

Kandidaat OO 2011 C
presenteert

INNOVATIEPOOL

PROJECT VOOR DE STATIONSOMGEVING VAN TURNHOUT

OPEN OPROEP 2011

Een ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor de Stedelijke Innovatiepool Stationsomgeving
07.04.2011

INLEIDING

Dit boekje biedt het ontwerp aan voor het Masterplan Stationsomgeving Turnhout, in het kader van de besloten wedstrijd uitgeschreven door het Stadsbestuur van Turnhout en in samenwerking met het Team Vlaams Bouwmeester.

Deze bundel bevat een studie en een ontwerp, maar ook bedenkingen en principes die de aanzet kunnen vormen voor de verdere ontwikkeling en een finaal ontwerp. We hopen dat onze bijdrage aanleiding kan zijn om met een frisse blik naar de opdracht te kijken en dat het een verrijking voor de opdrachtgever kan zijn. Maar bovenal hopen wij dat u geboeid raakt en plezier beleeft bij het doornemen van dit boekje.

OO 2011 C

INHOUDSOPGAVE

0. CONTEXT EN PROBLEMATIEK

Introductie
Situering van de opdracht
Context & programma - Meso niveau
Context & programma - Micro niveau

1. STEDENBOUWKUNDIGE EN ARCHITECTURALE KWALITEIT

Principes
Inrichtingsplan
Onderdelen
Materialisatie publieke ruimte
Programma
Inspiratieprojecten
Mobiliteit
Parkerbehoefte & -capaciteit
Profielen

2. DUURZAME WOON-, WERK- EN LEEFKWALITEIT

Een flexibele invulling
Health-Care Huis | Pioniersgebouw
Park Hybrid nr 1
Park Hybrid nr 2
Woonlint nr 1
Woonlint nr 2
Reconversie Loods
Wooninbreiding
Woonstraten
Zorg concepten

3. WIJZE VAN ONTWIKKELING

Fasering | Groei
M2 Staat & eigendomstructuur
Procesgerichtheid & -bereidheid
Proces- & budgetbewaking
Globale aanpak duurzaamheid
Specifieke aanpak duurzaamheid
Realisatie termijn

**INNOVATIEPOOL
PROJECT VOOR DE STATIONSOMGEVING VAN TURNHOUT**



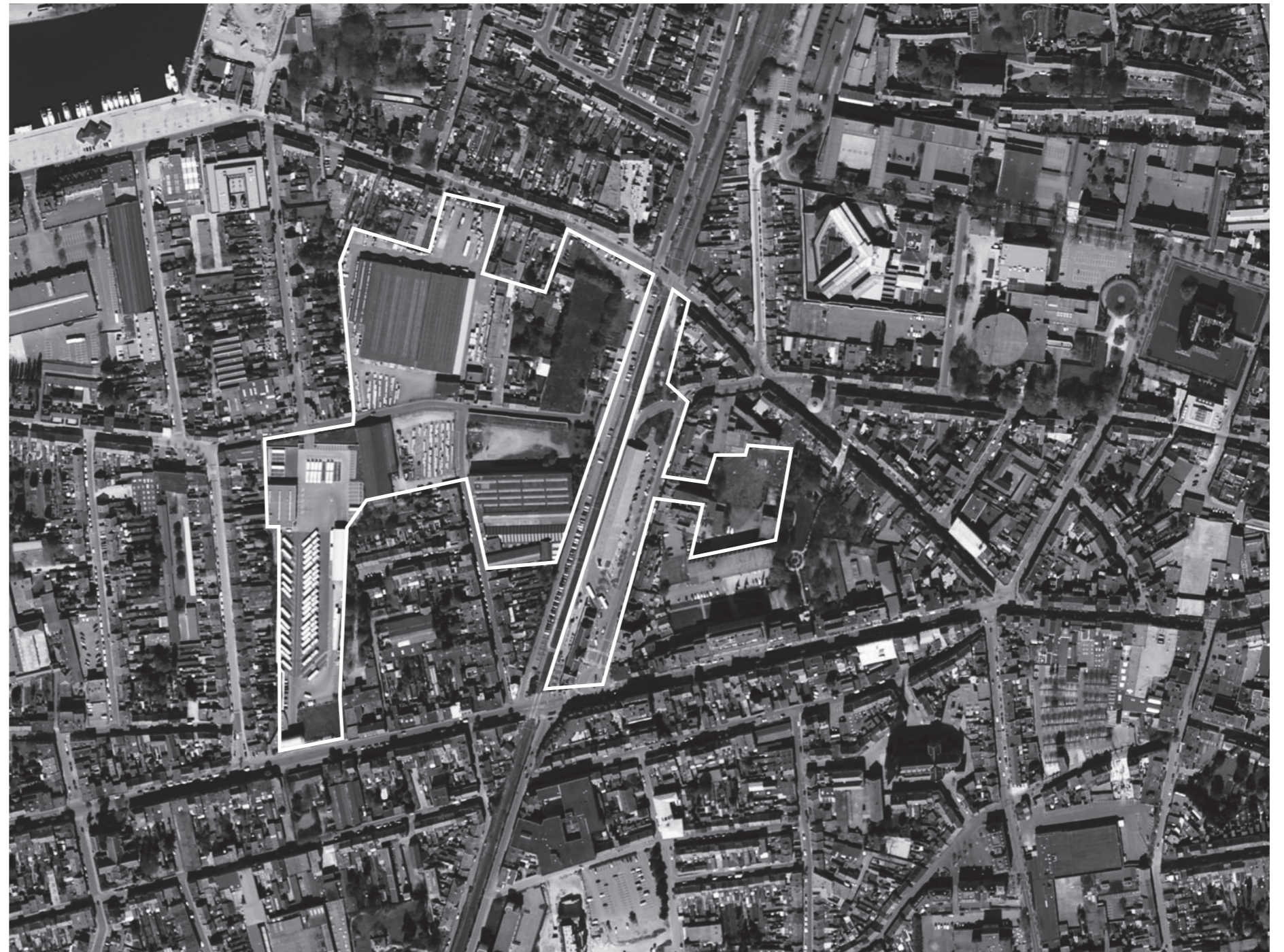
CONTEXT & PROBLEMATIEK

INTRODUCTIE

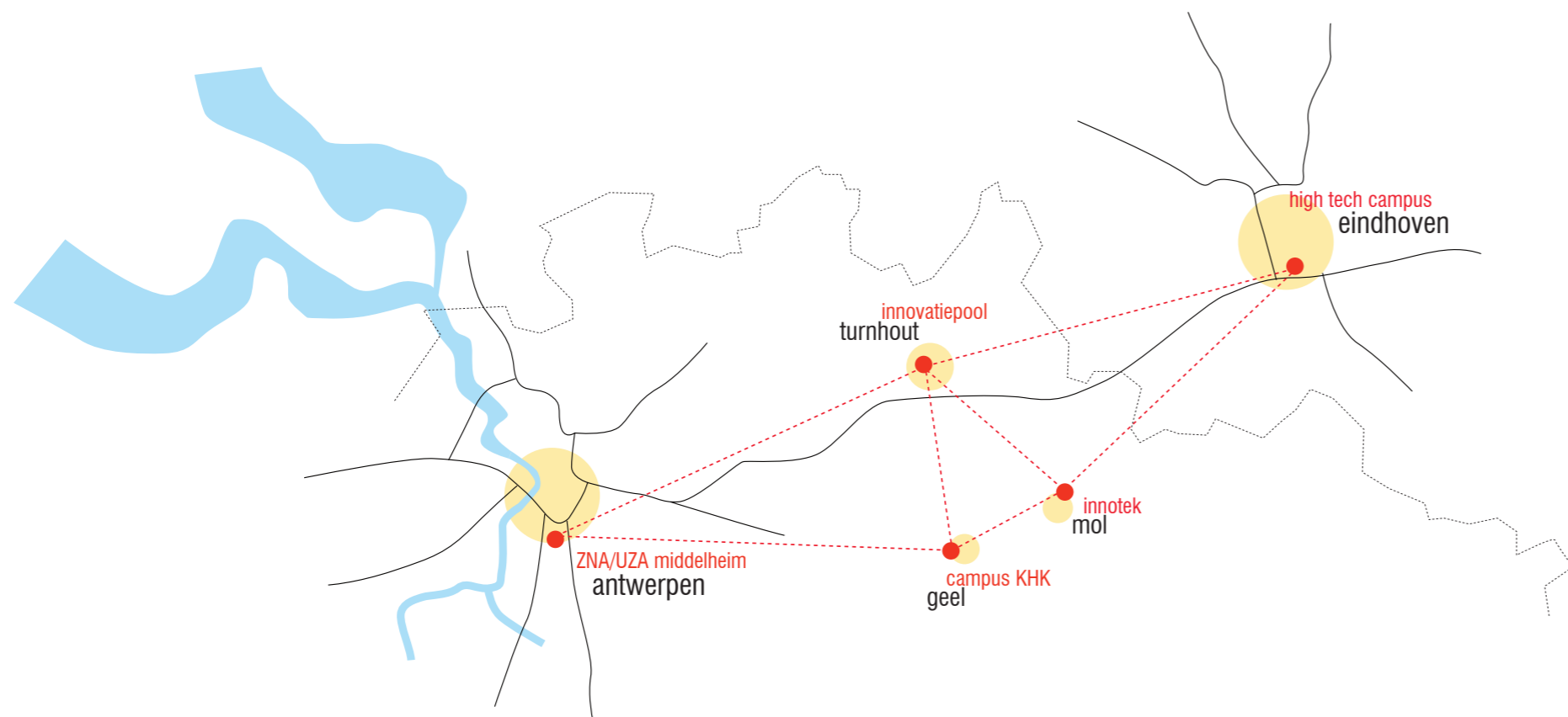
De stad Turnhout is een kleinstedelijke gemeente van 40.000 inwoners met een stedelijk karakter, karakteristieke gebouwen waaronder kenmerkende hoogbouw, aantrekkelijk achterland met een ruim aanbod aan recreatieve voorzieningen, grootschalige winkelvoorzieningen in de binnenstad en een directe spoorwegverbinding met Antwerpen en Brussel; kortom Turnhout biedt een aantrekkelijke woon- en werkomgeving.

De stad heeft zichzelf de ambitie gesteld dit aantrekkelijke woon en werkklimaat verder uit te bouwen en zo potentiële nieuwe bewoners en bezoekers aan te trekken. In deze ambitie kadert het opstellen van de visie voor de stationsomgeving, waarin tevens huidige knelpunten als parkeren, mogelijke verdubbeling van het spoor, hogere prioriteit voor voetgangers en fietsers en het uitbouwen van de ruimtelijke potenties van Turnhout aandacht dienen te krijgen.

In voorliggend document schetsen wij het creatieve denkproces waarmee we op een innovatieve manier hebben getracht de ambities van de stad te vertalen naar concrete ideeën voor een stedelijke ontwikkeling, waarin aandacht voor een kwalitatieve openbare ruimte, flexibiliteit van het bouwprogramma en fasering van het bouwproces de dragers vormen.



Luchtfoto turnhout met afbakening projectgebied



High tech campussen op regionaal niveau

Omgevingsfoto's

SITUERING VAN DE OPDRACHT

In het bestek blijkt de ambitie van de Stad Turnhout om de stationsomgeving uit te bouwen als innovatiepool. Het hoge ambitieniveau dat de stad nastreeft heeft consequenties voor de ruimtelijke vertaling van het bijbehorende stedelijke programma. Wij denken dat het van belang is om het ambitie niveau nader uit te klaren om de verschillende ruimtelijke potenties goed in kaart te brengen. Hierbij gaan we uit van een minimaal ambitieniveau, scenario A en een zeer hoog ambitieniveau, scenario B. Hierbij moet vooropgesteld worden dat het ene niveau het andere niet uitsluit. Wij voorzien een mogelijk scenario waarbij in een aantal fases over een al dan niet ruime tijdspanne het lage ambitieniveau zich evolueert naar het hoge niveau. Wij stellen hierbij voorop dat bij elke fase waarin de stedelijke ontwikkeling zich bevindt een bepaalde ruimtelijke kwaliteit gegarandeerd kan en moet worden.

Scenario A

De stad Turnhout heeft haar ambitie om de stationsomgeving te ontwikkelen tot een aantrekkelijke woon- en werkomgeving waarbij de nadruk ligt op het creëren van innovatieve woon- en werkvormen. Het karakter van het publieke domein staat hierbij centraal. Voor het innovatieve programma wordt een programma voorzien dat inspeelt op mogelijke spin offs van samenwerkingsverbanden met de universiteiten van Geel, Leuven en Turnhout. De stationsomgeving vormt het decor voor de uitvoering van het innovatiepact Turnhout. Het innovatieve karakter speelt vooral in op gezondheidszorg en gerelateerde diensten. Aan deze kantoor- en bedrijfsfuncties worden innovatieve woonvormen gekoppeld

Tegelijkertijd heeft de stad de ambitie om ook het Stedelijk Plateau en Bedrijfventerein Veeweide te ontwikkelen, beide gunstiger gelegen voor bereik per wagen. Alhoewel het programma dat geboden kan worden op de locatie van de stationsomgeving een toename van het aantal bewoners en bezoekers wat dus een extra belasting op de openbaar vervoersdiensten en een grotere parkeerdruk zal opleveren, rijst de vraag of deze bezetting voldoende zal zijn om een uitbreiding en ondertunneling van het spoor te rechtvaardigen.

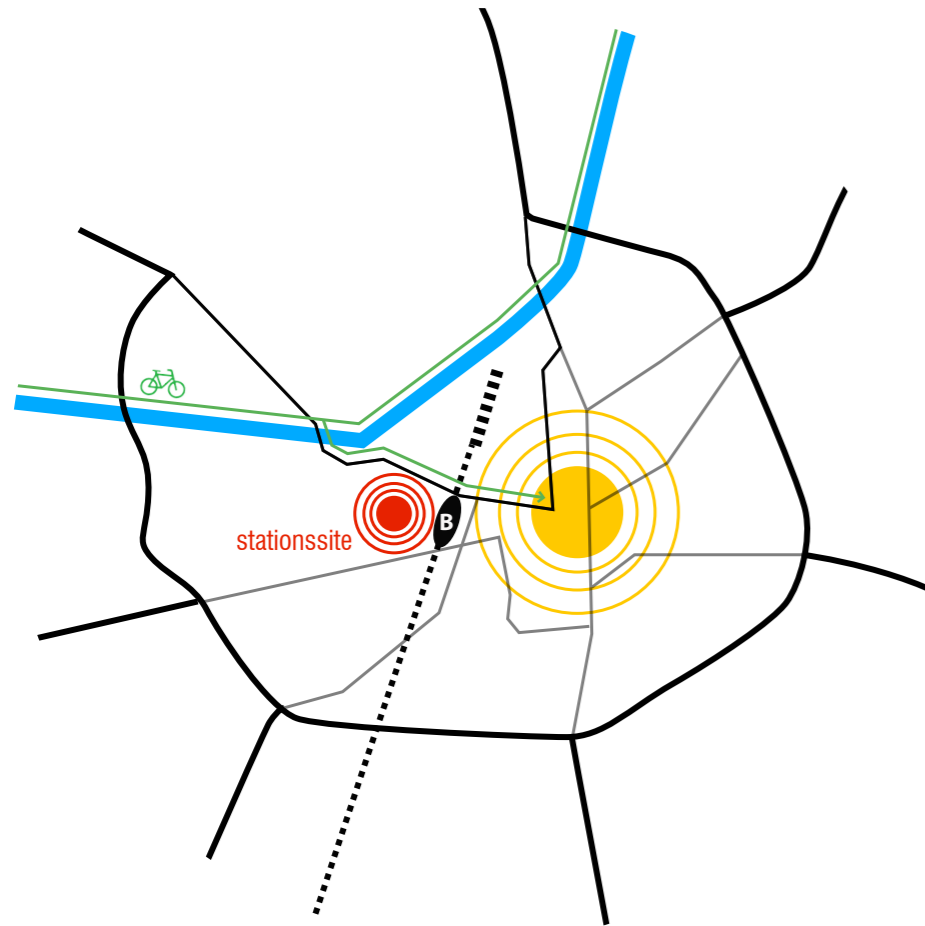
Dit ambitieniveau resulteert in een dynamische stedelijke woonwijk met een mix aan functies waarin het gevraagde programma aan innovatieve, creatieve en gemeenschappelijke voorzieningen opgenomen wordt.

Scenario B

Ten noorden van Turnhout, op een half uur per wagen (en 3 uur per trein), ligt Eindhoven, een stad met een grote reputatie op het vlak van innovatieve technologie en waar zich een grote high tech campus bevindt die in de top 10 van meest innovatieve campussen van de wereld staat, bevindt. Het zou interessant zijn om hier op in te spelen en de stedelijke innovatiepool van Turnhout te laten profiteren van mogelijke samenwerkingsverbanden en spin offs van deze high tech campus. Met een mogelijke toekomstige treinverbinding zou Eindhoven ten slotte op 15 minuten van Eindhoven af liggen en met zijn stedelijke kwaliteiten een aantrekkelijk alternatief kunnen vormen voor wonen en werken in Eindhoven. Op deze manier zouden de serieuze ambities van de innovatiepool De Kempen gestalte kunnen krijgen. Ook zouden de gevolgen van een dergelijke samenwerking, naast de samenwerking met de Belgische universiteiten, een vermeerdering en een ondertunneling van het spoor waarschijnlijk rechtvaardigen waardoor een groter gebied ingericht kan worden voor innovatieve kantoren en bedrijven.

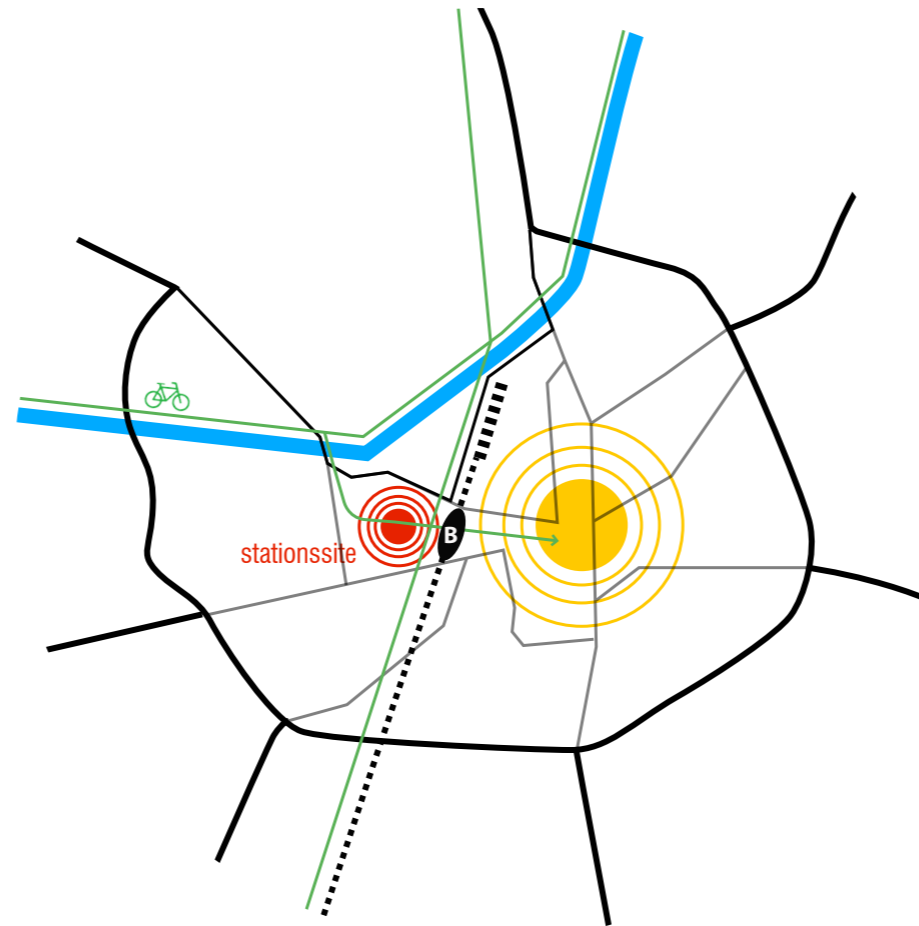


High tech campussen op nationaal niveau



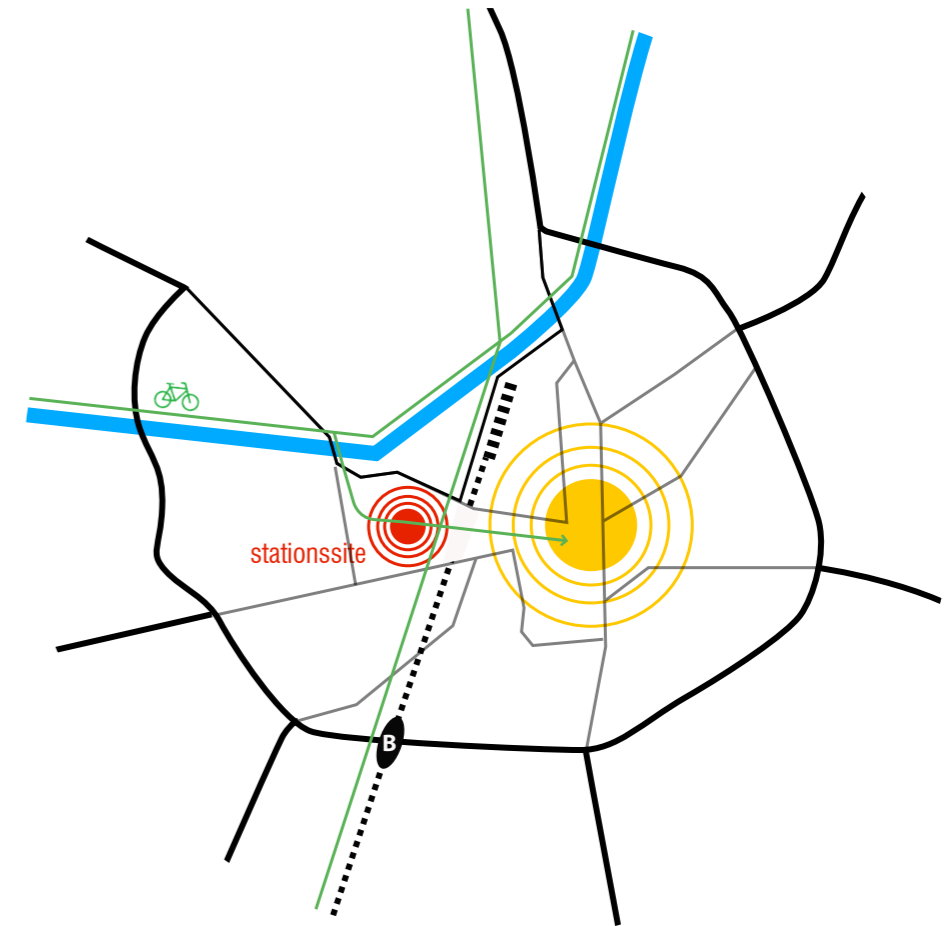
BESTAANDE TOESTAND

- De stadsring is 'open' in het noordwesten van Turnhout, het ringverkeer wordt hier omgeleid langsheen de N119 & N124;
- Doorgaand verkeer wordt bijgevolg tot diep in het stadscentrum (tot aan de Grote Markt) binnengetrokken;
- Noord-zuidwaarts sluipverkeer doorheen de Stationsstraat;
- Stadinwaartse verbinding van de fietsroute langsheen het Kanaal via één van de invalswegen, nl. Guldensporenlei.



SCENARIO A: KORTE TERMIJN

- Noordboulevard als alternatieve route voor het doorgaand verkeer vanop de stadsring;
- Doorgaand verkeer wordt hierdoor weggetrokken uit het stadscentrum;
- 'knippen' van de Stationsstraat om noord-zuidverkeer door het centrum van Turnhout tegen te gaan;
- Karel Oomsstraat / Prinsenstraat als wijkontsluitingsweg;
- Dubbelsporig aanleggen van de spoorlijn op maaiveld;
- Stadinwaartse fietsbeweging van de fietsroute langsheen het Kanaal wordt losgetrokken van Guldensporenlei via verkeersluwe wijken Stokt en de nieuwe stationsomgeving;
- Doortrekken van de fietsverbindingen naar het stadscentrum onder de spoorlijn door, via fietstunnel;
- Volwaardig doortrekken fietsverbinding 'Bels lijntje' doorheen de stationsomgeving.



SCENARIO B: LANGE TERMIJN

- Trein dubbelsporig in ondertunneling;
- Versterken van de continuïteit van het publiek domein over de spoorlijn heen;
- Opening treinstation Turnhout-Zuid t.h.v. de stadsring als nieuw Randstedelijk knooppunt.

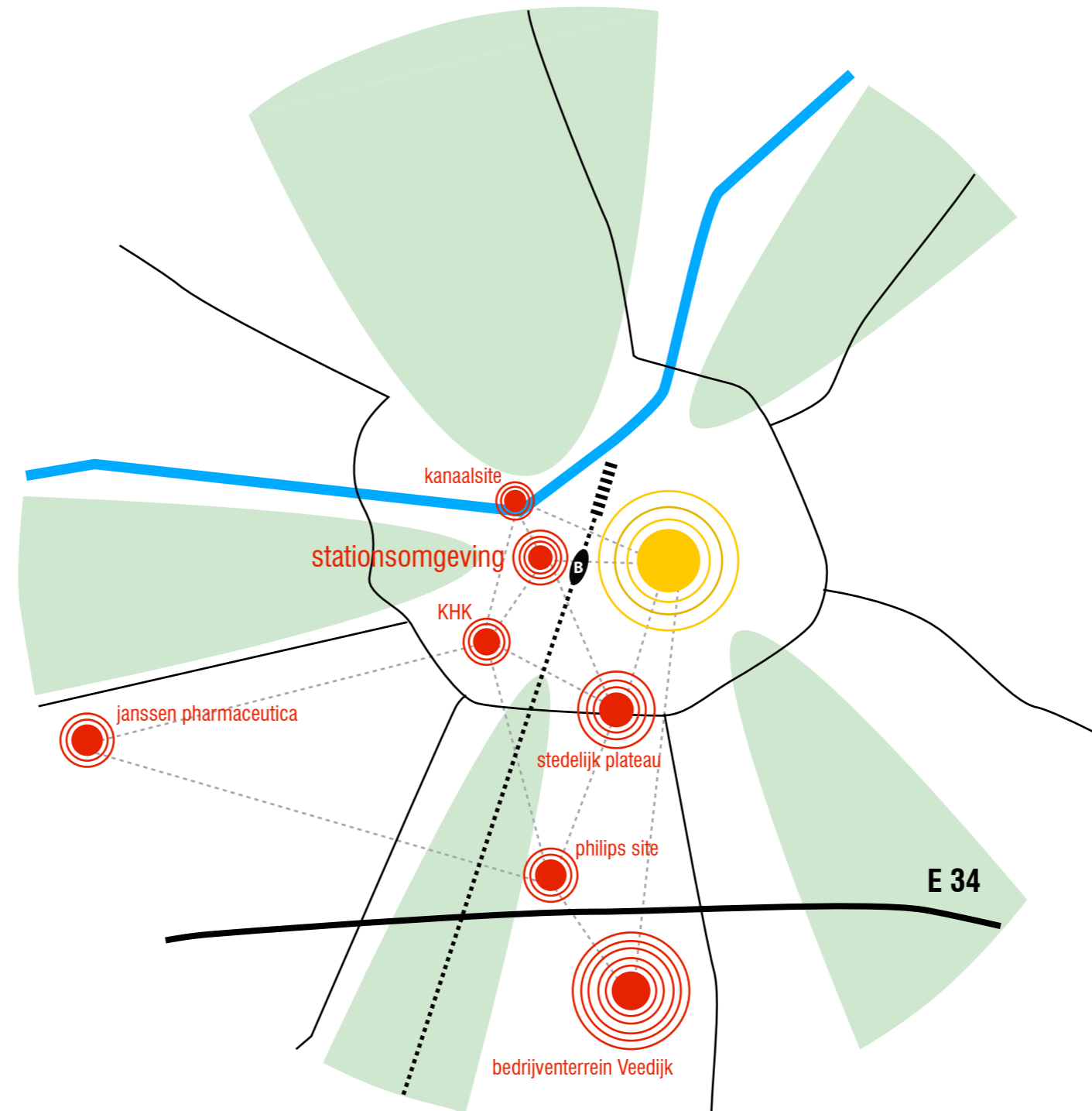
CONTEXT & PROGRAMMA - MESO NIVEAU

Turnhout vormt een compacte stedelijke gemeente in een landelijke regio en vervult een centrumfunctie voor de omliggende gemeenten. De ringweg rondom het centrum mist een tangent aan de noordwestelijke zijde— gezien daar een belangrijke groene long aanwezig is. Verkeer moet nu het centrum inrijden om vervolgens via de Guldensporenlei weer teruggeleid te worden naar de ring. Met de aanleg van de Noordboulevard zal het verkeer niet meer geheel het centrum in getrokken worden, maar via het spoor naar de Guldensporenlei geleid worden.

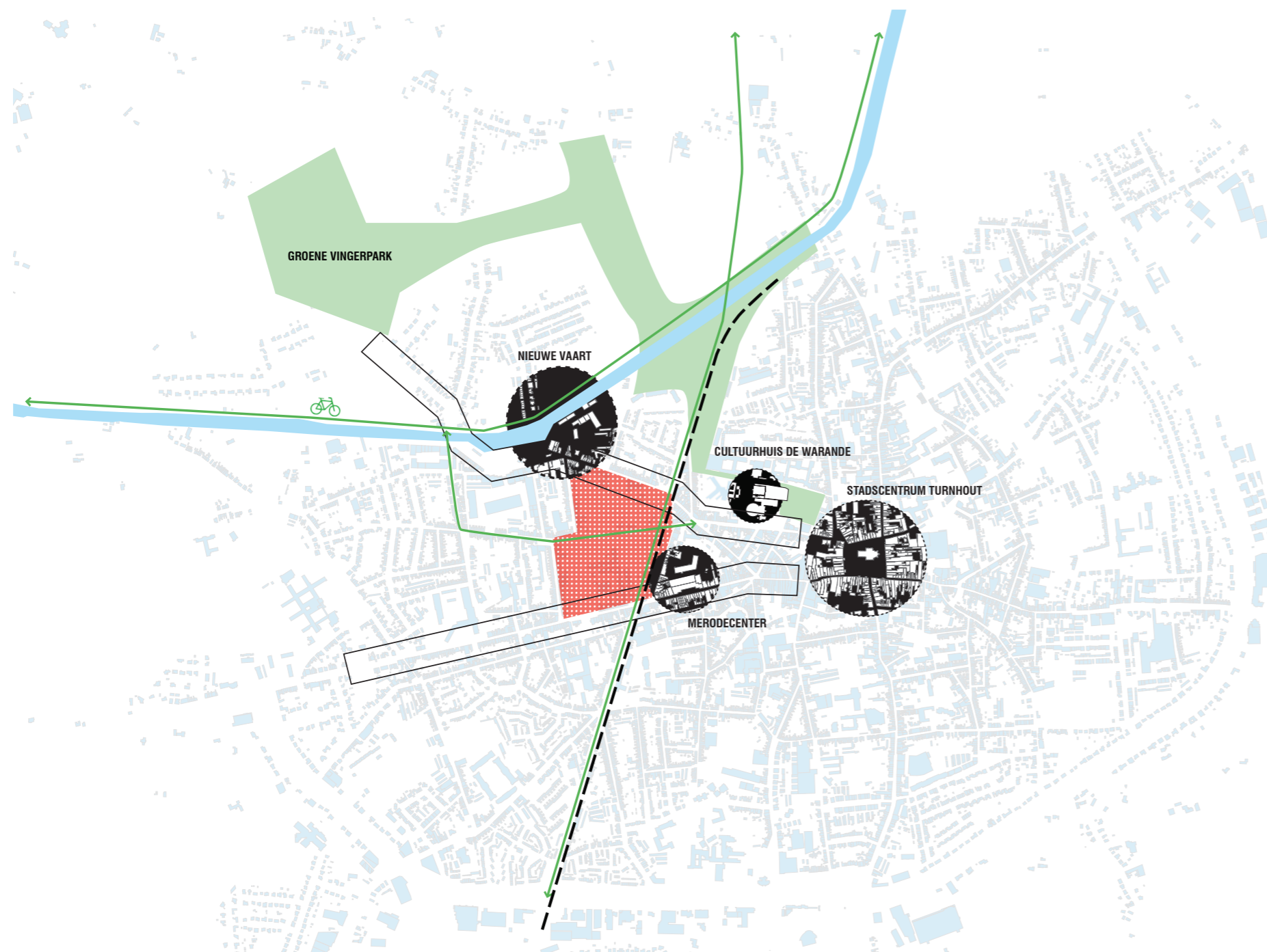
Aan de noordzijde loopt het Albertkanaal, waaraan bij de jachthaven een grootschalig project, Nieuwe Vaart, van appartementen, recreatie en horeca wordt gerealiseerd. Aan het Albertkanaal loopt een boven lokale recreatieve fietsroute. Voorstel is om het fietspad dat op het oorspronkelijke Bels lijntje is gerealiseerd te verbinden via het station met het zuidelijk deel van het centrum.

In het ruimtelijk structuurplan worden een aantal groene vingers gedetecteerd die het omliggende landschap de stad in moeten brengen. Bedrijventerrein en kantoorontwikkelingen liggen verspreid in het westelijke deel van de stad en zijn, zonder realisatie van het nieuwe station op de kruising van ring- en spoorweg aan de zuidzijde van het centrum, met name aangewezen op het gebruik van de auto, dit natuurlijk in combinatie met fietsverkeer en openbaar vervoer.

Het projectgebied als plek voor kantoor- en kenniscentraontwikkeling ligt gunstig ten opzichte van het centrum en van openbaar vervoersknooppunt van trein en bus. Een mogelijke ontwikkeling zal een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het optimaliseren van het station als overstapknooppunt.



Meso niveau



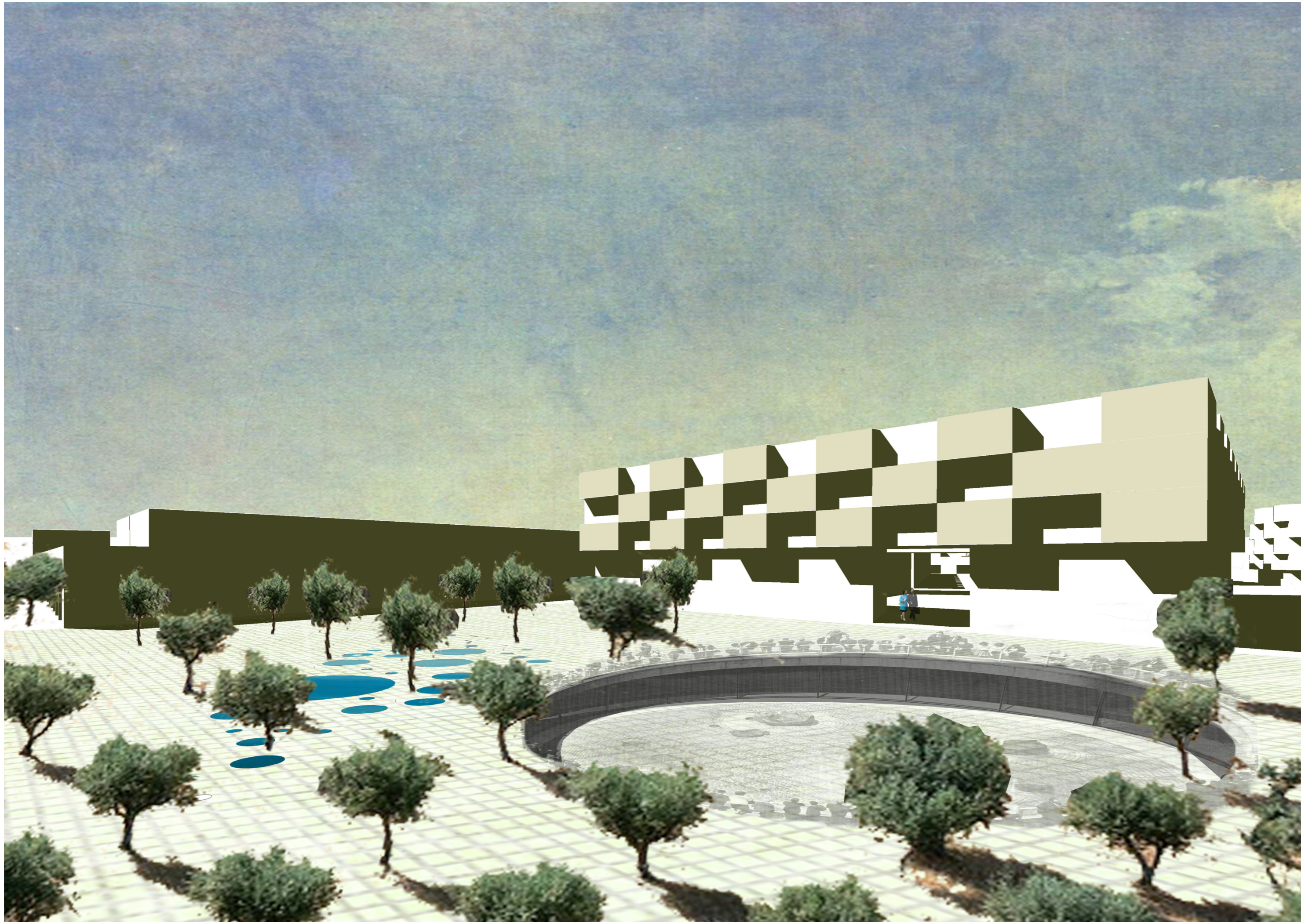
CONTEXT & PROGRAMMA - MICRO NIVEAU

Het projectgebied ligt tussen twee verkeersassen, de Guldensporenlei aan de noordelijke zijde en de Merodelei aan de zuidelijke zijde. Aan de Guldensporenlei ligt een aaneenschakeling van grootschalige gebouwen – van de appartementencomplexen aan de kanaalsite, de gevangenis, cultuurhuis de Warande, terwijl het verkeer over deze as voornamelijk bestaat uit auto- en niet gemotoriseerd verkeer. De andere as, De Merodelei, is een zeer belangrijke busroute. Het karakter van de bebouwing is echter kleinschaliger. Hier zijn veel kleinschalige voorzieningen gevestigd, als medici, apotheken en kleinhandel. Beide assen kwamen historisch gezien uit in het stadshart.

Een van de groene vingers wordt nader uitgewerkt in het groene vingerpark; waarmee de stad de kwantiteit en de kwaliteit aan openbare ruimte in het stadscentrum wil uitbreiden. Het aantal kwalitatieve openbare ruimten in en rond het projectgebied is momenteel gering.

Er bestaat de opportuniteit om de ontwikkeling van de stationsomgeving aan te grijpen om de recreatieve fietsroute over het oorspronkelijke Bels lijntje door te trekken via het station naar het zuiden en deze routes ook door het projectgebied met elkaar te verbinden. Zo wordt ook een directe langzame verkeersroute gecreëerd van de kanaalsite naar het centrum.

Micro niveau



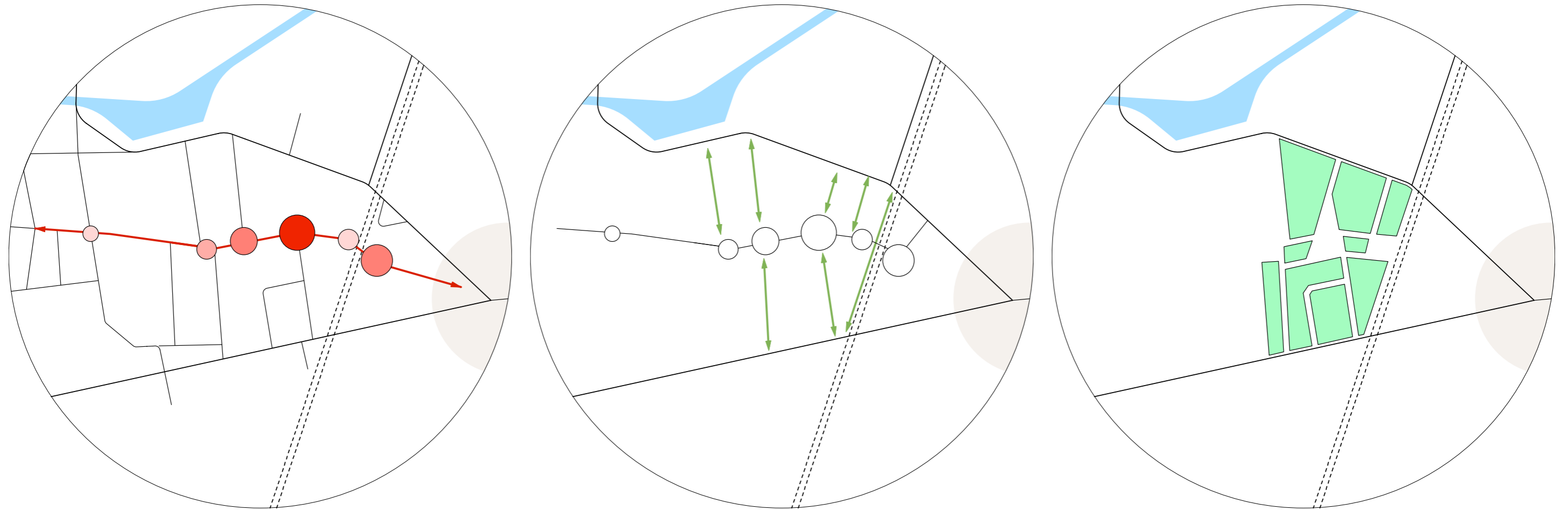


**INNOVATIEPOOL
PROJECT VOOR DE STATIONSOMGEVING VAN TURNHOUT**



STEDENBOUWKUNDIGE & ARCHITECTURALE KWALITEIT

PRINCIPES



Wij stellen een duurzame stedelijke ontwikkeling voor waarbij de kwaliteit van de te ontwikkelen bouwvelden wordt bepaald door een mogelijke invulling die flexibel is naar gelang de vraag zich voordoet in de tijd. De ruimtelijke kwaliteit wordt gevormd door de publieke ruimte, meer bepaald een groene stedelijke as die de kanaalzone via de Diksmuidestraat met de stationsomgeving en het stadscentrum verbindt. Door een krachtig concept voor de openbare ruimte gekoppeld aan flexibele bouwvelden wordt de stedelijke ontwikkeling dus niet afhankelijk gemaakt van de inplanting van een serie gebouwen gekoppeld aan een specifiek programma.

De visie is vervolgens vertaald naar een aantal concepten die de krachtlijnen van het te ontwikkelen gebied uitzetten.

