



RUP 'Verbeemen, Mechelen

Toelichtingsnota

Versie 13 maart 2017.

RUP VERBEEMEN

Toelichtingsnota

Versie 13/03/2017

Opdrachtgever

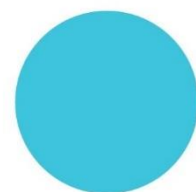
Stad Mechelen
Grote Markt 21
2800 Mechelen

Verantwoordelijke dienst:

Dienst Ruimtelijke Planning

ruimtelijkeplanning@mechelen.be

015/29 79 43



Opdrachthouder

IGEMO
Schoutetstraat 2
2800 Mechelen

Contactpersoon

Sigrid palmers, sigrid.palmers@igemo.be

015/28 77 50



IGEMO
WONEN | WERKEN | LEVEN

RUP 'VERBEEMEN', MECHELEN

Ruimtelijk planner:

Werner Van Hoof

IGEMO, Schoutetstraat 2, 2800 Mechelen

Voorlopig aanvaard door de gemeenteraad van Mechelen in zitting van 27 september 2016

De secretaris,

De voorzitter,

E. Laga

R. Van den Bossche,

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat onderhavig document voor iedereen ter inzage lag gedurende het **openbaar onderzoek** vanaf 7 november 2016 tot en met 6 januari 2017

De secretaris,

De burgemeester,

E. Laga

B. Somers

Definitief aanvaard door de gemeenteraad van Mechelen in zitting van 23 mei 2017

De secretaris,

De voorzitter,

E. Laga

R. Van den Bossche,

INHOUDSTAFEL

1. INLEIDING	6
2. SITUERING	7
2.1. GEOGRAFISCHE SITUERING	7
2.2. AFBAKENING PLANGEBIED	7
3. PLANNINGS- EN BELEIDSCONTEXT	9
4. BESTAANDE STRUCTUUR	19
4.1. POSITIE VAN HET PLANGEBIED IN MECHELEN	19
4.2. RUIMTEGEBRUIK	19
4.3. INFRASTRUCTUUR	20
4.4. BEREIKBAARHEID	21
4.5. VOORZIENINGEN	22
4.7. FOTOREPORTAGE	24
5. JURIDISCHE STRUCTUUR	26
5.1. GEWESTPLAN	26
5.2. BESTAANDE RUP'S EN BPA'S	26
5.3. BROWNFIELDCONVENANT	27
5.4. ATLAS DER BUURTWEGEN	27
5.5. VOORKOOPRECHT	28
5.6. VLAAMSE HYDROLOGISCHE ATLAS	28
6. SWOT-ANALYSE	33
6.1. STERKTES	33
7. GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR: 'MASTERPLAN SITE VERBEEEMEN'	35
8. VERTALING NAAR STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN EN GRAFISCH PLAN	42
9. LIMITATIEVE OPGAVE VAN DE OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN	44
9.1. GEWESTPLAN	44
10. RUIMTEBALANS	45
11. WATERTOETS	46
11.1. WATERTOETSKAART	46
11.3. JURIDISCH-BELEIDSMATIG KADER	47
11.4. AFVALWATER	47
11.7. WATERHUISHOUDING BINNEN HET PLANGEBIED	48
12. ONTHEFFING PLAN-MER	50
12.1. PLAN-MER Plicht	50
12.3. PROCEDUREVERLOOP	50
12.4. OVERZICHT ADVIEZEN PLAN-MERSCREENING SCRPL15098	50

12.5.	CONCLUSIES EFFECTENRAPPORT	51
12.6.	BESLISSING DIENST MER (DD 05/10/2015)	51
13.	RUIMTELIJKE VEILIGHEID	54
13.1.	RUIMTELIJKE VEILIGHEIDSRAPPORTAGE	54
13.2.	CRITERIA	54
13.3.	TOETSING	54
14.	REGISTER VAN PERCELEN WAAROP DE REGELING VAN PLANSCHADE, PLANBATEN, KAPITAALSCHADE OF GEBRUIKERSSCHADE VAN TOEPASSING KAN ZIJN	55
14.1.	PLANBATEN MOGELIJK	55
14.2.	PLANSCHADE MOGELIJK	55
14.3.	KAPITAALSCHADE/GBRUIKERSSCHADE MOGELIJK	55
14.4.	GRAFISCH REGISTER	56
15.	RECHT VAN VOORKOOP	57

1. INLEIDING

Het stadsbestuur van Mechelen besliste op de gemeenteraad d.d. 17 december 2013 over te gaan tot de opmaak van een RUP voor de site 'Verbeemen'. De opmaak van dit RUP kadert in de uitvoering van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Mechelen en het Bestuursakkoord, meer bepaald het realiseren van kwalitatieve kernverdichting in Mechelen.

De site Verbeemen is een binnengebied, gelegen in de wijk Nekkerspoel, ter hoogte van de spoorlijn Brussel-Antwerpen. Het is het voormalige fabrieksterrein van de firma 'Verbeemen'. Sinds de fabriek zo'n 10 jaar geleden werd gesloten en afgebroken, ligt de site er verlaten bij. Voor de herontwikkeling van deze site werd in november 2011 een brownfieldconvenant afgesloten tussen de Vlaamse Regering enerzijds en grondeigenaar Santerra NV en de stad Mechelen anderzijds.

De site Verbeemen is gelegen in het gebied dat door het Ruimtelijk Structuurplan Mechelen wordt aangeduid als stedelijk woongebied. De stad beschouwt deze voormalige bedrijfssite als een opportuniteit om een kwaliteitsvol verdichtingsproject te verwezenlijken met de integratie van een publiek park. Studiebureau BUUR cvba vertaalde deze ambities in een masterplan, waarin de ruimtelijke randvoorwaarden voor de toekomstige inrichting van het gebied werden vastgelegd.

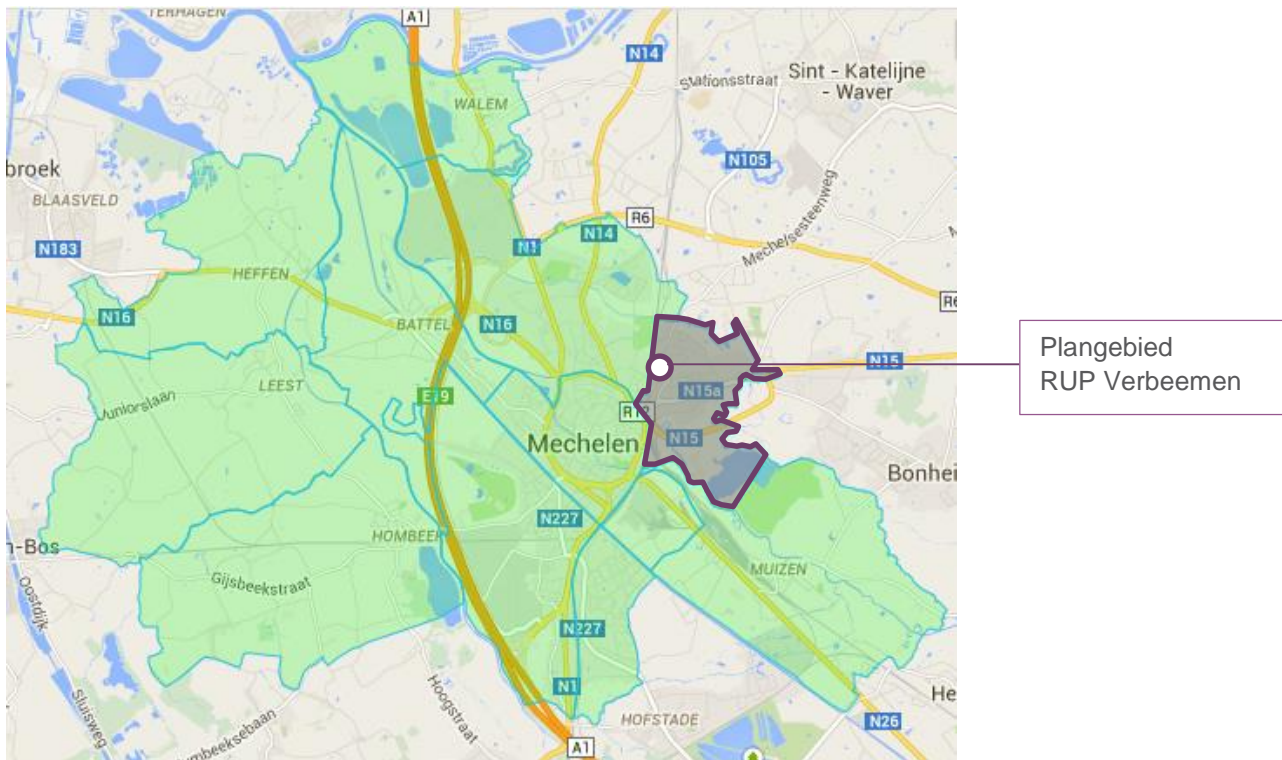
Het gebied werd op het gewestplan bestemd als zone voor milieubelastende industrieën. Deze historisch gegroeide bestemming is niet meer gewenst met het oog op de realisatie van een kwalitatieve kernverdichting en vereist een bestemmingswijziging. Middels de opmaak van het RUP Verbeemen zal het gedeelte voor milieubelastende industrie omgezet worden naar woongebied. Het RUP zal daarnaast ook voorzien in de nodige voorschriften om een kwalitatief inbreidingsproject te garanderen. Het masterplan zal de stedenbouwkundige basis vormen van het RUP.



Figuur 1 Sfeerbeeld uit Masterplan Verbeemen @ BUUR cvba

2. SITUERING

2.1. Geografische situering



Figuur 2 Situering plangebied RUP Verbeemen binnen grondgebied Mechelen (groene aanduiding) in wijk Nekkerspoel (paarse aanduiding)

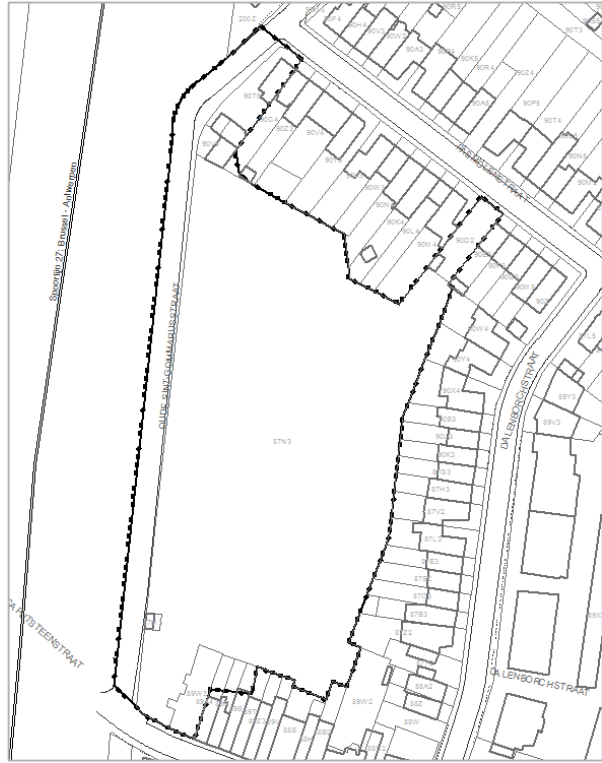
Het plangebied van het RUP 'Verbeemen' is gelegen op het grondgebied van Mechelen, meer specifiek in de wijk Nekkerspoel. Wijk Nekkerspoel, dat deel uitmaakt van 'Gebied Noord', ligt ten noordoosten van het Centrum en grenst in het zuiden aan het Mechels Broek en sportpark De Nekker. Ten westen vormt de spoorwegberm van de lijn Brussel-Antwerpen de grens met wijk Mechelen Noord. In het oosten en noorden grenst de wijk respectievelijk aan de gemeenten Bonheiden en St.-Katelijne-Waver.

De wijk heeft een verscheiden karakter. De oudste woningen bevinden zich centraal, op en rondom de Nekkerspoelstraat en de Grote Nieuwedijkstraat. Naar de buitenrand toe wordt het woningbestand recenter. Verder is er een geleidelijke overgang naar landelijk gebied, met voornamelijk kleinschalige tuinbouwbedrijven.

Het plangebied bevindt zich tussen de spoorwegberm, de Pasmolenstraat, de Dalenborchstraat en de Caputsteenstraat. De Pasmolenstraat en Dalenborchstraat zijn woonstraten die hoofdzakelijk worden gekenmerkt door een naoorlogse gesloten bebouwingstypologie met kleine voortuinen. De bebouwing langs de Caputsteenstraat is eveneens gesloten, maar overwegend ouder. In dit deel van de straat ligt ook het landhuis 'De Kluis op de hei' dat dateert uit de 13^{de} eeuw en werd beschermd als monument.

2.2. Afbakening plangebied

Het plangebied van het RUP Verbeemen omvat de volledige binnengebied van het bouwblok, inclusief de Oude Sint-Gommarusstraat, een onbebouwd perceel langs de Caputsteenstraat en delen van het woongebied langs de Pasmolenstraat. De afbakening volgt zoveel mogelijk de bestaande kadastrale grenzen.



Figuur 3 Afbakening Plangebied RUP 'Verbeemen'

3.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

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

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.

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

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

3.1.2. Doelstellingen voor stedelijke gebieden

Het plangebied is gelegen in stedelijk gebied. Binnen deze gebieden dienen volgende doelstellingen 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 volgende ontwikkelingsperspectieven voor stedelijke gebieden vooropgesteld:

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

3.2. Ruimtelijk Structuurplan Provincie 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.

3.2.1. 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.

3.2.2. 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.

3.3. Ruimtelijk structuurplan Mechelen

Het ruimtelijk structuurplan van Mechelen werd goedgekeurd door de deputatie Antwerpen op 03/07/2001. In dit hoofdstuk worden de relevante passages voor het RUP 'Verbeemen' weergegeven.

3.3.1. Gewenste ruimtelijke structuur

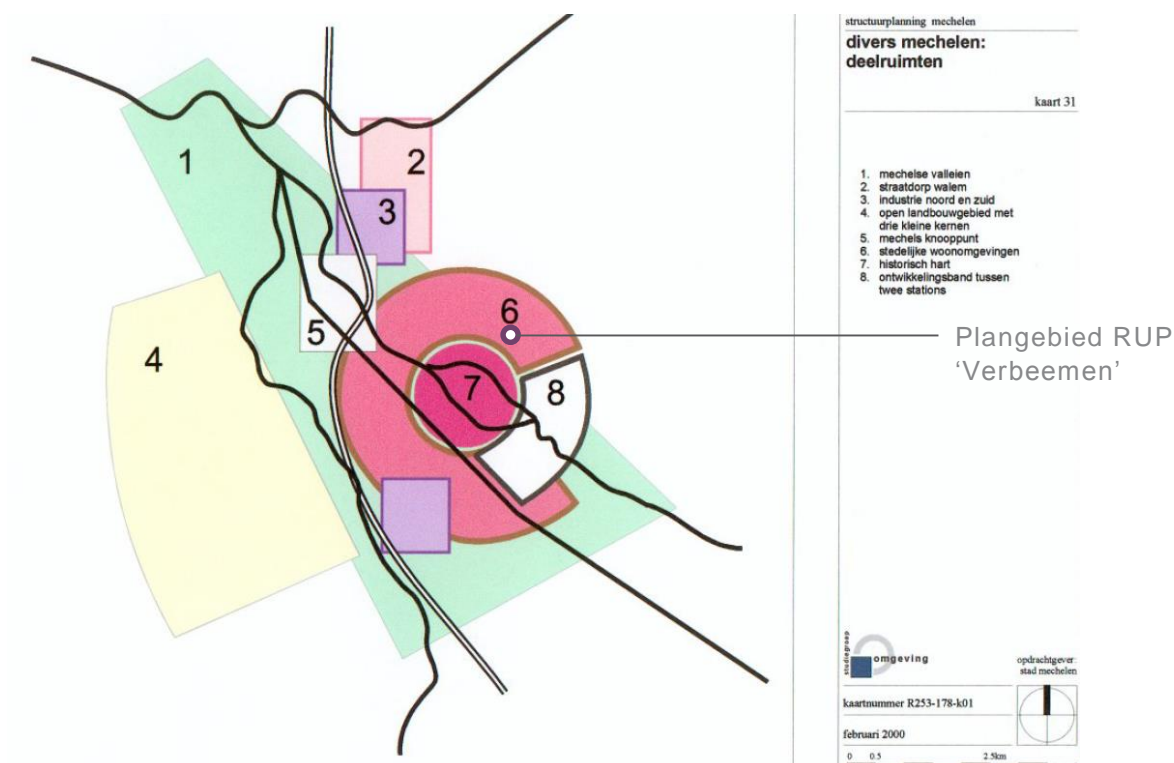
Realiseren van aantrekkelijke stedelijke woonomgevingen

Mechelen beschikt over een grote diversiteit aan stedelijke woonomgevingen. Dit is een troef voor de toekomst. De gemeente versterkt die verscheidenheid door de identiteit van elk bestaande en nieuwe woonomgeving door middel van heldere en herkenbare ruimtelijke inrichtingen vorm te geven. Strategische ingrepen binnen de woonomgevingen gebeuren in functie van de diversiteit in het woningaanbod. Mechelen werkt aldus aan de realisatie van een geheel van aantrekkelijk en typische stedelijke woonomgevingen.

