



KENNISCENTRUM  
VLAAMSE STEDEN

interlokale vereniging

# COMPLEXE STADSPROJECTEN

*draaiboek*

## **Naam website KCVS**

BELEIDSNOTA BINNENSTAD

## **Oorspronkelijke naam document**

beleidsnota voor de binnenstad uit het structuurplan

## **Project**

Lamot Mechelen

*stad mechelen*  
*september 1997*

***ontwerp beleidsnota binnenstad***  
**structuurplan mechelen**

---

*De Mechelse binnenstad,*

*trekpleister voor mensen en activiteiten*

---

*De Mechelse binnenstad,*

*van historisch baken tot aantrekkelijk centrum*

---

*Mechelen,*

*herwonnen binnenstad*

---

*Mechelen op weg naar...*

*een leefbare binnenstad*

*een beleefbare binnenstad*

*een levende binnenstad*

---

---

# Inhoudstafel

<b>I Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>II Knelpunten, kwaliteiten en kansen in de binnenstad</b>	<b>2</b>
1. Ruimtelijke problemen in de binnenstad	2
2. Ruimtelijke kwaliteiten van de binnenstad	3
3. Ruimtelijke kansen in de binnenstad	3
<b>III Visie op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de Mechelse binnenstad</b>	<b>4</b>
<b>IV Ruimtelijk concept voor de Mechelse binnenstad</b>	<b>8</b>
1. Ruimtelijke conceptelementen voor de Mechelse binnenstad	8
2. Gewenste ruimtelijke structuur van de Mechelse binnenstad	17
3. Beleidsdoelstellingen	18
<b>V Maatregelen</b>	<b>19</b>
1. Concrete ruimtelijke maatregelen	19
2. Prioriteiten voor het beleid	28
3. Vertaling van de gewenste ruimtelijke structuur in juridisch verordenende instrumenten	35
4. Opstelling van een voorlopig toetskader met beleidsconsequenties van de gewenste ruimtelijke structuur voor de sectoren en de verschillende aspecten van de ruimte	36
<b>VI Voorstellen voor detailgebieden</b>	<b>50</b>
1. Concrete acties in Heihoek	50
2. Mogelijke invulling van het Mercurius-project te Mechelen	53
<b>VII Ruimte voor samenwerking</b>	<b>57</b>

## *Kaartenlijst*

<i>Kaart 1: stratenplan binnenstad</i>	2
<i>Kaart 2: gewenste ruimtelijke structuur binnenstad</i>	17
<i>Kaart 3: projecten wonen en leefbaarheid</i>	19
<i>Kaart 4: projecten verweving van functies</i>	22
<i>Kaart 5: projecten openbare ruimte en stadsbeeld</i>	24
<i>Kaart 6: projecten verkeer</i>	26
<i>Kaart 7: toetskader verkeersfunctie</i>	43
<i>Kaart 8: toetskader fietsnetwerk</i>	44
<i>Kaart 9: toetskader openbaar vervoer</i>	44
<i>Kaart 10: toetskader parkeren</i>	44
<i>Kaart 11: toetskader open ruimte</i>	47
<i>Kaart 12: eerste acties in Heihoek</i>	51

# I Inleiding

In februari 1997 werd de laatste hand gelegd aan een definitieve startnota voor het structuurplanningsproces in Mechelen. Deze startnota dient als basis voor verdere besprekingen en discussies in verband met de totstandkoming van het ruimtelijk structuurplan voor Mechelen. Uit de overlegronde en besprekingen van de startnota bleek een duidelijke bekommernis voor de kwalitatieve ontwikkeling van de binnenstad. Het woon- en leefmilieu in de binnenstad is kwetsbaar en ten dele weinig aantrekkelijk. Het historisch patrimonium kent in sommige gevallen een onzekere toekomst en leegstaande gebouwen ontsieren het stadsbeeld. De verkeers- en parkeerdruk weegt op de binnenstadsbewoners. Gedurende jaren zag de binnenstad bovendien een aantal van haar regionale functies vertrekken waardoor de kern een deel van haar levendigheid verloor.

De gestelde problematiek en de voelbare noodzaak voor een visie op de gewenste toekomst van de binnenstad leidden tot de opmaak van een gebiedsgerichte beleidsnota voor de binnenstad. Vanuit een visie op de ontwikkeling van geheel Mechelen en specifiek de binnenstad worden een aantal concrete maatregelen geformuleerd, zowel op het terrein als juridisch en organisatorisch. Tevens worden een aantal prioritaire projecten voorgesteld. In de beleidsnota is als maatregel eveneens een toetskader opgenomen voor het al dan niet realiseren van belangrijke openbare en private projecten in de binnenstad. Dit toetskader kan worden opgevat als een tussentijds richtinggevend kader dat naderhand door het ontwerp van structuurplan of door juridisch verordenende instrumenten kan worden vervangen. De diverse onderdelen van de beleidsnota zullen het beleid toelaten om beslissingen te nemen binnen een coherent raamwerk. Sectorale behoeften zullen in de toekomst worden afgewogen binnen dit toetskader.

De beleidsnota is als volgt opgebouwd. Allereerst worden ruimtelijke knelpunten, kwaliteiten en kansen in de binnenstad beknopt aangegeven. Vervolgens komen een visie, ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijke structuur voor de binnenstad aan bod. Aan de realisering van de gewenste ruimtelijke structuur worden een aantal concrete maatregelen en een toetskader gekoppeld. De beleidsnota wordt afgerond met twee detailgebieden: Heihoek en het commercieel centrum.

## II Knelpunten, kwaliteiten en kansen in de binnenstad

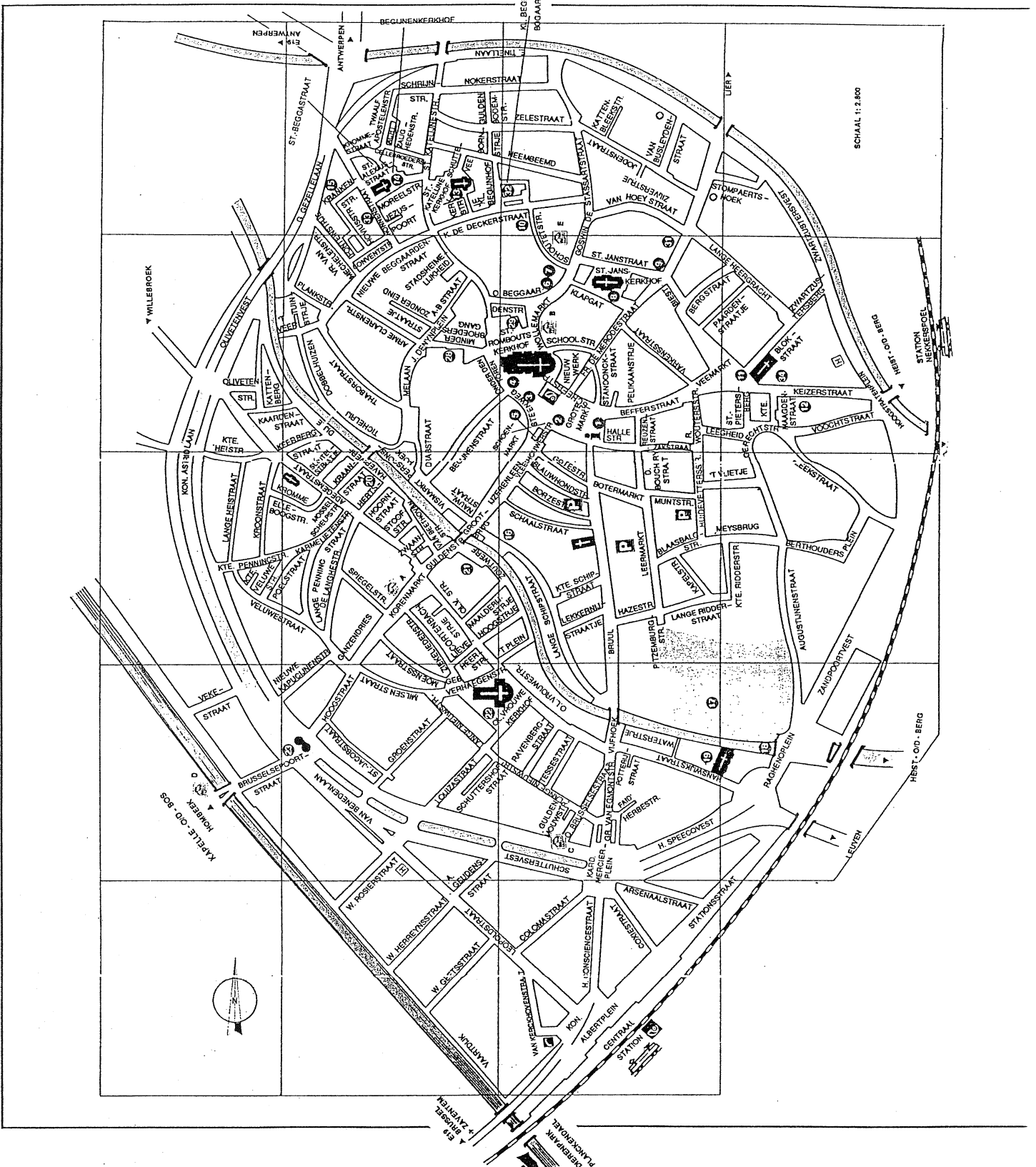
*Kaart 1: stratenplan binnenstad*

In de startnota voor het structuurplan Mechelen worden knelpunten, kwaliteiten en kansen in de binnenstad uitvoerig toegelicht. Deze beleidsnota beperkt zich tot een beknopte weergave.

### 1. Ruimtelijke problemen in de binnenstad

Vanuit de startnota voor het structuurplan Mechelen worden volgende ruimtelijke problemen in de binnenstad als belangrijkste opgegeven.

- De binnenstad heeft een aantal stedelijke functies verloren. Jarenlange functionele verdringing door sterkere economische functies heeft heel wat binnenstedelijke activiteiten doen verdwijnen of uitwijken. Het verlies van functies uit zich tevens in het verlies van verscheidenheid en eigenheid van het winkelapparaat. Grote regionale functies verhuizen meer en meer naar invalswegen aan de rand van de stad. De Mechelse scholen verliezen hun regionale betekenis doordat de meer begoede lagen van de bevolking hun kinderen buiten de stad laten schoollopen.
- Enkele slechte plekken in binnenstadsweefsel, zoals Lamot of Europarking, tasten de omliggende buurten aan met als gevolg het wegtrekken van bewoners. Bepaalde voetgangersverbindingen zijn erg onaantrekkelijk en betekenen een grote mentale afstand.
- 's Avonds ligt het activiteitenpeil in de binnenstad erg laag waardoor een onveiligheidsgevoel bij vele Mechelaars ontstaat.
- De verkeersproblemen in de binnenstad zijn divers. De smalle straatjes van de binnenstad zijn vaak ongeschikt voor grote verkeerstromen en parkeervoorzieningen. De parkeerproblematiek uit zich vooral in het conflict tussen bewoners, bezoekers en langparkeerders, groepen die elk hun eigen parkeervensen hebben. De ringvesten worden ervaren als een fysieke barrière tussen binnenstad en woonlobben.
- Bepaalde delen van de oevers van de Binnendijle bieden een desolate aanblik.
- Specifieke leegstand ontsiert het stadsbeeld. De leegstand boven en tussen winkels vormt een belevingsprobleem in het commercieel centrum. Een aantal monumenten worden door verval bedreigd. Nieuwe functies die historische gebouwen zouden kunnen hergebruiken, ontbreken nog vaak.
- Een tekort aan speelplekken, openbare parken en structuurbepalend groen wordt vastgesteld in de binnenstad.
- In de binnenstad blijft een tekort aan kwaliteitsvolle woningen. De vele woningen zonder middelmatig comfort bevinden zich meestal in een minder aantrekkelijke woonomgeving.
- Tussen de stationsomgevingen en het centrum bestaan verstoorde ruimtelijke relaties. Naast de zwakke inrichting van de stationsomgeving zijn de wandelrelaties tussen de stations en het centrum deels onherbergzaam en deels onveilig.



structuurplanning mechelen - beleidsnota binnenstad

## Stratenplan binnenstad

kaart 1



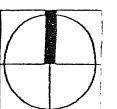
opdrachtgever  
stad mechelen

kaartnummer

R253-88-k01

augustus 1997

schaal 1 / 10.000



0 100 500m



## **2. Ruimtelijke kwaliteiten van de binnenstad**

De Mechelse binnenstad bezit tal van kwaliteiten op vlak van cultuurhistorische waarde en regionale ligging.

- Het rustig woonkarakter in een waardevol cultuurhistorisch patrimonium is een belangrijke kwaliteit in de binnenstad. Smalle straatjes ontmoedigen druk verkeer en de authentieke huizen trekken jongere bewoners aan.
- Het kleinschalig en authentiek stadsweefsel met een organisch stratenpatroon vormt een herkenbaar geheel voor bewoners en bezoekers.
- Voor specifieke bevolkingsgroepen (zoals bejaarden, kansarmen of sociale huurders) is een aanzienlijk woonareaal voorzien.
- De binnenstad behoudt een sterke regionaal-functionele positie ondanks de vele activiteiten die verdwenen zijn. Enkele belangrijke regionale elementen zijn het winkelaanbod, de scholen, de markt enz.
- Het centraal station en het station Nekkerspoel bieden een uitstekende ontsluiting voor de binnenstad.
- Over de weg kent de binnenstad eveneens een uitstekende ontsluiting.

## **3. Ruimtelijke kansen in de binnenstad**

Volgende elementen zijn van belang met betrekking tot de mogelijkheden en kansen die de binnenstad biedt.

- Mechelen en zijn binnenstad blijven uitstekend bereikbaar. Mechelen ligt daarenboven centraal binnen de Vlaamse Ruit waardoor het aantrekkingskracht heeft op bedrijvigheid die zich afspeelt op de as Antwerpen - Brussel. Wellicht bezit Mechelen een specifieke aantrekkingskracht op bedrijfszetels en administratieve voorzieningen die in Brussel of Antwerpen geen goede locatievoorwaarden vinden.
- Het authentiek stadsbeeld en het waardevol historisch patrimonium kunnen een troef betekenen voor een cultuurtoeristische ontwikkeling en een beleefbare woonomgeving.
- De omgeving van het Centraal Station biedt een aantal ruimtelijke mogelijkheden voor functionele verdichting.
- De aantrekkingskracht van het water van Dijle of Leuvensevaart kan een sturende rol spelen in ontwikkelingen langs het water.
- Een aantal leegstaande grootschalige complexen in de binnenstad lenen zich tot hergebruik.

### III Visie op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de Mechelse binnenstad

De toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de binnenstad wordt bepaald door een zestal krachtlijnen:

*nieuwe activiteiten binnen de cultuurhistorische context;  
rustig woonmilieu in de binnenstad;  
versterkte belevingsaspecten in de binnenstad;  
uitbouw van een beheersbaar toerisme;  
vlotte bereikbaarheid van de binnenstad;  
een geconcentreerd, aantrekkelijk en verscheiden winkelapparaat.*

#### **Nieuwe activiteiten binnen de cultuurhistorische context**

Zijn makkelijk bereikbare positie binnen de Vlaamse Ruit doet vermoeden dat Mechelen heel wat kansen zal krijgen om nieuwe functies op te nemen. De komst van activiteiten kan voortkomen uit de verzadiging van Antwerpen of Brussel. In de binnenstad zijn genoeg potenties te vinden om er nieuwe activiteiten in te huisvesten. Die activiteiten moeten nauwgezet worden geselecteerd uit de kansen die zich voordoen. Door een kieskeurig beleid te voeren zal Mechelen zich profileren als stad die in en rond haar binnenstad hoogwaardige administratieve functies, kantoren, kleine bedrijvigheid, gemeenschapsvoorzieningen en dienstverlening toelaat in functie van de verweefbaarheid in de stad. Zetelfuncties kunnen de binnenstad opzoeken omwille van het representatief karakter van de historische gebouwen en omgeving.

Momenteel kan Mechelen terugblikken op de vestiging van een aantal administratieve functies in de binnenstad. De komst van O.V.A.M. (Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij) en de V.L.A.R. in het kwetsbare binnenstadsweefsel doet vragen rijzen over de inpasbaarheid van omvangrijke activiteiten. Daarom moet de historische context (zowel de waarde van het gebouwenpatrimonium, het weefsel, als de belevingsaspecten) als randvoorwaarde gelden voor de inpasbaarheid van nieuwe functies. Deze randvoorwaarden moeten geval per geval worden opgesteld en zullen zeker eisen stellen aan oppervlakte, volume, bereikbaarheid en eventuele hinder. De locatiekeuze zal gebeuren volgens een ruimtelijk concept voor de binnenstad dat de gewenste locatie voor bepaalde activiteiten aangeeft.

Ook nieuwe lokale activiteiten, eigen aan de behoeften van de bewoners, moeten een plaats krijgen in de binnenstad. Er moet worden vermeden dat de bewoner van de binnenstad zich buiten het stadshart moet begeven voor diensten, boodschappen, uitgaan of ontspanning. Vooral jongeren worden hier momenteel mee geconfronteerd. Het uitgangsleven is gedeeltematig verschoven naar buurgemeenten. Speel- en trapveldjes ontbreken plaatselijk in de binnenstad. Ruimten (overdekte en open ruimten) voor kinderen en jongeren moeten een kans krijgen in de binnenstad. Regionale voorzieningen in de binnenstad voor jongeren (ruimte voor optredens, beurzen, tentoonstellingen enz.) moeten goed bereikbaar zijn via het openbaar vervoer.

## **Rustig woonmilieu in de binnenstad dat nieuwe bewoners kan aantrekken**

Eén van de belangrijke kwaliteiten van de binnenstad is het rustig woonkarakter.

De binnenstad moet een plek zijn waar alle bewoners, ongeacht hun leeftijd, sociale klasse of herkomst, kunnen samenleven in buurten met een eigen karakter. Daarom moeten buurten hun eigenheid bewaren (zoals het Groot Begijnhof) of moet de belevingskwaliteit worden versterkt door meer diversiteit in woonvormen toe te voegen. Op plekken die momenteel negatief worden ervaren (zoals Lamot of de Europarking) kunnen nieuwe woontypen ontstaan die zich richten op doelgroepen die een alternatief zoeken voor de traditionele rijwoning of ferme. Nieuwe woonprojecten in de binnenstad hoeven geen sociale woningbouw te zijn en kunnen worden vermengd met nieuwe werkactiviteiten. Wonen boven winkels moet bijvoorbeeld op diverse creatieve wijzen worden gestimuleerd. Het totaal aantal woningen in de binnenstad kan worden opgedreven om de verdergaande gezinsverdunding op te vangen. Nieuwe woontypologieën kunnen nieuwe bewoners aanspreken. De woonnota voor geheel Mechelen zal aangeven waar bijkomende woningen mogelijk kunnen worden gerealiseerd om de woonbehoeften op te vangen. Kwantitatieve behoeften zijn echter niet alleen bepalend voor de toekomst. Op het terrein zelf moet via een creatief ontwerpproces worden gezocht naar de draagkracht van ruimtelijke potenties, zodat een idee wordt verkregen van de reële mogelijkheden van iedere plek. Naast de vergroting van het woonareaal moet de klemtoon zeker en vast ook liggen op particuliere renovaties of kleinschalige invulbouw.

Ook de woonomgeving moet worden aangepakt. Bij herinrichting van openbaar domein moet vooral worden gedacht aan wandel- en fietsroutes voor bewoners. Betere en aangenamere schakels tussen belangrijke plekken in de binnenstad dragen bij tot een aantrekkelijke woonomgeving.

## **Versterkte belevingsaspecten in de binnenstad**

Wegens het belang van het cultureel patrimonium en het organisch stadswefsel voor het geheel imago van de stad, moeten extra inspanningen worden gedaan om tot een beleefbaar patrimonium te komen. Architecturale en historische kwaliteiten moeten worden geherwaardeerd door een actief monumentenbeleid. 270 monumenten beschermen volstaat niet indien ze niet worden gerestaureerd en een nieuwe hedendaagse functie kunnen vervullen. Hier is een taak voor privé-initiatief en overheidsingrepen weggelegd. Monumenten (vooral het religieus patrimonium) moeten op meer tijdstippen toegankelijk worden voor bezoekers.

Slechte plekken in het weefsel moeten plaatsmaken voor nieuwe projecten die zich inpassen binnen het ruimer kader van de stad. De site van Lamot of de Europarking moeten voorbeeldprojecten worden voor de gehele stad. Kleinschalige bedrijfsactiviteiten moeten worden verweven in de binnenstad (bijvoorbeeld in de Delobbekazerne of het cellebroedersklooster) en brengen meer levendigheid.

Om de Dijle opnieuw overal voelbaar te maken kan gedeeltelijk een groene structuur langs de oever worden aangelegd. De waterstraatjes moeten een betere relatie met de Dijle

mogelijk maken door een aantrekkelijkere inrichting. Meer bruggen (voor voetgangers en fietsers) kunnen de band met de rivier verstevigen, zodat de Mechelaars merken dat de stad aan de Dijle is ontstaan. Een Dijlepad kan voor bewoners en bezoekers een plezierige rit verzekeren langsheen het water.

De grote infrastructuren moeten worden geaccentueerd met structuurbepalend groen (bomenrijen). Langsheen het kanaal kunnen bomenrijen de waterkant aantrekkelijker maken. Ook de oever van de Afleidingsdijle kan worden begeleid met bomen.

Het openleggen van de vlietenstructuur of enkele vlietjes lijkt op dit moment haalbaar noch wenselijk. Kleinere waterpartijen kunnen de belangrijkste verdwenen vlieten symboliseren.

### **Uitbouw van een beheersbaar toerisme, gebaseerd op de intrinsieke kwaliteiten van de binnenstad**

Het belang van het historisch patrimonium en van de verankering van culturele elementen in het centrum werd reeds herhaaldelijk beklemtoond. Om het potentieel toeristisch aanbod uit te bouwen, kan een herwaardering van het patrimonium niet ontbreken. Mechelen wenst echter geen kermistoestanden (zoals in Brugge), vermits dan de bewoonbaarheid en rust in de stad zouden verdwijnen. Een zacht stadstoerisme kan echter wel.

Toerisme in de binnenstad moet daarom nauwlettend worden begeleid. Bussen kunnen best op een randparking parkeren na hun reizigers af te zetten op een centraal onthaalpunt. Toeristen moeten worden gestimuleerd bewegwijzerde parcours door de stad af te leggen die leiden naar de belangrijkste toeristische sites.

### **Een geconcentreerd, aantrekkelijk en verscheiden winkelapparaat met ontwikkelingsmogelijkheden**

Op de oude winkelassen (Sint-Katelijnestraat, Merodestraat, Adegemstraat, Keizerstraat, Onze-Lieve-Vrouwstraat) moet de versnippering worden tegengegaan. Een beperkt maar gebundeld winkelapparaat kan zich toespitsen op klanten uit de wijk en op die manier zijn economische leefbaarheid behouden. Speciaalzaken in de buurtwinkelstraten kunnen ook niet-buurtgebonden klanten aantrekken.

Het bestaande kerngebied moet voldoende ontwikkelingsmogelijkheden geboden krijgen om een regionale positie te behouden of te versterken. In het centrum moet de bestaande verscheidenheid behouden blijven. Ontsnappen aan de economische trend van ketenwinkels (Blokker, P&C, C&A enz.) is echter moeilijk. Deze grootwarenhuizen zullen zich op kwalitatieve wijze moeten inpassen in het historisch kader.

### **Vlotte bereikbaarheid van de binnenstad voor alle weggebruikers**

Om het openbaar vervoer te stimuleren is het noodzakelijk dat de treinreiziger een goede toegankelijkheid verkrijgt tot de binnenstad en de woonlobben. Dit kan door de relaties tussen het centrum en de stations te versterken (voor fietsers, voetgangers en bussen). De aansluiting op het busvervoer moet worden geoptimaliseerd. Verknopingspunten tussen verschillende vervoerswijzen (bijvoorbeeld openbaar vervoer, fiets, auto) moeten toelaten dat optimaal gebruik kan worden gemaakt van gecombineerde verplaatsingswijzen.

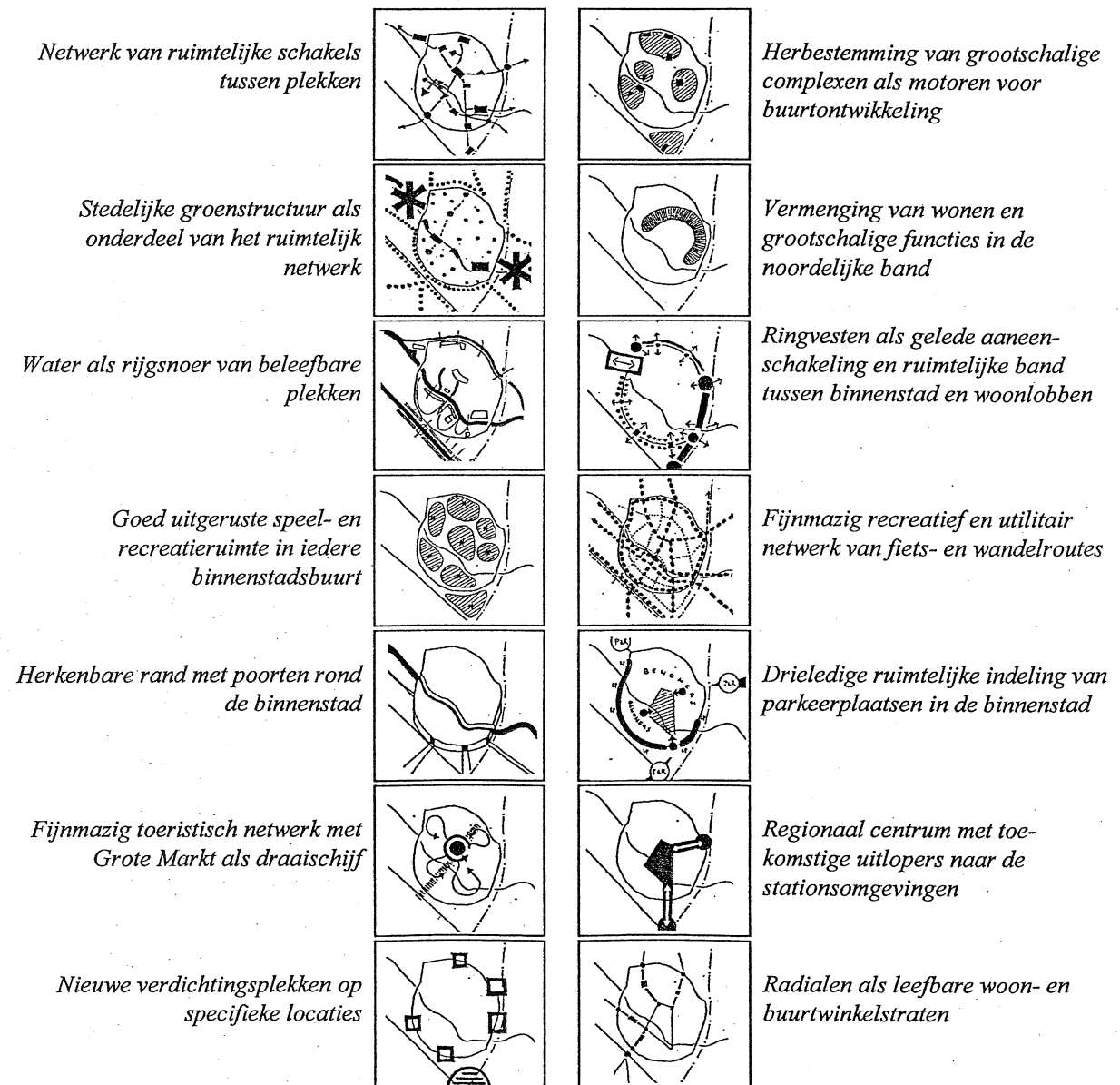
Fietsers moeten een veilige overgang tussen binnenstad en woonlobben krijgen. Dit kan in de eerste plaats door de ringvesten beter overschrijdbaar te maken. Langsheen de radialen kunnen fietsroutes worden ingericht.

