

**CONCEPT-VOORONTWERP VOORKEURSBESLUIT
HERONTWIKKELING STATIONSOMGEVING GEEL**

INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave.....	1
1. Situering	3
2. Omschrijving van de complexiteit van het project.....	5
3. Bevoegde overheid.....	6
4. Alternatief en project	7
4.1. Omschrijving en motivering gekozen alternatief	7
4.1.1. Doelstelling van het project	7
4.1.2. Basis voor het voorkeursalternatief.....	7
4.1.3. Motivering keuze busstation	8
4.1.4. Motivering keuze locatie stationsparking	10
4.1.5. Motivering keuze locatie Kringwinkel.....	11
4.1.6. Motivering keuzes spoorwegkruisingen	12
4.1.7. Motivering keuze ontsluitingsvariant	17
4.1.8. Keuzes rond programma en bebouwing.....	18
4.1.9. Keuzes voor een kwalitatief ruimtelijk plan.....	21
4.1.10. Het voorkeursalternatief	23
4.2. Projectdefinitie voor uitwerkingsfase.....	26
4.2.1. Kernelementen van het voorkeursalternatief	26
4.2.2. Verdere uitwerking in de uitwerkingsfase	27
5. Onderzoek milieu effecten / geïntegreerd onderzoek ifv opmaak actieprogramma	28
6. Beleidsmatig kader	31
7. Beslissingen en vervolgstappen	32

Bijlagen

1. Nota geïntegreerd onderzoek
2. Synthesenota
3. Inspiratiebundel Stationsomgeving Geel

Leeswijzer

In deze fase van het complex project worden naast voorliggend besluit, drie documenten in bijlage opgenomen. In onderstaand overzicht wordt de inhoud, het doel en het statuut van deze vier documenten chronologisch beschreven.

De **geïntegreerde onderzoeksnota** bundelt alle onderzoeken die werden uitgevoerd in de periode 2018-2019 in het kader van het complex project. Het omvat de onderzoeksresultaten van het ruimtelijk, milieukundig en financieel onderzoek.

De **synthesenota** vormt een niet-technische samenvatting van de belangrijkste onderzoeksresultaten. De synthesenota heeft als doel een breed publiek te informeren over de resultaten en conclusies van het onderzoek. Het document is informatief en heeft geen juridische waarde.

Het **ontwerp voorkeursbesluit** verwerkt de conclusies en inzichten uit voorgaande nota's in concrete beslissingen omtrent gekozen alternatieven, milderende maatregelen en flankerende acties. Procesmatige of financiële afspraken met betrekking tot het vervolgtraject worden hierin beschreven. Het wordt goedgekeurd door de projectpartners en de gemeenteraad en ondergaat een adviesronde en een openbaar onderzoek.

De **inspiratiebundel** bundelt de input van de verschillende stadsdiensten, stakeholders en ontwerpers met betrekking tot de mogelijke invulling van de deelgebieden en bouwvelden. Het vormt een middel om met betrokken actoren en omwonenden te communiceren over de ruimtelijke ambities van de herontwikkeling. Het document is informatief en heeft geen juridische waarde.

1. SITUERING

De Vlaamse overheid zet met de nieuwe procesaanpak voor complexe projecten in op de realisatie van projecten binnen een aanvaardbare termijn en met een zo maximaal mogelijk draagvlak. Met het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, het besluit van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet complexe projecten en het besluit van de Vlaamse Regering van 13 februari 2015 tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, is de regelgeving inzake complexe projecten sinds 1 maart 2015 van kracht.

De nieuwe procesaanpak onderscheidt vier fases: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. De fases zijn gescheiden door drie vaste beslismomenten: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit. Ter voorbereiding van het voorkeurs- en het projectbesluit vindt telkens een openbaar onderzoek plaats. In het traject van eerste idee tot en met de uitvoering zijn deze fases, beslismomenten en openbare onderzoeken de vaste ankers in het proces.

Op 12 december 2016 werd de startbeslissing voor het project Herontwikkeling stationsomgeving Geel genomen door de gemeenteraad van Geel. Deze startbeslissing was niet het akkoord van de bevoegde overheid voor de realisatie van een complex project. Het betekent wel het concrete engagement om een proces op te starten om een problematiek of opportuniteit te onderzoeken. De startbeslissing vormde de start van een onderzoeksfase met als uiteindelijke doelstelling om het voorkeursalternatief te filteren uit een brede waaier van alternatieven. Om dit onderzoek op een gestructureerde manier uit te kunnen voeren, werd het uit te voeren onderzoek duidelijk afgelijnd in de Alternatievenonderzoeksnota voor het project (AON).

De voorbije periode vond een breed onderzoek en actorenoverleg plaats om zicht te krijgen op de impact en gevoeligheden van de verschillende alternatieven. Dit heeft het mogelijk gemaakt om de projectuitwerking verder vorm te geven. Op die manier wordt net zoals tijdens de verkenningsfase invulling gegeven aan de principes inzake complexe projecten: open communicatie en transparantie, participatie, maatwerk, oplossingsgericht samenwerken, geïntegreerde aanpak en door de actoren gedragen procesregie.

Binnen de onderzoeksfase van dit complex project werden o.a. volgende onderzoeken uitgevoerd:

- **Strategisch Ontwerpend onderzoek** naar de mogelijke invullingen van de verschillende te ontwikkelen terreinen in het studiegebied en naar belangrijke randvoorwaarden hiervoor.
- Onderzoek naar de milieueffecten in kader van **een strategisch milieueffectenrapport (S-MER)**. In de S-MER worden de milieueffecten van de verschillende alternatieven beschreven en vergeleken.
- Onderzoek naar de **financiële haalbaarheid** van het project, door de kosten van diverse noodzakelijke investeringen in beeld te brengen en te vergelijken met de mogelijke opbrengsten.
- Onderzoek naar het **institutionele draagvlak** van verschillende alternatieven bij de verschillende stakeholders waarvan de uitvoering van het project afhankelijk is (NMBS, Infrabel, De Lijn, Kringwinkel Zuiderkempen, Christelijke Mutualiteit, Familie Vranckx, ...)

De synthese van deze onderzoeken is opgenomen in de **synthesenota**. De verschillende documenten zijn sinds september 2020 publiek raadpleegbaar via de website www.geel.be/stationsomgeving.

Rekening houdend met de uitkomsten van het geïntegreerd onderzoek en met de uitkomsten van verschillende besprekingen, zoals overleggen met bewoners, belanghebbenden, grondeigenaars, het college van burgemeester en schepenen, de stadsdiensten en het projectteam, werden verschillende keuzes gemaakt die de bouwstenen vormen van het voorkeursalternatief. Door het projectteam werd op basis hiervan een geïntegreerde projectdefinitie uitgewerkt, die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase die na het voorkeursbesluit volgt, zal bepalen. Het voorliggende **voorontwerp voorkeursbesluit** beschrijft de keuze voor het opgemaakte voorkeursalternatief en de motivaties die aan de grondslag van deze keuze liggen. Het geeft ook richting aan de uitwerking van het project in de uitwerkingsfase.

De uitwerkingsfase van een complex project volgt op de goedkeuring van het voorkeursbesluit, die één mogelijke oplossing naar voor schuift. Het doel van de uitwerkingsfase is om het voorkeursbesluit verder te concretiseren tot een realiseerbaar project en om de uitvoeringswijze te bepalen. Het resultaat is één geïntegreerd projectbesluit over het geheel van vergunningen en machtigingen, het bestemmingsplan en het actieprogramma. Dat leidt tot de uitvoeringsfase van het complex project. In de **bijbehorende procesnota** in bijlage wordt het verder traject voorgesteld.

Statuut voorliggend document

Het voorliggende voorontwerp voorkeursbesluit, het ontwerp van geïntegreerd onderzoek (incl. MER) en de ontwerp synthesesnota worden voorgelegd aan de adviesinstanties voor advies conform artikel 11, § 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Na inpassing van de adviezen zal de Gemeenteraad conform artikel 14 van het decreet complexe projecten het ontwerp van voorkeursbesluit vaststellen. Conform artikel 15 zal het ontwerp voorkeursbesluit, het ontwerp geïntegreerd onderzoek (incl. S-MER) en de ontwerp synthesesnota vervolgens aan een openbaar onderzoek onderworpen worden. Tenslotte zal de gemeenteraad conform artikel 16 de Gemeenteraad het voorkeursbesluit definitief vaststellen.

Het voorkeursbesluit houdt de vaststelling in van een op strategisch niveau gekozen alternatief. Aan het definitief vastgesteld voorkeursbesluit kunnen dan ook een aantal rechtsgevolgen verbonden worden. De rechtsgevolgen van dit voorkeursbesluit zijn opgenomen in hoofdstuk 7.

Het voorkeursbesluit vervalt van rechtswege als binnen zes jaar na de inwerkingtreding ervan geen eerste projectbesluit definitief is vastgesteld. Bijkomend is het zo dat de overheid die het voorkeursbesluit heeft vastgesteld, het door haar definitief vastgestelde voorkeursbesluit kan opheffen, toch zolang er geen definitief vastgesteld projectbesluit is. De vervalttermijn van 6 jaar wordt geschorst zolang een beroep tot vernietiging van het voorkeursbesluit aanhangig is bij de Raad van State.

2. OMSCHRIJVING VAN DE COMPLEXITEIT VAN HET PROJECT

Het decreet van 25 april 2014 definieert een “complex project” als een project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang dat om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vraagt. Er moet dus zowel een ruimtelijke planningscomponent aanwezig zijn, als een vergunningencomponent. Bovendien moet het project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang zijn.

Het decreet van 25 april 2014 geeft reeds een aantal criteria waaruit dit groot maatschappelijk en ruimtelijk strategisch belang blijkt. Het project voldoet aan volgende criteria van artikel 7, §1, van het decreet complexe projecten:

1. de probleemstelling of het programma van het project is meervoudig en omvat diverse af te wegen belangen, zoals woonkwaliteit, verkeersleefbaarheid, bereikbaarheid, landschappelijke waarde, biodiversiteit, tewerkstelling en economie.
2. het project is onontbeerlijk voor een noodzakelijke verbetering van de woonkwaliteit, de milieukwaliteit, de economische ontwikkeling en de mobiliteit;
3. bij de afweging van de betrokken belangen is de maatschappelijke meerwaarde prominent;
4. het project is ruimtelijk structurerend voor het gebied in kwestie of wordt voorzien in een complexe omgeving;
5. het project heeft een grote rechtstreekse of onrechtstreekse socio-economische, ruimtelijke, leefmilieu-gerelateerde of verkeerskundige impact.

De herontwikkeling van de stationsomgeving in Geel is een complex project in bijna alle mogelijke opzichten. Enkele voorbeelden van argumenten hiervoor zijn de volgende:

- Er is een veelheid aan grondeigenaars die allemaal hun eigen belangen hebben en daarnaast zijn er ook nog talloze andere belanghebbenden die in het proces betrokken moeten worden (zoals De Lijn, Infrabel en organisaties als de fietsersbond).
- Het inpassen van een nieuwe stedelijke plek met een hogere dichtheid en verschillende functies midden in de stad, zonder daarbij voor negatieve gevolgen voor omwonenden of bijvoorbeeld andere handelaars in de omgeving van het project te zorgen, is niet evident.
- De afhankelijkheid van andere actoren die bijvoorbeeld maatregelen kunnen nemen rond mobiliteit (zoals infrabel, de NMBS en De Lijn) is groot en de sturingsmiddelen voor de stad zijn daarbij beperkt.
- De noodzaak om ontwikkelingen met een hoge kwaliteit op deze strategisch gelegen plek te realiseren is bijzonder groot, niet alleen voor de stad Geel, maar ook voor haar bezoekers.
- Het belang om met alle betrokken partijen gedurende het gehele proces op een goede en positieve te communiceren is bijzonder groot om een gezond draagvlak voor de ontwikkelingen te behouden. Het decreet van 25 april 2014 definieert een “complex project” als een project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang dat om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vraagt.

