op kruispunten 8a en 8b geven reden dat geconcludeerd moet worden dat ontsluitingsvariant 0 geen acceptabele ontsluitingswijze is.

Daarnaast scoort ontsluitingsvariant 0 het minst op vlak van verkeersveiligheid.

Ontsluitingsvariant 1 (R6 gedeeltelijk dubbelrichting)

In ontsluitingsvariant 1 worden zone III en IV direct aangesloten op de R6. De R6 wordt vanaf de in/uitrit van zone III dubbelrichting gemaakt en aangesloten op een volwaardig kruispunt op de N16. Hierbij zal al het inkomend verkeer via de N16 het projectgebied benaderen, waarbij verkeer vanuit het centrum van Mechelen direct de R6 op kan. Het uitgaand verkeer zal grotendeels via de N16 het projectgebied verlaten. Enkel het verkeer richting N1 Antwerpsesteenweg (noord) en de R6 zal de R6-lus gebruiken om het projectgebied te verlaten.



Figuur 34: Ontsluitingsvariant 1 (plan-MER)

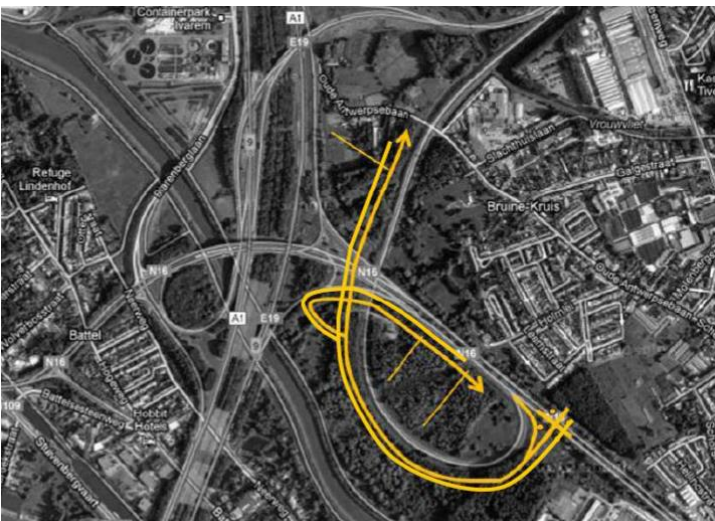
Hier wordt de stijging in verzadiging het best verdeeld over de verschillende kruispunten waardoor de stijging in verzadiging op kruispunten 7 en 8 beperkt worden. De verzadiging van de overige kruispunten stijgt hier sterker in vergelijking met ontsluitingsvariant 0. Hierbij zal de verzadiging op kruispunt 4 wel significant stijgen (>5%) bij invulling van zone III als GRB en zone IV als retail (evt. aangevuld met kantoren). Maar de

meer gelijkmatige verdeling van de stijging in verzadigingsgraad over alle onderzochte kruispunten en het beperkt aantal significante verhogingen zorgt ervoor dat ontsluitingsvariant 1 verkozen wordt boven ontsluitingsvariant 0.

Kanttekening bij deze variant is dat er 2 bijkomende volwaardige kruispunten op de R6 – een primaire weg - moeten gemaakt worden. De impact op de afwikkeling van de R6 ter hoogte van Zone III en IV, verkleint dus het sterkst ten opzichte van de andere scenario's.

Ontsluitingsvariant 2 (bedieningsweg)

In ontsluitingsvariant 2 worden zowel zone III als zone IV ontsloten via een nieuw aan te leggen gezamenlijke (dubbelrichtings-) bedieningsweg die parallel loopt met de R6 en aansluit op de N16. Hierbij zal al het in- en uitgaand verkeer via een nieuw in te richten kruispunt op de N16 verlopen.



Figuur 35: Ontsluitingsvariant 2 (plan-MER)

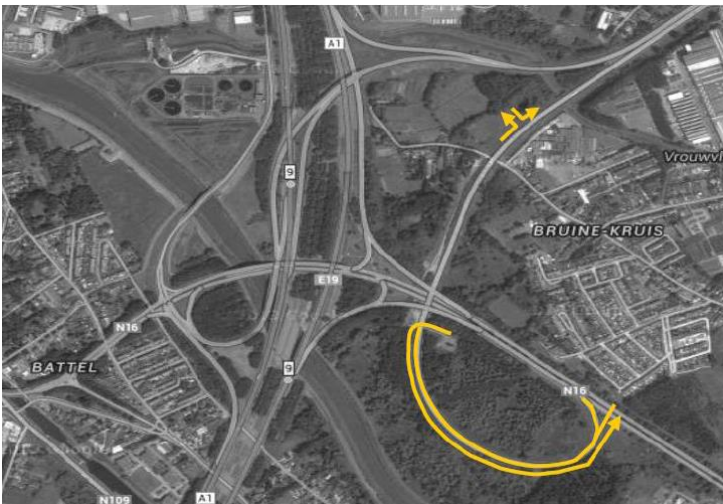
Ontsluitingsvariant 2 heeft op de kruispunten 6 en 8a een verminderde afwikkeling in vergelijking met ontsluitingsvariant 1. Hierbij stijgt vooral de kruispuntbelasting van kruispunt 6 sterker in vergelijking met de overige ontsluitingsvarianten. Op kruispunt 5 heeft ontsluitingsvariant 2 een verbeterde afwikkeling in vergelijking met ontsluitingsvariant 1.

Over alle onderzochte kruispunten heen heeft ontsluitingsvariant 2 een verminderde afwikkeling in vergelijking met ontsluitingsvariant 1. Maar omdat er geen extra kruispunten op de R6 gemaakt worden, blijft de doorstroming op de R6 ter hoogte van Zone III en IV in deze variant wel het beste gegarandeerd.

Deze ontsluitingsvariant scoort beter op vlak van verkeersveiligheid dan ontsluitingsvariant 1 omwille van de ongelijkgrondse kruising met de R6.

Ontsluitingsvariant 3 (combinatie van variant 0 met variant 1)

Ontsluitingsvariant 3 betreft een combinatie van variant 0 en variant 1, hierbij wordt Mechelen-Noord IV ontsloten via het gedeeltelijk dubbelrichting maken van de R6. Mechelen-Noord III wordt via een rechtsin-rechtsuit aangesloten op de R6.

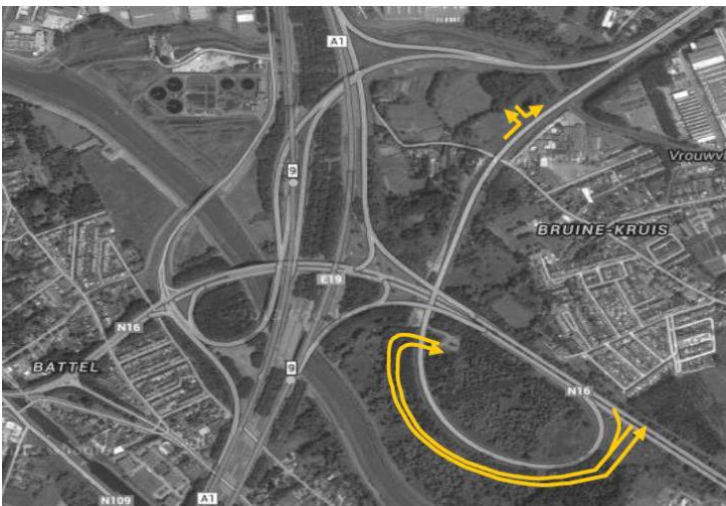


Figuur 36: Ontsluitingsvariant 3 (plan-MER)

Hier zien we een lagere stijging in de verzadigingsgraden van kruispunten 3, 4 en 6 ten opzichte van ontsluitingsvariant 1. Maar hier stijgen de verzadigingsgraden van de kruispunten 8a en 8b sterker in vergelijking met ontsluitingsvariant 2. De verhoging in verzadigingsgraden gebeurt niet op gelijkmatige manier over de verschillende onderzochte kruispunten zoals in ontsluitingsvarianten 1 en 2. Hierdoor wordt ontsluitingsvariant 3 negatiever beoordeeld dan ontsluitingsvarianten 1 en 2, maar minder negatief beoordeeld dan ontsluitingsvariant 0.

Ontsluitingsvariant 4 (combinatie variant 0 en variant 2)

Ontsluitingsvariant 4 betreft een combinatie van variant 0 en variant 2, hierbij wordt Mechelen-Noord IV ontsloten via de nieuwe weg parallel aan de R6 (met dubbelrichtingsverkeer). Mechelen-Noord III wordt via een rechtsin-rechtsuit aangesloten op de R6.



Figuur 37: Ontsluitingsvariant 4 (plan-MER)

In ontsluitingsvariant 4 zien we een vergelijkbare afwijking zoals bij ontsluitingsvariant 3. Alleen zal hier de kruispuntbelasting van kruispunt 6 en 8a verhogen ten opzichte van ontsluitingsvariant 3. Hierdoor wordt ontsluitingsvariant 4 negatiever beoordeeld dan ontsluitingsvarianten 1, 2 en 3, maar minder negatief beoordeeld dan ontsluitingsvariant 0.

Voorkeursvariant gemotoriseerd verkeer

Het meest gunstige ontsluitingsconcept is variant 2. Het gebied zal voor gemotoriseerd verkeer worden ontsloten via een nieuw aan te leggen (dubbelrichtings-) bedieningsweg, die parallel loopt met de R6 en

aansluit op de N16. Hierbij zal al het in- en uitgaand verkeer via een nieuw in te richten kruispunt op de N16 verlopen. Dit kruispunt zal worden gesitueerd kort na de aftakking van de R6. De nieuwe infrastructuur wordt aangelegd parallel aan de R6 (buitenzijde van de lus). Deze 'parallelweg' kruist de R6 net voor de kruising met de N16, met een brugconstructie, om zo de ontsluiting te verzorgen van Mechelen-Noord IV. Ook de bedieningsweg van Mechelen-Noord III kan aangesloten worden op deze parallelweg.

Openbaar vervoer

De openbaar vervoersas langs de N16 zal worden versterkt met een extra halte. Komende van Mechelen, krijgt de bus een eigen busbaan waarop de bus kan halteren aan een verhoogd perron. Komende van Willebroek, wordt de bushalte gesitueerd tussen de afslagstrook voor rechtsafslaand verkeer richting het plangebied en de lichtenregeling. Bussen gebruiken de rechtsafslagstrook en kunnen verder rijden tot aan de bushalte op het kruispunt. Opnieuw kunnen bussen hier vooraan in de rij vertrekken wanneer het groen wordt en is er achter de lichtenregeling ruimte voorzien om in te voegen in het verkeer.

De bushaltes voldoen aan de richtlijnen met betrekking tot integrale toegankelijkheid (verhoogde perrons, perronlengte, perronbreedte, geleidelijnen voor blinden en slechtzienden). Op de perrons zijn geleidelijnen aangebracht om de voetgangers optimaal te leiden naar de oversteekplaats aan de westzijde van het kruispunt. Het oversteken gebeurt in de lichtenregeling zodat de veiligheid van de voetgangers gegarandeerd is.

Voetgangers kunnen vervolgens de bypass (rechtsafslagstrook vanaf N16 naar het plangebied) gelijkvloers oversteken. De oversteek wordt geaccentueerd met een verkeersplateau. Verderop wordt de R6 gekruist met een fietsvoetgangerstunnel om op de site te geraken. De tunnel wordt bereikt door enerzijds een trappenconstructie en anderzijds een helling voor personen met een fysieke handicap.

In het plan-MER werd het realiseren van een ondergrondse kruising van de N16 tussen het plangebied en de Holmlei als milderende maatregel opgelegd vanuit de discipline mobiliteit. Hierdoor zouden bezoekers gebruik kunnen maken van de bestaande bushalte aan de Antwerpsesteenweg (op ca. 700 meter) en zouden ze van daaruit te voet het plangebied kunnen bereiken. Door een nieuwe bushalte te voorzien langs de N16, in het verlengde van de Kurassierstraat, wordt minstens een gelijkwaardige invulling geven aan deze milderende maatregel. Met de nieuwe halte op de N16 wordt eveneens voorzien in een mogelijkheid om met de bus het plangebied te bereiken en dit op veel geringere afstand (50 meter ipv op 700 meter). Daarnaast is tevens een ontsluiting mogelijk voor fietsers en voetgangers vanaf de woonwijk aan de overzijde van de N16, niet door middel van een tunnel, maar via een gelijkgrondse kruising met een lichtengeregeld kruispunt. Het realiseren van een ondergrondse kruising tussen het plangebied en de Holmlei wordt in dit RUP dan ook niet opgelegd, maar de optie blijft mogelijk.

Fiets

Er worden twee fietsontsluitingen naar het plangebied gerealiseerd, optimaal gebruikmakend van de bestaande fietsroutes en van de bestaande infrastructuur.

Westelijke fietsontsluiting

Vanaf de site wordt een dubbelrichtingsfietspad voorzien dat dezelfde route volgt als deze voor het autoverkeer. Fietsers rijden vanaf de site over de brug over de R6 en volgen de binnenbocht van de lus van de brug voor gemotoriseerd verkeer om weer naast de R6 onder de brug van de N16 door te rijden. Na de lus zoekt het fietspad aansluiting met het bestaande fietspad tussen het jaagpad aan de Dijle en Vrouwvliet. Zo wordt het fietspad verknoopt met de fietsroutes langs de Dijle naar de stad Mechelen en via het fietspad Vrouwvliet naar andere woonwijken.

Oostelijke fietsontsluiting

Er wordt eveneens een aansluiting voorzien ten oosten van het plangebied. De R6 wordt gekruist door een fietstunnel. Zo wordt het conflict met de grote hoeveelheid verkeer op de R6 dat tegen hogere snelheid rijdt, vermeden. Vervolgens wordt een helling genomen met een lus tussen de kruising R6 (tunnel) en de kruising met de bypass (gelijkgronds). De bypass en de parallelweg worden gelijkvloers gekruist. Op deze wegen rijdt minder gemotoriseerd verkeer. De fietsers kunnen volledig conflictvrij binnen fase 1 van de lichtenregeling (doorstroming op N16) de gelijkgrondse kruising met de parallelweg maken. De gelijkvloerse oversteek van de bypass (rechtsafslagstrook vanaf N16 naar retailpark) wordt geaccentueerd met een verkeersplateau. De lus in de helling tussen de fietstunnel en de kruising over de bypass kan eveneens worden gebruikt door personen met een fysieke beperking om naar de tunnel te rijden wanneer zij van en naar de bushalte langs de N16 gaan. Voor voetgangers is een trapconstructie voorzien.

Op de grens met de Eandis site wordt een fietspad voorzien dat aansluit op het jaagpad langs de Dijke. Vanaf de site is tevens de mogelijkheid om de N16 gelijkgronds te kruisen (zoals de voetgangers via de lichtenregeling) richting de woonwijk.

10.1. Opzet van het RUP

Door middel van het RUP 'Mechelen-Noord IV' wordt een planologisch kader gecreëerd voor de ontwikkeling van Mechelen Noord IV als een bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel.

In het RUP wordt de bestemming en gewenste inrichting van het gebied vastgelegd. De voorschriften hebben een verordenend karakter.

10.2. Contour RUP

De contour van het RUP valt niet volledig samen met de bestaande administratieve perceelsgrenzen, maar volgt uit of is gebaseerd op de nieuwe en bestaande weginfrastructuren (m.n. parallelweg, N16 en R6).

Binnen de contouren van het RUP zijn volgende administratieve percelen volledig of gedeeltelijk gelegen: Afdeling 2, sectie B, 544C, 544D en 545D.

10.3. Bestemming

In het RUP worden twee bestemmingszones bepaald: specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel (art.2.0) en zone voor weginfrastructuur (art.3.0).

10.3.1. Specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel (art.2.0)

Het specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel is bestemd voor de vesting van grootschalige detailhandelszaken. Het betreft individuele grootschalige winkels of concentraties van grootschalige winkels, die een aanvullend en complementair aanbod met de binnenstad vormen. De vestiging van groothandel, congregentia en autonome kantoren wordt uitgesloten.

10.3.2. Zone voor weginfrastructuur (art.3.0)

Het gebied voor weginfrastructuur is bestemd voor de aanleg (of behouw) van wegen en aanhorigheden, waarbij het oprichten van zoutsilo's (de huidige dienen worden verplaatst) eveneens is toegestaan. In het RUP worden geen gedetailleerde inrichtingsvoorschriften opgenomen m.b.t. de weginfrastructuur. Het is de bedoeling dat het ontsluitingsconcept, zoals overeengekomen tijdens het proces van de unieke verantwoordingsnota (cfr. hoofdstuk 9), zal doorwerken op het vergunningenniveau.

10.4. Inrichting

In de inrichtingsvoorschriften worden de ruimtelijke uitgangspunten en kwaliteitsprincipes, zoals weergegeven in hoofdstukken 8 en 9, vertaald naar voorschriften. Het gaat om aspecten met betrekking tot, het programma, de ruimteverdeling, de ontsluiting, het parkeren en fietsparkeren, groen en de inplanting en vormgeving van het gebouw. Hieronder de belangrijkste bepalingen toegelicht.

10.4.1. Programma (art.2.0.07)

De maximale bruto-vloeroppervlakte van de bebouwing bedraagt 27.500 m², exclusief parkeeroppervlakte. Er worden maximaal 24 kleinhandelsbedrijven toegestaan, waarvan de minimale BVO 800 m² bedraagt. Hierop kunnen maximaal twee afwijkingen worden toegestaan. Om de diversiteit van het aanbod te garanderen worden bijkomende oppervlakte-doelstellingen opgelegd: Maximaal 3 kleinhandelsbedrijven hebben een BVO tussen de 800 m² en 900 m² en minimaal 4 entiteiten hebben een BVO van meer dan 1.900 m². Kleinhandelsbedrijven met een BVO groter dan 1.900 m² kunnen onder specifieke voorwaarden reca als nevenactiviteit opnemen. Daarnaast kan er maximaal 1 zaak met reca als hoofdfunctie worden toegestaan.

10.4.2. Ruimteverdeling (art. 2.0.08)

Minstens 30% van de totale oppervlakte dient ingericht te worden als aaneengesloten groene ruimte. De maximale footprint van het kleinhandelsgebouw bedraagt 27.500m². Functieondersteunende constructies, zoals fietsenstallingen, stallingen voor winkelkarren, voor zover de inplanting ervan ingegeven is vanuit logische doelstellingen behoren niet tot de maximale footprint.

10.4.3. Ontsluiting en circulatie (art.2.0.09)

Het gebied wordt ontsloten voor gemotoriseerd verkeer via een nieuwe parallelweg met de R6, ingericht in de zone voor wegeninfrastructuur (cfr. art.3.0). De aansluiting van de zone met deze parallelweg gebeurt ongelijkgronds, net voor de kruising van de R6 met de N16.

De zone wordt ontsloten voor traag verkeer via minstens 2 toegangen, zoals indicatief en symbolisch aangeduid op het grafisch plan. Eén toegang voor traag verkeer maakt onderdeel uit van de hoofdtoegang van het gebied.

Er wordt maximaal 1 interne toeleveringsweg voorzien voor laden- en lossen. . Deze toeleveringsweg dient naar ruimte inname beperkt te blijven tot het strikt noodzakelijke. De toeleveringsweg mag niet conflicteren met andere verkeersbewegingen in het plangebied.

Daarnaast kunnen verschillende trage wegverbindingen worden voorzien ten behoeve van de toegankelijkheid en doorwaadbaarheid van het gebied. Deze trage wegverbindingen worden minstens visueel onderscheiden van de verbindingen voor gemotoriseerd verkeer.

10.4.4. Parkeren (art.2.0.010)

In het RUP wordt opgelegd dat parkeerplaatsen collectief en geclusterd dienen worden ingericht. Dit kan zowel bovengronds, ondergronds, in of op het gebouw. Het inrichten van parkeerplaatsen op het dak van het gebouw is toegestaan, op voorwaarde dat geparkeerde voertuigen niet zichtbaar zijn vanaf het openbaar domein. Voor het bepalen van de parkeercapaciteit worden de normen van de stedenbouwkundige verordening gehanteerd.

10.4.5. Fietsenstallingen (art. 2.0.011)

Fietsenstallingen worden eveneens collectief en geclusterd ingericht, en dit nabij en/of op/in het kleinhandelsgebouw. Het is de bedoeling dat er fietsenstallingen worden voorzien op verschillende locaties in het plangebied en dat deze, voor het comfort van de gebruikers, overdekt worden voorzien. Voor het bepalen het aantal fietsenstallingen worden de normen van de stedenbouwkundige verordening gehanteerd.

10.4.6. Signalisatie en publiciteit (art.2.0.12)

Het kleinhandelsgebouw zal verschillende handelspanden huisvesten; alle met een eigen karakter en specifieke huisstijl. Om te vermijden dat een dergelijke kakofonie aan stijlen de beeldkwaliteit van het gebied in negatieve zin gaat domineren, dienen alle entiteiten een uniform gamma aan publiciteit- en signalisatiesinrichtingen te hanteren dat wordt gekenmerkt door subtiliteit en eenvormigheid. Bij toepassing van verlichting (o.a. klemtoonverlichting, lichtreclame, sfeerverlichting) dient lichtverstrooiing naar de groene ruimte en de omgeving worden vermeden. Daarnaast is ook de gemeentelijke verordening publiciteit van toepassing.

10.4.7. Groene Ruimte (art. 2.0.013)

Het plangebied bevindt zich in de Dijlevallei. Deze heeft een belangrijke natuurverbindingsfunctie. De groene ruimte in het plangebied dient deze natuurverbindingsfunctie als stapsteen kwaliteitsvol te ondersteunen. De inrichting van de groene ruimte draagt bij aan het groene karakter van de Dijlevallei, aan het herstel van het landschap en aan het verhogen van de biodiversiteit.

De ecologische verbinding wordt verkregen door de natuurwisseling van fauna en flora met de directe omgeving. Er wordt gekozen voor ecologisch inrichting en waardevolle vegetatie.

Het is de bedoeling dat het plangebied maximaal ingebed wordt in de groene omgeving. Daarom wordt verordend opgelegd dat de groene ruimte een aaneengesloten geheel vormt, het aandeel groene ruimte in omvang toeneemt aan de randen van de bestemmingszone en de groene ruimte kwalitatief ingericht wordt.

De randbeplanting vervult een belangrijke integrerende rol. In deze randen komen immers verschillende uitgangspunten samen, zoals verkeersveiligheid, ecologie en landschappelijke waarde. De randbeplanting moet een natuurlijk karakter hebben, passend bij de (loof-) bosrijke omgeving waarin het plangebied zich bevindt, maar bij de inrichting moet eveneens rekening worden gehouden met de verkeersveiligheid, de zichtbaarheid en de beheersaspecten.

10.4.8. Afsluitingen (art. 2.0.014)

Afsluitingen zijn eveneens bepalend voor de integratie van de site in het landschap en dienen daarom op een onopvallende, bij voorkeur natuurlijke, manier worden ingebed in het landschap.

10.4.9. Vorm en inplanting van het kleinhandelsgebouw (art.2.0.015)

Het plangebied wordt beschouwd als een belangrijke zichtlocatie en vormt één van de toegangspoorten tot de stad. Daarom wordt er veel belang gehecht aan de vormgeving en beeldkwaliteit in dit gebied. Er wordt maximaal 1 bouwvolume opgericht waarbij hoogstaande architectuur wordt verwacht: kwalitatieve, verfijnde bebouwing die een samenhangend geheel vormt met de 'groenblauwe' omgeving waarin het zal worden opgetrokken. Gebouwen en constructies worden opgericht als een architecturaal samenhangend geheel, bestaande uit hoogstaande architectuur. Alle gevels, inclusief het dak, worden kwalitatief en volwaardig afgewerkt. Op het dak worden fotovoltaïsche cellen en parkeervoorzieningen toegestaan. De ruimte die niet ingenomen wordt voor de oprichting van fotovoltaïsche cellen of parkeervoorzieningen op het dak dient ingericht te worden als groendak. Het groendak dient minstens 50% van het dakoppervlakte te beslaan. Op de achtergevel (gevel uitgevend op R6) wordt gevelbegroeiing voorzien over minstens 75% van het volledige geveloppervlak. Publiciteitsinrichtingen maken eveneens deel uit van het architecturaal ontwerp van de bebouwing.

10.5. Grafisch plan

Op het grafisch plan worden naast de afbakening van het RUP en de twee bestemmingszones ook enkele symbolische en indicatieve elementen weergegeven, die de leesbaarheid van de bijhorende voorschriften verhogen. Het gaat om de inplanting van de toegangen, het kleinhandelsgebouw, de landschappelijke buffer, de zoutsilo's en de waterloop.

10.5.1. Hoofdtoegang (art.4.1) en Toegang voor langzaam verkeer (art.4.2)

In het RUP wordt een onderscheid gemaakt tussen de hoofdtoegang tot de site en de toegang voor langzaam verkeer. De hoofdtoegang ontsluit de site voor gemotoriseerd verkeer, maar bevat evenwel ook een gescheiden inrichting voor zwakke weggebruikers.

