

VERSLAG INFORMATIEVERGADERING PROJECT NIEFHOUT

Bewonersvergadering op dinsdag 23 november 2021: 19.30 uur – 21.00 uur

Omwille van coronamaatregelen vond de vergadering digitaal plaats.



Aanwezig

- Uitnodiging aan bewoners Harmoniestraat, Diksmuidestraat, Karel Oomsstraat, Stationsstraat, Guldensporenlei, Renier Sniederstraat, Hollandsestraat, Veldekensstraat, Jachthoornstraat, Valkenierstraat, Mattenstraat, Kongoplein, Prinsenstraat, De Merodelei, Prinsessenstraat, Bareelstraat, Dokter Nand Peetersstraat, Bouwschen Pad, Tichelarijstraat
- Francis Stijnen – schepen
- Marc Boogers - schepen
- Els Baeten – schepen
- Rik Verwaest – ION
- Ine Vanherck – ION
- Jo Vermeeren – ION
- Wouter Verhaert – Mobiliteit
- Hanne Teunckens – Patrimonium
- Bert Willems – Projectmanagement
- Tine Meeus – sitecoach
- Ellen Theunen – Communicatie

Programma

- Inleiding en voorstelling sprekers - Francis Stijnen, schepen
- Toelichting
 - Rik Verwaest, ION, projectleider
 - Ine Vanherck, ION, projectleider
 - Wouter Verhaert, Stad Turnhout, mobiliteit
- Vragenronde
- Afsluiting - Francis Stijnen, schepen





Inleiding en voorstelling sprekers - Francis Stijnen, schepen

Toelichting Rik Verwaest, ION, projectleider

Pioniersgebouw:

Het gebouw is volop in aanbouw. Begin volgend jaar zal ruwbouw gefinaliseerd zijn en kan de afwerkingsfase beginnen. De oplevering van het gebouw is voorzien begin 2023.

Het binnenplein van het Pioniersgebouw zal openbaar toegankelijk zijn. Als fietser en voetganger kan je dus doorheen het Pioniersgebouw wandelen of fietsen.

Plein en riolering Bareelstraat

Het plein, naast en ten zuiden van het Pioniersgebouw is een nieuw stuk openbaar domein. Het plein is autovrij, er komt een knip in de Bareelstraat enerzijds en de Diksmuidestraat anderzijds. De parkeerplaatsen op het plein verdwijnen dan ook en de straat ter hoogte van het plein wordt geïntegreerd in het plein. Op het plein komt er een waterspeelelement en zijn er graszones, bloemenweides en toekomstbomen voorzien. Het brengt ruimte voor beleven.

Bij de realisatie van het plein zal ook de riolering in de Bareelstraat vernieuwd worden en zal de Bareelstraat daarna terug aangelegd worden met asfalt zoals in de huidige situatie. De volledige herinrichting van de Bareelstraat en Prinsessenstraat zal plaatsvinden na de realisatie van alle fases die aan de Bareelstraat grenzen. Dit om ervoor te zorgen dat eventueel toekomstige bouwwerken en werfverkeer het vernieuwde openbaar domein niet zouden beschadigen waardoor het opnieuw aangelegd zou moeten worden. Bij deze herinrichting worden de buurtbewoners betrokken.

Timing

Het ontwerp en de vergunning van het plein is achter de rug. Momenteel zitten we in de fase van aanbesteding. Nadat de aannemer vastligt, kunnen we de exacte timing van de werken aan het plein en de vernieuwing van de riolering in de Bareelstraat bepalen.

We verwachten over deze info te beschikken in het voorjaar van 2022. Voordat de werken zullen starten zal er samen met de aannemer een infomoment georganiseerd worden met specifieke informatie over de werken, de timing en de minderhinder-maatregelen.

De werken zelf zullen normalerwijs tegen de zomer aan starten. Bij de vernieuwing van de riolering in de Bareelstraat wordt de straat open gelegd. We leggen deze weer zo snel mogelijk dicht om de hinder zo kort mogelijk te houden. De aannemer – die nog moet aangesteld worden – zal hiervoor een voorstel uitwerken. De werken aan het plein zelf zullen langere tijd in beslag nemen, tot het einde van 2022.

Gebouw 2

In een volgende fase van het masterplan kijken we naar gebouw 2, dat ligt tussen het plein en de stelplaats van de lijn. Dit gebouw is nog volop in ontwerpfase en heeft nog geen precieze benaming. Het sluit aan bij de vormgeving van het Pioniersgebouw.