Bepaalde autoverplaatsingen blijven noodzakelijk voor het wonen in de stad en het functioneren van stedelijke activiteiten. Bewonersverkeer zal blijven plaatsvinden. Iedere bewoner (wagenbezitter) heeft principieel recht op een parkeerplaats in de buurt, wat niet wil zeggen dat autobezit moet worden aangemoedigd. Verplaatsingen van mensen die in de binnenstad werken, maar er niet wonen, moeten eindigen aan de ringvesten, waar de nodige parkeermogelijkheden voor langparkeerders worden voorzien. Bezoekers die worden aangetrokken door het winkelapparaat of door andere voorzieningen, krijgen speciale aandacht en kunnen worden geleid naar parkeerlocaties nabij de stedelijke activiteiten.

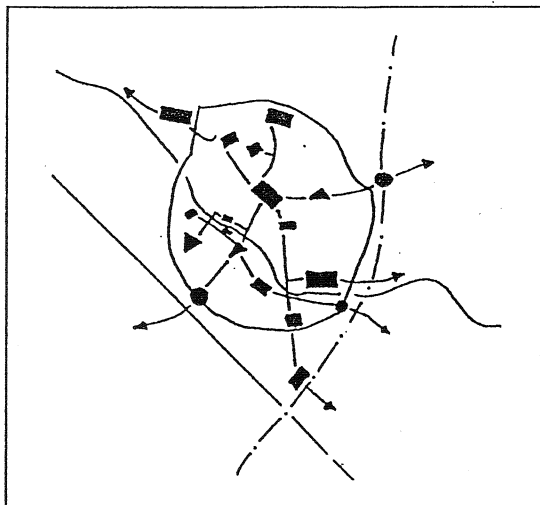
## IV Ruimtelijk concept voor de Mechelse binnenstad

### 1. Ruimtelijke conceptelementen voor de Mechelse binnenstad

Een ruimtelijk concept geeft de principes van de visie kernachtig en bondig weer in ruimtelijke termen. Het concept is een coherent geheel van ordeningsbeginselen over de gewenste ontwikkeling van de ruimte. Een concept is lokaliseerbaar en tekenbaar in een specifieke ruimte. Daarnaast is een concept realiseerbaar. Het moet met andere woorden kunnen worden vertaald in een project of ruimtelijke maatregelen. Veertien ruimtelijke concepten bepalen het toekomstig gezicht van de binnenstad:

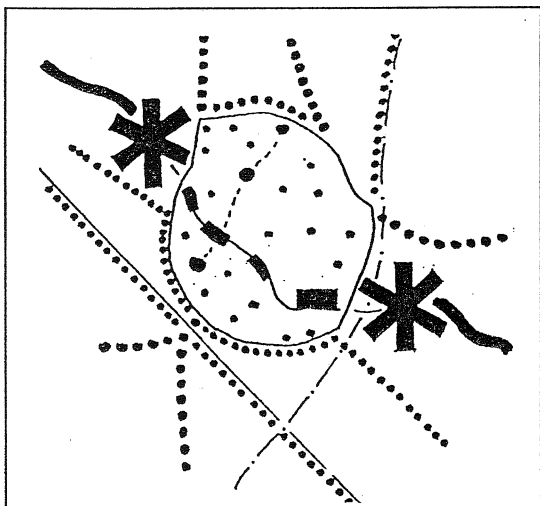


### Netwerk van ruimtelijke schakels tussen plekken



Om het woonmilieu aantrekkelijk te maken zijn beleefbare relaties nodig tussen centrale plekken (pleinen, functies) in de binnenstad. Deze ruimtelijke relaties moeten veilig en aangenaam zijn voor voetganger en fietser. Dode plekken of desolate straten moeten worden uitgeschakeld. Belangrijke schakels verbinden de stations met het centrum. Centrale plekken in de woonwijken worden verbonden met groene plekken buiten de binnenstad en met het centrum. Beleefbare pleinen, straten en open ruimten zijn in de binnenstad van hoge waarde voor het stedelijk leven van kinderen, bejaarden, volwassenen en bezoekers van de stad.

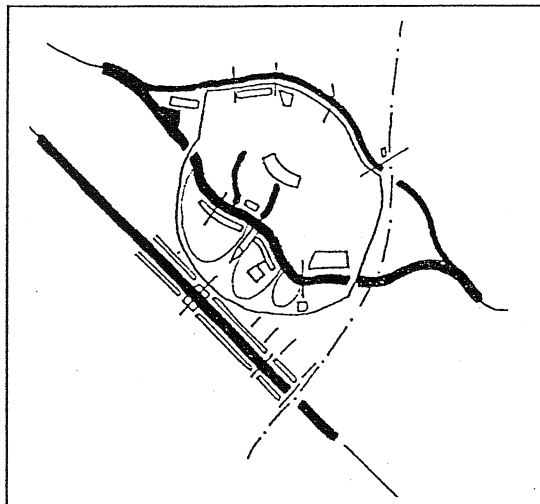
### Stedelijke groenstructuur als onderdeel van het ruimtelijk netwerk



Binnen het netwerk van ruimtelijke schakels tussen plekken kunnen groene ruimtes een belangrijke belevingsrol spelen. De Kruidtuin zal als belangrijkste groenelement worden ingeschakeld in dit netwerk. De tuin van de minderbroeders en de tuin van het aartsbisschoppelijk paleis kunnen als nieuwe openbare parken worden opengesteld in buurten waar een duidelijk gebrek aan openbaar groen vast te stellen is. Openbare plekken en privé-tuinen kunnen 'stepping stones' zijn binnen het netwerk van stedelijke natuur. De grote structuren zoals de vaart, de steenwegen en spoorwegen kunnen groen tot aan de rand van de binnenstad brengen. De beleving van de Dijlevallei moet tot de binnenstad reiken door twee groene bakens of poorten te creëren (bijvoorbeeld aan de Nekker en aan de splitsing Dijle - Afleidingsdijle). Deze poorten vormen een natuurlijke toegang tot de binnenstad en werken als zichtrelatie tussen stedelijk gebied en open ruimte. De Binnendijle kan binnen de vesten een meer natuurlijk karakter krijgen.

lei moet tot de binnenstad reiken door twee groene bakens of poorten te creëren (bijvoorbeeld aan de Nekker en aan de splitsing Dijle - Afleidingsdijle). Deze poorten vormen een natuurlijke toegang tot de binnenstad en werken als zichtrelatie tussen stedelijk gebied en open ruimte. De Binnendijle kan binnen de vesten een meer natuurlijk karakter krijgen.

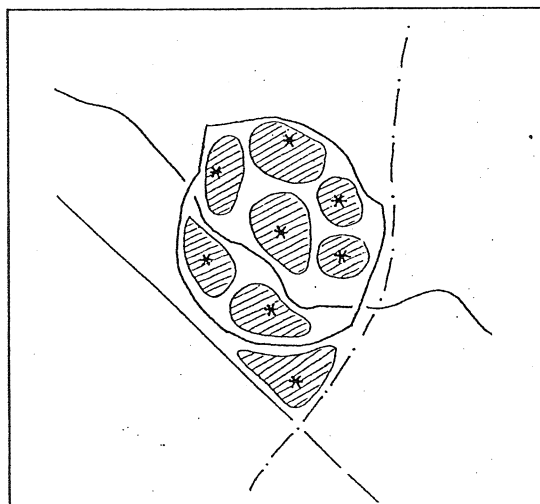
## Water als rijgsnoer van beleefbare plekken



De Dijle vormt de historische ruggesgraat voor vele straten en pleinen. Bruggen over de Dijle bepalen de grens tussen verschillende buurten. Pleinen zoals Haverwerf, Vismarkt en Zoutwerf worden begrensd door de Dijle. De Dijle moet de centrale referentie blijven voor wandel- en fietsrelaties in de binnenstad. Een Dijlepad dat de woonlobben verbindt met de binnenstad, kan een aantal belangrijke plekken in de binnenstad aanreiken. De woonbuurten ten zuiden van Adegemstraat en Onze-Lieve-Vrouwstraat kunnen beter worden verbonden met de Dijle door de waterstraatjes aantrekkelijker te maken zodat de wandelrelatie naar de Dijle verbetert. Nieuw wa-

ter kan in de binnenstad worden geïntroduceerd. Inbrengen van stilstaande waterpartijen lijkt te vermijden omdat dit water te intensief onderhoud vraagt. Bebouwing op de hoofdvlieten moet worden vermeden. Onbebouwde delen van oude vlieten kunnen worden aangewend om een groenstructuur in de stad op te bouwen. De Dijle kan aan Zandpoortvest worden openge maakt. Ook de Afleidingsdijle kan aantrekkelijker worden gemaakt. De ruimtelijke band met de Leuvensevaart kan sterker worden door de straten loodrecht op het kanaal af te stemmen op twee aantrekkelijke oevers. Nieuwe functies aan het kanaal zoals een museum (Zegel) kunnen hiervoor impulsen geven. Cruciaal zijn de inrichting en activiteit in de omgeving van de bruggen.

## Goed uitgeruste speel- en recreatieruimte in iedere binnenstadsbuurt



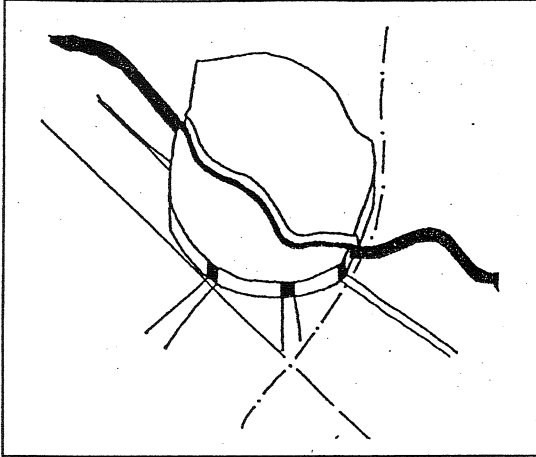
Uit het speelruimteplan van de werkgroep Speelruimte<sup>1</sup> blijkt ontegensprekelijk een gebrek aan voldoende speelruimte in de binnenstad. Er bestaan momenteel vijf speelpleinen (Delobbe, Kruidtuin, Tessestraat, Guido Gezellelaan, Dymnarium). Enkel Delobbe en Kruidtuin bieden goede voorzieningen. De meeste bestaande speelpleinen moeten wellicht herzien worden in functie van de plaatselijke noden. In de wijk Heihoek en de Stationsbuurt wordt het gebrek aan speelruimte het sterkst gevoeld. Het openstellen van de tuin van het Minderbroedersklooster schept mogelijkheden voor speelruimte. In de stationsbuurt situeren mogelijkheden zich op de

<sup>1</sup> Werkgroep Speelruimte, Stedelijke Jeugdendienst, Stad Mechelen, Mechelen speelt mee, speelruimteplan, 1997.



parking in Van Kerckhovenstraat.

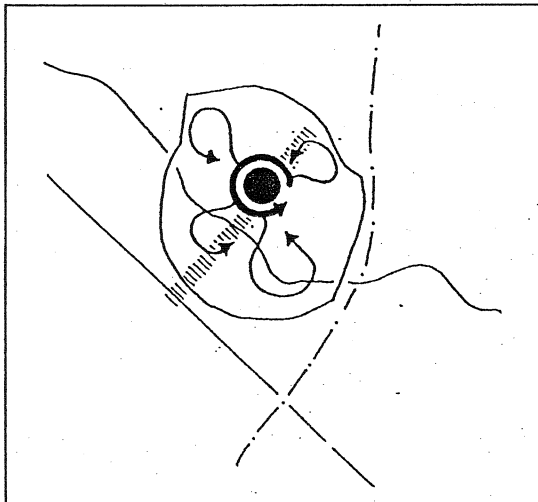
### Herkenbare rand met poorten rond de binnenstad



De homogene gesloten bebouwing langs de ringvesten, zijde binnenstad, heeft een belangrijke architecturale waarde. Naar het voorbeeld van bestaande waardevolle gevelpartijen kan de gehele rand van de binnenstad evolueren naar een herkenbare kleinschalige rand. Enkel de poorten (op de radiale invalswegen) vormen 'gaten' in de rand. Losstaande kwalitatieve bebouwingselementen kunnen accenten blijven in de rand van de binnenstad. Hierdoor versterkt de binnenstad haar eigenheid en geborgenheid. Bezoekers die Mechelen niet kennen, kunnen op die wijze aan de ringvesten

kennismaken met de kwaliteiten en het positief imago van Mechelen.

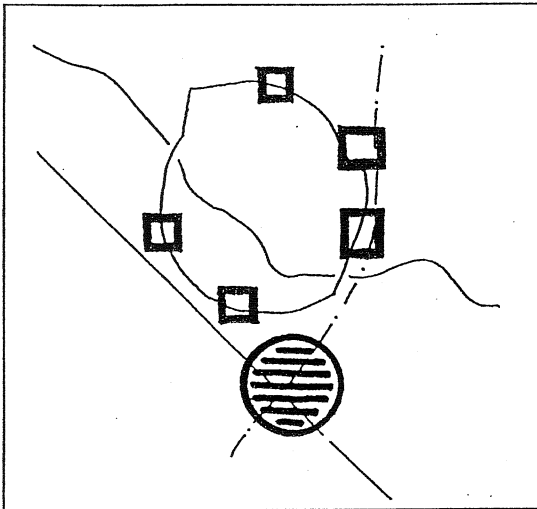
### Fijnmazig toeristisch netwerk met Grote Markt als draaischijf



Het netwerk van beleefbare relaties tussen belangrijke plekken in de binnenstad is de drager voor toeristische rondleidingen. In deze rondleidingen blijft Grote Markt fungeren als centrale draaischijf. Vanaf Grote Markt kunnen diverse aantrekkelijke stadswandelingen worden gemaakt om historische buurten te ontdekken. Maar eventueel kan ook Nekkerspoelstation opereren als vertrekpunt van rondleidingen. De geplande museum-as<sup>2</sup> kan worden ingeschakeld in dit fijnmazig toeristisch netwerk.

<sup>2</sup> Deze museum-as loopt van Brusselpoort langs het Schepenhuis naar het Hof van Busleyden. In deze drie museumpolen worden nieuwe museale activiteiten voorzien of de bestaande toestand versterkt. De as geeft aansluiting op andere musea zoals het speelgoedmuseum, het klokkemuseum en mogelijk ook op een nieuw te ontwikkelen museum voor moderne en hedendaagse kunst.

### Nieuwe verdichtingsplekken op specifieke locaties

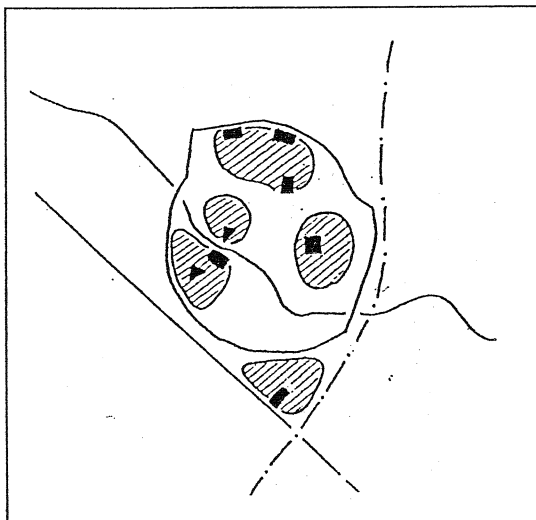


Nieuwe verdichtingen (bedrijvigheid, voorzieningen, woningen) moeten plaatsgrijpen op twee specifieke locaties.

- In de stationsomgeving wordt voornamelijk gemikt op personeelsintensieve activiteiten (met hoge vloer / terrein - index) en woongelegenheden. Beide functies moeten een bereikbaarheidsprofiel bezitten dat is afgestemd op het openbaar vervoer.
- Op bepaalde delen van de ringvesten (bijvoorbeeld aan station Nekkerspoel, Zandpoortvest of stadspoorten) horen activiteiten met hoge vloer / terrein - index thuis, zoals wonen of kantoorfuncties. Deze activiteiten moeten gemakkelijk bereikbaar zijn met de auto of het openbaar vervoer.

ten gemakkelijk bereikbaar zijn met de auto of het openbaar vervoer.

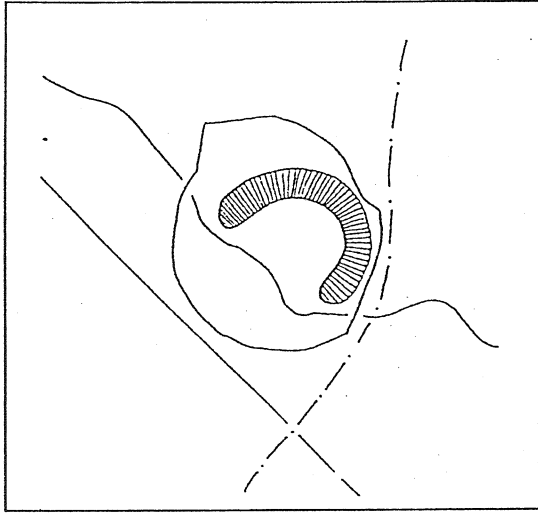
### Herbestemming van grootschalige complexen als motoren voor buurtontwikkeling



In de binnenstad situeren zich een aantal ongebruikte grootschalige complexen (zoals kloosters) of grote functies die op termijn zullen verdwijnen (bijvoorbeeld Europarking). Door deze plekken te herbestemmen, met respect voor de historische context, kunnen in enkele buurten nieuwe aantrekkelijke activiteiten ontstaan. Als nieuwe bestemming kan worden gedacht aan representatieve bedrijfszetels, kleinschalige kantoren of bedrijventrazen, recreatieplekken voor jong en oud of woningen. Door deze sleutelpunten aan te pakken, kunnen nieuwe bewoners de weg vinden naar Mechelen. Projecten voor deze grootschalige complexen pakken de slechtste plekken aan in het

ruimtelijk netwerk van straten en pleinen, zodat dit netwerk opnieuw sterk voelbaar wordt als een coherent geheel. Prioriteit kan wellicht worden gegeven aan projecten in Heihoek en in Leermarkt - Huidevettersstraat. Deze buurten zullen integraal moeten worden aangepakt, zowel op vlak van openbaar domein als wat de kwaliteit van individuele woningen betreft. Het stimuleren en inbrengen van hoogwaardig wonen kunnen door het werken aan een meer kwalitatieve woonomgeving en het aanpakken van slechte woningen.

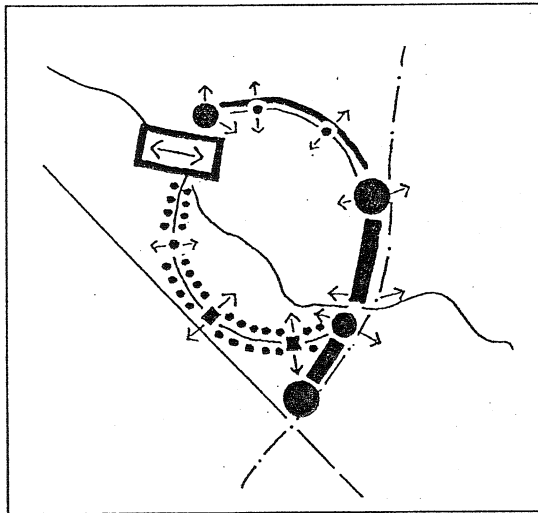
### Vermenging van wonen en grootschalige functies in de noordelijke band



In het noorden van de binnenstad ligt een bandvormige concentratie van grootschalige functies (onder meer scholen, hospitaal, Aartsbisschoppelijk Paleis, cultureel centrum enz.). De verweving met woningen is gering. Doordat er weinig wordt gewoond en geleefd in deze bandstructuur ontstaat er een ruimtelijke scheiding tussen de noordelijke wijken en het centrum. Het is gewenst om het wonen in deze band aan te moedigen. Dit kan bijvoorbeeld door grote leegstaande gebouwen (deels) een woonfunctie te geven. Niet-woonfuncties blijven wel toegelaten maar de voorkeur gaat uit naar functies met een gering oppervlakte- en volumebeslag. Bij deze verweving

tussen wonen en (openbare) functies moet worden gezocht naar een leefbaar evenwicht.

### Ringvesten als gelede aaneenschakeling en ruimtelijke band tussen binnenstad en woonlobben



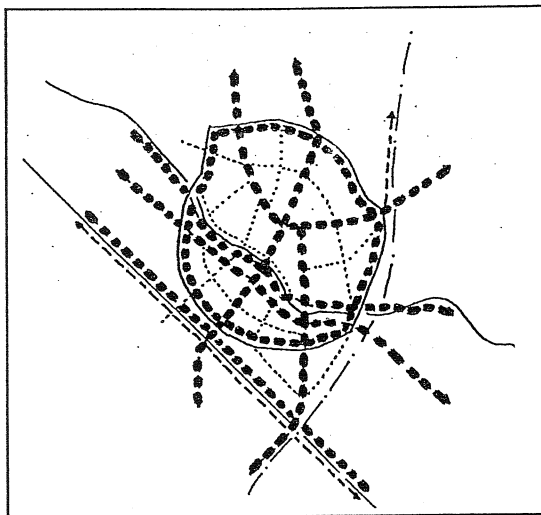
Momenteel vertoont de ring een geleed karakter: een boulevard (Schuttersvest, Van Benedenlaan, Koningin Astridlaan), een winkelboulevard (Gzellelaan, uitlopend naar Antwerpsesteenweg), een verkeersweg (Tinellaan, Zwartzustersvest) en een onafgewerkt deel (Zandpoortvest). Deze geleiding<sup>3</sup> kan worden versterkt door er bepaalde karakters in te accentueren. Zandpoortvest kan een eigen karakter krijgen door nieuwe activiteiten in te planten (bijvoorbeeld HAM). Deze ontwikkelingssite kan worden gekoppeld aan beide stationsomgevingen. De ringvesten zullen in functie van het gelede karakter voornamelijk als verblijfs- en activiteitenruimte worden heringericht.

De kleinhandelsconcentratie aan Rode Kruisplein is niet gewenst en krijgt een uitdovend karakter. Hier zal een oost-west gerichte ontwikkeling plaatsvinden tussen binnenstad en het keerdok. Het karakter van Tinellaan en van Zwartzustersvest zal inspelen op de aanwezigheid van de Afleidingsdijle met de waardevolle gevelpartijen langs Keldermansvest en Frans Halsvest.

<sup>3</sup> Onder 'geleding' wordt verstaan: een (lineaire) opeenvolging van plekken met verschillend karakter en verschillende functies.

De barrièrewerking van de ringvesten wordt opgeheven door herinrichting van de oversteekknopen (kruisingen met de gewestwegen) en door een gehele herinrichting. Verkeershiërarchisch wordt gestreefd naar de ringvesten als verdeelweg in plaats van doorgangsweg. De ringvesten kunnen eveneens ruimte bieden voor randparkings voor langparkeerders.

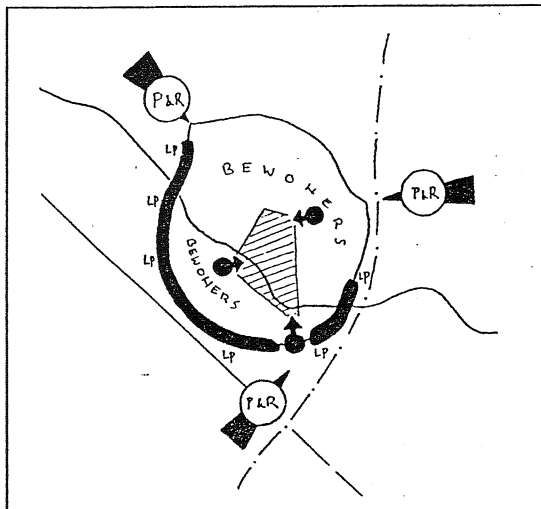
### Fijnmazig recreatief en utilitair netwerk van fiets- en wandelroutes



Een evenwichtige menging van verplaatsingswijzen (fiets, auto, bussen) is gewenst in de binnenstad. In het commercieel centrum wordt gestreefd naar een mengvorm van wandelaars, fietsers en autobussen. De overwegend smalle straten van de binnenstad laten weinig ruimte voor gescheiden fietspaden. De belangrijke routes doorheen de binnenstad lopen vanuit de woonlobben langs de radiale straten die voldoende comfort moeten bieden aan fietsers. Daarnaast zijn bijkomende parallelle routes denkbaar, bijvoorbeeld via voetgangersdoorsteken. Het Dijlepad is de ruggesgraat voor recreatief en toeristisch fietsen die de binnenstad met woonlobben en open ruimte verbindt. Sommige

delen van het Dijlepad kunnen gescheiden worden aangelegd om meer comfort te bieden en grotere fietsstromen toe te laten. Op de ringvesten blijven fietsen en gemotoriseerd verkeer gescheiden. Dit principe geldt tevens voor Consciencestraat en Leopoldstraat. Op de belangrijke verknopingspunten met andere verplaatsingswijzen wordt bijzondere zorg besteed aan veilige fietsstallingen en bijkomende voorzieningen (zitplaatsen, stadsplan, telefooncel enz.). Vanuit de randparkings aan de ringvesten worden veilige looproutes naar het centrum voorzien.

## Driedledige ruimtelijke indeling van parkeerplaatsen in de binnenstad



In de binnenstad zullen voor drie verschillende parkeerfuncties, namelijk het bewonersparkeren, bezoekersparkeren en langparkeren, grosso modo drie types parkeerfaciliteiten worden aangeboden<sup>4</sup>. Meervoudig parkeergebruik van deze parkeerfaciliteiten zal eveneens mogelijk zijn.

- **Bewoners** zullen meer ruimte<sup>5</sup> en meer parkeerzekerheid verkrijgen. Dit is mogelijk via een systeem van bewonerskaarten. Op termijn zullen het lang- en kortparkeren door niet-bewoners in de woonbuurten worden tegengegaan (in een eerste fase onder meer door de invoering van een blauwe zone en naderhand via parkeerjetons). In buurten met een hoge bewo-

nersparkeerdruk kan worden onderzocht in hoeverre een bestemmingsplan parkeervoorzieningen op buurtniveau kan voorzien. De ondergrondse garages, voorzien voor bezoekers van het stadscentrum, kunnen eventueel 's nachts gedeeltelijk worden in gebruik genomen voor de stalling van bewonerswagens.

- **Stadsbezoekers** zullen hun wagens voornamelijk in nieuwe ondergrondse garages voor korte of middellange duur (tot vier uur) kunnen parkeren. Deze garages<sup>6</sup> geven een goede ontsluiting van het commercieel centrum van de stad en diverse culturele en openbare voorzieningen. Plaatsen in de ondergrondse parkeergarages fungeren voornamelijk ter vervanging van parkeerplaatsen op het openbaar domein. Zodoende zullen een aantal parkeerplaatsen die op het openbaar domein worden geschrapt en worden gereserveerd voor bewonersparkeren of voor kortparkerende bezoekers. De radiale poortstraten en de overblijvende parkeerplaatsen in het centrum worden voorbehouden voor kortparkeerders.

