

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

WORKSHOPS 'PLAATSEN VERWERVEN EN VERKNO-
PEN'

Oorspronkelijke naam document

Plaatsen verwerven en verknopen – vier workshops

Project

Turnova Turnhout

Bijlage 16



Turnhout 1667 – Vosterman

Stad Turnhout – stadsdeel BREPOLS
Masterplan voor het stadsdeel Brepols, Baron Frans du Fourstraat 8, 2300 Turnhout

PLAATSEN VERWEVEN EN VERKNOPEN – vier workshops

workshop 1: PLAATSEN (30-10-06)

inleiding

Er is de voorbije maanden heel veel werk verzet. In deze workshops willen we al dit werk honoreren en er op voortbouwen.

Het is niet de bedoeling om in deze workshops concrete antwoorden te vinden voor alle vraagstukken van het project. Dat zal gebeuren tijdens de opmaak van het masterplan en van de verschillende architectuurprojecten. Veeleer proberen we nog eens het hele project langs alle kanten te bekijken en een basis te leggen voor een verantwoorde keuze van een masterplanner.

Bij de aanvang van de workshops bekijken we een aantal voorbeelden: deze cases moeten niet gezien worden als "oplossingen" voor het stadsdeel Brepols, maar als achtergrond om de gesprekken te voeden en te concretiseren.

inleidende cases en thema's Grote Markt (zie powerpoint)

In de workshop wisselen we eerst van gedachten over het karakter van de Grote Markt.

Welk soort ruimte is dit, wat is de plaats van de grote Markt in het geheel van de stad, kunnen we stapstenen uitbouwen naar het stadsdeel Brepols?

stationsplein Leuven

- de open en overzichtelijke toegang naar de ondergrondse parkeerplaats
- het verschillend gebruik van de twee terraswanden: het ene bezond, het andere beschaduwd, het ene op de looplijn naar de voetgangerstunnel, het andere in de luwte...
- de bescheiden toegang naar de voetgangerstunnel, die het volk aanzuigt (de toegang is een gekende bestemming); licht van zodra men in de tunnel komt.

de pleinen rond St. Pieters in Leuven

- complex geheel van pleinen die op verschillende wijze in elkaar overvloeien
- minder aantrekkelijk geheel tussen Fochplein en Matthieu de Laeyensplein: drukke busverbinding; de brede trottoirs nodigen voetgangers echter uit in de richting van Mechelsestraat en Vismarkt
- interessante overgang van Matthieu de Laeyensplein naar Grote Markt: geleidelijke ontdekking van Grote Markt en overweldigend architecturaal erfgoed
- aantrekkelijk front van terrassen tussen Oude Markt en Naamsestraat: zelfde luifel over alle terrassen, teruggetrokken positie ten opzichte van animatie op Grote Markt
- sober en gelijkaardig terrasmeubilair op heel de Grote markt
- geen angst voor pleinvrees: de ruimte tussen stadhuis en ingang kerk blijft open en onaangekleed: passanten kunnen grootsheid ervaren van de ruimte

kijken naar de Grote Markt in Turnhout

- bescheidener erfgoed, maar toch grote kwaliteit van de kerk
- sterke barrièrevorming door het autoverkeer en bijhorende aanleg van bodem (boordstenen aan rand rijweg, verhoogde trottoirs, lange rijen fietsenstallingen...)
- rommelige aaneenschakeling van gevels en terrassen
- storende terrassen en wintertuinen in verlengde van Gasthuisstraat
- moeilijke continuïteit naar Otterstraat en Paterstraat
- sfeervolle ruimte ten Noorden van Kerk (kant Warandestraat en Paterstraat)

resultaten workshop over Grote Markt Turnhout (eind 2004)