10.5.2. Landschappelijke buffer (art.4.3)

Tussen het kleinhandelsgebouw en de R6 wordt de realisatie van een landschappelijke buffer opgelegd, die een esthetische en integrerende functie dient te vervullen. Deze buffer heeft een gemiddelde minimale breedte van 5.00 meter en mag uitsluitend bestaan uit groenaanplantingen volgens een gelaagde opbouw van een gevarieerde bomenlaag, heesterlaag, kruidlaag en graslaag.

10.5.3. Zoutsilo's (art.3.0.04)

De zoutsilo's die zich momenteel op de site bevinden, kunnen verplaatst worden naar de zone voor weginfrastructuur, m.n. tussen de R6 en de parallelweg.

10.5.4. Waterloop (Art.5.1)

Het grafisch plan van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan geeft de ligging van de waterloop indicatief weer. Met de opname van deze waterloop in de verordenende voorschriften worden beheersvoorschriften aan het artikel toegekend. Deze beheersvoorschriften kaderen zich binnen de afgesloten overeenkomst tussen AWV en de ontwikkelaar van het plangebied.

11. LIMITATIEVE OPGAVE VAN DE OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN

11.1. GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen'

Door de goedkeuring van dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan door de bevoegde overheid worden volgende bestemming en bijhorende bestemmingsvoorschriften van het GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen (d.d. 26/08/2008) gelegen binnen de grenzen van dit RUP, opgeheven en vervangen door de bestemmingsvoorschriften van dit gemeentelijk RUP:

- Art. 4.1. Gemengd regionaal bedrijventerrein

De voorschriften van het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen' zitten vervat in bijlage 1.

11.2. Gewestplan 15. Mechelen

Door de goedkeuring van dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan door de bevoegde overheid worden volgende bestemming en bijhorende bestemmingsvoorschriften van het Gewestplan 15. Mechelen (d.d. 5/08/1976) gelegen binnen de grenzen van dit RUP, opgeheven en vervangen door de bestemmingsvoorschriften van dit gemeentelijk RUP:

- Art. 14.4.5. De **bufferzones** 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.

12. TOETSING RUP 'MECHELEN-NOORD IV' AAN PLAN-MER

In het plan-MER GRUP 'Gemeente Regionale Bedrijventerreinen Mechelen-Noord III en IV' werden een aantal maatregelen geformuleerd die moeten doorwerken in het RUP (cfr. Tabel 15-1 Beoordeling van de effecten van het plan met maatregelen en aanbevelingen). De maatregelen vallen qua uitvoering onder de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het RUP. Hieronder wordt een overzicht opgenomen van enerzijds alle maatregelen uit het plan-MER en anderzijds en de wijze waarop deze doorwerken in het RUP 'Mechelen-Noord IV'.

12.1. Maatregelen en aanbevelingen voor RUP

De beoordeling van de effecten en van de resterende effecten voor elk van de aspecten gebeurde a.d.h.v. volgende impactscores

Score	Impact	Score	Impact
-3	sterk significant negatief	+3	sterk significant positief
-2	matig significant negatief	+2	matig significant positief
-1	beperkt significant negatief	+1	beperkt significant positief
0	geen significant effect/verwaarloosbaar effect		

Tabel 1 Impactscores bij beoordeling van de effecten

Bij een impactscore 0, 0/-1 of -1 worden geen aanzienlijke milieueffecten gegenereerd. Milderende maatregelen zijn dan niet noodzakelijk. Voor effecten met deze impactscores kunnen aanbevelingen ter optimalisatie worden gedaan. Deze aanbevelingen worden geformuleerd om het plan/project te verbeteren of milieuvriendelijker te maken, maar worden niet strikt noodzakelijk geacht om het plan/project als haalbaar te omschrijven. Wanneer deze aanbevelingen niet worden gerealiseerd zal dit niet leiden tot aanzienlijke milieueffecten.

Bij impactscore -2 wordt noodzakelijkerwijs gezocht naar milderende maatregelen, eventueel gekoppeld aan langere termijn. Milderende maatregelen worden noodzakelijk geacht. Wanneer deze maatregelen niet worden gerealiseerd kan dit leiden tot matige/sterk negatieve milieueffecten. Bij impactscore -3 wordt noodzakelijkerwijs gezocht naar milderende maatregelen, waarbij aangegeven wordt hoe deze bij de uitvoering van het plan/project zullen ingepast worden.

De maatregelen en aanbevelingen die moeten/kunnen doorwerken in het RUP vallen qua uitvoering onder de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het RUP. Niet alle maatregelen of aanbevelingen situeren zich echter op het niveau van het RUP. Maatregelen en aanbevelingen onder andere niveaus zoals vergunningen of andere instrumenten zijn niet uit te werken via het RUP.

In het plan-MER werden 4 programmascenario's en 5 ontsluitingsvarianten geëvalueerd. In het RUP 'Mechelen-Noord IV' wordt naar ontsluiting verder gewerkt met de (geoptimaliseerde) ontsluitingsvariant 2 en wordt (aangepast) programmascenario 3 uitgewerkt: zone III wordt voor maximaal 55% ontwikkeld als gemengd regionaal bedrijventerrein en zone IV voor 100% retail (bvo 27.500m²).

In onderstaande tabel worden enkel de effecten en bijhorende milderende maatregelen mbt Mechelen-Noord IV en scenario 3 opgenomen.

Discipline	Aspect	Maatregel plan-MER	Impactscore	Opname in RUP
Mens-mobiliteit	Verkeersafwikkeling en -doorstroming	De mogelijkheid tot autonome kantoren moet verboden worden	0 tot -3	<p>Art.2.0.04</p> <p>Volgende activiteiten zijn niet toegestaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ groothandel; ▪ autonome kantoren; ▪ congrescentra.
	Verkeersafwikkeling en – doorstroming Openbaar vervoer	Het programma reduceren tot een niveau dat op geen enkel kruispunt de saturatie met meer dan 5% toeneemt	0 tot -3	<p>Art.2.0.07</p> <p>De maximale bruto-vloeroppervlakte van de bebouwing bedraagt 27.500 m², exclusief parkeeroppervlakte.</p>
	Verkeersafwikkeling en – doorstroming Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid	Het meest gunstige ontsluitingsconcept verankeren in het GRUP: een aparte bedieningsweg naar/vanaf de N16 die doorloopt tot in Zone III en daar ook een aansluiting maakt met de R6 (enkel wegrijdend verkeer). Zone IV wordt via een ongelijkgrondse aansluiting met de R6 op deze bedieningsweg aangesloten	-1 tot -3	<p>Art.2.0.09</p> <p>De zone wordt ontsloten voor gemotoriseerd verkeer via een nieuwe parallelweg met de R6, ingericht in de zone voor wegeninfrastructuur (cfr. art.3.0). De aansluiting van de zone met deze parallelweg gebeurt ongelijkgronds, net voor de kruising van de R6 met de N16 (cfr. art. 4.1).</p> <p>Art.3.0 (bestemmingszone)</p> <p>Dit gebied is bestemd voor wegeninfrastructuur en aanhorigheden.</p> <p>Art.4.1 (indicatieve en symbolische aanduiding op grafisch plan)</p> <p>Deze markering geeft aan dat alle werken, handelingen en wijzigingen voor de realisatie van de onderliggende bestemmingen toegelaten zijn, op voorwaarde dat er een hoofdonsluiting tot de projectzone wordt gerealiseerd waarbij rekening wordt gehouden met volgende voorwaarden:</p> <p>De hoofdtoegang wordt ingericht en gedimensioneerd in functie van een optimale en verkeersveilige toegankelijkheid van de zone.</p> <p>De hoofdtoegang bevat gescheiden inrichtingen voor gemotoriseerd</p>

				<p>verkeer en zwakke weggebruikers.</p> <p>Het 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel' (cfr. 2.0) wordt via een ongelijkgrondse kruising met de R6 op de parallelweg aangesloten (cfr. art.2.0.09).</p>
	Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid	Om de veiligheid van de fietsers te garanderen, dient als bijkomende voorwaarde opgelegd te worden dat de kruisingen van het fietspad tussen Dijle en Vrouwvliet met de R6, de nieuwe bedieningsweg, de aansluiting van zones III en IV met de bedieningsweg (...) conflictvrij moeten gebeuren	-1 tot -3	<p><i>Het definitieve ontsluitingsconcept werd uitgewerkt in de Unieke Verantwoordingsnota Mechelen-Noord IV (zie hoofdstuk 9) en werd goedgekeurd op de Regionale Mobiliteitscommissie van 6 juli 2017. De implementatie van het goedgekeurd verkeersconcept zal doorwerken op het vergunningenniveau. In dit ontsluitingsconcept zijn volgende kruisingen voorzien:</i></p> <p><i>Kruising fietsontsluiting met R6: tunnel (conflictvrij)</i></p> <p><i>Kruising fietsontsluiting met Bypass: gelijkgronds met vluchtheuvel → De Bypass werd niet voorzien in de lichtenregeling van het kruispunt omwille van de verkeersafwikkeling. Specifieke lichten voor de oversteek van fietsers en voetgangers werden niet noodzakelijk geacht aangezien er voldoende zicht is.</i></p> <p><i>Kruising fietsontsluiting met Parallelweg: conflictvrij in lichtenregeling kruispunt</i></p> <p><i>Kruising fietsontsluiting met N16: conflictvrij in lichtenregeling kruispunt</i></p>
	Openbaar vervoer	In het RUP een ongelijkvloerse kruising van de N16 voorzien die Zone IV voor voetgangers (en fietsers) met de Holmlei aan de overzijde van de N16 verbindt.	-3	<p><i>Het definitieve ontsluitingsconcept werd uitgewerkt in de Unieke Verantwoordingsnota Mechelen-Noord IV (zie hoofdstuk 9) en werd goedgekeurd op de Regionale Mobiliteitscommissie van 6 juli 2017. De implementatie van het goedgekeurd verkeersconcept zal doorwerken op het vergunningenniveau.</i></p> <p><i>De ongelijkvloerse kruising van de N16 wordt vervangen door een bovengrondse kruising met lichtenregeling ter hoogte van het nieuwe kruispunt. Op deze manier wordt Zone IV verbonden met de woonwijk aan de overzijde van de N16 (niet specifiek met de Holmlei).</i></p>
Geluid	Planologische impact	I.f.v. woningen in woonwijk Bruine Kruis:	0	Art. 2.1 (indicatieve aanduiding op grafisch plan)

		<p>Lsp (specifiek geluid) max. 40 dB(A)</p> <p>Duiding van mogelijkheden:</p> <p>De inrichting van het bedrijventerrein (niveau GRUP en/of projectniveau) kan mee een oplossing bieden, zoals tot de mogelijkheden behoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de bedrijven die avond- en nachtactiviteiten hebben niet inplannen langs de woonzijde van het terrein. - Beperkingen aan de vestiging van bepaalde types van activiteiten - Geluidsproducerende installaties afschermen langs de woonzijde van het terrein (zoals afscherming door gebouwen en infrastructuren) <p>o Werken met een gebouwenbuffer in de noordzijde van deelgebied IV</p> <p>o Toegangswegen en laad- en loszones niet voorzien langs de noordzijde voor deelgebied IV, tenzij afscherming door gebouwen en infrastructuren is voorzien.</p>		<p>Het kleinhandelsgebouw wordt ingeplant aan de zuidzijde van het plangebied (zijde R6) en niet aan de woonzijde.</p> <p>Art.2.0.09</p> <p>Er wordt maximaal 1 interne toeleveringsweg voorzien voor laden- en lossen. Het laad- en losgedeelte wordt gesitueerd tussen het kleinhandelsgebouw (cfr. art.2.1) en de zone voor wegeninfrastructuur (cfr. art.3.0). De leveringsweg en laad- en loszones zijn aan de zuidzijde voorzien en het kleinhandelsgebouw vormt een buffer tov de woonzijde</p>
Lucht	Impact op luchtkwaliteit door extra verkeer	Het RUP moet garanderen dat scenario 2 - met een invulling van 100% kantoren op de beiden deelgebieden - niet mogelijk wordt gemaakt.	0 tot -1	<p>Art.2.0.04.</p> <p>Volgende activiteiten zijn niet toegestaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ groothandel; ▪ autonome kantoren; ▪ congrescentra.
Water	Grondwaterbeïnvloeding	Het RUP moet garanderen dat alle mogelijke waterhuishoudingswerken mogelijk zijn.		<p>Art. 1.0.09</p> <p>Waterhuishoudingswerken, met inbegrip van waterzuivering, zijn toegelaten in alle bestemmingszones, voor zover ze op een</p>

				kwantitatieve wijze worden geïntegreerd in de omgeving.
	Afvalwaterbeïnvloeding	Het GRUP moet garanderen dat een waterzuivering op eigen terrein mogelijk blijft (zoals bij onvoldoende capaciteit in de waterzuiveringsinfrastructuur).		Art. 1.0.09 Waterhuishoudingswerken, met inbegrip van waterzuivering, zijn toegelaten in alle bestemmingszones, voor zover ze op een kwalitatieve wijze worden geïntegreerd in de omgeving.
Fauna en flora	Vernatting/verdroging	Het project binnen het deelgebied IV mag niet leiden tot een significante verdroging van het vochtig wilgenstruweel in de zone tussen deelgebied IV en de Dijle	-1 tot -2	Art.1.0.07 Werken, handelingen en wijzigingen in het plangebied mogen niet leiden tot <u>significante verdroging</u> van de bodem in de omgeving van het plangebied.
Bodem	<i>Geen milderende maatregelen vereist op niveau GRUP</i>			

Tabel 2 Overzicht milderende maatregelen plan-MER mbt het RUP Mechelen-Noord IV

In onderstaande tabel worden de aanbevelingen mbt Mechelen-Noord IV en scenario 3 opgenomen.

Discipline	Aspect	Aanbeveling plan-MER	Opname in RUP
Water	Afvalwaterbeïnvloeding (effecten relevant voor watertoets)	Vermijden van eventueel minder efficiënte werking van hemelwatersystemen door in te zetten op een collectief systeem voor de hemelwaterafvoer voor het deelgebied of grotere terreindelen.	Toelichtend deel bij Art. 1.0.05 Om eventuele hinder door minder efficiënte werking van hemelwatersystemen te vermijden wordt bij voorkeur ingezet op een collectief systeem voor de hemelwaterafvoer voor het deelgebied of grotere terreindelen.
		Het is aangewezen dat het aandachtspunt waterhuishouding in het niet-verordenend/toelichtend deel van het GRUP wordt opgenomen (in principe reeds ondervangen in de verplichtingen volgend uit de verordening hemelwater) - de vergunning dient aan te tonen dat bij de berekening van ontwerpvoorzieningen voor de	Toelichtend deel bij Art. 1.0.05 In de vergunningsaanvraag dient worden aangetoond dat bij de berekening van ontwerpvoorzieningen voor de hemelwateropvang en –afvoer, het maximale pompdebiet voor het verpompen van de Vrouwvliet - opgelegd door de beheerder - in rekening is gebracht Aangezien de Dijle een getijdenrivier is dienen de geldende randvoorwaarden met betrekking tot buffering en lozing naar de Dijle

		<p>hemelwateropvang en –afvoer, het maximale pompdebiet voor het verpompen van de Vrouwvliet - opgelegd door de beheerder - in rekening is gebracht.</p> <p>- aandachtspunt rond randvoorwaarden beheerder bij buffering en lozing naar de Dijle (getijdenrivier)</p>	<p>(getijdenrivier) bij de waterloopbeheerder worden nagevraagd.</p>
Fauna en flora		<p>Opname van een GRUP-voorschrift om de vegetatie ter hoogte van de bestaande wegbermen zoveel mogelijk te behouden of om de nieuwe bermen ecologisch in te richten of nieuwe zones met ecologisch waardevolle vegetatie te voorzien binnen het plangebied (waardevolle vegetatie zoals struweel, ruigte, bos of grazige bermen; onder meer interessant voor insecten en vogels)</p>	<p><i>Het behoud van de bestaande wegbermen wordt niet haalbaar geacht, aangezien terreinophoging noodzakelijk is. Daarentegen worden in het RUP een aantal maatregelen genomen om de aanleg van ecologisch waardevolle vegetatie te bevorderen.</i></p> <p>Art.1.0.08</p> <p>De inrichting en het onderhoud van groenvoorzieningen dient te gebeuren volgens de principes van het Harmonisch Park- en Groenbeheer.</p> <p><i>Het Harmonisch Park- en Groenbeheer, is een beheersvisie opgesteld door het Agentschap Natuur en Bos die uitgaat van een evenwichtige samenhang tussen mensgerichte, natuurgerichte en milieugerichte beleids- en beheermaatregelen. Deze beheersvisie steunt op 12 pijlers waaronder het behoud en vergroten van de soortendiversiteit en het realiseren van een hoge structuurdiversiteit.</i></p> <p>Art.2.0.08</p> <p>Minstens 30 % van de totale oppervlakte van de bestemmingszone dient ingericht te worden als aaneengesloten groene ruimte.</p> <p>Art.4.3</p> <p>De landschappelijke buffer heeft een gelaagde opbouw van bodembedekkers, struiken en bomen, waarbij de beplanting minstens voor 30% van de oppervlakte uit blad- of naaldhoudende soorten bestaat. Er worden minstens 2 hoogstammige bomen per 100m² gerealiseerd.</p>
		Vorzorgsprincipe: Opname van een GRUP-	Art.1.0.10

		<p>voorschrift rond verlichting om hinder te beperken: zoals de locatie & plaatsing van de verlichting, de keuze van type verlichting, aangepaste hoogte en het gebruik van aangepaste armaturen met neerwaarts gerichte lichtbronnen (strooilicht vermijden).</p>	<p>Verlichting langs wegen en parkeerplaatsen wordt beperkt tot het strikt noodzakelijke in functie van veiligheid. De verlichting heeft een neerwaarts gebundelde lichtstraal om lichtverstrooiing te vermijden.</p> <p>Wegverlichting wordt beperkt tot het strikt noodzakelijke in functie van veiligheid en om lichtverstrooiing te vermijden. De verlichting heeft een neerwaarts gebundelde lichtstraal en wit licht wordt vermeden.</p> <p>Art.2.0.12</p> <p>Verlichting (o.a. klemtoonverlichting, lichtreclame, sfeerverlichting) wordt zodanig geconcipeerd dat lichtverstrooiing naar de groene ruimte en de omgeving wordt vermeden.</p>
--	--	--	--

Tabel 3 Overzicht aanbevelingen plan-MER mbt het RUP Mechelen-Noord IV

13. MOTIVATIE AFWIJING GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Volgens de richtinggevende bepalingen van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Mechelen dient Mechelen – Noord IV ingevuld te worden als regionaal bedrijventerrein. Het gaat hier over 5 ha die meer specifiek ingevuld dient te worden als kantoor- en dienstzone.

Conform de wettelijke bepalingen uit het VCRO Art. 2.1.2. § 3 is het richtinggevend gedeelte van een ruimtelijk structuurplan, het deel van het ruimtelijk structuurplan waarvan een overheid bij het nemen van beslissingen niet mag afwijken, tenzij omwille van onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten of omwille van dringende sociale, economische of budgettaire redenen. De uitzonderingsgronden voor een afwijking worden uitgebreid gemotiveerd. Ze mogen in geen geval een aanleiding zijn om de duurzame ruimtelijke ontwikkeling, de ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit van welk gebied ook in het gedrang te brengen.

Het RUP 'Mechelen – Noord IV' zal afwijken van het GRS door de invulling om te zetten naar 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel'. Deze afwijking is ingegeven vanuit onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften en dringende economische redenen.

13.1. Motivatie afwijking van de functie

De aanleiding tot de opmaak van dit RUP dient worden gekaderd in een complex gegeven van verschillende afgeronde, lopende en geplande interfererende planningsprocessen, waarvan de verschillende proceslopen soms onafhankelijk van elkaar gebeuren en/of een andere tempo aanhouden.

Eenzijds is er het Ruimtelijk Structuurplan Mechelen (RSM, 2001), dat het beleidskader vormt voor verschillende lopende en geplande lokale planningsinitiatieven, en daarnaast ook (strategische) doelstellingen bevat die direct of indirect doorwerken in het planningsbeleid.

Anderzijds zijn er de Vlaamse beleidskaders, met initiatieven en doelstellingen, die ingegeven zijn vanuit het bovenlokaal belang, maar ook een lokale weerslag hebben.

Planningsproces

Om het motief voor de afwijking om dringende economische redenen en onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijk behoefte van verschillende maatschappelijke activiteiten te duiden, wordt hieronder de wisselwerking van verschillende planningsprocessen die betrekking hebben op het plangebied van dit RUP geschetst.

In het Ruimtelijk Structuurplan Mechelen (2001) wordt gesteld dat 'Mechelen – Noord IV' bestemd is voor het oprichten van bijkomende regionale bedrijventerreinen, meer specifiek als kantoor- en dienstzone. Deze visie werd in 2008 verruimd in het gewestelijk RUP 'Afbakening regionaal stedelijk gebied Mechelen' waarin het gebied werd bestemd als 'gemengd regionaal bedrijventerrein'.

In 2014 had het Departement Ruimte Vlaanderen (huidig Departement Omgeving) het voornemen om twee deelgebieden van dat GRUP, waaronder Mechelen Noord IV, gedeeltelijk te herbestemmen van 'gemengd regionaal bedrijventerrein' naar 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel'. In kader van dit beoogd initiatief werd een plan-MER procedure opgestart en afgerond. Eén van de onderzochte alternatieven in het plan-MER was een programma met 27.500m² BVO retail in 'Mechelen Noord IV', samen met de herneming van de bestemming 'gemengd regionaal bedrijventerrein' voor 'Mechelen Noord III'. Dit plan-MER werd op 26 juni 2015 goedgekeurd.

Met de opmaak van het gewestelijk RUP werd echter nog niet gestart. Mede om qua timing afstemming te kunnen houden met de ontwikkeling van de Keerdok- en Eandissite (zie verder) heeft de stad in 2016 aan de Vlaamse Regering een delegatiebevoegdheid gevraagd om de beoogde herbestemming van de deelgebieden Mechelen Noord III en IV, zoals onderzocht in het plan-MER, door te voeren via een gemeentelijk RUP. In het Ministerieel besluit d.d. 27/03/2017 houdende de delegatie van planningsbevoegdheid voor het gemeentelijk RUP 'Mechelen Noord III' en 'Mechelen Noord IV' werd gesteld dat *'deze herbestemming wordt doorgevoerd zodat het gebied Mechelen Noord IV een aanvullend aanbod kan vormen ten opzichte van de handelsactiviteiten in de binnenstad en de rand. De herlokalisatie valt vooral binnen de herinrichting van het stedelijk gebied en gebeurt op de schaal van dat stedelijk gebied. Vanuit de clusterings- en herlokalisatiegedachte blijven de vermelde planningsinitiatieven van de stad gekaderd binnen de planopties van het RSV.'*

Op 24/03/2017 gaf de Vlaamse Regering toestemming aan de stad Mechelen om af te wijken van de geldende bestemmingsvoorschriften van het GRUP 'Afbakening regionaal stedelijk gebied Mechelen'. In het Besluit van de Vlaamse Regering houdende het verlenen van instemming tot afwijking van de voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen', deelplan 4, 'Gemengd regionaal bedrijventerrein Mechelen-Noord III en IV' in de stad Mechelen werd o.a. gesteld dat *"in 'Mechelen-Noord IV' een alternatief geboden kan worden aan andere grootschalige detailhandelszaken in de omgeving, die zich vroeger op een andere locatie hebben gevestigd (en) dat deze herlokalisatie en clustering verenigbaar is met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen."*

Onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften

In het GRS is bekeken wat de behoefte aan gebieden voor kleinhandel is. Er wordt gesteld dat nagenoeg alle grote winkelketens aanwezig zijn in Mechelen. Op dat vlak is er geen bijzondere behoefte in Mechelen. Lange linten met baanwinkels zijn er niet in Mechelen. De grootschalige kleinhandel is veeleer in clustervorm aanwezig. Ook hier is het aanbod behoorlijk volledig. Vanuit het GRS lijkt het bijgevolg niet noodzakelijk nieuwe gebieden aan te duiden voor grootschalige kleinhandel. Dat zou de kleinhandel in de binnenstad te zeer verzwakken. In het GRS wordt er aangegeven dat de bestaande concentraties nog potenties bieden om beperkte uitbreidingen en herschikkingen op te vangen. Hiervoor worden in het GRS 3 concentraties van grootschalige detailhandel geselecteerd:

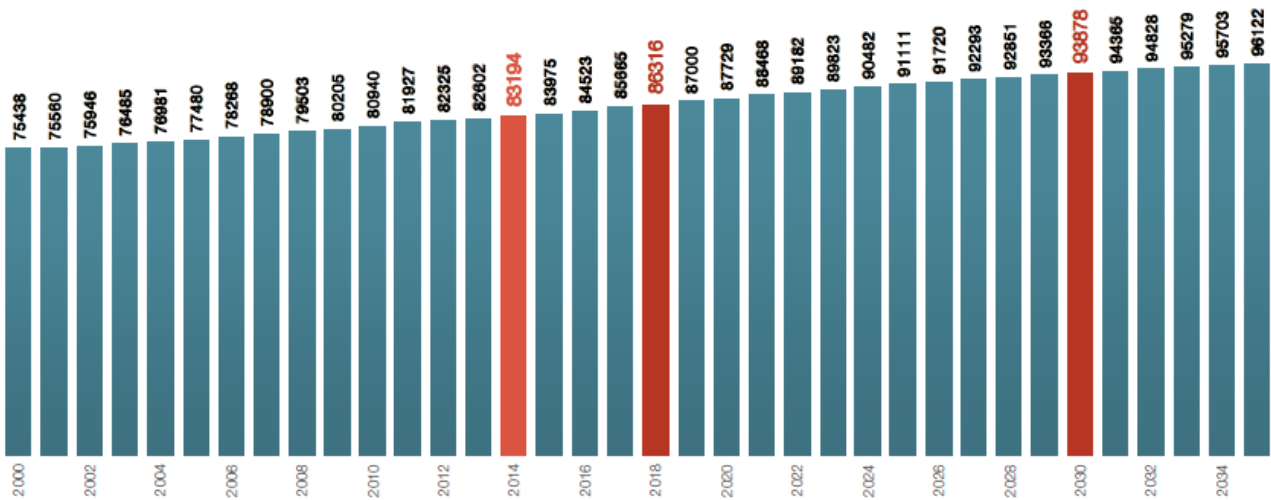
- de concentratie langs Jubellaan
- de concentratie langs Brusselsesteenweg
- de concentratie langs O. Van Kesbeeckstraat.