Deelruimten in het stedelijk gebied

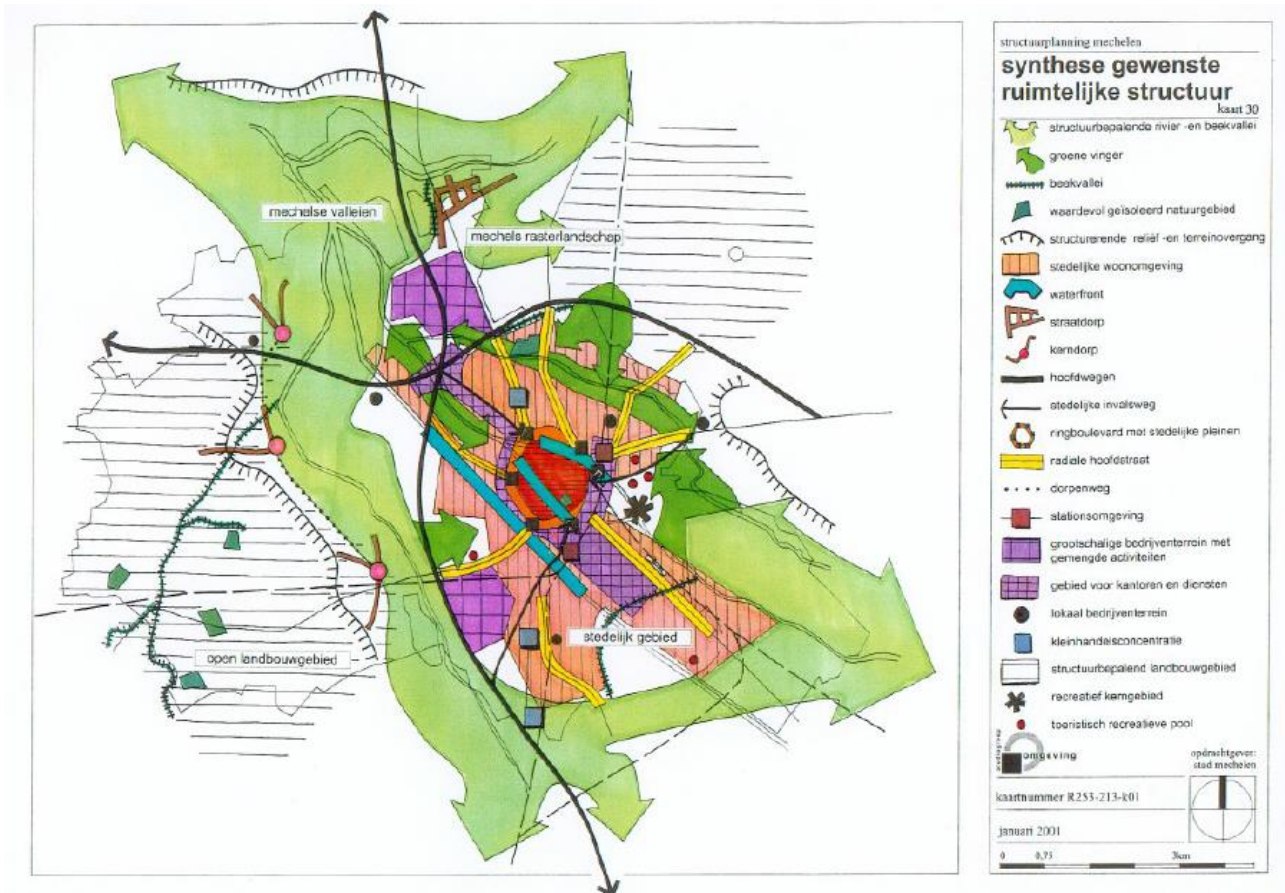
Mechelen onderscheidt acht deelruimten in de gewenste ruimtelijke structuur. Het plangebied is gelegen binnen deelruimte 6 de 'Stedelijke woonomgevingen'.

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



Figuur 2 Ruimtelijk structuurplan Mechelen, Kaart 31. divers Mechelen: deelruimten (RSM)

Ontwikkelingsperspectief voor diverse stedelijke woonomgevingen met steenwegen als ruggengraat en insnijdende groene vingers



Figuur 3: Kaart synthese gewenste ruimtelijke structuur van Mechelen (RSM)

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

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

Voor de noordelijke woonomgevingen is de vallei van de Vrouwvliet een belangrijk open ruimte verbinding. De Vrouwvliet is een natuurlijke grens tussen woonomgevingen met een hoge en lage dichtheid. Een fietspad langs de slingerende Vrouwvliet rijgt een aantal open ruimte functies aan elkaar. Op die manier ontstaat een structuur tussen de Dijle, de kinderboerderij Tivoli, kleine grondgebonden landbouwenclaves, de begraafplaats, losliggende sportvelden en de Nekker. Aan de kruising met de spoorweg sluit de vallei aan met het stadsbos (spoorwegbermen, bos van Kauwendaal).

Het kanaal functioneert in de gewenste ruimtelijke structuur als stedelijke boulevard. Waterfrontontwikkeling, verdichting en samenhangende inrichting langsheen het kanaal vergroten de samenhang van de zuidelijke woonomgevingen. Het kanaal is de drager van belangrijke nieuwe woonomgevingen: Stuivenberg, Arsenaal en het gebied tussen Leuvensesteenweg en het kanaal.

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

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

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

De woonomgevingen hebben als geheel een stedelijke dichtheid: **minimaal 25 woningen per hectare**. Binnen de stedelijke woonomgevingen wordt de diversiteit versterkt door de troeven uit te spelen waarmee de stad de opvang van de behoefte aan bijkomende woningen kan realiseren:

- wonen aan het water (Dijle, Vrouwvliet en het kanaal);
- wonen in een historisch kader (binnenstad);
- wonen in een moderne stationsomgeving;
- wonen in aangename stedelijke woonomgevingen.

Binnen de stedelijke woonomgevingen zijn hiervoor heel wat mogelijkheden aanwezig: **braakliggende terreinen**, verlaten bedrijfsgebouwen, niet meer functionerende landbouwgebieden.

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

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

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

Vijf deelstructuren als invalshoek voor samenhang

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

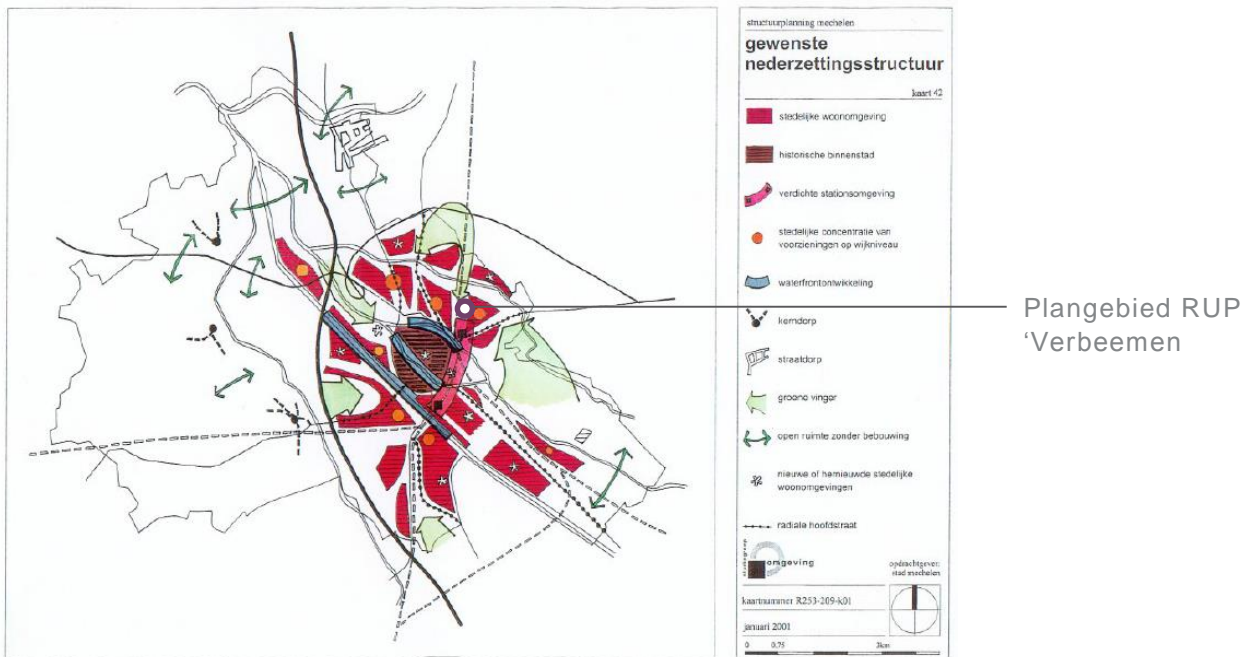
- De samenhang in het geheel van rivier- en beekvalleien is bepalend in het ruimtelijk concept voor de ruimtelijk-natuurlijke structuur. In het bebouwd gebied zorgen indringende groene vingers en doorsnijdende waterlopen voor een ruimtelijke en natuurlijke continuïteit. In het landbouwgebied zijn zij aanknopingspunten voor de uitbouw van een ecologische infrastructuur.
- Het gewenste beeld van de nederzettingsstructuur wordt bepaald door de tweedeling naar stedelijk gebied en buitengebied. De versterking van het stedelijk gebied heeft een kwalitatief (verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van de stedelijke woonomgevingen en van het woonpatrimonium) en een kwantitatief spoor (inbreiden, ontwikkelen van nieuwe aansluitende gebieden).
- In het ruimtelijk concept voor de gewenste ruimtelijk-economische structuur zijn de autosnelweg E19, de stations en het landbouwgebied de dragers. In het historisch hart wordt de vermenging van wonen, werken, winkels en voorzieningen versterkt. Grootschalige kleinhandelszaken worden geconcentreerd langs enkele stedelijke assen. Op basis van de historische, landschappelijke en natuurlijke waarden van Mechelen wordt de toeristisch-recreatieve structuur met de binnenstad als hart versterkt.
- De gewenste ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur wordt bepaald door de hoofdontsluiting van Mechelen: de spoorwegen en de autowegen N16, E19 en R6. Binnen de stad zijn de radiale hoofdstraten de ruggengraat van de stadswijken. Zij verbinden de wijken onderling en met de binnenstad. Rond de binnenstad is de ringboulevard (vesten) een lokale verdeelweg. Stedelijke pleinen markeren de aansluiting van de radiale hoofdstraten op de ringboulevard en voorkomen het gebruik als doorgaande weg. De binnenstad is binnen de gewenste verkeers- en vervoersstructuur voor het grootste deel autoluw, het historisch hart autoarm.
- Binnen de gewenste landschappelijke structuur staat de samenhang tussen de valleien en de nederzettingen centraal. Het behoud van de herkenbaarheid van natuurlijke bakens (zoals Zennegat) draagt bij tot die ruimtelijke samenhang. Groene vingers dringen door tot diep in de stedelijke bebouwing, scheiden de dorpen van elkaar en markeren de aanwezigheid van kastelen, parken of valleien. De Vrouwvliet en het kanaal zijn belangrijke lineaire elementen binnen en tussen de stedelijke woonomgevingen.

Gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur

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

Gewenste nederzettingsstructuur

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



Figuur 4 Gewenste nederzettingsstructuur (Kaart 42 uit RSM)

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

- **Onderscheid tussen stedelijk gebied en buitengebied:**

Het stedelijk gebied biedt plaats voor de versterking en de ontwikkeling van stedelijke activiteiten.

- **Compact stedelijk gebied**

De ontwikkeling van het stedelijk gebied gebeurt in functie van het behoud en de versterking van een compacte stad. Het beeld van een historische binnenstad met een dichte krans van stedelijke woonomgevingen blijft van toepassing.

- **Kernversterking langs twee sporen**

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

Ruimtelijk-economische structuur

In het ruimtelijk concept voor de gewenste ruimtelijk-economische structuur zijn de autosnelweg E19, de stations en het landbouwgebied de dragers. Kantoorgebieden worden o.a. gerealiseerd langs de ringboulevard (vesten). In het historisch hart wordt de vermenging van wonen, werken, winkels en voorzieningen versterkt. Grootchalige kleinhandelszaken worden geconcentreerd langs enkele stedelijke assen (radiale hoofdstraten). Op basis van de historische, landschappelijke en natuurlijke waarden van Mechelen wordt de toeristisch-recreatieve structuur met de binnenstad als hart versterkt.

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
Stedelijke woonomgevingen	Ontwikkelen van stadsbos rond Kasteel van Kauwendaal, Vrouwvlietvallei inrichten als open ruimte verbinding, versterken van binnendringende groene vingers	Creatief invullen van nog beschikbare plekken, streven naar stedelijke woningdichtheden, werken aan stedelijke kwaliteit, realiseren van woningbouwlocaties zoals Stuivenberg en bij Muizen (langs het kanaal)	Herinrichten van de steenwegen als ruggengraat van de woonomgevingen: veilig voor fietsers, vlot openbaar vervoer naar de binnenstad en andere wijken, betere oversteekbaarheid	Vergroten van de herkenbaarheid van wijken door de bescherming van bakens, de Vrouwvliet en het kanaal als langwerpige elementen	Stimuleren van economische functies voor een grotere levendigheid, concentreren van buurt en wijkvoorzieningen langs de steenwegen

3.3.2. Bindende bepalingen

Selecties

Nederzettingstructuur

Binnen het geheel van **stedelijke woonomgevingen** wordt gestreefd naar een gemiddelde stedelijke dichtheid (25 woningen per hectare).

Acties

Ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven

De gemeente maakt voor elke geselecteerde stedelijke woonomgeving een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief op. Hierbij gelden de principes van het ruimtelijk structuurplan. De ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven bevatten minimaal volgende elementen:

- een beschrijving van de bestaande ruimtelijke structuur
- een beschrijving van de belangrijkste ruimtelijke knelpunten, kwaliteiten en kansen
- een positionering van de stedelijke woonomgeving op niveau van de gemeente
- een visie op de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkeling
- een ruimtelijk concept voor de voorzieningenstructuur, activiteitenconcentraties, groenstructuur, pleinen, woningvoorraad en verkeersstructuur
- een overzicht van mogelijke locaties voor verweving lokale bedrijvigheid
- een overzicht van de uit te voeren acties en te nemen maatregelen

3.4. Andere beleidsdocumenten

3.4.1. Stedenbouwkundige verordening Mechelen

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).

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, gebruikskennmerken, 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, woongebouwen, serviceflats, studentenkamers, sociale woningen, gebouwen voor handel, serviceflats, studentenkamers, sociale woningen, kantoorgebouwen en recreatiegebonden gebouwen en voorzieningen.

3.4.2. Mobiliteitsplan Mechelen

Het mobiliteitsplan Mechelen werd definitief goedgekeurd in 2002. In Januari 2015 werd het mobiliteitsplan verbreed en verdiept.