We voorzien hier 97 appartementen en een commerciële gelijkvloerse verdieping. Tussen gebouw 2 en de stelplaats van de lijn komt een pad te liggen vertrekkende van de Diksmuidestraat, tussen de achterkant van de tuinen van de Prinsessenstraat en de tuin van gebouw 2. De bewoners van de Prinsessenstraat hebben de mogelijkheid, als ze dit willen, om een poortje te voorzien aan de achterkant van hun tuin zodat zij te voet of met de fiets vlot toegang hebben tot Diksmuidestraat.

We hebben voor ogen om begin 2022 de bouwaanvraag in te dienen zodat in loop van 2022 het openbaar onderzoek kan lopen. Eind 2022, wanneer de bouwwerken van het Pioniersgebouw bijna





afgerond zijn, zouden de werken dan kunnen starten. We plannen de oplevering van het gebouw in het najaar van 2024.

Toelichting Ine Vanherck, ION, projectleider

Verkaveling

Voor een deel van Park Spooreinde werd een verkavelingsvergunning aangevraagd. Met de verkaveling worden zones uit het masterplan vastgelegd en kunnen deelprojecten worden afgesplitst. Zo worden er verschillende kavels gemaakt waarvoor afzonderlijke omgevingsaanvragen kunnen worden ingediend. De verkavelingsvergunning die nu voorligt is dus nog geen concrete omgevingsvergunning (bouwvergunning).

Deelprojecten

Het **woonzorgcentrum** op de hoek van de Bareelstraat en de Diksmuidestraat is het eerste project dat op de planning staat. De aanvraag van omgevingsvergunning voor het woonzorgcentrum en een deel van de ondergrondse parking zal begin 2022 worden ingediend. De werken zouden wel pas eind 2023 worden aangevat.

De inrit via de Bareelstraat geeft toegang tot de ondergrondse parking. Op lange termijn is het de bedoeling om één **ondergrondse parking te aan te leggen onder de kantoren en het woonzorgcentrum**. De kantoren maken geen deel uit van de verkaveling. De puzzel van de ondergrondse parking is vandaag nog niet gemaakt omwille van de impact van corona op de kantorenmarkt. Dit starten we wel weer terug op. Het is de bedoeling dat alle bezoekers van het woonzorgcentrum zullen parkeren in de ondergrondse parking.

Het **woonproject**, zuidelijk gelegen van het woonzorgcentrum wordt afgesplitst en verkocht aan De Ark. Ook hier komt onder deze volledige zone een ondergrondse parking die voldoet aan de parkeerbehoefte van de bezoekers en bewoners van het project. De private en de publieke ondergrondse parking zijn intern verbonden en delen de inrit in de Bareelstraat.

Vanuit de ondergrondse parking(s) en in de richting van de Guldensporenlei komt er een doorsteek naar de Diksmuidestraat om het verkeer af te leiden en de Bareelstraat te ontlasten.

Het openbaar domein, de zone tussen de kantoren, het woonzorgcentrum en het woonproject is volledig autoluw. Enkel hulpdiensten en leveringen zijn toegestaan.

Timing

Begin 2022 verwachten we een uitspraak over de verkavelingsvergunning, waarna we de bouwaanvraag voor het woonzorgcentrum willen indienen. Er zal een openbaar onderzoek plaatsvinden omdat er een aanvraag voor openbaar domein is inbegrepen. In het najaar van 2023 starten de bouwwerken. In het najaar van 2025 plannen we de oplevering van het woonzorgcentrum en de ondergrondse parking.

Het woonproject wordt niet gerealiseerd door ION maar door De Ark. De timing is nog niet definitief, maar voorlopig verwachten we dat de bouwaanvraag in het najaar van 2024 kan worden ingediend, zodat ten vroegste in 2025 wordt gestart met de werken.





Toelichting Wouter Verhaert, Stad Turnhout, mobiliteit

We lichten de impact van de nieuwe ontwikkelingen toe op straatniveau met focus op de Bareelstraat en de huidige verkavelingsaanvraag.

Mobiliteitsonderzoek

We onderzochten de huidige parkeersituatie voor de bewoners. Dit doen we onder andere aan de hand van nachttellingen. We houden rekening met de bevindingen uit dit onderzoek. Uit onze vaststellingen blijkt dat de parkeerdruk in de Bareelstraat is gestegen:

- Net zoals in de rest van Turnhout is het autobezit van bewoners toegenomen.
- Sommige pendelaars parkeren niet op de betalende parking aan het spoor, maar zetten hun auto in de blauwe zone in de Bareelstraat/Prinsessenstraat zodat ze de parking niet moeten betalen.

