



# MASTERPLAN RAGHENO

definitief rapport - oktober 2021

# LEESWIJZER

Dit eindrapport heeft als doel een kader te vormen voor toekomstige ontwikkelingen op de site. Dit masterplan zal ook voeding geven aan het Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) dat wordt opgemaakt voor herbestemming van het gebied. Het masterplan dient ook als basis voor verdere vervolgtrajecten o.v.v. duurzaamheid, ontwerp voor openbaar domein en concretere invulling van de mobiliteit (bv. parkeren).

Na een overkoepelende inleiding wordt het rapport ingedeeld in 4 luiken:

- Ruimtelijk opzet
- Hoogstedelijke mobiliteit
- Duurzame en slimme wijk
- Fasering en Acties

In het eerste luik wordt het verhaal verteld waarbij alle elementen samen komen tot een ruimtelijk opzet voor Ragheno.

De meer technische luiken zijn 'Hoogstedelijke mobiliteit' en 'Duurzame en slimme wijk'. Tenslotte geeft het luik 'Fasering en acties' meer inzicht in de geplande fasering in de ontwikkeling en de verdere stappen van het proces.

*Met Ragheno beschikt Mechelen, én Vlaanderen, over een unieke opportuniteit qua stadsontwikkeling op een A-locatie. Vlaanderen heeft Ragheno aangeduid als strategisch project binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.*

*Naar verwachting zal ook de volgende jaren de bevolking in Mechelen nog sterk toenemen. Mechelen wil de bevolkingsgroei opvangen in het stedelijk gebied, en dus voor een belangrijk aandeel in Ragheno. Zo kan de waardevolle groene ruimte in en rond het centrum gevrijwaard worden voor de toekomst.*

*Ragheno heeft een unieke ligging, vlak achter het station en heeft directe toegang tot het stadscentrum van Mechelen. Het is een projectgebied van ca. 78 ha groot, dat momenteel nog de 'achterzijde' van het station vormt. Vandaag zijn de terreinen op Ragheno in hoofdzaak bestemd voor KMO en kantoren, naast een aantal woonfragmenten. Het terrein is sterk onderbenut, heeft een groot potentieel en biedt mogelijkheden voor wonen, werken en recreëren.*

*De vernieuwing van het station betekent een belangrijke katalysator voor de verduurzaming en verbetering, niet alleen van de stationsbuurt maar van het groter stadsdeel.*

*In overleg met overheden, adviesinstanties, eigenaars, ontwikkelaars en bewoners is de afgelopen jaren hard gewerkt om een ambitieuze visie op deze nieuwe stadswijk te ontwikkelen.*

*Het masterplan betekent evenwel niet het eindpunt. Gelijkzeitig werden een aantal vervolgotrajecten opgestart. De Arsenalverbinding zal in samenwerking met Vlaanderen worden uitgevoerd. Het stationsproject zal de komende jaren meer en meer vorm krijgen en de toegangspoort vormen tot Ragheno.*

*Strategische projecten en ingrepen om tot een duurzame ontwikkeling te komen, zijn in voorbereiding. De principes van het masterplan zullen worden verankerd in een Ruimtelijk Uitvoeringsplan als juridische onderlegger voor de ontwikkeling die de komende jaren zal plaats vinden.*

## KOEPEL

<b>CONTEXT</b>	<b>8</b>
<b>PLANNINGSHISTORIEK</b>	<b>12</b>
<b>AMBITIES - DROMEN VAN EEN NIEUWE STADSWIJK</b>	<b>16</b>
<b>DRAAGVLAK EN COMMUNICATIE N.A.V HET MASTERPLAN</b>	<b>22</b>

## RUIMTELIJK OPZET

<b>INLEIDING</b>	<b>27</b>
<b>CONTEXT EN SITUERING</b>	<b>29</b>
Plangebied	30
Context	32
Eigendomssituatie	38
<b>DE OPGAVE</b>	<b>41</b>
Ruimtelijke opgave: een samenhangend stadsdeel vormgeven	42
Een AAA-locatie ontwikkelen	44
Programmeren van een stadsdeel	46
<b>ONTWERPTHEMA'S</b>	<b>49</b>
Een groen stadsmilieu	50
Stadsblokkenstad	52
Identiteit en erfgoed als onderlegger	56
Een vernieuwend autoluw stadsdeel	58
<b>PLANBESCHRIJVING</b>	<b>61</b>
Een masterplan als flexibel raamwerk	66
<b>GRONDPLAAT</b>	<b>69</b>
De open ruimte figuur	70
Patroon van bouwblokken	74
Stedelijke gebouwen	78
Stratennetwerk	82
<b>PARKKAMERS</b>	<b>85</b>
Stationsparkkamer	90
Waterparkkamer	98
Jachthavenparkkamer	102
Woonparkkamer	104
Bosparkkamer	108

<b>VERKEERSSTRUCTUUR EN PROFIELEN</b>	<b>113</b>
Algemeen netwerk	114
Fiets- en voetgangersverbindingen	116
Bus- en autoverkeer	118
Arsenaalverbinding als sleutel tot ontwikkeling	122
Ontsluiting: verschillende type-profielen	128
Wijkontsluitingsweg	130
Brug Nieuwe Motstraat	132
Raghenoprofiel	134
Erven	138
Vaart	140
Profiel kiss & ride	144
Parkpaden	146
Parkpaden: hoofdroutes	148
<b>STADSBEELD EN PROGRAMMA</b>	<b>155</b>
Ruimtelijke principes op verschillende schaalniveaus	156
Integrale, gemengde stadswijk, met een gemengd programma	156
Compositieprincipes	160
Verticaal stadsbeeld	170
Beeldkwaliteit van de stadstraat	178
Beeldkwaliteit van de torens	184
<b>OVERGANG PUBIEK DOMEIN PRIVATE ONTWIKKELING</b>	<b>189</b>
Aansluiting tussen nieuwe en bestaande passen	190
Parkeerprincipes	194
Aansluiting maaiveld en binnengebied	194
<b>DEELGEBIEDEN</b>	<b>199</b>
De stationsparkrand	202
De stationsbuurt	206
De buurt van de nieuwe Motstraat	208
Omgeving jachthaven	214
Omgeving woonparkkamer	218
Omgeving Dellingsstraat- bos van Loos	222
<b>OVERZICHT</b>	<b>225</b>
Overzicht programma en bouwhoogtes	226

# INHOUD

## HOOGSTEDELIJKE MOBILITEIT

<b>INLEIDING</b>	<b>231</b>
<b>CONTEXT</b>	<b>233</b>
<b>HOOFDONTSLUITING</b>	<b>241</b>
Huidige situatie	242
Ontsluiting via Arsenaalverbinding en Tangent	244
<b>PROGRAMMABEPALING</b>	<b>247</b>
Verkeersbelasting	248
Doorrekeningen mobiliteit	249
Doorrekeningen	250
Kencijfers	251
Resultaten	252
<b>FLANKERENDE MAATREGELEN</b>	<b>255</b>
<b>INTERNE ONTSLUITING</b>	<b>259</b>
Voetgangers	260
Fietsers	260
Openbaar vervoer	262
Gemotoriseerd verkeer	264
<b>PARKEREN</b>	<b>267</b>
Huidige situatie	268
Uitgangspunten	270
Doelgroepen	272
Scenario onderzoek parkeerbeheer	274
<b>WEGPROFIELEN</b>	<b>279</b>
<b>FASERING INFRASTRUCTUUR</b>	<b>284</b>