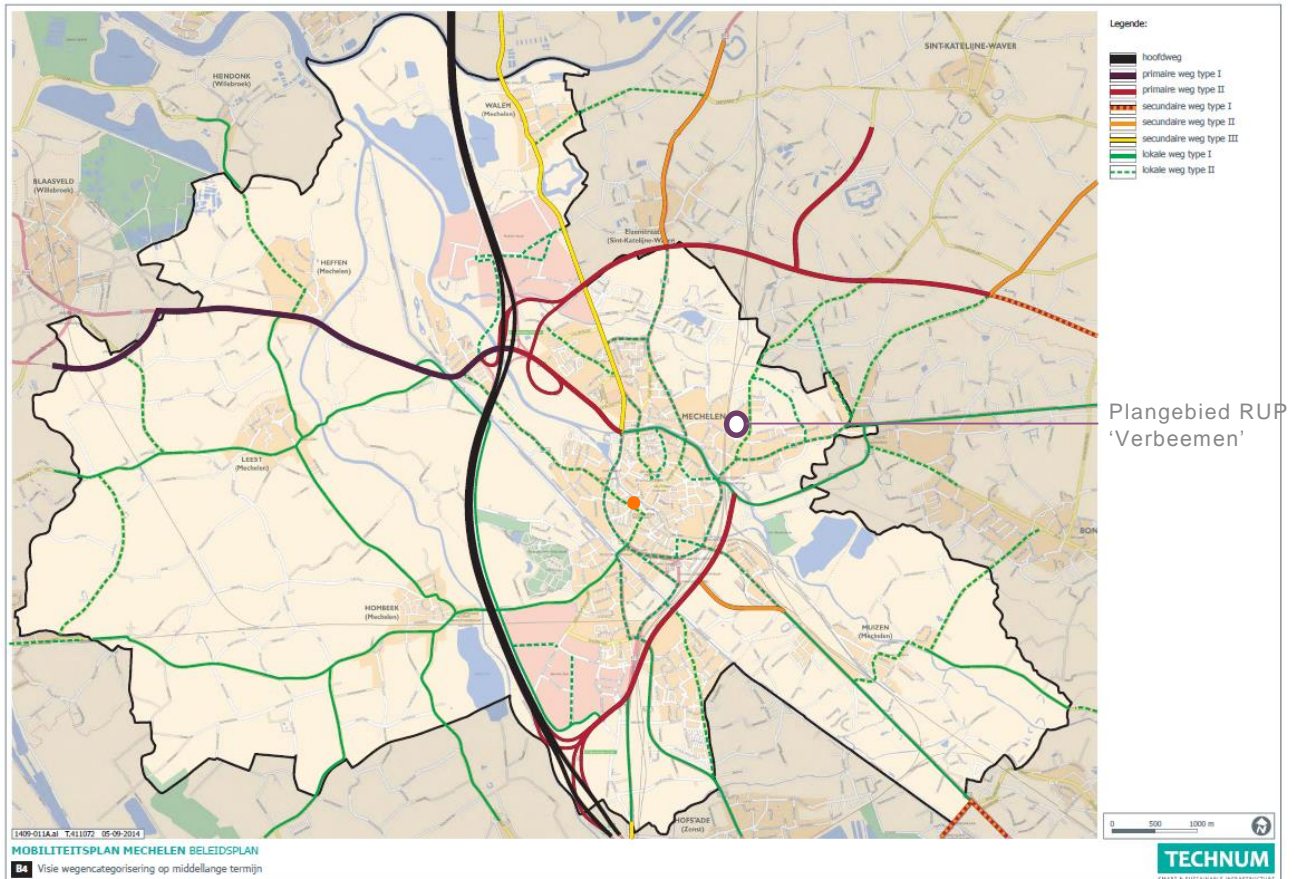
De binnenstad van Mechelen heeft een sterke metamorfose doorgemaakt door herwaardering van de publieke ruimte. Dit is onder meer gekoppeld aan een nieuw circulatieplan met aandacht voor een autoluwe binnenstad. De herinrichting van de Bruul als voetgangersas tussen het station en de binnenstad vormt eveneens een belangrijk strategisch project voor de stad. De herinrichting van de Vesten tot groene parkboulevard moet de barrière tussen de binnenstad en de omliggende woonwijken wegnemen. De vraag stelt zich in welke mate de verkeersfunctie ook kan worden afgebouwd.

Binnen de compacte stad, Mechelen, waar de belangrijkste attractiepolen op fietsafstand liggen. Zijn de nieuwe ontwikkelingen vooral gesitueerd in de stadsrand. Een herziening van het fietsnetwerk met aandacht voor meer tangentiële verplaatsingen is nodig. Daartoe bestaan alle kansen tot het creëren van een blauwgroen-netwerk in en rond de stad en langs de vele lijninfrastructuren zodat er een netwerk van snelle fietsroutes met maximale doorstroming mogelijk is.

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

Wegencategorisering



Figuur 5 Wegencategorisering lange termijn (Mobiliteitsplan 2015)

Volgende wegen zijn relevant voor het plangebied:

Grote Nieuwendijkstraat

Deze weg wordt in het mobiliteitsplan gecategoriseerd als een lokale weg van het type II. De hoofdfunctie van de weg is verzamelen, ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg.

Caputsteenstraat - Dalenborchstraat – Oude Sint-Gommarusstraat – Pasmolenstraat

Deze straten worden in het mobiliteitsplan gecategoriseerd als lokale wegen van het type III. De hoofdfunctie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen. De verkeersfunctie is ondergeschikt, de weg kent enkel bestemmingsverkeer.

4.1. Positie van het plangebied in Mechelen

Het plangebied is gelegen in een stedelijke woonomgeving in de wijk Nekkerspoel, ten noorden van het historische stadscentrum.

Nekkerspoel is een oude wijk die reeds in de 14^e eeuw bekend stond voor haar ambachten. Halverwege de 19^{de} eeuw floreerde de wijk met de opkomst van de veehandel, de inrichting van veejaarmarkten en naar het einde van de eeuw toe de inplanting van conservenfabriek Le Soleil (later 'Marie Thumas' en 'Bonduelle'). De laatste decennia van de 20^e eeuw kreeg 'Nekkerspoel' eerder een pejoratieve connotatie. De verkeerssituatie zet de wijk onder druk met zowel sluip- en bestemmingsverkeer als zwaar vrachtverkeer. Nekkerspoel is echter een groeiende wijk en het stadsbestuur besliste recent om een aantal grote investeringen te doen op vlak van infrastructuur en wijkvernieuwing.

Een belangrijke troef voor de wijk is de aanwezigheid van het station Nekkerspoel. Van hieruit zijn de steden Brussel en Antwerpen vlot bereikbaar. Het plangebied bevindt zich op amper 500 meter van dit station, dat via de fiets-o-strade vlot bereikbaar is.

4.2. Ruimtegebruik

Het plangebied is grotendeels braakliggend. In het gebied bevindt zich één woning en één garage aan de Pasmolenstraat, vier garages bereikbaar via de Oude Sint-Gommarusstraat en één elektriciteitscabine, eveneens gelegen aan de Oude Sint-Gommarusstraat.

De onmiddellijke omgeving van het plangebied wordt gekenmerkt door (hoofzakelijk) aaneensluitende eengezinswoningen met 2 of 3 bouwlagen en tuinen met een gemiddelde diepte van 15m. Aan de overzijde van de Dalenborchstraat staan appartementsblokken van 3 bouwlagen hoog. De bebouwing aan de Pasmolenstraat en Dalenborchstraat dateert voornamelijk uit de naoorlogse periode. De bebouwing langs Caputsteenstraat is overwegend ouder.

Het plangebied grenst in het westen aan de spoorwegberm van spoorlijn 27 'Brussel- Antwerpen'. Aan de andere zijde van de spoorweg ligt het domein van de scholencampus Koninklijk Atheneum Lyceum.



Figuur 6 Ruimtegebruik

4.3. Infrastructuur

De wegen rond het plangebied zijn aangelegde straten:

Pasmolenstraat

In de Pasmolenstraat is gemotoriseerd verkeer toegestaan in twee richtingen. Parkeren kan langs beide zijden van de rijbaan. De woningen scheiden zich van de openbare weg door 4m diepe voortuinen. Er is een voetpad van 1m50 aan beide zijden.

Dalenborchstraat

De Dalenborchstraat is eveneens een tweerichtingsstraat. Parkeren kan langs beide zijden van de rijbaan. Ook hier worden de woningen gescheiden van de rijweg door 4m diepe voortuinstroken. Er is een voetpad van 1m50 aan beide zijden.

Oude Sint-Gommarusstraat

De Oude Sint-Gommarusstraat loopt parallel met de spoorweg en wordt langs een zijde dan ook gekenmerkt door de verhoogde berm hiervan. Aan de andere zijde bevindt zich het plangebied. De straat laat gemotoriseerd verkeer in beide richtingen toe en parkeren gebeurt er enkel maar aan de straatzijde van het plangebied. Aan diezelfde zijde is een voetpad voorzien voor het trage wegverkeer.

Caputsteenstraat

De Caputsteenstraat wordt ingesloten door twee façades van rijwoningen zonder voortuin. De straat laat gemotoriseerd verkeer toe in twee richtingen, maar de spoorwegonderdoorgang is onderbroken in westelijke richting. Wagens kunnen parkeren aan één zijde van de straat.

Spoorlijn Brussel-Antwerpen

Het plangebied bevindt zich naast een spoorweg met meer dan 30 000 treinpassages per jaar. Volgens de beschikbare geluidskaarten (Geopunt) is het plangebied op dit moment onderhevig aan een nachtelijke geluidsbelasting van 60 tot 74 dB ten gevolge van het spoorverkeer.

Fiets-o-strade

Aan de westzijde van het plangebied, parallel met de spoorweg (overzijde) loopt de fiets-o-strade 'Antwerpen-Mechelen'. Vanaf het plangebied kan je via dit fietspad rechtstreeks naar het station Nekkerspoel (0.5km) of via Sint-Katelijne-Waver (2.4km) en Duffel (5.6km) naar het station van Antwerpen-centraal (22km).

4.4. Bereikbaarheid

Fiets- en voetgangers

De omliggende straten (Caputsteenstraat, Dalenborchstraat en Pasmolenstraat) zijn voorzien van voetpaden. Vanaf het plangebied is het ongeveer 7 minuten wandelen naar het station Nekkerspoel en 17 minuten naar de Grote Markt.

In de omgeving van het plangebied werden in 2015 een aantal maatregelen genomen om het fietsverkeer veiliger te maken. In de Grote Nieuwendijkstraat werden fietssuggestiestroken aangebracht. Om de verkeersveiligheid rond de schoolomgeving te verbeteren werd door het bestuur beslist dat de Caputsteenstraat in de toekomst een fietsstraat wordt.

Aan de westzijde van het plangebied, parallel met de spoorweg (overzijde) loopt de fiets-o-strade 'Antwerpen-Mechelen'. Vanaf het plangebied kan via dit fietspad rechtstreeks naar het station Nekkerspoel (0.5km) of via Sint-Katelijne-Waver (2.4km) en Duffel (5.6km) naar het station van Antwerpen-centraal (22km) gereden worden.

Via de fiets-o-strade kan ook aangesloten worden op fietsroutes die behoren tot het fietsknooppuntennetwerk.

Openbaar vervoer

Het station van Nekkerspoel bevindt zich op ca. 500 meter van het plangebied. Het station bedient de IC-lijnen tussen Brussel-Zuid en Essen (2x/u) en een L-lijn tussen Brussel en Antwerpen (1x/u.)

Het plangebied is ook bereikbaar via volgende buslijnen:

- 560: Mechelen – Sint-Katelijne-Waver – Beukheuvel - Lier
- 561: Mechelen – Sint-Katelijne-Waver – Berlaarbaan - Lier

De bushaltes bevinden zich op de Grote Nieuwendijkstraat, op ongeveer 250 meter van het plangebied.



Figuur 7 overzicht buslijnen, bushaltes en stations (geopunt)

Auto

Komende vanaf de E19, afrit Mechelen Noord, is het plangebied bereikbaar vanaf de Vesten via het traject Nekkerspoelstraat – Grote Nieuwendijkstraat - Caputsteenstraat.

Vanaf de R6 is het plangebied te bereiken via de Mechelsesteenweg – Grote Nieuwendijkstraat – Oude Sint-Gommarusstraat.

Vanaf de Putsesteenweg is het plangebied bereikbaar via de Nekkerpoelstraat - Grote Nieuwendijkstraat – Oude Sint-Gommarusstraat.

In de Caputsteenstraat werd in mei 2015 eenrichtingsverkeer ingevoerd in het stuk tussen de Sint-Gommarusstraat en de Oude Sint-Gommarusstraat.

In de Grote Nieuwendijkstraat werden wegversmallingen aangebracht. Er geldt een voorrangregeling waarbij slechts 1 voertuig tegelijkertijd kan passeren.

4.5. Voorzieningen

Het plangebied is gelegen in de nabijheid van volgende commerciële voorzieningen en diensten:

- GO! basisschool GO! lyceum Mechelen (Caputsteenstraat, 150m)
- Bakkerij Opsinjoor (Grote Nieuwendijkstraat, 160m)
- Apotheek De Voorzorg (Nekkerspoelstraat, 400m)
- Beenhouwerij Devroy (Nekkerspoelstraat, 500m)
- Supermarkt Sima (Nekkerspoelstraat, 500m)
- Supermarkten Lidl en Aldi en handelscluster (Nekkerspoelstraat, 1 km)

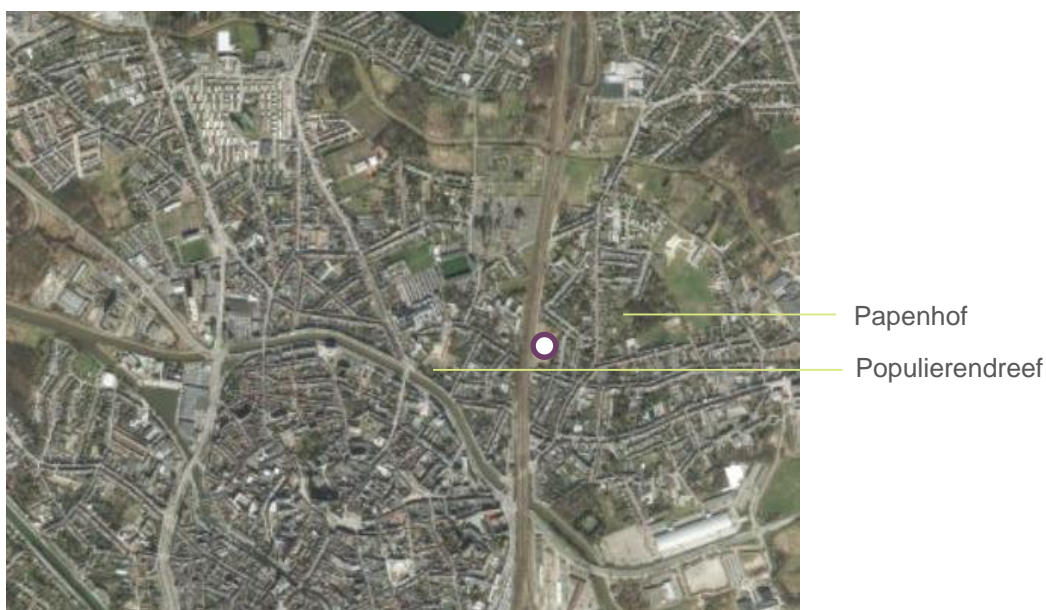
- Buurthuis Papenhof (Papenhofdreef, 850m)
- Stadscentrum met detailhandel, openbare diensten en culturele voorzieningen (1.4km)
- Supermarkt Colruyt (Putsesteenweg, 2km) (Liersesteenweg, 1.8km)
- Provinciaal Sport- en Recreatiecentrum 'De Nekker' (N15, 2km)

De nabijheid van deze voorzieningen kan worden beschouwd als een belangrijke kwaliteit van het plangebied, aangezien deze aanwezigheid de noodzaak tot verre verplaatsingen voor dagdagelijkse behoeften aanzienlijk minimaliseert.