- **Langparkeerders** zullen op de vesten kunnen parkeren tegen een vast tarief of gratis op park-and-ride parkings buiten de binnenstad. Ruimtelijk zal het langparkeren zich afspelen langs de zuidelijke vesten (Guido Gezellelaan, Olivetenvest, Koningin Astridlaan, Van Benedenlaan, Schuttersvest, Speecqvest, Raghenoplein, Zandpoortvest, Stationsstraat) en het Rode Kruisplein. Park-and-ride faciliteiten zouden moeten worden uitgebouwd in onmiddellijke combinatie met de drie grote instromen van verkeer<sup>7</sup> (N16 vanaf Mechelen-Noord, Postzegellaan en N15 (RW121)) en het openbaar vervoer (achter het station).

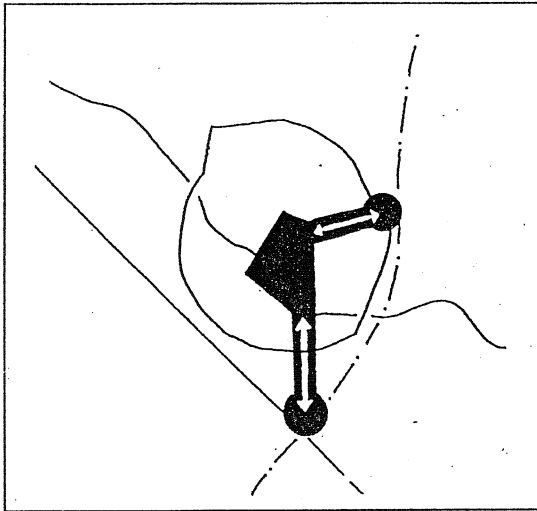
<sup>4</sup> Stramien v.z.w., Atelier voor Stadsvernieuwing en Ruimtelijke Planning, Het Parkeerplan.

<sup>5</sup> Meer parkeerruimte zal gewenst zijn indien Mechelen erin slaagt een stedelijk beleid te voeren dat nieuwe bewoners naar de stad kan trekken en een deel van de huidige kansarme bewoners nieuwe kansen biedt.

<sup>6</sup> In een eerste fase wordt gedacht aan parkings aan de rand van het commercieel centrum: Lamot, Vee-markt en Kardinaal Mercierplein. De randparking aan Sint-Romboutskerkhof kan mogelijk behouden blijven of ondergronds worden uitgebreid.

<sup>7</sup> Mogelijke locaties die in aanmerking komen voor park-and-ride faciliteiten zijn: parking Nekkerhal, Douaneplein, gronden achter het station.

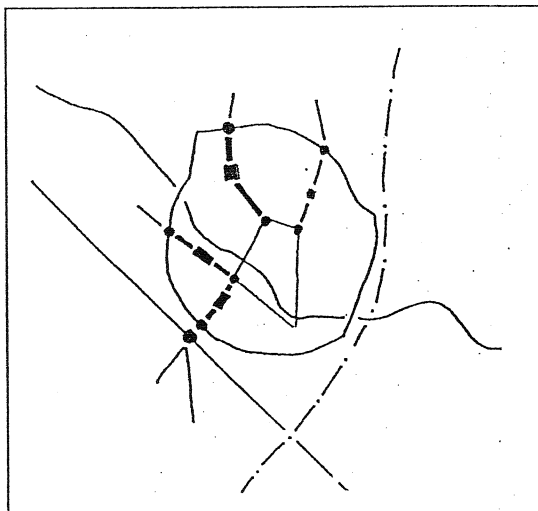
### Regionaal centrum met toekomstige uitlopers naar de stationsomgevingen



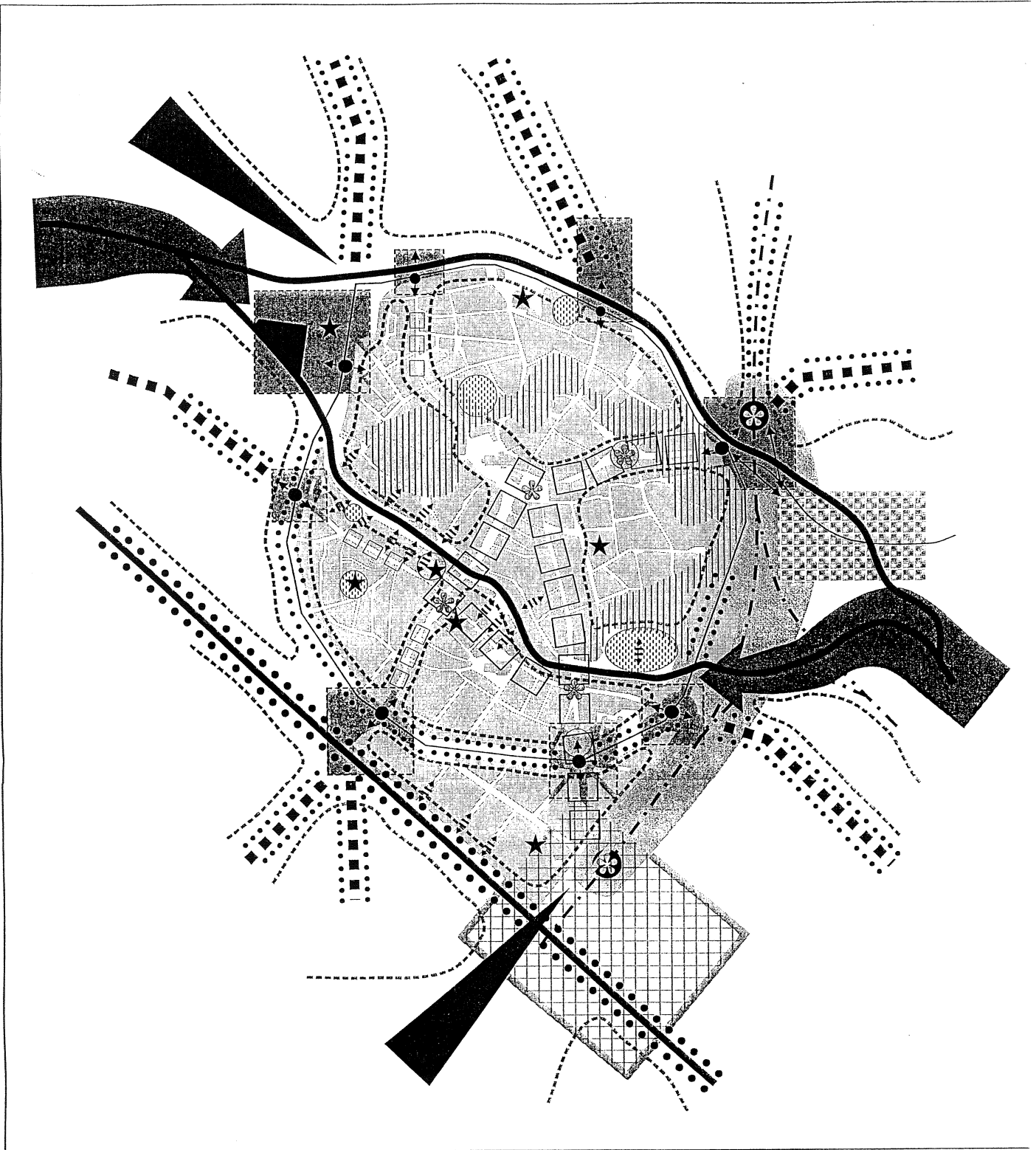
De bestaande concentratie centrumwinkels met regionale uitstraling wordt versterkt door de verbetering van het openbaar domein. Het wonen boven winkels moet worden gepromoot via premies, via (dwingende) ingrepen of via een voorbeeldproject. Bruul - Botermarkt - Grote Markt - IJzerenleen - Guldenstraat vormen de kern van het winkelgebied. Door Onze-Lieve-Vrouwstraat te versterken kan een aantrekkelijk winkel-wandelcircuit gevormd worden. Onze-Lieve-Vrouwstraat bezit gespecialiseerde handelszaken en functies die complementair zijn met het kerngebied. Het centrumgebied wordt vlot bereikbaar gemaakt door het inplanten van drie randparkings voor bezoekers.

In de toekomst kan het kerngebied mogelijk uitgroeien. Het kerngebied met regionale uitstraling kan groeien via de as Vijfhoek - Graaf Van Egmontstraat - Hendrik Consciencestraat - station. Een andere groeirichting is oostwaarts naar Nekkerspoel langs Bafferstraat en Keizerstraat. Tussen de stations en het centrum worden de ruimtelijke relaties versterkt door de inrichting te verbeteren. Nekkerspoelstation kan worden opgevat als poort naar de binnenstad voor voetgangers. Vanuit Mechelen-Centraal kunnen goede verbindingen voor fietser en openbaar vervoer worden uitgebouwd naar het centrum. De bewegingsassen station - centrum kunnen bijkomende regionale centrumactiviteiten opnemen.

### Radialen als leefbare woon- en buurtwinkelstraten



De radialen zullen leefbaarder worden als woon- en winkelstraat door een gehele herinrichting. De versnipperde buurtwinkelstraten kunnen worden versterkt door omstandigheden te creëren waarin winkels zich thuisvoelen (bijvoorbeeld een winkel-erf) of door bepaalde centrale plekken herin te richten voor buurtgebonden winkels (Sint-Katelijne-Kerkhof, Korenmarkt, het centraal deel van Adegemstraat). Het wonen tussen en boven winkels kan worden gestimuleerd. Merodestraat moet een leefbare woonstraat blijven met het Hof van Busleyden en de omgeving van Sint-Janskerk als centrale plekken in de straat.



- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  | water                                     |  | ontwikkeling site Nekkerhal                        |
|  | ruimtelijk netwerk van straten en pleinen |  | ontwikkeling stationsomgeving                      |
|  | regionaal(winkel)apparaat                 |  | ontwikkelingsband tussen stations                  |
|  | concentratie buurtwinkels                 |  | bomenstructuur                                     |
|  | bandstructuur te vermengen met wonen      |  | radiale hoofdstraat                                |
|  | relatie binnenstad - woonlobben           |  | indringende Dijle-vallei                           |
|  | relatie met het water                     |  | stedelijke toegang                                 |
|  | verdichting stedelijke activiteiten       |  | hoofdweg   |
|  | openbaar (buurt) park                     |  | spoorweg   |
|  | stedelijk vernieuwingsproject             |  | bezoekersparking                                   |
|  | bescherming woonbuurten                   |  | verknopingspunt openbaar vervoer met fiets of auto |

structuurplanning mechelen

## gewenste ruimtelijke structuur voor de binnenstad

kaart 1

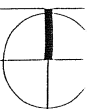


kaartnummer

R253-80-k01

augustus 1997

opdrachtgever  
stad mechelen



## 2. Gewenste ruimtelijke structuur van de Mechelse binnenstad

In dit deel van de beleidsnota wordt getracht een synthesebeeld te schetsen van de gewenste ruimtelijke structuur van de binnenstad. De voorgaande conceptelementen worden in hun onderlinge samenhang weergegeven, waarbij de belangrijkste ruimtelijke elementen naar voor treden.

### *Kaart 2: gewenste ruimtelijke structuur binnenstad*

#### *Netwerk van straten en pleinen als basis van de gewenste ruimtelijke structuur*

De fijnmazige structuur van straten en pleinen vormt de basis voor de gewenste ruimtelijke structuur van de binnenstad. Deze structuur wordt versterkt door ontbrekende schakels in te vullen en slechte plekken aan te pakken. Bepaalde pleinen (Grote Markt, Veemarkt, Ganzen-dries) in het netwerk zullen worden heringericht in functie van de stedelijke activiteiten. De Dijle speelt in op dit netwerk met bruggen en pleinen aan het water. Op die manier zal de Dijle een verbinding tussen noordelijke en zuidelijke woonbuurten realiseren, in plaats van een ruimtelijke scheiding te blijven.

#### *Kwalitatief wonen als basisfunctie in de gehele binnenstad*

In de gehele binnenstad zal in eerste plaats de woonfunctie worden versterkt door verbetering van slechte woningen en de aanpak van de woonomgeving in functie van de behoeften van de bewoners. Ook in het commerciële centrum of op de invalswegen staat het wonen centraal. In de noordelijke bandgroepering met grootschalige functies wordt gestreefd naar meer vermen-ging met woningen om de samenhang tussen centrum en noordelijke woonbuurten te verster-ken.

#### *Compact winkelkerngebied met groeimogelijkheden*

Bruul, Botermarkt, Grote Markt en IJzerenleen vormen het kerngebied voor commerciële activiteiten in de binnenstad. Door goede aansluitingen te voorzien naar Onze-Lieve-Vrouwstraat ontstaan belangrijke groeimogelijkheden. Op die manier ontstaat opnieuw een aangenaam winkel-wandelcircuit. Aan de rand van het commercieel centrum worden bezoekersparkings voorzien. Op langere termijn kan het regionale winkelapparaat zich in de rich-ting van de stations ontwikkelen langs de assen Graaf Van Egmontstraat - Hendrik Conscien-cestraat en Bafferstraat - Keizerstraat.

#### *Leefbare ringvesten met een verscheidenheid aan functies*

De ringvesten verkrijgen een gelede opbouw. Het zuidelijke deel behoudt een boulevardkarak-ter, waar het aangenaam is te wonen. Langs Guido Gezellelaan wordt een oost-west ontwik-keling voorzien die binnenstad en keerdok verbindt. Het noordelijke deel kan veeleer een ver-keerskarakter behouden, gekoppeld aan nieuwe werkactiviteiten (bijvoorbeeld Telenet Vlaan-deren). Over de gehele lengte verkrijgen de ringvesten een betere oversteekbaarheid om de band tussen binnenstad en woonlobben te verbeteren.

#### *Ontwikkelingen in functie van de spoorwegstations*

De ruime stationsomgeving wordt voorbehouden voor verdichting met nieuwe personeelsin-tensieve functies, woningen en andere specifieke activiteiten die een goede ontsluiting met het



openbaar vervoer vergen. Tussen de twee stations wordt een lineaire activiteitenstrook voorzien waar voornamelijk grote gemeenschapsvoorzieningen thuishoren. De site rond de Nekkerhal en Douaneplein zal verder worden verdicht met grootschalige publiekstrekkende functies die geen plaats vinden in de historische binnenstad. Een goede ruimtelijke relatie tussen binnenstad en stations is een randvoorwaarde voor deze stationsgebonden ontwikkelingen.

#### *Duurzame autobereikbaarheid van de binnenstad*

Drie kwalitatieve stedelijke toegangswegen ontsluiten de binnenstad vanaf de autosnelweg (oprit E19 zuid - Postzegellaan, oprit E19 noord - N16 en N15). Deze invalswegen worden heringericht opdat de autobestuurder de visuele nadering van de binnenstad beter ervaart en zijn snelheid vermindert. Van op deze wegen worden langparkeerders geleid naar parkings aan de rand van de binnenstad. Bezoekers vinden hun weg naar de ondergrondse parkeergarages in de binnenstad.

### **3. Beleidsdoelstellingen**

De gewenste ruimtelijke structuur geeft een wensbeeld voor de lange termijn. Vandaag zal het bestuur van de stad een aantal klemtonen moeten leggen in de binnenstad. De voornaamste doelstellingen waaraan zal worden gewerkt, zijn:

- versterken van de woonfunctie in de binnenstad;
- doordacht verweven van activiteiten in het binnenstedelijk weefsel;
- ondersteunen van het wonen door aandacht te schenken aan lokale voorzieningen;
- beschermen van het stedelijk landschap;
- stimuleren van het cultuurhistorisch toerisme;
- versterken van het regionaal winkelapparaat;
- beperken van het autoverkeer ten voordele van het openbaar vervoer, fietsgebruik en de wandelmogelijkheden;
- openhouden en openstellen van waardevolle groene ruimten;
- werken aan vernieuwende multifunctionele projecten met een hefboomfunctie.

## V Maatregelen

In dit hoofdstuk wordt een pakket aan maatregelen voorgesteld dat de realisering van de gewenste ruimtelijke structuur beoogt. Vervolgens worden prioriteiten voorgesteld. Tenslotte wordt aangegeven hoe een toetskader voor beleidsbeslissingen kan worden vertaald in juridische termen.

### 1. Concrete ruimtelijke maatregelen

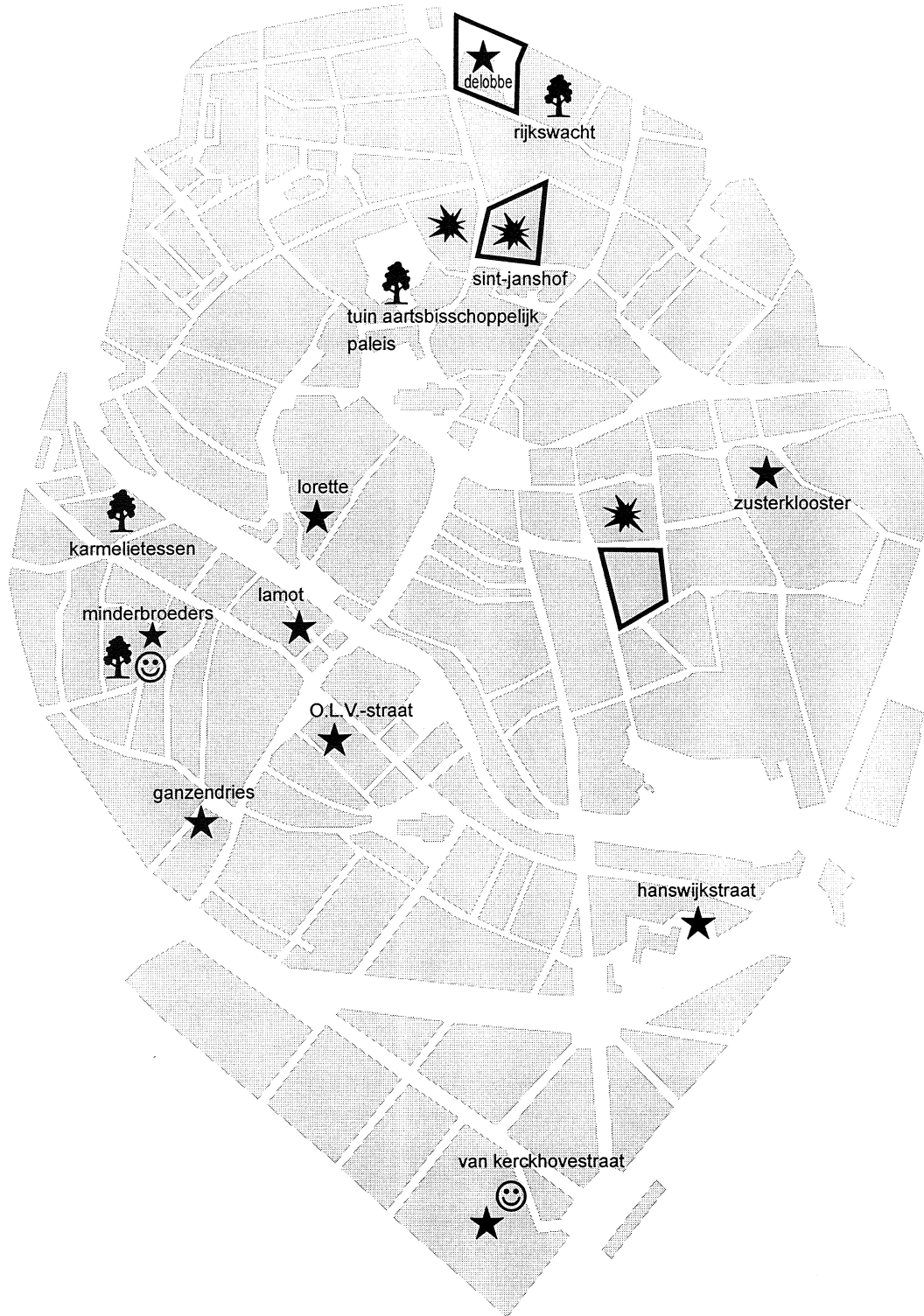
Aan de realisering van elementen van de gewenste ruimtelijke structuur kunnen een aantal concrete maatregelen worden gekoppeld. Onderstaand pakket van maatregelen bevat een breed gamma aan mogelijkheden. Uit deze waaier van mogelijkheden worden prioriteiten bepaald. Volgende indeling van maatregelen wordt gevolgd:

*maatregelen om het wonen te versterken;  
maatregelen om de binnenstad leefbaar te houden;  
maatregelen om een diversiteit en verwevenheid van functies te ondersteunen;  
maatregelen om de kwaliteit van de openbare ruimte en het stadsbeeld te verbeteren;  
maatregelen om de verkeerssituatie te verbeteren.*

#### 1.1. Maatregelen om het wonen te versterken

*Kaart 3: projecten wonen en leefbaarheid*

- Om te verhelpen aan het groot aantal slechte woningen en woningen met meerdere gebreken zal de stad ***bijkomende stimuli moeten voorzien om particulieren aan te zetten tot woningverbetering*** (financiering bijvoorbeeld via SIF). Deze bijkomende stimuli zullen worden gegeven bovenop de premies van het Vlaams Gewest of de provincie. De stimuli zullen zich voornamelijk richten naar bewonersgroepen met een financiële nood die niet wordt opgevangen door de subsidies van de andere overheden. Hiertoe dienen naast gerichte financiële stimuli eveneens andere middelen te worden aangewend: motivering, technische en administratieve steun, sensibilisering met kwaliteitsvolle voorbeelden voor verschillende woningtypes enz. De stad zal verder moeten werken aan voorbeeldprojecten van renovatie-, restauratie- en vervangingsbouw (zie verder) om de sensibilisering op gang te brengen. De stedelijke diensten zullen alle inspanningen goed opvolgen en de resultaten op het terrein periodiek evalueren. Dit kan leiden tot bijsturen van financiële tussenkomsten of het verleggen van prioriteiten.
- Bovendien is het interessant om van overheidswege (gemeente, O.C.M.W. en ook de sociale huisvestingsmaatschappijen) ***op kleine tot middelgrote schaal een actief aankoop- en onteigeningsbeleid te voeren*** van oudere woningen van lagere kwaliteit, zo nodig met re-



★ huisvestingsproject

☺ project speelruimte

🌳 openstelling parken

☀️ mogelijk voorbeeldproject  
uitpitting binnengebied

▭ voorbeelden van woonprojectzones

structuurplanning mechelen - beleidsnota binnenstad

## Projecten wonen en leefbaarheid

kaart 3

studiegroep  
**omgeving**

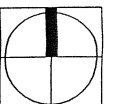
opdrachtgever  
stad mechelen

kaartnummer

R253-83-k01

augustus 1997

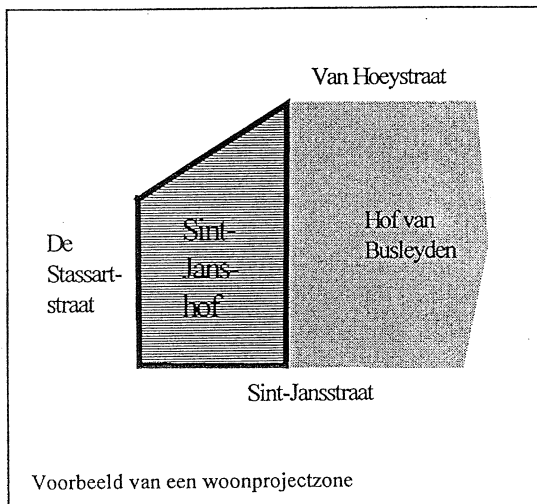
schaal 1 / 10.000



0 100 500m

novaties. Hierbij dient vooral gemikt op leegstaande krotten (bijvoorbeeld hoekgebouwen) en op woningen van te ruim behuisde bejaarden<sup>8</sup>. Op die manier kunnen mogelijk meer en sneller betaalbare huur- en koopwoningen worden aangeboden. De stad zal daarom aan haar diensten<sup>9</sup> de opdracht geven een aankoopbeleid te voeren dat de actualiteit op de voet volgt.

- In de binnenstad en de stationsbuurt liggen nog 151 onbebouwde percelen langs uitgeruste wegen ('gaten in het weefsel'). Het beleid zal daarom haar diensten de opdracht geven over te gaan tot **aankoop van onbebouwde percelen** indien de gelegenheid zich voordoet. In functie van de lokale potenties van de percelen<sup>10</sup> zal een betere benutting worden nagestreefd.



Voorbeeld van een woonprojectzone

- In de binnenstad zullen juridisch (**woon**) **projectzones** worden vastgelegd op plaatsen waar het wonen extra moet worden gestimuleerd in verwevenheid met andere functies. De aangeduide projectzones (bijvoorbeeld Delobbekazerne, T.S.B.O. - Sint-Janshof of Europarking) moeten als een geheel worden geconcipieerd.

- Op een negental plekken in de binnenstad zal het stadsbestuur actief (mee-)werken aan de ontwikkeling van **huisvestingsprojecten**. Op de korte termijn moeten volgende plekken ontwikkeld worden met zowel volkshuisvesting als particuliere woonprojecten (*nog afhankelijk van de besprekingen van de woonnota*):
  - . Delobbekazerne (25 woningen en andere functies);
  - . een gedeelte van het klein zusterklooster aan Gerechtstraat - Bleekstraat (12-20 woningen, in functie van de behoeften van de zusters);
  - . binnengebied Hanswijkstraat - H. Speeckvest (6 woningen);
  - . leegstaande gebouwen aan Onze-Lieve-Vrouwstraat (6-12 woningen) en Hof Van Cortenbach in functie van project wonen boven winkels;
  - . Lamot (25-40 woningen);
  - . Minderbroedersklooster (25-35 woningen);
  - . Loreteklooster (20-30 woningen);

<sup>8</sup> Te ruim behuisde bejaarden kunnen worden geïnformeerd over de mogelijkheden om een kleinere en meer aangepaste woning te vinden. Financiële stimulansen kunnen hierbij noodzakelijk zijn. Verplichte verhuizingen zijn zeker niet gewenst.

<sup>9</sup> Dit is mogelijk een op te richten dienst voor onroerend goed.

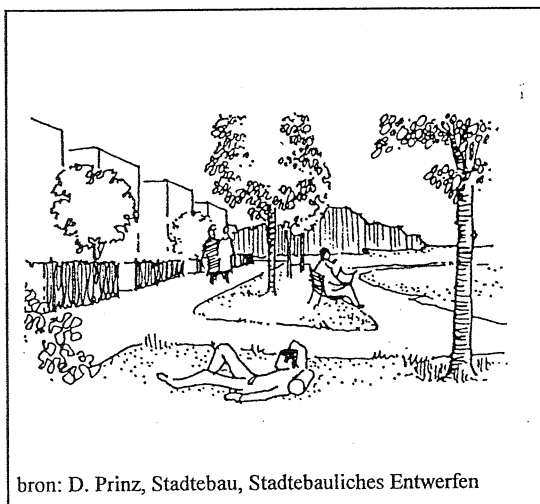
<sup>10</sup> Sommige onbebouwde percelen zullen misschien veeleer in aanmerking komen om groene ruimte of een buurtparking voor de bewoners te voorzien.

- . Ganzendries (? woningen);
- . Van Kerckhovestraat (13 woningen).