3. BEVOEGDE OVERHEID

Volgens artikel 6 van het decreet complexe projecten kan de Vlaamse Regering, de provincieraad of de gemeenteraad optreden als bevoegde overheid. Gelet op het feit dat het complex project niet vermeld wordt in de lijsten van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning is de gemeenteraad de bevoegde overheid.

4. ALTERNATIEF EN PROJECT

In een eerste paragraaf wordt de doelstelling en het gekozen alternatief kort omschreven. Voor een uitgebreide beschrijving van de doelstelling en de verschillende alternatieven die onderzocht zijn wordt verwezen naar de geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota. In de tweede paragraaf wordt de motivering van de keuze voor het alternatief toegelicht. In het kader van de onderzoeksfase zijn verschillende onderzoeken gevoerd en is uitgebreid overlegd. De resultaten hiervan zijn samengebracht in de synthesesnota. Een uitgebreid overzicht van de resultaten van de verschillende onderzoeken kan geraadpleegd worden in de onderzoeksrapporten. Voor het gekozen alternatief is een geïntegreerde projectdefinitie m.b.t. het gekozen alternatief uitgewerkt die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase bepaalt. De projectdefinitie beschreven in hoofdstuk 4.2 bevat ook flankerende maatregelen.

4.1. Omschrijving en motivering gekozen alternatief

4.1.1. Doelstelling van het project

Het doel voor het project is om de stationsomgeving van Geel te transformeren naar een hoogwaardige en stedelijke woon- en werkomgeving, die optimaal gebruik maakt van haar strategische ligging in het centrum van Geel en die zich goed inpast in de bestaande omgeving. Naast de mogelijkheid om hier vanwege de centrale ligging in een hogere dichtheid te bouwen, zal er ook juist veel aandacht zijn voor kwalitatieve publieke ruimten en voor groen. Ten slotte moeten nieuwe projecten met respect voor de huidige omgeving worden ontwikkeld en hier geen sterke negatieve effecten op hebben.

4.1.2. Basis voor het voorkeursalternatief

Het geïntegreerd onderzoek voor de herontwikkeling van de stationsomgeving van Geel werd conform de uitgangspunten van de Alternatievenonderzoeksnota uitgevoerd. Anders dan bijvoorbeeld bij infrastructurele projecten vaak het geval is, werden bij dit project niet drie of meer geheel verschillende alternatieven voor het project uitgewerkt en met elkaar vergeleken om uiteindelijk één van deze alternatieven te selecteren als voorkeursalternatief. Bij dit complexe stedelijke ontwikkelingsproject is het immers wenselijk om te kiezen voor de beste oplossing rond allerlei vraagstukken:

- de beste oplossing voor de locatie van een fietstunnel;
- de beste variant en locatie voor het busstation;
- de beste locatie voor de stationsparking;
- de beste oplossing voor de Kringwinkel;
- en de beste oplossing voor de ontsluitingsstructuur.

Het voorkeursalternatief voor de herontwikkeling van de stationsomgeving van Geel is dan ook opgebouwd vanuit verschillende keuzes rond deze 'bouwstenen'.

In de fase van het geïntegreerd onderzoek is uitgebreid onderzoek uitgevoerd rond deze verschillende bouwstenen, waarbij ook steeds is bekeken hoe de verschillende uitkomsten zich ook tot elkaar verhouden, zodat uiteindelijk ook een goed werkend totaalplan kan ontstaan. Het heeft immers geen zin om een locatie voor een parking te selecteren als die vervolgens niet goed bereikbaar is omdat deze niet past bij de gekozen ontsluitingsstructuur. De verschillende keuzes en varianten die op tafel kwamen zijn steeds ook beoordeeld op basis van de milieueffecten en het totaalplan is ook formeel doorgerekend in de milieueffectbeoordeling. Die milieubeoordeling heeft ertoe geleid dat aantal keuzes, bijvoorbeeld rond de mogelijke bouwprogramma's, werden aangepast en dat een aantal randvoorwaarden voor de uitwerkingsfase van het project konden worden geformuleerd.

Op hoofdlijnen zijn binnen het project de volgende stappen gezet om uiteindelijk keuzes te kunnen maken rond het voorkeursalternatief:

1. Strategisch ontwerpend onderzoek samen met projectpartners, inclusief bespreking via bewonersavonden
2. Overleg met stakeholders (De Lijn, NMBS, Infrabel, Kringwinkel, CM) en bewoners ter voorbereiding van keuzes rond bouwstenen
3. Doorrekening basisprincipes in eerste concept milieueffectenonderzoek
4. Aanpassing ruimtelijke conceptvisie vanuit overleg rondes en concept mer-onderzoek
5. Doorrekening mogelijke programma's en ontsluitingen in strategisch milieueffectenonderzoek
6. Aanpassing ruimtelijke conceptvisie op basis van milieueffectenonderzoek
7. Abstraheren ruimtelijke conceptvisie naar kavelplan met randvoorwaarden op strategisch niveau

Hierna worden de keuzes rond de verschillende bouwstenen voor het project toegelicht, wordt het voorkeursalternatief beschreven en in hoofdstuk 4.2 wordt de projectdefinitie voor de uitwerkingsfase uitgewerkt.

4.1.3. Motivering keuze busstation

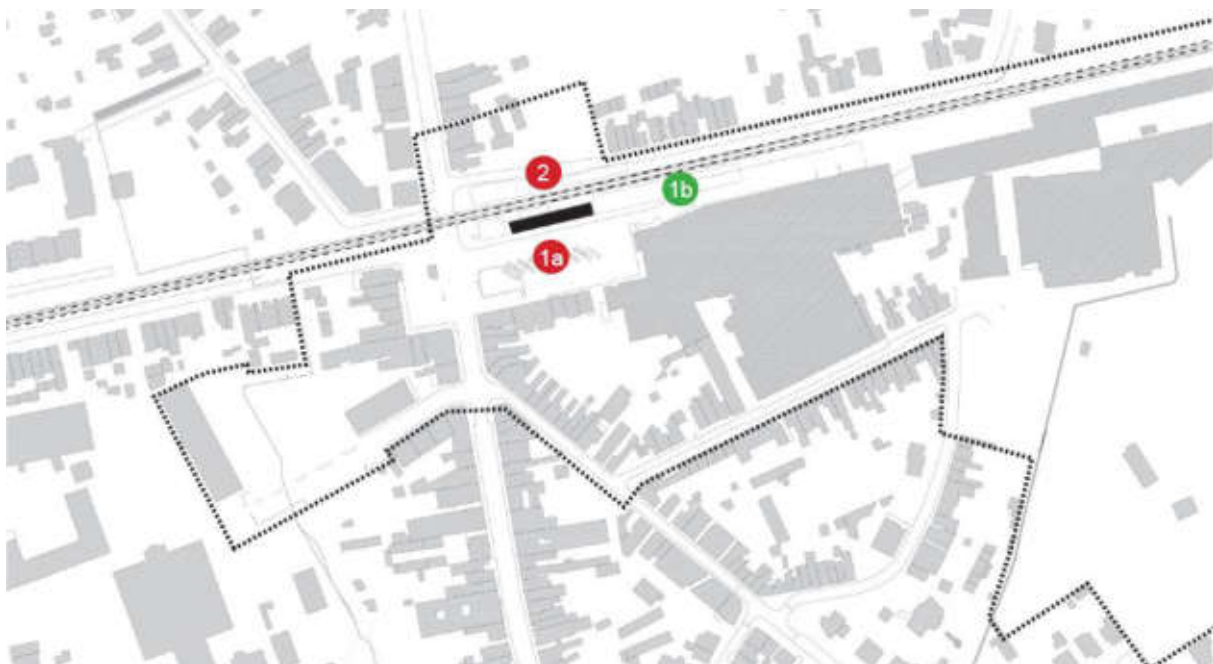
Onderzochte locaties voor het busstation

In overleg met De Lijn als verantwoordelijke voor de uitbating van het busstation, werden verschillende locaties voor het busstation onderzocht:

In de alternatievenonderzoeksnota worden drie varianten beschreven:

- ten zuiden van de spoorlijn (1a)
- ten zuiden van de spoorlijn met aparte bufferruimte elders (1b)
- ten noorden van de spoorlijn (2)

Figuur 1. Overzicht onderzoekslocaties busstation



Op basis van diverse besprekingen met De Lijn werd de voorkeur gegeven aan een busstation ten zuiden van de spoorweg:

- Met uitzondering van de streeklijn vanuit Turnhout komen alle bussen (12 lijnen) uit het zuiden. Een

verplaatsing naar het noorden zou het aantal spoorwegkruisingen aanzienlijk verhogen en gelet op de sluitingstijden van de overwegen geeft dit een te groot risico om een goede dienstverlening te kunnen organiseren.

- In het noorden is op de site van Vranckx onvoldoende ruimte beschikbaar om op een kwaliteitsvolle manier een busstation te organiseren zonder bijkomende grondverwervingen.
- De percelen ten noorden van de spoorweg zijn niet in eigendom van één van de projectpartners.
- Ten noorden van de spoorlijn loopt de fiets-o-strade en conflicten tussen bussen en fietsers moeten waar mogelijk worden voorkomen (zie ook luik II milieukundig onderzoek).

Een echte keuze tussen varianten 1A en 1B kon nog niet worden gemaakt. Die keuze hangt verder samen met ontwerpend onderzoek naar de mogelijke inrichtingsvarianten voor het busstation (zie paragraaf 4.2.2.).

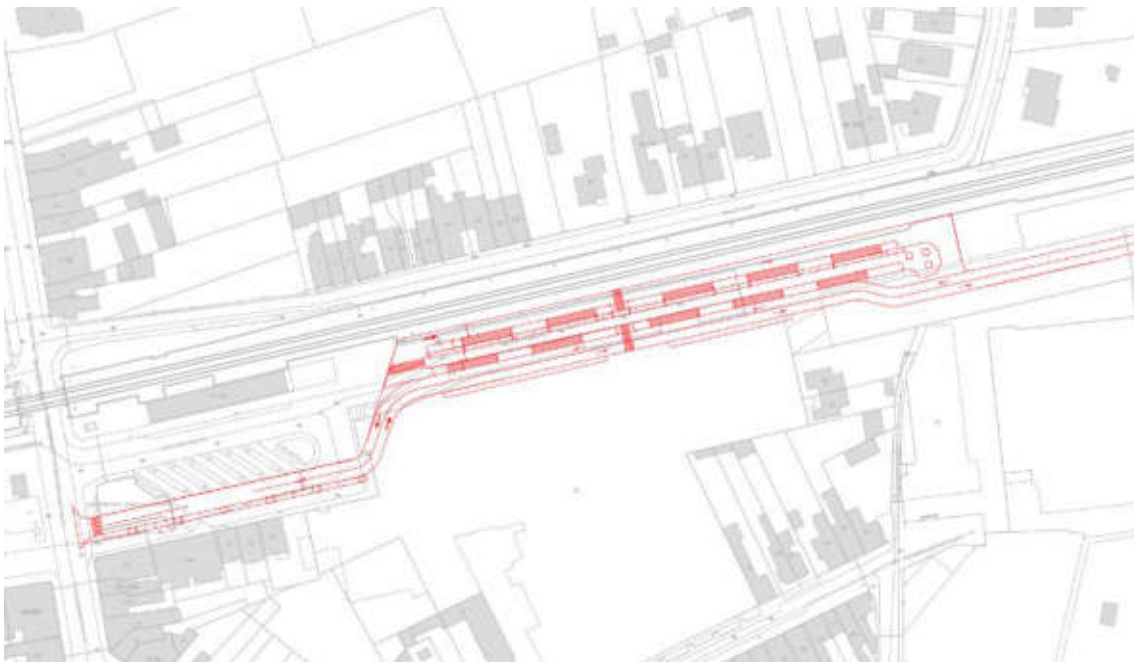
Onderzochte varianten voor de inrichting van het busstation

Het onderzoek naar de inrichtingsvariant voor het busstation hing nauw samen met het locatie-onderzoek. De verschillende mogelijke varianten, zoals een station met eilandperrons, met visgraatperrons of langsperrons, hebben immers een grote impact op de grootte en vorm van het busstation. Op basis van de besprekingen met De Lijn werd dit onderzoek uitgevoerd voor de zone ten zuiden van de spoorlijn. Naast mobiliteitstechnische aspecten, werd daarbij eveneens gezocht naar een kwaliteitsvolle ruimtelijke inrichting met maximaal comfort voor de gebruikers.