1. Aaneenschakeling van openbare ruimten aaneengeregen door Diksmuidestraat

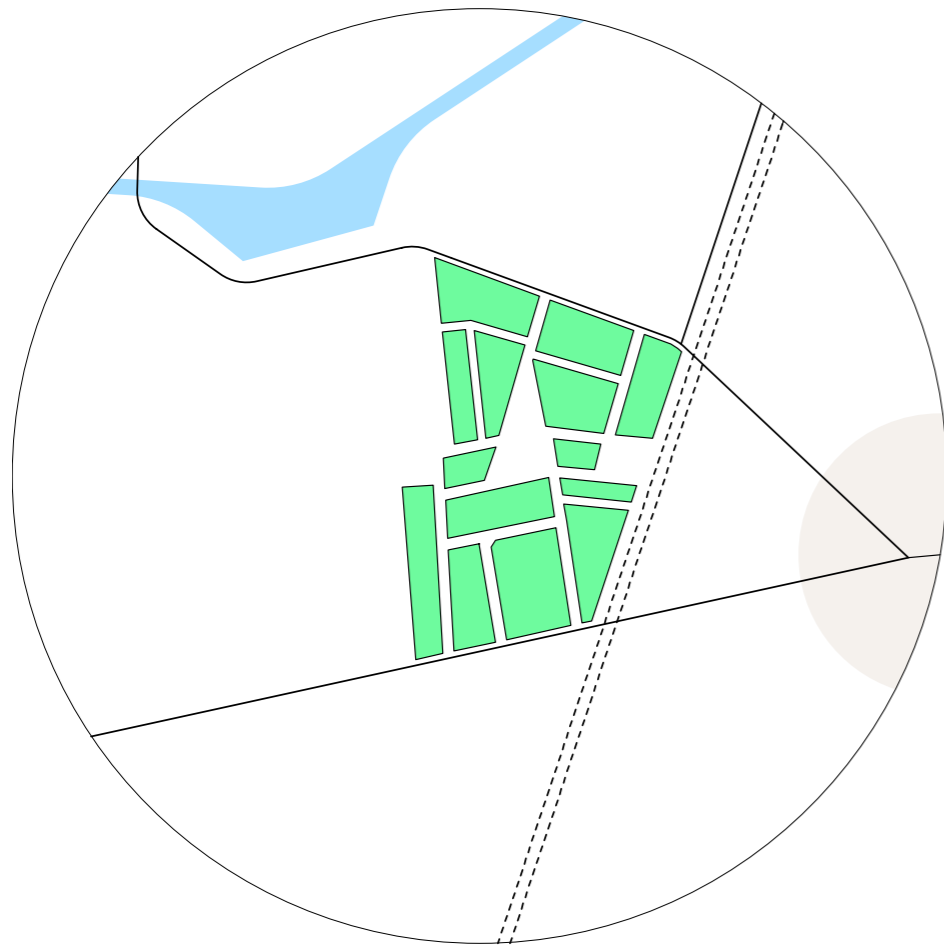
De kern van de nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt gevormd door een aaneenschakeling van een aantal openbare ruimten. Deze openbare ruimten hebben een verschillend karakter, van groen buurtpark tot verhard stadsplein, en bieden de bewoner en bezoeker een gevarieerde belevingswereld als hij zich door de nieuwe stedelijke wijk verplaatst. Zowel het Kongo als het stationsplein worden in de sequentie opgenomen.

2. Stedelijk netwerk van secundaire straten

Een fijnmazig netwerk van secundaire straten bieden toegang tot de wijk en de centrale as vanaf de Guldensporenlei en de Merodelei. Deze straten fungeren niet alleen als vervoersassen maar ook als zichtlijnen op de openbare ruimten en prominente gebouwen in de centrale zone. De secundaire straten liggen daarom ook bewust niet in elkaars verlengde om zo de functie als vista maximaal te kunnen benutten.

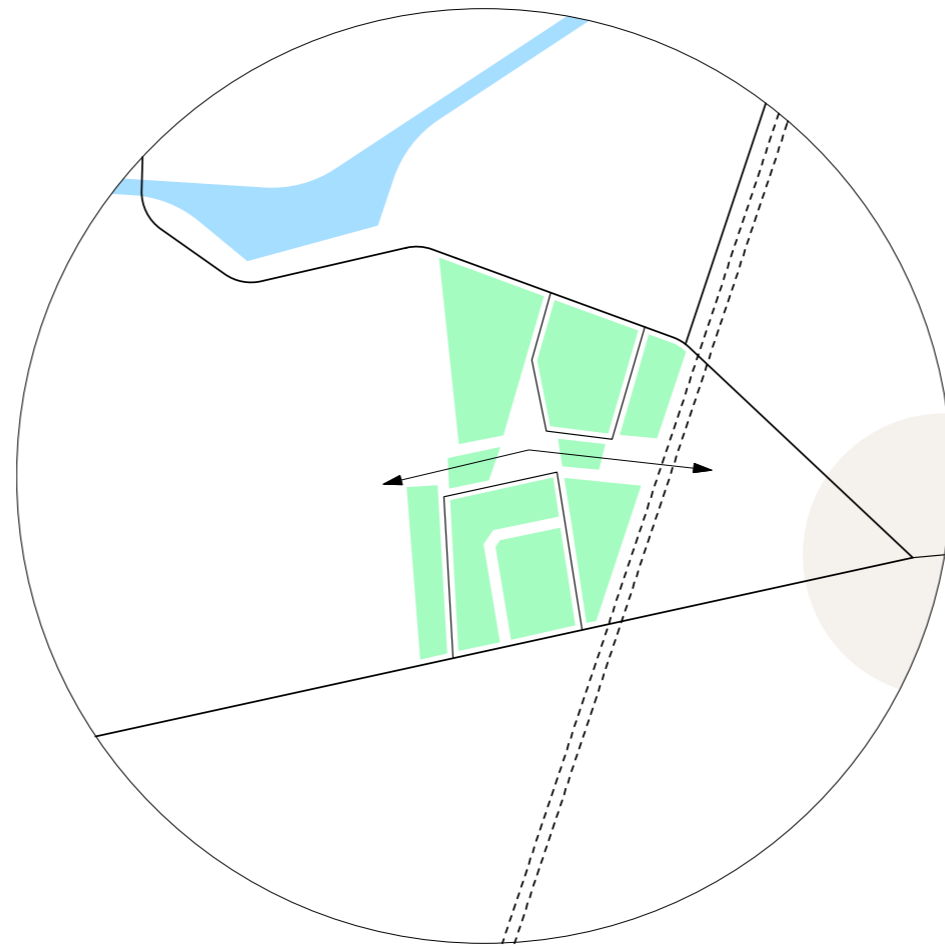
3. Flexibele bouwvelden

De Diksmuidestraat en het netwerk van straten creëren een aantal stedelijke bouwvelden, die een dusdanige flexibiliteit garanderen dat de velden in de loop der tijd door een variërend programma ingevuld kunnen worden, te beginnen met de randen van de bouwvelden. De binnengebieden bieden plaats aan al dan niet tijdelijke functies als collectieve moestuinen, sport en recreatievoorzieningen, tijdelijke huisvesting etc.



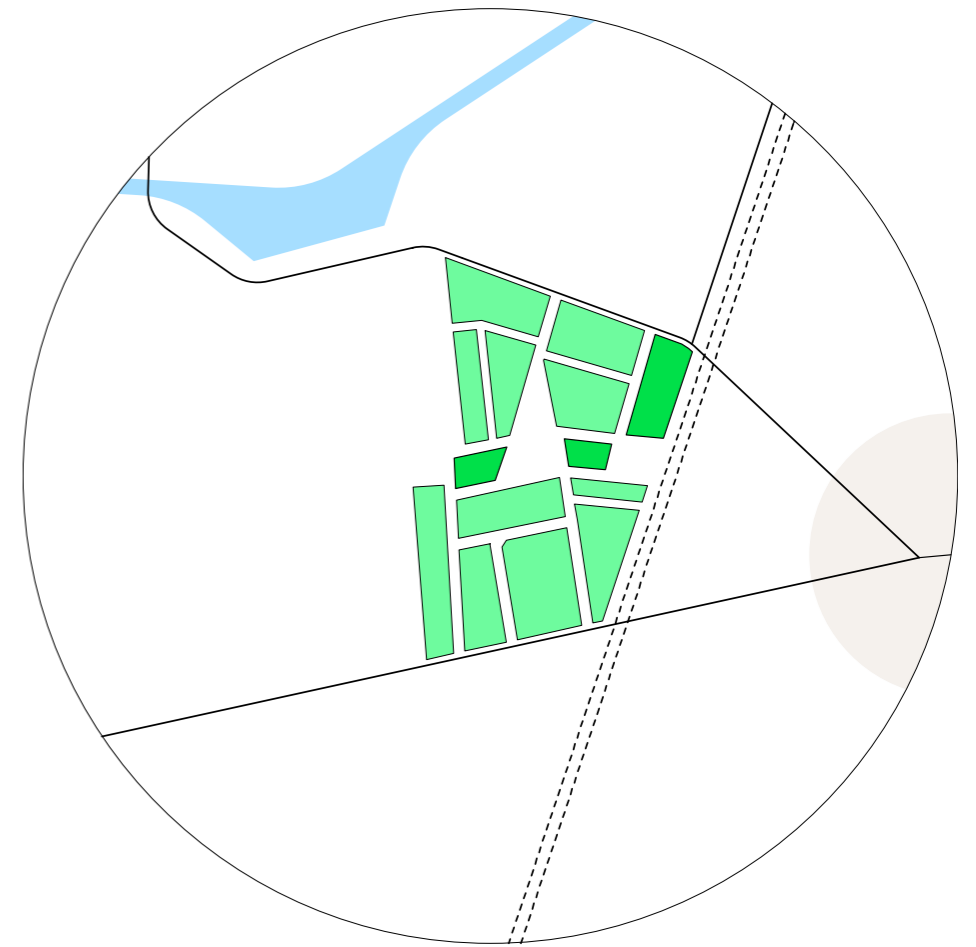
4. Verdichtingstrategie door verkleining korrel van de bouwvelden

Indien na verloop van tijd de vraag rijst naar een groter bouwvolume kunnen de velden in verdicht worden door de velden door lokale straten of stegen in tweeën te delen. Deze nieuwe bebouwing biedt weer mogelijkheden voor een ander gebouw en of woningtypologie. Zo wordt de diversiteit en daardoor de leefbaarheid van de wijk vergroot.



5. Doorgaand langzaam verkeer en verkeersslussen

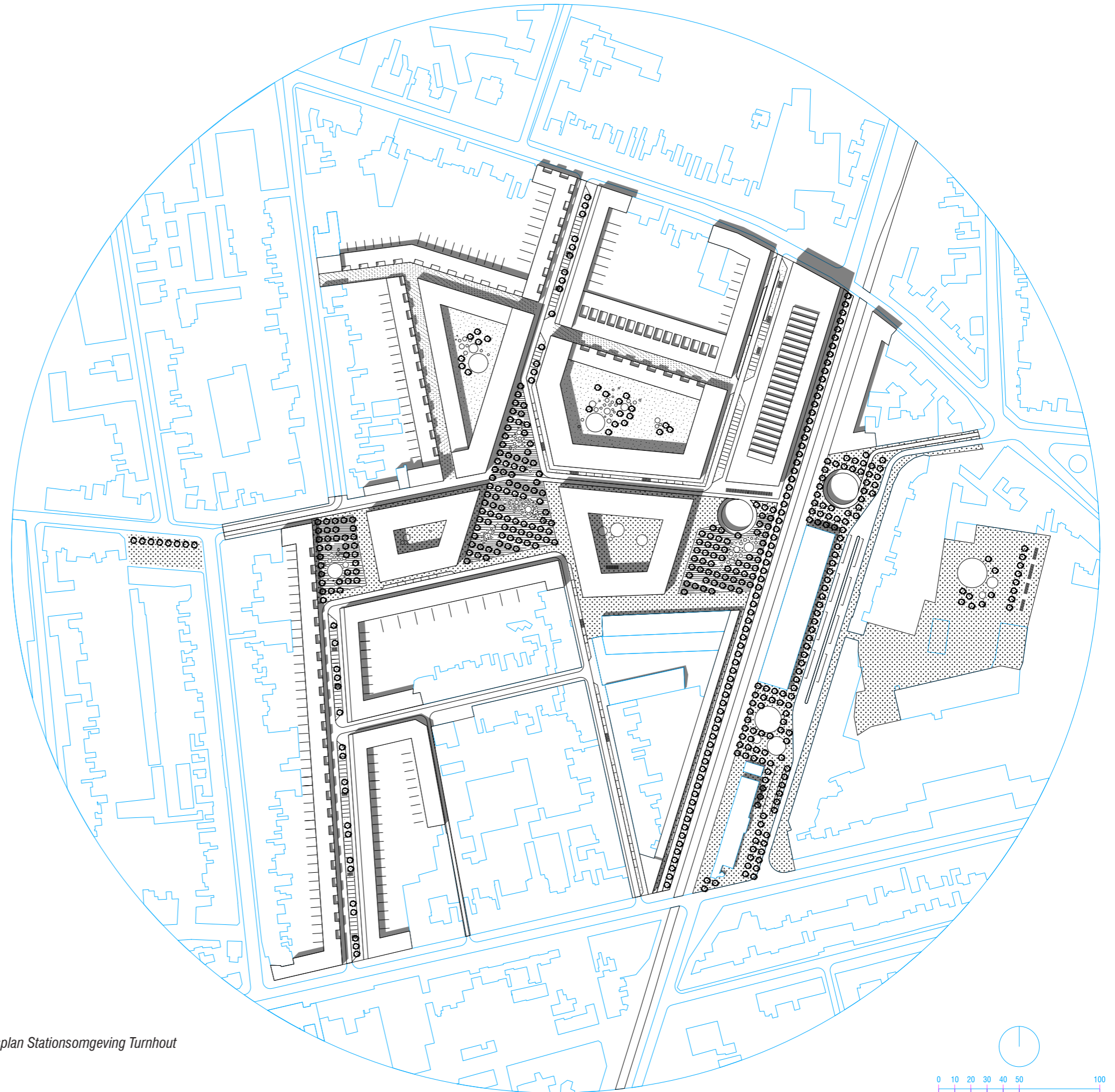
Het is onmogelijk gemaakt voor autoverkeer om van de Merodelei naar de Guldensporenlei te rijden door gebruik te maken van verkeersslussen. Langzaam verkeer heeft echter ruim baan in het voorstel en heeft ook een directe verbinding van het Kongoplein naar het station.



6. Kenmerkende gebouwen

Een drietal kenmerkende gebouwen zijn strategisch gepositioneerd in het plan. Het pioniersgebouw ligt aan het spoor, zodat het goed bereikbaar is van station en bushalteplaats, en in de zichtas van de Noordboulevard.

De beide andere prominente bouwblokken liggen in de groene centrale zone. Alle drie de gebouwen kenmerken zich door semi-publieke binnenruimten waardoor de kwantiteit en het karakter van de publieke ruimte niet alleen nog diverser wordt maar waardoor de gebouwen ook twee gezichten krijgen: naar de publieke 'open' weg en naar de meer intiemere binnenruimtes.



Inrichtingsplan Stationsomgeving Turnhout

INRICHTINGSPLAN

Deze concepten zijn vertaald naar een stedenbouwkundig plan waarbij een flexibele verkavelingstrategie van bouwvelden, gebaseerd op de huidige eigendomsstructuren, is gehanteerd om tot een duurzame stedelijke inpassing te komen. Het historische en deels ook huidige stratenpatroon is gehandhaafd en ingericht als verkeerslussen in plaats van doorgaande straten om zo sluipverkeer tegen te gaan en, belangrijker, een autoluwe zone te creëren rond de Diksmuidestraat. Deze straat gaat de verbinding vormen tussen achterliggende woonwijken, inclusief de kanaalzone, de stationsomgeving en het stadscentrum. Aan de Diksmuidestraat worden een aantal openbare ruimten geschakeerd, beginnend met het Congoplein, ieder met een verschillend karakter, variërend van verhard stedelijk plein tot buurtpark. De openbare ruimten hebben naast hun traditionele sociale functie ook een ecologische: de openbare ruimten worden naast verblijven en verpozen ook benut voor waterinfiltratie en hemelwaterbuffering voor de wijk. De binnentuinen van de gebouwen aan de Diksmuidestraat krijgen een semi – publiek karakter, een intiemere besloten tegenhanger van de publiek ruimten.

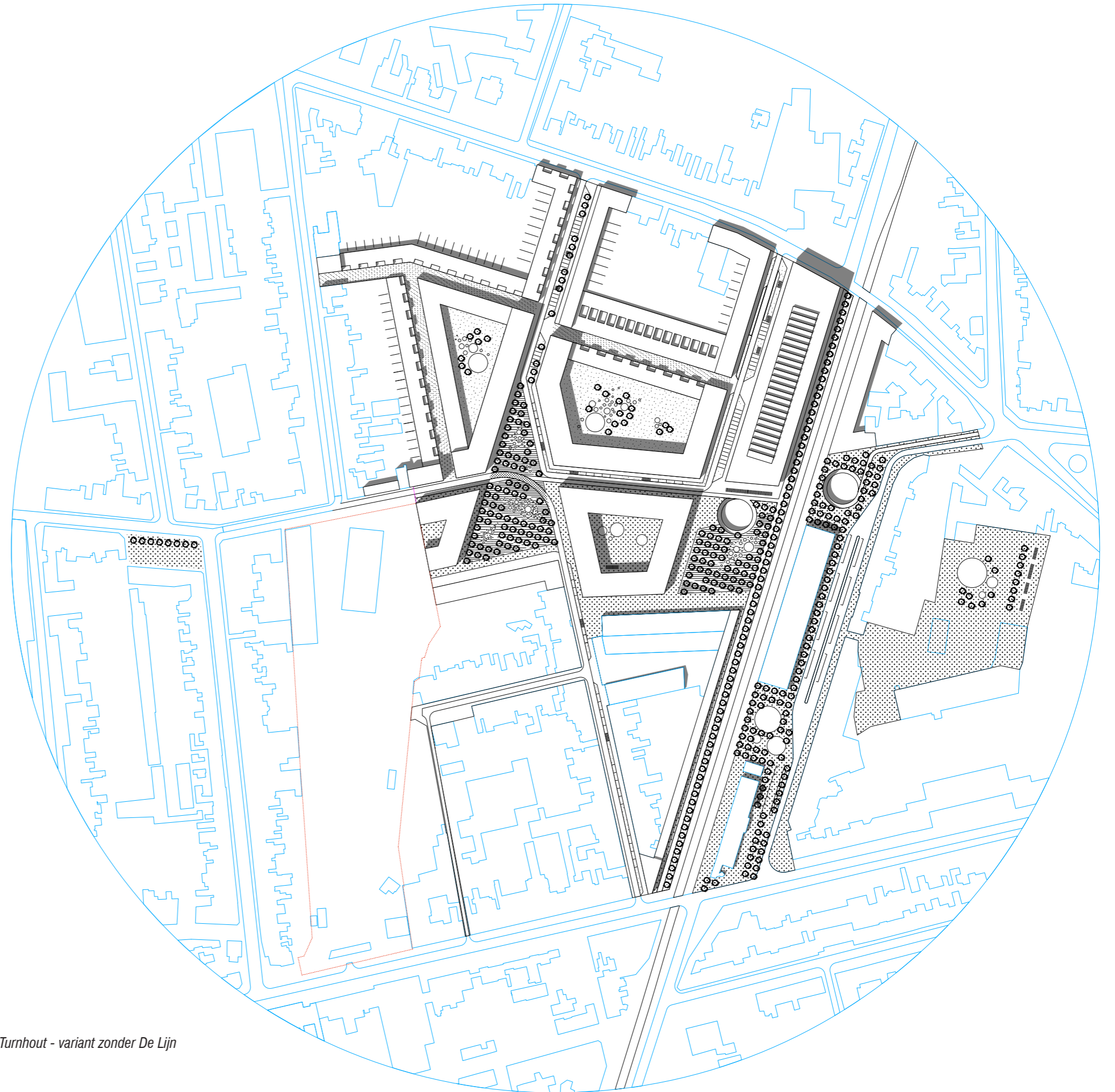
In eerste instantie worden de bouwvelden als grootschalige bouwblokken ingericht, indien gewenst kunnen deze blokken in een later stadium verdicht worden tot een kleinere korrel. De grote binnenruimten van de bouwvelden laat tijdelijk gebruik toe, wat een bijdrage kan leveren aan de stedelijke dynamiek van de wijk.

De gebouwen variëren in bouwhoogte en programma; voorstel is om een stedelijk programma te voorzien met een mix aan functies en woningtypologieën. Het pioniersgebouw wordt in de zichtlijn van de Noordboulevard geplaatst, zeer toegankelijk per wagen maar belangrijker nog ook per trein en bus. Het 7 bouwlagen tellende gebouw is een horizontaal icoon dat een schakel vormt in de reeks aan grootschalige gebouwen aan de Guldensporenlei.

Het spoor, dat in eerste instantie bovengronds blijft, in een later stadium zou dit ondergronds gelegd kunnen worden als de frequentie van het treinverkeer dit rechtvaardigt, krijgt een brede fietsers en voetgangerstunnel, waardoor de Diksmuidestraat een directe verbinding krijgt met het centrum.

Twee belangrijke fietsassen doorkruisen het projectgebied. Vanuit de Noordboulevard krijgt het fietspad dat verderop overgaat op het Bels lijntje een vervolg langs het spoor naar het zuiden. De huidige achterzijden van de woningen aan de Bareelstraat krijgen een nieuw gebouw met sterk karakteriserende bogenstructuur, waarin kleinschalige bedrijvigheid of ateliers gevestigd kunnen worden. De tweede belangrijke fietsas is de verbinding van de bovenlokale recreatieve route langs het Albertkanaal via het Congoplein en de Diksmuide straat met het Bels lijntje en het centrum.

Er worden parkeervoorzieningen in de straten voorzien en tevens enkele grote ondergrondse parkeergarages om ook werkenden en bezoekers aan het station in het gebied op te kunnen vangen.



Inrichtingsplan Stationsomgeving Turnhout - variant zonder De Lijn

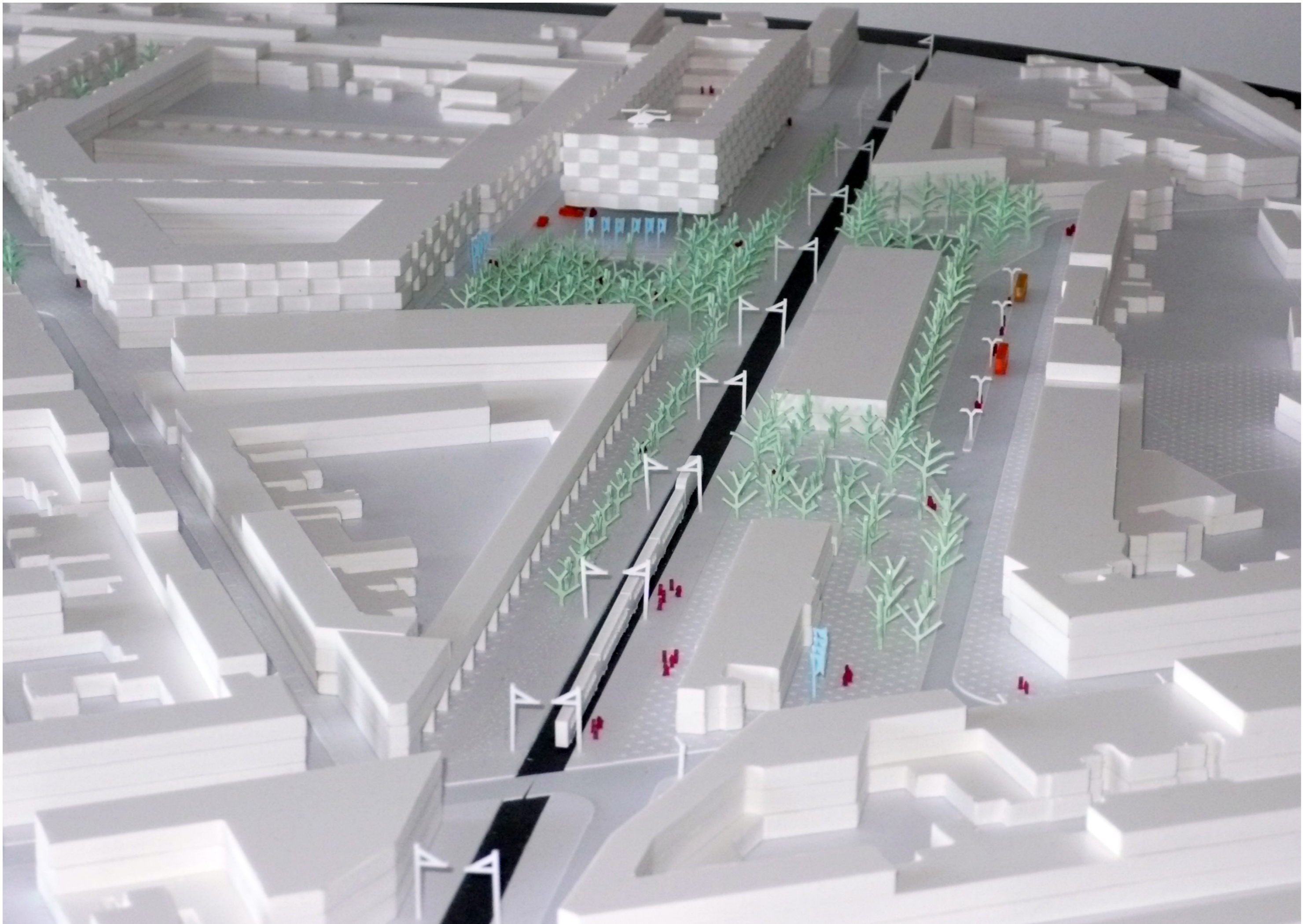
INRICHTINGSPLAN VARIANTEN

Het is momenteel onzeker of De Lijn zou besluiten mee in te stappen in de ontwikkeling van de stationsomgeving. Reden hiervoor is dat de stelplaats pas onlangs is gerealiseerd en dat de locatie ideaal is, gezien de belangrijkste halteplaats nabij gelegen is aan het station. Bovendien is de ontsluiting aan De Merodelei, waar het busverkeer voornamelijk langs gaat, ook ideaal.

Vandaar dat het voorgestelde masterplan zeer goed mogelijk is te ontwikkelen met de locatie van de busstelplaats ongewijzigd. Mocht De Lijn toch besluiten de stelplaats op een andere locatie te verwezenlijken kan de vrijgekomen site moeiteloos geïntegreerd worden in het plan.



Beeld van centraal plein met links en rechts de 'Park Hybrides'



ONDERDELEN

PUBLIEKE RUIMTE

De opeenvolging van open ruimten, verbonden door de Diksmuidestraat, verankert de ontwikkeling in het stedelijk weefsel. Ontmoeten, van de buurman, maar ook van de 'ander' en op een aantrekkelijke verpozen in de binnenstad staan bij het inrichten centraal. Naast deze oorspronkelijke sociale functie dat het publiek domein hebben deze ruimten ook een andere duurzame functie, nl: infiltratie en buffering van water in groene zones en wadi's, gecombineerd met een diverse invulling van (lokale) planten en grassen ter bevordering van stedelijke habitats.

Om het aanbod aan verschillende typen open ruimte te vergroten is er een onderzoek gedaan naar verschillende typologieën die mogelijk zouden kunnen zijn in een stedelijk weefsel, zoals publieke, semi-publieke en private ruimten, die dan afwisselend een overheersend groene, onverharde dan wel een verharde invulling zouden kunnen krijgen.

Publieke ruimten

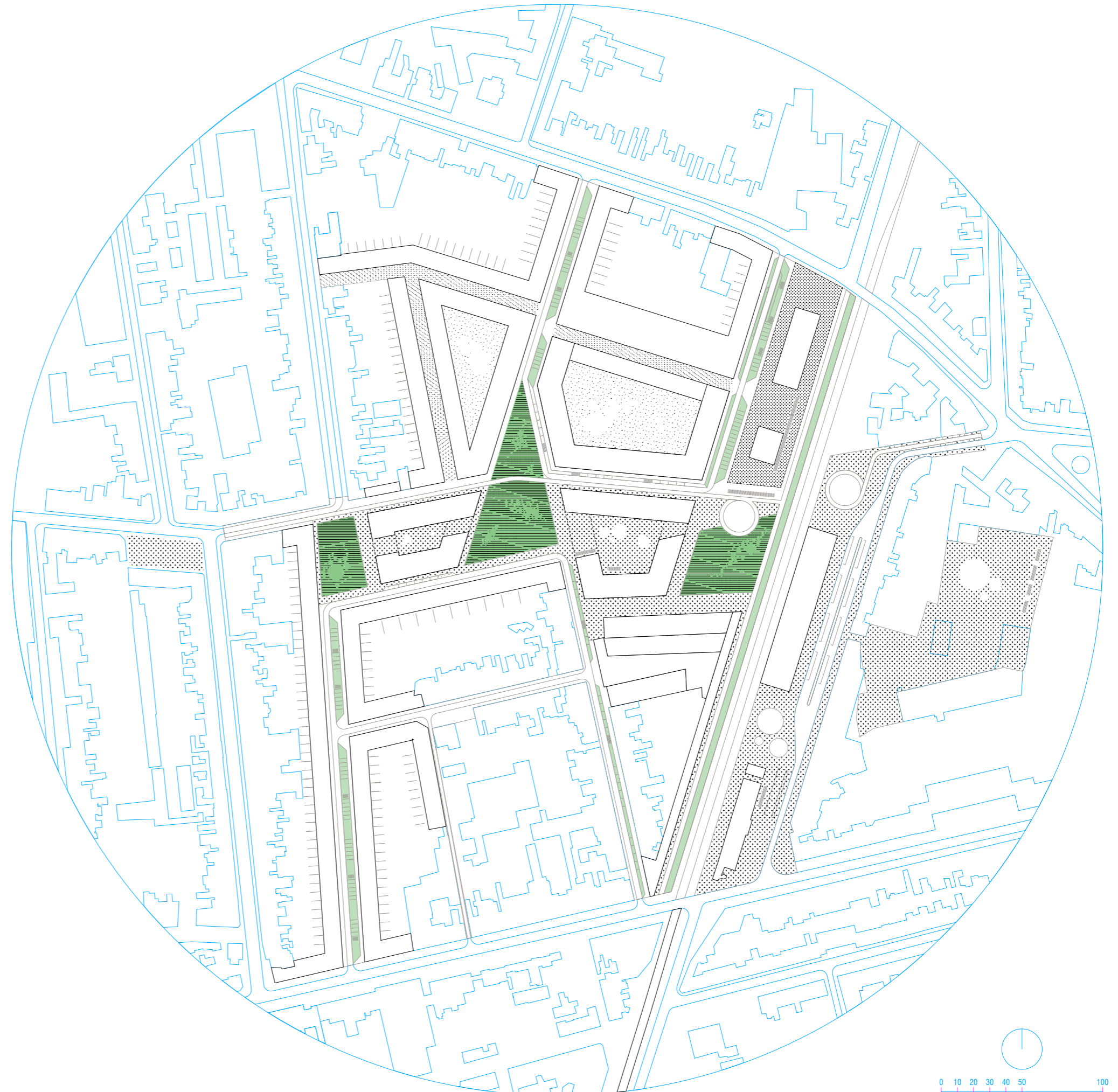
Pleinen en parken

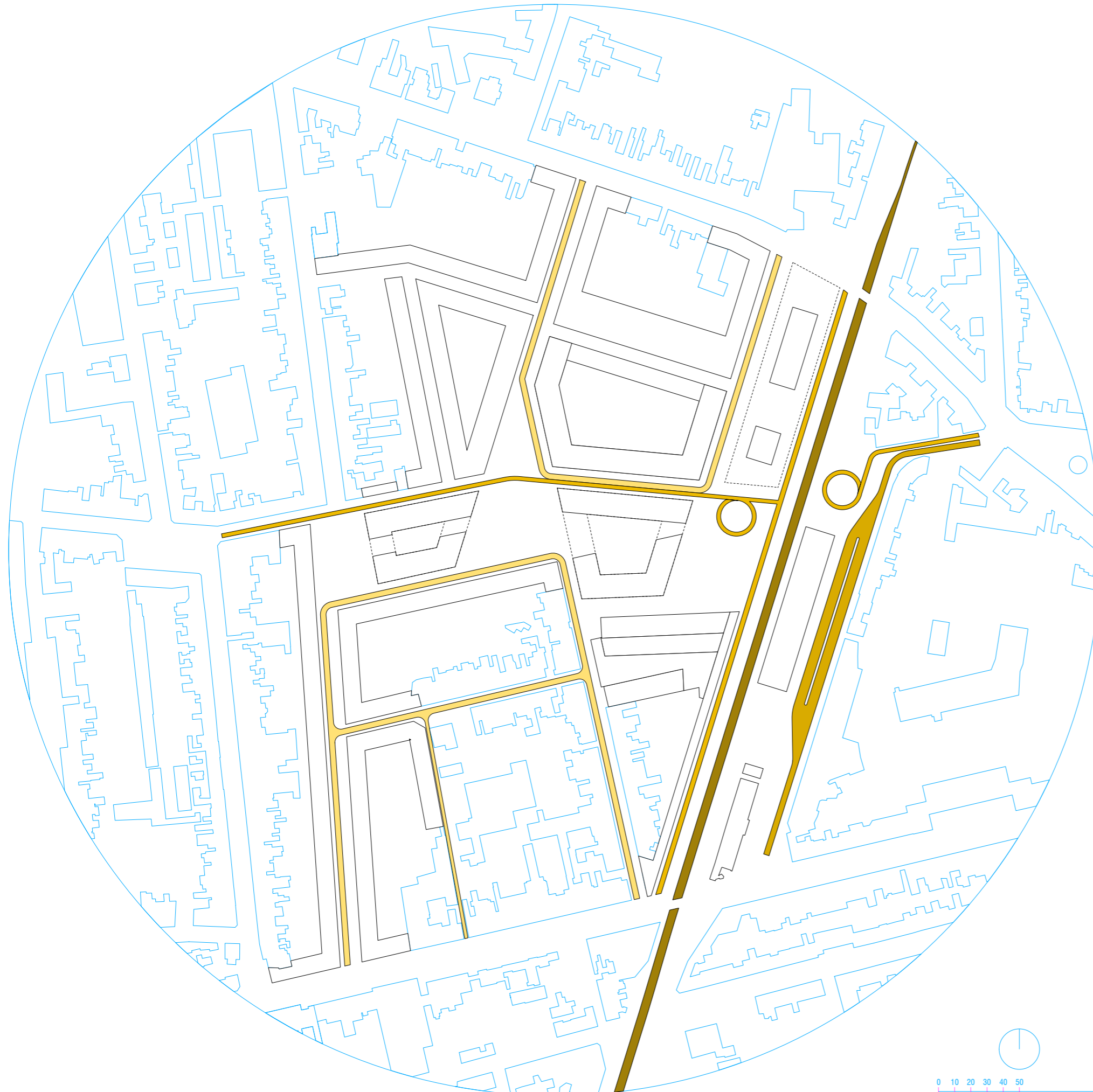
De pleinen en parken langs de Diksmuidestraat hebben alle een groen karakter, maar naarmate de ruimten dichterbij het station en het centrum gelegen zijn zal de mate van verhard oppervlak toenemen. De ruimten hebben een integrale rol in het waterbeheer van de wijk; deze zones voor waterinfiltratie en buffering zullen bestaan uit lager gelegen onverharde delen, waarin grassen, planten en bloemen ruim baan krijgen. De overige beplanting in de ruimten bestaat uit een ruim assortiment gegroepeerde bomen, die de verschillende ruimten een zeer groen karakter geven.

Straten

De secundaire straten die de bouwvelden ontsluiten zijn voorzien van bomenrijen, die de straten zowel een groen karakter als een sterk lineaire structuur geven. De stegen die aangelegd worden tijdens het verdichten van de bouwvelden zijn 30km zones en hebben een zeer informeel karakter.

Inrichtingsplan - voorstelling van de publieke ruimte





INFRASTRUCTUUR

Het plan gaat uit van de doelstelling om een kwalitatief maaiveld te vormen, waar ruimte is voor langzaam verkeer, fietsers en voetgangers. Verkeer wordt zo veel mogelijk gemeden door een lussen-structuur te voorzien, waarbij er geen doorgaand verkeer mogelijk is. Deze straten hebben als doel de wijk te ontsluiten.

Centraal ligt een publieke ruimte die de Diksmuidestraat als richting neemt, maar veel breder wordt aangezet. Aan de spoorweg mondt deze uit in de fietstunnel naar de overkant.

De spoorinfrastructuur werkt vooralsnog als barriere tussen beide zijden, mits het ongedegronds brengen van de sporen kan er ter plaatse van de huidige treinbedding een kwalitatief lineair park of plein geïnstalleerd worden.

Het gebied is verder prima ontsloten door het openbaar vervoer, wat een absolute kwaliteit met zich meebrengt. Het infrastructurele verhaal is immers meer dan gemotoriseerd autoverkeer, het is een omvattende visie op mobiliteit en een pleidooi voor een zelfvoorzienende wijk op wandelafstand van het centrum.

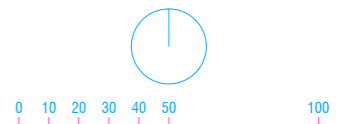
ONDERDELEN

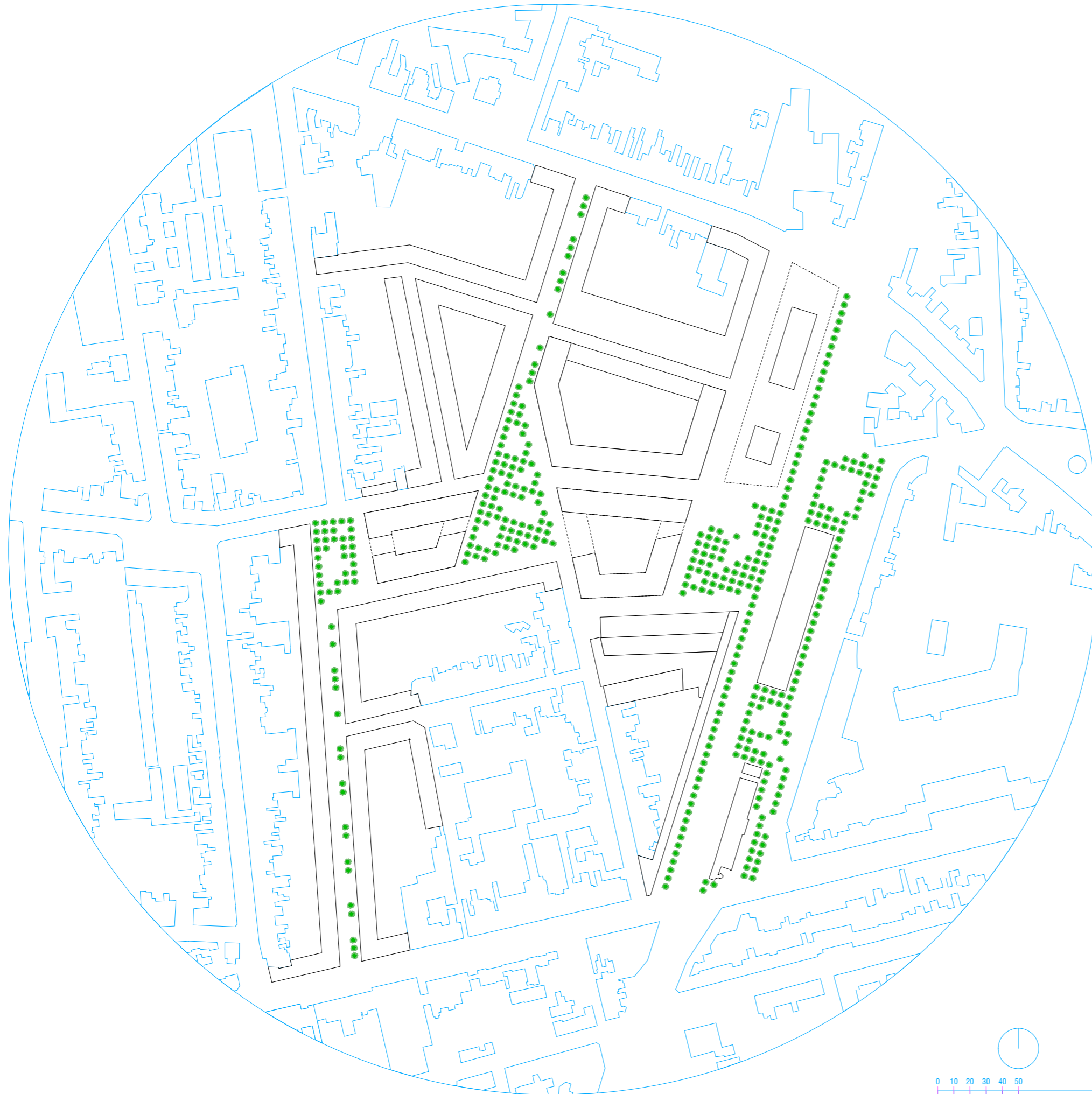
WADI'S

De openbare (binnen)ruimten fungeren niet alleen als ontmoetingsplaats voor bewoners en bezoekers maar hebben ook een belangrijke duurzame functie als plekken waar hemelwater kan infiltreren en ook opgeslagen. Daartoe zijn er plekken ingericht waarvan sommige bestaan uit wadi-achtige zones waar siergrassen, planten en bloemen welig kunnen tieren en de publieke ruimte een ietwat ruig wild voorkomen geven. Op andere plekken zijn deze bufferzones uitgevoerd in verharde materialen en kunnen ze naast wateropvang ook dienst doen als waterelementen waar kinderen in spelen en mensen van genieten.



Inrichtingsplan - voorstelling van de waterbuffering in wadi's





GROENSTRUKTUUR

Bomen worden op twee manieren ingezet: als lineaire elementen die de functie van de zichtassen van de secundaire wegen benadrukken en in groepen om de openbare ruimten een zeer groen karakter te geven. De bomenrijen die de straten begeleiden zijn geplaatst in de brede zone die gereserveerd is voor parkeren. De bomen hebben dus de ruimte en kunnen daarom ook enige omvang hebben zodat ze daadwerkelijk bijdragen aan het groene karakter van de straten.

De bomen op de pleinen worden in groepen geplaatst om zo het informele karakter van de publieke ruimte te weerspiegelen en de functie als verblijfsruimte (in tegenstelling tot een lijnelement dat beweging symboliseert) te benadrukken.

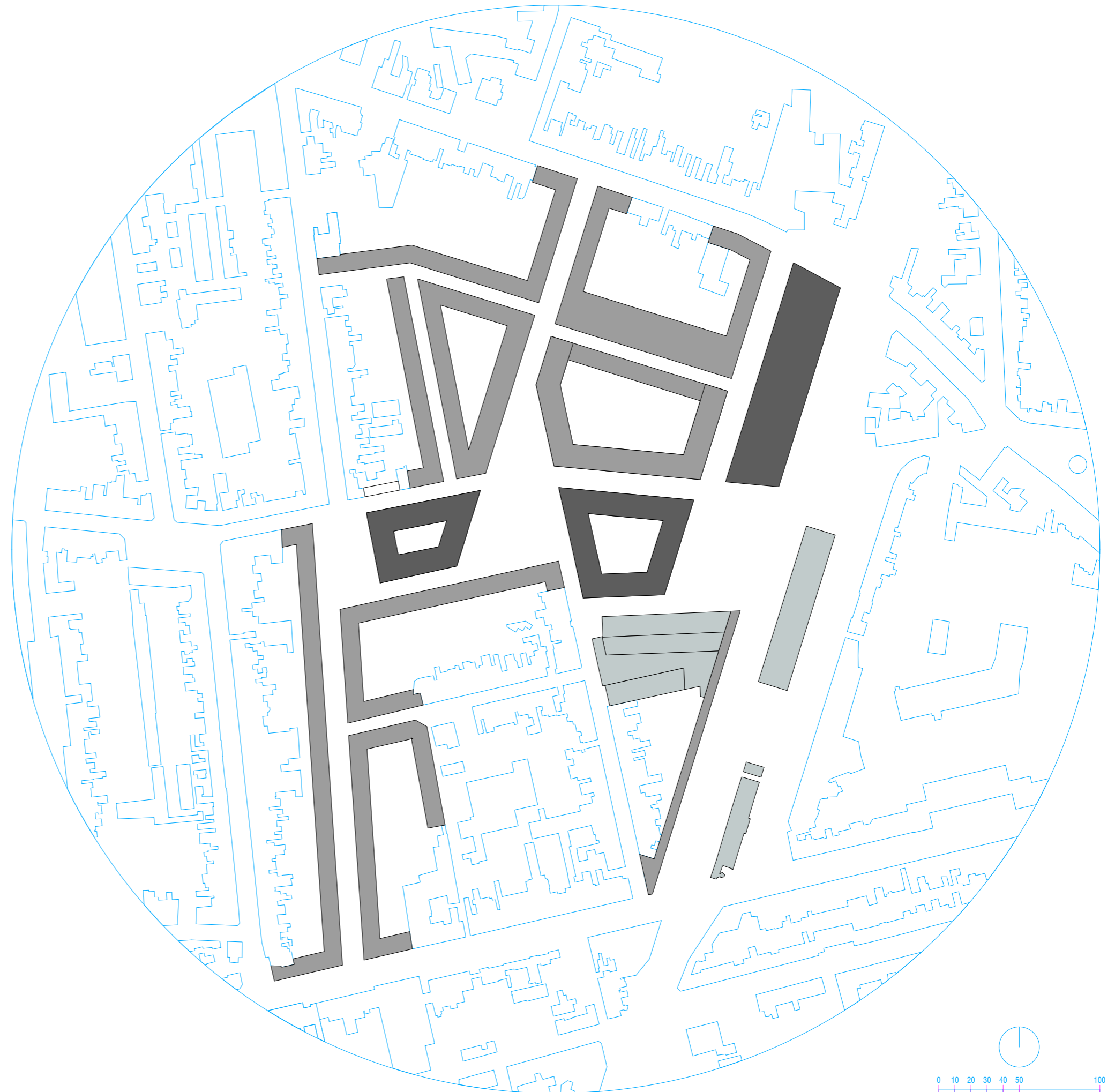


Inrichtingsplan - voorstelling van de groenstructuur

ONDERDELEN

BOUWBLOKKEN & STEDELIJKE BAKENS

Er is gekozen om te werken met het gesloten bouwblok, dat op bepaalde strategische punten opengewerkt wordt om toegang te verlenen tot binnenruimtes. Het gesloten bouwblok is bij uitstek geschikt, zoals door de eeuwen heen al aangetoond is, om stedelijke dynamiek te kunnen herbergen. Een duidelijke afbakening tussen private en publieke domeinen is hier het logische gevolg van. Door het op bepaalde punten openwerken van de bouwblokken wordt hier een nieuwe dimensie aan toegevoegd: de semi-publieke binnenruimte.



