

## Projectmanagement

Campus Blairon 200, 2300 Turnhout  
stad@turnhout.be, www.turnhout.be

# TURNHOUT



## Verslag

**Datum:** 11.10.2023

**Locatie:** De Wissel, Pioniersgebouw

### **Informatieavond Niefhout in verband met vergunningsaanvraag kantoorgebouw**

Sinds begin oktober hangen gele affiches op in de straten van Niefhout die de vergunningsaanvraag voor de bouw van het kantoorgebouw aankondigen. Tijdens deze informatieavond werd dit toegelicht.

Dit verslag bestaat uit 2 delen.

- Pagina's 2 t.e.m. 7: uitleg over het project Niefhout en het kantoorgebouw
- Pagina's 8 t.e.m. 11: verslag van de vragenronde



## Waarom het project Niefhout

Introductie door schepen Francis Stijnen, bestuurslid vennootschap SLIM Turnhout.

Tot voor enkele jaren was de buurt achter het station van Turnhout een stadskanker die meerdere problemen vormde. Als antwoord daarop ontstond het project Niefhout.

### 1/ Vervuilende industrie in woonbuurt

In het verleden waren er in de stationsomgeving twee industriële bedrijven gevestigd: Atelfond en Foresco. Na hun vertrek kozen we er als stadsbestuur voor om de ontwikkeling van deze site mee in handen te houden. Zo werd voorkomen dat er verschillende kleine losstaande projecten zonder samenhang zou komen.

### 2/ Van industriële naar hedendaagse tewerkstelling

De locatie van Niefhout is ideaal om een nieuw stadsdeel te ontwikkelen: vlakbij het station, dichtbij het centrum van de stad, dichtbij de natuur,... Kortom, Niefhout heeft veel troeven naar tewerkstelling en wonen. Dit is een ideale locatie voor de bouw van een kantoorgebouw aangezien veel werknemers er met het openbaar vervoer naartoe kunnen gaan.

We zien dat veel andere centrumsteden hun stationsomgeving ook al hebben aangepast en ontwikkeld naar een gebied om te werken én wonen (bijvoorbeeld Leuven en Gent).

### 3/ Groen en speelruimte

Dit gebied had in het verleden, omwille van de industrie die er was, niet veel groen. Met deze ontwikkeling kiezen we ervoor om open groene ruimtes te creëren. We maken een doorwaadbaar gebied; dat wil zeggen dat het van overal toegankelijk moet zijn. Bezoekers moeten het gebied kunnen doorkruisen zonder voor afgesloten blokken komen te staan.

### 4/ Divers aanbod aan woningen

Het stadsbestuur heeft de plicht om voldoende woningen te voorzien in Turnhout. Aan de andere kant willen we ook de natuur en de groene rand rondom de stad behouden. Onder andere daarom werd besloten om op Niefhout in de hoogte te bouwen. Op deze schaal is het inderdaad nog niet eerder gezien in Turnhout. Het ontwikkelingsproject op Niefhout is dan ook een ambitieus plan voor een stad als Turnhout; als centrumstad die al een stad is, maar waar buurten nog iets betekenen.

### 5/ Zorgzame buurt

Turnhout heeft veel potentieel naar tewerkstelling en sociale voorzieningen. Op het moment van de opmaak van het masterplan (in het jaar 2012), was er lokaal veel gaande rond 'zorgeconomie'. Dit is een sector die leeft in Turnhout en we willen die zorgeconomie ook hier realiseren.

Bij 'zorg' denken we in eerste instantie aan de medische sector, maar zorg kan ook van onderuit groeien. Hoe meer mensen zorg kunnen dragen voor elkaar, hoe beter men kan functioneren. Omwille van die visie heeft onze stad geld gekregen van het Vlaams stadsvernieuwingfonds om dit in de praktijk om te zetten. Dat realiseren we samen met onze partner Zorggroep Orion.

## Masterplan in uitvoering

Het masterplan dateert uit 2012. Ondertussen zijn we ruim 10 jaar verder en is de wereld veranderd, denk maar aan hoe de coronaperiode ons leven veranderd heeft.

