

A dark teal V-shaped graphic element is positioned on the right side of the page, pointing downwards. The text 'RUIMTELIJK OPZET' is centered within the bottom portion of this shape.

RUIMTELIJK OPZET

LEESWIJZER

Voorliggend luik is het resultaat van een ontwerptraject dat doorlopen werd van begin 2019 tot midden 2021.

Bepaalde afbeeldingen en driedimensionale weergaven die in het rapport zijn opgenomen o.w.v. een bepaald aspect, zijn opgemaakt gedurende het proces van ontwerpend onderzoek en bevatten vaak niet het uiteindelijke voorkeursscenario. Voor het correcte overzicht van de plankaart en het aantal bouwlagen wordt verwezen naar respectievelijk pagina 67 en pagina 227 van dit luik.

INLEIDING

Voorliggend luik is het resultaat van een ontwerptraject dat doorlopen werd van begin 2019 tot midden 2021.

De ontwikkeling van een stedelijk gebied met een omvang van 50 hectare is een ingewikkelde opgave. Om een goede sturing te kunnen geven aan dit toekomstig stadsvernieuwingsproject, werd dit Ruimtelijk Opzet opgemaakt. Hierbij werd zowel een tekening (een stedenbouwkundig ontwerp) als een rekening (wat kost afbraak en brengt woonontwikkeling op) als ook een reeks strategische principes opgemaakt.

Het Ruimtelijk Opzet wordt dan ook toegelicht in een aantal stappen:

- Allereerst wordt de opgave voor de planvorming en de ligging van de locatie in de stedelijke context en dynamiek beschreven.
- Vervolgens worden op basis hiervan een aantal ontwerppuntgangspunten beschreven die sturend zijn in de ontwikkeling van het ruimtelijk voorstel voor het plangebied.
- Hierna wordt de planstructuur toegelicht die is opgebouwd als ruimtelijk raamwerk van openbare ruimtes (parkkamers) en verkeersruimtes. Dit vormt het kader waarbinnen in een zekere mate van flexibiliteit het bouwprogramma kan worden ontwikkeld.
- Het luik sluit af met enkele hoofdstukken waarin diverse planaspecten en ruimtelijke principes nader zijn uitgewerkt, en waarin een aanzet wordt gegeven voor de fasering en de vast te stellen stedenbouwkundige randvoorwaarden in aanloop naar het op te maken RUP en in het kader van de kwaliteitsbewaking.

CONTEXT EN SITUERING

Plangebied

Het stedenbouwkundig plan voor Ragheno heeft betrekking op het in de kaart aangeduide gebied. Het is een gebied van ca. 50ha groot, gelegen ten zuiden van de spoorlijn. Het bestaat deels uit de nog actieve terreinen van de Centrale Werkplaats van de NMBS, deels uit bestaande bedrijventerreinen en woonfragmenten en uit een aantal onbebouwde terreinen langs de huidige Motstraat en Mollestraat. Het studiegebied, begrensd door de Leuvensesteenweg, Dellingstraat-Zeutestraat, de Hanswijkvaart en het Spoor in het Noorden beslaat ongeveer 80ha.

De opgave behelst de inrichting van een nieuw stuk stad aan het station Mechelen. Er ligt hiermee een kans voor het rapen om een hoogwaardige stadswijk aan Mechelen toe te voegen.



Figuur 21: Het karakter van de Leuvensesteenweg



Figuur 22: De Vaart langs bestaande woningen



Figuur 23: Het gebouw van de Rode Kruis-Sango



Centrale
Werkplaats
NMBS

Leuvensesteenweg

Bautersemstraat

Moistraat

Mollestraat

Dellingstraat

Zeutesstraat

Figuur 24: Bestaande toestand Ragheno

Context

Het plangebied is vandaag een relatief ongestructureerd stadsdeel, waarin bedrijven, woonfragmenten en onbebouwde percelen elkaar afwisselen. De ruimtelijke samenhang en de algemene leesbaarheid van het gebied ontbreekt. Zo bestaat er bijvoorbeeld vandaag geen vlotte, veilige en logische route van het station naar kantoorgebouwen als De Lijn.

Ligging in de stad

In de huidige perceptie is gebied Ragheno een bedrijventerrein aan de achterkant van het station. Een weinig overzichtelijk, ingesloten gebied dat voor weinig Mechelaars als stadsdeel ervaarbaar is.

Het gesloten spoorlichaam is een duidelijke grens, maar ook de omvangrijke Centrale Werkplaats als ontoegankelijk gebied met de imposante loodsen zorgt voor een lange, ondoordringbare grens. Pas ter hoogte van de Dellingstraat/Zeutestraat is het gebied enigszins leesbaar, opgespannen tussen Vaart en Leuvensesteenweg. Het bos van Loos en Spreeuwenhoek, en de Vaart en de wijk Coloma vormen de twee andere grenzen.

De Buurt

Het gebied is een erg gefragmenteerde ruimte. Zowel op structuurniveau, maar ook op gebouwniveau ontbreekt er samenhang. Een beperkt aantal woonfragmenten (de Bautersemstraat, beperkte linten langs de Hanswijkvaart en de woningen aan de Dellingstraat)

liggen als losgezongen plekken in het gebied. Ze worden aangevuld met bedrijventerreinen en kantoorgebouwen van verschillende omvang en opzet, gelegen aan de Motstraat, de Delling- en Zeutestraat (Crescent als gemengd kantoorgebouw, Fred&Ginger, Rode Kruis, De Lijn, ...). Gebouwen vind je er op alle schaalniveaus, van de kleine korrel van de rijwoning (de woonfragmenten bestaan hoofdzakelijk uit bescheiden grondgebonden woningen) tot industriële loodsen van 100 meter lengte.

Het netwerk van straten en paden is weinig overzichtelijk. Een duidelijke hiërarchie ontbreekt en ook de aanleg van de publieke ruimte laat op heel wat plaatsen te wensen over. Onduidelijke en op enkele plaatsen onveilige routes met name voor fietsers en voetgangers zijn een gevolg van het onduidelijk opzet.

Tot slot zijn verschillende percelen nadrukkelijk geprivatiseerd, en zijn er veel hekken en andere afsluitingen waar te nemen doorheen het plangebied.



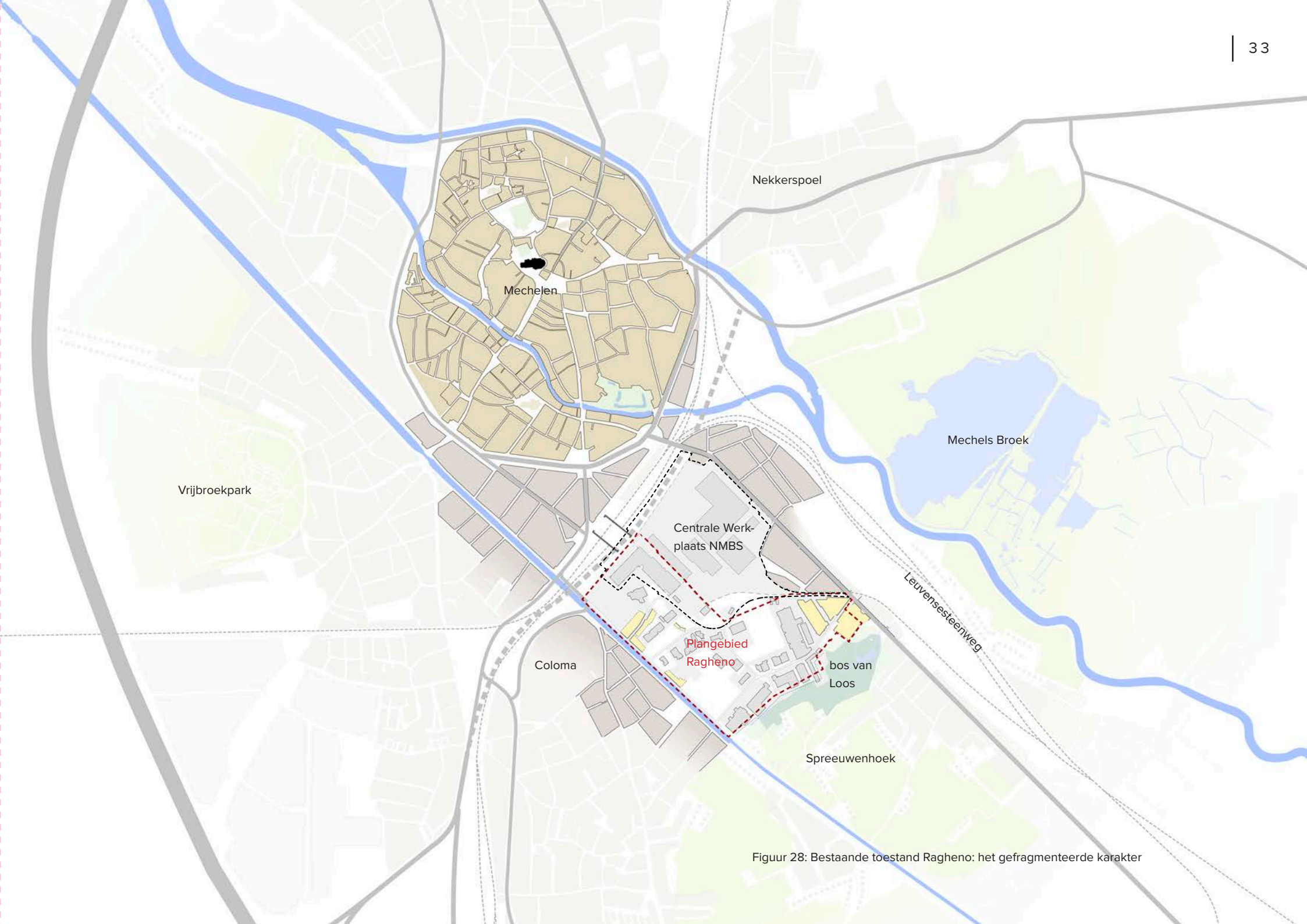
Figuur 25: Bautersemstraat



Figuur 26: Het gebouw van Fred & Ginger



Figuur 27: Toegang huidige sportvelden langs de Bautersemstraat



Figuur 28: Bestaande toestand Ragheno: het gefragmenteerde karakter

De Centrale Werkplaats als buur en als historische drager

Het plangebied vertoont haast overal resten van spooractiviteiten. Vanaf 1835 vestigden de Belgische Staatsspoorwegen hun werkplaats voor onderhoud (de huidige Centrale Werkplaats, ook wel Arsenaal genoemd) ten westen van de Leuvensesteenweg. Om en rond de Centrale Werkplaats ontwikkelden zich in de loop van de tijd privé-initiatieven ten dienste van de spoorindustrie, waaronder de smederij van Willem Ragheno (1850).

Een reeks van monumentale hallen, wegenis en spoorlijnen bepalen sinds die tijd in grote mate het voorkomen en de structuur van dit stadsdeel.

De Centrale Werkplaats is tot op vandaag aanwezig in het gebied (ca. 30 ha). Met de ontwikkeling van het masterplan Ragheno wordt de omvang en eigendomsgrens van de Centrale Werkplaats aangepast. Dit is zichtbaar op de kaart op pag. 33, waarbij de huidige site in zwarte stippellijn is aangeduid en de nieuwe Centrale Werkplaats buiten de rode stippellijn valt.

Samen met de nieuwe afbakening van de Centrale Werkplaats, wordt ook de bouw van een nieuw logistiek centrum op het terrein voorzien. Dit ter vervanging van 2 loodsen (de huidige opslag) die in het stadsontwikkelingsgebied terecht komen (zie verder, pag 94).



Figuur 29: Historisch beeld Treinstation Mechelen



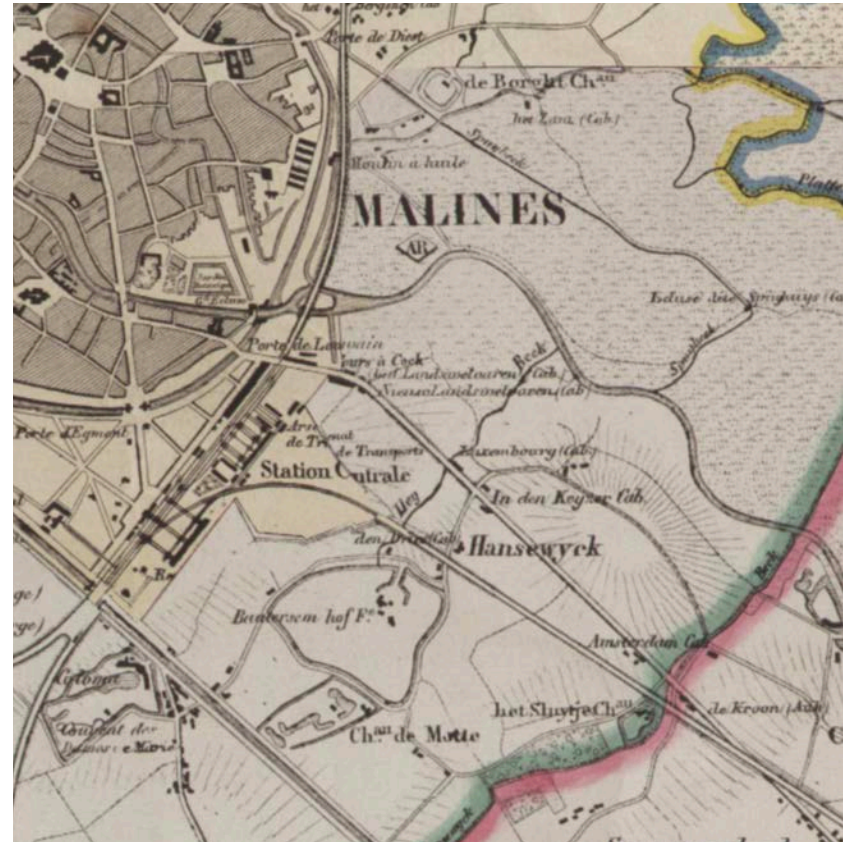
Figuur 30: Loodsen van de Centrale Werkplaats



Figuur 31: Vergelijking tussen bestaande toestand en Popp kaart (1842-1879)



Figuur 32: Ferrariskaart (1771-78)



Figuur 33: Vandermaelen kaart (1846-54)

Een site grenzend aan de Vaart en de wijk Coloma

Het plangebied heeft een lange grens langsheen het water. De Vaart heeft een bescheiden breedte van net meer dan 20 meter. En hoewel het water vrij hoog staat, is het niet dominant aanwezig in de ruimte. In het water liggen langs de kant van het plangebied (Hanswijkvaart en Muizenvaart) heel wat boten voor pleziervaart, als een langgerekte plezierhaven.

Het profiel langsheen de Vaart is tot op vandaag niet ingericht als een recreatief profiel met aandacht voor fietsers en voetgangers. Een relatief brede asfaltloper voor tweerichtingsverkeer en langsparkeren domineert de ruimte.



Figuur 34: Hanswijkvaart



Figuur 36: Beek



Figuur 35: De Hanswijkvaart bij het gebied van Fred & Ginger



Figuur 37: Hanswijkvaart

Groene omgeving

Dwars op de Vaart, opgespannen tussen Muizenvaart en Leuvensesteenweg ligt (door de oogharen kijkend) een groene ruimte. Het belangrijkste zwaartepunt in deze groene ruimte wordt gevormd door het bos van Loos, dat noordelijk bij de Dellingsstraat en Leuvensesteenweg ligt, en tot tegen de achterkanten van de woningen aan de Alfred Nobelstraat komt.

De enige kruising (en verbinding met de wijk Spreeuwenhoek), wordt gevormd door de Werfheide.



Figuur 38: Bos Van Loos



Figuur 39: Bos Van Loos

Eigendomssituatie

Het plangebied Ragheno is ca. 50ha groot, en is verdeeld over verschillende grondeigenaren.

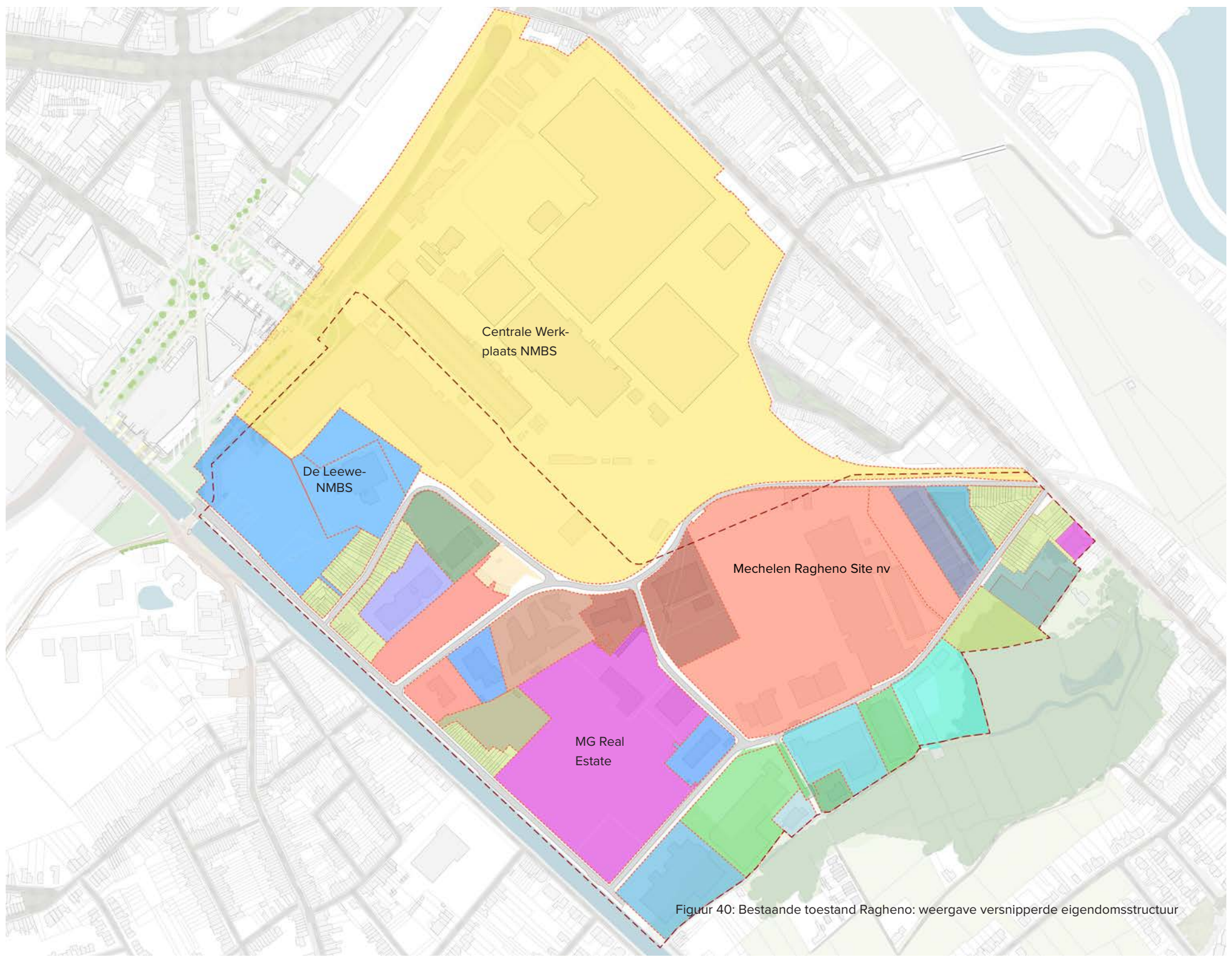
Bij deze grondeigenaren zijn er vandaag 3 eigenaren die in het plangebied relatief veel grond in handen hebben en deze willen inzetten in functie van ontwikkeling.

De huidige verdeling is zichtbaar op de eigendomskaart op de rechterpagina.

Daarnaast zijn er een heleboel kleinere grondeigenaars (we laten de bestaande woningen buiten beschouwing). Een aanzienlijk aantal van deze eigenaren hebben een activiteit in het plangebied die ze graag willen behouden in de toekomst. Daarnaast zijn er andere die op korte of middellange termijn willen wegtrekken en hun grond willen herontwikkelen.

Er wordt getracht om in samenspraak met de eigenaar zorgvuldig af te wegen welke functies kunnen blijven en ze worden zorgvuldig ingepast in het nieuwe planopzet. Of welke functies en activiteiten we wensen te behouden en in te passen, welliswaar met de mogelijkheid tot een toekomstige herinvulling (als het ware een 'tussenstap' voor de komende 30 jaar bijv.).

In een enkel geval, als strategische locatie in functie van de planontwikkeling, worden er gronden aangekocht door de stad Mechelen.



Figuur 40: Bestaande toestand Ragheno: weergave versnipperde eigendomsstructuur

- De herontwikkeling van Ragheno moet een nieuwe volwaardige stadswijk worden.
- Het plan moet ruimte bieden aan wonen vermengd met economie.
- Inzetten op alternatieve mobiliteit (incl. parkeren) is een essentieel aandachtspunt van de planopzet.
- De nieuwe bebouwing past binnen een helder ruimtelijk opzet en moet zorgvuldig worden ingepast in een ongestructureerd en op sommige plekken fragiel stedelijk weefsel.
- De planvorming moet inzetten op duurzame ontwikkeling.