Op basis van dit ontwerpend onderzoek en in overleg met De Lijn werd een voorkeursontwerp opgemaakt met:

- twee langsperrons met elk 4 vaste haltes, gelegen direct naast het spoor (ter hoogte van huidige parking naast Gavra en fietsparking)
- één afstaphalte
- een keerlus
- (flexibele) bufferruimte op beide langsperrons

Figuur 2. Voorkeursvariant busstation



4.1.4. Motivering keuze locatie stationsparking

Aantal parkeerplaatsen

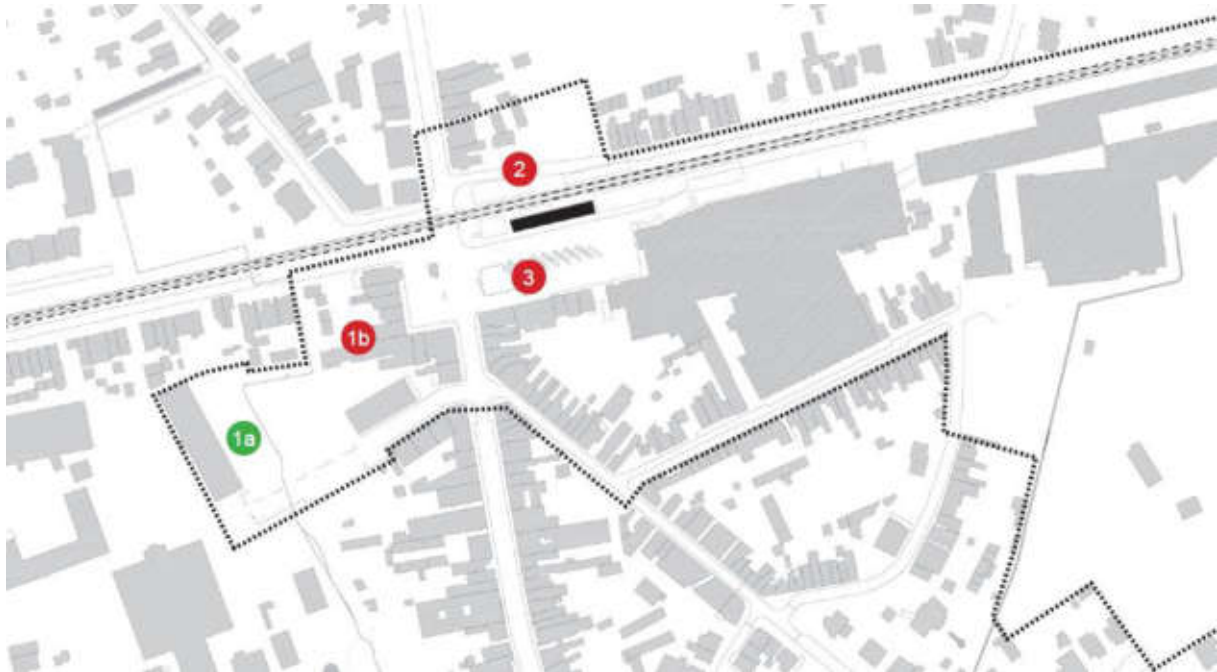
Vandaag bedraagt het totale parkeeraanbod in stationsomgeving circa 350 plaatsen. De grootste parkeervolumes zijn de parking station (tussen Stationsstraat en site KoGeKa), de parking naast Gavra en langsparkeren in Kwakkelberg en Heistraat. Daarnaast wordt een deel van de parking van Lidl en Action veelvuldig gebruikt door mensen die gebruik maken van het station. Het uitgangspunt is om het aantal toekomstige parkeerplaatsen gelijk te houden met de huidige situatie en ook tijdens de werkzaamheden. De nieuwe stationsparking wordt tevens opgevat als een stadsparking en waar mogelijk ook als bewonersparking. Dit (drie)dubbelgebruik moet leiden tot een maximaal rendement.

Onderzochte varianten stationsparking

In de alternatievenonderzoeksnota worden vier mogelijke varianten voor de stationsparking voorgesteld:

- site huidige parking (1a)
- site mutualiteit (1b)
- site Vranckx (2)
- ondergronds op het huidige stationsplein (3).

Figuur 3. Overzicht onderzoekslocaties stationsparking



conclusies locatie-onderzoek stationsparking

De voorkeur gaat dus naar de bouw van een parkeergebouw van circa 300 parkeerplaatsen in zone 1a, gelegen tussen de site van CM en de campus van KoGeKa.

- De grond is reeds eigendom van de stad Geel waardoor de fasering en haalbaarheid meer beheersbaar is.
- Het is de enige plaats waar een parkeergebouw kan worden gerealiseerd.

- De locatie is gunstig omwille van de verschillende aansluitingsmogelijkheden (Stationsstraat en Kwakkelberg), die niet (rechtstreeks) interfereren met het stationsplein.

Naast deze locatie voor een grote parking, wordt daarnaast een bijkomend parkeeraanbod voorzien van circa 100 parkeerplaatsen noorden van het spoor, waarvan 50 parkeerplaatsen op de site Vranckx. De integratie van deze parkeerplaatsen dient samen te worden bekeken met de verdere ontwikkelingen van de zone Lidl/Action, en de inrichting van het perceel Vranckx.

4.1.5. Motivering keuze locatie Kringwinkel

Onderzochte varianten Kringwinkel

In de alternatievenonderzoeksnota worden drie te onderzoeken varianten beschreven:

- behoud van de kringwinkelactiviteiten op huidige locatie (1)
- herlokalisatie van de kringwinkelactiviteiten naar het stationsplein (2)
- herlokalisatie van de kringwinkelactiviteiten binnen de stationsomgeving, met uitzondering van de sociale werkplaats / schrijnwerkerij (3)

In overleg met het bestuur van de Kringwinkel Zuiderkempen en op basis van een meer gedetailleerde analyse van de werking van de kringwinkel, werden voor de variant met het behoud van de Kringwinkel op de huidige locatie twee subvarianten onderzocht:

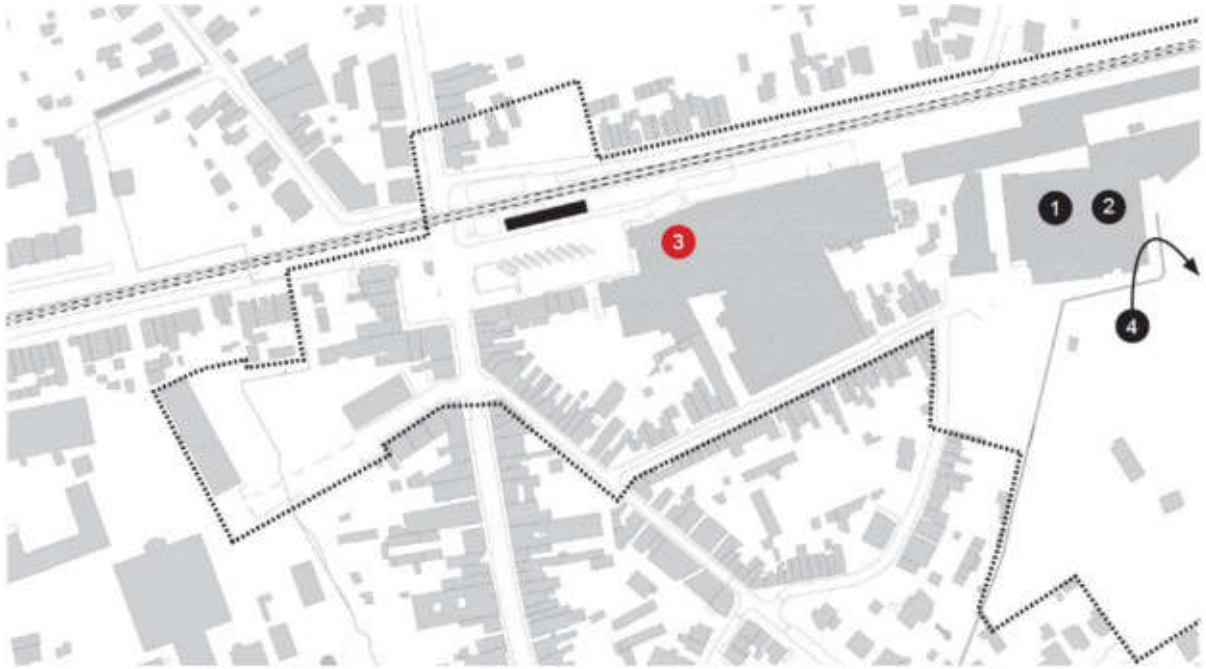
- behoud op de huidige locatie met minimale aanpassingen
- behoud op huidige locatie met nieuwbouw

Verder werd door het bestuur van de Kringwinkel Zuiderkempen aangetoond dat het voor de werking van de kringwinkel, waarbij veel doelgroepen tewerkgesteld worden, vaak voor uiteenlopende activiteiten en in verschillende uurregimes, niet haalbaar is om te opteren voor een gedeeltelijke verhuis naar een nieuwe locatie in de stationsomgeving en daarnaast met verschillende activiteiten naar een andere locatie in de regio (variant 3). Alle activiteiten zouden op één locatie moeten kunnen worden uitgeoefend. Bijgevolg werd deze variant vervangen door de mogelijkheid van een volledige verhuis uit de stationsomgeving.

Dit resulteert uiteindelijk in volgende mogelijke scenario's:

- scenario 1: minimale herorganisatie op de huidige locatie
- scenario 2: herorganisatie met nieuwbouw
- scenario 3: verhuis naar site Gavra
- scenario 4: verhuis buiten projectzone.

Figuur 4. Overzicht mogelijke locaties Kringwinkel.



Conclusies variantenonderzoek Kringwinkel

Uit het ruimtelijk onderzoek blijkt dat een integrale verhuis van de kringwinkel naar de site van Gavra niet haalbaar is. Deze derde variant zou een te grote ruimtelijke impact hebben op de bestaande woonomgeving. Daarnaast vergt een verhuis naar site Gavra een ontsluiting via de Fabriekstraat. Dit is vanuit mobiliteitsoogpunt niet wenselijk (zie ook luik II milieukundig onderzoek). Hierdoor blijven varianten 1 (voor de korte termijn), 2 en 3 over als mogelijkheden.

In onderling overleg met de Kringwinkel werden de varianten organisatorisch, ruimtelijk en financieel geëvalueerd. Uit deze evaluatie blijkt dat de Kringwinkel de voorkeur geeft aan de variant waarbij er op de korte termijn zo minimaal mogelijke kosten moeten worden gemaakt en waarbij er op langere termijn overgegaan zou kunnen worden naar een verhuis naar een andere locatie in Geel. Mocht er geen andere geschikte locatie worden gevonden, dan zou variant 2 met een meer grootschalige herontwikkeling van de huidige site ook mogelijk moeten blijven. Gelet hierop zijn in het onderzoek deze varianten voor de Kringwinkel opgenomen en doorgerekend.

Het meest realistische scenario voor de Kringwinkel is de volgende:

- op de korte termijn blijft de kringwinkel op de huidige locatie functioneren en hier kan de Kringwinkel zich eventueel nog gefaseerd herorganiseren met bijvoorbeeld een toegang richting de spoorzone.
- op de langere termijn lijkt een verhuis van de Kringwinkel naar een andere locatie in Geel een realistische optie.