## DUURZAME EN SLIMME STADSWIJK

<b>OPZET</b>	<b>292</b>
<b>BODEM</b>	<b>295</b>
Brownfieldconvenanten	296
Bodem als belangrijke randvoorwaarde	298
Geologie	300
Grondverzet	300
Grondwater	301

<b>WATEROPGAVE</b>	<b>305</b>
Huidige situatie	306
Hemelwaterplan Mechelen	308
Hydronautstudie	312
Waterstrategie Ragheno	314

<b>NATUUR EN MILIEU</b>	<b>317</b>
Bestaand groen	318
Ecologie en biodiversiteit in het masterplan	324
Wind	326
Lucht en geluid	330

<b>COLLECTIEVE ENERGIE EN WARMTE</b>	<b>333</b>
Warmtestrategie Mechelen	336
Studie Smart Energie- & Waterontwerp	338

<b>LEVENDIGE WIJK</b>	<b>341</b>
Programmatie	342
Gemengde wijk	344
Woningmix	345

<b>SLIMME WIJK</b>	<b>349</b>
<b>MAATREGELEN OP PROJECTNIVEAU</b>	<b>353</b>

## FASERING EN ACTIES

<b>FASERING</b>	<b>360</b>
<b>ACTIES</b>	<b>370</b>

## BIJLAGEN

<b>KENCIJFERS MOBILITEIT</b>	<b>374</b>
<b>HITTE-EILAND EFFECT</b>	<b>378</b>





**KOEPPEL**

# CONTEXT

Het projectgebied van Ragheno is ingesloten tussen de sporen en het station in het Noorden, de centrale werkplaats (CW) en de Leuvensesteenweg, het bos van Loos met de wijk Spreeuwenhoek en de Hanswijkvaart. Het grotere plan- of studiegebied raakt aan de Leuvensesteenweg, de wijk Spreeuwenhoek, de Vaart en het gebied van Coloma.

Hoewel het projectgebied zich op een **strategische locatie** bevindt, vlak bij het centrum van Mechelen en aansluitend op het treinstation Mechelen, is het gebruik van de Raghenosite **weinig intensief**. Diverse kavels liggen braak en grote delen zijn ingevuld met **extensieve bedrijvigheid**.

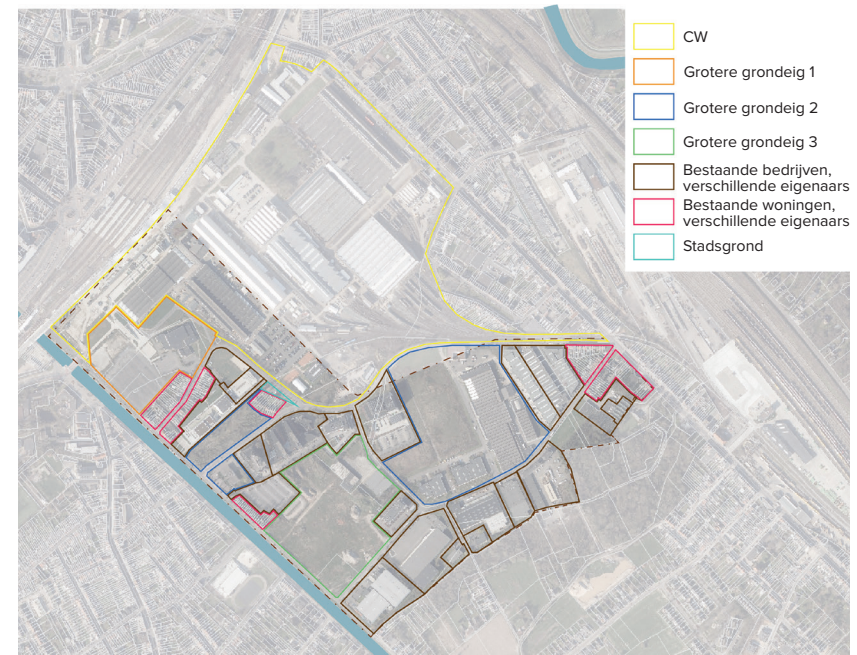
De Raghenosite is heterogeen in karakter. De grote bakstenen loodsen van de Centrale Werkplaats en voormalige Peugeotfabriek herinneren aan het **industriële verleden van de site**. Rond de Dellingstraat bevinden zich grootschalige bedrijven, kantoren en logistieke functies. Rond de Motstraat ligt een meer recent kantorenpark. **Historische linten van rijwoningen** liggen enigszins **geïsoleerd** langs de Boutersemstraat, Hanswijkdries en de Leuvense Vaart (kanaal Leuven – Dijle). Grote delen van de site liggen braak in afwachting van herontwikkeling.



Figuur 1: Luchtbeeld Ragheno, 2020 (Bron: Mechelen in Beweging)

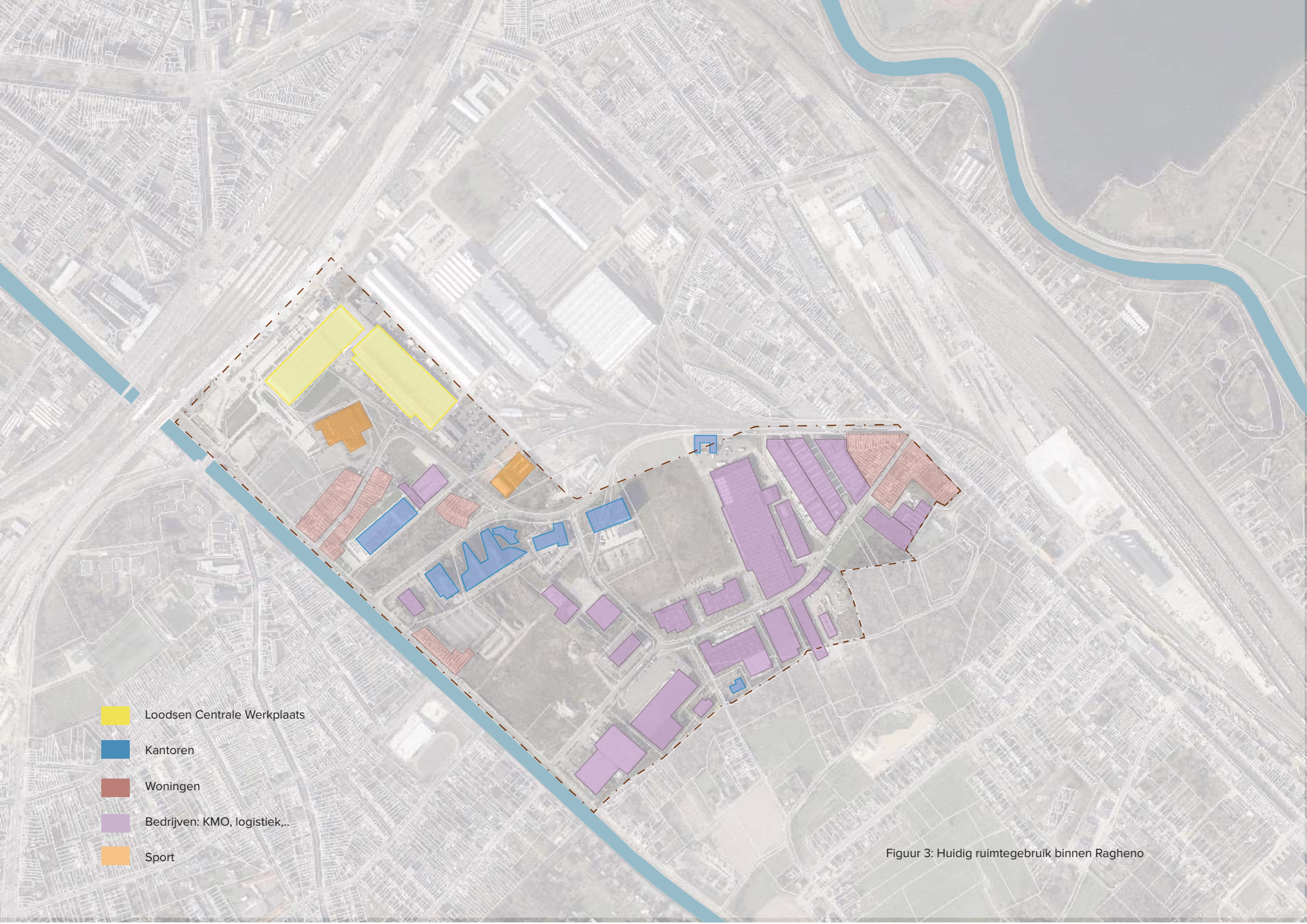
Het grootste deel van het projectgebied is in **eigendom** van drie grotere grondeigenaren. Het meest noordelijke deel sluit aan bij het station en is in eigendom van NMBS en de hieraan gerelateerde vastgoedvennootschap De Leewe II. Zuidelijker vinden we aan de Hanswijkvaart de gronden van de vroegere gasfabriek die momenteel in eigendom is van MG Real Estate. In het zuidoosten en voor een centralere groep percelen vinden we de gronden van eigenaar Beherman.