DE OPGAVE

Ruimtelijke opgave: een samenhangend stadsdeel vormgeven

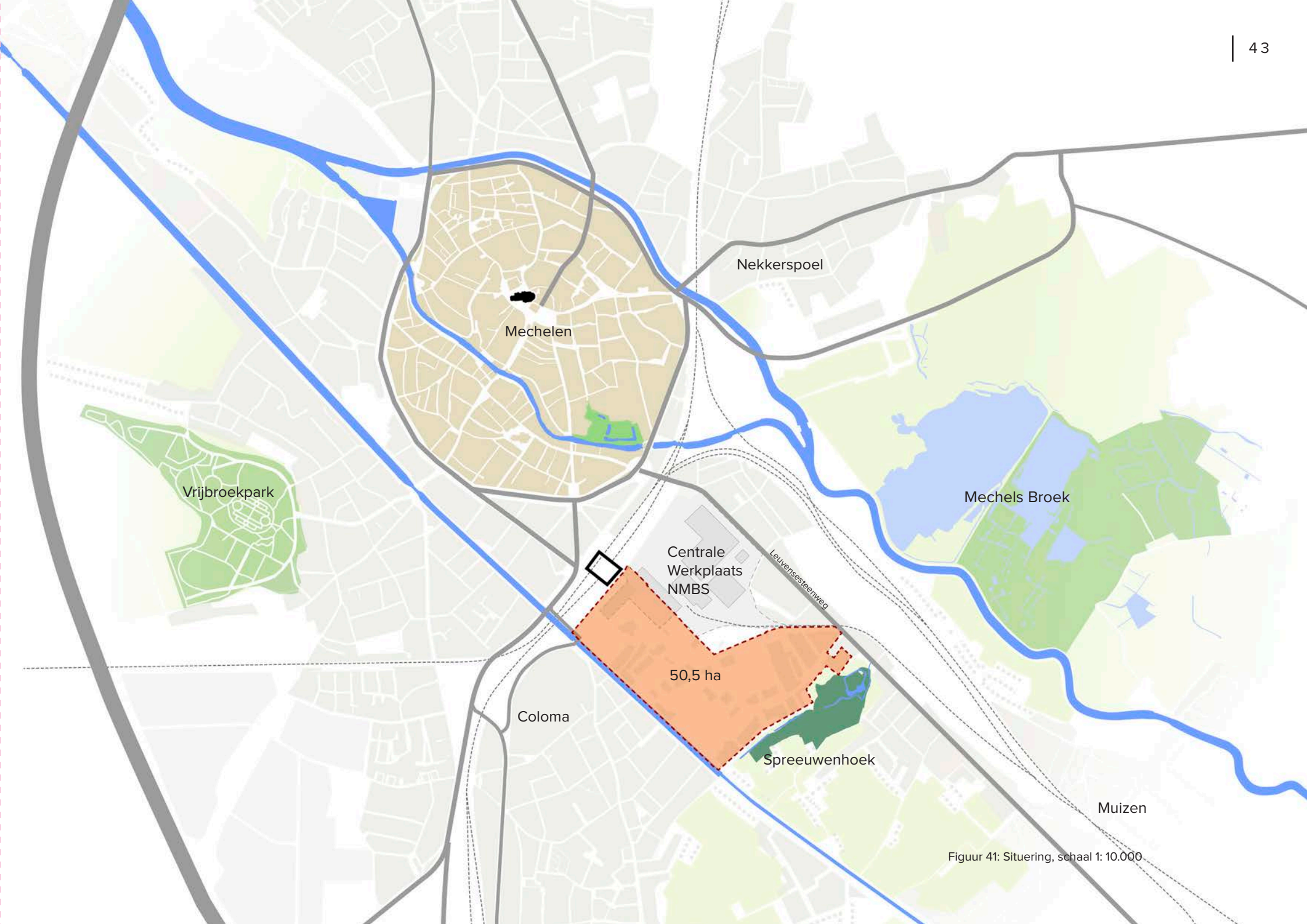
De ontwerpogave bestaat eruit om het grote, gefragmenteerde terrein achter het station van Mechelen om te vormen tot een integrale stedelijke wijk, die in samenhang met de vernieuwing van het station en de aanleg van de Tangent en de Arsenaalverbinding vorm krijgt. De inpassing van bestaande onderdelen (woonfragmenten, bedrijventerrein of kantorencluster) biedt een kans voor Ragheno om een diverse, maar toch coherente stadswijk in Mechelen te worden, die bovendien de ontbrekende schakel kan vormen tussen Muizen/Spreeuwenhoek en de binnenstad enerzijds, en tussen de wijken Coloma en 'Leuvensesteenweg' anderzijds.

Er is binnen deze opgave sprake van duidelijk verschillende ruimtelijke condities. Het bestaande station en de activiteiten op het huidige terrein van de Centrale Werkplaats, uitgespreid over haast de volledige lengte van het spoor, vormen op dit moment stevige barrières. Met de vernieuwing van het station en het herschikken van het terrein van de Centrale Werkplaats worden deze barrières voor een groot deel ongedaan gemaakt.

Een nauwkeurig uitgewerkte aansluiting op het station en de nieuw begrensde terreinen van de Centrale Werkplaats mag echter niet ontbreken, en zal vorm krijgen in het masterplan Ragheno maar ook in de verdere planuitwerking voor de nieuwe stationsomgeving en de Arsenaalverbinding.

Daarnaast geldt dat om de huidige fragmentatie in het plangebied ongedaan te maken er structuur moet worden gebracht tussen de bestaande onderdelen en grote delen braakliggend terrein waarvoor de condities voor het stedelijk leven nog moeten vorm krijgen. De wisselwerking tussen beiden, en het goed betrekken van bestaande woonfragmenten samen met een reeks bedrijven en kantoren binnen een geheel nieuw planopzet is een belangrijk onderdeel van de opgave.

Dit vraagt om een ruimtelijk ontwerp dat enerzijds als een passtuk de verschillende delen aan elkaar verbindt, en dat anderzijds bestand is tegen de sterk uiteenlopende termijnen waarop de voorgestelde ingrepen kunnen worden gerealiseerd. Planmatige stadsuitbreiding en 'wijkvernieuwing' komen in deze opgave bijeen.



Figuur 41: Situering, schaal 1: 10.000.

Een AAA-locatie ontwikkelen

Vernieuwde infrastructuur als opstap tot stadsvernieuwing

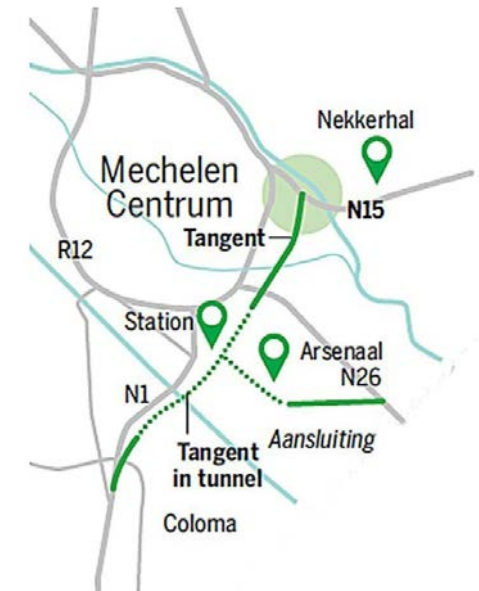
Door de vernieuwing van het station en het maken van de Tangent als alternatief op de Vesten en de Arsenaalverbinding als alternatief op de Leuvensesteenweg ontstaat de kans om van dit deel van de stad een samenhangend en hoogwaardig stedelijk gebied te maken.

Het gebied dat vandaag een achterkant van het station vormt, wordt met de aanleg van Tangent en een volwaardige stationstoegang één van de meest strategische, goed ontsloten plekken van Mechelen (en in feite in Vlaanderen). Deze ambitie betekent een enorme omslag in het huidige functioneren van dit stadsdeel. Werkgelegenheid en geïsoleerde woonfragmenten zullen een rol krijgen binnen een nieuw ruimtelijk verband.

Gezien de optimale stedelijke ligging nabij trein- en busstation en fietsostrade, is een hoogdynamische, verdichte programmering van de site aan de orde. Een divers aanbod van functies in aanvulling op bestaande functies genereert een stedelijke woon- en werkomgeving. Een gebied waar ook de Centrale Werkplaats, met een nieuwe ontsluiting aan de Arsenaalverbinding een compact gestructureerde plek in behouden.



Figuur 42: Ontwerp Tangent



Figuur 44: Tracé Tangent en Arsenaal verbinding



Figuur 43: Toekomstbeeld van het nieuwe treinstation



Figuur 45: Bestaande toestand en ontwerp van het nieuwe treinstation en busstation

Programmeren van een stadsdeel

We ontwikkelen een stadswijk waarin wonen, werken, ontspannen en ontmoeten samenkomen.

In de planontwikkeling wordt een concreet programma meegenomen dat is bepaald aan de hand van de **mobiliteitstoets** enerzijds en gebaseerd is op de **ruimtelijke draagkracht** van het terrein anderzijds.

De ontwikkelopgave is niet alleen een vastgoedoperatie. Het is bovenal een privaat project met een groot publiek belang. Dit is uitgewerkt in een reeks leidende ontwerpthema's (zie verder). Bovendien dient het stedenbouwkundig plan voldoende **flexibiliteit** te bieden om in te spelen op veranderende verhoudingen in het programma. Het plan wordt immers gefaseerd en in een lange tijdspanne gerealiseerd. De afzetbaarheid van programma-onderdelen per planfase kan leiden tot een aanscherping van het bouwprogramma.

Woningbouwopgave

In het totaal wordt ervan uitgegaan dat ca. **2.750 nieuwe woningen** in het plangebied kunnen gerealiseerd worden.

Mechelen is vooral een centrumstad die ook voor gezinnen aantrekkelijk wil blijven. Het ontwikkelen van een groot aantal grondgebonden woningen doorheen de ganse wijk staat ingeschreven in de opgave voor het gebied. Dit streven is een rechtstreekse vertaling van de beleidsdoelstelling van de stad Mechelen om voldoende grondgebonden woningen aan te bieden binnen de stadsgrenzen, en een meer gedifferentieerd woningaanbod te bieden in de nieuwe stadswijken. De integrale ontwikkeling Ragheno biedt de ruimte om aan deze ambitie vorm te geven.

In het voorliggende ontwerp wordt voorzien in ca. 140 rijwoningen. De **rijwoning** vormt een cruciale bouwsteen, als typologische aanvulling die tegemoetkomt aan de woonwens voor gezinnen, die bovendien aanstuurt op compactheid: woningen met een individuele voordeur aan de straat, en waarvan een groot deel een tuin heeft.

In het plangebied zijn vandaag een aantal woonfragmenten aanwezig, die voornamelijk bestaan uit rijwoningen. In de bijkomende ontwikkelingen wordt een aantal grondgebonden woningen verspreid doorheen het ganse plangebied voorzien.

Het nieuwe aandeel grondgebonden woningen is beperkt in aantal en dient nauwkeurig te worden ingepast, willen we meer dan een aantal 'losgezongen fragmenten laten zijn' zoals in de huidige situatie. Het vastleggen van een aandeel grondgebonden woningen wordt per deelgebied bepaald. Bovendien zijn een aantal ruimtelijke richtlijnen geformuleerd die garanties moeten bieden naar 'voldoende kritische massa' en aangename, levendige woonstraten.

Hiernaast zal een groot deel van het te realiseren woonprogramma **meergezinswoningen** zijn. Dit dient vertaald te worden in een voldoende gevarieerd opzet, waarin ook gezinnen een plek krijgen. Hiervoor dienen er goede woonmilieus ontwikkeld met bijbehorende voorzieningen en publieke ruimte, én is het belangrijk in te zetten op geschikte typologieën.

Alternatieve woonvormen zijn een groot aandachtspunt binnen dit masterplan. Zo kan men bijvoorbeeld de gemeenschappelijke ruimte van appartementsgebouwen combineren met compacte private woongedeelten. Het andere aandeel van het woningbouwprogramma bestaat uit voldoende diverse typen appartementen.

Een deel van het woningbouwprogramma zal als sociale woningbouw worden gerealiseerd. In het gebied van 50 hectare worden de sociale woningen verspreid over het ganse gebied (een mate van verdunning geeft garanties tot integratie), en beantwoorden ze aan eenzelfde ruimtelijke richtlijnen als de overige woongebouwen.

Voor uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar pagina 341.

Werken

Vandaag is Ragheno een gebied waar werken in verschillende vormen vertegenwoordigd is: van opslag, klassieke bedrijvigheid, maakeconomie tot kantoren.

We sturen in het planopzet niet aan op een verdringing van het bestaande, maar trachten tewerkstelling met een stedelijke inslag in het gebied te houden en in te passen in het totaal. Daarnaast biedt het plangebied in de toekomst ruimte aan 200.000 m² werkoppervlakte. Met de nieuwe ontwikkeling voor Galapagos worden in de nabije toekomst de eerste m² gerealiseerd op de kop aan het station.

Daarbij blijft de Centrale Werkplaats een belangrijke speler in het ruimere gebied. Het terrein wordt herschikt in functie van een compact, goed functionerend geheel. Langs de Arsenalverbinding wordt een nieuw logistiek centrum gebouwd, waarin het nieuwe werken van de spoorwegen zal plaatsvinden.

Extra voorzieningen

Naast het toevoegen van een residentieel programma en bedrijvigheid bestaat de opgave ook uit het op peil brengen van het voorzieningenapparaat: onder meer voor het onderwijs, het winkelbestand, sportinfrastructuur en parkvoorzieningen. Stuk voor stuk belangrijke zaken die een meerwaarde geven aan het woonklimaat, niet alleen voor de wijk Ragheno, maar zeker ook voor het ruimere stadsdeel.

Duurzaamheid

Tot slot, in een eenvoudig maar veellagig stadsopzet dat de nodige flexibiliteit in zich heeft, garanties biedt op een gemengde invulling (functies en doelgroepen) én een basis van schoonheid uitdraagt ligt eveneens de duurzaamheidsambitie besloten. Iets dierbaar is immers ook duurzaam.

In feite spreekt het voor zich dat de ontwikkeling van een stadswijk vandaag de dag duurzaam moet zijn. Duurzaamheid die besloten ligt in een aantal verschillende kenmerken, die verder gaan dan enkel een duurzame toepassing van grondstoffen of technische oplossingen zoals zonnepanelen.

De ruimtelijke en mobiliteits-context zijn belangrijke kaders waarbinnen het plangebied duurzaam ontwikkeld wordt. Ragheno is inzake knooppuntwaarde bij de best scorende gebieden in Vlaanderen. Een hoogwaardige ligging achter het trein- en busstation van de centrumstad Mechelen en de doortocht van de fietsostrade zorgt ervoor dat dit gebied in oorsprong duurzaam is. Het laat toe in te zetten op een ambitieuze en erg duurzame modal split. Daarnaast is de nabijheid van voorzieningen van het stedelijk gebied van Mechelen groot. Deze wordt verder aangevuld met nieuwe voorzieningen in het te ontwikkelen gebied.

Er is echter ook een grote klimaatopgave waar de stad voor staat en die bij een duurzame ontwikkeling van een dergelijk groot plangebied een belangrijke kentering kan betekenen inzake klimaat en veerkracht.

De stad zal zich vooral moeten wapenen tegen oververhitting aan de ene kant, en een degelijke omgang met water aan de andere kant, vooral in de stedelijke gebieden zoals Ragheno. Het vasthouden van water (recupereren en vertraagd afvoeren) is samen met het tegengaan van stadshittestress (terugdringen van verharding en door bomen en groene ruimte voor verkoeling te voorzien) een belangrijke context om deze stadsontwikkeling duurzaam te maken.

De concrete principes en richtlijnen rond duurzaamheid worden uitgebreid toegelicht in het luik duurzame en slimme wijk vanaf pagina 292.

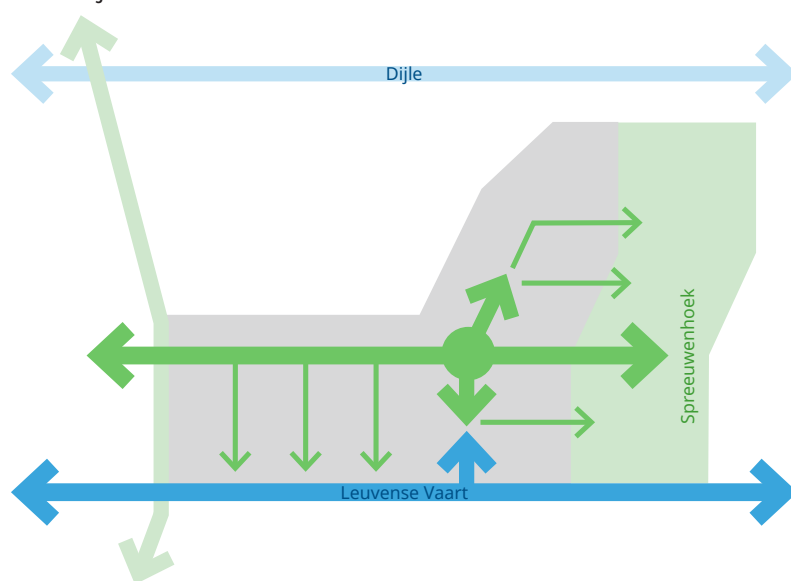
In het ontwerp voor Ragheno is een aantal thema's leidend geweest bij de ontwikkeling van de planopzet. Ze vormen tezamen de conceptuele basis voor het ontwerp.

ONTWERPTHEMA'S

Een groen stadsmilieu

Het openbare domein is potentieel het krachtigste instrument om te sturen in de (verdere) ontwikkeling van de stad. De open ruimte geldt als leidmotief voor de ontwikkeling van het plangebied. Ze vormt de ruggengraat in de nieuwe structuur en loopt als een aaneengesloten ruimte centraal doorheen het ganse plangebied. De structuur van openbare ruimtes zorgt voor samenhang zowel in het gebied, als met de ruimere stedelijke omgeving. Het integreert stedelijke en stadsoverschrijdende netwerken, voor zowel mobiliteit, water als groen. Daarnaast beïnvloedt het aangrenzende functies en programma's, door het scheppen van condities en randvoorwaarden (zie verder). Het bepaalt de mogelijkheden voor verdichting, en het programmatische verbreden van de diversiteit in de stad Mechelen.

Concreet zijn in deze open ruimtefiguur verschillende 'parkkamers' te onderscheiden en is er ruimte voor groene (planten/bomen) én voor blauwe (water) elementen. Tezamen met overige aan te leggen publieke ruimtes (tussenruimtes, groene straatprofielen en erven) ontstaat een groene omgeving met vele mogelijkheden voor 'ommetjes' door de buurt.



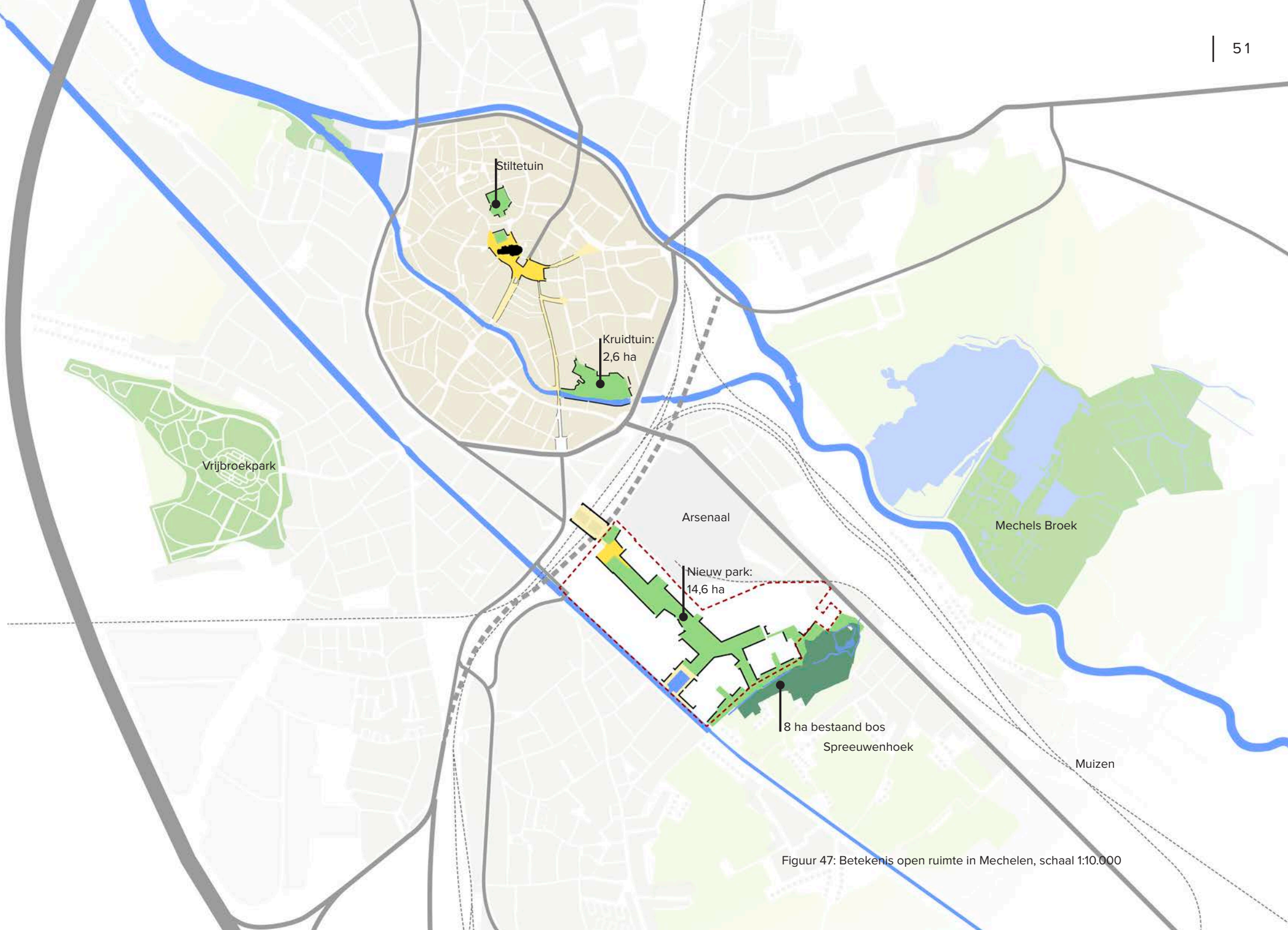
Figuur 46: Schema groene en blauwe assen

Robuuste, veelzijdige ruimte

De open ruimte zal bestand moeten zijn tegen de hoge gebruiksdruk in dit stedelijk gebied. Ze is niet alleen het domein van bewoners van het plangebied, maar ook van bezoekers en vormt de ruimte waarin het alledaagse stedelijk leven zich voltrekt. Dit vraagt om een robuuste en waardige inrichting die ruimte biedt aan velerlei gebruik. Daarnaast geldt, eveneens met het oog op de klimaatopgave en garanties voor een veerkrachtig stadsdeel dat de open ruimte ook ten dienste van ecologie en biodiversiteit staat. Niet enkel de mens moet er aan zijn trekken komen, evenzeer geven we ruimte aan 'natuur'.