4.1.6. Motivering keuzes spoorwegkruisingen

Achtergrond onderzoek spoorwegkruisingen

In de alternatievenonderzoeksnota is opgenomen dat er geen onderzoek zou worden uitgevoerd naar de realisatie van een ongelijkvloerse kruising van de spoorweg voor gemotoriseerd verkeer. Dit past namelijk niet

bij de keuzes uit het mobiliteitsplan om doorgaand verkeer zoveel mogelijk uit het centrum te weren. Ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers en voetgangers zouden wel worden onderzocht in functie van een optimaal netwerk van trage wegen in de stationsomgeving, maar werden niet specifiek als bouwsteen naar voren geschoven.

Mede gelet op het feit dat Infrabel tijdens de onderzoeksfase aankondigde dat alle gelijkvloerse spoorwegkruisingen de komende jaren zullen worden afgeschaft en dat ook aan Geel werd gevraagd om hierover een visie te ontwikkelen, is alsnog een meer uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar een mogelijke spoorwegkruisingen. Hierbij werd een onderscheid gemaakt tussen spoorwegkruisingen voor de trage weggebruikers en voor gemotoriseerd verkeer.

Conclusies spoorwegkruisingen voor traag verkeer

De spoorweg vormt vandaag een belangrijke barrière in het stedelijk weefsel. Om de noord-zuid doorstroming van fietsverkeer en voetgangers te optimaliseren is het wenselijk om minimaal één, bij voorkeur twee ongelijkvloerse fietsverbindingen te realiseren (onder of boven de spoorweg). Op basis van ontwerpend onderzoek werden verschillende locaties, zowel bovengronds als ondergronds, onderzocht.

Op basis van het ontwerpend onderzoek en gesprekken met NMBS en de stad Geel werden volgende conclusies geformuleerd.

- In het geval van een brug moet een vrije hoogte van 6 meter boven de sporen worden gerespecteerd (eisen Infrabel). Het hoogteverschil bij een tunnel bedraagt circa 3,5 - 4 meter. Vermits in het eerste geval een aanloophelling van 150m noodzakelijk is, gaat de voorkeur uit naar een tunnel (met helling van circa 100m).
- De fietstunnel kan prioritair worden gelokaliseerd ter hoogte van de bestaande spoorwegovergang gelet op de belangrijke fietsassen Stationstraat- Dr. Van de Perrestraat en Stationstraat – Holven.
- De fietstunnel wordt idealiter gekoppeld aan de toegang van de fietsparking.
- Een tweede fietstunnel die de Heidebloemstraat en de Heistraat verbindt is wenselijk.

Figuur 5. Ontwerpend onderzoek integratie van fiets- en voetgangers verbinding



Conclusies spoorwegkruisingen voor gemotoriseerd verkeer

De alternatievenonderzoeksnota beschrijft een onderzoek naar de mogelijke realisatie van een ongelijkvloerse kruising van de spoorweg voor gemengd verkeer, ter hoogte van de stationsomgeving. Hierbij is het onderzoek beperkt tot een tunnelvariant, omdat een brug hier gelet op de ruimtelijke impact en de technische eisen niet haalbaar is.

Voor de inpassing van een tunnel zijn verschillende varianten onderzocht die aansluiten op de omliggende wegen:

- Tunnel in verlengde van stationsstraat - Dr. Van de Perrestraat (1)
- Tunnel Fabrieksstraat - parking Lidl/Action - Dr. Van de Perrestraat (2)
- Tunnel Stationsplein - Heistraat (3)
- Tunnel Heidebloemstraat - Heistraat (4)

Op basis van een zorgvuldige analyse van de verschillende varianten voor een tunnel, komen de volgende conclusies naar voren:

- De inpassing van een tunnel is in alle varianten niet evident en gaat in elke variant gepaard met een enorme ruimtelijke impact.
- Elke variant gaat gepaard met grootschalige onteigeningen.
- Op basis van de mobiliteitsanalyse en de mobiliteitsvisie lijkt een tunnel ter hoogte van de stationsomgeving niet aangewezen. De tunnel zal een aanzuigeffect hebben en meer doorgaand verkeer aantrekken in het centrum.
- In varianten 2,3 en 4 wordt veel bijkomend verkeer doorheen de omliggende woonstraten gestuurd. Dit is vanuit diverse disciplines (milieu, mens, mobiliteit) niet wenselijk.
- De minst ongunstige variant is variant 1, omdat hier in ieder geval wordt aangesloten op wegen die een hogere capaciteit hebben voor gemotoriseerdverkeer en omdat dit ook de meeste logische (en bestaande)

link is tussen het noorden en het zuiden van Geel-centrum.

Omdat deze verschillende tunnelvarianten allen niet positief scoren, is ook bekeken of een nieuwe weg die parallel aan het spoor richting het oosten loopt en uiteindelijk aansluit op Retieseweg - Logen eventueel een oplossing zou kunnen zijn. Dit blijkt echter ook geen goede oplossing voor de ontsluiting van de stationsomgeving te zijn, omwille van 2 belangrijke redenen:

- Dit wegtracé zorgt niet voor een logische link tussen de stationsbuurt en de overige delen van Geel en de regio. De meeste bezoekers van de stationsomgeving komen vanuit de zuidelijke richting en de meeste nieuwe bewoners of gebruikers van de stationsomgeving zullen ook eerder zuidelijk georiënteerd zijn. Een ontsluiting in noord-oostelijke richting biedt hiervoor geen oplossing.
- Dit wegtracé doorsnijdt de open ruimte vinger die vanuit het buitengebied en via de parkzone Antwerpsedries het stedelijke gebied van Geel binnen dringt. Het behoud en het maximaal benutten van deze groene aders in het stedelijke gebied is een van de uitgangspunten van het Beleidsplan ruimte Geel.

Vanuit de variantenanalyse lijkt enkel variant 1, een mogelijk haalbare variant. In deze sectie wordt de haalbaarheid meer in detail bekeken. In variant 1a wordt schematisch de bovengrondse circulatie geconfronteerd met het alignement van de tunnel. Hierop wordt duidelijk dat de circulatie in het zuiden, met name het kruispunt met Rozendaal, problematisch is. In het bijzonder omwille van de noodzakelijke ontsluiting van het busstation ter hoogte van het stationsplein.

In variant 1b wordt er uitgegaan van een kortere aanloophelling. Dit betekent dat de hellingsgraad van de aanloophellingen 7,7% is. Op die manier kan die impact op de onteigeningen en lokale circulatie enigszins worden gereduceerd. Het inkorten van de aanloophelling kan eveneens worden bekomen door de opbouwhoogte van de tunnel ten opzichte van de spoorinfrastructuur te verkleinen. De haalbaarheid hiervan dient verder te worden onderzocht.

Verder zal het ontwerp conform moeten zijn aan de bochtstralen voor bussen en auto's en indien nodig ontsluitingswegen voor nieuwe woonontwikkelingen moeten toegevoegd worden.

Figuur 6. Variantenonderzoek tunnel (variant 1a) en lokale ontsluiting en tunnel met helling 7,7% (optimalisatievariant 1b)



Eindconclusie tunnel gemotoriseerd verkeer

Op basis van het onderzoek dat samen met het team dat werkte aan het vernieuwde mobiliteitsplan werd uitgevoerd, worden de volgende conclusies getrokken.

- De aanleg van een autotunnel strookt niet met de mobiliteitsvisie om het centrum autoluw te maken en om doorgaand verkeer te weren (zie ook luik II milieukundig onderzoek).
- Ook in de geoptimaliseerde variant met steile hellingen, is er sprake van een zeer grote ruimtelijke impact en van grootschalige onteigeningen rond het stationsplein en aan delen van de Stationsstraat en de Dr. Van de Perrestraat (tientallen woningen en appartementen)
- Ook de geoptimaliseerde variant met steile hellingen zorgt voor een grote sleuf in het stationsplein, de Stationsstraat en in de Dr. Van de Perrestraat, waardoor de ruimtelijke relatie tussen het station en busstation aan de ene zijde en belangrijke voorzieningen zoals de campus van KoGeKa en het nieuwe parkeergebouw aan de andere zijde, moeilijk te realiseren is.
- Gelet op de belangrijke functie die Stationsstraat, het westelijke deel van Heidebloemstraat en Rozendaal hebben in de circulatie van verkeer in het centrum van Geel, zal er een complexe aansluiting mogelijk moeten worden gemaakt tussen de tunnel, de Stationsstraat en Rozendaal waarvoor ook ruimte nodig is. Ter plaatse is echter recent een nieuw groot project (Alinea) vergund en aan de overzijde van de straat staat ook een nieuw appartementencomplex.

Een tunnel voor gemotoriseerd verkeer tussen Stationsstraat en Dr. Van de Perrestraat is gelet hierop niet wenselijk en niet haalbaar. Op basis van deze conclusies en het belang van deze overgang voor het verkeer tussen het noorden en zuiden van Geel, zijn in het vernieuwde mobiliteitsplan van stad Geel de volgende keuzes gemaakt:

- De gelijkvloerse spoorwegovergang aan het stationsplein moet zo lang mogelijk open blijven voor alle vormen van verkeer, zodat beide zijden van het stedelijke gebied van Geel met elkaar in verbinding blijven staan. In die tussentijd moeten we gaan zorgen voor alternatieven.
- Aan de oostzijde van Geel moet er een ongelijkvloerse kruising van het spoor komen voor autoverkeer via een tunnel op de Retieseweg, of via een tunnel of brug van een oostelijke variant van de regionale

ontsluiting. Hiervoor moeten de nodige garanties worden gevraagd bij de betrokken partijen.

- Stapsgewijs kan er in overleg met de stad worden gewerkt aan het opheffen van de overige gelijkvloerse spoorwegovergangen, waarbij wij in ruil binnen het stedelijke gebied extra fietstunnels willen vragen op diverse locaties, te beginnen met de Technische Schoolstraat, aan het stationsplein en aan de verbinding tussen Fietsostrade en de Innovatiecampus. In het buitengebied moeten er ook vervangende tunnels of bruggen komen zodat lokaal verkeer en landbouwverkeer over de sporen mogelijk blijft.
- Een mogelijke autotunnel ter hoogte van Valkenborch – Groenstraat kan verder onderzocht worden naar haalbaarheid.

4.1.7. Motivering keuze ontsluitingsvariant

Onderzochte varianten ontsluiting

In de alternatievenonderzoeksnota worden drie ontsluitingsvarianten voorgesteld: een “gespreide”, een “gekoppelde” en een “noordelijke” ontsluitingsstructuur.

Figuur 7. Ontsluitingsvarianten volgens alternatievenonderzoeksnota



Het verschil tussen de varianten “noordelijke ontsluitingsstructuur” (linksboven) en “gekoppelde ontsluiting” (linksonder) is het grootst. De variant “gespreide ontsluiting” (rechts) zit hier tussenin.

Bij het uitvoeren van het onderzoek viel de variant met de gekoppelde ontsluiting snel af, omdat dit voor meer doorgaand (sluip)verkeer in rustige woonstraten zal leiden en omdat dit niet goed combineerbaar is met de wens om traag verkeer voordelen en betere routes te bieden dan gemotoriseerd verkeer. De variant met de noordelijke ontsluiting bleek vervolgens ongeveer 15 procent meer verkeer op te leveren via het stationsplein, wat niet wenselijk is gelet op de gewenste verblijfskwaliteit rond het plein en de interferentie hiervan met het busverkeer. De variant met de gespreide infrastructuur bleef hierdoor over.

Bij de uitvoering van het ontwerp onderzoek is uiteindelijk gekozen voor een aangepaste versie van de variant met de gespreide infrastructuur, waarbij de bestaande ontsluiting van de toonzaal van Gavra zal dienen

ter ontsluiting van zone 3 en waarbij een deel van zone 4 een rechtstreekse aansluiting krijgt op de Fabrieksstraat. Hierdoor kan het aandeel verkeer op het stationsplein nog wat meer worden beperkt. De belasting van het stationsplein hangt echter niet alleen af van de zones die erlangs ontsloten worden, maar met name van de modal split van het door het gehele project gegenereerde verkeer en dat is iets waar in de uitwerkingsfase sterk op moet worden gestuurd.