De context voor de grootschalige detailhandel is in vergelijking met 2001 echter grondig gewijzigd. Twee belangrijke parameters zijn vandaag fundamenteel veranderd op gebied van handel t.o.v. de visie in de periode van het ruimtelijk structuurplan. Enerzijds heeft Mechelen zowel op ruimtelijk, economisch en demografisch vlak de laatste 10-15 jaar een belangrijke transitie doorgemaakt.. Anderzijds zijn er nieuwe inzichten en een gewijzigde strategie in de benadering van handel binnen de stadsontwikkeling van Mechelen. Deze strategie is conform het intergraal handelsvestigingsbeleid gericht op kernversterking en op clustering.

In vergelijking met de prognoses uit het GRS is de bevolking de laatste 10-15 jaar sterk gegroeid. De bevolkingstoename is ook veel sterker gebleken dan de prognoses die gemaakt zijn ikv het GRS. Het GRS gaat uit van 75.527 inwoners in 2007 terwijl op basis van de meest recente cijfers blijkt dat in 2007 het bevolkingsaantal al op 78.900 zat. Dit is 3.373 inwoners meer dan vooropgesteld in de prognoses van het

GRS. Ook sinds 2007 is er in Mechelen een belangrijke toename van de bevolking en voor de toekomst wordt verwacht dat deze stijgende lijn zal worden aangehouden. Tegen 2025 worden er 91.111 inwoners verwacht en in 2030 stijgt dit verder naar 93.878 inwoners. Tussen 2015 en 2030 worden er ongeveer 10.000 extra inwoners verwacht. De Mechelse bevolking groeit hierbij veel sneller dan gemiddeld in Vlaanderen.

Totale bevolkingsprognose Mechelen



Figuur 38 bron: statistiek Vlaanderen 2018

Ten opzichten van 2015 wordt er in 2025 een groei verwacht van bijna 11%. Deze stijging contrasteert sterk met de prognoses gehanteerd in het GRS. Hier wordt uitgegaan van een zeer kleine bevolkingsgroei, ongeveer 0,43% voor een periode van 10 jaar (1997 – 2007), blijkt in de realiteit de bevolkingstoename veel groter te zijn. De grotere en snellere groei die niet voorzien is in het GRS heeft een aanzienlijk gevolg voor de woonbehoefte.

De onvoorziene groei in de bevolking heeft natuurlijk ook gevolgen voor andere ruimtelijke behoeften waaronder handel.

De behoefte voor handel is nog recent grondig bekeken in het kader van de actualisatie van het commercieel strategisch plan van de stad (2015-2016). Vanuit dit onderzoek zijn er een aantal belangrijke aspecten naar voorgekomen:

Wanneer men het aanbod in de Mechelse binnenstad bekijkt ziet men dat Mechelen in vergelijking met winkelsteden als Kortrijk, Brugge of Hasselt een vrij beperkte kritische massa (winkelaanbod in m²) heeft. Zowel wat betreft het aantal verkooppunten als wat betreft winkelvloeroppervlakte, springt Mechelen er voor geen enkele branche echt bovenuit. Dit geeft aan dat er nog groeimarge is om het aanbod en bijkomende winkelloppervlakte in Mechelen te creëren. Om de koopattractie te vergroten kan de stad immers het aanbod versterken en uitbreiden.

STAD	netto VWO
Antwerpen	257422
Gent	102732
Hasselt	84807
Leuven	81911
Kortrijk	65865
Brugge	63495
Aalst	58415
Mechelen	54344
St-Niklaas	53298
Oostende	49234
Turnhout	47126
Roeselare	42728
Genk	36412

Netto winkelvloeropp. (actualisatie commercieel strategisch plan)

Het vergroten van de kritische massa in de binnenstad en op een aantal strategische locaties buiten de binnenstad kan de 'basis' van het Mechelse handelsapparaat en de bovenregionale aantrekkingskracht van Mechelen versterken.

In de actualisatie van het strategisch commercieel plan is de marktruimte in Mechelen berekend. Hieruit blijkt dat er anno 2015 een marktruimte bestaat van 24.539 m². Dit getal is het resultaat van de bruto marktruimte van 33.283 m² verminderd met een deel van de totale leegstand die effectief ingevuld kan worden nl. 8.744 m² (van de in totaal 17.487 m² leegstand).

Branche	Koop- binding		Koopattractie toefloeiing	Attractie bezoekers	Totaal aantal kopers	Bestedingen per inwoner VL	Totale omzet (in euro)	Normomzet/m ² België	Benodigde aantal m ² wvo	Aanwezige detailhande	Marktruimte (in m ²)	Marktruimte (in %)
	2015	2015										
Dagelijkse goederen	83 194	91,7%	24,9%	24425	100 714	2 662	268 100 668	5970	44 908	36 347	8561	24%
Periodieke goederen	83 194	81,9%	50,6%	69419	137 555	2 038	280 337 090	2854	98 226	42 316	35970	132%
Uitzonderlijke goederen	83 194	66,3%	39,6%	34715	89 873	889	79 897 097	1468	54 426	85 614	-31188	-36%
Eindtotaal									197 560	164 277	33 283	

leegstand detailhandel s.s.	17 487 m ²
leegstand effectief invulbaar	8 744 m ²
netto te ontwikkelen	24 539 m²
waarvan grootschalig (> 700m ²)	21 497 m ²

Figuur 39 Huidige marktruimte Mechelen (Bron: Motivatie nota retaillus Mechelen, 2018)

Wanneer de invloed van ± 10.000 extra inwoners tussen 2015 en 2030 op de marktruimte wordt meegenomen betekent dit in totaal een extra marktruimte van ca. 35.000 m². Deze is op volgende manier bepaald:

- dagelijkse goederen: 10.000 inw x 2662 bestedingen per inw in Vlaanderen / 5970 normomzet = 4458 m² extra marktruimte
- periodieke goederen: 10.000 inw x 2038 bestedingen per inw in Vlaanderen / 2854 normomzet = 14.000 m² extra marktruimte
- uitzonderlijke goederen: 10.000 inw x 889 bestedingen per inw in Vlaanderen / 1468 normomzet = 16.512 m² extra marktruimte

Tegen 2025 wordt de bruto marktruimte geraamd op 30.350 m². Wanneer de effectief aanvulbare leegstand hiervan afgetrokken wordt dan blijkt er nog ruim 21.500 m² nodig zal zijn in de nabije toekomst.

Branche	Inwoners 2025	Koop- binding 2025	Huidige koopattractie in aantal bezoekers 2025	Koopattractie in aantal bezoekers 2025	Totaal aantal kopers	Inwoners per inwoner	Totale omzet (in euro)	Normom zet/m ² België	Benodigde aantal m ² wvo	Aanwezige wvo m ²	Marktruimte m ²	Marktruimte %
Dagelijkse goederen	90 333	92,0%	25425	26696	109 803	2 662	292 294 548	5970	48 961	39 047	9 914	25%
Periodieke goederen	90 333	84,0%	69419	76361	152 241	2 038	310 266 384	2854	108 713	49 066	59 647	122%
Uitzonderlijke goederen	90 333	75,0%	34715	38187	105 936	889	94 177 326	1468	64 153	103 364	-39 211	-38%
Eindtotaal									221 827	191.187	30.350	

Nieuwe ontwikkelingen	= ambitie	Retaillus	10% dagelijks	DijlePoort	25% periodiek	TOT=27000	65% uitzonderlijk	leegstand detailhandel s.s.	17 487 m ²
								leegstand effectief invulbaar	8 744 m ²
								netto te ontwikkelen	21 606 m ²
								waarvan grootschalig (> 700m ²)	11 884 m ²

Figuur 40 Marktruimte Mechelen (Bron: motivatienota retaillus, 2018)

Wanneer de aanwezige winkelvloeroppervlakte in 2015 vergeleken wordt met de benodigde winkelvloeroppervlakte ifv het aantal inwoners in 2015 en 2025 dan geeft dit respectievelijk een marktruimte van ± 24.500 m² in 2015 en ± 48.500m² in 2025.

Vanuit het onderzoek dat gevoerd is in het kader van de actualisatie van het commercieel strategisch plan is er ook gebleken dat de gevraagde oppervlakte voor handelspanden de afgelopen jaren is toegenomen. De gemiddelde oppervlakte van de handelspanden in Mechelen is echter 246 m² en in de binnenstad nog kleiner. Het aantal beschikbare grotere percelen en panden is beperkt. Dat staat tegenover de filialiseringsgraad (25%) die het handelspanorama duidelijk beïnvloedt. De algemene tendens is dat zelfstandige zaken vaak moeten plaats maken voor filialen van grotere ketens die ook grotere panden willen.

Op basis van deze informatie blijkt duidelijk dat er in Mechelen een behoefte is aan bijkomende ruimte voor handel en dit zowel op korte als middellange termijn. Dit is zeker ook het geval voor de grootschalige kleinhandel.

Voor het invullen van deze behoefte wordt er in de eerste plaats gekeken naar de binnenstad, vervolgens naar de 3 concentraties van grootschalige detailhandel die geselecteerd zijn in het GRS en bijkomend naar andere strategische locaties in Mechelen. Volgende criteria worden gehanteerd in de zoektocht naar ruimte voor grootschalige kleinhandel:

- minimale grootte van de site om een cluster te kunnen realiseren met een gemeenschappelijke oplossing voor de ontsluiting.
- goede bereikbaarheid in functie van zowel stedelijke betekenis als regionale betekenis
- evenwichtige geografische spreiding over het stedelijk grondgebied
- inzetbaarheid op korte en lange termijn
- leesbaarheid en identiteit van de site
- filialisering: de filialisering heeft een belangrijke invloed op de grootte van de panden nodig voor retail

Keerdok/Eandis

Reeds eerder werd aangehaald dat de stad Mechelen in de komende jaren voor een sterke bevolkingsgroei staat die niet in het GRS werd voorzien. De Keerdok- en Eandissite is één van de strategische stadsontwikkelingsprojecten dat een antwoord moet bieden aan de sterke bevolkingsgroei. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken werd recent het RUP Keerdok/Eandis opgemaakt. Het RUP Keerdok/Eandis ging op 23 maart 2018 van kracht. Binnen de Keerdok- en Eandissite, meer bepaald deelplan Keerdokkaai, bevindt zich vandaag een retailcluster van ± 12.500 m². De cluster van deze handelszaken is als eerder perifere locatie organisch gegroeid op een locatie waar de voormalige Mercedes-Benz fabriek was gevestigd. Dit heeft geleid tot een rommelige cluster van bedrijfshallen met een moeilijke ontsluiting voor gemotoriseerd en die zich volledig weg keert van één van de meest kwaliteitsvolle locaties, het Keerdok. In

navolging van het GRS voorziet het RUP voor deze zone een herontwikkeling naar een gemengde ontwikkeling van wonen en gemeenschapsvoorzieningen aangevuld met buurtgerichte handel en reca. Grootschalige detailhandel wordt in het RUP uitgesloten. De bestaande grootschalige detailhandel kent dus een uitdovend karakter. Aanvullend bij bovenvermelde marktruimte en behoefte aan winkeloppervlakte stelt zich dus een behoefte tot herlocalisatie van de bestaande retailcluster. Het is de wens van de stad deze als cluster te behouden en een verspreide herlocalisatie van de grootschalige detailhandelzaken te vermijden. Het is dan ook wenselijk dat deze cluster een nieuwe locatie krijgt binnen de locaties voor retail aangeduid binnen het GRS of één van de andere potentiële alternatieve locaties.

Locaties in de binnenstad

In navolging van de actualisatie van het commercieel strategisch plan wordt er prioritair ingezet op de binnenstad. De handel in de binnenstad mag zeker nog groeien en er wordt actief werk gemaakt om de leegstand aan te pakken. Bovendien wordt er ook werk gemaakt om grotere percelen of gebouwen in te zetten om hier grootschaligere retail te kunnen plannen. De binnenstad van Mechelen wordt echter gekenmerkt door een fijnmazige, middeleeuwse structuur, met hoofdzakelijk kleinere percelen en panden. Het aantal beschikbare grotere percelen en panden is erg beperkt waardoor er beperkte mogelijkheden zijn voor grootschalige kleinhandel. In de binnenstad zijn er voorlopig slechts 3 sites met ontwikkelingsmogelijkheden op korte tot middellange termijn voor grotere entiteiten:

1. De zone van de 3 winkel-wandel-straatjes tussen de IJzerenleen en de Bruul (3.580 m²; het betreft mogelijks een stukje uitbreiding maar hoofdzakelijk een herstructurering van het bestaand aanbod)
2. De winkelruimte waar de Mediamarkt gehuisvest was (1.400 m²; invulling van leegstaand)
3. Het Kardinaal Mercierplein (3.000 m²)

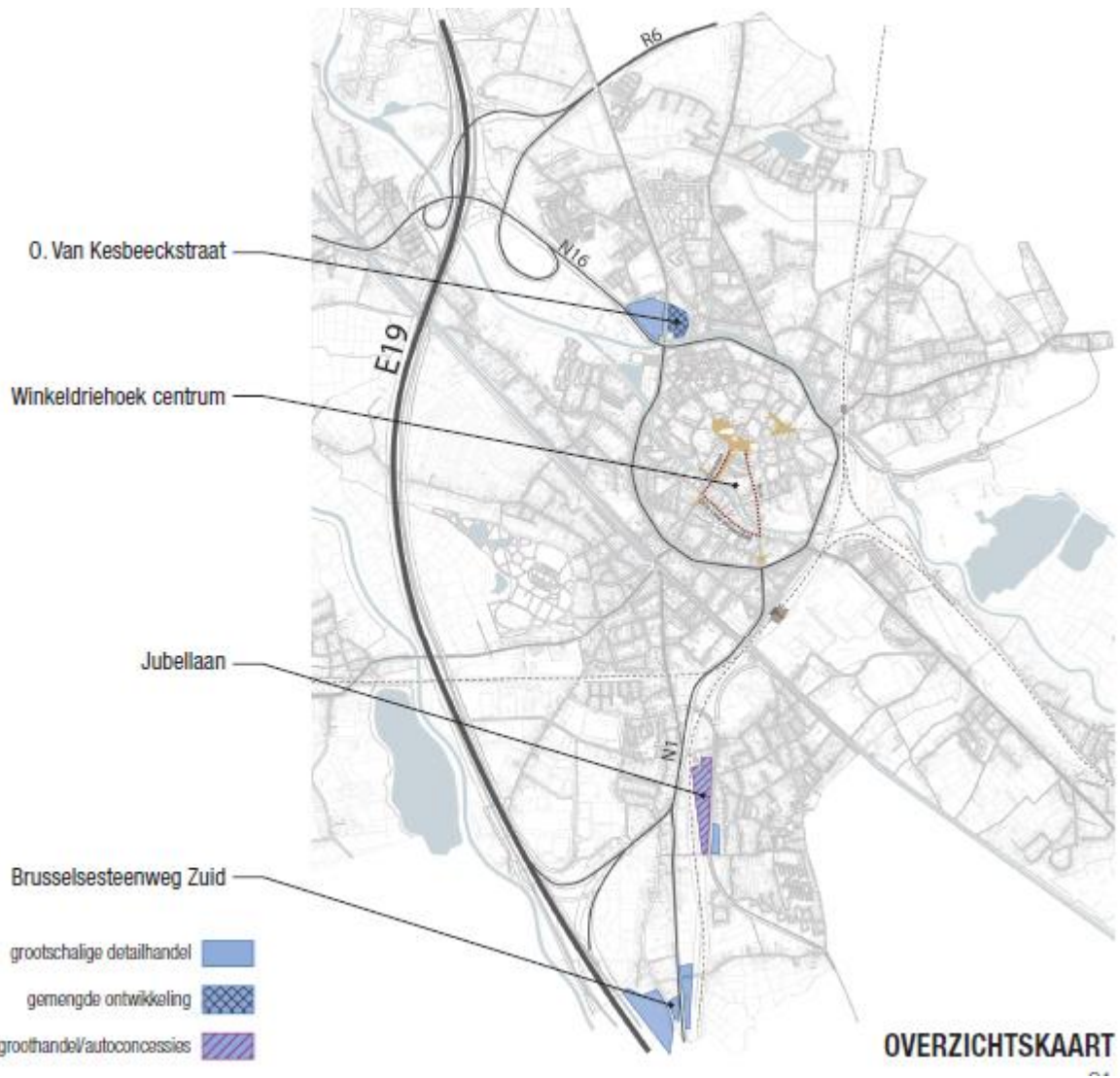
Elk van deze zones kan mogelijks een deel van de behoefte aan grotere commerciële oppervlaktes op zich nemen. In totaal gaat het om 7.980 m² waarvan 3.580 m² herstructurering van het bestaand aanbod en 4.400 m² voor grotere retail. Gezien deze sites zich in de centrumzone bevinden ligt de ambitie in een gecombineerde stedelijke ontwikkeling met een aandeel handel in combinatie met wonen/cultuur/recreatie/bedrijvigheid. De uitbreidingsruimte in de binnenstad op middellange termijn bedraagt dus slechts **4.400 m²**.

3 concentraties voor grootschalige kleinhandel uit het GRS

Het GRS stelt dat de grootschalige kleinhandelsconcentraties worden geconcentreerd op specifiek aan te duiden plekken waardoor het mogelijk is de ruimtelijke samenhang met het stedelijk gebied te herstellen of eventueel te realiseren. Deze concentraties worden voorzien aan of nabij de stedelijke invalswegen van Mechelen.

In het GRS worden buiten de binnenstad 3 locaties aangeduid voor de concentratie van grootschalige kleinhandel. Het betreft de site Jubellaan, de site Brusselsesteenweg zuid en de site Oscar van

Kesbeekstraat.



Figuur 41 Bron: Motivatie retailus Mechelen

Jubellaan



Dit gebied is georganiseerd langsheen de Jubellaan. Het grootste deel van de handelszaken bevindt zich tussen de Jubellaan en de spoorlijn richting Brussel. Aan de overzijde van de Jubellaan zijn er ook nog enkele handelszaken aanwezig. De totale oppervlakte van het gebied bedraagt ca 5,8 ha. Verschillende panden zijn groter dan 1.000 m².

Op deze site bevinden zich hoofdzakelijk handelszaken die niet thuis horen in een binnenstad (verkoop van wagens, badkamers, verwarming, sanitaire installaties, ...) maar ook een carrosseriebedrijf en een lasersnijbedrijf.

De visie van de stad voor dit gebied blijft in overeenstemming met het GRS. Voor de stad Mechelen is dit nog steeds een locatie voor grootschalige kleinhandel. Het gebied is echter nagenoeg volledig ingevuld door gebouwen en parkeerplaatsen van actieve bedrijven- en handelszaken. Door de langwerpige, smalle vorm van het gebied en de beschikbare ruimte is een individuele ontsluiting van de percelen de enige optie. Hierdoor is een grondige herstructurering van de kleinhandelsactiviteiten niet evident.

Brusselsesteenweg zuid



De site Brusselsesteenweg zuid bestaat uit 3 deelgebieden. De Carrefoursite betreft het grootste gebied met een oppervlakte van ca. 8ha, waarvan 1 ha buffer. Deze site is volgens het gewestelijk RUP bestemd als specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel. De site ten westen van de Brusselsesteenweg betreft het kleinste deelgebied met een oppervlakte van 0,7 ha. De site aan de oostelijk zijde van de Brusselsesteenweg heeft een oppervlakte van 2 ha. De totale oppervlakte van het gebied bedraagt ruim 10 ha. De ontsluiting van de 3 deelgebieden is gericht naar de N1. De visie van de stad voor dit gebied blijft in overeenstemming met het GRS..Het gebied is nagenoeg volledig ingevuld als concentratie voor grootschalige detailhandel. Het bestaande retailpark aan Carrefour is recent van ongeveer 16.000m² uitgebreid tot een totale bruto vloeroppervlakte van circa 23.000m². Het gebied is geherstructureerd en de ontsluiting is geoptimaliseerd. Naar aanleiding van een verkeerskundig onderzoek is gekozen voor het aanpassen van het kruispunt waarbij de uitgang van de retailsite en de verbinding met de Zemstbaan op elkaar afgestemd werden. Tevens is het een conflictvrij lichtengeregeld kruispunt als definitieve oplossing voorzien.

De overige 2 deelgebieden ten oosten en westen van de Brusselsesteenweg zijn volledig ingevuld met handelszaken en parking.

Oscar van Kesbeeckstraat



De site aan de O. van Kesbeekstraat bestaat uit 2 deelgebieden, nl het gebied 'Dijlepoort' ten oosten van de O. van Kesbeekstraat en het gebied tussen de O. van Kesbeekstraat en de N16. De site aan de O. van Kesbeekstraat is één van de belangrijkste concentraties met grootschalige detailhandel binnen het grondgebied van de stad Mechelen. De totale oppervlakte van het gebied bedraagt ruim 6 ha. Binnen deze oppervlakte bevinden zich nog wel een aantal woongebouwen.

De visie uit het GRS om hier een concentratie van grootschalige kleinhandel te voorzien blijft behouden. De stad is er echter tot het inzicht gekomen dat deze locatie meer potentie heeft dan een louter retailontwikkeling. In tegenstelling tot de 2 andere concentraties voor grootschalige kleinhandel ligt deze niet in de periferie van het stedelijk gebied, maar vrijwel tegen het stadscentrum aan. De meer stedelijke ligging maakt een nuancering noodzakelijk tussen de typische baanwinkelconcentraties in de periferie en die van de Dijlepoort net naast de kernstad. De gebruikelijke 'winkeldozen' zijn niet langer op hun plaats binnen de huidige stedelijke vernieuwing. Volgens de actualisatie van het commercieel strategisch plan 2015-2016 zijn de gebieden rond de vesten samen met de Raghenosite de belangrijke strategische plekken van de komende jaren ifv duurzame stedelijke ontwikkeling.

De stad wenst van de site Dijlepoort een belangrijk stadsontwikkelingsproject te maken door meerlagig te bouwen en boven op de retail een bijkomend programma van wonen en buurtpark toe te voegen. De plannen die reeds in ontwikkeling zijn rondom de Antwerpse Poort (naast Dijlepoort ook Keerdok-Eandis en Kantvelde) tonen de ambitieuze verwachting van stad Mechelen; er wordt sterk ingezet op boeiende combinaties van wonen, werken en winkelen met een groene, kwalitatieve publieke ruimte.

De totale grondoppervlakte van het deelgebied Dijlepoort bedraagt $\pm 24.500\text{m}^2$. Binnen het nieuwe stadsontwikkelingsproject Dijlepoort zal er ongeveer 9.000m^2 aan winkeloppervlakte gerealiseerd kunnen worden. Hiervan is momenteel reeds 4.000m^2 ingevuld. In de nieuwe constellatie kan dus $\pm 5.000\text{m}^2$ voor nieuwe handelszaken worden gerealiseerd. Op deze locatie wordt een kleinere retailcluster geprefereerd, gezien het effect van een groot retailpark binnen het woonweefsel op deze locatie vlakbij de binnenstad. De retailfunctie aan de Dijlepoort dient complementair te zijn met de handel in de binnenstad. Er is hier ruimte voor iets grotere handelszaken. Verder kan er ook retail gevestigd worden die een buurtverzorgende functie hebben.

Op termijn zou het gebied aan de andere zijde van de O. van Kesbeekstraat op een gelijkaardige wijze kunnen transformeren, alhoewel het daar dan eerder zal gaan om de herstructurering van de handelszaken en minder om het creëren van bijkomende handelsoppervlakte.

