

VERSLAG BUURT IN BEELD - OMGEVING KASTEELLOOP

17 NOVEMBER 2015

1 Welkom

Schepen Astrid Wittebolle licht het concept van Buurt in Beeld toe. Met dit soort buurtvergadering wil Stad Turnhout graag **in kleinere groepen in gesprek gaan met buurtbewoners** rond een specifiek thema. Zo wil Stad Turnhout vanavond met omwonenden van project Kasteelloop bekijken op welke manier het project ook voor de ruimere buurt voordelen kan hebben. Daarnaast geeft de projectontwikkelaar meer toelichting bij de aanvraag voor de verkwalingsvergunning. Daarvan loopt het openbaar onderzoek tot en met 8 december 2015.

Jan Govaerts (Communicatie Stad Turnhout) geeft praktische info mee over het verloop van de avond. Omdat we deze avond in groepjes werken, weten de deelnemers niet wat er in de andere groepen is verteld. Daarom bezorgen we nadien het **verslag aan alle aanwezigen**. Zo krijgen ze ook de informatie rond de andere thema's.

De sessie rond groen in uw buurt met de wandeling door de Natuurgaard aan De Wending wordt verplaatst naar een datum in december. Er was maar een persoon ingeschreven. Deze activiteit wordt opnieuw georganiseerd in de loop van december, maar dan overdag zodat het voldoende licht is. De bewoners van De Wending en de serviceflats worden hiervoor uitgenodigd. Ze kunnen dan hun vragen stellen.

2 Toelichting project Kasteelloop

Van 9 november tot en met 8 december 2015 loopt er openbaar onderzoek rond een aanvraag tot verkavelingsvergunning. Die aanvraag werd ingediend door Kastelenloop bvba en OCMW Turnhout. De aanvragers vragen een vergunning om gronden in 21 kavels voor één- en meergezinswoningen te mogen verkavelen.

De toelichting vandaag gebeurt dus in het kader van die aangevraagde verkavelingsvergunning. Die mag niet worden verward met de bouwvergunning. Die kan pas later worden aangevraagd, wanneer de bouwplannen afgewerkt zijn. Dat is nu nog niet het geval. Daardoor kunnen er nog geen definitieve aantallen gegeven worden bijvoorbeeld voor wat betreft de verschillende soorten gebouwen.

Luc Op de Beeck, voorzitter van OCMW Turnhout en Christophe Eraly van Buur Architecten lichten namens de ontwikkelaars het project toe.

2.1 Voorgeschiedenis en situering

Naast bvba Kastelenloop en OCMW Turnhout is ook de sociale huisvestingsmaatschappij De Ark betrokken partner in dit project.

OCMW-voorzitter Luc Op de Beeck legt uit dat dit project tot stand is kunnen komen dankzij grondenruil.

De locatie van Kasteelloop is erg gegeerd door senioren omdat ze vlakbij het ziekenhuis en de seniorenvoorzieningen van het OCMW ligt.

Maar Kasteelloop wordt niet enige locatie voor seniorenzorg. Er komen ook nog andere plaatsen in de stad bij waar seniorenzorg zal aangeboden worden, zoals in Slim Turnhout in de stationsomgeving.

2.2 Uitgangsprincipes

Christophe Eraly geeft de verdere toelichting. Hij legt de uitgangsprincipes van het project Kasteelloop uit.



groene vinger op schaal van Turnhout

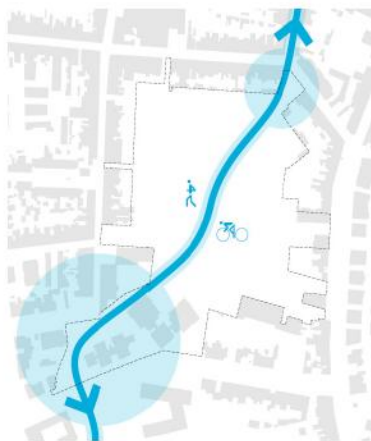


diversiteit aan de randen



bouwblok volumes - open / gesloten

- Een 'groene vinger' op maat van Turnhout creëren
Het project past binnen een grotere schakel van projecten die ervoor zorgen dat op termijn het groen van het Stadspark verder doorgetrokken naar de binnenstad: over de ring over ziekenhuissite en OCMW-site naar Kasteelloop.
- Diversiteit aan de randen van het project.
- Verschillende volumes voor de bouwblokken die zowel open als gesloten zijn.
- Langsheen het traject van de Kasteelloop (die zich nu nog grotendeels onder de oppervlakte bevindt) een hoofdroute voor voetgangers en fietsers (zacht verkeer) maken.
- Daarnaast vormen verschillende paadjes en doorsteken een fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers door de wijk.
- Nieuwe groene open ruimte creëren met open karakter.
- Randen afwerken met kleinschalige bebouwing zoals bijvoorbeeld rijwoningen.
- Nieuwe parkwand bakent collectieve binnengebied af.
- De nieuwbouw van OCMW Turnhout binnen project Kasteelloop zal aansluiten aan de bestaande serviceflats langs de Albert Van Dyckstraat.