Figuur 8. voorkeursvariant ontsluiting



Conclusies ontsluitingsstructuur

De ontsluitingsvariant “gekoppeld”, met verbindingen dwars doorheen het projectgebied, wordt ongewenst geacht. De twee andere varianten “gespreid” en “noord” werden, net als het aangepast concept van het voorkeursalternatief, haalbaar geacht. Omwille van het beperken van de verkeersbelasting op het stationsplein, is uiteindelijk een aangepaste variant voor de ontsluiting naar voren geschoven als voorkeursalternatief.

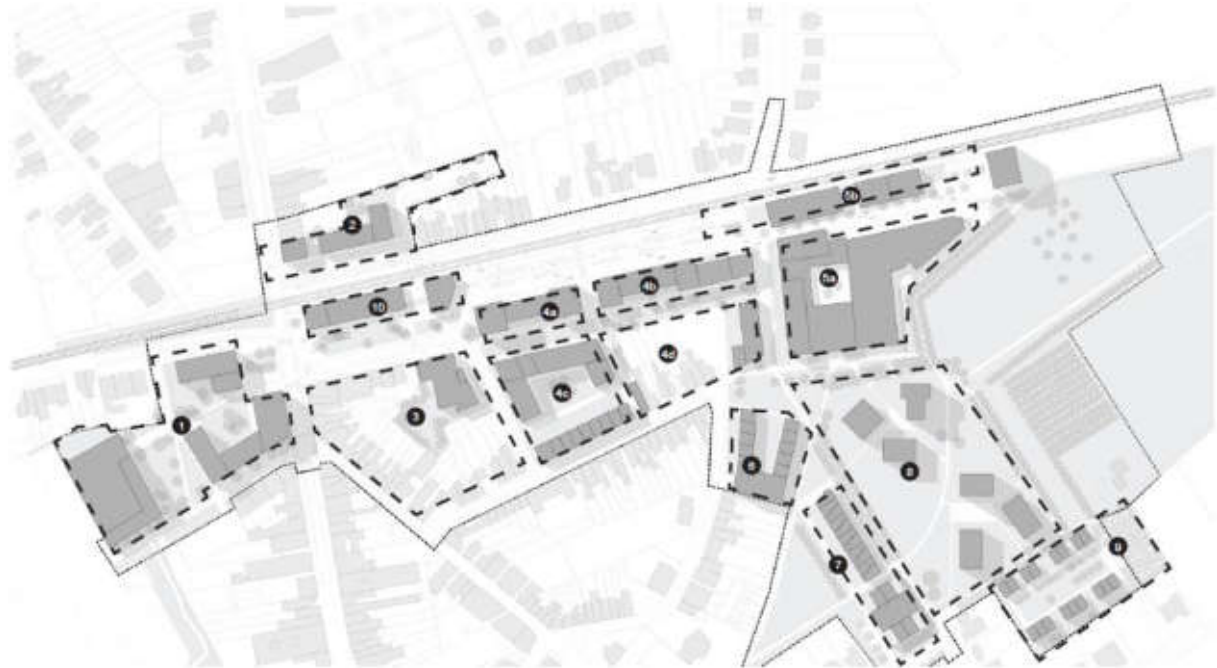
4.1.8. Keuzes rond programma en bebouwing

Enkel keuzes op strategisch niveau

In dit voorkeursbesluit worden er nog geen keuzes worden gemaakt over de exacte omvang van het mogelijk te realiseren programma in de stationsomgeving, of over zaken zoals bebouwingsvormen of bouwhoogten. Om wel te kunnen bekijken wat de globale mogelijkheden zijn voor nieuwe projecten in de stationsomgeving en om een goede doorrekening te kunnen maken van het potentiële programma bij het milieukundige onderzoek, is echter wel al ontwerpend onderzoek op strategisch niveau uitgevoerd. Daarbij is gekeken naar verschillende mogelijke invullingen van het projectgebied met nieuwe bebouwing.

Dit onderzoek heeft inzicht gegeven in de globale omvang van mogelijke projecten in verschillende deelzones en in belangrijke randvoorwaarden bij de ontwikkeling van verschillende deelgebieden. Hierna volgt per deelzone een weergave van de conclusies van het ontwerpend onderzoek op strategisch niveau.

Figuur 9. Overzicht deelzones en ontwerpend onderzoek bouwprogramma



Conclusies deelzone 1

Aan de zuidwestelijke hoek van het Stationsplein grenst een locatie die in eigendom is van de CM, het ACV, KMSL en KSL. Hier achter is de locatie van de bestaande stationsparking van stad Geel gelegen. Het ontwerpend onderzoek leidde tot volgende conclusies:

- Het pleintje op de hoek van Kwakkelberg en Stationstraat wordt niet bebouwd. Op die manier blijft het open karakter, onder andere ten opzichte van de toren aan Holven, gehandhaafd.
- De Zeggeloop wordt maximaal zichtbaar gemaakt bij de inrichting van deze zone.
- Een groene en aangename wandelverbinding wordt gerealiseerd tussen het zuidelijke fietspad en het station.
- De nieuwe stations- en randparking wordt ontsloten via Kwakkelberg en Stationstraat.
- De façade van het stationsgebouw wordt ingevuld met een commercieel programma of gemeenschapsvoorzieningen.
- Een gemeenschappelijk gebruik van parkeerplaatsen tussen de nieuwe ontwikkelingen en stationsfuncties wordt gestimuleerd.
- Naast het parkeergebouw kan in deze zone, volgens het ontwerpend onderzoek, circa 12.500m² BVO worden gerealiseerd (gemengd kantoren, commercieel en wonen). Dit resulteert in een V/T van circa 1 (incl. parkeergarage).

Conclusies deelzone 2

Op de hoek van de Heistraat en de Dr. Van de Perrestraat ligt de site Vranckx. Deze locatie grenst niet alleen direct aan de noordzijde van het station van Geel, maar ook aan de fiets-o-strade. De conclusies van het ontwerpend onderzoek zijn de volgende:

- Afbouwen van hoek Heistraat – Dr. Van de Perrestraat.
- Afbouwen richting bestaande rijwoningen in Heistraat.
- Integreren fietsshelling richting station.
- Op basis van het ontwerpend onderzoek kan, afhankelijk van de uitkomsten van meer gedetailleerd ruimtelijk onderzoek, een bijkomend programma van ongeveer 4.000 m² BVO worden gerealiseerd.

Conclusies deelzone 10

Langsheen het stationsplein komt een vernieuwd stationsgebouw, een fietsparking en een beperkt programma aan commerciële activiteiten en kantoren. Verder onderzoek moet uitwijzen of een integratie en behoud van het huidige stationsgebouw mogelijk en wenselijk is. Mits behoud is een fietsparking onder het stationsplein mogelijk een te onderzoeken uitwerking. Bij herbouw kan de fietsparking idealiter in meerdere lagen georganiseerd worden. De parking sluit rechtstreeks aan op een fietsonderdoorgang. De nieuwe stationstoegang is zichtbaar vanuit Fabriekstraat en kan een uitspringende voorgevel hebben omwille van de herkenbaarheid. Het stationsgebouw en het stationsplein vormen een integrale ontwerpogave. Het is aangewezen om de commerciële functies of horeca te laten aansluiten op de pleinzone met mogelijkheid tot terrassen.

Conclusies deelzone 4

De te herontwikkelen site van Gavra, ligt direct aan het stationsplein waar de dynamiek van de stationsomgeving het grootst is, maar grenst tegelijkertijd ook aan de rustige woonstraat Fabriekstraat. De inpassing van nieuwe projecten moet dan ook rekening houden met deze dualiteit. De conclusies van het ontwerpend onderzoek zijn de volgende:

- In dit gebied moeten belangrijke nieuwe trage wegen worden gerealiseerd tussen de omgeving Fabriekstraat / Heidebloemstraat en de spoorzone met het station, het busstation en het stationsplein.
- Een groene verbinding vanaf het stationsplein richting het oosten, in combinatie met een rechtstreekse aansluiting op de fietsroute richting Sint-Dimpna is een belangrijke troef.
- Ook vanuit faseerbaarheid en flexibiliteit is de groene tussenruimte positief. De diepe tuinen in Fabriekstraat zouden op lange termijn (gedeeltelijk) kunnen worden bebouwd.
- Nieuwe bebouwing in de Fabriekstraat moet aansluiten op de bestaande bebouwingstypologie (grondgebonden woningen met maximaal drie bouwlagen).
- Aan het stationsplein is er ruimte voor hoogbouw.
- In het gedeelte van het gebied dat grenst aan het stationsplein en aan de spoorzone wordt gestreefd naar een hogere densiteit en naar een sterke verwevenheid van functies.
- Op basis van het ontwerpend onderzoek kan een bijkomend programma van circa 29.000m² BVO worden gerealiseerd.

Conclusies deelzone 5

Rond de bestaande locatie van de Kringwinkel aan het einde van de Heidebloemstraat / Fabrieksstraat, zijn op gronden van Infrabel en Gavra ook nog de Werkwinkel en loodsen aanwezig. De conclusies van het ontwerpend onderzoek voor de site Kringwinkel worden hieronder opgesomd.

- De Kringwinkel dient zich minimaal te heroriënteren richting de toegangsweg langsheen de spoorweg, waardoor de Fabrieksstraat en Heidebloemstraat worden ontzien van het vele verkeer.
- Het voorzien van een grootschalige, gelijkgrondse parking voor de werknemers en bezoekers van Kringwinkel heeft een grote ruimtelijke impact, kan mogelijk conflicten geven met pendelverkeer (toegangscontrole noodzakelijk), en kan niet op eigen terrein worden gerealiseerd.
- De gronden langsheen de spoorweg zijn mogelijk minder geschikt voor wonen gelet op de impact van het spoorverkeer (zie ook luik II milieukundig onderzoek). Gemeenschapsvoorzieningen lijken hier meer aangewezen.
- Bij een herontwikkeling van dit gebied is het noodzakelijk om een oost-west gerichte groene verbinding te realiseren tussen de parkzone en het stationsgebied.
- Op basis van het ontwerpend onderzoek kan in dit gebied bij een herontwikkeling van de site van de Kringwinkel een programma van circa 16.000m² BVO worden gerealiseerd. Dit is deels op gronden van De Kringwinkel en deels op gronden van Infrabel en Gavra.

Conclusies deelzone 6, 7 en 9

In de directe nabijheid van de bestaande rustige woonstraten Heidebloemstraat, Dr. Verwaeststraat, Kanunnikenblok en Antwerpsedries liggen nog een aantal kleinere percelen die ontwikkeld zouden kunnen worden (deelzones 6, 7 en 9 op het syntheseplan uit paragraaf 4.1.10). De conclusies van het ontwerpend onderzoek zijn de volgende:

- Kleinschalige grondgebonden woningen zijn hier aangewezen.
- Geclusterde parkings aan de rand van de gebieden.
- Maximaal behoud en integratie van bestaande, waardevolle groenelementen.
- Op basis van het ontwerpend onderzoek kan in de verschillende deelgebieden samen (een bijkomend programma van circa 9.500m² BVO worden gerealiseerd.

