



FASERING EN ACTIES

FASERING

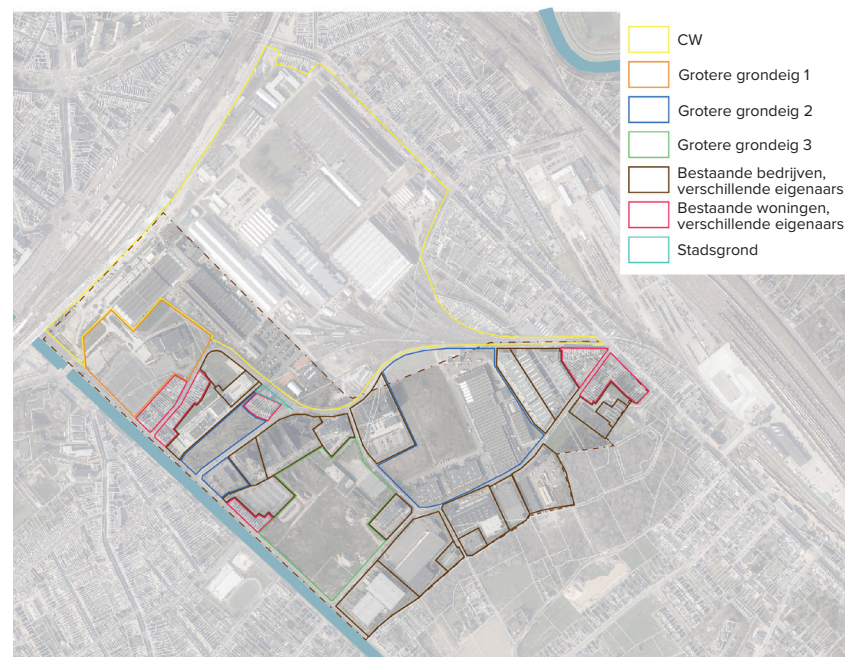
De fasering voor de realisatie van het stadsontwikkelingsproject Ragheno is complex. Dit niet alleen door de grootte van het gebied waardoor er al zeker op zeer lange termijn moet gedacht worden, maar ook door de nieuwe infrastructuurwerken die noodzakelijk zijn. De realisatie zal stapsgewijs gebeuren en zal tientallen jaren in beslag nemen.

De aanleg van de Arsenaalverbinding is dé belangrijkste stap voor de ontwikkeling van het Ragheno gebied. Deze nieuwe weg tussen Leuvensesteenweg en Tangent is noodzakelijk om de ontwikkeling met de gewenste dichtheid en het doorgaand verkeer te kunnen afwikkelen. De realisatie van de Arsenaalverbinding is afhankelijk van een verhuisbeweging van twee bestaande loods en naar een nieuwe loods op grondgebied van de Centrale Werkplaats.

De percelen van het plangebied zijn in eigendom van verschillende eigenaars. Binnen het projectgebied onderscheiden we drie eigenaars die een groot aantal percelen bezitten en waarmee ook de brownfieldconvenanten zijn afgesloten. Buiten deze eigenaars zijn er nog verschillende derden, namelijk de eigenaars en huurders, bestaande bedrijven en de bewoners.

De NMBS is niet alleen als eigenaar maar ook als betrokken partner in het stationsproject en de Centrale Werkplaats een belangrijke actor in het gebied.

Het is dus niet zo dat er met één partij een bepaalde fasering kan uitgewerkt worden. Bij de ambities werd de opmaak van een flexibel plan vooropgesteld. Bij de fasering dient rekening gehouden te worden met voldoende mogelijkheden in aanpassingen aan de bestaande situatie waarbij nieuwe ontwikkelingen inpasbaar zijn. Het voorgestelde basisraamwerk ligt vast maar laat een flexibele invulling in de tijd mogelijk. De huidige perceelsgrenzen vallen niet samen met de toekomstige rooilijnen maar laten wel een zo zelfstandig mogelijke ontwikkeling van de bouwvelden en infrastructuur toe.



Figuur 379: Eigendomsstructuur in Ragheno (2015)

Delen van Ragheno zijn vandaag onbebouwd waardoor de ontwikkeling daar naar verwachting sneller zal verlopen. De bebouwde terreinen die in aanmerking komen voor herontwikkeling zullen eerder op lange termijn ontwikkeld worden, afhankelijk van de huidige toestand en de opportuniteiten.

Met uitzondering van de woningen in de bocht van de Motstraat-Bautersemstraat blijven de bestaande woningen behouden in het masterplan. De stad zal deze woningen verwerven.

