

00 2011 E

Volledige studieopdracht voor de opmaak van  
ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor de Stedelijke  
innovatiepool Stationsomgeving

**TURNHOUT**

Volledige studieopdracht voor de opmaak van een ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor de Stedelijke innovatiepool stationsomgeving, **TURNHOUT**  
00 2011 E

Studie in opdracht van  
**de stad Turnhout**

uitgevoerd van november 2010  
tot en met april 2011

# 0/ OPDRACHT

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| <b>1/ PROBLEMATIEK</b>          | 6  |
| Ontwarren verkeersknoop station | 6  |
| Ontwikkelen van een nieuwe wijk | 7  |
| <b>2/ STATIONSPLEIN</b>         | 8  |
| Masterplan                      | 10 |
| Trein                           | 12 |
| Bus (& light rail)              | 14 |
| Auto + parking                  | 16 |
| Fiets + groenstructuur          | 18 |
| Voetgangers + publieke plekken  | 20 |
| <b>3/ STATIONSWIJK</b>          | 22 |
| Masterplan                      | 24 |
| Verkaveling                     | 26 |
| Bouwwelden                      | 28 |
| Bebouwing                       | 30 |
| Ontsluiting                     | 32 |
| Landschap                       | 34 |
| <b>4/ MASTEPLAN</b>             | 36 |
| <b>5/ PLAN VAN AANPAK</b>       | 38 |
| <b>6/ STUDIEKOST</b>            | 40 |

## OPDRACHTOMSCHRIJVING

### Problematiek

Aan de achterzijde van het station in Turnhout liggen twee verouderde bedrijventerreinen en braakliggende percelen te wachten op herontwikkeling. De twee grote industriële bedrijven die hier lange tijd gevestigd waren hebben hun activiteiten gestaakt en zijn weggetrokken uit het stadshart. Het stadsbestuur wil de stationssite (6ha) snel een nieuwe invulling geven. De 'achterkant van het station' moet een tweede voorzijde worden, een markante plek in de stad. De sleutelwoorden? Innovatie, dynamiek, ontmoeten, leren, wonen, pionieren, verbinden, creëren, beleven en inspireren.

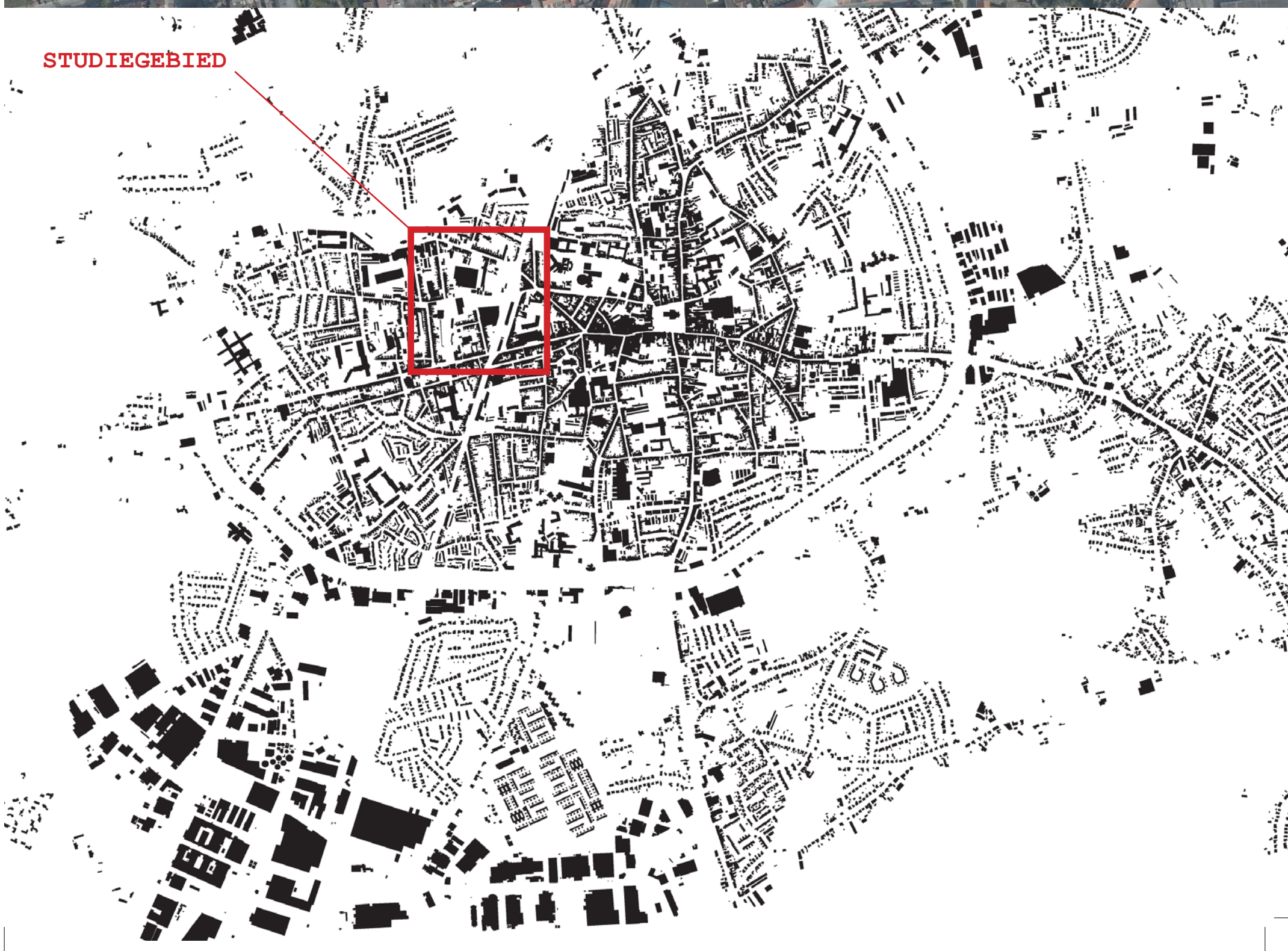
### Opdracht

Stad Turnhout zet sinds enkele jaren sterk in op stadsvernieuwing. Turnhout wil haar rol als Vlaamse centrumstad nog versterken en haar stedelijk karakter benadrukken. De stad zet dan ook in op het creëren van ruimte voor wonen, werken en beleven. Met de ontwikkeling van deze 'stedelijke innovatiepool stationsomgeving' voorziet de stad ruimte voor kennis- en creatieve economie, wonen en uitnodigende publieke ruimte. De uitdaging is het gebied aan de achterkant van het station te ontwikkelen tot een inspirerende, moderne en markante plek in de stad en te verbinden met de binnenstad die haar omgeeft. De stationssite moet uitgroeien tot een creatieve pool in het stadshart met ruimte voor wonen, werken en uiteenlopende publieksfuncties. Een inspirerende en sterke ruimtelijke ontwikkelingsvisie moet hiervoor de basis leggen. Volgende ingrediënten maken deel uit van deze ontwikkelingsvisie:

- Innovatie & creativiteit - creatieve en innovatieve ondernemers bedenken nieuwe producten en diensten op deze inspirerende werkplek
- Wonen & verblijven - nieuwe woonvormen en woonconcepten die aansluiten bij het innovatieve karakter van deze nieuwe stadswijk trekken nieuwe inwoners aan. Wonen nabij het werk is pure luxe!
- Beleven & ontmoeten - de stationssite wordt geen eiland in de stad. Creatief ontworpen openbare ruimte nodigt uit tot ontmoeten en beleven. Ze verbindt deze creatieve pool met het omringende stadsweefsel.

### Site

Het station en de achterliggende bouwblokken met de leegstaande, of op termijn vrijkomende bedrijfsloodsen of -terreinen vormen het studiegebied. Dit wordt ruwweg begrensd door een aantal hoofdstructuren. In het oosten wordt het studiegebied begrensd door de Stationsstraat en sluit de site aan op de binnenstad. In het zuiden en het noorden wordt het studiegebied begrensd door grotere infrastructures, namelijk de Merodelei of de uitvalsweg naar Malle-Antwerpen en de Guldensporenlei of de uitvalsweg naar Merksplas. In het westen sluit de site aan op de bestaande bouwblokken van de wijk 'Stokt' in de Prinsenstraat, de Harmoniestraat en aan het Kongoplein. Binnen het studiegebied dient een invulling voorgesteld te worden voor een aantal grotere eigendommen die vrij zijn, of op termijn vrij zullen komen.



# 1/ PROBLEMATIEK

## ONTWARREN VERKEERSKNOOP STATION

Het huidige station functioneert momenteel niet meer als een efficiënte en kwalitatieve overstapmachine. Het oude doorgaande station, met een lijn van zuid (Lier en verder) naar noord (Tilburg) is functioneel een kopstation geworden. Maar de twee beschikbare sporen voldoen niet om het bestaande aantal treinverbindingen plaats te bieden. Daardoor blijft een verbinding met het noordelijk gelegen rangeerterrein noodzakelijk als tijdelijk 'treinparking'. De gelijkgrondse spoorbundel vormt daardoor een serieuze breuk binnen het stadsweefsel. Het station zelf is weinig kwalitatief uitgebouwd. De perrons zijn smal en laag, er is geen veilige ongelijkgrondse verbinding en het perrons sluiten slecht aan op overstapmogelijkheden, zoals de parking, voldoende fietsaccommodatie of een ruim en kwalitatief busstation. De verschillende verkeersstromen, trein, bussen, auto's en fietsers, lijken allemaal uit verschillende richtingen te komen en verknopen nu op een zeer beperkte oppervlakte. Het rond punt op de Merodelei vormt de spil in de afwikkeling van alle stromen en lijkt daardoor regelmatig te blokkeren. Het vormt een plek die gedomineerd wordt verkeer. Het is een onaangename en onveilige publieke ruimte en geen kwalitatief stationsplein. De verspreide parkeerinfrastructuur, de gebrekkige randafwerking van de omliggende bouwblokken en de onduidelijke linken met het omliggende weefsel beperken verder de kwaliteit van de stationsomgeving en haar verankering in de stadskern.

***Door de verschillende verkeersstromen in de stationsomgeving volledig te ontwarren kan er een pak ruimte vrij komen om een kwalitatief publiek domein aan te leggen -als STATIONSPLEIN- dat alle overstapbewegingen organiseert.***

### KNELPUNTEN STATION

1. STATIONSPLEIN?
2. PARKEERSYSTEEM?
3. BUSSTATION?
4. KWALITATIEVE PERRONS?



## ONTWIKKELEN VAN EEN NIEUWE WIJK

De bestaande terreinen aan de westzijde van de stationsomgeving functioneert nu als de achterkant van het station. De bedrijfsactiviteiten die vroeger inspeelden op de goede ligging in de nabijheid van zowel het spoor als het kanaal, trekken langzaam weg uit dit gebied. Het bestaande weefsel van de wijk bestaat daardoor uit een mix van grotere vrijkomende bedrijfsgebouwen en kleine (arbeiders)woningen. De wijk bestaat daardoor voornamelijk uit grotere bouwblokken waarbinnen zich grotere functies bevinden.

Deze wijk vormt echter wel een vrij geïsoleerd stedelijk fragment. Doordat de spoorlijn als een breuklijn doorheen de stad loopt is deze wijk slecht verbonden met het stadscentrum. Het studiegebied kent ook maar beperkte verbindingen met de rest van de omliggende woonweefsel (de wijk 'Stokt'). De Diksmuidestraat fungeert nu als de centrale as doorheen het gebied, maar deze loopt dood op de sporen en heeft een weinig kwalitatieve inrichting. Straten als de Prinsenstraat, Prinsessenstraat, Bareelstraat en Harmoniestraat zijn zeer dichts bebouwd, worden voornamelijk gebruikt om te parkeren en hebben nauwelijks een verblijfskwaliteit. Het valt hard op dat er in de wijk, met uitzondering van het kleine Kongoplein, geen groene, publieke ruimte aanwezig is. Die kwaliteiten liggen aan de rand van de wijk, aan de jachthaven en langs het kanaal.

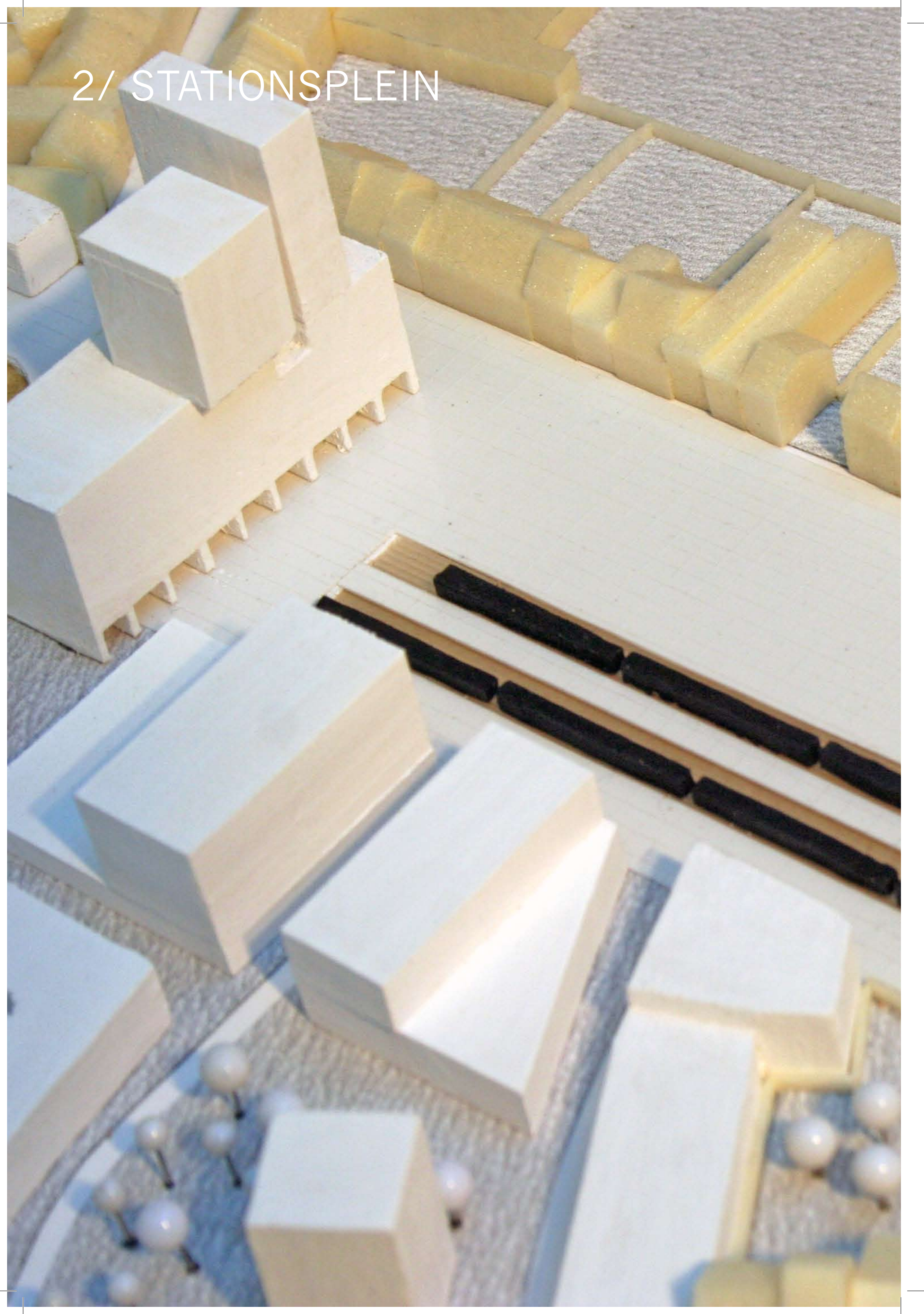
***Door de wijk te herontwikkelen met een duidelijke eigen ruimtelijke en landschappelijke structuur kan de nieuwe woon- en werkomgeving -als STATIONSWIJK- de verschillende fragmenten in de omgeving aan elkaar linken.***

### KNELPUNTEN ACHTERLIGGENDE WIJK

1. RELATIE MET STATION?
2. RELATIE MET STADSCENTRUM?
3. RELATIE MET OMLIGGEND WOONWEEFSEL?
4. INTERNE KWALITEITEN WOONWIJK?



# 2/ STATIONSPLEIN







**MASTERPLAN - STATIONSPLEIN**



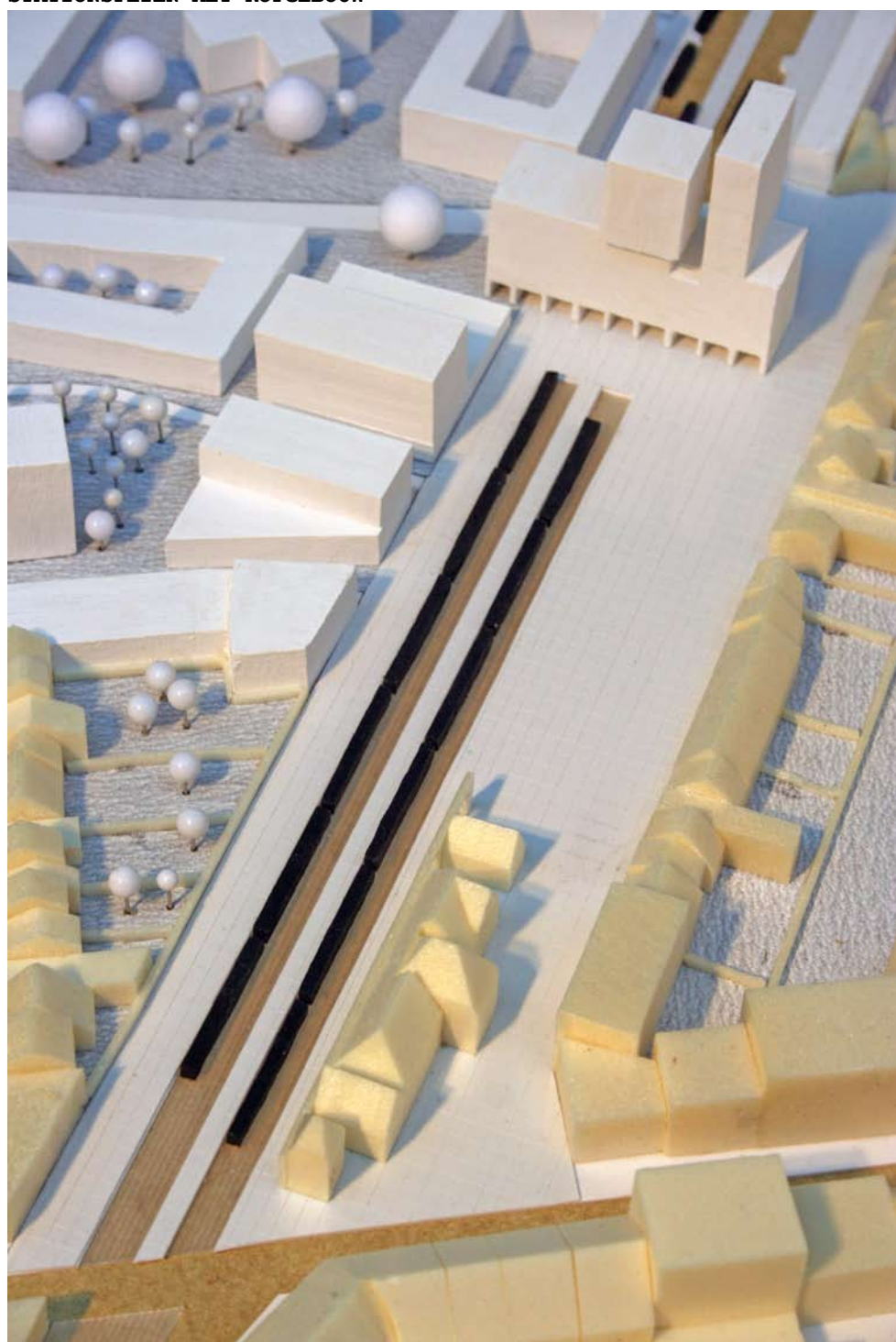


## TREIN

De gelijkgrondse spoorbundel vormt nu een harde noord-zuid georiënteerde breuklijn die doorheen het stadsweefsel loopt. Maar vreemd genoeg functioneert het station wel als kopstation. Geen enkele treinverbinding loopt vanuit Turnhout door naar het noorden. Het spoor loopt enkel door naar een rangeerterrein gelegen langs de toekomstige Noordboulevard. Door een gebrek aan perrons is dit rangeerterrein nodig als tijdelijke 'parkeerplaats' voor bijkomende treinen die geen plaats vinden aan het perron. Door het aantal sporen in het station te verdubbelen kan Turnhout een echt kopstation worden. Daardoor kunnen de sporen ingekort worden tot aan het einde van de as Diksmuidestraat-watertoren. Daardoor wordt de breuklijn voor een groot stuk opgeheven én komt het rangeerterrein beschikbaar voor ontwikkeling. Het kopstation Turnhout-Centraal werkt dan als binnenstedelijke vervoersknoep. In de nabijheid van de E34 wordt Turnhout-Zuid voorzien als park&ride-station.