Inrichtingsplan - voorstelling van de bouwblokken en stedelijke bakens



IMPACT WEERGAVE

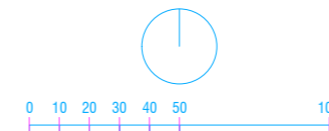
Het pioniersgebouw aan het spoor en in zichtlijn vanaf de Noordboulevard krijgt de meeste bouwlagen, omdat het gebouw enerzijds deze markante rol als pioniergebouw vervuld. Anderzijds is uit de analyse gebleken dat er aan de Guldenspoenlei meerdere grootschalige en hogere gebouwen staan. Hiermee vormt de hoogte van het pioniersgebouw een harmonieus geheel.

De twee andere kenmerkende gebouwen de in de centrale as staan krijgen ook een serieuze stedelijke hoogte om de aangrenzende publieke ruimten een intiemer karakter te verlenen.

De appartementen en woningen aan de woonstraten hebben overwegend een hoogte variërend tussen de 2 en 4 bouwlagen.

- < 18.00 m
- 14.40 < 18.00
- 10.80 < 14.40 m
- 7.20 < 10.80 m
- 3.60 < 7.20 m
- 0 < 3.60 m

Inrichtingsplan - voorstelling van de bouwhoogtes (donkerder = hoger)



MATERIALIZATIE PUBLIEKE RUIMTE





De publieke ruimte kent verschillende gezichten in dit masterplan. Enerzijds heb je de grote publie ruimte langs de Diksmuidestraat, dewelke door twee solitaire wordt opgedeeld in drie zones. En anderzijds de straten, lanen en fietsverbindingen.

De straten en lanen hebben een uitgesproken specifiek profiel, dat ervoor zorgt dat de straten breder, lichter en ruimer ogen. Het enkelrichtingsverkeer zorgt dat de ruimte voor voetgangers en fietsers aanzienlijk méér is dan de standaard.

De centrale publieke ruimte loopt door de solitaire blokken door en wordt afgewisseld met formele pleinen en groenstructuren. Hier is het aangewezen om het maaiveld te laten afwisselen tussen minerale en groene ondergrond. De referenties geven een idee van de mogelijkheden en rijkheid die dit gebied kan bereiden door een uitgekiend landschapsonwerp. In die zin is de huidige stand van het masterplan slechts een eenzet tot materialisatie.

De binnenplaatsen van de solitaire gebouwen in het park kunnen eventueel 's nachts afgesloten worden zodat er een vorm van controle bestaat over het gebruik en de toeigening.

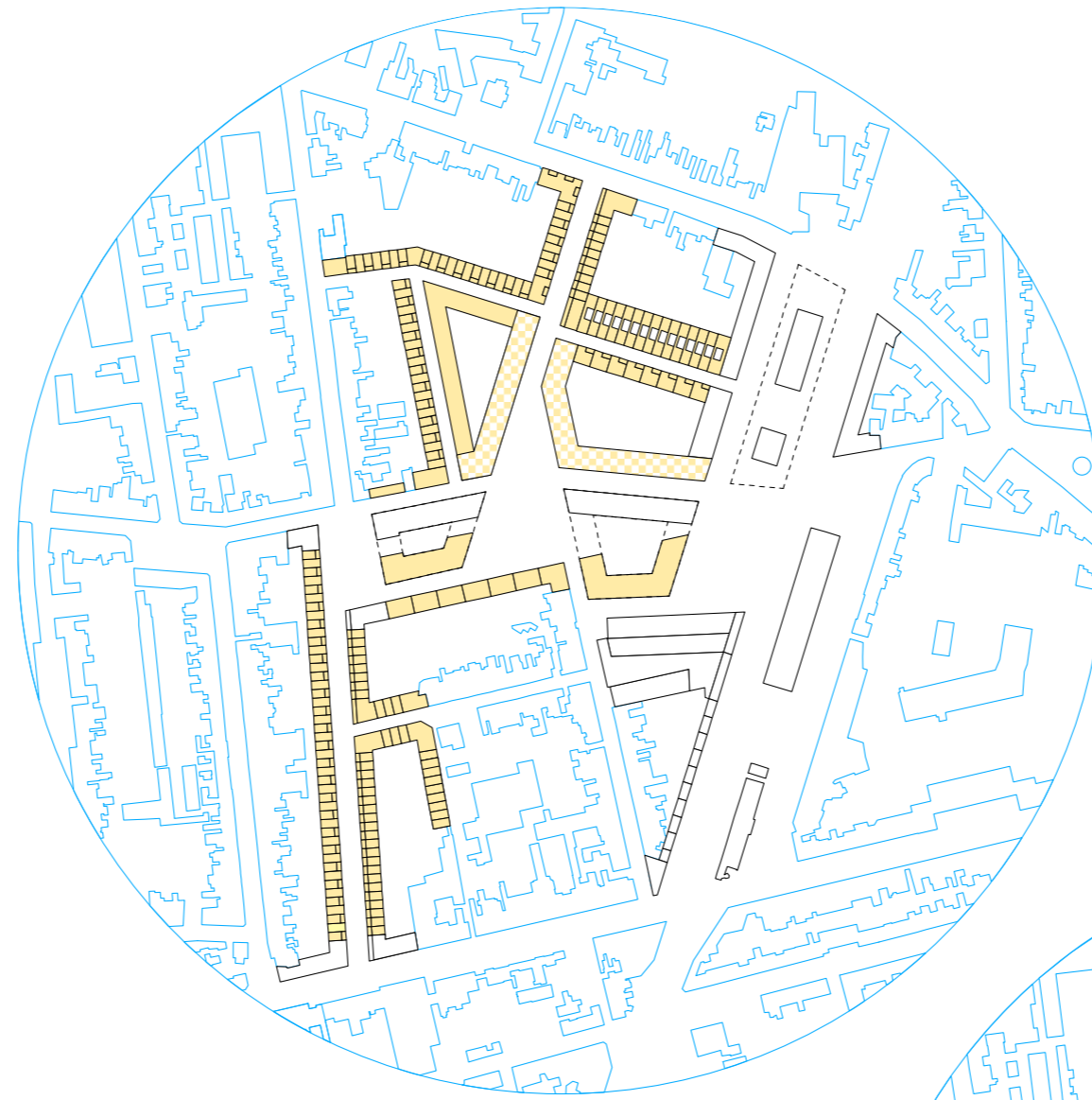
PROGRAMMA

RESIDENTIEEL

Het voorstel omvat een reeks flexibele bouwvelden waarin verschillende woontypologieën kunnen worden opgenomen. In de straten loodrecht op de Merodelei en de Guldensporenlei hebben we hoofdzakelijk grondgebonden woningen voorzien met tuinen. Centraal in het plan hebben we meer appartementen opgenomen rond kwalitatieve groene publieke ruimtes.

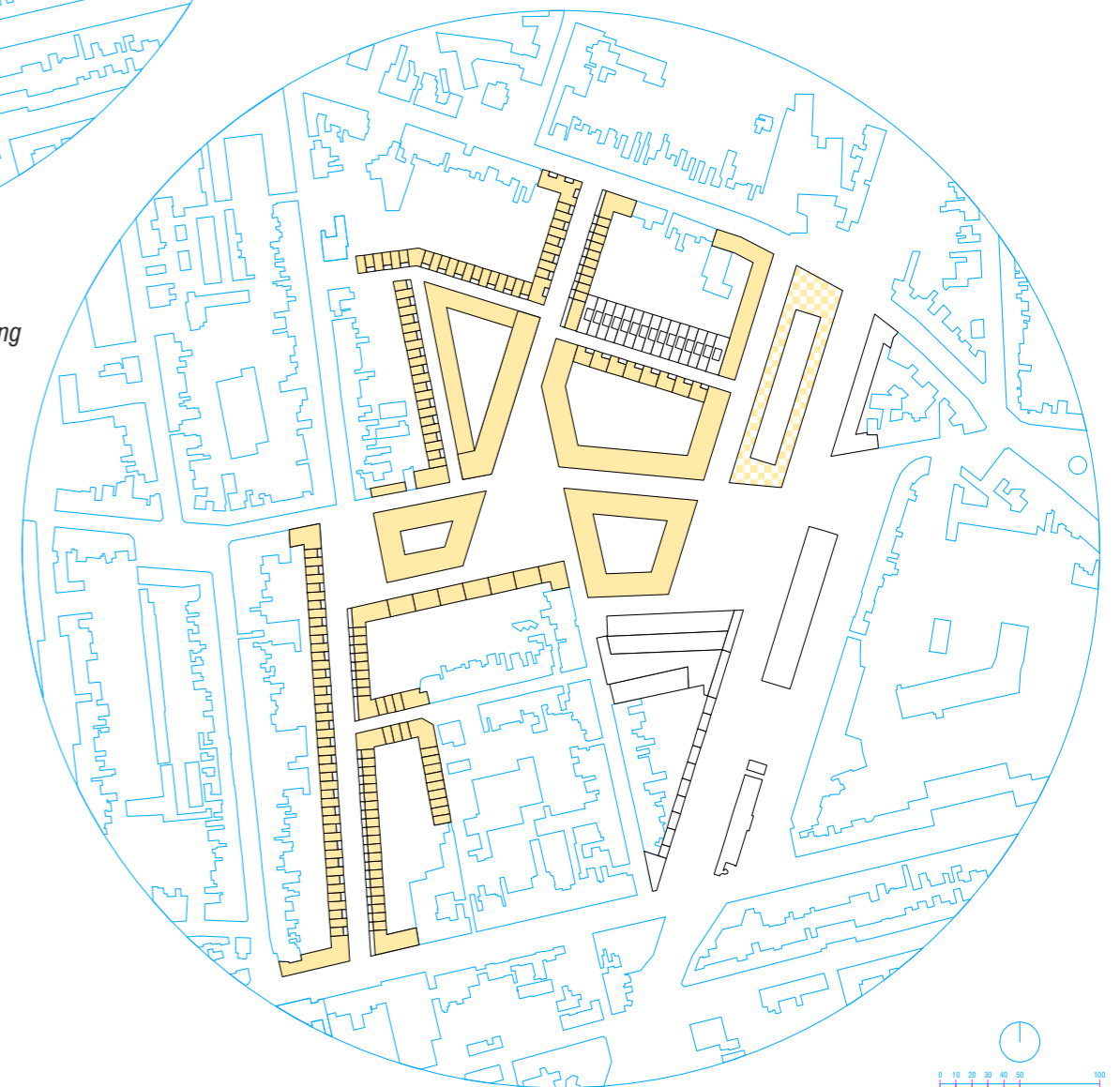
De nabijheid van het station en het hart van Turnhout zijn belangrijke troeven voor deze woonontwikkeling.

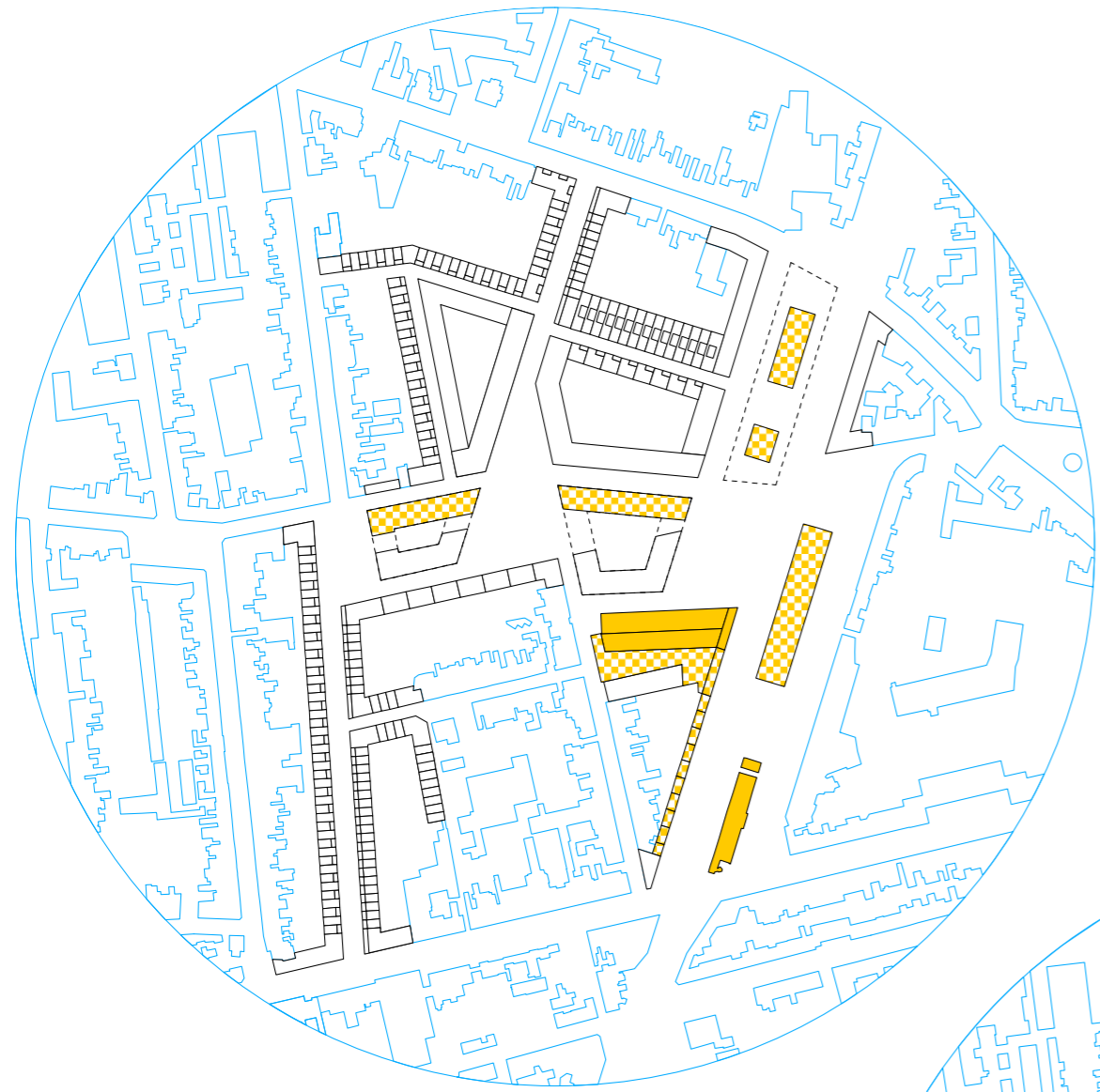
Voor elk type woongelegenheid worden verder in de bundel een aantal varianten gepresenteerd, gaande van grondgebonden eengezinswoningen, kangoeroewoningen of –appartementen, klassieke appartementen, serviceflats, woonzorgkamers etc. We zijn ervan overtuigd dat een breed woningaanbod de sociale mix van de innovatiepool ten goede komt. Het is belangrijk om in overleg na te gaan welke woonbehoeftes er momenteel zijn in Turnhout. De voorgestelde bouwvelden en typologieën zijn een eerste aanzet voor deze dialoog.



Residentieel plint

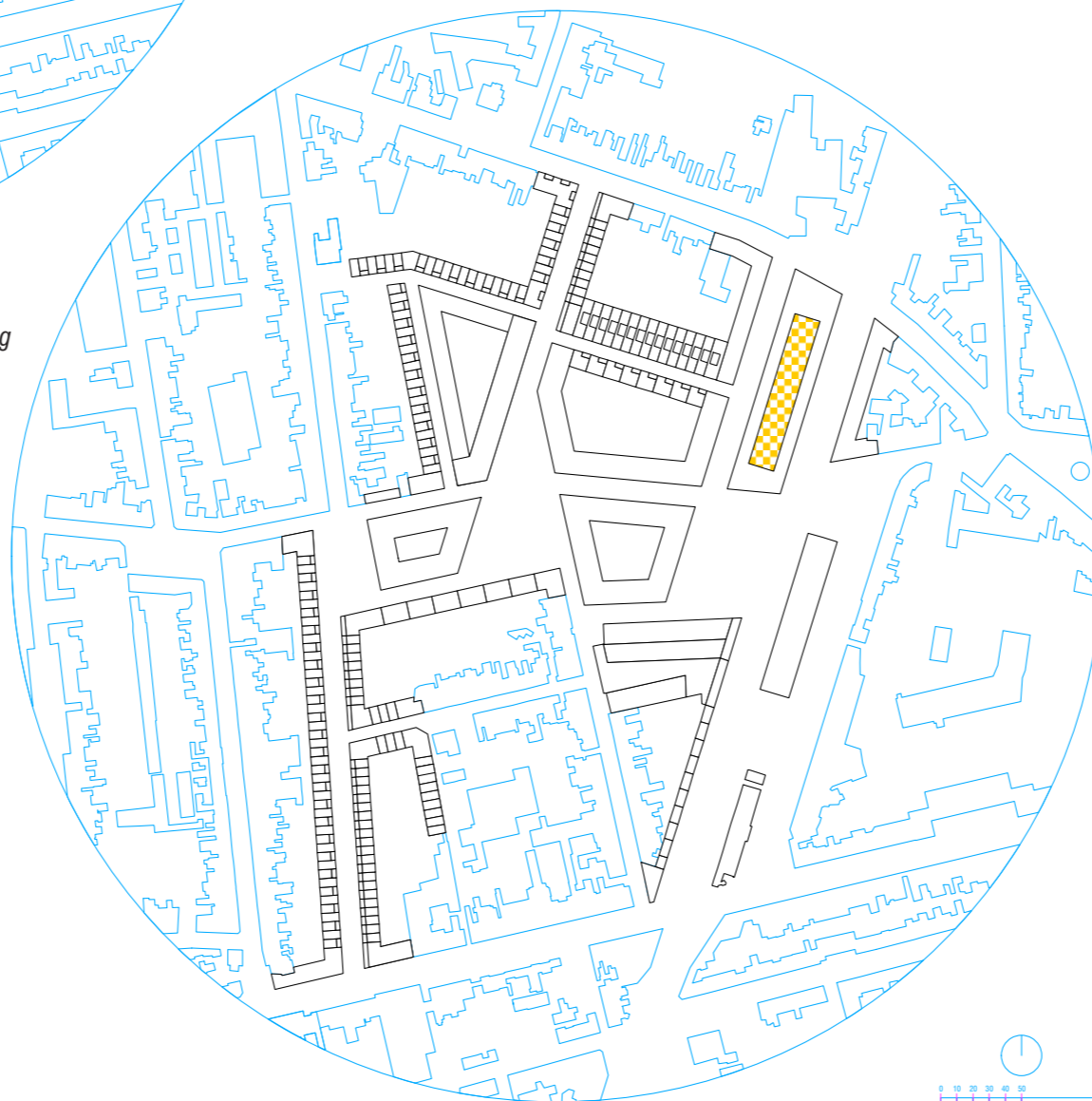
Residentieel verdieping





Voorzieningen plint

Voorzieningen verdieping



VOORZIENINGEN & DIENSTEN

In het voorstel zijn een aantal zones aangeduid die kunnen worden ingezet voor stedelijke voorzieningen. Het lijkt ons boeiend om een breed en toegankelijk aanbod van voorzieningen te integreren in het plan die de verschillende gebruikers en nieuwe bewoners van het gebied bedienen.

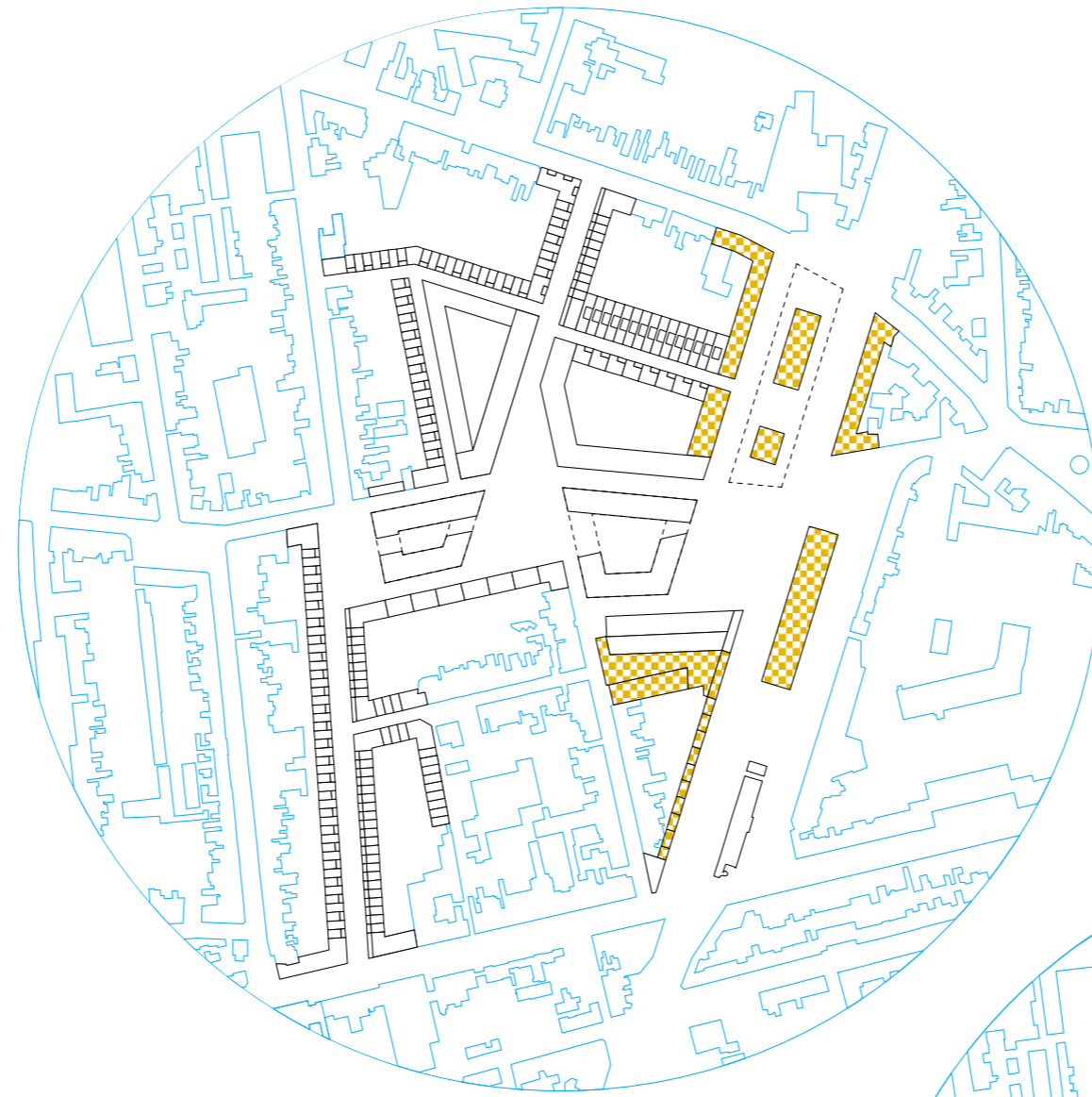
Het is belangrijk om een precieze analyse te maken van de reeds aanwezige voorzieningen en de mogelijke tekorten. De flexibiliteit van voorstel laat toe om dit later in te vullen in het vervolg van de opdracht.



PROGRAMMA

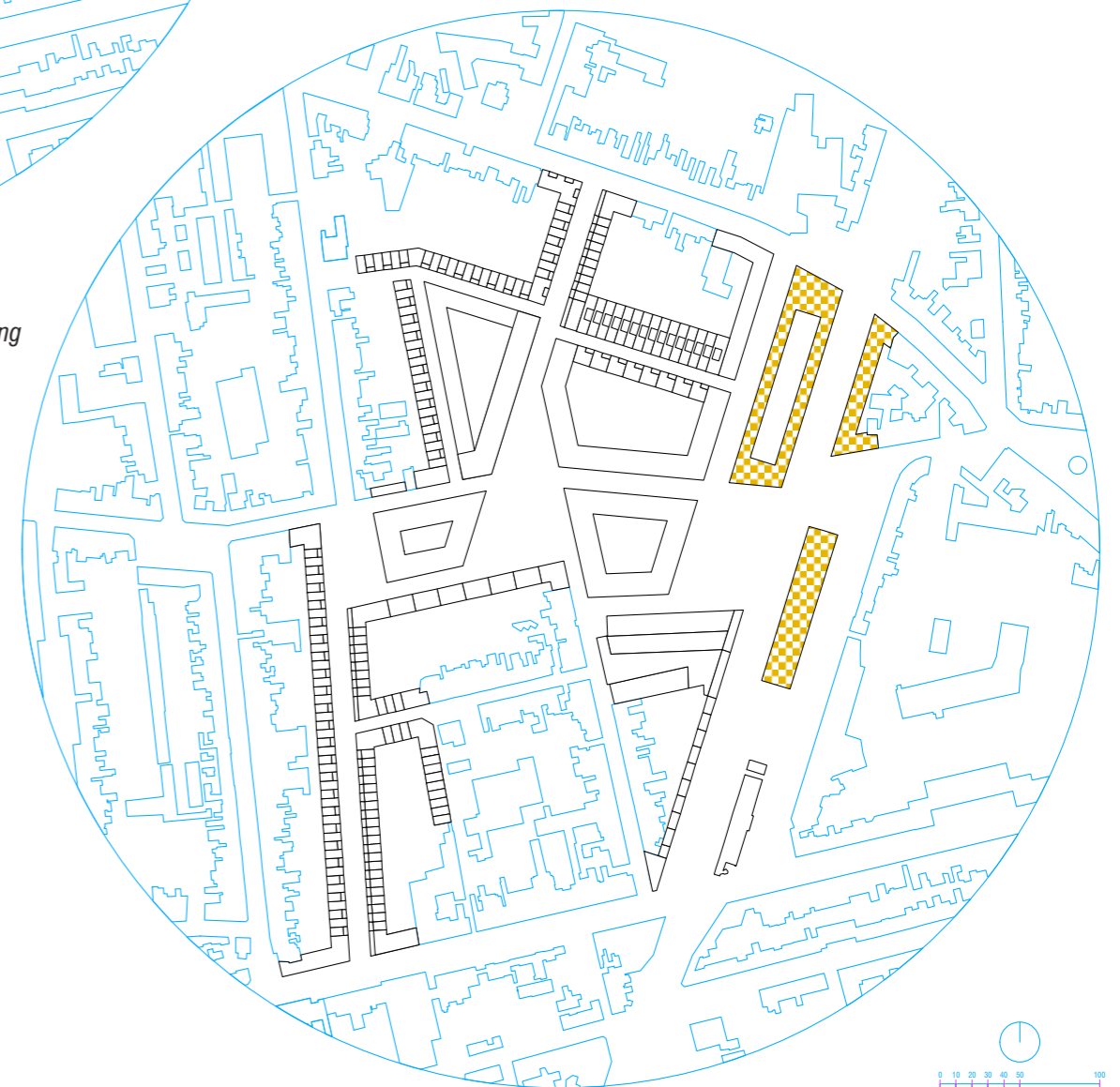
KANTOREN & STARTERS

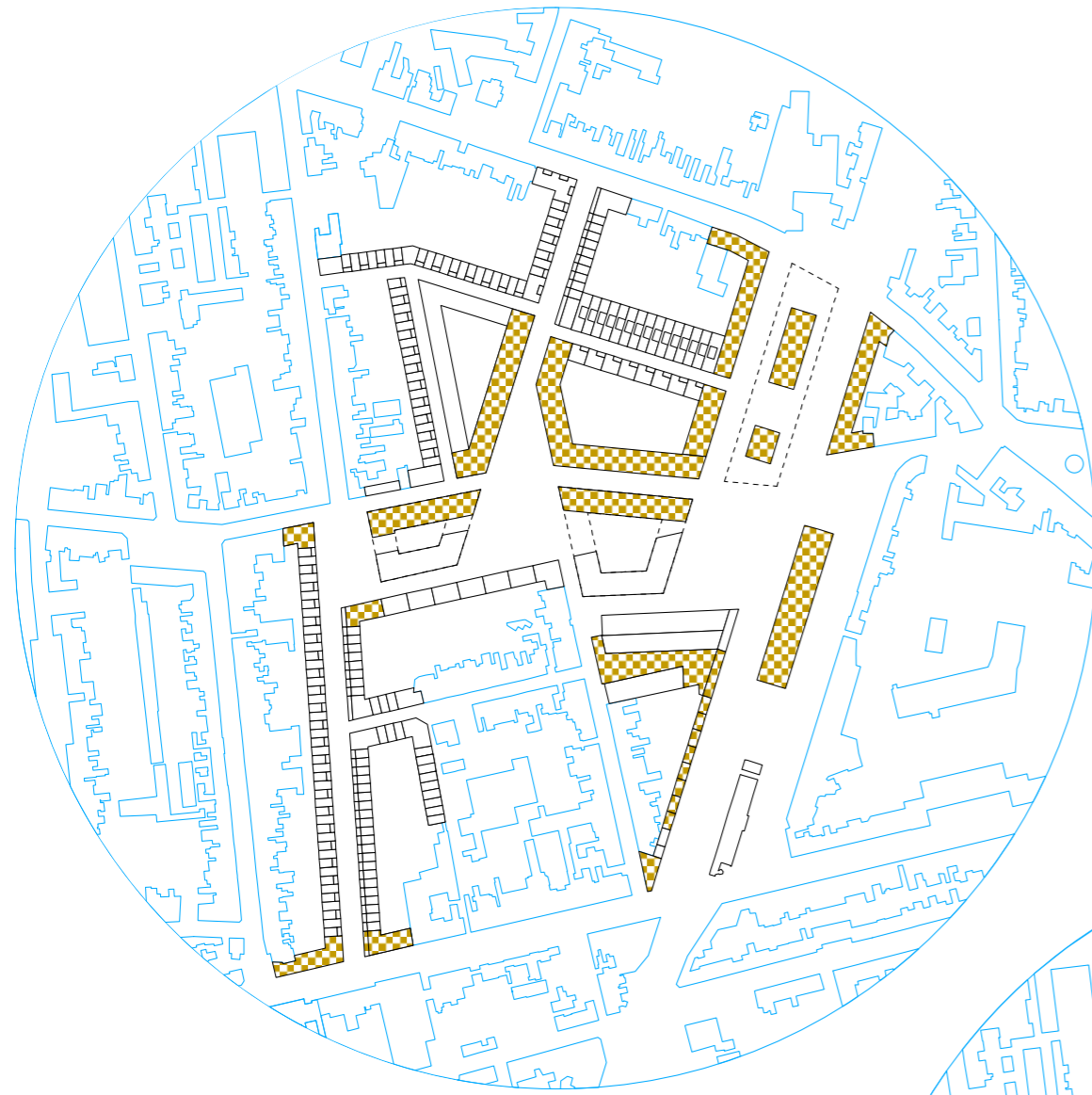
Het plan voorziet een aantal zones voor kantoorfuncties. De nabijheid van het station en de goede bereikbaarheid is een absolute troef voor deze kantoren. De kantoren zijn hoofdzakelijk gesitueerd in en rond het pioniersgebouw en de spoorweg. De kantoren voor jonge starters zouden een aantal voorzieningen kunnen delen zoals bijvoorbeeld vergaderlokalen, luchkamers, etc. De gedeelde programma's kunnen de uitwisseling van kennis en expertise bevorderen waardoor een boeiend klimaat ontstaat voor jonge ondernemers.



Kantoren en starters plint

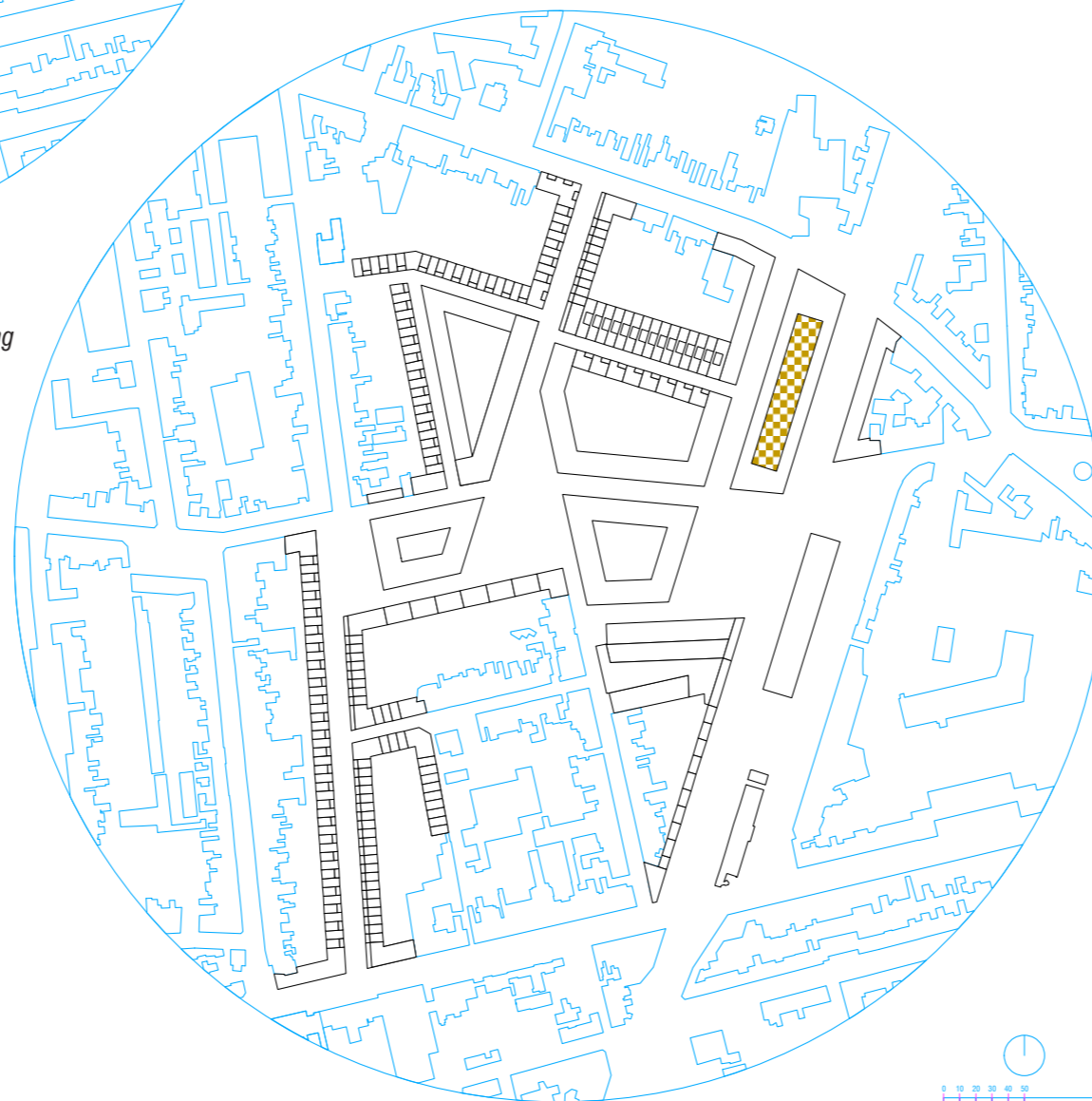
Kantoren en starters verdieping





Commercieel plint

Commercieel verdieping



COMMERCIEEL

We hebben een aantal zones voorgesteld in het plan voor commerciële activiteiten zoals bijvoorbeeld buurtwinkels en horeca. Deze commerciële ruimtes situeren zich hoofdzakelijk in de centrale zone van het plangebied en in de zone rond het pioniersgebouw.

In de plint van het pioniersgebouw zou mogelijk een commercieel programma kunnen worden opgenomen dat op een hoger schaalniveau werkt. Er zijn voldoende voorbeelden die aantonen dat dergelijk programma goed samenwerkt met de stationsomgeving.



PROGRAMMA

ZORG

Om een betere inbedding van het zorgprogramma binnen de innovatiepool te bekomen stellen we voor om waar mogelijk de zorgprogramma's te combineren met andere stedelijke voorzieningen. De combinatie met andere functies kan een mix aan gebruikers genereren en op die manier de zorginfrastructuur uit haar isolement halen.

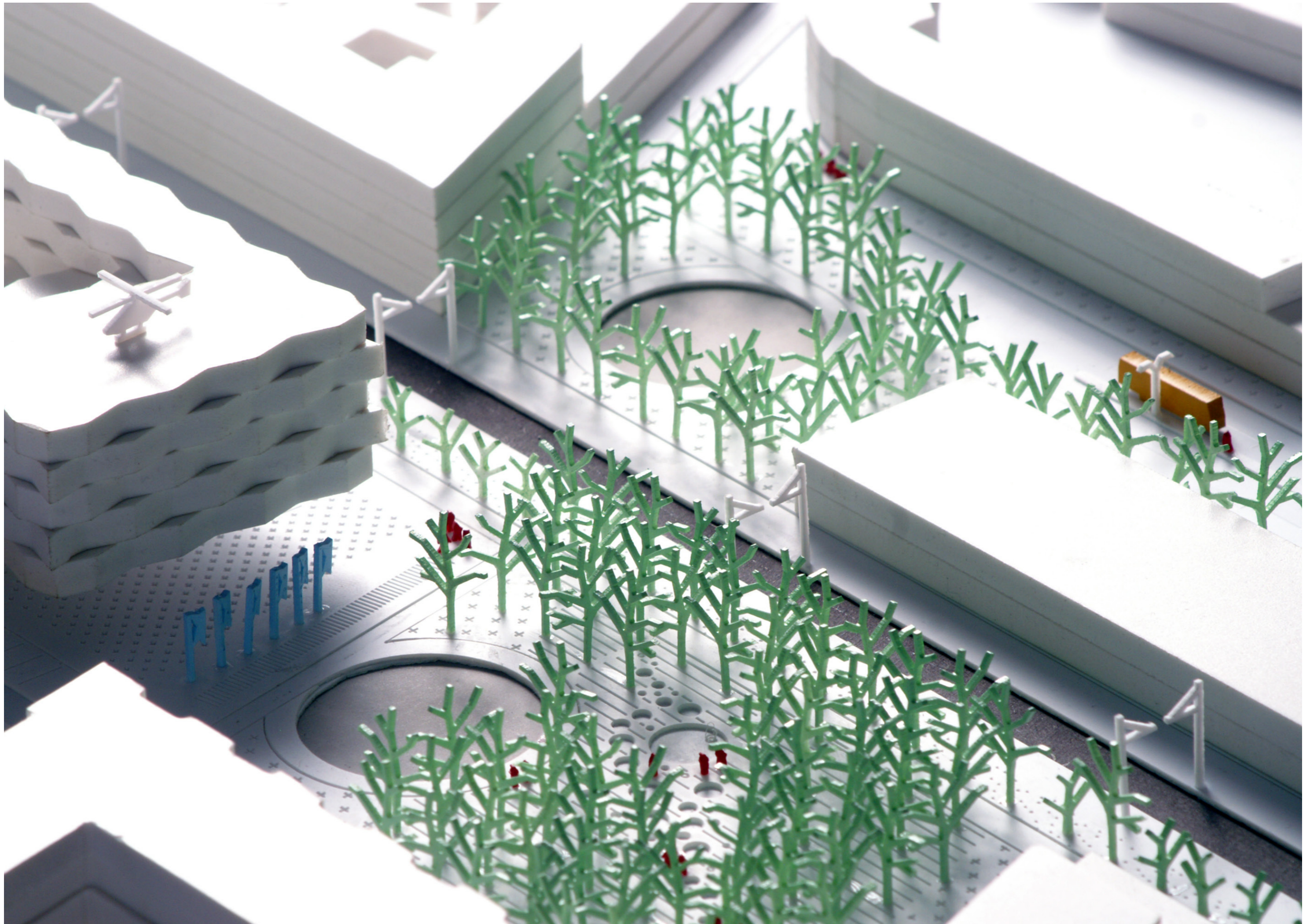
De combinatiemodellen zorgen er tegelijkertijd voor dat een reeks programma-onderdelen kunnen worden gedeeld (zoals bijvoorbeeld het restaurant polyvalente ruimtes, etc.).

Waarom zou bijvoorbeeld het restaurant van een dienstencentrum niet kunnen worden gekoppeld met het restaurant van een aangrenzend kantoorprogramma?

De combinatiemodellen kunnen ontwerp marge binnen de strikte VIPA-normering mogelijk maken. Door creatief om te springen met deze normering lijkt het ons mogelijk om een zekere overmaat te creëren in bijvoorbeeld de circulatieruimtes, waardoor deze kunnen worden ingezet als kwalitatieve verblijfsruimtes voor de bewoners.

Het pioniersgebouw heeft de mogelijkheden om verschillende programma's (zowel zorg als niet-zorg gerelateerd) in zich op te nemen. In het voorstel zijn de programmatorische onderdelen georganiseerd rond een centraal atrium. Het atrium loopt in trapvorm door het volledige gebouw en kan door de verschillende gebruikers worden 'bezet'. Het atrium zou bijvoorbeeld kunnen worden gebruikt voor exposities, presentaties en evenementen.