- groen hart rond kerk, gangetjes rondom de Grote Markt, drie verschillende sferen
- aanleg van gevel tot gevel
- mogelijkheden wanneer verkeer van Grote Markt wordt geweerd
- ondergrondse fietsstalling
- kerk als rugwand van aangename en zonovergoten verblijfsruimte aan de noordzijde van zuidelijke marktdeel: mogelijke stapsteen naar stadsdeel Brepols dat in het zijdelingse perspectief ligt van de-

ze verblijfsruimte

discussie Grote Markt

- De Grote Markt is essentieel voor Turnhout: het moet een nieuw autovrij centrum worden. Om meer mensen naar Turnhout te lokken moet de Grote Markt een sterk en nieuw beeld krijgen.
- Men mag niet te bescheiden zijn in het opzetten van nieuwe ontwikkelingen. De ontwikkelaar wil veel geld investeren om van het stadsdeel Brepols een bezienswaardigheid te maken. Zie wat er in veel Nederlandse steden gebeurt. In Eindhoven bv. (300.000 inw.) zijn gigantische ontwikkelingen aan de gang. Dat levert ook heel wat tewerkstelling op. In Turnhout stelt men zich veel terughoudender op. Sommigen hebben twijfel bij de haalbaarheid en bruikbaarheid van het project op Brepols.
- Voor de Grote Markt zal er tegen eind 2007 een ontwerper aangesteld zijn. Het onderzoek dat hier gevoerd wordt naar aanleiding van de ontwikkeling van het stadsdeel Brepols levert waardevolle informatie.

- Er moet met de horeca rond de Grote Markt gepraat worden om een rustiger en egalere gevelbeeld op te bouwen.
- De gangetjes worden als zeer kenmerkend en belangrijk ervaren.
- De Bloemekensgang is intussen ook aangekocht tot tegen de autogarages waardoor deze merkwaardige en kenmerkende doorgang (zie workshop 2004) ook in het project kan ingeschakeld worden.
- Niet alle poortjes en gangetjes hebben momenteel een publieke functie: op termijn moet hier aan gewerkt worden. Dat moeten aantrekkelijke plaatsen worden in tweede orde ten opzichte van de Grote Markt.

- Bussen moeten in ieder geval op de Grote Markt halte houden. Of ze daar ook een standplaats met verschillende kades moeten hebben is nog maar de vraag. Gaat dit niet ten koste van ruimtelijke potenties?
 - Technisch is de meest logische plaats voor de busstandplaats aan de zuid-oostzijde. Maar die ruimte moet ook beschikbaar blijven voor de markt en voor evenementen.
 - De noord-oost zijde lijkt ook de goede maat te hebben maar daar is er juist een zeer sfeervolle ruimte (bezonde terrassen, intiemere afmetingen...)
- De fietsenstallingen op de Grote Markt zijn storend: in de PPS overeenkomst zijn fietsstallingen opgenomen. Deze stallingen komen best ondergronds maar met een praktische en aantrekkelijke uitwerking (verwijzingen naar Lyon en Tilburg).

- De zichtbaarheid van Brepols blijft een belangrijk punt om het publiek over de Grote Markt aan te trekken.
- Wat doen met het smeedwerk rond de kerk? Zou dit niet beter verwijderd worden om er een publieke zitplaats te maken (zie workshop 2004)?
- Is er geen mogelijkheid om op de site van het oude stadhuis iets uit te bouwen als aantrekking en stapsteen naar Brepols. Meteen levert dit ook een oplossing voor het gebogen en terugwijkende zuidelijk gevelfront van de Grote Markt.
- Om de overgang van de Grote Markt naar Brepols te verwezenlijken heeft het geen zin om alles open te gooien: er ontstaan onaantrekkelijke doorkijken naar lelijke achterkanten. Het perspectief op het theater is in dit opzicht een interessante potentie. De afwerking van de vrijgekomen zijgevel kan afgewerkt worden met een transparante lounge die een goed contact realiseert tussen het openbaar domein en het meest publiek toegankelijke deel van het theater.

inleidende cases en thema's stadsdeel Brepols (zie powerpoint)

In de workshop wisselen we dan van gedachten over het karakter van het stadsdeel Brepols. Welk soort ruimte is dit, wat kunnen we doen met het industriële karakter?