De verdubbeling van het aantal sporen zorgt ervoor dat er vier perrons mogelijk zijn en hierdoor het treinaanbod aanzienlijk uitgebreid kan worden. Tegelijk met de uitbreiding dient ook het comfort en de veiligheid van het station verbeterd te worden. Op de kop van de doodlopende sporen wordt een nieuw stationsgebouw voorgesteld (dat tevens als landmark een nieuw multifunctioneel kantoor- en voorzieningencomplex kan worden). Daardoor ontstaat er aan de noordzijde van de perrons een gelijkgrondse, comfortabele en veilige verbinding tussen de verschillende perrons en verder. Centraal op de perrons wordt een tweede verbinding als een voetgangerstunnel voorgesteld. In het zuiden, aan de overweg van de Merodelei lopen de perrons bewust dood, om geen onveilige overgangen te behouden.

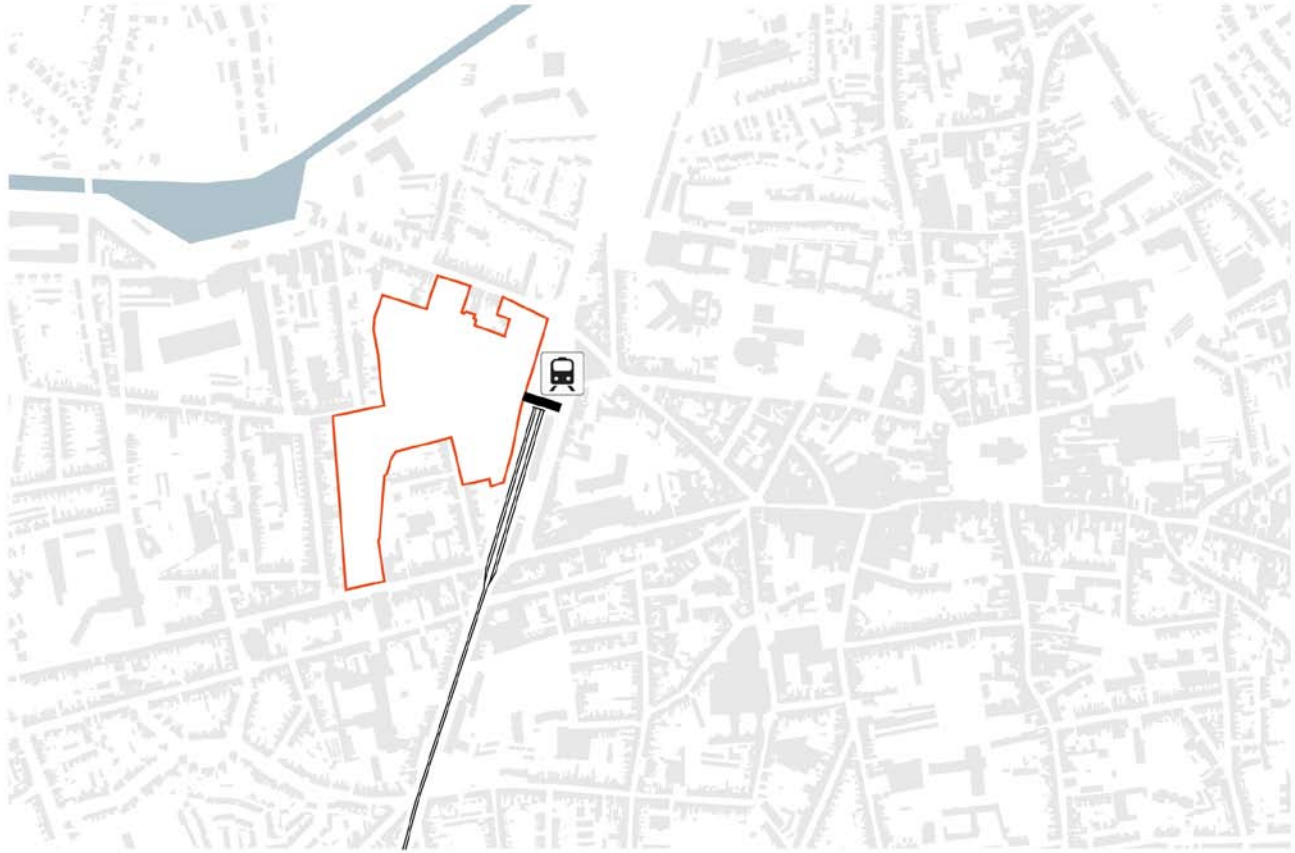
STATIONSPLIEN MET KOPGEBOUW



BESTAANDE EINDPUNT VAN DE SPOORLIJN MET NOORDELIJK RANGEERTERRAIN



NIEUWE VERDUBBELDE KOPSTATION + ZUIDELIJK PENDELSTATION



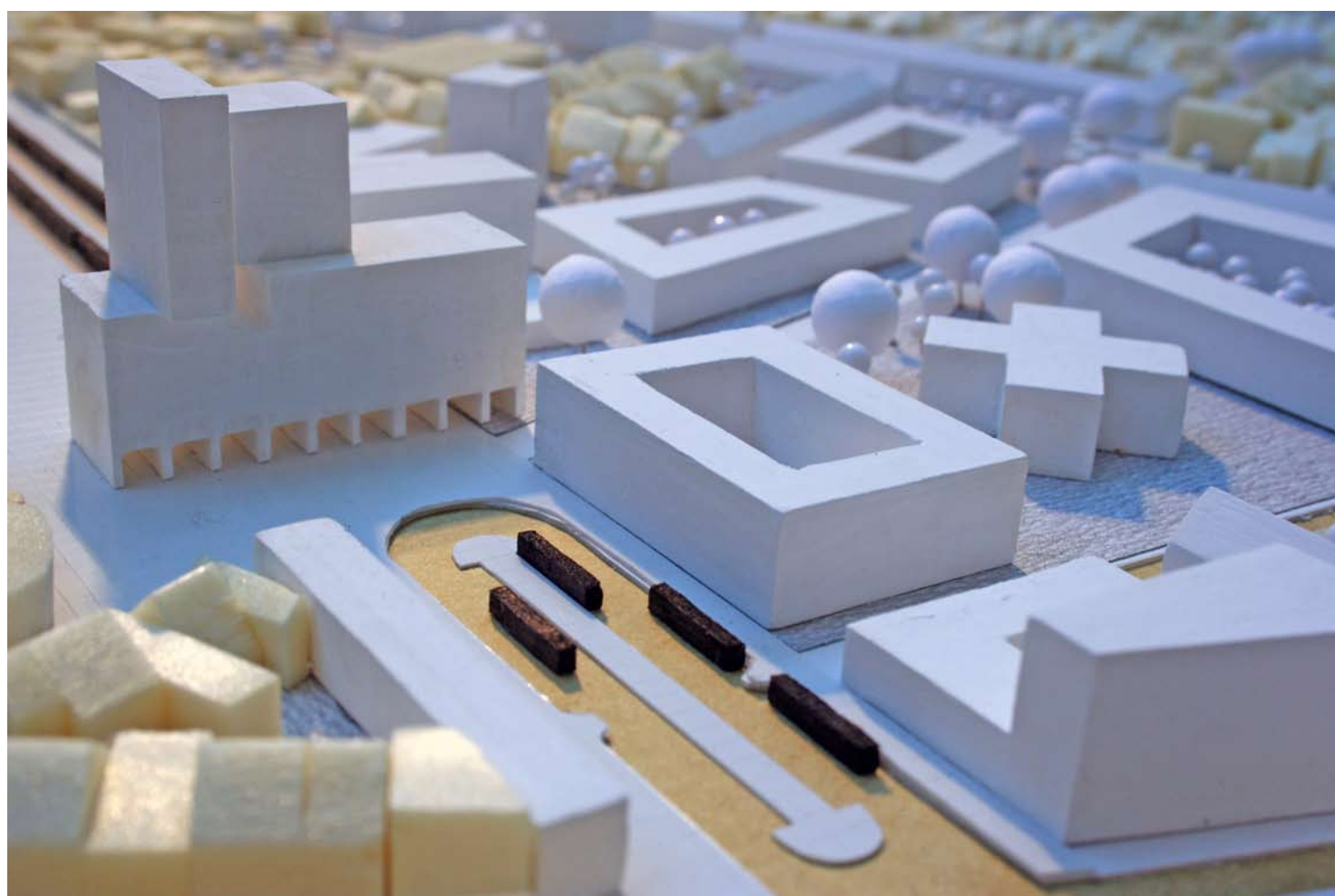
## BUS (& LIGHT RAIL)

De verschillende radiale buslijnen uit de regio verknopen momenteel ter hoogte van het centrum van Turnhout. De Grote Markt vormt daarbij de eindhalte van de verschillende lijnen, maar na heraanleg dient de terminus verplaatst te worden. Het is evident het station als openbaar vervoersknoep uit te werken door hier een groot busstation als eindpunt van al deze lijnen te voorzien. Doordat de doorgaande sporen geknipt worden komt er ten noorden van het nieuwe kopstation veel ruimte vrij. Op deze plek is voldoende ruimte beschikbaar voor het nieuwe busstation en kunnen de bussen vlot aansluiten op de treinen. Het stationsgebouw kan ook voor De Lijn dienen als stationsgebouw, Lijnwinkel en zelfs nieuw regionaal kantoorgebouw. Het bestaande onafgewerkte bouwblok tussen de Guldensporenlei en de Stationstraat kan daardoor naar het busstation toe ook afgewerkt worden, als pleingevel met het inpassen van een nieuw bouwvolume. Op termijn lijkt het ook aangewezen de stelplaats van De Lijn uit de woonwijk achter het station te verplaatsen. Deze zou op de site van het voormalige rangeerterrein ingepast kunnen worden.

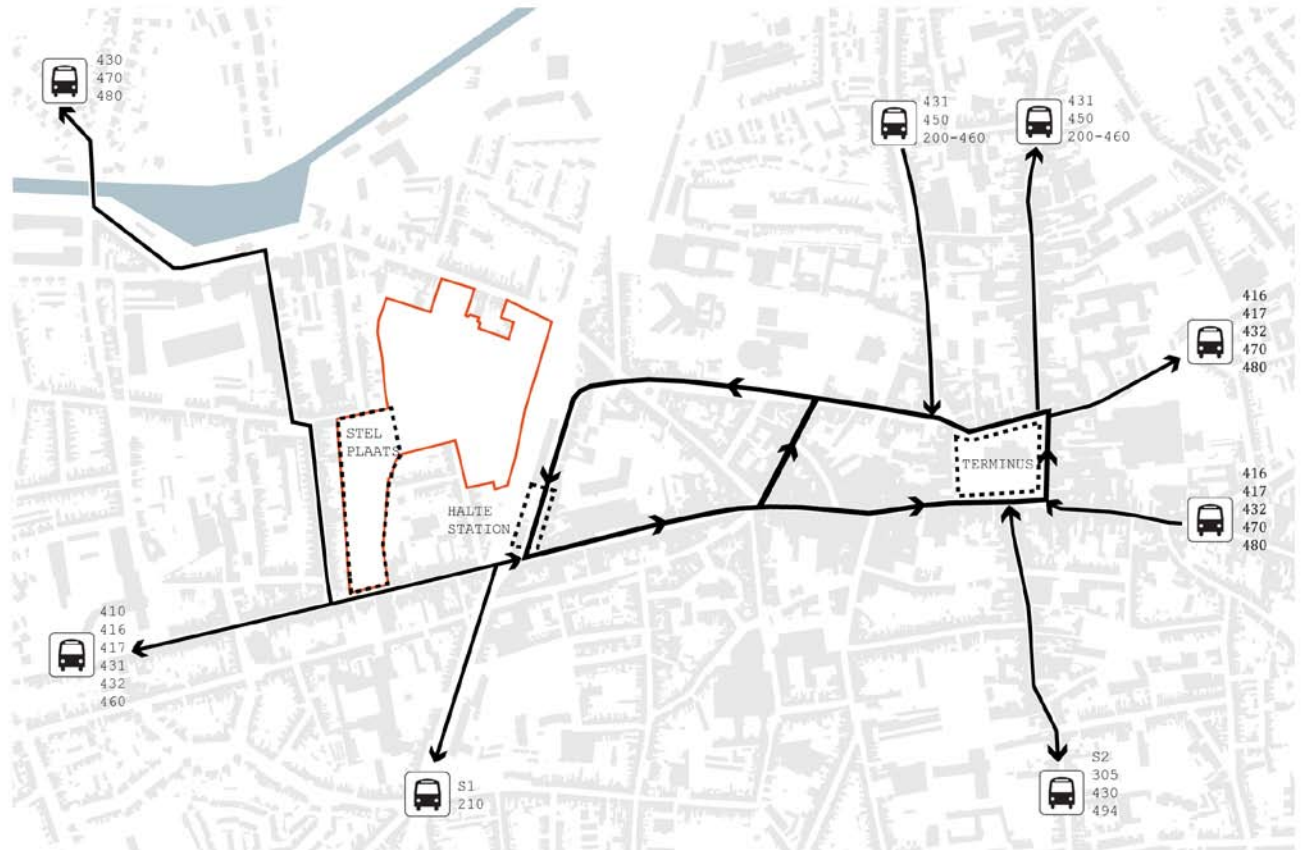
De herpositionering van zowel station als stelplaats bieden voor het openbaar vervoer een aantal verbeteringen ten opzichte van de bestaande lijnvoering:

- Het busstation zal via een heel korte verbinding over de Guldensporenlei (tweerichtingsstraat) vlot aangeschakeld zijn op de éénrichtingsbuslus (R. Sniederstraat-Gasthuisstraat-Grote Markt-Warandestraat). Vanaf deze lus lopen de verschillende radiale buslijnen verder door.
- De bestaande eenrichtingsbuslus wordt daardoor verkort (niet langer via de Stationsstraat) wat een tijdsinstaat oplevert en de lus is ook nog steeds aanpasbaar op marktdagen (via de mini-lus doorheen de St-Antoniussstraat)
- De bussen die van Merksplas/Hoogstraten komen moeten niet langer doorheen de woonwijk achter het station rijden (via Karel Oomsstraat en Prinsenstraat), maar kunnen busstation en stelplaats bereiken via de Guldensporenlei. Daardoor komt de leefkwaliteit in de wijk niet meer onder druk.
- De bussen vanuit het noorden (Tilburg, Baarle-Hertog, Arendonk) kunnen het station vlot bereiken via de Noordboulevard ipv via het centrum.
- Het nieuwe busstation is, via de Noordboulevard, direct aangesloten op de nieuwe stelplaats en deze kan daardoor ook als busbuffer ingezet worden.
- Op lange termijn kunnen twee lightraillijnen ook vlot ingepast worden. De trams kennen hun terminus aan het busstation. De twee tracés lopen van daaruit via de Noordboulevard langs het kanaal naar Malle/Antwerpen of via het Bels Lijntje naar Tilburg.