Ten zuiden aan de Hanswijkbeek en centraal in het gebied zijn er stroken individuele percelen van afzonderlijke bedrijven en kantoren, al dan niet in eigendom van het bedrijf of een vastgoedvennootschap. In de Boutersemstraat en aan de randen met de Leuvensesteenweg vinden we bestaande woningen en KMO die in handen is van individuele eigenaars.



Figuur 2: Eigendomsstructuur in Ragheno (2015)





- Loodsen Centrale Werkplaats
- Kantoren
- Woningen
- Bedrijven: KMO, logistiek...
- Sport

Figuur 3: Huidig ruimtegebruik binnen Ragheno

## Ragheno binnen de Vlaamse en stedelijke beleidscontext

### Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Mechelen is centraal gelegen in de Vlaamse Ruit, het stedelijke kerngebied rond de grootstedelijke gebieden van Antwerpen, Leuven, Brussel en Gent. De economie van Mechelen is sterk verweven met de omliggende steden, maar de stad neemt een bijzondere positie in op de economische ruggengraat van de Vlaamse Ruit, de as Antwerpen-Brussel. Mechelen heeft een hoog bereikbaarheidsprofiel omdat het gelegen is langs belangrijke verkeersaders, met name de E19 snelweg Antwerpen-Brussel, als ook openbare vervoerslijnen. Mechelen is één van de Vlaamse steden met de hoogste 'connectiviteit' met openbaar vervoer (samen met Gent, Brussel, Antwerpen en Leuven). Ragheno wordt om die reden vanuit Vlaanderen beschouwd als **strategisch project** binnen een Vlaamse context.

Delen van Mechelen zijn geselecteerd als **regionaalstedelijk gebied**. Stedelijkgebiedbeleid is het beleid dat gevoerd wordt in de stedelijke gebieden, waar ontwikkeling, **concentratie en verdichting** uitgangspunten zijn, maar steeds met respect voor de draagkracht van het stedelijk gebied. Dit betekent een beleid gericht op het creëren van een **aanbod aan bijkomende woningen in een kwalitatieve woonomgeving, het kwantitatief en kwalitatief voorzien van ruimte voor economische activiteiten, het versterken van het stedelijk functioneren** (diensten, gemeenschapsvoorzieningen, stedelijke voorzieningen, ..) en het **stimuleren van andere vormen van mobiliteit**. Het aanbodbeleid in stedelijke gebieden is essentieel om verdere uitzwerming, lintbebouwing en wildgroei van allerlei activiteiten in het buitengebied te vermijden.

De **tangent** die loopt van ongeveer de N1 (Mechelen-station) tot de N15 (Mechelen-Nekkerspoel), wordt in de toekomst een gewestweg (primaire weg type II) die het doorgaand verkeer uit de stad zal houden. De Tangent vervangt zo de Vesten als gewestweg (de selectie van de R12). De Vesten worden ontlast en het doorgaand verkeer zal vlotter verlopen. Het voorstel vloeit voort uit de afgewerkte visie voor het regionaalstedelijk gebied Mechelen en het streefbeeld voor de R12 en geniet algemene consensus onder de bovenlokale actoren. Deze aanpassing werd opgenomen in de herziening van het RSV.

### Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De strategische visie van het BRV heeft niet het statuut van een ontwerp van ruimtelijk beleidsplan, omdat er nog geen ontwerp-beleidskaders zijn goedgekeurd. Het biedt een basis voor regeringsbeslissingen ter realisatie van de visie.

Vlaanderen zet vanuit de strategische visie in op het stimuleren van lokaal initiatief om de doelstellingen van de strategische visie van het BRV (pro)-actief in de praktijk uit te rollen. Er worden goede voorbeelden gedetecteerd en in de kijker gezet en pilootprojecten en proeftuinen gelanceerd.

In het beleidsplan Ruimte Vlaanderen worden volgende strategische doelstellingen geformuleerd:

- Terugdringen van het bijkomend ruimtebeslag.
- Transformerend vanuit maatschappelijke ambitie.
- Geïntegreerde gebiedsontwikkeling als motor voor samenwerking.