Alle bovenstaande sites die vermeld worden in het GRS (binnenstad + 3 concentraties voor grootschalige kleinhandel) bieden in totaal ongeveer 9.500m^2 nieuwe mogelijkheden aan voor grotere handelszaken. Voor het overige zijn er op korte en middellange termijn enkel herstructureringen mogelijk en noodzakelijk in

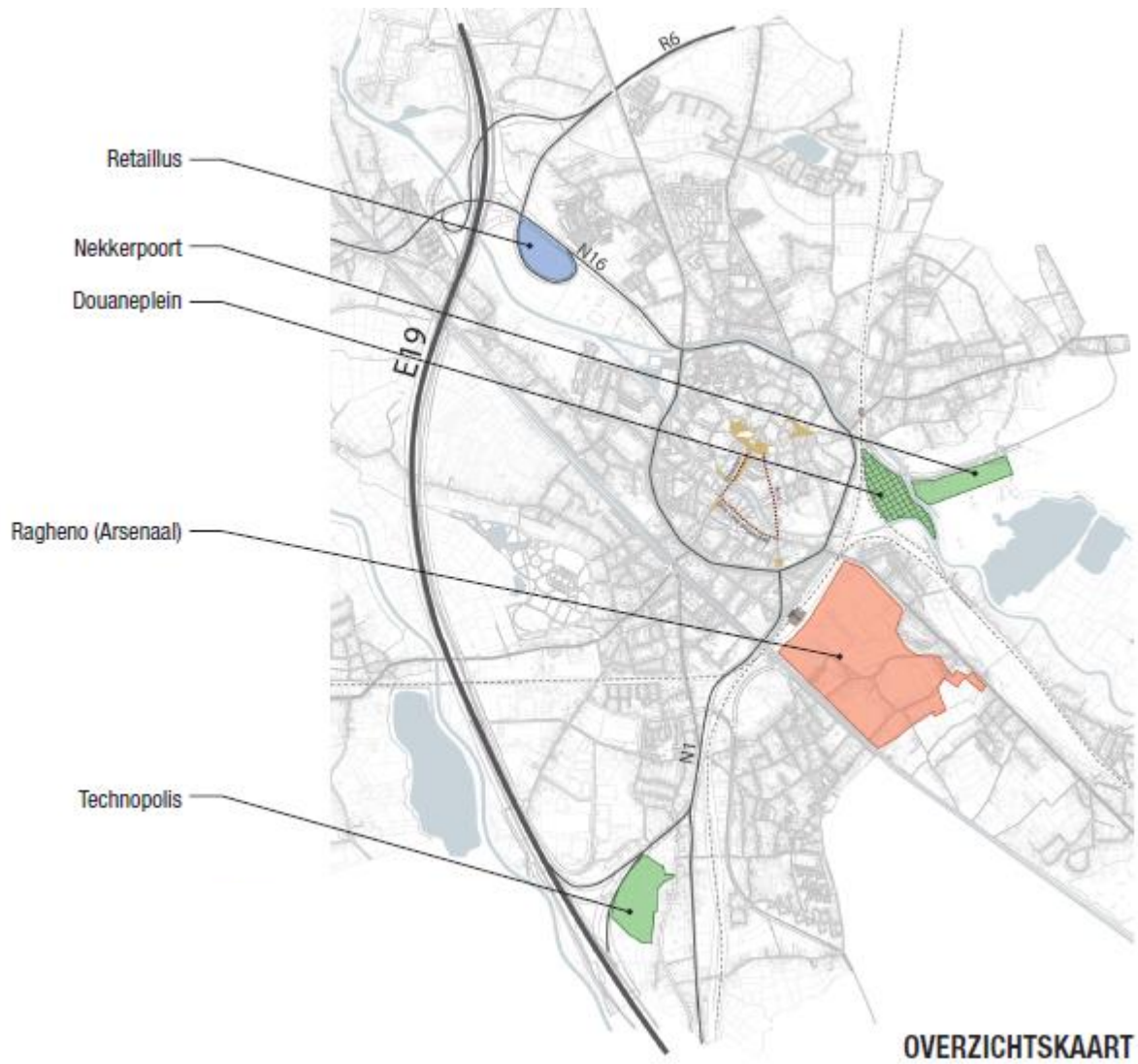
functie van het behouden van deze retailstructuren en de betere inpassing en verweving in de stedelijke omgeving. Het betreft echter een versnipperd potentieel van 1.400m² en 3.000m² in de binnenstad en 5.000 m² aan de Dijlepoort.

Daartegenover staat een marktruimte van 24.500 m² in 2015 en een te verwachten marktruimte van 48.500m² in 2025.

Bovendien kan het deelgebied Keerdokkaai binnen de Keerdok-Eandissite pas ontwikkeld worden als de cluster retailers verplaatst kunnen worden. De voorkeur gaat naar een verplaatsing als één samenhangende cluster. Op die manier wordt een ongecontroleerde versnippering vermeden. Geen van de bestaande sites komt in aanmerking voor een geclusterde verplaatsing, wegens beperkte schaal. De overige sites zijn volledig ingevuld en geven noch op korte termijn, noch op lang termijn de mogelijkheid voor voldoende uitbreiding. De geclusterde verplaatsing van de handelszaken van de Keerdok-Eandissite zorgt ervoor dat deze als een geheel in een kwaliteitsvol project met een goede bereikbaarheid voor verschillende modi kunnen geïntegreerd worden. Anderzijds wordt er binnen het deelgebied Keerdokkaai ruimte gecreëerd voor wonen en kan de stad haar bevolkingsgroei op een kwaliteitsvolle manier opvangen.'

Alternatieve potentiële locaties.

Op basis van het voorgaande blijkt dus duidelijk dat er behoefte is aan een bijkomende grotere locatie voor de concentratie van grootschalige kleinhandel. In de zoektocht naar alternatieve potentiële locaties zijn de site van het Douaneplein, de site Nekkerpoort, de Ragheno/Arsenaal-site, de Technopolissite en de site van Mechelen Noord IV bekeken.



Figuur 42 Alternatieve potentiële locaties (bron: Motivatie nota retaillus Mechelen, maart 2018)

Douaneplein



De site van het Douaneplein bevindt zich tussen de binnenstad en het gebied rond De Nekker. De voorbije jaren is de site van het Douaneplein verder ontwikkeld als de jongerenzone Transit M. Op de site bevinden zich de fuif- en concertzaal “De Loods”, de kleinere evenementenzaal “De Club”, “Den Hangaar” waar onder andere een circusschool, boulderzaal en polyvalente ruimtes gehuisvest zijn, een indoor en outdoor skatepark, een evenementenplein en relaxzone. Daarnaast is er nog een randparking en vrachtwagens- en

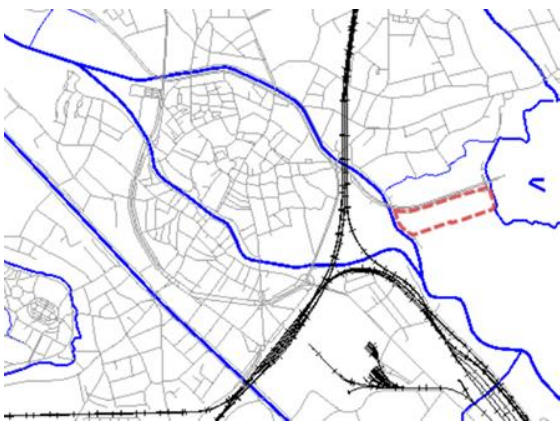
busparking. De stad heeft de ambitie om het Douaneplein als dé bruisende plek voor de Mechelse jeugd verder uit te bouwen.

Met de realisatie van het project stationsomgeving wijzigt de ontsluiting van het gebied grondig. Vanuit mobiliteitsonderzoek is gebleken dat nieuwe ontwikkelingen bij voorkeur een mobiliteitsprofiel hebben dat geen of weinig verkeer genereert tijdens de klassieke spitsuren.

De totale oppervlakte van het gebied bedraagt ± 7 ha. Hiervan is de nog te ontwikkelen beschikbare ruimte slechts 2 ha. Deze ruimte wordt doorsneden door de nieuwe weginfrastructuur van de tangent (project stationsomgeving). Hierdoor is er onvoldoende aaneengesloten ruimte beschikbaar voor een retailpark.

Gezien een andere ontwikkelingsvisie voor de site, gezien de beperkte beschikbare (aaneengesloten) ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en gezien het gewenste mobiliteitsprofiel voor nieuwe ontwikkelingen is deze site niet geschikt bevonden als nieuwe concentratie voor grootschalige kleinhandel.

Nekkerpoort



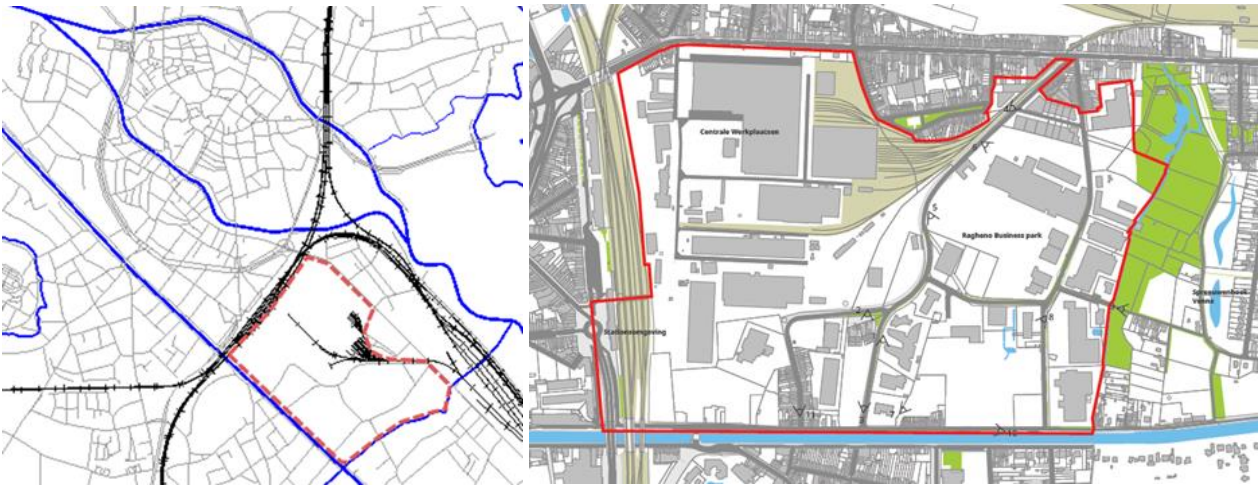
Het gebied van de Nekkerpoort bevindt zich tussen de Nekkerhal en het recreatiedomein van de Nekker. De maximale oppervlakte van het beschikbare gedeelte van de site (= excl. reeds gerealiseerde gebouwen en excl. deel in erfpacht) bedraagt ± 25.000 m². In deze oppervlakte is echter nog geen rekening gehouden met de bouwvelden/inrichtingsprincipes van het masterplan dat voor het gebied is opgemaakt en de beperkingen die voortvloeien uit de mober. De effectieve oppervlakte die maximaal beschikbaar is voor nieuwe ontwikkelingen bedraagt ± 17.000 m².

Zowel in het GRS als in het masterplan is het gebied rond De Nekker aangeduid als een belangrijke ontwikkelingspool. De stad ziet dit gebied verder ontwikkelen tot een recreatief kerngebied van regionaal stedelijk niveau. Daarnaast wordt er ook aandacht besteed aan de natuurverbindingfunctie met het Mechels Broek.

Vanuit de mober die is opgemaakt voor Nekkerpoort is gebleken dat er beperkingen zijn voor de ontwikkelingsmogelijkheden van dit gebied. Dit is enerzijds te wijten aan de beperkte restcapaciteit van het omliggende wegennet en anderzijds het gebruik van de parkeercapaciteit. Vanuit de mober is er aangegeven dat bij nieuwe ontwikkelingen het functies dienen te zijn die geen verkeer genereren tijdens de klassieke spitsuren. Indien er bijkomende gebouwen gerealiseerd worden in het gebied dan zal er gewerkt moeten worden met een parkeergebouw of ondergronds parkeren.

Gezien een andere ontwikkelingsvisie voor de site en de beperkingen op vlak van mobiliteit gezien is deze site niet geschikt bevonden als nieuwe concentratie voor grootschalige kleinhandel.

Raghen/Arsenaal



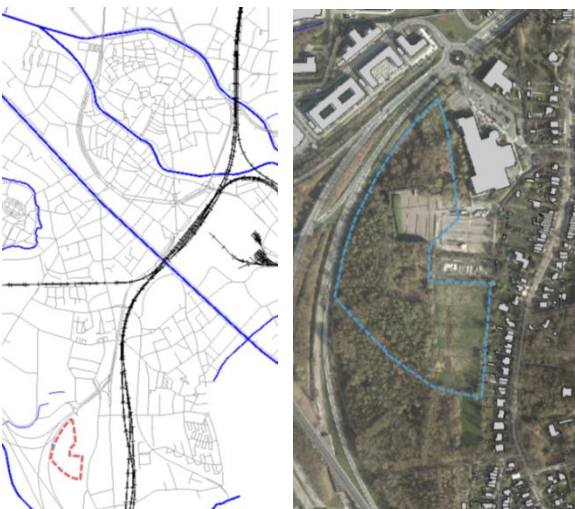
De site Ragheno/Arsenaal bevindt zich tussen de Leuvensesteenweg en het kanaal Leuven-Dijle en grenst aan het station. De totale oppervlakte van het gebied (incl. de centrale werkplaatsen) bedraagt ± 78 ha.

In het GRS is dit gebied geselecteerd als A-locatie voor personeels- en bezoekersintensieve bedrijventerreinen. De stad is intussen tot het inzicht gekomen dat dit grote gebied meer potenties heeft dan louter een bedrijventerrein. Het beleid wenst hier een nieuwe gemengde woon-werkwijk in te richten met een hoge densiteit. Het is de ambitie van de stad om hier hoog in te zetten op duurzaamheid.

Gezien de verzadingsgraad van het omliggend wegennet en de ligging aan een belangrijk openbaar vervoerknooppunt (zowel trein als bus) is vanuit het mobiliteitsonderzoek gebleken dat er sterk dient ingezet te worden op alternatieve modi en het aandeel autoverkeer beperkt dient te worden. Een sterke en duurzame parkeerstrategie zal dit mee moeten bewerkstelligen. Functies die vooral gericht zijn op de wagen (zoals grootschalige kleinhandel) horen dan ook niet echt thuis op Ragheno. Het is wel de bedoeling om in te zetten op lokale voorzieningen in functie van de nieuwe wijk. Hierbij wordt er gedacht om tussen de 4.000 à 5.000 m² nieuwe handel te voorzien binnen de ontwikkeling. Het betreft hier voornamelijk dagelijkse goederen en in beperkte mate periodieke goederen. In de onmiddellijke nabijheid van het station zouden bepaalde voorzieningen op maat van gebruikers van de stationsomgeving voorzien kunnen worden.

Gezien de gewijzigde ontwikkelingsvisie voor de site, gezien het gewenste mobiliteitsprofiel voor nieuwe ontwikkelingen en gezien de ruimte voor handel vooral gericht is op dagelijkse goederen in functie van de nieuwe wijk is deze site niet geschikt bevonden als nieuwe concentratie voor grootschalige kleinhandel.

Technopolis



Het gebied van Technopolis is gelegen nabij de rotonde Mechelen Zuid. De totale oppervlakte van het gebied bedraagt ± 13 ha. Hiervan is reeds 5 ha in gebruik door Technopolis.

De bestemming van het gebied is bepaald in het gewestelijk RUP Afbakening regionaal stedelijk gebied Mechelen. In het GRUP wordt het gebied vooral gezien voor uitbreiding van Technopolis en andere bezoekersintensieve toeristisch-recreatieve stedelijke activiteiten. De ontwikkeling van grootschalige kleinhandel wordt niet toegelaten.

Door de stad is ervoor gekozen om de site Technopolis verder uit te bouwen als een belangrijke toeristische recreatieve pool. Een retailpark stemt niet overeen met het karakter (recreatief en wetenschappelijk) dat men aan het gebied wil geven. Een duidelijke thematische invulling speelt immers ten voordelen van de leesbaarheid en het imago van deze site. Er wordt gedacht om naast Technopolis een nieuw zwembadcomplex te realiseren.

Bij verdere ontwikkeling van het gebied blijft er onvoldoende ruimte over voor de realisatie van een grootschalig retailpark. De zone voor ontwikkeling bedraagt ± 9 ha. Hiervan is reeds 1 ha ingenomen als parking voor Technopolis. Ten opzichten van de woningen aan de Zemstbaan dient er een buffer van ±1 ha voorzien te worden. Van de resterende 7 ha die nog ingevuld kan worden is er een zone van 30m 'non aedificandi' langsheen de autosnelweg en dient er ook aanzienlijke ruimte gereserveerd te worden voor waterbuffering. Na het realiseren van het zwembadcomplex blijft er niet zoveel ruimte meer over voor bijkomende ontwikkelingen. Ook vanuit mobiliteitsonderzoek is er gebleken dat de huidige capaciteit van de rotonde een beperking oplegt naar bijkomend programma. Met de realisatie van het zwembadcomplex zal een belangrijk deel van de restcapaciteit gebruikt worden.

Gezien de bestemming van het gebied en de visie op de ontwikkeling hiervan en gezien er beperkingen zijn naar bijkomende ontwikkeling op basis van de huidige capaciteit van de rotonde is deze site niet geschikt bevonden als nieuwe concentratie voor grootschalige kleinhandel.

Mechelen Noord IV

De site van Mechelen Noord IV is gelegen binnen de lus van het op- en afrittencomplex van Mechelen Noord. De E19, R6 en N16 bevinden zich in de directe omgeving waardoor deze voldoende ontsluitingsmogelijkheden bevat in functie van regionale taakstelling. Daarnaast beschikt het plangebied over een voldoende grote schaal om een gepaste mobiliteitsstructuur aan te leggen.

De totale oppervlakte binnen de lus bedraagt ± 8,3 ha. Het gebied heeft dus een voldoende grote oppervlakte om een concentratie van grootschalige kleinhandel in te plannen. In totaal wordt er een maximale vloeroppervlakte van 27.500 m² voorzien samen met parking en groene ruimte. Deze site is daarbij van voldoende grote schaal om de 12.500m² handel van de Keerdoksite als één cluster te verhuizen. De garantie dat de retailcluster van de Keerdok/Eandissite als cluster verhuist werd, onder voorbehoud van het van kracht gaan van dit RUP en het bekomen van de nodige vergunning, vastgelegd in een handelsvestigingsconvenant.

Daarnaast is er nog voldoende ruimte om een deel van de huidige en toekomstige marktruimte op te vangen. Hierdoor zou ook het versnipperd winkelaanbod een stukje kunnen geherlokaliseerd worden. De site van de Retaillus komt op relatief korte termijn ter beschikking hetgeen een doorwegende factor geeft in functie van de huidige marktruimte en marktvraag.

Vanuit het mobiliteitsonderzoek dat gebeurd is in kader van de plan-MER en de unieke verantwoordingsnota is gebleken dat de voorgestelde ontsluitingsinfrastructuur het mogelijk moet maken om een programma van 27.500 m² grootschalige kleinhandel te ontsluiten.

Conclusie

Uit het voorgaande onderzoek is duidelijk te lezen dat Mechelen Noord IV op korte termijn de enige site is die in aanmerking komt om de volledige cluster van Keerdok op te vangen en om bijkomend ruimte te voorzien om een antwoord te bieden aan de huidige en toekomstige marktruimte. Al de overige sites, zowel die uit het GRS als de alternatieve locaties, kunnen deze rol niet opnemen.

Onderstaand schema geeft in een overzichtelijk beeld de marktruimte weer van vandaag en in 2025. Rekening houdend met het voorradig aanbod en de invulling van 100% daarvan, blijft er steeds een voldoende en gezonde marktruimte beschikbaar.

In de rand moet ook worden vermeld dat een invulling van 'Mechelen – Noord IV' als kantoor- en dienstzone, zoals was voorzien in het GRS, niet meer tot de ruimtelijke opties behoort. In het plan-MER werd gesteld dat een ontwikkeling met autonome kantoren, voornamelijk vanuit mobiliteitsoogpunt, niet gewenst is en werd als milderende maatregel op niveau van het RUP opgelegd dat *“de mogelijkheid tot autonome kantoren moet worden verboden”*.

13.2. Motivatie afwijking van de oppervlakte

In het GRS wordt een bruto oppervlakte van 5 ha voorzien voor het bijkomend gemengd regionaal bedrijventerrein Mechelen – Noord IV. In het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen' werd een projectgebied van 7,5 ha afgebakend.

In dit RUP 'Mechelen – Noord IV' bedraagt de oppervlakte van het plangebied 13,5 ha. Daarvan is ca. 5,2 ha bestemd voor bestaande en nieuwe weginfrastructuur met inbegrip van aanhorigheden. De zone bestemd voor grootschalige kleinhandel heeft een oppervlakte van ca. 8,3 ha.

In dit RUP wordt geopteerd voor een uitbreiding van de oppervlakte t.o.v. het GRS en GRUP, voornamelijk vanuit het streven naar een vlotte en verkeersveilige ontsluiting. In het plan-MER werden vier verschillende ontsluitingsvarianten onderzocht voor Mechelen – Noord III en IV. Het meest gunstige ontsluitingsconcept dat volgens de milderende maatregelen opgelegd in dit plan-MER (zie hoofdstuk 12) dient verankerd te worden in het RUP, bestaat uit een nieuwe bedieningsweg van en naar de N16. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt dient de aantakking na de aansluiting van de N16 met de R6 worden gesitueerd, om een vlotte doorstroming naar de R6 niet in het gedrang te brengen. Dit betekent dat de nieuwe bedieningsweg rond de bestaande lus (R6) dient worden gelegd en niet binnen deze weg.

Deze noodzakelijke ruimte voor een veilige en vlotte ontsluiting van het plangebied was niet ingecalculiseerd in de ruimtelijke behoeftebeoordeling in het GRS, noch in het gewestelijk RUP. Bij de opmaak van het GRS en bij de opmaak van het GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen werd geen (detail)onderzoek gevoerd naar de concrete ontsluiting van 'Mechelen – Noord IV'. In de plan-MER (zie hoofdstukken 6 en 12) en in de Unieke Verantwoordingsnota (zie hoofdstuk 9) is dat noodzakelijke ontsluitingsonderzoek grondig gebeurd. Uit dit onderzoek blijkt dat er voor de ontsluiting van de site bijkomende infrastructuur moet worden voorzien en dat het plangebied bijgevolg uitgebreid moet worden.

De oppervlakte van de zone voor grootschalige kleinhandel wijkt af van de oppervlakte van het GRUP, aangezien tevens een gedeelte van de bestaande bermen en grachten, gelegen langs de N16 en R6, werden opgenomen binnen het plangebied. Deze bermen zullen niet verdwijnen, maar zullen opnieuw worden aangelegd. Bij de toekomstige ontwikkeling van het gebied wordt immers gestreefd naar een maximale ruimtelijke integratie van de site, waarbij de 'groene rand' van het gebied een belangrijke integrerende functie heeft. Dit streven wordt in dit RUP verankerd door verschillende voorschriften (waaronder artikels 1.0.09, 2.0.13 en 4.3) zodat deze groene ruimte niet alleen gewaarborgd blijft, maar tevens op een ecologisch en esthetisch verantwoorde manier wordt ingevuld. Daarnaast zal de afwatering en buffering van deze zone en de bestaande weginfrastructuur gedeeltelijk samen worden gerealiseerd, hierdoor zullen de bestaande grachten een breder profiel krijgen.


In het plan-MER zijn een aantal ontsluitingsscenario's onderzocht. De onderzochte scenario's worden hieronder weergegeven. Verschillende scenario's zijn schematisch voorgesteld om de impact/werkbaarheid/haalbaarheid te kunnen inschatten.