## 1.2. Maatregelen om de binnenstad leefbaar te houden

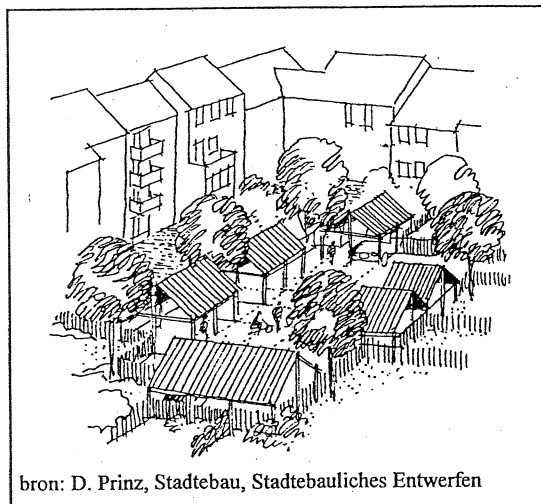
### *Kaart 3: projecten wonen en leefbaarheid*

- Iedere buurt zal *speelruimte* bieden voor kinderen en jongeren. Om dit te realiseren zal in de wijk Heihoek en de Stationsbuurt prioritair een speelruimte worden gezocht. In Heihoek wordt geopteerd om in de tuin van het Minderbroedersklooster de nodige speelruimte te voorzien. In de Stationsbuurt moet een project aan Van Kerckhovenstraat uitgewerkt worden. De speelplekken moeten geconcipieerd worden als bewegingsruimten en ontmoetingsruimten voor jong en oud. Tenminste zijn speel- en sporttoestellen gewenst.



bron: D. Prinz, Stadtebau, Stadtebauliches Entwerfen

- Grote private open (park-) ruimten moeten worden opengesteld voor de binnenstadsbewoners, eventueel met beperkingen naar betreedbaarheid of bescherming van privacy. Concreet wordt gedacht aan het *openbaar maken van private tuinen* in buurten met weinig parkgroen: Minderbroederstuin en Karmelietessentuin in Heihoek, tuin van het aartsbischooppelijk paleis aan Heembeemd, tuin van de rijkswachtkazerne. Een instrument hiervoor is de opmaak van een bestemmingsplan dat kan leiden tot concrete maatregelen op het terrein.



bron: D. Prinz, Stadtebau, Stadtebauliches Entwerfen

- Een voorbeeldproject zal duidelijk maken hoe de *uitpitting van een binnengebied* kan leiden tot de verbetering van de kwaliteit van de woonomgeving. Na een eerste terreinonderzoek lijken drie bouwblokken een aantal potenties te bezitten die tot uitpitting kunnen leiden:
  - . Goswin De Stassartstraat - Schoutetstraat - Kanunnik De Deckerstraat <sup>11</sup>;
  - . Zakstraat - Boucherystraat - Muntstraat - Huidevettersstraat <sup>12</sup>;
  - . Sint-Janshof (Sint-Janstraat - Goswin De Stassartstraat - Van Hoeystraat - Merode-

<sup>11</sup> Het leegstaande atelier van metaalwerken De Cock n.v. biedt mogelijkheden tot verandering.

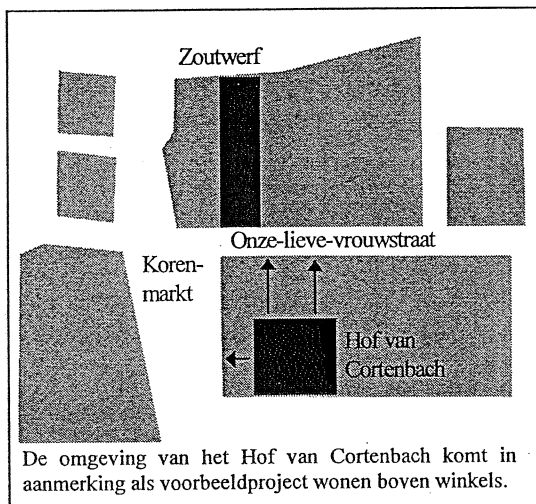
<sup>12</sup> Dit bouwblok bevat een aantal leegstaande (soms verkrottende) grote panden (onder meer een grote meubelzaak).

straat)<sup>13</sup>.

### 1.3. Maatregelen om een diversiteit en verwevenheid van functies te ondersteunen

*Kaart 4: projecten verweving van functies*

- Het *wandelpad Bruul - Grote Markt - IJzerenleen* zal verder worden opgewaarderd om het regionaal winkelcentrum hier alle kansen tot ontplooiing te geven. Een aangepast openbaar domein moet de aantrekkelijkheid van het winkelapparaat ondersteunen. De herinrichting van de Grote Markt als stedelijk plein met horeca zal het wandelpad ondersteunen. IJzerenleen en de kruispunten met Onze-Lieve-Vrouwstraat vragen eveneens aandacht.
- In de grote winkellussen (bijvoorbeeld Bruul, IJzerenleen, Guldenstraat enz.) zullen *stedebouwkundige maatregelen* het winkelapparaat ondersteunen, onder meer door ook grotere winkeloppervlaktes toe te laten indien de omstandigheden zich daarvoor lenen.



Het wonen boven winkels verdient extra aandacht. De verplichting om een volwaardige ingang te voorzien naar de bovenverdiepingen is een mogelijke maatregel bij verbouwingen. Door middel van verwerving of onteigening zal de stad zelf het voortouw moeten nemen door de realisatie van een *voorbeeldproject met betrekking tot wonen boven winkels*. Dit project kan aantonen hoe op een architecturaal en bedrijfseconomische verantwoorde wijze woningen boven toegankelijk kunnen worden gemaakt. De toegevoegde waarde van het wonen in het commercieel hart van de binnenstad kan door een project worden verduidelijkt. Het

leegstaande hof van Cortenbach in de Ziekenliedenstraat sluit aan op een aantal leegstaande winkelpanden in Onze-Lieve-Vrouwstraat en Korenmarkt. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om de woningen boven de winkels langs de achterzijde toegankelijk te maken. Tussen Zoutwerf en Onze-Lieve-Vrouwstraat bevindt zich tevens een oud bedrijfscomplex dat gedeeltelijk in aanmerking voor dit project. Het voorbeeldproject 'wonen boven winkels' kan in deze omgeving winkels met goed bruikbare oppervlakte combineren met woningen boven de winkels. Het project 'Hof van Cortenbach' kan, indien de timing het toelaat, opgenomen worden in het Mercurius-project.

<sup>13</sup> De verhuis van de school Sint-Janshof geeft wellicht de kans om schaalversturende gebouwen in het bouwblok weg te nemen.



versterking wandelcircuit commercieel centrum



voorbeeldproject wonen boven winkels



multifunctionele projecten

structuurplanning mechelen - beleidsnota binnenstad

## Projecten verweving van functies

kaart 4

studiegroep



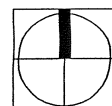
opdrachtgever  
stad mechelen

kaartnummer

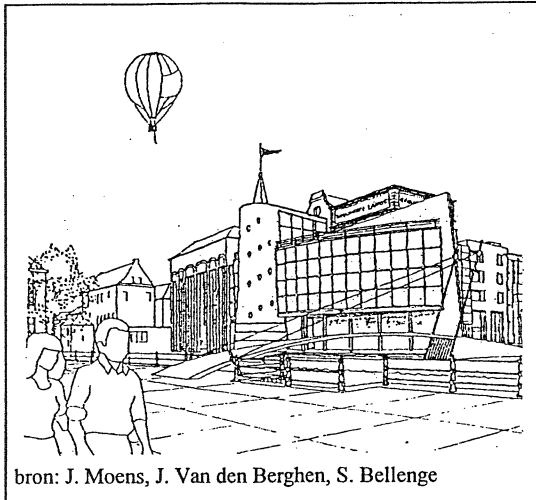
R253-69-k01

augustus 1997

schaal 1 / 10.000



0 100 500m

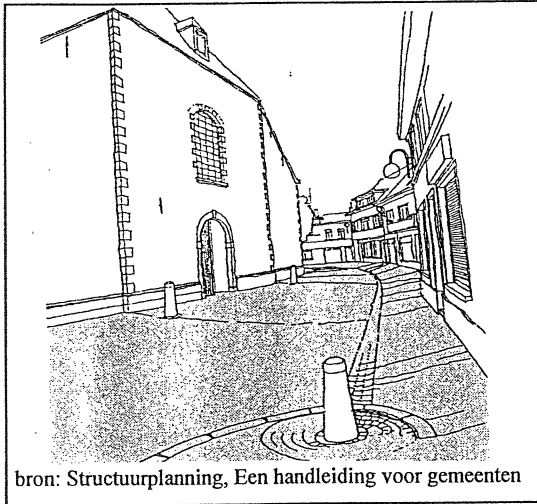


- Het aanpakken van *strategische locaties* staat centraal. Multifunctionele projecten zijn: Minderbroedersklooster, Europarking, Delobbekazerne, Rode Kruisplein enz. Het voorgestelde project voor Lamot biedt heel wat kwaliteiten waaraan de aanpak van een strategische locatie zou moeten voldoen. Daarom kan *Lamot als voorbeeldproject* dienen. Tijdens verder overleg kan duidelijk worden hoe de commerciële rendabiliteit van het project en de ruimtelijke doelstellingen vanuit het structuurplanningsproces kunnen worden verenigd. Enkele hoofddoelstellingen zijn: een goede vermenigting tussen nieuwe stedelijke functies en wonen, parkeerfaciliteiten voor het gehele binnenstedelijk commerciële centrum, de relatie met de Dijle, het bewaren van de hoofdelementen van het industrieel-archeologisch patrimonium enz. Het project dat thans wordt besproken is een goede basis om Lamot om te vormen tot een levendig stadsdeel.
- De oprichting van een *stedelijke dienst voor onroerend goed* lijkt op korte termijn reeds zinvol. Deze dienst moet nauw samenwerken met de diensten stedenbouw, ruimtelijke planning, stadsvernieuwing, monumentenzorg en openbare werken. Die dienst zou onderhandelingen kunnen voeren over leegstaande panden om er een nuttige bestemmingen aan te geven. Een stedelijke dienst voor onroerend goed zou periodiek contact kunnen opnemen met de eigenaars van leegstaande percelen of gebouwen om een inzicht te verwerven in de toekomstplannen van de eigenaars. Hij moet eigenaars ertoe kunnen bewegen om hun eigendommen beter te benutten. In de mate van het mogelijke moet hij zelf projectideeën kunnen ontwikkelen. Een embryo van deze stedelijke werking bestaat reeds verspreid over de verschillende stedelijke diensten. De dienst stadseigendommen kan de basis vormen voor een dienstoverschrijdende denktank. Het herstructureren van de bestaande krachten kan een aanzet betekenen voor een gerichte kijk op belangrijk onroerend goed.



## 1.4. Maatregelen om de kwaliteit van de openbare ruimte en het stadsbeeld te verbeteren

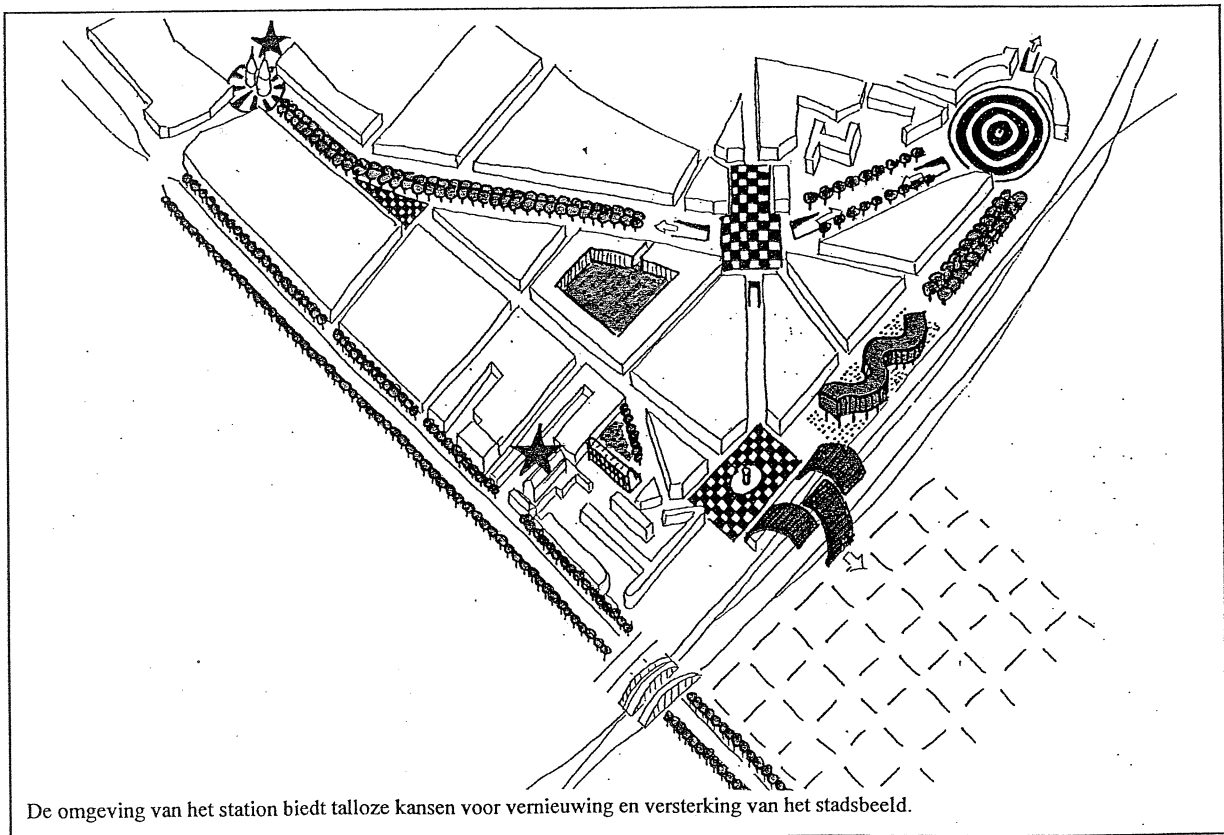
*Kaart 5: projecten openbare ruimte en stadsbeeld*



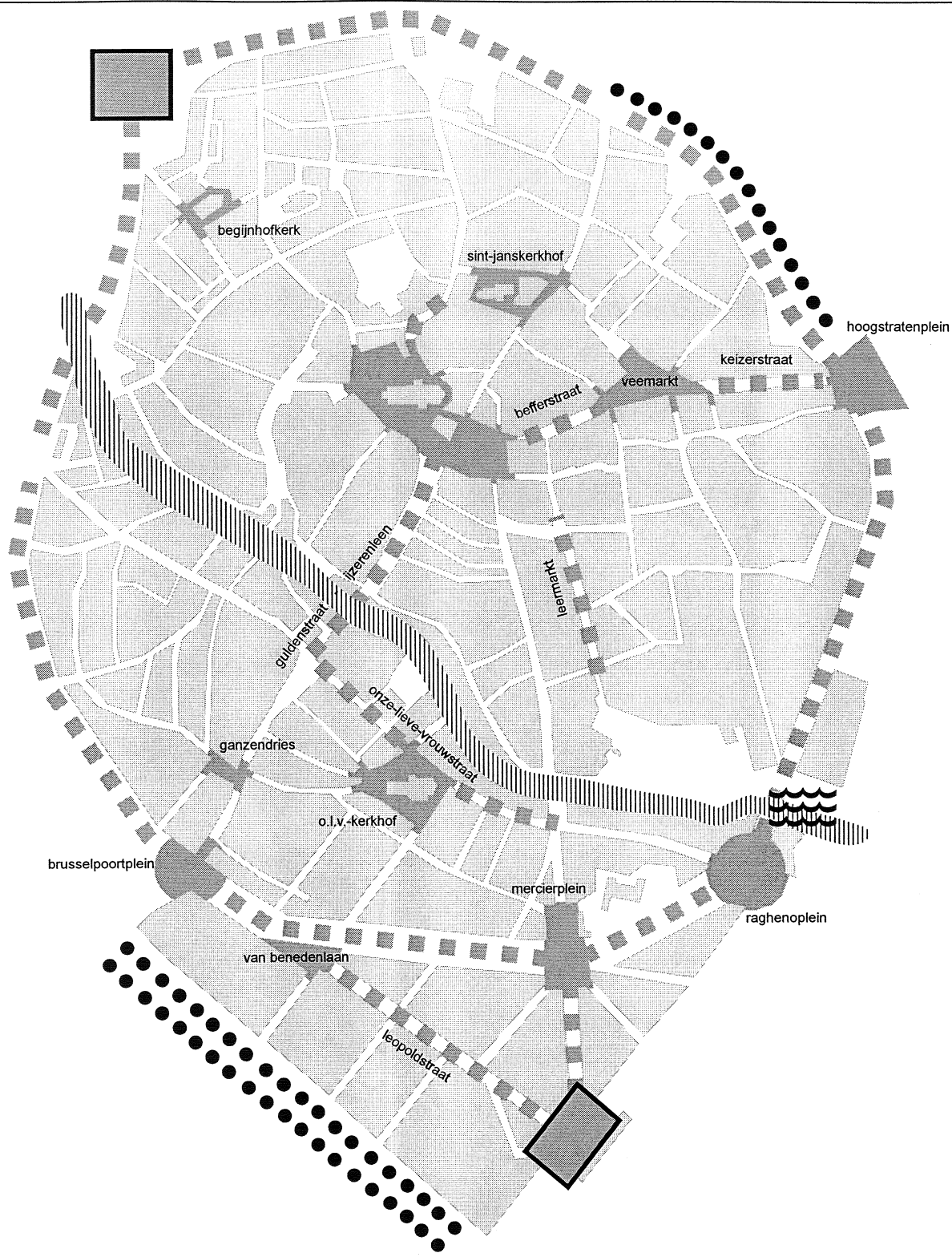
bron: Structuurplanning, Een handleiding voor gemeenten

- Om de kwaliteit van toekomstige herinrichtingsprojecten te vrijwaren, zal een *codex of handleiding voor de inrichting van het openbaar domein* worden opgesteld. Deze inrichtingscodex geeft basisrichtlijnen voor de (her-)inrichting van het openbaar domein met de nodige vrijheid voor ontwerpers. Naargelang het type ruimte (plein, winkelstraat, markt, langzaam verkeersas enz.) kan het wenselijk zijn verschillende richtlijnen over maatvoering, materiaalgebruik, verlichting enz. op te stellen.

- Momenteel wordt reeds, vooraleer een technisch dossier wordt samengesteld, een *stedebouwkundig ontwerp* opgemaakt voor de inrichting van belangrijke straten en pleinen. Dit proces van planwording moet verdergezet worden. Mogelijk kan eenzelfde werkwijze tevens worden gehanteerd in het overleg met provinciale of gewestelijke besturen.



De omgeving van het station biedt talloze kansen voor vernieuwing en versterking van het stadsbeeld.



inrichting als stedelijk toegangsplein

inrichting als stedelijk plein

herinrichting straat van stedelijk belang

openmaken dijle

vernatuurlijking van de binnendijle en herinrichting boorden van de dijle

bomenrijen afwerken

opmerking: sommige projecten zijn reeds in uitvoering of zullen op korte termijn worden uitgevoerd (Wollemarkt, Albertplein, Onze-Lieve-Vrouwstraat)

structuurplanning mechelen - beleidsnota binnenstad

## Projecten openbare ruimte en stadsbeeld

kaart 5

studiegroep **omgeving**

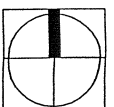
opdrachtgever  
stad mechelen

kaartnummer

R253-66-k01

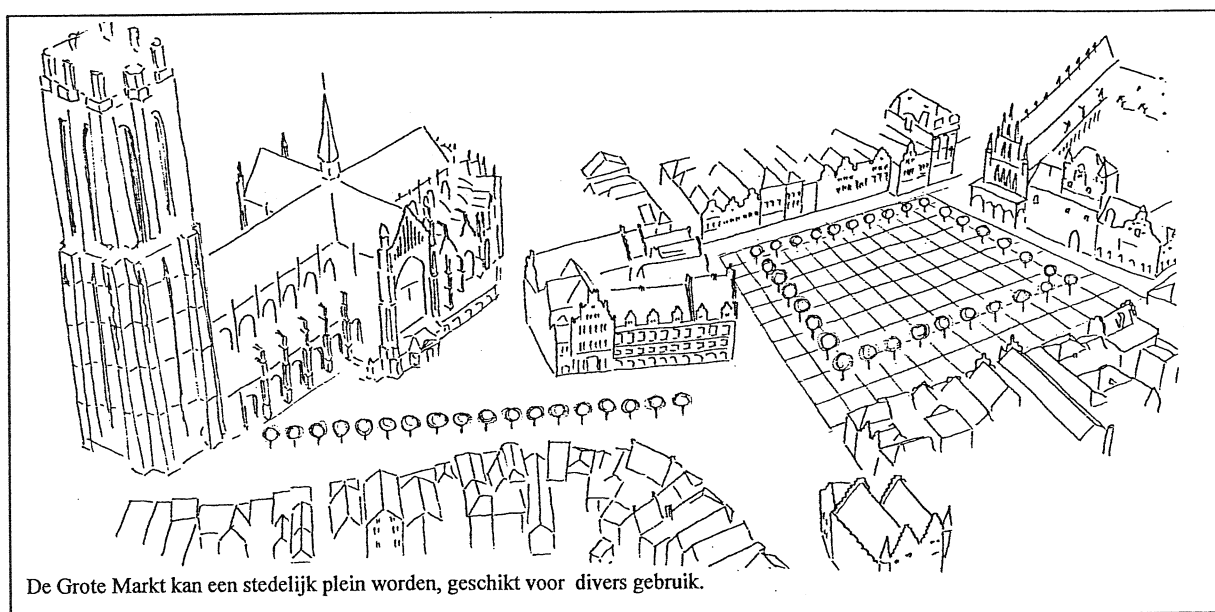
augustus 1997

schaal 1 / 10.000



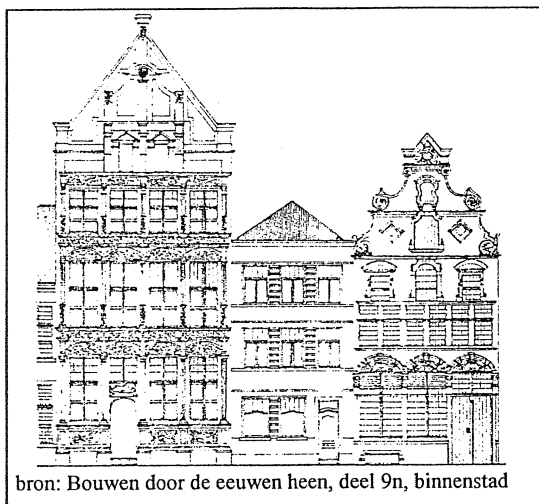
0 100 500m

- Volgende **straten, pleinen en plekken** vervullen een strategische rol van stedelijk belang en zullen daarom worden heringericht:
  - . Grote Markt;
  - . ringvesten met poorten (kruisingen van radialen en ringvesten);
  - . stedelijke toegangen Koning Albertplein \* <sup>14</sup> (stationsplein) en plein op stedelijke toegang kruising Guido Gezellelaan en E. Tinellaan;
  - . Veemarkt, Ganzendries, Sint-Jans-Kerkhof, ruimte rond Begijnhofkerk, Onze-Lieve-Vrouwkerkhof, plein aan van Benedenlaan, Kardinaal Mercierplein, Hoogstratenplein, Raghenoplein, Brusselpoortplein;
  - . enkele waterstraatjes (te selecteren uit volgende tien: Kaardenstraat, Keerbergstraat, Sleutelstraatje, Kraanstraat, Hertshoornstraat, Stoofstraat, Zwaanstraat, Maalderijstraatje, Hoogstraatje, 't Plein);
  - . IJzerenleen - Guldenstraat, Onze-Lieve-Vrouwstraat \*, Wollemarkt \*, Leermarkt, Befferstraat, Keizerstraat, Consciencestraat, Leopoldstraat
  - . boorden van de Dijle.



- Daarnaast volgen enkele voorbeelden van herinrichtingen die van belang zijn voor de buurt: Berthoudersplein, Huidvettersstraat, Veluwestraat, De Langhestraat, Lange Heistraat, Vrouw Van Mechelenstraat, Nonnenstraat enz.

<sup>14</sup> \* geeft aan dat het project reeds loopt.



bron: Bouwen door de eeuwen heen, deel 9n, binnenstad

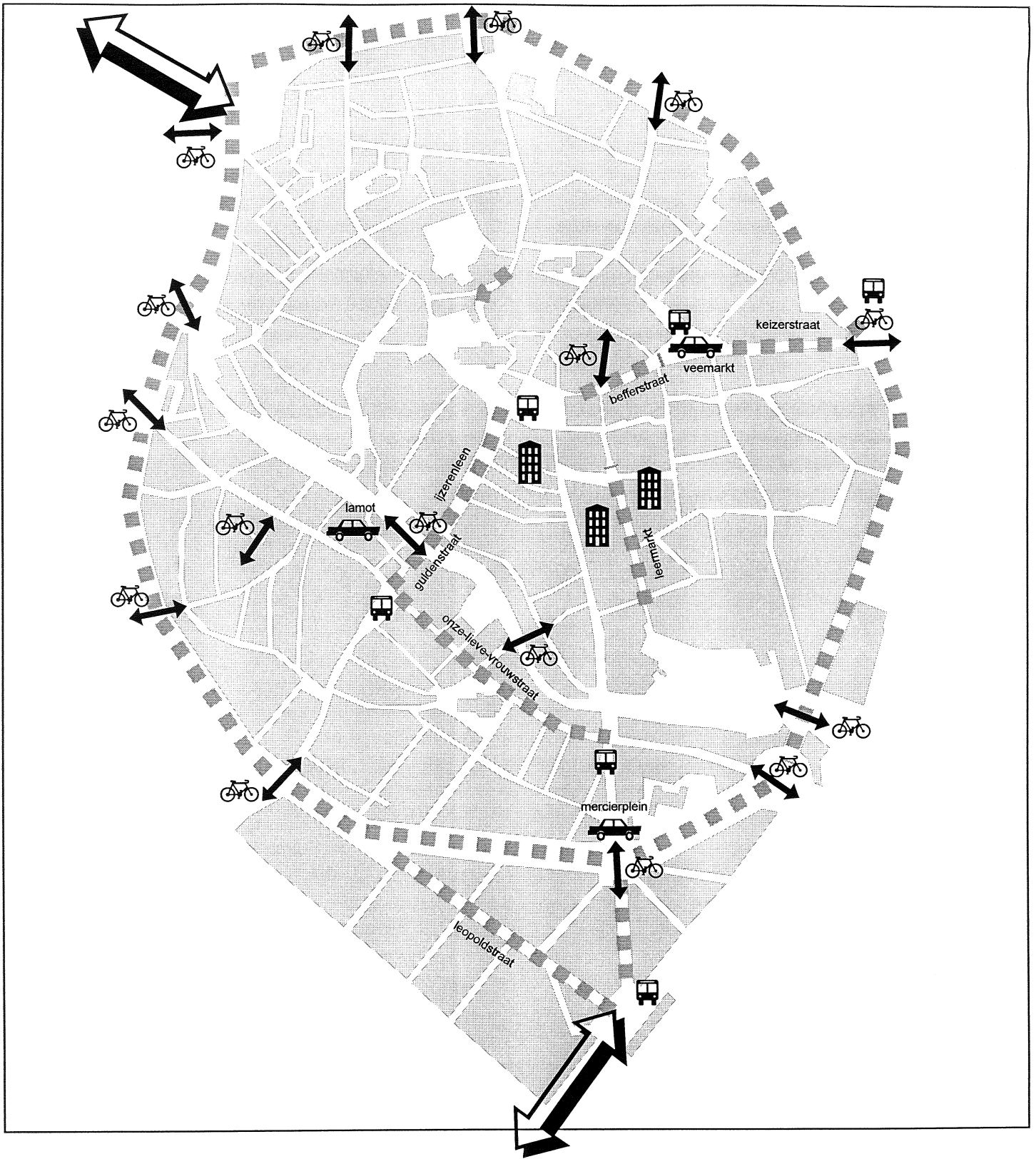
- De stad zal een *gedetailleerd toetskader* opstellen voor de beoordeling van projecten in waardevolle panden en voor de beoordeling van de impact van projecten op de cultuurhistorische omgeving. Het historisch karakter van de binnenstad met zijn netwerk van straten en pleinen, zijn fijnmazig weefsel en zijn beeldbepalende straatwanden en singuliere gebouwen is hiervoor maatgevend. Dit toetskader kan door de stedelijke commissie Monumentenzorg worden vastgelegd in bebouwingsvoorschriften met een drieledig doel: de aanwezige kwaliteiten beschermen en versterken, nieuwe kwaliteiten mogelijk maken en uitlokken, storende en banale architectuur voorkomen. De stedelijke *commissie Monumentenzorg* kan binnen het gegeven toetskader een advies formuleren over projecten en eventuele afwijkingen beoordelen.
- Het water in de binnenstad speelt een belangrijke rol in een beleefbaar stadsbeeld. Vandaar dat enkele projecten inspelen op het accentueren van water of opnieuw introduceren:
  - . openmaken van de Dijle aan de Zandpoortvest met herinrichting van de vesten tot brug;
  - . vernatuurlijking van de Binnendijle;
  - . bomenrijen afwerken langsheen Afleidingsdijle (Liersepoort tot Hoogstratenplein).
  - . bomenrijen afwerken langsheen Leuvensevaart (zuidoostwaarts van Brusselsepoortstraat).