hoofdroute voor zacht verkeer langsheen Kasteelloop



fijnmazig netwerk voor zacht verkeer doorheen de wijk



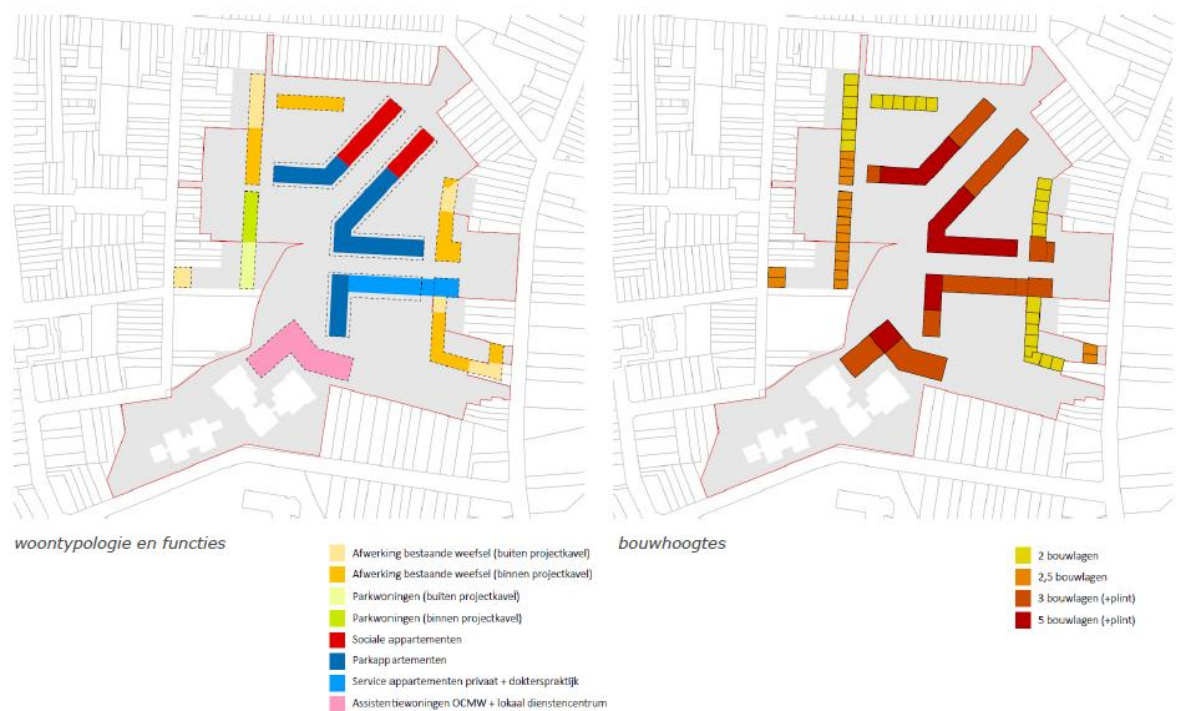
groene open ruimte als gezicht voor de wijk



2.3 Bouwvolummes en hoogtes

Op onderstaande schets vindt u de verschillende functies van de geplande gebouwen terug en waar die zich bevinden binnen het project.

De bouwhoogte van de voorziene gebouwen zal variëren tussen de twee en vijf bouwlagen. De gebouwen aan de rand van het project zullen twee bouwlagen tellen. De hoogste gebouwen zitten in het midden van het project.



2.4 Verkeersorganisatie

Van noord naar zuid loopt diagonaal door het gebied de hoofdas voor fietsers en voetgangers. Die hoofdas is ook te gebruiken door omwonenden en maakt een snelle en veilige doorsteek door het gebied mogelijk.

Voor autocirculatie en parkeren gebeurt de ontsluiting via de Patriottenstraat en de Kruisbergstraat en dus langs de achterkant van de gebouwen. Auto's rijden dus niet door het hart van het gebied.



2.5 Ontwerpplan

Groene ruimte, water en speelruimte

Op het ontwerpplan zie je een groene ader (samen met de hoofdverkeersas voor fietsers en voetgangers) van noord naar zuid.

Water speelt een belangrijke rol binnen het project. Naast de Kasteelloop komen wadi's. Dat zijn vochtige plekken naast de kasteelloop waar het overtollige water kan infiltreren.

Centraal op de kop van het project komt een grote waterpartij met veel groen eromheen. Er zou bijvoorbeeld een hondenloopweide kunnen worden voorzien in de groene ruimte rondom de waterpartij.

Tussen de twee grotere gebouwen komt voldoende ruimte. Die wordt ingevuld door de ruimte voor waterinfiltratie temidden een groene ruimte en toegangspaden. Daarnaast komt een tweede speelterrein waar kinderen avontuurlijk kunnen spelen.

Parkeren

Bezoekersparkeren wordt vooral georganiseerd aan de buitenkant van het project. Zo blijft verkeer uit het hart van het project. Hier wordt ook ruimte voorzien voor bewoners van de rijwoningen. Deze worden verkocht met de rijwoningen. Ook hier komt een maximaal groen accent door het te omranden met groene buffer.

De parking (parkeerpocket) Kruisbergstraat krijgt een in- en uitgang via de Kruisbergstraat. Deze kan gebruikt worden voor bezoekersparkeren en parkeren door bewoners van het project en de omgeving.

De tweede parking (parkeerpocket) ligt aan Patriottenstraat. Ook deze parking kan gebruikt worden voor bezoekersparkeren en parkeren door bewoners van het project en de omgeving.

De inrit van deze parking is te bereiken vanuit de Patriottenstraat. Deze inrit leidt ook naar de inrit van de ondergrondse parking voor bewoners.

Ook deze parkeerpocket krijgt een 'groene rand' om het hele buurtgroen te opwaarderen.

