



Vlaanderen  
is omgeving



Gobelin rapport N°3

# Groenblauwe netwerken in Vlaanderen

## Leren uit de praktijk

Bijlage 2: GBN in de Mechelse binnenstad

DEPARTEMENT  
OMGEVING

[omgevingvlaanderen.be](http://omgevingvlaanderen.be)

## INHOUDSTAFEL

1	Beschrijving van de case studie .....	3
1.1	Doelstelling case studie	3
1.2	Ruimtelijke context en GBN-kaart	4
1.3	Beleidscontext en socio-economische context mbt GBN Mechelen	5
2	Resultaten .....	7
2.1	Betrokken actoren	7
2.2	Afgelegde traject	7
2.3	Waardering van de functies	7
2.4	Kansen, potenties, uitdagingen en potentiële fricties voor GBN in Mechelen	9
2.5	Blik naar het verleden	10
2.6	GBN ontwerpen voor de Mechelse binnenstad	12
2.6.1.	Ontwerp voor Binnendijle	13
2.6.2.	Ontwerp voor Vlietjes	14
2.6.3.	Ontwerp voor Afleidingsdijle	15
2.6.4.	Feedback op water-gerelateerde ontwerpen	16
2.6.5.	Ontwerp voor Bovenmechelen	17
2.6.6.	Feedback op ontwerpen voor Bovenmechelen	20
2.6.7.	Verwerking feedback	21
2.7	Coalities en participatie	24

### **Wijze van citeren:**

Smets J., Turkelboom F., De Blust G., Wanner S., Verhaeven M., Boulanger A., De Blust S., Devisch O., Verhoestraete D (2020). Gobelin rapport N°3: Groenblauwe netwerken in Vlaanderen - Leren uit de praktijk. BIJLAGE 2 - GBN case studie: de Mechelse binnenstad. Uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Planbureau voor Omgeving. Rapporten van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek 2020 (5). Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, Brussel.

**Doi:** [doi.org/10.21436/inbor.17833982](https://doi.org/10.21436/inbor.17833982)

**Depotnummer:** D/2020/3241/056

### **Dankwoord**

*Speciale dank aan het stadsbestuur van Mechelen om deze studie te steunen, en aan al de deelnemende stadsdiensten en andere actoren voor hun actieve bijdrages tijdens de workshops.*

////////////////////////////////////



# 1 BESCHRIJVING VAN DE CASE STUDIE

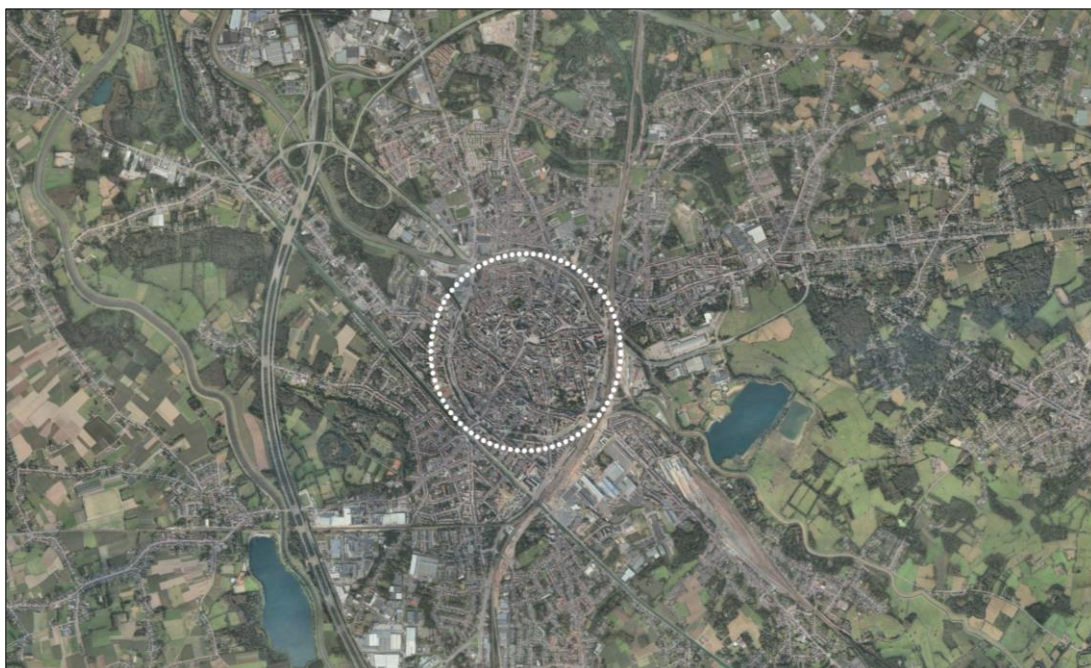
## 1.1 Doelstelling case studie

Verschillende initiatieven in het centrum van Mechelen hebben de voorbije jaren in kwaliteitsvolle open ruimtes geresulteerd: verscheidene parken en tuinen werden geopend, enkele vlieten werden opengelegd en sinds de zomer van 2018 ziet de Binnendijle ter hoogte van de Zandpoortvest terug het daglicht.

Deze publieke groen-realiserings hebben echter voornamelijk een quick-win karakter waarbij de recreatieve functie primeert, meestal zonder combinatie met een ecologische functie. Er bestaat geen overkoepelende visie of plan waarbij de verbinding tussen de tuinen en parken in de binnenstad naar omliggende open ruimtes buiten de stad wordt gemaakt. De twee Dijle-armen die als groenblauwe aders de stad met het buitengebied verbinden, bieden veel opportuniteiten om aan te haken op het (potentieel) fijn vertakt groenblauw netwerk in de stad.

Met de verwachte bevolkingsgroei en klimaatuitdagingen is er nood aan klimaatrobuuste en leefbare open ruimtes in Mechelen. De opmaak van een ontwerp op maat van de stad Mechelen voor een haalbaar, functioneel en fijnmazig stedelijk groenblauw netwerk dat verbonden is met het buitengebied dringt zich op.

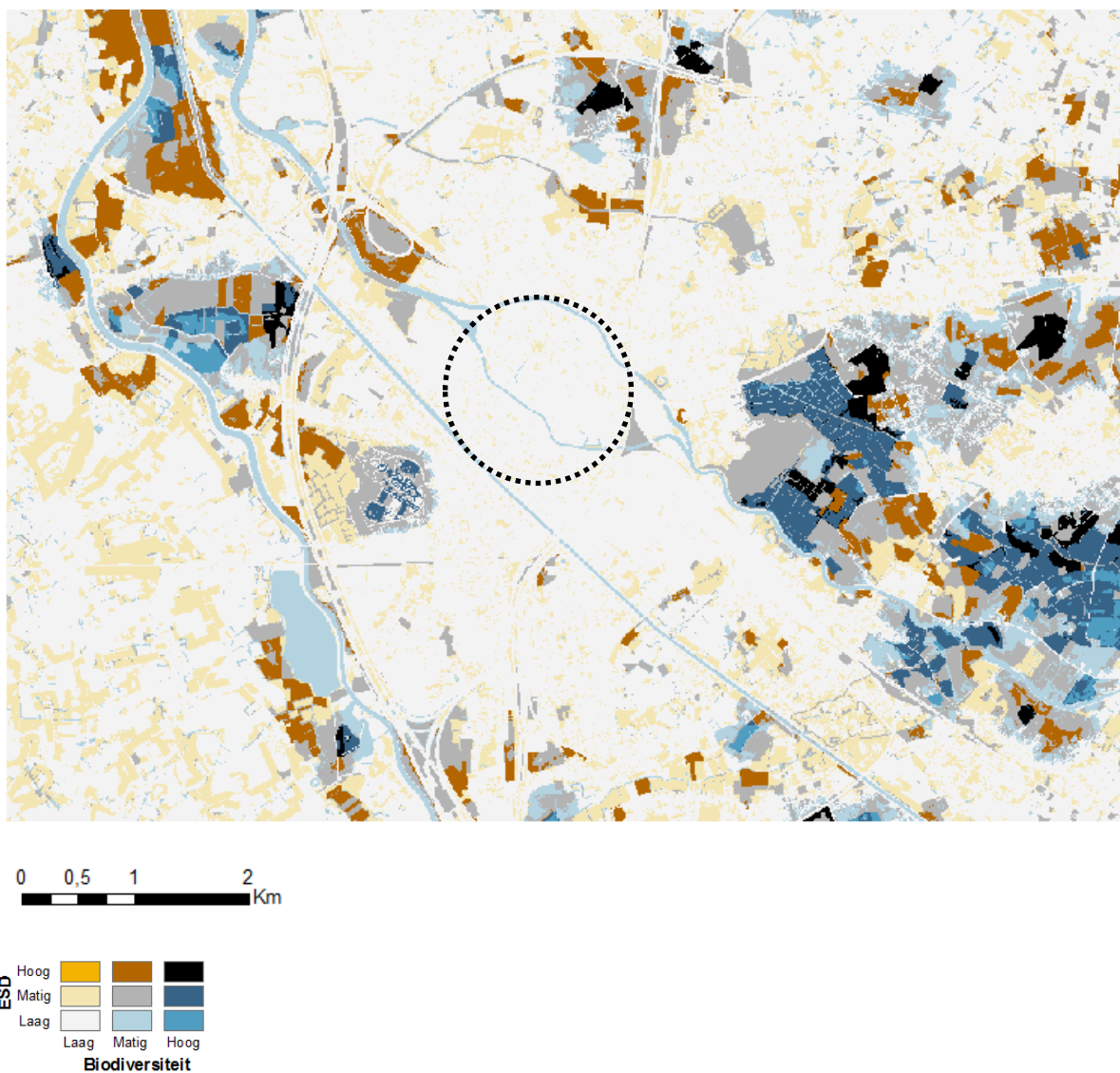
Deze Gobelin case studie had tot doel om de opportuniteiten voor de versterking en uitbreiding van een groenblauw netwerk (GBN) in het stadscentrum van Mechelen te verkennen (Figuur 1). Om het GBN een multifunctionele invulling te geven, werden vertegenwoordigers van verschillende stadsdiensten, zoals publieke ruimte, sport, seniorenbeleid, natuur- en groenontwikkeling, e.a. uitgenodigd, alsook vertegenwoordigers van enkele Vlaamse administraties en middenveldorganisaties. Tijdens de workshops, werd er eerst bekeken welke functies een GBN in Mechelen zou moeten vervullen, zodat de leefbaarheid en veerkracht van het stadscentrum verder kan groeien. In een volgende stap werden bouwstenen onderzocht voor de realisatie van de potentiële GBN. Voor deze GBN case studie werkten we samen met het Regionaal Landschap Rivierenland (RLRL) en de projectcoördinator van het strategisch project 'Open Ruimte in en rond Mechelen' (later ORIOM genoemd).