Conclusies deelzone 8

Rond de voormalige villa van Moortgat is een fraaie groene open ruimte aanwezig, te midden van hoge en dichte bomenrijen, een 'bomenkamer'. De conclusies van het ontwerpend onderzoek zijn de volgende:

- Het bomenkader dat de perceelsgrenzen volgt, moet maximaal worden behouden en leesbaar blijven.
- De voorkeur gaat uit naar hogere, vrijstaande volumes in de bomenkamer. Op die manier wordt de ruimte niet 'verkaveld' en blijft de landschapskamer als één ruimtelijke entiteit leesbaar.
- Er wordt een minimum aan infrastructuur voor wagens voorzien in deze zone. De parkeerplaatsen worden maximaal ondergronds voorzien en geclusterd.
- Nabij de bestaande woningen worden bij voorkeur ééngezinsgebouwen gepositioneerd en appartementsgebouwen die qua bouwhoogte aansluiten bij de bestaande toestand.
- Op basis van het ontwerpend onderzoek kan in deze zone een bijkomend programma van circa 14.000m² BVO worden gerealiseerd

4.1.9. Keuzes voor een kwalitatief ruimtelijk plan

Naast de keuzes rond de bouwstenen, zijn tijdens de onderzoeksfase ook nog een aantal andere zaken naar voren gekomen die van belang zijn voor de verdere uitwerking van het project. Deze punten kwamen

bijvoorbeeld naar voren tijdens bewonersavonden, in gesprekken met stadsbestuur of stadsdiensten, of in overleggen met stakeholders.

Hoogwaardige publieke ruimte

De stationsomgeving en dus ook de publieke ruimten in de stationsomgeving liggen midden in de stad en zullen daardoor ook door veel inwoners en bezoekers worden gebruikt. Dit betekent dat er hoge kwaliteitseisen worden gesteld aan de inrichting en aan het beheer van deze publieke ruimten. Tijdens de onderzoeksfase is naar voren gekomen dat in ieder geval de volgende aandachtspunten moeten worden meegenomen bij het verder uitwerken van het project:

- Er moet een vernieuwd stationsplein komen dat een hoge verblijfskwaliteit heeft. Het huidige plein is vooral een mobiliteitsruimte en door het busstation te verplaatsen ontstaat er ruimte voor een nieuwe inrichting met meer ruimte voor water, voor groen en verblijfsruimte voor inwoners en bezoekers. Het stationsplein moet een plaats worden waar mensen zich welkom voelen, een belangrijke toegangspoort voor Geel.
- Er moet een belangrijke groen-blauwe dooradering worden gerealiseerd doorheen het gehele projectgebied, van de Zeggeloop aan de westzijde tot aan de parkzone Antwerpsedries aan de oostzijde. In deze zone komt er naast ruimte voor groen en blauw, ook veel ruimte voor voetgangers en fietsers en een 'speelweefsel' voor kinderen van diverse leeftijdsgroepen.
- Het bestaande kunstwerk in de Fabrieksstraat, 'de muur van Gavra', moet worden behouden in het projectgebied, maar wordt mogelijk verplaatst naar een andere plaats nabij de Fabrieksstraat.
- Op de hoek van de Heidebloemstraat en Fabrieksstraat moet een nieuw buurtpleintje worden gerealiseerd. Dit pleintje heeft zowel een meerwaarde voor de bestaande bewoners, als voor de nieuwe bewoners en bezoekers van het gebied. De inrichting kan samen met de bewoners worden uitgewerkt.

Duurzame mobiliteit stimuleren

De vernieuwde stationsomgeving in Geel is bij uitstek dé plaats die in aanmerking komt voor een maximaal gebruik van duurzame vormen van mobiliteit. Nergens is het aanbod van openbaar vervoer zo goed, terwijl alle stedelijke functies nog altijd op wandel- of fietsafstand gelegen zijn. Door ook binnen het nieuwe project maximaal in te zetten op duurzame mobiliteit, zal de modal shift zoveel mogelijk worden gestimuleerd.

- De omgeving van het stationsplein zal omgevormd worden tot het eerste volwaardige mobipunt van Geel, waarbij er onder andere ook ruimte komt voor een nieuw deelfietsensysteem van stad Geel en voor deelauto's.
- Aan het stationsplein zal een grote en nieuwe gebouwde fietsenparking komen, inclusief ondersteunende functies zoals het fietsherstelpunt.
- Er wordt een fietstunnel gerealiseerd, zodat fietsers het spoor kunnen kruisen ook als de slagbomen aan de overweg gesloten zijn. Deze fietstunnel functioneert tevens als toegang tot de gebouwde fietsenparking.
- In het projectgebied worden veel nieuwe trage wegen (voetpaden en fietspaden) aangelegd, waardoor voetgangers en fietsers altijd een directe en snelle verbinding hebben in het plangebied, maar ook naar de andere delen van Geel-centrum. Het STOP-principe wordt gehanteerd bij de verdere uitwerking van het integrale masterplan voor het project.

Door de modal split voor de nieuwe ontwikkelingen sterk te sturen in de richting van duurzame verkeersmodi kunnen nieuwe verkeersproblemen zoveel mogelijk worden voorkomen. Daar waar deze problemen toch op zouden kunnen treden, zullen er in elke fase van het project de nodige verkeersmaatregelen worden opgenomen, zodat deze problemen niet ontstaan.

Een gevarieerd gebied dat past in de omgeving

De vernieuwde stationsomgeving van Geel moet een gevarieerd gebied worden. Zo zal omgeving van het stationsplein net als vandaag een vrij stedelijke plaats blijven waar ruimte is voor een hoge dichtheid aan verschillende functies, terwijl veel andere straten meer aan de rand van het projectgebied veel meer het karakter hebben van rustige woonstraten. Die diversiteit moet behouden blijven en nieuwe ontwikkelingen moeten hier goed worden ingepast.

- Nieuwe bebouwing moet zoveel mogelijk worden ‘gespiegeld’ aan de bestaande omgeving. Dat betekent dat nieuwe hoogbouw bijvoorbeeld niet direct naast bestaande woningen moet worden ingepast, maar dat er meer geleidelijke overgangen worden gemaakt.
- De directe omgeving van het station moet een stedelijke plek worden waar veel verschillende soorten van functies in een hoge dichtheid samenkomen en voor levendigheid zorgen.
- In de stationsomgeving moet ruimte zijn voor een grote diversiteit aan woningen. Niet alleen moet er ruimte zijn voor zowel nieuwe grondgebonden als voor niet grondgebonden woningen, maar ook moeten er woningen komen voor verschillende prijsklassen (van goedkoop tot duur) en voor verschillende doelgroepen (van studenten, tot gezinnen, tot ouderen).
- De bestaande groene kwaliteiten in de omgeving van de Zeggenloop en de bomenkamer op de site van Moortgat moeten zoveel mogelijk behouden blijven en verder versterkt worden.
- Via trage wegen moet het project goed aansluiten op de omgeving, waaronder op de verder te ontwikkelen parkzone Antwerpsedries, op de trage wegen richting Stadspark, op de fiets-o-strade en ook verder richting Sint Dimpna.












4.1.10. Het voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief integreert alle hiervoor beschreven keuzes in één synthesekaart. De keuzes rond de bouwstenen klikken daarbij samen met de overige randvoorwaarden en wensen in elkaar en vormen samen het voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief is cartografisch uitgewerkt op de volgende pagina.

Beschrijving synthesekaart

De synthesekaart geeft aan welke functies in welke zones ontwikkeld kunnen worden. In die zin is de synthesekaart leidend voor de volgende fase. De projectdefinitie uit hoofdstuk 4.2 geeft richting aan de inhoudelijke invulling van de stationsomgeving. In de uitwerkingsfase zal voor elk van die zones, passend binnen de randvoorwaarden van de projectdefinitie, een gedetailleerde uitwerking gebeuren zoals bijvoorbeeld rond het aantal bouwlagen, de inrichting van de publieke ruimten en de wijze waarop parkeren georganiseerd wordt.



-  zone voor gemengde ontwikkeling
-  zone voor station en fietsparking
-  zone voor werken
-  zone voor werken en gemeenschapsvoorzieningen
-  busstation
-  publieke parking
-  weginfrastructuur
-  fietsverbinding
-  fietsruimte
-  trage verbinding
-  groene ontwikkeling



De **zone voor gemengde ontwikkeling** situeert zich nabij het station en busstation en is bijgevolg goed bereikbaar voor optimaal vervoer. In deze zone wordt gestreefd naar een mix aan functies die optimaal gebruik maken van de goede locatie. Het kan gaan over horeca voorzieningen, commerciële functies, kantoren, gemeenschapsvoorzieningen of recreatie.

In de **zone voor station en fietsparking** kan een nieuw gebouw komen met een nieuwe spoortoegang, commerciële of horeca functies en een fietsparking. Het behoud of de verbouwing van het bestaande stationsgebouw dient verder te worden onderzocht.

In de **zone voor wonen** kunnen nieuwe residentiële ontwikkelingen worden ingepland.

In de **zone voor wonen en gemeenschapsvoorzieningen** kunnen zowel residentiële ontwikkelingen als voorzieningen worden ondergebracht. De niet-residentiële functies kunnen idealiter nabij de spoorweg worden gepositioneerd.

Het nieuwe **busstation** wordt parallel met de spoorweg ten oosten van het station gepositioneerd.

Er worden twee **publieke parkings** voorzien. In het noorden een parking voor circa 50 wagens, in het zuiden een parkeergebouw van circa 300 plaatsen.

De **weginfrastructuur** omvat een nieuwe ontsluitingsweg langs het stationsplein en de spoorweg die de nieuwe ontwikkelingen en het busstation verbindt met de Stationstraat. Daarnaast worden de nieuwe en bestaande ontwikkelingszones gespreid over Fabriekstraat, Heidebloemstraat, Dr. Verwaeststraat, Kannunikenblok en Antwerpsedries.

De nieuwe stationsbuurt voorziet een aantal nieuwe **fietsverbindingen**. De nieuwe fietsverbindingen moeten vlotte, veilige en aangename verbindingen realiseren in de stationsomgeving.

Twee nieuwe **fietstunnels** zorgen voor een optimale verbinding tussen noord en zuid. Eén fietstunnel ligt ter hoogte van het station, een andere fietstunnel ligt ter hoogte van de Heistraat.

Doorheen enkele groene gebieden worden **trage verbindingen** gerealiseerd. Dit betekent dat deze zones publiek toegankelijk zijn en hier een voet- en/of fietspad wordt aangelegd.

In twee bouwvelden wordt gestreefd naar een **groene dooradering**. Dit wil zeggen dat een groene verbinding wordt gemaakt naar de aangrenzende parkgebieden. De verbinding omvat zowel een ecologische verbinding als een doorsteek voor voetgangers.

Verbeelding via een inspiratiebundel

Naast de grafische weergave van het voorkeursbesluit, werd ook nog een mogelijke verbeelding van het voorkeursbesluit opgemaakt in een inspiratiebundel (bijlage 3 bij dit besluit). Deze bundel maakt geen onderdeel uit van het voorkeursbesluit en heeft dus ook geen rechtsgevolgen. Wel biedt deze bundel een goede samenvatting van de uitkomsten van het onderzoek en geeft het een goed beeld van de kwalitatieve ambities die de stad Geel en de projectpartners hebben voor de toekomst van de stationsomgeving van Geel. In deze fase kunnen er nog geen besluiten worden genomen over bijvoorbeeld de bouwhoogten en over architectuur, maar door in de inspiratiebundel wel passende referenties te gebruiken, ontstaat toch al een indruk van hoe de stationsomgeving van Geel er in de toekomst uit zou kunnen gaan zien.

4.2. Projectdefinitie voor uitwerkingsfase

Rekening houdend met resultaten van het gevoerde strategisch onderzoek en het gevoerde overleg is het gekozen alternatief verder uitgewerkt met **milderende en flankerende maatregelen**. Een aantal **aandachtspunten en monitoringsmaatregelen** zijn bepaald waarmee rekening moet worden gehouden bij de uitwerkingsfase.

Ook wordt een eerste inschatting meegegeven van het **noodzakelijke budget en de taakverdeling** in de uitwerkingsfase. Het resultaat is als het ware een projectdefinitie die als input kan gebruikt worden voor de projectonderzoeksnota bij de start van de uitwerkingsfase.