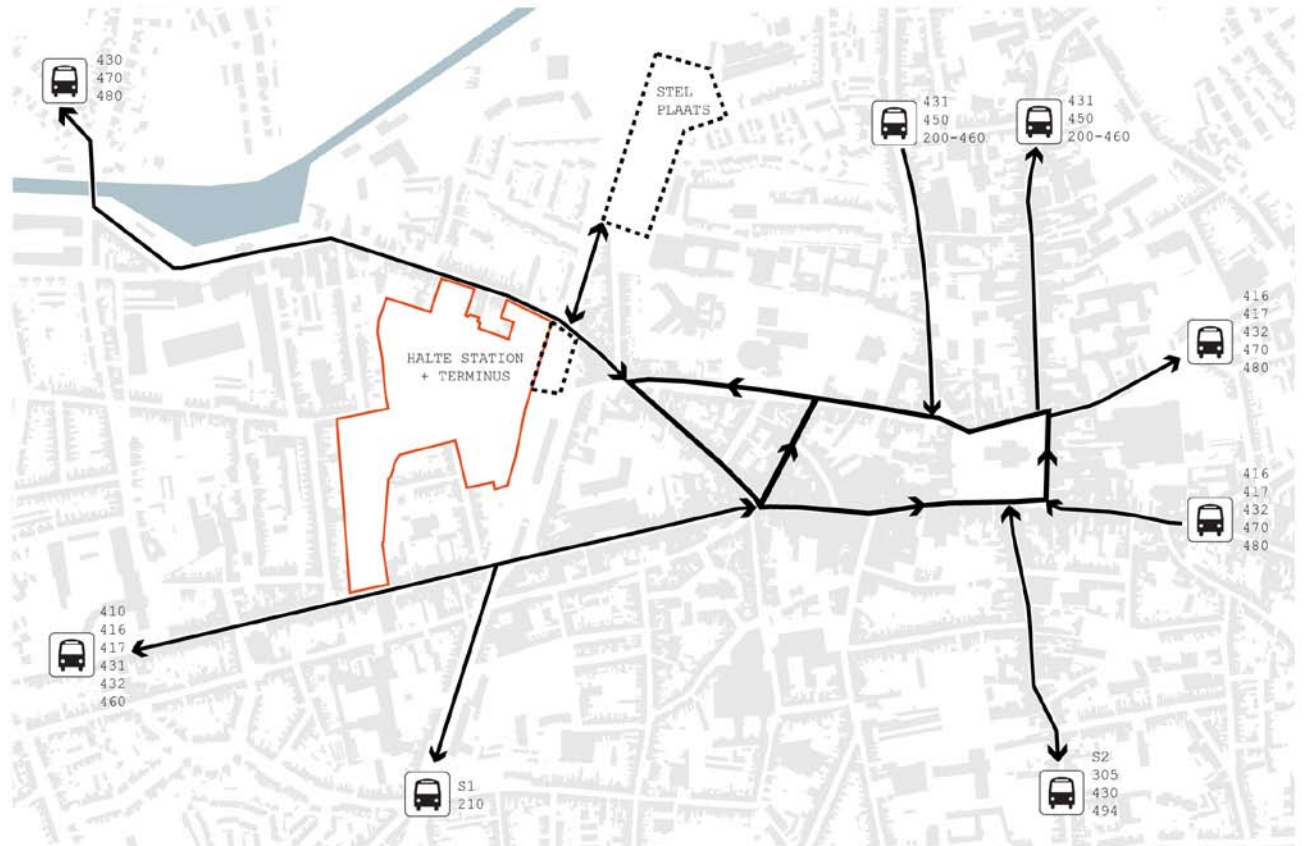
### BUSPLEIN



BESTAANDE BUSLUS MET TERMINUS AN DE GROTE MARKT EN HALTES IN DE STATIONSSTRAAT



NIEUWE KORTERE BUSLUS MET TERMINUS AAN EEN NIEUW BUSSTATION MET AANGESCHAKELDE STELPLAATS



## AUTO + PARKINGS

De gewenste auto-ontsluitingsstructuur voor Turnhout gaat uit van het creëren van een boomsstructuur. Vanaf 'toegangspoorten' op de stadsring R13 lopen een aantal radiale invalswegen door op het autoluwe gebied in de stadskern (het gebied Grote Markt-kernwinkelgebied-Warande waar voorrang gegeven wordt aan andere vervoersmodi volgens het STOP-principe). Ook de verschillende parkings in het centrum worden op deze 'invalswegen' aangesloten door middel van drie parkeerlussen. Door deze structuur ontstaan verschillende deelgebieden die telkens naar de ring toe ontsloten worden, maar onderling niet verbonden worden. Dit zou anders sluipverkeer doorheen de kern mogelijk maken en de leefkwaliteit van deze buurten onder druk zetten. De Guldensporenlei en de Merodelei vormen twee van deze radiale invalswegen. De tussenliggende straten mogen deze twee assen niet verbinden en worden daarom in lussen geschakeld die telkens terugkeren naar de invalsweg. De Diksmuidestraat vormt een scheiding tussen beide verkeersgebieden en verliest haar functie als straat (zie verder bij hfst3 - Stationswijk). De stationsomgeving wordt grotendeels verkeersvrij gemaakt door de Stationsstraat als plein in te richten en niet langer als verbindingsstraat. Het plein is enkel toegankelijk voor lokaal verkeer zodat de bestaande panden bereikbaar blijven. Er wordt niet geparkeerd op het plein. Door de voorgestelde ingrepen voor bus- en autoverkeer wordt het rond punt op de Merodelei aan het bestaande station, nu een zeer druk punt, zeer sterk ontlast.

De versnipperde parkeervoorzieningen in de stationsomgeving zorgen voor een zeer onleesbare situatie en voor een aanzienlijke verkeersdruk in allerlei straten in de omgeving. Alle parkeervoorzieningen worden daarom gegroepeerd binnen één betalende ondergrondse pendelparking die zich vlak aan het station bevindt. De parking wordt ingepast onder de nieuwe bebouwing ten westen van het station (zie verder hfst 3 - stationsomgeving). Op basis van de huidige vraag wordt een pendelparking voorzien van 400 plaatsen. Deze kan uitgebreid worden op basis van verder onderzoek of in functie van de bijkomende functies in de stationsomgeving. Daarvoor wordt wel een strenge parkeernorm voorgesteld, aangezien de stationsomgeving zeer goed via openbaar vervoer bereikbaar is.

Zowel voor verkeer vanuit het noorden (Guldensporenlei en Noordboulevard) als het zuiden (Merodelei) zijn het station en de pendelparking bereikbaar via een eigen kiss&ride-lus en een parkinginrit. In het noorden sluit de inrit naar de parking aan op de ontsluitingslus voor de nieuwe wijk en wordt de kiss&ride ingepast op het busplein. In het zuiden loopt de inrit langs de achterzijde van de woningen in de Bareelstraat en wordt de kiss&ride ingepast op het stationsplein. De twee inritten ontsluiten dezelfde parking waardoor deze flexibel gevuld kan worden op basis van de parkeervraag vanuit het noorden of het zuiden. Via een slimme interne structuur wordt sluipverkeer doorheen de parking verhinderd.

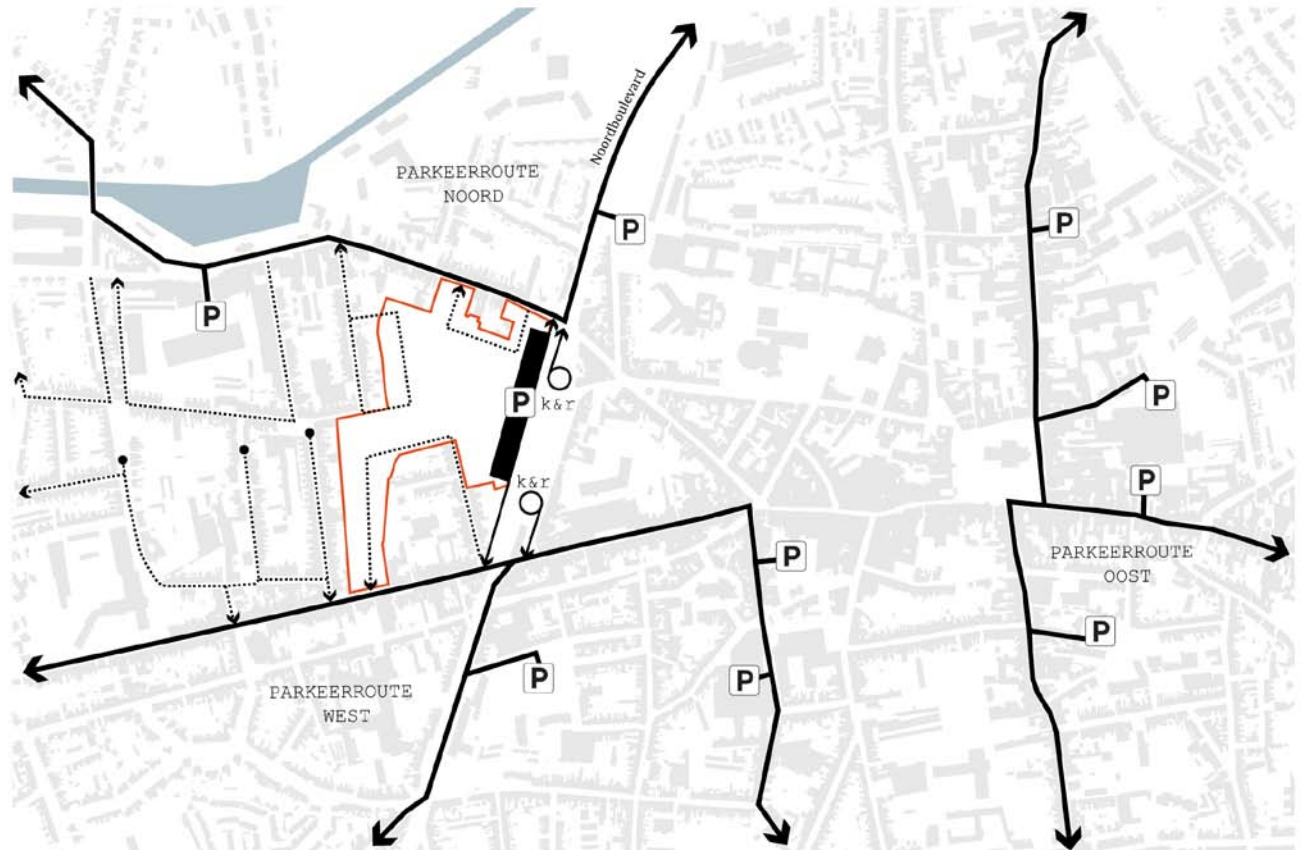
ONTSLUITINGSBUS VAN DE NIEUWE WIJK, INRIT PARKING EN AUTOVRIJ PLEIN MET KISS&RIDE



BESTAANDE ONTSLUITINGSSTRUCTUUR VAN DEELS VRBONDEN VERKEERSLUSSEN MET PARKINGS



NIEUWE ONTSLUITINGSSTRUCTUUR MET INSTEKWEGEN EN EEN VERKEERSLUWE STATIONSOMGEVING





## FIETS + GROENSTRUCTUUR

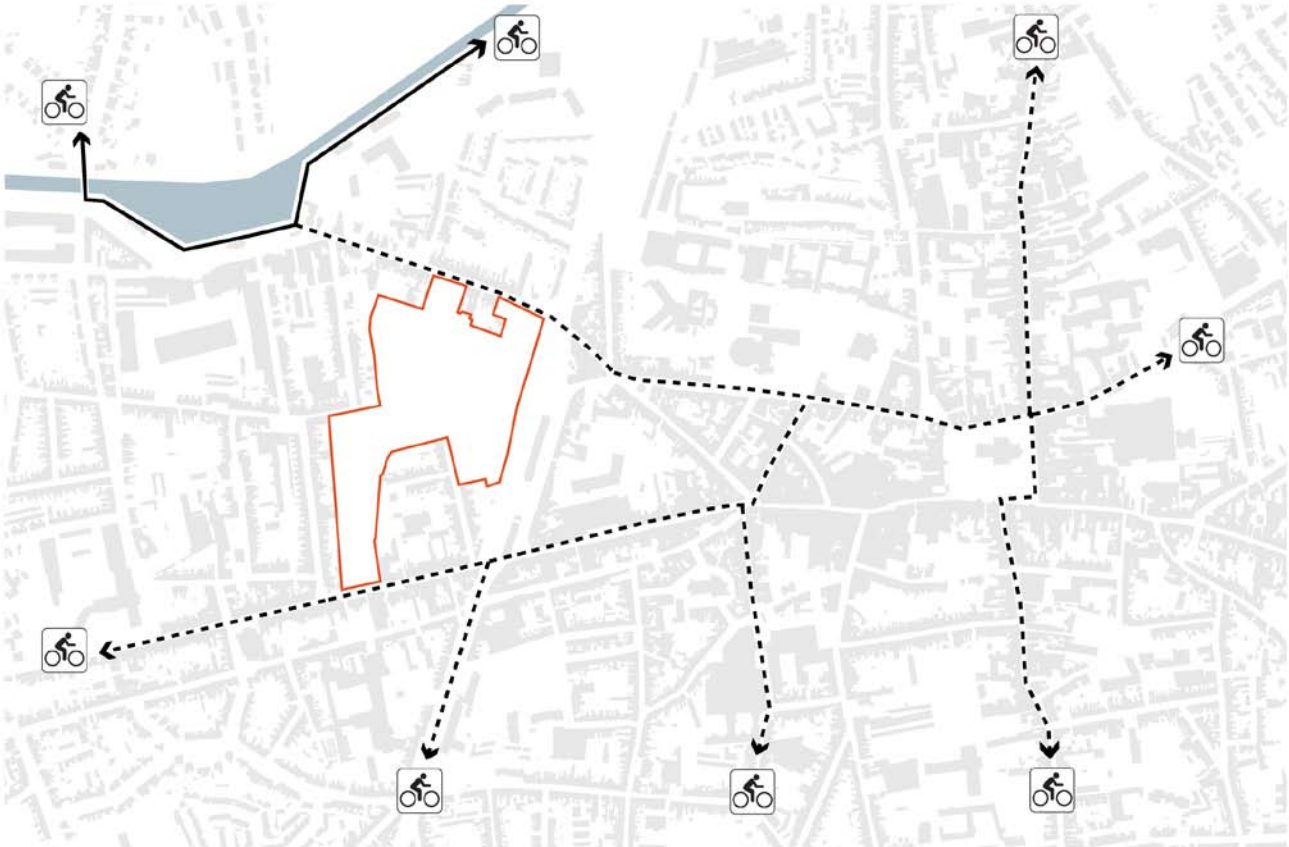
Momenteel zijn er in de stationsomgeving twee soorten van fietsverbindingen. Enerzijds zijn er twee belangrijke recreatieve fietsroutes (of non-stop hoofdfietsroutes) die op grotere schaal Turnhout in het provinciale fietsroutenetwerk linken. De ene route loopt langs het Kempisch Kanaal, de andere route langs de spoorlijn en verder over het Bels Lijntje. Beide fietsroutes vallen samen met de belangrijkste groene of landschappelijke structuren die de stadskern binnendringen, namelijk de open ruimte langs het kanaal en langs de spoorlijn. Vooral de route langs de sporen is binnen het studiegebied van belang. Vanuit het zuiden loopt deze verbinding langs de sporen over het nageoeg verkeersvrije stationsplein. Op het plein, langsheen de perrons, kan een ruim aanbod aan fietsstallingen ingepast worden. Vervolgens loopt de fietsroute door langs de Noordboulevard. De route loopt er doorheen een groene parkomgeving en vormt de open-ruimteverbinding tussen het stadscentrum en het buitengebied. Het vormt een onderdeel van het groene vingerpark en brengt het groen tot diep in de stadskern, namelijk tot in de nieuwe stationswijk en tot aan de Warande.

Anderzijds zijn er in de straatprofielen van de invalswegen Merodelei en Guldensporenlei momenteel fietspaden voorzien, zodat deze ook functionele fietsroutes vormen. Maar deze insteekwegen hebben een belangrijke functie te vervullen voor het geleiden van het autoverkeer. Het vormen daarom niet echt veilige routes om de omliggende wijken te verbinden met het stadscentrum of met de verschillende bovenlokale functies in de omgeving (zoals de verschillende scholen in de wijk 'Stokt' zoals het Atheneum en het St-Jozel College) Door de verschillende verkeersstromen (trein-bus-auto) in de stationsomgeving uiteen te halen en de spoorlijn in te korten kan een belangrijke alternatieve link voor zwakke weggebruikers toegevoegd worden die vanuit het stadscentrum -vanaf de Sint-Pieterskerk en de Grote markt, langs de Warande, de watertoren, het nieuwe station en doorheen de wijk Stokt- naar het buitengebied -de Stoktse heide, het domein Filipkens Vijver en zelf tot in Beerse- loopt. Binnen het studiegebied loopt deze route vanaf Warandestraat, langs het kopstation over in de Diksmuidestraat. Het vormt een veilige en groene verbinding parallel aan de invalswegen die op een vlotte manier de wijk 'Stokt' linkt met de nieuwe stationswijk en het stadscentrum.

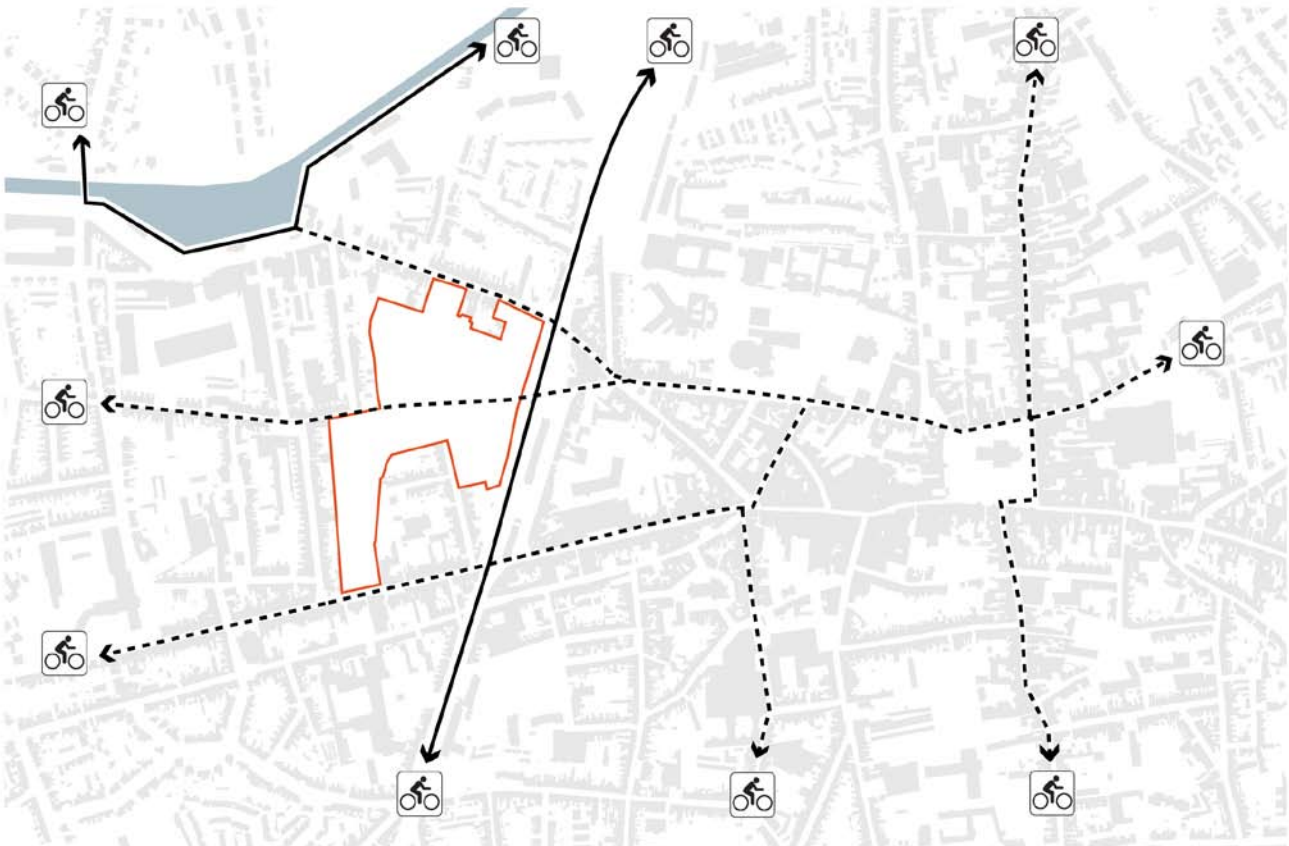
FIETSAS LANGSHEEN DE SPOORLIJN



RESTAANDE FIETSVERBINDINGEN VALLEN SAMEN MET INFRASTRUCTUREN



NIEUWE FIETSVERBINDINGEN VALLEN SAMEN MET DE GROENSTRUCTUUR



## VOETGANGERS + PUBLIEKE PLEKKEN

Het huidige karakter van de stationsomgeving, een plek gedomineerd door verkeer, versnipperde parkings, onduidelijke openbaar vervoershaltes en gebrekkige verblijfskwaliteit, kan door het ontwarren van de verschillende verkeerstromen sterk wijzigen. Door de verschillende stromen uiteen te halen en elk een eigen drager te geven, komt er plots, centraal in het studiegebied, veel ruimte vrij die ingericht kan worden als publieke ruimte.