Ysland Brygge Kopenhagen

- herbruik van silo's en pakhuizen: commerciële invullingen (media, studio's, kantoren), lofts
- aanleg van openbaar domein met reminiscenties naar vroegere havenactiviteiten

Emsscher park

- herbruik van pakhuis en silo's als museum (Duisburg; Herzog en De Meuron)
- herbruik van mijninfrastructuur als congrescentrum, museum... (Zeche Zollverein 12; Essen; o.a. Foster)

Le Havre

- project van horeca en kleinhandel in stapelplaatsen en werkplaatsen aan de dokken

Nantes

- herbruik van fabriek Lu als cultureel centrum
- île de Nantes: herwaardering van oude havensite (o.a. justitiepaleis Jean Nouvel)

Saint-Nazaire

- inschakelen van duikbootbasis in toeristisch recreatieve regeneratie van de stad.

kijken naar Brepols

- bescheiden industrieel erfgoed
- enkele imposante fabriekshallen
- mooie modernistische kantoorvleugel

discussie stadsdeel Brepols

- Het is belangrijk om de sfeer te behouden.
- De kwaliteit van het industrieel erfgoed is niet zo groot als in de getoonde voorbeelden (alhoewel: de duikbootbasis leek jaren onbruikbaar, de stapelplaatsen in Le Havre zijn zeer gewoon en industrieel, verschillende behouden loodsen in Nantes zijn eerder minderwaardig...)
- Cruciaal in Brepols is wel de haalbaarheid van de ondergrondse parking. Deze parking is immers een unieke kans voor de herwaardering van de Grote Markt. Het is onhaalbaar om een voldoende ruime en functionele ondergrondse parkeerplaats te maken onder de bestaande industriële gebouwen (constructieve problemen, wetmatigheden van parkeerplaats versus draagstructuur van oude gebouwen...)
- Behoud van oude gebouwen is alleen verantwoord als ze een meerwaarde betekenen en geen hinderpaal voor de ontwikkeling van het project.
- Het project zal maar slagen als het een bruisend aanbod biedt. Er moet voldoende winkeloppervlakte kunnen gerealiseerd worden om commerciële aantrekkingskracht te hebben in de stedelijke context. Dat vereist ook de nodige veelzijdigheid. Let wel, het gaat nog steeds maar over 12.000 m² winkel op 100.000 m² in totaal!

workshop 2: VERWEVEN (3-11-06)

inleidende cases en thema's (zie powerpoint)

benadering stadsdeel Brepols vanuit Grote Markt

- perspectief op postgebouw vanuit Gasthuisstraat en van aan de groene ruimte rond kerk
- vergelijkbare benadering als vanuit stadscentrum naar Arena in 's Hertogenbosch?
- mogelijke stapstenen naar Brepols: de kerk, ensemble van gelijkaardige terrassen en wintertuinen langs zuiderwand van Grote Markt, archeologische site ter plekke van oud stadhuis...
- zicht op theater bij betreden van de Brepols site
- ongelukkige achteruitblik op weinig waardevolle achterkanten van panden aan oostzijde van Grote Markt
- mogelijk referentiebeeld van transparante nieuwe lounge van theater: glasgevel nieuw museum in Stuttgart

extreem verweven van functies: St.-Jakob-park Basel (Herzog en De Meuron)

- verweven van supermarkt, voetbalstadion, horeca en bejaardenhuisvesting
- uitgekiend concept met goed gearticuleerde toegangen die deze schijnbare onverenigbare functies samen laat werken: toegangen op verschillende niveaus, verschillende relatie met openbaar domein, verschillende aankleding...

verweven wonen en handel

- de Arena in 's Hertogenbosch: vormgegeven in pseudo Hollandse stijl, geen toegangen van woon-eenheden op winkelstraat
- de wilde zee in Antwerpen: zeer strakke en tijdloze vormgeving, ontsluiting van winkels én woningen op openbaar domein
- ontsluiting van wonen en handel op zelfde publiek domein zorgt voor meer beweging, sociale controle, veiligheidsgevoel, menselijke aanwezigheid op publiek domein na sluitingstijd

verweven handel en cultuur: "twee bronnen" in Leuven (oude school van de Velde)