Tot nog toe was de buurt een blauwe zone, wat betekent dat je er gratis kan parkeren op openbaar domein. De stad wil er op korte termijn voor zorgen dat de wijk ook een betaalzone wordt zodat pendelaars en bezoekers niet meer op zoek gaan naar gratis parking in de buurt. Zo komen er meer straatparkeerplaatsen beschikbaar voor de bewoners.

Project

We vertrekken bij het beoordelen van het project vanuit deze principes:

- Vanuit het gemiddeld autobezit in Turnhout bekijken we of er voldoende parkeerplaatsen in de ondergrondse parking zijn voor de bewoners van de nieuwe woningen.
- We vermijden het aanleggen van te veel parkeerplaatsen zodat we niet te veel extra auto's aantrekken.
- Bezoekers kunnen ook terecht in de ondergrondse parking. Het is niet de bedoeling dat bezoekers of nieuwe bewoners in de Bareelstraat komen parkeren.

Met de nieuwe ontwikkelingen in het achterhoofd, focussen we op twee belangrijke effecten:

- 1) ontsluiting van het autoverkeer
- 2) parking

Auto's zullen via de Merodelei naar de inrit van de ondergrondse parking in Bareelstraat rijden. Ter hoogte van het nieuw plein zal de Bareelstraat doodlopend worden en overgaan in het autovrije plein. Doordat de Bareelstraat doodlopend wordt moet je op verschillende plaatsen kunnen keren. Op verschillende plaatsen kan je deze autobeweging maken: vlak voor het autovrije plein, aan de nieuw te realiseren parkeerpocket en op het kruispunt van de Prinsessenstraat.

In de Bareelstraat zal het verkeer enigszins toenemen door het project, anderzijds zal er wel geen doorrijroute meer zijn en dus enkel bestemmingsverkeer zal deze straat inrijden. De stijging van verkeer zal vooral voelbaar zijn aan de aantakking met de Merodelei. De vijf parkeerplaatsen aan de zuidkant van de Bareelstraat, bij de aantakking van met de Merodelei, zullen verdwijnen zodat het verkeer vlot de Bareelstraat kan in- en uitrijden en het verkeer dus niet blokkeert bv. wanneer er een vrachtwagen ter plaatse moet zijn. Daarnaast zal er halfweg de Bareelstraat een uitwijkhaven moeten worden gerealiseerd voor logistiek verkeer dat elkaar moet kruisen, hier moeten vermoedelijk 1 à 2 parkeerplaatsen voor verdwijnen. Deze verdwenen parkeerplaatsen worden gecompenseerd aan het terrein van het woonzorgcentrum met een parkeerpocket van 6 parkings. Het aantal parkeerplaatsen in de straat zal dus niet drastisch veranderen door de aangevraagde verkavelingsvergunning.

In 2020 werd de vergunning afgeleverd voor het Pioniersgebouw en het nieuwe plein. Op de plaats waar het toekomstige autovrije plein komt, achter de laatste woning van de Bareelstraat, wordt momenteel nog geparkeerd. Na de aanleg van dit plein is dit niet meer mogelijk, hierdoor zullen in dit gedeelte van de straat de parkeerplaatsen verdwijnen. Er is echter voldoende parking beschikbaar op wandelafstand op de parking van NMBS waar bewoners gratis mogen parkeren met hun bewonerskaart. De stad heeft bewust gekozen voor een autovrij belevingsplein met voldoende groen, een waterspelelement en ruimte voor ontmoeting om tegemoet te komen aan de nood aan kwalitatief openbaar domein in de stationsomgeving.





De huidige verkavelingsvergunning bevat zoals aangegeven enkel de zone van Armonea en DE ARK, de toekomstige kantoorontwikkeling is niet meegenomen in de voorliggende aanvraag. Op mobiliteitsvlak kunnen we stellen dat, wanneer op termijn de hele zone van het huidige park Spooreinde ontwikkeld is, de leveranciers en vrachtverkeer voor het woonzorgcentrum en de kantoren niet langs Bareelstraat tot bij de gebouwen komen, maar langs de noordzijde van de project via de Guldensporenlei. Indien enkel de zone van het woonzorgcentrum ontwikkeld is kan het tijdelijk wel zijn dat leveringen hiervan via de Bareelstraat gebeuren.

Er was op voorhand een vraag gekomen vanuit de buurt of de stad telkens samen met de brandweer bekijkt of bij een nieuwe ontwikkeling zowel het project als de omgeving goed bereikbaar blijven voor hulpdiensten. Dat gebeurt uiteraard ook voor elke omgevingsvergunning in dit project. Ook de doodlopende Bareelstraat is goed bereikbaar. Een brandweerwagen kan vlot draaien in de straat of door het wegnemen van paaltjes verder doorrijden op het plein indien nodig.