Open ruimte versus bebouwing

Er wordt ingezet op een bewuste, weloverwogen relatie tussen een parkkamer en de bebouwing en deze ligt verankerd in de plankaart. Het karakter van de kamers verandert doorheen het plangebied, parallel aan de schaal en het karakter van de bebouwing. Een schakeling met een hoogstedelijk karakter nabij het station, tot een meer ontspannen stadsmilieu en bosrand aan de zuidzijde. In die zin evolueert de bebouwing mee doorheen het plangebied.



Figuur 47: Betekenis open ruimte in Mechelen, schaal 1:10.000

Stadsblokkenstad

Om Ragheno als een integraal stadsdeel goed te laten aansluiten op de omringende wijken en meer globaal op de stad Mechelen, maar ook om bestaande fragmenten in het gebied goed te integreren, wordt verder gewerkt met de stedelijke typologie van de gesloten bouwblokken. Formele straten, open ruimtes en gevelwanden bepalen het stedelijk beeld.

Opgeladen en sociaal primair netwerk

Het bouwblokkenopzet zorgt voor een heldere scheiding tussen publieke en private ruimtes. Routes voor bewoners, bezoekers, wandelaars, fietsers lopen doorheen de primaire stedelijke ruimte. Dit geeft garanties dat het primaire netwerk van straten, erven, pleinen en parkkamers voldoende wordt opgeladen. Ook de sociale veiligheid van de gehele wijk wordt hierdoor bewaakt en gegarandeerd. Bijkomende privaatieve doorsteken of onderdoorgangen kunnen gemaakt worden om bewoners in staat te stellen rechtstreekse toegang te hebben tot het binnengebied (alternatieve toegangen naast de bestaande toegangshallen van de gebouwen. Deze zijn steeds ondergeschikt (in maat en functie) aan de primaire ruimtes.

Rationele bouwblokken

De bouwblokmaat is gebaseerd op een rationele invulling en ruimtelijke optimalisatie van het bouwblok, die toch voldoende flexibiliteit toelaat. Deze maat van bouwblokken zorgt voor een reëtelief fijnmazige en goed doorwaadbare stadswijk met relatief korte routes (anders dan bij enkele overmaatse bouwblokken in de middeleeuwse binnenstad, waar kruip-door-sluip-door paden wenselijk zijn voor het verkorten van trajecten).

Op een aantal plaatsen in het plangebied komen uitzonderlijke maten van bouwblokken voor. Het zijn passtukken tussen de bestaande bebouwing die de stedelijke gridstructuur vervolledigen.

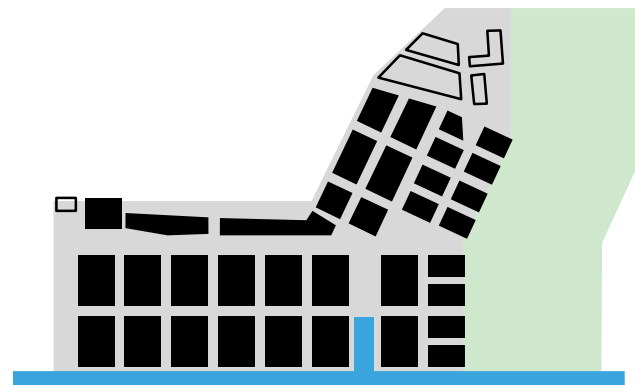
Compositie en korrelgrootte

Alle gevels van het gesloten stadsblok krijgen een stedelijke representativiteit, al zullen deze onderling enigszins verschillend zijn. Een gevel aan de hoogstedelijke stationsparkkamer is anders dan die aan de bosrand.

Een verticaal stadsbeeld wordt nagestreefd, minder fijnmazig dan de historische binnenstad en de 19de eeuwse uitbreidingen, maar nog steeds geleed op schaal van Mechelen. Het onderverdelen van de stedelijke gevels in verschillende beukmaten en wisselende kroonlijsten geven hier uiting aan.

Verschillende 'schalen' van gebouwen worden gemengd.

Hiervoor geldt dat 4 bouwlagen (gelijkvloers + 3 verdiepingen) de basisreferentiehoogte is, die telkens als maatvoerende en meest voorkomende hoogte wordt aangehouden zodat de Mechelse schaal doorheen het ganse plangebied voelbaar blijft. Deze referentiehoogte van 4 bouwlagen wordt aangevuld met 'optoppingen' tot 7 bouwlagen en torens anderzijds. Schaalcontrasten worden niet geschuwd en dragen bij aan een gezonde ruimtelijke spanning binnen een vrij eenvoudig stedelijk opzet.



Figuur 48: Schema stedelijk weefsel, de blokkenstad



Figuur 49: Achterkanten woningen Boutersemstraat



Figuur 50: Het fragment van woonstraat van de Boutersemstraat



Figuur 52: Referentiehoogte van de Mechelse schaal



Figuur 51: Het gebouw van FNG, solitair gebouw met toegang via private straat

Nieuwe skyline

Om voldoende dichtheid te halen en toch de open ruimte als centrale figuur mogelijk te maken, wordt in de geplande ontwikkeling 'hoogbouw' voorzien. Een reeks van ca. 13 torens is verdeeld over het plangebied die zal zorgen voor een nieuwe skyline in Mechelen. Hoewel de torens zijn ingepland op strategische locaties maken ze ook deel uit van de bouwblokkenstructuur. Ze vertrekken vanuit de 4-laagse basis, het bouwblokbasement. De torens hebben vastgelegde posities in het masterplan.

Een integrale, gemengde stadswijk

Een levendig en boeiend stadsdeel organiseren is meer dan een rationele schikking van een divers programma met verschillende typologieën.

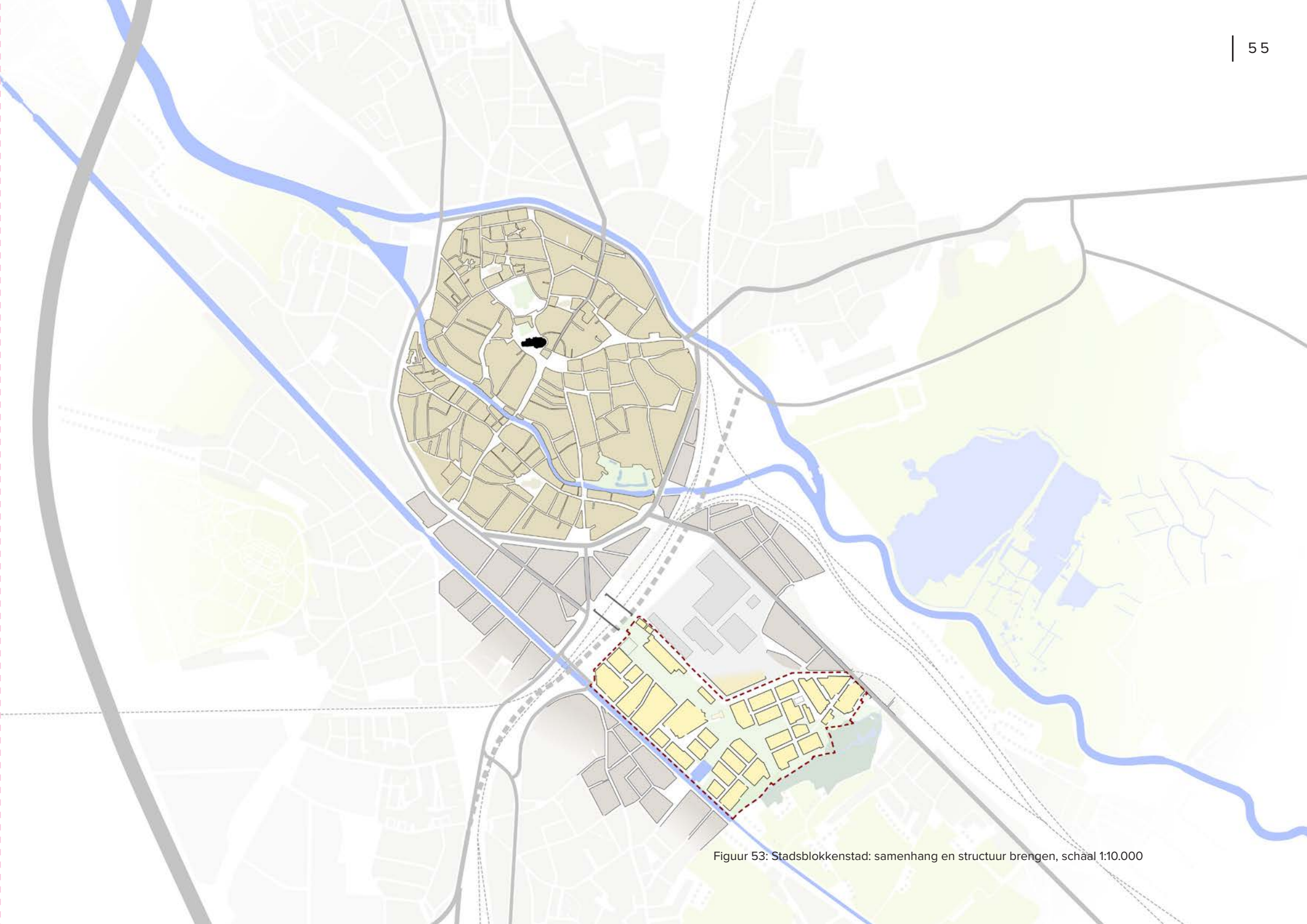
In het masterplan is gezocht naar een ruimtelijke gelaagdheid die een gemengd en integraal stadsdeel doet ontstaan. Het gaat hierbij niet om een nevenschikking van onderdelen maar om een goed gedoseerde menging, zowel programmatorisch als typologisch.

Gemengd programma

Werken en wonen worden door elkaar gezet. Dit gebeurt tenminste op bouwblokniveau (wisselend per perceel), maar kan ook op gebouwniveau. Zo kan werken een plaats krijgen in de plint (gelijkvloerse verdieping) van bv. een residentieel gebouw, of kan een apart kantoorgebouw een plaats krijgen tussen twee residentiële gebouwen. Functies als een supermarkt worden eveneens voorzien als onderdeel van een gemengd geprogrammeerd gebouw.

Menging van typologieën

Binnen het residentieel programma worden ook de verschillende woontypologieën door elkaar gezet, en dit op de fijnste schaal van het perceel. De grondgebonden woning is een cruciale bouwsteen tussen een merendeel aan appartementen. De grondgebonden woning zorgt ervoor dat ook gezinnen een duidelijke plaats krijgen in de nieuwe stadswijk. Daarnaast speelt de grondgebonden typologie een belangrijke ruimtelijke rol: zij verzorgt de fijne schaal en ritmering van een straat, én verzorgt de betrokkenheid op de straat (een voordeur om de 5 à 6 meter en een leefruimte die uitgeeft op straat). Het relatief beperkt aandeel grondgebonden woningen is zorgvuldig ingezet doorheen het ganse plangebied.



Figuur 53: Stadsblokkenstad: samenhang en structuur brengen, schaal 1:10.000

Identiteit en erfgoed als onderlegger

Een stationsomgeving met een omvangrijk stationsverleden

Werken aan de bestaande stad vraagt om een goed begrip van de verschillende tijdslagen, de specifieke structuur, morfologie en karakteristieken ervan. Het gebied van Ragheno speelde van oudsher een belangrijke rol in de spooractiviteit op Belgisch niveau. De eerste Belgische trein vertrok er in mei 1835 en de eerste Belgische spoorgerelateerde gebouwen staan in en om het plangebied. Kenmerkend zijn het labogebouw, de Mijlpaal en een aantal grote opslagloodsen opgetrokken in 1945 en tot op vandaag in gebruik door de Centrale Werkplaats. Maar ook het orthogonaal ordeningspatroon van het gebied springt in het oog. Omwille van de ligging op het terrein van de Centrale Werkplaats, dat afgesloten is voor het publiek, zijn deze gebouwen vandaag maar beperkt zichtbaar.

Een nieuwe stedelijke laag toevoegen

Een groot aantal van de historische panden komen in het nieuw te ontwikkelen gebied te liggen. Het zijn beeldbepalende relictten die een zichtbaarheid in de buurt krijgen. In functie van de ontwikkeling worden de beschermde gebouwen behouden en krijgen ze een nieuwe invulling. De watertoren en het labogebouw komen zo aan en in de eerste parkkamer te liggen. Ook de lange hal dwars op het spoorlichaam en de middenbeuk van de hal parallel aan het spoorlichaam (huidige opslag Centrale Werkplaats) zijn inventaris-panden die grotendeels worden behouden en herbestemd. Hiermee wordt de identiteit en de eigenheid van de plek onderstreept en wordt een laag aan de stedelijke geschiedenis toegevoegd. Ook dit draagt in belangrijke mate bij aan het ontstaan van een levendig, rijk geschakeerd en meerlagig stadsdeel.



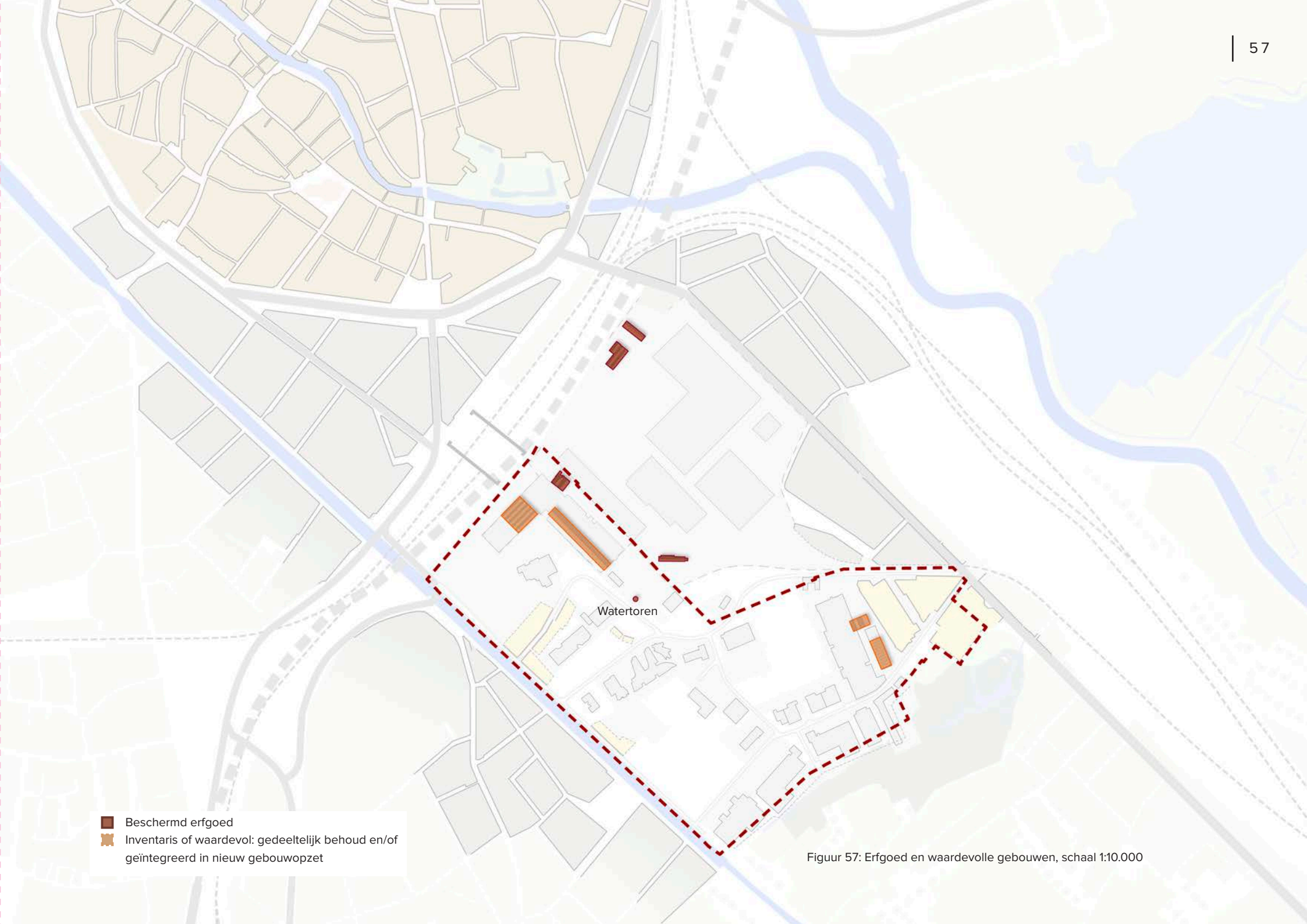
Figuur 54: Loods NMBS te herbestemmen



Figuur 55: Uitzicht van de loodsen vanaf de sporen



Figuur 56: Historische gebouwen CW



- Beschermd erfgoed
- Inventaris of waardevol: gedeeltelijk behoud en/of geïntegreerd in nieuw gebouwopzet

Figuur 57: Erfgoed en waardevolle gebouwen, schaal 1:10.000

Een vernieuwend autoluw stadsdeel

Het vormgeven van een duurzame mobiliteit in het nieuwe stadsdeel houdt in feite een letterlijke toepassing van het STOP-principe in. Het nieuwe netwerk van publieke ruimte biedt in de eerste plaats comfort en ruimte aan voetgangers en fietsers. Leesbare en kortste routes doorheen het plangebied, gekoppeld aan de groene ruimte enerzijds en veilige en aangename stoepen temidden van het bebouwd weefsel anderzijds.

Voor auto's is de wijk bereikbaar, maar niet helemaal doorrijdbaar. Het aantal aansluitingen van het netwerk op de nieuwe Arsenaalverbinding wordt beperkt tot twee kruispunten (in het belang van de doorstroming op de Arsenaalverbinding).

Met het oog op veiligheid gebeurt de kruising van de weg voor gemotoriseerd verkeer met de parkruimte ongelijkvloers, met continuïteit voor de voetganger en fietser. De bestaande Zeutestraat en Dellingstraat worden geknipt, ten behoeve van een veilige verbinding voor fietsers en voetgangers van en naar Spreeuwenhoek en Muizen.

Nieuwe lokale voorzieningen worden in de wijk geïntegreerd (mix aan functies) en bevinden zich op logische plekken die goed bereikbaar zijn voor fiets en voetganger. Bovenlokale en verkeersgenererende functies worden op logische plekken nabij de hoofdontsluiting voorzien (bv. de grotere supermarkt wordt nabij de wijkontsluitingsweg ingepland).

Door de wijk slim en logisch op te bouwen gaat alle aandacht en stimulans naar het traag verkeer en andere vervoersalternatieven. Dit creëert meer ruimte voor groene en blauwe invulling en meer potentieel tot het vergroten van autoluwe delen.

Parkeren

Parkeren voor wagens komt niet terecht in de publieke ruimte. Dit wordt ondergronds opgelost of in een parkeergebouw. Met een maximale parkeernorm en maximaal meervoudig gebruik wordt bovendien geprobeerd het aantal parkeerplaatsen te beperken en gaat men uit van een zo optimaal mogelijk bezetting van elke plaats.

De parkeeropgave wordt per deelgebied bekeken er wordt gewerkt met een parkeerrecht en geen vaste parkeerplaats.

Voor fietsers wordt het parkeren zo vlot mogelijk voorzien (een minimum aandeel dient gelijkvloers te worden ingericht).

PLANBESCHRIJVING

Planbeschrijving

Een raamwerk, geënt op de logica van de bestaande stad

Een dergelijk grote wijk zal altijd herkenbaar zijn als 'nieuwe aanvulling' op het geheel van Mechelen. Toch is het de betrachting om een stadsdeel te maken dat vooral een 'vanzelfsprekende inpassing' in Mechelen krijgt, eerder dan een wijk van verbijzondering.