- heel discrete toegang vanuit de winkelstraat
- zeer druk bezochte toegang naar bibliotheek, stadsarchief, enkele diensten, stad en architectuur, bar...
- doorgang naar vroegere speelplaats (nu speelplaats voor kinderen die ouders vergezellen op hun winkeltocht en hun bezoek aan "twee bronnen")
- andere toegang (Rijschoolstraat) wordt gebruikt door fietsers die fiets stallen op speelplaats en hun weg vervolgen naar "twee bronnen" en winkelstraat
- ondanks niveauverschil (trappen in gebouw) toch drukke passage

verweven van wonen en voorzieningen in bedrijfspand: Sargfabrik in Wenen

- oude reiskoffer fabriek omgebouwd tot wonen en voorzieningen
- minderwaardige industriële panden vormen strak stramien voor hedendaagse vormgeving
- tussenruimte omgebouwd tot boeiende semi-publieke ruimte

verweven van voetgangers en fietsers

- reeds gebruikelijk in Turnhout
- probleem van aansturing en controle (zie winkel-wandelstraten in Leuven)
- fiets-suggestie-stroken en fietsspijkers (zie centraal station Antwerpen)

diverse verwevingen

- wat doen we met skaters (referentiebeeld Lyon)
- kruising voetgangersgebied – auto's: courant in steden
- toegang parking: liefst geen "gat" in gevelwand wegens onherbergzaamheid
- wellicht is een open sleuf aangewezen wegens overzichtelijkheid en grote aantallen; delicate krui-

sing fietspad, rechts afslaand autoverkeer naar parking op Ladeuzeplein (Leuven) stelt weinig problemen

- in stadsdeel Brepols moeten verschillende weefsels met elkaar verweven worden (Bloemekensgang bv. met winkelstraat en fietspassage)
- er zijn verschillende manieren om zichtbaarheid te creëren
 - trendy bar A1 op eerste étage van Maria Hilferstrasse in Wenen: grote ramen tot op grond creëren sterke relatie met begane grond
 - periscoop vanuit plein op ondergrondse parkeergarage (werk van Buren) in Lyon
 - ondergrondse fietsstalling in Lyon en in Tilburg

ondergronds gebruik

- lange traditie in de wederopbouw van Duitse steden na tweede wereldoorlog: beelden van Stuttgart (metrotoegang; gebouw Benish & partners)
- recente voorbeelden: Arena in 's Hertogenbosch, parking aan station Leuven, fietsstalling aan Antwerpen centraal...

waarom verweven?

- korte reflectie over historische stad versus modernistische stad
- aandachtspunten: waarnemingsveld van mensen
- aandachtspunten: zie studie densiteit

discussie

ruimtelijke opbouw van stadsdeel Brepols

- Wat ziet men van waar? Hoe mensen lokken, naar stadsdeel Brepols?
- De post speelt een cruciale rol als horeca en inkom naar hotelfunctie.
- Op die passage zou misschien iets kunnen gerealiseerd worden als de A1 bar in Wenen?
- Onmiddellijk na postgebouw moet er al meer diepte gecreëerd worden om grote aantrekkelijke winkels te kunnen realiseren: daarom is er nu al een afspraak met de post gemaakt om zijdelingse doorgang rechts van kursaal naar achteren te schuiven.
- De linkerwand blijft problematisch: daar liggen nog veel eigendommen buiten het project.
- Onmiddellijk na theater is dus een sterk aantrekkingspunt nodig: bv. de toegang naar een hel verlichte sky-bar. Op die plaats kan ook een relatie gerealiseerd worden naar het andere weefsel van de Bloemekensgang.
- Een basisconcept is het voorzien van een verwijding of pleintje om de 50/70 m waaraan dan een strategische horecazaak ligt. Asverschuivingen in het parcours zorgen voor hoekpanden die in de zichtlijn liggen en zo het publiek aantrekken.

fietsverkeer.