## 1.5. Maatregelen om de verkeerssituatie te verbeteren

*Kaart 6: projecten verkeer*

- Reeds in de lente van 1997 is een *vernieuwd aanbod van openbaar vervoer* met midibussen in de stad tot stand gekomen. Op strategische plaatsen moeten goed uitgeruste haltes als knooppunten voor het openbaar vervoer in een sprekende vormtaal worden voorzien: twee stationshaltes, Schoenmarkt (Grote Markt), Guldenstraat, Vijfhoek, Veemarkt en Korenmarkt.
- Geleidelijk zal een *parkeerregime* worden ingevoerd waarbij langparkerende wagens uit de binnenstad worden geweerd<sup>15</sup>. Het invoeren van een parkeerregime vraagt tal van maatregelen. Voorlopig wordt een blauwe zone ingevoerd in de woonbuurten om langparkeerders te weren. Bewoners krijgen een parkeerkaart. Tarieven van parkeermeters variëren naargelang de afstand tot de centrum: nabij het centrum kan enkel kort worden geparkeerd aan

<sup>15</sup> De maatregelen inzake parkeren steunen voornamelijk op Stramien v.z.w., Atelier voor Stadsvernieuwing en Ruimtelijke Planning, Het Parkeerplan. Stadsbestuur Mechelen, Langzaam Verkeer, Oriëntatienota mobiliteitsplan Mechelen, juni 1997.



-  herinrichting straat van stedelijk belang
-  ondergrondse parkings
-  geleidelijke omvorming parkeergebouwen
-  herinrichting stedelijke toegangswegen
-  prioritaire schakels in fietsnetwerk
-  goed uitgerust verknopingspunt openbaar vervoer

opmerking: sommige projecten zijn reeds in uitvoering of zullen op korte termijn worden uitgevoerd (Wollemarkt, Albertplein, Onze-Lieve-Vrouwstraat)

structuurplanning mechelen - beleidsnota binnenstad

## Projecten verkeer

kaart 6

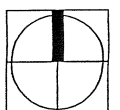
studiegroep  omgeving

opdrachtgever  
stad mechelen

kaartnummer R253-84-k01

augustus 1997

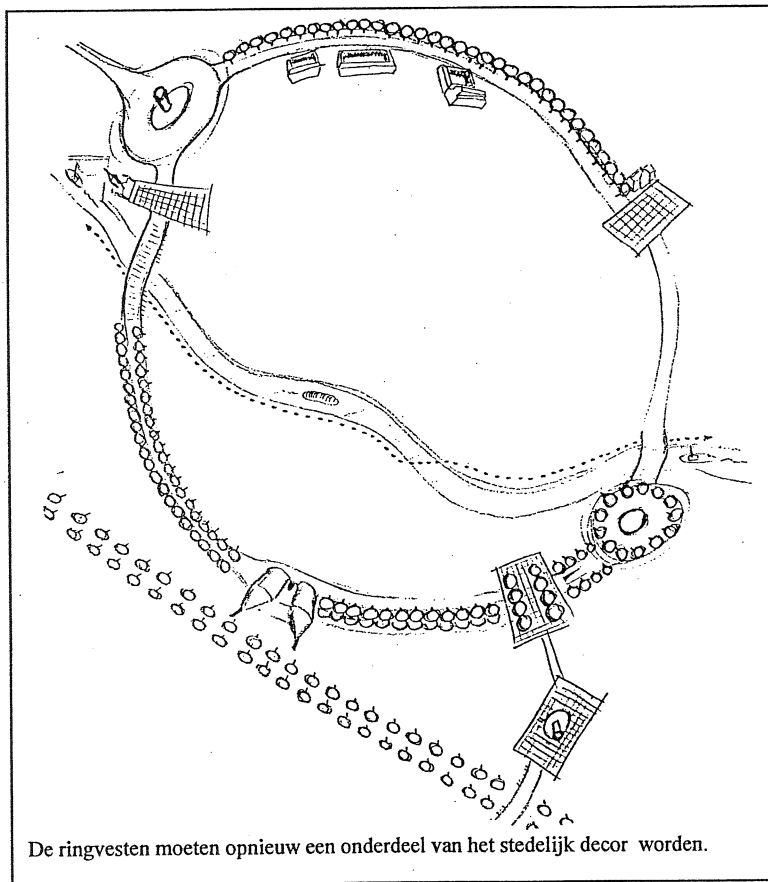
schaal 1 / 10.000



0 100 500m

een hoog parkeertarief. Langparkeren kan op geruime afstand van het centrum, waarbij het tarief verlaagt naarmate er langer wordt geparkeerd. De onderbenutte parkeergebouwen kunnen voorlopig worden gebruikt voor middellang parkeren of bewonersparkeren. Later worden de functie van de bestaande parkeergebouwen afgebouwd.

- Belangrijke steunprojecten voor een goed functionerend parkeerregime zijn de geplande **ondergrondse parkings** aan Veemarkt, Lamot en Kardinaal Mercierplein. Deze parkings zullen de rol vertolken van bezoekersparking aan de rand van het commerciële en cultuurhistorische centrum van de binnenstad.
- De omvorming van bestaande particuliere garageboxen (grotere complexen) tot **halfondergrondse garages met groene daktuin** wordt betoelaagd indien de groene ruimte wordt opgesteld als publieke ruimte. Een te onderzoeken voorbeeldproject kan mogelijk worden gevonden in het garagecomplex tussen Leopoldstraat, Geudensstraat, Schuttersvest en Colomastraat.



- Sleutelproject voor het verkeersgebeuren in geheel Mechelen blijft de **herinrichting van de ringvesten**. Kiezen voor een gelede opbouw van de ringvesten betekent het gebruik van herkenbare typeprofielen, geënt op het plaatselijke karakter (de omliggende bebouwing, de functies enz.). Op strategische plekken kunnen ondertunnelingen (doorrijdend verkeer onder de grond) een oplossing bieden om de ringvesten oversteekbaar te maken en de relatie tussen woonlobben en binnenstad te verbeteren. Door gebruik te maken van ondertunnelingen wordt eveneens pleinvorming op de ringvesten mogelijk.

- De twee aansluitingen tussen ringvesten en E19 moeten het karakter krijgen van **stedelijke toegangswegen**: Postzegellaan, N16A (tussen afrit Mechelen-Noord en Begijnenwei). Versmalling van de rijstroken, versterking van het laankarakter, aanleg van accenten bijvoorbeeld een rond punt met een monument), verwijzing naar de diverse parkeermogelijkheden, aanleg van een stedelijk plein bij aankomstpunt in de binnenstad, enz. zijn denkbare ingrepen. (*eventueel ook N15 als stedelijke invalsweg beschouwen?*)

- Om een *fijnmaziger netwerk van fiets- en wandelverbindingen* in de binnenstad uit te bouwen zijn een aantal schakels en fietsvriendelijke herinrichtingen essentieel. Volgende schakels in het fietsnetwerk veronderstellen nieuwe infrastructuur of belangrijke ingrepen:
  - . (brug-)verbinding over de Dijle ter hoogte van 't Plein naar Lange Schipstraat als onderdeel van het Dijlepad;
  - . schakel in Dijlepad ter hoogte van Lamot;
  - . twee schakels in Dijlepad onder of over ringvesten;
  - . doorgang van Bafferstraat doorheen Chevalier Marin naar Bergstraat;
  - . verbindingen over ringvesten naar de woonlobben;
  - . verbinding van Adegemstraat naar Astridlaan via Kraanstraat, Mosselschelpstraat, Minderbroedersklooster, Korte Pennincstraat;

## 2. Prioriteiten voor het beleid

In het geheel van maatregelen en projecten die worden voorgesteld, moeten prioriteiten worden vastgelegd om de uitvoering op een doordachte manier te kunnen spreiden over 15 tot 20 jaar. Rekening houdend met de vele beïnvloedende factoren is het niet zinvol en ook niet mogelijk om zeer gedetailleerd vast te leggen wanneer welke maatregel zal worden uitgevoerd. Een prioriteitenlijst geeft enkel hoofdlijnen aan en is basis voor een koppeling van projecten en financiële middelen.

De hiernavolgende prioriteitsstelling is geen vastliggend gegeven maar een voorstel waarin een mogelijke redenering wordt gevolgd. Het voorstel van prioriteitsstelling geeft een basis om na te denken over het gewicht van een welbepaalde maatregel. Het voorstel moet worden getoetst aan de maatschappelijke haalbaarheid en de beschikbare financiële middelen.

### 2.1. Aanpak van prioriteitsstelling

De prioriteitsstelling gebeurt op niveau van projecten en maatregelen zoals die beschreven zijn in deel 2 van hoofdstuk V. Bij maatregelen die meerdere individuele ingrepen veronderstellen, wordt een verfijning van de prioriteitsstelling naar de individuele ingrepen doorgevoerd. Ook projecten die niet door de stedelijke overheid worden uitgevoerd zijn mee opgenomen. Zodoende wordt de prioriteit aangegeven die het stadsbestuur hier aan geeft; deze kan verschillen van de prioriteit van de uitvoerder.

Aan de hand van een reeks inhoudelijke criteria worden de verschillende maatregelen en projecten getoetst. Op die wijze wordt het inhoudelijk belang aangegeven door een score. Op basis van de toegekende score ontstaat een rangorde. Deze rangordelijst kan worden gehanteerd als 'checklist', waarbij jaarlijks de nodige initiatieven worden genomen om de hoogst gequoteerde en nog niet uitgevoerde projecten en maatregelen te realiseren.

Voor de opstelling van een prioriteitenlijst wordt voornamelijk aan ieder criterium eenzelfde gewicht toegekend <sup>16</sup>. Een evaluatie met verschillende gewichten behoort echter ook tot de mogelijkheden.

De scores van maatregelen kunnen variëren van 0 punten tot 24 punten.

## 2.2. Criteria

### **Criterium 1: belang voor geheel Mechelen**

Wordt (de noodzaak van) het project of maatregel vernoemd in de geformuleerde visie, ruimtelijke concepten of gewenste ruimtelijke structuur voor geheel Mechelen? Voornamelijk wordt verwezen naar de hypothese van visie, concepten en gewenste ruimtelijke structuur zoals beschreven in de startnota. Het is mogelijk dat opnieuw aan dit criterium moet worden getoetst wanneer het gehele structuurplanningsproces is doorlopen. Volgende scores worden gehanteerd:

- 0 niet vernoemd in visie, concepten en gewenste ruimtelijke structuur;
- 1 onrechtstreeks af te leiden uit visie, concepten en gewenste ruimtelijke structuur;
- 2 rechtstreeks af te leiden uit visie, concepten en gewenste ruimtelijke structuur;
- 3 uitdrukkelijk vernoemd in visie, concepten en gewenste ruimtelijke structuur;

### **Criterium 2: belang voor de Mechelse binnenstad**

Wordt (de noodzaak van) het project of maatregel vernoemd in de geformuleerde visie, ruimtelijke concepten of gewenste ruimtelijke structuur voor de Mechelse binnenstad? Volgende scores worden gehanteerd:

- 0 niet vernoemd in visie, concepten en gewenste ruimtelijke structuur;
- 1 onrechtstreeks af te leiden uit visie, concepten en gewenste ruimtelijke structuur;
- 2 rechtstreeks af te leiden uit visie, concepten en gewenste ruimtelijke structuur;
- 3 uitdrukkelijk in één of meerdere ruimtelijke concepten of vernoemd in visie;
- 4 uitdrukkelijk op de kaart gewenste ruimtelijke structuur;
- 5 maatregel is sleutel om een ruimtelijk concept of de gewenste ruimtelijke structuur te realiseren.

### **Criterium 3: belang voor de buurt en omwonenden**

Heeft de maatregel of project een belangrijke verbeterende invloed op de buurt? Zullen omwonenden een verbeterde woonomgeving krijgen of sterkere dienstverlening? Volgende scores worden gehanteerd:

- 0 geen positieve invloed op buurt;

---

<sup>16</sup> Doordat verschillende maximumscores bestaan voor de acht criteria wordt in feite reeds een gewicht toegekend.



- 1 verbetering woonomgeving voor beperkte groep van omwonenden;
- 2 verbetering lokale dienstverlening en verbetering woonomgeving voor beperkte groep van omwonenden;
- 3 belangrijke verbetering van de woonomgeving voor grote groep inwoners;
- 4 uitstralende positieve invloed op gehele buurt.

#### **criterium 4: zwakte of sterkte van de betrokkenen voor wie de situatie verbetert**

De mensen of groepen voor wie de situatie verbetert kunnen op het terrein van de maatregel een veeleer zwakke positie innemen (bijvoorbeeld zwakke weggebruiker) of een veeleer sterke positie (bijvoorbeeld automobilisten). Volgende score wordt gehanteerd:

- 0 verbetering voor vooral sterke groepen;
- 1 verbetering voor gemengd zwakke en sterke groepen;
- 2 verbetering voor in meerderheid zwakke groepen;
- 3 verbetering voor uitsluitend zwakke groepen.

#### **criterium 5: innoverend karakter**

Ingrepen in de lijn van het huidige (gemeentelijk of gewestelijk) beleid zullen gemakkelijker tot uitvoering worden gebracht. Innoverende projecten liggen altijd moeilijker omdat men niet kan terugvallen op praktijkervaring; zij vragen bijzondere inspanningen en daarom ook een extra stimulans. Volgende score wordt gehanteerd:

- 0 routineproject, volledig in de lijn van het huidige beleid;
- 1 vergelijkbaar met andere innoverende projecten in de stad;
- 2 vernieuwend voor het stedelijk beleid;
- 3 enig experiment in Vlaanderen.

#### **criterium 6: relatie met de stations**

Prioriteit wordt gegeven aan projecten of maatregelen die betrekking hebben op de stations(omgeving). Volgende score wordt gehanteerd:

- 0 geen of weinig relatie met een station;
- 1 relatie met station (nabijheid of functionele betrokkenheid);
- 2 rechtstreekse functionele koppeling met een station.

Naast zes voorgaande inhoudelijke criteria is eveneens het organisatorisch aspect van belang. De twee volgende criteria benadrukken dit.

#### **criterium 7: betrokken overheden**

Bepaalde projecten of maatregelen veronderstellen overleg tussen verschillende overheden. Projecten met meer betrokken overheden krijgen prioriteit vanwege de langere planningsduur. Volgende score wordt gehanteerd:

- 0 particulier project met nagenoeg geen overleg met stedelijke diensten;
- 1 (particulier of overheids-) project dat diepgaand overleg veronderstelt binnen de stedelijke diensten;
- 2 (particulier of overheids-) project dat diepgaand overleg veronderstelt tussen stedelijke diensten en één of meerdere andere (hogere) overheden.

**Criterium 8: haalbaarheid**

De haalbaarheid toetsen van projecten is in dit stadium moeilijk wegens het weinig concrete karakter van een aantal projecten. Voor zover in te schatten wordt er toch rekening mee gehouden:

- 0 niet gemakkelijk haalbaar wegens te weinig steun van partners of technische oorzaken;
- 1 geen specifieke gegevens over haalbaarheid;
- 2 haalbaarder omdat positieve onderhandelingen aan de gang zijn.

**2.3. Prioriteitenlijst**

criterium	1	2	3	4	5	6	7	8	totale score
	geheel Mechelen (0-3)	binnenstad (0-5)	buurt (0-4)	zwakte betrokkenen (0-3)	innoverend (0-3)	relatie station (0-2)	overheden (0-2)	haalbaarheid (0-2)	(0-24)
<b>ruimtelijke maatregelen</b>									
<b>huisvestingsprojecten <sup>17</sup></b>									
- zusterklooster	2	2	2	1	1	1	1	1	11
- Hanswijkstraat - Speckvest	2	2	1	1	1	1	1	1	10
- Onze-Lieve-Vrouwstraat	2	2	3	1	1	0	1	1	11
- Lorette	2	3	3	1	1	0	1	1	12
- Van Kerckhovestraat	2	3	2	1	1	2	1	1	13
- Ganzendries	2	3	3	1	1	0	1	1	12
<b>speelruimte</b>									
- Heihoek	2	3	3	3	1	0	1	2	15
- Stationsbuurt	2	3	3	3	1	2	1	1	16
<b>open ruimte</b>									
- park minderbroeders	1	3	4	2	2	0	2	2	16
- park Karmelietessen	1	2	3	2	2	0	2	2	14
- park aartsbisschoppelijk paleis	1	3	4	2	2	0	1	0	13
- park tuin rijkswacht	1	1	3	2	2	0	1	1	11
- uitpitting binnengebied	1	2	2	1	2	0	1	1	10
<b>commerciële activiteiten</b>									
- wandelcircuit centrum	2	4	4	1	1	1	1	1	15
- voorbeeldproject wonen boven winkels (omgeving Hof van Cortenbach)	1	3	4	1	3	0	1	1	14

<sup>17</sup> In deze opsomming zijn enkel de zuivere huisvestingsprojecten opgenomen. Nieuwe woningen, voorzien in multifunctionele gehelen, worden beschouwd in hun samenhang met het multifunctionele project.

<b>multifunctionele projecten</b>										
- minderbroeders	2	5	4	2	2	0	2	2	19	
- Europarking	2	5	4	2	2	0	1	1	17	
- Delobbe	2	5	4	2	2	0	1	1	17	
- Lamot	2	5	4	1	2	0	2	2	18	
- Rode Kruisplein	2	5	4	1	2	0	2	1/2	17	
<b>straten en pleinen</b>										
- Grote Markt	2	4	4	2	2	0	1	1	16	
- Stationsplein	2	3	4	2	2	2	2	2	19	
- ringvesten	3	5	4	2	3	1	2	1	21	
- andere stedelijke pleinen	1	2	3	2	1	0	1	1	11	
- waterstraatjes	0	4	2	2	1	0	1	1	11	
- andere straten van stedelijk belang	1	3	3	2	1	0	1	1	12	
- straten van buurtbelang	0	1	3	2	1	0	1	1	9	
- Dijleboorden	3	3	2	2	1	0	2	1	16	
- stedelijke toegangswegen	3	3	3	1	2	1	2	1	16	
<b>water</b>										
- openmaken Dijle	2	3	2	1	2	1	2	1	14	
- vernatuurlijking Binnendijle	3	4	2	1	3	0	2	1	16	
- bomen langsheen Afleidingsdijle	1	3	3	1	2	0	2	1	13	
- bomen langsheen Leuvensevaart	3	4	3	1	2	1	2	1	17	
<b>verkeer en parkeren</b>										
- parkeerregime	0	5	3	1	2	1	1	2	15	
- ondergrondse parkings	0	4	3	0	2	1	1	2	13	
- fiets- en wandelwegen										
. schakels Dijlepad	3	3	3	3	2	0	1	1/2	16	
. Bafferstraat - Bergstraat	2	2	2	3	1	0	1	2	13	
. oversteek ringvesten	2	4	3	3	2	1	1	1	17	
. Adegemstraat - Astridlaan	2	2	2	3	1	0	1	1	12	
- haltes openbaar vervoer	1	4	2	3	2	1	2	2	17	
<b>ondersteunende maatregelen</b>										
bijkomende renovatiepremie	2	2	3	3	1	-	-	1	12+(4)	
aankoop onbebouwde percelen	1	2	-	-	1	-	-	1	5+(11)	
stedelijke dienst onroerend goed	1	2	-	-	2	-	-	1	6+(11)	
codex openbaar domein	1	2	-	-	2	-	-	1	6+(11)	
stedebouwkundig ontwerp	1	2	-	-	2	-	-	1	6+(11)	
toetskader voor waardevolle panden	2	3	-	-	2	-	-	1	8+(11)	
betoelaging halfondergrondse garages met daktuin	0	2	1	1	2	-	1	1	8+(2)	
opmaken juridisch verordende instrumenten	1	3	-	-	2	-	2	1	9+(9)	

## 2.4. Prioritaire projecten en maatregelen

Algemeen kan worden gesteld dat projecten met een score van 15 of meer op korte termijn de meeste aandacht zullen vragen. Enkel projecten aanpakken die hoog scoren zou echter getuigen van een éézijdige aanpak. Daardoor zouden immers bepaalde beleidsvelden, waarvan projecten in de gehele lijst lager scoren, in de vergeethoek geraken. Daarom worden in wat volgt per thema de prioriteiten aangehaald.

### Huisvesting

Eenzijds hebben volgende multifunctionele projecten prioriteit voor het versterken van de woonfunctie in de binnenstad:

- woningen in het multifunctioneel project minderbroeders (19) (reeds opgestart);
- woningen in het multifunctioneel project Lamot (18) (reeds opgestart);
- woningen in een multifunctioneel project Delobbe (17);
- woningen in een multifunctioneel project Europarking (17).

Anderzijds zijn ook zuivere huisvestingsprojecten (wonen als overwegende functie) belangrijk:

- Van Kerckhovestraat (13);
- Lorette (12);
- Ganzendries (12).

### Speelruimte

De twee belangrijkste projecten zijn:

- Stationsbuurt (Van Kerckhovestraat) (16).
- Heihoek (minderbroeders) (reeds opgestart) (15);

### Open ruimte

Drie belangrijke open ruimten moeten worden opengesteld voor de bewoners van Mechelen:

- tuin van de minderbroeders (16);
- tuin van de Karmelietessen (14);
- tuin van het aartsbisschoppelijk paleis (13)<sup>18</sup>.

### Commerciële activiteiten

Twee projecten zijn belangrijk voor een verdere opwaardering van winkels en horeca in het commerciële centrum van de binnenstad:

---

<sup>18</sup> Dit laatste project heeft een geringe haalbaarheid. Eventueel kan worden gezocht naar openstelling op vaste tijdstippen voor de bewoners van Mechelen.

- versterking van het wandelcircuit (15);
- voorbeeldproject wonen boven winkels (omgeving hof van Cortenbach) (14).

### **Multifunctionele projecten**

Alle voorgestelde multifunctionele projecten krijgen vanwege hun integrerende capaciteiten een hoge prioriteit toegewezen:

- multifunctioneel project minderbroeders (19) (reeds opgestart);
- multifunctioneel project Lamot (18) (reeds opgestart);
- multifunctionele aanpak van de Europarking (17);
- multifunctionele aanpak van Delobbe (17);
- multifunctionele aanpak Rode Kruisplein (17).

### **Straten en pleinen**

Volgende projecten zijn prioritair om het openbaar domein, de verkeerssituatie en het stadsbeeld te verbeteren:

- herinrichting van de ringvesten (21);
- herinrichting van het stationsplein (19) (reeds opgestart);
- herinrichting van de stedelijke toegangswegen (16);
- herinrichten van de Dijleboorden (en vernatuurlijking van de Binnendijle) (16);
- herinrichting van een autovrije Grote Markt (16).

### **Water**

Twee prioritaire projecten kunnen de aanwezigheid van water in de stad accentueren:

- afwerken bomen langsheen Leuvensevaart (17);
- vernatuurlijken van de Binnendijle (16).

### **Verkeer en parkeren**

Belangrijke projecten om de verkeersleefbaarheid te verbeteren zijn:

- voorzien van betere fietsoversteekmogelijkheden over de ringvesten (17);
- voorzien van goed uitgeruste haltes met sprekende vormgeving aan Schoenmarkt (Grote Markt), Veemarkt, Vijfhoek, Korenmarkt en de twee stations (17);
- voorzien ontbrekende schakels in het Dijlepad (16);
- instelling van het parkeerregime (15) in samenhang met de inplanting van drie ondergrondse parkings (13).

### **Bijkomende ondersteunende maatregelen**

Prioritaire maatregelen met betrekking tot organisatie en kwaliteitszorg zijn:

- opmaak toetskader voor waardevolle panden (8+11);

- opmaak juridisch verordenende instrumenten voor de binnenstad (9+9);
- oprichting stedelijke dienst onroerend goed (6+11);
- opstellen codex openbaar domein (6+11);
- opmaak stedenbouwkundig ontwerp voor belangrijke herinrichtingen (6+11);
- voorzien van een bijkomende renovatiepremie (12+4);
- aankoop van onbebouwde percelen en oudere woningen met lage kwaliteit (5+11).

### 3. Vertaling van de gewenste ruimtelijke structuur in juridisch verordenende instrumenten

Voorgaand pakket van maatregelen bevat reeds tal van elementen die stedenbouwkundig moeten worden vastgelegd. Het opmaken van juridisch verordenende documenten is eveneens een belangrijke maatregel in het kader van een goede ruimtelijke ontwikkeling van de binnenstad. Er zijn verschillende juridisch verordenende instrumenten beschikbaar die de ontwikkelde visie juridisch kunnen vertalen.