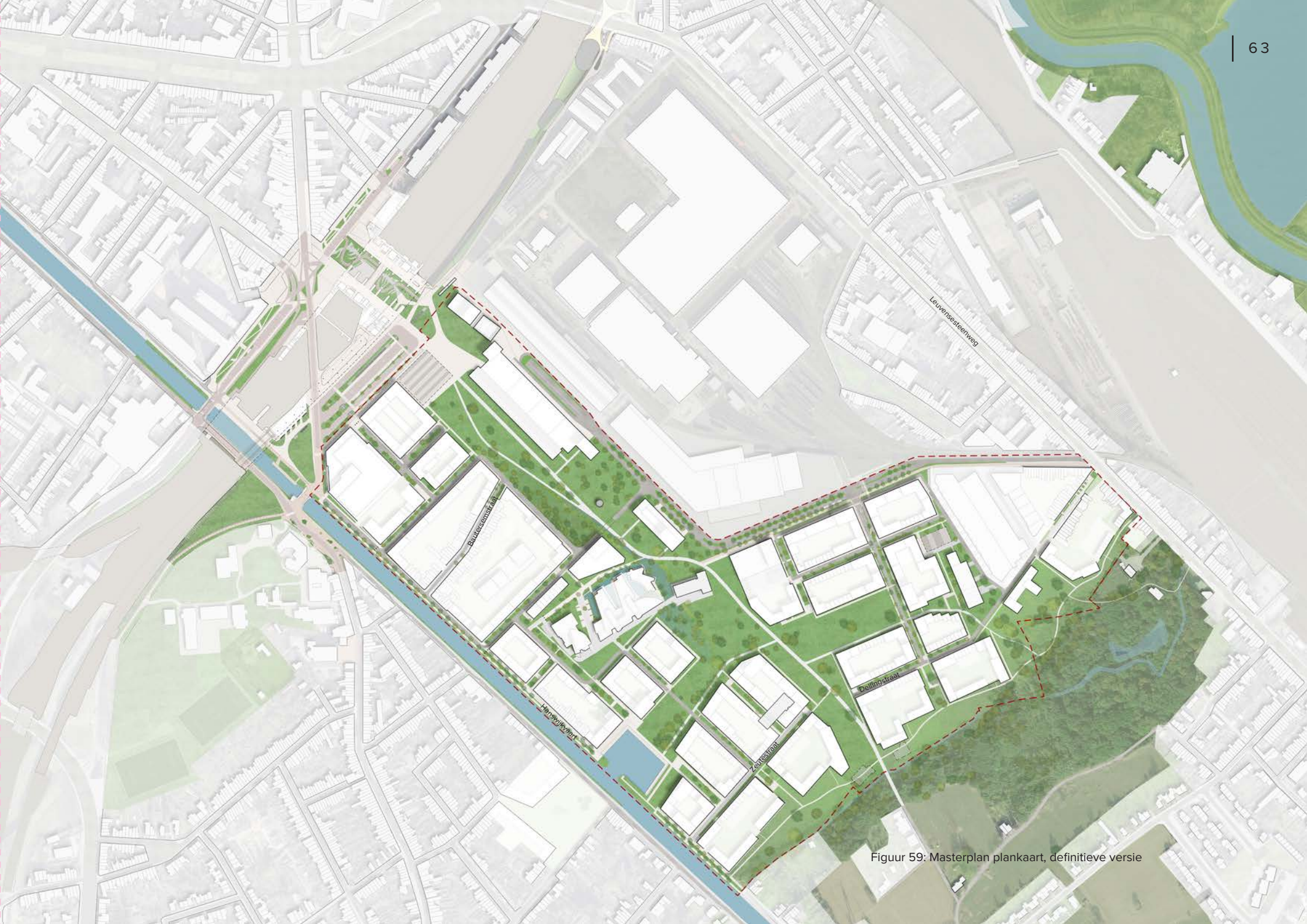
Het stedenbouwkundig opzet, de schaal van de plekken en van de bebouwing zijn cruciale elementen om te zorgen voor de inpassing in het bestaande weefsel. Daarnaast zorgen een klassiek stratennetwerk en de receptuur van het bouwblok voor een aansluiting in het geheel van de stedelijke structuur van Mechelen.

Dat Ragheno een aanvullend, alternatief woon-en werkmilieu is voor Mechelen, wordt vooral zichtbaar gemaakt in de aanwezigheid van 'groen en blauw' van het grote tot het kleinste schaalniveau.

Het beperkt toelaten van de wagen, en nadrukkelijk inzetten op alternatieve modi is in Ragheno een noodzakelijke conditie voor een groen stadsmilieu. Daarnaast geldt dat het vrijwaren van open ruimte hand in hand moet gaan met het vormgeven van compactheid van het bebouwingsopzet.



Figuur 58: Studiemaquette, versie juli 2020



Figuur 59: Masterplan plankaart, definitieve versie

Vernieuwing op maat van Mechelen, vormgeven aan compactheid

Gezien de ligging van het plangebied achter het station en de nabijheid van voorzieningen is een verdichtingsopgave voor Ragheno aan de orde. Toch is verdichting geen doelstelling op zich maar wel het vrijwaren van de open ruimte, en is verdichting daartoe het middel.

Om de grote open ruimte figuur in het plangebied mogelijk te maken, dienen we te verdichten en vorm te geven aan compactheid. Een blouwblokkenopzet en een basisreferentiehoogte van 4 bouwlagen koppelen we aan optoppingen en hoogbouw ('torens'). Een nieuwe skyline voor Mechelen met hoogbouw binnen de bouwblokken laat ons toe om een haalbaar programma te realiseren dat zich goed laat in te schrijven in de bredere stadsstructuur.

Vandaar dat voor het planopzet voor Ragheno van bij het begin in de derde dimensie is gewerkt, en niet enkel met de 'platte plankaart'. Het is in het zorgvuldig uitgewerkt volumetrisch opzet dat de uiteindelijke bewaking van de Mechelse schaal besloten ligt. Massa en volumetrie zijn gedoseerd in relatie tot de open ruimte. Het is verdichting op maat.





Figuur 60: Vogelperspectief voorontwerp februari 2020

Een masterplan als flexibel raamwerk

De plankaart toont een relatief eenvoudig maar robuust stadsdeel dat is opgetekend als een raamwerk. Het meest kenmerkende is de structuur van open ruimtes die het plangebied dooraderen, waarin oud en nieuw zijn verenigd. De openruimtefiguur is de drager van het gebied, het vaststaand element dat verder aangevuld wordt met regelmatige bouwvelden waarin een verscheidenheid aan stedelijke gebouwen geprogrammeerd staan.

In het raamwerk is het dus met name het openbaar domein dat wordt vastgeklemd als drager van deze nieuwe, kwalitatieve wijk. Garanties naar voldoende licht en lucht, ruimte voor water, duurzaamheidsaspecten en een voldoende grote decompressieruimte, zitten allen vervat in de opgetekende openbare ruimte figuur. Maar kwalitatieve openbare ruimte stelt ook eisen aan de aanliggende bebouwing. Vandaar dat ook voor de bebouwing ruimtelijke principes verankerd zijn in het raamwerk.

Flexibiliteit versus vastgestelde principes

Gezien de lange looptijd van de ontwikkeling en de verscheidenheid aan betrokken partijen, is ook een zekere mate van flexibiliteit nodig. Een bekend voorbeeld van een adaptief en flexibel raamwerk is het gridplan van Cerdà voor Barcelona. Het oorspronkelijke plan dateert van halverwege de 19e eeuw, nog voor de uitvinding van de lift en auto. Het raamwerk organiseerde gedurende verschillende decennia de verdichting van de stad, accommodeerde de transformaties in mobiliteit, en borgde continue de verbinding tussen de verschillende stadsdelen onderling en de relatie tot belangrijke stedelijke ankerpunten. Het bewees een toekomstbestendige structuur te zijn, die tot de dag van vandaag verantwoordelijk is voor een groot deel van het succes van de stad. Een stad blijkt gebaat te zijn bij een helder en consistent raamwerk, waarbij dat raamwerk antwoorden kan genereren op vragen die we nu nog niet eens kennen, en geeft de stad de mogelijkheid adaptief te zijn.

Het Masterplan Ragheno biedt flexibiliteit in programmering binnen het ruimtelijke kader en de hoofdstructuur van het plan. De voorgestelde opbouw en percellering van de bouwblokken is in die zin indicatief en gebaseerd op de programmatorische uitgangspunten van vandaag. Gezien de lange looptijd van de ontwikkeling is het echter mogelijk dat deze nog zullen wijzigen. Het stedenbouwkundig plan is dus geen maatpak van een van tevoren gedefinieerd programma of de exacte marktsituatie maar is een tijdloos fundament (raamwerk) dat over een langere periode ten dienste kan staan aan de gewenste ontwikkeling van het moment.

Van belang is echter dat in samenhang met het basis raamwerk, een reeks ruimtelijke principes die de architecturale kwaliteit van de gebouwen borgen, worden vastgelegd. Kwalitatieve publieke ruimte wordt immers mee bepaald door de kwaliteit van de gebouwen die er aan grenzen. Deze principes staan los van een architectuurstijl. Ze spelen in op het respectvol, interessant en waardig vormgeven van de gradiënt tussen ‘binnenruimte van een gebouw’ en de naastliggende stoep, parkrand of erf. In het hoofdstuk “Stadsbeeld en programma” en in de “deelbuurten” wordt dit verder toegelicht. Het bewaren en bewaken van deze intenties en grondslag blijven geldig doorheen de tijd, en klinken door in elke bijstelling en herwerking van een plankaart of plankaartonderdeel. Hierin ligt immers de garantie tot samenhang van de stadswijk verankerd.

Verskillende snelheden, verschillende sporen

Het plangebied zal bovendien in verschillende snelheden worden ontwikkeld. Ook in dit kader is het van belang dat er enerzijds flexibiliteit wordt geboden en anderzijds samenhang blijft gegarandeerd. Het masterplan dient als kader waarbinnen zowel de korte termijn ontwikkelingen mogelijk en logisch zijn, en op een later tijdstip andere ontwikkelingen naadloos kunnen aansluiten. Ook hiervoor geldt dat de publieke ruimte én de richtlijnen en intenties inzake kwaliteit van de bebouwing, de belangrijke kapstokken vormen om de samenhang te behouden en te garanderen.



Figuur 61: Masterplan, definitieve versie

De basis van het ontwerp van Ragheno bestaat uit de grondplaat van het plan. Met deze grondplaat wordt de ruimtelijke structuur van het plangebied gefixeerd. De openruimte-figuur, het bebouwingspatroon en het stratennet worden hiermee vastgelegd. Dit raamwerk biedt de condities waarbinnen het programma tot ontwikkeling kan komen.

GRONDPLAAT

De open ruimte figuur

Openbare ruimte is de basis voor stedelijk leven. In zekere zin is dat ook altijd zo geweest. Het kruispunt is het oerprincipe van elke nederzetting, de plek waarin mensen mekaar ontmoeten. We geloven in de stad waarin menselijke interactie nog steeds de basis vormt. De basis van het raamwerk is daarom de ruimte waar mensen kunnen ontmoeten en samenkomen, voor welke reden dan ook. Inzetten op goede publieke ruimte is cruciaal voor het borgen van de levendigheid en leefkwaliteit in de stad.

De open ruimte vormt de ruggengraat van de nieuwe ontwikkeling van Ragheno. Het is een aaneengesloten figuur die doorheen het gehele plangebied loopt van noordwest naar zuidoost, en vertakt in de andere windrichtingen. Vertrekkend aan het spoorlichaam waar de nieuwe stationstoegang, het busstation, het centrale stationsplein met het 'dak van Ragheno' en fietspad verknoopt worden, loopt ze door tot aan het bos van Loos en de wijk Spreeuwenhoek. Ze buigt af in de



Figuur 62: Referentiebeeld Park Spoor Noord, Antwerpen

richting van de Vaart naar de Jachthavenkamer en in de richting van de Leuvensesteenweg, naar de woonparkkamer. De figuur heeft een omvang van in het totaal ca. 14.900 m². De aansluiting op het bos van Loos (een extra 8.000 m² publiek groen) zit potentieel in het plan besloten, maar is gezien de eigendomssituatie van het bos vandaag nog niet mogelijk.

De klemtoon bij de inrichting van de open ruimte ligt op groen en water. De periode van de pandemie (2020) benadrukte het belang van een gezonde stad. Een doordachte fysieke inrichting van de stad draagt bij aan een goede basisgezondheid, die de weerbaarheid van bewoners in de stad vergroot. Voldoende buitenruimte waar bewoners kunnen recreëren en kinderen kunnen spelen, stimuleert sociale ontmoetingen en gaat daarmee eenzaamheid tegen.

Meer ruimte voor groen en water gaat hittestress en wateroverlast tegen.

Er worden in de open ruimte van Ragheno verschillende opgaves gestapeld: sociaal maatschappelijke functies worden gecombineerd met klimaat-adaptieve en ecologische inrichting.



Figuur 63: Referentiebeeld relatie tussen Park Spoor Noord en de nieuwe ontwikkeling met hoge gebouwen, Antwerpen



bos van loos

Figuur 64: Plankaart open ruimte

Trageroute-netwerk

Een reeks paden voor voetgangers en fietsers lopen door de open ruimte als genereuze, vlotte verbindingen, niet alleen voor toekomstige bewoners en werknemers in het nieuwe plangebied, maar ook voor mensen van de omliggende wijken Coloma, Muizen, Spreeuwenhoek. De paden hebben het karakter van parkpaden en zijn opgezet als ontdubbelde paden met een tracé voor fietsers en een ander voor voetgangers.

Parkkamers

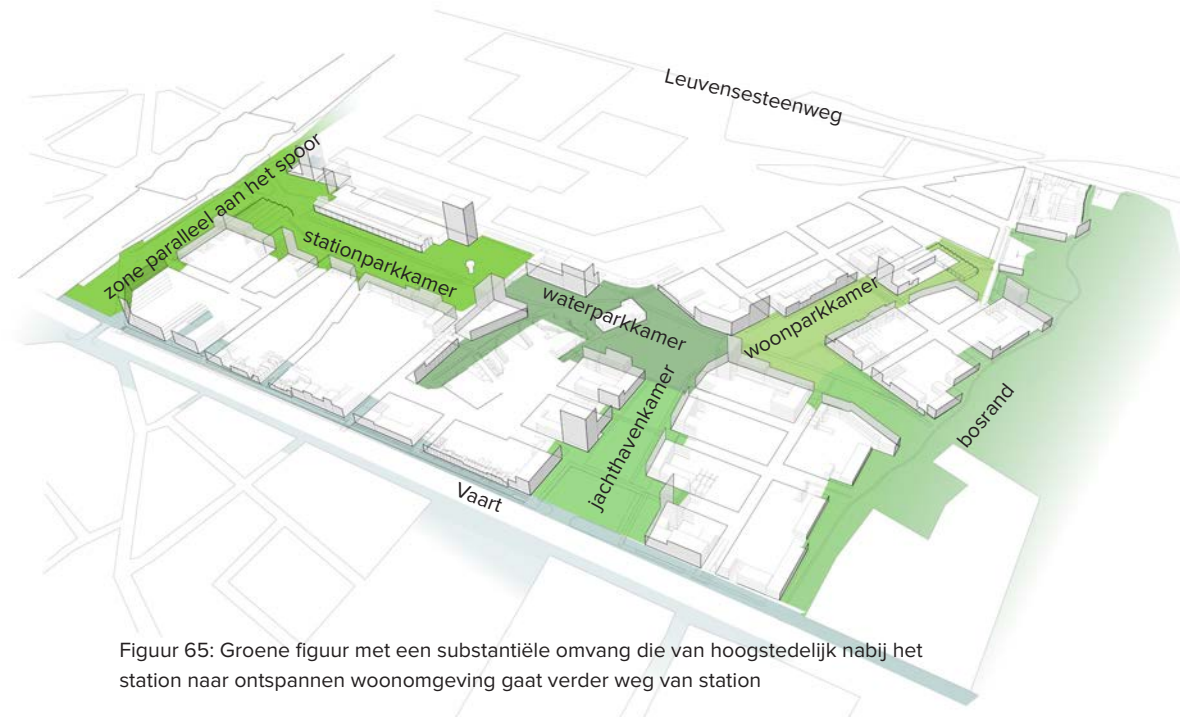
De open ruimte figuur is een samenhangende, maar onregelmatige figuur die is opgebouwd uit een schakeling van parkkamers. Zij hebben allen een verschillende omvang en karakter, maar kennen wel samenhang in het geheel van het plangebied. Een reeks ruimtelijke elementen (beplanting, materialen, waterberging, ...) komen in de verschillende kamers steeds terug.

In het plangebied zijn vijf parkkamers opgenomen. Elke parkkamer heeft een publiek karakter, soms intensief stedelijk, in een ander geval eerder ontspannen residentieel. De relatie tussen gebouwen en parkruimte is sterk bepalend voor de kwaliteit en identiteit van elke parkkamer.

De basis van het klassieke stadsblok biedt in deze context de beste condities om krachtige stedelijke openbare ruimtes en stedelijke woonkwaliteit te ontwikkelen. De hoogte, omvang en soort relatie is onderdeel van het masterplan en is hierin vastgesteld. Gebouwen vormen een formele heldere scheiding tussen de publieke, groene parkruimte en de private ruimte, en staan in veel gevallen met hun voorgevel 'in het gras', zijne de publieke (park, erf of tussen-) ruimte. In geen van de gevallen wordt het park, of delen van het park geprivatiseerd of afgesloten.

Tussenruimtes

Van de ene naar de andere parkkamer zijn er schakel- of overgangsruidtes. Deze tussenruimtes verzorgen de continuïteit van de gehele openruimtefiguur en zorgen voor naadloze aansluiting tussen de ene en de andere kamer.



Figuur 65: Groene figuur met een substantiële omvang die van hoogstedelijk nabij het station naar ontspannen woonomgeving gaat verder weg van station



TOTAAL OPEN
RUIJTE FIGUUR:
CA. 14.900 M²

11,6 ha

3,3 ha

bos van loos

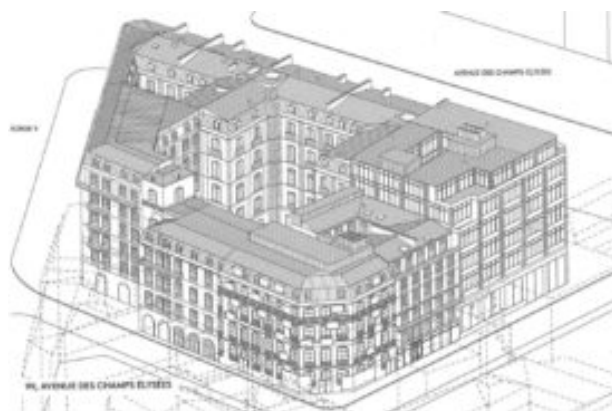
Figuur 66: Plankaart open ruimte

Patroon van bouwblokken

Ragheno wordt opgebouwd uit een patroon van gesloten bouwblokken. Het borduurt verder op het weefsel van de binnenstad van Mechelen alsook de 19de eeuwse uitbreidingswijken. Het bouwblokkenpatroon zorgt voor een samenhangend stadsbeeld en voorkomt dat het gebied verder fragmenteert. Bovendien biedt het bouwblokkenpatroon een raamwerk dat de nodige flexibiliteit in een jarenlange gebiedsontwikkeling.

Het gesloten bouwblok

Het gesloten bouwblok geldt als basis voor het plangebied. Hiermee installeren we een scherpe en heldere scheiding tussen publiek en privaat domein. Het bouwblok heeft gesloten hoeken. De voorgevels van de nieuwe gebouwen staan op de rooilijn. De adressering gebeurt aan de straat, het park of het erf.



Figuur 67: Referentiebeeld bouwblokken plan Hausman, Parijs

Hoeken kunnen afgeschuind worden bijv. door het terugleggen van de gevel op de hoeken (zie verder). Terwijl de buitenschil van de bebouwing vast ligt (op de rooilijn), is er voor de binnengevellijn meer flexibiliteit mogelijk, in functie van de kwaliteit van het binnengebied en de bouwtypologieën (wenselijke diepte). Waar de buitenschil een formeel stedelijk karakter heeft, kan de binnenschil een informeler karakter krijgen.

De reeks bouwblokken tussen de Dellingstraat/Zeutestraat en de bosrand vormt een uitzondering en krijgt een open bouwblokstructuur. Door de aanwezige bosrandbebouwing een adres aan de binnenzijde van het bouwblok te geven, willen we een (te) intensieve bosrand voorkomen. De woningen die rechtstreeks aan de Zeute- of Dellingstraat grenzen, worden echter wel aan deze straat ontsloten en geadresseerd.



Figuur 68: Referentiebeeld hoekgebouw en stedelijk karakter, Parijs



- bestaande woningen
- bestaande andere functie
- uitzondering bouwvelden

Figuur 69: Plankaart open ruimte

Rationele bouwblokmaat

Doorheen het plangebied wordt een rationele en regelmatige bouwblokmaat gehanteerd. Het bouwblok is opgebouwd met een 55meter diepte-maat. Dit biedt ruimte aan hedendaagse woon- en werkeisen inzake bouwdiepte en maat en kwaliteit van het binnengebied. Bovendien laat het voldoende rationele parkeervoorzieningen toe in de ondergrond.

De bouwblokken volgen enerzijds de richting van de Vaart (en de CW) en anderzijds de richting van de Dellingstraat en de nieuwe Arsenaalverbinding.

Ter hoogte van de bestaande gebouwen worden een aantal onregelmatige bouwblokken of 'passtukken' rondom de bestaande bebouwing geschoven. Hiermee wordt nadrukkelijk gezocht naar het installeren van regelmaat en samenhang, en behoud van een heldere gridstructuur.