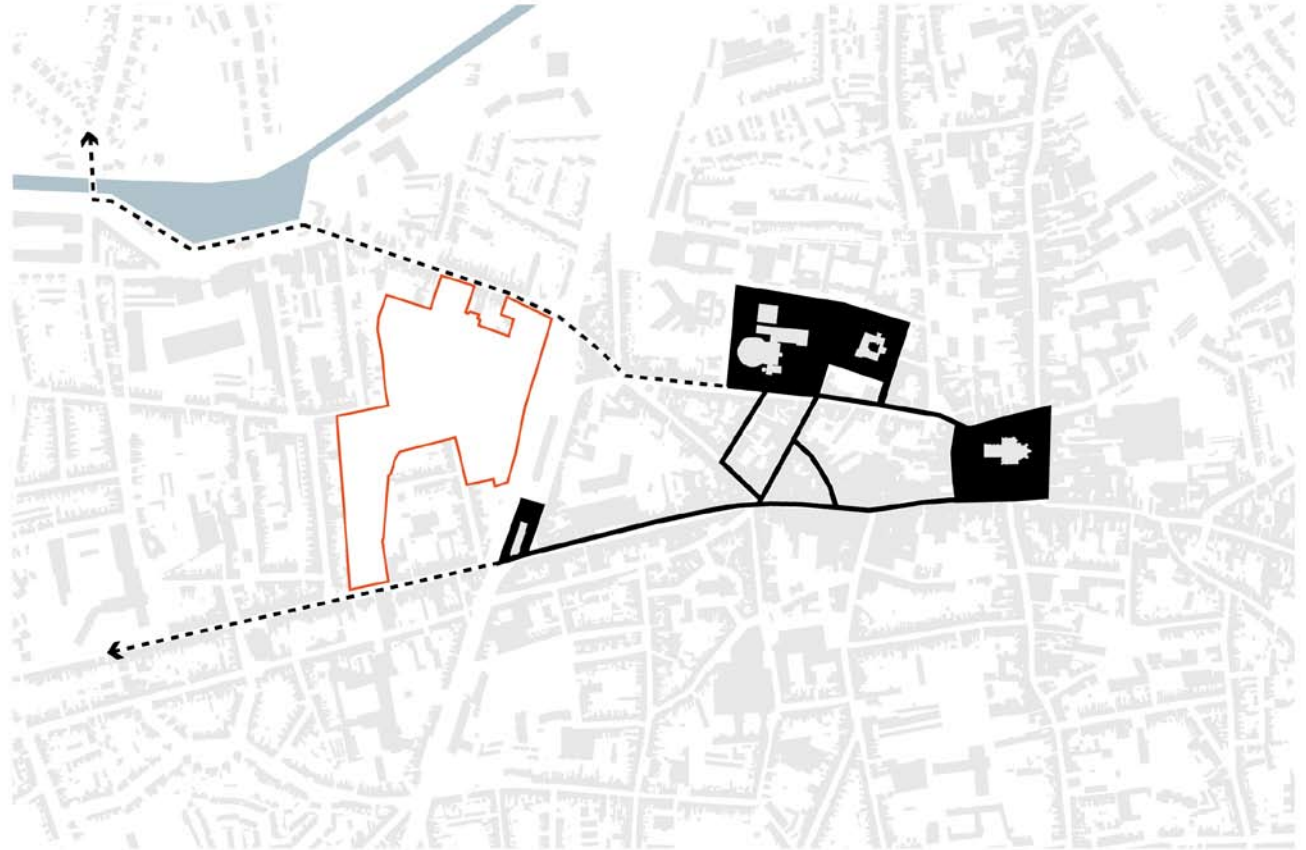
- Tussen de sporen en de gevelwand van de stationsstraat, ontstaat één groot nagenoeg verkeersvrij (enkel ontsluiting bestaande panden en kiss&ride) plein vanaf de Merodelei tot aan het nieuwe kopstation. Het oude station komt op dit plein te staan en krijgt een nieuwe recreatieve, commerciële of horeca-invulling (te verfijnen op basis van marktonderzoek/marktbevraging)
- Aan de noordzijde van het kopstation ontstaat een tweede deel van dit plein tot aan de Guldensporenlei dat ingericht wordt als busplein.
- Centraal onder de sporen wordt een kleine voetgangerstunnel voorzien om vlot en veilig een verbinding te maken aan het zuiden plein richting het winkelwandelgebied van de Gasthuisstraat. De tunnel maakt de link, onder de sporen tussen het midden van het stationsplein, de perrons en de kantoorontwikkeling met ondergrondse pendelparking in het westen. (ter vervanging van de bestaande en onveilige gelijkgrondse oversteekplaatsen over de sporen)

- Maar de belangrijkste voetgangersverbindingen bevinden zich rond het kopstation zelf. Alle bewegingen lopen er over het vlakke verkeersvrije stationsplein, waardoor heel deze ruimte universeel toegankelijk is en als verblijfsruimte ingericht kan worden. Het kopstation vormt de spil: het organiseert er de verschillende voetgangersbewegingen tussen het stationsplein, het busplein, de stadskern en de nieuwe stationswijk ten westen van de sporen, waar ruimte komt voor wonen en werken en voorzieningen (zie verder hfst 3 - Stationswijk). Maar dit gebouw vormt als landmark ook een bestemming op zich. In de plint van het gebouw wordt ruimte voorzien voor stationsfuncties van de NMBS en De Lijn. Maar er kunnen ook winkels, horecazaken en dienstverlening komen. Het gelijkvloers vormt een publieke foyer op het plein. In het grote torengebouw erboven is ruimte voor het Health-Care huis, andere publiekstrekkende functies, congres- en vergaderfaciliteiten, exporuimtes, kantoren en meer.
- Het stationsgebouw staat daardoor op het snijpunt van twee assen van publieke ruimtes. Enerzijds de noord-zuid as gevormd door het stationsplein en het busplein. Anderzijds de oost-west as van het centrum naar het buitengebied. Deze verbindt een aantal pleinen, zoals de Grote Markt, het plein voor de Warande, het pleintje aan de watertoren, het stationsplein, de publieke groene ruimte binnen de Stationswijk, het Kongoplein en het Robsonplein.