De basisprincipes uit het masterplan blijven echter overeind tot op vandaag:

- 1) Niefhout wordt een stadsdeel met gemengde functies: je kan er wonen en werken. Zowel wonen als werken kadert in een visie rond zorg.
- 2) Niefhout wordt een stadsdeel met open, groene ruimtes
- 3) Bewoners van Niefhout wonen in de nabijheid van andere woonwijken en zelfs andere woonontwikkelingen in Turnhout (bijvoorbeeld de Nieuwe Kaai en Turnova).
- 4) Door te bouwen in de hoogte komt er meer ruimte voor groen en voor open ruimte vrij





Het masterplan wordt gerealiseerd in verschillende fases.

Fase 1: woningen en appartementen aan de Guldensporenlei en Dokter Nand Peetersstraat

Gerealiseerd

Fase 2: Pioniersgebouw en het Fanny Aubergéplein

Gerealiseerd

Fase 3: Vliegenier

Vliegenier zal het Fanny Aubergéplein een pleingevoel geven. Vliegenier is vergund. Vermoedelijk zullen de werken in het voorjaar van 2024 starten.

Fase 4: Woonzorgcentrum

Het woonzorgcentrum is gepland, maar we weten nog niet exact wanneer deze werf opstart.

Fase 5: Kantoorgebouw

De vergunningsaanvraag is nu ingediend.

Fase 6: park en residentiële ontwikkeling waar nu De Bakkerij is.

Bouwen vlak naast het station zorgt voor wat uitdagingen:

- Gemotoriseerd verkeer willen we spreiden over de twee invalswegen: Guldensporenlei en de Merodelei. Daarvoor willen we graag het stuk grond naast de stationsparking, aan de Guldensporenlei, verwerven. Dit perceel is nu eigendom van Infrabel. Zo zou er een directe ontsluiting komen van het verkeer van Niefhout naar de Guldensporenlei. Maar voorlopig is er geen akkoord met Infrabel hierover. Ondertussen voorzien we een alternatieve ontsluiting via de Dokter Nand Peetersstraat.
- We willen op termijn in samenwerking met NMBS en Infrabel een fietsers- en voetgangerstunnel aanleggen vanuit Niefhout tot aan de Stationsstraat (tunnel onder het spoor en het station). We maken daarom tijdelijk wat meer openbare ruimte met kwalitatief groen op de locatie waar in de toekomst de toegang tot deze tunnel zal komen.





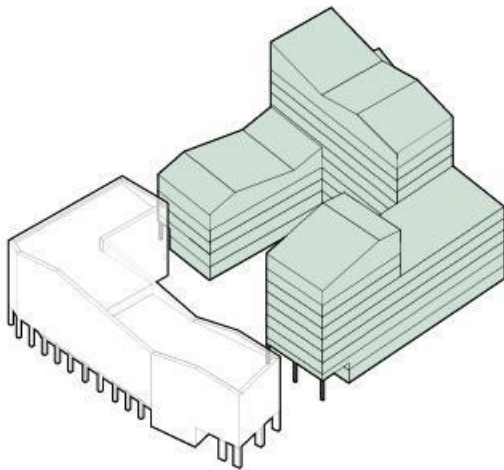
## Kantoorgebouw – nieuwe werkplekken aan het station

Uitleg door Kathleen Van de Vel van architectenbureau Stramien

In het masterplan van 2012 was er sprake van vier aparte kantoorgebouwen, maar omwille van de veranderende vraag in de kantoormarkt is er overgegaan op één aaneengeschaald gebouw. De totale oppervlakte (zo'n 18.000m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte) van de kantoorruimte is niet veranderd, maar er wordt op een compactere manier gebouwd. Op die manier blijft er meer ruimte gespaard voor een waardevol binnengebied.

Volume van het kantoorgebouw:

- Het hoogste en zwaarste punt van het kantoorgebouw komt aan de kant van het spoor. De ruimte daar kan dat verdragen.
- Het laagste punt van het kantoorgebouw komt aan de kant van de Diksmuidestraat, zodat er daar meer licht komt voor de toekomstige appartementen aan die straat.
- Tussen het kantoorgebouw en het woonzorgcentrum komt een groen park.



De schaduw van de toren zal voor het grootste deel van de dag over het spoor vallen. De toren is zo ingepland dat hij zo weinig mogelijk schaduw werpt op de omliggende daken. Het kantoorgebouw krijgt zogenaamde dansende daken; dit zijn dakoppervlaktes in verschillende hellingen en hoeken. Dansende daken onttrekken technische installaties op het dak aan het zicht.