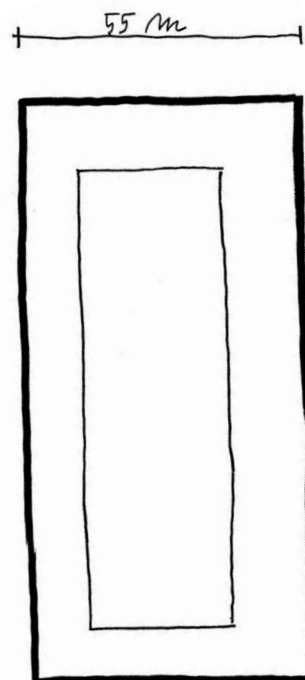


Figuur 70: Studiemaquette met rationele bouwblokken

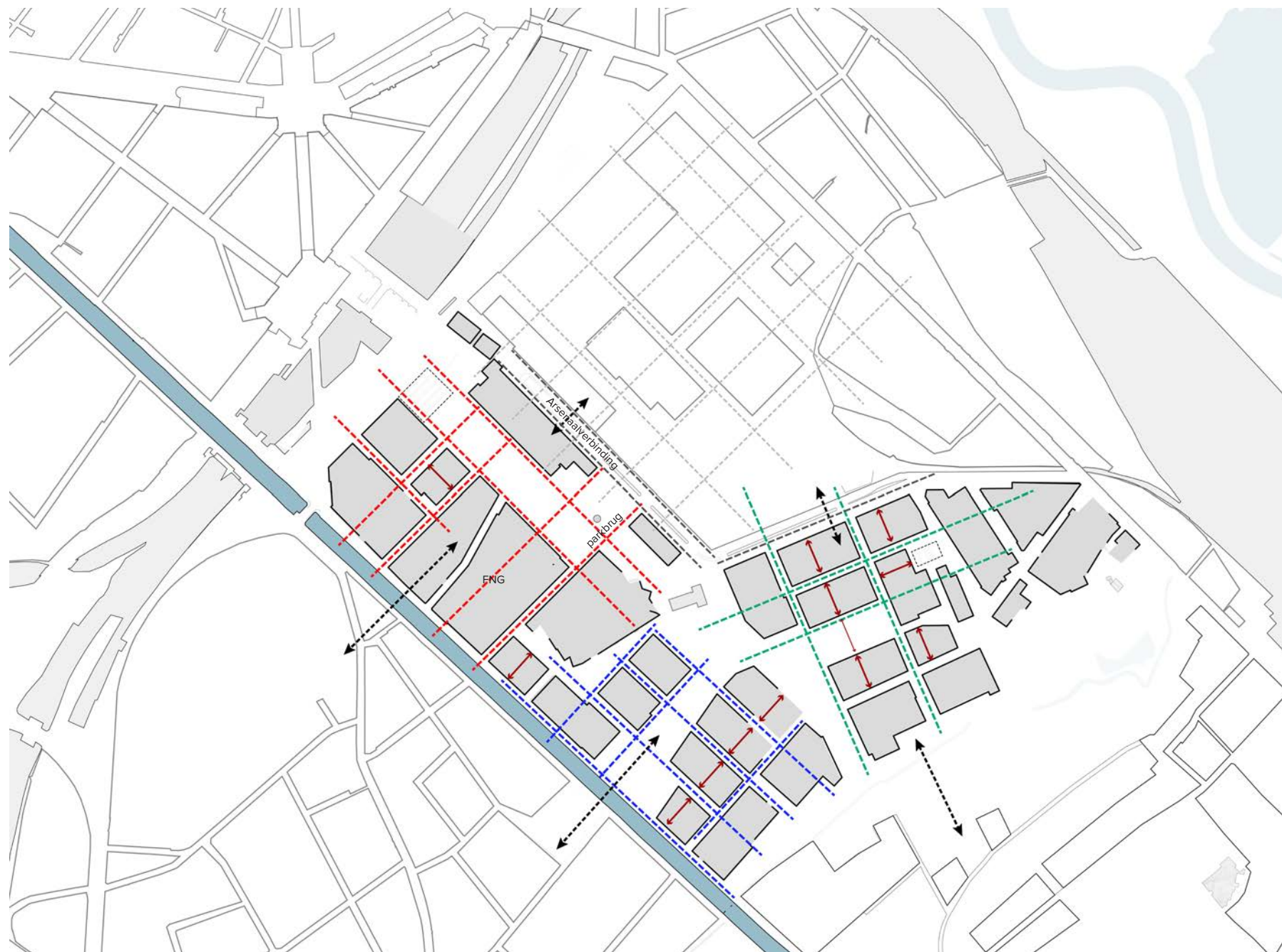
Het bouwblok rond het bestaande kantoorgebouw (vroegere FNG, Boutersemstraat 68A) krijgt een uitzonderlijke maat binnen een verder regelmatig gericht stratenpatroon. Ook het compact bouwblok gekoppeld aan de nieuwe brug heeft een afwijkende maat en wordt tezamen met de brug ontworpen.

Langsheen de Arsenaalverbinding vormen een aantal ruim opgezette gebouwen de grens van het nieuwe plangebied. Deze eerder atypische maatvoering kan ook een uitzonderlijke programmatie toelaten (bv. aula, parkeergebouw, ...).

Deze verschillende uitzonderingen worden in het hoofdstuk deelgebieden verder besproken.



Figuur 71: Een rationele bouwblokmaat met een diepte van 55 meter



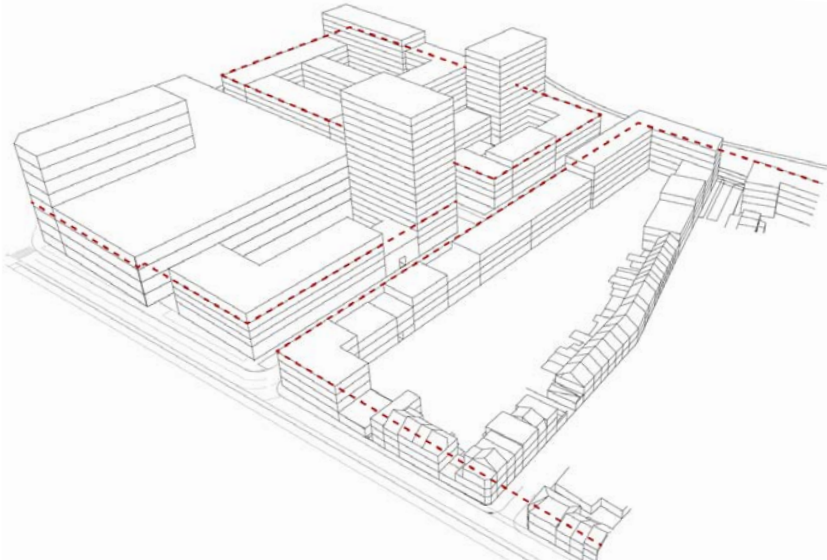
Figuur 72: Bouwblokmaten en richtingen

Stedelijke gebouwen

De stedelijke uitstraling van de gebouwen doorheen het ganse gebied is van belang. Het raakvlak tussen woningen, kantoren en overige functies met de openbare ruimte is allesbepalend. Het ontwerpen van een 'respectvolle afstand' en 'interessante gevels' om langs te lopen zijn essentieel. Waardigheid, anonimiteit, tactiliteit van gebouwen, en de mate van stedelijkheid die ze uitdrukken komen hierin tot uiting. Een evenwicht tussen representativiteit, respectvolle afstand én betrokkenheid dient te worden gezocht.

In de stedelijke uitstraling van de gebouwen primeert de samenhang op het verschil. De gebouwen krijgen een gevelindeling waarin een plint (gelijkvloerse verdieping), bovenbouw, en een dak of een kroon te onderscheiden zijn. De plint of gelijkvloerse verdieping is het meest bepalend inzake de kwaliteit van de stad, de straat, de stoep of het erf. In combinatie met een kwalitatief openbaar domein verzorgen zij de een belevingsvolle, sociaal veilige stad.

Publieke gebouwen die in het plangebied ontwikkeld worden, bijv. de sporthal, de lagere school, het brugcomplex, .. kunnen als verbijzondering ingezet worden in het geheel.



Figuur 73: De referentiehoogte van 4 bouwlagen thv het station en de Vaart.

Referentiehoogte van 4 bouwlagen

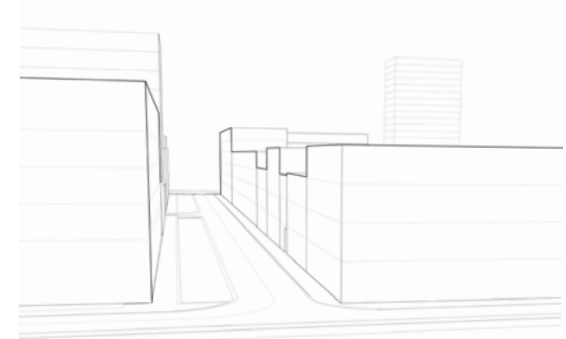
De wijk Ragheno zal een compacte en intensief bebouwde wijk worden, met duidelijke schaalcontrasten. Toch, om de bestaande woonfragmenten goed te laten aansluiten, en een stadsdeel te laten ontstaan dat op schaal is van Mechelen, wordt in de nieuwe wijk een referentiehoogte van 4 bouwlagen aangehouden. Dit is hoger dan de historische binnenstad, maar nog steeds herkenbaar als een schaal voor de centrumstad die Mechelen is, waarbij actieve gevels gegenereert worden die een relatie tot de straat toelaten (vanaf de 5de verdieping valt de relatie met de straat immers weg).

Om deze basis effectief in de planontwikkeling te installeren bestaat een groot deel van de gebouwen in de nieuwe bouwvelden uit 4 bouwlagen (gelijkvloers + 3 verdiepingen). Op heel wat plekken in het plangebied worden deze 4 bouwlagen verhoogd of opgetopt tot 7 of (max.) 8 bouwlagen. Voornamelijk langs de belangrijkste assen (Arsenaalverbinding, wijkontsluiting) of op hoeken waar een hoofdstraat en woonstraat samen komen.

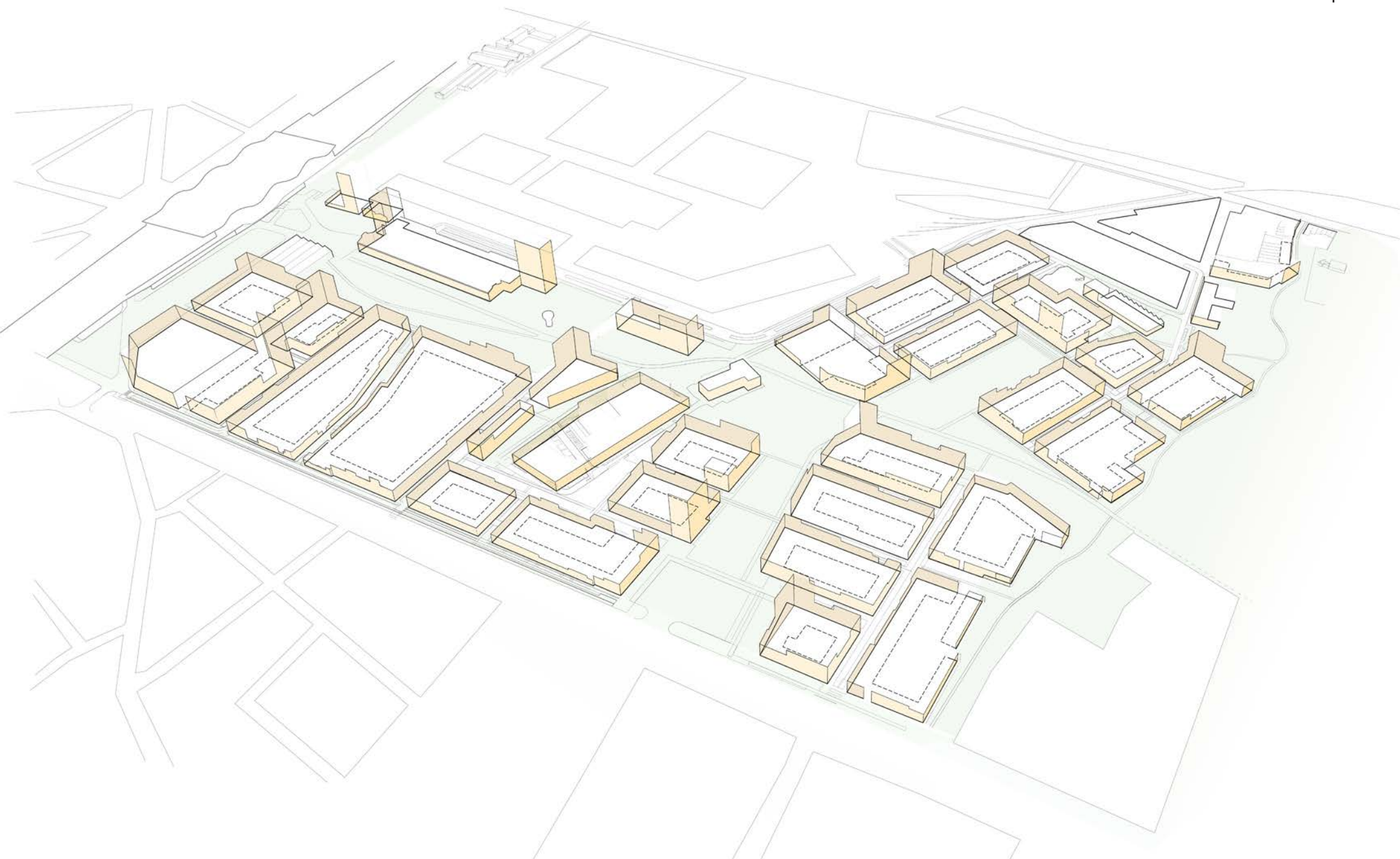
De hoogste gebouwen, de 'torens' zorgen voor een nieuwe skyline in Mechelen. Deze torens zijn slanke volumes die duidelijk boven het basement en de optoppingen uittorenen. Ze staan op weloverwogen plaatsen, in relatie tot een vista en/of een prominente buitenruimte. Hun positie is vastgelegd in het masterplan.



Figuur 74: Mechelse schaal



Figuur 75: straat met gebouwen van gemiddel 4 bouwlagen



Figuur 76: De stadsblokkenstad met gesloten bouwblok, formeel bepaalde straten, open ruimte en gevelwanden

Erfgoedgebouwen

Het behoud van een gedeelte van het erfgoed van de CW komt voort uit de wens om de rijke geschiedenis te laten doorklinken in het toekomstig stadsopzet. Een reeks indrukwekkende gebouwen, geordend volgens de herkenbare orthogonale structuur van de CW krijgen een nieuwe functie en prominente plek in het geheel. Een zorgvuldige programmering van deze gebouwen ondersteunt hun vernieuwde publieke zichtbaarheid.

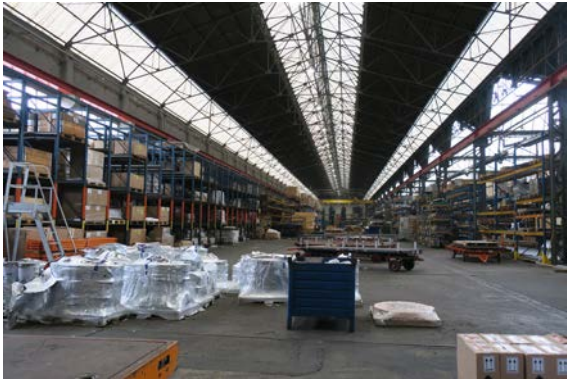
Door het structureren van het gebied met een nieuw stratennetwerk en door aansluiting te maken op bestaande straten ontstaat een samenhangend netwerk van routes. Cruciaal hierbij is dat het vormen van dit netwerk niet alleen als verkeerstechnische opgave wordt gezien, maar dat het netwerk het alledaagse stedelijk leven in de nieuwe wijk faciliteert en de bestaande wijken met elkaar verknoopt. Raghen is zo niet langer een onleesbaar, moeizaam doorwaadbaar stuk stad; ván en naar het station gaan wordt veel vanzelfsprekender zowel voor de mensen die vandaag in en om het gebied wonen of werken als voor de nieuwe bewoners en werknemers. Ook de binnenstad van Mechelen wordt hierdoor een stuk bereikbaarder. Het zwaartepunt in nieuwe stedelijke routes ligt centraal in de open ruimte figuur. In het ontwerp wordt de Struikheidestraat verbonden met het nieuwe stationsplein, en de Leuvensesteenweg met de Hanswijkvaart.



Figuur 77: Erfgoed



Figuur 78: huidige loodsen, gedeeltelijk behouden



Figuur 80: Huidige loods te behouden, met interessante dakstructuur,



Figuur 81: Referentiebeelden sporthal Park Spoor Noord, Antwerpen



Figuur 82: huidige loodsen, gedeeltelijk behouden



Figuur 79: De watertoren, erfgoed dat een centrale plek krijgt in het plangebied

Stratennetwerk

Een laan, stadsstraten, woonstraten, erven en parkpaden

De hoofdroute in het te ontwikkelen stadsdeel wordt gevormd door de nieuwe Arsenaalverbinding. Deze wordt vormgegeven als laan met een dubbele bomenrij. In aansluiting tussen de bestaande Leuvensesteenweg en de Tangent ontstaat zo een lommerrijke stedelijke route waaraan twee toegangen tot het plangebied worden gekoppeld.

Een brug over het park verzorgt een eerste toegang voor gemotoriseerd verkeer tot het plangebied. Deze ongelijkvloerse kruising ontsluit het meest noordelijke deel van de Raghenowijk. In de richting van de Leuvensesteenweg net voorbij de bocht van de nieuwe Arsenaalverbinding ligt een tweede toegang tot het zuidelijk deel van de nieuwe wijk. Vanaf deze kruising zal in de toekomst ook de Centrale Werkplaats ontsloten worden.

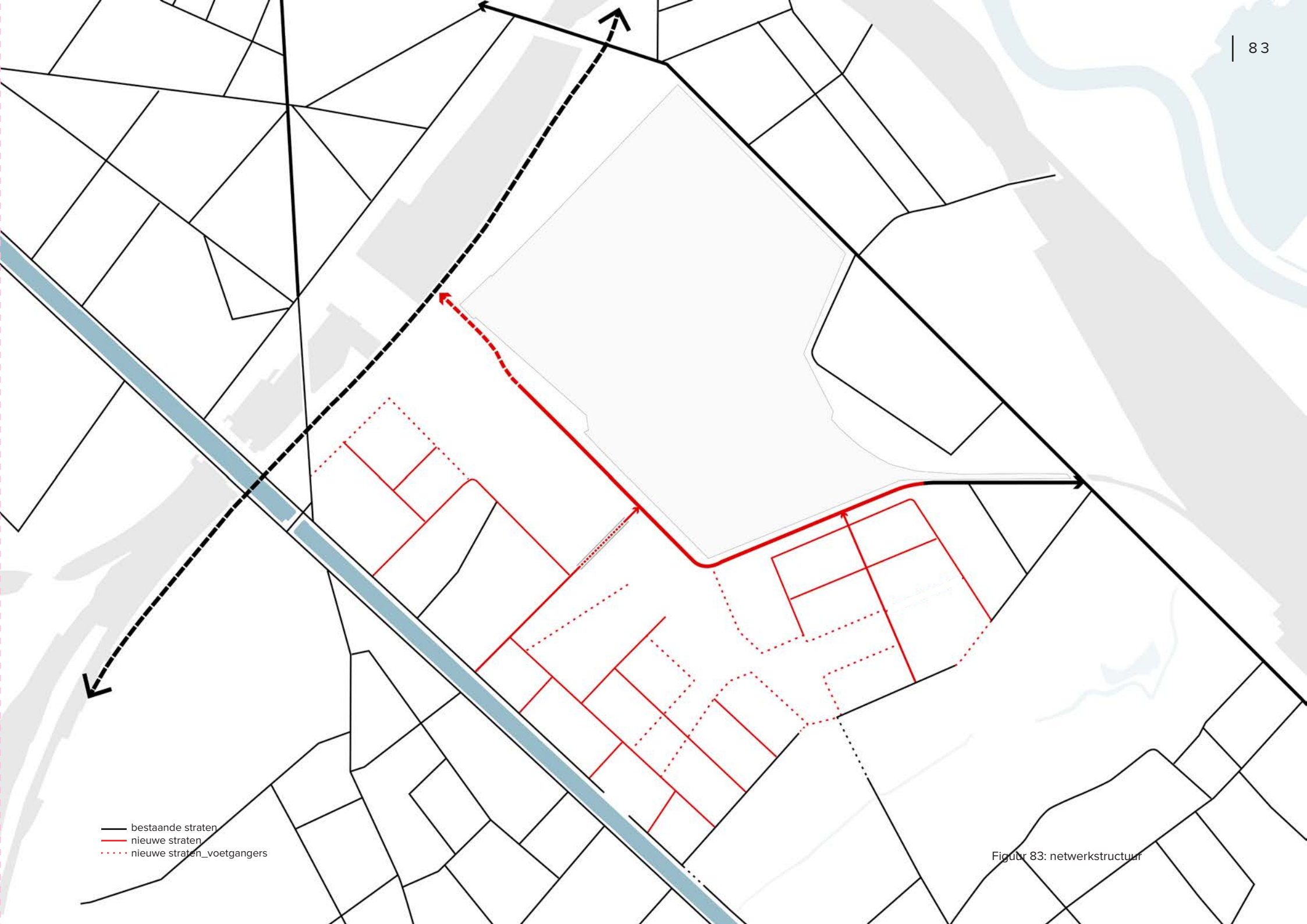
Het stratenpatroon is een fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers. Voor gemotoriseerd verkeer is het gehele gebied goed bereikbaar, maar niet volledig doorwaadbaar. Zo is er geen doorkoppeling voor wagens voorzien tussen de noordelijke wijk en de zuidelijke wijk (tenzij voor eventueel het openbaar vervoer), zodat er geen kruising ontstaat met de fiets-en wandelverbinding.