### Ruimtelijk Structuurplan Mechelen (2001)

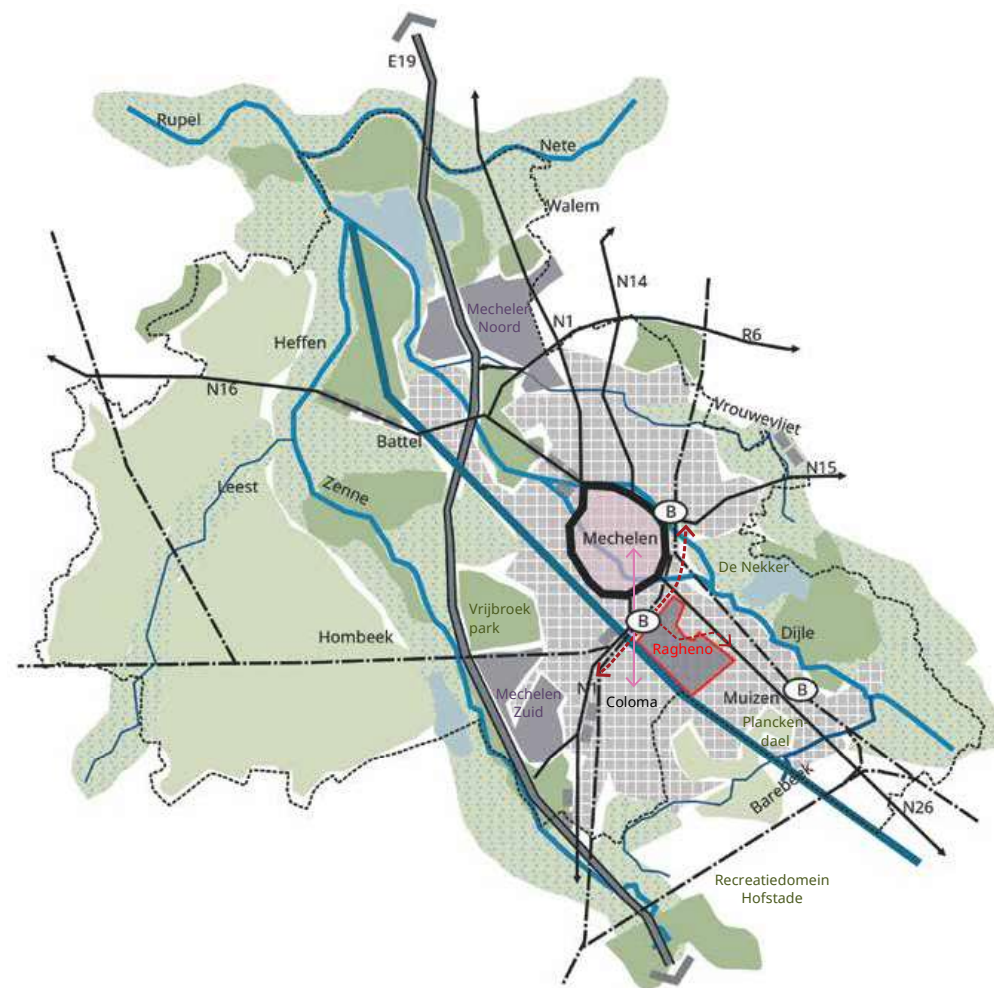
Volgens het structuurplan werd het bedrijventerrein Park van Ragheno/ Arsenaal en de as tussen de twee stations geselecteerd als A-locatie voor personeels- en bezoekersintensieve bedrijventerreinen. In het bindend gedeelte staat opgenomen dat de gebieden Arsenaal en Douaneplein in aanmerking komen voor de ontwikkeling van bijkomende bedrijventerreinen.

In de bindende bepaling 53 is opgenomen om bij het Vlaams gewest erop aan te dringen een ontwikkelingsschets voor Arsenaal en Park van Ragheno op te maken.

De stad stelt hierin voor om volgende zaken op te nemen:

- de **heropwaardering** van het gebied Arsenaal;
- de aansluiting en integratie hiervan op het bedrijventerrein Park van Ragheno;
- de gewenste ontwikkeling van **hoogwaardig stedelijk wonen**. Hiervoor werd in Arsenaal-park Ragheno de zone langs het kanaal Mechelen-Leuven opgenomen voor nieuwe stedelijke woonontwikkeling;
- de gewenste ontwikkeling van **hoogwaardige dienstverlenende activiteiten**;
- de gewenste ontsluiting en ruimtelijke integratie van Dry Port Muizen;
- de gewenste ontwikkeling van de kanaaloevers als stedelijke as.

De stad heeft anno 2021 een planologische delegatie aan Vlaanderen gevraagd om zelf een Ruimtelijk Uitvoeringsplan voor de site op te maken.



Figuur 4: Meso schaal: bron: Ruimtelijk Structuurplan Mechelen, plankaart bestaande ruimtelijk structuur (bewerking KCAP).

# PLANNINGSHISTORIEK

Het huidige **Bijzonder Plan van Aanleg (BPA) 36/5 Arsenaal** dateert van 1994. Het doel was om de verlaten industrieterreinen terug leven in te blazen. Hieruit ontstond Ragheno Business Park.

In kader van het **afbakeningsproces** (2000-2008) voor het **regionaal stedelijk gebied Mechelen** was het nodig om terug na te denken over de betekenis van dit gebied. In opdracht van de Vlaamse regering werd een masterplan uitgewerkt voor het plangebied door Studio 02, DHV Milieu en Infrastructuur, Stramien, Meertens en Steffens (Ontwikkeling van een strategisch concept voor de Arsenaalsite in Mechelen (2002)).

In 2002 werd het masterplan van Secchi en Viganò opgeleverd, met name het strategisch concept voor de Arsenaalsite in Mechelen. Dit masterplan heeft gezorgd voor de krijtlijnen voor deelgebied 2 Arsenaal-Douane in het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) voor de afbakening van het stedelijk gebied.

Het **GRUP voor de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Mechelen** werd uiteindelijk goedgekeurd op 18 juli 2008.

Dit plan werd aangevochten en in 2011 vernietigd door de Raad van State voor wat betreft 'het deelgebied 2: strategisch stedelijk project Arsenaal-Douane'.

De klemtoon in het plan lag op:

- personeelsintensieve en bezoekersintensieve activiteiten;
- wonen en aan wonen verwante activiteiten en voorzieningen (beperkt tot bestaande woningen);
- regionale bedrijven met spoorgebonden karakter;
- kantoren en kantoorachtigen;
- openbare en groene ruimte.

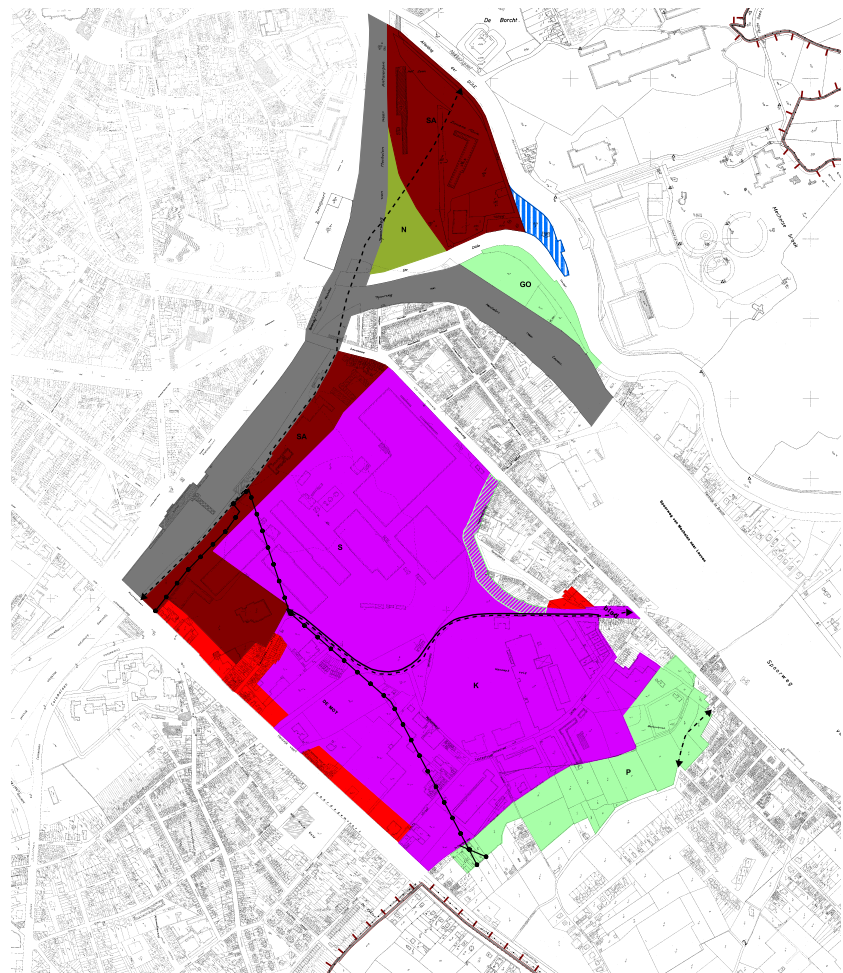
De vernietiging zorgt ervoor dat men op heden terugvalt op het BPA, een planningskader dat onvoldoende actueel is en beperkingen oplegt bij de ontwikkeling van strategische projecten.