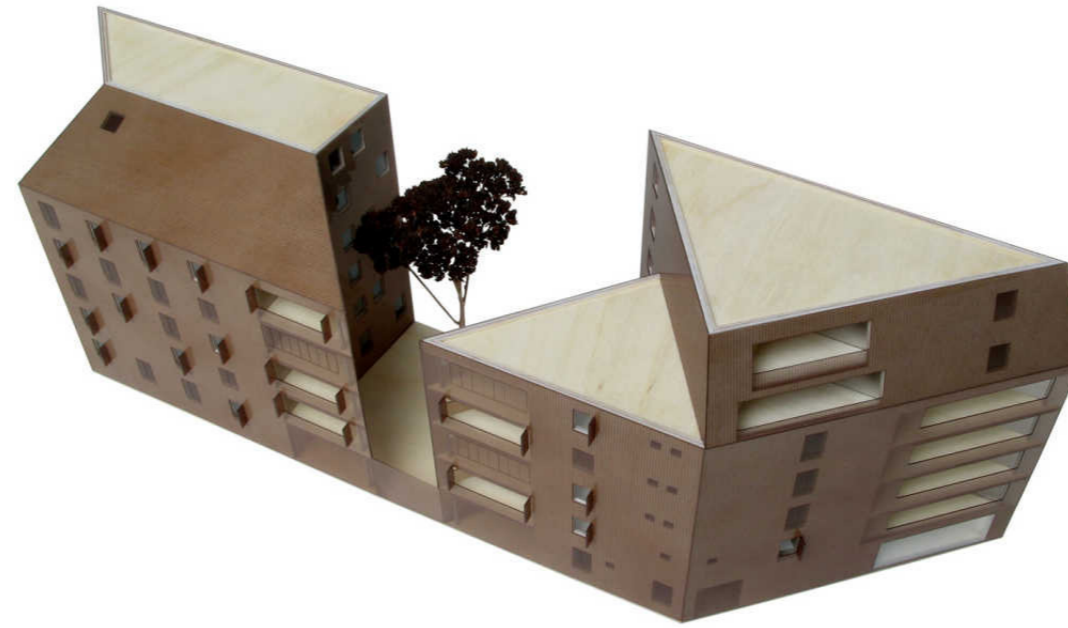


INSPIRATIEPROJECTEN

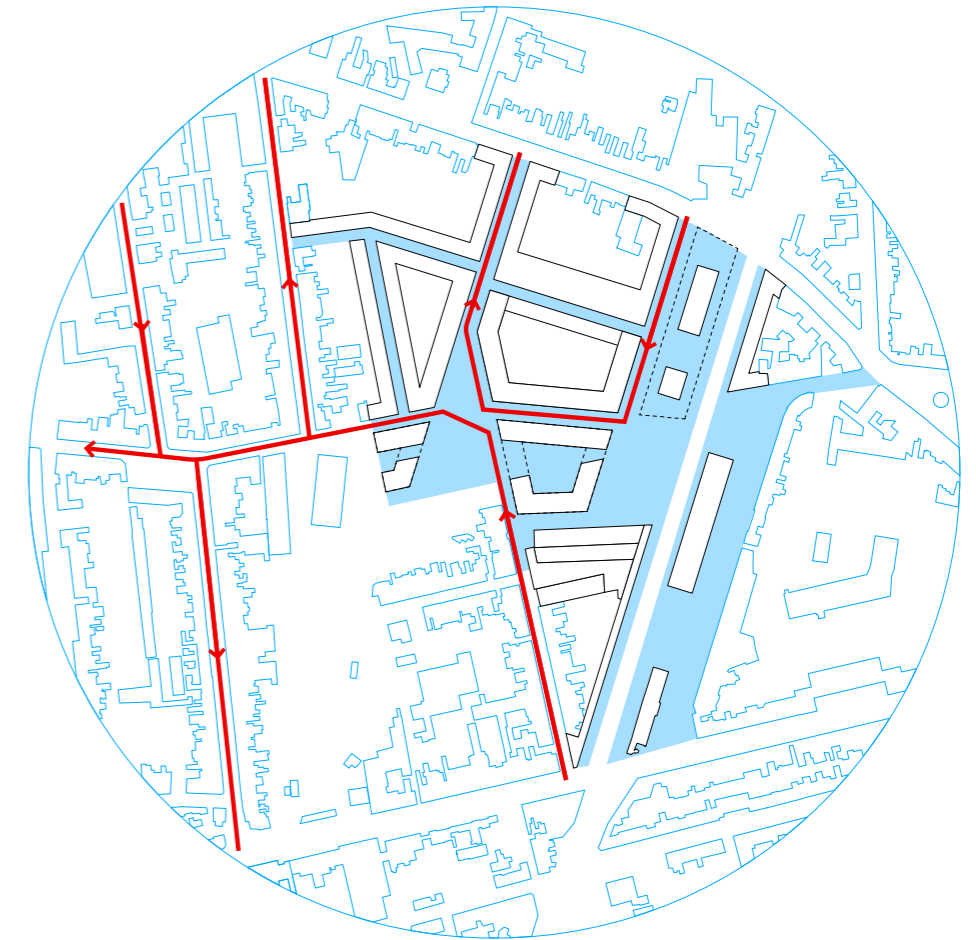
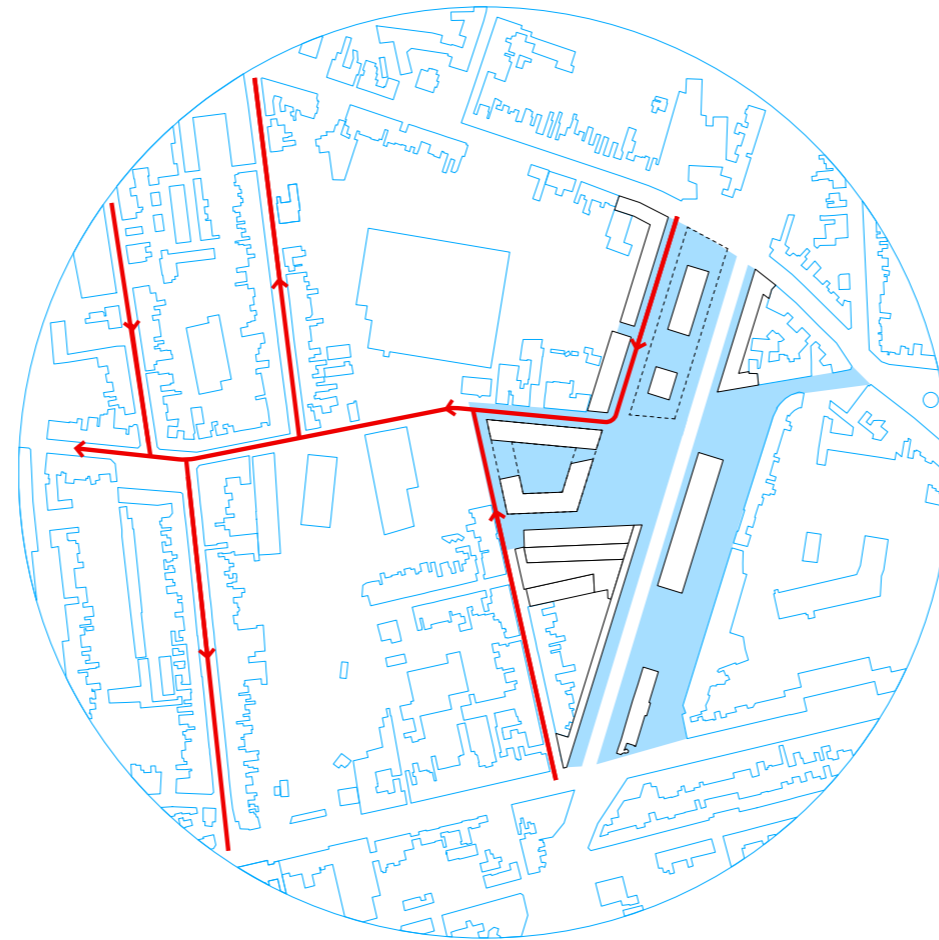
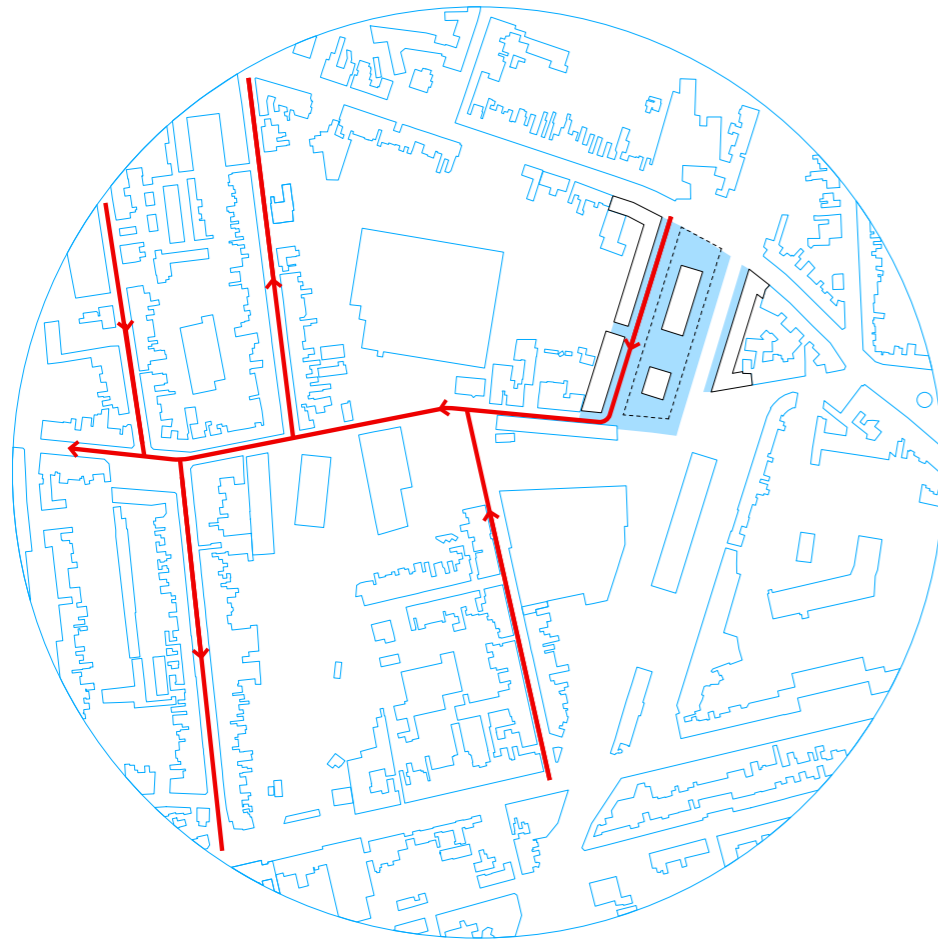
INSPIRATIEPROJECTEN

- Groothandelsgebouw, Rotterdam (mix en hybride gebouw)
- EM2N (verschillende projecten)
- Abscis Woonzorgcentrum
- Aravena, sociale huisvesting Chili





MOBILITEIT



MOBILITEIT

Voorliggende schema's willen de intentie wergeven betreffende het mobiliteits schema en een mogelijke fasering hiervan. Er is nu van uit gegaan dat het projectgebied zich ontwikkelt weg van het station.

De verschillende fasen zijn echter inwisselbaar en kunnen als en finaliteit an sich beschouwd worden. De verschillende programmaonderdelen hoeven niet sequencieel uitgevoerd te worden.

De ontwikkeling van het projectgebied wordt aangevat aan de meest oostelijke zijde van de projectsite, in de directe omgeving van het stationsgebouw en de spoorlijn. Deze eerste fase omvat o.a. het 'pioniersgebouw' en de 'park hybride 1'.

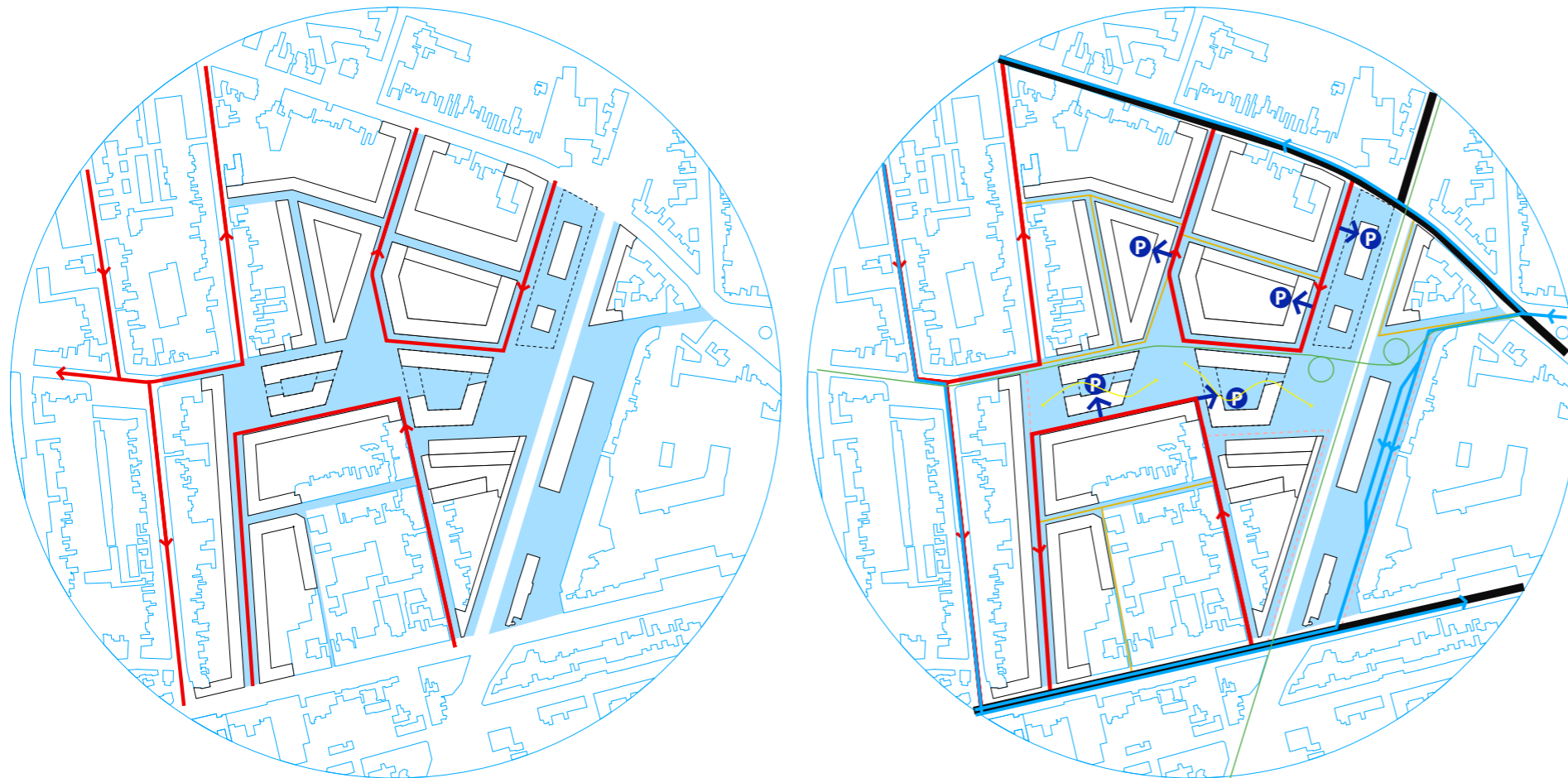
In deze fase wordt éénrichtingsverkeer ingevoerd in de woonstraten binnen de stationsomgeving, zijnde de Karel Oomstraat, Prinsenstraat, Harmoniestraat en de Bareelstraat. Het éénrichtingsverkeer wordt er zoveel als mogelijk op gericht om doorgaande noord-zuidbewegingen doorheen het projectgebied te vermijden.

Ook de Diksmuidestraat wordt ingericht als éénrichtingsstraat, waarbij deze een nieuwe aansluiting krijgt op de Guldensporenlei, ten westen van het nieuwe pioniersgebouw. Het deel van de Diksmuidestraat dat momenteel parallel loopt aan de spoorlijn, wordt volledig verlaten. Deze straat maakt reeds in eerste fase plaats voor een volledig verkeersvrije fietsverbinding over de projectsite heen, in het verlengde van het 'Bels Lijntje'.

In een volgende fase wordt de projectsite verder ontwikkeld langs de Guldensporenlei.

De nieuwe aantakking vanop de Guldensporenlei, die achteraan het pioniersgebouw vertrekt, wordt daarbij rondom deze nieuwe ontwikkelingen verdergezet. Er wordt een 'lusbeweging' gevormt, die opnieuw uitmondt op de Guldensporenlei.

Door deze ontsluitingslus volledig los te koppelen van de overige woonstraten en in te richten als éénrichtingsstraat, leent deze zich enkel voor bestemmingsverkeer, wat het woonkarakter van deze omgeving ruimtelijk versterkt.



VERPLAATSINGEN IN EN OM HET PROJECTGEBIED

In een laatste stap worden ook de overige gronden binnen het projectgebied ontwikkeld. De noordelijke verkeerslus die aantakt op de Guldensporenlei blijft behouden.

De Bareelstraat wordt losgetrokken van de Diksmuidestraat en krijgt een nieuwe aansluiting op de Merodelei, gaande over de huidige busstelplaats van de Lijn.

Dit vormt een tweede ontsluitingslus binnen het projectgebied, die eveneens van éénrichtingsverkeer wordt voorzien.

De Karel Oomsstraat-Harmoniestraat kunnen hierbij gelezen worden als een derde ontsluitingslus. Het hele projectgebied is bijgevolg opgebouwd rondom een volledig verkeersvrije publieke zone, welke maximaal ingericht kan worden naar voetgangers en fietsers toe.

Bovenstaande figuur geeft het overzicht van alle bewegingen binnen de projectsite weer, inclusief de fietsrouting en het openbaar vervoerstracé doorheen het gebied.

Zowel Guldensporenlei als Merodelei vormen belangrijke invalswegen binnen Turnhout. Ook de toekomstige Noordboulevard vormt een belangrijke nieuwe as binnen de verkeersstructuur van de Stad.

De nieuwe ontwikkelingen binnen het projectgebied worden in hoofdzaak ontsloten via drie ontsluitingslussen. Hiervan takken twee lussen aan op de Guldensporenlei, en één op de Merodelei. De drie lussen worden ingericht met éénrichtingsverkeer. Ze geven niet alleen toegang tot de nieuwe ontwikkelingen op de projectsite, maar bieden ook toegang tot de ondergrondse parkeervoorzieningen binnen het gebied. Via de noordelijke lus worden drie ondergrondse parkeergarages bereikt; de zuidelijke lus geeft toegang tot twee ondergrondse parkeergarages. Daarnaast bieden de ontsluitingslussen ook plaats voor parkeren op maaiveldniveau, langsheen het openbaar domein (parkeerstroken afgewisseld met groeninrichting e.d.).

Binnen elke lus worden de gebieden verder opgedeeld d.m.v. woonerven, die toegang bieden tot de voorgestelde verdichtingstypes (patiooningen, rijwoningen,...).

De ruimtelijke inrichting van deze straten is afgestemd op een zeer verkeersluw karakter.

De centrale 'publieke zone' is quasi volledig verkeersvrij en biedt plaats aan de twee belangrijk fietsverbindingen doorheen het projectgebied, zijnde van het Kanaal naar het stadcentrum, en de verderzetting van het Bels Lijntje langsheen het spoor. Voor enkele woonprojecten en stedelijke programma's gelegen langsheen, of in deze centrale publieke zone, wordt naar verkeer van voertuigen enkel lossen en laden toegestaan.

Alle buslijnen vanop de Merodelei rijden het centrum van Turnhout binnen om vervolgens aan de noordzijde van het projectgebied de Stationsstraat in te rijden. De bussen volgen allen dezelfde richting (van noord naar zuid) en verlaten de projectsite opnieuw langsheen de Merodelei. Deze Stationsstraat wordt geknipt voor het autoverkeer en laat enkel laden & lossen van voertuigen toe. De buslijnen komende van het Kanaal sluit via de Karel Oomsstraat en de Prinsenstraat (éénrichtingsverkeer) aan op het tracé van de buslijnen langsheen de Merodelei. Ook deze buslijnen gaan doorheen het centrum, en rijden dan via de Guldensporenlei rechtstreeks door naar de Kanaalzone.

PARKEERBEHOEFTE & -CAPACITEIT

PARKEERBEHOEFTE	BEZETTINGSPERCENTAGE			
	<i>weekdag</i>	<i>weekdag</i>	<i>zaterdag</i>	
	<i>9h - 17h</i>	<i>17h - 9h</i>		
1 parkeergelegenheid pendelaars station Turnhout	415 parkeerplaatsen	100%	10%	40%
<i>bron: NMBS, reizigerstellingen 2009</i>				
aantal instappers station Turnhout	1220 reizigers			
modal split	34/66			
2 mogelijke groei station Turnhout	83 parkeerplaatsen	100%	10%	40%
groei van 20%	244 reizigers			
modal split	34/66			
3 werknemers/bezoekers nieuwe stedelijke functies/programma	824 parkeerplaatsen	100%	10%	10%
vloeroppervlak: inschatting 1/3 van het totaal	41.207 m2			
parkeernorm: uitgangspunt kantoren	1 pp/50 m2			
4 opvang huidige parkeerdruk bewoners/bezoekers uit de omgeving	200 parkeerplaatsen	10%	100%	100%
<i>bron: bundel projectdefinitie Vectris</i>				
5 bewoners/bezoekers nieuwe woonontwikkelingen	824 parkeerplaatsen	10%	100%	100%
vloeroppervlak: inschatting 2/3 van het totaal	82.413 m2			
m ² per unit	120 m2			
aantal wooneenheden	678 units			
parkeernorm	1,2 pp/unit			
* TOALE PARKEERBEHOEFTE		1424	1156	1306

Bij deze inschatting werd nog geen rekening gehouden met bezoekers voor het stadscentrum Turnhout welke zich parkeren in de stationsomgeving. Dit is immers zeer afhankelijk van het totale parkeerbeleid binnen Turnhout, het aanbod aan stadsparkings binnen de omgeving van het station,...

Bij het bepalen van het noodzakelijke totaal van de parkeercapaciteit kan een reserve bijgeteld worden om hier een antwoord op te bieden.

Parkeergarage Pioniersgebouw

niveau -1	4.400 m2
niveau -2	4.400 m2
niveau -3	4.400 m2
totaal	13.200 m2

ratio 30m2/parkeerplaats

totaal aantal parkeerplaatsen	440 m2
--------------------------------------	---------------

Parkeergarage Parkhybride 1

niveau -1	4.200 m2
niveau -2	4.200 m2
niveau -3	4.200 m2
totaal	12.600 m2

ratio 30m2/parkeerplaats

totaal aantal parkeerplaatsen	420 m2
--------------------------------------	---------------

Parkeergarage Parkhybride 2

niveau -1	2.600 m2
niveau -2	2.600 m2
niveau -3	0 m2
totaal	5.200 m2

ratio 30m2/parkeerplaats

totaal aantal parkeerplaatsen	173 m2
--------------------------------------	---------------

Parkeergarage U-blok 1

niveau -1	2.970 m2
niveau -2	2.970 m2
niveau -3	0 m2
totaal	5.940 m2

ratio 35m2/parkeerplaats

totaal aantal parkeerplaatsen	170 m2
--------------------------------------	---------------

Parkeergarage U-blok 1

niveau -1	1.630 m2
niveau -2	1.630 m2
niveau -3	0 m2
totaal	3.260 m2

ratio 35m2/parkeerplaats

totaal aantal parkeerplaatsen	93 m2
--------------------------------------	--------------

Samenvatting ondergronds parkeren

niveau -1	15.800 pp
niveau -2	15.800 pp
niveau -3	8.600 pp
totaal	40.200 pp

totaal ondergronds parkeren	1.296 pp
------------------------------------	-----------------

bovengronds parkeren in de str	100 pp
---------------------------------------	---------------

in pandig parkeren	28 pp
---------------------------	--------------

totaal aantal parkeerplaatsen	1424 pp
--------------------------------------	----------------

conform parkeerbehoefte	1424 pp
--------------------------------	----------------



ONDERGRONDSE PARKEERGARAGES

De tabel op de vorige pagina geeft een overzicht van de genormeerd en te verwachten parkeerdruk. Het projectgebied kan voorzien in voldoende parkeerplaatsen mits ruime ondergrondse parkings.

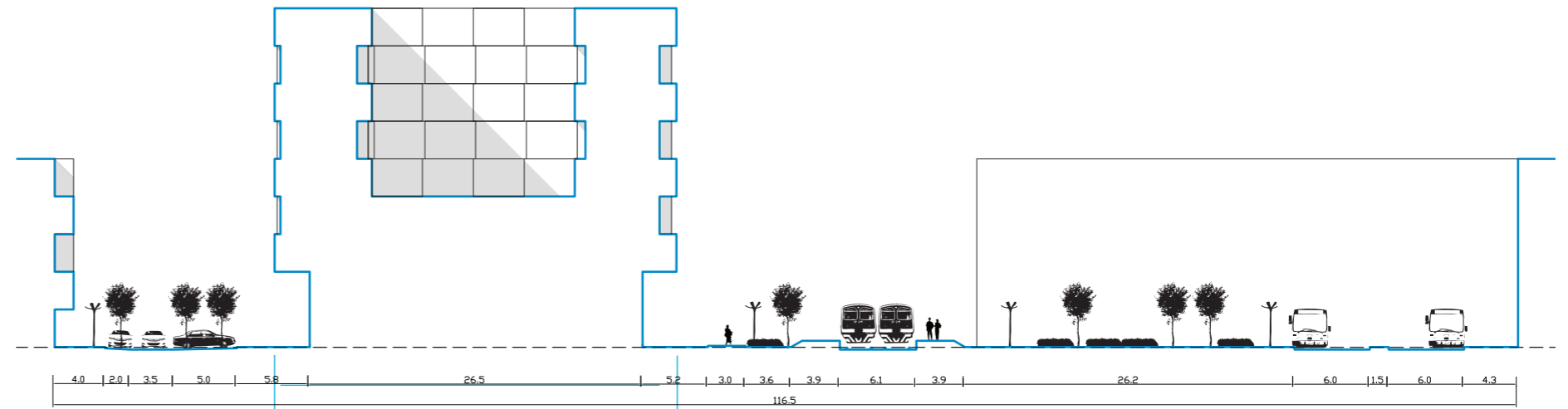
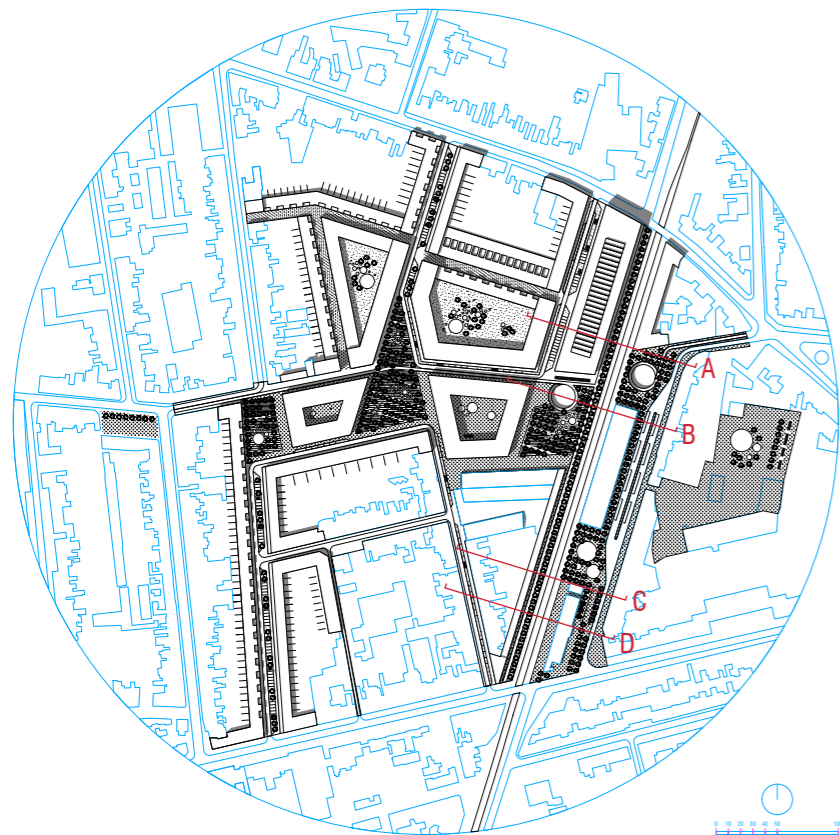
Het wil een eerste aanzet vormen om tot een inclusief ontwerp te komen voor dit masterplan waarbij de verschillende programma onderdelen samen een hybride en heterogene mix vormen op lokaal niveau en op niveau van de wijk.

PROFIELEN

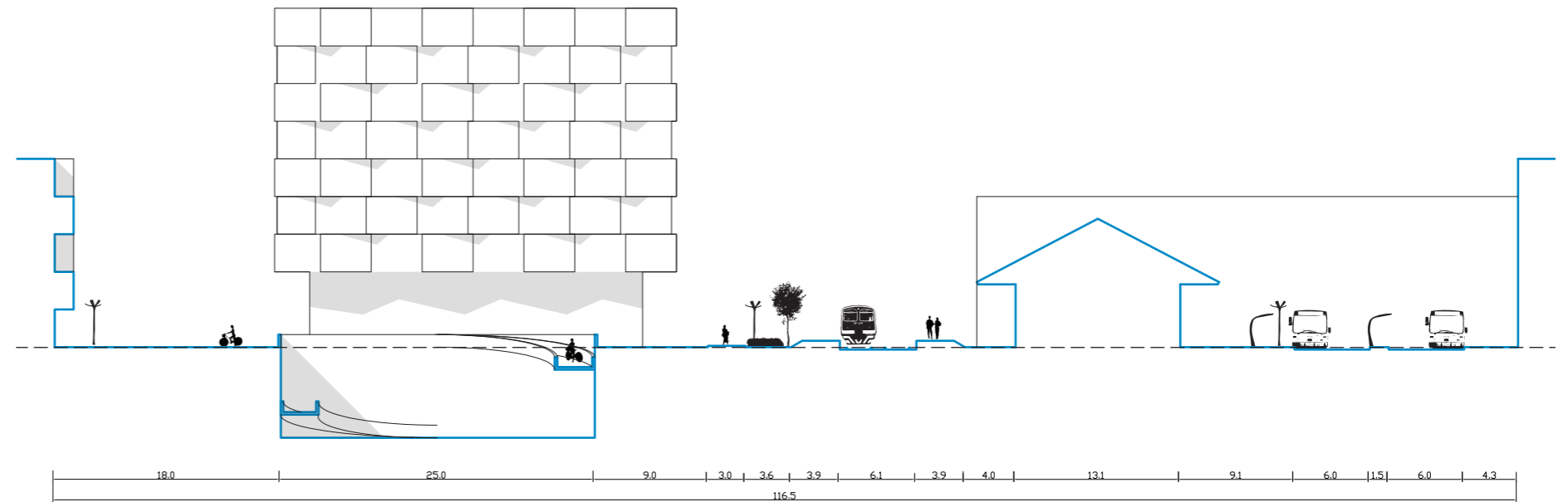
PROFIELEN

Vershillende profielen werden toegevoegd aan de bundel om enerzijds de verschillen maar ook de rijkdom van de verscheidenheid. Op deze pagina de profielen van de stationsomgeving met de variante waarbij de sporen ondergronds worden bediend. In dit geval strekt de publieke ruimte zich uit tot aan de andere zijde en wijzigen de condities voor de aanpak en materialisatie.

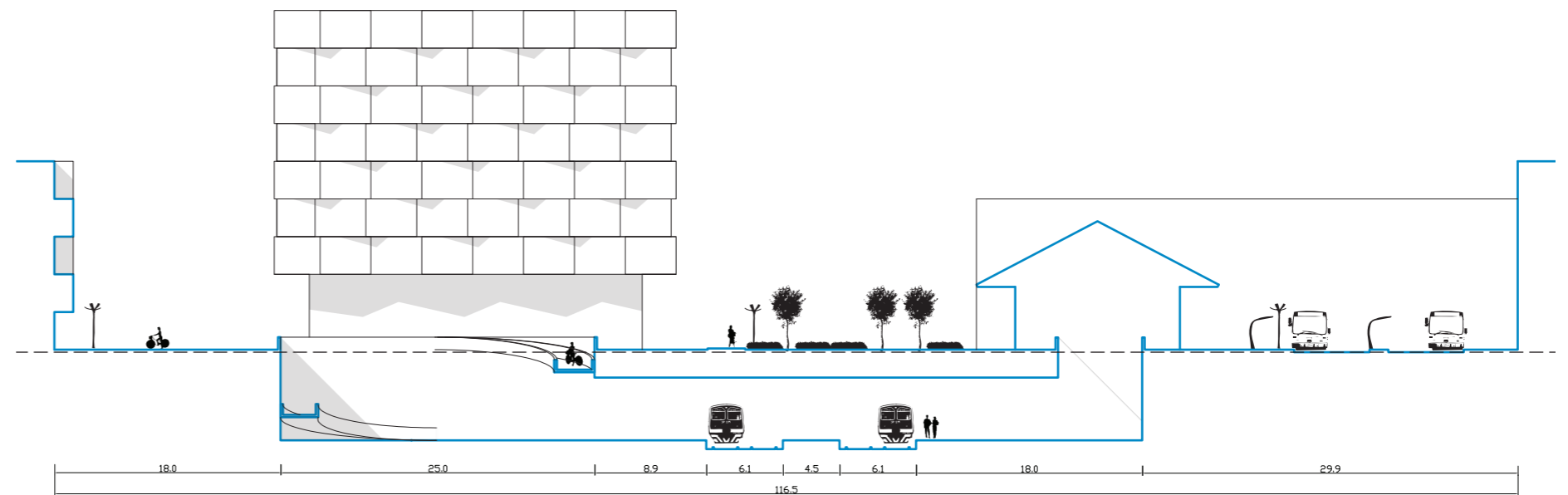
Summier werd hiervoor een schema voorgesteld waarbij het stationsgebouw ook een ondergrondse ruimte bevat die aansluit met het pioniersgebouw.



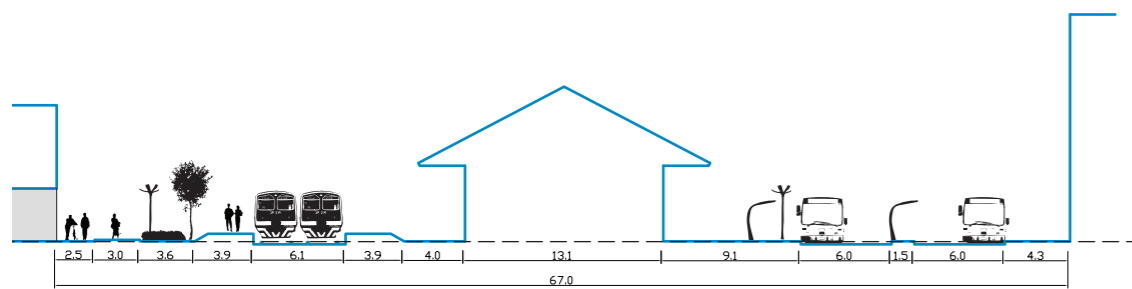
Snede A: doorheen stationsomgeving en pioniersgebouw



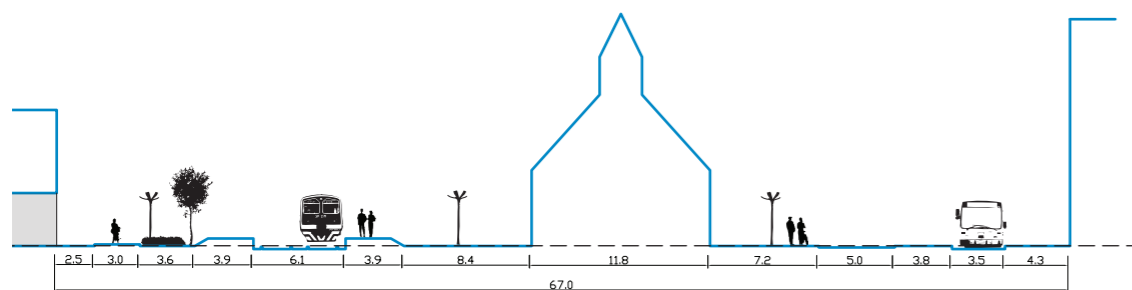
Snede B: doorheen stationsomgeving en pioniersgebouw



Snede B: variant met de ondertunneling van de spoorweg

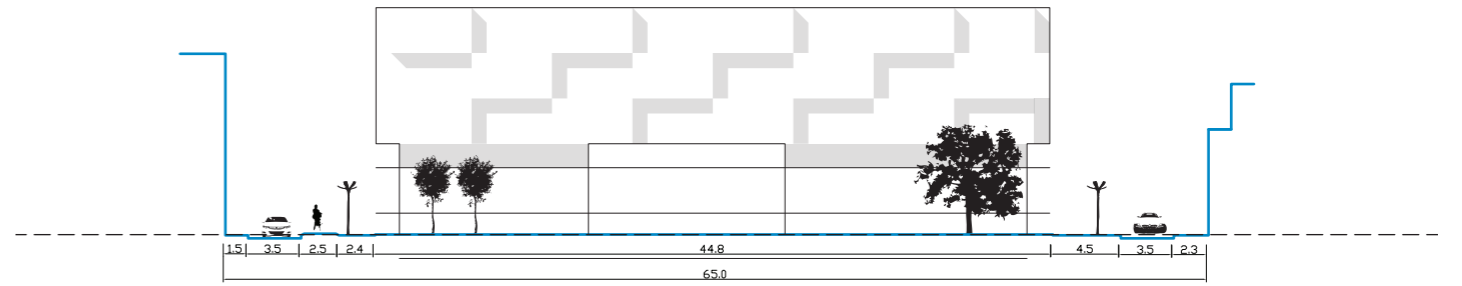
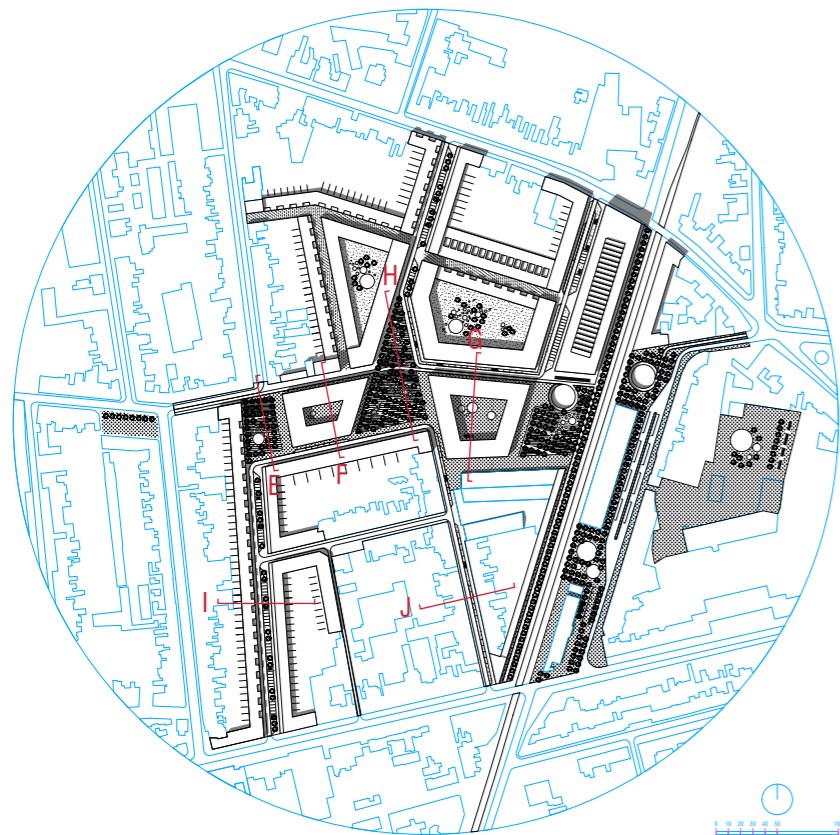


Snedes C: doorheen stationsomgeving en bestaande shelter

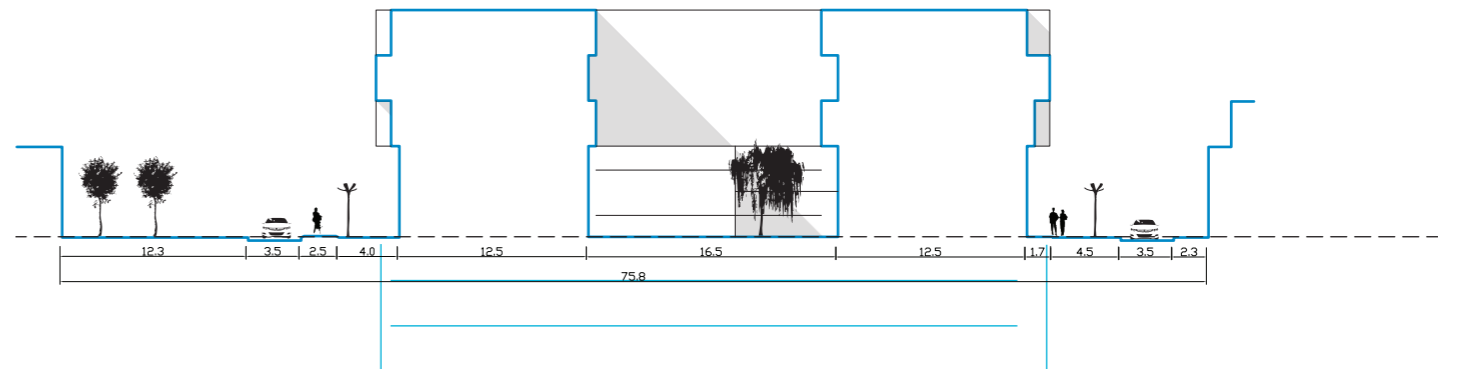


Snedes D: doorheen stationsomgeving en station

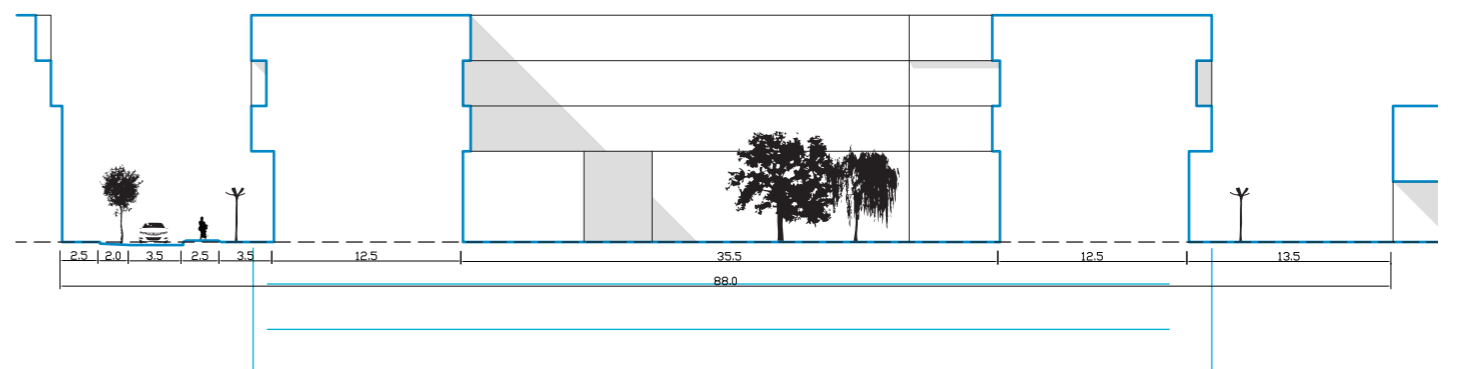




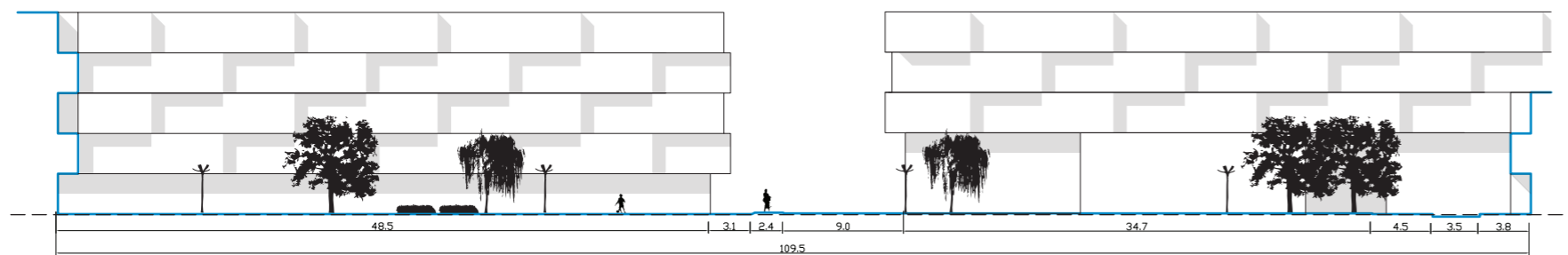
Snede E: doorheen plein en met Park Hybride nr 2 in aanzicht