Een tweede vraag die vanuit de buurt was doorgestuurd is of nieuwe bewoners net als huidige bewoners met een bewonerskaart kunnen parkeren op het openbaar domein. Dit is het geval, door het gelijkheidsbeginsel kunnen zij ook een bewonerskaart aanvragen. Er zal echter voor hen ook voldoende ondergrondse parking voorzien worden in het project en uiteraard is er ook nog veel leegstaande parking ter beschikking op de NMBS parking.

Wanneer we kijken naar de toekomstige situatie dan stellen we, zoals eerder toegelicht dat, de Bareelstraat pas volledig heraangelegd en vernieuwd zal worden na de bouw van het woonzorgcentrum en de wooneenheden van DE ARK, zodat de vernieuwde straat niet lijdt onder eventueel werfverkeer.

Vragenronde

“Dankjewel alvast voor deze sessie. Echter vind ik jammer dat we met een aantal buurtbewoners en de bewonersgroepen een meeting hebben moeten vragen. Op sommige momenten worden er voor kleinigheden bewonersbrieven in de bus gestoken. Maar de stevige werken worden stoemelings aangekondigd. Kan dit niet beter?” “Ondank corona konden er in 2020 7 maanden activiteiten georganiseerd worden.”

Omwille van corona hebben we het aantal fysieke ontmoetingen moeten terugschroeven. Via bewonersbrieven en nieuwsbrieven hebben we regelmatig gecommuniceerd over het project, de stand van zaken en de planning. Er zijn periodes dat er veel te vertellen was, op andere momenten was er weinig nieuws te communiceren. Begin volgend jaar / in het voorjaar wordt in elk geval een nieuwe (hopelijk fysieke) meeting gepland.

“De parkeerdruk in de buurt van Niefhout is nu al groot. Binnenkort verdwijnen er weer een 20-tal plaatsen. Wat met die 60 extra appartementen in de Bareelstraat en het woonzorgcentrum erbij? Volgens een studie zouden er genoeg parkeerplaatsen zijn, maar de druk is nu al zo hoog, laat staan zonder die extra bouwwerken. We hebben daar onze twijfels over met de hele buurt.”

“Hoe kan het dat de conclusie gemaakt wordt dat de parkeernood in de Bareelstraat/Prinsessenstraat stijgt, maar er zodanig veel plaatsen verdwijnen.”

Het klopt inderdaad dat de verkeersdruk is gestegen in de buurt. Er verdwijnen parkeerplaatsen op het plein maar er komen er ook nieuwe bij. Zowel de huidige als de nieuwe bewoners kunnen met hun bewonerskaart gratis parkeren op de parking van het station. Bovendien wordt er bij iedere nieuwe ontwikkeling voorzien in (ondergrondse) parkings voor bewoners en bezoekers, waardoor zij niet moeten parkeren op straat. De optelsom leert ons dat er in de toekomst voldoende parkeerplaats zal zijn.

“Waarlangs moet het verkeer wanneer de Bareelstraat wordt afgesloten? De Prinsessenstraat heeft hier de infrastructuur niet voor. We vragen al jaren om asfalt in deze straat. Graag toelichting aub.”

Het is zeker niet de bedoeling dat het autoverkeer van de nieuwe bewoning langs de Prinsessenstraat gaat rijden. Daarom is het ook belangrijk dat we in de Bareelstraat aan de kant van de Merodelei parkeerplaatsen verwijderen zodat er geen storende opstopping gaat ontstaan. Wegrijden langs het





kleine steeg via de Prinsessenstraat zal veel meer moeite kosten dan wegrijden via de vooropgestelde weg.

Het is goed dat deze bezorgdheden worden meegegeven. Wij zullen de situatie mee in het oog houden.

“Zijn de voorzieningen (Pioniersgebouw) enkel voor de bewoners of ook voor de buurt?”

Beiden zullen voorvallen. Er zullen voorzieningen zijn specifiek voor bewoners, bv. een wassalon dat in eerste instantie voor de huurders van de appartementen is bedoeld, maar misschien later wordt opengesteld voor de bredere buurt.

Andere voorzieningen zijn sowieso voor de buurt. Denk hierbij aan het dienstencentrum, het kinderdagverblijf, Kind en Gezin en commerciële invulling zoals bv. horeca. Deze invulling zal zich ontwikkelen wanneer het gebouw er staat. We streven alleszins naar diensten die de buurt zo goed als mogelijk ondersteunen.