Daarnaast zijn er nog twee parkeerpockets te bereiken via de Rubensstraat. De eerste parkeerpocket ligt ook aan een inrit van een ondergronde parking. Ook deze parkeerpockets zijn voor bewoners en bezoekers. Ook deze parkeerpockets worden zo groen mogelijk gemaakt maken met bomen, struiken en groene rand.

De tweede parkeerpocket die te bereiken valt via de Rubensstraat ligt vlakbij Officecenter. Deze parkeerpocket heeft ook een inrit voor voetgangers en fietsers die op die manier snel en veilig in het projectgebied geraken.

Materiaalgebruik

Materialen worden erg 'basic' gehouden.

Doel is om voor de speelelementen en zitbanken een materiaal te gebruiken dat deze een natuurlijk en organisch uitstraling geeft.

Binnen project Kasteelloop wordt hetzelfde verlichtingsarmatuur gebruikt als op de ziekenhuissite.

2.6 Vragen en antwoorden

Wat voor oppervlakte neemt het project in?

2,19 hectare of zo'n 22 000 m²

Wordt de herinrichting van de omliggende straten voorzien bij de ontwikkeling van het project?

De ontwikkelaar legt de inritten naar het project aan. Zo worden de voetpaden aan die inritten aangepast. De ontwikkelaar zal de omliggende straten echter niet volledig heraanleggen.

Schepen Luc Debondt bevoegd voor Wegen- en Groenbeheer vult echter aan dat Stad Turnhout voorziet om de Kruisbergstraat heraan te leggen in 2017.

De Kruisbergstraat is er erg smal. Maar nu komt er nog een in- en uitrit bij. Is de straat daar dan niet te smal voor?

Dit kan bij de heraanleg bekeken worden.

Er werd een studie gemaakt van de effecten van Project Kasteelloop op de mobiliteit in de omgeving (MOBER of MOBiliteitsEffectenRapport). Wat betreft parkeren werd de telling voor die studie echter gedaan tussen 9 en 10 uur. Dat is niet representatief. Om 8 uur heb je hier een hele andere parkeersituatie. Er is nu al te weinig parkeerplaatsen. Er komen bewonersparkeerplaatsen en bezoekersparkings. Over hoeveel plaatsen gaat het?

De aantallen parkeerplaatsen zijn gebaseerd op het aantal mensen dat in het project komt wonen. Dat zullen er zo'n 400 zijn. Daarvoor worden in totaal zo'n 330 parkeerplaatsen voorzien waarvan een 88-tal parkeerplaatsen voor bezoekers. Dat is ruimer dan volgens de MOBER nodig was. Zo komt de hele parking aan de Kruisbergstraat bovenop wat de MOBER nodig achtte. Deze extra parking komt er om de Kruisbergstraat te ontlasten.

Kunnen woningen in Kruisbergstraat die grenzen aan het project een achtertoegang creëren aan hun grond?

Ja.

Ik zie veel verharde parkeerplaatsen. Op die plaatsen kan regenwater toch niet infiltreren?

Op parkeerplaatsen gebruiken we kasseien omdat die in de buurt al veel worden gebruikt. Tussen die kasseien wordt split gebruikt waardoor water wel kan weglopen of infiltreren.

Komt er soort van uniforme muur aan de kant van Kruisbergstraat en Patriottenstraat?

Wie zorgt daarvoor?

Een afscheiding kan met draad waar haag voor staat. De ontwikkelaar staat mee in voor de aanleg van de nieuwe afscheiding. Dat wordt uiteraard een afscheiding, maar geen muur.

Wat met mensen die nu er een muur hebben staan of die tegen de muur hebben gebouwd?

Te bekijken of die muur in goede staat is. Een muur die in goede staat is, mag blijven staan, zeker als die tot een constructie behoort.

De natuurgaard aan De Wending is eigenlijk een onderdeel van de rest van de groene ruimte die tot aan Kasteelloop loopt. Wordt heel die groene ruimte dan publiek? Kan iedereen langs die wegen en paadjes dan maar passeren? Ook met brommertjes? Dat gaat toch storen op bijvoorbeeld de palliatieve dienst van het ziekenhuis?

Een draad en groenbuffer moet privacy garanderen.

Oppassen met het gebruik van dolomiet. Dat kruipt tussen de banden van rollators waardoor dat mee binnen genomen wordt en in huis vuil achterlaat.

Dolomiet wordt niet gebruikt in project Kasteelloop. Het wordt een betonnen pad.

In december wordt er een toelichting voorzien apart over het park van De Wending. Daar kan je met je vragen terecht. Die toelichting wordt gecommuniceerd aan bewoners De Wending en serviceflats.

Zijn er toegangen aan Project Kasteelloop die autovrij zijn, maar wel publiek?

Alle toegangen worden volledig toegankelijk voor fietsers en voetgangers. De huidige draad wordt verplaatst.

Verandert er iets aan rijrichtingen?

Nee. Hoofdontsluiting zit op Rubensstraat en blijft ook zo.

Trekt stilstaand water in de zomer geen muggen aan? Ontwikkelen er geen algen?

Te bekijken in de toekomst of er een pomp kan geplaatst worden om dit te voorkomen.

Hoogste gebouwen gaan op de kop tot op vijf bouwlagen. Is dat niet bombastisch? Kan daar niet iets af?

Dat zie je in het centrum van de stad meer. Door in de hoogte te bouwen, kunnen we op het terrein meer open ruimte creëren.