- De scholen zorgen voor enorm veel fietsverkeer. Als er een gat komt in het stedelijk weefsel, dan gaan ze er in. De Baron du Fourstraat loopt volledig vol bij het uitgaan van de scholen. Sommige leerlingen zetten hun fiets op de Grote Markt om zo sneller weg te komen!
- Het is ondenkbaar om deze fietsstroom gelijkvloers te laten kruisen met de winkelstraat op Brepols.
- De grootste fietsstroom komt uit het zuiden en landt in de Otterstraat. Is er geen ongelijkvloerse kruising mogelijk met het winkelwandelgebied op de Brepols site? Gezien ook de niveauverschillen van het terrein is er misschien een koppeling te maken met de toegang naar de ondergrondse parkeerplaats?
- De effecten van het fietsverkeer om en rond de toekomstige Brepols-ontwikkeling moeten zorgvuldig in kaart gebracht worden en geëvalueerd.
- Moet de stad ook niet zelf initiatief nemen op het vlak van het fietsverkeer? Het lijkt ook een van de taken van de stad om te investeren in degelijke fietsstallingen om en rond de Grote Markt. Misschien is er een oplossing in een van de gangetjes?
- Wanneer er een structurele oplossing komt voor het stallen van fietsen, dan zal er ook repressief moeten opgetreden worden tegen wildstallen van fietsen (zie Tilburg, zie station Leuven).

- De stad zal in ieder geval met de scholen samenwerken om te zorgen voor degelijke schoolstallingen.

publiek domein

- TCO/TCB heeft altijd gedacht om het domein van zuid naar noord publiek toegankelijk te maken via een ontsluiting langs de oostzijde (tussen Brepols en school).
- Het centrale deel van de site wenst TCO/TCB privaat te houden:
 - Het is zeker het streefdoel om dit private gebied steeds toegankelijk te houden voor het publiek.
 - Het private karakter laat echter toe om een strenge samenhang te realiseren bij de uitbating van het gebied en ook om eventuele private bewaking te organiseren: dat is kostenbesparend voor de stad.
 - Voor het organiseren van evenementen moeten niet steeds vergunningen aangevraagd worden.
 - Mochten er zich veiligheidsproblemen voordoen, dan kan het gebied na sluitingstijd nog altijd afgesloten worden.
 - Dergelijke optie brengt ook mee dat functies zoals een skybar, een fitness, het hotel... buiten de private zone moeten kunnen ontsloten worden.
 - Het laden en lossen gebeurt langs de achterzijde van het project (Baron Frans du Fourstraat).
- Er is discussie in de groep over dit private karakter:
 - Er ontstaat een onduidelijkheid voor het publiek: wanneer is de ruimte vrij toegankelijk of niet? Vanaf welk uur kunnen de mensen niet meer via die weg van de stad naar hun huis? Het gebruik van het stadsweefsel vraagt grote helderheid en eenduidigheid.
 - Op lange termijn is het publieke karakter ook een garantie voor de toegankelijkheid van dit grote bouwblok en voor een goede (voetgangers)verbinding naar het stadscentrum vanuit de oostelijke wijken.
 - Het bijeenbrengen van stromen passanten, winkelaars en bewoners garandeert een grotere levendigheid op de site, en faciliteert op die manier het veiligheidsgevoel en de sociale controle.
 - Voor bewoners op de site is het toch vervelend dat ze vanuit hun woning niet rechtstreeks naar het winkelgebied kunnen.

academie

- De toegang vanuit het winkelgebied is een interessante potentie vergelijkbaar met de "twee bronnen" in Leuven.
- Het plein vóór de academie, met treden op de bezonde kant, is een aandachtspunt.

ondergrondse parkeerplaats

- Beide toegangen zijn in/uit.
- Hoe de toegang langs Baron Frans du Fourstraat er moet uitzien is nog een open vraag. De huidige tekeningen van TCO/TCB suggereren een gat in de gevelwand, maar dat is nog niet in diepte onderzocht.

bezonning en hoogte van gebouwen

- Er dient rekening gehouden te worden met de bezonningsmogelijkheden: de gebouwen aan de zuidelijke zijde van het winkelgebied zijn liefst lager dan die aan de noordzijde.