Het kantoorgebouw zal twee centrale ingangen hebben, via de galerijen op de gelijkvloers van het gebouw. Op de hoeken komen publieke doorgangen die toegang geven van en naar de ondergrondse parking. De binnenkant van het kantoorgebouw wordt flexibel ingericht zodat het kan aangepast worden aan de noden van de diensten die er in toekomst zullen komen.





Zicht op het kantoorgebouw naast het spoor, vanuit de richting Guldenspoorenlei



Zicht op het kantoorgebouw vanuit het binnenplein dat aan de andere kant omsloten wordt door het woonzorgcentrum.



Zicht op het kantoorgebouw vanaf het spoor, langs de kant van de Merodelei.







## Mobiliteit

Bert Willems, projectmanager, licht mobiliteit in en rond Niefhout toe

Het aantal fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer neemt toe. Dankzij elektrische fietsen zien we dat er meer en meer mensen de auto laten staan voor kortere en middellange verplaatsingen. Aan het station zijn er veel voetgangers. Hier komen ook alle regionale bussen toe. Er vertrekken twee treinen per uur naar Antwerpen of Brussel, en er komen er ook twee per uur aan in Turnhout. Als stad willen we maximaal inzetten op duurzame mobiliteit en verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer stimuleren.

Niefhout is een project tussen twee belangrijke invalssassen naar het centrum van Turnhout: de Merodelei en de Guldensporenlei.

In de toekomst zullen er op Niefhout meer auto's zijn dan vandaag het geval is, maar de toename van de auto's wordt zo veel mogelijk gespreid tussen deze twee grote invalswegen: er komt één ontsluiting via de Bareelstraat naar de Merodelei en één via de Dokter Nand Peetersstraat naar de Guldensporenlei.



Beide toegangswegen komen samen in de ondergrondse parkeergarage die gebouwd zal worden onder het kantoorgebouw en het woonzorgcentrum. Bij het verlaten van de parkeergarage zullen chauffeurs kunnen kiezen langs welke weg ze willen wegrijden.

Deze centrale parkeergarage wordt een rotatieparking. Overdag zal de parking gebruikt worden door de kantoorgebruikers, 's avonds door (buurt)bewoners. De parking zal beschikbaar zijn voor mensen die werken op Niefhout, er op bezoek gaan of er (in de buurt) wonen.





De laatste ontwikkelingsfase van Niefhout zal bestaan uit wooneenheden met nog een ondergrondse parking. Die parking zal dan ook gekoppeld worden aan de parking onder het woonzorgcentrum en kantoorgebouw. Zo komt er in het centrum van Niefhout één grote parking waar iedereen terecht zal kunnen.

Tot op vandaag is de uitbater van de parkeergarage nog niet gekend. Dat betekent dat we de voorwaarden (zoals de prijs) ook nog niet kennen. De stationsparking van NMBS blijft bestaan, buurtbewoners mogen daar steeds parkeren.



Voor de bouw van het woonzorgcentrum en het kantoorgebouw mogen we een werfweg aanleggen over het perceel van Infrabel, waardoor werfverkeer op en af kan rijden via de Guldensporenlei zonder de buurtbewoners veel te belasten.

De definitieve ontsluiting voor Niefhout wensen wij op termijn ook op deze locatie te realiseren. We zijn hiervoor nog steeds in overleg met Infrabel.





## VRAGENRONDE

### VRAAG:

Er wordt op een goede manier nagedacht over de verschillende functies en mogelijke invullingen. Dat is zeer positief. Er wordt goed geïnvesteerd en de ideeën zijn oké. Het is ook goed dat er info gegeven wordt en dat er plannen zijn om dit in toekomst meer te doen.

Wat wel zeer jammer is: er is in 2012 één keer participatie geweest en daarna nooit meer. Hier komen ontzettend hoge gebouwen, wat nergens gezien is in de stad. De lichtinval voor ons, huidige bewoners van de Bareelstraat, zal verdwijnen of op zijn minst afnemen. Parkeerplaatsen verdwijnen en de verkeersdruk zal toenemen. Er wordt binnen het project te weinig gedaan voor de huidige bewoners, het is niet duidelijk wat er voor de buurt gebeurt. We hebben begrip voor de beleidsdoelstellingen van het stadsbestuur, maar iedere keer als er iets nieuws wordt voorgesteld, wordt rekening gehouden met nieuwe bewoners (bv. parkeerplaatsen voor hen, hoogtes van gebouwen worden aangepast rekening houdend met hen,...) Maar er wordt te weinig gezegd over hoe er wordt omgegaan met huidige bewoners en om de impact van de ontwikkeling op hen te verminderen.