Voorzieningen

In het plangebied zijn verschillende voorzieningen opgenomen, verspreid over het plangebied maar met een zwaartepunt nabij het station. Hier worden de mobiliteitsvoorzieningen letterlijk met elkaar verbonden. Aan de Arsenaalverbinding worden bijzonder programma's voorzien, gaande van sportinfrastructuur tot een supermarkt aan het toekomstige kruispunt met de Centrale Werkplaats. Een parkeergebouw, een nieuwe (lagere) school, ..., liggen verspreid aan de verschillende parkkamers. Zij worden max. ontsloten langs het voorziene netwerk, en niet vanaf de parkkamers.

Een goed doorwaadbare parkfiguur

De parkfiguur is goed voorzien van paden voor voetgangers en fietsers, zowel in langse richting opgespannen tussen station en Spreeuwenhoek, als in de zijwaartse aftakkingen. Autoverkeer wordt geweerd uit het park, als ook de logistieke organisatie van de gebouwen.



- bestaande straten
- nieuwe straten
- nieuwe straten_voetgangers

Figuur 83: netwerkstructuur

PARKKAMERS

Parkkamers

Hoewel de open ruimte figuur een aangesloten, samenhangende figuur is, bestaat ze uit vijf duidelijk te onderscheiden parkkamers en een reeks van tussenruimtes. Deze parkkamers zijn in het stedenbouwkundig ontwerp uitgewerkt in hun karakter (de atmosfeer, het beeld) en in relatie tot de toekomstige bebouwing. In een vervolgstap zullen ze als concreet inrichtingsplan verder worden vormgegeven.

De samenhang tussen de vijf parkkamers primeert op de verschillen. De verschillen zijn ingegeven door hun ligging in het gebied, hun omvang en de relatie tot de aangrenzende bebouwing. De overeenkomst tussen de vijf kamers is dat ze in hoofdzaak zijn opgezet als groene plekken in de stad in de directe nabijheid van de bewoners van Ragheno en de aanliggende wijken. De hoeveelheid verharding is geminimaliseerd ten gunste van gras, beplanting en ruimte voor water. Op deze wijze bieden de plekken tegenwicht aan de grote hoeveelheid verharding en infrastructuur die dit deel van de stad kenmerkt (gebouwen CW en de stationsomgeving) en verzorgen ze de decompressie-ruimte voor het compacte en dens bebouwde stadsdeel.

Verbindend doorheen de verschillende parkkamers zijn parkpaden voorzien. Het centrale langse pad is opgevat als een ontdudd pad voor voetgangers en fietsers. Het voorzien van een beperkte groene of verharde tussenstrook voorkomt dat het pad te breed en te 'zwaar' wordt en de groene ruimte zou gaan opdelen of fietsers zou uitnodigen tot te hoge snelheden.

Behalve deze 5 parkkamers die tot het plangebied behoren, lichten we kort de zone parallel aan het spoor toe. Hoewel deze zone deel uitmaakt van de grotere openruimtefiguur van Ragheno, is voornamelijk de NMBS aan zet voor het concrete inrichtingsvoorstel. Daarnaast zijn een aantal tussenruimtes van belang, zij verbinden de verschillende parkkamers met elkaar.

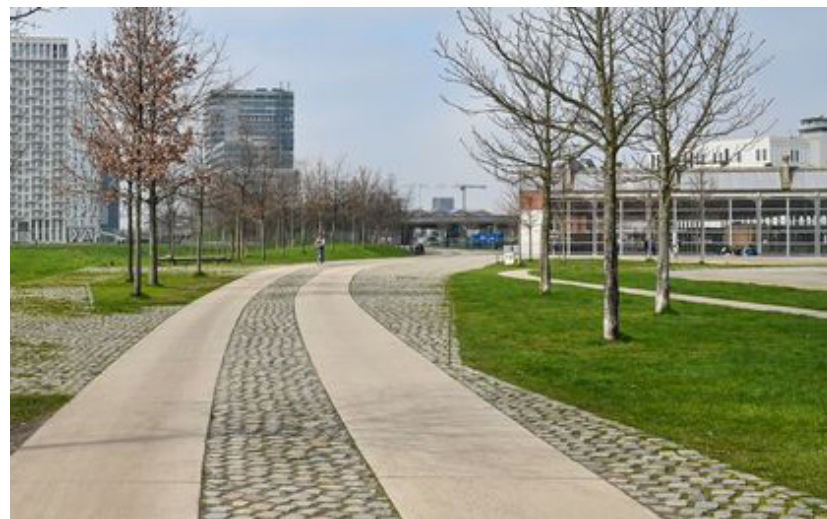
Wisselwerking tussen bebouwde en open ruimte

Een van de belangrijkste leidmotieven in de gebiedsontwikkeling van Ragheno is de open ruimte. De centrale parkfiguur wordt afgebakend

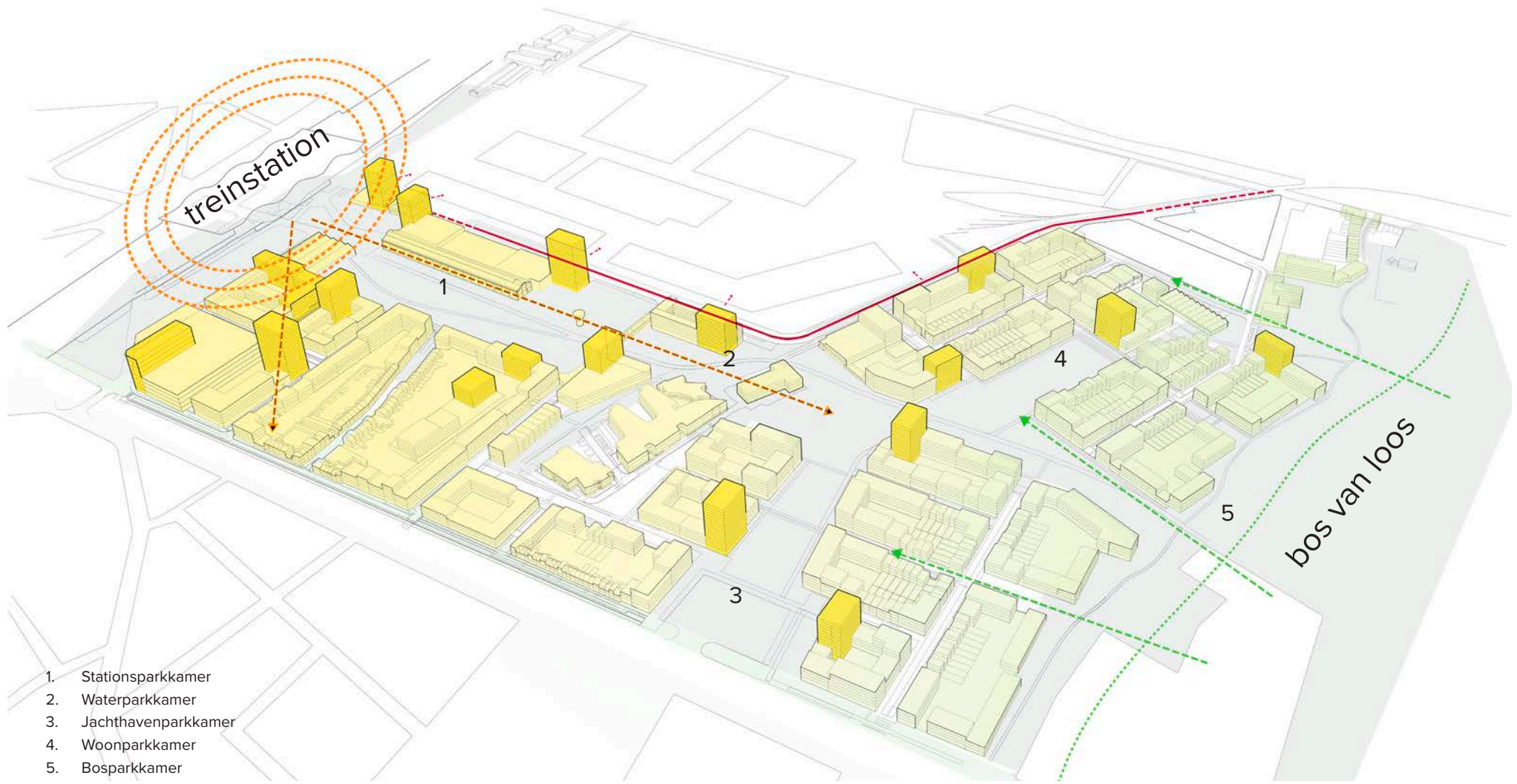
door de bebouwingsgevels. Hiermee wordt een scherpe grens tussen publiek en privaat getrokken. Dit draagt bij aan de stedelijkheid van het gebied, aan de garantie tot een goed opgeladen publieke ruimte en de leesbaarheid en oriëntatie in het geheel van de wijk.

Een eenvoudige groene inrichting die overzichtelijk is voor doorgaande wandelaars en fietsers, waar het wonen in het groen een duidelijke plek krijgt en waar nog verschillende stedelijke programmering kan plaatsvinden. Dergelijke eenvoudige openbare ruimte laat ook toe om het bestaande erfgoed een prominente plek te geven.

De identiteit van het bebouwingsmilieu is afgestemd op de buitenruimte. De wisselwerking tussen beiden is allesbepalend. De hoogdynamische stationsparkkamer krijgt bijvoorbeeld een forsere, stedelijkere bebouwingswand dan de ontspannen woonparkkamer waar de bebouwingswand uit grondgebonden rijwoningen bestaat, afgewisseld met wat hogere (gemengde) gebouwen. De locatie van de torens houdt ook rechtstreeks verband met de open ruimte, en staan op zorgvuldig gekozen plekken.



Figuur 84: Referentiebeeld hoofdpad Park Spoor Noord, Antwerpen



Figuur 85: Verschillende intensiteit van de stedelijke schaal, vanaf het treinstation tot het Bos van Loos.

Water als samenhangend, gekoppeld onderdeel in het plangebied

Wat betreft de inrichting van de groene ruimte en de tussengebieden vormen het inpassen van bestaande en nieuwe bomen en een helder padennet de belangrijkste onderdelen.

In deze openruimtefiguur wordt bovendien het hemelwater opgevangen, maar enkel dat van de publieke ruimte. Het hemelwater van de bouwvelden wordt binnen de bouwvelden opgevangen. Zowel in de grote openruimtefiguur, doorheen de verschillende parkkamers, als in de verschillende straatprofielen krijgt water een prominente plaats in het groen. De verschillende wateropvang- en infiltratiegebieden in de openruimtefiguur maken deel uit van een 'gekoppeld' watersysteem. De continuïteit van het water in een gekoppeld systeem houdt in dat er overal voldoende diepte onder het maaiveld voorzien wordt voor buffering. Dit betekent ook dat er een 'plooi' in het talud wordt voorzien, zichtbaar in profielen (zie verder), of een grotere, beleefbare waterplek in de groene ruimte. De nadrukkelijke zichtbaarheid van het water speelt een rol. Door bij de inrichting van de open ruimte de wateropvang zichtbaar te houden ontstaat een groter bewustzijn over het watersysteem. Bovendien kan het in heel wat gevallen een leuke spelaanleiding geven. Met een zichtbaar vertraagde afvoer, en het aanvullen van de grondwatertafel als doelstellingen trachten we de veerkracht van het gebied te verbeteren.



Figuur 86: De ruimte langs de Boutersemstraat vandaag

Paden als centraal en verbindend netwerk in de open ruimte

De openruimtefiguur is een aangesloten, overzichtelijke publieke ruimte. De ruimte heeft behalve een groene, kwalitatieve betekenis van spelen, verblijven, recreëren ook een verbindende rol. Een goed verbindend en overzichtelijke padennetwerk vanaf het station tot in de verschillende plandelen en tot bij de verschillende functies in het gebied is onderdeel van het masterplan.

De profielopzetten voor deze paden komt verder nog aan bod.

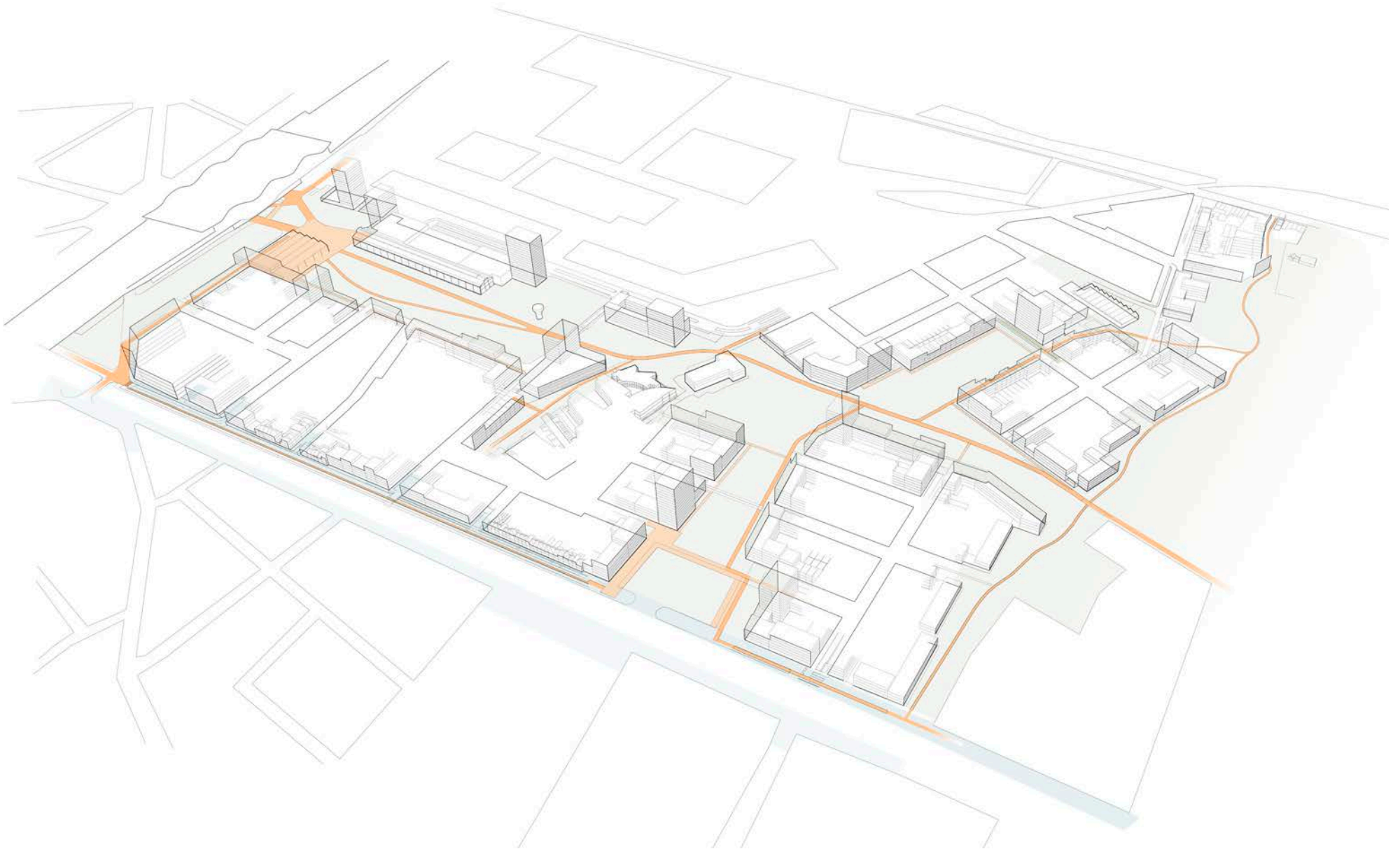
Beeldkwaliteit en samenhang van de open ruimte

De specifieke groenaanleg, de toepassing van materialen en van overige parkonderdelen (banken, verlichting, vuilnisbakken) zijn bepalend voor de kwaliteit van de open ruimte.

De stad Mechelen, die voor haar historische binnenstad een zeer consistente en kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte aanhoudt, zou op vergelijkbare wijze met de inrichting en aanleg van de stadsdelen buiten de vesten moeten omgaan. Een gepast palet voor deze 20ste en 21ste eeuwse gordel kan op een vergelijkbare manier voor samenhang en kwaliteit zorgen. Hierdoor zullen nieuwe stadswijken zoals Ragheno (mede hierdoor) zich goed inschrijven in het geheel van de stad, en er wordt voorkomen dat het een op zichzelf staand projectgebied wordt. De wijk Ragheno heeft anderzijds een dergelijke omvang dat het concrete inrichtingspalet toonaangevend kan zijn voor de omliggende buurten. Met andere woorden, de inrichting van Ragheno kan als vertrekpunt voor de buitengordel van Mechelen beschouwd worden.

Heel concreet dient zich vandaag al de nood aan samenhang aan met de (her-)aanleg van de openbare ruimte in de omliggende wijken Coloma (de in te richten nieuwe parkruimte tussen spoor en school) en Spreuwenhoek.

In dit masterplan wordt het hoofdpzet van de openbare ruimte opgenomen, die in een volgende stap in de vorm van inrichtingsplannen wordt uitgewerkt.



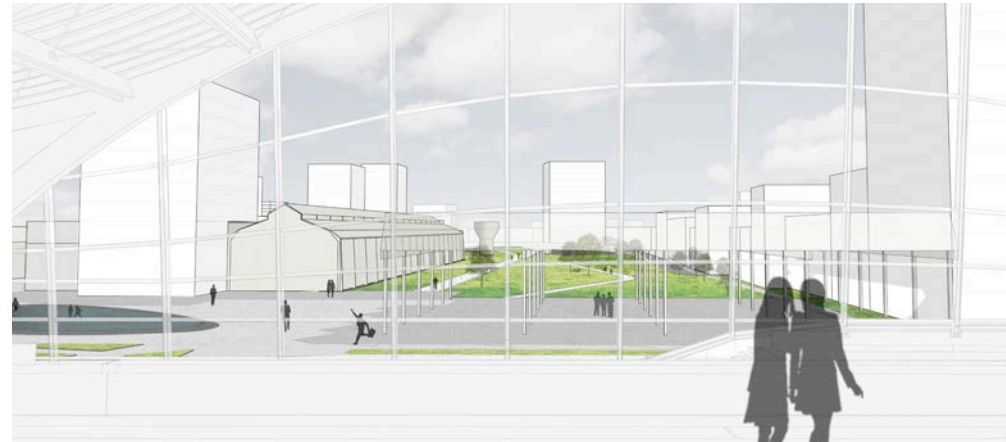
Figuur 87: Hoofdpaden in het park

Stationsparkkamer

Naast het treinstation ligt de stationsparkkamer, een stedelijke parkruimte met een intensief karakter. In deze parkkamer combineren we ruimte voor reizigers, bezoekers en passanten, een zogenaamde multimodale overstapruimte, met hierop aansluitend een hoogdynamische groene stedelijke ruimte.

Op het scharnierpunt tussen deze twee ligt het stationsplein, onder het zogenaamde 'dak van Ragheno'. Dit wordt het brandpunt van de stationsparkkamer en we richten het in als een open, goed zichtbaar plein onder de te behouden middenbeuk van de historische opslagloods van de Centrale Werkplaats. De loods wordt ontmanteld en opgewerkt.

In de stationsparkkamer wordt de toegang tot het treinstation en het busstation verknoot met de belangrijkste routes door het plangebied, zowel de verbindingen parallel aan het spoor, als de verbinding centraal in de open ruimte figuur.