workshop 3: CIJFERS (9-11-06)

inleidende gegevens, als basis voor bespreking in de workshop (uit de powerpointpresentatie)

de oppervlaktes zoals ze zijn opgesomd in aanvraagdossier sloping op basis van masterplan fase 1

| | |
|----------------------|--------------------------------------------------------------------|
| parkeren | 25.500 à 35.500 m2 (aantal parkeerplaatsen?) |
| wonen | 22.000 à 27.500 m2 (200 à 250 won.?) |
| cultuur (academie?) | 8.000 à 10.000 m2 |
| hotel | 1.000 à 2.000 m2 |
| restaurant/café (5?) | 1.500 à 2.500 m2 (incl. keuken, sanitair...) |
| supermarkt (food) | 1.700 à 2.200 m2 (incl. randshops, sanitair, stock) |
| grootwinkels (5?) | 5.500 à 7.000 m2 (incl. stock...) |
| kleinhandel (35?) | 5.500 à 7.500 m2 (incl. stock...) |
| logistiek/techniek | 8.500 à 12.500 m2 |
| postkantoor | 350 à 750 m2 (incl. best. locatie) |
| woon-erf | 2.000 à 2.500 m2 (autoluw, incl. fietsroute) |
| groenzone | 2.000 à 2.500 m2 (incl. speeltuin, excl. daktuinen & terrassen) |
| straten/pleinen | 3.750 à 4.500 (excl. daktuinen en terrassen) |

oppervlaktes in nota "visie, randvoorwaarden en aandachtspunten" gebruikt als aanzet voor het bestek voor de aanduiding voor de ontwerper van het PPS-masterplan

| | |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| parkeren | 1.000 plaatsen |
| wonen | 25.000 m2 |
| academie | 10.000 m2 |
| hotel | |
| restaurant/café | |
| fitness | 5.000 m2 |
| handelszaken | 12.000 m2 - 6.000 m2 (4 trekkers) - 3.500 m2 (supermarkt voeding) - 2.500 m2 (tussenliggende zaken) |

vragen

Over welke oppervlaktes gaat het (bruto, netto, inclusief/exclusief muren, inclusief/exclusief logistieke ruimtes...)?

Wat dekken de gebruikte termen?

discussie over de verschillende functies

parkeren

- ca. 1.000 stuks aan ongeveer 25 m2; vork tussen 700 en 1100
- De parkeerplaats moet ruim en comfortabel zijn.
- Bij aanstelling van de masterplanner zullen de nodige kencijfers doorgegeven worden. TCO/TCB staat garant voor de expertise ter zake van zijn partner.
- De hoeveelheden moeten scherp berekend worden en er moet maximaal uitgegaan worden van synergie (bv. tweede bewonersparkeerplaats gelijktijdig te gebruiken met parkeerplaats voor winkelbezoek, want toch andere tijdstippen...)
- De vervanging van de parkeerplaatsen op de Grote Markt wordt uiteraard ook ingecalculeerd.

wonen

- Oppervlakte van woningen afstemmen op demografisch gegeven.
- Mix en haalbaarheid spelen een rol: wat seniorenwoningen, wat aanbod voor alleenstaanden, wat aanbod voor gezinnen.
- Een te grote eenzijdigheid is hoe dan ook niet verkoopbaar.
- Vork 22.000 à 27.500 m² afhankelijk van woninggrootte.
- Kleinere woningen zijn wel minder verkeersgenererend.

Academie (1)

- De stad heeft duidelijk een maximum cijfer rond de 7700 m² netto lokaaloppervlakte vooropgesteld.

horeca

- De cijfers komen overeen op ca. 5.000 m²

Handel (1)