4.2.1. Kernelementen van het voorkeursalternatief

Overeenkomstig met de doelstelling van het complex project en de hiervoor beschreven motivering en keuzes rond het voorkeursbesluit, bevat de projectdefinitie de volgende kernelementen:

- Er komt een nieuw busstation parallel naast de spoorweg, ten oosten van het vernieuwde stationsplein.
- Er komt een groot nieuw parkeergebouw op de locatie van de huidige stationsparking (achter huidige site van CM) en een kleinere nieuwe parking ten noorden van het spoor op een deel van 'site Vranckx'.
- De Kringwinkel blijft in ieder geval op de korte termijn behouden op de huidige locatie en op de langere termijn kan de Kringwinkel kiezen om ter plaatse te herontwikkelen, of om te verhuizen naar een alternatieve site in Geel.
- Er komen wel nieuwe ongelijkvloerse kruisingen van het spoor voor fietsers en voetgangers, maar geen tunnel voor gemotoriseerd verkeer.
- Een komt een ontsluitingsstructuur die ervoor zorgt dat de mobiliteit evenwichtig verspreid wordt over verschillende straten.

Naast de keuzes rond de bouwstenen, zijn tijdens de onderzoeksfase ook nog een aantal andere zaken naar voren gekomen die van belang zijn voor de verdere uitwerking van het project. Deze punten kwamen bijvoorbeeld naar voren tijdens bewonersavonden, in gesprekken met stadsbestuur of stadsdiensten, of in overleggen met stakeholders. Het bestuur kan zich vinden in deze thema's en verankert deze als belangrijke randvoorwaarden voor de verdere projectuitwerking. Deze punten maken dus ook onderdeel uit van de projectdefinitie:

- Het vernieuwde stationsplein wordt gerealiseerd in functie van een hoge verblijfskwaliteit.
- Er wordt een nieuwe en grote gebouwde fietsenparking inclusief ondersteunende functies gerealiseerd centraal aan het stationsplein.
- er wordt veel ruimte gemaakt voor de trage weggebruikers in het gehele projectgebied en het STOP-principe dient als basis voor de verdere uitwerking van het project.
- Door middel van verschillende ingrepen zal de modal split voor de nieuwe ontwikkelingen sterk worden gestuurd in de richting van meer duurzame verkeersmodi, zodat verkeersproblemen zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen. Daar waar deze problemen toch op zouden kunnen treden, zullen in elke fase van het project de beste verkeersmaatregelen worden opgenomen zodat deze problemen toch kunnen worden voorkomen.
- Doorheen het gehele projectgebied wordt een belangrijke groen-blauwe dooradering gerealiseerd, van de Zeggeloop aan de westzijde tot aan de parkzone Antwerpse dries aan de oostzijde.
- Nabij het station zal een intensieve functiemix worden gerealiseerd en in de nabijheid van de bestaande woonstraten eerder een residentieel programma.
- Zoveel mogelijk van de bestaande groene kwaliteiten van de 'Site Moortgat' nabij de parkzone Antwerpse dries, zoals de lange bomenrijen, moeten behouden blijven.
- Het bestaande kunstwerk, de 'muur van Gavra', moet opnieuw worden geïntegreerd in het plangebied.
- Ter hoogte van de aansluiting tussen Fabrieksstraat en Heidebloemstraat moet een buurtpleintje worden gerealiseerd
- Het projectgebied moet via trage wegen goed aan worden aangesloten op de te ontwikkelen parkzone Antwerpse dries en verder door richting Sint Dimpna.
- Nieuwe bebouwing moet zoveel mogelijk worden 'gespiegeld' aan de bestaande bebouwde omgeving,

waardoor nieuwe hoogbouw bijvoorbeeld niet direct naast bestaande woningen kan komen.

4.2.2. Verdere uitwerking in de uitwerkingsfase

In het voorkeursalternatief worden nog geen uitspraken gedaan op detailniveau rond bebouwing, of over de concrete inrichting van publieke ruimten. Zaken zoals het maximale aantal bouwlagen per zone, verkeersmaatregelen per locatie, de inrichting van pleinruimten en de parkeernormen worden in de volgende fase verder bepaald. Het voorkeursbesluit moet immers op 'strategisch niveau' worden genomen en in de uitwerkingsfase verder worden uitgewerkt tot op detailniveau.

Onderdeel van de verdere uitwerking in de uitwerkingsfase is onder andere:

- Opmaak van samenwerkingsovereenkomsten met de actoren die onderdelen van het voorkeursbesluit willen realiseren. Nagaan welke ontwikkelingen aan mekaar kunnen gekoppeld worden.
- Opstellen van een projectonderzoeksnota per groep van ontwikkelingen, die het geïntegreerd kader van het voorkeursbesluit verder invult (welk bouwprogramma er kan worden gerealiseerd, hoe de publieke ruimten worden ingericht, welke verkeersmaatregelen er worden genomen,...) en die zicht geeft op de fasering van de transformatie van de stationsomgeving.
- Geïntegreerd onderzoek voor de bouwplannen: milieu-impact, verkeersafwikkeling, beeldkwaliteit, impact op de omgeving, ...
- Opmaken van een projectbesluit per groep van ontwikkelingen voor de noodzakelijke herbestemmingen en vergunningen van het project. In zo'n projectbesluit kunnen ook flankerende maatregelen worden opgenomen, zoals verkeersmaatregelen.

In de uitwerkingsfase wordt het voorkeursbesluit verder geconcretiseerd tot een realiseerbaar project waarbij ook de uitvoeringswijze bepaald wordt. Het resultaat van die fase is één geïntegreerd projectbesluit over het geheel van vergunningen en machtigingen, het bestemmingsplan en het actieprogramma. Vermoedelijk zal er gelet op de lange looptijd van de uitvoering van het project bij dit project een projectbesluit per fase van het project worden voorbereid. Bij de uitwerking van het gedetailleerde masterplan aan de start van de uitwerkingsfase zal deze fasering verder concreet worden uitgewerkt.

5. ONDERZOEK MILIEU EFFECTEN / GEÏNTEGREERD ONDERZOEK IFV OPMAAK ACTIEPROGRAMMA

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de manier waarop de milieuoverwegingen in het voorkeursbesluit worden geïntegreerd en op welke wijze rekening is gehouden met de gevoerde onderzoeken, waaronder het ontwerp van strategisch MER, en met de opmerkingen, adviezen en overwegingen die in het kader van die onderzoeken zijn uitgebracht, met inbegrip van een samenvatting van deze opmerkingen, adviezen en overwegingen. Per discipline wordt een overzicht gegeven van de inzichten/input uit elke stap. Daarnaast wordt ook aangegeven hoe met deze input is omgegaan.

In de antwoordnota in bijlage wordt uitgebreid gemotiveerd op welke wijze er is rekening gehouden met de verschillende uitgebrachte adviezen.

Discipline	Input vanuit geïntegreerd-onderzoek	Wijze waarop met input is omgegaan
Mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> - Mobiliteit is een kritische factor voor het mogelijk te realiseren programma. - Gespreide ontsluitingsstructuur waardoor de bijkomende mobiliteit kan worden verspreid over verschillende straten is het meest aangewezen. - Rustige woonstraten niet geschikt voor veel bijkomend verkeer - Rekening houden met langere sluiting van overwegen in de toekomst (IJzeren Rijn, toename personenvervoer per trein) en op lange termijn sluiting van de overwegen. - Parkeergarage op huidige locatie stationsparking heeft de voorkeur gelet op mogelijkheid van gespreide ontsluiting (via Stationsstraat én Kwakkelberg), waardoor het stationsplein niet wordt belast. Naast deze parking best ook een kleinere parking ten noorden van het spoor op site Vranckx voorzien. - Autotunnel in stationsomgeving is niet wenselijk en niet haalbaar - Eén of meer ongelijkvloerse kruisingen met het spoor voor fietsers en voetgangers moeten worden geïntegreerd in het ontwerp. - Doorgaand verkeer vormt een groot deel van het verkeer in de stationsomgeving, daar via het mobiliteitsplan van stad Geel iets aan doen. - Mogelijk positieve impact van beter uitgerust trein- en busstation op de modal split in Geel. - Mogelijk positieve impact van extra fietsvoorzieningen, zoals een nieuwe gebouwde fietsenparking, nieuwe trage wegen en fietstunnels op de modal split in Geel en voor de nieuwe ontwikkelingen. 	<p>In de uitwerkingsfase moet sterk worden ingezet op het nemen van maatregelen die bijkomend gemotoriseerd verkeer voorkomen en waar nodig moeten ook maatregelen worden genomen die ervoor zorgen dat de impact van extra verkeer niet tot verkeersproblemen leidt.</p> <p>In het voorkeursbesluit zijn in ieder geval al volgende maatregelen opgenomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kiezen voor gespreide ontsluitingsstructuur - Een nieuwe ontsluiting voor de Kringwinkel via de ontsluitingsweg parallel aan het spoor, zodat Fabrieksstraat en Heidebloemstraat worden ontlast - Geen publiekstreckende nieuwe functies toelaten - Realisatie extra ontsluiting parkeergarage via Kwakkelberg - Realisatie secundaire parking op site Vranckx - Opname nieuwe fietstunnels ter hoogte van stationsplein en in verlengde van Heidebloemstraat - Heistraat. - Opname voetgangerstunnel ter hoogte van stationsplein / stationsgebouw. - enzovoort... <p>De vermindering van het doorgaand verkeer in Geel en in het gebied van de stationsomgeving is geen doel van dit complex project. Toch is het voor een goede mobiliteitssituatie belangrijk om dit doorgaand verkeer te verminderen. Vandaar dat in het mobiliteitsplan en de uitvoering hiervan maatregelen worden ingepast om het doorgaand verkeer te verminderen. Ook in de stationsomgeving zullen vanuit het mobiliteitsplan maatregelen worden uitgevoerd die relevant zijn voor de verdere uitwerking van het project in de uitwerkingsfase.</p>
Geluid	<ul style="list-style-type: none"> - mogelijke extra geluidsbelasting voorgevels aan stationsplein door nieuwe ontsluitingsweg parallel aan het spoor en door toename gemotoriseerd verkeer - hoge geluidsbelasting in de delen van het projectgebied die direct naast het spoor liggen 	<p>In de uitwerkingsfase moet rekening worden gehouden met een goed woon- en leefklimaat voor zowel de nieuwe ontwikkelingen als binnen de bestaande woningen en gebouwen, waarbij geluidsnormen niet mogen worden overschreden.</p> <p>In het syntheseplan dat onderdeel uitmaakt van het voorkeursbesluit zijn in ieder geval al volgende maatregelen genomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verschuiving van het nieuwe wegtracé over het stationsplein enkele meters in noordelijke richting, waardoor er een grotere buffer ontstaat ten opzichte van de bestaande woningen en functies.