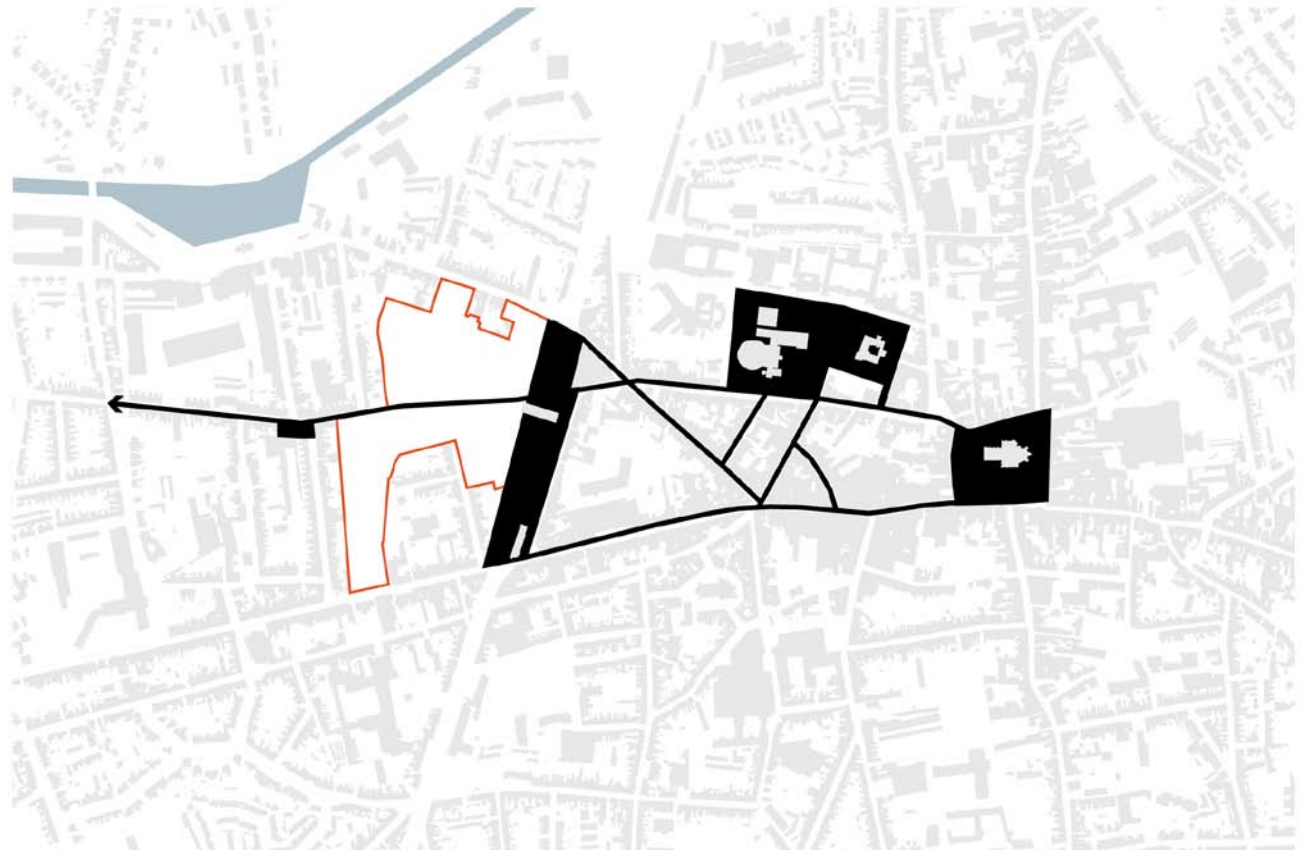
## WANDELAS NAAR HET STATIONSGEBOUW EN HET CENTRUM



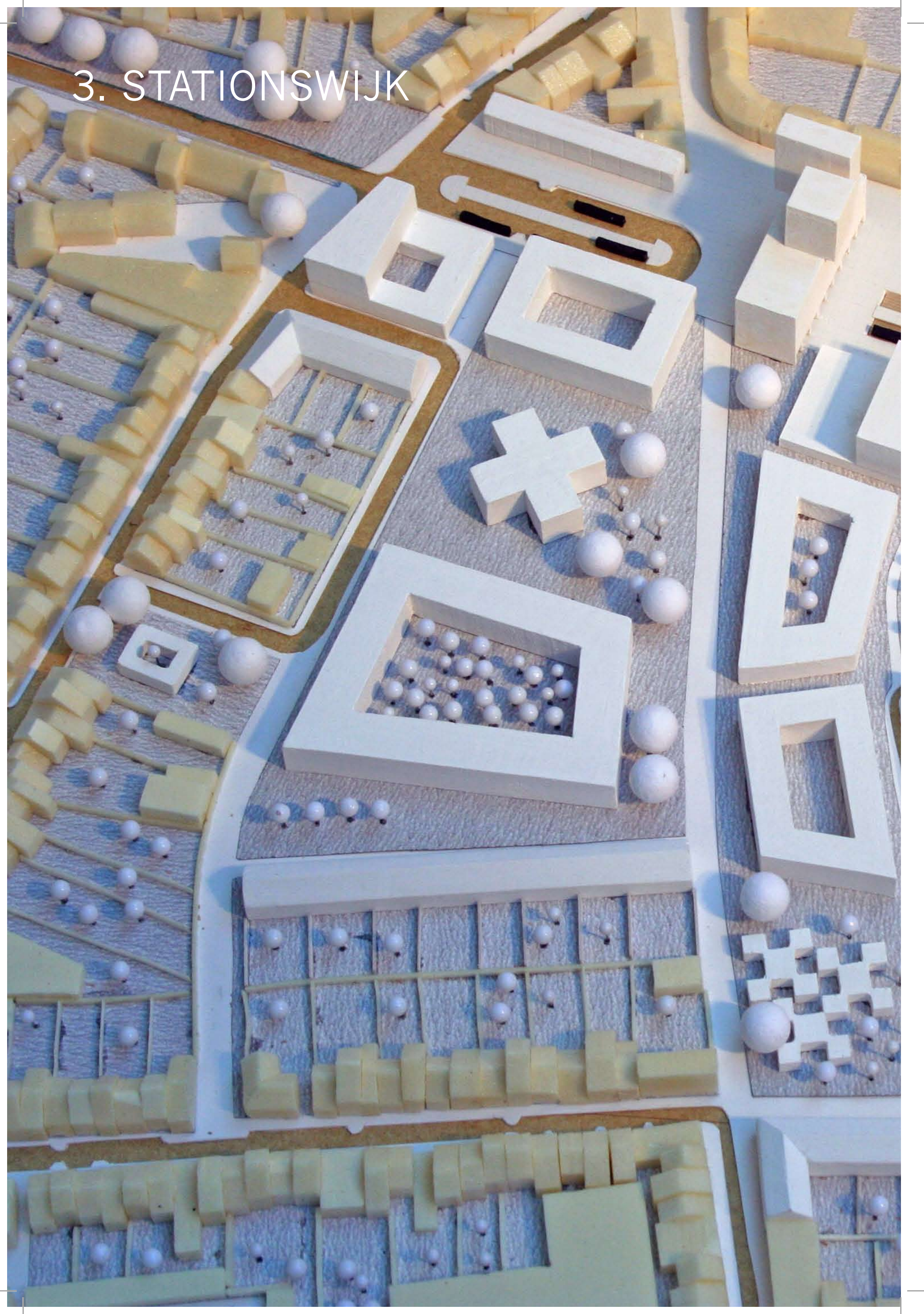
BESTAANDE STATIONSOMGEVING MET BEPERKTE PUBLIEK VERBLIJFSRUIMTE

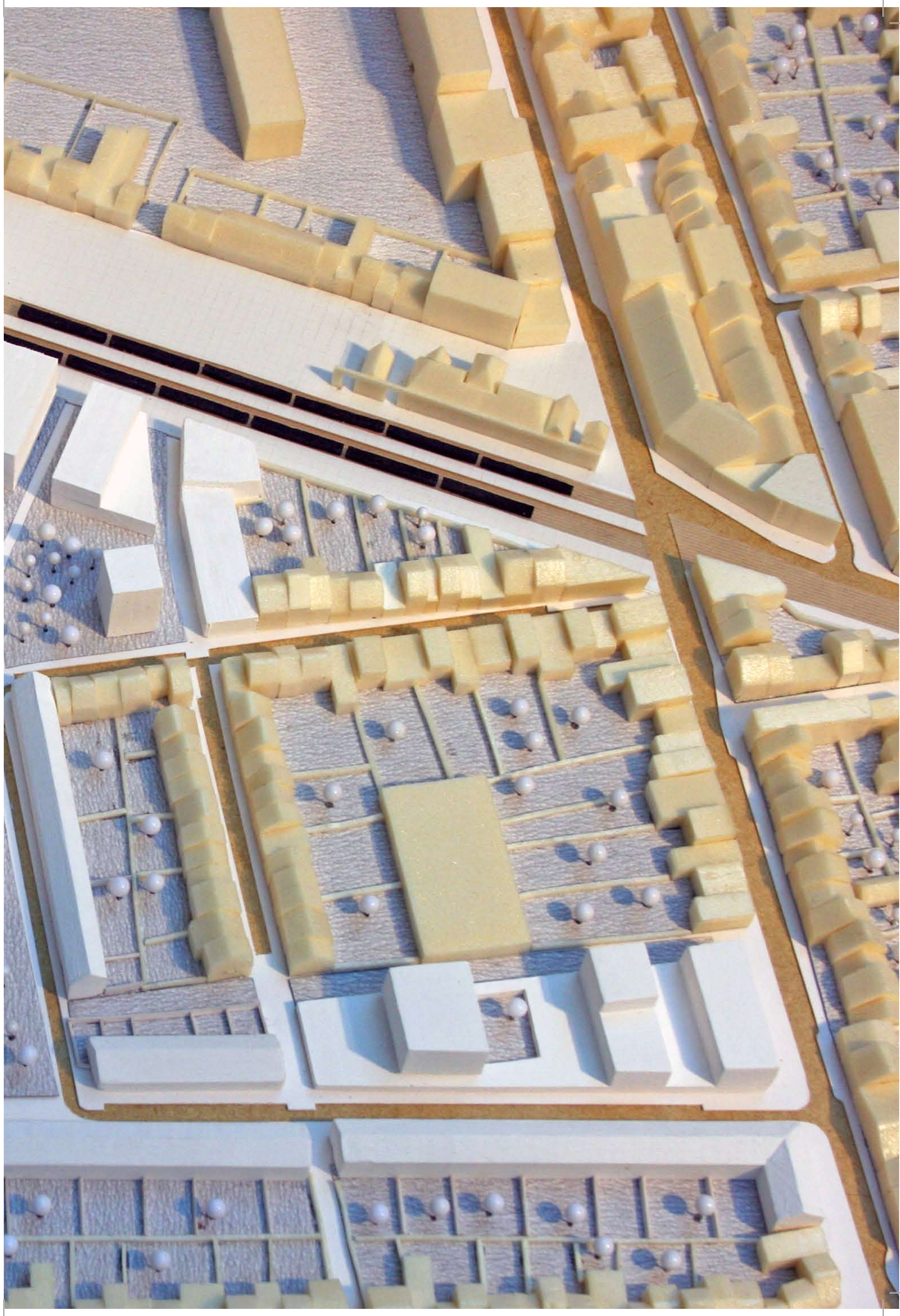


NIEUWE STRUCTUUR MET TWEE PUBLIEKE ASSEN



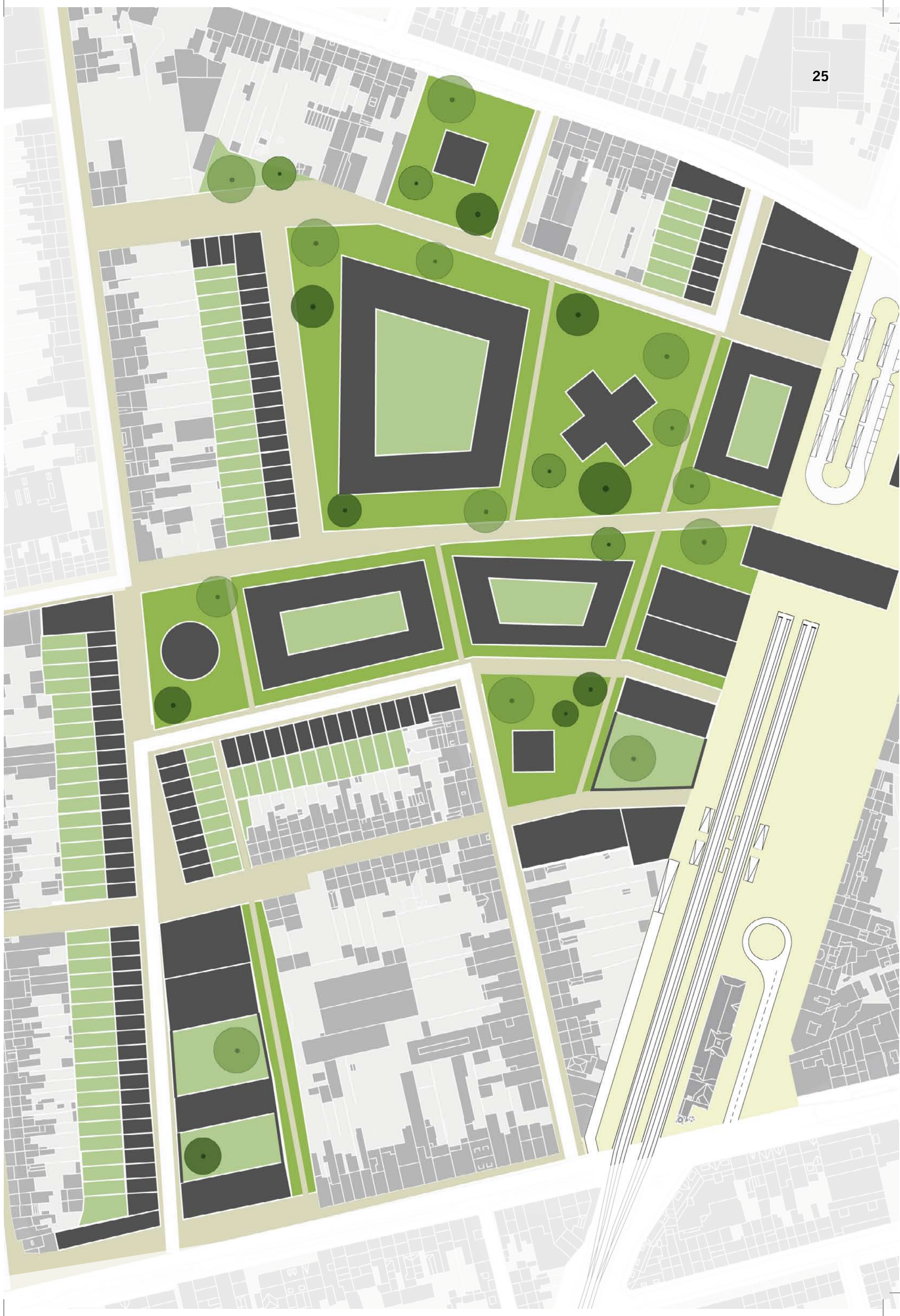
# 3. STATIONSWIJK





**MASTERPLAN - STATIONSWIJK**







STAP 0. BESTAANDE SITE EN  
DE OMLIGGENDE GROTE ONAFGEWERKTE  
BOUWBLOKKEN



## VERKAVELING

### stap 0. Bestaande structuren

Tussen de bestaande spoorlijn en de woonwijk 'Stokt' in liggen een aantal zee grote, maar verbrokkelde bouwblokken. Het bouwblokkenweefsel is er door de inpassing van een aantal grotere bedrijven getekend. Van zodra deze bedrijfsloodsen in het studiegebied gesloopt zullen worden blijven er halve bouwblokken over. De schil van de bouwblokken, opgebouwd met rijwoningen met tuin (die als typologie een duidelijke voorkant en achterkant hebben), is er dan op verschillende plaatsen opengebroken. De binnenkant van het vroeger bouwblok, bestaande uit private tuinen, komt op die manier volledig open te staan. Bij de herontwikkeling van het studiegebied dient er daarom een oplossing gevonden te worden zowel voor de schaal van opengebroken bouwblokken (want de grote functies zijn verdwenen) als voor de aansluiting op het bestaande weefsel (al dan niet afwerken en sluiten van de resterende bouwblokkenschil).

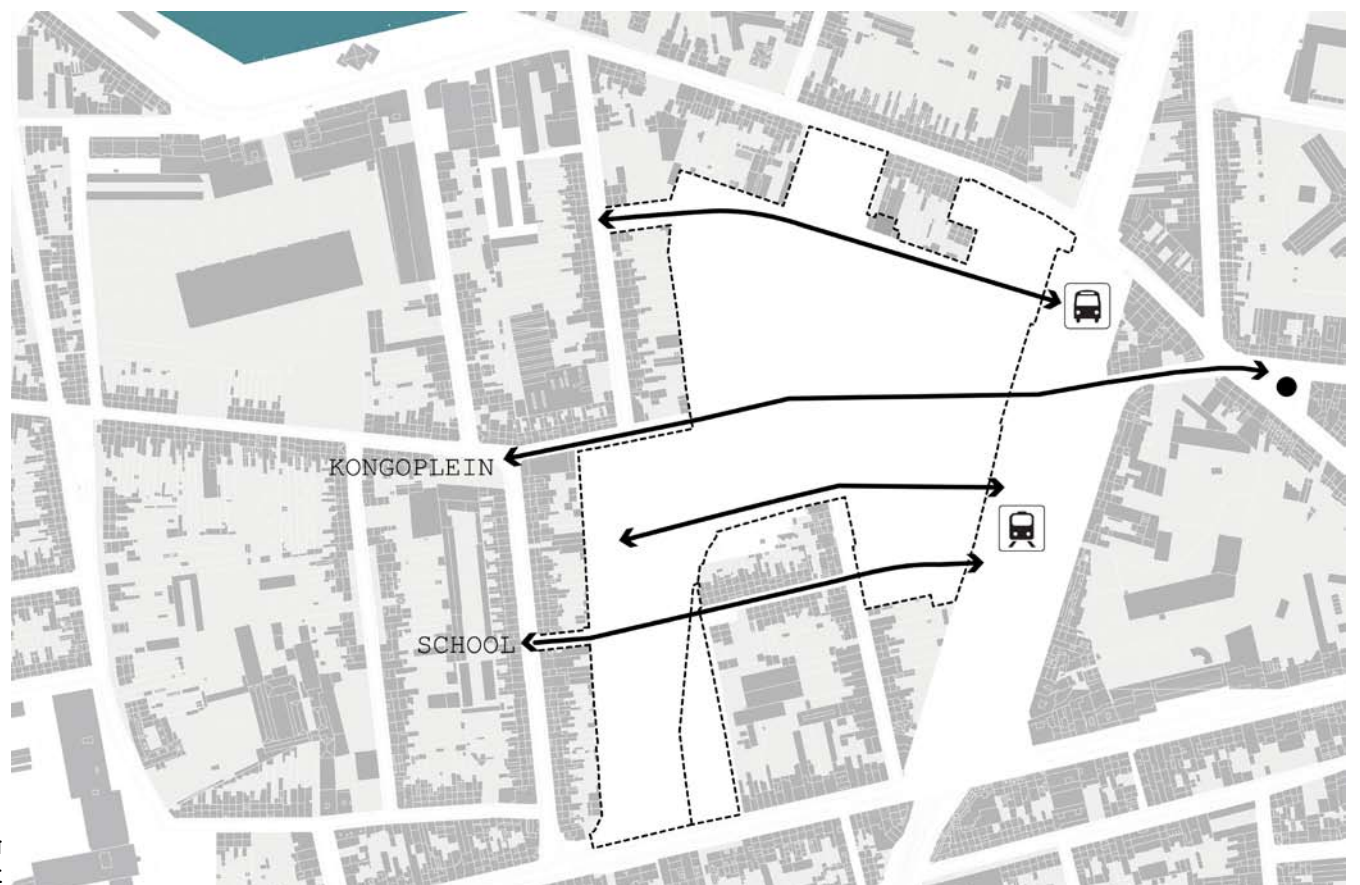
Verskillende aanleidingen of redenen die reeds aanwezig zijn in de bestaande situatie worden aangewend om het beschikbare terrein op te delen in functie van herontwikkeling, en tegelijkertijd te reageren op het nog aanwezige bouwblokkenweefsel. Dit levert een eigen, contextueel verkavelingspatroon op.

### stap 1. Verbindingsstructuren

Om de nieuwe wijk voldoende te verankeren in de omgeving worden er een aantal parallelle oost-west dwarsstructuren ten opzichte van de spoorlijn toegevoegd. Deze verbinden het stationsplein (en verder het stadscentrum) met de wijk 'Stokt' op verschillende manieren (van noord naar zuid):

- (1) Een eerste verbinding loopt vanaf het busplein doorheen de wijk naar een nieuwe opening (op een onbebouwd perceel) in de Harmoniestraat en van daar door naar de jachthaven
- (2) Een tweede verbinding wordt gevormd door de groene fietsas die loopt vanaf de watertoren tot aan het Kongoplein en van daar uit verder tot in het buitengebied.
- (3) Een derde dwarsverbinding loopt vanaf de westzijde van sporen doorheen de wijk naar de achterzijde van de bebouwing in de Prinsenstraat.
- (4) Een vierde verbinding loopt vanaf het stationsplein, via de voetgangersverbinding onder de sporen en via de bestaande Prinsessenstraat door naar de school in de Prinsenstraat. Daarvoor dient één perceel (Biljartcenter Walter Bax) aangekocht te worden.

Deze vier verbindingen vormen aanvullingen voor de zwakke weggebruiker op de twee hoofdassen voor het autoverkeer, namelijk de Merodelei en de Gulden sporenlei.



STAP 1. VERBINDINGSSTRUCTUREN  
TUSSEN STATION EN WOONWIJK

**STAP 2. EIGENDOMSSTRUCTURE  
HIER LOODRECHT OP**



**stap2. Eigendomsstructuren**

Een tweede set van min of meer parallelle noord-zuid gerichte lijnen -dwars op het vorige set van verbindinglijnen- wordt aangegeven door een aantal realisatiegerichte criteria (eigendomsstatuut) mee op te nemen, namelijk:

- (1) De grenzen tussen de percelen van Foresko, de stad Turnhout en De Lijn worden meegenomen als een manier om het grote beschikbare terrein op te delen. Door deze lijnen mee te nemen in het verkavelingspatroon kan gegarandeerd worden dat de verschillende eigenaars in feite los van elkaar elk op hun eigen perceel een deel van het plan kunnen ontwikkelen.
- (2) Om de site van de Lijn wordt een extra lijn toegevoegd namelijk op de grens van de site en het naastliggende bouwblok. Dit vereenvoudigt de oorspronkelijk taps toelopende kavelform. Daarbij wordt een viertal percelen aan het kavel toegevoegd. Het grootste is immers nagenoeg onbebouwd en geeft toegang tot een loods die zich centraal in het bouwblok bevindt. Daardoor wordt deze ook bereikbaar.
- (3) Een bijkomende lijn op de site van Foresko laat toe deze grote site op te delen en in te spelen op de achterkanten van het bestaande bouwblok.
- (4) Een laatste lijn definieert een strook parallel aan de sporen, waar een specifieke ontwikkeling mogelijk wordt boven op de ondergrondse pendelparking die zich in deze zone bevindt.

**Bouwblokstructuur**

De twee kruisende sets met structurerende lijnen bepalen samen een nieuwe kavelstructuur van min of meer orthogonale bouwvelden. De bouwvelden wisselen sterk in afmeting waardoor een zeer diverse invulling mogelijk wordt. De maat varieert van een klein bouwblok waarvan er in de 'Stokt' wijk al verschillende voorkomen tot een bouwveld geschikt voor een groter solitair gebouw. Doordat de bouwvelden in maat variëren is een zeer gevarieerde ontwikkeling mogelijk en een invulling met zeer uiteenlopende typologieën. De bouwvelden haken op die manier op twee manieren op het bestaande weefsel. Enerzijds doordat de verschillende assen telkens inspelen op de context, anderzijds doordat het resulterende weefsel een maat van bouwvelden introduceert dat zeer geleidelijk evolueert van de maat van de bestaande bouwblokken naar een kleinere maat aan het station. Op die manier wordt vermeden dat er een volledig vreemde structuur in het gebied ingebracht wordt.

**STAP 3. EEN PATROON VAN BOUWVELDEN  
MET ZEER VERSCHILLENDE MATEN**



## BOUWVELDEN

### vier types

Om in deze fase van het masterplan nog geen concrete architectuurvoorstellen uit te werken voor elk van de bouwvelden, wordt voorgesteld te werken met een bebouwingsstrategie die uitgaat van een paar basistypes. Aan de hand van vier basismodellen die zinvol lijken in een stedelijke en functioneel gemengde omgeving lijkt het haalbaar de zeer diverse bouwvelden in te vullen. De maat, oriëntatie, ligging, ontsluiting, ... bepalen dan verder welk bouwveld met welk type ingevuld wordt en hoe dit het type beïnvloed en aanpast. Door deze contextuele aanpassingen zal elk blok uiteindelijk verschillend zijn.

Maar voor de uitwerking van het masterplan wordt eerst gewerkt met een eerder theoretisch model van vier types.

### type1: gesloten blok met rijwoningen

Bij het eerste type staat de bebouwing op de rand van het bouwveld. Daardoor wordt er een duidelijke binnen- en buitenkant gecreëerd. De schil is vrij laag, tot drie bouwlagen en is opgebouwd uit in hoofdzaak grondgebonden woningen. De open ruimte binnen in het bouwblok wordt verkaveld tot private tuinen. Dit soort bouwblok kan in één keer gebouwd worden, maar evengoed kan elke woning afzonderlijk gebouwd worden door een private bouwheer. Het parkeren wordt niet opgenomen binnen dit bouwblok zelf. (een garagepoort in de gevel zelf zorgt voor een te weinig levendig straatbeeld).

### type2: gesloten blok met gestapelde woningen

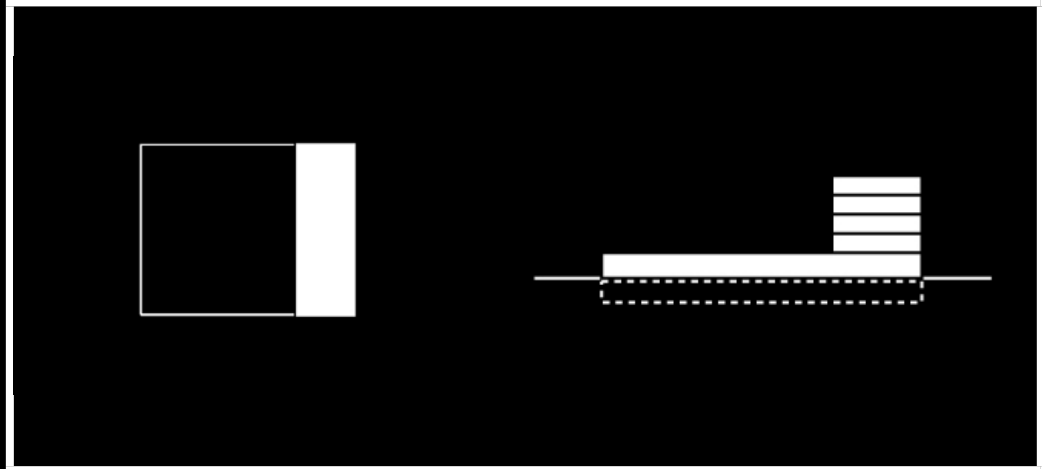
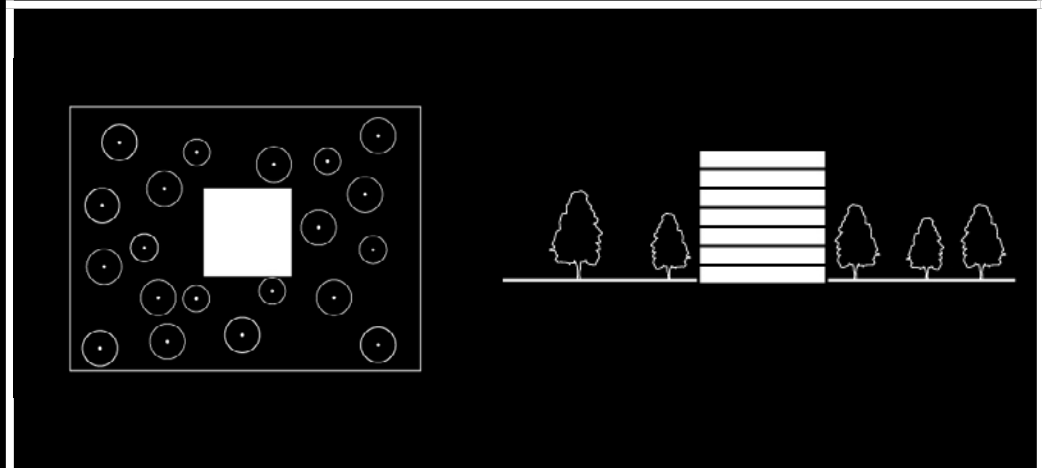
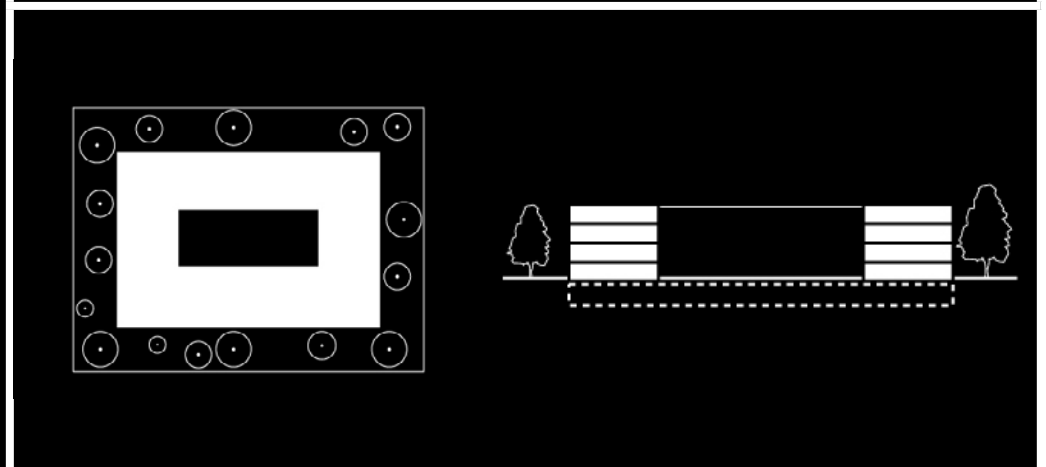
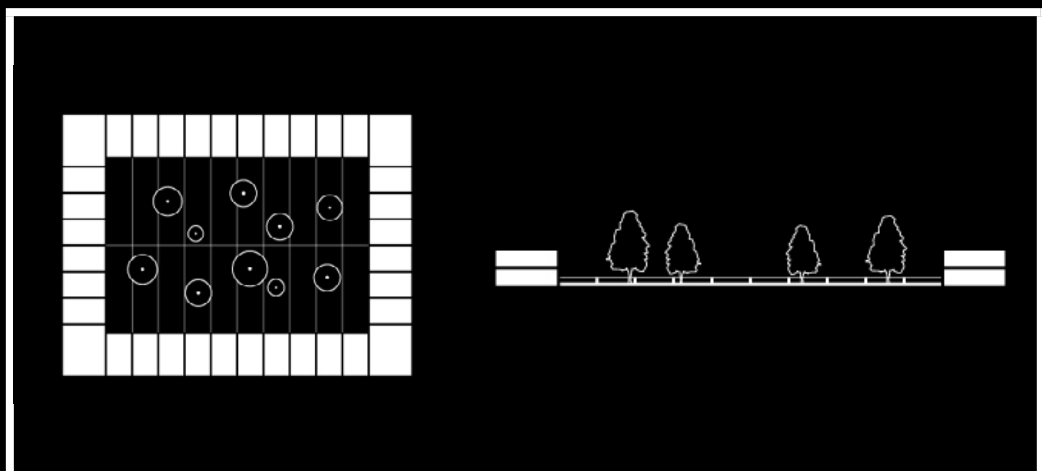
Bij het tweede type kan de bebouwing teruggetrokken staan van de grens van het bouwveld. Opnieuw wordt een gesloten bouwblok gemaakt, maar hoger (tot vijf bouwlagen) door woningen en appartementen te stapelen. De open ruimte centraal in het bouwblok kan bestaan uit private tuintjes, maar is voor het grootste deel collectief. In de plint van de bouwschil kunnen kleinschalige functies ingepast worden. Dit type kan ook ingevuld worden met andere functies, zoals kantoren. Het parkeren wordt collectief georganiseerd onder het bouwblok. Dit blok kan als één project gerealiseerd worden, maar evengoed kan bovenop de parking door verschillende ontwerpers verschillende gebouwen opgetrokken worden om de diversiteit binnen de wijk te versterken.