*Figuur 1: Aanduiding van het studiegebied: Binnenstad Mechelen.*



## 1.2 Ruimtelijke context en GBN-kaart

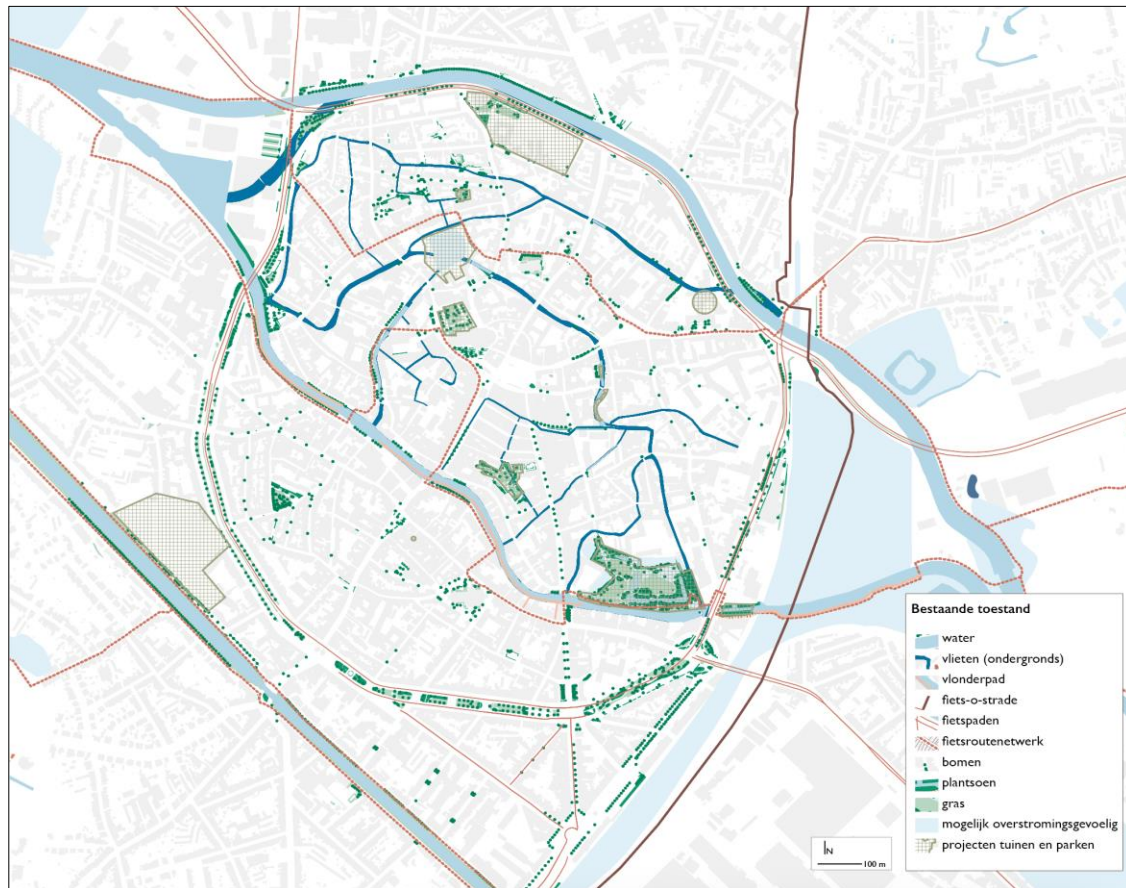


Figuur 2: Een zoom-in van de Vlaamse GBN-kaart voor case studie Mechelse binnenstad (voor meer informatie over de opmaak van de kaart verwijzen we naar het Gobelin rapport N°2 (Smets & Stevens, 2019)).

De Mechelse binnenstad bestaat uit een dens bebouwd weefsel. Voornamelijk het fijnmazig groen is van belang in deze stedelijke context. Op de GBN kaarten uit het Gobelin rapport N°2 (Figuur 2, Smets & Stevens, 2019) scoren voornamelijk de gebieden rondom Mechelen hoog voor GBN. De open ruimte rondom Mechelen levert heel veel ecosystemendiensten en is erg waardevol voor de mens. Het gebied ten zuidoosten van het centrum, ter hoogte van het Mechels broek, heeft naast een hoge waarde voor de mens ook een hoge waarde voor de natuur. De vallei rond de Zenne, ten westen van het centrum, scoort dan weer hoog voor de mens en matig voor natuur. In (en vlakbij) het stadcentrum vormen de Binnendijle, de Afleidingsdijle en het kanaal 3 vingers die het gebied van noordwest naar zuidoost doorkruisen. Verder zijn het stadspark, de tuin van de abdij en kleinere binnengebieden zichtbaar op de kaart. De kaart toont dat het vergroenen van de Binnendijle een hoge toegevoegde waarde kan zijn voor zowel de verbinding tussen de natuurgebieden als voor de bewoners van de stad Mechelen. Van de opengelegde vlieten, is enkel het vliet aan de Melaan duidelijk zichtbaar op de kaart. Dat komt doordat de andere vlieten niet op de landgebruikskaart staan, die als basis werd gebruikt voor de GBN-kaarten. De schaal van de kaart, het detailniveau en de foutenmarge die dit soort kaarten steeds hebben, laten niet toe om erg gedetailleerde informatie te verzamelen over een klein gebied en over het fijnmazig groen.



Lokale informatiebronnen zijn hiervoor meestal meer geschikt. In het geval van Mechelen, beschikt de stad over gedetailleerde informatie over bomen, plantsoenen en gras in de publieke ruimte, ondergrondse en opengelegde vlieten, etc. (Figuur 3).



Figuur 3: Synthesefiguur van de bestaande GBN structuren.

### 1.3 Beleidscontext en socio-economische context mbt GBN Mechelen

Op **Vlaams niveau** vormen het BRV, de strategische visie BRV, het [GRUP afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen](#) (in opmaak) en de strategische projecten ORIOM en Ragheno (beiden lopend) het beleidskader voor GBN in Mechelen. [ORIOM](#) heeft tot doel GBN als strategie te gebruiken om samen met verschillende partners aan een grote(re) landschappelijke en ecologische kwaliteit te werken in en om Mechelen. Op basis van die visie wil RLRL de betrokken actoren stimuleren tot realisatie van deze GBN op terrein. Aangezien het project ORIOM het gebied bedekt rondom Mechelen, is de Mechelse binnenstad momenteel een missing link. [Ragheno](#) is de ontwikkeling van de 'Toekomstsite Arsenaal' die een ruimtelijke schakel vormt tussen verschillende andere stadsvernieuwingsprojecten en bestaande wijken.

Het ruimtelijk beleidskader vanuit de **Provincie Antwerpen** wordt gevormd door de [Nota Ruimte](#) - die de basis vormt voor het nieuw [Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen](#) - en de studie naar levendige kernen (opportunities voor kernversterking), met Mechelse deelgemeenten als mogelijk pilootproject (lopend).