“Waar gaan de bezoekers van de inwoners van het Pioniersgebouw parkeren?”

Parkeren zal mogelijk zijn op een tijdelijke parking op de zone waar we gebouw 2 zullen bouwen. Momenteel onderzoeken we of dit wel een goede parkeerlocatie is. We willen bezoekers ook aanmoedigen om de stationsparking te gebruiken. In het onderzoek bekijken we ook of een uitbreiding van parking aan de noordoostelijke kant, nabij de stationsparking, mogelijk is.

“Hoeveel wooneenheden komen er samen (in het Pioniersgebouw) en hoeveel parkeerplaatsen zullen er dan zijn? Wat betekent ruim voldoende parking?”

Dat zijn 136 wooneenheden (Pioniersgebouw) aangevuld met 60 assistentiewoningen. Er zijn 146 parkeerplaatsen voorzien in de ondergrondse parking. Dit zou ruimschoots voldoende moeten zijn. Deze aantallen komen uit normering en worden bevestigd door studies over autobezit en autogebruik. We stellen ook vast dat mensen die in een assistentiewoning wonen zelden een wagen bezitten. De huurappartementen trekken jonge mensen die net daar komen wonen omwille van de nabijheid van het station en geen behoefte hebben aan een wagen.

“Er is maar 1 ingang waar al het verkeer voor het Pioniersgebouw naartoe moet. Dit wordt toch een zeer druk woonerf waar dit verkeer door moet. Wat is dan nog de zin van dit woonerf?”

Er is maar één ingang naar het Pioniersgebouw, via de dr. Nand Peetersstraat. Op basis van de mobiliteitsstudie maakt een gekoppelde in- en uitrit dat de overige zones autovrij kunnen worden gehouden. Er moeten keuzes gemaakt worden en dit bleek de meest veilige situatie. Er zijn immers ook aparte verhoogde voetpaden voorzien in het eerste gedeelte van de dr. Nand Peetersstraat.

“Moet het in- en uitgaand autoverkeer langs de Nand Peetersstraat verlopen? De Guldensporenlei is nu al een zeer drukke straat, dan komt daar het verkeer van Niefhout nog bij?”

Voorheen waren er oude fabrieken en gebouwen, met de ontwikkeling komen er meer woningen waardoor er inderdaad meer verkeer komt. Vanaf de start en doorheen het project laten we hiervoor een mobiliteitseffectenrapport (mober) opmaken. Dit gebeurt door gespecialiseerde bureaus die de mobiliteitssituatie in al haar complexiteit onderzoeken. Wij waken er over dat de vaststellingen uit dit onderzoek worden meegenomen. Hieruit blijkt dat zowel de Guldensporenlei als de Merodelei het verkeer aankunnen.

“Is dit nieuwe veelbelovende plein even groot als het huidige Park Spooreinde? Hoe zien we best de verhoudingen? Ik vind dat we Turnhout nogal vol aan het bouwen zijn, met veel minder plaats voor open ruimte en groen en rustplekken, waar een stad zeker ook nood aan heeft.”

Park Spooreinde is zeer uitgestrekt. Het nieuwe plein wordt ongeveer de helft van deze oppervlakte, maar op een kwalitatieve, meer ontworpen manier. We mogen niet uit het oog verliezen dat Park Spooreinde een tijdelijke invulling is, ontstaan nadat oude gebouwen werden afgebroken.

We gaan zorgen voor meer kwaliteit, bijvoorbeeld door een waterpartij en de aanwezigheid van bomen. Als we zien vanwaar we komen, nl. in verval zijnde oude gebouwen naar een mooi nieuw stadsdeel met





binnenplaats, waar het aangenaam vertoeven is, met veel groen en rustplekken, dan gaat de wijk er absoluut op vooruit.

“Wordt er een tweede afvalstraat voorzien aan de andere zijde van het Pioniersgebouw? Als iedereen naar de afvalstraat in de dr. Nand Peetersstraat moet, is het niet meer leefbaar.”

Er komt sowieso een 2^{de} afvalstraat bij. Er wordt nog onderzocht wat hiervoor de beste locatie is. De uitbreiding zal er zeker komen.

“Kunnen de plaatsen die verdwijnen in de Bareelstraat niet gerecupereerd worden aan de zuidkant van het plan, achter de Prinsessenstraat?”