Zijn er groendaken voorzien?

Zo ver staat de studie nog niet. Wordt in vervolgfase bestudeerd.

Hoe groot is die centrale groene ruimte?

Zo'n 46 op 70 meter.

Wat is de timing?

Er is nog geen timing vooropgesteld.

OCMW kijkt daarvoor naar de cijfers van de vergrijzing. OCMW wil dus geen 10 jaar wachten met hun deel. Van zodra de verkavelingsvergunning afgeleverd is, zal er verder gewerkt worden aan de voorbereiding van het bouwen. We zullen bestuderen of dat bouwen in fases kan of het in een keer moet.

We ramen dat er hier zo'n 250 wooneenheden komen. Dat aantal ligt echter nog niet vast omdat er nog verder wordt gestudeerd op assistentiewoningen of serviceflats. Die zijn niet zo groot. Als die er meer komen, kan het aantal nog wat stijgen.

Wat gaat vastgoed er kosten?

OCMW wil hier geen winsten maken. Men wil met dit project dus break-even draaien. De kostprijs moet terugverdiend kunnen worden. Met dat in het achterhoofd worden de prijzen ook bepaald.

Voor privé ontwikkelaar ligt dit uiteraard anders, maar de prijzen zullen uiteraard best marktconform zijn.

Wat gebeurt er met het ziekenhuis vlakbij? Dat zou toch weggaan?

Campus Elisabeth zal altijd blijven bestaan als een locatie waar zorg wordt verstrekt. Misschien niet meer in de vorm zoals we dat nu kennen, maar bijvoorbeeld als zorghotel ... Maar het is zeker niet zo dat het hele gebouw zal afgebroken worden.

Kan de brandweer alle gebouwen in het projectgebied bereiken? Als er geparkeerd wordt op de hoeken van straten (zoals in IJzerstraat) kan de brandweer er niet geraken.

De toegangen voor de brandweer zijn helemaal uitgetekend en vastgelegd in routes. De brandweer kan alle gebouwen bereiken. Dit plan is al bestudeerd en becommentarieerd door de brandweer. Bij de bouwvraag bekijkt de brandweer dit nog eens opnieuw.

De ontsluiting van de Kruisbergstraat lijkt een hekel punt te worden qua mobiliteit. Dat is dus een belangrijk aandachtspunt. Ik zie zelf niet direct oplossing, maar dit is zeker te bekijken.

Graag ook gevelgroen voorzien en voldoende aandacht voor biodiversiteit.

Voor verkeer in de Patriottenstraat en Korte Vianenstraat geldt de wet van de sterkste. Daar een uitrit van dit project voorzien is om problemen vragen. De hele mobiliteit van de buurt zou best nog eens bekeken worden.

Van de bezoekersparkings in de Kruisbergstraat worden best geen betaalparkings gemaakt. Die worden toch niet gebruikt waardoor de parkeerdruk verlegd wordt naar de rand van de betaalzone.

Waarom zijn er zo weinig zebapaden in de stad? Dat staat in contrast met het belang dat aan voetgangers wordt gehecht in de stad.

De mobiliteitsdienst gaf hierop na de vergadering volgend antwoord:

De visie van Stad Turnhout en van Vlaanderen over het gebruik van zebapaden in de binnenstad en andere verblijfsgebieden:

- In verkeersomgevingen zoals de ring, de gewestwegen en de grote invalswegen binnen de ring (waar 70 of 50 km/uur wordt gereden) zijn er zebapaden voorzien.
- In verblijfsgebieden, zoals woonstraten en winkelstraten, waar het belang van de voetganger groter is, moet een voetganger over de volledige lengte van de straten kunnen oversteken. Voor de veiligheid van de voetgangers dient het autoverkeer daarom overal aan lage snelheid te rijden.
Met het invoeren van zones 30, asverspringingen (verspringen parkeerstroken) en verkeersplateaus, werkt stad Turnhout hieraan. En waar nodig worden extra voorzieningen getroffen, zoals gelijkvloerse oversteken (voor rolstoelgebruikers en rolatorgebruikers) en wegversmallingen met voetpaduitstulpingen (voor betere oversteekbaarheid voor kinderen en senioren).
Zebapaden helpen in de verblijfsgebieden niet aan de verhoging van de veiligheid voor voetgangers. Integendeel, zebapaden suggereren dat alleen daar voetgangers oversteken, met het risico dat de aandacht die automobilisten in heel het verblijfsgebied moeten schenken aan overstekende voetgangers wordt uitgehold. Daarom kiest Stad Turnhout ervoor om in de binnenstad beter geen zebapaden aan te leggen.
- Aan schoolpoorten worden er wel zebapaden aangelegd, ook in verblijfsgebieden. Maar zebapaden worden dan bij voorkeur wel ondersteund door een wegversmalling met voetpaduitstulpingen en een verkeersplateau.
- Waar dit mogelijk is richt Stad Turnhout zoveel mogelijk woonerfstraten in. In woonerfstraten kunnen voetgangers gewoon in het midden van de straat lopen. Daar zijn zebapaden uiteraard ook niet nodig.

3 Gesprek over relatie tussen project en buurt

Een groot project in een woonbuurt zou ook de hele buurt een stukje aangenamer moeten maken. Niet alle problemen kunnen zo opgelost worden, maar het zou toch een verbetering moeten brengen. Hoe maakt het project het leven in de buurt gemakkelijker of beter?