### type3: solitair blok op een publiek maaiveld

Bij het derde type wordt de bebouwing centraal op het bouwveld geplaatst als een solitair volume. De rest van het bouwveld wordt ingericht als publiek domein of als buitenruimte die hoort bij het gebouw zelf (als dit een een publieke voorziening is). Doordat het gebouw centraal staat op zijn bouwveld en er daardoor meer afstand ontstaat ten opzichte van de naburige bouwkvelds kan er hoger gebouwd worden, tot acht bouwlagen. Maar het kan evengoed uitgewerkt worden als een paviljoen in het groen. Het kan ingevuld worden met appartementen, kantoren of voorzieningen. Het parkeren kan eventueel voorzien worden ondergronds onder het gebouw of in een ander bouwveld. De solitaire volumes vormen steeds één project.

### type4: blok bovenop een massieve plint

Bij het vierde type wordt het volledige bouwveld volgebouwd. Daardoor ontstaat er een zeer massieve, volle plint waar enkel grote functies in ingepast kunnen worden, zoals een sportfunctie, een grootwarenhuis, een cinema, ... met een maximale bouwhoogte van drie bouwlagen. Boven op dit volume kan een tweede gebouw opgetrokken worden als een toren of schijf met geheel andere functie, zoals een hotel, kantoren, appartementen, ... De toren kan maximaal acht tot tien bouwlagen hoog zijn ten opzicht van het maaiveld en dit op voorwaarde dat er rekening gehouden wordt met de bebouwing in de omgeving. Op het bouwveld is geen buitenruimte aanwezig tenzij onder de vorm van patio's of daktuinen. Plint en toren worden steeds samen als één project uitgewerkt. Parkeren wordt georganiseerd ondergronds onder de plint.





**type1: gesloten blok met rijwoningen**

|                |                                   |
|----------------|-----------------------------------|
| BOUWVELDMAAT   | groot                             |
| FUNCTIES       | wonen                             |
| MAX BOUWHOOGTE | drie bouwlagen                    |
| BUITENRUIMTE   | private tuinen                    |
| PARKEREN       | niet                              |
| ONTWIKKELING   | één ontwikkeling of pand per pand |



**type2: gesloten blok met gestapelde woningen**

|                |  |
|----------------|--|
| BOUWVELDMAAT   | groot tot gemiddeld                              |
| FUNCTIES       | wonen, kantoren<br>+ kleinschalige retail/horeca |
| MAX BOUWHOOGTE | vijf bouwlagen                                   |
| BUITENRUIMTE   | private en collectieve tuinen                    |
| PARKEREN       | ondergronds                                      |
| ONTWIKKELING   | één ontwikkeling of pand per pand                |



**type3: solitaire blok op een publiek maaiveld**

|                |                                    |
|----------------|------------------------------------|
| BOUWVELDMAAT   | gemiddeld tot klein                |
| FUNCTIES       | voorzieningen, wonen               |
| MAX BOUWHOOGTE | acht bouwlagen                     |
| BUITENRUIMTE   | publiek of behorend bij de functie |
| PARKEREN       | ondergronds                        |
| ONTWIKKELING   | één ontwikkeling                   |



**type4: blok bovenop een massieve plint**

|                |  |
|----------------|--|
| BOUWVELDMAAT   | groot tot klein  |
| FUNCTIES       | grootschalig =<br>retail, sport, leisure, school ...<br>+ wonen, kantoren, ... |
| MAX BOUWHOOGTE | tien bouwlagen   |
| BUITENRUIMTE   | behorend bij de functie  |
| PARKEREN       | ondergronds  |
| ONTWIKKELING   | één ontwikkeling   |

## BEBOUWING

### **Invulprincipes**

De specifieke ruimtelijke context van elk van de verschillende bouwvelden bepaalt de keuze voor een concrete invulling van elk bouwveld. Het voorliggende voorstel is daarbij slechts één mogelijkheid die illustreert hoe het theoretische model met de vier types ingezet kan worden. Verschillende andere varianten zijn mogelijk en bij uitwerking van het masterplan kan op basis van meer gedetailleerde informatie (bijvoorbeeld over gewenste typologieën en de bestaande vraag op de woningmarkt van Turnhout, de nood aan commerciële kantoor of retailoppervlaktes en naar publieke voorzieningen, maar ook de aard en locatie van de vervuiling en een financiële doorrekening van kosten (sanering, parking, openbaar domein, ...) en baten (haalbare dichtheid, verkoopbaar vloeroppervlakte aan diverse functies)) meer input verschaffen over de gewenste invulling. Ook uit overleg met betrokken actoren kan input aangereikt worden om het plan aan te passen. Het voorliggende plan gebruikt nu een aantal vuistregels voor invulling van de bouwvelden om tot dit eerste beeld te komen:

- Naar de bestaande achterkanten van de rijwoningen toe wordt het gesloten blok met rijwoningen ingezet om de bestaande bouwblokken af te werken. Op sommige plaatsen gebeurt dit op de klassieke manier door de bebouwingsschil om te laten plooiën, op andere plekken gebeurt dit door de bebouwing rug tegen rug te plaatsen waardoor een aantal open zijkanten mogelijk zijn. Tussen oude en nieuwe rijwoningen in kunnen ook paden doorgetrokken worden om de private tuinen bereikbaar te maken.
- De grotere blokken met gestapelde woningen komen centraal te staan in het gebied. Ze kunnen hier meer afstand nemen ten opzichte van de bestaande bebouwing waardoor hoger gebouwd kan worden en rond de blokken een boord van publieke ruimte toegevoegd wordt. De centrale blokken zijn ook vrij groot waardoor deze voldoende diep zijn en licht diep in het bouwveld kan treden. Op die manier heeft elke woning in een dergelijk blok voldoende licht en zicht. Dit zorgt ook voor een meer duurzame compositie doordat de zonnewarmte ingezet kan worden voor elk van de woningen.
- De solitaire blokken staan verspreid binnen de wijk. Deze kunnen verschillende verschijningsvormen kennen, afhankelijk van het gekozen programma. Zo kan er kinderdagverblijf in een van de gebouwen ingepast worden, bijvoorbeeld op de rand van de wijk aan de Guldensporenlei, zodat deze functie ook voor de ruimere buurt makkelijk bereikbaar is. Centraal in de wijk wordt een groter solitair gebouw voorgesteld. Het kan bijvoorbeeld een aangepaste woonvorm zijn, zoals serviceflats en een rusthuis. Maar dit type kan ook bewust klein of laag zijn, als een paviljoen, en een gemeenschapsfunctie herbergen, zoals een ontmoetingscentrum, jeugdlokalen, ...

- Het vierde type, waarin zowel grote functies in de plint voorzien kunnen worden, als woningen, kantoren of een hotel in de bovenbouw, wordt voornamelijk ingepast aansluitend op het station of aan de Merodelei. Het lijkt meer aangewezen hier de grotere functies zoals een supermarkt, sporthal, cinema, ... in te passen en deze locatie leent zich ook het best voor de kantoren en appartementen. Eén of meerdere van dergelijke blokken zouden ook ingevuld kunnen worden met een hogeschool of een groter bedrijfsgebouw.

### **Gevraagd programma**

De voorgestelde functies in de projectdefinitie krijgen hierdoor maar deels een concrete plek toegewezen. Het kopstation als landmarkgebouw wordt voorzien als het gevraagde Health-care huis, maar dan aangevuld met allerlei andere functies zoals trein- en busstation, horeca, retail, loketgerichte kantoren en diensten, congres- en vergaderfaciliteiten, ...

De living lab huizen worden niet toegewezen aan een specifieke plek, maar het lijkt logisch om deze in te passen onder de vorm van een gesloten blok met gestapelde woningen. Het gaat immers om een cluster van verschillende woningen aangevuld met gemeenschappelijke voorzieningen. Hiervoor zou bijvoorbeeld één bouwveld gekozen kunnen worden, waarbij het gewenste aantal woningen, maar ook de al dan niet directe link met het Health-care huis uiteindelijk zal bepalen wel blok hiervoor best in aanmerking komt.

Aanvullende publieksfuncties zijn momenteel nog niet opgegeven, maar de verschillende bouwvelden bieden mogelijkheden hiertoe.

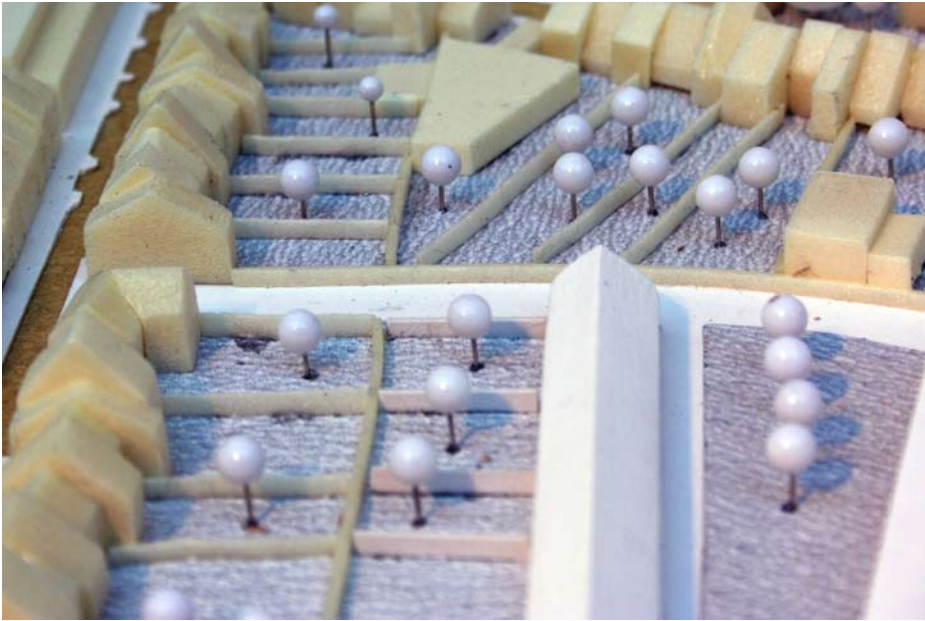
### **Duurzaamheid**

Een duurzame wijk wordt bekomen door bij de ontwikkeling van de bouwvelden in te spelen op volgende aspecten:

- Door voldoende dens te bouwen wordt er spaarzaam met de beschikbare ruimte omgegaan. Met ruimte op een dergelijk strategische locatie in de binnenstad en aan het station die op een bewuste en spaarzame wijze omgegaan te worden. De herontwikkeling van een brownfield garandeert bovendien dat geen nieuwe open ruimte in de stadrand aangesneden wordt.
- Een hogere dichtheid garandeert een draagvlak voor de uitbouw van lokale functies. Er ontstaat een gemengd woonwijk waar ook plaats is om te werken, voor voorzieningen, retail, horeca, ... Het geheel is een levendige wijk waar men voor zijn dagdagelijkse behoeftes de nodige functies aantreft.
- De inplanting van de verschillende types bouwvelden dient maximaal rekening te houden met een gunstige oriëntatie ten opzichte van de zon waardoor de verwarmingsvraag aanzienlijk teruggedrongen kan worden.

### INVULLING VAN DE BOUWVELDEN MET DE VIER TYPES BEBOUWING



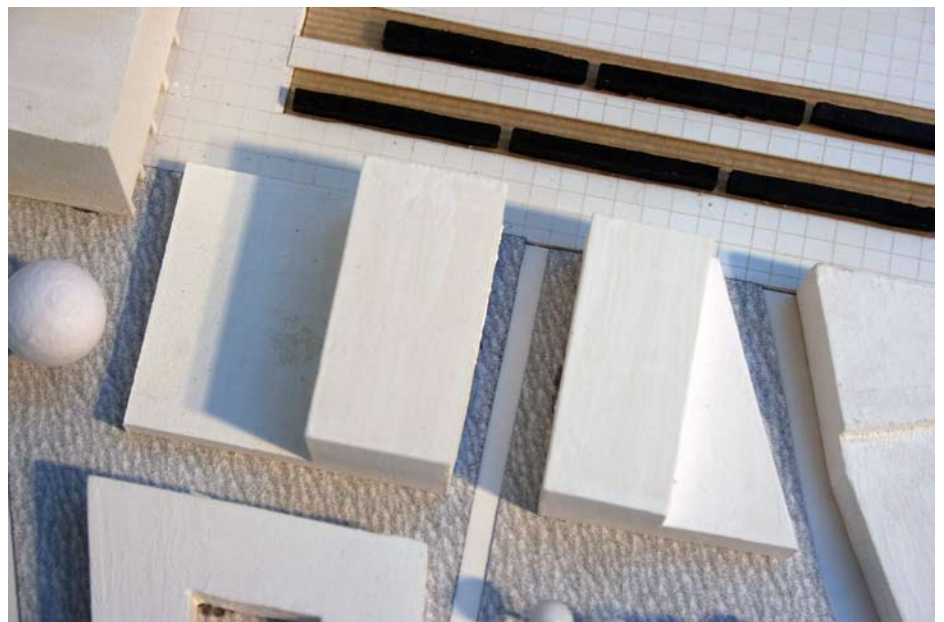
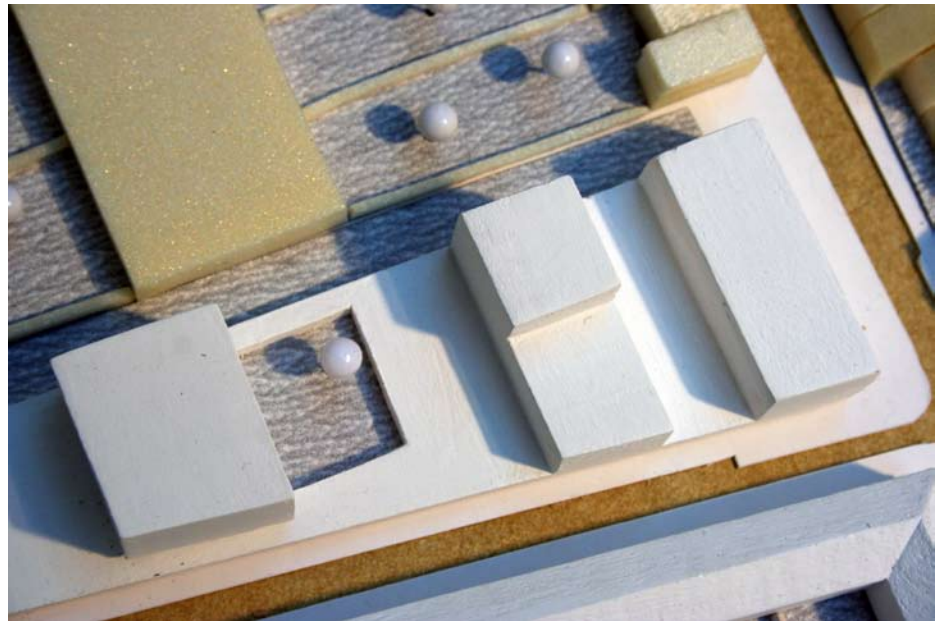


TYPE 1: GESLOTEN BLOK MET RIJWONINGEN

TYPE 2: GESLOTEN BLOK MET GESTAPELDE WONINGEN

TYPE 3: SOLITAIR BLOK OP EEN PUBLIEK MAAVELD

TYPE 4: BLOK BOVENOP EEN MASSIEVE PLINT



## ONTSLUITING

### Lussenstructuur

Voor Turnhout wordt een boomvormige ontsluitingsstructuur voorgesteld waarbij de verschillende invalswegen vanaf de ringweg binnen het stadscentrum niet langer onderling met elkaar verbonden worden. Zo wordt sluipverkeer doorheen het stadscentrum vermeden. Binnen de stationswijk worden daarom twee lussen voor autoverkeer ingepast die telkens het verkeer van en naar dezelfde invalsweg leiden. De eerste lus takt in het noorden aan op de Guldensporenlei en ontsluit het deel van de wijk boven de Diksmuidestraat. Een tweede lus takt in het zuiden aan op de Merodelei en loopt via de Bareelstraat doorheen de wijk en sluit via een nieuwe straat over de site van De Lijn terug aan op de Merodelei.

### Geclusterd parkeren

Op deze lussen worden de parkeervoorzieningen aangeschakeld. Bezoekers kunnen parkeren op straat langsheen de lussen. Bewoners parkeren in geclusterde ondergrondse parkeergarages. Binnen deze garages kunnen voor de bewoners garageboxen voorzien worden. De garages bevinden zich onder één of meerder blokken, maar ook bewoners van andere bouwvelden dienen hun wagen hier te stallen. De ontsluitingslussen in de wijk worden zo minimaal mogelijk gehouden. Ze bedienen in feite enkel de verschillende clusterparkings. Aan de lussen worden een aantal woonerven geschakeld die de grondgebonden woningen ontsluiten. In deze woonerven primeert de verblijfskwaliteit (wandelen, praten met de burens, spelen, ...) boven de verkeersfunctie. Er wordt niet geparkeerd in de woonerven, maar deze zorgen er wel voor dat alle woningen bereikbaar zijn met de wagen voor laden en lossen, ophalen van passagiers, vuilnisophaling, nooddiensten, verhuis, ...