Er wordt naar gestreefd om het parkeren niet teveel in autoluwe gebieden te organiseren om zo de woonkwaliteit te behouden. We proberen het parkeergebeuren niet te diep in auto-arme woongebieden te laten komen, maar zoveel mogelijk aan de rand van nieuwe ontwikkelingen.

“Welke normen hanteren jullie voor het aantal parkeerplaatsen? 2 auto's per wooneenheid? of andere normen?”

Het gemiddelde autobezit in Turnhout is 1 auto per gezin. In de stationsbuurt is dit minder, 0,9 auto per gezin. Deze norm voor de stationsomgeving hanteren we ook voor deze buurt. Twee parkeerplaatsen per wooneenheid is niet realiseerbaar.

“Hoeveel wooneenheden voorzien jullie voor de hele site?”

Hoe het er nu uitziet zullen dat ongeveer 700 wooneenheden zijn.

“Jullie spreken nu van een grote ondergrondse parking (aan de Bareelstraat). Hier is niets van gezegd toen ik de plannen kwam inkijken. Er was enkel sprake van een ondergrondse parking voor de inwoners van DE ARK.”

In het masterplan was er steeds sprake van ondergrondse parkings onder de verschillende zones. Deze ondergrondse parking is juist een meerwaarde, hierdoor wordt een groot deel van de parkeernood opgelost.

“Tot wanneer kan, mag de zomerbar er nog blijven bestaan?”

Zolang de verdere ontwikkeling niet belemmerd wordt kan de Zomerbar blijven. Dit zal nog even duren want de Zomerbar zit op één van de laatste te ontwikkelen plekken in het project. Zomerbar en ontwikkelaar houden hierover contact met elkaar. Sowieso kan de Zomerbar open blijven in de zomer van 2022.

“Moeten de nieuwe bewoners een parking kopen of huren? Ze hebben natuurlijk recht op een gratis parking in de Bareelstraat.”

Aankoop van een parkeerplaats is niet verplicht voor eigenaars en/of huurders maar er wordt wel aangemoedigd een parkeerplaats in de ondergrondse parking te kopen. De bewoners kunnen inderdaad parkeren op openbare parkeerplaatsen in de buurt. Maar parkeren aan het station is zeker zo interessant omdat hier constant voldoende plaats is. Ook hier kan met gratis met bewonerskaart parkeren.

Bij een nieuwe ontwikkeling stellen we enerzijds vast dat nieuwe bewoners die niet voor een parkeerplaats willen betalen zullen parkeren op het openbaar domein. Anderzijds zien we dat bestaande bewoners graag ingaan op het aanbod om een droge en veilige parkeerplaats aan te kopen. Dat compenseert elkaar. Bovendien zijn de nieuwe bewoners gebaat bij de parking aan het spoor die uitgebreider is dan de parkeerruimte in de Bareelstraat.

“Het blijft echt vaag: er wordt gekeken naar het “gemiddelde”? Wat is dat gemiddelde dan? Hoeveel wooneenheden zijn er in totaliteit? En hoeveel parkeerplaatsen in totaliteit? Iets concreter aub.”

In de stationsbuurt is dat iets minder dan 1 (0,9) wagens per gezin, gemotiveerd vanuit de specifieke ligging vlakbij alle openbare vervoersvoorzieningen. Er wordt ook heel concreet gekeken naar het type





appartement, bijvoorbeeld woonzorgcentrum, 1-kamer appartement enz. Op basis daarvan worden de cijfers bepaald.

“Kunnen jullie aub zeggen hoeveel plaatsen jullie gaan wegnemen?”

Met het Pioniersgebouw werd de vergunning afgeleverd voor het plein dat autovrij zal worden. Hierdoor waren er reeds een 10-tal plaatsen verdwenen. Aangezien er geen afzonderlijke parkeervakken getekend zijn in de Bareelstraat, kan het exacte aantal niet berekend worden.

Met de verkavelingsaanvraag zelf verdwijnen er op korte termijn nog geen plaatsen. Dat zal pas meegenomen worden bij de omgevingsvergunningen. Daarbij zullen er 5 verdwijnen aan het begin van de Bareelstraat en 1 of 2 halfweg de Bareelstraat, afhankelijk van het finale ontwerp. Tegelijk zullen er 6 nieuwe openbare plaatsen moeten worden voorzien in de toekomstige parkeerpocket aan het woonzorgcentrum.

“Het is een utopie dat bezoekers enkel ondergronds parkeren. Zeker tijdens drukke momenten.”

Sommige bezoekers zullen dit wel doen, andere niet. Dat is niet voor alle bezoekers gelijk. We houden hiermee rekening in onze plannen maar kunnen niet vermijden dat mensen op het openbaar domein parkeren. Doordat hier, zoals voorligt, betalend parkeren in te voeren wordt dit wel ontmoedigd.