Er zijn verschillende scenario's in fasering mogelijk omdat deelgebieden onafhankelijk van elkaar kunnen ontwikkelen.

De Arsenaalverbinding is het strategisch project voor Ragheno. Het is de nieuwe toegang voor Ragheno maar is eveneens noodzakelijk voor de mobiliteitsafwikkeling van Ragheno en de ruimere omgeving. De huidige wegenis is niet uitgerust om het bijkomend programma van Ragheno te kunnen afwickelen en geeft geen aansluiting op de nieuwe weginfrastructuur de Tangent. Vanaf dat deze weg is aangelegd, kunnen de ontwikkelingen pas volwaardig opstarten. In tussentijd is er een beperkte ontwikkeling mogelijk die rekening houdt met de huidige wegcapaciteit en kruispunten.

De aanleg van de andere nieuwe weginfrastructuur, fietsverbindingen en trage verbindingen worden afgestemd op de ontwikkelingen. Dit kan dan weer gevolgen hebben op het bestaande netwerk. De opmaak van een Minder Hinder plan is noodzakelijk en zal aanpasbaar moeten zijn in functie van volgorde van nieuwe ontwikkelingen.

Er zal nagegaan worden of de gefaseerde aanleg van de bouwvelden en de weginfrastructuur kan samenlopen met de aanleg van het warmtenet of andere nutsvoorzieningen die noodzakelijk zijn voor de site.

Bijkomend is het realiseren van delen van de groene centrale parkzone eveneens opportuun om de nodige kwaliteiten te verzekeren voor eerste nieuwe ontwikkelingen.

Voor het transformeren van dit projectgebied naar een nieuw stadsdeel zijn er verschillende investeringen nodig in het toekomstig openbaar domein die grote financiële gevolgen hebben. Er werd een stedenbouwkundige last bepaald die zal opgelegd worden bij de vergunningsaanvraag voor de private ontwikkelingen. De stad zal pre-financieringen waar nodig zoals voor de Arsenaalverbinding.

Tijdelijke invullingen zullen ook mogelijk zijn en worden aangemoedigd gezien de lange doorlooptijd van de totale ontwikkeling en dit de identiteit van de site op korte termijn al kan versterken. Onder tijdelijke invullingen wordt het tijdelijk gebruik van gronden en panden bedoeld.

Rekening houdende met de afhankelijkheden zoals de nieuwe loods voor de Centrale Werkplaats en Arsenaalverbinding wordt de fasering opgedeeld in:

- Fase 0 Bestaande situatie met opening Tangent
- Fase 1 Vóór de Arsenaalverbinding
- Fase 2 Ná de Arsenaalverbinding
- Fase 3 Ontwikkeling op lange termijn

Fase 0 Bestaande situatie met Tangent


In voorjaar 2022 zal de Tangent geopend worden waarmee het doorgaand verkeer van de Vesten wordt gehaald.

In kader van het stationsproject was reeds duidelijk dat een nieuwe verbindingsweg ter vervanging van de Motstraat, met aansluiting op de Tangent, noodzakelijk is. Momenteel is enkel de aansluiting, met name de eerste 20m van de tunnel naar de Tangent, reeds uitgevoerd. Er werd initieel een lange tunnel voorzien die volledig onder het perceel van de Centrale Werkplaats werd aangelegd. Een variant met korte tunnel (zie luik mobiliteit) werd besproken en overeengekomen met AWV en de NMBS. Dit heeft als gevolg dat de eigendomsgrens van de huidige Centrale Werkplaats moet verschuiven.

De knelpunten en gevolgen van de beslissing korte tunnelvariant voor de Arsenaalverbinding worden zo veel mogelijk in kaart gebracht en in overleg met NMBS, hogere overheden en andere betrokken partijen besproken. De opportuniteiten voor het projectgebied Ragheno worden uitgewerkt in het masterplan.

Er dienen nog verdere afspraken gemaakt te worden betreffende het erfgoed, grondverwervingen, slopen van bestaande gebouwen, parkeren, timing, mobiliteit...



 Bouwfase

1. Tangent
2. Stationsgebouw
3. Sluiting Colomabrug
4. Studie Nieuw Logistiek Centrum
5. Aansluiting Arsenaalverbinding (reeds uitgevoerd)

Fase 1 Vóór de Arsenaalverbinding

De werking van de CW dient te allen tijde behouden te blijven. Dit kan alleen als er een Nieuw Logistiek Centrum wordt gebouwd die het wegvallen van twee oude magazijnen kan vervangen. Dit nieuwe logistiek centrum wordt gebouwd in opdracht van de NMBS.