In de periode 2011-2014 waren er een aantal evoluties in het plangebied die maakten dat een inhoudelijke revisie aangewezen was. Voor Ragheno groeide het besef dat in de toekomst niet enkel de focus moet liggen op economische ontwikkeling, maar dat zich hier een nieuw dynamisch stadsdeel kan ontwikkelen omwille van de gunstige ligging nabij het station en de nabijheid tot de binnenstad.

Men is er ondertussen van overtuigd dat wonen en werken te combineren zijn in dit nieuwe stadsdeel en dat andere functies versterkend kunnen werken.



Figuur 5: Bijzonder Plan van Aanleg 36/5 Arsenaal: Dit BPA vormt momenteel het juridische beoordelingskader voor het gebied. Het plan omvat zones voor wonen, bedrijven/KMO's en openbare voorzieningen.



Figuur 6: Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan voor de Afbakening van het Regionaalstedelijk Gebied Mechelen, deelgebied Arsenaal (goedkeuring 2008, vernietigd voor dit deelgebied door de Raad van State in 2011).

## Traject

De drie grote grondeigenaars hebben een (aanvraag tot of) goed-gekeurde **brownfieldconvenant** wat maakt dat alle nodige partijen vandaag rond de tafel zitten. Het gebied kent een grote problematiek rond bodemvervuiling wat ontwikkeling complex maakt en mogelijk tientallen jaren in beslag neemt.

In kader van de Brownfieldconvenanten hebben in 2012 de drie grote grondeigenaars zich verenigd. Ze stelden Eurostation aan als studiebureau om in overleg met de stad en de hogere overheden een voorontwerp masterplan op te maken. Dit is een belangrijk constructief gegeven dat mee aan de basis ligt van het ontstane proces.

In het jaar 2013 werd door de stad subsidie vanuit Vlaanderen bekomen voor de werkingskosten i.f.v. de projectcoördinatie van het **strategisch project Arsenaal/Ragheno**.

In het **bestuursakkoord van 2013-2018** werd Ragheno voor een eerste maal opgenomen: “De stadsgroei is een hefboom voor een duurzamer, klimaatvriendelijk Mechelen. Op de nieuwe stationssite realiseren we een kennispool met creatieve industrie en groene bedrijvigheid: de Toekomstsite. De wijk achter het station wordt ontwikkeld als klimaatneutrale wijk. De nadruk ligt er op alternatieve mobiliteit, duurzame woningbouw, bevoorrading met alternatieve energiebronnen, cradle-to-cradle bouwtechnieken. Daarnaast wordt er tenminste nog één andere nieuwe stadswijk uitgebouwd als klimaatneutrale wijk. Bij alle projecten is er bijzondere aandacht voor klimaatvriendelijk bouwen en ontwikkelen.”

Eind oktober 2015 werd door de stad beslist om de **opmaak van een masterplan** zelf in handen te nemen om een totaal visie op te maken voor het volledige plangebied.

Het team Maat-Traject werd gevraagd om de stad te ondersteunen in de opmaak van een **ambitienota**. Deze nota is de basis voor de opmaak van het masterplan.

### Masterplan Ragheno

De stad heeft in 2016 het team KCAP-Arcadis-Okra aangesteld voor de opmaak van het masterplan Ragheno. Met dit team is gekomen tot een **schetsontwerp masterplan**. De ambities en het schetsontwerp masterplan werden in januari 2019 gepresenteerd aan het publiek in een infomarkt. De opdracht werd voortijdig stopgezet en afgerond tot een tussentijds rapport.

De stad heeft vervolgens in 2019 een **projectteam** opgericht voor de verdere stedenbouwkundige verdieping van het masterplan en voor de parallelle begeleiding van de korte termijn projecten. Hiervoor werd Els Nulens aangesteld binnen het projectteam van de stad.

Met dit projectteam is een verdiepingsslag gebeurd op de open ruimte figuur, erfgoed, mobiliteit en parkeren, woningtypologie en openbaar domein. Er werden verder onderhandelingen gevoerd met NMBS over de reorganisatie van de Centrale Werkplaats.

Een **voorontwerp masterplan** werd toegelicht aan een ruimer publiek in het voorjaar van 2019. Hieruit werd feedback bekomen die ook werd verwerkt in het ontwerp masterplan begin 2020.

### **Beleidsmatig Gewenste Ontwikkeling**

De stad heeft, in afwachting van de opmaak van het RUP en het definitief Masterplan, na de ambitiesnota, een beleidsmatig gewenste ontwikkeling (verder 'BGO') voor ontwikkeling opgemaakt. Deze werd op 30 september 2019 goedgekeurd door de Gemeenteraad.

Binnen de BGO worden er minimale randvoorwaarden opgelegd op basis van energieprestatie, hernieuwbare energie, water, materialen, afval, klimaatadaptatie, stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit, betaalbaar wonen, maar ook het aspect mobiliteit kom daarin aan bod.

De BGO is niet van toepassing bij renovatiewerken en/of alle andere werken aan bestaande gezinswoningen.

### **Kaderbesluit/SOK**

Naast de BGO keurde de gemeenteraad op 30 september 2019 een kaderbesluit Stedenbouwkundige ontwikkelingskost (SOK) goed.

In het kaderbesluit wordt een objectief en transparant kader weergegeven van de bijdrage die de begunstigden van de omgevingsvergunning verschuldigd zijn aan de stad, voor de zogenaamde stedenbouwkundige ontwikkelingskost die de stad dient te dragen naar aanleiding van de ontwikkeling van het projectgebied Ragheno.

Het kaderbesluit is niet van toepassing bij renovatiewerken en/of alle andere werken aan bestaande woningen.

Voor zowel de BGO als het kaderbesluit wordt voor de volledige info verwezen naar de website [www.mechelen.be/ragheno](http://www.mechelen.be/ragheno).

# AMBITIES - DROMEN VAN EEN NIEUWE STADSWIJK

Op basis van een bevraging bij bewoners en stakeholders in het gebied werden 10 duidelijke ambities opgesteld. Deze ambities werden in 2019 toegelicht op een infomarkt.