Snede F: doorheen Parkhybride nr 2



Snede G: doorheen Park Hybride nr 1



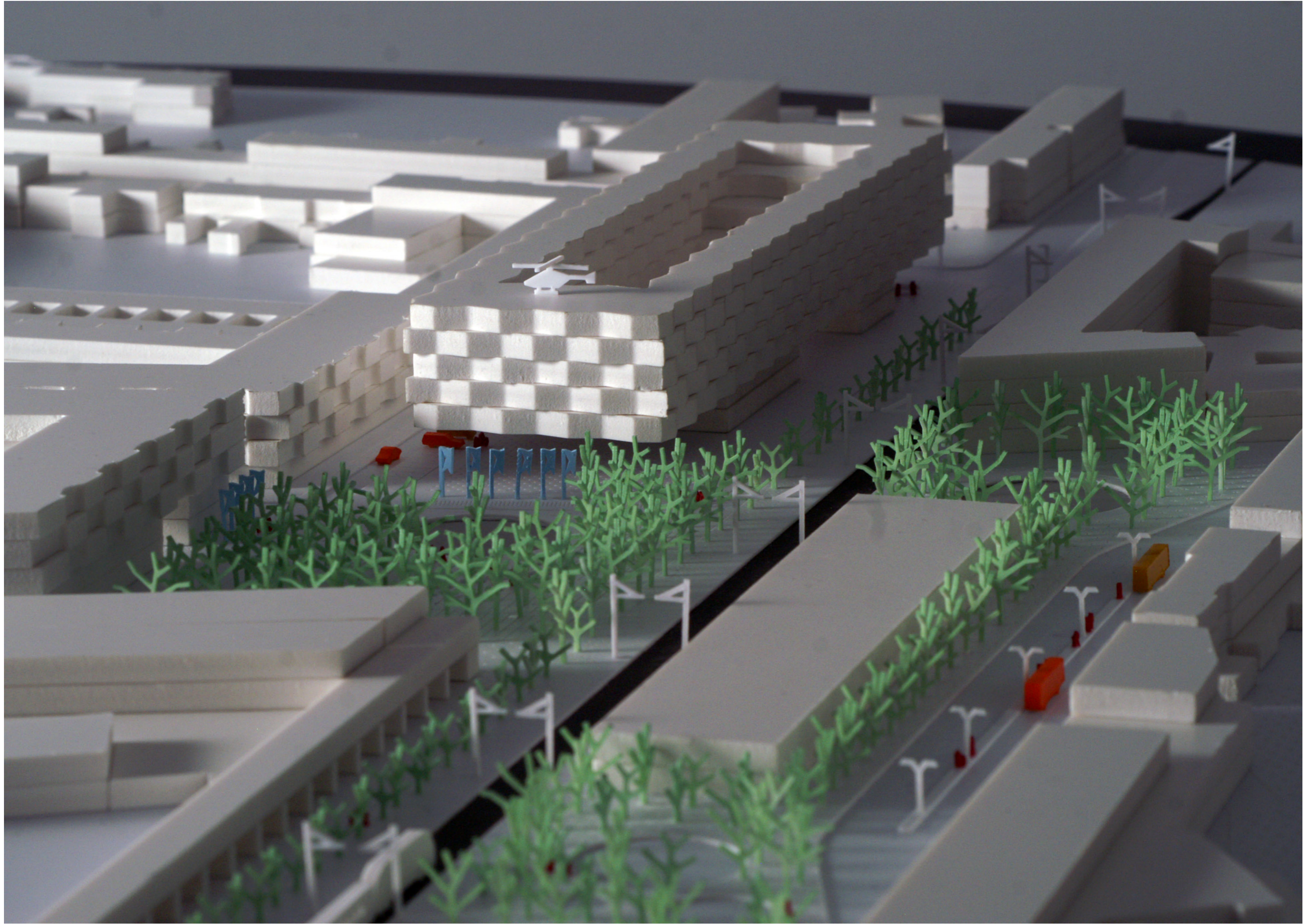
Snede H: doorhein centraal plein en met parkhybride nr 1 in aanzicht



Snede I: straatprofiel nieuw



Snede J: straatprofiel bestaand

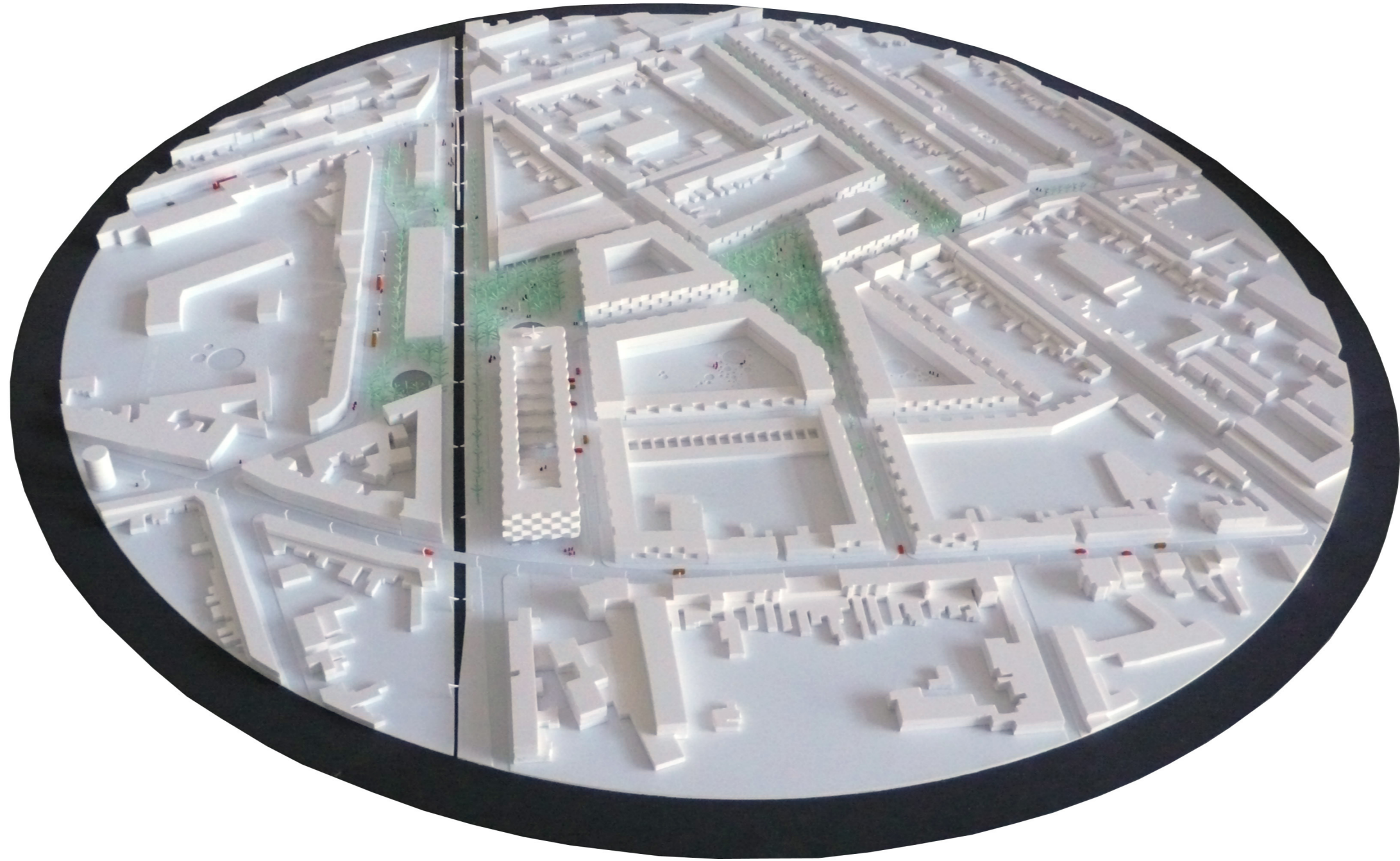




**INNOVATIEPOOL
PROJECT VOOR DE STATIONSOMGEVING VAN TURNHOUT**



DUURZAME WOON-, WERK- EN LEEFKWALITEIT



FLEXIBILITEIT EN AANPASBAARHEID

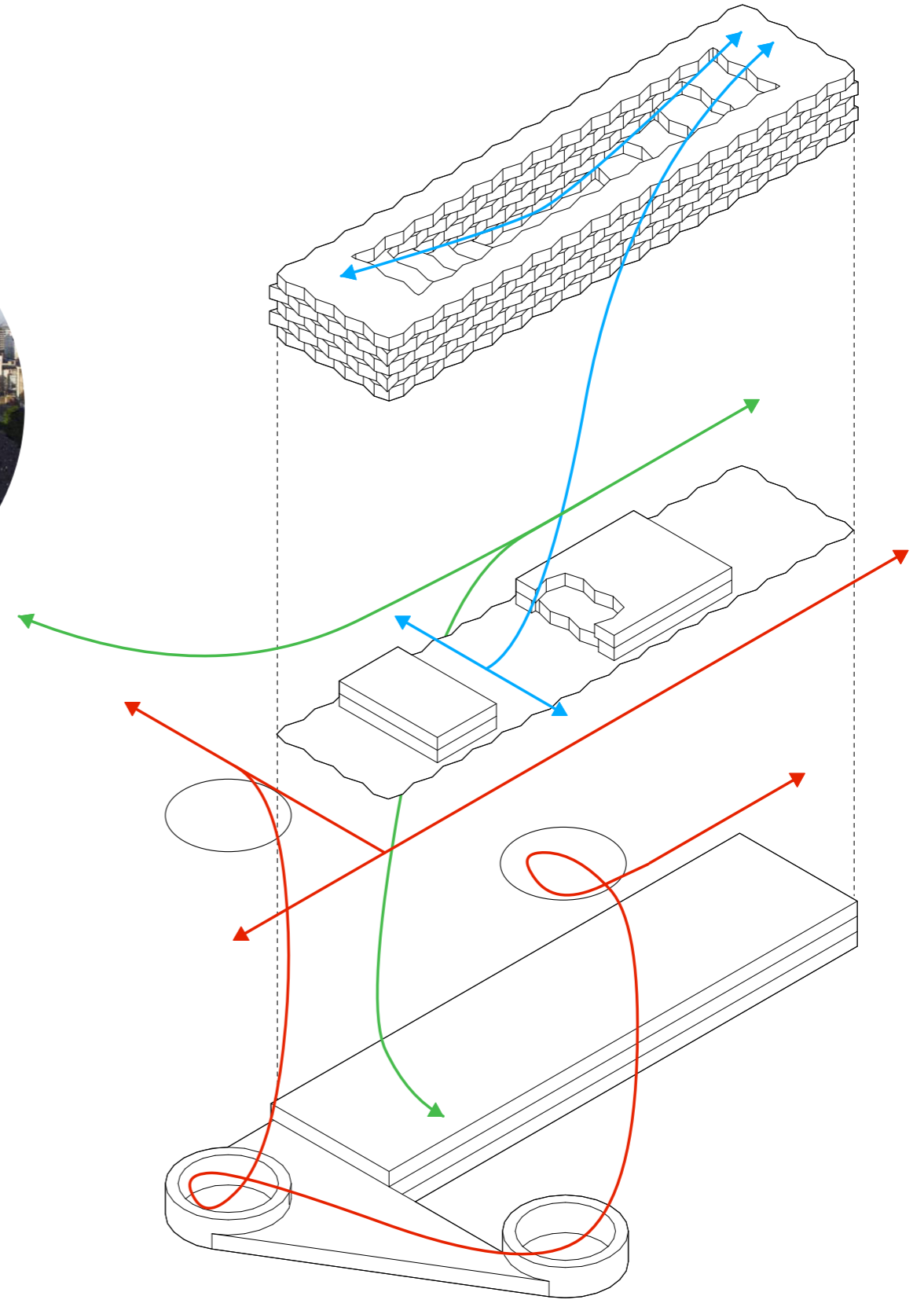
Het is belangrijk om even aan te duiden dat het masterplan geen finaliteit wil zijn, noch een uitgewerkt ontwerp, maar een voorstelling van onze visie op de stationsomgeving. Ondanks het karakter van de visie willen we wel nu reeds in de diepte werken om tot inzichten en voorstellingen te komen die toelaten het project en proces nog bij te sturen. In die optiek is het niet zo bizar om ver te gaan in de uitwerking van deze wedstrijdphase, het is een eerste test en confrontatie met de opdracht.

De volgende pagina's tonen een weerslag en een momentopname van het ontwerpproces dat we de afgelopen weken uitgevoerd hebben. De verschillende bouwblokken werden op vlak van architectuur uitgewerkt tot het niveau van typeplannen. Belangrijk om op te merken is het feit dat dit niet noodzakelijkerwijze de enige juiste of beste oplossing pretendeert te zijn, maar wel een haalbare en getoetste oplossing!

Op bepaalde vlakken hebben we reeds erg concrete voorstellen gedaan en ongetwijfeld zullen we ook een aantal zaken over het hoofd gezien hebben. Afhankelijk van de opdrachtgever of de werkgroep kan hieraan gevolg gegeven worden en kan verder een richting uitgezet worden voor de komende 100 jaar.

Zoals u kan zien doorheen de bundel is de studie zeer degelijk en precies gebeurd. Er is wel veel teruggekoppeld op vlak van programma en de hybride, heterogene mix van de wijk; de verschillende onderdelen hebben zo een plek gekregen in het masterplan. Het masterplan zelf is natuurlijk ook kneedbaar, zeker wat betreft de invulling en uitbreiding van de nevenfuncties. We hebben getracht in de eerste plaats een goed framework of kapstof te bedenken en ontwerpen die voorts flexibel en helder is.

PIONIERSGEBOUW



Pioniersgebouw

1. plaza
2. entree hal
3. commerciële functie
4. inrit parking
5. trappartij naar spoor onderdoorgang & fietsenstalling
6. fietsenstalling
7. parking
8. cafetaria
9. edutainment programma
10. congreszaal
11. expo ruimte
12. kantoren
13. woon/zorg units
14. horeca
15. infopunt

PIONIERSGEBOUW

Langsheen de spoorlijn ontwikkelt het pioniersgebouw zich als een horizontaal bakken. Aan de Guldensporenlei kondigt het gebouw de stationsbuurt aan. Aan de andere zijde vormt het gebouw een sterk front naar het plein toe.

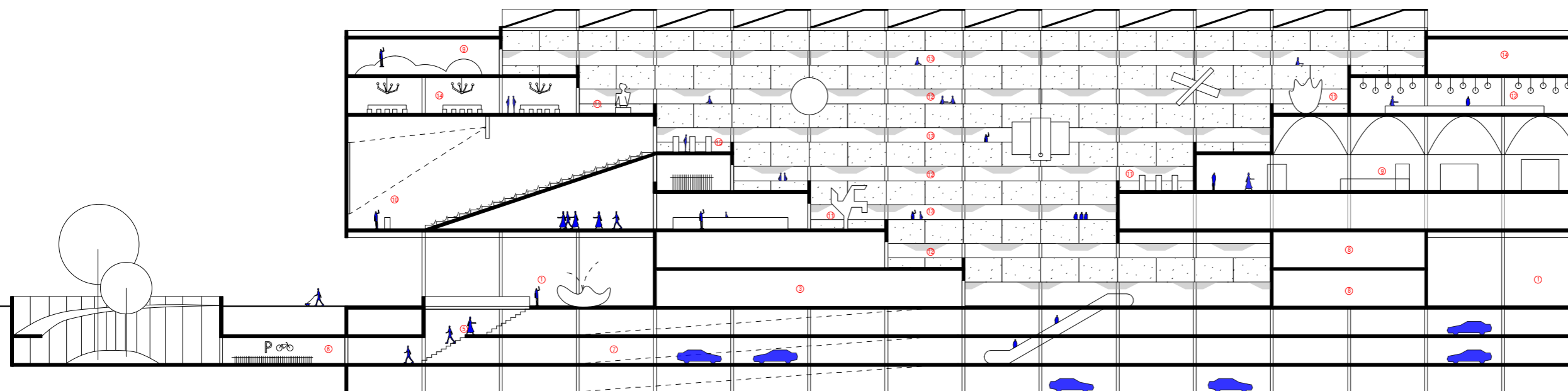
Het gebouw zit stevig verankerd in zijn omgeving en organiseert de verschillende bewegingsstromen. Een ondergrondse parkeergarage zorgt voor heel wat parkeer capaciteit, voor de gebruikers van het gebouw maar eveneens voor de ruimere omgeving. De fiets- en voetgangersonderdoorgang onder de sporen vindt een koppeling met de ondergrondse lagen van het gebouw en biedt plaats aan een ruime fietsenstalling.

Ambitie is om de verschillende programma onderdelen tot een maximale krusbestuiving te laten komen. Op die manier ontstaat er een interessante mix van gebruiken en relaties. Jonge starters, ouderen, bezoekers en personeel kruisen mekaar continu en transformeren het gebouw tot een inspirerende en levendige omgeving. De getrapte centrale hal vormt hierbij de sleutelruimte waar alles samenkomt. Deze ruimte is tegelijkertijd de hoofdcirculatie doorheen het gebouw en de plek bij uitstek voor allerlei exposities, infopunten, enz.

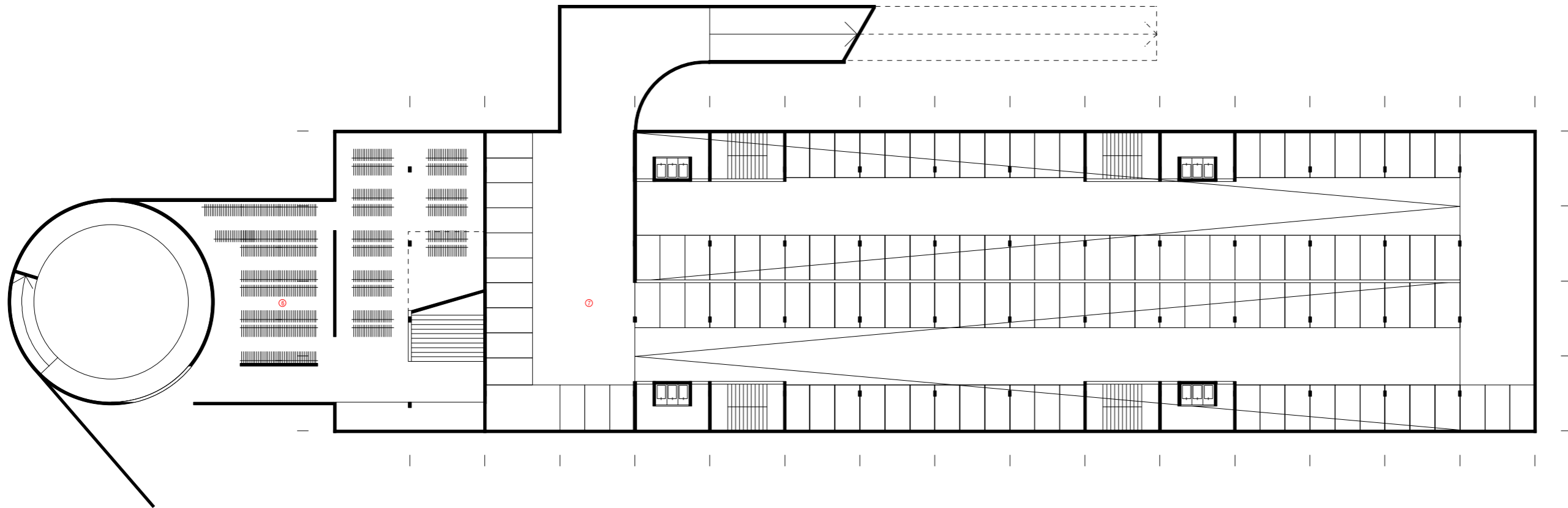
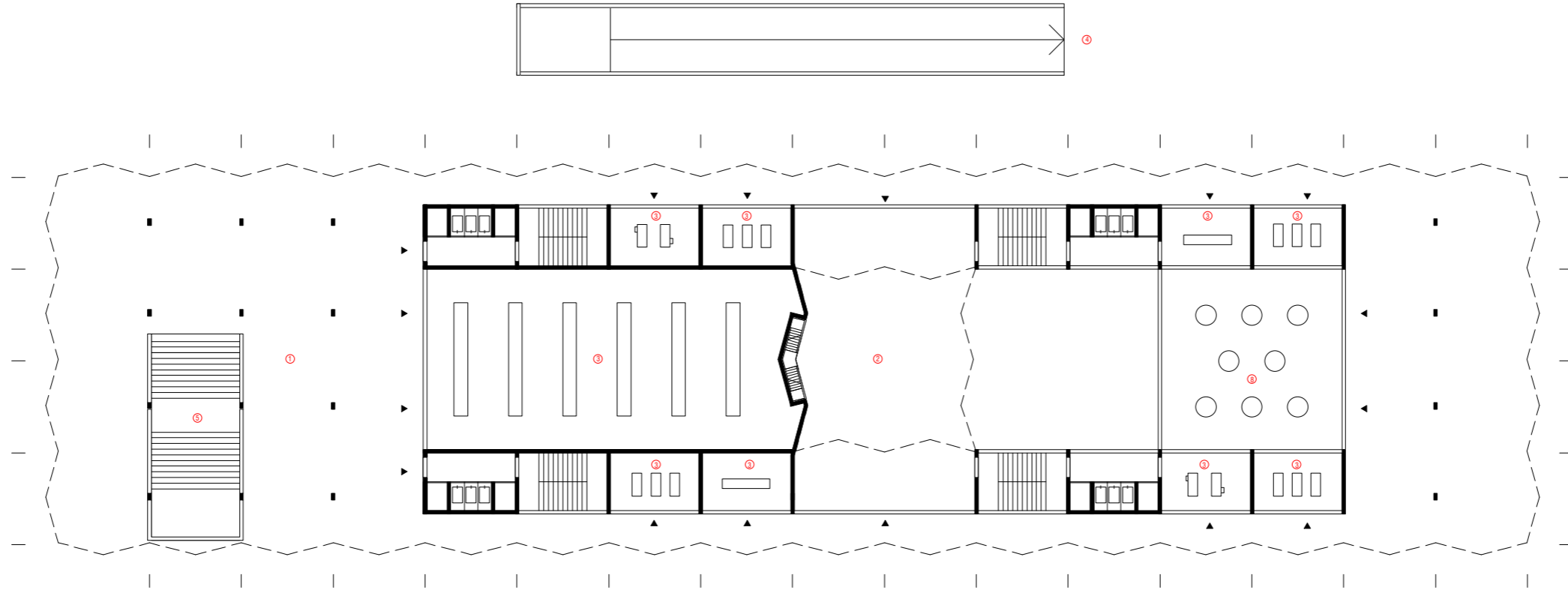
Op maaiveld loopt de publieke ruimte door in het gebouw en vormt zo de start van de circulatie doorheen de grote hal. Verschillende commerciële functies laden de plint verder op. Zowel kleine zaken (bar, winkel, infopunt, ...) als grotere programma's (cafetaria, restaurant, supermarkt, ...) vinden hier een plek.

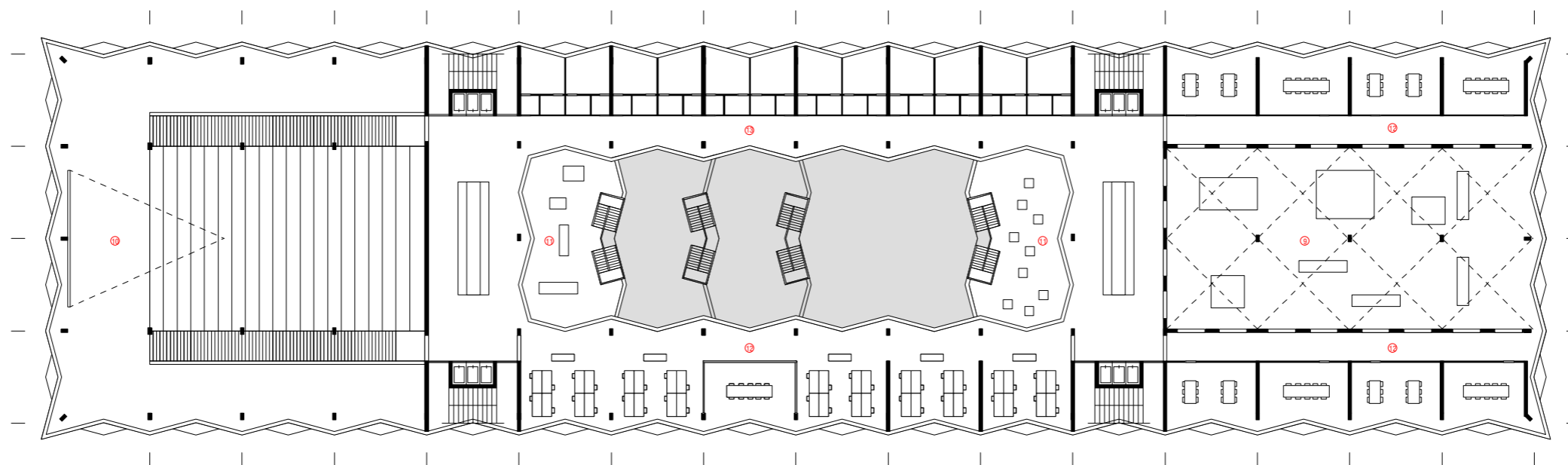
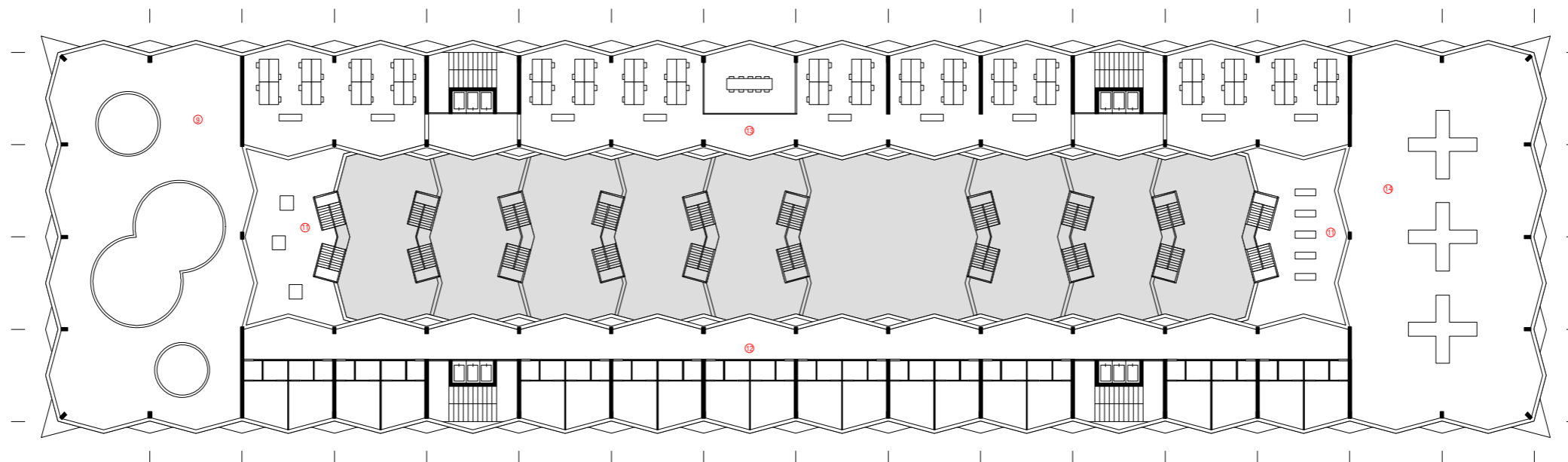
Het balkvormige volume zelf bestaat uit ringvormige vloeren omheen de centrale hal. Aan één zijde zouden kantoren kunnen zitten, aan de andere zijde woon-zorg units. Beiden zijn bereikbaar vanuit de centrale hal en kijken er ook over uit. Op de koppen kunnen grotere functies zitten: de ruimtes voor edutainment, een congreszaal, ruimtes voor vormingsactiviteiten, testruimtes, ontmoetingsruimtes, enz. Zoals een arena zitten alle functies rond het gemeenschappelijk hof.

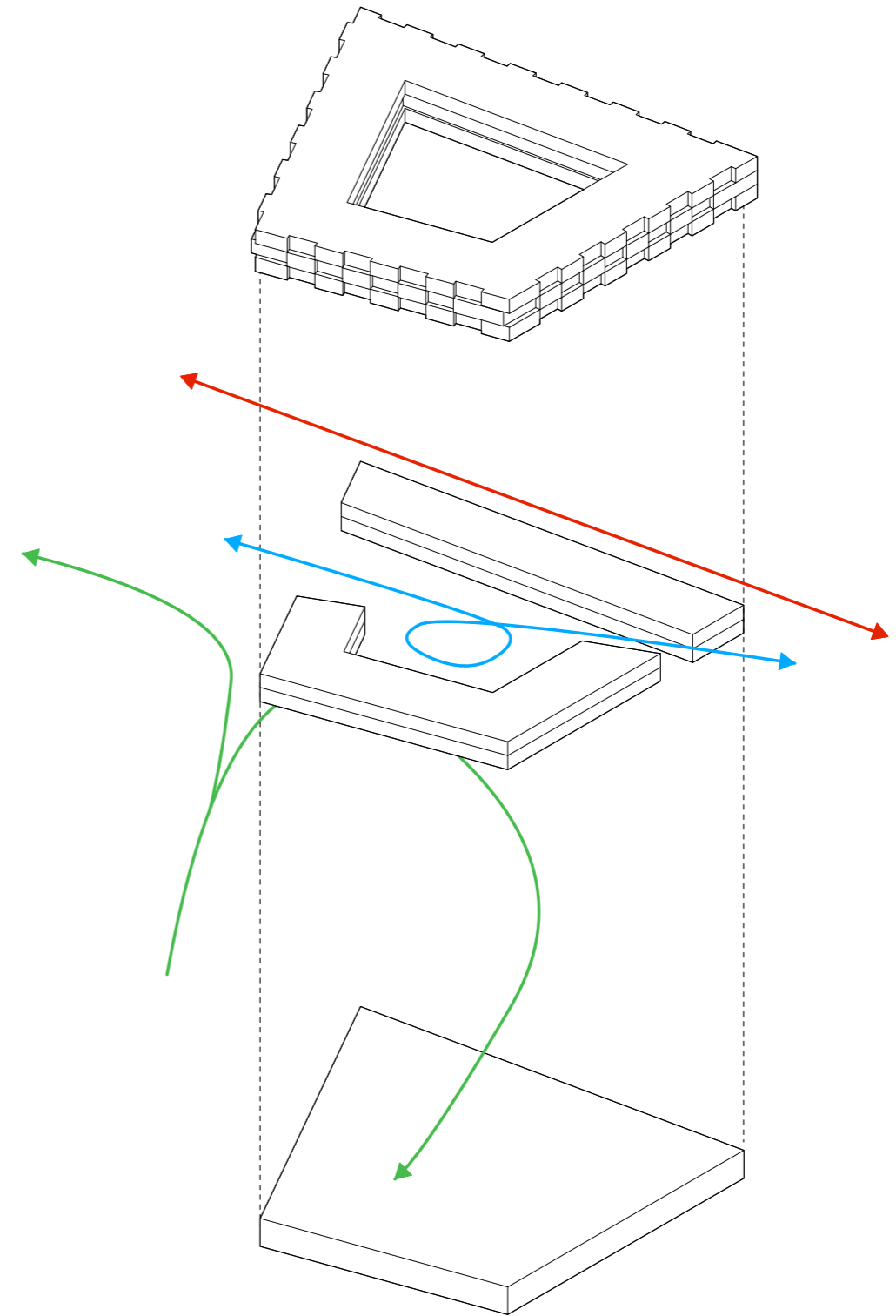
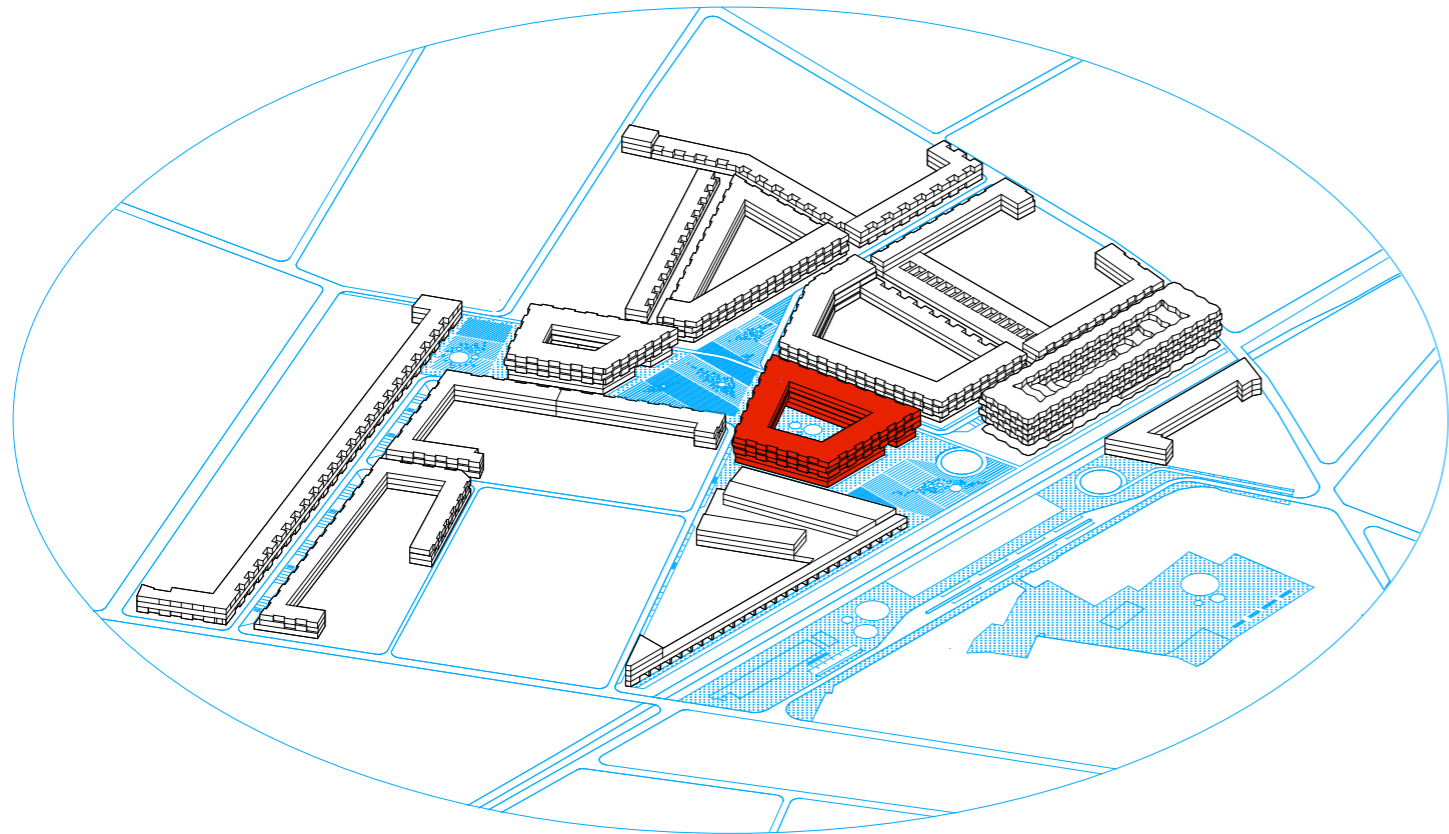
Uiteraard is dit voorstel een eerste aanzet waarbij we vooral de nadruk willen leggen op de mix van de functies en de belangrijke meerwaarde die op die manier ontstaat. In een verder traject moeten uiteraard het programma en de werking verder ontwikkeld worden.



PIONIERSGEBOUW

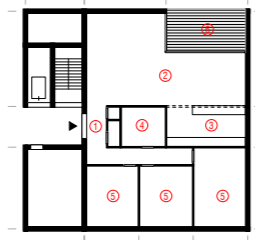






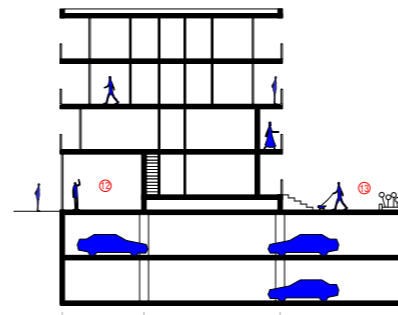
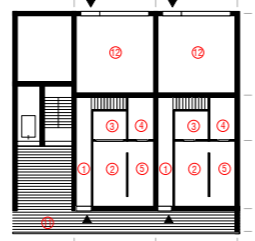
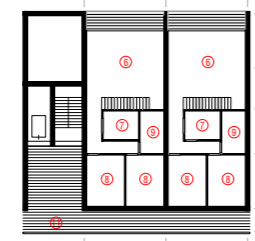
klassiek appartement typologie

1. hal
2. leefruimte
3. keuken
4. badkamer
5. slaapkamer
6. terras



kangoeroe typologie & kangoeroe + winkel typologie

1. hal
2. leefruimte kangoeroe woning
3. keuken kangoeroe woning
4. badkamer kangoeroe woning
5. slaapkamer kangoeroe woning
6. leefruimte
7. keuken
8. slaapkamer
9. badkamer
10. loggia
11. passerelle
12. commerciële ruimte
13. publiek binnengebied



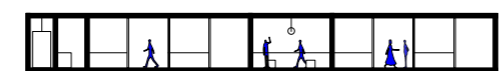
doorzon typologie met passerelle

1. passerelle
2. hal
3. leefruimte
4. keuken
5. eetkamer
6. loggia
7. slaapkamer
8. badkamer
9. berging



appartement woonzorg typologie

1. woonzorg kamer
2. badkamer
3. terras
4. gang
5. collectieve loggia
6. verzorgingsunit
7. bergruimte / linnenkamer



PARK HYBRIDE nr 1

Centraal in het plangebied bevinden zich twee opengewerkte bouwblokken. Beide grenzen telkens aan twee kanten aan groene publieke ruimtes. Een aantal grote openingen in de dubbelhoge plint zorgen voor een optimale oost-west doorwaadbaarheid. De binnenruimte wordt hierdoor een integraal onderdeel van de publieke ruimte. In deze stedelijke plint situeren zich zowel voorzieningen, commerciële ruimtes als woonfuncties.

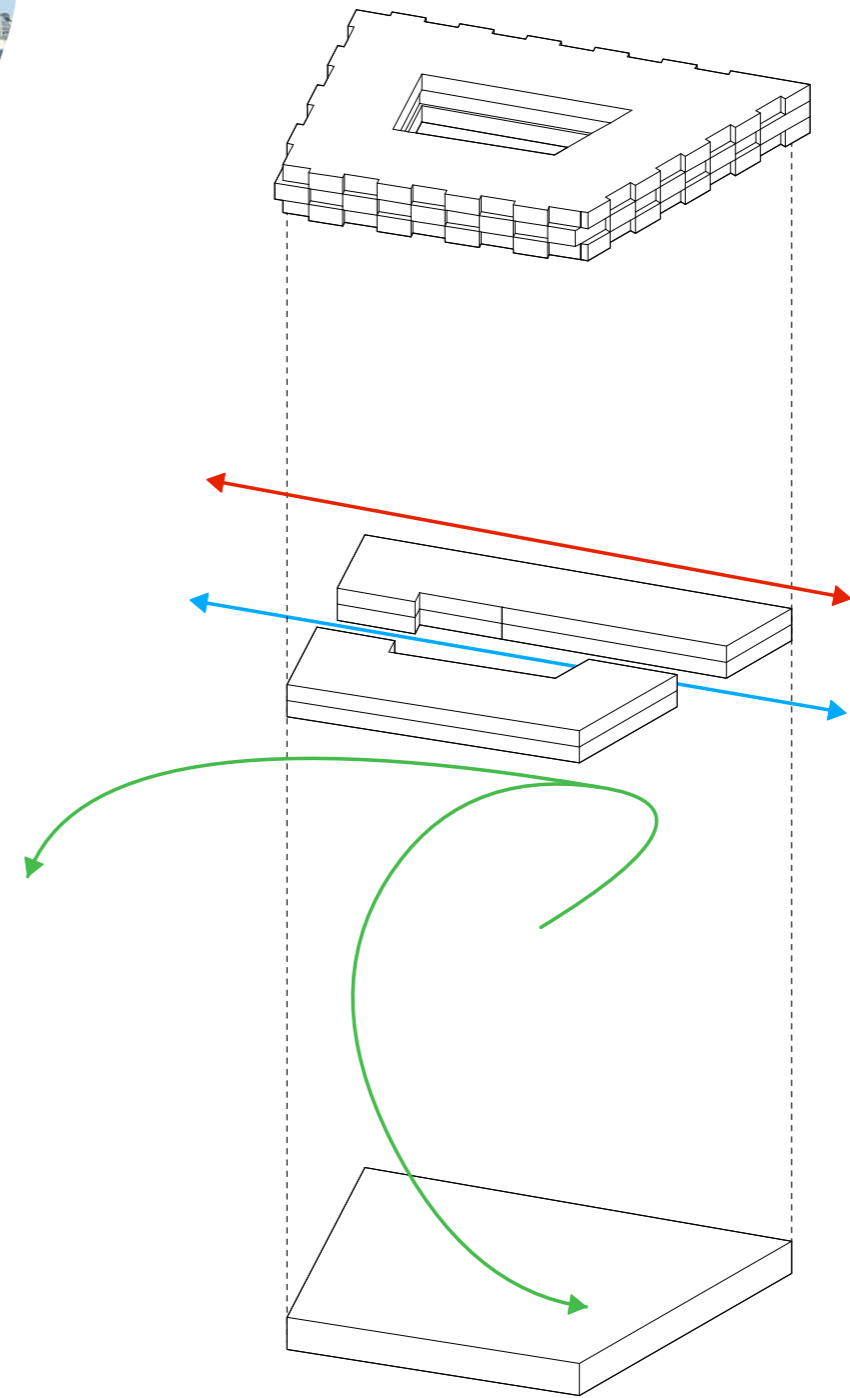
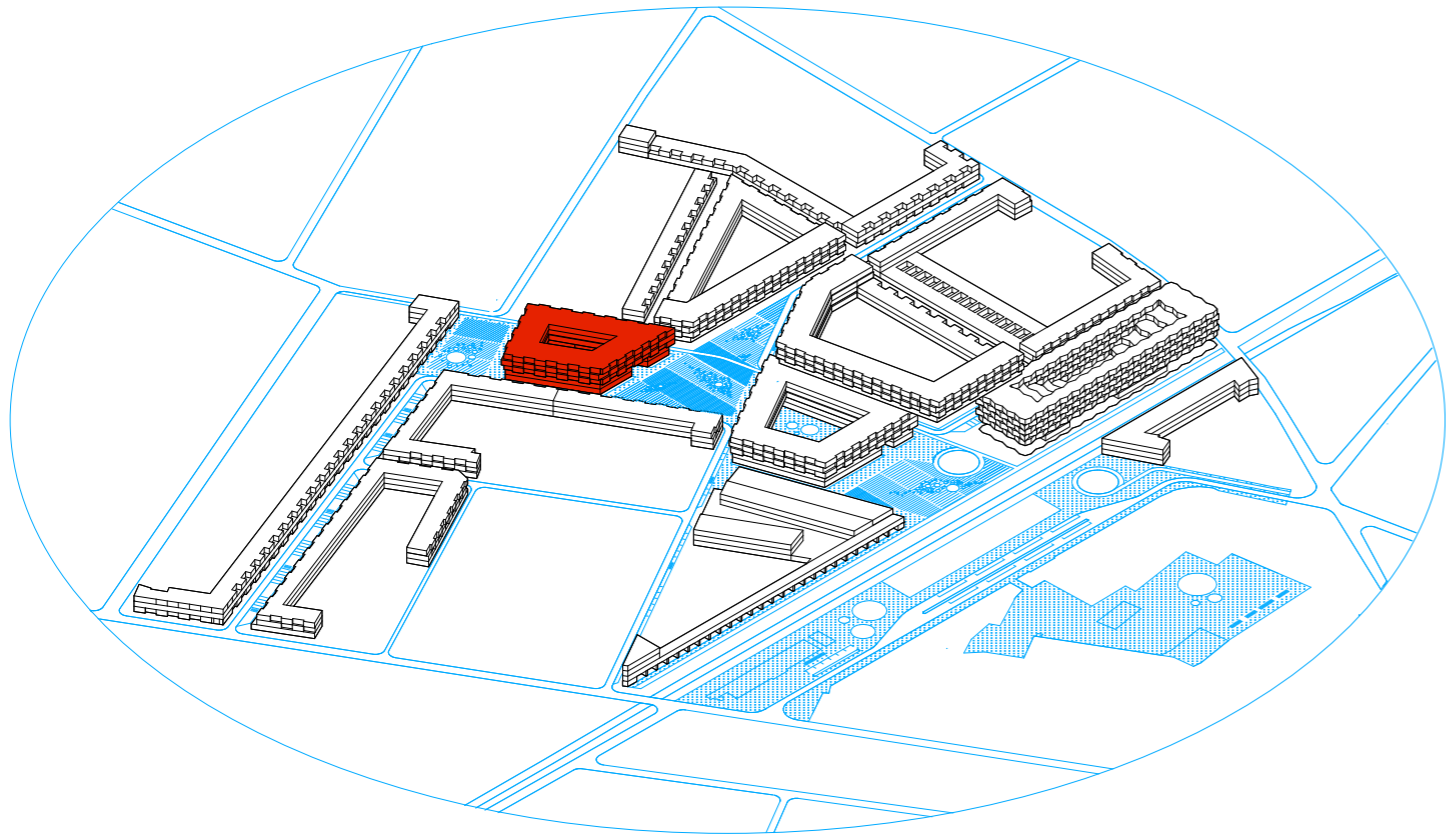
De maat van het binnengebied zorgt voor een kwalitatieve leefomgeving waarin voldoende privacy is gegarandeerd. In deze binnengebieden stellen we voor om een aantal groenstructuren en waterpartijen te integreren.