Voorwaarde van de NMBS voor de CW is dat de Arsenaalverbinding pas aangelegd kan worden nadat het nieuwe logistiek centrum er is en de werking van de CW volledig binnen de nieuwe perceelsgrens kan verlopen.

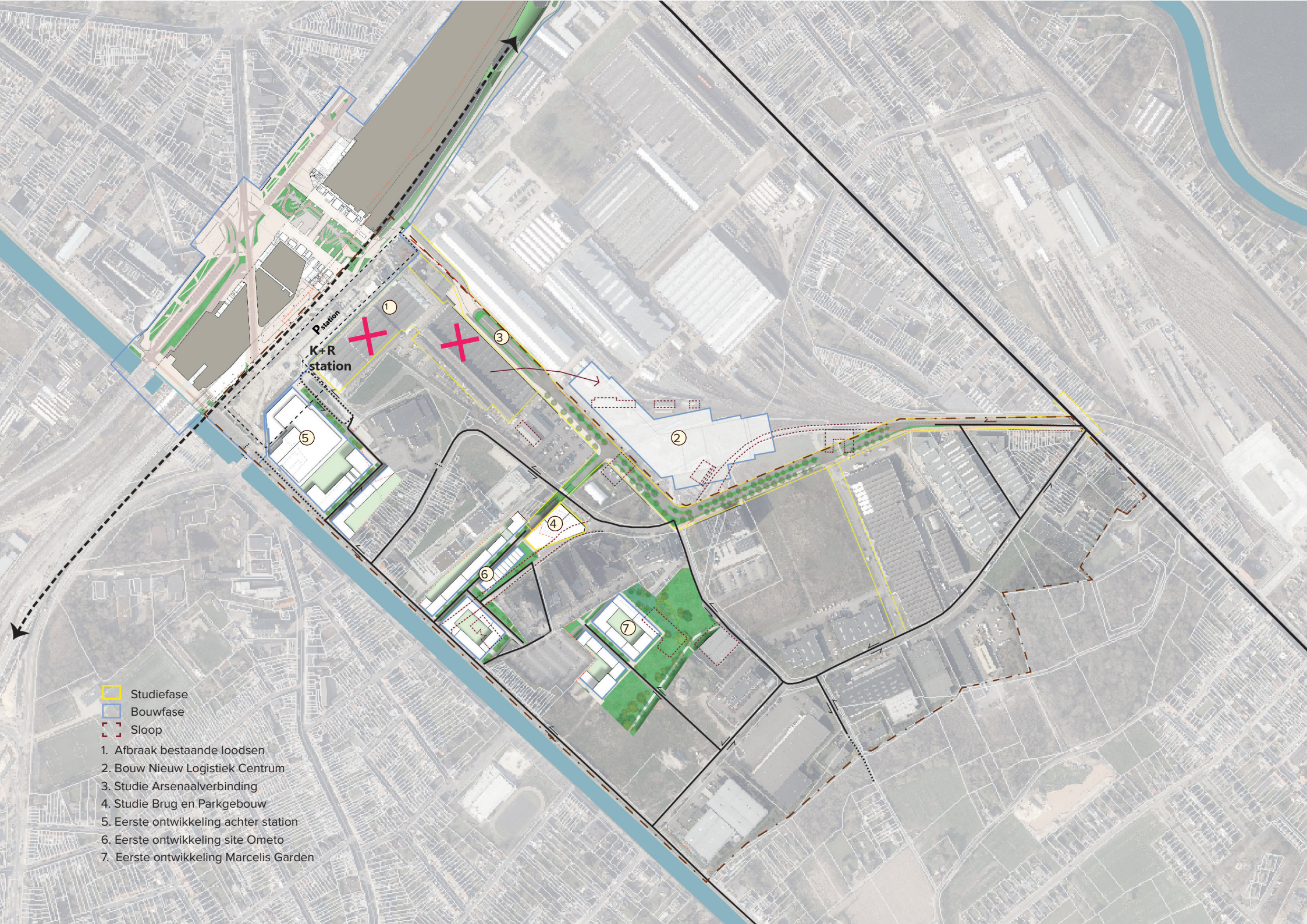
De studies voor de Arsenaalverbinding en de nieuwe loods lopen parallel.

Gezien het belang van de Arsenaalverbinding op mobiliteitsvlak kan er voor de aanleg maar een beperkte ontwikkeling plaatsvinden. Vanaf de start van de bouw van de nieuwe loods zal tevens de huidige Motstraat onderbroken worden en zal er een alternatieve omleidingsroute komen.