De weerhouden ontsluitingsvarianten voldoen aan volgende randvoorwaarden:

- De ontsluiting van een regionaal bedrijventerrein moet conform het RSV uitsluitend en rechtstreeks via primaire wegen of secundaire wegen gebeuren. Dit geldt zowel voor gemengde regionale bedrijventerreinen, als voor specifieke regionale bedrijventerreinen; in dit geval dus voor zowel zone III als voor zone IV. Een kleinhandelszone is volgens de begrippenlijst van het RSV immers “een specifiek regionaal bedrijventerrein dat uitsluitend wordt voorbehouden voor kleinhandelsbedrijvigheden”.
 - De ontsluiting dient rechtstreeks op de N16 of op de R6 geënt te worden.
 - Ontsluitingsvarianten waarbij ontsloten wordt via lokale wegen (Elektriciteitsstraat, Holmlei of Oude Antwerpsebaan) zijn uitgesloten voor verder onderzoek.
 - Ook ontsluitingsvarianten waarbij rechtstreeks aangesloten wordt op de op- en afritten van de E19 zijn uitgesloten voor verder onderzoek.
- De ontsluiting moet verkeersplanologisch mogelijk en technisch haalbaar zijn conform de vigerende ontwerprichtlijnen.
- De ontsluitingsinfrastructuur voor zone III en IV moet onafhankelijk realiseerbaar zijn van de toekomstige herinrichting van de zogenaamde “superknoop” (verkeersknoop Mechelen Noord)


13.2.1. Niet weerhouden scenario's.

1. Rechtstreekse aansluiting om de N16.


Beschrijving	Beoordeling
	<p>Op de aangeduide locatie van een mogelijke rechtstreekse aansluiting met de N16 worden hoge intensiteiten gemeten en wordt tevens via in- en uitvoegstroken het verkeer van en naar de E19 geleid en aan de zuidzijde kan ook de keuze gemaakt worden om de R6 op te rijden.</p> <p>Het aanleggen van in- en uitvoegstroken t.h.v. het aangeduide ontsluitingspunt kunnen gezien worden als een variante op de kruispuntvorm.</p> <ul style="list-style-type: none">- verkeersplanologische context (N16 / R6 -primaire weg type II) laat geen nieuwe bijkomende aansluitingen toe- hoge intensiteiten gecombineerd met weefbewegingen van en naar E19.- Beschikbare lengte om bijkomende in- en uitvoegstroken te maken ontbreekt- Geen oplossing voor ontsluiting Mechelen Noord III

13.2.2. Weerhouden scenario's


1. Aansluiting rechts-in/ rechts-uit op de R6

Beschrijving	Beoordeling
	<p>Rechts-in en rechts-uit vanaf de R6. Het inkomend verkeer zal inrijden via de N16, waarbij verkeer komende vanaf het centrum van Mechelen eerst tot aan het kruispunt met de Blarenberglaan moet rijden en daar 180° keren. Al het uitrijdend verkeer zal via het kruispunt R6 x N1- Antwerpsesteenweg verlopen.</p> <p>verkeersbelasting</p> <ul style="list-style-type: none">- Sterke stijgingen van verkeersbewegingen op de kruispunten van de R6 met de N1- Antwerpsesteenweg- Toenemende keerbewegingen t.h.v. de Blarenberglaan- Eenzijdige bereikbaarheid- Aansluitingspunten op de R6 <p>Verkeersveiligheid</p> <ul style="list-style-type: none">- Afnemende verkeersveiligheid omwille van 180° keerbewegingen en in- en uitvoegen op R6

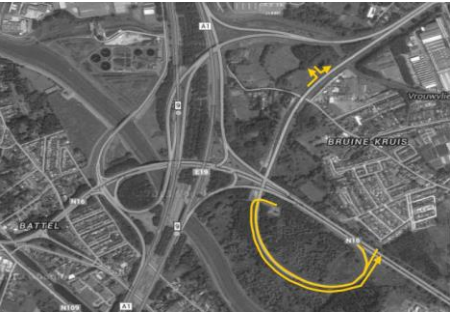
2. Ontsluiting via R6 – gedeeltelijk dubbelrichting

Beschrijving	Beoordeling
	<p>De R6 wordt vanaf de in/uitrit van zone III dubbelrichting gemaakt en aangesloten op een volwaardig kruispunt op de N16. Hierbij zal al het inkomend verkeer via de N16 het projectgebied benaderen, waarbij verkeer vanuit het centrum van Mechelen direct de R6 op kan. Het uitgaand verkeer zal grotendeels via de N16 het projectgebied verlaten. Enkel het verkeer richting N1-Antwerpsesteenweg (noord) en de R6 zal de R6-lus gebruiken om het projectgebied te verlaten.</p> <p>verkeersbelasting</p> <ul style="list-style-type: none">- Toename belasting kruispunten in omgeving is gelijkmatig- Aansluiting R6 op N16 wordt uitgebouwd tot volwaardig kruispunt- Twee volwaardige kruispunten op R6 voor Mechelen – Noord III en IV <p>Verkeersveiligheid</p> <ul style="list-style-type: none">- Afnemende verkeersveiligheid omwille van bijkomende kruispunten op de R6- Gelijkvloerse kruising fietspad Vrouwvliet

3. Nieuwe ontsluiting via bedieningsweg

Beschrijving	Beoordeling	
	<p>Mechelen – Noord III en IV worden ontsloten via een gezamenlijke (dubbelrichtings-) bedieningsweg die parallel loopt met de R6 en aansluit op de N16. Hierbij zal al het in- en uitgaand verkeer via een nieuw in te richten kruispunt op de N16 verlopen. Zone IV wordt via een ongelijkgrondse kruising op deze bedieningsweg aangesloten. Om zone III te ontsluiten wordt de bedieningsweg doorgestoken onder het viaduct met de N16.</p>	<p>Verkeersbelasting</p> <ul style="list-style-type: none">- geen bijkomende kruispunten op de R6, verkeersafwikkeling R6 blijft behouden. <p>Verkeersveiligheid</p> <ul style="list-style-type: none">- in- en uitvoegstroken om de bedieningsweg van Mechelen – Noord III en IV te bereiken

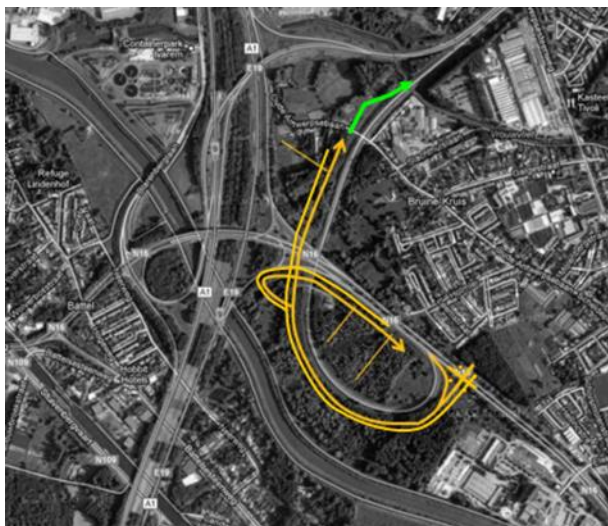
4. Mechelen Noord IV via R6 dubbelrichting Mechelen Noord III via rechts in / rechts uit..

Beschrijving	Beoordeling	
	<p>De N16 wordt deels verlegd om een aansluiting te maken met de R6. De N16 wordt doorgetrokken en ontsluit Mechelen – Noord IV en III. De uitwaartse verkeersstroom van Mechelen Noord IV kruist de R6 ongelijkvloers</p>	<p>Verkeersbelasting</p> <ul style="list-style-type: none">- stijging van verkeersbewegingen op de kruispunten van de R6 met de N1-Antwerpsesteenweg- uitvoegstrook op de R6 te maken voor ontsluiting Mechelen – Noord IV- rechtstreekse ontsluiting (rechts in / rechts uit) te maken op de R6 voor Mechelen – Noord III <p>Verkeersveiligheid</p> <ul style="list-style-type: none">- Afnemende verkeersveiligheid omwille van in- en uitvoegen op R6

5. Mechelen Noord IV via bedieningsweg Mechelen Noord III via rechts in / rechts uit

Beschrijving	Beoordeling	
 <p>Aerial view of a highway interchange. Yellow arrows indicate traffic flow: one arrow points right from the top road, another points right from the bottom road, and a third points right from a road on the right side. Labels include 'BRUINE KRUIS', 'WOLFWIJL', 'BATTEL', 'N16', 'N18', and 'N19'.</p>	<p>Aftakken van de R6 voor ontsluiting Mechelen – Noord IV. Ontsluiting doortrekken naar Mechelen – Noord III Ongelijkvloerse kruising van de R6 Ontsluiting van / naar E16</p>	<p>Verkeersbelasting</p> <ul style="list-style-type: none">- rechtstreekse ontsluiting (rechts in / rechts uit) te maken op de R6 voor Mechelen Noord III- geen bijkomende kruispunt op de R6 voor ontsluiting Mechelen Noord IV, verkeersafwikkeling R6 t.h.v. Mechelen Noord IV blijft behouden <p>Verkeersveiligheid</p> <ul style="list-style-type: none">- Afnemende verkeersveiligheid omwille van in en uitvoegen op R6

Omwille van de reeds sterk verzadigde verkeerssituatie is aansluiten met een gelijkvloers kruispunt, hetzij rechts-in/ rechts-uit op de bestaande R6 niet acceptabel, noch naar afwikkeling, noch naar veiligheid en leefbaarheid. In dit scenario zitten gevaarlijke U-turns ter hoogte van het kruispunt N16 x Blarenberglaan en de druk op de N1-Antwerpsesteenweg wordt te groot. Hoe minder aansluitpunten met de R6, hoe beter voor de veiligheid en doorstroming op de R6. Daarom scoren de varianten met een nieuwe bedieningsweg beter dan deze waar de R6 gedeeltelijk dubbel richting gemaakt wordt.



De Plan MER besluit dat de ontsluiting Mechelen Noord III en IV het best kan ontsloten worden via een systeem zoals voorgesteld op de onderstaande figuur. De Plan MER adviseert om dit “meest gunstige ontsluitingsconcept” te verankeren in het GRUP. Aan dit ontsluitingsvoorstel kan nog een invoegstrook worden toegevoegd voor wegrijdend verkeer (richting noorden), dit om het kruispunt van de nieuwe ontsluitingsweg met de N16 maximaal te ontlasten.

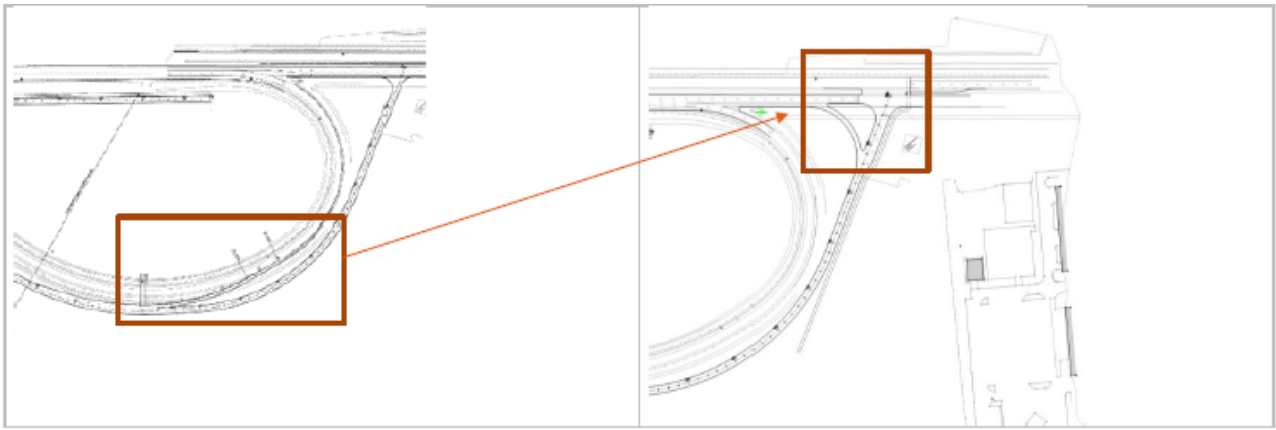
13.2.3. Optimalisaties ontsluitingsvoorstel

Volgende optimalisaties zijn voorgesteld ten opzichte van het oorspronkelijk ontsluitingsvoorstel:

- Koppeling tussen R6 en lokale ontsluitingsweg niet wenselijk.
- Aansluiting ontsluitingsweg op de N16 en kruispuntinrichting.
- Beperking ruimtebeslag.

Koppeling tussen R6 en lokale ontsluitingsweg

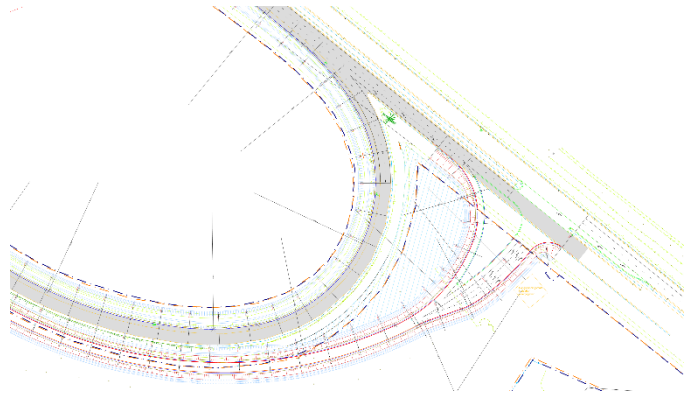
De koppeling tussen de R6 en de lokale ontsluitingsweg is niet wenselijk omwille van uit- en invoegstroken. De ligging in de bocht is niet optimaal (verkeersveiligheid) en de overgang tussen een primaire weg en een lokale weg vervaagt. Een duidelijke aansluiting vanaf de N16 op de lokale ontsluitingsweg is aangewezen, dit kan via een bypass vanaf de N16 gebeuren. Het aanleggen van een bypass maakt de hiërarchie (R6 primair en lokale ontsluiting) duidelijk. Het wegnemen van een koppeling tussen R6 en lokale ontsluiting maakt een optimalere bundeling van beide infrastructuren mogelijk.



Figuur 43 bron: onderzoek Arcadis april 2018.

Aansluiting op de N16

De aansluiting van de lokale ontsluiting op de N16 wordt haakser ingericht (met bypass) en de opstelstroken worden uitgebreid in functie van de verkeersafwikkeling van het kruispunt met de N16. Het aansluitpunt schuift op richting lus van de R6. Het tracé van de lokale ontsluitingsweg wordt lateraal aan de R6 gelegd.

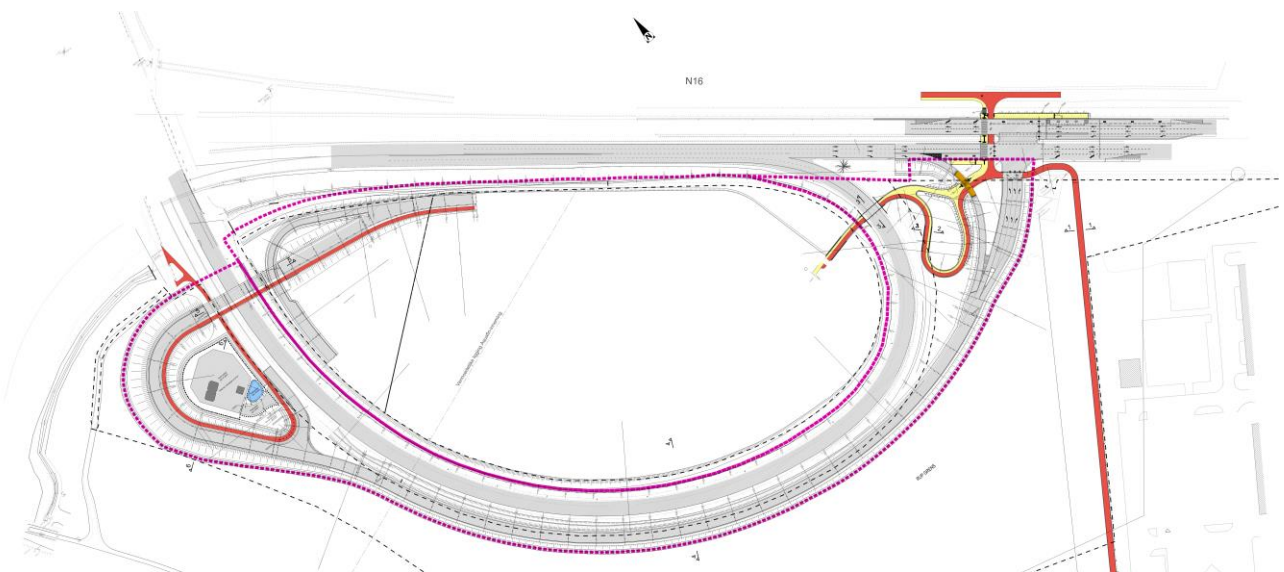


Beide maatregelen leiden tot een beperking van het ruimtebeslag.

De nieuwe ontsluitingsstructuur houdt verder rekening met:

- de inplanting van de zoutopslagplaats van het Vlaams Gewest
- de ontsluiting van de Mechelen Noord III die niet in hetzelfde tijdsvenster als Mechelen Noord IV ligt
- de integratie van fietsverkeer

Op onderstaande figuur is het voorstel van ontsluitingsstructuur weergegeven:

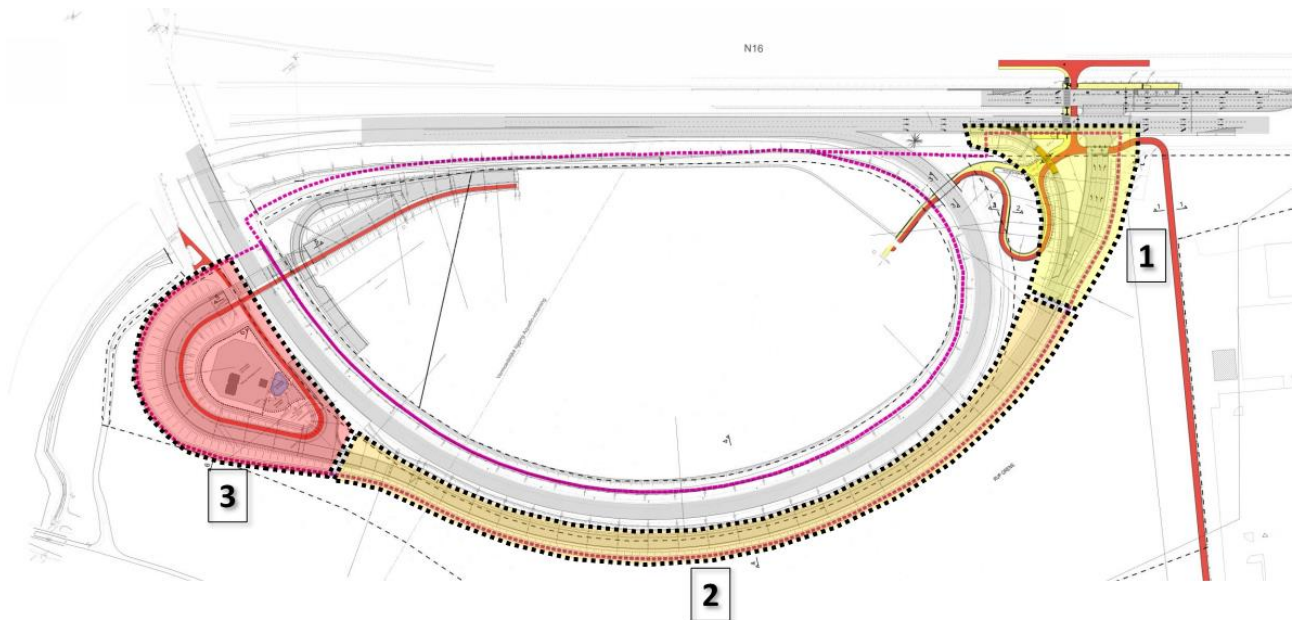


13.2.4. Ontwerpen onderzoek ontsluiting

De ontsluiting van Mechelen Noord II en IV kan opgedeeld worden in 3 onderdelen, zijnde:

1. De aansluiting op de N16
2. De ontsluiting van Mechelen Noord III
3. De ontsluiting van Mechelen Noord IV

Op onderstaande figuur zijn deze zones aangeduid



Aansluiting op N16

De aansluiting op de N16 (onderdeel 1) is vormgegeven vanuit een aantal verkeerstechnische randvoorwaarden. De ruimte die door de infrastructuur wordt ingenomen kan beschouwd worden als quasi constant indien ook de ruimte nodig voor het aanleggen van de fiets- en voetgangersontsluiting meegenomen wordt. De oppervlakte voor het realiseren van de aansluiting bedraagt ca. 0,96 ha.

Ontsluiting Mechelen – Noord III

De ontwikkeling van Mechelen – Noord III noodzaakt een ontsluiting (onderdeel 2). Rekening houdende met het functioneren van het verkeersnetwerk en de afstand tot een aansluitingspunt mag gesteld worden dat een 2x1 steeds noodzakelijk is om Mechelen – Noord III te ontsluiten; de minimale lengte die nodig is om Mechelen – Noord III te ontsluiten zal in elk voorstel ongeveer dezelfde zijn. De oppervlakte voor het realiseren van de ontsluiting bedraagt ca. 1,50 ha.

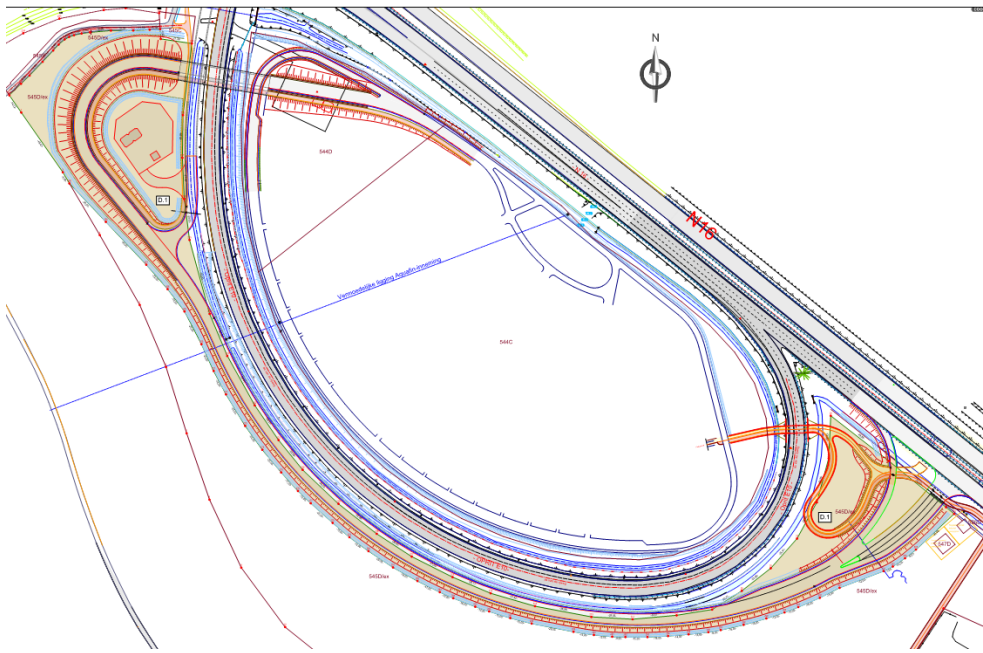
Ontsluiting Mechelen – Noord IV

De ontsluiting van Mechelen – Noord IV kan enkel via een ongelijkgrondse kruising van de R6. Het ruimtebeslag nodig voor het aanleggen van deze toegang is variabel in functie van de ligging. De oppervlakte voor het realiseren van deze ontsluiting bedraagt 1,28 ha.

Totaal ruimtebeslag

De totale oppervlakte voor de ontsluitingsinfrastructuur van Mechelen – Noord III en IV bedraagt 3,74 ha. Deze oppervlakte is gemeten vanaf de rand van de R6. De in te nemen zone vanaf de eigendomsgrens van

het Agentschap Wegen en Verkeer aan de buitenzijde van de R6 bedraagt 2,82ha. (beige zone op onderstaande figuur)



13.2.5. Varianten onderzoek

Het is op het voorstel, betreffende de aansluiting op de N16 dat de GECORO haar opmerkingen met betrekking tot het ruimtebeslag heeft geformuleerd. Men hield rekening met technische (grondwatertafel), verkeersplanologische (ongelijkvloers kruisen) en verkeerstechnische (opstelstroken, weeflengtes, enz...) randvoorwaarden, een ontwerpend onderzoek uitgevoerd m.b.t. de ontsluiting van Mechelen Noord IV.

De oplossing om een compactere ontsluiting van Mechelen Noord IV te ontwerpen diende onderzocht te worden inde rand van de N16 tussen de lus R6 en de Eandis site; Hierbij dient rekening gehouden te worden met de hoogspanningspyloon die aanwezig is. Op onderstaande figuur is deze zone aangeduid.



volgende technische randvoorwaarden zijn gehanteerd bij het zoeken naar een alternatieve ontsluiting

- Bochtstralen snelheidsregime 30km/u
- Hellingpercentages aanloophellingen +/- 4%
 - o 200m aanloophelling buiten de lus
 - o 160m binnen de lus
- Vrije doorrijhoogte voor R6 = 5,7m.

Volgende aspecten zullen nog impact hebben bij verdere uitwerking:

- Extra lengte voor top- en dalbogen
- Overspanning brugconstructie afstemmen op zichtafstanden op de R6
- Lengte voor de organisatie van de opstelstroken die overeenkomt met het ontwerp (ca. 85 m)
- Lengtes weefstroken, in- en uitvoegstroken

Aangezien de aansluiting op de N16 en de ontsluiting van Mechelen Noord III als een constante dienen beschouwd te worden, wordt de toegang Mechelen Noord IV als onderscheidend element gezien.

Variant A:



Variant A gaat uit van de geometrie van de ontworpen brug maar dan aansluitend op het te ontwerpen kruispunt van de ontsluitingsweg met de N16. Totaal ruimtebeslag ca. 53.200m², netto ruimtebeslag van toegang Mechelen – Noord IV en aansluiting op N16: 38.200m².