Discipline	Input vanuit geïntegreerd-onderzoek	Wijze waarop met input is omgegaan
		<ul style="list-style-type: none"> - Er worden geen nieuwe woonfuncties direct naast het spoor gepland. <p>Door het uitvoeren van maatregelen in het kader van het mobiliteitsplan van Geel, via welke het aandeel doorgaand verkeer in het centrum zou moeten worden teruggebracht, kan de geluidsbelasting door gemotoriseerd verkeer in het centrum van Geel en in het projectgebied verder worden verbeterd.</p>
Lucht	<ul style="list-style-type: none"> - mogelijke verslechtering luchtkwaliteit door toename gemotoriseerd verkeer 	<p>In de uitwerkingsfase moet rekening worden gehouden met een goed woon- en leefklimaat voor zowel de nieuwe ontwikkelingen als binnen de bestaande woningen en gebouwen, waarbij luchtkwaliteitsnormen niet mogen worden overschreden.</p> <p>Binnen het project zal in ieder geval sterk worden ingezet op een duurzame modal split waardoor de gevolgen van het project op het gebied van luchtkwaliteit kunnen worden beperkt.</p> <p>Door het uitvoeren van maatregelen in het kader van het mobiliteitsplan van Geel, via welke het aandeel doorgaand verkeer in het centrum zou moeten worden teruggebracht, kan de luchtkwaliteit in het centrum van Geel en in het projectgebied verder worden verbeterd.</p>
Mens- Ruimtelijke aspecten en gezondheid	<ul style="list-style-type: none"> - mogelijke negatieve effecten van nieuwe stedelijke bebouwing op bestaande rustige woonstraten - mogelijk negatief effect indien het cultuurhistorisch waardevolle stationsgebouw zou moeten worden gesloopt voor de realisatie van de fietsenparking, de fietstunnel en een nieuw stationsgebouw. - positieve impact van nieuwe groen-blauwe dooradering voor de bestaande en de nieuwe bewoners en gebruikers van het gebied - positieve impact van nieuwe investeringen in publieke voorzieningen, zoals het stationsplein, het stationsgebouw, het busstation, het parkeergebouw en de fietstunnels op het functioneren van de stad Geel. 	<p>In de uitwerkingsfase moet ervoor gezorgd worden dat de effecten van het project op het gebied van 'mens, ruimtelijke aspecten en gezondheid' zo positief mogelijk zijn. Het zal niet mogelijk zijn om alle mogelijke negatieve effecten vanuit het project weg te nemen, of om alle potentiële bezwaren te voorkomen, maar het project moet wel een belangrijke toegevoegde waarde vormen voor Geel en het moet ook een verbetering betekenen voor de woon- en leefomgeving van de huidige bewoners en gebruikers van het stationsgebied.</p>
Bodem en grondwater	<ul style="list-style-type: none"> - mogelijk positief effect op de grondwatertafel door de afname van de verharde oppervlakte in het totale projectgebied - mogelijk beperkt risico op verspreiding van bestaande verontreinigingen in de bodem of het grondwater. 	<p>Bij de verdere uitwerking van het project in de uitwerkingsfase moet rekening worden gehouden met de uitkomsten van het onderzoek.</p>
Oppervlaktewater	<ul style="list-style-type: none"> - mogelijk positief effect van het project op het gebied van klimaatadaptatie door de aanleg van de groen-blauwe dooradering. 	<p>Bij de verdere uitwerking van het project in de uitwerkingsfase moet rekening worden gehouden met de uitkomsten van het onderzoek.</p>
Biodiversiteit	<ul style="list-style-type: none"> - mogelijk negatief effect door bebouwing toe te laten op tot nog toe onbebouwde gronden - mogelijk positief effect door realisatie van groen-blauwe dooradering en door de mogelijkheid om ecologisch waardevolle vegetaties aan te planten in de groene delen van het plan. 	<p>Bij de verdere uitwerking van het project in de uitwerkingsfase moet rekening worden gehouden met de uitkomsten van het onderzoek. In het voorkeursbesluit is in ieder geval al opgenomen dat de grote bomenrijen van de 'bomenkamers' behouden moeten blijven.</p>
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	<ul style="list-style-type: none"> - mogelijk negatief effect indien het cultuurhistorisch waardevolle stationsgebouw zou moeten worden gesloopt voor de realisatie van de fietsenparking, de fietstunnel en een nieuw stationsgebouw. - mogelijk positief effect rond het versterken van de landschappelijke structuur, mede door de realisatie van de groen-blauwe 	<p>Bij de verdere uitwerking van het project in de uitwerkingsfase moet rekening worden gehouden met de uitkomsten van het onderzoek.</p> <p>Rond het bestaande stationsgebouw moet een nadere studie uitkomst geven op de vraag of dit al dan niet kan worden geïntegreerd in het nog uit te werken gedetailleerde plan voor de omgeving van het station van Geel.</p>

Discipline	Input vanuit geïntegreerd-onderzoek	Wijze waarop met input is omgegaan
	dooradering.	

Input uit adviezen	Wijze waarop met input is omgegaan

Input uit openbaar onderzoek	Wijze waarop met input is omgegaan

6. BELEIDSMATIG KADER

Uitgangspunten vanuit het Beleidsplan ruimte Geel

Het ruimtelijke beleid van stad Geel is opgenomen in het Beleidsplan ruimte Geel. Dit document vormt een belangrijke basis voor de keuzes rond het programma en de toekomstige bebouwing binnen het project. Belangrijke uitgangspunten vanuit het Beleidsplan ruimte voor het project zijn onder andere de volgende:

- Het project moet gefaseerd worden ontwikkeld en in totaal kunnen er ongeveer 500 wooneenheden worden gerealiseerd.
- Hoogbouw van meer dan 5 bouwlagen is alleen mogelijk in de omgeving van het stationsplein, of onder voorwaarde van de realisatie van extra groene publieke ruimte ook in de nabijheid van de parkzone Antwerpse dries.
- Er moet in de nabijheid van het station worden ingezet op een mix van functies in een hoge dichtheid (onder andere kantoren, woningen, voorzieningen).
- Er moet aandacht zijn voor vernieuwende woonvormen, waaronder ook meer collectieve woningtypen.
- Bij de realisatie van het woningbouwprogramma moet worden ingezet op een mix van verschillende doelgroepen, op de realisatie van voldoende betaalbare woningen (zie ook ambities ruimtelijk beleidsplan Geel).
- In de stationsomgeving moet er ruimte zijn voor voldoende buurtondersteunende functies, zoals mogelijke ruimte voor kinderopvang, een buurtwinkel, sportfaciliteiten, een jeugdvereniging en voor zorgfuncties.

Overige beleidsplannen en relevante studies

Naast het beleidsplan ruimte Geel, bevatten ook andere beleidsplannen van Geel en van de hogere overheden relevante elementen voor het verder uitwerken van het project herontwikkeling stationsomgeving Geel. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 4 en 5 van de alternatievenonderzoeksnota die voor het project werd opgemaakt.

7. BESLISSINGEN EN VERVOLGSTAPPEN

Dit hoofdstuk beschrijft de rechtsgevolgen van het voorkeursbesluit. Daarnaast beschrijft het ook de beslissingen en vervolgstappen die het gevolg zijn van het voorkeursbesluit.

Rechtsgevolgen

Een voorkeursbesluit kan verschillende rechtsgevolgen met zich mee brengen zoals vermeld in de het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Onderstaand wordt getoetst van welke van deze mogelijkheden wel of niet wordt gebruikt gemaakt in het kader van voorliggend voorkeursbesluit.

Mogelijk rechtsgevolg	Aanduiding of mogelijk rechtsgevolg toegepast of niet toegepast wordt
de mogelijkheid om een bouwverbod of bouwbeperkingen op te leggen, dit verbod of deze beperkingen worden aangeduid op het grafisch plan (art 28)	Niet van toepassing
de mogelijkheid een vergunning, machtiging of toestemming te weigeren als de aanvraag onverenigbaar is met het voorkeursbesluit (art 29)	Van toepassing volgens het art 29 van het decreet. Als tijdens de uitwerkingsfase vergunningen, machtigingen of toestemmingen gevraagd worden en als blijkt dat deze onverenigbaar zijn met de realisatie van het voorkeursbesluit, dan zullen deze vergunningen, machtigingen en toestemmingen geweigerd worden.
de mogelijkheid instanties of personen aan te duiden die gemachtigd zijn om het gebied te betreden om alle nodige vaststellingen te verrichten en alle nodige onderzoeken uit te voeren (art 30)	Niet van toepassing
gronden te onteigenen die bestreken worden door het voorkeursbesluit (art 31)	Niet van toepassing
een recht van voorkoop te vestigen en uit te oefenen bij de verkoop van een onroerend goed dat ligt in de gebieden die afgebakend zijn (art 34)	Niet van toepassing/ van toepassing, de nodige afspraken zijn opgenomen in bijlage*
de onmogelijkheid om na de inwerkingtreding van het voorkeursbesluit bepaalde besluiten tot bescherming te nemen als deze bescherming de realisatie van het voorkeursbesluit kennelijk in het gedrang brengt (art 35)	Van toepassing volgens het art 35 van het decreet. Als tijdens de uitwerkingsfase een besluit tot bescherming gevraagd wordt en als blijkt dat deze onverenigbaar is met de realisatie van het voorkeursbesluit, dan zal het besluit tot bescherming geweigerd worden.

*Nog te bespreken met college van burgemeester en schepenen.

Het is nuttig om info op te nemen in je voorkeursbesluit over mogelijkheid van minnelijke verwervingen.

Van toepassing voor 2 woningen, publieke infrastructuur t.h.v. site Vranckx plus gronden voor ontsluiting parking vanaf Kwakkelberg

Financiering

Bij de uitvoering van het geïntegreerde onderzoek werd ook steeds gewaakt over de financiële haalbaarheid van het project. Het voorkeursalternatief en de hierin opgenomen investeringen werden uiteindelijk ook nog eens onderworpen aan een financiële analyse, op basis waarvan volgende conclusies konden worden getrokken:

- Op basis van de huidige inzichten wordt de herontwikkeling financieel en economisch haalbaar geacht.
- De programmatorische focus op residentiële ontwikkeling komt overeen met het ruimtelijk beleidsplan en met aanwezige vraag vanuit de markt. Ten opzichte van de aanzet in het alternatievenonderzoek is het programma wel verder gedifferentieerd.
- De toename aan woningen vraagt een gedifferentieerd programma met ook aanvullende functies op niveau van de stad en de buurt.
- In een volgende stap dient er een duidelijk faseringsplan te worden opgemaakt dat de uitgaven en inkomsten overeenstemt, correspondeert met de opnamecapaciteit en opeenvolging van de werkzaamheden.
- Verder te onderzoeken in de volgende fase en vast te leggen in project besluit:
 - o Allocatie van kosten en bouwheerschap
 - o Scope van projectgebonden en niet-projectgebonden investeringen
 - o Bouwheerschap per infrastructuur vast te leggen. Bouwheer zal hierbij de investeringen dragen of voorfinancieren
 - o Kostenverdeling voor niet-projectgebonden investeringen gaande van volledige kostenverdeling tussen de projectpartners tot een (gedeeltelijke) bijdrage in de investering per m² BUO

Bij de verdere uitwerking van het project in de uitwerkingsfase zullen de voorlopige ramingen rond de verschillende noodzakelijke investeringen meer gedetailleerd kunnen worden opgemaakt. Ook zullen er met verschillende partners, zoals Infrabel, De Lijn, NMBS en de grondeigenaren afspraken worden gemaakt waarin wordt bekeken wie welk deel van de investeringen kan dragen en zal worden bekeken of er subsidiemogelijkheden zijn voor verschillende onderdelen van het project.

Beslissingen en vervolgstappen

In de uitwerkingsfase zal het project verder worden uitgewerkt tot het niveau een realiseerbaar project, inclusief noodzakelijke herbestemmingen en vergunningsaanvragen. Voor sommige (deel)projecten waarbij er bijvoorbeeld geen herbestemming noodzakelijk is, zal hierbij mogelijk niet de procedure van het projectbesluit worden gevolgd, maar zal dit via de procedure van de omgevingsvergunning gaan.

Het project herontwikkeling stationsomgeving Geel zal in de uitwerkingsfase worden opgedeeld in verschillende fasen. Deels komt dit doordat er binnen het project een noodzakelijke volgorde is van ontwikkelingen (zo moet een nieuwe fietsenparking er zijn voordat de bestaande fietsenparking plaats kan maken voor het busstation). Deels komt dit ook omdat het niet wenselijk is dat het gehele bouwprogramma op korte termijn gerealiseerd wordt, omdat dit de draagkracht van de omgeving en de vraag naar nieuwe functies mogelijk zou overstijgen.

In paragraaf 4.2.2 van dit document is meer in detail opgenomen welke documenten er in de uitwerkingsfase zullen worden opgemaakt. Meer informatie over de voorgeschreven procedurestappen is opgenomen op de volgende website:

<http://www.complexeprojecten.be/Routeplanner/Uitwerkingsfase-projectbesluit>.