Deze eerste ontwikkelingen bevinden zich op locaties die een meerwaarde zijn voor de start (stationsparkkamer) van het projectgebied en doordat het percelen binnen een brownfieldconvenant vallen, kan de Omzendbrief Ruimtelijk Transformatiebeleid worden toegepast.

Zo zijn er drie mogelijke ontwikkelingen op strategische locaties aangeduid. Deze ontwikkelingen betekenen een belangrijke eerste meerwaarde in het ontwikkelingsproces aangezien ze gekoppeld zijn aan de vernieuwde stationsomgeving, de hoofdonthutingsweg van de zone na de brug en aan het centrale park. Deze worden opgevat als eerste voorbeeldprojecten.

Met de aanleg van de Arsenaalverbinding zal ook de brug over het park gerealiseerd worden. Aansluitend wordt het Parkgebouw opgericht waarin een parkeervoorziening zal komen. Deze kan deels het parkeren dat momenteel op het openbaar domein gebeurt of op de private percelen die in aanmerking komen voor herontwikkeling opvangen.



Studiefase

Bouwfase

Sloop

1. Afbraak bestaende loodsen
2. Bouw Nieuw Logistiek Centrum
3. Studie Arsenaalverbinding
4. Studie Brug en Parkgebouw
5. Eerste ontwikkeling achter station
6. Eerste ontwikkeling site Ometo
7. Eerste ontwikkeling Marcelis Garden

Fase 2 Ná de Arsenaalverbinding (2027)

Vanuit het station en busstation, dat dan in een laatste bouwfase is, kan met de aanleg van de Arsenaalverbinding de realisatie van de stationsparkkamer starten. Dit zal een eerste grote kwalitatieve meerwaarde zijn niet alleen voor de nieuwe ontwikkelingen, maar ook voor de huidige bewoners van de Boutersemstraat en als een kwalitatieve verbindingsweg naar de bestaande bedrijven.

De twee loodsen van de CW die in het projectgebied van Ragheno komen te staan, kunnen getransformeerd worden naar hun nieuwe functie als stedelijke sporthal en overdekt plein. Door het deels behouden van deze loodsen geven ze de nieuwe wijk al een zekere uitstraling en zijn het strategische projecten waarvan de stad de trekker zal zijn.

Door de realisatie van de Arsenaalverbinding kunnen de ontwikkelingen starten volgens de vraag van de ontwikkelaar.

De braakliggende bouwvelden of percelen in eigendom van een ontwikkelaar zullen logischerwijs eerst ontwikkeld worden. Er zal getracht worden om maximaal mogelijk de parkkamers parallel te ontwikkelen. Binnen de parkkamers zal de hoofd fietsverbinding en de andere trage verbindingswegen gerealiseerd worden.

De aanleg van de hoofdinfrastructuur zoals het centrale park met de parkkamers en de hoofdwegen zullen uitgevoerd worden door de stad. De wegenis tussen de bouwvelden (neveninfrastructuur) wordt aangelegd door de ontwikkelaar.

De tijdsduur van deze ontwikkelingen zal gezien de omvang tientallen jaren zijn.



□ Bouwfase

□ Sloop

1. Station

2. Busstation

3. Stationsparkkamer

4. Stedelijke sporthal

5. Overdekt plein

Fase 3 Ontwikkeling op lange termijn

De huidige bedrijven binnen het projectgebied zijn op heden functioneel en grotendeels in eigendom van verschillende eigenaars. De bedrijven hebben verschillende functies, kantoren aan de Motstraat en eerder logistiek ter hoogte van de Hanswijkbeek.

Gezien de schaal van ontwikkeling wil de stad de flexibiliteit toelaten aan de eigenaars om het tijdstip van de herontwikkeling zelf te bepalen. Op termijn zullen opportuniteiten zich voordoen of renovaties aan de huidige gebouwen noodzakelijk zijn en zal dit kansen bieden aan de eigenaar om de stap naar residentiële ontwikkeling te maken.

De huidige kantoren die eerder passen binnen de visie van Ragheno als gemengde ontwikkeling krijgen ook de mogelijkheid om zich te transformeren naar de voorziene raamwerkkaart en bijhorende functies.

Voor de bedrijven waar geen nieuwe ontwikkeling voorzien is worden er onderlinge afspraken gemaakt. De stad kan deze bedrijven op termijn aankopen of herlokalisieren.