“Wat met de gevels van Atelfond? Blijven die behouden?”

De voorgevel van het oude kantoorgebouw en de poortconstructie zal inderdaad behouden blijven.

“We hebben het niet over de nieuwe bewoners. Maar over de oude bewoners. De parkeerdruk is nu bijna niet te houden.”

Het blijkt dat nog niet alle bewoners ervan op de hoogte zijn dat ze met hun bewonerskaart ook gratis kunnen parkeren op de parkeerplaats van het station. Dit is niet zo ver en is een belangrijke troef voor de parkeerplaatsen die kortelings verdwijnen bij het toekomstige autovrije plein, die hierdoor ruimschoots gecompenseerd worden.

“Wordt het steegje in Prinsessenstraat ooit fatsoenlijk aangelegd?” “Jullie kunnen Bareelstraat vernieuwen dmv riolering maar Prinsessenstraat gaat weer achterwege blijven, vermoed ik.”

Op het moment dat de Bareelstraat definitief wordt heraangelegd na de werken van DE ARK en het woonzorgcentrum, zal ook de Prinsessenstraat worden aangepakt. Ook het Prinsessenpad is een publiek toegankelijke weg. We bekijken of een structurele aanpassing kan worden meegenomen bij de reeds geplande herinrichting van Bareelstraat en Prinsessenstraat.¹

“Waar moeten wij parkeren als de Bareelstraat opengelegd wordt voor de rioleringswerken?”

Op dit moment hebben we hier nog geen antwoord op. De aannemer die hiervoor wordt aangesteld zal hiervoor een voorstel moeten uitwerken en afstemmen met de dienst Wegen en Mobiliteit in aanloop naar de werken. Het minderhinderplan wordt ook concreet uitgelegd tijdens een buurtoverleg.

“Je kan bezoekers van het Pioniersgebouw en anderen niet verplichten om op de stationsparking te gaan staan. De klanten van de zomerbar bewijzen jaarlijks dat ze liever in de Bareelstraat en de Prinsessenstraat staan dan op de parking van het station.”

Parkeren in de omliggende straten was voordien inderdaad interessanter voor Zomerbar bezoekers omdat dit gratis was en de stationsparking niet. De stad bekijkt momenteel om de omliggende straten betalend te maken zodat de voorkeur naar de stationsparking zal gaan.

¹ Sinds de inwerkingtreding van het decreet op de gemeentewegen (2019) kunnen wegen die dertig jaar voortdurend en onafgebroken, openbaar en niet-dubbelzinnig publiek worden gebruikt, beschouwd worden als een openbare weg die onder het rechtstreekse en onmiddellijke beheer van de gemeente valt, ongeacht de eigenaar van de grond. De stad kan (maar is niet verplicht) de eigendom van dergelijke wegen (gratis) over nemen of gebruik te maken van de verkrijgende verjaring. De procedures voor de vaststelling als gemeenteweg is omschreven in het decreet (oa besluitvorming, opmaak rooilijnplan etc).





“Eerst gebouwen aanvragen en plaatsen, dan pas nadenken over parkeren. Indien beide niet samen genomen worden bij de bouwaanvragen, vrees ik dat wij telkens bezwaar zullen moeten aantekenen.”

In het masterplan is bekeken hoe de ontsluiting best zou gebeuren. Parkeren werd vanaf het begin wel degelijk mee bekeken om de overlast zo laag mogelijk te houden. Bij de vergunningsaanvragen na de verkaveling zal dit verder moeten worden uitgewerkt.

Het is juist interessant om zulke projecten in de stationsomgeving te realiseren in plaats van aan de rand van de stad of in het centrum. Dit is immers de locatie met de beste bereikbaarheid voor openbaar vervoer in de hele stadsregio.

“Zoals eerder al aangehaald blijft het een utopie dat de ondergrondse parking zoveel verkeerdruk aankan. Jammer dat de focus ligt op hoeveelheid i.p.v. een kwalitatief aanbod in het nodige groen. Als corona ons een ding heeft geleerd is het dat groen noodzakelijk is, en dat mensen dit ook proactief opzoeken.”

Het nieuwe plein wordt een belevingsplein met grote toekomstbomen waar men vrij kan vertoeven, rondwandelen, verblijven. Ook de ruimtes tussen de verkaveling worden openbaar en autoluw zodat ze doorwaadbaar worden. Tevens zal ook de zone waar vandaag de zomerbar gevestigd is op termijn omgevormd worden tot openbaar park.