### Langzaamverkeersverbindingen

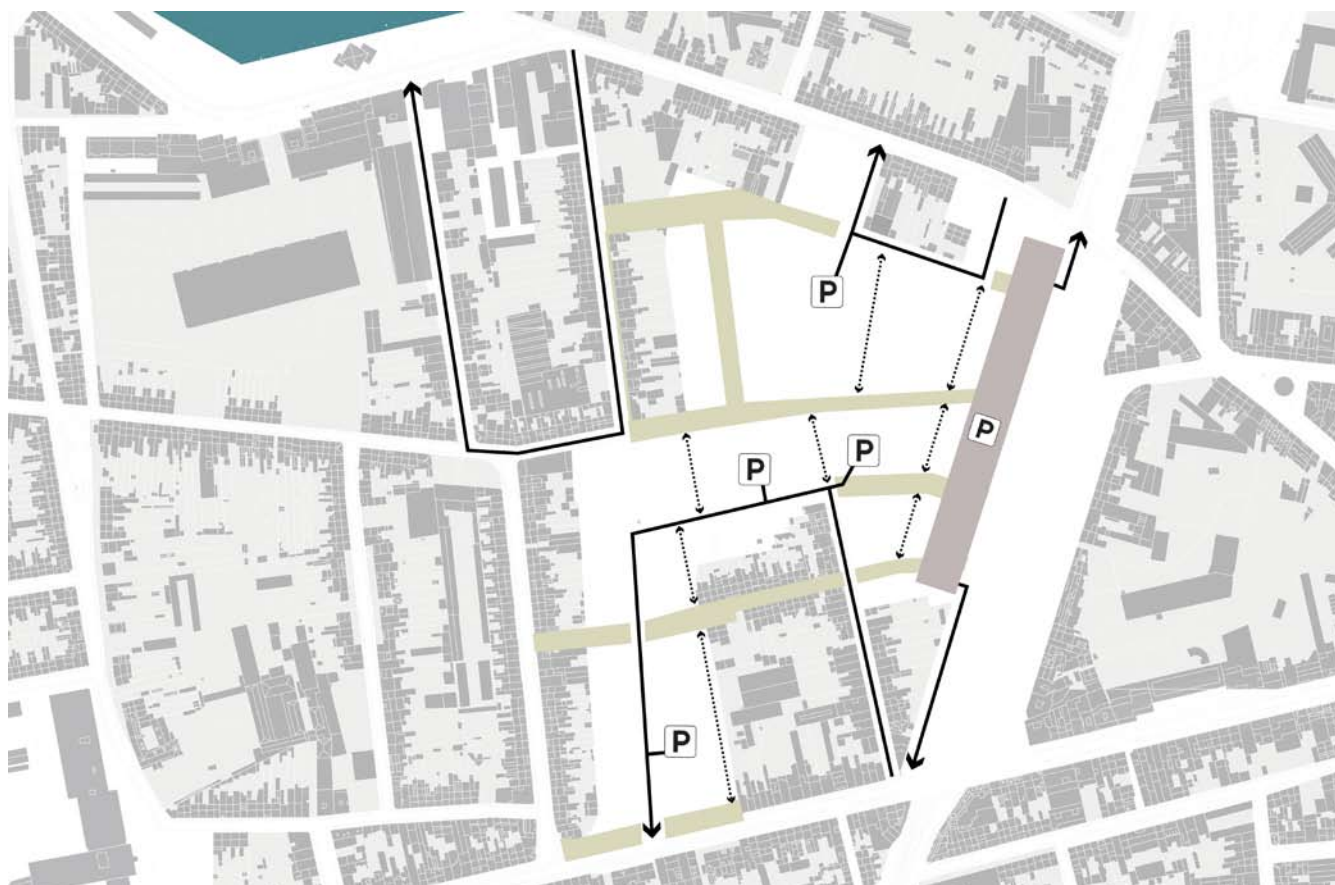
De twee lussen worden van elkaar afgescheiden door een langzaamverkeersas die loopt op de huidige Diksmuidestraat en die de wijk 'Stokt' verbindt met het stadscentrum. Daarnaast worden nog verschillende andere paden voor fietsers en voetgangers doorheen de wijk getrokken. Een fijnmazig netwerk van paden zorgt ervoor dat het gebied makkelijk doorwaadbaar is en dat het goed verbonden is met de omliggende wijken. De wijk vormt daardoor één geheel met zowel het station als de wijk 'Stokt' in plaats van een sterk geïsoleerd fragment te zijn achter het station, zoals het vandaag is.

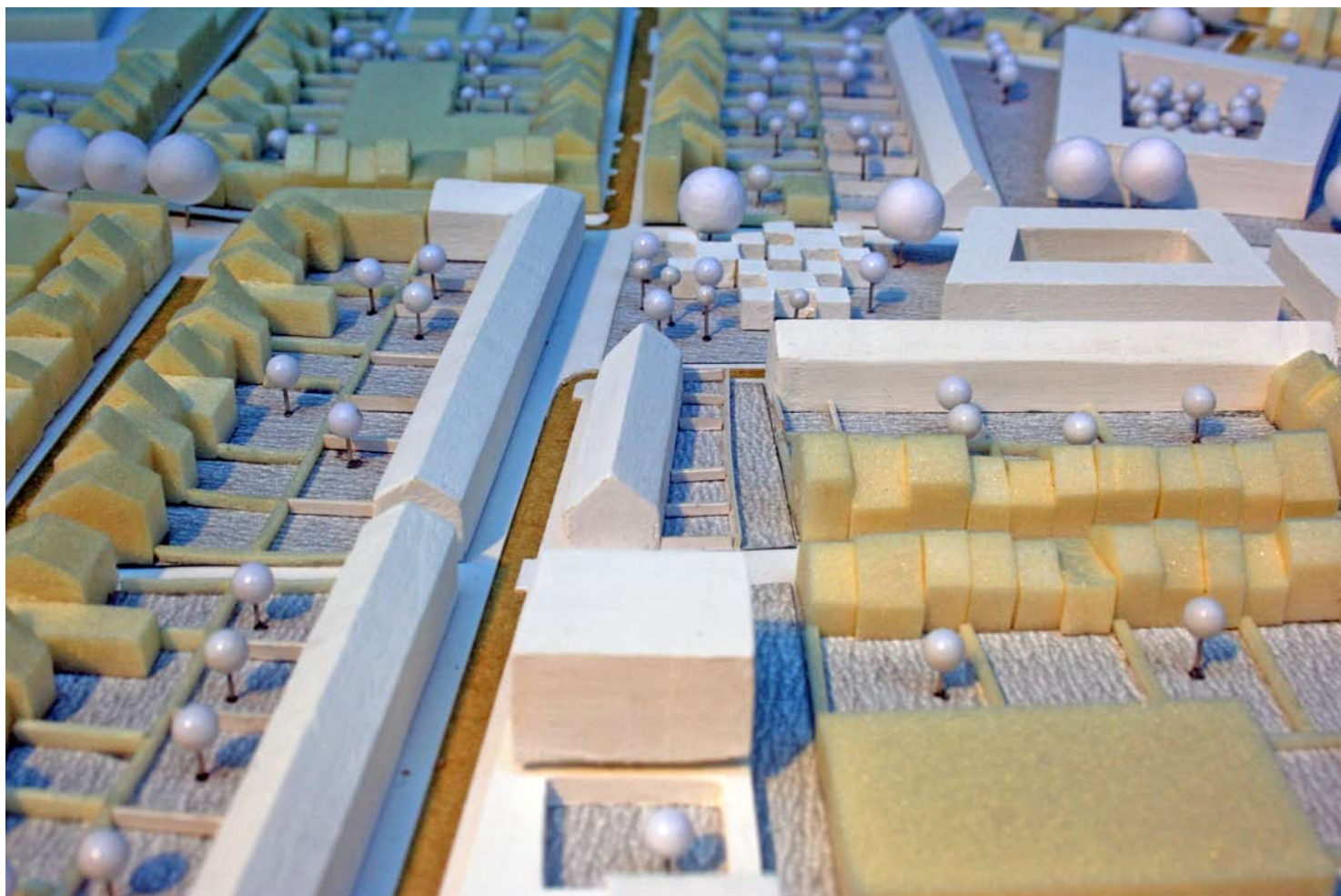
### Duurzaamheid

Een duurzame wijk wordt bekomen door in te zetten op een meer duurzame vorm van verplaatsen:

- Als stationswijk is de link met het openbaar vervoer evident. Deze wijk leent zich uitstekend als woonwijk voor pendelaars en als werkplek voor mensen vanuit een ruimere omgeving. Door het verknopen van bus en trein is er reeds een zeer goed aanbod aan alternatieve vervoersmiddelen.
- Autogebruik van en naar deze plek wordt best ontraden. Dit kan door voor de kantoren en publiektrekkende functies (zoals de onderzoeksfaciliteiten, hogeschool, recreatieve voorzieningen) slechts een beperkt aantal parkeerplaatsen aan te bieden. Er dient hier dus gezocht te worden naar een optimaal parkeeraanbod (bijvoorbeeld op basis van een maximum aantal parkeerplaatsen per m<sup>2</sup> kantooroppervlakte) in functie van een duurzaam mobiliteitsprofiel. Parkeren gebeurt in één geclusterde ondergrondse parking aan het station. Deze parking is betalend.
- De woonwijk is autoluw van karakter en de parkings worden geclusterd. Zo staat de wagen nooit vlak voor de deur. Daardoor worden andere verplaatsingsmanieren op de korte afstand bevoordeeld ten opzichte van de auto.
- Binnen de wijk wordt een netwerk aan verbindingen voor de zwakke weggebruiker voorzien. Fietsenstalplaatsen dienen dan weer zo dicht mogelijk bij de woning voorzien te worden.
- Door diverse functies in de wijk in te passen ontstaat een gemengde wijk waar allerlei dagdagelijkse voorzieningen zich op wandelafstand bevinden.

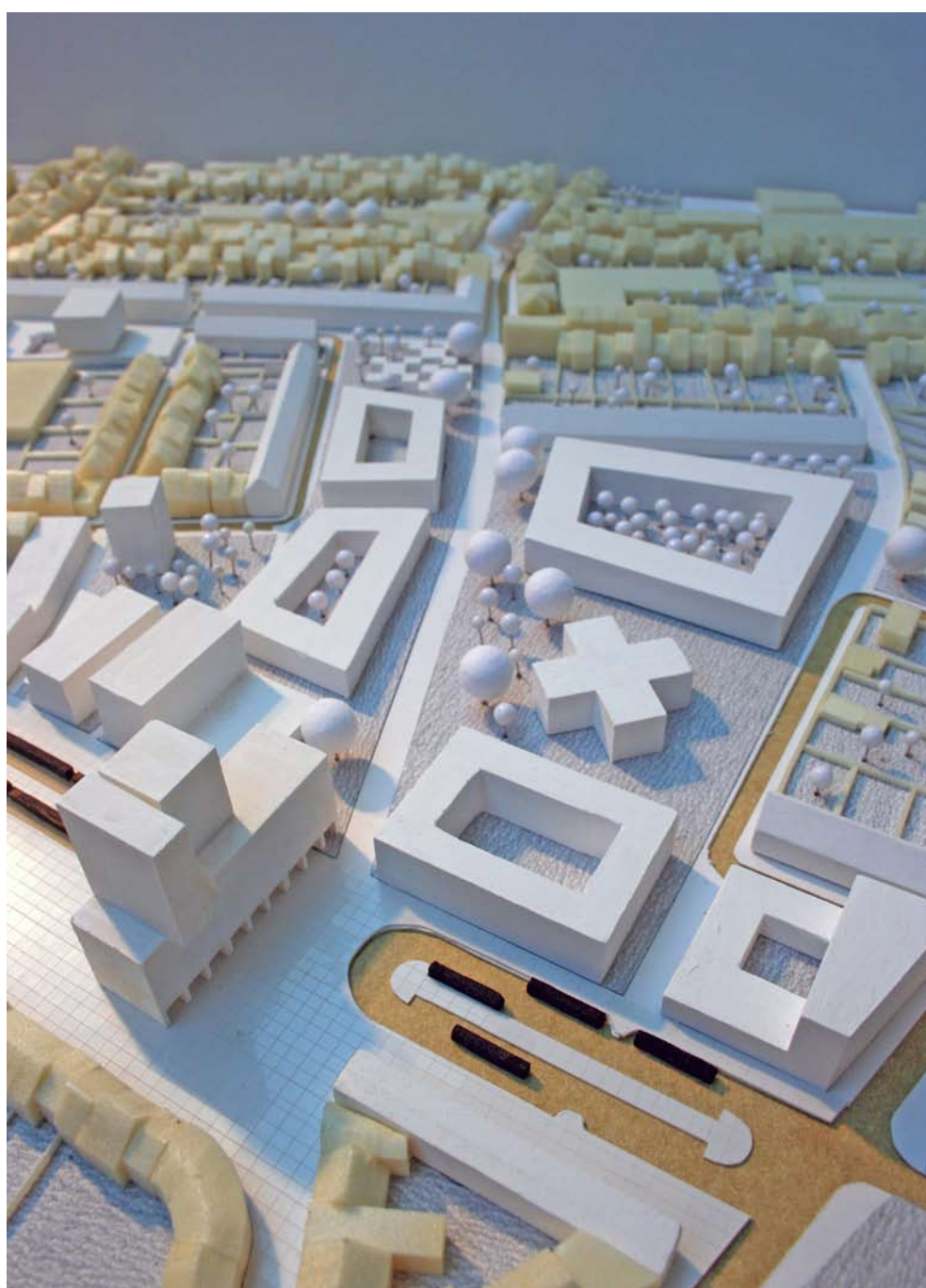
ONTSLUITINGSSTRUCTUUR MET TWEE LUSSEN, WOONERVEN EN GECLUSTERDE PARKINGS





DOORHEEN DE WIJK WORDEN TWEE ONTSLUITINGSLUSSEN EN VERSCHILLENDE WOONERVEN GETROKKEN

CENTRALE FIETSAS VANAF HET STATION NAAR DE WIJK 'STOKT'





## LANDSCHAP

### **Publiek groen**

Centraal binnen de wijk wordt de nieuwe hoofdas voor fietsers en voetgangers (die de link maakt van het centrum, via het station, naar het buitengebied) ingericht als groene hoofdstructuur van de wijk (tot en met de bestaande wijk 'Stokt'). Door de bouwblokken hier terug te trekken ten opzichte van de grenzen van hun bouwveld (volgens de principes van type 2 en 3) ontstaat meer publieke ruimte centraal in het gebied. Deze ruimte kan ingericht worden als publiek park. Vanuit het bestaande woonweefsel van de wijk 'Stokt' opent de centrale publieke ruimte zicht taps naar de stationstoren, die daardoor meer ruimte rond zich krijgt. De publieke ruimte wordt op die manier ook iets ruimer daar waar er meer bewoners/gebruikers/bezoekers zullen zijn. Maar langsheen de as worden ook een aantal lokale verbredingen ingepast, bijvoorbeeld rond een publieke functie (ontmoetingscentrum, sport, speelplein, ...) centraal in de wijk en daardoor vooral gericht op bewoners. Deze verbredingen in de publieke as vinden we ook terug in de bestaande woonwijk. Het Kongoplein en het Robsonplein, beiden gelegen langs de centrale groenas, functioneren nu ook al zo.

Verspreid in de wijk wordt nog publiek groen voorzien, daar waar de ingepaste types van bebouwing meer publieke ruimte rond zich mogelijk maken. (type 2 en 3). Ze worden ingericht als paden, parkjes, kijkgroen, speelplekken, ... Het geheel geeft de wijk een zeer groene indruk hoewel er zeer veel gebouwd wordt.

### **Tuinen**

Binnen in de bouwblokken worden tuinen voorzien. Ze vormen een private of collectieve aanvulling op het voorgestelde publieke groen in de wijk. Bij de bouwblokken van type 1, de grondgebonden rijwoningen, worden nu private tuinen voorzien die rug-aan-rug aansluiten op de bestaande bebouwing met tuinen. De voorgestelde tuinen zijn wel minder diep dan de bestaande tuinen in de bouwblokschil. Het ontwerpvoorstel gaat uit van een diepte van 25meter, wat tuinen oplevert van 125-175m<sup>2</sup>

Bij de bouwblokken van type 2, gestapelde woningen, wordt centraal in het blok een collectieve tuin voorzien. De maat van de bouwblokken is, gezien de dichtheid van woningen (stapelen van woningen of appartementen) niet geschikt om volledig als private tuinen toe te kennen aan de woningen in het blok. Een deel van het binnengebied, bijvoorbeeld de eerste 3-4meter aansluitend aan de schil, zou wel als tuintjes toegewezen kunnen worden aan de woningen op het gelijkvloers. Maar het centrale deel van het blok blijft collectief. De binnenruimte is op zich, afhankelijk van blok tot blok nog vrij groot. De maat van de binnentuinen varieert van ongeveer 30 op 60 meter tot 60 op 90 meter. Door deze maten en een aangepaste bouwhoogte kan licht tot diep in de binnentuinen doordringen.

Bij type 4, de grote functies aangevuld met appartementen of kantoren, kan kleinschalig en specifiek groen toegevoegd worden. In de grote sokkels van de gebouwen kunnen patio's worden voorzien, of het volledige dak kan gebruikt worden als daktuin.

Type 3 heeft enkel een eigen tuin als het gaat om een publieksvoorziening, zoals een kinderdagverblijf, die bewust een specifieke buitenruimte nodig heeft.

### **Duurzaamheid**

Een duurzame wijk wordt bekomen door een duidelijk groen-blauw netwerk doorheen de wijk aan te leggen:

- De centrale groene as doorheen de wijk vormt de belangrijkste ecologisch verbinding vanuit de kern, via de groenverbinding langsheen Noordboulevard naar het buitengebied. Het hier aanwezige hoogstammige groen vormt een waardevolle stadsecologische structuur.
- Deze structuur wordt aangevuld door de veelvuldig voorkomende groenelementen in tuinen en langsheen straten en erven. Ze vormen een verspreide groene kwaliteit doorheen de wijk. Door in de wijk veel tuinen en groen te voorzien en zo min mogelijk verharding kan zo veel mogelijk van het regenwater infiltreren.
- Aan de groene hoofdas kan bovendien nog een waterbergende functie gekoppeld worden. Binnen de centrale as kan er plaats worden voorzien voor een wadistrict die bij hevige regenval water opvangt en tijdelijk buffert.