- De opmaak van een *klassieke bouwverordening* kan worden overwogen. De bouwverordening is geldig voor geheel Mechelen en zal geen specifieke regels voor de binnenstad kunnen inhouden. Toch kan het opstellen van een dergelijk instrument nuttig zijn om bepaalde algemene regels inzake milieu, hygiëne, riolering, nutsleidingen, reclame, kappen van bomen enz. vast te leggen. De bouwverordening kan specifieke situaties vergunningsplichtig maken zoals: bestemmingswijzigingen van een gebouw, opsplitsing of samenvoeging van woningen enz.
- Het planningsdecreet van 24 juli 1996 voorziet in de mogelijke opmaak van *nieuwe verordeningen*. Deze verordeningen kunnen worden gebruikt ter uitvoering van het structuurplan (zoals uitvoeringsplannen). De inhoud van deze verordeningen kan veel ruimer zijn dan de bouwverordening. Zo kan bijvoorbeeld een verordening in verband met parkeren worden vastgesteld. Deze verordeningen hebben voorrang op de nieuwe plannen van aanleg.
- De opmaak van een *verruimd B.P.A.*<sup>19</sup> voor de binnenstad is een andere mogelijkheid. Een verruimd B.P.A. legt de grote lijnen vast van wat en hoe er mag worden gebouwd eenduidig vast. Bepaalde zachte waarden (zoals open ruimten, voetgangers- en fietsdoorsteeken) kunnen hard worden vastgelegd. Het B.P.A.<sup>20</sup> zal zeker en vast ruimte laten voor flexibiliteit en interpretatie. Dit kan de creativiteit van ontwerpers stimuleren. Rekening

---

<sup>19</sup> Dit is naar analogie van bijvoorbeeld Antwerpen of Sint-Truiden. Deze B.P.A.'s zijn flexibel op vlak van bestemmingen en voorkomen van gebouwen. Enkel een aantal essentiële punten worden hard en eenduidig vastgelegd. Verruimde B.P.A.'s laten toe om beter in te spelen op het complexe voorkomen en gebeuren in stadscentrumwijken en bieden een hanteerbaar kader om ook op termijn de gewenste dynamische ontwikkeling in kwalitatieve banen te leiden.

<sup>20</sup> Het verruimd B.P.A. zal tevens rekening moeten houden met bestaande en in voorbereiding zijnde B.P.A.'s in de binnenstad.

houdend met de veelheid aan functies in de binnenstad zal veel belang worden gehecht aan de mogelijke vermenging van bestemmingen. Mogelijke elementen van belang zijn de volgende.

- . Bebouwingsregels kunnen een harmonieregel als basis hebben. Aan deze harmonieregel moet steeds worden voldaan via een minimuminvulling van materiaalgebruik, gevelopbouw enz.
- . Voorstellen voor (grote) projecten die afwijken van de harmonieregel worden voorgesteld aan een Interpretatiecommissie Harmonieregel die in het B.P.A. wordt voorzien. De initiatiefnemer van het project zal hiervoor een omgevingsrapport moeten indienen dat aantoont dat het afwijken van de harmonieregel een positieve impact zal hebben.
- . Projectzones in functie van een goede verweving met het wonen kunnen planmatig worden vastgelegd.

De schets van een gewenste ruimtelijke structuur en de opgenomen kaarten (toetskader) kunnen een eerste schetsmatige aanloop betekenen van een verruimd B.P.A. voor de binnenstad.

- Een apart **B.P.A. voor de oude stationsomgeving** kan worden opgemaakt. In dit B.P.A. zal vooral aandacht uitgaan naar het evenwicht tussen wonen en nieuwe functies die zich in de nabijheid van het station zouden willen vestigen.
- De ontwikkeling van de ruimere stationsomgeving kan beheerst worden via een **B.P.A. voor het nieuw stationskwartier** (gebied ten zuidoosten van het station). Voor dit gebied bestaat reeds een B.P.A. (nr. 36 quater, koninklijk besluit 29 oktober 1981).

Volgend paragraaf reikt een voorlopig toetskader aan dat aan de basis kan liggen van op te maken juridische instrumenten.

## 4. Opstelling van een voorlopig toetskader voor toekomstige ontwikkelingen

De opstelling van een toetskader om projecten te beoordelen is eveneens een maatregel. Met betrekking tot een aantal sectoren en aspecten van de ruimte kan een toetskader met krachtlijnen worden geformuleerd. Deze *toetsstenen* spreken zich niet zozeer uit over de sectorale ontwikkeling op zich, dan wel over ruimtelijke implicaties voor maatschappelijke activiteiten. Het beleid zal deze toetselementen ondersteunen en het geheel hanteren als toetskader voor toekomstige ontwikkelingen. Bij de *evaluatie van grote particuliere projecten of overheidsingrepen* zal dit toetskader richtinggevend zijn. Het werken binnen een coherente reeks van toetsstenen is dringend en noodzakelijk om de kwaliteiten en kansen van de binnenstad niet te verliezen. Met heel veel van deze toetselementen wordt reeds rekening gehouden. Deze elementen worden wel vermeld om een coherent kader te kunnen aanreiken. Met betrekking tot volgende elementen worden toetsstenen geleverd:

*functieverweving;*  
*wonen;*  
*gemeenschapsvoorzieningen;*  
*verkeer;*  
*handel;*  
*openbare ruimte;*  
*open ruimte;*  
*verschijningsvorm.*

### 4.1. Toetsstenen met betrekking tot functieverweving

- Met betrekking tot de verweving van functies houdt volgend schema een voorstel in met een indicatieve normering voor *verweving met het wonen*. Verwevenheid zal echter geval per geval moeten worden bekeken. De tabel is een aanzet tot discussie omtrent functieverweving en vastleggen van bestemmingen in de binnenstad. Een verruimd B.P.A. voor de binnenstad kan bestemmingszones vastleggen met verplichte hoofdbestemmingen en toegelaten nevenbestemmingen op basis van deze tabel. Verantwoorde afwijkingen van dit kader moeten steeds mogelijk blijven.



aard van de functie	locatie	max. grootte of aard	maximum-verhouding functie / wonen	ruimtelijke en functionele context
<b>scholen</b>	stations-omgeving <sup>21</sup> en as tussen twee stations		1/3 (totale stationsomgeving en as)	inplanten van nieuwe scholen en versterken van bestaande scholen in functie van gebruik van openbaar vervoer voor school-woonverkeer
	bestaande school buiten noordelijke band	kleine uitbreiding	1/1 (in uitbreiding school)	minimale uitbreidingen kunnen om bestaande scholen in de binnenstad te houden en streven naar verweving met woningen binnen gebouwen
	noordelijke band <sup>22</sup>	-	-	weren van nieuwe scholen of uitbreiding van bestaande scholen in dit gebied
	resterend deel binnenstad	klein	-	inplanten van kleine onderwijsinstellingen in functie van de lokale behoeften
<b>andere gemeenschapsuitrusting</b>	bestaande uitrusting	kleine uitbreiding	1/1 (in uitbreiding van uitrusting)	toelaten van minimale uitbreidingen om bestaande gemeenschapsuitrusting in de binnenstad te houden en streven naar verweving met woningen binnen gebouwen
	gehele binnenstad	-	1/1 (binnen één project)	inplanten van gemeenschapsuitrusting in functie van de lokale behoeften
<b>cultuur</b>	museum-as	-	1/1 (binnen één project)	geven van uitbreidingskansen en toelaten van nieuwe inplantingen van culturele voorzieningen op museum-as
	bestaand buiten museum-as	kleine uitbreiding	-	niet stimuleren van grote uitbreidingen
<b>overheidsdiensten</b>	stations-omgeving	-	2/1 (binnen één project)	inplanten van personeelsintensieve en personeenaantrekkende overheidsdiensten in functie van een goede bereikbaarheid per trein
	patrimonium <sup>23</sup> nabij ringvesten	-	2/1 (binnen patrimonium)	inplanten van overheidsdiensten in functie van goede autobereikbaarheid en relatie met parkings voor langparkeerders

<sup>21</sup> Met 'stationsomgeving' wordt de ruime omgeving van het centraal station bedoeld. Een indicatieve perimeter van 500 meter wordt gehanteerd om de stationsomgeving aan te duiden.

<sup>22</sup> Met de 'noordelijk band' wordt het gebied aangeduid met een hoge concentratie aan grote (ruimteinnemende) functies zoals scholen, religieuze functies, gemeenschapsvoorzieningen enz. Het gebied wordt grosso modo begrensd door: Nieuwe Beggaardenstraat, K. De Deckerstraat, Van Hoeystraat, Lange Heergracht, Zwartzustersberg, Zwartzustersvest, Zandpoortvest, Kruidtuin, Lange Ridderstraat, Korte Ridderstraat, Gerechtstraat, Maagdenstraat, Biest, Fr. De Merodestraat, Schoolstraat, Wollemarkt, Oude Beggaardenstraat, Onder Den Toren, Begijnenstraat, Drabstraat, Thaborstraat.

<sup>23</sup> Onder 'patrimonium' worden hier de grotere cultuurhistorische complexen verstaan die architectonisch of stedenbouwkundig een geheel vormen. Leegstaande complexen (exclusief actuele projecten) zijn momenteel: leegstaande celledroedersklooster in Nokerstraat (naast Dossinkazerne), leegstaande Delobbekazerne (voormalig predikheren- of dominicanenklooster) in Goswin De Stassartstraat, ongebruikte Begijnhofkerk, T.S.B.O. Stadsschool (Mariaschool bijzonder onderwijs) in Sint-Jansstraat, parking Stationsstraat (eigendom N.M.B.S.), gekoppeld aan de herinrichting van het Koning Albertplein, klooster van de paters minderbroeders in Karmelietenstraat (klooster zal verkleinen in oppervlakte), Loretteklooster of klooster van de zusters van Onze-Lieve-Vrouw van Barmhartigheid in Drabstraat (leegstaand en te koop),

	ander patri- monium	-	1/1 (binnen pa- trimonium)	toelaten van kleinere overheidsdiensten in de binnenstad met een goede vermenging met wonen
	resterend deel binnenstad	-	1/2 (binnen één project)	toelaten van kleinere overheidsdiensten in de binnenstad met een goede vermenging met wonen
<b>kantoren (privé-sector)</b>	stations- omgeving	-	1/2 (binnen één project)	vermijden van monofunctionele volumes of gebieden
	patrimonium nabij ringvesten	-	1/2 (binnen patri- monium)	toelaten van kantoren in functie van goede autobereikbaarheid en relatie met parkings voor langparkeerders
	resterend deel binnenstad	1 bouw- laag	-	toelaten van kleinere kantoren in de binnenstad met een goede vermenging met wonen
<b>bedrijvigheid</b>	bestaande bedrijvigheid in de gehele binnenstad	zeer kleine uitbreiding	1/1 (in uitbrei- ding van be- drijf)	stimuleren van bestaande bedrijvigheid om in de binnenstad te blijven indien geringe ruimtelijke expansie, weinig verkeersaanrekening en zonder milieuhinder
	nieuwe bedrijvigheid in de gehele binnenstad	klein	1/2 (binnen be- trokken pand)	toelaten van kleine bedrijvigheid op voorwaarde dat de huidige en toekomstige ruimtebehoefte beperkt blijft en alle vormen van hinder sterk beperkt blijven
<b>parkeren</b>	Lamot, Vee- markt, K. Mercierplein	300 plaatsen parking	niet van toe- passing	ontwikkelen van 3 ondergrondse parkings met publieke parkeerplaatsen rond het commercieel centrum
	gehele bin- nenstad	bewoner sparking	-	Private ondergrondse parkeerruimtes (opgevat als autostalling voor bewoners) zijn mogelijk indien rekening wordt gehouden met de fysieke mogelijkheden van de bodem (Dijlealluvium). De verdere uitbouw van private bovengrondse stallingsfaciliteiten kan slechts gebeuren in functie van het plaatselijk wijkaanbod (op straat of in garages). Stallingsfaciliteiten voor bewoners kunnen bijvoorbeeld onder de vorm van (half)ondergrondse garages met bovenop een daktuin.
<b>kleinhandel</b>	centrum <sup>24</sup>	groot	1/1 (tot. centrum)	nastreven goede verweving winkels en woningen
	resterend deel binnenstad	klein	1/3 (binnen be- trokken pand)	kleinere commerciële activiteiten overal toelaten
<b>horeca</b>	centrum	-	1/2 (binnen be- trokken pand)	stimuleren van horeca in het centrumgebied
	resterend deel binnenstad	-	1/3 (binnen be- trokken pand)	toelaten van horeca in de gehele binnenstad

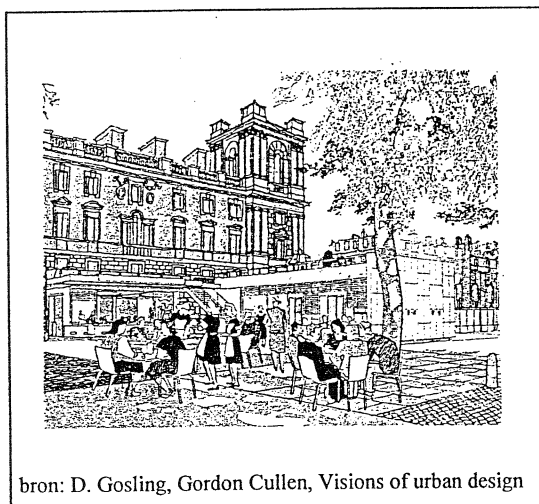
Europarking en shoppingcomplex tussen Huidevetterstraat en Leermarkt (deels leegstaand), enz. Deze lijst is niet exhaustief en kan steeds aangevuld worden met andere gebouwengehelen die leeg komen.

<sup>24</sup> 'Centrum' is het voorgestelde winkelkerngebied met als winkelstraten: Bruul, Botermarkt, IJzerenleen, Geitestraat, Blauwhondstraat, Borzestraat, Grootbrug, Guldenstraat, Onze-Lieve-Vrouwstraat, Vijfhoek.

- Belangrijke bestaande sociale, administratieve of culturele voorzieningen op regionale schaal moeten kunnen uitbreiden indien dit noodzakelijk is om hun regionale betekenis te kunnen behouden of versterken. Een uitbreiding van deze voorzieningen zal geval per geval bekeken worden. Belangrijk evenwel zijn de mogelijke effecten op de omliggende buurt. ***Uitbreiding van regionale gemeenschapsvoorzieningen met verdringing van andere functies als gevolg is niet aanvaardbaar.*** Daarom blijft uitbreiding van deze functies beperkt tot de actuele site (gebouwen, eventueel binnenkoeren enz.). Nevenliggende onbebouwde terreinen kunnen eveneens in aanmerking komen. Aangekochte nevenliggende woningen kunnen niet in aanmerking komen. Aangekochte nevenliggende ongebruikte gebouwen kunnen wel in aanmerking komen indien het geen woningen betreft. Een mogelijke verhoging van de verkeersdruk moet eveneens tegengegaan worden.
- Nieuwe (niet-hinderende) bedrijvigheid of nieuwe stedelijke activiteiten kunnen een positieve invloed hebben op de buurt waarin ze ingeplant worden. De mate waarin positieve impulsen de buurt worden ingestuurd is daarom een criterium voor de ***inplanting van nieuwe activiteiten in de (achtergestelde) woonbuurten.***
- In de buurten Heihoek, Groot Begijnhof, Klein Begijnhof - Heembeemd, Gasthuis, Ham, Lange Nieuwstraat, Onze-Lieve-Vrouw en de stationswijk blijft het ***wonen de belangrijkste functie.*** Waar nodig zullen daarom stedenbouwkundige remmen worden ingebouwd tegen verdringing van het wonen (via een juridisch verordenend instrument).
- De verplichting tot het voorzien van een minimaal ***aantal parkeerplaatsen*** bij ieder nieuw project moet in de binnenstad niet strikt worden toegepast. Een nastrevenswaardig aantal parkeerplaatsen kan wel worden aangegeven.

## 4.2. Toetsstenen met betrekking tot wonen

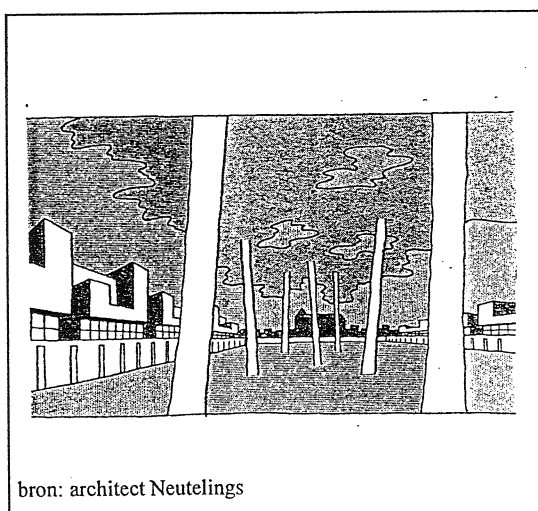
*Dit deel zal nog worden herzien in functie van de besprekingen van de woonnota.*



- Objectieve onveiligheid of een onveiligheidsgevoel zijn knelpunten waarvan de oorzaak gedeeltelijk terug te brengen is tot de neerwaartse maatschappelijke spiraal die zich onder meer uit in toenemende kansarmoede en het onevenwicht in de bevolkingssamenstelling. Directe ruimtelijke maatregelen kunnen slechts beperkt en zeer lokaal de toestand verhelpen. Het ruimtelijk beleid kan enkel ***een verhoging van (fysische) menselijke aanwezigheid, levendigheid en activiteiten*** nastreven. Dit betekent dat de aanwezigheid en wonen van mensen in alle buurten, straten en uit hoeken gewenst is. In vele gevallen zal in

monofunctionele stadsdelen moeten worden gezocht naar een betere vermenging met wonen.

- Het aantal sociale en particuliere huurwoningen ligt hoog. Nochtans bestaat een sterk dalende trend aan huurwoningen. In de toekomst blijven een aantal **bijkomende sociale huur- en koopwoningen** nodig, met een lichte klemtoon op de realisatie van sociale koopwoningen. Gestreefd wordt naar een verantwoorde mix van beheersvormen en woningtypes.
- Vernieuwingsprojecten hoeven niet steeds sociale woningbouw te veronderstellen, rekening houdend met de aanwezige dekkingsgraad die behoorlijk is. In de binnenstad zal de stad ook **particuliere huisvestingsprojecten ondersteunen**. In beperkte mate kan de binnenstad zich openstellen voor kapitaalcrachtigere inwijkelingen die wonen in het cultuurhistorisch patrimonium waarderen.

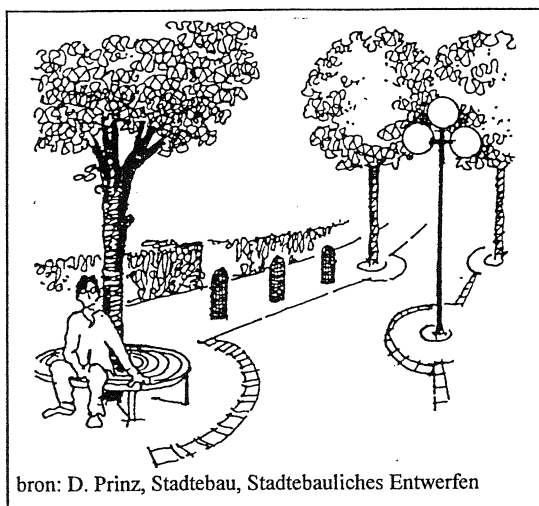


bron: architect Neutelings

- De gezinsverdunning is een trend die momenteel in de binnenstadswijken sterk tot uiting komt. Het is mogelijk dat door de kleinere woonruimtebehoefte ruimte vrijkomt in de woonbuurten. Nieuwe gezinnen kunnen dan wellicht worden aangetrokken. Hierbij kan worden ingespeeld op nieuwe woonwensen door het toelaten van **nieuwe woontypologieën** die verweefbaar zijn in het cultuurhistorisch kader van de binnenstad. Een aanzienlijk aandeel van de bijkomende woningen in de binnenstad zullen daarom **kleinere woningen** zijn: kleine en gestapelde eengezinshuizen, appartementen, studio's, enz. Ongeveer de

helft van de bijkomende woningen dienen gericht te zijn op 1 persoon en ongeveer een derde ervan op 2 personen; deze woningen bevatten bij voorkeur reserveruimten voor gezinsuitbreiding, bezoek of werkruimte. Het is gewenst dat de gemeente particuliere en overheidsinitiatiefnemers hiertoe informeert en stimuleert en dat zij deze voorwaarde ook in de bouw- en verkavelingsvergunningen hard maakt.

### 4.3. Toetsstenen met betrekking tot gemeenschapsvoorzieningen



- In iedere buurt wordt gestreefd naar de nabijheid van een **buurtpark**. Hier kan bijvoorbeeld worden gesteund op een norm uit de vakliteratuur: minimum 30 are publieke open ruimte op maximum 500 meter loopafstand<sup>25</sup>. Een verfijning in functie van de fijnkorrelige structuur van de binnenstad dringt zich op. Deze norm kan aangevuld worden met kleinere groene ruimtes met volgende normering: 3 are toegankelijke groene ruimte op 200 meter loopafstand.
- Iedere buurt zal **speelruimte** bieden voor kinderen en jongeren, een recreatieruimte voor ouderen enz. Een algemene norm voor speelruimte is 1 m<sup>2</sup> per inwoner<sup>26</sup>. Deze norm moet worden aangevuld met een maximale loopafstand tot de speelruimte (bijvoorbeeld 150 meter).
- Iedere woonbuurt in de binnenstad zou moeten beschikken over een **basispakket alledaagse voorzieningen op buurniveau**. Een economische basisuitrusting bestaande uit een café en buurtwinkels (bakker, slager, algemene voeding) moeten in verwevenheid met het woonweefsel kunnen voorkomen. De aanwezigheid van vrije beroepen kan deze basisuitrusting aanvullen. Openbare telefooncellen, toiletten en straatmeubilair behoren eveneens tot het basispakket. Een goede spreiding van alledaagse voorzieningen zal mee aan de basis liggen om meer veiligheidsgevoel in de binnenstad te brengen.
- Voldoende verspreid over de binnenstad zullen belangrijke **gemeenschapsvoorzieningen op wijkniveau** voorkomen zoals dienstencentra, kleuterscholen, lagere scholen enz. Er wordt gestreefd naar een betere verspreiding van gemeenschapsvoorzieningen over de verschillende buurten van de binnenstad. Bestaande voorzieningen zoals scholen moeten in de binnenstad behouden blijven in functie van het huidige en toekomstige publiekspotentieel.
- Bestaande gemeenschapsvoorzieningen kunnen in aanmerking komen voor **meervoudig gebruik**. Infrastructuur van scholen (onder meer turnzalen, feestzalen) kan wellicht ook buiten de schooluren op een nuttige manier worden aangewend. Speelplaatsen zouden ook buiten schooluren betreedbaar kunnen worden gemaakt in functie van speelruimte voor de buurt.

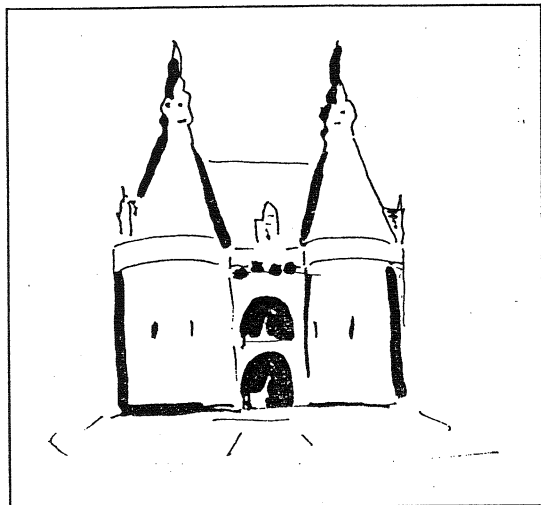
<sup>25</sup> Criterium volgens Paul Akkermans, Beleidsaspecten Ruimtelijke ordening in Vlaanderen, 1980.

<sup>26</sup> Werkgroep Speelruimte, Stedelijke Jeugdendienst, Stad Mechelen, Mechelen speelt mee, speelruimteplan, 1997.

#### 4.4. Toetsstenen met betrekking tot verkeer

*Kaart 7: toetskader verkeersfunctie*

Met betrekking tot verkeersbewegingen en parkeren beschrijft de oriënteringsnota van het mobiliteitsplan<sup>27</sup> voor Mechelen uitvoerig een aantal krachtlijnen. Om de relatie aan te geven met andere beleidsdoelstellingen en maatregelen wordt hier een beknopte interpretatie gegeven van de uitgangspunten met betrekking tot verkeer en parkeren.



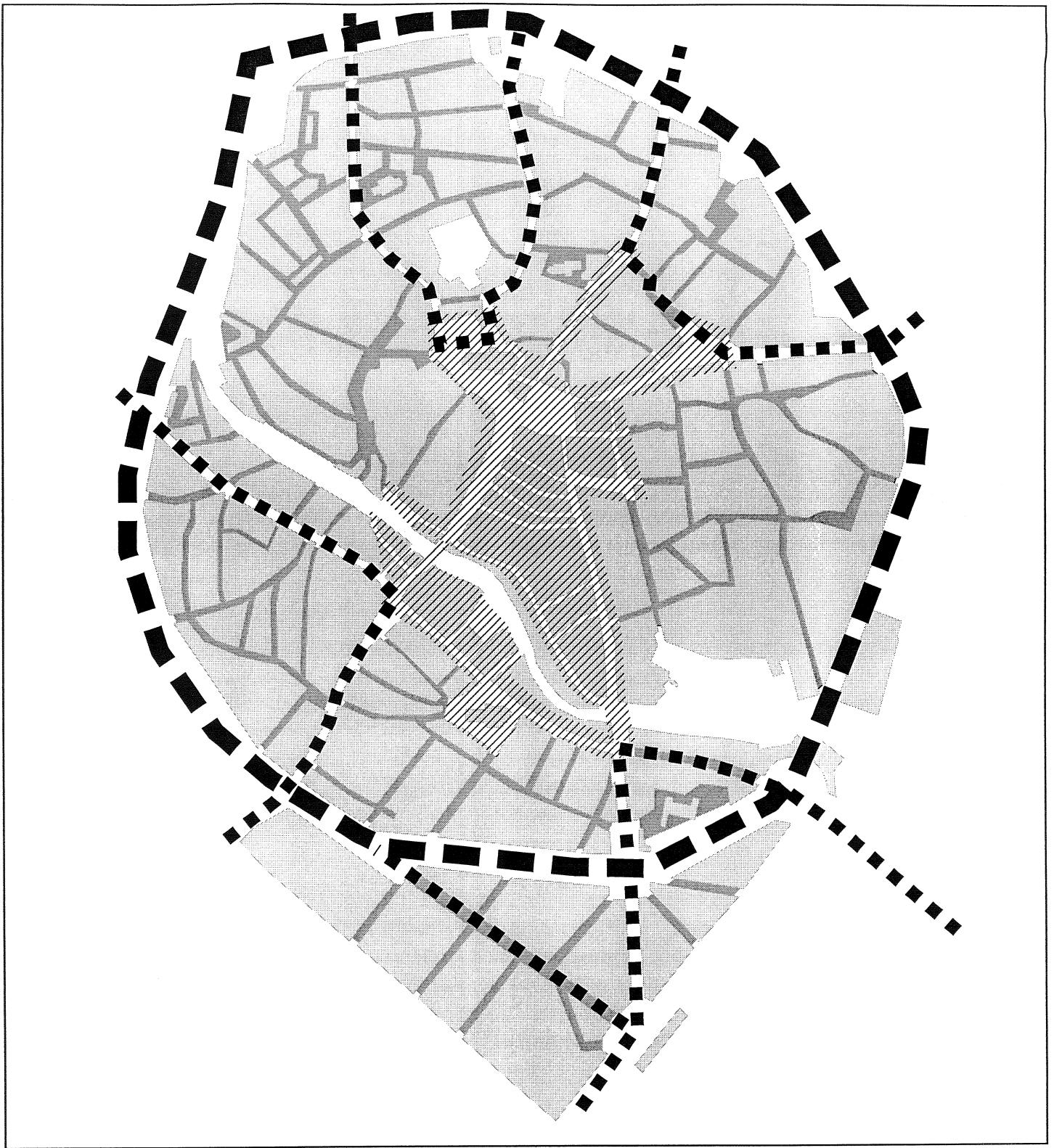
Graaf Van Egmontstraat, Leopoldstraat.