De mix aan programma's zorgt voor een boeiende synergie. In de drie hoger gelegen verdiepingen worden hoofdzakelijk woonfuncties geschakeld. In de bundel zijn een aantal type plannen opgenomen gaande van klassieke appartementen, kangoeroe woningen tot woon-zorg kamers.

Onder het bouwblok bevindt zich een parkeergarage die wordt ontsloten vanuit de Merodelei.

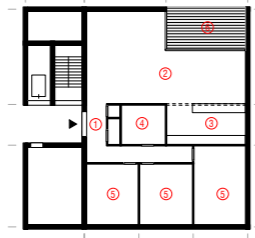


Villa Farnese in Caprarolla



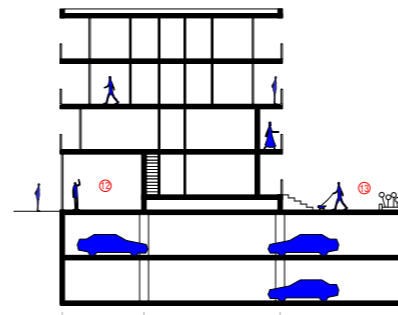
klassiek appartement typologie

1. hal
2. leefruimte
3. keuken
4. badkamer
5. slaapkamer
6. terras



kangoeroe typologie & kangoeroe + winkel typologie

1. hal
2. leefruimte kangoeroe woning
3. keuken kangoeroe woning
4. badkamer kangoeroe woning
5. slaapkamer kangoeroe woning
6. leefruimte
7. keuken
8. slaapkamer
9. badkamer
10. loggia
11. passerelle
12. commerciële ruimte
13. publiek binnengebied

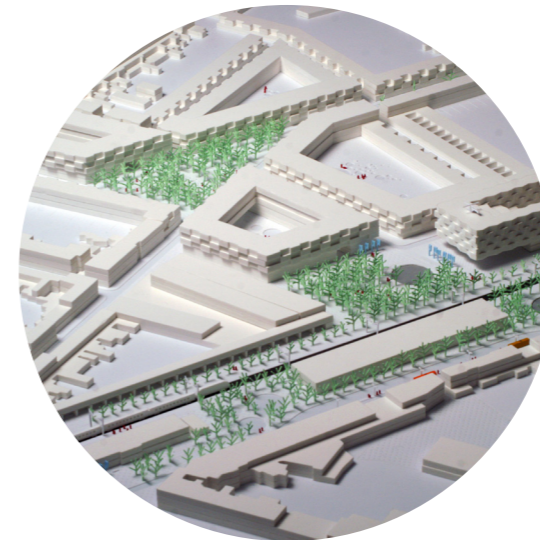
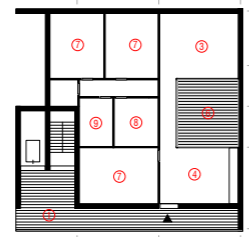
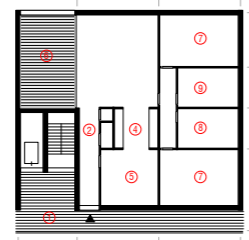


PARK HYBRIDE nr 2

Dit blok is qua opzet gelijkaardig aan Park Hybride 1: een opengewerkt bouwblok met doorwaadbaar binnengebied.

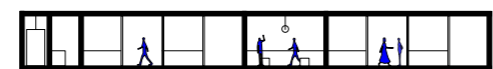
doorzon typologie met passerelle

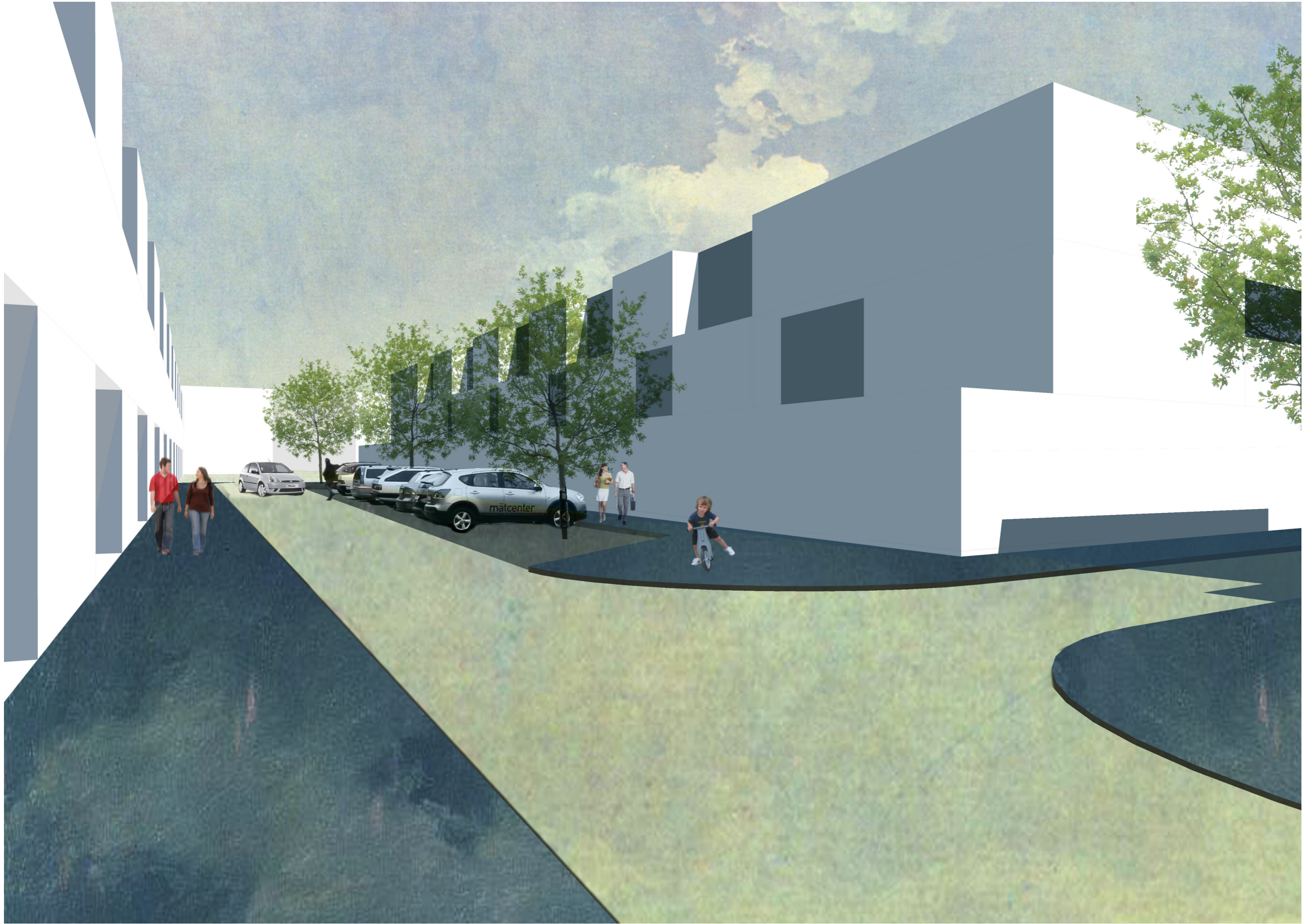
1. passerelle
2. hal
3. leefruimte
4. keuken
5. eetkamer
6. loggia
7. slaapkamer
8. badkamer
9. berging

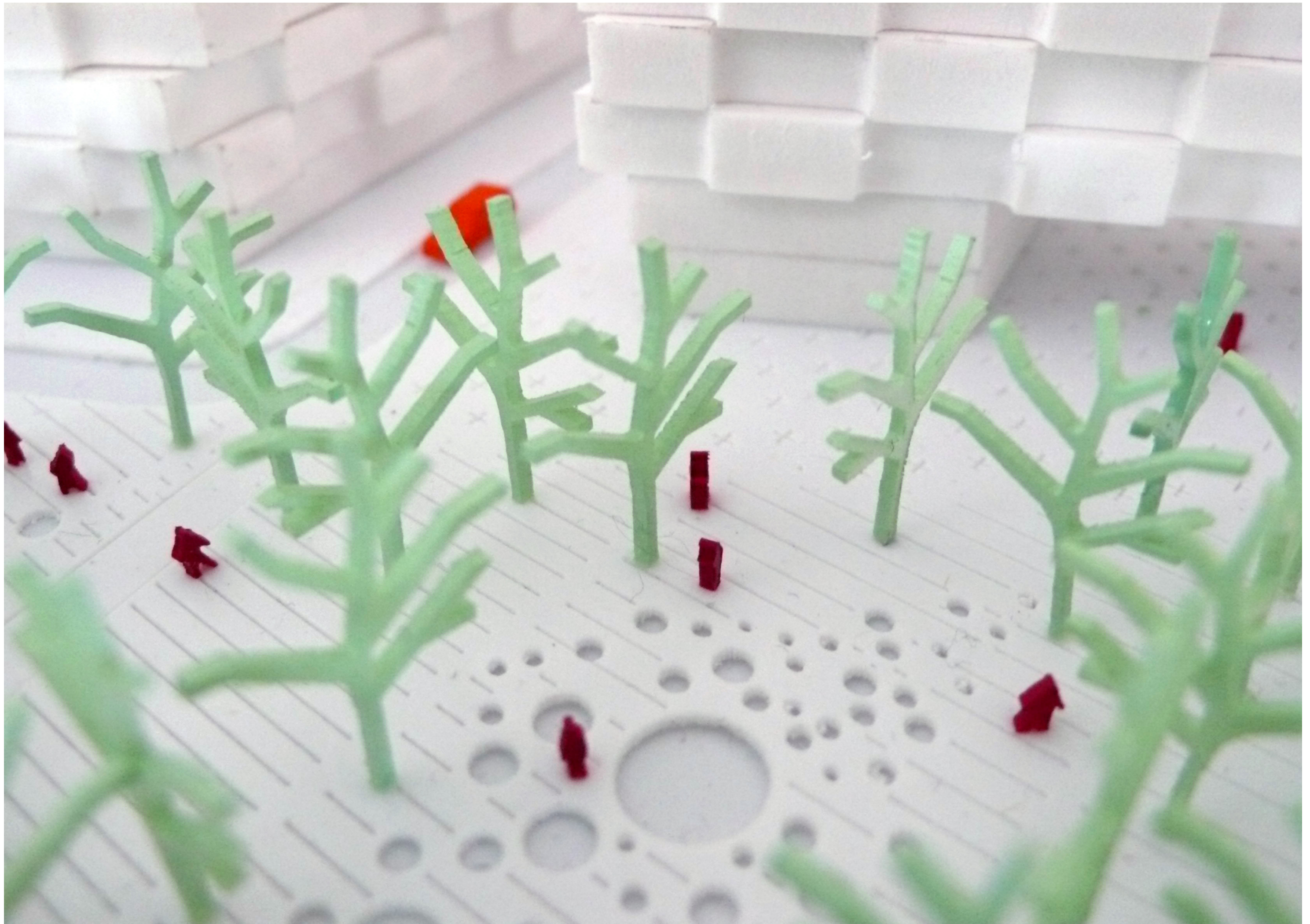


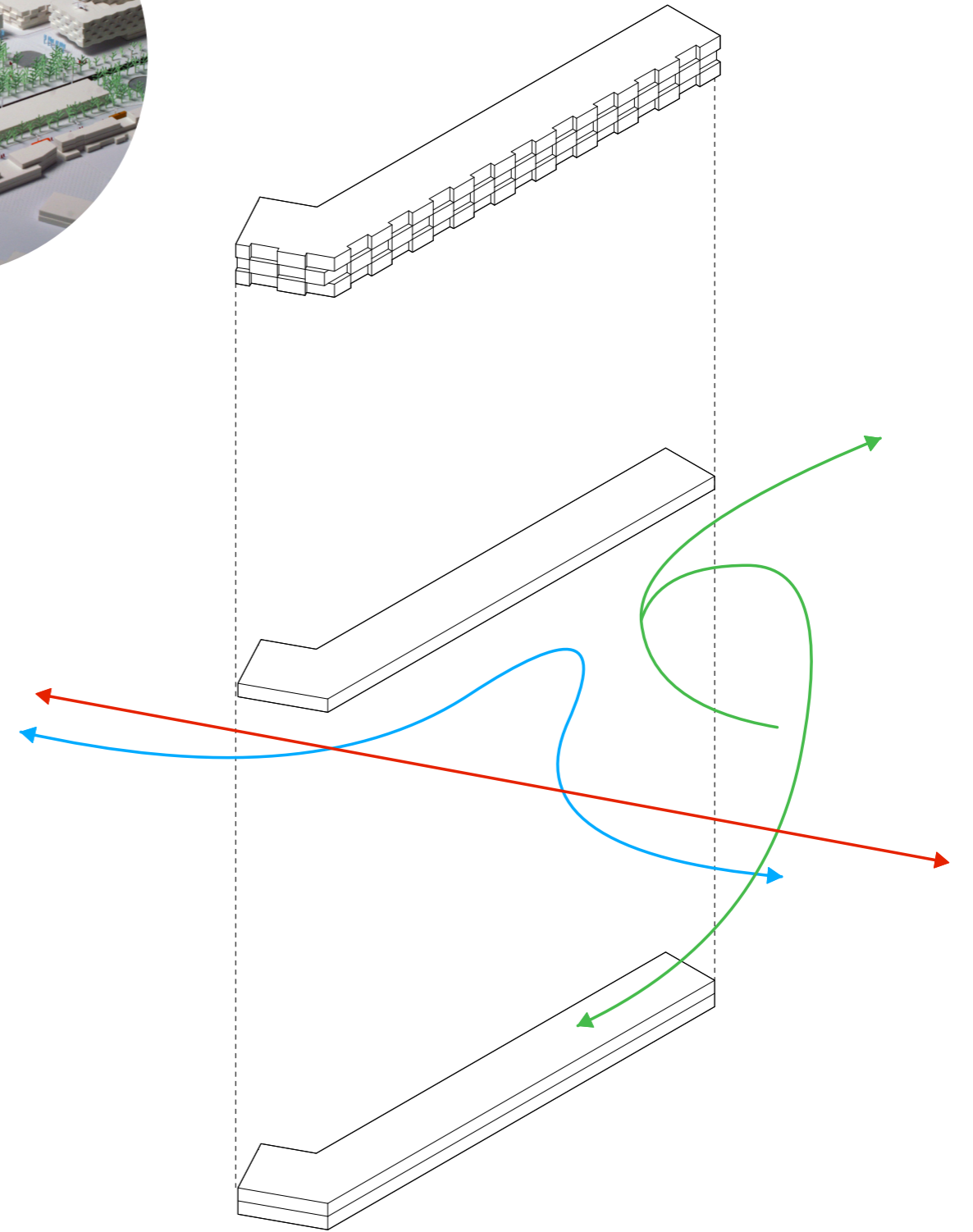
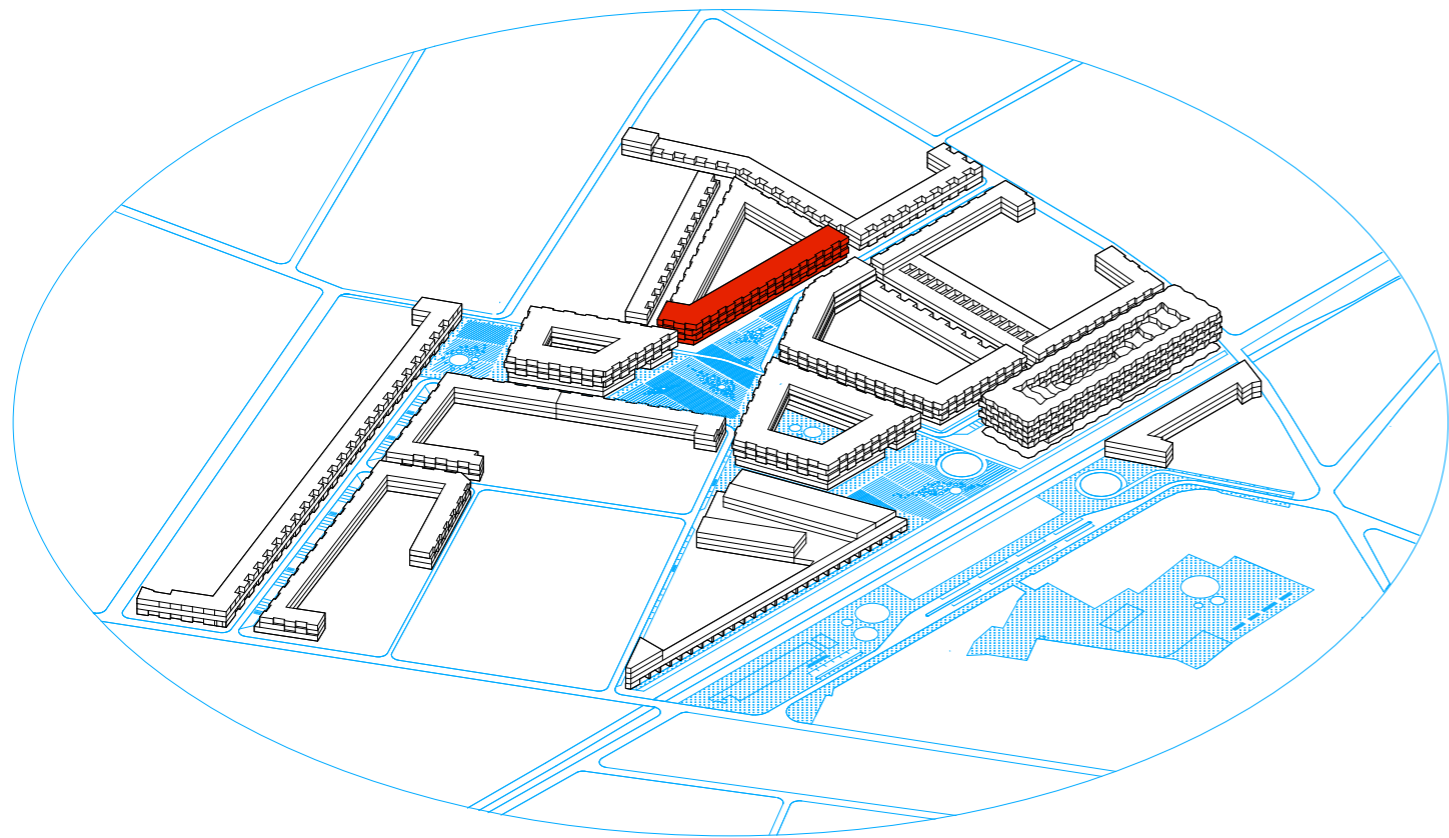
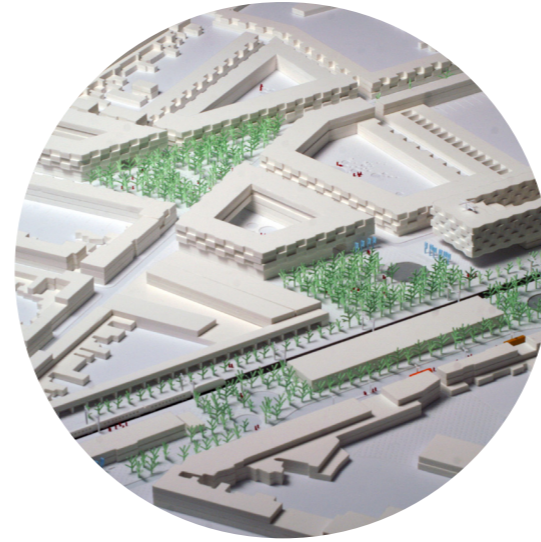
appartement woonzorg typologie

1. woonzorg kamer
2. badkamer
3. terras
4. gang
5. collectieve loggia
6. verzorgingsunit
7. bergingruimte / linnenkamer



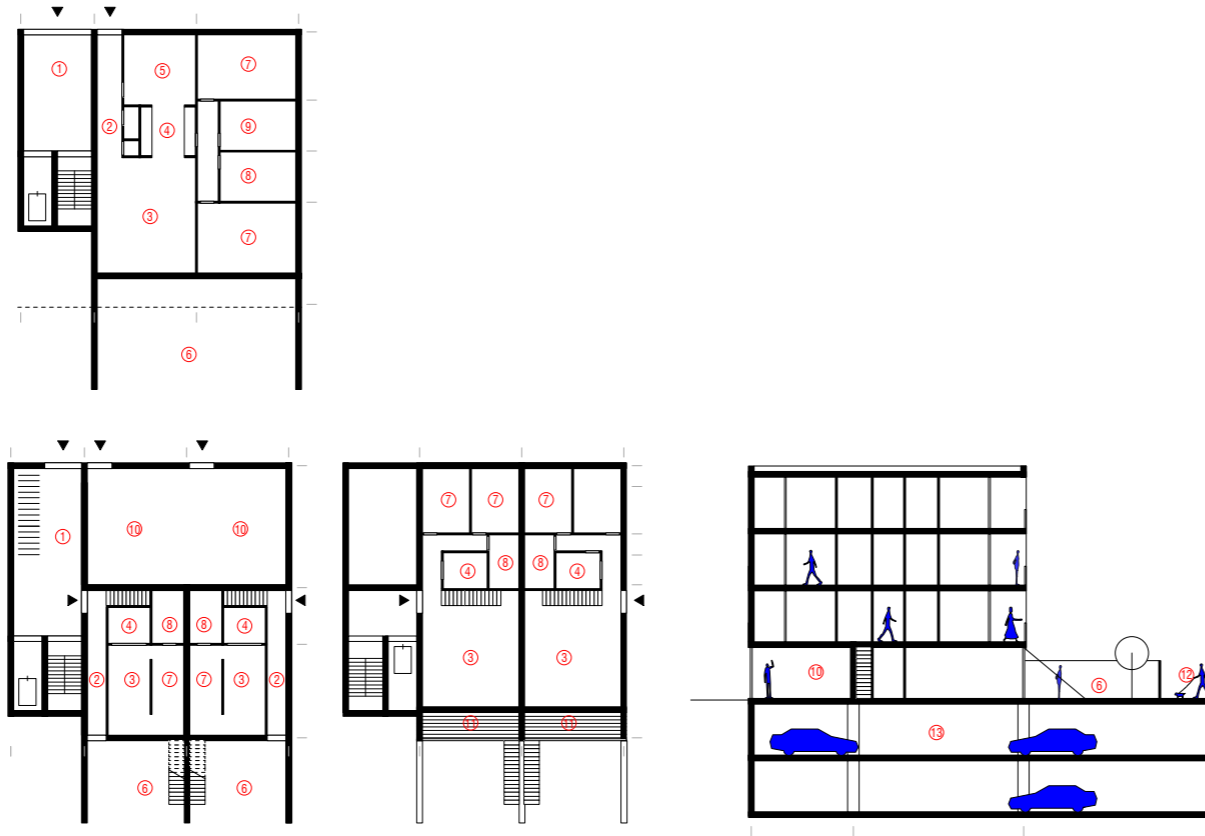






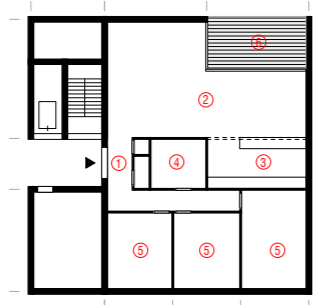
appartementen doorzon + tuin & kangeroe typologie

1. inkom appartementen / fietsen
2. hal
3. leefruimte
4. keuken
5. eetkamer
6. tuin
7. slaapkamer
8. badkamer
9. berging
10. commerciële ruimte
11. terras
12. gemeenschappelijke binnentuin
13. parking



klassiek appartement typologie

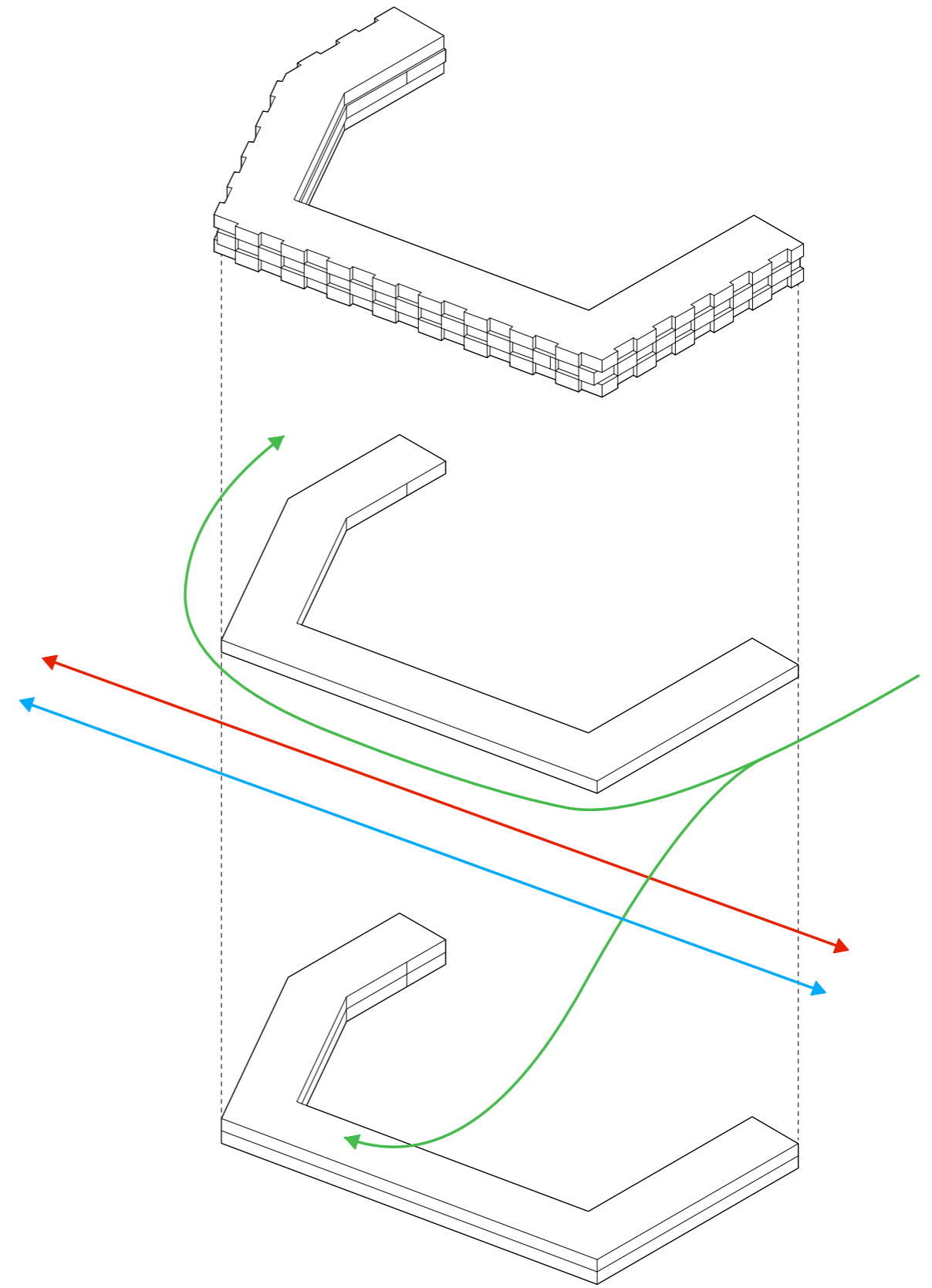
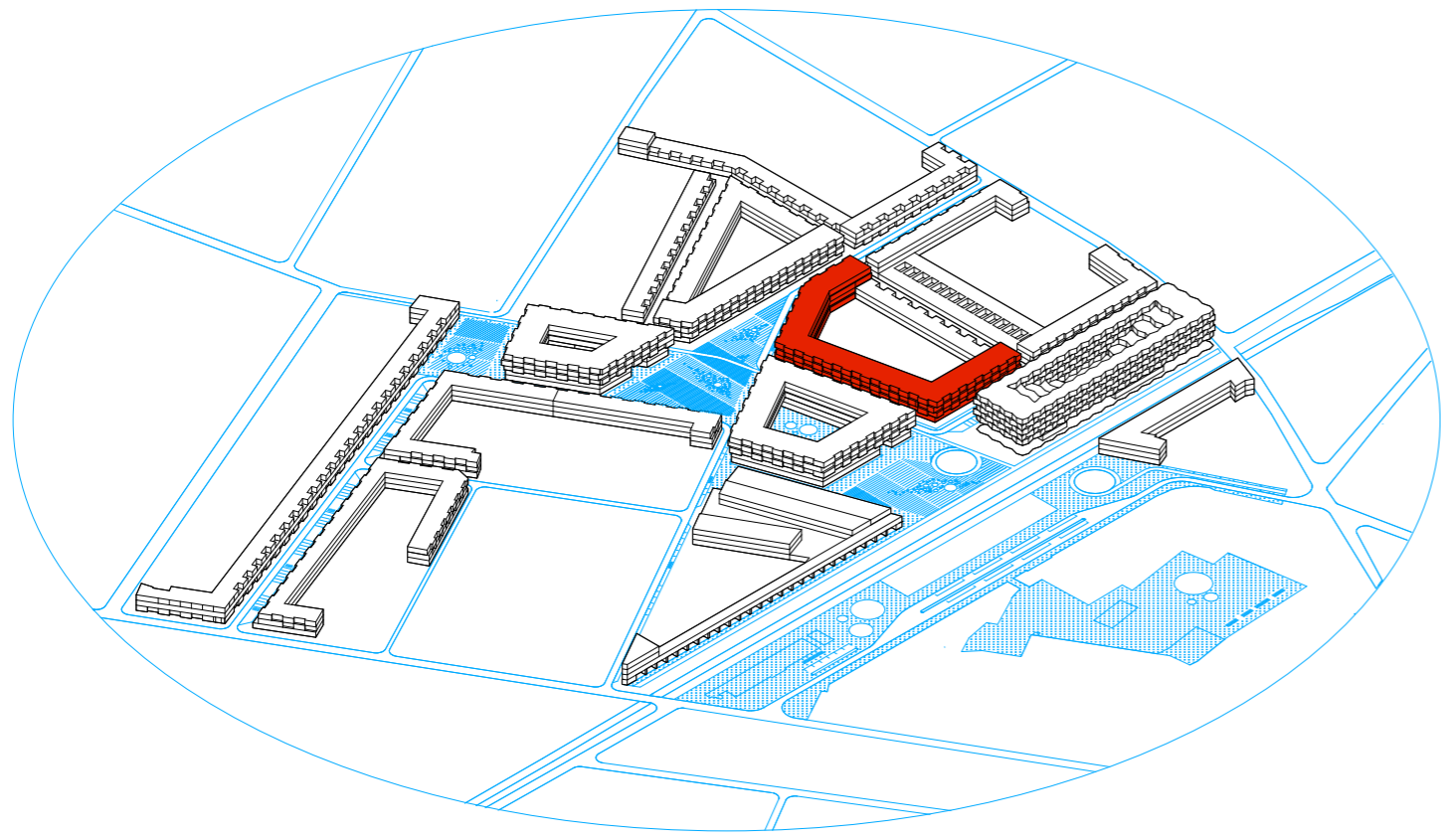
1. hal
2. leefruimte
3. keuken
4. badkamer
5. slaapkamer
6. terras



WOONLINT nr 1

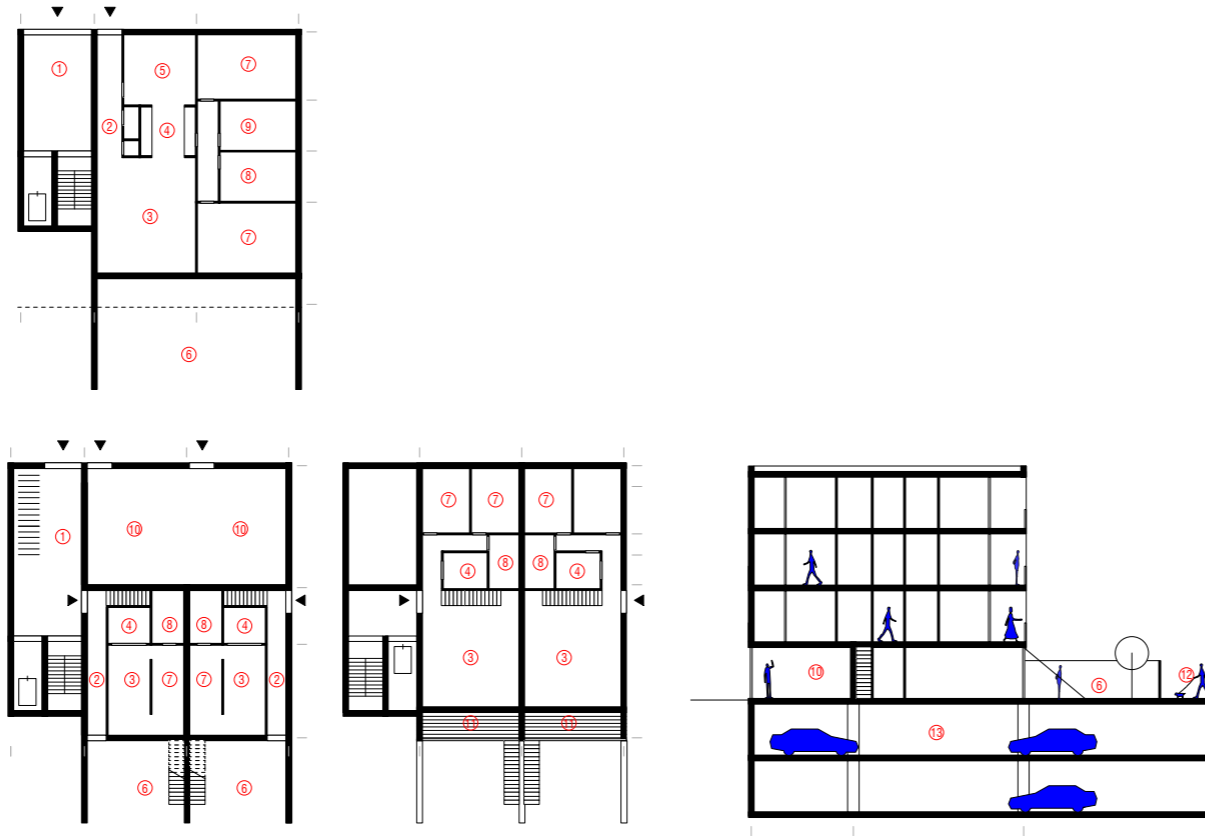
Het gebouw wordt gekenmerkt door een continue stedelijke plint met daarop drie woonlagen. Het blok omarmt een collectieve tuin waarin bijvoorbeeld gemeenschappelijke functies kunnen worden ondergebracht. In de plint kunnen eveneens grondgebonden woningen worden opgenomen. Parkeerplaatsen worden georganiseerd in een ondergrondse parkeergarage.





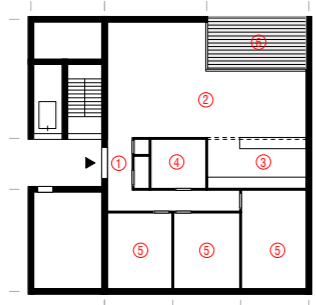
appartementen doorzon + tuin & kangeroe typologie

- 1. inkom appartementen / fietsen
- 2. hal
- 3. leefruimte
- 4. keuken
- 5. eetkamer
- 6. tuin
- 7. slaapkamer
- 8. badkamer
- 9. berging
- 10. commerciële ruimte
- 11. terras
- 12. gemeenschappelijke binnentuin
- 13. parking



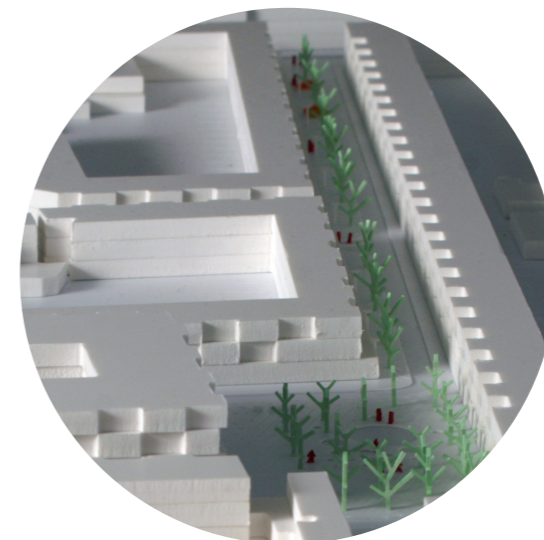
klassiek appartement typologie

- 1. hal
- 2. leefruimte
- 3. keuken
- 4. badkamer
- 5. slaapkamer
- 6. terras

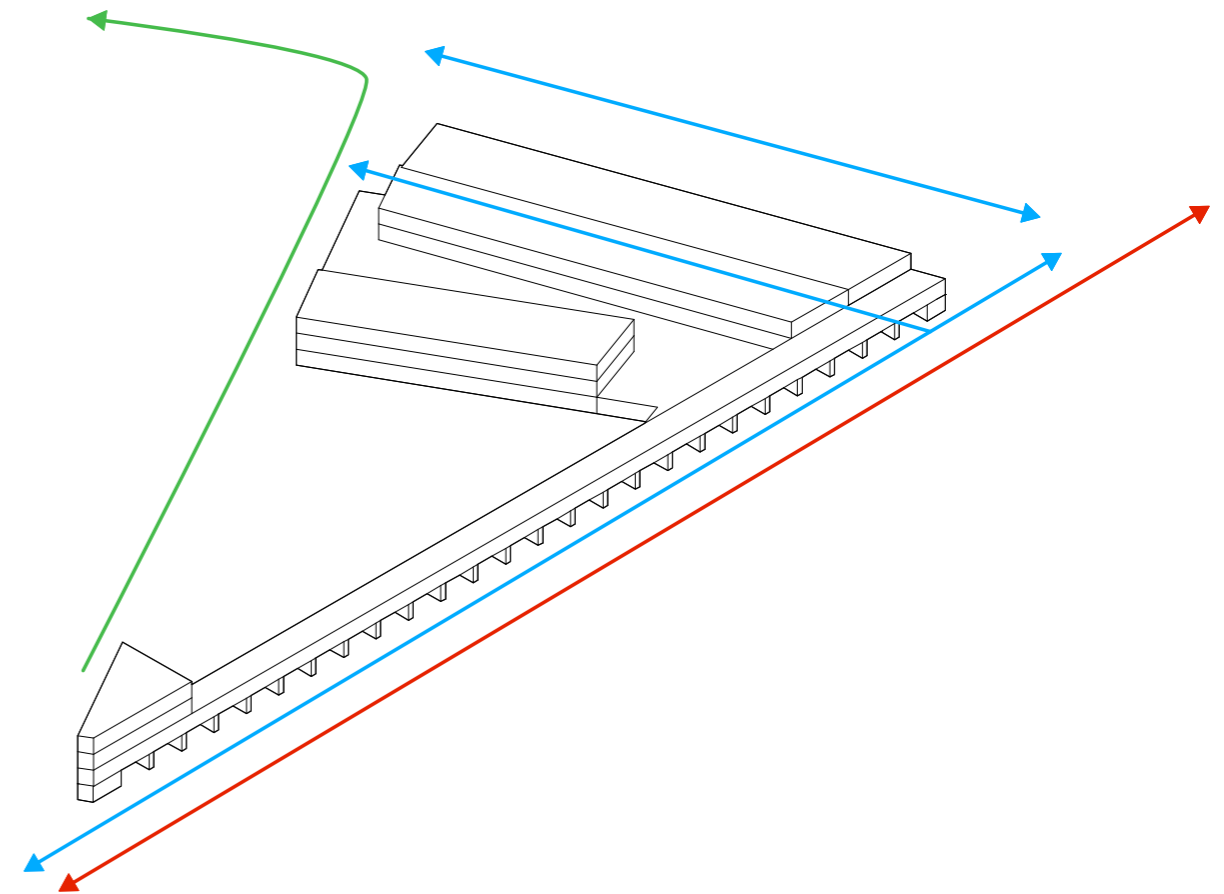
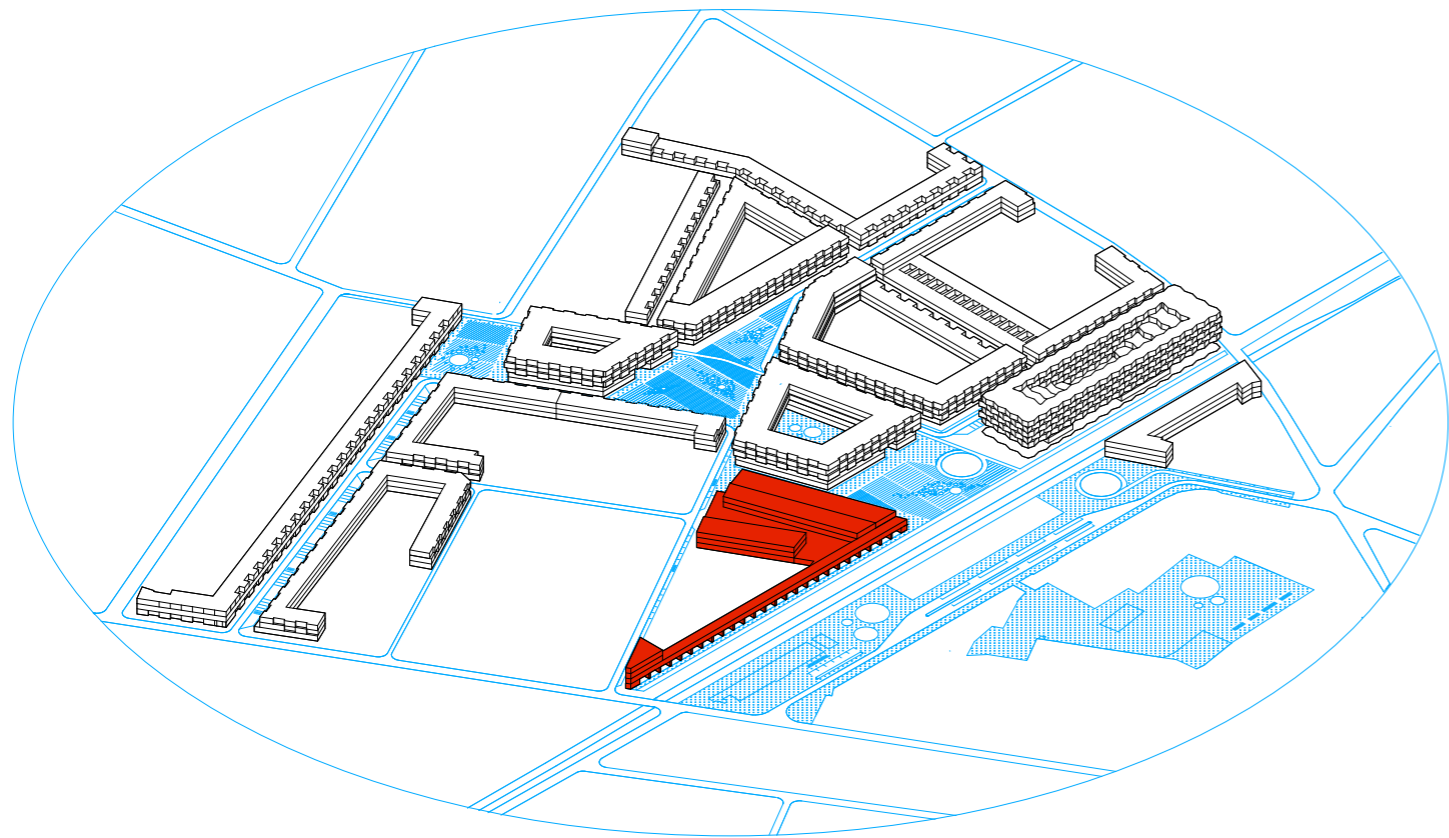


WOONLINT nr 2

Dit blok is qua opzet gelijkaardig aan voorgaand model.