- De opgegeven m² zijn de m² van de sociaal-economische vergunning: stock en accommodatie horen daar niet bij.
- Het is niet duidelijk of de 12.000 waarvan sprake is in de studie van IDEA-consult inclusief of exclusief de grote trekker (groentensupermarkt) moet verstaan worden.
- Het marktonderzoek gaat uit van een potentie voor heel Turnhout, maar volgende overwegingen zijn belangrijk:
 - Brepols heeft een minimale oppervlakte nodig om als trekker te kunnen fungeren.
 - Brepols doet de hele potentie van Turnhout zeker niet op: er is dus nog plaats voor andere evoluties.
 - Brepols biedt wel een aantal aanzienlijke positieve neveneffecten: de mogelijkheid om de Grote Markt parkeervrij te maken is er daar één van.

logistiek – techniek

- Ondergrondse laad- en loskades.
- Afvallokalen.
- Interne circulatie naar winkels.
- Kan buffer zijn als er niet meer just-in-time wordt geleverd. Het is een vorm van duurzaamheid en van woonkwaliteit om geleverde goederen voorlopig te kunnen stockleren bij de laad- en loskades in afwachting dat de winkels opengaan.

post

- Er blijft een postkantoor bij de Grote Markt.
- De oppervlakte is in rekening gebracht vermits het gebouw aangekocht is.
- Is daar veel transport? Het lijkt hier alleen te gaan om afhalen van niet bestelde pakjes/brieven.

groenzone

- De toets is ca. 20 m² aaneengesloten groen en speelruimte per woning. Dat kan hier genuanceerd worden wegens het hoger gelegen plein en een aantal tuinen aan de woningen.
- Een oppervlakte groter dan 2.000 m² telt mee in de stadsmonitor en is dus belangrijk voor de stad.

(1) zie ook de besluitvorming van het schepencollege, verslag van Workshop 4, pagina 12.

overige discussie

over trekkers en tussenwinkels

- De tussenafstand tussen de grote trekkers moet overbrugbaar zijn.
- De tussenwinkels moeten enige affiniteit vertonen met de trekkers en met elkaar, evenwel zonder er een dogma van te maken.
- Er is een oppervlakteverhouding tussen trekkers/kleinhandel.

flexibiliteit en afmetingen

- Een flexibele invulling is wel wenselijk omdat de hoger beschreven patronen veranderen in de tijd.
- We moeten denken aan structuur versus invulling om zelfs functiewijzigingen in de toekomst mogelijk te laten.
- Er moet zeker gedacht worden aan daglichttoetreding in de diepe winkelpanden op de begane grond (de bovenliggende verdiepingen zullen zeker een mindere diepte hebben).
- Zowel in winkels als in supermarkt is een vrije hoogte van 5m50 noodzakelijk.
- De structuur wordt in belangrijke mate door de structuur van de parkeerplaats beïnvloed:
 - 3 parkeerplaatsen = 7m50
 - opeenvolging parkeerplaats, rijvak, parkeerplaats: 5m/7m/5m
 - zie bv. parking Ladeuze in Leuven

publiek domein

- Naar aanleiding van de discussie van vorige workshop komt TCO/TCB tot de conclusie dat de woningen best ook een ontsluiting krijgen langs de winkelstraat.
- Ook de academie kan zeker rekenen op een ontsluiting langs de handelsstraat.

workshop 4: VERKNOPEN (13-11-06)

voorafgaande stellingname

Het college heeft vanochtend enkele afgelijnde uitspraken gedaan:

- Academies: maximum bruto vloeroppervlakte van 8.000 m² (dat is de oppervlakte gemeten binnen de buitenmuren)
- Handel: maximum 12.000 m² inclusief het grootwarenhuis. Het gaat hier om de oppervlakte die voor een socio-economische vergunning in aanmerking wordt genomen.

TCB/TCO verdedigt de stelling dat deze handelsoppervlakte te beperkt is om een grote aantrekkingskracht te ontwikkelen naar de site. Ze willen heel veel investeren om er een toonaangevend project van te maken: dat moet dus haalbaar blijven!