4.6. Groen

In de omgeving van het plangebied zijn slechts enkele openbare groenvoorzieningen aanwezig:

- Het Papenhofpark, gelegen aan de Papenhofdreef, is een klein wandelparkje van 1,76 ha groot. Door de nieuwe woonontwikkeling 'Papenhof' wordt het parkje in de toekomst geïntegreerd in een meer uitgestrekte groenzone.
- In de Populierendreef (op ca. 250 meter van het plangebied) wordt door stad Mechelen een nieuw buurtpark aangelegd.



Figuur 8: Luchtfoto met aanduiding van de belangrijkste openbare groenvoorzieningen in de onmiddellijke omgeving van het plangebied

4.7. Fotoreportage



1



2



3



4



5



6



7



8



9

5. JURIDISCHE STRUCTUUR

5.1. Gewestplan

Mechelen is gelegen op het kaartblad 15 – Mechelen vastgesteld bij KB 05/08/1976 Sinds 2000 gebeuren geen nieuwe gewestplanwijzigingen meer. Ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) vervangen geleidelijk aan de bestaande gewestplannen.

Volgens het gewestplan Mechelen is het plangebied voornamelijk bestemd als woongebied en zone voor milieubelastende industrie.

Het Koninklijk Besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de gewestplannen stelt dat:

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

Aangezien het plangebied grotendeels bestemd is als zone voor milieubelastende industrie kunnen hier slechts vergunningen worden afgeleverd i.f.v. bedrijvigheid.¹



Plangebied
RUP Verbeemen

Figuur 9 Gewestplan (Geopunt)

5.2. Bestaande RUP's en BPA's

Er zijn geen APA's, BPA's of RUP's van toepassing op het plangebied.

¹ Artikel 4.4.8/1 VCRO (d.d.25/04/2014). Met deze bepaling werd een vermoeden van bestemmingsconformiteit ingevoerd, waardoor in gebieden voor vervuulende of milieubelastende industrieën met een oppervlakte van 3 ha of minder in principe ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen ingeplant kunnen worden.

5.3. Brownfieldconvenant

Voor de herontwikkeling van de site 'Verbeemen' werd in november 2011 een brownfieldconvenant: brownfieldproject Nr. 17 "Mechelen Verbeemensite" afgesloten tussen de Vlaamse Regering enerzijds en grondeigenaar Santerra NV en de stad Mechelen anderzijds.

De brownfield omvat de volgende percelen te Mechelen, thans eigendom van een derde partij:

De percelen gelegen aan de Caputsteenstraat 53 en 53+, gekadastreerd Stad Mechelen, 2de Afdeling, Sectie C, nummers 89/W/3, 87/M13 en 87/N/3, met een totale oppervlakte volgens kadaster van 1 ha 25 a 46 ca

De brownfieldconvenant stelt volgende doelstellingen voor het project dat in zijn huidige situatie braak ligt en verlaten is:

"Het doel van dit project moet zijn om dit prachtige goed gelegen terrein te ontwikkelen als woonzone. Bij voorkeur zouden hier appartementen en 1-gezinswoningen gecombineerd kunnen gebouwd worden. Daarnaast is er ruimte genoeg om garages of eventueel ondergrondse parkings te voorzien. Op de totale oppervlakte van 12.500 m2 kan ook nog voldoende groen geplant worden om toch een zeer leefbare omgeving te krijgen.

De buurt krijgt door dit project een duidelijke meerwaarde. Op vandaag is de locatie verlaten en wordt ze niet gebruikt.

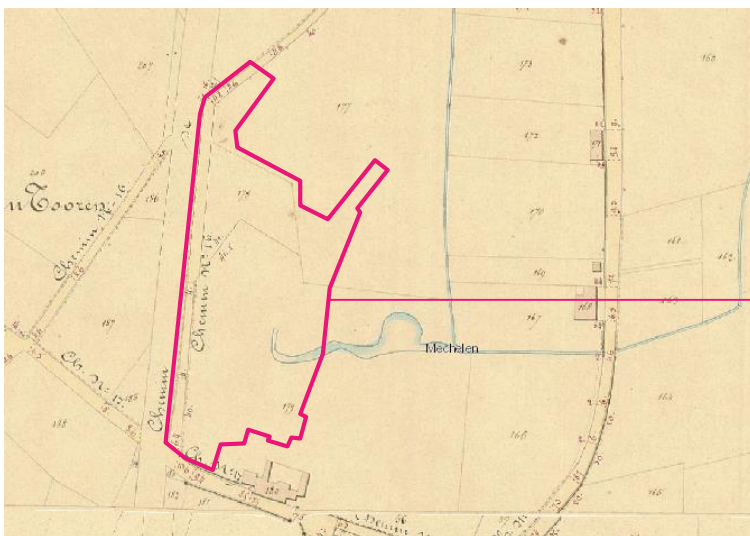
Het is spijtig dat dergelijk mooi terrein met vele mogelijkheden onderbenut achter blijft. De locatie vraagt een herontwikkeling."

Op 30 juli 2013 verscheen in het Belgisch Staatsblad de nieuwe regelgeving omtrent de opschorting van de planbatenheffing voor brownfieldconvenanten.

5.4. Atlas der Buurtwegen

Op de atlas der buurtwegen staat de huidige Caputsteenstraat (Chemin nr. 17), de spoorweglijn (Chemin de fer), een deel van de Oude Sint-Gommarusstraat (Chemin nr. 16) en de Grote Nieuwendijkstraat (Chemin nr. 3).

De buurtwegen worden gerekend tot de publieke wegen. Het voornemen tot opening, afschaffing, wijziging of verlegging van een buurtweg kadert in een specifieke procedure die dient worden onderworpen aan een openbaar onderzoek.



Plangebied
RUP Verbeemen

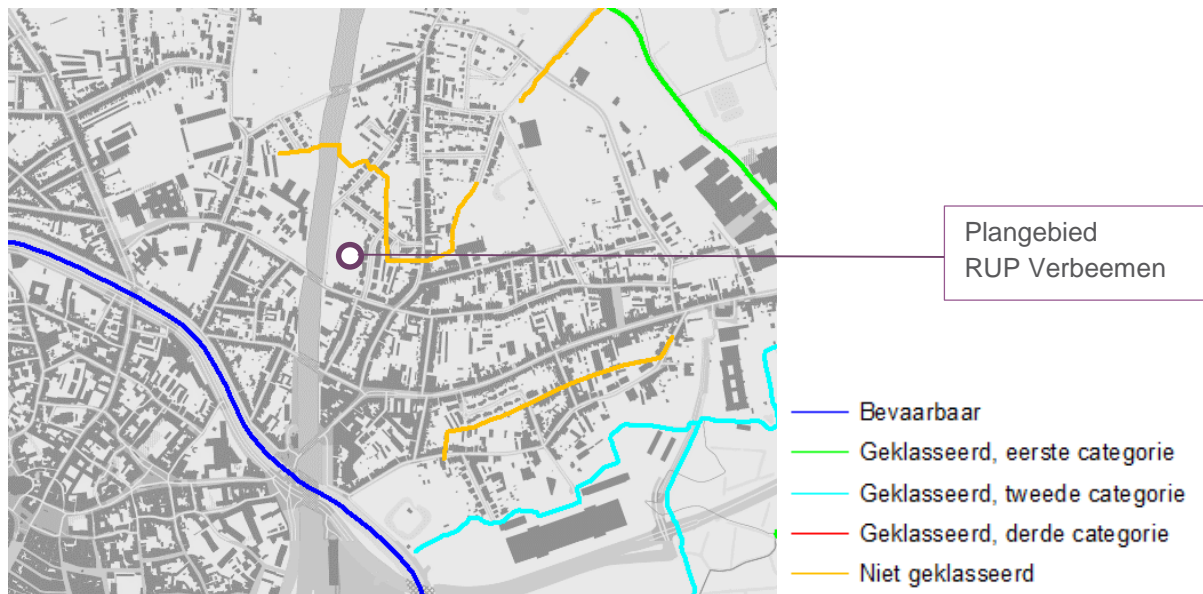
Figuur 10: Atlas der buurtwegen (provant.be)

5.5. Voorkooprecht

Het plangebied is volledig gelegen binnen een zone met voorkooprecht aan Waterwegen en Zeekanaal NV.

5.6. Vlaamse hydrologische atlas

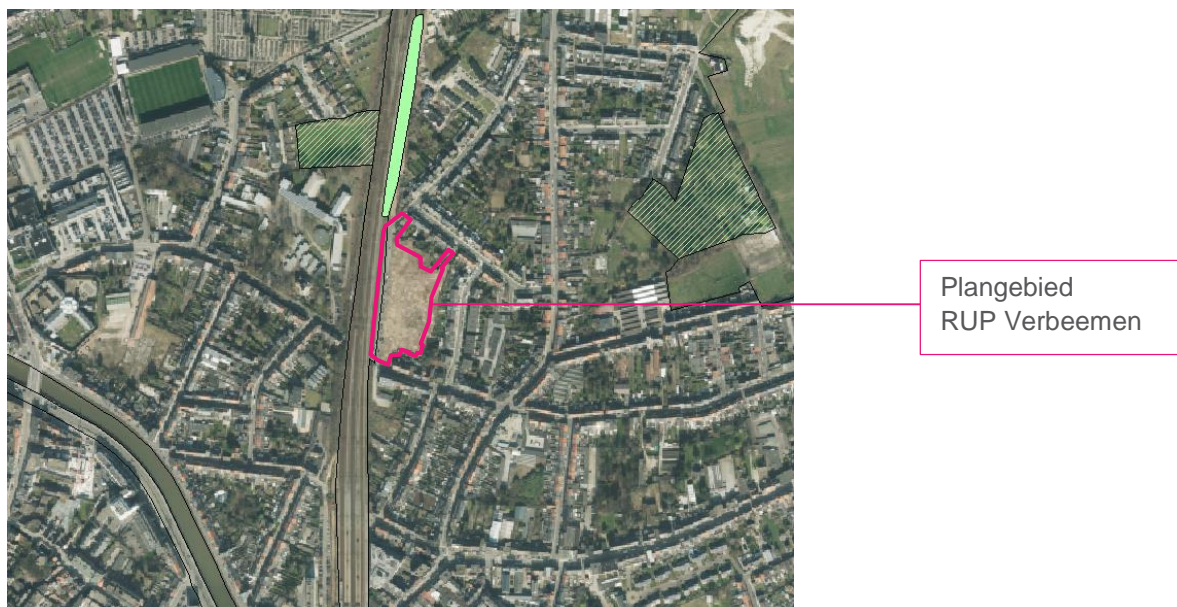
In het plangebied zijn geen waterlopen gesitueerd. Ten noordoosten van het plangebied loopt een niet geklasseerde waterloop. Ongeveer 350 meter ten zuidwesten loopt de Dijle, een bevaarbare waterloop. Op ca. 600 meter ten noorden van het plangebied loopt de Vrouwvliet, een geklasseerde waterloop van 1e categorie.



Figuur 11 Vlaamse hydrologische Atlas (Geopunt)

5.7. Biologische waardering (BWK versie 2014)

Het plangebied is gelegen binnen een stedelijke context. Binnen de contouren van het plangebied bevinden zich geen biologisch waardevolle zones. Aansluitend op het plangebied in het noorden, bevindt zich ter hoogte van de spoorwegberm een biologisch waardevolle zone.

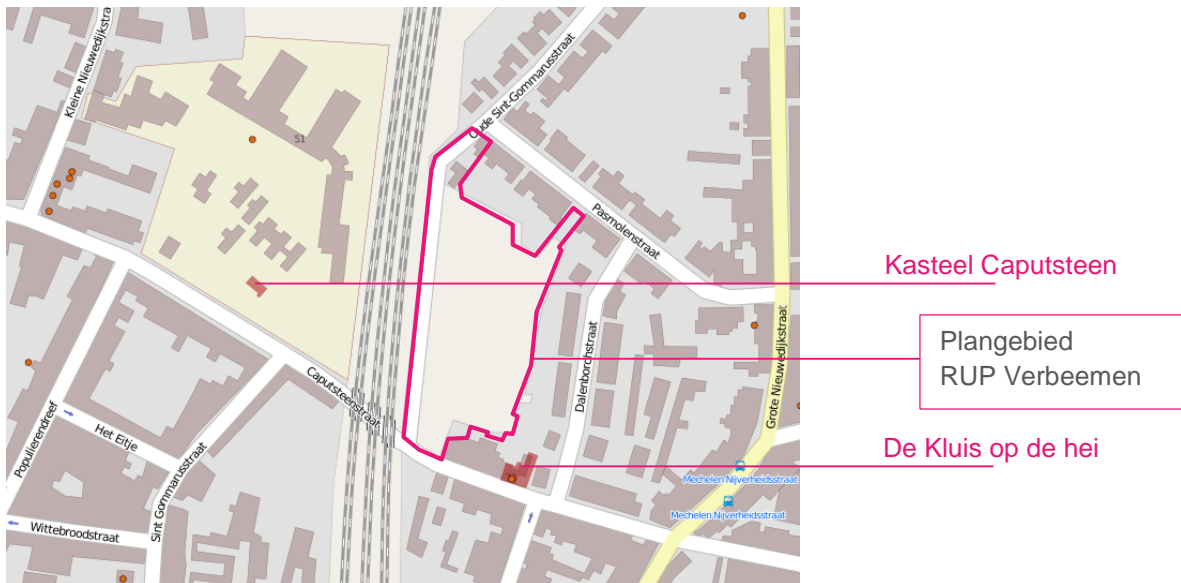


5.8. Beschermd Erfgoed

Het plangebied is niet gelegen binnen een beschermd landschap of dorpsgezicht.

In het plangebied bevinden zich geen beschermde monumenten. In de onmiddellijke omgeving ervan, in de Caputsteenstraat, werd het landhuis 'De Kluis op de hei' beschermd als monument (Besluit nr. 3136, BS 04/04/1997). Ook het kasteel Caputsteen, aan de overzijde van de spoorweg, werd beschermd als monument (Besluit nr. 1614, BS 19/06/1981).

Deze monumenten grenzen echter niet rechtstreeks aan het plangebied en de visuele impact wordt reeds 'verstoord' door de oude bedrijfsmuur langs de perceelgrenzen (oost) en de spoorlijn (west).

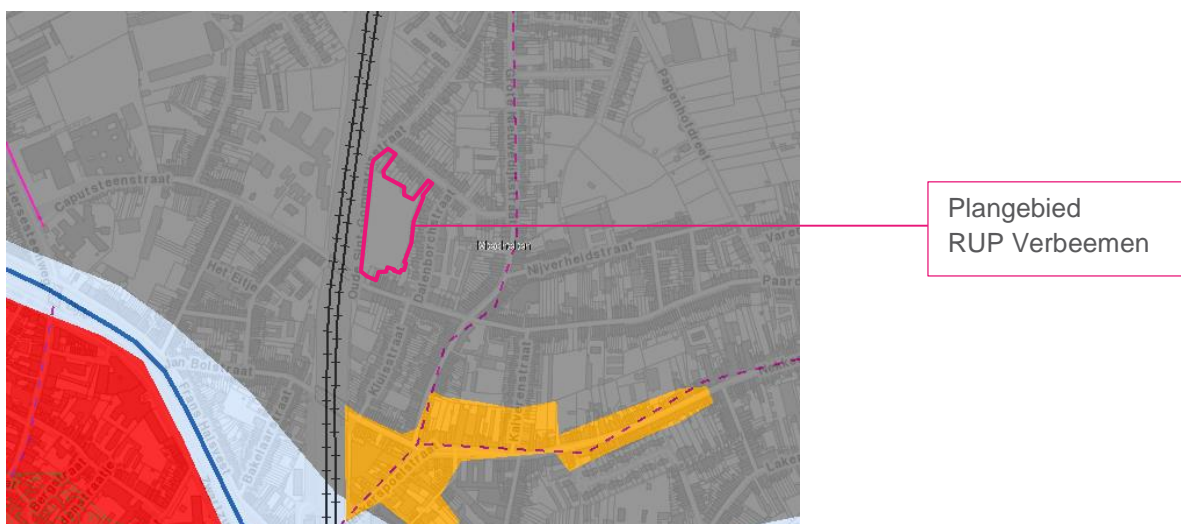


Figuur 13 Onroerend erfgoed (Agentschap Onroerend Erfgoed)

5.9. Provinciale landschapskaart

Circa 200 meter ten zuiden van het plangebied lag vroeger het oud (typische) gehucht 'Nekkerspoel' (oranje aanduiding). De huidige Grote Nieuwendijkstraat, gelegen ten oosten van het gebied, is een oude verbindingsweg tussen Mechelen en Sint-Katelijne-Waver, daterend van voor 1775.