Bewoners uit de Bareelstraat, vooral op het einde van de straat, zullen veel hinder ondervinden: hier zullen geen parkeerplekken meer zijn en hun zonnepanelen zullen in toekomst minder renderen als gevolg van de hoogte van het woonzorgcentrum voor hun deur. Ook het Vliegeniersgebouw is heel hoog, nog hoger dan het Pioniersgebouw. We begrijpen niet waarom deze gebouwen zo hoog moeten zijn.

### ANTWOORD:

Het hoogste punt van het kantoorgebouw komt aan de spoorweg zelf. Op die manier verhogen we de levendigheid aan de andere kanten van het gebouw.

### VRAAG:

Voor de mensen die in de Bareelstraat wonen is dat geen oplossing. De gebouwen voor onze deur zullen, zelfs aan de kant van de Bareelstraat, nog altijd veel hoger zijn dan onze woningen.

### ANTWOORD:

We erkennen dat we de buurt destijds, bij het voorstellen van het masterplan, op een andere manier hadden moeten informeren over de hoogtes en de impact ervan duidelijk maken. Het masterplan hadden we destijds meer en beter moeten duiden. We erkennen dit en leren daaruit voor de toekomst.

Anderzijds is het zo dat in alle steden in de hoogte gebouwd moet worden. Deze tendens is onomkeerbaar en zien we overal in Vlaanderen. Dit is wat we moeten doen om Vlaanderen duurzaam en leefbaar te houden. Dan komt er inderdaad een punt waarop dit begint te conflicteren met de bestaande en oudere woningen.

Op Niefhout hebben we nog enigszins ruimte zodat we afstanden kunnen bewaren die nog voldoende zonlicht garanderen. Een voorbeeld daarvan is het binnenplein van het Pioniersgebouw. Dit is groot en hoog, maar toch is er voldoende zonlicht.

*Aanvulling na de vergadering: er wordt een zonnestudie opgemaakt in functie van de woningen in de Bareelstraat. Dit wordt verder met de bewoners in kwestie opgenomen.*

### VRAAG:

Zal er op Niefhout geen hitte-eiland komen te ontstaan? Volgens het masterplan van Turnova zou het daar ook groen ingepland worden, maar uiteindelijk schoot daar niet veel van over. Hopelijk wordt daar nu wel rekening mee gehouden voor de plannen op Niefhout.

### ANTWOORD:

De openbare ruimte op Niefhout wordt zo groen mogelijk ingericht.

Zo wordt de ondergrondse parking onder het woonzorgcentrum en de kantoren voldoende diep ingegraven zodat er genoeg aarde is voor de wortels van bomen en struiken die in het park erboven worden geplant. Zo kunnen deze gezond groeien.

Het Fanny Aubergéplein is veel groener gemaakt dan wat oorspronkelijk voorzien was. Het klopt dat er verhoudingsgewijs nog veel verharding is. Omwille van brandveiligheid is een bepaalde breedte daar nodig.

Bovendien hopen we in de toekomst kleine horeca aan te trekken in het Pioniersgebouw waarvoor we terrassen voorzien aan het Fanny Aubergéplein. Rekening houdend daarmee is het plein voor de rest zo groen mogelijk ingericht. We hebben niet alleen aan groen gedacht, maar ook aan water: onder het Fanny Aubergéplein ligt een heel groot bufferbekken om hemelwater op te vangen en traag te laten infiltreren.

Op Niefhout worden de strengste normen gehanteerd van de nieuwe Vlaamse regelgeving in verband met infiltratie. Vandaag de dag gelden zeer strenge regels; hemelwaterbuffering wordt zeer streng opgevolgd en beoordeeld door Vlaanderen (Dienst Integraal Waterbeleid (DIW)). Deze normen zijn ondertussen zo streng dat het echt niet meer strenger kan, anders kan er in Vlaanderen niet meer gebouwd worden.