Voor het college is vooral de kwaliteit van de totaliteit essentieel. Het komt niet zozeer aan op enkele honderden meters dan wel op de kwalitatieve aantrekkingskracht van dit nieuwe stadsdeel.

verdere discussie

Mercurius studie

- Er zijn enkele sferen in het stadscentrum: Gasthuisstraat, Paterstraat, Otterstraat, Herentalsstraat.
- Er is een verschrompeling aan de oostzijde. Het geheel is doorgeknipt door het verkeer op de Grote Markt. De GB site Lebon heeft ook het gewest van de westzijde versterkt.
- Conclusie: de Grote Markt moet terug het midden vormen.
- Men kan zich natuurlijk de vraag stellen waarom de Mercurius studie ingaat tegen een gangbare evolutie. Men is het over eens dat de historische structuur en de relatie met het oostelijk woongedeelte versterkt moet worden. De huidige enclavevorming is niet gunstig voor een goede integratie van het stadsweefsel.
- In dat verband is het ook belangrijk dat de scholen geïntegreerd worden. De grote entiteiten zullen wel op hun huidige locatie blijven.

toekomstige ontwikkelingen

- Aan de grens van de historische kern (kasteel, Markt, de Warande) is er nog wat horeca en cultuur maar het mindert.
- Rond de Gasthuisstraat is er ook nog nood aan afwerking.
- Andere ontwikkelingspolen:
 - Nieuwe Kaai: recreatie, wonen
 - Brepols: commercieel, culturele voorzieningen, centraal wonen
 - rond kanaal, station, Begijnhof: recreatie
 - achter station: oude bedrijven die zullen verdwijnen ten voordele van arbeids- en bezoekersintensieve activiteiten, wonen
 - Muylenberg: cultuur, museum, onderwijs, wonen...
- Enkele dreven moeten de link tussen het kanaal (recreatie, fietsers) en de stad realiseren.
- Brepols vormt aldus een bipool met de Gasthuisstraat en voorziet bovendien in : parkeren, link met de scholen, link met andere oostelijke straten en wijken.

Brepols als scharnier in een ruimere stadsbeleving

- Belangrijke links naar de onmiddellijke omgeving:
 - verbinding met Otterstraat via de huidige parking
 - verbinding via huidige Kursaal-site
 - Bloemekensgang, Twee Torekens
 - Schoolplein aan Baron Frans du Fourstraat
 - eventueel "het Gevolg", "Vita" als toekomstmogelijkheden naar Otterstraat
- De meeste van deze links zijn nu al geconsolideerd in het project. Het is belangrijk om ook eventuele

toekomstige ontwikkelingen via "het gevolg", "Vita" en de bowling naar de Otterstraat mogelijk te laten. Enkele van deze plekken zitten wel ongelukkig op het vlak van mogelijke bijkomende ontsluiting naar het stadsdeel Brepols. De verdere ontwikkeling van de Otterstraat is momenteel niet prioritair: we zien wel hoe dat deelgebied mee evolueert met het project op de Brepols-site.

- Belangrijke links naar de ruimere context:
 - Enkele voorzieningen zijn goed gesitueerd als potentiële link naar de omgeving van het speelkaartenmuseum: theater, post, het steentje (info)...
 - De as Warande – Academie biedt wel mogelijkheden maar dat potentieel zal maar groeien na de realisatie van de nieuwe academie.
- Conclusie: Brepols vormt een potentiële schakel in een groter historisch en cultureel parcours door Turnhout. De kwaliteit van het stadsdeel Brepols zelf is dus essentieel en een landmark moet deze ruimere beleving van de stad helpen articuleren en aantrekkelijk maken.

concrete uitwerking van het stadsdeel Brepols

- Het eerste stuk van de Baron Frans du Fourstraat is nog wat problematisch. Wellicht is een functionele oplossing de meest bruikbare piste. Op het vlak van belevingskwaliteit gaat het hier maar om een heel kort stukje. Veel belangrijker zijn: het stuk Grote Markt ten noorden van de kerk, de Bloemekensgang en het toekomstige centrale publieke domein in het stadsdeel Brepols zelf.
- Tot slot valt weer de bedenkingen dat de niveaunderschillen misschien wel allerlei potenties in zich heeft om ook ondergrondse of half ondergrondse ruimtes te betrekken bij het geheel.

ir. Marc Martens, architect ruimteplanner – Werkplaats Voor Architectuur, architectenassociatie