- De *poortstraten of radialen* verdienen een bijzondere zorg met betrekking tot de kwaliteit van het openbaar domein zodat deze straten vanuit de binnenstad een ruimtelijke relatie creëren met de stations, kanaal, randparkings en de woonlobben. Elementen met een hoge verkeersattractie moeten zich enten op de radiale straten in de binnenstad. Een mengvorm van functies (winkels, woningen, kantoren enz.) blijft kenmerkend voor de radialen. Deze radialen zijn: Sint-Katelijnestraat, Goswin De Stassaertstraat, Fr. De Merodestraat, Keizerstraat, Consciencestraat<sup>28</sup>, Hoogstraat - Korenmarkt, Adegemstraat, Hanswijkstraat,

- De zones tussen voorgenoemde radiale straten zijn *verblijfsgebieden* die autoluw moeten worden. Een kwalitatieve vormgeving van het openbaar domein en de bebouwde ruimte staat voorop met ingebouwde maatregelen ter verbetering van de sociale veiligheid. Bijzondere aandacht gaat uit naar schoolomgevingen en halten van het openbaar vervoer. Het statuut zone 30 zal gelden voor de gehele binnenstad. In bepaalde gevallen kunnen tussenliggende straten in de grote verblijfsgebieden nog wel een meer autovriendelijk statuut krijgen om de buurt voor bewoners goed te ontsluiten.

<sup>27</sup> Stadsbestuur Mechelen, Langzaam Verkeer, Oriëntatienota mobiliteitsplan Mechelen, juni 1997.

<sup>28</sup> In dit verband kan worden opgemerkt dat de stad Mechelen bezwaar heeft ingediend tegen de selectie van Consciencestraat en Zandpoortvest als primaire weg II in het ontwerp ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.



verblijfsgebied



radiaal of poortstraat



ringvesten als verdeelweg



verkeersluw centrum

structuurplanning mechelen - beleidsnota binnenstad

## Toetskader verkeersfuncties

kaart 7

studiegroep



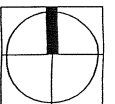
opdrachtgever  
stad mechelen

kaartnummer

R253-82-k01

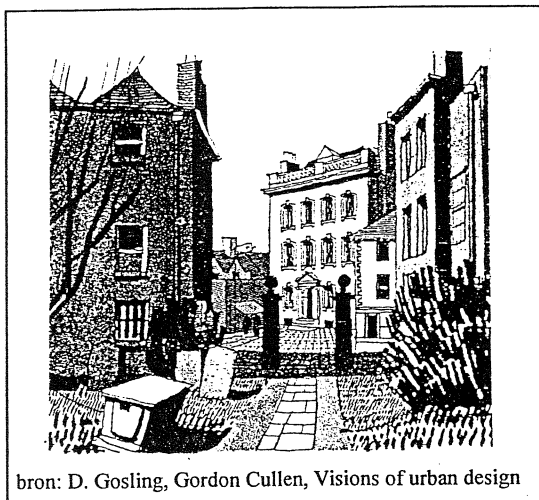
augustus 1997

schaal 1 / 10.000



0 100

500m



bron: D. Gosling, Gordon Cullen, Visions of urban design

*Kaart 8: toetskader fietsnetwerk*

- Kortere verbindingen doorheen grotere bouwblokken kunnen, waar inpasbaar en functioneel, worden gecreëerd ten einde een **fijnmaziger netwerk van fiets- en wandelverbindingen** uit te bouwen. Een compleet Dijlepad zal een fietsroute zijn die eveneens een brug maakt naar gebieden buiten de binnenstad. Op verknopingspunten met het openbaar vervoer of in combinatie met grote autoparkings zullen goed ingerichte en beveiligde fietsbergingen voorzien worden. Eventueel kan worden gedacht aan locaties met fietsver-

huur of statiegeldfietsen (zogenaamde waarborgfietsen of witte fietsen). Centrumfuncties dienen binnen een 'beloopbare' afstand<sup>29</sup> te liggen van verknopingspunten met openbaar vervoer of auto.

*Kaart 9: toetskader openbaar vervoer*

- Verbeterde **doorstroming van het openbaar vervoer** is een belangrijk doel. Waar mogelijk (bijvoorbeeld in de Consciencestraat) kan dit met vrije busbanen. Aan het stationsplein is een goed overstappunt gewenst in de relaties tussen bus, trein, fiets, taxi en in lagere orde voor de auto. Bussen zullen opnieuw door de Bruul rijden om het centrum aan te doen, zodat op de Grote Markt een belangrijke overstaphalte ontstaat met acht buslijnen. Haltes die omwille van hun strategische ligging aan de rand van het commercieel centrum bijzondere zorg verdienen, zijn: Schoenmarkt, Guldenstraat - Korenmarkt, Vijfhoek, Veemarkt.

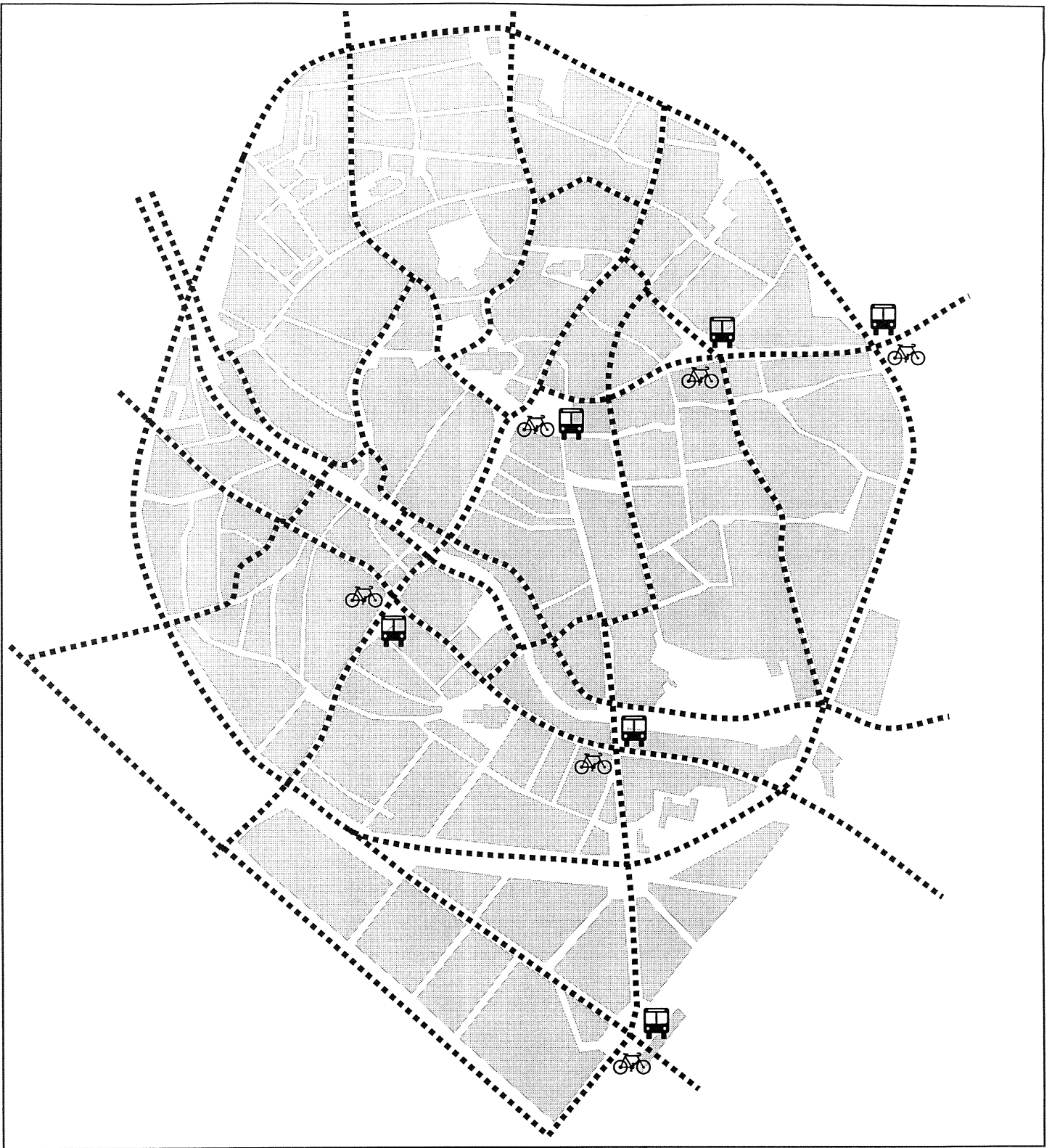
*Kaart 10: toetskader parkeren*

- Wat het **bewonersparkeren** betreft<sup>30</sup> wordt voorlopig een bewonerskaart ingevoerd waardoor elke binnenstedeling vrij in zijn buurt kan parkeren. Om langparkerende bezoekers te weren wordt voorlopig een blauwe zone ingesteld. Bestaande garageboxen kunnen worden omgevormd tot halfondergrondse garages met groene daktuin. Een betoelaging wordt voorzien in geval van openstelling van het groen voor publiek. In buurten met een tekort aan parkeerplaatsen voor bewoners kan worden gezocht naar locaties voor de stalling van wagens van bewoners (bijvoorbeeld Klein Begijnhof - Heembeemd).
- **Parkerende (winkel) bezoekers** zullen voor korte of middellange parkeerduur terecht kunnen in ondergrondse parkings (Veemarkt, Lamot, Kardinaal Mercierplein en eventueel Sint-Romboutskerkhof). Parkeergelegenheid in het centrale openbare domein kan op termijn verdwijnen. De bestaande parkeergebouwen kunnen worden hergebruikt voor andere functies of afgebroken.

<sup>29</sup> 'Beloopbaarheid' hangt niet uitsluitend af van de te overbruggen afstand, maar ook van de aantrekkelijkheid van de te volgen route. Het gebruik van dit begrip in de context van de Mechelse binnenstad vindt zijn oorsprong in: Smets M., Mechelen binnenstadsnota, onuitgegeven scriptie, Mechelen, 1974.

<sup>30</sup> Stramien v.z.w., Atelier voor Stadsvernieuwing en Ruimtelijke Planning, Het Parkeerplan.







structuurplanning mechelen - beleidsnota binnenstad

## Toetskader fietsnetwerk

kaart 8

----- netwerk van fietsroutes

  verknopingspunten openbaar vervoer / fietsers

studiegroep  
**omgeving**

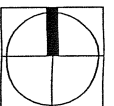
opdrachtgever  
stad mechelen

kaartnummer

R253-81-k01

augustus 1997

schaal 1 / 10.000



0 100 500m




structuurplanning mechelen - beleidsnota binnenstad

## Toetskader openbaar vervoer

kaart 1

 hoofdroutes openbaar vervoer

 verknopingspunten openbaar vervoer / fietsers

bron: Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn

studiegroep  
 omgeving

opdrachtgever  
 stad mechelen

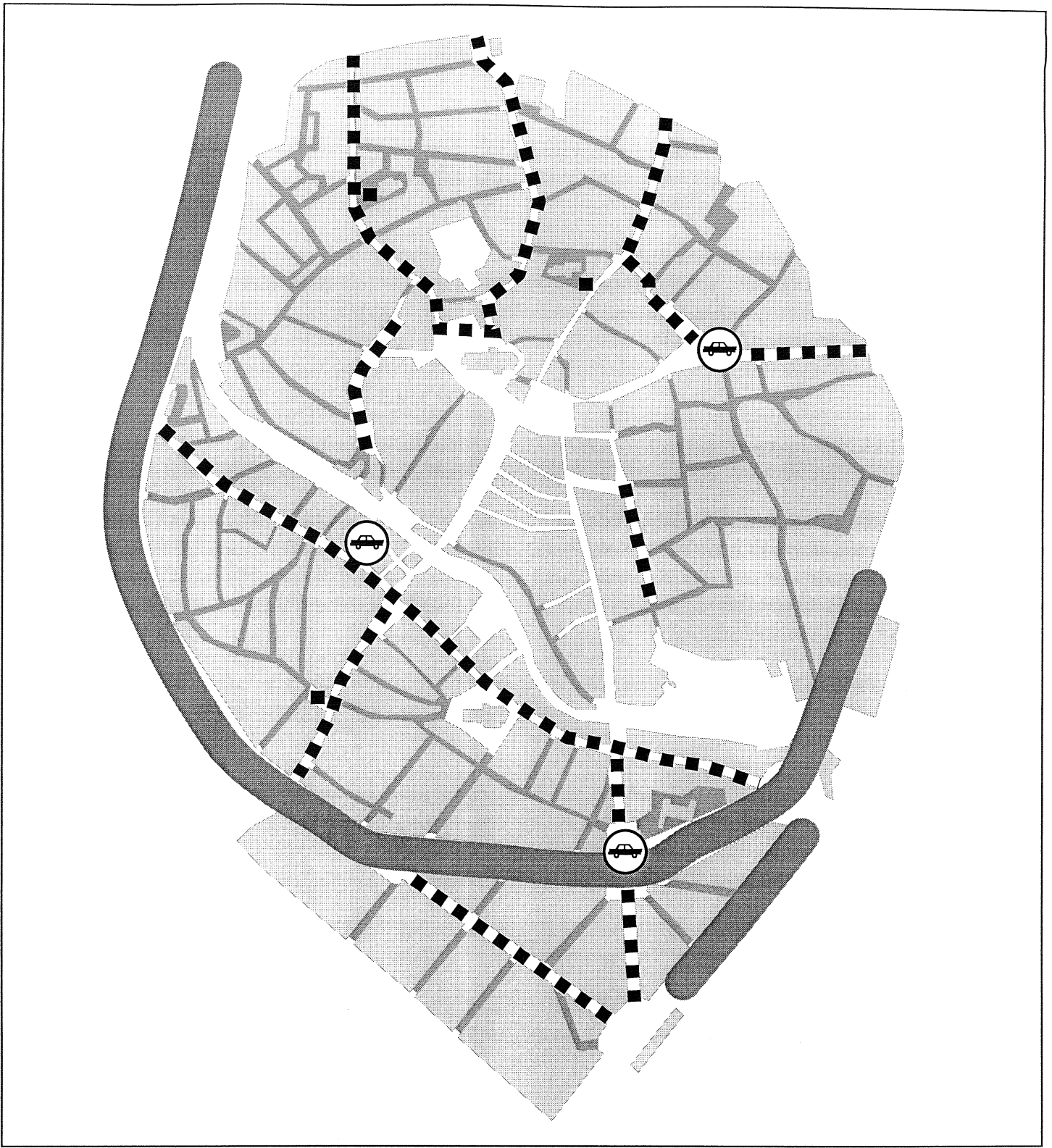
kaartnummer R253-86-k01

augustus 1997

schaal 1 / 10.000



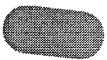
0 100 500m



ondergrondse bezoekersparkings



gebied voor bewonersparkeren



gebied voor langparkeren



straten en pleinen met kort betalend parkeren  
(maximum 3 uur)

bron: vzw Stramien

structuurplanning mechelen - beleidsnota binnenstad

## Toetskader parkeren

kaart 10



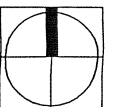
opdrachtgever  
stad mechelen

kaartnummer

R253-72-k01

augustus 1997

schaal 1 / 10.000



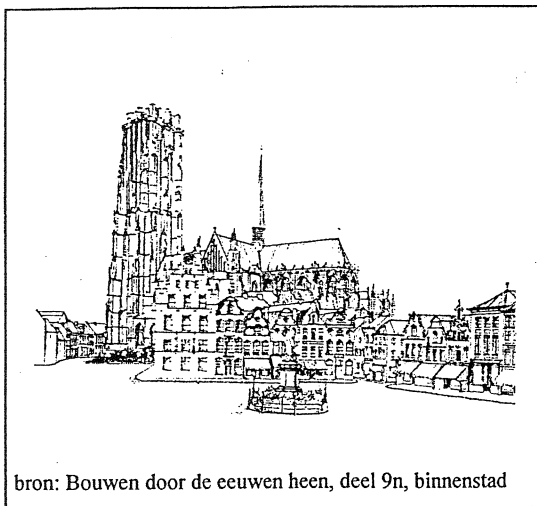
0 100 500m

- *Langparkerende bezoekers* zullen een plaats vinden op randparkings (bijvoorbeeld Zandpoortvest of andere delen van de ringvesten, Rode Kruisplein, gebied achter station) met attractieve loop- en fietsroutes naar het hart van de binnenstad.
- Voor de *bevoorrading* van centrumactiviteiten in de binnenstad moet worden uitgekeken naar alternatieven voor het zwaar vrachtvervoer. Dit alternatief moet financieel aanvaardbaar zijn. De bevoorrading van de binnenstad is echter essentieel voor de leefbaarheid van diverse functies. Laden en lossen moet ongehinderd in de onmiddellijke nabijheid van de bestemming kunnen gebeuren.

#### 4.5. Toetsstenen met betrekking tot handel

- Het regionaal winkelcentrum kan verder worden uitgebouwd met een nadruk op *verscheidenheid van het kleinhandelsaanbod*. Ook *winkelketens* die grotere mensenmassa's aantrekken moeten zich in het commercieel centrum kunnen vestigen. Een verscheiden aanbod zal worden gestimuleerd door een evenwicht na te streven tussen (kleinere) speciaalzaken en (grotere) ketenwinkels.
- Nieuwe grote ketenwinkels moeten zich *aanpassen aan het historisch kader*. Deze aanpassing is gericht op de cultuur-historische aspecten van het patrimonium, visuele aanvaardbaarheid (bijvoorbeeld reclame) en de schaligheid van het weefsel. Aanzienlijke winkeloppervlaktes moeten mogelijk blijven, maar slechts daar waar een inpassing in het stedelijke weefsel kan slagen. Onderzocht kan worden in hoeverre bijvoorbeeld Consciencestraat als uitloper van Bruul in aanmerking komt voor de vestiging van grotere winkeloppervlaktes. Het aaneenschakelen van verschillende naast elkaar liggende panden tot één groot winkeloppervlak met lange etalage moet evenwel zoveel mogelijk worden vermeden.
- Een *aangepast parkeerbeleid* zal het regionaal winkelapparaat ondersteunen (zie beleidsdoelstellingen en maatregelen met betrekking tot verkeer).
- In de versnipperde buurtwinkelstraten zijn plaatselijk gunstige ruimtelijke voorwaarden nodig voor de *economische leefbaarheid van het buurtwinkelapparaat* (bijvoorbeeld een heraanleg van het openbaar domein in functie van het winkelen en wandelen).

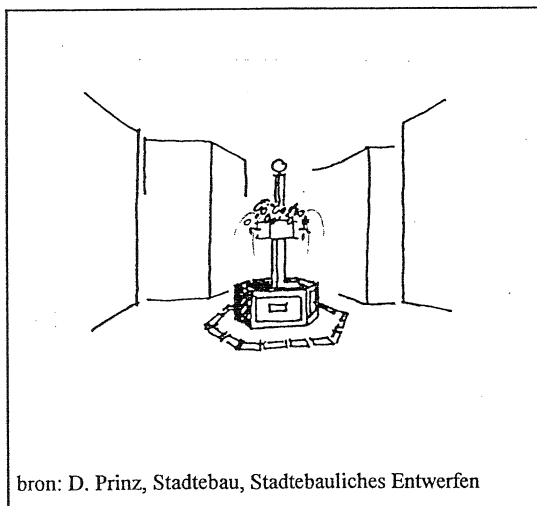
#### 4.6. Toetsstenen met betrekking tot de kwaliteit van de openbare ruimte



bron: Bouwen door de eeuwen heen, deel 9n, binnenstad

- Het *stadsdecor* bestaande uit groenmassa's, open pleinen, straatmeubilair, materiaalgebruik van openbaar domein enz. moet waar nodig worden hersteld of goed beheerd. Hierbij zal worden gestreefd naar een gepast materiaalgebruik naargelang de typologie van de omgeving.

- Openbare ruimtes die dienst doen als *relaties voor langzaam verkeer* moeten in functie van wandelaars en fietsers worden ingericht, waarbij veiligheid en beleefbaarheid voorop staan.



bron: D. Prinz, Stadtebau, Stadtebauliches Entwerfen

- Waar mogelijk en gepast kan bij de heraanleg van het openbaar domein (stromend) *water* worden aangewend als referentie naar de verdwenen vlietjes. Vooralsnog kunnen geen concrete plekken worden aangeduid waar dit gepast is. De tracés van de verdwenen vlieten zijn bepalend.

- *Waardevolle bomen* in het stadsbeeld verdienen een extra bescherming. Beschermende maatregelen bij bouwwerken kunnen worden opgelegd in de onmiddellijke nabijheid van waardevolle bomen. Bij de heraanleg van belangrijke openbare ruimten kan worden overwogen gebruik te maken van structurerende groene elementen (bijvoorbeeld een bomenrij, een solitaire boom).
- Bij de heraanleg van straten en pleinen zal rekening worden gehouden met verschillende *ruimtebehoeften* zoals de nood aan speelruimte voor kinderen en jongeren, de vraag naar zit- en recreatieruimte voor ouderen, de behoefte aan parkeerruimte enz.

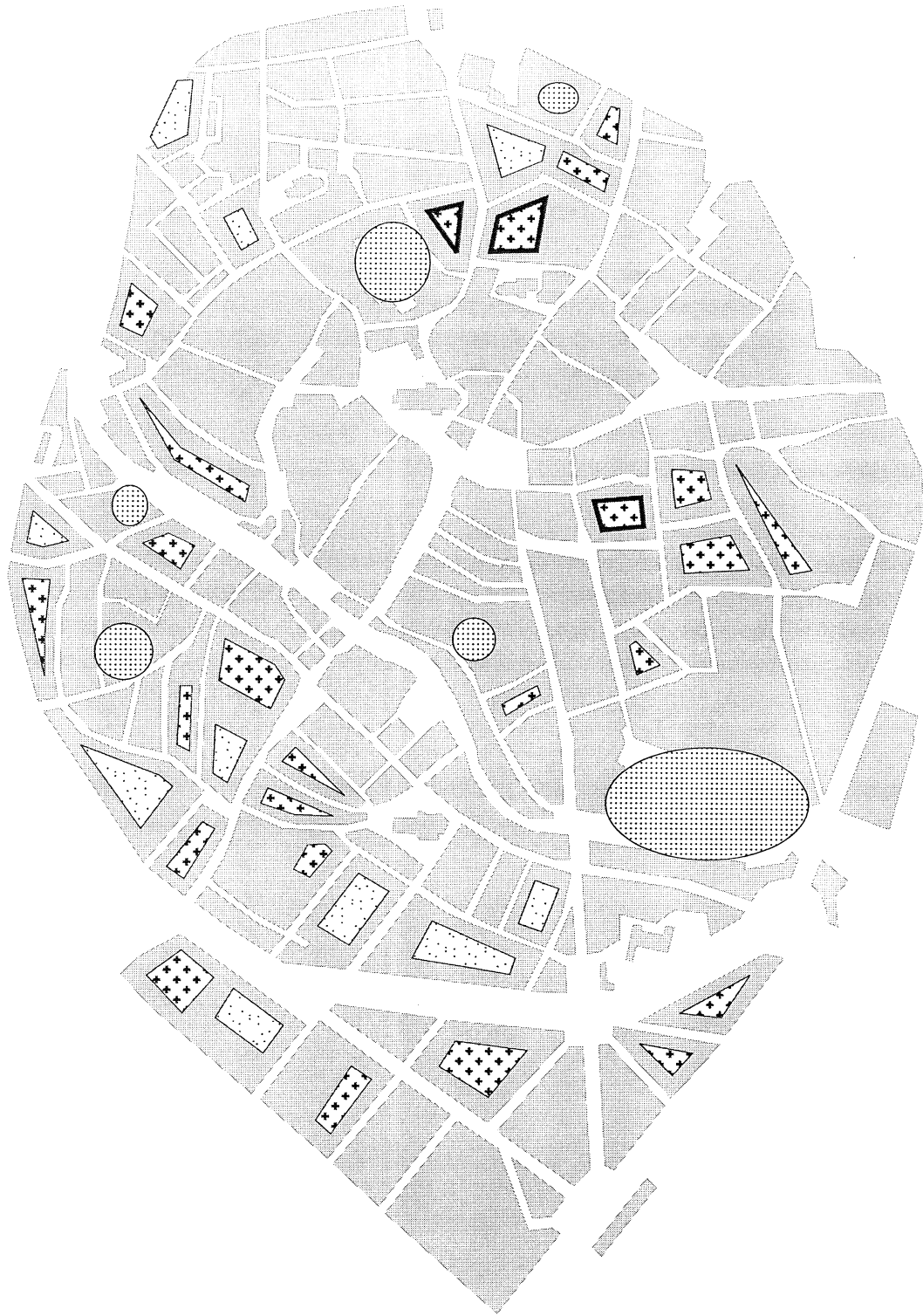
#### 4.7. Toetsstenen met betrekking tot de kwaliteit van de (private) open ruimte

*Kaart 11: toetskader open ruimte*

- Potentieel **waardevolle binnengebieden moeten onbebouwd blijven**. Op kaart 11 staan de belangrijkste binnengebieden waar verdere verdichting moet worden voorkomen.
- In sterk verdichte bouwblokken kan werk worden gemaakt van een **uitpitting** (uitkerning), zodat meer private tuinen of collectieve binnenruimtes kunnen ontstaan. Het uitpitten kan ook betrekking hebben op een betere organisatie van de functies in het binnengebied (zoals garages) zodat meer en kwalitatievere open ruimte ontstaat. Sterk verdichte bouwblokken situeren zich in Heihoek, Ham, bebouwing langs Dijke, delen van de stationsbuurt. Een uitpitting dient steeds te gebeuren in functie van de cultuurhistorische waarde van het patrimonium in het binnengebied. Verharding in binnengebieden moet zoveel mogelijk worden vermeden. De kostprijs van een uitpitting moet in verhouding staan tot de verkregen resultaten. Kaart 11 toont een aantal mogelijk te uitkernen binnengebieden en duidt ook enkele binnengebieden aan die momenteel potenties bezitten die gemakkelijker kunnen leiden tot uitpitting.
- Het voorzien van meer **garages en autostallingsplaatsen** op bestaande open ruimtes moet zoveel mogelijk worden voorkomen door het parkeerregime in functie van de binnenstadsbewoners goed te laten functioneren.
- De **aanplanting van hoogstammen** in (binnen-)tuinen kan worden aangemoedigd (bijvoorbeeld 1 per 100 m<sup>2</sup>).
- Er kan in de meeste binnengebieden een **niet te bebouwen zone** worden afgebakend. Deze zones zijn zo min mogelijk verhard. In de kleinste bouwblokken (bijvoorbeeld minder dan 50 meter breedte) kan worden gestreefd naar woningen met beperkte bouwdiepte (bijvoorbeeld 10 meter). Langs de grote winkelassen zullen diepere panden worden toegelaten met respect voor de maat van het bouwblok.
- Mooie **binnenkoeren of binnentuinen** met een privaat of semi-privaat karakter moeten op geregelde tijdstippen toegankelijk zijn. Een gedetailleerde inventaris van deze plekken ontbreekt nog. Voorbeelden zijn: De Wit, pastoraal centrum, Gerechtshof, Hof Van Busleyden, binnentuin in Spiegelstraat enz.