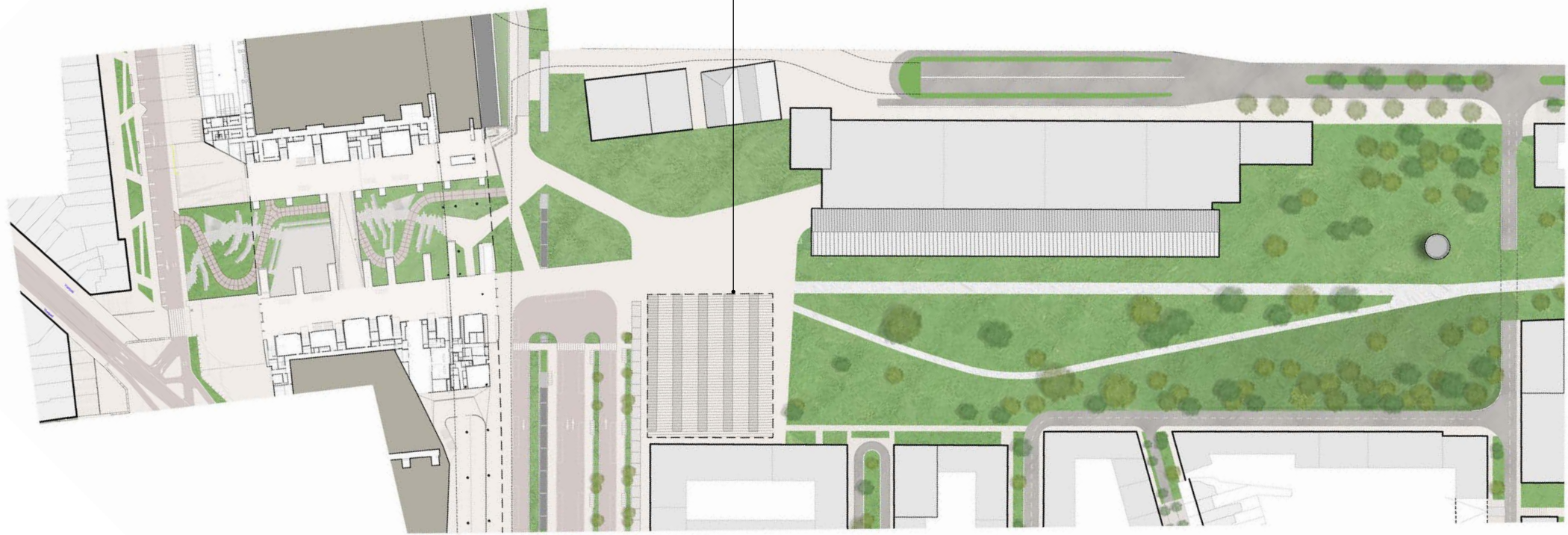
Figuur 89: Een zicht vanaf perron 11 op het nieuw ingerichte gebied Ragheno en de eerste parkkamer: overzicht en eenvoudige inrichting met duidelijke paden



Figuur 88: Referentie Mekel Park, Campus Delft



Figuur 91: Referentie Zomerbar Park Spoor Noord



N Figuur 90: Stationsparkkamer, schaal 1:2500

De zone parallel aan het spoor

De stationsparkkamer begint in feite van bij de uitgang van het stationsgebouw. In deze eerste zone is het vormgeven van de aansluiting op de stationstoegang een belangrijke ontwerpogave. De zone parallel aan het spoor is een langgerekte ruimte waarin het nieuwe dynamische busstation maar ook de toegang tot het speelgoedmuseum en de ticketbalie voor Planckendael, de fiets-ostrade en de stationstoegang liggen.

In deze spoorzone is de helderheid, logica en vlotheid van routes en looplijnen cruciaal. Het begeleiden van de grote hoeveelheid mensen die door dit gebied zullen bewegen, van en naar het station, de binnenstad, kruisend op de fiets, ... willen we op een veilige en overzichtelijke manier begeleiden in deze ruimte. Maar ook het verzorgen van aangename routes, met name door het vergroenen van deze ruimte is een belangrijk onderdeel van de inrichting. Deze vergroening zorgt voor de samenhang tussen de groene stationssparkkamer, de multimodale ruimte aan het spoor en de nieuwe stationshal (met haar groene inrichting).



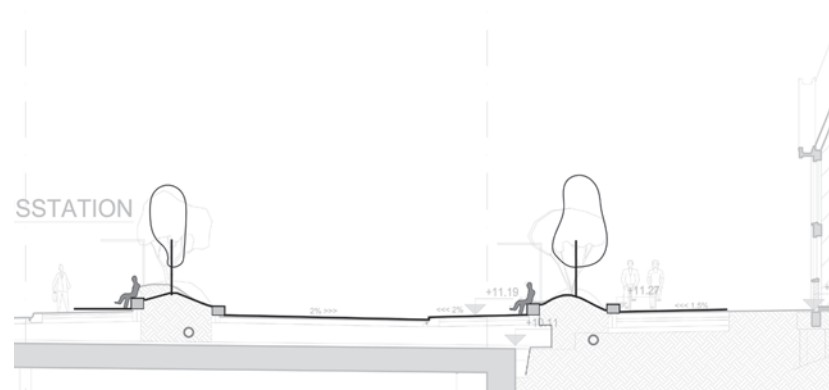
Figuur 94: Talud station



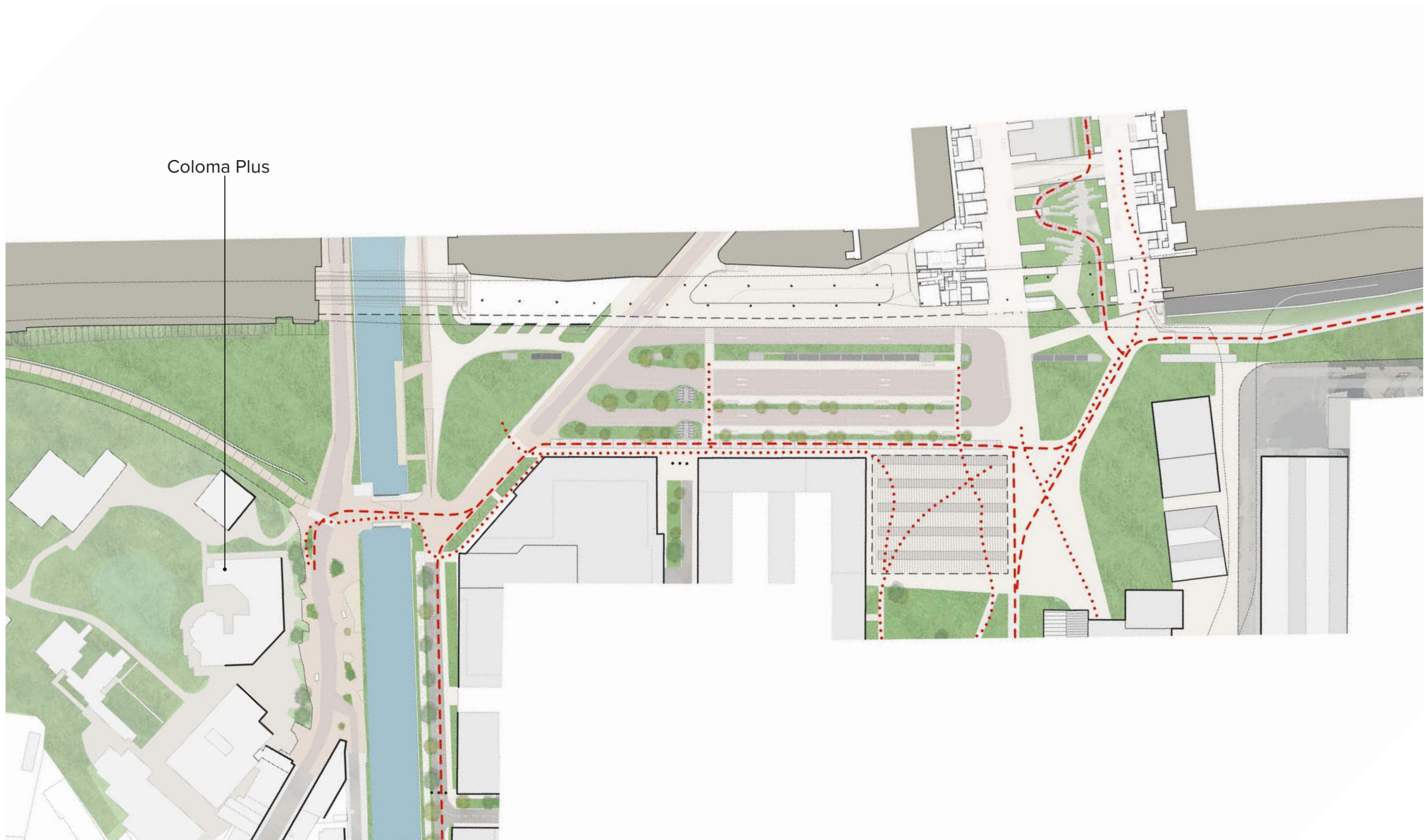
Figuur 92: Functioneel gebouw CW bij de ingang van het station

Tot slot zijn er nog heel wat technische 'obstakels' in de vorm van luchtkokers en lichtschachten (ondergrondse parking), 'onbegroeibare zones' (dakplaat van de parking), niveauverschillen, ...aanwezig die in het ruimtelijk ontwerp geïntegreerd moeten worden.

De sleutel tot samenhang in het grotere geheel van Ragheno ligt in de eenvoud van de inrichting, de helderheid en overzichtelijkheid van de ruimte en de padenstructuur, in combinatie met ruimte voor groen en water. Opdat de ruimte parallel aan het spoor naadloos aansluit op de openruimtefiguur van Ragheno is een ontwerpmatige afstemming cruciaal. Dit betekent dat een samenwerking tussen NMBS, die bevoegd zijn voor het ontwerpen en inrichten van deze ruimte, de stad Mechelen en de private ontwikkelingen belangrijk is voor de afstemming.



Figuur 93: Profiel busstation, schaal 1:200



Coloma Plus



Figuur 95: Stationsparkkamer, schaal 1:2500

Het Stationsplein en het dak van Ragheno

In de huidige situatie ligt parallel aan het spoor, bijna tegenover de onderdoorgang een grootschalige loods van de NMBS. Dit gebouw bestaande uit 3 beukmaten met een hoger middelste deel doet vandaag dienst als opslaggebouw voor de Centrale Werkplaats. Deze opslagfunctie zal een nieuw onderkomen krijgen in het NLC (nieuw logistiek centrum) dat gebouwd wordt aan de noordoostzijde van de Arsenaalverbinding.

In de toekomst zal een gedeelte van dit gebouw een centrale rol krijgen in het nieuwe stedelijk opzet. Het middelste deel wordt behouden en ontmanteld. De stalen constructies (eventuele betonnen kolommen) en het dak van dit gebouwdeel worden behouden, en het krijgt een nieuwe rol als overdekte publieke ruimte.

Dit 'dak van Ragheno' is een deel van het nieuwe Stationsplein Ragheno dat een schakelruimte vormt tussen busstation en groene parkruimte. De parkruimte loopt hierdoor niet koud over in een dynamische verkeersruimte waar bussen af en aan rijden, draaien en wachten, maar het stationsplein, en meer in het bijzonder het 'dak' zorgen voor een 'go between', een interessante tussenruimte. Het dak helpt om de grootste ruimte opgespannen tussen beide zijde



Figuur 96: Referentie Zomerbar Park Spoor Noord

van het plangebied (Arsenaalverbinding tot aan de bebouwing) een menselijke, intiemere schaal te geven. In de verdere uitwerking is het van belang dat de transparantie van de hal gegarandeerd wordt. Het ervaren van het gehele stationsplein, waarvan een gedeelte overdekt is door het dak, is van belang.

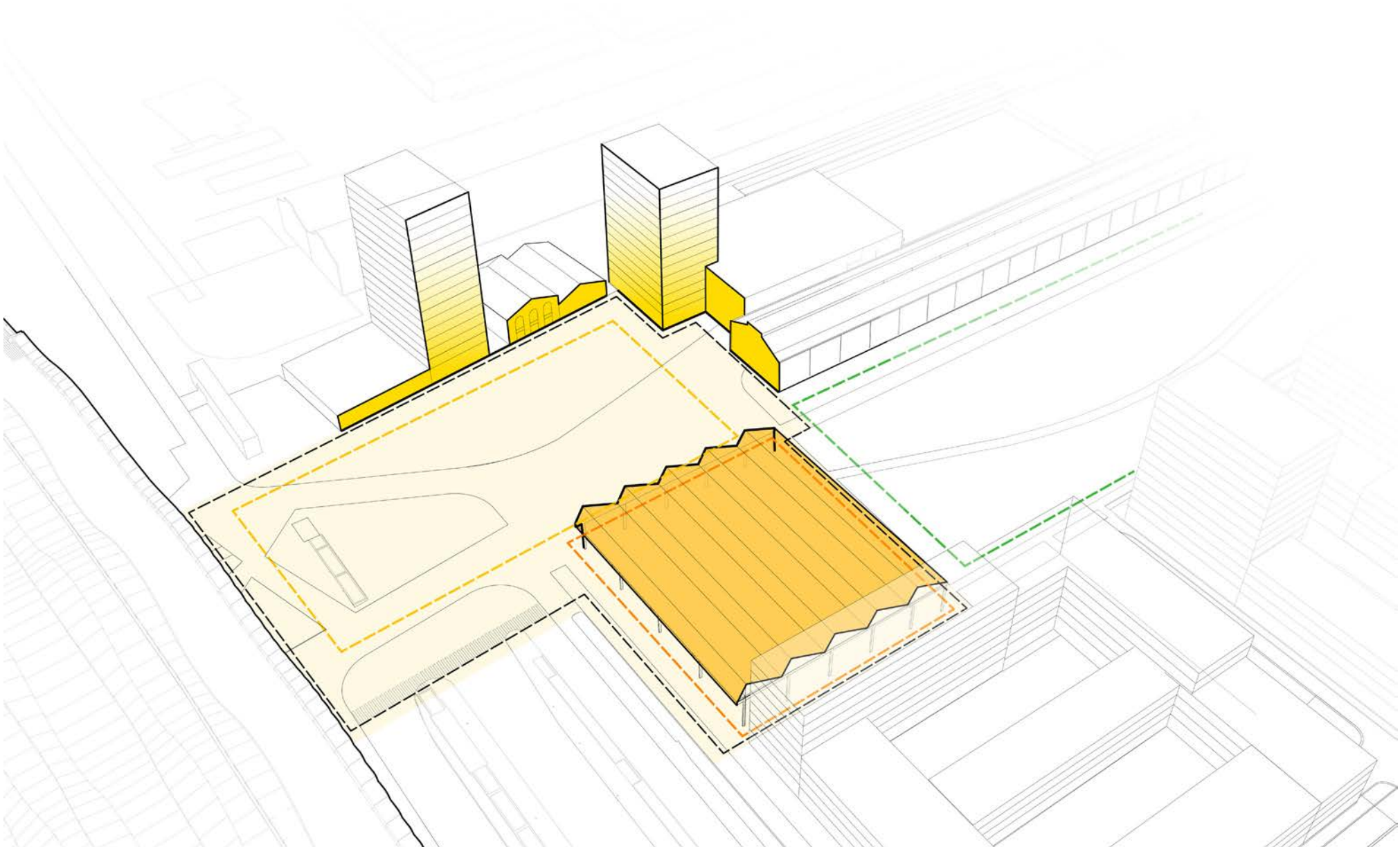
Daarnaast dient in de zone parallel aan het spoor, daar waar de looplijnen komende uit het station verknoopt worden met de padenstructuur van Ragheno en het Stationsplein, de aansluiting tussen de Stationsparkkamer, en globaler het plangebied Ragheno en het station gegarandeerd te worden. Een naadloze aansluiting staat voorop. Maar ook het vergroenen van deze omgeving, en het doortrekken van de Stationsparkkamer tot tegen het station vormen een belangrijke ruimtelijke inzet die in het masterplan vervat zit.



Figuur 97: hoog deel te behouden van de loodsen als dak



Figuur 98: Dakstructuur van de loodsen



Figuur 99: dak van Raghenò als schakelruimte

De stationsparkkamer als hoogdynamische groene stedelijke ruimte

De stationsparkkamer is opgezet als een royale grasvlakte, waarin bestaande bomen (lindes) zoveel mogelijk gehandhaafd blijven en worden aangevuld met nieuw aan te planten bomen. Het is een ruimte waar gespeeld en verpozen kan worden. En waar de bestaande watertoren een beeldbepalende plaats krijgt.

Ook de padenstructuur zal een centrale plaats krijgen in deze kamer. Deze kamer is in grootte vergelijkbaar met de Kruidtuin in Mechelen.

De parkruimte loopt af in de richting van de watertoren. Dit lagergelegen deel van de parkruimte is in het geheel van het park continu en wordt gekruist door de brug van de nieuwe wijkontsluitingsweg (opgespannen tussen de Arsenaalverbinding en de nieuwe Motstraat).

Drie flanken van de parkkamer zijn verkeersvrij. De ontsluitingsweg aan de zuidzijde vertrekt vanaf de brug en buigt af en komt parallel aan de Vaart te liggen. De weg ligt licht verhoogd t.o.v. de parkkamer en loopt langzaam af in de richting van het station.

De randen van het park worden duidelijk gemarkeerd. Aan de zuidwestzijde vormen de nieuwe bouwblokken een stedelijk front aan de parkruimte. Aan de overzijde begrenst de voormalige opslagloods



Figuur 100: Referentiebeeld parkstructuur die doorloopt onder brug (masterplan Izegem, Palmbout Urban Landscapes)

van de NMBS, een indrukwekkende hal van 180 meter lengte, de parkruimte en wordt gecombineerd met twee torenvolumes elk aan één zijde van de hal. In de hal wordt de toekomstige sportinfrastructuur voor Mechelen ondergebracht.

Vorbij de hal, richting de brug volgt een onderbreking in de bebouwing langs de Arsenaalverbinding waardoor er een verbreding van de parkruimte ontstaat, die bovendien voor een betrokkenheid zorgt tussen de nieuwe loods van de Centrale Werkplaats (NLC) en de stationsparkkamer. Weg van het station wordt een bijkomend gebouw langs de Arsenaalverbinding voorzien, wat zorgt voor een bijkomende levendige gevel aan het park.

Al deze gebouwen, inclusief de oude loods staan met hun voeten in het gras. De (logistieke) ontsluiting van deze gebouwen bevindt zich langs de zijde van de Arsenaalverbinding.

De ruimte rond de watertoren en onder de brug

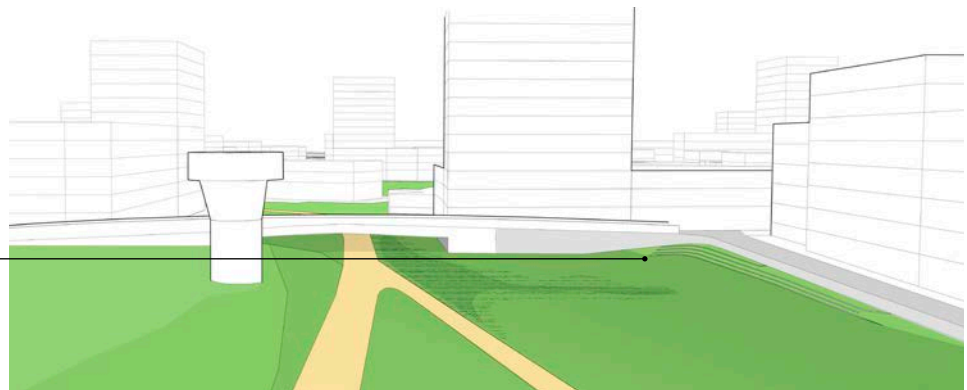
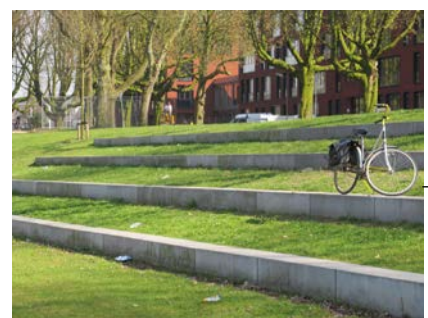
De stationsparkkamer loopt onder de brug door naar de volgende parkkamer. De gelijkvloerse doorsteek voor het park garandeert continuïteit voor voetgangers en fietsers. De ruimte onder de brug is royaal bemeten, zowel in hoogte als in breedte zodat er ruimte is niet alleen voor het pad, maar ook de flankerende groene zones mee doorlopen. Hiermee wordt het principe dat het park onder brug wordt doorgezet, kracht bijgezet.

Ter hoogte van de brug is de pas om en bij de laagste van het gehele plangebied. Het behoud van de lindebomen (langs de huidige Motstraat) en de pas van de bestaande watertoren zijn dwingend wat betreft de nieuwe pas van de parkruimte ter hoogte van de doorgang onder de brug. Een naadloze, vloeiende aansluiting over het geheel van de parkruimte dient te worden bewaakt.

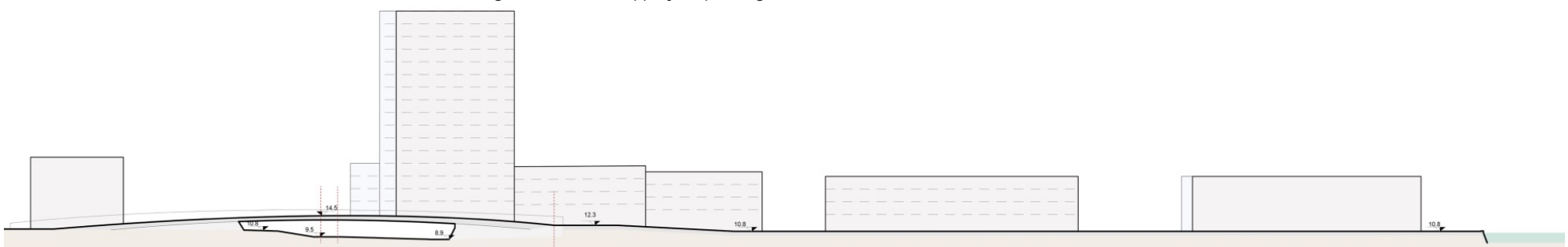
Daarnaast geldt in deze ruimte dat de verknoping van de verschillende maaivelden een belangrijk aandachtspunt is in de verdere uitwerking. Door de verhoogde pas van de nieuwe Motstraat en de lagergelegen parkpas ontstaat in de oksel bij de brug ruimte voor interessante koppelingen. Een stoep die als trap langzaam afloopt in het park; of een groene talud waar ruimte ontstaat voor een aantal zitplekken.