NIEUWE STRUCTUUR MET TWEE PUBLIEKE ASSEN





DOORHEEN DE WIJK WORDEN TWEE ONTSLUITINGSLUSSEN EN VERSCHILLENDE WOONERVEN GETROKKEN

CENTRALE FIETSAS VANAF HET STATION NAAR DE WIJK 'STOKT'



# 4/ MASTERPLAN





0 25 50 100 150 m



# 5/ PLAN VAN AANPAK

## INHOUDELIJKE AANPAK

### **Masterplan**

Een masterplan geeft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling weer op de lange termijn. Voor Turnhout wordt gewerkt naar een visie op de herontwikkeling van de stationsomgeving. Het beoogde masterplan moet bestand zijn tegen de tijd en een gefaseerde uitvoering van de verschillende delen binnen het plan (stationsplein als uitwisselingsmachine en verschillende delen van de nieuwe stationswijk). Het is een flexibel document dat een raamwerk biedt voor diverse projecten. Het is dus (nog) geen na te streven eindontwerp, of blauwdruk voor de toekomst. Binnen een zeer dynamische context als de stationsomgeving kunnen zeer snel nieuwe ruimtelijke opgaven ontstaan. Er kan de vraag zijn voor het inpassen van nieuwe gemeentelijke initiatieven, maar ook private ontwikkelaars kunnen, op basis van markt-opportunities, met verschillende voorstellen op de proppen komen. Het masterplan moet deze ontwikkelingen kunnen sturen zonder alles al volledig te ontwerpen of vast te leggen. Het masterplan dient bijvoorbeeld nog niet heel strikt of exact van te leggen waar welke functies of woontypologieën ingepast dienen te worden en hoeveel maar eerder een flexibel kader voor gebiedsontwikkeling aan te bieden. Ook voor het stationsplein wordt geen inrichtingsplan gemaakt dat de volledige publieke ruimte ontwerpt naar uitvoering toe, maar worden principes naar voor geschoven die als raamwerk de gewenste structuur en interacties sturen. Het document moet daarom enerzijds voldoende visionair, verbeeldend en gedragen zijn en anderzijds toch nog flexibel genoeg zijn om ad hoc problemen en opportuniteiten ook een plaats te kunnen geven. Op die manier kan aan een duidelijke lange termijnvisie gewerkt kan worden. De focus in onze aanpak ligt daarom op twee sporen, namelijk op het uitwerken van zowel een PRODUCT -namelijk het masterplan- als het opzetten van een PROCES, dat als een overlegplatform fungeert tussen de verschillende partners en betrokken partijen.

### **Ontwerpend onderzoek**

Bij het opstellen van het masterplan wordt ontwerpend onderzoek doelbewust als werkmethode ingezet om de mogelijkheden van de verdere ontwikkeling van het stationsplein en de stationswijk te onderzoeken. Deze specifieke vorm van ruimtelijk onderzoek en visievorming via het uitwerken van stedenbouwkundige ontwerpen, kent een aantal onderdelen en daaraan gekoppeld een aantal verschillende doelstellingen:

#### 1. Formuleren van mogelijkheden.

In een eerste fase wordt voor de site een eerste hypothese van ontwikkeling geformuleerd. Als uitgangspunt geldt daarbij de geformuleerde visie in het wedstrijdvoorstel van de Open Oproep. Deze hypothese wordt verder verfijnd en gecorrigeerd op basis van een bijkomende analyse van de beschikbare documenten, maar ook op basis van de gesprekken met de diensten en de beleidsmakers binnen de gemeente en de belangrijke andere sleutelfiguren, zoals de belangrijkste eigenaars (Foresco, NMBS, De Lijn), investeerders (Jansens Farmaceutica), andere betrokken overheidsdiensten (Ruimte en Erfgoed, MOW), ... Op basis van de geformuleerde randvoorwaarden wordt de wedstrijdvisie en de bijhorende concepten verder uitgewerkt. De visie en concepten dienen in deze fase als een eerste aanzet en zijn ook eerder schematisch uitgewerkt.

#### 2. uitwerken adhv ontwerpvoorstellen

De visie en concepten worden vervolgens getest door het maken van concrete ontwerpvoorstellen. Dit kunnen zeer gedetailleerde ontwerpvoorstellen zijn voor het stationsplein, de verschillende bouwblokken en het landmarkgebouw. Daarbij worden de ontwikkelingsmogelijkheden op een veel meer gedetailleerde schaal uitgetekend dan normaal verwacht wordt bij een masterplan. Voor de voorgestelde ontwikkelingen worden volumestudies (zelfs primaire architectuurontwerpen met verfijnde plannen en snedes) en inrichtingsplannen (van bijvoorbeeld het publiek domein) opgemaakt. De ontwerpuitwerkingen zijn hierbij bewust meer gedetailleerd dan wat uiteindelijk beoogd wordt in het masterplan zelf.

#### 3. Ontwerpend onderzoek als test

Het ontwerpend onderzoek fungeert op die manier als test van de geformuleerde hypothesen. Door bewust zo snel zo gedetailleerd te ontwerpen wordt een soort reality check en wenselijkheidstest uitgevoerd van de voorgestelde ontwikkeling. Op deze manier wordt vroeg in het ontwerpproces de haalbaarheid van de geopperde concepten gegarandeerd.

#### 4. Uitwerken van verschillende scenario's

Bij de uitwerking van het ontwerpend onderzoek wordt per site steeds gewerkt met verschillende scenario's. Er worden dus verschillende mogelijkheden voor ontwikkeling bekeken. Dit kan bijvoorbeeld gaan om het testen van verschillende programma's of combinaties van programma's. Eveneens houdt dit het aftasten van de draagkracht van de verschillende sites in. Hoeveel programma kan op de site gerealiseerd worden? In de scenario's kunnen ook de letterlijke grenzen van het terrein afgetoetst worden, door de mogelijkheden van naastliggende percelen mee in rekening te nemen.

#### 5. Wervend en verbeeldend karakter

Het ontwerpend onderzoek laat toe, doordat het meer in detail uitgewerkt wordt en door de visuele uitwerking sterk verbeeldend kan werken, de verschillende mogelijkheden vlot te communiceren. De verbeelding van deze scenario's bevorderen de communicatie tussen de actoren en zorgen voor een breed draagvlak van het uiteindelijke ontwerp. De voorstellen kunnen daardoor makkelijk besproken en afgewogen worden. Op basis van overlegmomenten met de opdrachtgever, maar ook met andere betrokken partijen voorzien we voldoende tijd om de verschillende opties te bespreken en zo nodig via verder ontwerpend onderzoek uit te werken of bij te stellen.

### **Synthesedocument**

Na de verschillende deeluitwerkingen en de bijhorende vergaderingen en workshops wordt toegewerkt naar een synthesedocument, waarin analyse, ontwerpend onderzoek, en eindvisie één geheel vormen en waarbij de opmerkingen van de verschillende betrokken actoren worden opgenomen. Deze fase voorziet het opmaken van een aantrekkelijke eindbundel en een bijhorende presentatie voor bijvoorbeeld de gemeenteraad, de Gecoro, bewoners, ... . Op die manier garanderen we dat bij afwerking van de studie de opgeleverde resultaten effectief ook communiceerbaar en bruikbaar blijven. Op die manier kan het masterplan ook daadwerkelijk als raamwerk voor toekomstige ontwikkelingen fungeren.

### **Actieplan**

Het masterplan bevat tevens ook aanbevelingen voor de verdere uitwerking van de ontwikkeling van de kern. Er worden daarbij suggesties gedaan hoe de ontwerpvoorstellen doorvertaald kunnen worden in concrete maatregelen of concrete acties. Vanuit het ontwerpend onderzoek met hoge detailgraad is het immers veel makkelijker de precieze impact en implicaties van de ontwerpkeuze te kunnen inschatten. Bovendien kan het masterplan ontwikkeld voor deze Open Oproep dan ook op realistische en haalbare wijze vertaald worden in verder te nemen acties of deelprojecten.

### **Gerichte instrumenten**

Een onderdeel van de te nemen acties is de verdere doorvertaling van het masterplan in meer specifieke stedenbouwkundige instrumenten. Vanuit de actietabel worden daartoe de eerste voorstellen in het masterplan geformuleerd: bijvoorbeeld voor de opmaak van het juridische kader (RUP, onteigeningsplannen, verordening, ...), voor projectgerichte ingrepen (grondenbank, overeenkomsten met grondeigenaars, ...), maar evengoed in een verdere verfijning van de visie en het ontwerpend onderzoek (via de opmaak van een beeldkwaliteitsplan voor bebouwing of draaiboek voor openbaar domein, streefbeeld voor wegprofielen, architectuurontwerpen voor specifieke ingrepen, ...).

## PROCESMATIGE AANPAK

### Team

Het ontwerpend onderzoek dat als basis dient voor het masterplan zal uitgewerkt worden door een ontwerpteam. Dit ontwerpteam wordt gevormd door twee bureau's, een eerste met een focus op architectuur/stedenbouw en een tweede met een focus op landschap.

Het eerste bureau is hoofdaannemer van de opdracht, het tweede werkt als onderaannemer, net als de eventuele voorgestelde gespecialiseerde studiebureaus. Voor een aantal specifieke aspecten in uitwerking van het masterplan en in functie van de doorvertaling naar andere instrumenten (zoals RUP's) of detailstudies (vastgoed of mobiliteit) zal het ontwerpteam zich immers laten bijstaan door een aantal gespecialiseerde studiebureaus. Een aantal deelaspecten in de verdere uitwerking vragen immers telkens om hun eigen expertise. Via de samenwerking met een aantal gespecialiseerde bureaus zullen we alle nodige competenties om deze opdracht op efficiënte en volwaardige wijze te vervullen ten gepaste tijde verzamelen binnen een uitgebreid projectteam.

Binnen het projectteam worden zo verschillende noodzakelijke competenties gecombineerd op het vlak van vastgoedontwikkeling, mobiliteit, ruimtelijke planning, landschapontwerp, ontwerp openbaar domein en stadsontwerp. Zo garanderen we als team dat alle nodige deskundigheid aanwezig is.

Het projectteam kan daarom bestaan uit:

- het ontwerpteam met twee bureau's
- een studiebureau ivf mobiliteit en verkeerstechnische aspecten
- een studiebureau ivf ruimtelijke planning en juridisch kader
- een studiebureau ivf vastgoedontwikkeling

Het stedenbouwkundig ontwerp bureau ontwerp bureau's zal fungeren als coördinator van de opmaak van het masterplan en daarbij het centraal aanspreekpunt voor de opdrachtgever vormen.

### Overlegstructuur

De basis voor het uitwerken van een geïntegreerd masterplan is het voortdurend op elkaar betrekken van en communiceren met de verschillende betrokken partijen. Het werkproces voor de opmaak van het masterplan willen we daarom één op één koppelen aan een overlegstructuur met de verschillende betrokken actoren. De voornaamste partner binnen de ontwikkeling van het stationsplein en de stationswijk is onmiskenbaar de stad zelf. Het is daarbij belangrijk alle verschillende diensten binnen de stedelijke administratie en de beleidsmakers te betrekken bij de opmaak van de visie. Daarnaast zijn er ook nog een aantal sleutelactoren essentieel in het verhaal, zoals de belangrijkste grondeigenaars Foresco, De Lijn en de NMBS. Deze drie actoren worden nauw bij het project als vaste partners betrokken. Daarnaast zijn er nog verschillende andere adviserende overheidsdiensten inzake ruimte, erfgoed, sanering, mobiliteit, ... die een belangrijke bijdrage binnen de uitwerking van het project kennen. Deze actoren worden waar nodig nauw betrokken om de visie op het gebied te onderschrijven.

Het is een absolute voorwaarde dat de verschillende stappen die doorlopen worden in het verdere proces steeds door de gemeente gedragen worden vooraleer er verder gewerkt wordt. Regelmatige terugkoppeling met de opdrachtgever dient daarom ook geformaliseerd te worden. Dit vormt de beste garantie om het ontwerpproces te eindigen met een raamwerk waar elke partij mee aan de slag kan. Zo kan ook de basis gevormd worden voor de verdere uitwerking van de verschillende deelprojecten. Een duidelijke goedkeuringsstructuur is daarbij essentieel. Voor het overleg en de goedkeuring worden verschillende types van overlegorganen ingezet, namelijk:

- **Ontwerpteam:** overleg intern tussen de twee ontwerp bureaus
- **Projectteam:** aanvulling van het ontwerpteam met gespecialiseerde bureaustudiebureaus.
- **Werkgroep:** overleg tussen de vaste vertegenwoordigers van de opdrachtgever, eventueel andere belangrijke betrokken actoren en het ontwerpteam in functie van het regelmatig bespreken en begeleiden van het project. De vaste vertegenwoordiger(s) per actor staat(n) in voor terugkoppeling met de eigen organisatie en interne besluitvorming rond het plan. De werkgroep wordt voorgezeten door de opdrachtgever van de studie. Deze staat in voor de praktische organisatie: rondsturen van agenda, vastleggen van vergaderplaatsen en het bewaken van de kalender. Het ontwerpteam staat in voor de verslaggeving en de presentatie van het ontwerpwerk. De andere actoren staan in voor inhoudelijke feedback en eventueel inhoudelijk aanvullende toelichtingen.
- **Bilateraal overleg:** overleg tussen een of meerdere partners en het ontwerpteam in functie van specifieke informatieverzameling.
- **Stuurgroep:** beslissingsorgaan dat instaat voor het goedkeuren van de verschillende deelproducten en de daarin genomen keuzes. Dit is samengesteld uit vertegenwoordigers van de stad Turnhout, Foresco, De Lijn en NMBS.

- **Focusgroep of klankbordgroep:** overleg van het ontwerpteam met verschillende maatschappelijke geledingen en vertegenwoordigers van bewoners, buurtcomités, ... Dit zijn immers de stakeholders binnen het project en hun input kan het project verder verfijnen en onderbouwen en tegelijk ook draagvlak voor de visie creëren. De samenstelling van de focusgroep kan gebeuren op twee manieren: ofwel door een oproep naar geïnteresseerden (grote samenstelling, maar daarom niet noodzakelijkerwijs ook divers), ofwel kan net vanuit het oogpunt van de diversiteit de gemeente zelf een lijst van verschillende groepen en vertegenwoordigers samenstellen (bv vertegenwoordigers van omwonenden, jeugdraad, seniorenraad, gecoro, personeel, gebruikers, middenstand, culturele verenigingen, ...). De focusgroep wordt actief betrokken. Het gaat niet om eenrichtingscommunicatie naar hen toe, maar ze worden actief bij het tot stand komen van het masterplan betrokken. Naast een focusgroep of klankbordgroep kan ook, in functie van participatie of communicatie ook een presentatiemoment naar de bredere bevolking georganiseerd worden, bijvoorbeeld onder de vorm van een toelichtingsavond, een mini-tentoonstelling, panelen in de wijk zelf, een infobrochure, ... Het ontwerpteam staat daarbij in voor de toelichting, de gemeente voor de organisatie en communicatie errond.

### Timing en stappen

De volledige looptijd van de opmaak van het masterplan bedraagt 12 maanden. Deze periode valt uiteen in 6 fases:

- **Opstartfase (fase 0, maand 1):** Eerst wordt gestart met een kritische bespreking van het wedstrijdvoorstel met de opdrachtgever. De geformuleerde visie dient immers als basisrichting voor het op te maken masterplan.
- **Analyse (fase 1, maand 1-2-3):** gelijktijdig worden de reeds uitgevoerde analyses uit de wedstrijdfase verder verfijnd en wordt naar het einde toe gestart met de visievorming
- **Visievorming (fase 2, maand 3-4):** Voor de verschillende thema's binnen het studiegebied wordt een scherpe visie uitgewerkt. Hierbij wordt vertrokken van de voorgestelde visie uit het wedstrijdvoorstel. De visie wordt vertaald in duidelijke ruimtelijke krachtlijnen. In deze fase worden ook verschillende scenario's waar nodig uitgewerkt via ontwerpend onderzoek.
- **Voorontwerp (fase 3, maand 5-8):** Binnen deze fase wordt de visie meer in detail uitgewerkt. Het is de fase in het proces waar het ontwerpend onderzoek ten gronde gevoerd wordt en de verschillende voordelen van deze aanpak leiden tot een divers en gedetailleerd resultaat dat alle mogelijkheden aftoetst en goed in beeld brengt.
- **Definitief ontwerp (fase 4, maand 9-11):** Op het einde van de onderzoeksfase wordt er gewerkt naar synthese. Een masterplan moet immers flexibel zijn aangezien het de visie op lange termijn bevat. Uit de verschillende ontwerpuitwerkingen wordt daarom de finale visie uitgewerkt maar deze wordt op zich ook weer vereenvoudigd tot de krachtlijnen. Aan deze krachtlijnen wordt vervolgens het actieplan opgehangen, waaruit blijkt welke ingrepen op terrein noodzakelijk zijn, maar eveneens welke vervolgstappen noodzakelijk zijn (welke instrumenten ingezet moeten worden).
- **Synthesedocument (fase 5, maand 12):** tot slot wordt nog een korte periode op het einde van het proces ingelast om te komen tot een duidelijk en aantrekkelijk synthesedocument.

### Wijze van rapportering

Per deelfase van het proces voor de opmaak van een masterplan wordt via verschillende presentaties met de opdrachtgever (diensten en verantwoordelijke schepenen/burgemeester gemeente) overlegd. Deze presentaties worden opgevat als vergaderingen met de opdrachtgever waar zowel de resultaten van het onderzoek met de opdrachtgever besproken worden, alsook waar de opdrachtgever feedback kan geven en het project mee kan sturen. De opmerkingen van de opdrachtgever worden naderhand verwerkt. Bij het afronden van deelopdrachten worden steeds nieuwe versies van het masterplan onder de vorm van een boekje aan de opdrachtgever bezorgd. Op die manier vertaalt het ontwerptraject zich steeds in duidelijke documenten die ook als basis dienen voor besluitvorming en communicatie. De grafische documenten (zoals boekjes en presentaties) worden samen met het verslag digitaal aan de opdrachtgever bezorgd. Na de verschillende werkfasen wordt bijkomend op het einde van het traject voor de opmaak van het masterplan een korte extra werkperiode voorzien om een synthesedocument op te maken dat alle onderdelen van het project –zowel de analyse als visie, ontwerpend onderzoek, actietabel en deelopdrachten- bevat en ook de verschillende opmerkingen en bijstellingen van de opdrachtgever en mogelijke andere betrokken actoren verwerkt. Het synthesedocument is een aantrekkelijk vormgegeven einddocument dat zowel grafisch (via plannen, schema's, wervende beelden, diagrammen) als ook tekstueel de visie en de uitwerking bevat. Dit document kan daardoor naderhand ook als (intern en extern) communicatiedocument werken.

Het synthesedocument wordt voorgesteld in een eindpresentatie die de volledige studie toelicht. Deze toelichting kan gegeven worden aan de gemeenteraad, adviescommissies, of zelf via een presentatiemoment ten aanzien van de brede bevolking. Het synthesedocument wordt zowel digitaal als in papieren versie, als een handig boekje, aan de opdrachtgever overhandigd.