Figuur 7: Referentie: Hamburg, Hafencity

## Robuust raamwerk voor een haalbare en gedragen ontwikkeling

De Ragheno-site wacht al een hele tijd op herontwikkeling. Dat vraagt een intelligente aanpak die rekening houdt met eigendommen, fasering in ontwikkeling, verschillen in dynamiek, lopende projecten en de wensen van bedrijven, eigenaars en bewoners.

Eerst en vooral moet het een gedragen masterplan worden waarin de verschillende strategische partners betrokken worden en waarin hun lopende projecten mee ingepast worden. Werken aan een masterplan op lange termijn impliceert immers niet alleen nadenken op die lange termijn maar ook op zeer korte termijn.

De eigendomsstructuur is sterk versnipperd met enkele grote strategische eigenaars die willen ontwikkelen en tegelijk een honderdtal particuliere eigenaars. De grote private partners moeten meebetalen voor de algemene infrastructuur, publieke ruimte en voorzieningen. Daarbij moet een evenwicht gezocht worden tussen de opbrengsten en de kosten.

Dat vereist ook een raamwerk dat op verschillende snelheden kan worden ingevuld en dat kan wijzigen. Daarom is er nood aan een zeer duidelijke stedenbouwkundige basis. Die moet een flexibele invulling toelaten, zonder in te boeten aan kwaliteit.

Werken aan een masterplan betekent rekening houden met zowel de korte als lange termijn. Een pak van de huidige gebouwen op Ragheno is recent verwezenlijkt en zal er nog een hele tijd blijven staan.





Figuur 8: Referentie: Stockholm, Hammerby Sjöstad

### Groenblauwe dragende structuur biedt veel omgevingskwaliteit

Geen nieuwe stadswijk zonder aandacht voor kwalitatieve buitenruimte, publiek domein en plaats voor ontmoeting. Bovendien zal deze buitenruimte de leefbaarheid van de stad verhogen door aandacht te hebben voor het stedelijk klimaat. De nieuwe ontwikkeling moet daar uitdrukkelijk plaats voor voorzien en tegelijkertijd ook de aanwezige troeven van het gebied en de onmiddellijke context mee opnemen.

De groene open ruimte biedt de kans om doorheen de wijk een verbinding te vormen tussen het station, de woningen, de kantoren en de gemeenschappelijke voorzieningen. Dat kan gecombineerd worden met de hoofdfietsverbinding én een netwerk van trage wegen. Zo komt er ook een ecologisch belangrijke verbinding tussen het bestaande stedelijke groen in de stationswijk, het nieuwe groen op de Ragheno en het waardevolle groen aan Spreeuwenhoek. Minimaal moet er 10m<sup>2</sup> groene open ruimte voorzien worden per nieuwe inwoner in het gebied. Dit kan een groot park, kleinere publieke groene parkjes en structuren of collectieve buitenruimte zijn. De spreiding van het groen is essentieel om nabijheid bij de woningen te garanderen. Speelruimtes bevinden zich op maximum 400 m. Een deel van het groen vormt één groter stadspark van minimaal 2 hectare. Dergelijke grote open ruimte dient mee de wijk te structureren en plaats te bieden voor grotere activiteiten, events, buitensport, ontmoeting, ... en fungeert ook als een grote vrijplaats in de wijk.

Naast groen is ook water erg belangrijk: opvang, afkoeling en recreatie. Water kan ook verschillende plekken in de wijk verbinden en mogelijkheden bieden voor ontmoetingen, voor sport en spel.



Figuur 9: Referentie: Kopenhagen, fietsinfrastructuur Superkilen

### Op maat van fiets en voetganger

Naast het nabijgelegen treinstation zal de fiets het belangrijkste vervoersalternatief vormen. Daarom moeten al van in de eerste fase van de ontwikkeling de hoofdstructuren voor fietsers en voetgangers aanwezig zijn. Ze vormen mee de ruggengraat van de ontwikkelingen en zijn een absolute randvoorwaarde in het beheersen van de automobiliteit.

De interne ontsluitingsstructuren zijn zo autoluw mogelijk. Materialen en de breedte van de fiets- en wandelpaden worden ambitieus genomen. Voor de slagader doorheen het gebied gaan we uit van een minimale breedte van 4 m. Naast de kwaliteit van de infrastructuur is ook de logica en de fijnmazigheid van het net een belangrijk aandachtspunt. Bij de ontwikkeling van de volledige Ragheno site moet een fijnmazig netwerk worden uitgebouwd van verbindingen voor voetgangers en fietsers. Dit netwerk moet optimaal aansluiten op de bestaande verbindingen voor de tragere weggebruikers. Het moet de stad en de Arsenaalsite doorwaadbaar en doorkruisbaar maken door het realiseren van efficiënte en veilige verbindingen, indien nodig ongelijkvloers, tussen de wijken en de diverse stedelijke activiteiten.

Fietsenstallingen voor werknemers en bewoners moeten goed bereikbaar zijn vanaf de fietsroutes, op strategische plaatsen binnen het gebouw of het gebouwcomplex liggen en diefstalveilig zijn. We voorzien plaats voor minstens één fiets per inwoner en een fietsgebruik van minstens 50% voor werknemers of bezoekers aan de Ragheno site. Deelfietsen en deelauto's zullen op goed bereikbare en strategisch gelegen plaatsen beschikbaar zijn.



Figuur 10: Referentie: Freiburg, Vauban

### Een autoluwe wijk met kwalitatieve vervoersalternatieven

Hoewel Ragheno vlakbij het station ligt, gebeuren er nu nog te veel verplaatsingen met de auto. De huidige alternatieven voor de wagen zijn onvoldoende kwaliteitsvol en daardoor niet aantrekkelijk. Het is de ambitie van de stad om doorheen het gebied een sterke openbaarvervoersas te realiseren die de wijk zelf ontsluit. Er moet ook een snelle, rechtstreekse en hoogfrequente verbinding komen vanuit Spreeuwenhoek, Planckendael en vanaf het station. Ook het nieuwe busstation zal goed bereikbaar moeten zijn. De realisatie van deze openbaarvervoersas moet vanaf de eerste fase gebeuren, ook als die niet onmiddellijk rendabel is. Bijzondere vormen van openbaar of collectief vervoer verdienen aandacht. Zo moeten we nagaan of een bootverbinding via de Leuvense Vaart mogelijk is. Wandelen vanaf een openbaarvervoershalte of -knooppunt naar een bestemming binnen de Ragheno site moet zo vlot mogelijk gaan. Dit wordt gerealiseerd door een fijnmazig traag netwerk met indien nodig een centraal gelegen halte voor openbaar en/of collectief vervoer. Naast alternatieve verkeersstructuren dient ook de hoofdontsluiting voor het autoverkeer aangepast te worden. De restverplaatsingen per auto moeten immers ook vlot afgewikkeld kunnen worden en dit zonder te veel autogebruik aan te moedigen. De hoofdverkeersstructuur in het gebied zal dus ontsluiten via twee knooppunten: de hoofdontsluiting via de tangent en een secundaire ontsluiting via de Leuvensesteenweg. De weginrichting, de onderliggende verkeersstructuur, de ligging van de parkings en de vormgeving van de knooppunten sturen het verkeer maximaal in relatie tot de tangent.