RECONVERSIE LOODS



- hangaar*
1. commerciële ruimte
 2. starter
 3. kantoren
 4. markt
 5. commercieel en/of voorzieningen



voorbeeld typologie Hangaar met commerciële ruimtes, ruimte voor starters, kantoren, diensten en overdekte markt of evenementenhal

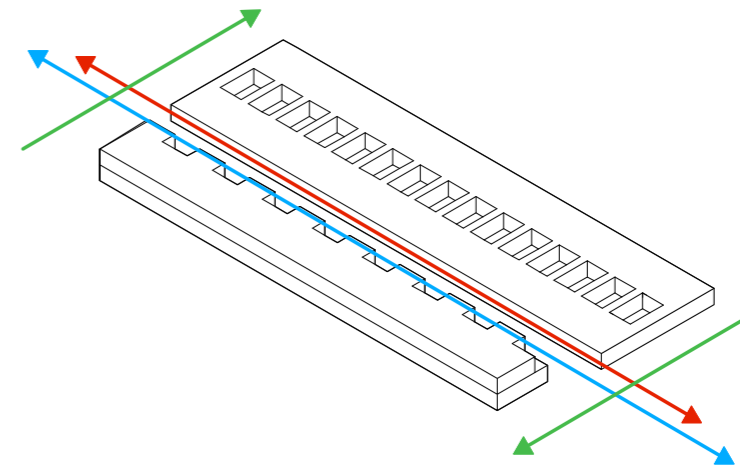
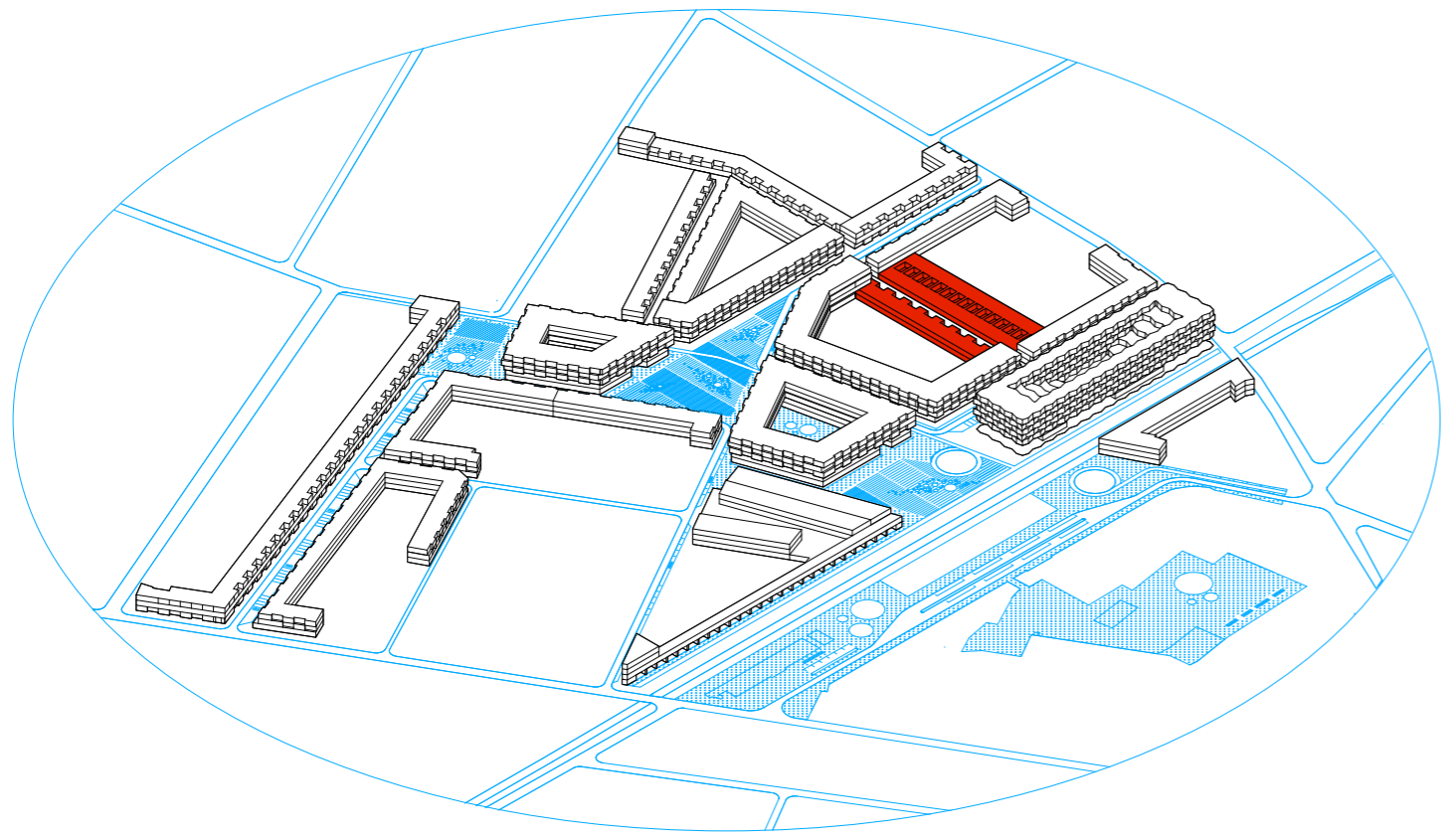
RECONVERSIE LOODS

Op de terreinen van Altefond bevinden zich enkele mooie structuren. Deze kunnen ingezet worden als blijvende herinnering aan het industriële verleden van de site. Deze hallen lenen zich perfect tot multifunctioneel gebruik zoals rommelmarkten, events, performances, ...

Langsheen de spoorlijn hebben we te maken met typische koterijen. We stellen voor om hier een kwalitatieve structuur voor te zetten. Deze bevatten onderaan kleinschalige commerciële functies. Op de eerste verdieping kunnen kleinschalige kantoorfuncties komen.

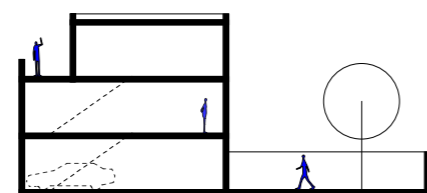
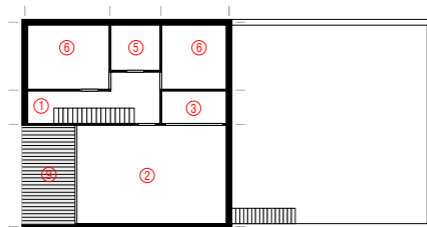


WOON INBREIDING



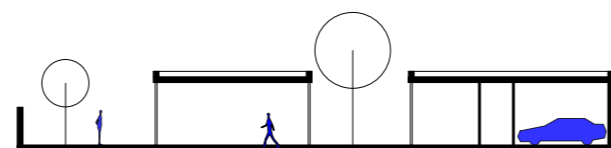
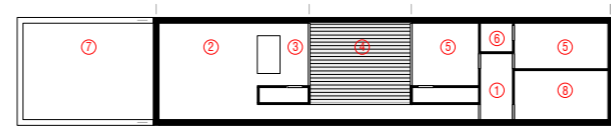
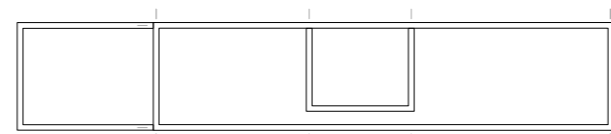
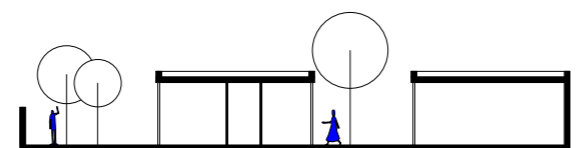
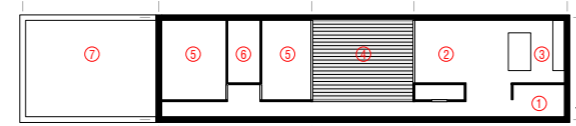
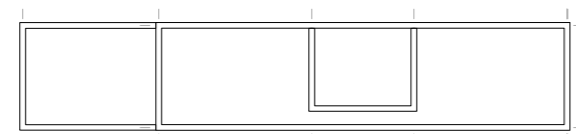
rijwoning kangeroe inbreiding

- 1. hal
- 2. leefruimte
- 3. keuken
- 4. berging
- 5. badkamer
- 6. slaapkamer
- 7. leefruimte kangeroe woning
- 8. slaapkamer kangeroe woning
- 9. terras
- 10. tuin
- 11. garage



patiowoningen

- 1. hal
- 2. leefruimte
- 3. keuken
- 4. patio
- 5. slaapkamer
- 6. badkamer
- 7. tuin
- 8. garage



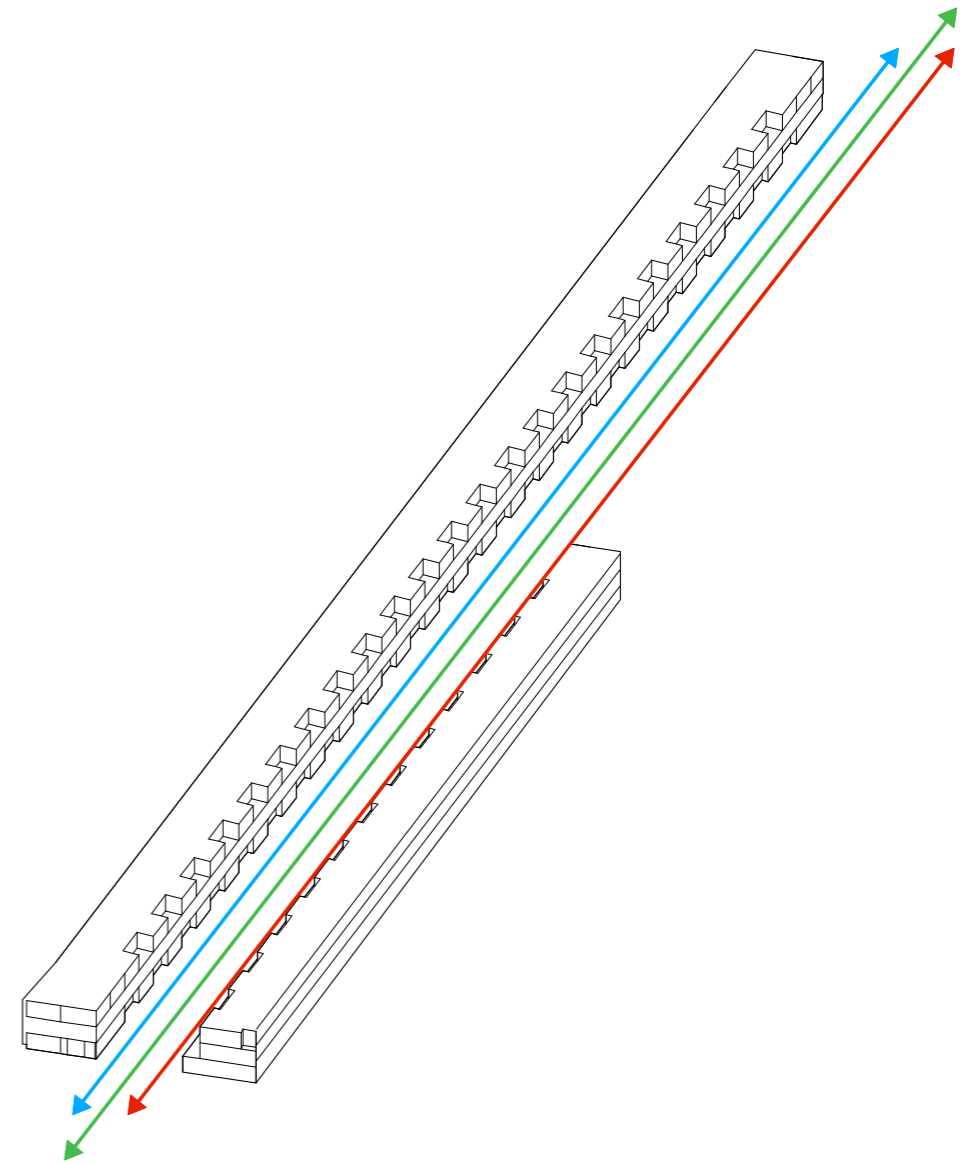
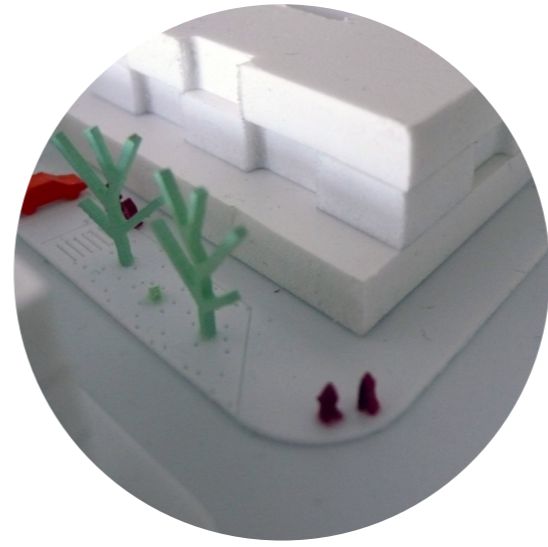
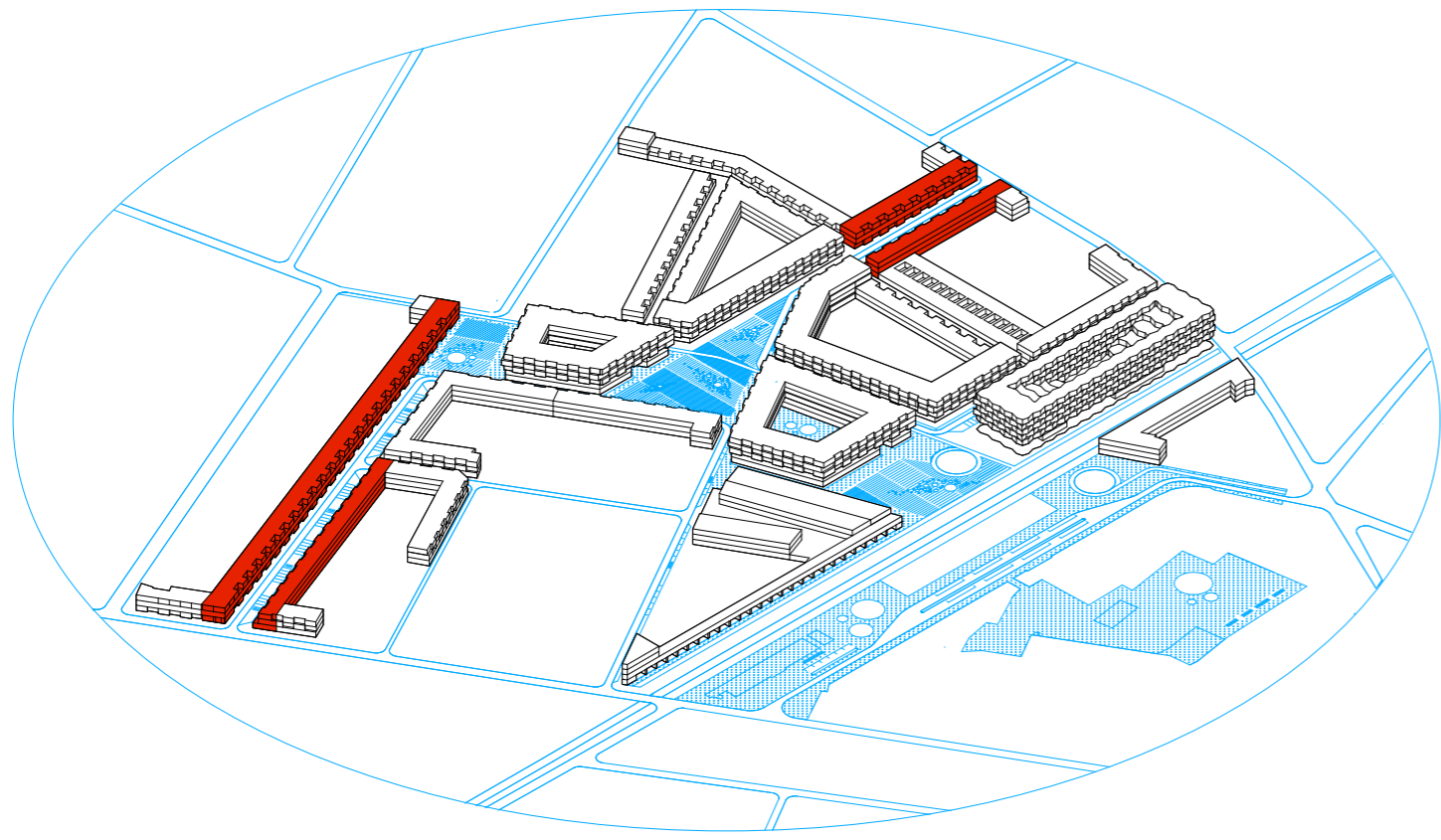
WOON INBREIDING

In de bouwblokken voorzien we mogelijks een tweede fase aan ontwikkeling. Deze één tot twee verdiepingshoge volumes zijn georganiseerd rond een woonerf. Deze autovrije doorsteken zijn de ideale plek voor spelende kinderen.

Patiowoningen worden voorzien waardoor zichten gevrijwaard worden voor de overliggende bebouwing.

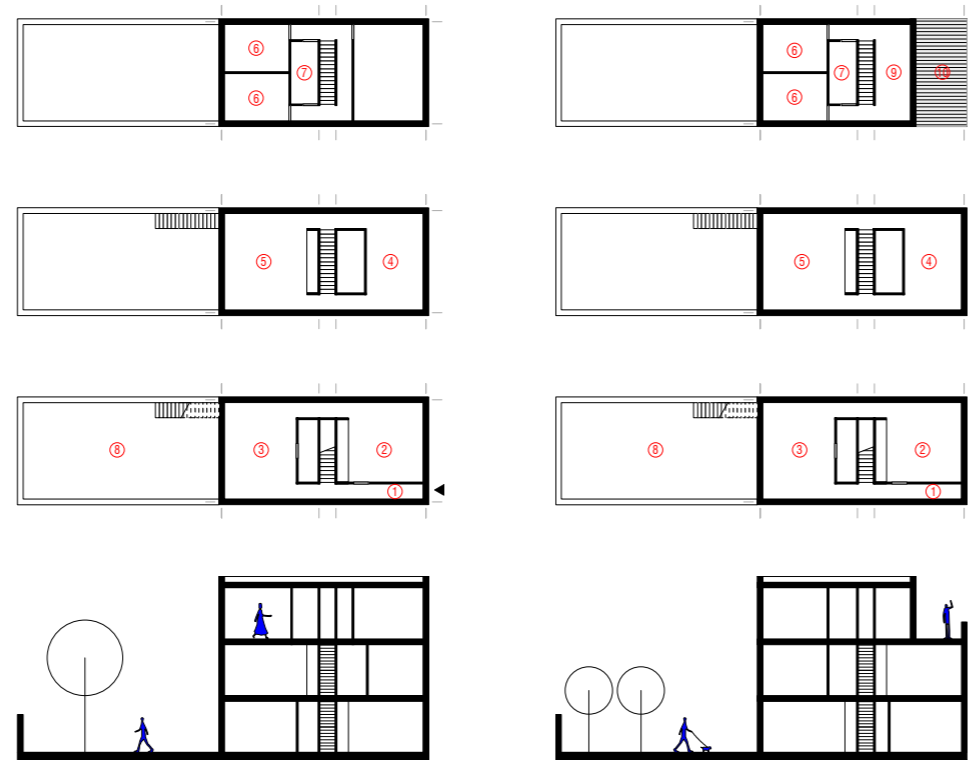


WOONSTRATEN



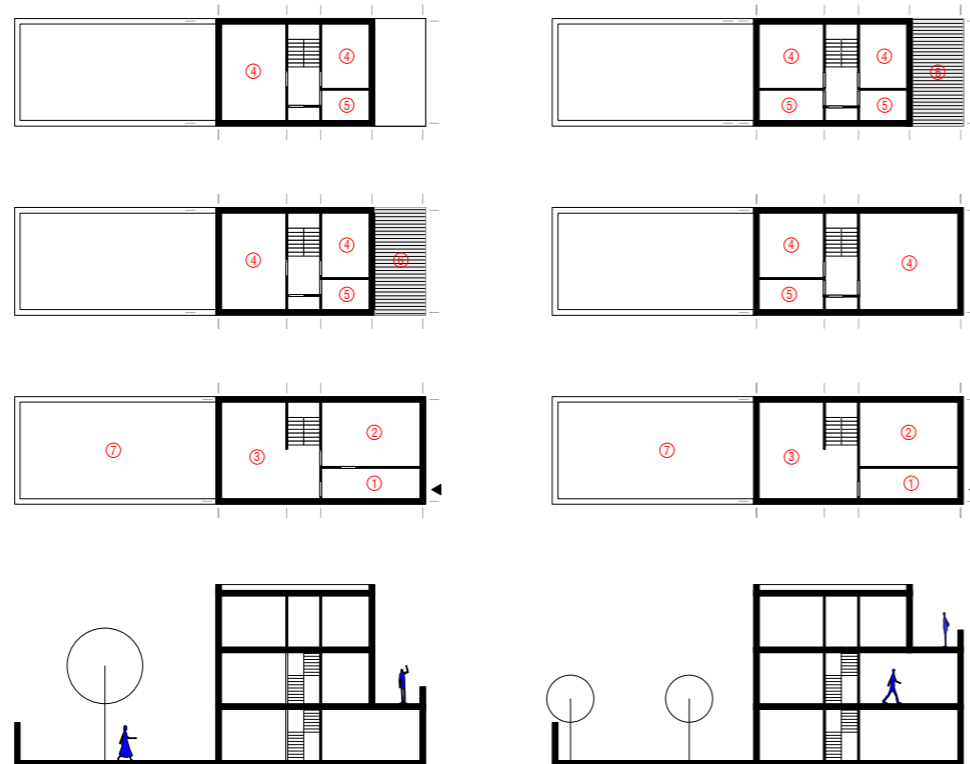
rijwoningen kangoeroe

- 1. hal
- 2. leefruimte kangoeroe woning
- 3. slaapkamer kangoeroe woning
- 4. leefruimte
- 5. keuken
- 6. slaapkamer
- 7. badkamer
- 8. tuin
- 9. bureau
- 10. terras



rijwoningen

- 1. hal
- 2. keuken
- 3. leefruimte
- 4. slaapkamer
- 5. badkamer
- 6. terras
- 7. tuin

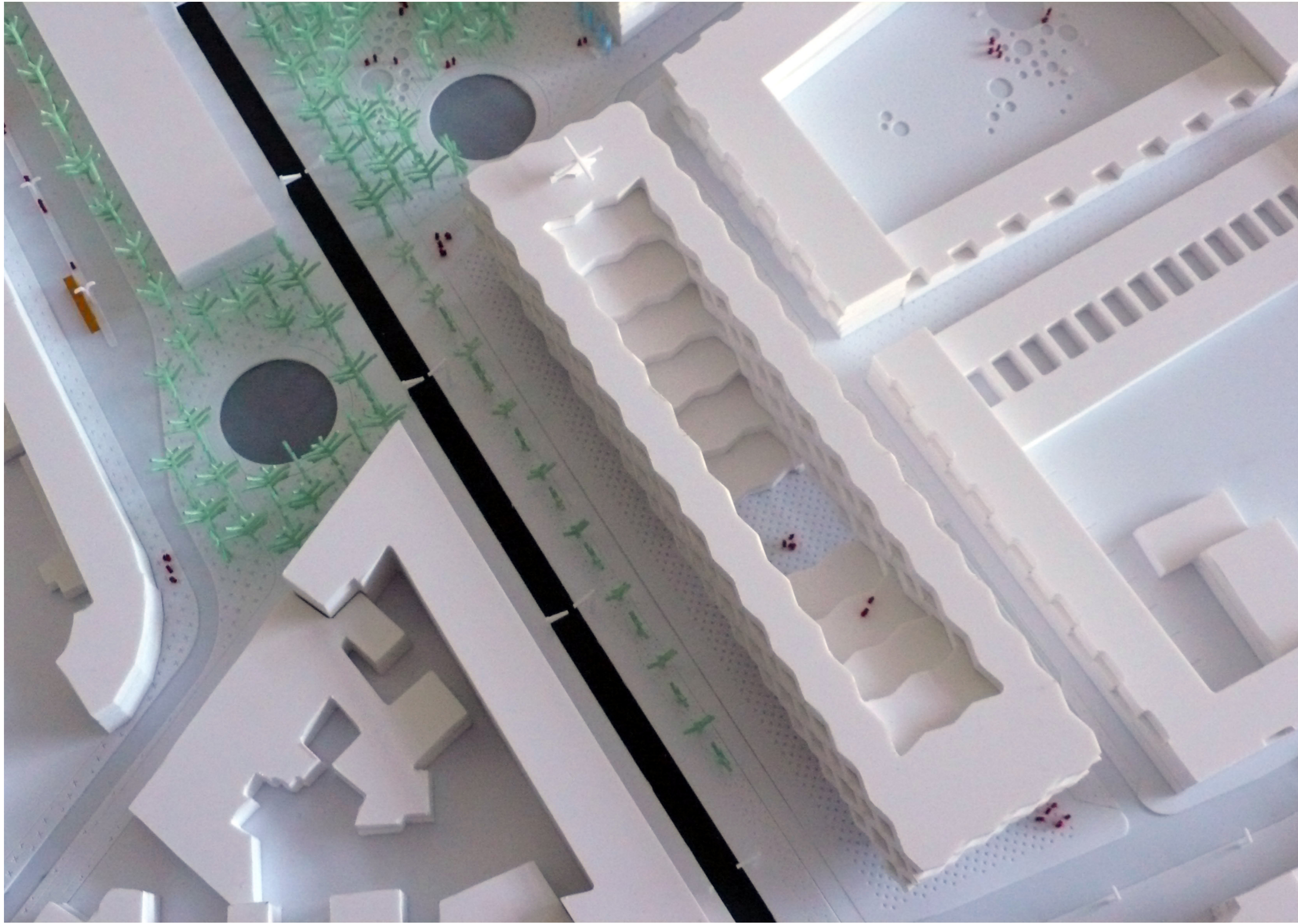


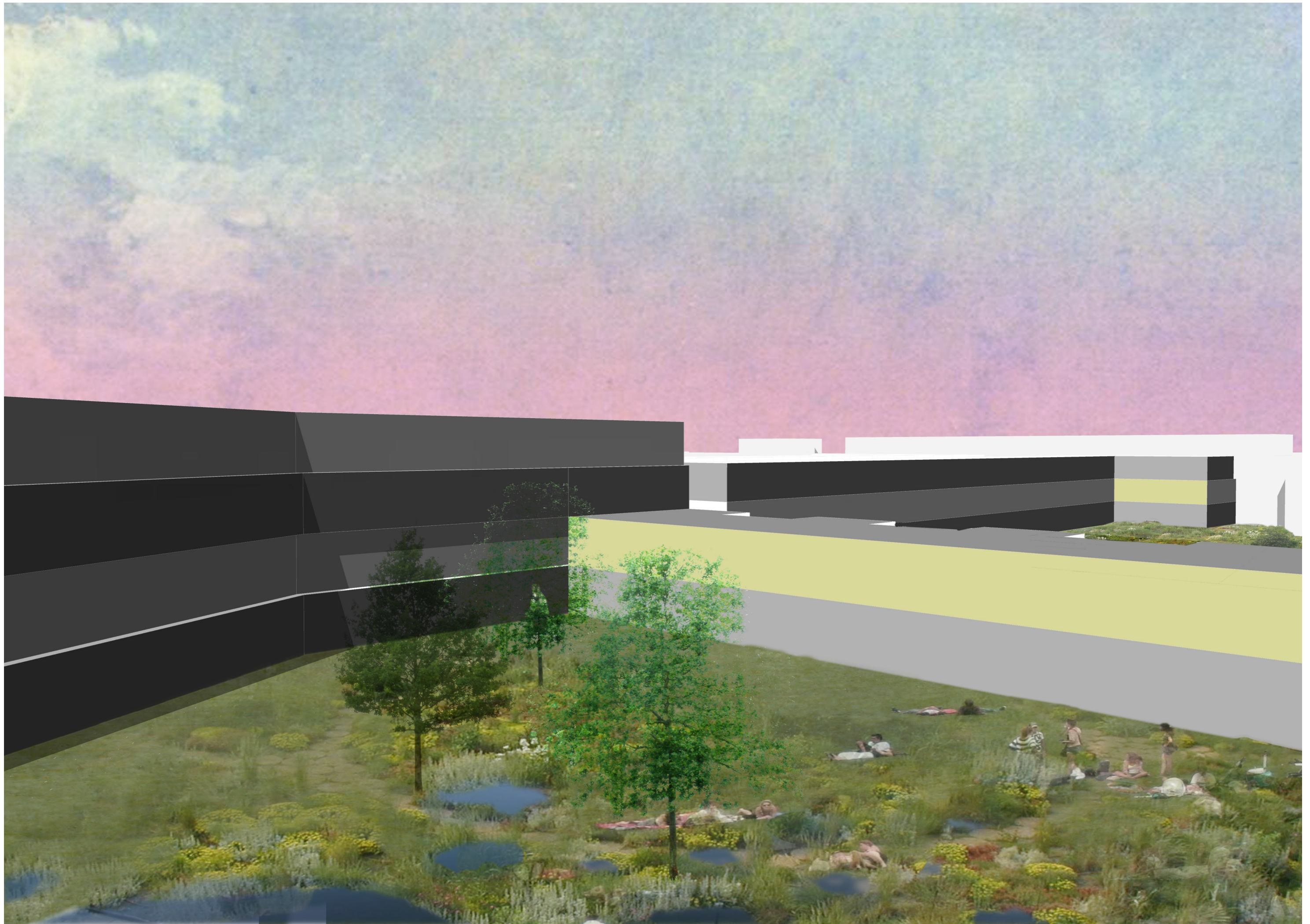
WOONSTRATEN

Dwars op de Merodelei en Guldensporenlei wordt telkens een lint van grondgebonden rijwoningen voorzien. De woningen situeren zich langs een kwalitatieve brede straat waarin bomen, fietsenstallingen en dwarsparkeren worden georganiseerd. Het verbrede straatprofiel garandeert een hoog leefcomfort in de woningen.

Aan één zijde van de straat stellen we voor om de tweede en derde verdieping terug te duwen waardoor we een extra buitenruimte kunnen creëren naar de straat. Deze ingreep verhoogt de levendigheid van de publieke ruimte. Bijkomende voordeel is een bijkomende buitenruimte waardoor een gestapelde kangoeroewoning mogelijk is. Alle woningen hebben een private tuin. Mogelijks kan inpandig parkeren voorzien worden.









ZORGCONCEPTEN

De aandacht voor zorg en architectuur kent de laatste jaren een positieve wending. Zorggebouwen vergen meer dan een letterlijke vertaling van een programma van eisen, ontwikkeld vanuit de eigen dienstverlening. Door de evolutie in de zorgverlening, waarbij de zorgverlenende centra zich meer gaan inweven in de ruimtelijke context, zijn de bestaande zorgtypologieën echter vaak uitgediend. Nieuwe zorgtypologieën daarentegen vragen om een nieuwe benadering.

Nieuwe inzichten in de sector hertekenen de realiteit tussen zorgprofessionelen en de zorgbehoevenden. De nadruk ligt niet langer uitsluitend op het verlenen van de meest efficiënte dienstverlening maar op het bereiken van de gewenste effecten of de effectieve kwaliteit van de zorg. Dit heeft als gevolg dat de organisatie niet enkel meer bekommerd is om de eigen werking van de diensten, maar nu dus ook de gebruikers van de zorginfrastructuur, en in uitbreiding ook de burens of de wijk betreft en een stem geeft bij de manier waarop die zorgverlening moet gebeuren.

De zorgverlening treedt uit haar isolement en raakt meer verweven met het sociaal-maatschappelijk netwerk. We willen het zorgprogramma als een volwaardig woonprogramma benaderen waaraan een reeks ondersteunende diensten worden aangeboden.

Levensloopbestendig wonen

Innovatiepool Turnhout heeft de kans om uit te groeien tot een levensloopbestendige buurt waarin een toegankelijk, dekkend, gevarieerd en flexibel aanbod van performante woon-, zorg- en servicefaciliteiten en voorzieningen binnen handbereik is. De vraag zal immers integraal zijn en de hele leefsituatie omvatten. Door een breed aanbod van diensten en voorzieningen aan te bieden, kunnen bewoners langer in hun vertrouwde omgeving blijven wat de sociale cohesie van de buurt ten goede komt.

Het is belangrijk om samen met de opdrachtgever na te gaan welke voorzieningen er reeds aanwezig zijn in de buurt en waar de mogelijke tekorten liggen.

Een brede zorginfrastructuur

Om een betere inbedding van het zorgprogramma binnen de innovatiepool te bekomen stellen we voor om waar mogelijk de zorgprogramma's te combineren met andere stedelijke voorzieningen. De combinatie met andere functies kan een mix aan gebruikers genereren en op die manier de zorginfrastructuur uit haar isolement halen.

De combinatiemodellen zorgen er tegelijkertijd voor dat een reeks programma-onderdelen kunnen worden gedeeld (zoals bijvoorbeeld het restaurant polyvalente ruimtes, etc.).

Waarom zou bijvoorbeeld het restaurant van een dienstencentrum niet kunnen worden gekoppeld met het restaurant van een aangrenzend kantoorprogramma?

De combinatiemodellen kunnen ontwerp marge binnen de strikte VIPA-normering mogelijk maken. Door creatief om te springen met deze normering lijkt het ons mogelijk om een zekere overmaat te creëren in bijvoorbeeld de circulatieruimtes, waardoor deze kunnen worden ingezet als kwalitatieve verblijfsruimtes voor de bewoners.

Het pioniersgebouw heeft de mogelijkheden om verschillende programma's (zowel zorg als niet-zorg gerelateerd) in zich op te nemen. In het voorstel zijn de programmatorische onderdelen georganiseerd rond een centraal atrium. Het atrium loopt in trapvorm door het volledige gebouw en kan door de verschillende gebruikers worden 'bezet'. Het atrium zou bijvoorbeeld kunnen worden gebruikt voor exposities, presentaties en evenementen.

Netwerk van diensten

Eerder dan alle zorgondersteunende functies samen te brengen in één complex, stellen we voor om een netwerk van diensten uit te bouwen over de volledige site. Dit kan bijvoorbeeld een kleine verpleegpost zijn binnen een appartementsgebouw of een dagverzorgingscentrum gekoppeld aan de groene open ruimtes. Het lokale dienstencentrum kan mogelijk een loketfunctie hebben binnen dit netwerk.

Stedelijke complementariteit

Het zorgprogramma is tegelijkertijd een woon- en werkomgeving. Bijkomend zijn er uiteraard ook de bezoekers. Deze mix van gebruikers zorgt ervoor dat het zorgprogramma uitermate complementair kan zijn met meer monofunctionele programma's zoals kantoren en winkels. Het zorgprogramma is een belangrijke sleutel om een levendige en dynamische wijk te realiseren.

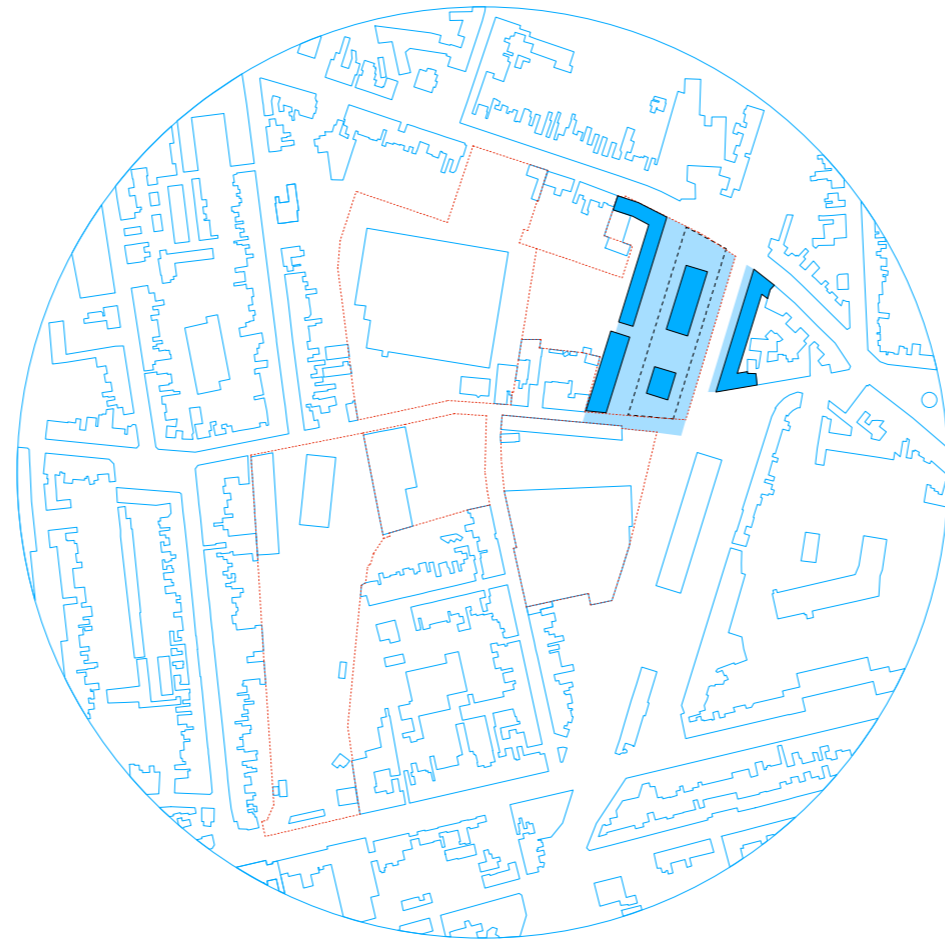
**INNOVATIEPOOL
PROJECT VOOR DE STATIONSOMGEVING VAN TURNHOUT**



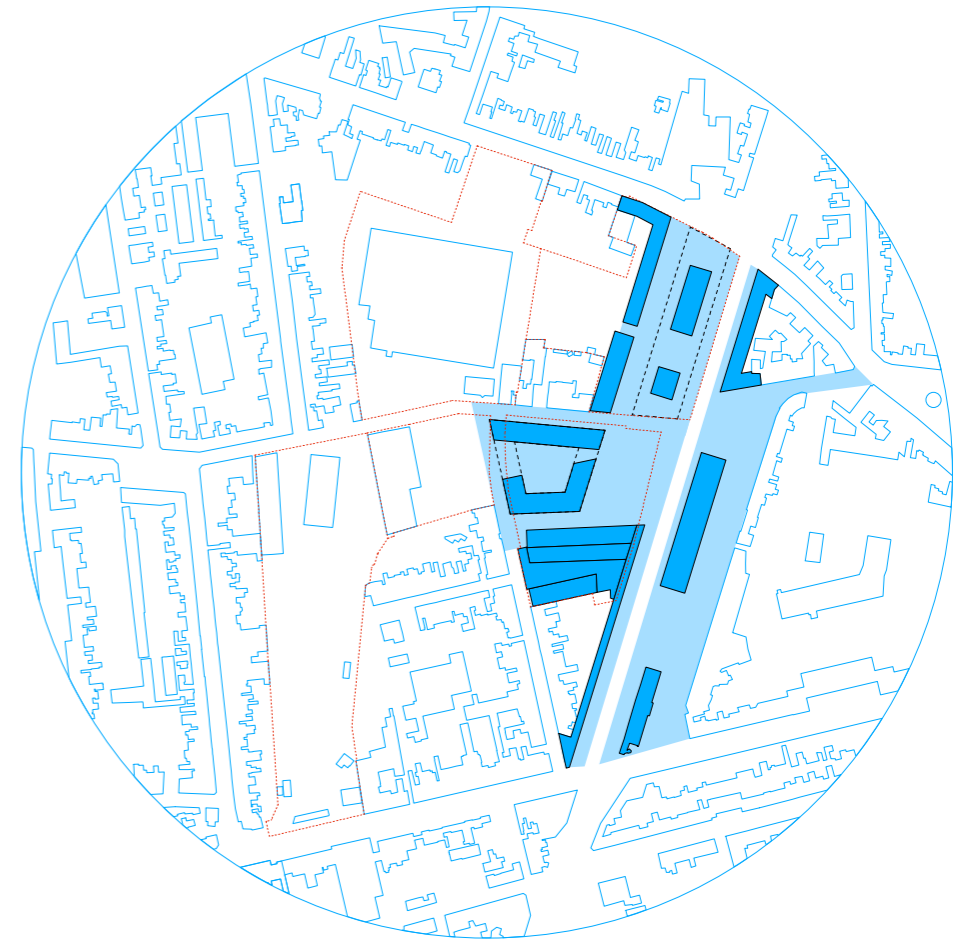
WIJZE VAN ONTWIKKELEN



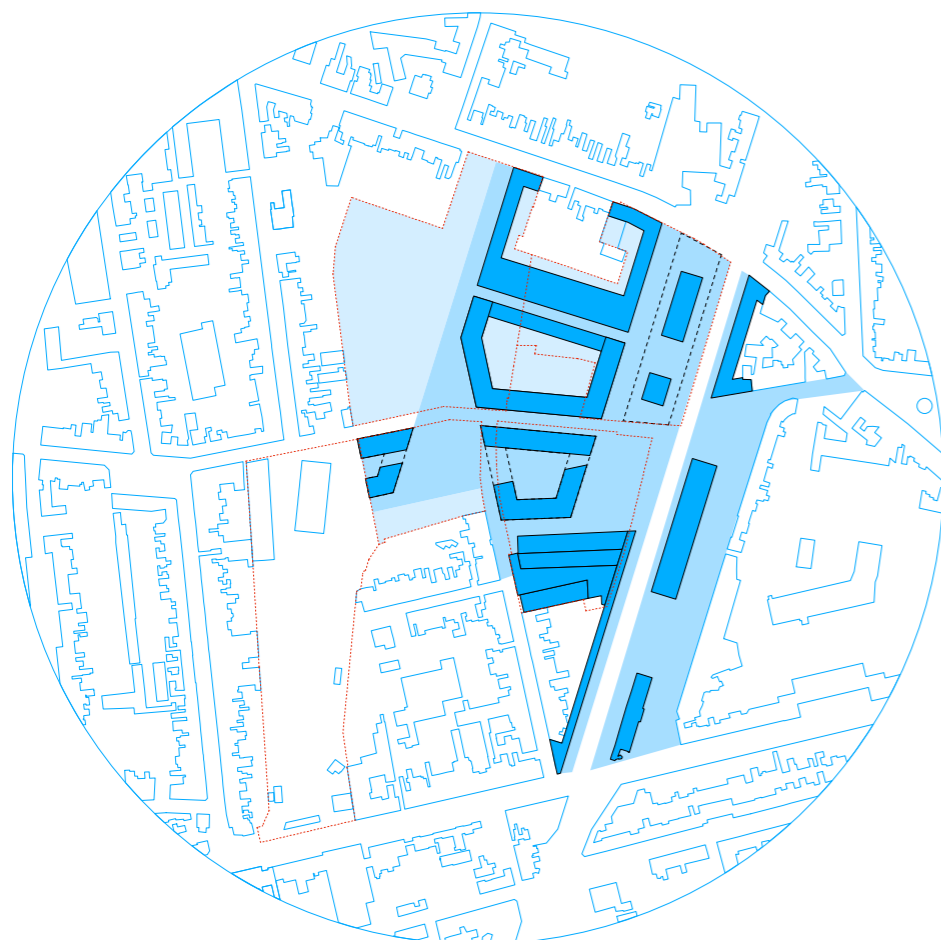
Bestaande Eigendomstructuur



Fase 1



Fase 2



Fase 3



Fase 4



Fase 5

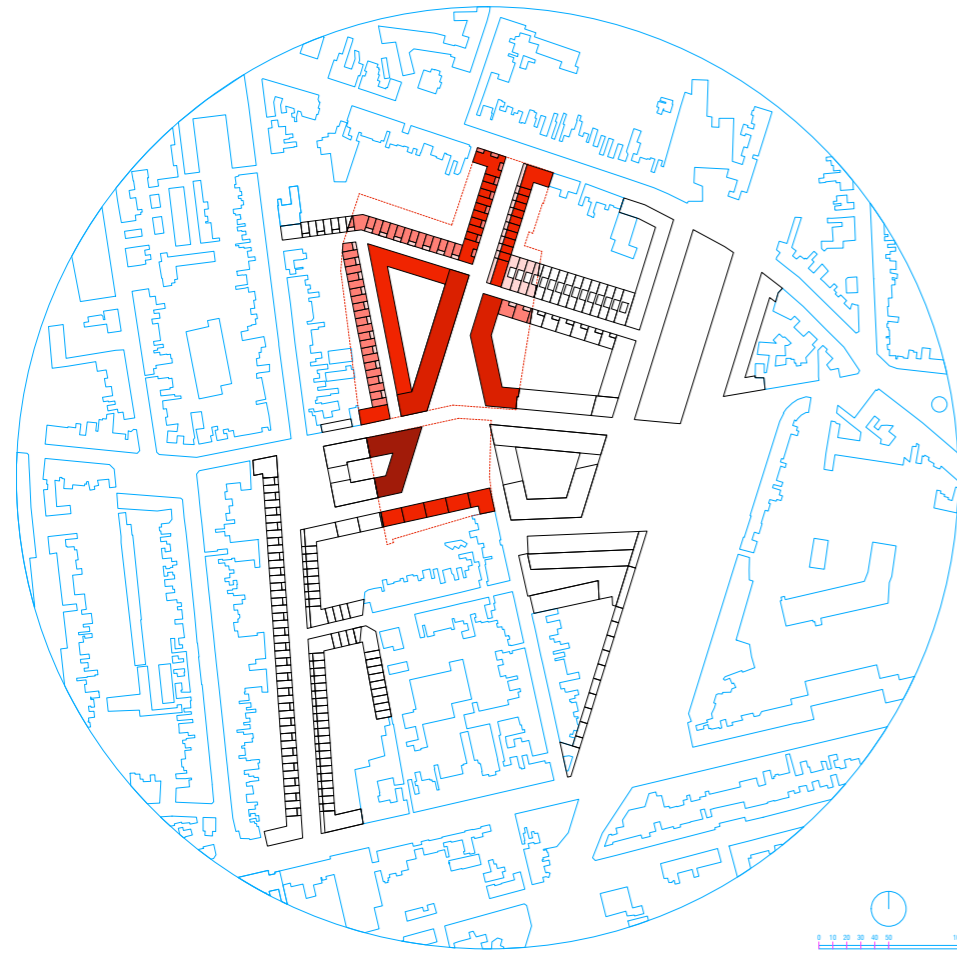
FASERING | GROEI

Het projectgebied is opgedeeld in verschillende ruime sites die in verschillende handen zijn. Hierdoor kan het zijn dat niet het volledige masterplan volgens de vooropgestelde fasering van de ontwerper verloopt. Dit hoeft echter geen probleem te wezen.