Figuur 101: Uitzicht stationsparkkamer



Figuur 103: Landschappelijke oplossing maaiveld verschil



Figuur 102: Snede van de nieuwe Motstraat en brug

Waterparkkamer

Aansluitend op de stationsparkkamer, in het hart van de openruimtefiguur en op het laagste punt van het plangebied ligt de waterparkkamer. De beek die hier van oudsher stroomde is vandaag als zodanig niet meer aanwezig, maar de lage ligging geeft aanleiding tot een extensief, waterrijk parklandschap.

Deze waterparkkamer, hoewel extensiever van opzet laat ons toe om aansluiting te zoeken met de bestaande groen- en waterstructuur rond de gebouwen van de Crescent. In deze nattere, laaggelegen ruimte zullen parkpaden die hoger gelegen zijn, toegang geven tot de gebouwen aan de parkrand. Daarnaast kunnen eventuele 'vlonderpaden' meer centraal in de natte zones voorzien worden.

Deze parkkamer is door haar centrale ligging tevens een belangrijke schakelruimte. Hier wordt de openruimtefiguur doorgelinkt in de richting van Spreeuwenhoek, maar krijgt ze ook vertakkingen in de richting van de Vaart enerzijds en de Leuvensesteenweg (Dellingstraat) anderzijds. De openheid van de plek staat dan ook voorop, zodat het overzicht in in de verschillende richtingen geboden kan worden.



Figuur 106: Referentiebeeld Quirijnpark, Tilburg



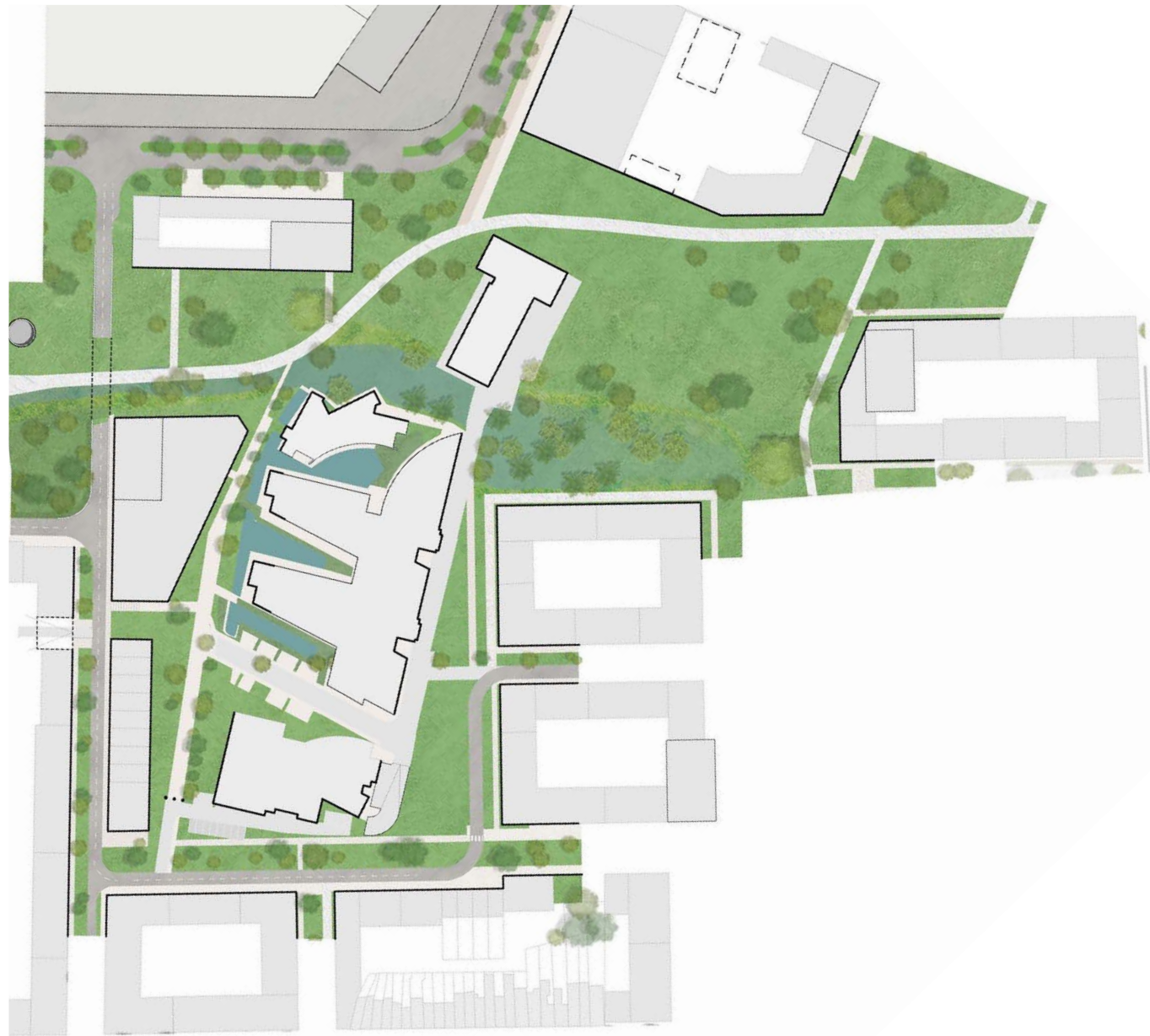
Figuur 107: Referentiebeeld Quirijnpark, Tilburg



Figuur 104: Referentiebeeld Park Groot Schijn



Figuur 105: Referentiebeeld Catharina Amaliapark



Figuur 108: Waterparkkamer, schaal 1:2.500

Omgeving Nieuwe Motstraat

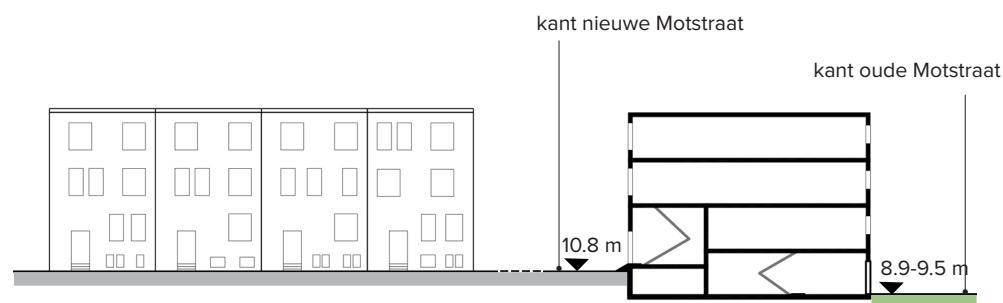
In het verlengde van de brug, dwars op de Vaart loopt de Nieuwe Motstraat. Aan beide zijden van de weg wordt nieuwe bebouwing voorzien: aan de ene zijde bebouwing die het perceel en bestaande kantoorgebouw (vroegere FNG) omsluit, en aan de andere zijde een voorbouw t.o.v. de huidige Crescent.

Tussen de nieuwe voorbouw en de huidige Crescent ligt de bestaande Motstraat, die wordt teruggebracht tot een pad voor trage weggebruikers (het Motpad). De waterparkkamer wordt doorgekoppeld in deze tussenruimte rond de gebouwen van de huidige Crescent. Het hoogteverschil tussen de nieuwe Motstraat (pas 10.80 NAP) en het Motpad (pas ca. 9.00 NAP) is aanzienlijk. We voorzien een voetgangersverbinding tussen de Nieuwe Motstraat en het Motpad net voorbij de toren (het bruggebouw) in de vorm van een stedelijke trap, al dan niet in combinatie met een groen talud.

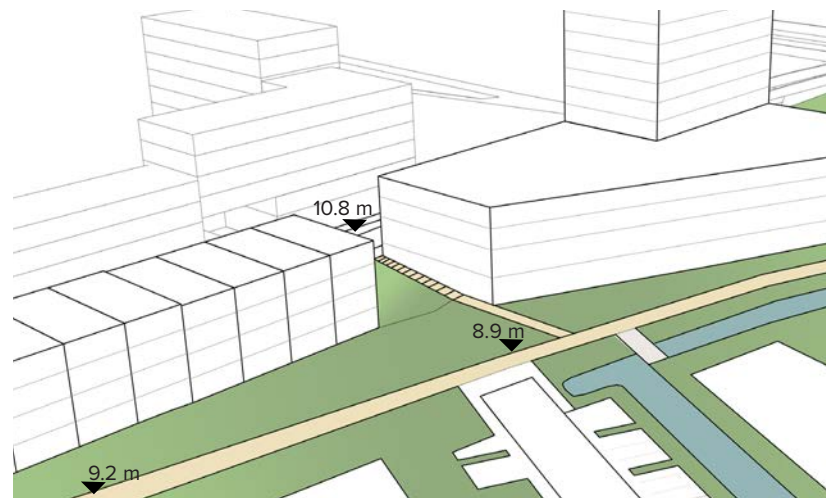
De voorbouw grenst dus met een gevel aan de Nieuwe Motstraat met een stoep op 10.80 NAP, en grenst met de andere gevel aan het Motpad (en de aanliggende groene ruimte) op een pas van ca. 9.00 NAP. Het pasverschil wordt in het gebouw overbrugd en het gebouw heeft langs beide zijden een voorgevel, met adressen aan de Nieuwe Motstraat en adressen aan het Motpad.



Figuur 109: Referentiebeeld: publieke trap Ichthushof-Laan op Zuid, Rotterdam



Figuur 110: Gevel aan de straat en snede boven-beneden woningen langs de nieuwe Motstraat



Figuur 111: Oplossing hoogteverschil Nieuwe Motstraat en Motpad



Figuur 112: Waterparkkamer, betaalde toestand Motstraat, schaal 1:2.500



Figuur 113: Waterparkkamer, ontwerp, schaal 1:2.500



Jachthavenparkkamer

Parallel aan de Vaart wordt een nieuwe jachthaven voorzien. De openruimtefiguur wordt net voorbij de waterparkkamer afgebogen in de richting van de Vaart. De jachthavenparkkamer is een dynamische ruimte, die in één richting open plooit in de richting van de Vaart begeleid door stedelijke fronten.

Rond de jachthaven wordt een onderscheid gemaakt tussen een dynamische kant, met verharding en terrassen aan de zonzijde. Hier springt het bouwblok waarin de toren is opgenomen vooruit t.o.v. het bouwblok aan de Vaart, en laat zo een plek ontstaan direct aan het water. De andere zijde van de jachthaven, in zuidoostelijke richting kent een luwer en groener karakter. De dynamische parkfiguur loopt hier langs het dok door tot tegen de Vaart.



Figuur 114: Aaneenschakeling van groene kamers



Figuur 115: Referentiebeeld Militair Hospitaal, Antwerpen: eenvoudige groene ruimte met duidelijke padenstructuur en inzet van bestaande en nieuwe bomen . Ook erfgoed komt op de voorgrond



Figuur 116: Jachthavenparkkamer, schaal 1:2500

Woonparkkamer

De woonparkkamer wordt gevormd door een aftakking van de openruimtefiguur in oostelijke richting. De woonparkkamer is een extensieve, laagdynamische parkruimte met een relatief bescheiden woonrand.

In tegenstelling tot de meeste andere parkkamers die door forsere stedelijke gevelwanden worden begrensd (weliswaar passend binnen het principe van de referentiehoogte van 4 bouwlagen), wordt deze parkruimte getypeerd door een bescheiden woonrand. Een reeks van grondgebonden woningen en appartementen wisselen elkaar af en zorgen voor een gemoedelijke, levendige rand ontstaat. Een reeks van voordeuren om de 5 à 6 meter en leefruimtes vooraan de woningen helpen het park opladen. De woningen staan aan een parkpad (autovrij) dat losligt van de gevel zodat het (publieke) groen tot tegen de gebouwen loopt. Ook dit aspect ondersteunt het beoogde vriendelijke en ontspannen woonkarakter.



Figuur 117: Referentiebeeld grondgebonden woningen aan het park

Twee hoge kopgebouwen markeren de 2 belangrijkste perspectiefassen in de ruimte: komende van Spreeuwenhoek, in het verlengde van Werfheide staat op het terrein van het Rode Kruis een bouwblokrand met een toren. Op het einde van de parkkamer (oost) maakt een andere toren de parkkamer af. Deze torens maken deel uit van een bouwblok, en het verschil in schaal met de grondgebonden woningen zorgt voor een interessante ruimtelijke spanning. Het geeft uiting aan de nieuwe vorm van stedelijkheid die we met de wijk Ragheno voor ogen hebben.



Figuur 119: Referentiebeeld grondgebonden woningen aan het park



Figuur 118: Referentiebeeld Ypenburg, West 8

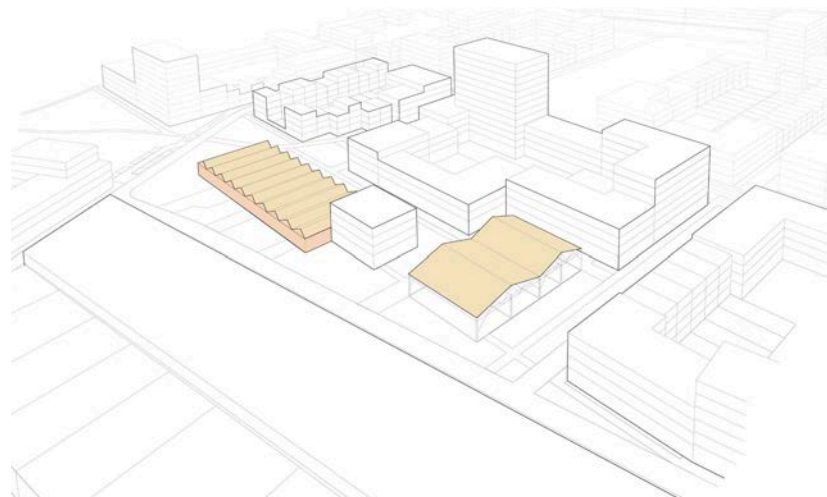


↑ N Figuur 120: Woonparkkamer, schaal 1:2.500

De verbinding tussen de woonparkkamer, de Bosrand en het bos van Loos

Rechts van het kopgebouw wordt een doorsteek gemaakt richting Dellingstraat, en tot aan het bos van Loos. Een bestaande hal wordt hier ingezet om de doorgang te verbijzonderen en leesbaar te maken. Hiermee wordt het perspectief vanuit de woonparkkamer opgehouden in de richting van het bos van Loos.

De aansluiting tussen de nieuwe ontwikkeling en de bestaande en te behouden bedrijven is een aandachtspunt bij de verdere uitwerking. Tussen de bouwblokken en de bestaande bebouwing wordt, aan de zijde Ragheno groene ruimte voorzien die de overgang verzorgt.



Figuur 123: behouden dak als publieke plek



Figuur 121: huidige situatie dak



Figuur 122: bestaande loods om te behouden



Figuur 125: Referentiebeeld dak



Figuur 126: Referentiebeeld dak



Figuur 124: Relatie tussen Bos van Loos en park Ragheno

Bosparkkamer

De bosparkkamer lijkt wellicht nog het minst op een stedelijke parkruimte. Met de bosparkkamer streven we naar een veilige, maar luwe bosrand. Het 'bomenmassief' van het Bos van Loos zal in de bosparkkamer een uitgedund opzet krijgen en zorgt zo voor een aangename gradiënt tussen het bestaande bos en de nieuwe stadsontwikkeling. Een langse pad loopt vanaf de Vaart tot aan de Leuvensesteenweg. Hierop takken een aantal (dwarse) zijpaden aan, zowel naar het noorden als naar het zuiden.

De geplande woonrand is ook hier bescheiden, maar bestaat in tegenstelling tot die van de woonparkkamer voornamelijk uit appartementengebouwen. De adressering van deze gebouwen ligt aan de binnenzijde van de bouwblokken waardoor het bospad geen dienst moet doen in functie van bewoners, maar volledig in teken staat van wandelaars en bezoekers. Zo ontstaat een publiek bospad, waar 's avonds lichtjes branden, maar dat echter niet 'overbevraagd' is. Dit betekent niet dat de appartementen een 'achterkant' maken naar de bosparkkamer of naar het langse pad. Leefruimtes van de appartementen zijn gericht naar deze zijde, bij voorkeur met een lichtverhoogde pas (tot 70cm) zodat er een vorm van betrokkenheid tussen wonen en wandelen ontstaat, op waardige afstand.



Figuur 127: Referentiebeeld bosranden



Figuur 128: Referentiebeeld bosranden



↗ N Figuur 129: Bosparkranden, schaal 1:2.500

Bosparkkamer tot aan de Leuvensesteenweg

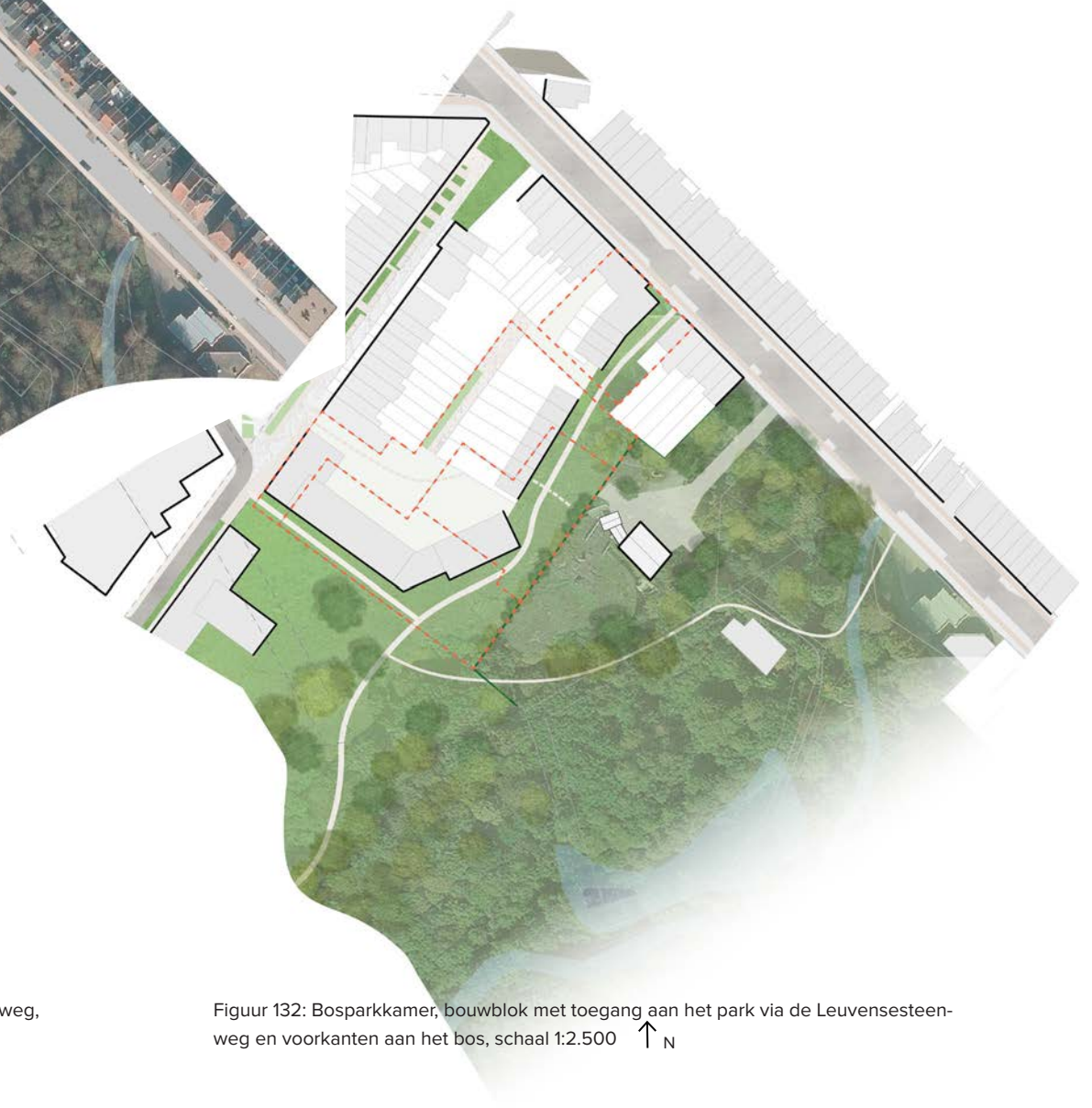
Om het langse bospad dat vertrekt vanaf de vaart helemaal door te kunnen trekken tot aan de Leuvensesteenweg is het projectgebied van de 'bandencentraal' mee opgenomen in het masterplanopzet. Hoewel dit terrein in feite niet tot het plangebied behoort, ligt er vandaag wel een vraag tot nieuwe ontwikkeling op tafel. Het betrekken van deze ontwikkeling in het totaal van het masterplan biedt de unieke kans om het bospad een aankomst te geven op de Leuvensesteenweg. Hierdoor ontstaat er een waardevol alternatief voor fietsers en voetgangers op de Leuvensesteenweg en kunnen we hen veel vroeger in het plangebied geleiden.



Figuur 130: V.l.n.r.: Bedrijf Standing Concept, muur van het bedrijf (kant van de bed & breakfast) en het gebouw van de bandencentrale aan de Leuvensesteenweg



Figuur 131: Bosparkkamer, bestaande situatie bouwveld aan de Leuvensesteenweg, schaal 1:2.500 ↑ N



Figuur 132: Bosparkkamer, bouwblok met toegang aan het park via de Leuvensesteenweg en voorkanten aan het bos, schaal 1:2.500 ↑ N