Kasteelloop maakt een stuk van de braakliggende terreinen bewoonbaar en toegankelijk. Er komen woningen en appartementen. Een deel gericht op ouderen, dicht bij de zorginstellingen van de Albert Van Dyckstraat. Maar ook met groene wandel- en speelruimte. Een wandel- en fietsroute loopt van de cabine in de Patriottenstraat tot aan De Wending. Auto's kunnen de meeste parkeerplaatsen en ondergrondse parkings bereiken via Rubensstraat en Patriottenstraat. Enkele parkings en garages zijn bereikbaar via de Kruisbergstraat, waar nu de poort naar de vroegere garage is.

Vragen tijdens het gesprek

- Wat mis je nu in de buurt HH, wat je wel in Kasteelloop zou kunnen doen ?
- Waar kunnen kinderen gaan spelen ?
- Kasteelloop heeft vele ingangen, waar zitten die ?

Er zijn langs alle kanten wandel- en fietstoegangen tot de Kasteelloop: twee in de Kruisbergstraat, twee in de Patriottenstraat, twee in de Rubensstraat en de Albert Van Dyckstraat. Die steekt over naar de nieuwe tuin van De Wending en naar de ingang van het ziekenhuis.

Vragen tijdens het gesprek

- Hoe kan nieuwe ruimte in kasteelloop verder lopen in de nieuwe Kruisbergstraat? Of verder in de buurt?
- Hoe kunnen fietsers en voetgangers achteraf heel de wijk doorkruisen ?

3.1 Uit groep 1

Zes deelnemers waarvan vier uit Rubensstraat (wiens kinderen reeds het huis uit zijn), twee uit Patriottenstraat (met kinderen, of nog zonder kinderen).

Vrees voor verkeersoverlast door bijkomende woningen: meer auto's op de as Rubensstraat-Papenbruggestraat, bij de kruispunten van de Patriottenstraat met Korte Vianenstraat en Apostoliekenstraat meer voetgangers en fietsers die het autoverkeer moeten kruisen. De vraag om de veiligheid te verbeteren door overal rondom het project **zone 30** te voorzien, zoals nu in de Papenbruggestraat. Vooral de bewoners van Patriottenstraat vinden de combinatie van druk autoverkeer met max 50 km/u met fietsen op straat gevaarlijk. Bijvoorbeeld in vergelijking met Mechelen waar heel de binnenstad om die reden in één keer zone 30 is gemaakt.

Er is veel parkeerruimte voorzien in het project zelf. Toch vragen de burens om **betalend parkeren te voorzien in de straten rondom**. Ze vrezen in hun straat vooral parkeerders die het stadscentrum als einddoel hebben. Ze vragen ook het **vrijhouden van de straathoeken** van geparkeerde wagens, zeker op de route van de stadsbus.

Een bewoner merkte op dat de gegevens in de mobiliteitsstudie soms ongelooflijk zijn: kruispunttellingen buiten de spitsuren bijvoorbeeld.

Er wordt nagedacht over het aandeel van stedelijk doorgaand verkeer ten opzichte van het aandeel plaatselijk verkeer van bewoners. Dat laatste is kleiner op de as Rubensstraat. In de spits rijden daar vooral veel auto's van en naar de Zeshoek, komende van of naar de Parklaan. En die dan 's avonds grotendeels via de Papenbruggestraat naar de Graatakker rijden. Op dat vlak zou de **extra verkeersbelasting door het project geen heel opvallend verschil maken ten opzichte van de huidige drukte**: bijkomend zo'n 1 000 ritten per dag, ongeveer 80 per daluur, ongeveer 150 per spitsuur. Nu zitten er waarschijnlijk zo'n 800 wagens per spitsuur, de helft in een daluur.

Voor fietsers en voetgangers zijn veilige oversteken en veilige stoepen nodig. En waar snel en druk verkeer is **veilige fietspaden**. Dat ze in de toekomst dwars door het project kunnen, is veel veiliger en aangenamer dan via de drukke straten. Het zou goed zijn als er **fietsenstallingen** en **zitbanken** voorzien worden langs de paden in het project.

Bewoners van de Patriottenstraat vrezen dat de **zone achter hun tuin niet genoeg kwaliteit** zal hebben: de bestaande tuinen zijn nogal chaotisch. Er komt een 6 meter brede straat achter naar de parkings van het project. Ze vrezen een achterkant die bijvoorbeeld sluikestorten aantrekt.

Er wordt verteld dat de straat inderdaad breed is, dat is nodig om haaks te kunnen parkeren. Maar het is een doodlopende straat, dus weinig auto's die er komen. De inrit voor de ondergrondse parking van de bewoners ligt zo dicht mogelijk bij de inrit vanuit de Patriottenstraat. Verderop zijn er nog enkele bezoekersparkeerplaatsen. En dan is de straat nog nodig voor lossen en laden bij de eengezinswoningen achter de Kruisbergstraat. Dat is dus rustig.

Bovendien kunnen de huizen van de Patriottenstraat zo hun tuin bereikbaar maken. Zeker om met de fiets langs achter binnen te kunnen en als ze dat willen kan bekeken worden of een garage mogelijk is. Langs de tuinen is nu een strook voorzien waar geparkeerd kan worden, als daar poorten komen, blijven er wel minder plaatsen over.