“Het woonproject van De Ark, ongeveer 61 nieuwe wooneenheden, komt overeen met een nieuwe straat. Dat jullie ervoor kiezen om dit project op deze locatie te zetten is vreemd omdat de Bareelstraat hiervoor een volledige metamorfose moet ondergaan + veel drukker gaat worden. Waarom kiezen jullie niet voor de overkant maw achter de woningen van de Prinsessenstraat. De inwoners van De Ark hebben dan minstens 3 grote straten om weg te rijden of aan te komen ipv nu 1 straat.”

Deze oefening werd vroeger al in het masterplan gemaakt. De keuze van deze locatie gebeurde in gezamenlijk overleg met betrokken partijen. Bij de invulling van de oude industriële site hebben we ook gekeken naar de ontsluiting van de verschillende gebieden en onderzocht om deze niet op één straat te zetten. Parkeren wordt van in het begin opgenomen in de voorbereidingen van de ontwikkeling.

“Ben ik de enige die de verhardingsgraad van het project als enorm ervaar?”

Er wordt met de herontwikkeling juist ingezet op groen. Er komt 20.000 m² openbaar domein bij en dit wordt zoveel mogelijk vergroend tav de oorspronkelijke industriële bebouwing. Oorspronkelijk was er veel minder groen voorzien in het plan.

“Wat bedoelt u met De Lijn mee instappen in het project?”

De stelplaats van De Lijn biedt potentieel om nog een woonontwikkeling aan te takken. Dit zal niet voor de eerstkomende 10 jaar zijn. Er is nog niet bekend of en wanneer de stelplaats daar zou verdwijnen.

“Is er rekening gehouden met de pendelaars die op de stationsparking staan? De laatste maanden was dat minder als gevolg van het thuiswerk.”

Er werden tellingen gehouden de afgelopen jaren (ook voor corona), zowel overdag als 's nachts om een goede inschatting te kunnen maken. Zowel overdag als 's nachts is er steeds voldoende plaats aan het station. Uit onderzoek blijkt dat veel autependelaars het station van Tielen verkiezen omdat men hier als bezoeker gratis kan parkeren.

“De stationsparking is van de NMBS. Kan de stad garanderen dat deze plaatsen beschikbaar blijven?”

Dit is contractueel vastgelegd met de NMBS. Het is een contract van onbepaalde duur, dat door beide partijen kan worden opgezegd. De NMBS heeft echter geen ambitie om deze overeenkomst op te zeggen; de stad voert immers de controles en het onderhoud uit.

“Waarom mogen wij geen garage bouwen omdat er dan een parkeerplaats verdwijnt en mogen jullie er wel 15 of meer wegnemen?”

Ten behoeve van een autovrij plein worden ongeveer 10 parkeerplekken opgeofferd. Dit ten behoeve van kwalitatief wonen, zowel voor de huidige als de nieuwe bewoners.





“Er verdwijnen ook plaatsen in het begin van de Bareelstraat, niet enkel aan de kant van het plein.”

Deze parkeerplaatsen verdwijnen inderdaad om ervoor te zorgen dat het verkeer bij de aansluiting van de Merodelei vlot en veilig kan verlopen.

“Waarom ligt de focus op meergezinswoningen? Het aandeel eengezinswoningen in héél het project is nagenoeg verwaarloosbaar. Waarom geen stadsproject met degelijke eengezinswoningen?”

Veel hangt af van de locatie van waar we ons bevinden. We zetten in op het optimaliseren van de beschikbare ruimte, verdichting in het centrum is een logische keuze.

“Het is een mooi project maar het moet de nodige buurt volledig aanpakken.”

Er is tijdelijk een grote open ruimte, waar op termijn inderdaad nieuwe wooneenheden en diensten bij komen. De implementatie hiervan wordt zo goed mogelijk ingepland. Er zijn diverse voordelen aan verbonden, ook voor huidige bewoners. Bijvoorbeeld het dienstencentrum wat een meerwaarde creëert. De heraanleg van de bestaande straten wordt mee in de planning genomen.

“Zou het mogelijk om op de hoogte gehouden te worden van alle aanvragen die lopende zijn en kortelings gepland zijn?”

Sowieso zullen we buurtbewoners informeren bij iedere nieuwe aanvraag. Momenteel is enkel de verkavelingsaanvraag lopende.

Contact

Verslag en informatie: www.turnhout.be/slimturnhout

Contactgegevens voor algemene vragen en info: info@slimturnhout.be en info@ion.be