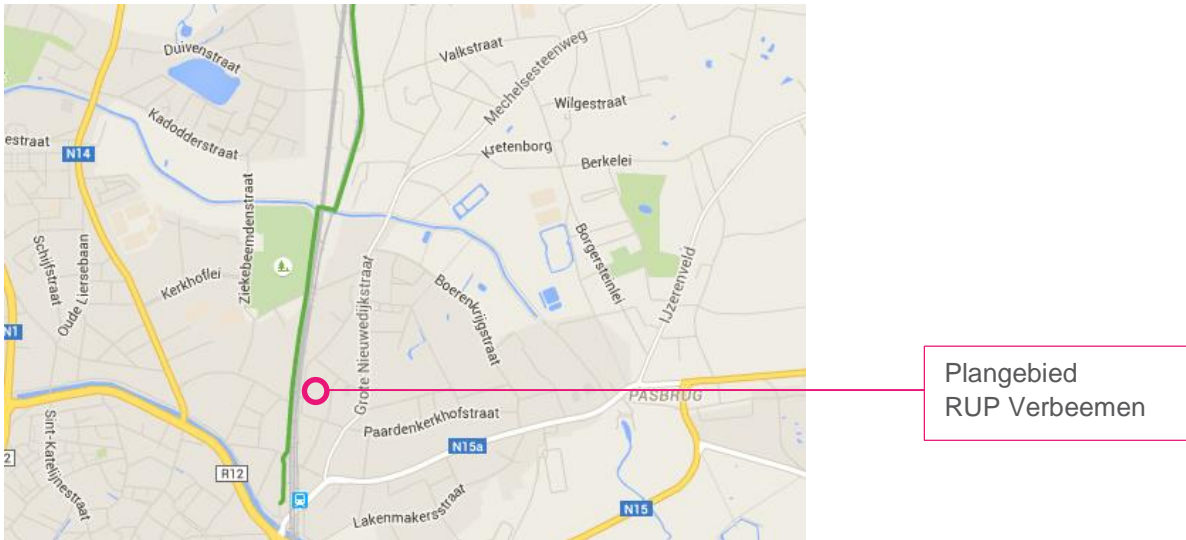
Vandaag is de bebouwing rond het oorspronkelijke gehucht 'Nekkerspoel' sterk toegenomen en maakt het gebied fysiek deel uit van de wijk Nekkerspoel.



Figuur 14 Provinciale landschapskaart (Provant.be)

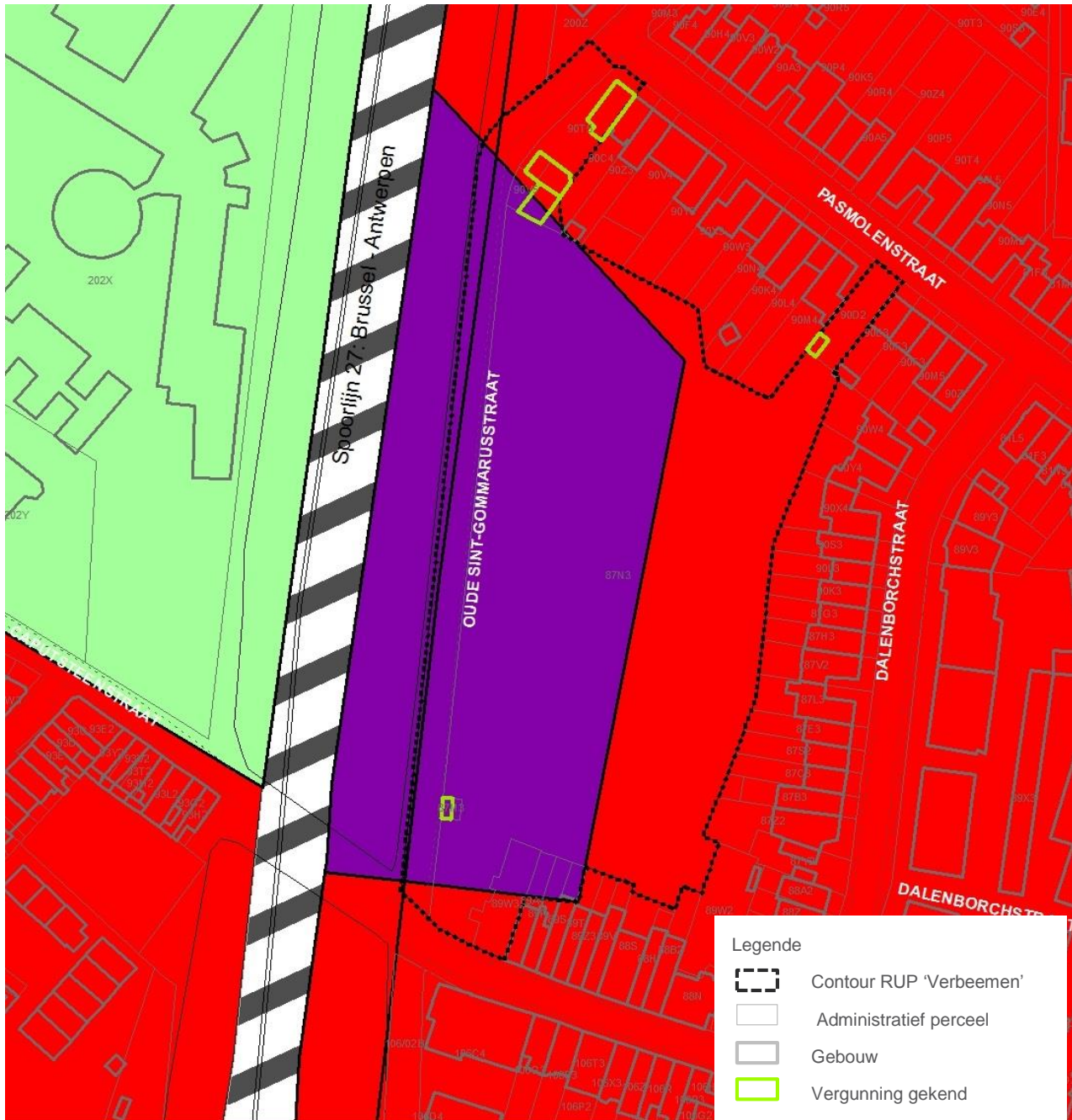
5.10. Bovenlokaal fietsroutenetwerk

De fiets-o-strade 'Antwerpen – Mechelen' loopt in één rechte lijn langs de spoorweg (groene aanduiding) en zorgt zo voor een vlotte fietsverbinding tussen de steden Antwerpen en Mechelen. Deze fietsverbinding ligt op amper 20 meter van het plangebied, en kan voor de toekomstige bewoners een interessante troef betekenen inzake duurzaam woon-werkverkeer.



Figuur 15 Bovenlokaal fietsroutenetwerk (provant.be)

5.11. Vergunningstoestand plangebied



Figuur 16 Vergunningstoestand

Stedenbouwkundige vergunningen

Binnen het plangebied (2^e afdeling, sectie B) zijn volgende stedenbouwkundige vergunningen van toepassing:

Kad. nr	Straat	huisnr	Onderwerp	Doss. nr.	Datum	Beslissing
87N3	Oude Sint-Gommarusstraat	/	Bouwen werkplaats	1965/0515	04/05/1965	geweigerd
			Bouwen werkplaats	1965/0855	18/11/1965	vergund
			Uitbreiden fabriek	1962/0579	04/07/1962	vergund
			Uitbreiden werkplaatsen	1963/0435	13/06/1963	vergund
			Slopen en bouwen burelen	1967/0475	04/08/1967	vergund
			Afbraak van 1 bedrijfssite	2003/0679	19/01/2004	vergund
	Caputsteenstraat	/	Bouwen bergplaats	1965/0855	15/12/1965	vergund
89 W3	Caputsteenstraat	53				
90D2	Pasmolenstraat	/	Plaatsen van garagebox van 6 m op 3 m zonder fundamente	2000/0030	20/09/2000	vergund
90T5	Pasmolenstraat	55	Bouwen van een woning	1968/0629	14/11/1968	vergund
90T5	Pasmolenstraat	55	Bijbouwen van garages	1979/0142	23/04/1979	vergund
90V5	Oude Sint-Gommarusstraat	/	Bijbouwen van garages	1979/0142	23/04/1979	vergund

6.1. Sterktes

- **Bereikbaarheid:** De site 'Verbeemen' kent een goede bereikbaarheid via tal van vervoersmodi. In de eerste plaats is de site gelegen nabij grote invalswegen, zoals de Grote Nieuwendijkstraat en de Liersesteenweg en anderzijds de Vesten, wat het gebied een relatief goede autobereikbaarheid verschaft. Daarnaast geniet de site eveneens een goede bereikbaarheid via openbaar vervoer. Station Nekkerspoel bevindt zich slechts op 500m en een halteplaats voor bussen bevindt zich op slechts 200m. Tot slot kent de site ook een uitstekende ontsluiting per fiets, aangezien de fiets-oustrade Antwerpen-Mechelen op 20m gelegen is.
- **Voorzieningen:** De wijk Nekkerspoel kent reeds een goed uitrustingsniveau op het vlak van dagelijkse voorzieningen. Een bakker, supermarkten, scholen, ... bevinden zich op wandelafstand van het plangebied. De nabijheid van deze voorzieningen kan worden beschouwd als een belangrijke kwaliteit van het plangebied, aangezien deze aanwezigheid de noodzaak tot verre verplaatsingen voor dagdagelijkse behoeften aanzienlijk minimaliseert. Daarnaast vormt de nabijheid van de binnenstad een belangrijke meerwaarde aangezien daar een groot aanbod is op het vlak van zorg, cultuur, handel, enz...

6.2. Zwaktes

- **Beperkte mogelijkheden:** Aangezien het plangebied grotendeels bestemd is als zone voor milieubelastende industrie kunnen hier slechts vergunningen worden afgeleverd i.f.v. bedrijvigheid.²
- **Geïsoleerd gebied:** Omwille van het oorspronkelijke gebruik als industriële site, gaat het gebied weinig tot geen relatie aan met haar onmiddellijke omgeving. Dit maakt het gebied tot een anonieme plek, ruimtelijk en gevoelsmatig geïsoleerd in het woonweefsel.
- **Verontreiniging:** De grond van de site is aangetast met gechloreerde koolwaterstoffen, die afkomstig zijn van ontvetters en detergents. De vervuiling beperkt zich niet enkel tot de bodem, maar heeft eveneens het grondwater aangetast, waardoor de verontreiniging verder strekt dan de site zelf.

6.3. Kansen

- **Inbreiding:** Het plangebied bevindt zich nabij de historische binnenstad. De binnenstad en de die hierop aansluitende buurten krijgen volgens het GRS de voorkeur bij de keuze van locaties voor nieuwbouw (o.a. via inbreiding). Om dit te kunnen bewerkstelligen is een herbestemming van het plangebied vereist. Hierdoor kan een historische 'kankerplek' in het stedelijke weefsel uitgroeien tot een kwaliteitsvol woongebied.
- **Optimalisatie relatie omgeving:** Een herontwikkeling van het gebied van industrie naar wonen vormt een belangrijke kans om het bouwblok op een kwalitatieve wijze af te werken en de relatie met de omgeving te optimaliseren. Het verbeteren van deze relatie zal ongetwijfeld een positief effect hebben op de woon-, leef- en beeldkwaliteit van de omgeving.
- **Groen:** In de onmiddellijke omgeving van het gebied is weinig groen aanwezig. De herontwikkeling van het gebied vormt dan ook een potentie om buurtgroen te integreren in het gebied. Een groene omgeving heeft veel voordelen. Het heeft een positief effect op de gezondheid van mensen en draagt bij aan de leefbaarheid van een wijk. Groen in een stedelijke omgeving zorgt voor een rijke

² Artikel 4.4.8/1 VCRO (d.d.25/04/2014). Met deze bepaling werd een vermoeden van bestemmingsconformiteit ingevoerd, waardoor in gebieden voor vervuulende of milieubelastende industrieën met een oppervlakte van 3 ha of minder in principe ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen ingeplant kunnen worden.

biodiversiteit, vermindert luchtvervuiling, zorgt voor waterberging, dempt geluidshinder en zorgt voor verkoeling in warme periodes.

- **Groene corridor:** Door het voorzien van groen in het plangebied kan een waardevolle verbinding worden gecreëerd met het biologisch waardevolle gebied langs de spoorwegberm. Op die manier kunnen dieren en planten zich verplaatsen. Door gebieden met elkaar te verbinden, vergroot de overlevingskans van veel soorten.
- **Sanering:** Bij een herontwikkeling van de site van industriegebied naar woongebied dient het gebied worden gesaneerd. Deze sanering zal uiteraard een positief effect hebben op het milieu (bodem- en waterkwaliteit) en de gezondheid van de bewoners, aangezien een historische bron van vervuiling wordt weggehaald.

6.4. Bedreigingen

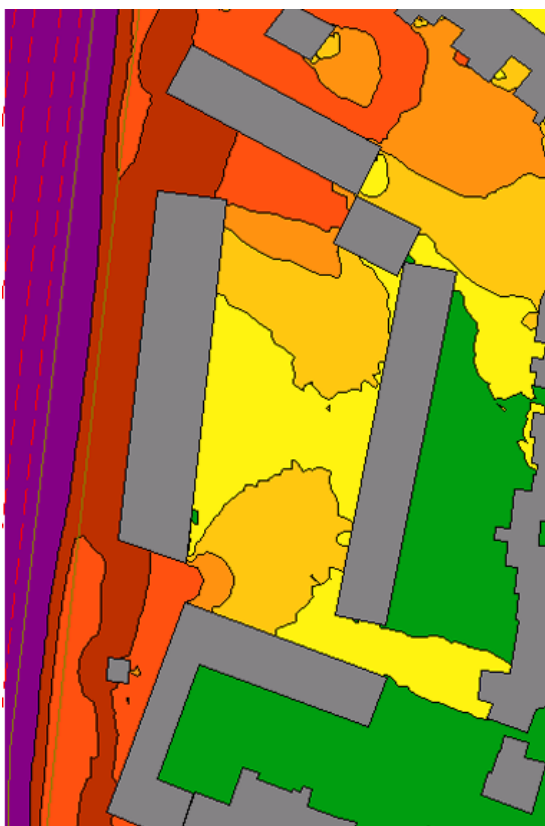
- **Spoorweg:** De aangrenzende spoorweg heeft in de eerste plaats een belangrijke impact op de beleving van de Oude Sint-Gommarusstraat. De spoorwegbundel bevindt zich namelijk op een talud van ongeveer 6m hoogte, waarvan de bovenleidingen zich op 11m hoogte bevinden. Daarnaast is er eveneens een belangrijke geluidsbelasting verbonden aan de spoorweg, aangezien deze overdag intensief wordt gebruikt door personenvervoer en 's nachts door goederenvervoer. De nabijheid van deze spoorweg vormt een belangrijke uitdaging bij de reconversie van het gebied, zowel op vlak van beeldkwaliteit als wooncomfort.
- **Parkeerdruk:** De overwegend residentiële omgeving wordt gekenmerkt door een vrije hoge parkeerdruk. Op het vlak van parkeren dient een toekomstig project te voorzien in de eigen behoeften. Een bijkomend parkeeraanbod is echter eveneens gewenst om tegemoet te komen aan de parkeerdruk in de buurt.
- **Privacy:** Het plangebied grenst aan een bestaande woonomgeving. De omliggende woningen hebben zich de voorbije jaren 'afgekeerd' van de site omwille van de activiteit (vervuilende industrie) en het lawaai van de spoorweg. Hoewel een herontwikkeling van de site de woonkwaliteit in de omgeving ongetwijfeld zal verbeteren, zal de reconversie ook een spanningsveld genereren tussen de bestaande en nieuwe woonomgeving, bijvoorbeeld op het vlak van privacy. Bij de inplanting van nieuwe woningen dient gewaakt te worden over dit aspect.