In het algemeen vinden de burens het goed dat auto's nergens dwars door het project kunnen rijden. Het middendeel rond het groene middenplein is autovrij. Dat is goed voor kinderen en ouderen die hier kunnen wandelen en spelen. **Ruimte om te spelen is belangrijker dan de speeltoestellen op zich.**

Een **afgebakende plaats voor honden** zou wel eens nodig kunnen zijn. Net als het bijplaatsen van **droldroppers**. De bestaande zitten nu al dagelijks vol.

Op termijn kan het **plein van Kasteelloop** een **aangename buurtplek** worden. Via de autovrije paden is het goed verbonden met alle omliggende straten. Daar moeten de oversteken dan wel veilig zijn.

Op termijn zou de **Patriottenstraat** **veel rustiger** moeten worden, minder een binnenring. Bij de heraanleg van de Kruisbergstraat is deze groep deelnemers minder betrokken.

Als laatste komt nog de vraag hoe het **werfverkeer** zal georganiseerd worden.

Er zijn niet veel bruikbare ingangen aan het project: het nieuwe straatje aan de Rubensstraat, maar waarschijnlijk voor een groot deel ook de ingang aan de cabine in de Patriottenstraat.

Over die **cabine** is trouwens niet iedereen het eens of ze nu best afgebroken of behouden blijft voor bijvoorbeeld een buurtplek.

Algemeen besluit: het project zelf zit goed in mekaar. Vooral de groene ruimte en de autovrije paden dwars door het project zijn een aanwinst voor de buurt. Er zal wel goed op de verkeerssituatie in de omgeving moeten gelet worden.

3.2 Uit Groep 2

Zes deelnemers, vooral uit de Albert Van Dijkstraat, (allen mensen op pensioen, kinderen al lang het huis uit, wonen nog in eigen woning), Rubensstraat, Kruisbergstraat en IJzerstraat.

In het project wordt voornamelijk het **park** als positief ervaren. Voor hen is het van groot belang dat dit een "hof voor iedereen" wordt en dat het niet ingepalmd wordt door hangjongeren (ook opgelet voor druggebruikers).

Sociale controle is daardoor een zeer belangrijk aspect. Verder halen ze ook aan dat het park geen stort mag worden. Ze verwachten dat dit park (door het weinige groen in de omgeving) veel gebruikt gaat worden door wandelaars met honden. Dit betekent dan ook dat er van in het begin **droldroppers** voorzien moeten worden.

In vergelijking met de natuurtuin wordt nog aangegeven dat sommige zaken op plan er groot uit zien (bv. vijver van De Wending), maar na uitvoering dit niet veel voorstelt.

Een ander positief aspect zijn zeker de **trage wegen** door het gebied. Ze geven zelf aan dat gepensioneerden meer te voet of met de fiets hun verplaatsingen moeten doen. Ze zijn er van overtuigd dat ook zij zeker verschillende paden door het gebied gaan gebruiken om hun verplaatsingen te doen. Ze vinden het ook een positieve zaak voor de vele scholieren die nu door de Albert Van Dijkstraat fietsen. Deze krijgen nu een autovrije verbinding richting de scholen Smiskens en Heilig Graf. Wat voor de trage wegen zeker van belang is, is dat er van in het begin **overal verlichting** wordt voorzien en dat er een **goede verharding** wordt gekozen.

Het merendeel van de tijd ging de discussie echter over **mobiliteit**. Hierbij geven ze aan dat de situatie in de Rubensstraat nu al niet meer te doen is (sinds de knip in de Apostoliekenstraat) en dan worden hier nu nog eens een paar honderd woningen extra op aangetakt. Dit gaat gegarandeerd problemen met zich meebrengen. Een globale visie op een ruimere omgeving dringt zich op.

Verder kaarten ze de **verkeerssituatie in de Albert Van Dijkstraat** aan. Oorspronkelijk was dit een doodlopende straat, maar sinds de komst van het OCMW is deze weg een belangrijke verkeersader in de stad geworden. Door de drukte en de weinige ruimte rijden veel **fietsers** omwille van de veiligheid **over de stoep**. Ook de **bussen** (6 per uur af en toe) staan regelmatig vast in de straat aangezien door het dubbel parkeren er te weinig ruimte is om vlotte doorgang te geven. Hierbij halen ze aan dat het niet onlogisch is dat de bus stopt voor het woonzorgcentrum, maar volgens hen nemen maar zeer weinig personen die daar moeten zijn de bus. Verder halen ze aan dat er in de Albert Van Dijkstraat veel **sluipverkeer** is vanuit de richting Vosselaar-Beerse richting omgeving Rubensstraat (o.a. scholen).

Ook over het **parkeren** maken de mensen zich veel zorgen. Enerzijds is het zo dat er door het project heel wat parkeerplaatsen weggehaald worden en dat er minder terug komen. Dit in combinatie met het project van de Lokerenschuif (waar ook al veel parkeerplaatsen verdwenen) zorgt ervoor dat de parkeerdruk op de wijk zal leiden tot onleefbare situaties. Daarnaast wordt ook gevraagd om de blauwe zones niet straat per straat te bekijken maar in één plaatje voor de wijk.

Nu komen er veel mensen in de Albert Van Dijkstraat voor een periode van 2 uur (betalend) parkeren, waardoor de bewoners geen plaats meer vinden op de straat (hoewel de blauwe zone wel een verbetering is ten opzichte van vroeger).

Hierbij vinden ze het niet evident om advies mee te geven voor de **herinrichting van de Kruisbergstraat**. Het is een smalle straat met te smalle stoepen die vooral voor parkeren dient.