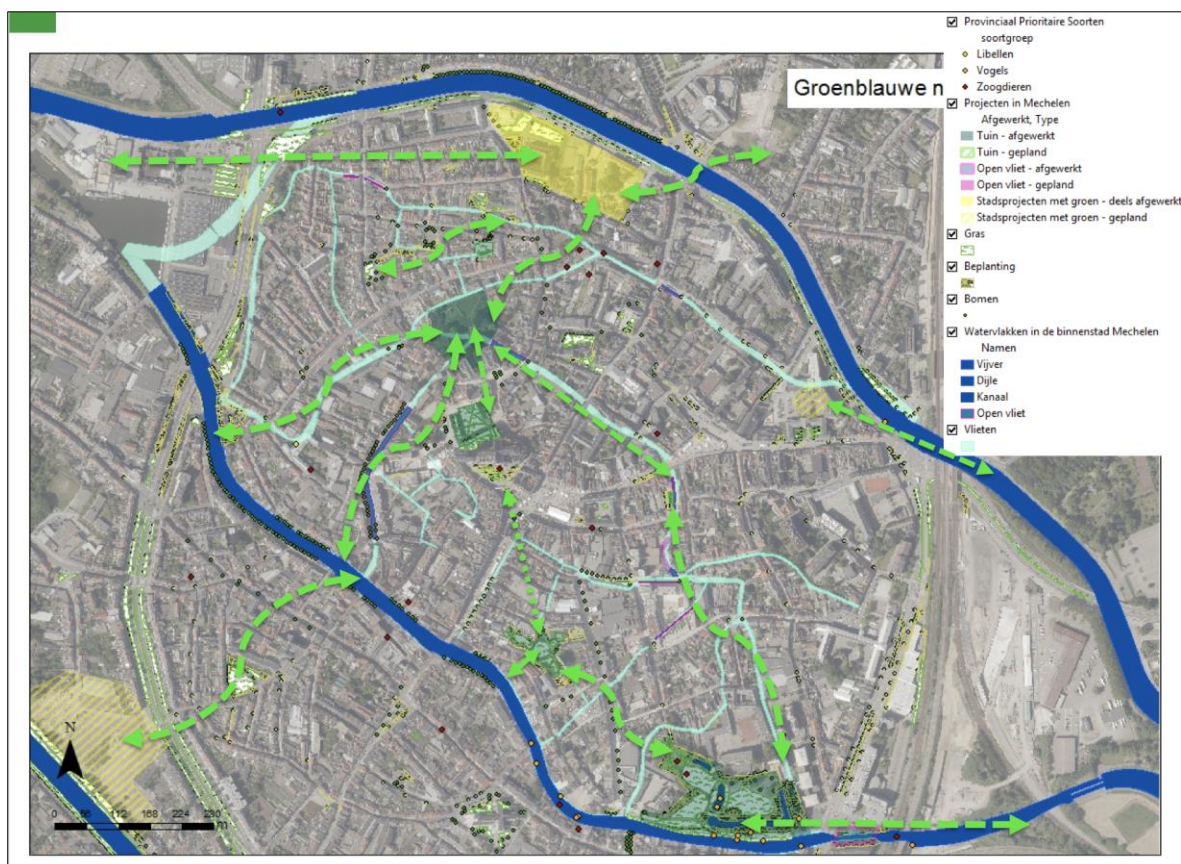
Op het niveau van de **stad Mechelen** zijn er verschillende initiatieven: (1) het [Interreg project Water-resilient cities](#) (met subsidie stadsontwikkeling) waarbij verschillende vlieten en de Dijle ter hoogte van Zandpoortvest worden opengelegd, huishoudelijke lozingspunten in de Dijle aangepakt

zullen worden en kademuren Binnendijle en Afleidingsdijle gerenoveerd zullen worden (gepland); (2) het [Hemelwaterplan Mechelen](#) waarin een visie wordt opgemaakt voor oplossingen i.v.m. wateroverlast (in opmaak); (3) de herontwikkeling Keerdok-eandis site, Ragheno-site, ontwikkeling lus R6; (4) het nieuwe [Parken- en tuinenplan](#) voor de aanleg en versterking van nieuwe en bestaande parken en tuinen; en (5) de [Fietsvisie fietsersbond](#) met 29 concrete actiepunten. Gezien het (6) Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) van Mechelen dateert van 2000 en het (7) Beeldkwaliteitsplan (BKP) van 2005, dringt een herziening en de opmaak van deze visies zich op. Ten slotte is er de wens van het stadsbestuur om (8) een natuurpark in en rond de stad te creëren.

Daarnaast zijn er nog de vele **andere beleidsvelden** waar GBN linken mee kan leggen, zoals het beleid i.v.m. senioren, jeugd, sport, toerisme, kunst en erfgoed, wonen en economie,... Het zou ons te ver leiden om hier op elk van deze beleidsvelden in te gaan. Economisch is Mechelen een dynamische stad met een groeiende arbeidsmarkt, stijgende welvaart en inkomens, maar het kent ook buurten waar armoede heerst (Van Orshoven et al, 2017). In Mechelen wonen meer dan 130 nationaliteiten, en meer dan de helft van de kinderen die geboren zijn in Mechelen hebben ouders met een migratieachtergrond. Het Mechelse bestuursakkoord 2019-2024 zet in op drie toekomstprojecten: mobiliteit, armoedebestrijding en ondernemen.

Specifiek over **groenblauwe netwerken** staat het volgende te lezen in het **bestuursakkoord**:

*“We verbinden het netwerk van parken en stadstuinen met veilige, vergroende corridors die waar mogelijk opgeladen worden met spelprikkels. Op die manier creëren we een groen weefsel doorheen de stad. We voorzien wandel- en joggingroutes doorheen deze parken en zorgen voor specifieke wegwijzers in het straatbeeld. Meer dan voorheen leggen we de nadruk op onverharde open ruimtes met grote bomen en schaduwplekken. Alle parken krijgen herkenbare en uniforme toegangspoorten.”*



Figuur 4: Potentiele verbindingen tussen de Mechelse parken en tuinen (bron: ORIOM - Myrtle Verhaeven).

## 2 RESULTATEN

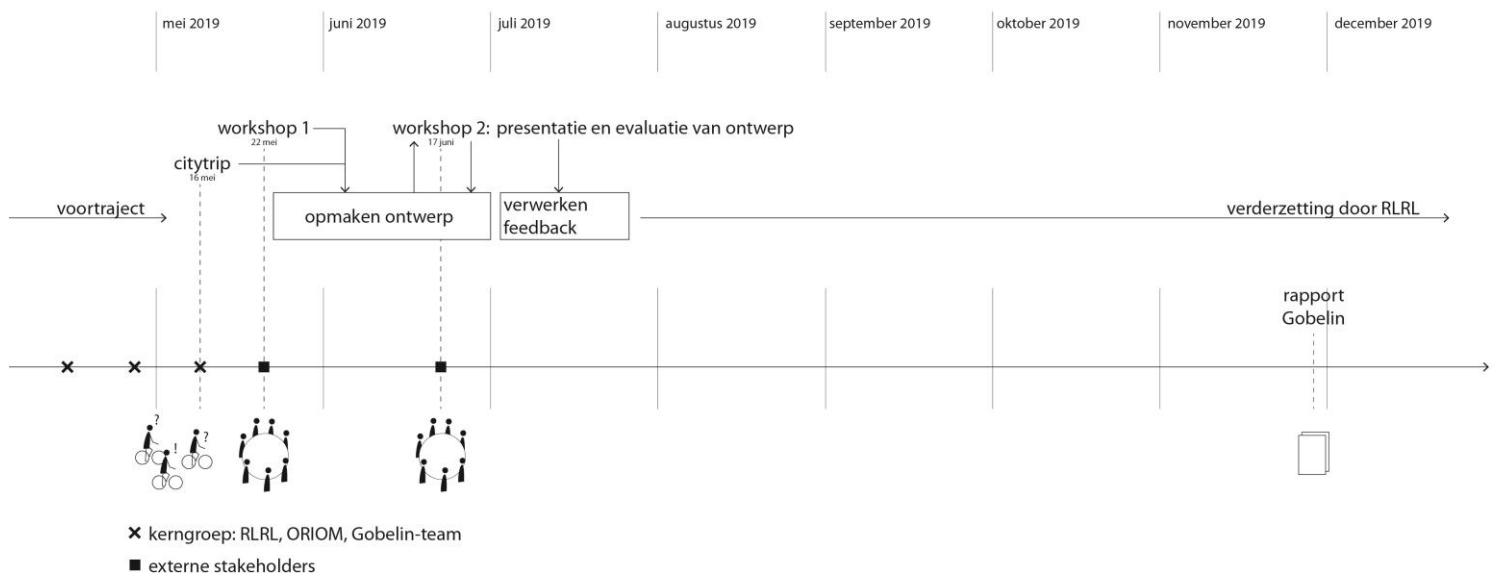
### 2.1 Betrokken actoren

Op basis van beleidsdocumenten en lopende projecten werden relevante stakeholders uitgenodigd voor twee participatieve workshops omtrent de ontwikkeling van GBN in Mechelen.

Medewerkers van het Regionaal Landschap Rivierenland vzw en het strategisch project 'ORIOM' waren de lokale contactpunten voor deze Gobelin case studie. Verder betrokken we diverse stadsdiensten, enkele Vlaamse administraties en lokale organisaties en onderzoekers.

### 2.2 Afgelegde traject

Het gevolgde participatief traject in Mechelen is weergegeven in Figuur 5. Dit traject wijkt nauwelijks af van het vooropgestelde plan van aanpak voor de case studies. De tweede workshop volgt kort na de eerste zodat die kon doorgaan voor de vakantieperiode. Drie weken bleek achteraf erg kort om de tweede workshop goed te kunnen voorbereiden. Meer details zijn te vinden in de twee workshop verslagen.



Figuur 5: Het afgelegde Gobelin-traject in Mechelen.