We moeten in Turnhout ook omgaan met het feit dat Vlaanderen koning is qua lintbebouwing. Dit is een historisch gegeven dat we vandaag moeten weten te kenteren om de groene rand van onze stad te vrijwaren. Concreet betekent dit dus dat we verplicht zijn om stedelijk te gaan verdichten; namelijk meer mensen in het centrum laten wonen. Dit is geen evidente omslag, maar daar gebeuren vele studies rond en we steunen daarvoor op de expertise van specialisten.

VRAAG:

Wij zijn bezorgd over het aantal verkeersbewegingen dat hier in de toekomst zal plaatsvinden. De zorgen rond mobiliteit worden te veel geminimaliseerd en te weinig onderzocht. Het verkeer staat nu al vast tot in het centrum van Turnhout als de slagbomen aan de spoorwegovergang dicht zijn, en dan moeten er in toekomst nog veel auto's bij komen. We roepen het stadsbestuur op om het mobiliteitsvraagstuk verder onder de loep te nemen.

ANTWOORD:

De Merodelei en de Guldensporenlei kunnen niet verbreed worden. Het feit dat er stedelijke verdichting is, en dat meer mensen wonen en werken in de stad, dwingt ons allemaal om na te denken hoe we ons moeten verplaatsen. We moeten de mobiliteit in onze stad zo organiseren dat er een shift gemaakt wordt. We moeten ons meer gaan verplaatsen met de fiets en met het openbaar vervoer. Dit is de toekomst en daarom zetten we daar in Niefhout hard op in.

Het project op Niefhout kan hier op deze manier gerealiseerd worden omwille van de ligging; er is een goede fietsdoorsteek en goede verbindingen met de bussen en de treinen.

We weten dat het niet vanzelfsprekend is om vanuit de Bareelstraat met de auto af te draaien richting het centrum, zeker als de slagbomen dicht zijn. We beseffen dat dit betekent dat je als autobestuurder zal moeten wachten tot je weg kan rijden.

Anderzijds, wat ons gevoel ons zegt, komt niet altijd overeen met de realiteit over het aantal autobewegingen.

Verhoudingen en cijfers moet je namelijk spreiden over heel de dag. We ontkennen niet dat er meer bewegingen zullen zijn, maar de impact ervan moet je bekijken over het geheel.

VRAAG:

Veel chauffeurs rijden de Bareelstraat binnen zonder te beseffen dat dit een doodlopende straat is. Daardoor wordt er veel gedraaid en gekeerd in deze smalle straat, soms door vrachtverkeer. Kan daar iets aan gedaan worden?

ANTWOORD:

We bekijken of daar extra signalisatie geplaatst kan worden zodat chauffeurs door hebben dat dit een doodlopende straat is.

VRAAG:

Als de ondergrondse parking een doorsteekparking wordt, wordt dit dan geen sluiproute? Wordt het verkeer via Niefhout dan niet extra gestimuleerd?

ANTWOORD:

De ondergrondse parking wordt geen doorsteekparking. Je zal niet via de Guldensporenlei naar de Merodelei of omgekeerd kunnen rijden zonder een parkeerticket te moeten betalen.

VRAAG:

Kan de stad alles op alles zetten om het perceel van Infrabel aan de Guldensporenlei toch te verwerven?

ANTWOORD:

Er zijn al veel gesprekken geweest met Infrabel. We zetten hier 100% op in en we blijven dit ook doen.

VRAAG:

Hoeveel parkeerplaatsen zullen er zijn in de ondergrondse parking?

ANTWOORD:

De parking onder het woonzorgcentrum en het kantoorgebouw zal plaats bieden aan 185 auto's. Het is een parking van slechts 1 verdieping ondergronds.

Na de uitbreiding naar de parking van de laatste ontwikkelingsfase zal de capaciteit toenemen tot 350 plaatsen.

VRAAG:

Hoeveel mensen zullen er werken in de kantoren en in het woonzorgcentrum, en is er met andere woorden wel voldoende parkeerplaats?

ANTWOORD:





Dat wordt bekeken in percentages en in verschillende tijdszones. Werknemers zijn er vooral overdag, bewoners hebben vooral 's avonds en in het weekend nood aan parkeerplaatsen.