Parkeren kan zeker niet uit de straat gehaald worden. De enige mogelijkheid die zij zien is dat er in de straat **eenrichtingsverkeer** georganiseerd wordt (hoewel niet iedereen hier van overtuigd is).

Anderen halen aan dat een **fietsstraat** een optie zou zijn. Algemene conclusie is dat er in het ontwerp voornamelijk duidelijkheid moet gegeven worden zodat **iedere deelnemer in het verkeer duidelijk zijn plaats kent**.

De mogelijke kansen voor het **Jacob Van Arteveldeplein** worden slechts beperkt ingeschat aangezien dit puur een parkeerplein is. Ook deze **parkeerfunctie** moet zeker bewaard blijven.

Finaal haalt er iemand nog aan dat **vele stoepen slechts beperkt bruikbaar** zijn in de buurt. Dit komt doordat vele **hagen van privé-bewoners** tot ver over de grens groeien en gesnoeid zouden moeten worden. Hiervoor zou normaal gezien de wijkagent/stadswacht aangesproken moeten kunnen worden, maar ze geven aan dat deze personen in de wijk totaal niet gekend zijn. Hierdoor ontbreken ze een aanspreekpunt om dit soort van meldingen te kunnen doen.

Ook de ongesnoeide hagen aan Parking Stadspark zorgen voor gevaarlijke situaties (zeker voor de oversteekbewegingen van de parking naar Brantano en C&A).

De deelnemers haalden ook aan dat ze het jammer vonden dat ze pas zo laat voor dit overleg uitgenodigd werden. Sommigen dienden hierdoor heel hun agenda overhoop te halen. Dit had volgens hen beter gekund.

3.3 Uit Groep 3

In deze gespreksgroep zijn buurtbewoners van de Rubensstraat, Kruisbergstraat en IJzerstraat vertegenwoordigd.

Vragen/aandachtspunten/kansen Kasteelloop

- Kasteelloop
 - » Is er **speelruimte**?
Ja, op het centrale plein komt er een trapveldje en in de hoek van het centrale plein enkele klassieke speeltoestellen. Door de aanwezigheid van groen, water ... wordt de hele publieke ruimte bespeelbaar.
 - » Waar worden er **fietsenstallingen** geplaatst en hoeveel zijn dit er?
Vanuit Stad Turnhout worden richtlijnen aan de ontwikkelaar meegegeven: één fietsenstalling per hoofdkussen, bij voorkeur overdekt en de straat moet vlot te bereiken zijn vanuit de fietsstalling.
In de Kasteelloop voorziet men fietsenstalling aan de toegangen van het park, in de speelzone en aan de appartementen/woningen.
 - » De **Kasteelloop** bevindt zich toch **onder de grond**?
Bepaalde delen van de Kasteelloop worden terug aan de oppervlakte gebracht om als duidelijk herkenbaar natuurelement in dit projectgebied te integreren en waarlangs een wandel- en fietsas loopt.
De Kasteelloop gaat fijn om te wandelen/fietsen zijn, niet enkel voor de buurtbewoners maar ook voor de schoolgaande jeugd.

- » Welke **groeninrichting** voorziet men?
Er komt een variatie aan groeninrichting: bomen, grasveld, zone met struiken en bespeelbaar groen, beekvegetatie ...
- » Kunnen **tuinen van omliggende woningen** die aan een trage weg gelegen zijn, **via een poortje** of dergelijke aansluiten op deze trage weg?
Voor de tuinen die aan het nieuwe openbaar domein grenzen, kan dit zeker bekeken worden. Als de inrichting van het openbaar domein dit toelaat, vormt het normaal gezien geen probleem om een poortje als doorgang voor onder andere fietsen te creëren.
- » Zijn er ook **sociale woningen**?
Ja, vanuit Stad Turnhout wordt de richtlijn van 15 % sociale huisvesting meegegeven.
- » **Wanneer** starten de **bouwwerken**?
Dit is nog niet duidelijk, dit hangt af van de projectontwikkelaar. Tot 8 december loopt het openbaar onderzoek bij de verkavelingsaanvraag.
- » Hoe verloopt het **werfverkeer**?
De dienst Mobiliteit geeft mee dat men de route moet nemen die het snelste naar de ring leidt (wellicht de Rubensstraat).