### 2.3 Waardering van de functies

De eerste stap in het participatietraject was het identificeren van de gewenste functies van een GBN in de Mechelse binnenstad. Omdat het concept GBN in dit onderzoeksproject breed en contextafhankelijk kan worden ingevuld, werd een functie-lijst opgesteld met veel aandacht voor de lokale context. De lijst is gebaseerd op beleidsdocumenten van de Stad Mechelen (bv. Parken- en Tuinenplan) en aangevuld met functies uit wetenschappelijke ecosysteemdiensten lijsten (IPBES, CICES-Be).

Van deze lijst werd een online enquête gemaakt en verstuurd naar de genodigden van de workshops. Deze individuele waardering van de functies gebeurde op basis van een Likertschaal met 7 punten, waarbij deelnemers moesten aanduiden of ze een functie 'zeer onwenselijk' (-3), 'onwenselijk' (-2), 'licht onwenselijk' (-1), 'neutraal' (0), 'licht wenselijk' (1), 'wenselijk' (2), 'zeer







## 2.4 Kansen, potenties, uitdagingen en potentiële fricties voor GBN in Mechelen

Na het identificeren van de gewenste functies, gingen we tijdens de eerste workshop op zoek naar kansen, potenties, uitdagingen en potentiële fricties voor een groenblauw netwerk in de Mechelse binnenstad. Daarna werd een gebied geselecteerd waarop verder ingezoomd kon worden voor het ontwerpend onderzoek. Hieronder worden de belangrijkste punten van deze discussie samengevat.

### Kansen en potenties

De Binnendijle, de Afleidingsdijle en de opengelegde vlietjes vormen **lineaire structuren** dwars door Mechelen en bieden enorm veel kansen voor een GBN. Drijvende groenstructuren, drijvende tuinen en continue vegetatie langs de oevers kunnen groene linten vormen tussen parken onderling en naar de open ruimte. Echter, door nieuwe vastgoedontwikkelingen langs de Dijle verdwijnen begroeiingen waardoor het Dijlepad een minder groene beleving krijgt. Mits een vergunningenbeleid kunnen deze vastgoedontwikkelingen het groenblauw netwerk potentieel versterken.

Daarnaast creëert het progressief Mechelse **mobilitéitsbeleid** kansen voor natuur. Autoluwe zones maken ruimte vrij voor groene linten die de beleving van fietsers en wandelaars verhogen. Een goede fietsverbinding doorheen het stadscentrum om het Dijlepad en de fietspaden buiten de ring te verbinden is essentieel om een aangenaam fietsnetwerk uit te bouwen. De Mechelse binnenstad kan een interessante schakel vormen in een recreatief netwerk (fiets, boot, kajak) met andere steden langs het water.

Verder is in Mechelen nog heel wat **onbenut potentieel** aanwezig zoals het vergroenen van gebouwen met gevelgroen en groendaken, vergroenen en ontharden van pleinen, speelplaatsen, straten, (privé)tuinen, weghalen van omheiningen, garagecomplexen, stadslandbouw op daken of braakliggende terreinen,... Ook het toelaten van zwemmen in de Dijle zou een grote toegevoegde waarde zijn voor de Mechelaar. Hiervoor is een goede waterkwaliteit noodzakelijk. Het water zou op een natuurlijke wijze kunnen gezuiverd worden door de oever/water-vegetatie.

De **institutionele wil** om sectoroverschrijdend te werken tussen de administraties is aanwezig in Mechelen. Bovendien zijn er verschillende actieve **bewonersgroepen** die veel kunnen betekenen voor realisatie en/of beheer van GBN.

### Uitdagingen en potentiële fricties

De beperkte ruimte gecombineerd met bevolkingstoename en veel bezoekers brengt een grote **druk op de ruimte** met zich mee. Straten, pleinen, parken en tuinen worden steeds drukker en krijgen steeds meer functies toegewezen zoals mobiliteit, evenementen, terrassen, ... waardoor groen vaak buiten de boot valt. Ondanks de autoluwe zones, is de auto nog sterk aanwezig in het straatbeeld.

Een GBN vraagt kennis over ecologische en onderhoudsvriendelijk beheer, argumentatie over soortenkeuzes, regelgevingen, etc. Die **kennis** bestaat, maar het blijft een uitdaging om ze te integreren in een project. Daarnaast dreigt een GBN zich te beperken tot enkele zones waardoor wijken die daarbuiten vallen, dreigen vergeten te worden. Bovendien wordt er nog te weinig gewerkt **met bewoners** i.v.m. inrichting, beheer, educatie, ...







## **De Vesten (2014) - Mint en Omgeving**

De Vesten hebben het potentieel om een groene verbinding te vormen tussen groene zones in het buitengebied en het groenblauwnetwerk in de binnenstad. Aan de Specqvest zijn volgens sommige deelnemers kansen gemist om een oase te creëren doordat de geplande speeltuin niet gerealiseerd is. Anderzijds was deze speeltuin gepland tussen twee drukke wegen, waardoor het voor ouders niet aantrekkelijk zou zijn om hun kinderen ernaartoe te brengen. Door de speeltuin uiteindelijk niet te bouwen, is het potentieel van de locatie niet zichtbaar en hebben de drukke wegen “alleenheerschappij”. Lessen die hieruit getrokken kunnen worden zijn dat er aandacht moet zijn voor versnippering.

## **Muntstraat en zakstraat - Cometsite - Keerdoksite**

Extra kansen voor GBN die deelnemers zagen aan de Muntstraat waren het aanleggen van een tunnel in plaats van een brug en een fietsverbinding naar de Dijke. Op deze manier kan het groen meer tot in de stad getrokken worden.

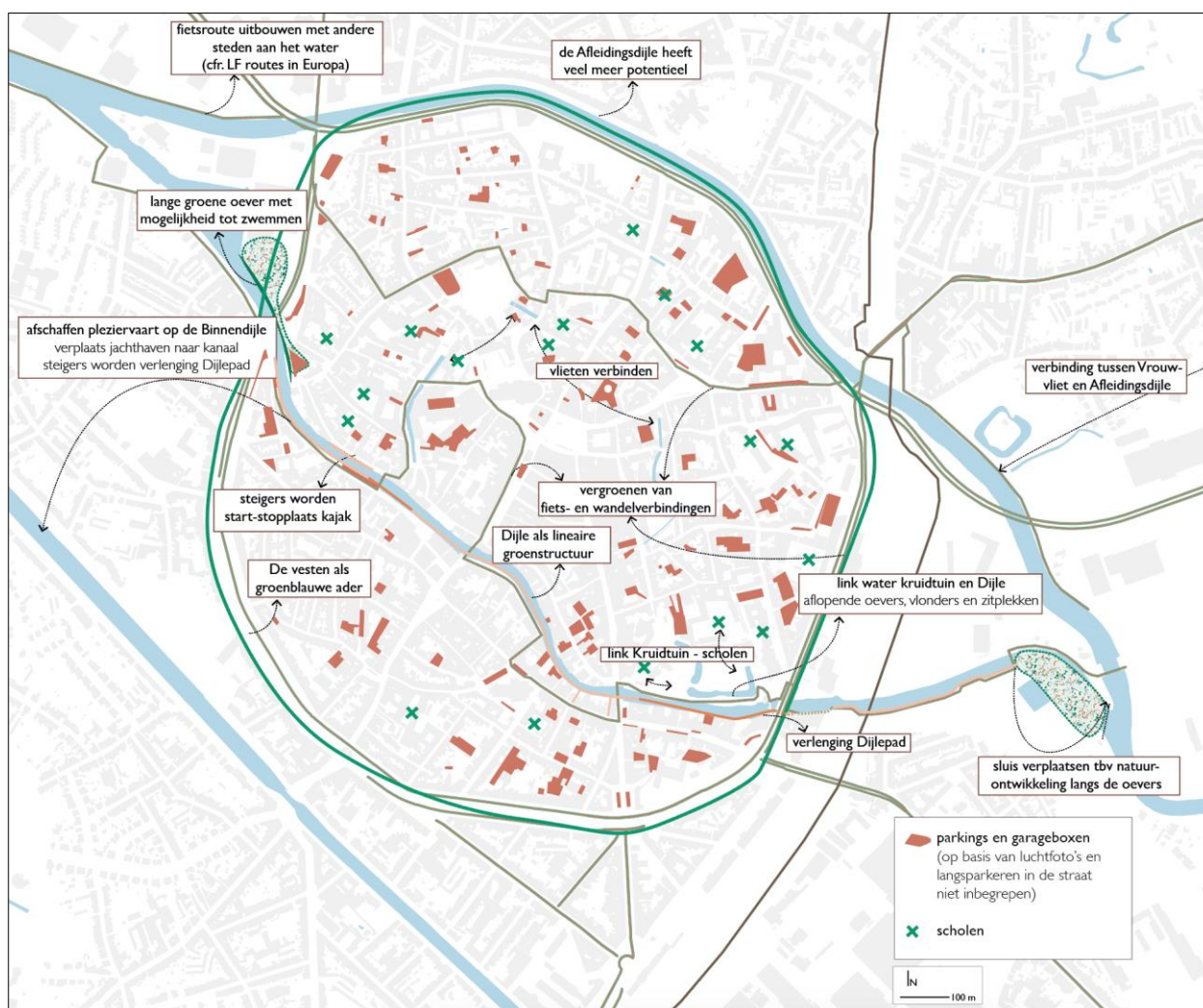
Verder werd aangegeven dat er nog meer rustplaatsen langs het water gecreëerd kunnen worden. Er werd ook de vraag gesteld waarom het water in de vlieten stil staat. De moeilijkheid in de onmiddellijke nabijheid van de Dijke is dat de Dijke een getijdenrivier is, met een hoogteverschil van 2 tot 6m. Groene kades of natuurlijke oevers zijn hierdoor zeer moeilijk aan te leggen. Een deelnemer gaf echter een tegenvoorbeeld van groene oevers langs de Dijke in Muizen, waar ook getijdenwerking aanwezig is.