Voorafgaand aan de opmaak van het RUP werd door studie bureau BUUR cvba een masterplan opgemaakt voor de herontwikkeling van de site. Hieronder worden de belangrijkste elementen van het plan weergegeven.

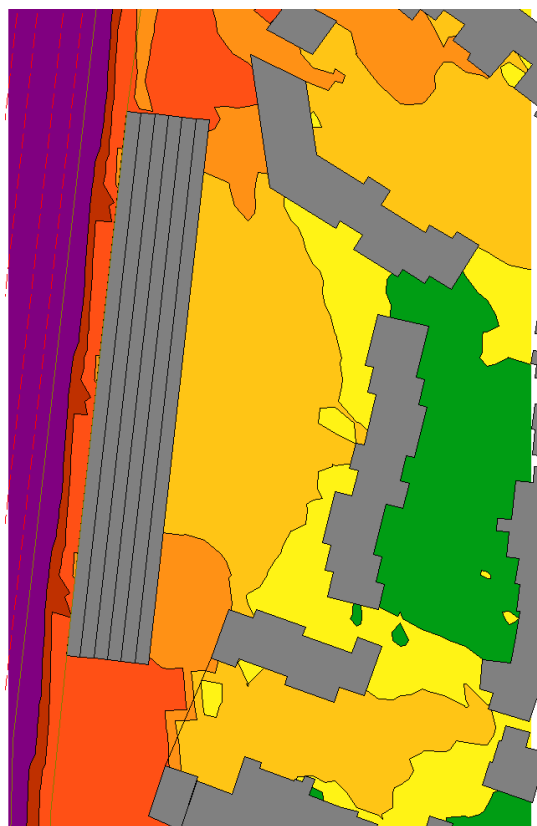
7.1. Inname Sint-Gommarusstraat ivf geluidbuffering en groen

Het plangebied grenst aan de spoorlijn Brussel-Antwerpen, die dagelijks veelvuldig gebruikt wordt voor personen-en goederenverkeer. De nabijheid van deze spoorweg betekent een belangrijke geluidsimpact op de omgeving. Binnen de inrichtingsprincipes werd dan ook de ambitie geformuleerd een gebouw op de site te integreren dat zowel het park, de woningen op de site Verbeemen, als de directe omgeving kan bufferen naar geluid toe. In samenwerking met het studie bureau Daidalos-Peutz werd bijgevolg onderzoek gedaan naar de relatie tussen de inplanting van een dergelijk gebouw en de effectieve resultaten qua geluidbuffering.

Het meest aangewezen scenario op vlak van geluidbuffering is dit waarbij een gebouw langs de Oude Sint-Gommarusstraat geplaatst wordt. Het gebouw wordt over een zo groot mogelijke lengte voorzien, zonder de toegangen van het park af te sluiten. Een bijkomende optimalisatie bestaat erin het buffergebouw op te schuiven tot quasi tegen het spoorwegtalud. De geluidsbelasting op de meest belaste gevel van het buffergebouw daalt dan aanzienlijk er geen weerkaatsing van het geluid is, waardoor de gebruiks- en woonkwaliteit van de woningen in het buffergebouw verbetert. Door de inname van de Oude Sint-Gommarusstraat kan bovendien 2000m² openbaar domein omgezet worden in parkzone.



Figuur 17: Berekening geluidsniveau op site bij plaatsing van gebouw langs de Oude Sint-Gommarusstraat



Figuur 18: Berekening geluidsniveau op site bij plaatsing van gebouw ter hoogte van de Oude Sint-Gommarusstraat

7.2. Globaal inrichtingsplan

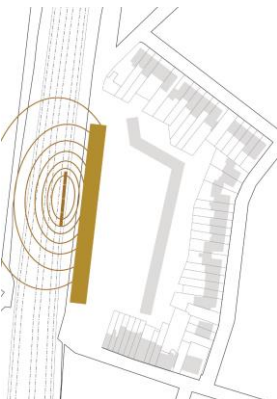


Figuur 19 Masterplan Verbeemen (BUUR cvba)

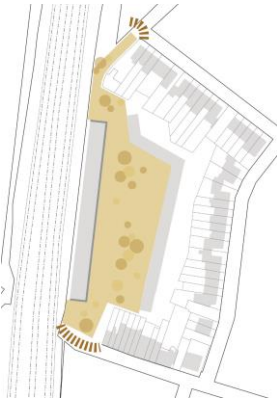
Het masterplan gaat uit van 4 globale inrichtingsprincipes:



(1) Afbouwen van de randen: De randen van de site Verbeemen bestaan uit eengezinswoningen met een private tuin. Om de schaal en de privacy van de bestaande woningen te respecteren worden deze randen afgebouwd met nieuwe eengezinswoningen met tuin, die rug aan rug aansluiten op de bestaande woningen.



(2) Beschermen tegen geluid: Om de site en de directe omgeving te beschermen tegen het geluid van de treinen, wordt de inplanting van een gebouw nagestreefd dat een geluidswal vormt naar de spoorweg toe.



(3) Centraal gelegen publiek park, zichtbaar vanuit alle woningen: Voor het park wordt een maximalisatie van de grootte en de toegankelijkheid voorop gesteld. Het park wordt volwaardig toegevoegd aan het openbaar domein, wat impliceert dat het park niet afgesloten kan worden door de bewoners. Het publieke karakter vereist duidelijke toegangen en een goede sociale veiligheid, die bewerkstelligd wordt door de inrichting van het park en door de zichtbaarheid vanuit de woningen op het park.



(4) Collectief ondergronds parkeren: om het park maximaal te vrijwaren van autoverkeer, worden de eengezinswoningen gevrijwaard van garages en worden de autostaanplaatsen voor alle bewoners van de site Verbeemen collectief ondergronds voorzien. Zo ontstaat een gebundelde en compacte oplossing, die het aandeel verhardingen in het park substantieel kan verminderen.

7.3. Bebouwingsvorm

In het masterplan worden twee woonclusters voorzien. Parallel met de spoorweg (west) bevinden zich de zgn. 'bermwoningen', een combinatie van gestapelde eengezinswoningen en appartementen. Tegenover deze 'bermwoningen' werd een cluster voorzien met eengezinswoningen en in beperkte mate appartementen (noord).

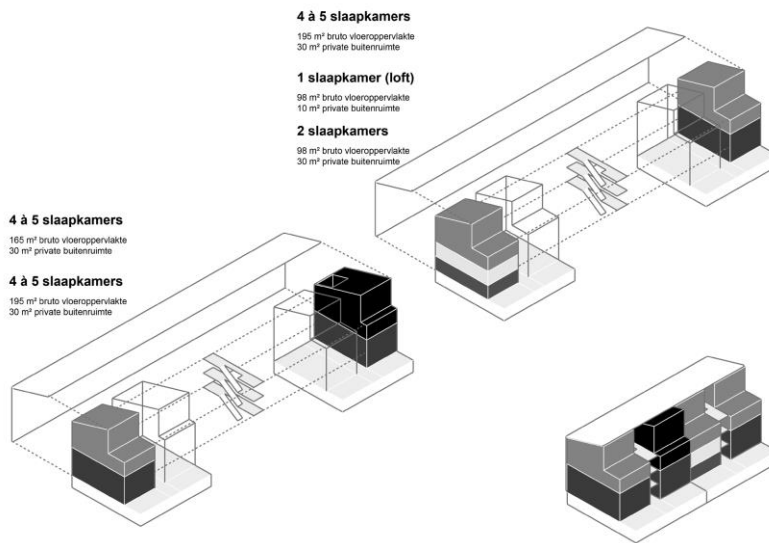
Bermwoningen

Bouwenveloppe

De bermwoningen kennen een specifieke bouwenveloppe:

- De inplanting van de bermwoningen gebeurt op minimaal 1m van de spoorwegtalud om op deze manier een optimale bescherming tegen de trillingen te kunnen voorzien.
- Het gebouw wordt opgetrokken aan de hand van flexibele en marktconforme bouwdiepten
- De parking onder het gebouw wordt half ondergronds voorzien, zodat:
 - een goede verluchting en verlichting van de parking mogelijk is
 - sociale controle vanuit het park op de parking aanwezig is
 - de buitenruimten van de gelijkvloerse woningen nog steeds 1,5m boven het park verheven zijn en bijgevolg een goede privacy kennen.

Schakeling



Het bermgebouw bestaat uit de koppeling van een aantal traveeën. Iedere travee op zich bestaat uit een centrale trappenpartij in open lucht, waarlangs de woningen gelegen zijn. Deze woningen zelf genieten nog een erg grote flexibiliteit en kunnen variëren van een éénslaapkamer-appartement voor een startend gezin of senioren tot een duplexappartement met 4 à 5 slaapkamers. Op deze manier leent het gebouw zich voor een breed doelpubliek.

Referenties

In het verleden werd reeds aangetoond dat het optrekken van specifieke woningen langsheen geluidsbronnen kwalitatieve resultaten kan opleveren, met een groot wooncomfort.



Figuur 20: Bufferwoningen langsheen autosnelweg te Goirle, Nederland; Crepain-Binst architecture.

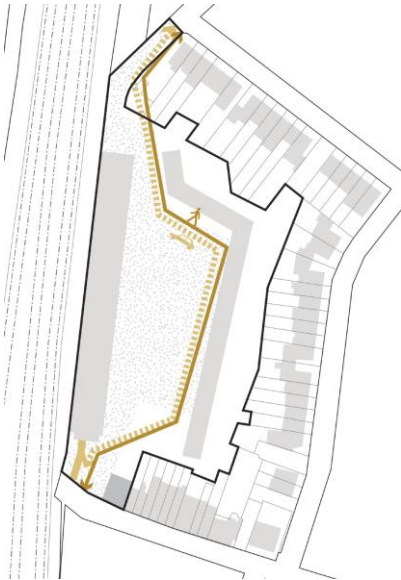


Figuur 21: 's Herenwegveld langsheen spoorlijn Leuven-Brussel, Herent; Jan Maenhout architecten.

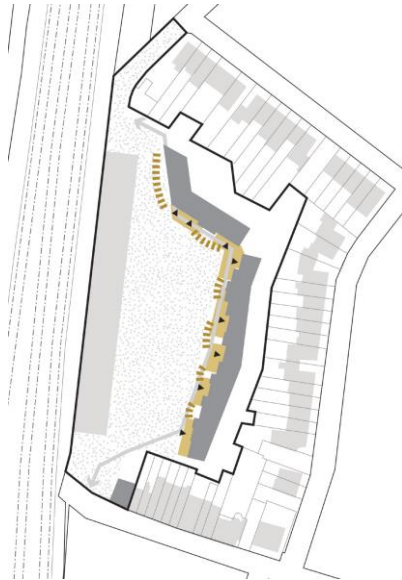
Eengezinswoningen

Inrichtingsprincipes

Om de overgang van het publieke park naar de woningen geleidelijk te laten verlopen, worden de toegangsruimten van de woningen gebundeld. Er wordt een minimale afstand gerespecteerd tussen de achtergevel van de woningen en de kavelgrenzen. Zo wordt zowel de privacy van de bestaande als de nieuwe woningen gegarandeerd. Tussen de tuinen van de nieuwe en bestaande woningen wordt eveneens een zgn. 'tuintpad' voorzien, dat deel zal uitmaken van het semi-privaat domein en dus niet publiek toegankelijk is.



Figuur 22: Beperkte ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer



Figuur 23: gebundelde toegangsruimten



Figuur 24: afstand i.f.v. privacy

Differentiatie

Bij de rijwoningen wordt op zoek gegaan naar een differentiatie, niet enkel op vlak van de woontypologieën, maar ook op vlak van het beeld. Het park wordt niet afgeboord met een reeks identieke rijwoningen, maar met een dynamische aaneenschakeling van verschillende woningen die een interessant beeld opleveren.

Referenties



Figuur 25: Cederpark, Hasselt, Crepain-Binst architecture



Figuur 26: Setagaya-Ku, Japan; Hitoshi Wakamatsu Architect & Associates.



Figuur 27: De Veldekens, Berchem; Conix architects



7.4. Park van gevel tot gevel

De wijk Nekkerspoel wordt gekenmerkt door een gebrek aan toegankelijk wijkgroen. Daarom is de realisatie van een nieuw buurtpark eveneens een belangrijk programma-element. Het nieuwe buurtpark dient zich te profileren als een publieke plek die zowel voor de nieuwe woningen als voor de ruime omgeving een meerwaarde vormt. Dit brengt echter met zich mee dat de inrichting van het park in functie van meervoudig gebruik en van sociale controle dient te staan. Er wordt gestreefd naar een optimalisatie van de groene ruimte, dit door een park te creëren van gevel tot gevel. De wegenis in het park wordt herleid tot een strikt minimum, en de infrastructuur wordt zodanig ontworpen dat een meervoudig gebruik mogelijk is. Het masterplan slaagt er op deze manier een het park te voorzien van ca 7.000 m², wat een verdubbeling impliceert van wat vooropgesteld was door de stad.



Figuur 30: Impressie park Masterplan Verbeemen (BUUR cvba)

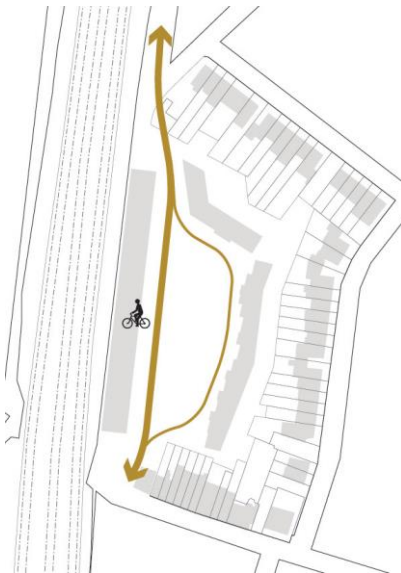
7.5. Ontsluiting

Op het vlak van ontsluiting wordt een maximale permeabiliteit voor de zachte weggebruikers nagestreefd. Voetgangers krijgen voldoende ruimte om te bewegen doorheen het park of naar de woningen. Ook voor fietsers wordt de mogelijkheid geboden om rechtstreeks van noord naar zuid te rijden of tot voor de woningen.

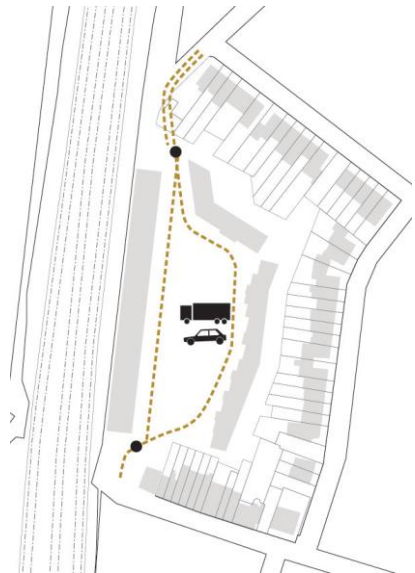
Het gebied wordt ontsloten via Caputsteenstraat. Daarnaast is er ook een ondergeschikte toegangsweg via de Pasmolenstraat. De bewegingen van gemotoriseerd verkeer in of door het park wordt herleid tot een strikt minimum. Iedere eengezinswoning zal bereikbaar zijn voor laden en lossen en voor (hulp)diensten, maar de doorgaande beweging wordt ontmoedigd.



Figuur 28: ontsluitingsstructuur voetgangers



Figuur 29: ontsluitingsstructuur fietsers



Figuur 30: laden en lossen voor gemotoriseerd verkeer

7.5.1. Parkeren

Het bewonersparkeren wordt gebundeld half-ondergronds onder het bermgebouw voorzien. Zowel de parkeerplaatsen voor bewoners van het bermgebouw als voor bewoners van de rijwoningen worden op deze plek gebundeld, zodat de auto maximaal uit het beeld van het park geweerd kan worden. De toegang tot deze parking wordt voorzien vanuit de Caputsteenstraat.

Er wordt echter nog een beperkte tweede ondergrondse parking voorzien onder het appartementsgebouw dat de lijn met rijwoningen afsluit in het noorden van de site. In deze ondergrondse parking worden parkeerplaatsen aangeboden voor de bewoners van dit gebouw.