Positief

- ✓ De locatie van de aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg op de N16 ligt ± op dezelfde plaats als in het voorliggende voorstel zodat de organisatie van het openbaar vervoer / oversteeek kan gebeuren zoals voorzien in het ontwerp
- ✓ De lengte van de opstelstroken kan gerealiseerd worden overeenkomstig het voorliggende voorstel
- ✓ De hellingsbaan voor de brug sluit zo kort mogelijk (30 m) aan op de opstelstroken
- ✓ Inplanting / ontsluiting van zoutsilo mogelijk
- ✓ Haakse brugconstructie
- ✓ Fietser kan mee over de brug, attractieve ligging t.o.v. fietspad langs de Dijle

Negatief

- ✓ Verschillende keuzemomenten komende van de E19 volgen elkaar kort op (R6, MN IV, MN III)
- ✓ Verkeer rijdend naar en komende van Mechelen Noord III en IV passeert een zone met weefbewegingen,
 - De opeenvolging van een in- en uitvoegstrook heeft impact op de verkeersveiligheid en het niveau van de verkeersafwikkeling.
 - Lengte van de in- en uitvoegstrook en de turbulentieafstand zorgt voor een toenemende afstand t.o.v. N16 → compactheid neemt af
- ✓ Talud van de R6 ligt t.h.v. de brug ca. 2 m hoger dan het omliggende maaiveld, d.w.z. dat de brug (en talud) ca. 9 m boven het bestaande maaiveld zal liggen. Dit heeft een impact op de zichtlijnen en uitzichten.
- ✓ Visuele en ruimtelijke impact naar de oever van de Dijle t.g.v. het talud van de ontsluiting Mechelen Noord IV en de zoutsilo's
- ✓ Hoogteverschil van 9 m te overbruggen voor fietsers leidt tot een lengte van de fietshelling van 515 m (helling fietspad gemiddeld 1,75%, comfortabel 1,25% (720m), niet comfortabel 2% (450m))
- ✓ Groot totaal ruimtebeslag
- ✓ De infrastructuur gaat vrij diep tot in de Dijlevalei

Variant B:



Variant B gaat uit van een ligging van de nieuwe infrastructuur in de rand van de R6 aansluitend op het te ontwerpen kruispunt van de ontsluitingsweg met de N16. Totaal ruimtebeslag ca. 56.500m². Netto ruimtebeslag van toegang Mechelen – Noord IV en aansluiting op N16: 41.500m².

Positief

- ✓ De locatie van de aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg ligt ± op dezelfde plaats als in het voorliggende voorstel zodat de organisatie van het openbaar vervoer / overstek kan gebeuren zoals voorzien in het ontwerp .
- ✓ De lengte van de opstelstroken kan gerealiseerd worden overeenkomstig het voorliggende voorstel
- ✓ De hellingsbaan voor de brug sluit zo kort mogelijk (30 m) aan op de opstelstroken
- ✓ Inplanting van zoutsilo mogelijk
- ✓ Fietser kan mee over de brug, attractieve ligging t.o.v. fietspad langs de Dijle

Negatief

- ✓ Verschillende keuzemomenten komende van de E19, volgende elkaar kort op (R6, MN IV, MN III)
- ✓ Verkeer rijdend naar en komende van Mechelen Noord III en IV passeert een zone met weefbewegingen,
 - De opeenvolging van een in- en uitvoegstrook heeft impact op de verkeersveiligheid en het niveau van de verkeersafwikkeling.
 - Lengte van de in- en uitvoegstrook en de turbulentieafstand zorgt voor een toenemende afstand t.o.v. N16 → compactheid neemt af
- ✓ Talud van de R6 ligt t.h.v. de brug ca. 2 m hoger dan het omliggende maaiveld. D.w.z. dat de brug (en talud) ca. 9 m boven het bestaande maaiveld zal liggen. Dit heeft een impact op de zichtlijnen en uitzichten.
- ✓ Door de schuine overspanning van de brug over de R6 en de inwaartse rijbaan van de ontsluiting van MN III wordt de brugoverspanning lang met een hogere technische complexiteit.
- ✓ Inplanting van zoutsilo noodzaakt het gebruik van keermuren.
- ✓ Hoogteverschil van 9m te overbruggen voor de fietsers leidt tot een lengte van de fietshelling van 515 m (helling fietspad gemiddeld 1,75%, comfortabel 1,25% (720m), niet comfortabel 2% (450m))
- ✓ Visuele impact naar de oever van de Dijle t.g.v. laterale ligging van het talud van de ontsluiting Mechelen Noord IV en de zoutsilo's

Variant C:



Variant C kan beschouwd worden als een alternatief voor variant A waarbij het tracé in de lus wijzigt en korter aansluit met de bestaande infrastructuur van de R6 en de N16. Totaal ruimtebeslag ca. 57.2100m². Netto ruimtebeslag van toegang Mechelen – Noord IV en aansluiting op N16: 42.200m².

Positief

- ✓ De lengte van de opstelstroken is gelijk aan deze in het voorstel.
- ✓ Afstand tussen keuzemomenten (R6, MN III of IV) neemt toe
- ✓ De lengte van de opstelstroken kan gerealiseerd worden overeenkomstig het voorliggende voorstel
- ✓ De hellingsbaan voor de brug sluit zo kort mogelijk (30 m) aan op de opstelstroken.
- ✓ Inplanting / ontsluiting van zoutsilo mogelijk
- ✓ Fietser kan mee over de brug, attractieve ligging t.o.v. fietspad langs de Dijle
- ✓ Haakse brugconstructie
- ✓ De infrastructuur gaat minder diep in de Dijlevallei

Negatief

- ✓ Verkeer rijdend naar en komend van Mechelen Noord III en IV passeert een zone met weefbewegingen,
 - De weefbewegingen in beide richtingen hebben impact op de verkeersveiligheid en het niveau van de verkeersafwikkeling.
- ✓ De weefbeweging voor het verkeer richting Mechelen Noord III en IV is niet voorzien wat het verkeerstechnisch functioneren hypothekeert
 - Verkeersonveilige situaties t.g.v. wevende verkeersstromen
 - lage afwikkelingscapaciteit van het segment tussen de N16 en de aansluiting van de ontsluiting van Mechelen Noord III met mogelijke terugslag tot op de N16 (bypass en kruispunt)
 - de aansluiting van de Mechelen Noord III kan niet als VRI-geregeld kruispunt worden ingericht indien dit nodig zou blijken omwille van het ontbreken van rijstrooklengte om de keuzes te kunnen maken evenals het ontbreken van ruimte voor het realiseren van opstelstroken voor afslagbewegingen.
- ✓ Talud van de R6 ligt t.h.v. de brug ca. 2 m hoger dan het omliggende maaiveld. D.w.z. dat de brug (en talud) ca. 9 m boven het bestaande zal liggen. Dit heeft impact op de zichtlijnen en uitzichten.
- ✓ Hoogteverschil van 9m te overbruggen voor de fietsers leidt tot een lengte van de fietshelling van 515 m (helling fietspad gemiddeld 1,75%, comfortabel 1,25% (720m), niet comfortabel 2% (450m))

- ✓ Groot totaal ruimtebeslag
- ✓ Hoogspanningspyloon / eigendomsgrens EANDIS site maakt de ligging van de aansluiting/bypass onmogelijk. De afstand tussen de hoogspanningspyloon en de eigendomsgrens van Eandis bedraagt, haaks gemeten ca. 23 m. Om de bocht van de bypass en de aansluiting op de N16 te realiseren is er t.h.v. de N16 ca. 80 m nodig.



- ✓ De ligging van de halteinfrastructuur van De Lijn ligt ca. 200m verder van de kleinhandelszone dan in variant A of B.

13.2.6. Overzicht ruimtebeslag

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het ruimtebeslag van de verschillende varianten weer.

	Aansluiting op N16	Ontsluiting MN III	Ontsluiting MN IV	Totaal
Variant A	0,96 ha	1,5 ha	2,86 ha	5,32 ha – 142%
Variant B	0,96 ha	1,5 ha	3,19 ha	5,65 ha – 151%
Variant C	0,96 ha	1,5 ha	3,26 ha	5,72 ha – 153%
Voorliggende ontwerp	0,96 ha	1,5 ha	1,28 ha	3,74 ha – 100%

Het inrichten van een compacter veilige ontsluiting voor de site Mechelen – Noord IV dan het onderzocht scenario in het plan-MER is niet mogelijk.

14.1. Beslissing Vlaamse Regering dd. 24 maart 2017

VR 2017 2403 DOC.0209/2BIS



Besluit van de Vlaamse Regering houdende het verlenen van instemming tot afwijking van de voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen', deelplan 4, 'Gemengd regionaal bedrijventerrein Mechelen-Noord III en IV' in de stad Mechelen

DE VLAAMSE REGERING,

Gelet op de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 15 mei 2009, artikel 2.2.13, §3, vervangen bij het decreet van 4 april 2014;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 23 september 1997 houdende definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het besluit van de Vlaamse regering van 12 december 2003 houdende definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het besluit van de Vlaamse regering van 17 december 2010 tot definitieve vaststelling van een gedeeltelijke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd, voor wat de bindende bepalingen betreft, bij decreten van 17 december 1997, 19 maart 2004 en 25 februari 2011;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 25 juli 2014 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 14 oktober 2016;

Gelet op het koninklijk besluit van 5 augustus 1976 houdende vaststelling van het gewestplan Mechelen en latere wijzigingen;

Gelet op het ministerieel besluit van 10 juli 2001 houdende de goedkeuring van het ruimtelijk provinciaal structuurplan voor de provincie Antwerpen en latere herziening;

Gelet op het ministerieel besluit van 3 juli 2001 houdende de goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de stad Mechelen;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2008 houdende goedkeuring van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen';

Gelet op de vraag van het college van burgemeester en schepenen van de stad Mechelen van 15 juni 2016 houdende het verzoek tot afwijking van de voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen, deelplan 4, 'Gemengd regionaal bedrijventerrein Mechelen-Noord III en IV';

Gelet op het aanvullend schrijven van het college van burgemeester en schepenen van de stad Mechelen van 23 maart 2017 met de overwegingen en uitgangspunten van de stad Mechelen voor de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de site Mechelen Noord IV;

Overwegende dat het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Afbakening van het regionaalstedelijk gebied Mechelen' het gebied in kwestie anno 2008 herbestemt naar een gemengd regionaal bedrijventerrein; dat de stad Mechelen een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wil opmaken dat tot doel heeft de zone Mechelen-Noord IV te herbestemmen opdat daar een invulling met grootschalige detailhandel mogelijk is; dat kleinhandel evenwel volgens de geldende voorschriften in artikel 4 van het GRUP expliciet is uitgesloten en bijgevolg een afwijking betreft;

Overwegende dat de stad Mechelen de herbestemming wil doorvoeren op 'Mechelen-Noord IV' zodat die zone een aanvullend aanbod kan vormen ten opzichte van de handelsactiviteiten in de binnenstad en de rand; dat de herlokalisatie vooral binnen de herinrichting van het stedelijk gebied valt en op schaal van dat stedelijk gebied plaatsvindt; dat dat neerkomt op een herinrichting van Mechelen op het niveau van het stedelijk gebied, maar weinig impact heeft op de taakstelling vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;

Overwegende dat met het oog op de gedeeltelijke herbestemming van het voormelde deelgebied 4 'Gemengd Regionaal Bedrijventerrein Mechelen-Noord III en IV' van het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen' al in opdracht van het departement Ruimte Vlaanderen een plan-MER is opgesteld (plan-MER GRUP 'Gemengde regionale bedrijventerreinen (GRB) Mechelen-Noord III en Mechelen Noord IV'); dat een van de onderzochte alternatieven de herbestemming was naar 27.500m² retail in 'Mechelen-Noord IV' samen met de herneming van 'gemengd regionaal bedrijventerrein' (GRB) in 'Mechelen-Noord III'; dat het plan-MER op 26 juni 2015 is goedgekeurd;

Overwegende dat uit het plan-MER blijkt dat een dergelijke ontwikkeling een zware impact heeft op de mobiliteit (en daardoor ook op het vlak van lucht, geluid) en dat een volledige ontwikkeling van beide gebieden aanzienlijke effecten heeft; dat in het plan-MER een aantal scenario's naar voren worden geschoven, waarin altijd de koppeling tussen beide ontwikkelingen wordt gemaakt; dat het scenario waar de stad Mechelen voor wil gaan, in 27.500 m² detailhandel in 'Mechelen-Noord IV' en 55% GRB-ontwikkeling in 'Mechelen-Noord III' voorziet; dat de beperkte ontwikkeling van 'Mechelen-Noord III' volgt uit de milieueffectbeoordeling, meer specifiek ingevolge de verhoging van de dynamiek op het vlak van mobiliteit door de beoogde functiewijziging in 'Mechelen-Noord IV';

Overwegende dat naast die ontwikkelingen er op initiatief van het Agentschap Wegen en Verkeer een conceptstudie wordt opgestart voor een westelijke ringweg en voor een verbeterde verknoping E19-R6-N16 met de bedrijventzones te Mechelen;

Overwegende dat vanuit de effectbeoordeling, inzonderheid wat betreft de discipline mobiliteit, de keuze van de stad Mechelen voor een ontwikkeling met grootschalige retail op de site van 'Mechelen-Noord IV' zonder een beperking op te leggen in het huidige juridische aanbod aan bedrijventerreinen in 'Mechelen-Noord III', niet mogelijk is door de te verwachten milieueffecten;

Overwegende dat de stad Mechelen effectief wil ingrijpen op het vlak van de mobiliteit via een planologische oplossing voor 'Mechelen-Noord IV' en 'Mechelen-Noord III';

Overwegende dat het voorgestelde project enerzijds tot doel heeft een alternatief te bieden aan de grootschalige detailhandel aan de Guido Gezellelaan; dat de verhuizing van de handelszaken daar essentieel blijkt om de geplande woonwijk

aan de site Keerdok en Eandis op te richten; dat voor de herbestemming van die site momenteel een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in opmaak is om de bindende bepalingen ter zake, gesteld in het ruimtelijk structuurplan van de stad Mechelen, te realiseren; dat daarnaast in 'Mechelen-Noord IV' een alternatief geboden kan worden aan andere grootschalige detailhandelszaken in de omgeving, die zich vroeger op een andere locatie hebben gevestigd; dat deze herlokalisatie en clustering verenigbaar is met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;

Overwegende dat met het Agentschap Wegen en Verkeer een samenwerkingsovereenkomst VII in voorbereiding is, waarbij het AWV een tussenkomst voorziet voor de bouw van een nieuw lichtengeregeld kruispunt met de N16 en dat de overige weginfrastructuur door private ontwikkelaar wordt voorzien;

Overwegende dat deze instemming tot afwijking van de voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen', deelgebied 4, 'Gemengd regionaal bedrijventerrein Mechelen-Noord III en IV' geen afbreuk doet aan de verdere advisering, inspraak en toezicht vanuit het Vlaamse gewest in het kader van het proces van het gemeentelijk ruimtelijke uitvoeringsplan en de verdere ontwikkeling van de site 'Mechelen-noord IV'; dat binnen het hele planproces van Mechelen Noord III de resultaten van bovengenoemde conceptstudie meegenomen worden;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

Enig artikel. Er wordt instemming verleend aan het college van burgemeester en schepenen van de stad Mechelen tot afwijking van de voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen', deelgebied 4, 'Gemengd regionaal bedrijventerrein Mechelen-Noord III en IV', overeenkomstig artikel 2.2.13, §3, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Joke SCHAUVLIEGE

15. RUIMTEBALANS

De invloed van de bestemmingswijzigingen in dit RUP op de ruimteboekhouding is weergegeven in volgende ruimtebalans:

Gewestplan Mechelen		RUP Mechelen – Noord IV	
Categorie gebiedsaanduiding	Opp (ha)	Categorie gebiedsaanduiding	Opp (ha)
Overig groen (bufferzone)	6,0	Lijninfrastructuur	5,2
		Bedrijvigheid	0,8
GRUP		RUP Mechelen – Noord IV	
Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen			
Bedrijvigheid	7,5	Bedrijvigheid	7,5
TOTAAL	13,5	TOTAAL	13,5

Tabel 4: Ruimtebalans RUP Mechelen – Noord IV

De watertoets is een instrument waarmee de overheid die beslist over een vergunning, een plan of een programma inschat welke de impact ervan is op het watersysteem.

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

16.1. Watertoetskaart

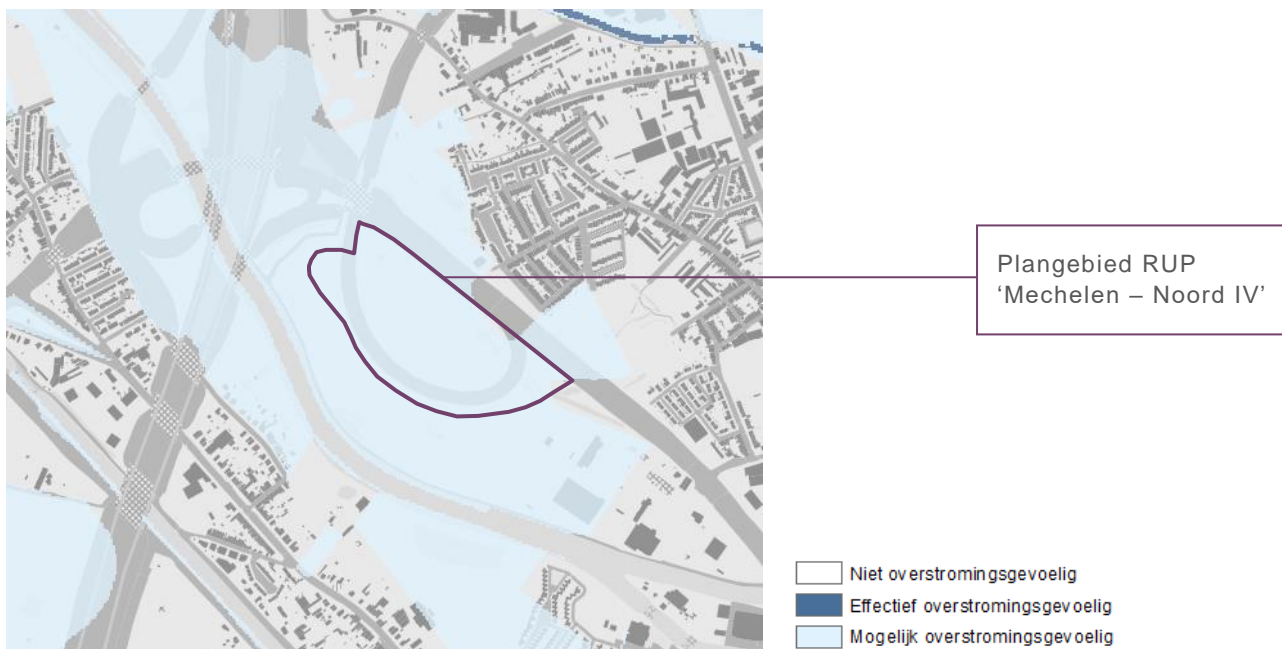
De kaart van de overstromingsgevoelige gebieden moet sinds 1 maart 2012 verplicht geraadpleegd worden bij het toepassen van de watertoets.

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

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

De kaart van de overstromingsgevoelige gebieden wordt regelmatig geactualiseerd. Op 1 juli 2014 keurden de bevoegde ministers een nieuwe kaart goed. De nieuwe kaart is van toepassing sinds 1 september 2014.

Het plangebied is volledig gelegen in een mogelijk overstromingsgevoelig gebied.



Figuur 44 Overstromingsgevoelige gebieden 2014 (Geopunt)

16.2. Verenigbaarheid van de vergunningsplichtige activiteit met het watersysteem

Kenmerken van het watersysteem

Bodemkenmerken¹⁰

- Het reliëf in deelgebied IV varieert van 4mTAW in het zuidoosten over ca. 5m TAW centraal tot ca. 6mTAW in het noordwesten binnen de lus.
- De dikte van het Quartair¹¹ bedraagt 14,4m in het zuidoosten tot 15m elders in het gebied. Boringen geven voor de uitgevoerde diepte (tot bovenste 11m) Quartair aan, bestaande uit:
 - Een toplaag van klei van 0,5m tot ca. 1,5m diepte plaatselijk 2,5 à 3m diepte (of terugkerend klei laagje tussen zand op diepte van ca. 2-2,5m)
 - daaronder globaal fijn zand, hier en daar leemhoudend of kleihoudend
 - in het zuidoosten veen op 2,5-5m diepte

De bovenste laag is vermoedelijk gewijzigd bij de aanleg van de R6.

- Het plangebied is gesitueerd in de Zandstreek. Volgens de bodemkaart treffen we er een combinatie aan van nat zandleem en natte leem.

Grondwater

- Het grondwater binnen het plan- en studiegebied wordt beschouwd als zeer kwetsbaar (Ca1) omwille van:
 - deklaag van maximum 5 meter dik of zandige deklaag
 - onverzadigde zone <= 10 m
 - watervoerende laag: zand
- Het plangebied is gelegen in zones aangeduid als zeer gevoelig voor grondwaterstromingen (type 1).
- Volgens de watertoetskaart infiltratiegevoelig gebieden ligt het plangebied in niet-infiltratiegevoelig gebied.
- In het algemeen kan worden gesteld dat dat het grondwater zeer ondiep voorkomt (variërend tussen 0 tot 1,86 meter onder het maaiveld).¹²

Oppervlaktewater

- Het onderzoeksgebied is gelegen in het **stroomgebied** van Schelde. – Dijle en Zennebekken.
- Ten zuiden van het plangebied is de Dijle gelegen, een bevaarbare waterloop. Ten noorden van het plangebied is de Vrouwvliet gelegen, een geklasseerde **waterloop** van eerste categorie
- De Holmloop is een waterloop opgenomen in de Oude Atlas van de Waterlopen Mechelen. Door de aanleg van de E19 (toen E10) is de loop grotendeels verlegd tussen N16 en E19.
- De ingebuisde loop voert het regenwater af van de wijk Galgenberg Holmlei en van de terreinen rond N16. De terreinen rond R6 wateren af via langsrachten naar 2 kleppen in de Dijle.
- Aandachtspunt in de afwatering is het feit dat de Vrouwvliet wordt verpompt naar de Dijle en de capaciteit van het pompstation mee bepalend kan zijn. Aandacht voor gravitaire afwatering is hiermee gelinkt.¹³

¹⁰ Plan-MER GRUP 'gemengde regionale bedrijventerreinen Mechelen – Noord III en IV' (Anteagroup)

¹¹ Het Quartair omvat de geologische periode die aanvangt met het begin van de ijstijden.

¹² Plan-MER GRUP 'gemengde regionale bedrijventerreinen Mechelen – Noord III en IV' (Anteagroup)

¹³ Uit Plan-MER GRUP 'gemengde regionale bedrijventerreinen Mechelen – Noord III en IV' (Anteagroup)

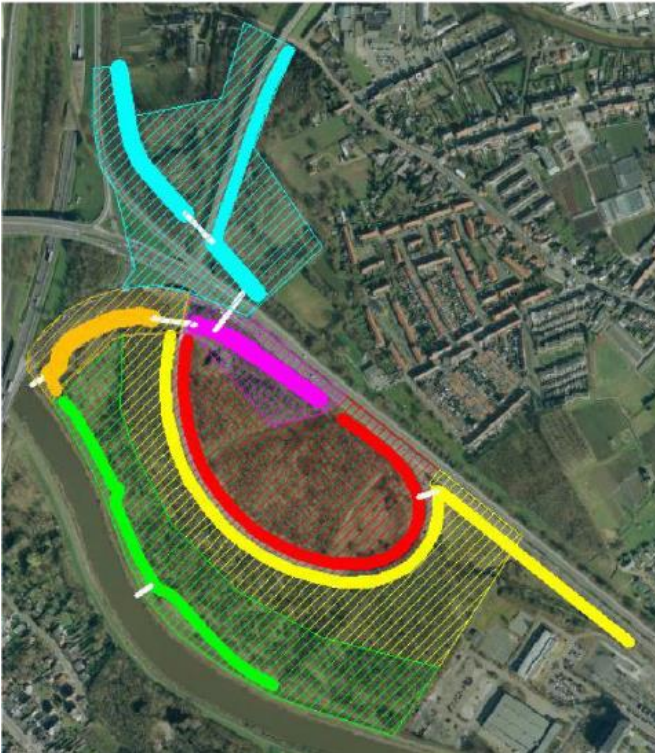
Het plangebied is gelegen in de Dijlevallei en staat omwille van de bodemkenmerken gekend als watergevoelig. De ligging van het plangebied tussen verschillende harde infrastructuren en het huidige reliëf (kuilvormig) maken het plangebied vandaag een soort 'buffergebied' voor het afstromend water van de flankerende verharding. Op de watertoetskaart wordt deze zone dan ook aangeduid als mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Afgezien van de opslag van strooizout, heeft het gebied vandaag geen functie.