## 2.6 GBN ontwerpen voor de Mechelse binnenstad

Tijdens het ontwerp onderzoek werden ruimtelijke mogelijkheden voor de implementatie van een GBN in de Mechelse binnenstad afgetoetst. De eerste ontwerpvoorstellen op verschillende schaalniveau's stimuleerden discussies tijdens de tweede workshop. Deze ontwerpvoorstellen waren deels geïnspireerd op de sociale waarderingsresultaten en de uitkomst van de eerste workshop. Door bepaalde zaken concreet te maken en de impact ervan expliciet te maken, kunnen frictiepunten en/of synergieën aan het licht komen.

De vele voorstellen die de deelnemers gaven tijdens de eerste workshop werden aangeduid op een kaart van Mechelen (Figuur 7). De voorstellen om tot een netwerk van groene en blauwe ruimten te komen behelsden onder andere: (1) het verbinden van parken, tuinen, vlieten en open ruimtes in en buiten de stad, en (2) het groener invullen van onderbenutte ruimtes en de vele verharde plaatsen, zoals parkings of speelplaatsen. Dit resulteerde in 4 vergroeningsvoorstellen: de Binnendijle (Figuur 8), de vlieten (Figuur 9), de Afleidingsdijle (Figuur 10) en Bovenmechelen (Figuur 13-16).

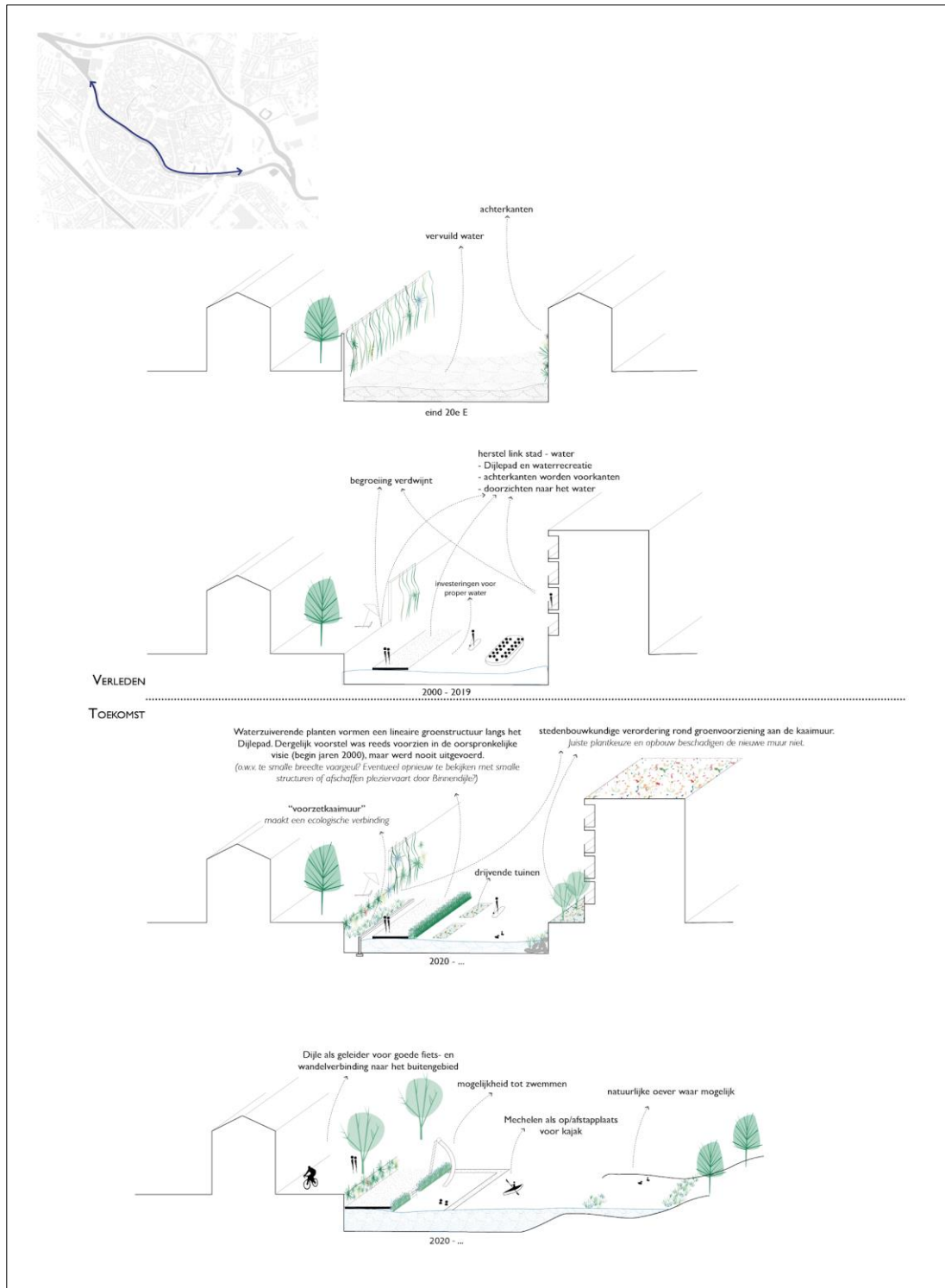


Figuur 7: Kartering van parkings en garageboxen in de Mechelse binnenstad (op basis van een luchtfoto). Langsparkeren in de straat en ondergrondse parkings zijn niet inbegrepen.



## 2.6.1. Ontwerp voor Binnendijle

De Binnendijle kende de laatste jaren een enorme transformatie (Figuur 8). De waterkwaliteit verbeterde en het Dijlepad maakte de Dijle toegankelijk en beleefbaar voor de Mechelaar. De vastgoedontwikkelingen langsheen de Dijle transformeerden het zicht van de Dijle. De begroeide, dichte muren werden vervangen door nieuwe gebouwen met ramen en openingen naar het water. Om de groene beleving en het ecologische potentieel van de rivier te verhogen stelt het ontwerp voor om via drijvende tuinen, natuurlijke oevers en regelgeving voor nieuwe vastgoedontwikkeling (via een aangepast vergunningenbeleid) ruimte voor groen te creëren.



Figuur 8: Voorstellen voor het vergroenen van de Binnendijle.