Het bezoekers- en buurtparkeren wordt gebundeld voorzien aan de beide toegangen tot de site. Hier wordt een beperkte overcapaciteit voorzien, zodat de parkeerplaatsen die verdwijnen in de huidige Oude Sint-Gommarusstraat gecompenseerd worden en de parkeerdruk op de omgeving niet verhoogt. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen /buurtparkeerplaatsen is iets groter aan de zuidelijke toegang dan aan de noordelijke toegang, omwille van de grotere zichtbaarheid en toegankelijkheid.

Om het fietsgebruik te stimuleren, wordt een groot aantal fietsstalplaatsen met een optimaal gebruikscomfort op de site voorzien. Voor de bewoners van het bermgebouw, worden de fietsstalplaatsen op de koppen in de half-ondergrondse parking voorzien. Van daaruit zijn zij eenvoudig toegankelijk via hellingsbanen, die uitgeven op de Caputsteenstraat of de Pasmolenstraat.

Ook voor de rijwoningen worden gebundelde fietsstalplaatsen aangeboden, om op deze manier te vermijden dat bewoners deze in hun woning of tuin moeten plaatsen. De fietsstalplaatsen bevinden zich op strategische hoeken van de site, en zijn direct bereikbaar vanuit de tuinen van de woningen via een klein pad tussen de tuin en de oude bedijfsmuur. De fietsstalplaatsen zijn collectief voor de bewoners, wat impliceert dat de ruimte wel afgesloten is vanuit het park.

Voor de bewoners van het appartementsgebouw op het einde van de rij eengezinswoningen in het noorden van de site, wordt eveneens een collectieve fietsstalling voorzien in de tuinstrook. Het aantal fietsstalplaatsen voor bewoners wordt bepaald conform de gemeentelijke verordening, zijnde 2 fietsstalplaatsen voor de eerste slaapkamer en 1 fietsstalplaats per extra slaapkamer. Ook hier wordt een beperkte overcapaciteit voorzien, die aangeboden kan worden aan de directe omwonenden.

Voor bezoekers zijn er verspreid in het park fietsbeugels aanwezig.

8.1. Opzet van het RUP

Door middel van het RUP 'Verbeemen' wordt een planologisch kader gecreëerd waardoor de stedenbouwkundige principes van het 'Masterplan site Verbeemen' kan doorwerken in het vergunningenbeleid.

In het RUP wordt de gewenste bestemming, inrichting en/of beheer gebiedsgericht vastgelegd. De voorschriften hebben een verordenend karakter. Hoewel in het masterplan een toekomstige gewenste inrichting van het gebied werd vooropgesteld die getuigt van realiteitszin, is de vertaling ervan naar stedenbouwkundige voorschriften een evenwichtsoefening. Enerzijds is het immers wenselijk om een aantal vrijheidsgraden in te bouwen opdat eventuele gewijzigde toekomstige behoeften en noden kunnen worden opgevangen. Anderzijds dienen er ook voldoende 'kwaliteitsmechanismen' worden ingebouwd opdat de kwaliteit van het project kan gegarandeerd worden.

8.2. Contour RUP

De contour van het RUP is gebaseerd op het Grootschalig Referentie Bestand (GRB). De grenzen volgen zoveel mogelijk de huidige kadastrale grenzen (GRB, adp). De westelijke grens met de spoorweg is gebaseerd op 'grens zone zwakke weggebruiker' (GRB, wgo).

8.3. Bestemmingszones en globale inrichtingsprincipes

In het RUP worden twee bestemmingszones onderscheiden: woonprojectgebied en woongebied.

8.3.1. Woonprojectgebied (art.2)

Bebouwing

Er wordt een woonprojectgebied afgebakend met in overdruk drie indicatieve bouwvelden. De inplanting van deze bouwvelden correspondeert grotendeels met de voorziene inplanting van de gebouwen in het masterplan. In deze drie bouwvelden samen kunnen maximaal 67 wooneenheden worden gerealiseerd (of een maximale woondichtheid van ca. 45wo/ha). De bouwhoogte bedraagt maximaal 5 bouwlagen in bouwveld A en 3 bouwlagen in bouwvelden B en C met de omgeving. In het RUP wordt evenwel nog een beperkte mate aan flexibiliteit gegeven m.b.t. tot de exacte inplanting van de gebouwen, het aantal woningen en de verhouding appartementen en eengezinswoningen. Ten opzichte van het masterplan gebeurt in het RUP de inplanting van de bermwoningen op min. 3 meter³ van de spoorwegtalud om eventuele onderhoudswerken aan de talud te kunnen realiseren.

Bestaande vergunde constructies (o.a. garages aan Oude Sint-Gommarusstraat), die niet in overeenstemming zijn met de voorschriften, kunnen worden verbouwd of herbouwd.

Buurtpark

Een belangrijke inrichtingsvoorwaarde is de realisatie van een centraal en toegankelijk buurtpark. Het buurtpark, in overdruk en indicatief aangeduid op het grafisch plan, moet minimaal 45% van de oppervlakte

³ In plaats van min. 1 meter zoals beschreven in het masterplan.

van de projectzone bedragen met inbegrip van bovengrondse parkeerplaatsen en wegenis. Het park dient minstens voor 50% als onverharde groene ruimte worden aangelegd.

Parkeren

In het RUP wordt een parkeernorm worden opgelegd zodat de parkeerdruk in het gebied zelf kan worden opgevangen. Daarnaast dienen eveneens parkeervoorzieningen (minstens 34 parkeerplaatsen) worden voorzien voor de buurt zodat de opgeheven parkeerplaatsen in de Oude Sint-Gommarusstraat kunnen worden gecompenseerd. Het bewonersparkeren dient (half-) ondergronds te worden voorzien. Het bezoekers- en buurtbewoners parkeren dient bovengronds worden gerealiseerd.

Daarnaast worden ook fietsparkeernormen opgelegd. Deze plaatsen dienen worden voorzien verspreid over het projectgebied en moeten ook (deels) toegankelijk zijn voor bezoekers.

Ontsluiting

Het gebied wordt ontsloten via de Pasmolenstraat en de Caputsteenstraat. De hoofdontsluitingswegen worden indicatief en symbolisch weergegeven op het grafisch plan. Dat betekent dat de concrete ligging en inrichting van de wegen niet wordt vastgelegd, maar dat wel wordt aangegeven welke plaatsen met elkaar kunnen worden verbonden. Bovengrondse parkeerplaatsen kunnen enkel worden voorzien langs deze wegen.

Daarnaast worden ook een aantal trage verbindingswegen aangeduid in overeenstemming met het masterplan, waaronder het 'tuintpad' dat langs de tuinen van de woningen in de Caputsteenstraat, Dalenborchstraat en Pasmolenstraat loopt.

8.3.2. Woongebied (art.3)

De overige zones, die niet tot het projectgebied behoren, worden (opnieuw) bestemd als woongebied. Hier zijn generieke bestemmings- en inrichtingsvoorschriften van toepassing. Dit impliceert dat de inrichting van deze gebieden wordt bepaald door de voorschriften in de stedenbouwkundige verordening van de Stad Mechelen (van kracht sinds 25 april 2015).

8.3.3. Zone voor 'Recht van Voorkoop (art.5)

In het verordenend deel van de voorschriften wordt een recht van voorkoop voorzien voor de kadastrale percelen 90T5 en 90V5. Het voorkooprecht is ten gunste van de stad Mechelen en Waterwegen en Zeekanaal NV. Het voorkooprecht houdt geen koopverplichting in voor de vermelde actoren. Het voorkooprecht wordt ingesteld krachtens artikel 2.4.1 en 2.4.2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en geldt voor 15 jaar vanaf de inwerkingtreding van het plan.

8.3.4. Lijninfrastructuur

Volgende lijninfrastructuur worden in het RUP Verbeemen onderscheiden:

- Hoofdontsluitingsweg (Art.4.1)
- Nevenontsluitingsweg (Art.4.2)
- Trage verbindingsweg (Art.4.3)
- Tuintpad (Art.4.4)

9.1. Gewestplan

Door de goedkeuring van dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan door de bevoegde overheid worden volgende bestemmingen en bijhorende bestemmingsvoorschriften van het Gewestplan Mechelen (KB 5 augustus 1976) gelegen binnen de grenzen van dit RUP, opgeheven en vervangen door de bestemmingsvoorschriften van het gemeentelijk RUP 'Verbeemen':

Art.5.1.0 Woongebieden

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

Art.8.2.1.2 Gebieden voor milieubelastende industrieën

- De **gebieden voor milieubelastende industrieën**. Deze zijn bestemd voor bedrijven die om economische of sociale redenen moeten worden afgezonderd;

10. RUIMTEBALANS

Ten gevolge van het RUP 'Verbeemen' wordt de oorspronkelijke bestemming van het gebied aangepast in overeenstemming met de huidige of toekomstige gebruiksfunctie.

De totale oppervlakte van het RUP 'Verbeemen' bedraagt ca 1.5ha. Op het gewestplan was daarvan ca. 0.9ha bestemd als gebied voor milieubelastende industrieën en ca. 0.6ha als woongebied. Het RUP 'Verbeemen' herbestemd het volledige plangebied naar woongebied of woonprojectgebied, beide ressorterend onder de gebiedscategorie wonen.

Tabel 1: Ruimtebalans RUP 'Verbeemen'

GEWESTPLAN		RUP VERBEEMEN	
Gebiedscategorie	Opp	Gebiedscategorie	Opp
Wonen - woongebied	6 367m ²	Wonen - woongebied	15 133m ²
Industrie	8 766m ²		
TOTAAL	15 133m²	TOTAAL	15 133m²

11. 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 1 maart 2012 is een aangepast uitvoeringsbesluit watertoets in werking. Dit besluit werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 14 oktober 2011.

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

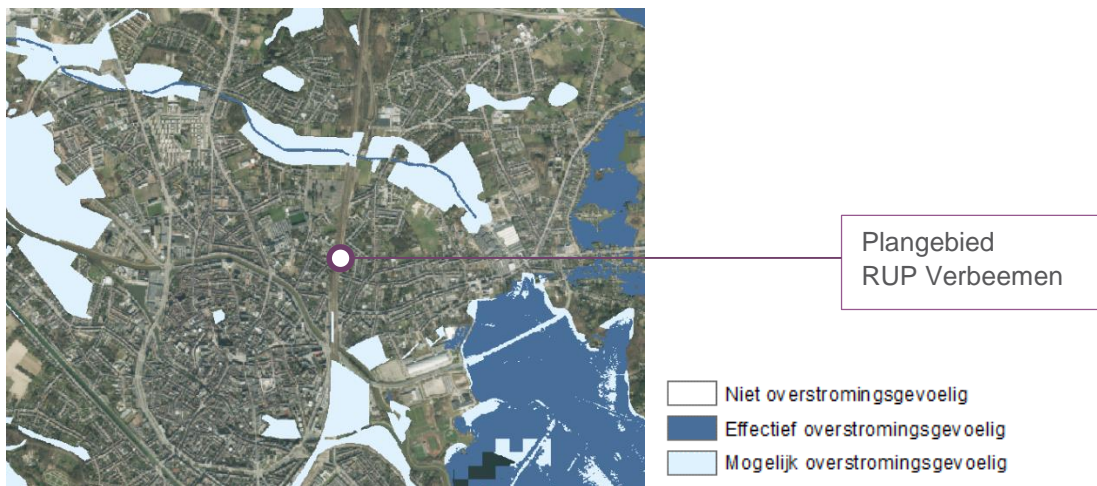
11.1. Watertoetskaart⁴

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

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

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

Het plangebied is niet gelegen in een effectief of mogelijk overstromingsgevoelig gebied.



Figuur 31 Watertoetskaart 2014 (Geopunt)

11.2. Afweging activiteit tov watertoetskaart

Het plangebied is vandaag braakliggend. In het recente verleden was dit gebied evenwel bebouwd. Het plangebied bevindt zich in een stedelijke omgeving gekenmerkt door de aanwezigheid van woningen en

⁴ De kaart van de overstromingsgevoelige gebieden versie 2014.

wegeninfrastructuur. Er zijn geen indicaties dat de toegelaten activiteiten (hoofdzakelijk wonen) in het plangebied niet verenigbaar zijn met de hydrologische toestand van de omgeving.

11.3. Juridisch-beleidsmatig kader

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

- *Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozingen van afvalwater en hemelwater;*
- *Algemene maatregelen volgens het decreet Integraal Waterbeleid;*
- *Code van Goede Praktijk bij het ontwerp van rioleringsystemen, meer bepaald wat betreft buffering (Vaes et al., 2004);*
- *Stedenbouwkundige verordening stad Mechelen (25/04/2015)*

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

11.4. Afvalwater

In het zoneringsplan⁵, goedgekeurd bij ministerieel besluit dd 07/08/2008, kan nagegaan worden welke deelgebieden van het RUP gelegen zijn in een zone die of aansluitbaar is op de gemeentelijke afvalwaterriolering, of waar de nodige voorzieningen collectief zullen worden aangelegd, of waar het afvalwater individueel behandeld moet worden.

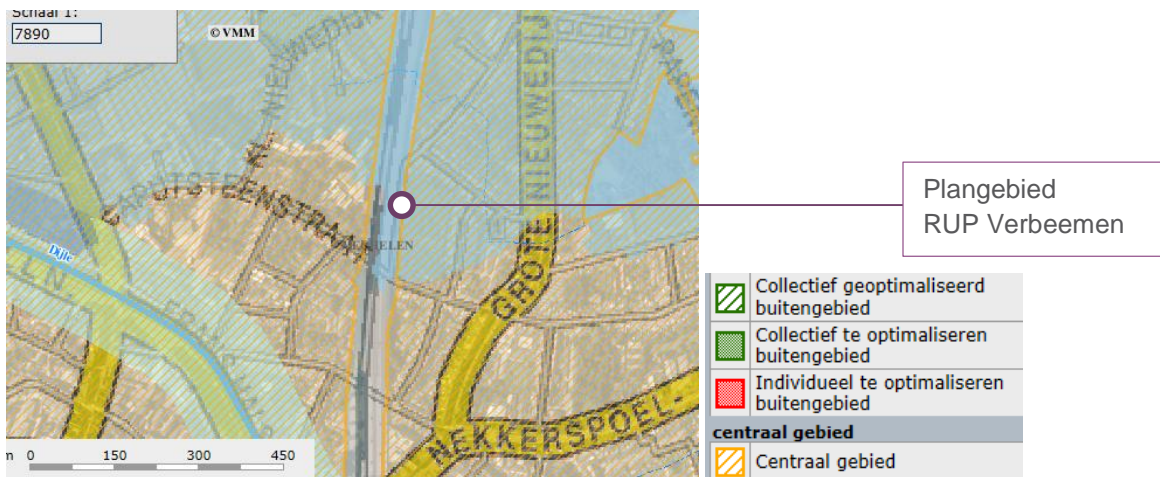
Gebieden die zich niet in één van bovenstaande zones bevinden worden verondersteld in een gebied te liggen waar de principes van 'Individueel te optimaliseren buitengebied' geldt. In het kader van een vergunningsaanvraag in deze gebieden kan echter aan de rioolbeheerder gevraagd worden om de toestand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

Alle klassieke nutsleidingen bevinden zich onder het openbaar domein. Dat impliceert dat hier vanuit het project op eenvoudige wijze op aangetakt kan worden. Bij de realisatie van het bermgebouw dienen evenwel enkele leidingen, die zich nu binnen het profiel van de Oude Sint-Gommarsstraat bevinden, verplaatst te worden.

Conclusie

Het plangebied van het RUP 'Verbeemen' bevindt zich volledig in centraal gebied. In het centraal gebied is er afvalwaterriolering aanwezig die verbonden is met een operationele waterzuiveringsinstallatie. In dit gebied geldt de verplichting afvalwater aan te sluiten op de afvalwaterriool. Hiervan kan enkel worden afgeweken als deze aansluiting dient te gebeuren via gronden van derden. In dat geval moet een individuele behandelingsinstallatie voor afvalwater (IBA) geïnstalleerd worden. Een aansluiting van het afvalwater op de afvalwaterriool via een pomp is technisch haalbaar en is dus geen reden om af te wijken van de aansluitingsplicht.