#### 4.8. Toetsstenen met betrekking tot de kwaliteit van bebouwde ruimte

- **Bouwhoogten in de binnenstad worden beperkt** om speculatie en zeer hoge grondprijzen te vermijden. In uitzonderlijke gevallen waar geen speculatieve meerwaarde wordt beoogd en het architecturale ontwerp een verticale vormgeving vereist die een meerwaarde kan betekenen voor de verschijningsvorm van de stad, kan de beperkte bouwhoogte worden



bewaren open ruimte binnengebied



mogelijk uit te pitten binnengebied (te onderzoeken)



openbare parkruimte



binnengebied met potenties voor uitpitting

structuurplanning mechelen - beleidsnota binnenstad

## Toetskader open ruimte

kaart 11

studiegroep



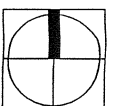
opdrachtgever  
stad mechelen

kaartnummer

R253-64-k01

juli 1997

schaal 1 / 10.000

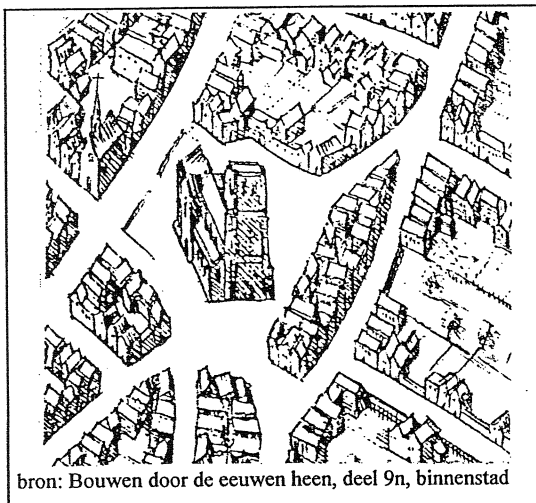


0 100 500m

overschreden. In kleine bouwblokken (bijvoorbeeld met maximale breedte van 50 meter) kan de bouwhoogte nog meer beperkt worden gehouden omwille van de bezonning van achtertuinen.

- Een verdere verdichting van het stedelijk weefsel moet in principe worden tegengegaan. Het zonder meer *bebouwen van open binnenterreinen is niet verantwoord*. Een uitzondering hierop kan de uitbreiding van bestaande stedelijke functies zijn, zonder alternatieve uitbreidingsmogelijkheden.
- Het ombouwen van voorgevels tot *garages* moet worden ontmoedigd. Teveel garages langs de straatzijde doen de sociale onveiligheid toenemen door een verlaagde sociale controle.
- Al dan niet beschermde *monumenten* met publiekswaarde moeten geregeld worden opengesteld. Dit principe geldt in sterke mate voor het religieus patrimonium en eigendommen van de verschillende overheden. Andere monumenten met publiekswaarde kunnen beperkter worden opgesteld, bijvoorbeeld ter gelegenheid van speciale evenementen (open monumentendag, feestelijkheden enz.).

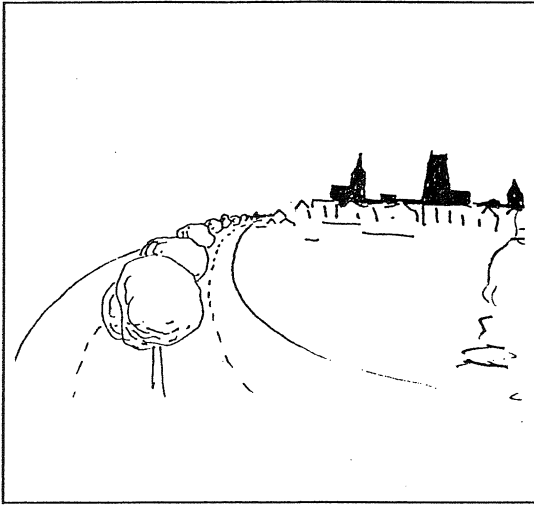
#### 4.9. Toetsstenen met betrekking tot de verschijningsvorm van de binnenstad (cultuurhistorisch kader)



- Het huidige *beschermingsbeleid* moet verder worden gezet. Waardevolle panden, beeldbepalende gebouwen en grotere waardevolle gebouwen verdienen een bescherming. Monumenten en waardevolle historische panden bepalen grotendeels het straatbeeld. Indien noodgedwongen een waardevol pand verdwijnt dient zeker niet gestreefd naar het exact imiteren van wat het pand ooit - in andere tijdsomstandigheden - zou geweest zijn.
- Het stimuleren van vernieuwende, *hedendaagse architectuur* voornamelijk als invulbouw is een uitdaging, voor zover die rekening houdt met en inspeelt op de bestaande situatie en omgeving, vooral qua schaal en ritme. De stad is immers geen openluchtmuseum waarbij niets kan wijzigen. Vernieuwende ingrepen zijn eigen aan een dynamische ontwikkeling.
- Ontwerpers en particuliere initiatiefnemers moeten door de stedelijke diensten gestimuleerd worden om in verband met hun project de ruimere omgeving te bekijken en kwaliteitsvolle projecten op te maken.



- De verschijningsvorm van *toegangen tot de verschillende woonbuurten* (bijvoorbeeld Heihoek, Onze-Lieve-Vrouw, Ham enz.) moet worden aangepakt. Deze toegangen verzorgen immers de visuele en functionele relaties tussen de buurten.
- Met betrekking tot de verschijningsvorm kunnen verschillende elementen binnen *een juridisch kader* worden vastgelegd: beperkingen op reclame, beperking of stimulans van terrassen op de openbare weg enz.



- Vanaf verschillende plekken is een overzichtelijke kijk op het *stadsprofiel* nog mogelijk (bijvoorbeeld vanuit de trein, van op Postzegellaan, vanaf N16A (Gentsesteenweg of open afrit E19) enz.). Deze zichten op de binnenstad moeten worden gevrijwaard of geaccentueerd. Het profiel van de stad met zijn sierlijke torens moet worden behouden of indien mogelijk versterkt.

## VI Voorstellen voor detailgebieden

Tijdens het structuurplanningsproces kwam de toekomst van enkele deelgebieden reeds aan bod. In dit deel van de beleidsnota wordt meer in detail ingegaan op volgende voorstellen:

*acties in Heihoek;  
mogelijke invulling van het Mercurius-project.*

### 1. Concrete acties in Heihoek

Tijdens februari en maart 1997 werkte Studiegroep Omgeving een deelstudie uit met betrekking tot de wijk Heihoek<sup>31</sup>.

Deze studie bevat heel wat ideeën voor de aanpak van een binnenstedelijke buurt. De algemene beleidsdoelstellingen en maatregelen kunnen gedeeltelijk worden doorgetrokken naar andere stedelijke woonwijken (in en rond de binnenstad) met een gelijkaardige problematiek. De concrete acties geven aan welke mogelijke types van acties eventueel in andere buurten kunnen worden gepland.

#### 1.1. Lopende privé- en overheidsinitiatieven

Vanuit overheidsinitiatief worden momenteel een aantal acties gepland of onderzocht, zoals bijvoorbeeld de omvorming van Ganzendries tot volwaardig plein en toegang tot de wijk. Ook particuliere initiatieven worden in de wijk gepland. De stad wil nu inspelen op deze lopende initiatieven. Bepaalde initiatieven kunnen een aanzet vormen voor een ruimere ontwikkeling, andere moeten wellicht worden bijgestuurd.

Indien relevant worden in onderstaande planning de lopende initiatieven aangegeven die een wisselwerking hebben met nieuwe acties op korte termijn.

---

<sup>31</sup> Studiegroep Omgeving, deelstudie Heihoek, structuurplan Mechelen, tekst R253-49, maart 1997.

## 1.2. Te plannen acties op korte termijn

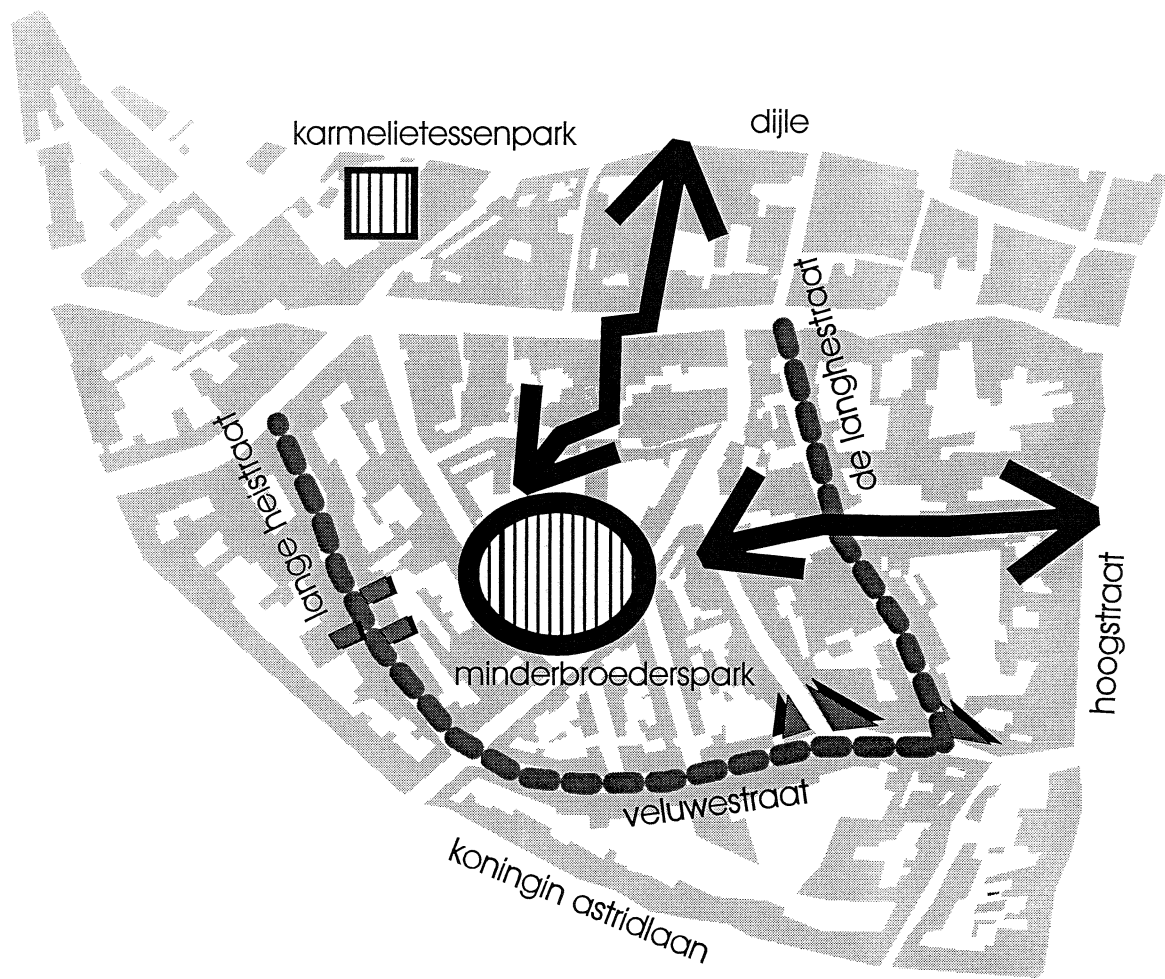
*Kaart 12: eerste acties in Heihoek*

### 1.2.1. Minderbroedersklooster

<i>lopende initiatieven</i>	- Een project voor de verwezenlijking van woningbouw in de site van het Minderbroedersklooster is ingediend.
<i>nieuwe acties</i>	- Gedeeltelijk aankopen van het Minderbroedersklooster is essentieel om de potenties die deze ruimte bezit (recreatieruimte, groene rustruimte, gemeenschapsvoorziening) open te stellen voor het publiek. - Vormgevende acties zijn nodig om het klooster te openen naar de omgeving: <ul style="list-style-type: none"><li>. verwerving van eigendommen om de as Lange Pennincstraat - De Langhestraat - Spiegelstraat te realiseren;</li><li>. aantrekkelijk maken van het openbaar domein van de as Kromme Elleboogstraat - Mosselschelpstraat - Kraanstraat.</li></ul>
<i>financiering</i>	SIF

### 1.2.2. Karmelietessenklooster

<i>lopende initiatieven</i>	- Het Karmelietessenklooster wordt momenteel verbouwd door de V.L.A.R.-administratie.
<i>nieuwe acties</i>	- Het publiek toegankelijk maken van de kloostertuin kan door aankoop.
<i>financiering</i>	



sanering, nieuwbouw en openbaar groen op het Minderbroedersdomein



openbaar groen tuin Karmelietessenklooster



woningbouwprojecten op lege panden



sanering van hoeken



voetgangersassen naar het Minderbroedersklooster opwaarderen,



herzien van het openbaar domein

structuurplanning mechelen

## eerste acties in heihoek

kaart 12

studiegroep

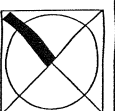


opdrachtgever  
gemeente mechelen

kaartnummer

R253-87-k01

februari 1997



### 1.2.3. Huisvestingsprojecten

<i>lopende initiatieven</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In het kader van de meerjarenplanning sociale huisvesting wordt de inplanting van een inbreidingsproject aan de zuidelijke rand van Ganzendries onderzocht. Een onteigeningsplan is in voorbereiding.</li> <li>- In het kader van de meerjarenplanning sociale huisvesting zal de Maatschappij voor Goedkope Woningen prioritair een pandenbeleid voeren in Heihoek.</li> <li>- De invulling van een project in de site Lamot wordt momenteel ontwikkeld. Een B.P.A. zal opgesteld worden.</li> </ul>
<i>nieuwe acties</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Omwille van strategische redenen wordt de herwaardering van enkele hoeken voorgesteld: <ul style="list-style-type: none"> <li>. hoek Veluwestraat - De Langhestraat;</li> <li>. hoek Veluwestraat - Lange Pennincstraat.</li> </ul> </li> <li>- De sanering van de gevelwand in de Lange Heistraat waar kaalslag en verlaten bedrijfsruimten aanwezig zijn, staat voorop.</li> </ul>
<i>financiering</i>	

### 1.2.4. Openbaar domein

<i>lopende initiatieven</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De uitbouw van Ganzendries als volwaardig plein en toegang tot Heihoek vanuit de Hoogstraat wordt opgenomen in het meerjarenplan "aanleg openbaar domein".</li> </ul>
<i>nieuwe acties</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De heraanleg van de as De Langhestraat - Veluwestraat - Lange Heistraat ter ondersteuning van de aldaar geplande bouwprojecten is noodzakelijk.</li> </ul>
<i>financiering</i>	

### 1.2.5. Gemeenschapsvoorzieningen

<i>lopende initiatieven</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De bouw door het O.C.M.W. van een dienstencentrum met woongelegenheden nadert zijn voltooiing. De bestemming van een gedeelte van de gemeenschapsruimte ligt nog niet vast.</li> <li>- Momenteel is de 'Keeting', een organisatie die een werking met kansarmen behartigt, in de wijk Heihoek gevestigd.</li> </ul>
<i>nieuwe acties</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Omwille van ruimtegebrek moet een nieuwe vestigingsplaats voor de 'Keeting' in de wijk gevonden worden.</li> </ul>
<i>financiering</i>	

De verwezenlijking van dit programma binnen een bepaalde tijdsplanning is in ruime mate afhankelijk van de beschikbare middelen met voorop de mogelijkheden tot subsidiëring.

## **2. Mogelijke invulling van het Mercurius-project te Mechelen**

Als centraal gegeven in de Mechelse binnenstad vraagt het commercieel centrum extra aandacht. De specifieke problematiek verbonden aan het winkelapparaat is veelzijdig en complex. Enkele knelpunten en raakvelden zijn:

- verlies aan verscheidenheid in kleinhandelszaken en de opkomst van ketenwinkels;
- teloorgang van Onze-Lieve-Vrouwstraat en de radiale winkelassen;
- toenemende onveiligheid in het commerciële hart, ten dele ondersteund door de monofunctionele ontwikkeling (enkel winkels die overdag open zijn);
- toenemende concurrentie van kleinhandelslinten aan de stadsrand en van kleinere steden met een groeiend handelsapparaat (bijvoorbeeld Heist-op-den-Berg);
- weinig aandacht voor parkerende winkelbezoekers;
- enz.

De creatie van het fonds voor binnenstedelijke commerciële centra is een kans die het beleid niet onbenut wil laten. Om in aanmerking te komen voor subsidiëring door dit fonds dient een commercieel-strategisch plan te worden opgemaakt.

### **2.1. Aandachtspunten voor het strategisch-commercieel plan**

Met volgende aandachtspunten zou het strategisch-commercieel plan in de mate van het mogelijke rekening moeten houden:

- stimuleren van wonen boven winkels, eventueel als onderdeel van een concreet project;
- opnemen van de opties inzake parkeerbeleid (bijvoorbeeld parkings aan de rand van het commercieel centrum);
- inspelen op de ruimtelijke potenties ten gevolge van het gekozen parkeerbeleid (vrijkomen Grote Markt, Veemarkt enz.);
- nastreven van verwevenheid van functies in het commercieel centrum (vermenging met wonen, openbare functies, horeca enz.);
- zoeken naar een sterkere ruimtelijke band tussen commercieel centrum en omliggende openbare functies en plekken;
- inbrengen van waterelementen in de binnenstad;
- inspelen op de toeristische wandelcircuits en verhogen van het toeristisch imago;
- herbestemmen van leegstaande complexen als motoren voor buurtontwikkeling;
- kaderen in de maatregelen en beleidsdoelstellingen in verband met de ruimte (openbare ruimte, private open ruimte, bebouwde ruimte, bestemmingen, gewenste functies en verschijningsvorm) zoals zij worden opgenomen in de beleidsnota voor de binnenstad;
- kaderen in de visie en ruimtelijke concepten, uitgewerkt in de startnota voor het structuurplan Mechelen, met betrekking tot de kleinhandelsconcentraties aan de stadsrand.

## 2.2. Mogelijke projecten in de binnenstad

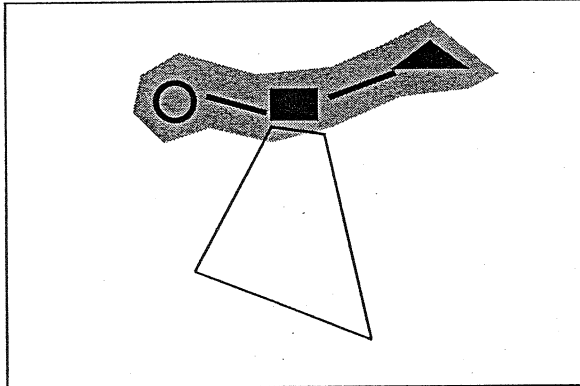
### Bereikbaarheid van het commercieel centrum

Om het wandelcircuit Bruul - Grote Markt - IJzerenleen - Onze-Lieve-Vrouwstraat opnieuw goed te doen functioneren zijn een aantal ingrepen mogelijk in functie van het parkeren aan de rand van het commerciële centrum. De locaties Veemarkt, Lamot en Mercierplein komen in aanmerking voor de inplanting van nieuwe ondergrondse parkings in functie van middellang parkerende (winkel)bezoekers. De bedoeling is evenwel dat geen of weinig bijkomende parkeerplaatsen worden gecreëerd. Er wordt vooral naar gestreefd bestaande parkeerplaatsen op het openbaar domein weg te nemen. Op Veemarkt en Lamot wordt gedacht aan telkens 300 ondergrondse plaatsen.

Op Veemarkt wordt een nieuw busstation gepland. Dit busknooppunt zal een centrale rol spelen in de bereikbaarheid met de bus van het binnenstedelijk handelsapparaat. Aan Grote Markt wordt een centrale bushalte voorzien.

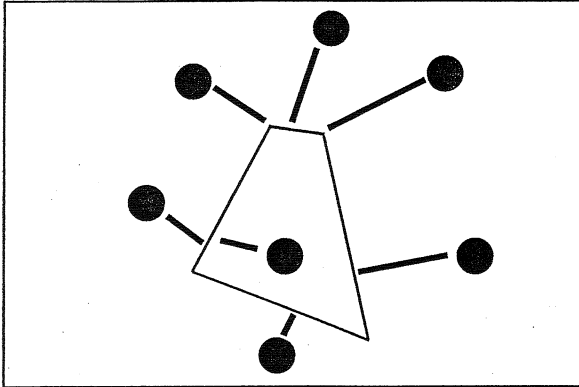
Het wandelcircuit Bruul - Grote Markt - IJzerenleen - Onze-Lieve-Vrouwstraat zal voornamelijk ingericht worden in functie van de wandelende winkelbezoeker.

### Versterking van as Veemarkt - Grote Markt - Cultureel Centrum (podiumkunsten-as)



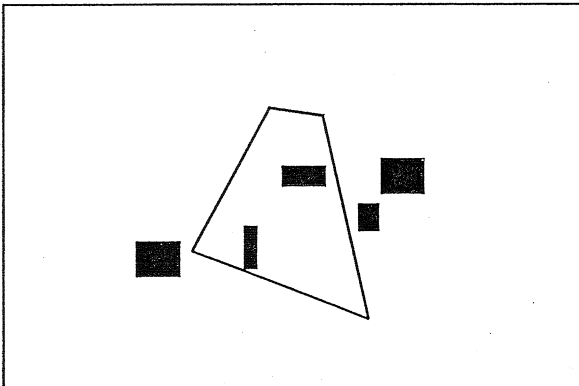
Doordat heel wat parkeerplaatsen op het openbaar domein zullen verdwijnen, bestaat de mogelijkheid de vrijgekomen ruimte attractiever in te richten. Veemarkt kan heringericht worden in functie van busbewegingen en in functie van activiteiten rond het plein (horeca, winkels, openbare functies). Grote Markt biedt ruime mogelijkheden om omgevormd te worden tot een multifunctioneel stedelijk plein, een plaats waar markten, festiviteiten, concerten enz. gehouden kunnen worden. Via Steenweg en Onder den Toren kan de relatie met het Cultureel Centrum verbeterd worden. Zo ontstaat een centraal aaneengesloten geheel: Cultureel Centrum - Grote Markt - Veemarkt. Op deze as liggen de meeste theaters en mogelijkheden voor podiumkunsten.

### Versterking van de relatie tussen het commerciële centrum en omliggende functies



Het commercieel wandelcircuit Bruul - Grote Markt - IJzerenleen - Onze-Lieve-Vrouwstraat biedt uitstekende verbindingen met belangrijke functies en activiteiten in de binnenstad. Van op het wandelcircuit worden de relaties gelegd met onder meer Hof Van Busleyden, Cultureel Centrum, enkele belangrijke scholen, stadhuis en stedelijke administratie, de stations, O.C.M.W. (Lange Schipstraat), nieuwe activiteiten (mogelijk in Lamot of Europarking).

### Herbestemming van grootschalige bebouwingselementen



In de nabijheid van het commercieel centrum liggen vijf omvangrijke gehelen die leegstaan of waarvan de bestemming achterhaald is.

#### *Lamot*

Voor de site Lamot zijn reeds voorstellen geformuleerd. De impact ervan op het binnenstedelijk winkelapparaat moeten nog nagegaan worden. In ieder geval moet vermeden worden dat te grootschalige commerciële trekkers zich op deze veeleer perifeer gelegen site (ten opzichte van het kernwinkelgebied) zouden vestigen. Dit soort ontwikkeling kan de draagkracht van het binnenstedelijk winkelapparaat ondermijnen.



### *Europarking*

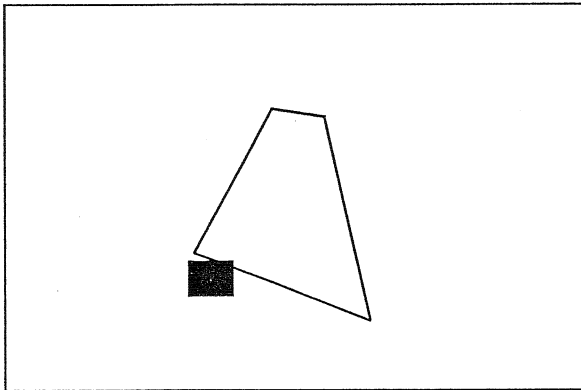
Europarking ligt eveneens perifeer tegenover het commercieel centrum. parking. Parkeren op deze locatie is niet meer gewenst. Door de afbouw van de parkeerfunctie zal hier opnieuw ruimte vrijkomen. Een grootschalige commerciële ontwikkeling is zeker niet gewenst. Openbare diensten zouden op deze plek goed bereikbaar zijn en toch een ruimtelijk band hebben met het commerciële hart van de binnenstad.

### *Zoutwerf*

Dit oud bedrijvencomplex met industrieel-archeologische waarde heeft potenties om culturele activiteiten te huisvesten.

Tevens kan nagegaan worden in hoeverre *Centerparking* en *Innoparking* tijdelijk gebruikt kunnen worden als bewonersparkings en parkeergelegenheid voor bedienaars van de stad. In elk geval bieden deze gebouwen in de toekomst ruimte voor nieuwe functies (bijvoorbeeld wonen, openbare of private diensten).

### **Aanpak van wonen boven winkels in voorbeeldproject**



Een doelgerichte inventaris van de leegstand van woningen (vooral appartementen) boven en tussen winkels moet ruimtelijk aantonen waar de grote knelpunten zich bevinden. Een plek waar leegstand heerst en de nodige potenties aanwezig zijn om een voorbeeldproject op te starten is het Hof van Cortenbach tussen Onze-Lieve-Vrouwstraat, Korenmarkt en Ziekenliedenstraat.

## VII Ruimte voor samenwerking

In de Mechelse binnenstad zijn een groot aantal buurtcomités, buurthuizen en belangenverenigingen actief. Denken we maar aan vereniging R.I.M. (Restauratie Integratie Mechelen), het buurtcomité Begijnhof, werkgroep stationsbuurt, de verschillende middenstandsverenigingen (IJzerenleen, Adegemstraat, Onze-Lieve-Vrouwstraat enz.) verenigbaar in het koepelplatform voor het commerciële centrum, de architectenvereniging van Mechelen en Omstreken en vele andere. Al de betrokkenen hebben een eigen kijk op mogelijke ontwikkelingen in de binnenstad.

In het kader van de totstandkoming van de startnota voor het structuurplan Mechelen werden een aantal hoorzittingen georganiseerd. Veel bedenkingen en opmerkingen handelden over de problematiek in de binnenstad en leverden bouwstenen voor deze beleidsnota. Een aantal aanwezigen schreven zich in als geïnteresseerden. Die mensen kunnen opnieuw worden betrokken in een open platformgroep om de totstandkoming van deze beleidsnota tot een goed einde te brengen.

Om tot een maatschappelijk gedragen beleidsnota voor de binnenstad te komen, zal ruimte gezocht moeten worden voor overleg met diverse betrokkenen (bewoners, verenigingen, enz.). Indien gekozen wordt voor het opmaken van een juridisch verordenend kader, zal overleg rond de opmaak van dit kader eveneens essentieel zijn.

Deze beleidsnota wordt via een aantal communicatiekanalen aan het bredere publiek voorgesteld:

- stuurgroep (eind september 1997);
- informatiecampagne (eind september 1997);
- open platformgroep (begin oktober);
- inspraakbijeenkomst handelsapparaat (begin oktober);
- (open) stuurgroep over definitief document (eind oktober).

Het strategisch-commercieel plan en het ruimtelijk structuurplan voor Mechelen mogen geen afzonderlijke plannings zijn die eigen paden bewandelen en tegengestelde zienswijzen naar voor brengen. Daarom wordt voorgesteld om een koppeling in te bouwen. Gestructureerd overleg kan een verrijking betekenen voor beide plannen. Dit overleg kan plaatsvinden op strategische momenten.