In het kantoorgebouw is er plaats voor 500 werknemers, waarvan 80% tijdens de werkuren aanwezig is. (Die 80% is bestudeerd; er is altijd wel iemand op vakantie, ziek, op verplaatsing of aan het thuiswerken). Als je alle ontwikkelingen bekijkt, gaat het over een raming van in totaal 200 bewegingen per uur per dag over de verschillende straten. Dat is ongeveer 1 auto per minuut in een spitsuur.

VRAAG:

Het risico bestaat dat mensen niet in de ondergrondse parking zullen parkeren, maar in de straat.

ANTWOORD:

Er blijven nog steeds parkeerplaatsen op het openbaar domein. Die zijn inderdaad beperkt maar ten voordele van veel bruikbare, autovrij ruimte.

VRAAG:

Kan er, bijvoorbeeld, exclusiviteit gegeven worden aan bewoners van de straat om hier te parkeren?

ANTWOORD:

Neen, want dan komen we in de problemen met het gelijkheidsbeginsel.

Er is momenteel nog geen uitbater voor de ondergrondse parking. Als die er is, zullen de voorwaarden voor buurtbewoners mee besproken worden. We engageren ons ertoe om dit mee te nemen in de gesprekken met de uitbater of om dit proactief mee op te nemen als voorwaarde voor kandidaat-uitbaters.

VRAAG:

In het Pioniersgebouw zijn veel tijdelijke arbeiders ondergebracht ondanks eerdere beloftes van de eigenaar van de appartementen. Hoe zullen jullie voorkomen dat dit niet opnieuw gebeurt met bijvoorbeeld Vliegenier?

ANTWOORD:

Als stad willen we een herhaling van deze situatie opnieuw vermijden. We zullen hier heel erg op toezien. Ook bij ION, de projectontwikkelaar, heeft men hieruit geleerd zodat dit niet meer herhaald kan worden.

VRAAG:

Kan het groen dat nog moet aangelegd worden ook gebruikt worden voor sport en spel?

ANTWOORD:

Dit is een mogelijkheid die besproken zal worden bij het plannen van het park. Voor de invulling van het park zal participatie belangrijk zijn. Bewoners zullen uitgenodigd worden om mee na te denken over de mogelijkheden van het park.

VRAAG:

Heeft Turnhout wel nood aan een kantoorgebouw van 11 verdiepingen?

ANTWOORD:

Er is een oproep vanuit het Vlaams Administratief Centrum gekomen om hun kantoren die nu verspreid over de stad zitten, te centraliseren. Het kantoorgebouw van Niefhout is daar een grote kanshebber toe. Als zij effectief naar Niefhout komen, dan is meer dan de helft van de kantoren al ingevuld.

VRAAG:

Waar komen de parkeerplaatsen voor ouders die hun kinderen naar de kinderopvang in het Pioniersgebouw zullen brengen?

ANTWOORD:

Eén van de parkeerplaatsen aan Bouwschen Pad zal een kiss&ride plaats worden waar ouders zullen kunnen parkeren voor de tijd die nodig is om hun kindje af te zetten of op te halen.

Er zijn in Turnhout heel veel ouders die wachten op een plaatsje in een kinderopvang. Nabijheid tot een kinderopvang is één van de criteria die gebruikt worden om plaatsen toe te wijzen. En dit helpt; in de kinderopvang in de Druivenstraat, bijvoorbeeld, worden onder andere daardoor 17 van de 18 kinderen met de fiets of te voet gebracht.

VRAAG:

Welk soort handelszaken zullen er komen in het Pioniersgebouw en in Vliegenier?

ANTWOORD:





We willen vooral kleine zaken aantrekken, liefst zaken met een bepaalde zorgfunctie of een aanbod waar heel de buurt iets aan heeft. Sowieso zullen we nachtwinkels en dergelijke weren; daar hebben we een heel streng beleid rond.

VRAAG:

Wat is de timing voor de rest van de bouwprojecten op Niefhout?

ANTWOORD:

Met Vliegenier zal vermoedelijk gestart worden in het voorjaar van 2024.

In december 2026 zou het woonzorgcentrum opgeleverd moeten worden, en het jaar erna, eind 2027 zou het kantoorgebouw af moeten zijn.

*Vragen over het project Niefhout kunnen gesteld worden via e-mail aan [niefhout@turnhout.be](mailto:niefhout@turnhout.be)*