⁵ <http://geoloket.vmm.be/zonering>



Figuur 32 Zoneringsplan (Geoloket VMM)

11.5. Hergebruik regenwater

In overeenstemming met de gewestelijke stedenbouwkundige verordening voor hemelwaterputten, infiltratie- en buffervoorzieningen, en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater dienen in bepaalde gevallen hemelwaterputten voorzien te worden. Het volume van de hemelwaterputten moet in verhouding staan tot de horizontale dakoppervlakte en verharde grondoppervlakte. Bij nieuwbouw of herbouw van een eengezinswoning met een oppervlakte groter dan 40 m², moet het volume van de regenwaterput minstens 5000 liter zijn. Bij verbouwing (renovatie) of uitbreiding van een woning is installatie van een regenwaterput niet verplicht. Bij nieuwbouw of herbouw van minstens één ander gebouw dan een eengezinswoning met een dakoppervlakte groter dan 100 m², moet het volume van het regenwatersysteem 50 liter per vierkante meter dakoppervlakte zijn. Het maximum is 10.000 liter. Bij elke vergunningsaanvraag zal getoetst worden of het project voldoet aan deze verordening.

11.6. Infiltratie

Bij de aanleg van waterinfiltrerende verharding, infiltratiebekkens of grachten, dient rekening gehouden te worden met de infiltratiegevoeligheid van de bodem. Indien infiltratie door een te hoge grondwaterstand of ondoorlaatbare bodem niet mogelijk is, kan op deze locatie mogelijk geen infiltratiebekken/waterdoorlatende verharding worden aangelegd. Het bufferen en vertraagd afvoeren van hemelwater kan in dat geval een oplossing bieden.

Bodems waarbij de grondwaterstand voldoende diep is en de infiltratiecapaciteit groter is dan $5,6 \times 10^{-6}$ m/s (grof en fijn zand) zijn geschikt voor infiltratie van hemelwater. Bodems waarbij de grondwaterstand wel voldoende diep is maar de infiltratiecapaciteit kleiner is dan $2,8 \times 10^{-6}$ m/s (leem, klei) en bodems met een hoge grondwaterstand op basis van drainageklasse E, F, G, H en I zijn aangewezen op het bufferen en vertraagd afvoeren van hemelwater.

Bij de aanleg van verharde oppervlakken met een beperkt risico op verontreiniging moet in de mate van het mogelijke gebruik worden gemaakt van waterdoorlatende verharding. Het hemelwater afkomstig van daken wordt beschouwd als niet of nauwelijks verontreinigd en komt zeker in aanmerking voor infiltratie. Voor bepaalde verharde oppervlakken, in essentie wegen en parkings, moet absoluut rekening worden gehouden met het risico op verontreiniging. Bij openbare wegen is met een hoge verkeersintensiteit moet het afstromende water eerst worden gezuiverd. Bij de lokale ontsluitingswegen met een relatief lage verkeersintensiteit wordt het echter niet noodzakelijk geacht om het hemelwater te zuiveren vooraleer het geloosd wordt in het oppervlaktewatersysteem.

11.7. Waterhuishouding binnen het plangebied

In de verschillende bestemmingszones van het RUP wordt de mogelijkheid gevrijwaard om de waterhuishouding in de zone te optimaliseren en geen overlast te bezorgen aan aangrenzende gebieden.

11.8. Besluit

Het RUP realiseert bijkomende bebouwingsmogelijkheden ten opzichte van de bestaande juridische toestand. De aard van de bebouwing en de inrichting van het gebied wordt gewijzigd. In het plan worden de mogelijkheden voor opvang van hemelwater gevrijwaard en worden geconcludeerd dat bij het vergunningsaanvraag kan worden voldaan aan de bepalingen van het decreet integraal waterbeleid.

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

Naast de bepalingen van dit RUP blijven de bepalingen van bestaande en toekomstige stedenbouwkundige of politieverordeningen met betrekking tot het rioleringsbeleid onverminderd van kracht.

12. ONTHEFFING PLAN-MER

12.1. Plan-MER plicht

Alle ruimtelijke uitvoeringsplannen vallen onder de definitie van plan of programma volgens het D.A.B.M. Ruimtelijke uitvoeringsplannen vormen het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project en vallen dus eveneens onder het toepassingsgebied volgens het D.A.B.M.

De project-m.e.r.-plicht wordt afgetoetst op basis van het besluit van de Vlaamse regering houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectenrapportage, meer bepaald de bijlagen I en II aan het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004, en projecten bedoeld in de bijlage bij Omzendbrief LNE 2011/1.

Het RUP vormt niet het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I of bijlage II van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004.

Het RUP 'Verbeemen' ressorteert onder rubriek 10b van de Omzendbrief LNE 2011/1, inzake stadsontwikkelingsprojecten. Dit betekent dat een screening moet worden uitgevoerd om na te gaan of het RUP een aanzienlijk milieueffect kan hebben wegens haar aard, omvang of ligging. Daarbij moet rekening worden gehouden met de criteria van bijlage II bij het D.A.B.M.

12.2. Dossier SCRPL15098

Het verzoek tot raadpleging (= screeningsnota) dat werd opgesteld voor het RUP 'Verbeemen' heeft het dossiernummer SCRPL15098 gekregen. De beslissing en de screeningsnota worden gepubliceerd op de website van het departement LNE (www.mervlaanderen.be) in de 'dossierdatabank' onder het nr. SCRPL15098.

12.3. Procedureverloop

Aanvraag lijst adviesinstanties bij Dienst MER	19/05/2015
Aanschrijven adviesinstanties	12/06/2015
Adviesronde (30 dagen)	12/06/2015 – 10/07/2015
Herinneringsbrief	22/07/2015
Indiening definitief screeningsdossier	09/09/2015
Beslissing dienst MER	05/10/2015

12.4. Overzicht adviezen plan-Merscreening SCRPL15098

Adviesinstantie	Ontvangst	Advies
OVAM	25/06/2015	Geen advies, standaardopmerkingen
Agentschap Wonen-Vlaanderen	25/06/2015	Gunstig
Agentschap Ondernemen	29/06/2015	Geen opmerkingen

Agentschap Natuur en Bos	06/07/2015	Gunstig
Provinciebestuur Antwerpen	10/07/2015	Geen opmerkingen
Departement LNE – Afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen	14/07/2015	Gunstig
Ruimte Vlaanderen – Antwerpen	09/07/2015	Gunstig
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	-	-

12.5. Conclusies effectenrapport

Op basis van de beschikbare informatie kan worden besloten dat ten gevolge van het RUP 'Verbeemen' geen aanzienlijk negatieve milieueffecten te verwachten zijn.

Het RUP valt bijgevolg niet onder de plan-MER-plicht zoals voorzien in het plan-MER-decreet van 17/04/2007. De voorgestelde milderende maatregelen voorgesteld in dit onderzoek worden opgenomen of verwerkt in het ontwerp van het ruimtelijk uitvoeringsplan.

12.6. Beslissing Dienst MER (dd 05/10/2015)

**DEPARTEMENT
LEEFMILIEU,
NATUUR &
ENERGIE**

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

Aan het College van Burgemeester en
Schepenen
Grote Markt 21
2800 Mechelen
Sandrien.luytens@mechelen.be

uw bericht van
9/09/2015

uw kenmerk

ons kenmerk
LNE/MER/SCRPL15098/
2015/

bijlagen

/

vragen naar / e-mail

Ellen Dheere
Ellen.dheere@lne.vlaanderen.be

telefoonnummer
02 553 76 08

datum

08 OKT. 2015

Betreft: onderzoek tot milieueffectrapportage van het RUP Verbeemen te Mechelen.

Beslissing plan-MER-plicht

volgens het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (D.A.B.M.), B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk gewijzigd en het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's van 12 oktober 2007, B.S. 7 november 2007

Geachte,

Met uw email van 9 september 2015, vraagt u de dienst Mer een beslissing te nemen over de opmaak van een plan-MER. Het dossier is onder het nummer SCRPL15098 behandeld.

Zoals u in het dossier aangeeft, komt het RUP in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage.

De doelstelling en reikwijdte van het plan worden beschreven in de screeningsnota. Volgens het dossier heeft het RUP tot doel de gewestplanbestemming milieubelastende industrie om te zetten naar woongebied. Op deze manier wordt een kernversterkende ontwikkeling mogelijk gemaakt met specifieke aandacht voor woon- en beeldkwaliteit, ontsluiting en parkeren.

Het screeningsdossier (bestaande uit de screeningsnota en de adviezen) bevat de nodige informatie over het voorgenomen plan en heeft de relevante milieudisciplines voldoende besproken.

Alle instanties zijn van mening dat de effecten op het milieu correct en voldoende beschreven zijn. De uitgebrachte adviezen bevatten geen elementen waaruit de dienst Mer kan besluiten dat het uitgevoerde onderzoek naar de aanzienlijkheid van de milieueffecten onvolledig of onjuist is.

Rekening houdend met het bovenvermelde kunnen wij concluderen dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

De dienst Milieueffectrapportagebeheer zorgt ervoor dat de screeningsnota en deze beslissing voor het publiek raadpleegbaar zijn.

U dient de screeningsnota samen met deze beslissing te voegen bij het voorontwerp van RUP. Wij vragen dit te doen voorafgaand aan de organisatie van de plenaire vergadering (indien mogelijk) maar uiterlijk voor de voorlopige vaststelling van het plan.

U moet via aanplakking op de aanplakplaatsen van de gemeente, via de website van de gemeente en via publicatie in het gemeentelijk Infoblad melden dat de screeningsnota en de beslissing geraadpleegd kunnen worden op de website van de dienst Mer (www.mervlaanderen.be), op de website van de gemeente en op het gemeentehuis.

We wijzen u er op dat u, als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of om een andere reden, dient na te gaan of de effecten van het gewijzigde plan voldoende onderzocht werden in de screeningsnota. Als dit niet het geval is, dient u de screeningsnota aan te passen, de relevante adviesinstanties m.b.t. de aanpassing om advies te vragen en de dienst Mer om een nieuwe beslissing te vragen aan de hand van het aangepaste dossier met de eventuele bijkomende adviezen en de verwerking ervan. Voor een gemeentelijk RUP dient minstens de provincie aangeschreven te worden.

Met vriendelijke groet,



Veerle De Coster
Waarnemend diensthoofd Dienst Mer

*Kopie: IGEMO, Schoutetstraat 2, 2800 Mechelen
(katrien.demets@igemo.be)*

13.1. Ruimtelijke veiligheidsrapportage

De 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.

13.2. 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.

13.3. 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 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 wel 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):

Woongebied, bepaald volgens artikels 5 en 6 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen, en de ermee vergelijkbare gebieden vastgesteld in de ruimtelijke uitvoeringsplannen met toepassing van het decreet 18 mei 1999 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening (dit zijn de gebieden die op de gewestplannen, ruimtelijke uitvoeringsplannen of bijzonderder plannen van aanleg geheel of gedeeltelijk rood ingekleurd zijn);

De door het publiek bezochte gebouwen en gebieden, inclusief recreatiegebieden, die aangeduid worden als aandachtsgebied, zijn de gebouwen en gebieden waarbij de gemiddelde aanwezigheid minstens 200 personen per dag is, of op piekmomenten minstens 1.000 personen aanwezig zijn.

Is het opmaken van een RVR niet vereist.

14. 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. 2.6.1-2.6.7 en in het decreet Grond- en pandenbeleid art. 6.2.1 en 6.3.

14.1. Planbaten mogelijk

Sectie	Afdeling	OORSPRONKELIJKE BESTEMMING	NIEUWE BESTEMMING
2	B	Industrie	Wonen
		87N3, 89W3, 89 A4, 89P, 89S, 90C4, 90V5, 90T5	

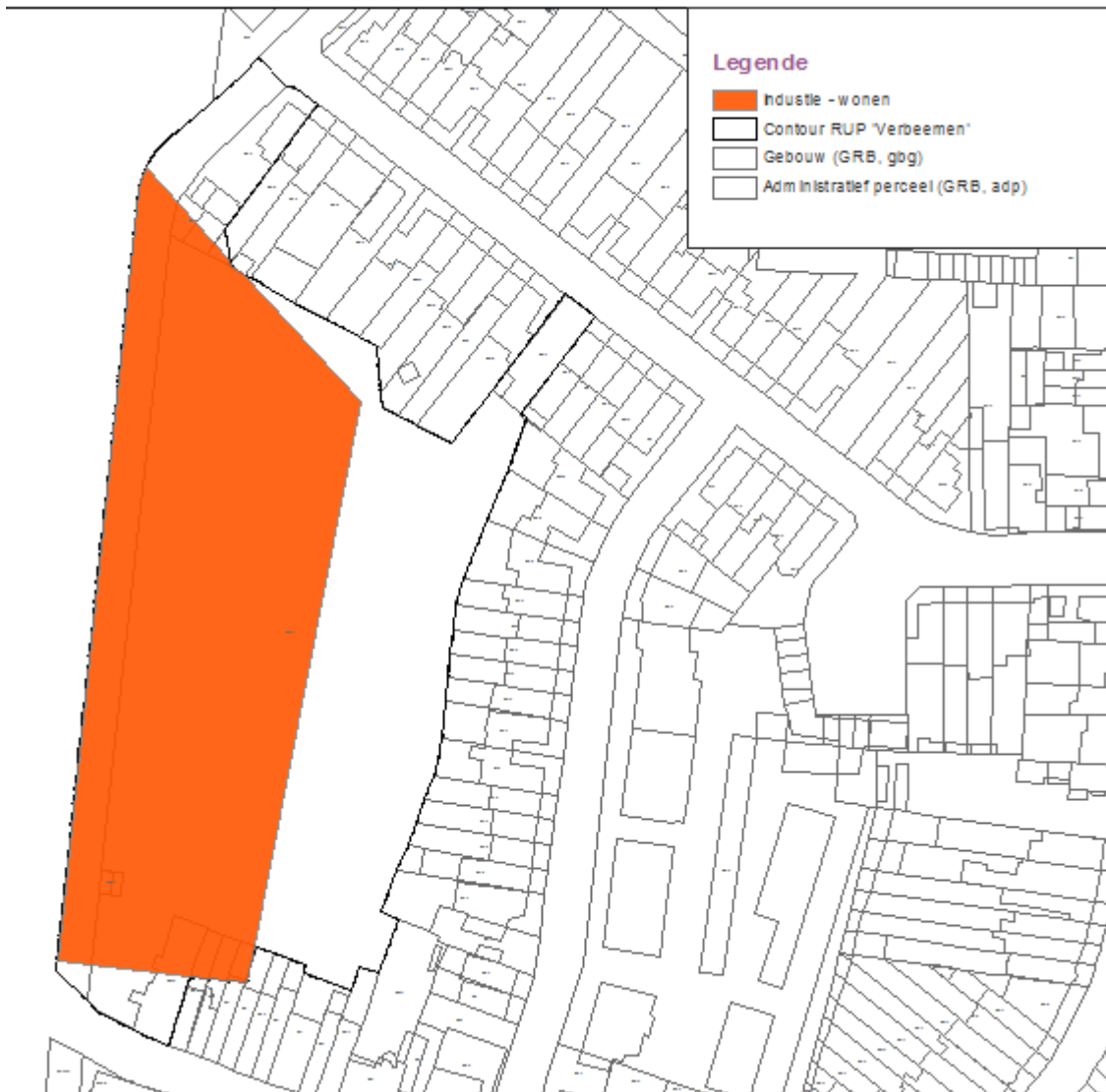
14.2. Planschade mogelijk

Niet van toepassing.

14.3. Kapitaalschade/gebruikersschade mogelijk

Niet van toepassing.

14.4. Grafisch register



Figuur 33 Grafisch register RUP Verbeemen (industrie → wonen)

15. RECHT VAN VOORKOOP

Voor bepaalde kadastrale percelen binnen het plangebied wordt een recht van voorkoop voorzien zoals bedoeld in artikel 2.4.1 tot en met 2.4.2/4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, die van kracht is sinds 1 september 2009 en geldt voor 15 jaar vanaf de inwerkingtreding van het plan.

De begunstigde in eerste rangorde is de stad Mechelen en Waterwegen en Zeekanaal NV. de opsomming geeft ook de rangorde aan van de toepassing van het voorkooprecht. De 1e vermelde actor mag als 1e gebruik maken van zijn of haar voorkooprecht.