Overstromingsgevoeligheid

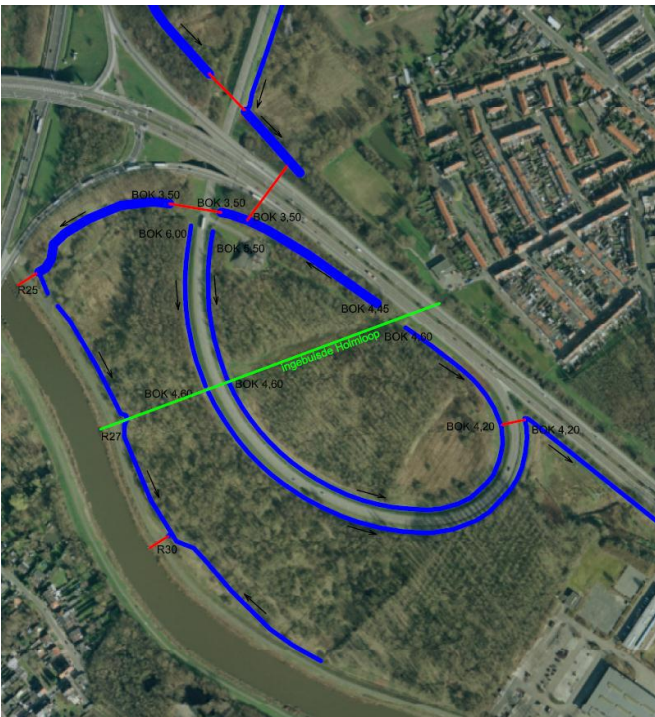
- Het plangebied is volledig gelegen binnen potentieel overstromingsgevoelig gebied. Er zijn thans geen effectieve overstromingszones meer afgebakend.
- Binnen het plangebied is geen signaalgebied aangeduid.
- In het gebied zijn grachten aanwezig die zorgen voor de afvoer van 'overtollig' water. Het is niet ondenkbaar dat er plaatselijk nog problemen zouden optreden ten gevolge beperktere afvoer en buffercapaciteit van grachten op piekmomenten.
- De zone tussen het plangebied en de terreinen van Eandis doet nog dienst als retentiezone.

Afvalwater en hemelwater

- Het plangebied wordt binnen de zoneringsplannen aangeduid als 'collectief te optimaliseren buitengebied'.
- Het onderzoeksgebied behoort tot het zuiveringsgebied van Mechelen-Noord. De RWZI Mechelen-Noord is gevestigd in de Blarenberglaan 31 en is operationeel sinds 1983. De basiscapaciteit bedraagt: 81000 IE (inwonersequivalent). De capaciteit van de RWZI van Mechelen-Noord is in de huidige situatie maximaal benut.
- In 2002 is door Aquafin een bufferriool geplaatst over een beperkte lengte en evenwijdig met de ingebuisde Holmloop.
- Volgens het geoloket saneringsinfrastructuur zijn er binnen het plangebied geen acties uitgevoerd. Aan de overzijde in de woonwijk zijn er in de straten gravitaire leidingen opgenomen in het uitgevoerd programma.
- De VMM geeft aan dat de aansluiting van Regenweerafvoer (RWA)-grachten van de huidige aanwezige infrastructuur, de werking van de RWZI Mechelen-Noord hindert. VMM vraagt aan AWV om een initiatief te nemen tot het ontkoppelen van de grachten en een afwatering naar de Dijle (afhankelijk van de vereisten van de waterbeheerder WenZ al dan niet mits buffering) in overweging te nemen.
- Er bevinden zich 3 uitstroomconstructies op de Dijle in de omgeving van het plangebied (zie Figuur 46)



Figuur 45 Luchtfoto met aanduiding van de afwateringszones van de bestaande toestand (Bron: watertoets, Arcadis, 07/04/2014 en revisies)



Figuur 46 Luchtfoto met aanduiding afwatering van het projectgebied, en locatie van de lozingsconstructies op de Dijle in de omgeving (Bron: watertoets, Arcadis, 07/04/2014 en revisies)

Aard en omvang van het plan / programma

In het plangebied wordt een retailfunctie (grootschalige kleinhandel) beoogd die gepaard gaat met bijkomende bebouwing en verharding in functie van wegenis en parkeren. Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 13,5ha, waarvan ca. 8,3 ha wordt bestemd als 'Specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel'. Het RUP stipuleert dat minstens 30% van dit gebied dient als groene ruimte te worden ingericht. De maximale bebouwings- en verhardingsgraad binnen dit gebied bedraagt ca. 62 250m².

Het RUP laat bebouwing toe met een maximale grondoppervlakte van 27 500m². Bij voorkeur wordt deze bebouwde oppervlakte beperkt door een meerlagig volume te creëren. Ondergrondse constructies (bvb ondergrondse parkeergarages) zijn toegelaten.

Daarnaast wordt bijkomende verharding gepland in een zone buiten het bedrijventerrein in functie van de ontsluiting van het gebied. We veronderstellen dat deze bijkomende wegenis een maximale oppervlakte heeft van ca. 32 000m² of 60% van de oppervlakte.

Toetsing

Toetsing ifv geldende regelgeving

Voor de toetsing wordt uitgegaan van het worst case scenario. Dit betekent een bebouwing- en verhardingsoppervlak van 62 250m² in het gebied bestemd als bedrijventerrein en 32 000 m² op het openbaar domein (zone voor weginfrastructuur).

Er kan worden uitgegaan dat bij de realisatie van het RUP de geldende regelgeving wordt nageleefd:

- Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozingen van afvalwater en hemelwater;
- Regelgeving Waterbeheerder(s);
- Stedenbouwkundige verordening stad Mechelen;
- Gemeentelijke verordening geïntegreerd rioleringsbeleid;
- Algemene maatregelen volgens het decreet Integraal Waterbeleid;
- Code van Goede Praktijk bij het ontwerp van rioleringsystemen

In eerste instantie wordt in de watertoets dan ook nagegaan of deze regelgeving kan worden nageleefd.

De gewestelijke verordening bevat minimale voorschriften voor de lozing van niet-verontreinigd hemelwater, afkomstig van verharde oppervlakken. Het algemeen uitgangsprincipe hierbij is dat hemelwater in eerste instantie zo veel mogelijk gebruikt wordt. In tweede instantie moet het resterende gedeelte van het hemelwater worden geïnfiltreerd of gebufferd, zodat in laatste instantie slechts een beperkt debiet vertraagd wordt afgevoerd. Ook de plaatsing van de overloop van de hemelwaterput en de infiltratievoorziening dient aan dit principe te beantwoorden.

Bij nieuwbouw of herbouw van gebouwen groter dan 100m², andere dan eengezinswoningen, is de plaatsing van een of meer hemelwaterputten verplicht. Het volume van de hemelwaterput bedraagt minimaal 50 liter per m² horizontale dakoppervlakte, afgerond naar het hogere duizendtal, met een maximale inhoud van 10.000 liter, tenzij gemotiveerd aangetoond kan worden dat een groter nuttig hergebruik mogelijk is of zal zijn.

Hergebruik

Uitgaande van het worst case scenario wordt een dakoppervlakte bereikt van 27 500 m². Dat betekent dat een hemelwaterput met een inhoud van 10 000 liter verplicht wordt opgelegd. Dat water kan o.a. hergebruikt worden in sanitaire voorzieningen.

Infiltratie

Uit de hierboven geschetste bodem- en waterkenmerken, blijkt dat de condities van het terrein, de grondwaterstand en de ondergrond voornamelijk weinig gunstig zijn voor infiltratie (rechtstreeks of m.b.v. speciaal daarvoor voorziene constructies). Maatregelen voor de infiltratie van hemelwater in het plangebied zullen mogelijks beperkt nuttig of efficiënt zijn. Het is wenselijk dat dit aangetoond wordt op basis van proefmetingen gedurende een voldoende representatieve periode.

Buffering en vertraagde afvoer

Volgens de gewestelijke stedenbouwkundige verordening moet een buffervolume van 2356 m³ worden voorzien.¹⁴ Volgens dezelfde verordening moet vertraagd worden geloosd met een maximaal lozingsdebiet van 188,5 l/s.¹⁵ Het bufferen dient binnen de bestemmingszone te gebeuren, met uitzondering van het gemeenschappelijk gebruik van de gracht tussen R6 en de toeleveringsweg.

De reglementering van de waterloopbeheerders is evenwel strenger. Hieruit blijkt een noodzakelijk buffervolume van 3110 m³¹⁶ en een maximaal lozingsdebiet van 94,25 l/s.¹⁷

Om te voldoen aan de waterbufferingsvoorwaarden kan het noodzakelijk blijken het terrein op te hogen.

Er zijn verschillende opties om te voldoen aan regelgeving:

- Er kan geopteerd worden om de ringgrachten langs weersijden van de R6 te vernieuwen. Deze verbrede, diepere grachten kunnen ingezet worden als buffervoorziening om zowel het regenwater van de R6 en N16, alsook dat van de nieuwe ontsluitingsweg en van de verhardingen van het plangebied. Het buffervolume wordt begroot op ca. 6500 m³ bij ophoging van het terrein tot een maaiveldpeil van 5,50 m TAW.
- Er kan een bufferbekken worden uitgebouwd voor de waterberging. Bij een (opgehoogd) maaiveldpeil van 5,50 m TA kan zo'n 6400 m³ worden gebufferd in een bufferbekken van 3200m²
- Er kan een ondergrondse buffering worden voorzien via een systeem van infiltratiekratten. De kratten hebben een buffervolume van 95%. Deze hebben een hoogte van 60 cm, en een minimale dekking van 80 cm. Dit geeft een bodempeil van minstens 1,40 m onder het maaiveld. Hierbij is een ophoging van het maaiveldpeil tot 4,90m TAW vereist. In totaal kan 0,60 m x 18.000 m² (= ingeschatte oppervlakte van het bovengronds parkeervlak) x 95% = 10 260 m³ gebufferd worden.

Lozing naar Dijle

De lozing kan worden voorzien via lozingsconstructie R25. Aangezien de Dijle een getijdenrivier is, dient rekening gehouden te worden met een mogelijke periode van stremming van mogelijkheid tot lozing. De totale stremmingsduur op lozingsconstructie R25 is 35u38.¹⁸

Rekening houdend met de specificaties van de lozingsconstructie en de gehanteerde terugkeerperiode voor buien (20 jaar) kan blijken dat de opgelegde bufferingsvoorwaarden (zoals hierboven geschetst) niet volstaan in de praktijk. Dat bleek al uit een simulatie die werd uitgevoerd door Arcadis in infoworks CS 12.5. Uit deze simulatie bleek dat het noodzakelijk buffervolume ca. 20% hoger ligt tov de toegepaste regelgeving. Gezien de mogelijke buffervolumes in het plangebied (zie hoger) kan gesteld worden dat een hoger volume eveneens haalbaar is.

Afvalwater

In het collectief te optimaliseren gebied is er riolering gepland of er is riolering aanwezig maar die is nog niet aangesloten op een waterzuivering. In dit gebied geldt de verplichting afvalwater aan te sluiten op de afvalwaterriool van zodra er riolering ligt.

De capaciteit van het bestaande leidingensysteem in het plangebied is maximaal benut. De hemelwaterafvoer van de site op deze inbuizingen aansluiten is hierdoor onmogelijk.

Conclusie

¹⁴ 94.250m² x 25 l/m²

¹⁵ 94.250 m² x 0,002 l/s/m²

¹⁶ 94.250 m² x 33 l/m²

¹⁷ 94.250 m² x 0,001 l/s/m²

¹⁸ Gebaseerd op de waterpeilen van het stormtij van 06/12/2013

Er kan geconcludeerd worden dat door gedeeltelijke ophoging en (een combinatie) van de hierboven geschetste maatregelen het nodige buffervolume om wateroverlast in en buiten het plangebied te vermijden, bereikt kan worden.

16.3. Waterhuishouding binnen het plangebied

16.3.1. Afwatering bestaande toestand

Het projectgebied is een haast ondoordringbaar bosgebied, dat omsloten wordt door de N16 en de lusweg R6. Rondom het gebied vinden we baangrachten waarlangs het regenwater van N16 en R6 wordt afgevoerd. In de bestaande toestand sluiten deze aan op de langsgracht van de N16 die verder richting het centrum van Mechelen. De langsgracht loost op de Dijle.

We vinden in het noorden van het gebied ook nog een gracht, waarop een inbuizing onder de N16, vanuit de gebieden tussen E19 / R6 / Galgenwijk / Oude Antwerpsebaan, aangesloten is. Deze gracht loost op de Dijle via uitstroomconstructie R25, die zich net naast brug van de afrit van de autosnelweg E19 bevindt.

Iets meer naar het zuiden bevindt zich uitstroomconstructie R27. Op deze constructie is de ingebuisde Holmloop aangesloten. In 2003 bouwde Aquafin op de projectsite een parallelle buis, diameter 1500, die als extra buffering dient om de Galgenwijk, die aangesloten is op de Holmloop, te vrijwaren van wateroverlast in gevolge hoogwaterpeil op de Dijle, waarbij lozing op de Dijle over een bepaalde periode niet mogelijk is.

De capaciteit van het leidingensysteem van Holmloop / Aquafin is maximaal benut. De hemelwaterafvoer van de site op deze inbuizingen aansluiten is hierdoor onmogelijk.

Nog meer zuidelijk bevindt zich nog een derde uitstroomconstructie R30. Het terrein tussen de lusweg R6 en de Dijle is deels hierop aangesloten, en deels op de langsgracht van de lusweg R6.

16.3.2. Geplande voorzieningen

Afvalwater

Het afvalwater van de winkels dient via een pompstation en persleiding aangesloten te worden op de collector van Aquafin aan de noordzijde van de N16.

Hemelwater

De geplande afwatering en lozing op de Dijle zal worden voorzien via lozingsconstructie R25.

Volgens de gewestelijke stedenbouwkundige verordening dient een hemelwaterput van 10.000 l geplaatst te worden. Het regenwater kan hergebruikt worden voor de aansluiting van toiletten, wasmachines, ...

Infiltratievoorziening

Een zandleembodem heeft een doorlaatbaarheidsfactor van 10^{-4} tot 10^{-8} m/s. Het is een matig tot slecht doorlatende bodem. Het projectgebied wordt eveneens als effectief overstromingsgevoelig aangeduid.

Het grondwaterpeil is zeer hoog, nl. op 3,50 m TAW. Dit varieert van 30 cm tot 3,00 m onder het maaiveld¹⁹. Infiltratie is mogelijks niet aangewezen. In dat geval zal een buffervoorziening moeten worden aangelegd.

Buffer- en lozingsvoorziening

¹⁹ idem

Er dient volgens de gewestelijke stedenbouwkundige verordening een buffervolume van $62.250 \text{ m}^2 \times 25 \text{ l/m}^2 = 1.537.500 \text{ l} = 1.556 \text{ m}^3$ worden voorzien.

Volgens de gewestelijke stedenbouwkundige verordening moet vertraagd worden geloosd met een maximaal lozingsdebiet van $62.250 \text{ m}^2 \times 0,002 \text{ l/s/m}^2 = 124,5 \text{ l/s}$.

Er dient een buffervolume van $32.000 \text{ m}^2 \times 0.033 \text{ m}^3/\text{m}^2 = 1056 \text{ m}^3$ worden voorzien voor de verharde oppervlakte van het openbaar domein.

Aangezien deze reglementering strenger is dan die van de stedenbouwkundige verordening, dient ook voor de bufferberekening van de private delen, de voorwaarden van de waterloopbeheerders aangehouden te worden.

Het buffervolume dat voorzien moet worden voor het private deel bedraagt $62.250 \text{ m}^2 \times 0.033 \text{ m}^3/\text{m}^2 = 2.054 \text{ m}^3$. Een totaal buffervolume van $(1056 + 2.054) = 3110 \text{ m}^3$ is vereist. Gezamenlijk mag dit geloosd worden op de Dijle met een maximum debiet van $(62.250 \text{ m}^2 + 32.000 \text{ m}^2) \times 0.001 \text{ l/s/m}^2 = 94,5 \text{ l/s}$.

Op heden wordt, wanneer de lozing gestremd is, het regenwater (oa. afkomstig van de gewestwegen N16 en R6) opgehouden in de langsgrachten alsook in de laag gelegen zones (onder het niveau 4,50 mTAW) van de projectsite.

De langsgrachten dienen op de nieuw te voorziene buffer aangesloten te worden.

16.4. Besluit

Het RUP 'Mechelen – Noord IV' is vandaag quasi volledig onverhard, uitgezonderd het terrein van AWW. De totale verharde oppervlakte zal toenemen ten gevolge van dit RUP.

In bovenstaande watertoets werden de gevolgen van het maximale scenario getoetst aan de bepalingen van o.a. het decreet integraal waterbeleid. Hieruit kan worden geconcludeerd dat bij een vergunningsaanvraag in het plangebied, conform de voorschriften van dit RUP, het mogelijk is om te voldoen aan de regelgeving en bijgevolg de daaruit volgende, mogelijk (schadelijke) effecten op de waterhuishouding kunnen worden ondervangen.

Ongeacht deze conclusie dient voor elk concreet project te worden onderzocht in welke mate deze een (schadelijk) effect kan hebben op de waterhuishouding.

Naast de verordenende voorschriften van dit RUP blijven de bepalingen van bestaande en toekomstige verordeningen en regelgeving met betrekking tot het rioleringsbeleid onverminderd van kracht.

17. RUIMTELIJKE VEILIGHEID

17.1. Ruimtelijke veiligheidsrapportage

Ruimtelijke veiligheidsrapportage is de procedure die al dan niet leidt tot het opstellen van een ruimtelijk veiligheidsrapport bij een ruimtelijk uitvoeringsplan. Vlaanderen voerde de ruimtelijke veiligheidsrapportage in als antwoord op de verplichtingen van artikel 24 van het Samenwerkingsakkoord (of artikel 12 van de Seveso II-richtlijn) over ruimtelijke ordening.

17.2. Criteria

De Vlaamse regering heeft de criteria vastgesteld op basis waarvan de administratie beslist of de opmaak van een ruimtelijke veiligheidsrapport al dan niet vereist is.

De dienst VR (Departement LNE) gaat na, afhankelijk van het voorwerp van het (voor)ontwerp van RUP en zijn onmiddellijke omgeving, of een bestaand of gepland aandachtsgebied (verschillend van een externe gevarenbron) al dan niet kan blootgesteld worden aan de externe mensrisico's van zware ongevallen van een bestaande of geplande SEVESO-inrichting die op maximaal 2 km afstand ligt, en, zo ja, in welke mate. In geval van een externe gevarenbron, wordt nagegaan of deze bron de oorzaak kan zijn van een zwaar ongeval in een SEVESO-inrichting.

17.3. Toetsing

Gelet op het feit dat:

- Het voorgenomen RUP niet het kader vormt voor de ontwikkeling van SEVESO-inrichtingen;
- Volgens het RUP het oprichten van een SEVESO-inrichting niet kan worden toegestaan;
- Er binnen een perimeter van 2km rond het plangebied geen SEVESO -inrichting aanwezig is;
- De geplande ontwikkelingen op de site niet vallen onder de definitie van aandachtsgebied in de zin van het RVR-besluit (Besluit van de Vlaamse Regering van 26 januari 2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage):

is het opmaken van een RVR niet vereist.

18. REGISTER VAN PERCELEN WAAROP DE REGELING VAN PLANSCHADE, PLANBATEN, KAPITAALSCHADE OF GEBRUIKERSSCHADE VAN TOEPASSING KAN ZIJN

Een nieuw plan dat een grond een nieuwe of aangepaste bestemming geeft, kan de waarde van die grond beïnvloeden. Planschade, kapitaalschade en gebruikersschade zijn financiële regelingen waarbij de overheid de waardevermindering van gronden als gevolg van een planwijziging vergoedt. Bij de planbatenregeling betaalt de burger een belasting op de meerwaarde die gronden krijgen door een planwijziging.

In overeenstemming met artikel 2.2.2.,§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening moet een ruimtelijk uitvoeringsplan een register bevatten van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd of een overdruk wordt aangebracht die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een kapitaal- of gebruikersschadecompensatie.

Het register heeft slechts een informatieve en indicatieve betekenis. Bij de planopmaak wordt geen onderzoek verricht naar de eigendomsstructuur van de percelen, noch naar de aanwezigheid van mogelijke vrijstellingen van planbatenheffing, noch naar het voorhanden zijn van uitzonderingsgronden inzake de genoemde vergoedingen.

Dit register bevat de percelen of delen van percelen waarop mogelijks een vergoedingsregeling van toepassing is. De toepassingsmodaliteiten, uitzonderingsgronden en vrijstellingen worden vermeld in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, art. 2.6.1 tot 2.6.7 en in het decreet Grond- en pandenbeleid art. 6.2.1 en 6.3.

18.1. Planbaten

In het RUP 'Mechelen-Noord IV' wordt ca. 0.8 ha omgezet van gebiedscategorie 'overig groen' naar 'bedrijvigheid'. Het betreft hier evenwel niet gekadastreerde oppervlakten, m.n. het openbaar domein (bermen) langs de N16 en R6, dat na de inwerkingtreding van het RUP gezamenlijk gebruikt zal worden voor de afwatering en hemelwaterbuffering van zowel (delen van) de voornoemde wegen als de verharding en gebouwen op het bedrijventerrein.

De planbatenheffing is bijgevolg niet van toepassing.

18.2. Planschade

Niet van toepassing.

18.3. Kapitaalschade/gebruikersschade

Niet van toepassing.

19.1. Besluit Vlaamse Minister van Omgeving, Natuur en Landbouw dd. 27 maart 2017



Ministerieel besluit houdende de delegatie van planningsbevoegdheid voor het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Mechelen Noord III' en 'Mechelen Noord IV' gelegen in de stad Mechelen

DE VLAAMSE MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW,

Gelet op de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 8 mei 2009 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, artikel 2.2.1, § 2;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 houdende definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2010 tot definitieve vaststelling van een gedeeltelijke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd, voor wat de bindende bepalingen betreft, bij decreten van 17 december 1997, 19 maart 2004 en 25 februari 2011;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 25 juli 2014 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering; het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 14 oktober 2016;

Gelet op het koninklijk besluit van 5 augustus 1976 houdende vaststelling van het gewestplan Mechelen en latere wijzigingen;

Gelet op het ministerieel besluit van 10 juli 2001 houdende de goedkeuring van het ruimtelijk provinciaal structuurplan voor de provincie Antwerpen en latere herziening;

Gelet op het ministerieel besluit van 3 juli 2001 houdende de goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de stad Mechelen;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2008 houdende goedkeuring van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen';

Gelet op de vraag van het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Mechelen van 15 juni 2016 houdende het verzoek tot delegatie van de planningsbevoegdheid voor de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Mechelen-Noord III' en 'Mechelen Noord IV';

Gelet op het aanvullend schrijven van het college van burgemeester en schepenen van de stad Mechelen van 23 maart 2017 met de overwegingen en uitgangspunten van de stad Mechelen voor de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de site Mechelen Noord IV;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 24 maart 2017 houdende het verlenen van instemming tot afwijking van de voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen', deelplan 4, 'Gemengd regionaal bedrijventerrein Mechelen-Noord III en IV' in de stad Mechelen

Overwegende dat het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Afbakening van het regionaalstedelijk gebied Mechelen' het betrokken gebied anno 2008 herbestemt naar een gemengd regionaal bedrijventerrein; dat het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan tot doel heeft enkel de

zone Mechelen Noord IV te herbestemmen opdat daar een invulling met grootschalige detailhandel mogelijk is; dat de ontwikkeling van het aanbodbeleid voor grootschalige detailhandel en voor regionale bedrijven een Vlaamse planningsbevoegdheid is;

Overwegende dat de stad Mechelen deze herbestemming wil doorvoeren zodat deze zone een aanvullend aanbod kan vormen ten opzichte van de handelsactiviteiten in de binnenstad en de rand; dat de herlocalisatie vooral binnen de herinrichting van het stedelijk gebied valt en op schaal van dat stedelijk gebied gebeurt;

Overwegende dat met het oog op de gedeeltelijke herbestemming van het voormelde deelgebied 4 'Gemengd Regionaal Bedrijventerrein Mechelen Noord III en IV' van het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen' reeds in opdracht van Ruimte Vlaanderen een plan-MER werd opgesteld (plan-MER GRUP 'Gemengde regionale bedrijventerreinen (GRB) Mechelen-Noord III en Mechelen Noord IV'); dat één van de onderzochte alternatieven de herbestemming was naar 27.500m² retail in 'Mechelen Noord IV' samen met de herneming van 'gemengd regionaal bedrijventerrein' (GRB) in 'Mechelen Noord III'; dat dit plan-MER op 26 juni 2015 werd goedgekeurd;

Overwegende dat uit het plan-MER blijkt dat een dergelijke ontwikkeling een zware impact heeft op de mobiliteit en daardoor ook op vlak van lucht en geluid; dat een volledige ontwikkeling van beide gebieden aanzienlijke effecten heeft; dat in het plan-MER een aantal scenario's naar voor worden geschoven, waar steeds de koppeling tussen beide ontwikkelingen wordt gemaakt; dat het scenario waar de stad Mechelen voor wil gaan 27.500m² detailhandel in 'Mechelen Noord IV' en 55% GRB-ontwikkeling in 'Mechelen Noord III' voorziet; dat de beperkte ontwikkeling van 'Mechelen Noord III' volgt uit de milieueffectenbeoordeling, meer specifiek ingevolge de verhoging van de dynamiek op vlak van mobiliteit door de beoogde functiewijziging in 'Mechelen Noord IV'.