Figuur 11: Referentie: Zürich, stationsomgeving New Oerlikon

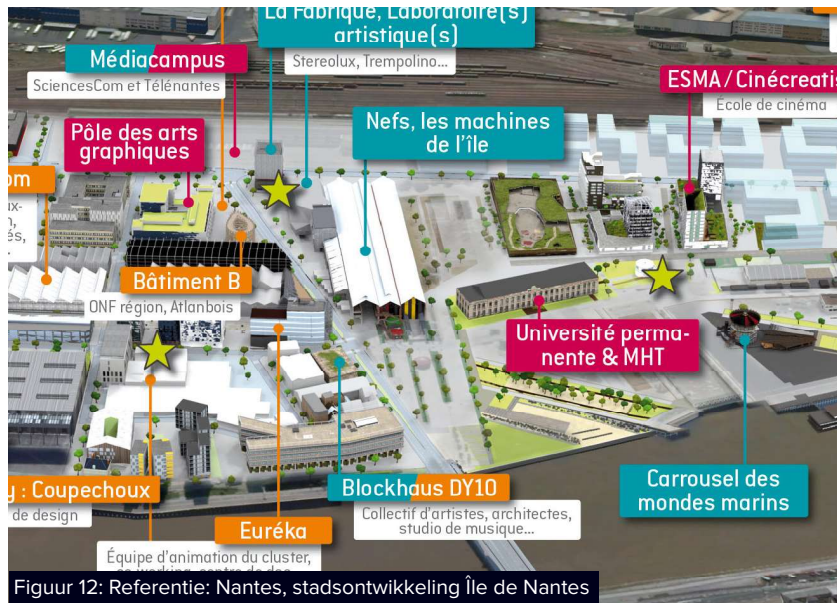
### Een heel ambitieuze parkeerstrategie ontwikkelen

Een van de middelen om onnodig autoverkeer zoveel mogelijk te beperken, is het hanteren van een strikt en ambitieus parkeerbeleid. Het is de wens om het aantal autoverplaatsingen in functie van woon-werkverkeer te beheersen tot maximaal 20%. Dit resulteert in ambitieuze parkeernormen om bewoners en werknemers zo veel mogelijk aan te zetten om zich op een andere manier te verplaatsen. Er zal slechts één parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> kantooroppervlakte worden voorzien en een parkeernorm van minder dan één parkeerplaats per wooneenheid lijkt aangewezen.

Parkeerplaatsen kunnen overdag dienen voor kantoren en 's avonds voor de bewoners. Om dat mogelijk te maken, is het nodig parkeerrechten toe te kennen. Je hebt het recht om te parkeren, maar je bezit geen vaste plaats.

Om flexibel gebruik mogelijk te maken, wordt het parkeren maximaal centraal georganiseerd in geclusterde parkings, bij voorkeur ondergronds. Door het parkeren uit het openbaar domein te halen, ontstaat een aangename, meer groene en kwalitatieve publieke ruimte om te wonen.

Parkeren doe je vlak bij de af- en aanrijroutes en hoofdontsluitingswegen. Hierdoor ontstaat een autoluw gebied met meer aandacht en veiligheid voor voetgangers en fietsers.



Figuur 12: Referentie: Nantes, stadsontwikkeling Île de Nantes

### Een cluster van regionaal stedelijke functies fungeert als trekker

Vandaag is Ragheno de achterzijde van het station, in de toekomst moet het een volwaardig stadsdeel worden. De stationsomgeving moet een levendige plek worden met een duidelijke aantrekkingskracht op regionale schaal. Nieuwe functies die zich richten op diverse gebruikers, bezoekers en bewoners, en dat op alle tijden van de dag (niet enkel tijdens de kantooruren) en ook in het weekend moeten dit mee waarmaken. Om dat mogelijk te maken, is er een trekpleister nodig die een brede groep gebruikers en bezoekers kan aanspreken en die voor de nieuwe bewoners een meerwaarde vormt. Deze functie is grootschalig, dynamisch en zet in op sport, recreatie en vrije tijd. Zowel tijdens kantooruren als op vrijetijdsmomenten. De sporthal IHAM krijgt een nieuwe locatie op de site en wordt uitgebreid. Maar er moet ook plaats zijn voor bijvoorbeeld een hotel met congresfaciliteiten, socioculturele ontmoetingsfuncties, recreatieve functies (uitgaan, film, bowling, ...). Zo dient een breed stedelijke attractiepool uitgebouwd te worden en dit in de dichte nabijheid van het station. En verder moeten we denken aan ondersteunende functies zoals een zorgcentrum, wellness, fitness, sportkine, aan lokale horeca en aan enkele specifieke winkels. Ook een post voor stedelijke dienstverlening moet mogelijk zijn. De stedelijke trekker dient bovendien mee de publieke ruimte en het park functioneel op te laden en verbindingen te leggen met de omliggende woonwijken. Bovendien kan de stedelijke trekker ook fungeren als toeristisch-recreatief instappunt voor stad en regio en de link mee helpen leggen naar andere trekkers in de omgeving zoals Planckendael.



Figuur 13: Referentie: Zurich, woonwijk Werdwies

### Een levensloopbestendige wijk waar iedereen wil wonen

Ragheno biedt een unieke kans om zo dicht bij het stadscentrum stedelijke verdichting plaats te bieden. Mechelen is een stad die sterk in trek is en wenst door te groeien tot 100.000 inwoners. De site van Ragheno biedt een uitgelezen kans om een pak bijkomende woningen, zo dicht bij openbaar vervoer, bij het centrum, bij werkplekken en voorzieningen en bij groen in te passen. De dichtheid mag variëren doorheen de wijk, maar mikt op gemiddeld 50 woningen per hectare. Belangrijk is daarbij allerlei woonvormen, types en oppervlaktes te voorzien, voor verschillende budgetten. Er moeten woningen zijn voor starters, jonge gezinnen, grote of samengestelde gezinnen, alleenstaanden, studenten, koppels en voor ouderen en zorgbehoevenden. De woningen hebben een gemiddelde grootte van 120m<sup>2</sup>. Minimaal 20% van de woningen is specifiek gericht op ouderen. Alle woningen krijgen een eigen tuin, een collectieve tuin of een terras. Minimaal 20% van de woningen heeft een tuin en is expliciet gericht op gezinnen met kinderen. De waterkant biedt de kansen voor het inpassen van woningen met heel eigen kwaliteiten, maar een gouden randje of kustfront moet zeker vermeden worden.



Figuur 14: Referentie: Basel, herontwikkeling campus Novartis

### Een gemengde wijk met alle noodzakelijke voorzieningen

Raghenò moet wonen en werken op een aantrekkelijke manier combineren, om zo te komen tot een echt gemengde wijk. De bestaande mix aan functies moet verder versterkt en aangevuld worden en sterk op elkaar gaan inspelen. Het werken kan gediversifieerd worden door in te zetten op kantoren, kmo's en zelfs kleinschalige kantoren, diensten en productiebedrijfjes. Mechelen wil zich daarbij vooral richten op hoogwaardige initiatieven uit de sectoren media en kennisbedrijvigheid.

Maar we willen ook inzetten op nieuwe hybride werkvormen, zoals kantoor-achtigen, specifieke werkfuncties gekoppeld aan winkelen en beleving. Of op nieuwe kantoorvormen zoals business centers.