-  Bouwfase
-  Sloop
- 1. Bestaande bedrijven aan de Hanswijkbeek
- 2. De Crescent (Kluwer)/De Lijn
- 3. BAS
- 4. SUKURO gebouw (Rode Kruis)

ACTIES

Ruimtelijk Uitvoeringsplan

Voor het gebied dient een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) te worden opgemaakt. Een RUP is een plan waarmee de overheid in een bepaald gebied de bodembestemming vastlegt. Voor alle percelen in een bepaald gebied wordt zo heel duidelijk wat er kan en wat niet. Op basis van de stedenbouwkundige voorschriften die zijn opgenomen in het RUP, kunnen - eens het RUP is goedgekeurd - stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd worden. Het RUP zal voor Ragheno het BPA vervangen. Goedkeuring van het RUP is gepland in het voorjaar van 2023.

Kwaliteitsbewaking

Het RUP moet een robuust kader vormen voor de langere termijn, waarin de hoofdlijnen worden vastgelegd. Daarnaast zal kwaliteitsbewaking noodzakelijk zijn om te waken over de samenhang en de stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit.

Beeldkwaliteit en ontwerp openbaar domein

Vanuit het masterplan zijn de grote lijnen bepaald voor het centrale park, de parkkamers en de wegprofielen. Dit zal verder verfijnd worden in een totaalontwerp voor het openbaar domein. De stad neemt hierin de lead. Vandaag lopen nog enkele voorbereidende studies (energie, water) die eerst worden afgewacht om als input mee te kunnen nemen.

Toekomstig parkeerbeheer

Het parkeerbeheer krijgt binnen Ragheno een sleutelrol toegedeeld. Enerzijds zal de stad hierin een actieve rol opnemen met het publieke parkeergebouw. Anderzijds zullen overeenkomsten moeten komen voor het beheer van de parkings in de private ontwikkeling.

Strategische projecten

Nieuw Logistiek Centrum (Centrale Werkplaats)

De NMBS heeft in 2021 een opdracht voor de bouw van het Nieuwe Logistieke Centrum lopende. Het NLC zal volgens een geheel nieuwe manier van werken worden opgebouwd. De stad is betrokken bij de keuze van ontwerp naar beeldkwaliteit.

Arsenaalverbinding

AWV is in dit proces de trekker gezien het gaat over een toekomstige gewestweg. Op heden is er een samenwerkingsovereenkomst tussen de Stad en AWV voor de studie van de Arsenaalverbinding (ontwerp tot vergunningsaanvraag). Deze studie is momenteel lopende en wordt uitgevoerd door studiebureau Sweco. Hierbinnen wordt het ontwerp van de weg en de nodige optimalisaties aan de bestaande en nieuwe kruispunten bestudeerd.

Er zullen grondverwingen noodzakelijk zijn waar nog de nodige overeenkomsten voor dienen opgemaakt te worden met NMBS en private eigenaars van de percelen waarover het toekomstige tracé zal lopen.

Nieuwe sporthal

De stad zal trekker zijn voor de gezamenlijke opdracht sporthal en private ontwikkeling op grond van NMBS. De nodige samenwerkingsovereenkomsten met NMBS zijn hiervoor in opmaak. De stad werkt momenteel aan een projectdefinitie voor deze site waarbij ook bekeken wordt welke vorm van publiek-private samenwerking mogelijk is.

Brug en parkgebouw

Departement Omgeving lanceerde samen met TU Delft en het Nederlandse Centrum Ondergronds Bouwen, een ontwerpstudie naar stedelijke verdichtingsmogelijkheden. In dat kader werd Ragheno geselecteerd om deel te nemen aan de ontwerpstudie 'stad x ruimte'.

Hierdoor zal er verder onderzoek gebeuren naar slimme en toekomstgerichte oplossingen voor ruimtelijke knelpunten op gebied van openbare ruimte, ondergrond en gebouwen. Naast het Mechelse Ragheno, werden er ook projecten uit o.a. steden als Rotterdam, Amsterdam en Leuven geselecteerd.

De ontwerpstudie wordt geleid door TU Delft, het Nederlandse Centrum Ondergronds Bouwen en het Vlaamse Departement Omgeving. Het doel van de studie is om te verkennen hoe een herinrichting van stedelijke strategische locaties kan zorgen voor een hoger ruimtelijk rendement, meer leefomgevingskwaliteit en klimaatbestendigheid.

In de ontwerpstudie wordt gezocht naar nieuwe denkrichtingen, patronen en oplossingen voor integraal en multifunctioneel ruimtegebruik. Ook de ondergrondse ruimte wordt als volwaardige dimensie meegenomen tijdens het ontwerpend onderzoek.

De brug en het gebouw zullen in één geheel worden geconcipeerd. Er zal een team worden samengesteld van ontwerpers en technische deskundigen om de diverse aspecten aan elkaar te linken. Vandaag is de stad reeds gestart met de verwingen van de bestaande woningen.