Het masterplan is dusdanig opgebouwd dat de verschillende loten als eilanden werken, voldoende van schaal en korrel om relevant te blijven zelfs al is de rest van de ontwikkeling achter. In bovenstaande schema's is er een geidealiseerd scenario dat echter niet met de werkelijkheid overeen dient te stemmen. De opzet van de groei is dat deze start aan de stationszijde en weg van het station zich uitbreid. Dit stemt overeen met de feit dat De Lijn misschien nog geruime tijd op de site blijft.

Zoals eerder gezegd, de finaliteit hoeft niet het realiseren van het masterplan te betekenen, alle onderdelen zijn een finaliteit en doel op zich. Het geheel is uiteraard sterker dan de som van de delen, maar we maken ons sterk dat het voorgestelde masterplan een realistische en innovatief antwoord op de vraag is.

M2 STAAT & EIGENDOMSTRUKTUUR



FORESCO

niveau 0	11.750 m2
niveau +1	10.760 m2
niveau +2	8.560 m2
niveau +3	4.010 m2
niveau +4	1.070 m2
niveau +5	0 m2
niveau +6	0 m2
totaal	36.150 m2



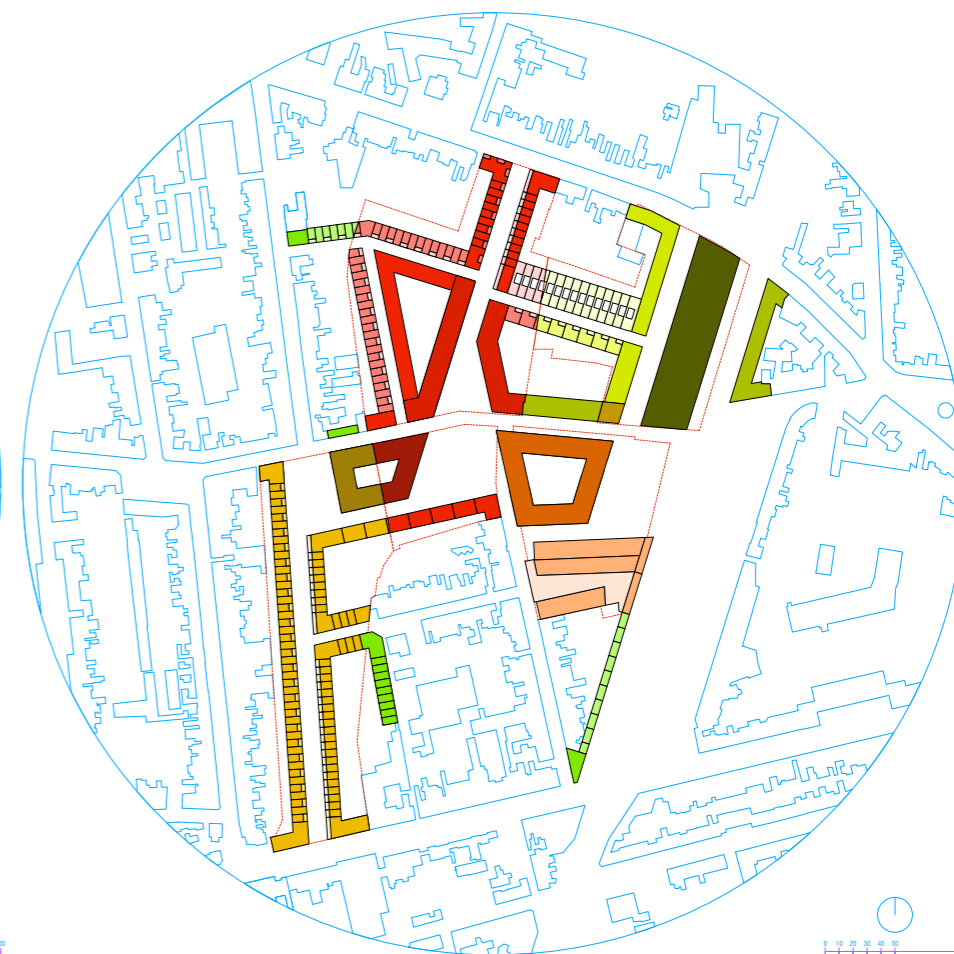
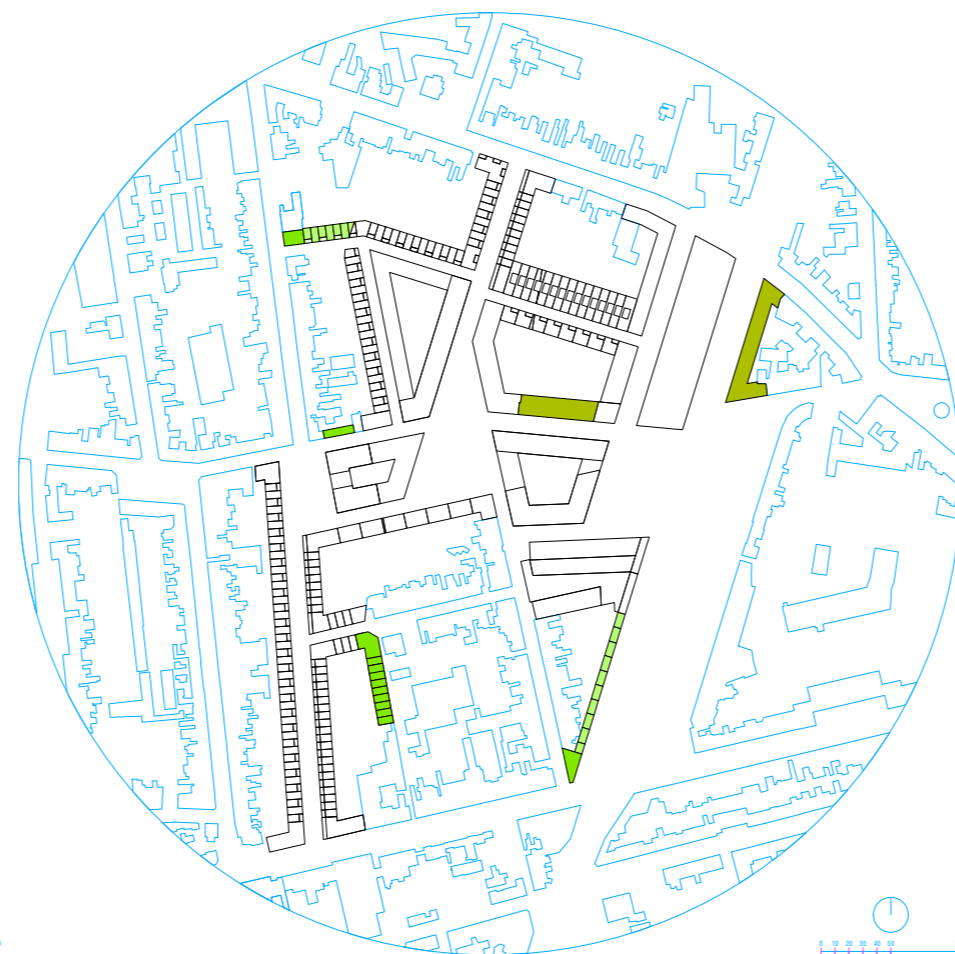
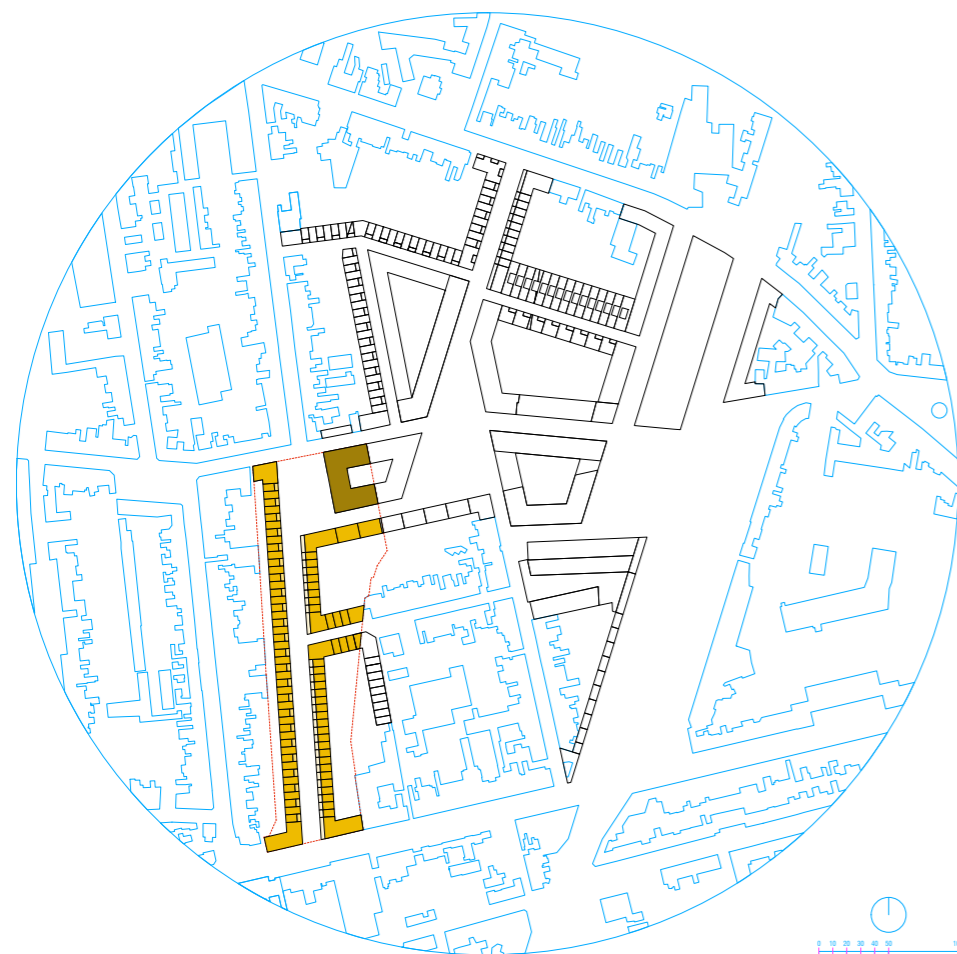
ALTEFOND

niveau 0	6.480 m2
niveau +1	5.220 m2
niveau +2	2.970 m2
niveau +3	2.970 m2
niveau +4	2.970 m2
niveau +5	0 m2
niveau +6	0 m2
totaal	20.610 m2



OCMW

niveau 0	5.380 m2
niveau +1	3.840 m2
niveau +2	5.710 m2
niveau +3	3.590 m2
niveau +4	3.080 m2
niveau +5	2.800 m2
niveau +6	2.530 m2
totaal	26.930 m2



DE LIJN

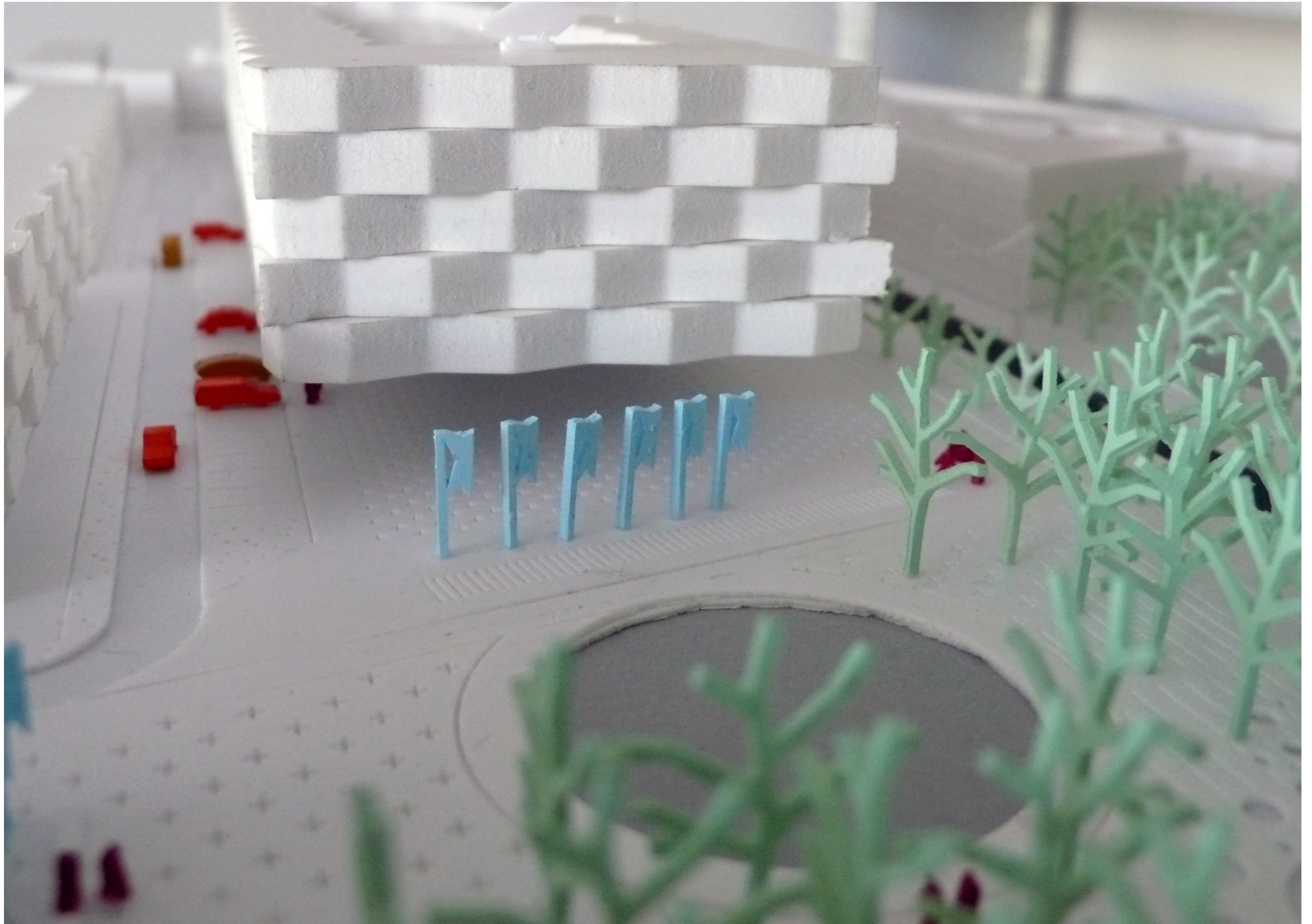
niveau 0	8.140 m2
niveau +1	7.320 m2
niveau +2	7.470 m2
niveau +3	1.130 m2
niveau +4	1.130 m2
niveau +5	0 m2
niveau +6	0 m2
totaal	25.190 m2

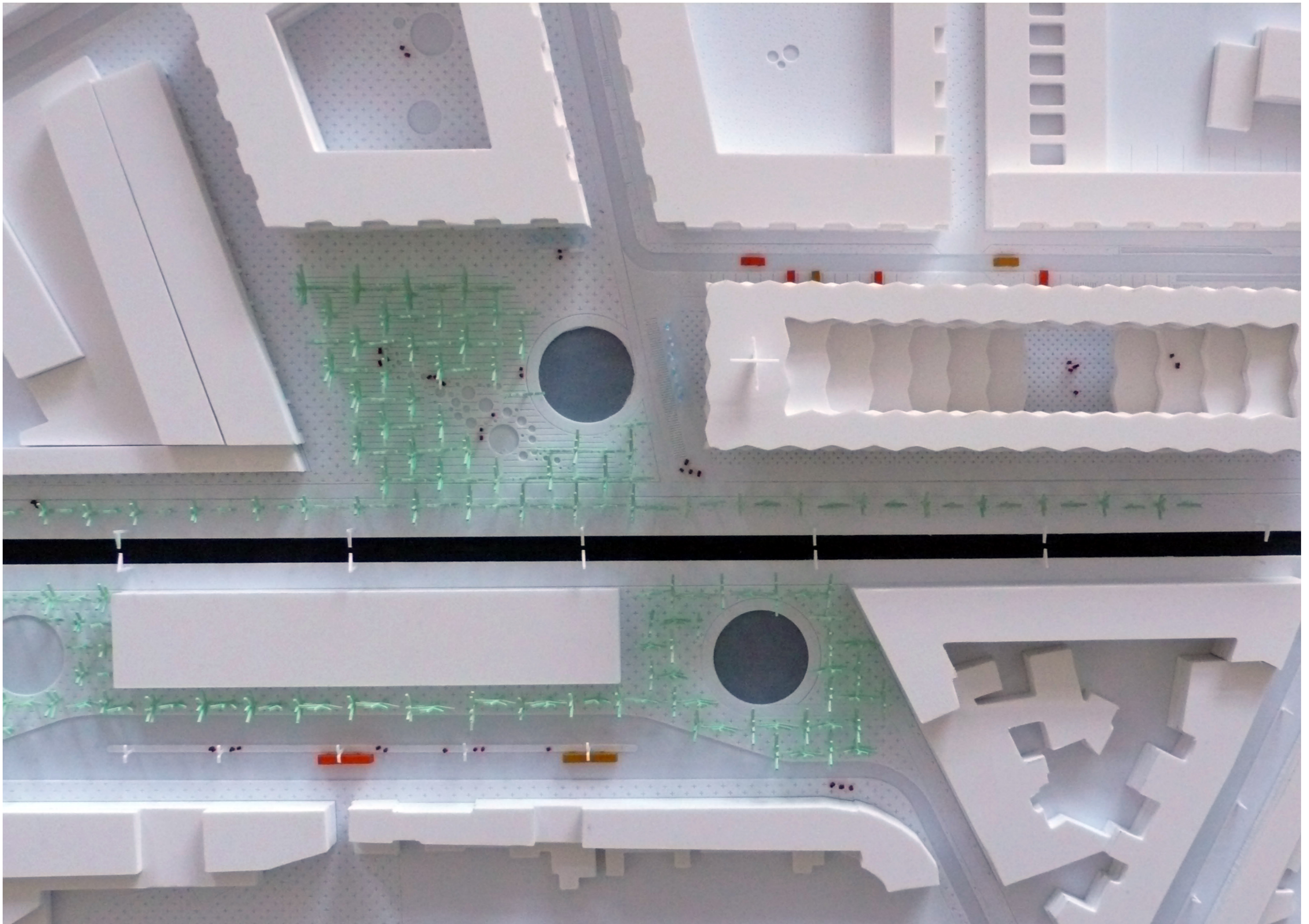
OVERIGE

niveau 0	4.590 m2
niveau +1	4.540 m2
niveau +2	3.650 m2
niveau +3	1.960 m2
niveau +4	0 m2
niveau +5	0 m2
niveau +6	0 m2
totaal	14.740 m2

SYNTHESE

niveau 0	36.340 m2
niveau +1	31.680 m2
niveau +2	28.360 m2
niveau +3	13.660 m2
niveau +4	8.250 m2
niveau +5	2.800 m2
niveau +6	2.530 m2
totaal (V)	123.620 m2
terreinoppervlak (T)	76.200 m2
V/T	1,62





PLAN VAN AANPAK

De volgende fases worden onderscheiden in het plan van aanpak:

- analyse en visievorming,
- concept masterplan
- definitief masterplan (inclusief beeldkwaliteitplan en fasering)

FASE 1: ANALYSE EN VISIEVORMING

Door de wedstrijdformule kan fase 1 beperkt blijven in tijd. Reeds in de wedstrijdfase is een eerste analyse gebeurd en hieraan gekoppeld de opmaak van een visie voor het projectgebied. De opzet van die eerste fase is dus meer gericht op het aftoetsen van de analyse en het eventueel bijstellen van de visie aan de visie/expertise/betrokkenheid van de verschillende actoren.

Daarom stellen we voor om het proces van het ontwikkelen van het masterplan te starten met een charette. Dit is een intensieve workshopmethode waarbij de genodigden (grondeigenaren, lokale actoren, betrokken ambtenaren, De Lijn, NMBS etc.) gezamenlijk tot een gedragen visie komen. De charette begint met een korte presentatie van de het ontwerp zoals het gepresenteerd is tijdens de wedstrijdfase en wellicht een lezing om de creatieve geesten te prikkelen. Vervolgens worden de deelnemers in groepen verdeeld waarna ze per groep tot een gezamenlijke visie of oplossing voor een deelfacet moeten zien te komen. Deze participatieve werking heeft als voordeel dat er een gezamenlijk gedragen visie uit naar voren komt waaraan elke deelnemer zijn steentje heeft bijgedragen.

De uitkomst uit de charette vormt de basis voor een gezamenlijk gedragen visie en uiteindelijk het masterplan als kader waarbinnen verder planvorming kan uitgewerkt worden. De uitkomsten van de charette worden gebundeld in een document dat de basis vormt voor de verdere visievorming en uitwerking van het inrichtingsplan.

DE CHARETTE

Het Franse woord “Charrette” betekent letterlijk kar. Een Charrette was een kar met twee wielen waar in het 19e eeuw Parijs de werkstukken van de studenten van de École des Beaux Arts mee werden opgehaald om ze naar de examencommissie te brengen. Het verhaal gaat dat de studenten kunst en architectuur tijdens die rit probeerden met een laatste ‘finishing touch’ de werkstukken af te ronden. Het woord Charrette staat dus voor een laatste inspanning om vlak voor het verstrijken van de deadline een zo goed mogelijk resultaat te bereiken. De naam ‘Charrette’ dekt daarmee de lading van de meest essentiële ontwerpbijsluiting: In korte tijd met een duidelijke deadline en met deelnemers vanuit verschillende achtergronden werken aan een integrale visie.

Ontwerpprocessen zijn vaak ingewikkeld. Er dienen keuzes gemaakt te worden die lange tijd, vaak decennia, doorwerken. Het is dus belangrijk om samen met alle actoren verstandige keuzes te maken aan het begin van het ontwerptraject. Een charrette biedt de mogelijkheid om met mensen met verschillende expertise, (planners, ontwerpers, architecten, stedenbouwkundigen, historici, ecologen, waterspecialisten, landschapsarchitecten, bewoners, vertegenwoordigers uit de middenstand, vertegenwoordigers uit het politieke speelveld, gemeenteambtenaren, ontwikkelaars, grondeigenaren, etc.) helemaal aan het begin van het visievormingsproces na te denken over de aard van het project en te komen met voorstellen voor integrale concepten.

Tijdens de Charrette worden ideeën verzameld, gesorteerd en op bruikbaarheid getoetst. Een Charrette is ook een ontmoeting tussen partijen die elkaar in één ontwerpsetting normaal niet zo snel zouden ontmoeten. Overheden, kennisinstellingen, adviseurs, omwonenden en bestuurders kunnen allen een bijdrage leveren en horen van elkaar wat ze belangrijk vinden. Dit draagt bij aan wederzijds begrip en dus draagvlak voor de uiteindelijk plannen.

FASE 2: CONCEPT MASTERPLAN

In deze fase wordt de visie zoals die is geformuleerd tijdens de charette en het Programma van Eisen zoals dat is geformuleerd door de opdrachtgevers vertaald naar een concept masterplan. Meerdere mogelijke scenario's zullen worden aangedragen gebaseerd op het formuleren van verschillende deelaspecten. Het concept masterplan zal naast de nieuwe voorgestelde ingrepen ook aangeven hoe het ontwerp inspeelt en aansluit bij de stad Turnhout; de stationsomgeving en het stadscentrum in het bijzonder.

Verder zal speciale aandacht worden besteed aan de overgang van het projectgebied naar de omliggende bebouwing om het projectgebied optimaal te integreren in het stedelijk weefsel zodat het integraal onderdeel gaat uitmaken van het stadscentrum van Turnhout. Verdere deelaspecten zijn:

- inrichting en rol van de openbare ruimte
- ontsluiting en verplaatsing
- inpassing van het (innovatieve) programma
- (fysieke) relatie met omliggende gebieden
- parkeren
- groenstructuur
- verlichting
- toegankelijkheid
- veiligheid
- fasering naar grondeigendom

De verschillende scenario's zullen vervolgens worden voorgelegd aan de werkgroep in vergaderingen die volgens een workshopformule georganiseerd zullen worden om de inbreng en ideeën van de werkgroep ruim baan te geven om zo tot een consensus te komen over een uiteindelijk voorkeursscenario, dat vervolgens uitgewerkt wordt tot een concept masterplan door het ontwerp bureau.

Het voorontwerp zal gepresenteerd worden in planvorm met begeleidende tekst, voorzien van tekeningen die een impressie geven van de ingrepen, zoals doorsneden, 3D materiaal en fotomontages.

Dit concept masterplan zou; om een optimaal draagvlak te creëren onder de bevolking; aan een ruime groep actoren en huidige en mogelijke toekomstige bewoners voorgelegd kunnen worden. Dit zou het best geschieden op een participatieve; creatieve en positieve manier zodat de genodigden het idee hebben dat ze gehoord worden en dat hun inbreng op een zinvolle manier in het proces verwoord wordt. De kandidaat heeft ruime ervaring in het organiseren van participatiemomenten.

FASE 3: DEFINITIEF MASTERPLAN

Deze fase van het ontwerpproces heeft tot doel om een totaalplan uit te werken op basis van de gekozen voorkeursvariant. Het totaalplan wordt verder uitgewerkt in nauw overleg met de werkgroep. Het concept masterplan wordt aangepast aan de reacties van de bewoners, externe actoren en de institutionele instanties. Het masterplan zal zowel tekstueel als grafisch zeer wervend gepresenteerd worden met behulp van fotorealistische sfeerbeelden, 3D schetsen, plannen, referentiebeelden en maquette zodat de gepresenteerde voorstellen helder en duidelijk overgebracht worden. Het masterplan bestaat verder uit een opsomming van de randvoorwaarden en richtlijnen, die garant staan voor een zorgvuldige uitvoering en behandeling van het plan. Daarnaast zal een beeldkwaliteitplan opgesteld worden waarin de belangrijkste beeldbepalende elementen van het plan vastgelegd zullen worden. Het definitieve masterplan wordt in een werkvergadering aan de werkgroep gepresenteerd.

Gekoppeld aan het masterplan zit een faseringsplan, waarin een mogelijke fasering, of meerdere mogelijke paden, aangegeven worden. In een ontwikkelingsstrategie is een fasering een enigszins moeilijk van te voren uit te stippelen proces, dat aan de ene kant wellicht onzekerheden biedt voor ontwikkelaars maar aan de andere kant juist zeer veel garanties biedt aangezien hier flexibiliteit en aanpassing aan trends die zich afspelen in de markt voorop staan. Ondanks dat een star faseringsplan wellicht niet geboden kan worden kunnen zeker wel mogelijke scenario's worden geschetst die opdrachtgevers een bepaalde mate van zekerheid en houvast zullen bieden.

PROCES- EN BUDGETBEWAKING

Onze ontwerpvisie bevat een grote dosis engagement, zowel architecturaal, stedenbouwkundig, verkeerskundig als maatschappelijk en ecologisch. Hiermee hangt samen dat getracht wordt een maximum aan ruimtelijke kwaliteit te bereiken met een correct gedoseerde inzet van financiële middelen.

Onze gerealiseerde projecten en referenties getuigen niet alleen van een ruimtelijke kwaliteit, doch ook van onze rationele en economische aanpak ervan. Gezien de omvang van het project, biedt het ontwerpteam aan de opdrachtgever de doorgedreven kostencontrole en kwaliteitsbewaking aan binnen het bestek van haar opdracht. Dit moet toelaten om op ieder ogenblik budgettair bij te sturen en/of in te grijpen op aanwijzen van de opdrachtgever.

De kostenbewaking verloopt in stadia, samenhangend met de vooruitgang van het project. De opdrachtgever wordt in elke projectfase op de hoogte gehouden van de financiële implicaties van alle beslissingen die door hem en de andere bouwpartners worden genomen.

In concept masterplan fase wordt aan de hand van het opgestelde ruimteprogramma, op basis van de elementenmethode een eerste budget opgesteld, welke gecontroleerd zal worden bij middel van oppervlakte- en volumecijfers. Gezien de vrij secure elementenmethode kan het projectteam dit budget vanaf het voorontwerp respecteren. Dit budget zal nog voorzien zijn van een artikel “onvoorzien”, en zal als uitgangspunt dienen voor vaste afspraken met de opdrachtgever. De cijfers per discipline zijn door de projectingenieurs van deze disciplines berekend, en samen met de projectleider verbinden zij er zich toe dit budget vanaf het voorontwerp te respecteren. Daarom is bij het budget steeds een korte beschrijving gevoegd van de inhoud van de gebudgetteerde werken (met o.a. het programma van eisen), zodat wijzigingen hieraan voldoende gedocumenteerd gerapporteerd worden. Het is de taak van elke projectingenieur, de lopende opgaven in zijn opdracht regelmatig te vergelijken met de uitgangspunten van het budget, en belangrijke afwijkingen (zowel in min als meer) onmiddellijk te melden aan de projectleider. De projectleider is verplicht de oorzaak van de afwijking op te sporen, en tijdig mede te delen aan de opdrachtgever, opdat juiste beslissingen kunnen getroffen worden.

Het budget bevat bovendien, en dit afhankelijk van de wensen of noden van de opdrachtgever, ook de supplementaire kosten als erelonen, eventuele terreinaanschaf, financieringskosten, enz. Jaarlijks maken wij een analyse van gemiddelde eenheidsprijzen van gerealiseerde projecten. Deze analyse wordt zowel voor nieuwbouw als verbouwing doorgevoerd. De gemiddelde eenheidsprijzen worden enerzijds berekend op basis van oppervlakten om zo bij de eerste schetsen reeds betrouwbare ramingen te kunnen maken. Anderzijds

worden jaarlijks ook gemiddelde eenheidsprijzen berekend op basis van de meetstaten van uitgevoerde projecten en deze worden getoetst en vergeleken met de officiële eenheidsprijzenborderels. De berekende eenheidsprijzen worden reeds toegepast via detailmetingen in de voorontwerpfase en zeker in de daaropvolgende fases. Tijdens de ontwerpfase wordt begonnen met de raming die tijdens latere aanbestedingsfases verder gedetailleerd dient te worden.

VISIE OP DUURZAME GEBIEDSONTWIKKELING

Een overkoepelende en procesmatige aanpak

Duurzaamheid wordt bekomen door een veelheid van kwaliteiten geïntegreerd na te streven. Voor het ontwerpteam is duurzaamheid een overkoepelende onderzoeksvraag en ontwerpogave, over de grenzen van bouwkundige, ruimtelijke, infrastructurele, verkeerskundige en landschappelijke disciplines heen. Duurzaamheid vergt tevens een integrale aanpak in alle fases van een stedelijke ontwikkelingsopgave. We besteden aandacht aan de doorwerking van kwaliteit- en milieuaspecten van de planfase, naar de bouw- en inrichtingsfase tot de woonfase.

De realisatie van een duurzaam stadsproject is de resultante van de inbreng van vele actoren en partners, voorafgaand, tijdens en na de realisatie van de ontwikkeling. Het ontwerpteam komt op de scene in planfase van het proces, maar is zich bewust van de noodzakelijke doorkijk naar de realisatie. Daarom streven we effectieve duurzame stedelijke ontwikkeling na door een aangehouden en coherente visie doorheen het volledige ontwerpproces uit te werken. Hierbij verdienen toepasbaarheid en objectiveerbaarheid van de principes betreffende duurzame stedenbouw grote aandacht. Duurzaamheid kan niet 'normatief' voorop lopen op het ontwerp. Wij staan voor een goed gestructureerd werkproces met duidelijke afbakening van programma van eisen, ambities en uitgangspunten, een contextuele en plekgebonden benadering. Een methodische en open werkwijze biedt garanties om tot een draagvlakvormende en integrale aanpak te komen.

Stedenbouwkundige structuur als grondlegger voor een duurzame woonwijk

In een dichtbebouwd en versnipperd land als Vlaanderen zijn bij duurzame stedenbouw alle denkbare milieuaspecten in het geding. Niet alleen thema's als water, energie, flora en fauna, bodem, mobiliteit en afval spelen een rol. Daarnaast hebben ook thema's als leefbaarheid, sociale cohesie, veiligheid, gezondheid, flexibiliteit en ruimtegebruik betrekking op de kwaliteit van de woonomgeving.

We zijn overtuigd van het belang van een krachtig stedenbouwkundig concept in een duurzaam stedelijke ontwikkelingsproject. Het stedenbouwkundig ontwerp bepaalt in grote mate de structurele randvoorwaarden op basis waarvan duurzaamheid in een project geïntegreerd kan worden. Juist op stedenbouwkundige schaal is veelal grote milieuwinst te boeken, bijvoorbeeld door een optimale verkaveling en groenstructuur. Deze uitgangspunten brengen ons tot het ontwerpen van krachtige dragende structuren om de interne ruimtelijke kwaliteiten van de stedelijke woonwijk aanzienlijk te verhogen, zoals het introduceren van een groene cascostructuur en een doordacht patroon

van bouwblokken. Het opladen van de kennis van de fysieke onderlegger van het gebied (bodem en watersysteem) stelt het ontwerpteam in staat om tot slimme duurzame combinaties te komen. Het buurtpark bieden mogelijkheden mogelijkheden voor infiltratie op het openbaar terrein. Het stedenbouwkundig patroon biedt mogelijkheden tot een duurzame oriëntatie van bouwblokken en woningen, het verweven van sociaalruimtelijke relaties, een invulling van groengebieden die een economisch beheer toelaten, ...

Integrale werkbare methodieken en meetbare resultaten

'De stad', dat zijn in eerste instantie de mensen die er wonen, werken en verblijven. Een duurzame stad is: sociaal evenwichtig, biedt een gezond leefklimaat, gaat zorgvuldig en efficiënt om met ruimte, energie en hulpbronnen, is toegerust op klimaatverandering is creatief, divers en economisch sterk.

De kandidaat bieden conceptuele denkracht én een realisatiegerichte benadering voor een duurzame stedelijke ontwikkeling. Onze aanpak van stedelijke ontwikkelingen is gekenmerkt door drie elementen: duurzaamheid, gebied en ontwikkelingsproces.

Onze benaderingswijze bouwen we op vanuit 12 principes die kwaliteit en duurzaamheid garanderen. Op basis van deze 12 principes brengen wij binnen het stedelijk gebied de opgaven en partijen bij elkaar, benoemen gemeenschappelijke doelen, vertalen ambities in concrete projecten en maken deze realiseerbaar.

Duurzaam	Gebied	Ontwikkelproces
Sociaal Beleving & gebruik	Schaal Opschalen naar omgeving, inzoomen binnen gebied	Samenwerking Partnerships en participatie
Economisch Waardecreatie	Interactie Gebied en gebouw	Urgentie Belangenafweging
Milieu Gezonde leefomgeving, sluiten kringlopen	Identiteit Kernwaarden en beeldvorming	Innovatie Creativiteit door operational excellence
Technisch Systeembenadering	Intrinsieke kwaliteit Gebiedseigen kenmerken	Levenscyclusbenadering Continuïteit en flexibiliteit

De kandidaat beschikt voor de implementatie van een duurzaam stedelijk ontwikkelingsproces over innovatieve en werkbare tools.

Breeam Communities

De kandidaat maakt duurzaamheid meetbaar en hanteert daarbij de internationaal geaccepteerde BREEAM communities methodiek. Met als uitgangspunt people, planet en profit definieert BREEAM communities acht criteria waarop de duurzaamheid van een gebied getoetst kan worden.

De kandidaat heeft deze acht criteria vertaald naar een toolbox met technieken en systemen om gebieden duurzaam in te richten. Al naar gelang de locatie, de beoogde functies en de ambities kunnen één of meer elementen uit de toolbox worden toegepast op een specifieke gebiedsontwikkeling. Zo kan zowel gedurende als na realisatie van een project de duurzaamheid objectief worden beoordeeld.

Climate & the City

De kandidaat ontwikkelde voor stedelijke gebiedsontwikkeling ook de methode 'climate and the city'. Deze ontwerpmethodiek is gericht op het verbinden van ambities op diverse thema's aan kennis en ervaring uit wetenschap en praktijk. Procesmatig is deze aanpak sterk draagvlakvormend. Inhoudelijk leidt het gebruik van een zogenaamde 'lagenbenadering' tot een integraal, realistisch en breed gedragen ontwerp

De kracht van 'Climate and the City' ligt in het organiseren van samenwerking in het speelveld van locatieontwikkeling tussen ontwikkelaar, overheden en andere belanghebbenden. Het biedt een helder kader in een complex afwegingstraject: van ambitie naar realisatie. De klimaatcurve blijkt een uitstekend communicatiemiddel te zijn richting politiek en burgers.



DUURZAAMHEID STATIONSOMGEVING TURNHOUT

Stadsontwikkeling en architectuur zijn tijdrovende processen. De tijdspanne gerekend tussen ontwerp en oplevering neemt vaak ettelijke jaren in beslag. Dit heeft als gevolg dat wijken of gebouwen bij oplevering al verouderd zijn. De kern van duurzaam ontwerpen en ontwikkelen ligt erin dat er verder gedacht wordt dan vandaag of zelfs morgen. Wat nu gebouwd wordt moet over 20 jaar nog steeds kunnen voldoen aan de dan heersende noden.

Er bestaan al een groot aantal instrumenten, internationaal en lokaal, die deze algemene redenering omzetten in een ontwerphandleiding, die vaak gekoppeld wordt aan een scoresysteem en zelfs certificering. Voorbeelden zijn BREEAM, Leed, Duurzaamheidsmeter voor Stadsontwikkeling van de stad Gent. Het brede spectrum aan thema's opgenomen in deze instrumenten zetten ontwerpers aan om op een andere manier na te denken over de gebouwde en te bouwen omgeving.

In het onderhavige plan zijn al een aantal duurzame krachtlijnen opgenomen die in een verder fase verfijnd en uitgewerkt moeten worden. Ten eerste moet de ambitie van de stad Turnhout als fundamenteel duurzaam beschouwd worden: kwalitatieve stedelijke verdichting bij een openbaar vervoersknooppunt op een te hergebruiken site, alsook de randvoorwaarde van de Noorderboulevard die als groene vinger de stad binnendringt tot op de stationssite. Hiermee is de eerste grote horde genomen: duurzame site selectie.

Verder wordt binnen dit ontwerp bedachtzaam omgegaan met mobiliteit in en rond de wijk. De publieke ruimte is verblijfsruimte waar de auto een secundaire positie krijgt. Er wordt voorzien in een kwalitatief en bruikbaar groennetwerk, met de sequentie van parken langs de Diksmuidestraat en groene uitlopers in de straten, en een klimaatrobuust en interactief systeem van wadi's en hemelwaterbuffering die de publieke ruimte mee programmeren. In een verdere fase zal ook worden nagedacht over een coherent energetisch verhaal, dat uitgaat van de Trias energetica. Dit wil zeggen: maximaal inzetten op energiezuinige gebouwen door oriëntatie en isolatie, daarna de mogelijkheden onderzoeken tot plaatselijke energieopwekking in de wijk en ten slotte inzetten op hernieuwbare bronnen. Dit is een complex vraagstuk, zonder pasklaar antwoord dat in zijn concrete context onderzocht moet worden. Projecten zoals Tweewaters in Leuven, de Gasmetersite in Gent of de Clementwijk in Sint-Niklaas zijn een aantal uitgewerkte voorbeelden in Vlaanderen.

In de gebouwde ruimte wordt gestreefd naar een stedelijke flexibiliteit en compactheid, die zich vertaalt in het bouwblok. Het bouwblok is een stedelijk patroon dat een ongekeerde variatie kent: verschillende programma's, typologieën, gradiënten van open en gesloten ruimte komen er in samen en vormen een aflijnbaar geheel in de stad. Door het openbreken of het ontpitten van deze bouwblokken wordt de mogelijkheid gecreëerd om de binnengebieden onderdeel te maken van de stedelijke ruimte, zij het publiek, semi-publiek of gedeeld privaat. Door die ruimtes op te laden wordt op een veel intelligentere manier omgegaan met de ruimte dan het klassieke huis-tuin model. Er ontstaat een plaats voor een gemeenschapsleven, één van de pijlers van de duurzame stedelijk planning. Daarbij worden thema's als leefbaarheid, privacy, veiligheid en sociale controle integraal onderdeel van de ontwerpuitdaging.

Het huidige schetsontwerp is een eerste aanzet tot een plan, dat vooral een aantal intenties incorporeert. Er zijn nog heel wat thema's die op tafel moet komen, waar in deze fase nog geen antwoord kan of moet gegeven worden. Het is echter wel de intentie om die onderwerpen in een verder fase op een interactieve manier uit te werken met de nodige betrokken partijen. Daarbij zal één van de voorgenoemde duurzaamheidsinstrumenten worden gehanteerd als leidraad. Zo wordt in elke fase van het ontwerp een ambitie nagestreefd die de wijk uiteindelijk tot een voorbeeldwijk zal maken voor bewoners, besturen en professioneel betrokkenen. Binnen het team bestaat een expertise wat betreft duurzame stedenbouw, duurzaamheidsmeters en BREEAM. Een eventuele certificatie behoort dus tot de opties.