De wijk moet ook kansen bieden voor basiswinkels, voor een apotheek en groepspraktijken, voor zelfstandigen en vrije beroepen. Maar we moeten ook denken aan kinderopvang, zalen voor verenigingen, buurtontmoetingsruimtes, creatieve ateliers, speel- en repeteerplekken. Verder nog mogelijkheden voor sport en spel, voor lokale horeca, voor collectieve diensten zoals strijk- en naaiateliers.

Er wordt minimum één basisschool voorzien waar zeker 300 leerlingen terecht kunnen.

Het gemengde karakter van de wijk moet doorvertaald worden doorheen het gehele plangebied en daarbij duidelijke accenten leggen. Niet elk deelproject moet deze volledige functiemix opnemen.



Figuur 15: Referentie: Helsinki, Smart City Jätkäsaari

### Duurzame & innovatieve ontwikkelingen voor een slimme wijk

Raghenò moet een duurzame wijk worden, onder meer door het toepassen van het Stappen-Trappen-Openbaar vervoer-Privé vervoerprincipe, het integreren van groen en water, het bouwen met een hoge dichtheid. De stad schuift hierbij ambitieuze duurzaamheidsprincipes naar voor.

Bovendien kan Raghenò uitgebouwd worden tot een echt slimme wijk. Hierbij koppelen we via diverse netwerken verschillende deelontwikkelingen, gebouwen en nutsinfrastructuren aan, zodat ze versterkend werken. Het masterplan dient te onderzoeken welke collectieve of openbare systemen op het vlak van energieopwekking en -uitwisseling, afvalophaling of water mee met de wijkontwikkeling uitgebouwd kunnen worden.

Een slimme wijk zet ook in op nieuwe vormen van kennisuitwisseling en dienstverlening. Logistiek op schaal van de wijk, thuislevering van diverse producten, deelsystemen voor (bak)fiets, auto, bestelwagen. Maar ook een lokaal dienstennetwerk voor klusjes, huishoudhulp en herstellingen verhoogt de leefbaarheid en interactie in de wijk.

Tenslotte moet ook het bouwen, project per project, duurzaam zijn. Sectorale wetgeving legt het bouwen al duidelijke voorwaarden op. Toch wil de stad in Raghenò een stap verder ambiëren door samen met de gebiedsontwikkelaars en eigenaars volop in te zetten op duurzaam bouwen. Waar mogelijk wordt ingezet op het halen van hoge standaarden voor duurzame ontwikkeling, zoals BREEAM.



Figuur 16: Referentie: Amsterdam, Borneo-Sporenburg

### Beeldkwaliteit zorgt voor samenhang en stedelijk karakter

Vandaag vertoont de wijk geen samenhang, laat staan een doordachte beeldkwaliteit in de bebouwing of in de inrichting van het publiek domein. Om van Ragheno een toonaangevende wijk te maken waarin alle eerdere ambities vervat zitten, is er nood aan een aantrekkelijk en wervend stedenbouwkundig beeld.

Dat beeld ontstaat vanuit de doelstellingen rond water, groen, openbaar vervoer, fietsassen, autoluw karakter, mix aan woningen en voorzieningen, maar eveneens vanuit de ruimtelijke vooropgestelde ambitie rond hoe de wijk er uit ziet.

Een stedelijk beeld met bebouwingswanden langs straten met een gemiddelde hoogte van vier bouwlagen staat voorop. Hierin komt een mix aan woningtypes naar voor. Hoogteaccenten ondersteunen dit stadsbeeld. Het architectuurbeeld moet zowel diversiteit als samenhang uitstralen.

Voor de publieke ruimte moet een eigentijds inrichtingsbeeld uitgewerkt worden dat de eigenheid versterkt. Die eigenheid wordt verder versterkt door een aantal markante en beeldbepalende aspecten van de Raghenosite te behouden en te integreren in het plan. Historisch waardevolle gebouwen, infrastructuren, landschappelijke elementen, zichten op markante gebouwen en torens en bestaande stedelijke patronen kunnen mee het beeld en de structuur van de nieuwe ontwikkelingen bepalen.

# DRAAGVLAK EN COMMUNICATIE N.A.V HET MASTERPLAN

Doorheen het proces werden verschillende **stakeholders en partners** betrokken. Er is overleg met de grote grondeigenaars die betrokken zijn binnen de Brownfieldconvenanten. Daarnaast is er specifiek overleg met de overige eigenaars en bestaande bedrijven in het gebied. De NMBS speelt hierin ook een grote rol met de herlokalisatie van de bestaande loodsen en de aanleg van de Arsenaalverbinding. Hiernaast werden parallel via adviesrondes en infomarkten de bewoners, het bredere publiek, de hogere overheden, adviesinstanties en adviesraden geconsulteerd.

In 2016 vond er een eerste **verkenningsronde** plaats waarbij bewoners en bedrijven bevroegd werden. Hieruit kwam een ambitienota voort.

In 2018 werd de ambitienota toegelicht aan de GECORO. Op 31 januari 2019 organiseerde de stad een **infomarkt** over de **ambitienota** en het **schetsontwerp masterplan**. Op deze infomarkt werden contacten van geïnteresseerden verzameld. Deze mensen werden voor de adviesronde in mei-juni afzonderlijk uitgenodigd voor de thematafels.

In mei en juni 2019 volgde een **adviesronde** bij de bedrijven, eigenaars, hogere overheden, adviesraden en buurgemeenten over het **voorontwerp masterplan**. Daarbij werden thematafels georganiseerd voor geïnteresseerde bewoners, en was er een historische wandeling gekoppeld aan een infomarkt over het voorontwerp masterplan. De thematafels is een groep van geïnteresseerde bewoners die geconsulteerd wordt omtrent het gehele proces van Ragheno. Hierbij werd een toelichting gegeven waarna in de thematafels rond de thema's mobiliteit, erfgoed, stedenbouw en publieke ruimte werd samen gezeten. De bewoners konden hun vragen en bedenkingen meegeven, deze werden daarna in een verslag gegoten.

In november 2019 was er tussentijds een **infomarkt** samen met Galapagos en Mechelen in Beweging waarop de ruime buurt uitgenodigd werd. Naast een stand van zaken van **Ragheno**, kregen bezoekers uitleg over de nieuwbouw van **Galapagos** en een stand van zaken van het **project stationsomgeving**.

In januari 2020 werd een volgende adviesronde gehouden waarbij het **ontwerp masterplan** werd toegelicht aan de ruime buurt. Hierbij werd feedback gegeven op de eerdere vragen en bedenkingen en werd de verdere concretisering van het ontwerp toegelicht.

In kader van het **RUP** werd in maart 2020 een **publieke raadpleging** gehouden. Gezien de opkomende coronarichtlijnen werd er voorzien in een online filmpje/toelichting waarna mensen vragen konden bezorgen ([www.mechelen.be/ragheno](http://www.mechelen.be/ragheno)).



Figuur 17: Beeld infomarkt 2019



Figuur 19: Beeld adviesronde 2019 - tentoonstelling bij historische wandelingen



Figuur 18: Beeld thematafels bewoners 2019



Figuur 20: Beeld adviesronde 2020 - toelichting bedrijven