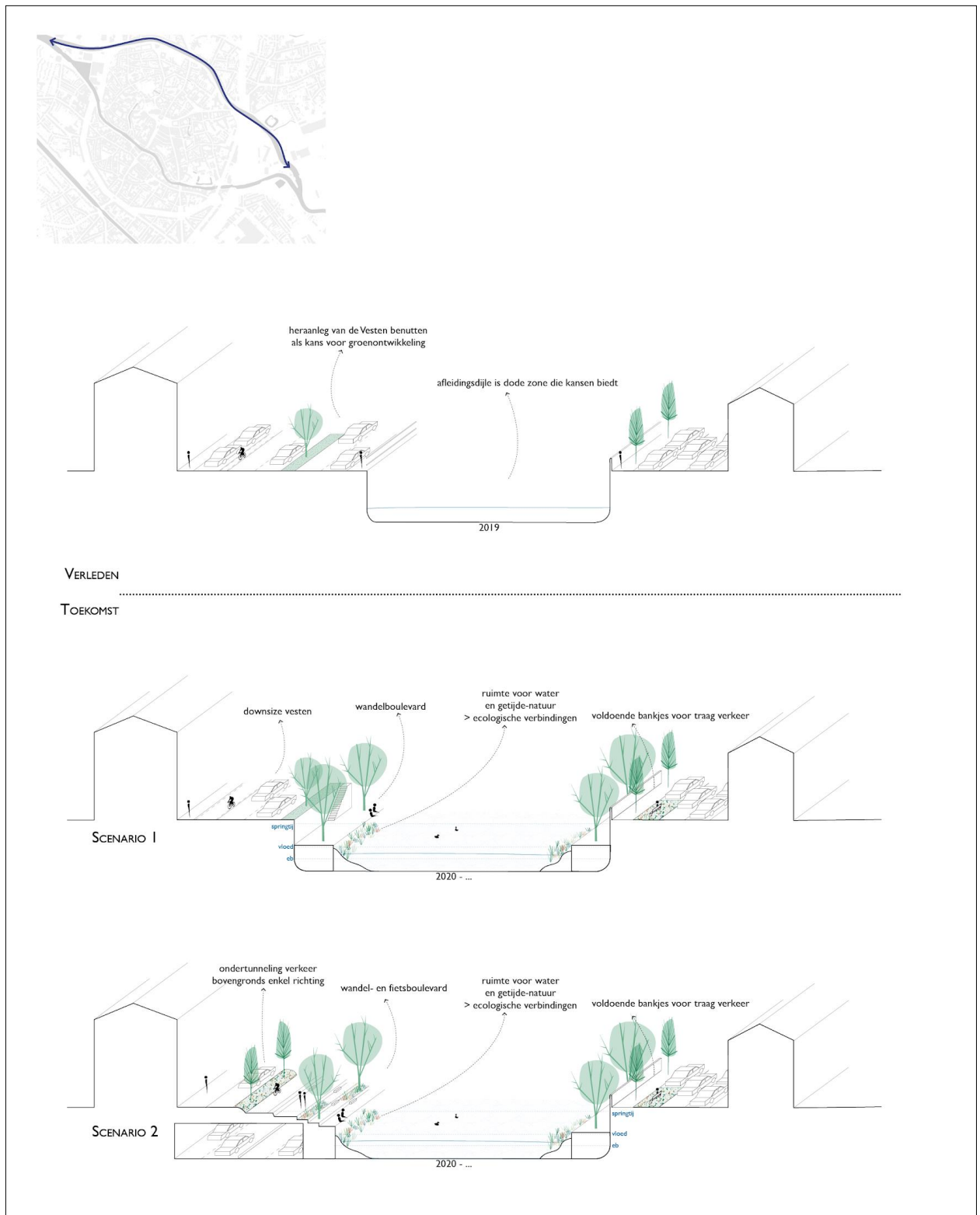






### 2.6.3. Ontwerp voor Afleidingsdijle

Voor de Afleidingsdijle zijn er twee mogelijke scenario's voorgesteld (Figuur 10): één met twee baanvakken bovengronds, en één met vier baanvakken in een ondertunneling. De link tussen stad en water wordt op deze manier hersteld en er komt ruimte voor brede wandel, fiets en looppaden, water, natuurlijke oevers, etc.



Figuur 10: Mogelijkheden om de Afleidingsdijle te vergroenen.



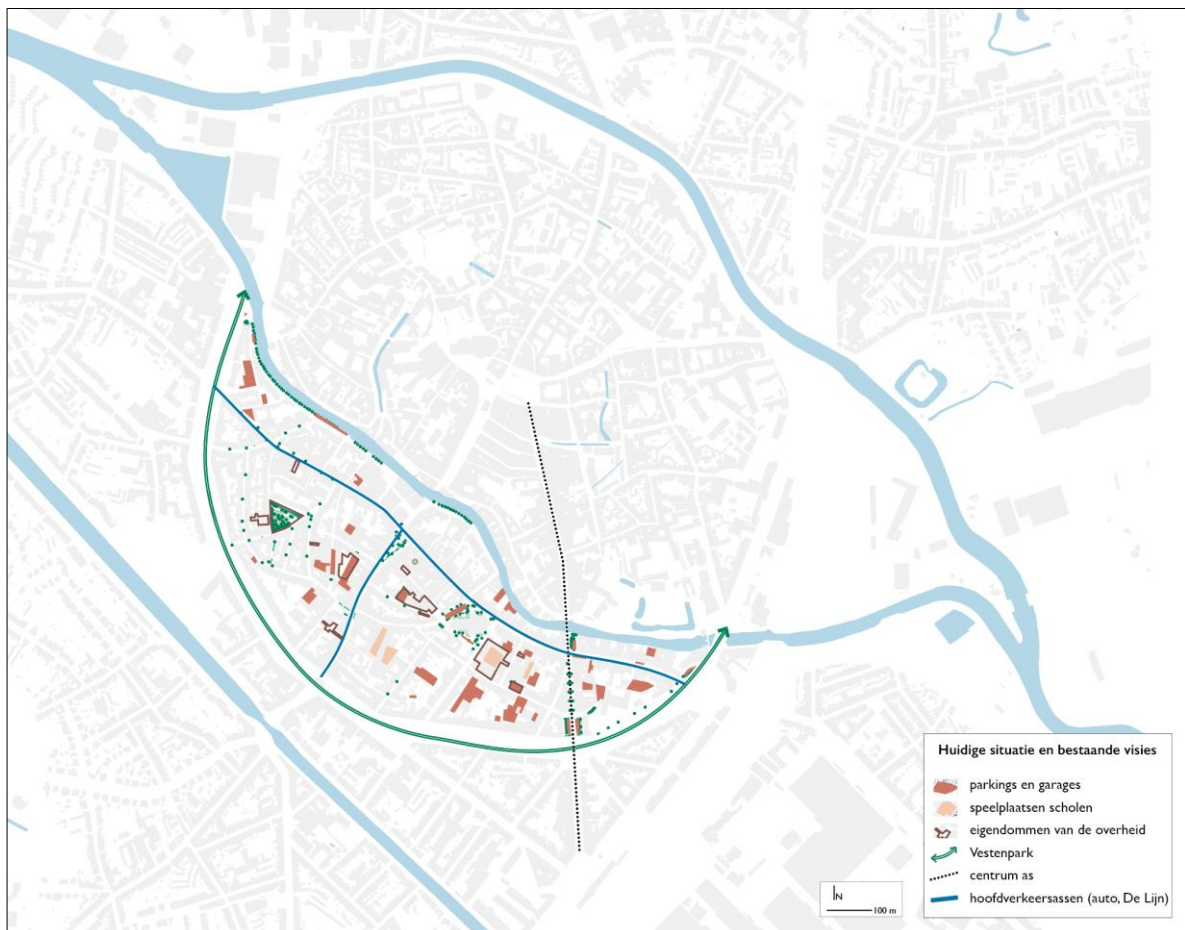


## 2.6.5. Ontwerp voor Bovenmechelen

Er werd ook ingezoomd op een deelgebied om heel concreet te kunnen aftoetsen waar kansen en valkuilen liggen voor GBN in de binnenstad. Hiervoor werd ontwerp onderzoek uitgevoerd op basis een cartografische analyse van het gebied en met de gewenste functies en discussies van de eerste workshop in het achterhoofd. Ook hier werden de ontwerpvoorstellen gebruikt als basis voor discussie.

Om meer concreet te kunnen aftoetsen waar de knelpunten en opportuniteiten liggen werd een kleiner gebied afgebakend. In Benedenmechelen werd de laatste jaren sterk geïnvesteerd om water opnieuw zichtbaar te maken in het straatbeeld. Bij het ontwerp van de publieke ruimte werd veel aandacht besteed aan het openleggen van de vlieten waardoor het openbaar domein een grondige metamorfose onderging.

In tegenstelling tot Benedenmechelen, hinkt Bovenmechelen achterop wat betreft investeringen in het openbaar domein. 'Bovenmechelen' is het langwerpige gebied tussen de Binnendijle en de zuidwestelijke Vesten (Figuur 12). De wijk zelf kent een dense bebouwing, weinig buurtgroen en een vrij drukke hoofdstraat parallel aan de Dijle. In 'Bovenmechelen' liggen geen oude vlieten. Om ook in dat gebied op een coherente manier te werken aan het openbaar domein moet dit stadsdeel op zoek naar een eigen verhaal. De Vesten ter hoogte van Bovenmechelen worden op termijn aangelegd als een Vestenpark waardoor rondom de wijk één grote groenblauwe lus ontstaat.