Overwegende dat naast die ontwikkelingen er op initiatief van het Agentschap Wegen en Verkeer een conceptstudie wordt opgestart voor een westelijke ringweg en voor een verbeterde verknoping E19-R6-N16 met de bedrijventzones te Mechelen;

Overwegende dat vanuit de effectbeoordeling, inzonderheid wat betreft de discipline mobiliteit, de keuze van de stad Mechelen voor een ontwikkeling met grootschalige retail op de site van 'Mechelen-Noord IV' zonder een beperking op te leggen in het huidige juridische aanbod aan bedrijventerreinen in 'Mechelen- Noord III', niet mogelijk is door de te verwachten milieueffecten;

Overwegende dat de stad Mechelen effectief wil ingrijpen op het vlak van de mobiliteit via een planologische oplossing voor 'Mechelen-Noord IV' en 'Mechelen-Noord III';

Overwegende dat het voorgestelde project enerzijds tot doel heeft een alternatief te bieden aan de grootschalige detailhandel aan de Guido Gezellelaan; dat de verhuizing van de handelszaken daar essentieel blijkt om de geplande woonwijk aan de site Keerdok en Eandis op te richten; dat voor de herbestemming van die site momenteel een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in opmaak is om de bindende bepalingen ter zake, gesteld in het ruimtelijk structuurplan van de stad Mechelen, te realiseren; dat daarnaast in 'Mechelen-Noord IV' een alternatief geboden kan worden aan andere grootschalige detailhandelszaken in de omgeving, die zich vroeger op een andere locatie hebben gevestigd; dat deze herlocalisatie en clustering verenigbaar is met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;

Overwegende dat vanuit de clustering- en herlocalisatiegedachte de vermelde planningsinitiatieven van de stad Mechelen gekaderd blijven binnen de planopties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen; dat binnen het ganse planproces de mogelijkheden van de superknoop alternatieve pistes samen met AWV kunnen onderzocht worden;

BESLUIT:

Enig artikel. Aan de stad Mechelen wordt de gevraagde planningsbevoegdheid gedelegeerd voor de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Mechelen Noord III' en 'Mechelen Noord IV'.

Brussel,

27 MAART 2017

de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw

Joke Schauvliege



19.2. Voorschriften GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen' dd 18/06/2008

**Artikel 4.1. Gemengd regionaal bedrijventerrein**

Art. 4.1.1. Het bedrijventerrein is bestemd voor regionale bedrijven met de volgende hoofdactiviteiten:

- productie, opslag en verwerking van goederen;
- onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten.

Gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen, inherent aan het functioneren van het gemengd regionaal bedrijventerrein, zijn toegelaten.

De volgende activiteiten zijn toegelaten:

- op- en overslag, voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en groothandel;
- autonome kantoren;
- verwerking en bewerking van grondstoffen met inbegrip van delfstoffen.

De volgende activiteiten zijn niet toegelaten:

- kleinhandel;
- agrarische productie;
- afvalverwerking met inbegrip van recyclage;
- verwerking en bewerking van mest en slib;

Art. 4.1.2. Bij de inrichting van het gebied moet voldaan worden aan volgende algemene inrichtingsprincipes:

- Zorgvuldig ruimtegebruik
- Ruimtelijke samenhang van het hele gebied
- Architecturale kwaliteit van de gebouwen;
- Kwalitatieve inrichting van het openbaar domein met zorg voor de wijze van ontsluiting en inrichting van de terreinen en gebouwen, voor het parkeren en voor voldoende groene ruimtes
- Het bouwen in meerdere lagen daar waar de activiteit dit toelaat;
- Het maximaal groeperen van gebouwen waar de bedrijfsactiviteit dit toelaat en het aansluitend op bestaande gebouwen uitbreiden
- Publiciteit wordt beperkt en maximaal geïntegreerd in de globale architectuur van de gebouwen
- Parkeren wordt gegroepeerd voor verschillende bedrijven of geïncorporeerd in of op het bedrijfsgebouw, daar waar het beheer dit toelaat;

Art. 4.1.3. Toonzalen met beperkte vloeroppervlakte, ondergeschikt en gekoppeld aan de productieactiviteit van individuele bedrijven, zijn toegelaten voor zover die activiteiten geen loketfunctie hebben en geen autonome activiteiten uitmaken. De toonzalen mogen maximaal 10% van de gelijkvloerse bebouwde oppervlakte innemen, ongeacht op welk niveau de toonzalen worden ingericht, en de toonzaaloppervlakte mag maximaal 500 m² zijn.

Art. 4.1.4. Inrichtingen voor de huisvesting van bewakingspersoneel van maximaal 200m² vloeroppervlakte, geïntegreerd in het bedrijfsgebouw, zijn toegelaten.

Art. 4.1.5. Voor zover de bedrijfsvoering niet in het gedrang wordt gebracht, is het toegelaten bestaande woningen te verbouwen, herbouwen of uitbreiden, op voorwaarde dat (1) de woning op het moment van de vergunningsaanvraag

niet verkrot is (de woning wordt beschouwd als verkrot indien ze niet voldoet aan de elementaire eisen van stabiliteit op het moment van de eerste vergunningsaanvraag tot verbouwen); en (2) de woning hoofdzakelijk vergund is of geacht wordt vergund te zijn, ook wat de functie betreft.

Als een woning niet aangesloten is op een riolering, wordt de vergunningsaanvraag afhankelijk gemaakt van de aanleg van een installatie voor het behandelen van afvalwater.

Een uitbreiding kan - met inbegrip van de woningbijgebouwen, die er fysiek één geheel mee vormen - alleen leiden tot een maximaal bruto bouwvolume van 1000 m³. Die uitbreiding mag een volumevermeerdering met 100 % niet overschrijden.

Het aantal woonegelegenheden blijft beperkt tot het bestaande aantal.

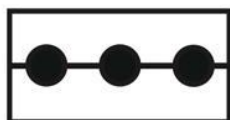
Art. 4.1.6. Bij vergunningsaanvragen voor nieuwe bedrijfsgebouwen wordt een inrichtingsstudie gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.

De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.

Art. 4.1.7. Tot een vergunning verleend is voor de realisatie van de bestemming zijn per perceel de handelingen, voorzieningen en inrichtingen toegelaten die nodig of nuttig zijn voor de landbouwbedrijfsvoering van landbouwbedrijven, met uitsluiting van het oprichten van gebouwen en vergelijkbare constructies.

Art. 4.1.8. Bij de aanleg van het terrein moet het waterbergende vermogen van het gebied zo veel mogelijk worden behouden en het overstromingsrisico worden beperkt. Omwille van de watergevoeligheid van dit gebied, dient hier specifieke aandacht aan te worden besteed.

Art. 4.1.9. Inrichtingen die vallen onder de toepassing van het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken zijn niet toegelaten.



symbolische aanduiding in overdruk

Art. 4.2. Hoogspanningsleiding

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden. De aanvragen voor vergunningen voor een hoogspanningsleiding en aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming.

De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de bestaande hoogspanningsleiding niet in het gedrang worden gebracht.

19.3. Beslissing Dienst MER dossier PL0181 (dd 26/06/2015)

**DEPARTEMENT
LEEFMILIEU,
NATUUR &
ENERGIE**

Vlaamse overheid
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst milieueffectenrapportagebeheer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel
Tel 02 553 80 79
www.mervlaanderen.be

Ruimte Vlaanderen
Afdeling Gebieden en Projecten
Koning Albert II-laan 19 bus 12
1210 Brussel

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk LNE/MER/PL0181/ 2015/	bijlagen
vragen naar / e-mail Ann Theunissen Ann.theunissen@lne.vlaanderen.be		telefoonnummer 02 553 62 56	datum 26 juni 2015

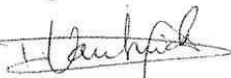
Betreft: **plan-MER GRUP Mechelen-Noord deelgebieden III en IV**
Goedkeuring plan-MER
volgens het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk gewijzigd

Geachte heer, mevrouw,

In bijlage vindt u het plan-MER-verslag zoals bedoeld in artikel 4.2.10 van het DABM. Op basis van deze bepalingen en de toetsing aan de richtlijnen wordt het plan-MER door de administratie goedgekeurd. Het goedkeuringsverslag heeft het nummer PLMER-00181-GK gekregen.

Het goedgekeurde milieueffectrapport, of een eensluidend verklaard afschrift hiervan, moet deel uitmaken van de verdere besluitvormingsprocedure met betrekking tot dit plan. Met betrekking tot het openbaar onderzoek verwijzen wij naar artikel 4.2.11 van het DABM en hoofdstuk IV van het plan-m.e.r.-besluit.

Hoogachtend,



Paul Van Snick
Algemeen directeur
Afdelingshoofd AMNEB

Afschrift : Antea Group, T.a.v. mevrouw Nonle Van Elst, Roderveldlaan 1, 2600 Berchem (Antwerpen)



pagina 1 van 1



DEPARTEMENT
LEEFMILIEU,
NATUUR &
ENERGIE

Vlaamse overheid
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst Milieueffectrapportagebeheer
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20, bus 8, 1000 BRUSSEL
tel: 02/553.80.79 fax: 02/553.80.75
www.mervlaanderen.be

Goedkeuring milieueffectrapport

**GRUP Gemengde regionale bedrijventerreinen Mechelen-Noord III
en IV**

Initiatiefnemer:

Departement Ruimte Vlaanderen
Afdeling Gebieden en Projecten
Koning Albert II-laan 19 bus 12
1210 Brussel

26 juni 2015

PLMER-PL0181-GK

1. Inleiding

Het afbakeningsplan voor het regionaalstedelijk gebied Mechelen werd opgemaakt als een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) en bestaat uit 14 deelgebieden. Deelgebied 4 betreft het Gemengd regionaal bedrijventerrein Mechelen-Noord III en IV. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen is definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 18 juli 2008.

Nieuwe inzichten over de ontwikkeling van de regionale bedrijventerrein Mechelen-Noord III en IV, onderzoek naar de mogelijke ontsluiting van de sites en de samenhang tussen de ontwikkeling en ontsluiting van de twee deelgebieden sturen aan op een gedeeltelijke herbestemming van de sites en hun onmiddellijke omgeving. Voor bepaalde delen van het onderzoeksgebied is het hernemen en/of verfijnen van de huidige bestemmingsvoorschriften wellicht meer aangewezen. Deze wijzigingen leiden tot de opmaak van een nieuw Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Gemengde Regionale Bedrijventerreinen Mechelen-Noord III en IV.

Het voorgenomen plan betreft:

- 1) de herbestemming van de regionale bedrijvigheid in deelgebied IV van het GRUP regionaalstedelijk gebied Mechelen en randen in functie van een bestemming voor retail, eventueel aangevuld met kantoren (optioneel).
- 2) het hernemen en/of verfijnen van de bestemming regionale bedrijvigheid in deelgebied III van het GRUP en randen indien nodig; deze zone III wordt meegenomen in het onderzoeksgebied wegens de samenhang met deelgebied IV (ruimtelijk, ontsluiting en ontsluitbaar programma). Uit verdere procesvoering zal blijken of een herneming van de bestemming en/of verfijning van deelgebied III nodig is.

De opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen is voorgeschreven door de Vlaamse Codex. Het GRUP wordt opgesteld door het Departement Ruimte Vlaanderen en vastgesteld door de Vlaamse regering. Het GRUP valt m.a.w. onder de definitie van een plan of programma.

Het voorgenomen plan is plan-m.e.r.-plichtig volgens het DABM¹. Het GRUP vormt al zeker het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in het project-MER-besluit² van 10 december 2004, i.e. een project als bedoeld in rubriek 10b van bijlage II "Stadsontwikkelingsprojecten met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen" alsook voor een project opgesomd in de rubrieken 10a "Industrieterreinontwikkeling" en 10b "Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen (projecten die niet onder bijlage II vallen)" en rubriek 10e "Aanleg van wegen" van bijlage III.

De dienst Mer van de Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid verklaarde het kennisgevingsdossier volledig op 9 juli 2014. De bijzondere richtlijnen dateren van 30 september 2014.

Het definitieve MER werd ontvangen op 19 mei 2015.

¹ Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk gewijzigd.

² Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage.

2. Inhoudelijke toetsing van het plan-MER

In artikel 4.2.10 §2 van het D.A.B.M. wordt gesteld dat de dienst Mer het plan-MER inhoudelijk moet toetsen aan de beslissing, vermeld in artikel 4.2.8, §6, i.e. de richtlijnen van 30/09/2014. Het resultaat van die toetsing is terug te vinden in dit plan-MER-verslag.

De dienst Mer is van mening dat het plan-MER voldoet aan deze richtlijnen. Volgende overwegingen werden gemaakt bij deze toetsing:

- Het MER onderzocht vier programmascenario's. Qua programma-invulling betreffen de scenario's een volledige harde invulling van bedrijven, kantoren en/of handel.
 - Huidig GRUP - basisprogramma: zone III (11 ha) + zone IV (7,4ha) worden beide ontwikkeld als gemengd regionaal bedrijventerrein (cf. vigerende GRUP);
 - Huidig GRUP - worst case programma: zone III (11 ha) + zone IV (7,4ha) worden beide ontwikkeld als kantoor sites (want vigerende GRUP laat dit in theorie toe);
 - Toekomstig programma 1: zone III (11ha) wordt ontwikkeld als gemengd regionaal bedrijventerrein en zone IV met 27.500 m retail;
 - Toekomstig programma 2: zone III (11 ha) wordt ontwikkeld als gemengd regionaal bedrijventerrein en zone IV met 27.500 m retail + 10.000 m kantoren (=idem toekomstscenario 1 + 10.000 m kantoren in zone IV).
- Het MER onderzocht verschillende ontsluitingsvarianten.
 - In ontsluitingsvariant 0 worden Zone III en IV elk apart rechtreeks op de bestaande R6 aangesloten, zonder (grote) infrastructurele aanpassingen aan de ontsluitende weginfrastructuur.
 - In ontsluitingsvariant 1 worden zone III en IV direct aangesloten op de R6. De R6 wordt vanaf de in/uitrit van zone III dubbelrichting gemaakt en aangesloten op een volwaardig kruispunt op de N16.
 - In ontsluitingsvariant 2 worden zowel zone III als zone IV ontsloten via een gezamenlijke (dubbelrichtings-) bedieningsweg die parallel loopt met de R6 en aansluit op de N16. Hierbij zal al het in- en uitgaand verkeer via een nieuw in te richten kruispunt op de N16 verlopen.
 - Ontsluitingsvarianten 3 en 4 (combinatievarianten): Ontsluitingsvariant 1 (gedeeltelijke ontubbeling R6) en ontsluitingsvariant 2 (bedieningsweg) enkel toepassen op Zone IV. Zone III krijgt in dat geval een eigen aparte aansluiting op de bestaande R6 (in enkele richting, dus hier volgens links-in-links-uit principe).
Ontsluitingsvariant 3 = combinatie van variant 0 met variant 1
Ontsluitingsvariant 4 = combinatie variant 0 en variant 2
- De relatie tussen de ernst van het verwachte milieueffect en het type maatregelen dat wordt voorgesteld wordt duidelijk gemaakt in het MER. Ook wordt een heldere indeling gemaakt tussen milderende maatregelen - wanneer deze maatregelen niet worden gerealiseerd kan dit leiden tot matige/sterk negatieve milieueffecten - en aanbevelingen ter optimalisatie. Wanneer deze aanbevelingen niet worden gerealiseerd zal dit niet leiden tot aanzienlijke milieueffecten. Bij de beschrijving van milderende maatregelen en aanbevelingen binnen de verschillende disciplines is er bovendien een onderscheid gemaakt tussen het niveau van doorwerking van de maatregel/aanbeveling (naar GRUP - project- en vergunningniveau of andere instrumenten).

3. Goedkeuring van het plan-MER

Op basis van bovenstaande motivering keurt de dienst Mer het voorliggende plan-MER GRUP Gemengde regionale bedrijventerreinen Mechelen-Noord III en IV goed.



Paul Van Snick
Algemeen directeur
Afdelingshoofd Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid

- ⁱ **Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen:** het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 23 september 1997 en bekrachtigd bij decreet van 17 december 1997. Het gewestplan werd reeds tweemaal in herziening vastgesteld: op besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 19 maart 2004 wat de bindende bepalingen betreft en op het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2010 houdende definitieve vaststelling van een gedeeltelijke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (<http://rsv.vlaanderen.be/>).
- ⁱⁱ **Ruimtelijk structuurplan Antwerpen:** Het Ruimtelijk Structuurplan van de provincie Antwerpen (RSPA) werd goedgekeurd door de Vlaamse regering op 10 juli 2001. De kortetermijnherziening werd gedeeltelijk goedgekeurd op 4 mei 2011 door Vlaams minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening Philippe Muyters. De gedeeltelijke goedkeuring verscheen in het Belgisch Staatsblad op 17 mei 2011 (<http://www.provincieantwerpen.be/aanbod/drom/dienst-ruimtelijke-planning/ruimtelijk-structuurplan.html>).
- ⁱⁱⁱ **Ruimtelijk structuurplan Mechelen:** Het ruimtelijk structuurplan van Mechelen werd goedgekeurd door de deputatie Antwerpen op 03/07/2001 (<http://www.mechelen.be/content/75/ruimtelijk-structuurplan-mechelen.html>).
- ^{iv} **Stedenbouwkundige verordening Mechelen:** De Stedenbouwkundige verordening Mechelen is van kracht sinds 25 april 2015 (https://issuu.com/stadmechelen/docs/stad_mechelen_stedenbouwkundige_ver_d7214bde5dbe8d).
- ^v **Bouwverordening publiciteit Mechelen:** Deze politieverordening werd goedgekeurd op 7 oktober 1985. (<https://www.mechelen.be/verordening-op-publiciteit-en-signalisatie>)
- ^{vi} **Mobiliteitsplan Mechelen:** Het mobiliteitsplan Mechelen werd definitief goedgekeurd in 2002. In Januari 2015 werd het mobiliteitsplan verbreed en verdiept (<http://www.mechelen.be/downloads/530>).
- ^{vii} **Bekkenbeheersplan:** Een bekkenbeheersplan heeft tot doel de beleidsvisie op het integraal waterbeleid voor een bekken te ontwikkelen en te beschrijven. Het is een alles omvattend plan dat alle aspecten en kenmerken van het bekken bundelt en beschrijft welke knelpunten en kansen er zich voordoen (<http://www.integraalwaterbeleid.be/nl/bekkens/bekken-gentse-kanalen/bekkenbeheerplan>).
- ^{viii} **Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening geïntegreerd rioleringsbeleid:** Deze verordening is van toepassing sinds 16 april 2004 (<https://www.mechelen.be/stedenbouwkundige-verordening-geintegreerd-rioleringsbeleid>)
- ^{ix} **Gewestplan:** Mechelen is gelegen op het kaartblad 15 – Mechelen vastgesteld bij KB 05/08/1976. Sinds 2000 gebeurden geen nieuwe gewestplanwijzigingen meer. Ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) vervangen geleidelijk aan de bestaande gewestplannen (<http://www.ruimtelijkeordering.be/NL/Beleid/Planning/Bestemmingsplan/Gewestplan>).
- ^x **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 (<http://www.vlaanderen.be/nl/bouwen-wonen-en-energie/kopen-en-verkopen/het-recht-van-voorkoop>).

^{xi} **Atlas der buurtwegen:** De atlassen van de Buurtwegen werden opgemaakt in opvolging van de wet van 10 april 1841. Deze wet op de buurtwegen is nog steeds van kracht. Op de plannen en in de tabellen van de atlas komen twee soorten wegen voor: chemins (buurtwegen) en sentiers (voetwegen). Een voetweg is in de regel smaller dan een weg, vaak minder dan 1,50 m. Nochtans zijn beide soorten volwaardige 'buurtwegen' of 'chemins vicinaux'. Er is geen juridisch verschil tussen beide categorieën. Zowel wegen als voetwegen kunnen een bedding in overheidseigendom of in privé-eigendom hebben.

^{xii} **Atlas der waterwegen:** In Vlaanderen wordt een onderscheid gemaakt tussen bevaarbare waterlopen, onbevaarbare waterlopen, niet-geklasseerde waterlopen en grachten. Alle onbevaarbare waterlopen zijn opgetekend in atlassen, waarvan de eerste dateren uit 1877, in uitvoering van de eerste wet op de onbevaarbare waterlopen. In 1950 wijzigde de wetgeving en werden nieuwe atlassen opgemaakt. Hiertoe werd het merendeel van de waterlopen uit de oude atlassen overgenomen en in drie categorieën ingedeeld. Deze indeling, voornamelijk gebaseerd op de grootte van de waterloop, wordt tot op heden nog steeds gebruikt.

^{xiii} **Rooilijnplannen:** De rooilijn is de grens tussen het openbaar domein en de private eigendommen. Een rooilijnplan geeft voor een weg met een belangrijke verbindende functie aan waar de (toekomstige) grenslijn zal komen te liggen. De rooilijn heeft tot doel de openbare weg op een bepaalde breedte te brengen of te handhaven en te beletten dat op deze weg en zijn aanhorigheden bouwwerken worden opgericht. Daarnaast kan er op het privaat terrein nog een bouwvrije zone ingesteld worden (http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&table_name=wet&cn=2009050813).

^{xiv} **Biologische waarderingskaart:** De Biologische Waarderingskaart (BWK) is een inventarisatie van het biologische milieu en de bodembedekking van Vlaanderen en Brussel. Een inkleuring in groentinten duidt de biologische waarde van het milieu op een overzichtelijke wijze aan (<https://www.inbo.be/nl/de-biologische-waarderingskaart-bwk>).

^{xv} **Habitatrichtlijn-of volgelrichtlijngebieden:** Deze zijn Europese richtlijnen. De **Vogelrichtlijn** heeft de bedoeling om alle vogelsoorten in Europa in stand te houden en te herstellen. Hiervoor dienen onder meer gebieden (zgn. speciale beschermingszones) afgebakend te worden voor het behoud en herstel van de leefgebieden van de vogelsoorten opgenomen in bijlage I van de Vogelrichtlijn en van geregeld voorkomende trekvogels.

De **Habitatrichtlijn** streeft naar de instandhouding en het herstel van de natuurlijke habitats en de wilde fauna en flora in de verschillende lidstaten. Voor de instandhouding en het herstel dienen onder meer speciale beschermingszones afgebakend te worden voor de habitats opgelijst in bijlage I en de soorten in bijlage II (http://www.belgium.be/nl/leefmilieu/biodiversiteit_en_natuur/natuurbeleid/gebiedsgericht/natura_2000/).

^{xvi} **Gebieden van het VEN en IVON:** Het **VEN** (Vlaams Ecologisch Netwerk) is een samenhangend en georganiseerd geheel van de belangrijkste (bestaande of nieuwe) natuur- en bosgebieden, waarin een specifiek beleid inzake het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de natuur wordt uitgevoerd via beschermingsmaatregelen. Voor de overheid en de burger gelden bijkomende rechten en plichten. Een verdere onderverdeling van het VEN bepaalt 2 types deelgebieden : de Grote Eenheden Natuur (GEN) en de Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (GENO).

Het **IVON** (Integraal Verbindings- en Ondersteunend Netwerk) dient om de natuurgebieden van het VEN zoveel mogelijk met elkaar te verbinden en te ondersteunen. Natuur wordt verweven met andere functies in agrarische en recreatiegebieden en er gelden enkel voor de overheid algemene bepalingen, maar geen bijkomende rechten en plichten voor de burger (<http://www.natuurenbos.be/beleid-wetgeving/beschermde-gebieden/ven-ivon/opbouw-en-doelstelling-van-ven-en-ivon>).

^{xvii} **Provinciale landschapskaart:** deze kaart biedt een overzicht van de verzamelde landschapskennis (<http://www.provincieantwerpen.be/aanbod/dlm/landschap/provinciale-landschapskaart.html>).

^{xviii} **Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk:** De Vlaamse provincies tekenden samen met de betrokken gemeenten een netwerk met gemeentegrensoverschrijdende functionele fietsroutes uit. De bovenlokale functionele fietsroutes zijn de routes voor fietsverplaatsingen van meer dan vijf kilometer, voor woon-werk-, woon-school- en woon-winkelverkeer. Concreet gaat het om gemeentegrensoverschrijdende fietspaden die een verbinding vormen tussen verschillende (woon)kernen en attractiepolen zoals scholen, bedrijven, sportcentra, ziekenhuizen, culturele centra en stations. Er bestaan drie soorten routes: de fietsostrades, de functionele fietsroutes en de alternatieve fietsroutes (<http://www.provincieantwerpen.be/aanbod/drom/dienst-mobiliteit/fietsbeleid/fietsen-naar-school-en-werk/de-fiets-als-verplaatsingsmiddel.html>)

^{xix} **Watertoets:** De watertoets is een instrument waarmee de overheid die beslist over een vergunning, een plan of een programma inschat welke de impact ervan is op het watersysteem. Het resultaat van de watertoets wordt als een waterparagraaf opgenomen in de vergunning of in de goedkeuring van het plan of het programma. Sinds 22 januari 2015 is een aangepast uitvoeringsbesluit watertoets in werking. Dit besluit werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 12 december 2014 (<http://www.integraalwaterbeleid.be/nl/beleidsinstrumenten/watertoets>).