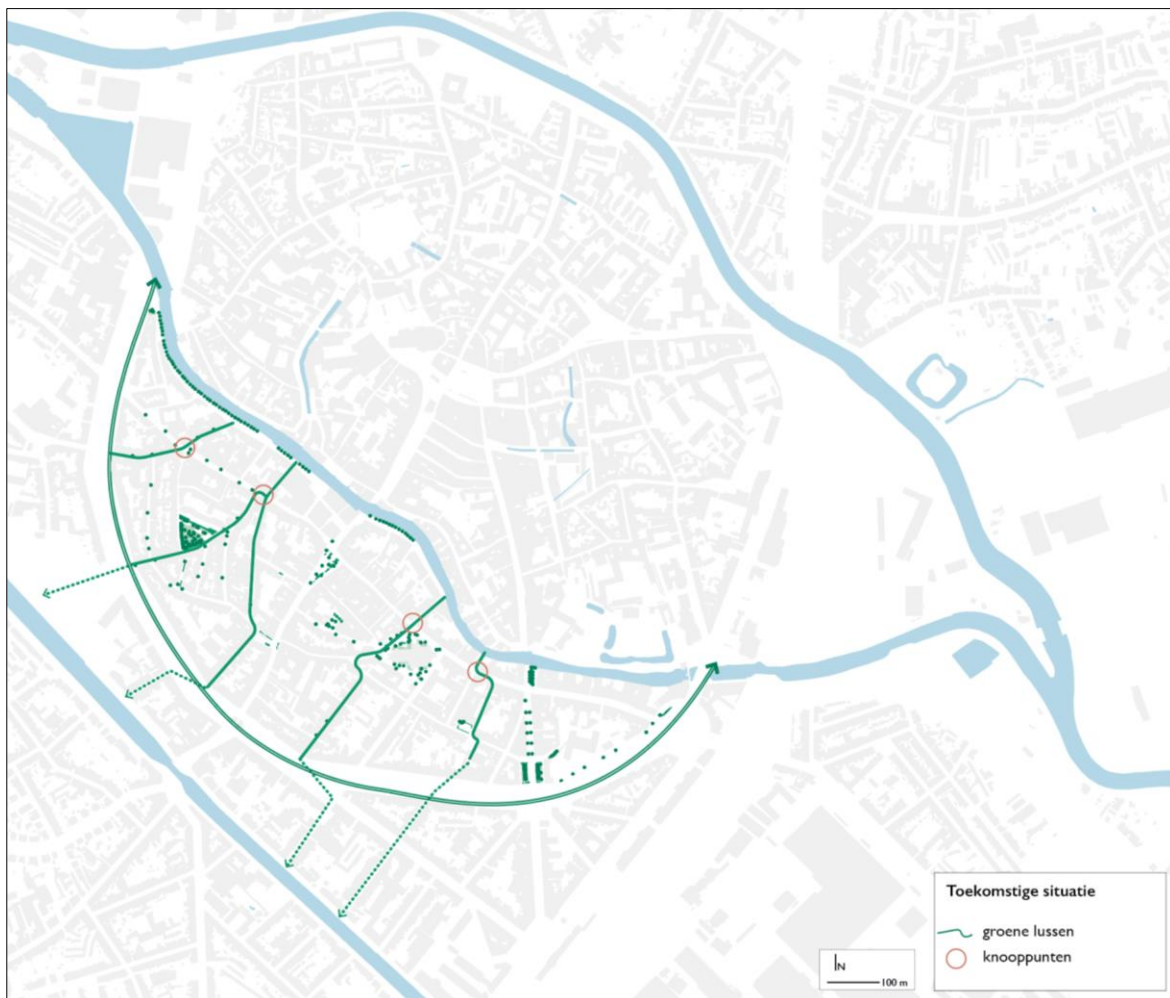


Figuur 12: Huidige situatie in Bovenmechelen.

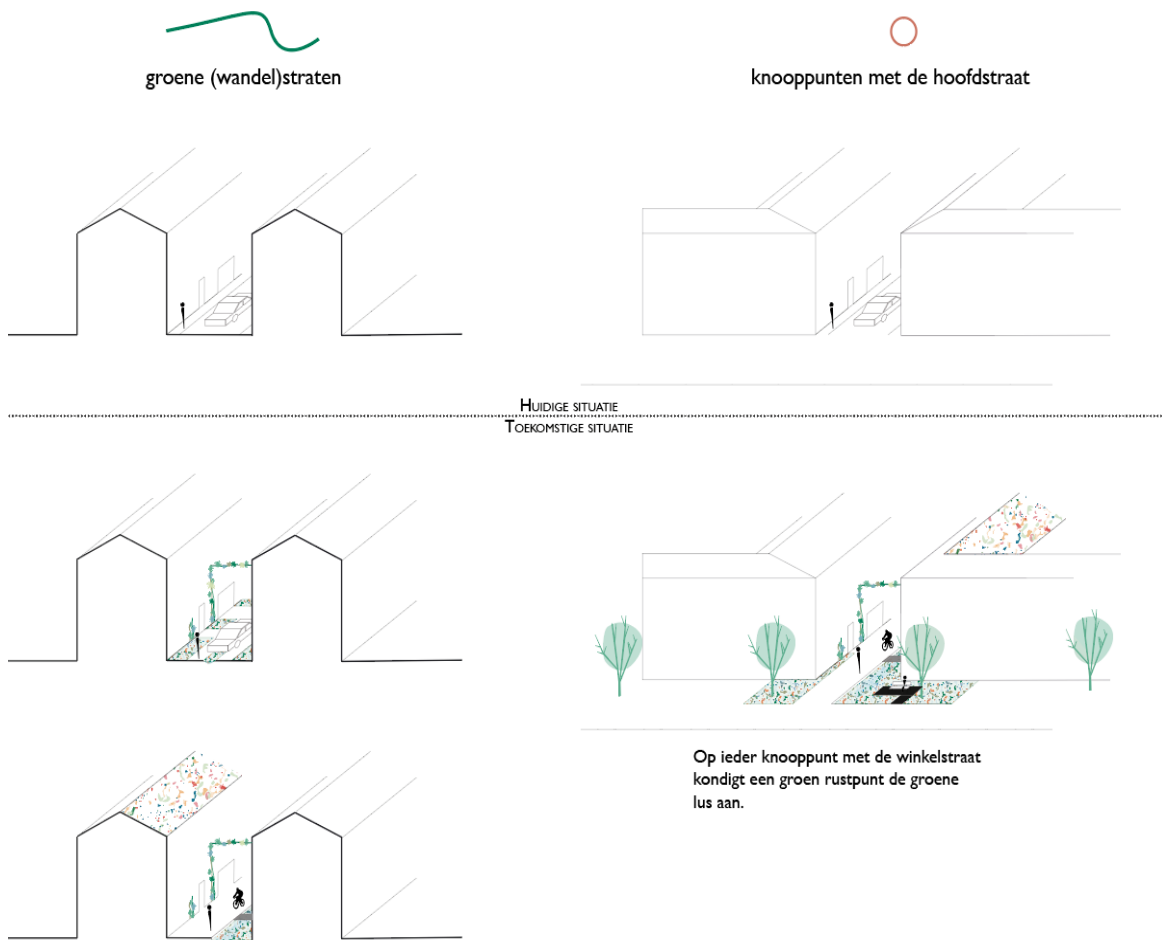




Het ontwerp stelt **groenblauwe lussen** voor die groene verbindingen leggen tussen de Binnendijle, het nieuwe Vestenpark en verder naar de nieuwe ontwikkeling aan de Cometsite en het kanaal (Figuur 13). De lussen met verschillende afstanden kunnen eindeloos gecombineerd worden, zodat voor iedere activiteit de gewenste afstand ontstaat, bv. voor: een lange stadswandeling, de hond uitlaten, joggen, enzovoort. Waar de lussen de hoofdstraat kruisen accentueert een duidelijke vormgeving (met o.a. een bankje als rustpunt) de ingang naar de groene straatjes. De groenblauwe straten vormen een multifunctioneel netwerk: het is er aangenaam om te wandelen, fietsen, of lopen, er kan meer water infiltreren, er is zicht op groen, er zijn ontmoetingsplaatsen, afhankelijk van type beplanting tempert het de temperatuur, verbetert de luchtkwaliteit, zorgt het voor meer biodiversiteit in de stad, etc... (Figuur 14).

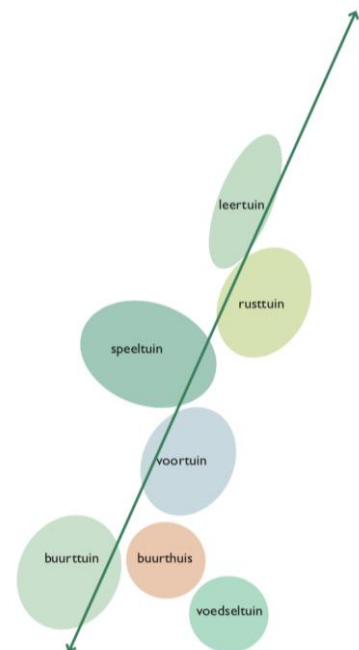


Figuur 13: Voorstel voor groene lussen in Bovenmechelen.



Figuur 14: Uitwerking van de groenlussen.

Vervolgens werd hiervan één lus verder in detail uitgewerkt, om nog concreter kansen en valkuilen te verkennen. Hiervoor werd de lus ter hoogte van de **Tessestraat** gekozen omdat in deze omgeving heel weinig groen is en tegelijk veel kansen voor ontharding liggen. Van de gewenste functies uit de online enquête scoorde buurtgroen, spelen in het groen en ontmoetingsplaatsen in het groen het hoogst. Het ontwerp speelt hierop in door verschillende parkings te clusteren tot één ondergrondse parking waardoor er ruimte vrijkomt voor een groot buurtpark. De unieke vorm van het park met diverse soorten pleintjes maakt dat veel verschillende functies hier hun plaats kunnen krijgen, zoals spelen in het groen, stilte en rust, ontmoetingsplaatsen, biodiversiteit, verkoeling, enzovoort (Figuur 15) en (Figuur 16).



Figuur 15: Conceptschets uitwerking lus Tessestraat.





Figuur 16: Uitwerking lus Tessestraat.

## 2.6.6. Feedback op ontwerpen voor Bovenmechelen

De deelnemers reageerden positief op de groene lussen en op het idee om de straten radicaal te vergroenen zodat het aantrekkelijker wordt voor fietsers, wandelaars, toeristen, ... Het concept van de knooppunten, waar de groene lussen en de winkelstraat kruisen, kan eenvoudig meegegeven worden als bouwsteen aan ontwerpers voor heraan te leggen straten. Dit soort bouwstenen zouden volgens de deelnemers ook interessant zijn voor de omliggende straten waarbij niet enkel naar de voorgestelde lussen gekeken wordt, maar ook naar andere straten in de wijk.

Over het ontwerp van de Tessestraat gaven sommige deelnemers aan dat het ontwerp te vroeg kwam. Het is belangrijk om een ontwerp op maat van de buurt te maken en bewoners hierbij te betrekken. Op die manier kan achterhaald worden waaraan nood en/of waarvoor draagvlak is. Voor andere deelnemers gaf dit wel aan wat je kan doen met een binnenstedelijke locatie als je durft verder kijken dan het dagdagelijkse ('out of the box').

Eenzijds waren de deelnemers heel terughoudend wat betreft het weghalen van parkeerplaatsen in de binnenstad ten voordele van groenblauwe assen. Parkeerdruk en parkeerproblemen liggen vaak erg gevoelig bij bewoners. Tegelijk stelden de deelnemers zich vragen over de ondergrondse



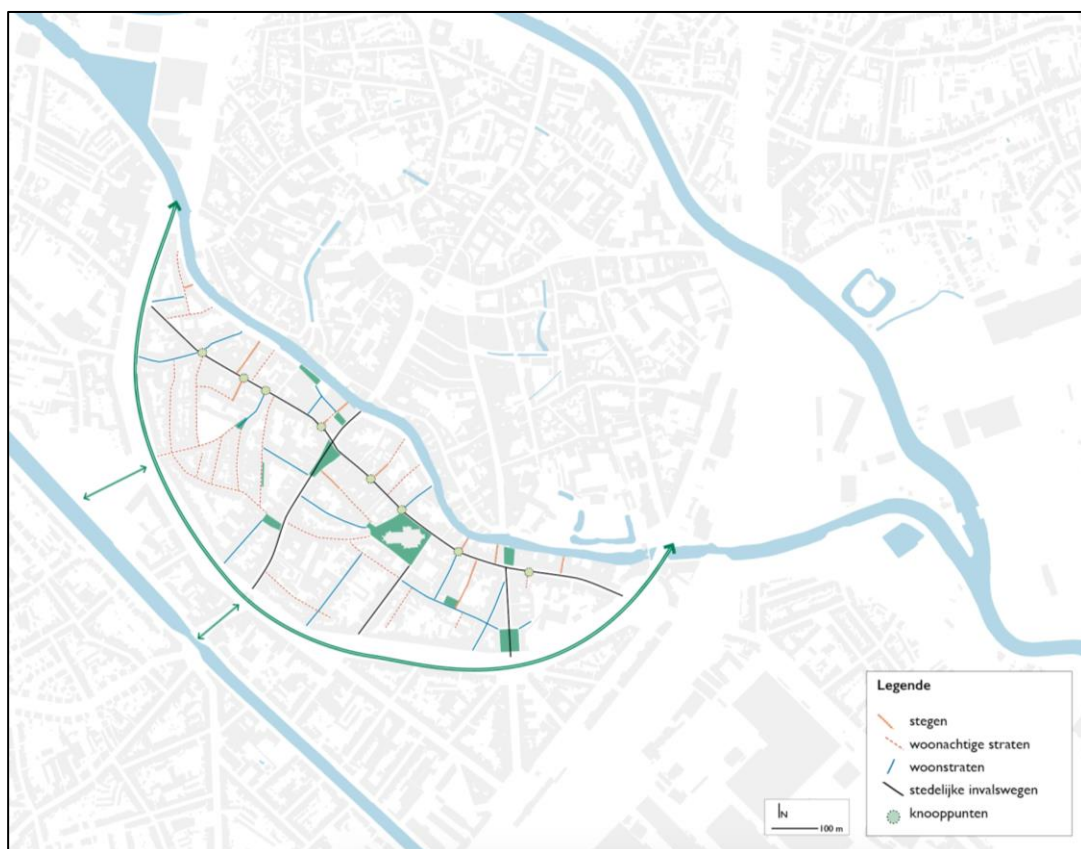
buurtparking dat het ontwerp voorstelt. Dit zou de auto's tot in de wijk trekken en ondermijnt de ambitie van de stad om de Mechelse binnenstad volledig autoluw te maken. De auto blijft voorlopig de grootste gebruiker van de publieke ruimte en is daarom ook de grootste concurrent als het gaat om ruimte maken voor groenblauwe netwerken. De prognose vanuit de deelnemers was dat de auto langzaam maar zeker zal verdwijnen (of zal afnemen) uit het straatbeeld. De deelnemers zagen vooral nut in stapsgewijs kleine winsten te boeken door geleidelijk parkeerplaatsen weg te halen en in te zetten op deelauto's.

Ondertussen zou volop kunnen ingezet worden op de quick-wins bij grote infrastructuurwerken en natuurinclusief en duurzaam bouwen. Daarnaast is voor alle toekomstige ontwerpen die de stad zal initiëren steeds overleg en participatie nodig, wat vraagt om tijd en skills.

### 2.6.7. Verwerking feedback

Op basis van de feedback tijdens de workshop werd het ontwerp verder aangepast. Tijdens de discussies werd duidelijk dat een heel concreet projectvoorstel zoals uitgewerkt voor de Tessestraat (nog) niet aan de orde is, en beter participatief ontworpen moet worden.

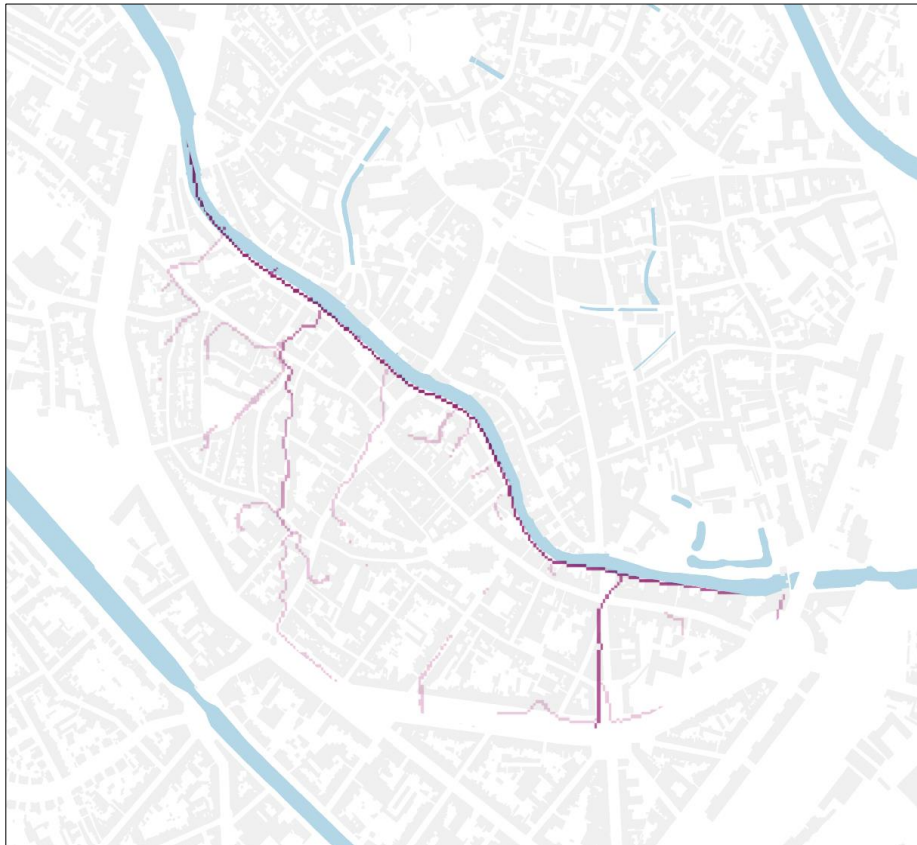
De stad is op zoek naar algemene principes en bouwstenen om GBN-verbindingen te realiseren. Hiervoor biedt het beeldkwaliteitsplan (BKP) van 2005 inspiratie. Figuur 18 toont hoe de typeprofielen uit het BKP verrijkt kunnen worden met GBN-elementen. Ter indicatie zijn op Figuur 17 de type straten aangeduid, hierbij werd enkel rekening gehouden met de breedte van de straat (op basis van Google maps). Voor het kiezen van het typeprofiel wordt aangeraden om niet enkel de breedte, maar ook de functie, de wens van de bewoners, afwatering (Figuur 19 en 20), etc. mee in overweging te nemen als criterium. Deze voorbeelden werden aan de kerngroep meegegeven als inspiratie om verder op te bouwen. Het in detail uitwerken van de typeprofielen valt buiten de scope van dit onderzoek en dient te gebeuren met de betrokken actoren.



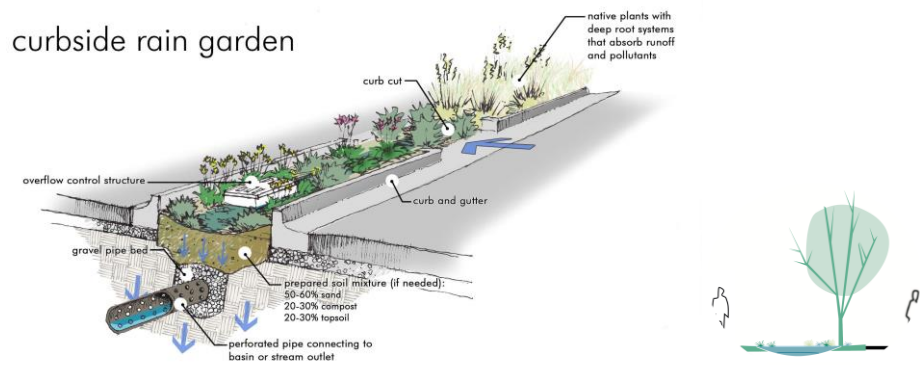
Figuur 17: Aanduiding typeprofielen op basis van straatbreedte.







Figuur 19: Afstromingslijnen in Mechelse binnenstad (bron: Geopunt).



Figuur 20: Principe van het open storm watersysteem. Ter hoogte van de afstromingslijnen kunnen straten dienstdoen als open storm watersysteem. Regenwater wordt opgevangen en vertraagd afgevoerd.