- Vanuit de Kruisbergstraat
 - » Kan er geen **blauwe zone op de parking die via de Kruisbergstraat bereikbaar** is, worden ingevoerd? Dit om te vermijden dat deze parkeerplaatsen worden ingenomen door bezoekers/werknemers die in het centrum moeten zijn.
Dit moet nog bekeken worden. Deze parking dient als bezoekersparking voor de Kasteelloop, maar vermits er in de Kruisbergstraat een blauwe zone is, zou een uitbreiding van deze blauwe zone wenselijk kunnen zijn.
 - » Een bewoner van de Kruisbergstraat heeft een nieuwe wagen aangekocht die hij nu veilig kan parkeren in de **overdekte parking**. De nabijheid van een overdekte parking was ook doorslaggevend in zijn beslissing om een nieuwe auto aan te schaffen. Hij wil zijn wagen niet graag buiten parkeren, maar is er een alternatief?
Op deze plaats voorziet men extra parkeerplaatsen (meer dan 40), onder meer voor de buurtbewoners van de Kruisbergstraat, deze zijn niet overdekt.
 - » Is deze **parking** ook **'s avonds** bereikbaar?
Ja.
 - » Wordt de **muur achter het fabriekspand** afgebroken? En zo ja, is er een alternatief voor een afscheiding? Deze muur biedt namelijk privacy voor de aangrenzende tuinen van de Kruisbergstraat en dit wil men graag zo behouden.
Dit moet nog bekeken worden. De ontwikkelaar moet de achterkanten kwalitatief afwerken. De bewoners die met hun tuin of woning aan dit pand grenzen, kunnen dit rechtsstreeks met de projectontwikkelaar bespreken. (contact kan via de dienst Ruimtelijke Ordening)
- Vanuit de Rubensstraat
 - » Is een **'achteringang' voor (een deel van) de auto's** van de bewoners van Rubensstraat mogelijk via de ontsluiting in de Patriottenstraat? Kan er een garage worden geplaatst achteraan in de tuin? Deze maatregel zou de parkeerdruk in de Rubensstraat kunnen verminderen.
Dit zal meestal niet kunnen, behalve voor enkele woningen uit de Patriottenstraat die met hun achterzijde aan de nieuwe autostraat grenzen (nr. 126 tem 168). Er zijn wel nog extra openbare parkeerplaatsen op de Kasteelloop voorzien, die ook door bewoners uit de Rubensstraat gebruikt mogen worden.

Vragen/aandachtspunten/kansen omliggende straten

- » De verkeersdruk die er nu al is in de Rubensstraat, gaat nog toenemen door de bijkomende woningen in de Kasteelloop. Door de afslagstrook is er al wel een verbetering, hoewel er nog veel automobilisten zijn die denken dat ze in de Papenbruggenstraat links kunnen afslaan naar de ring. Er wordt ook vaak te snel gereden, de inrichting (één rechte baan) leent zich er ook toe. Worden er **verkeersmaatregelen** genomen om de **verkeersdruk/rijsnelheid in de Rubensstraat** te beperken (bv. eenrichtingsstraat)?

De dienst mobiliteit bekijkt deze buurt in z'n geheel. Het is wel niet realistisch om te denken dat alle verkeersdruk kan worden weggenomen. Er moet ook rekening gehouden worden met het feit dat wanneer men in een bepaalde straat een ingreep zoals een eenrichtingsstraat doet, het probleem vaak naar een andere straat wordt verplaatst.

Een maatregel wordt voorzien om ter hoogte van de voetweg uit de Kasteelloop in de Patriottenstraat (tussen nr. 122 & 126) d.m.v. een wegversmalling een veilige oversteek en snelheidsremming te creëren. De veiligheid en goede zichtbaarheid van voetgangers en fietsers aan de andere toegangen van de Kasteelloop werden ook bekeken, maar daar is een wegversmalling of dergelijke niet evident.

- » Kan de **wegversmalling in de Patriottenstraat aan het kruispunt met de Korte Vianenstraat worden verwijderd**? Deze wegversmalling leidt tot verkeersopstopping en gevaarlijke situaties wanneer bijvoorbeeld auto's er snel willen doorrijden en tegenliggende fietsers niet opmerken.
De wegversmalling werkt anderzijds wel snelheidsremmend op het verkeer. Een denkpiste kan misschien zijn om de circulatie in de Patriottenstraat aan te passen, zodat deze net als de Apostoliekenstraat een fietsstraat kan worden.
- » Extra verkeersdrukte in de **Kruisbergstraat** door de Kasteelloop, gaat miniem zijn (enkel verkeer van 8 à 10 woningen extra). De buurtbewoners vragen toch of de Kruisbergstraat (vanaf de Patriottenstraat) geen **eenrichtingsstraat** kan worden? Deze straat is nl. niet geschikt voor autoverkeer in twee richtingen. Kunnen parkeerplaatsen ook gemarkeerd worden (om ruimte te creëren voor kinderen)?
Volgend jaar worden er plannen opgemaakt voor de heraanleg van de Kruisbergstraat, deze plannen worden in 2017 uitgevoerd. Deze bemerkingen worden mee bekeken door de mobiliteitsdienst bij de heraanleg.
- » In de buurt van de Kruisbergstraat/IJzerstraat is er zeer weinig **speelruimte** voor de kinderen. Er is een pleintje (Jacob Van Arteveldestraat), maar dat is te klein, niet goed onderhouden (hondenpoep, sluikestorten ...) en volledig omringd door auto's. Er is ook een stukje braakliggend terrein in de Kruisbergstraat, maar in de zomer staat het er vol met brandnetels. Er is het speelplein aan Loechtenberg, maar de kinderen kunnen er niet alleen naartoe, dat is te onveilig. Er wordt ook aan de garageboxen in de IJzerstraat gespeeld/gefietst. In de Kruisbergstraat valt de verkeersdrukte mee, maar er wordt wel te snel gereden. Kinderen kunnen er bijgevolg niet veilig wandelen. Buurtbewoners merken ook **senioren met een rollator** in het straatbeeld op. Kan er ook met deze groep rekening worden gehouden?
Een woonerfinrichting kan een mogelijkheid zijn: geen stoepen, schranken van parkeerplaatsen enz. Het aanpassen van de hoeveelheid verkeer is dan misschien nodig.
- » Bij de opmaak van de plannen voor de heraanleg van de **Kruisbergstraat** mag zeker bekeken worden of de straat door een **knip- of lussysteem** autoluwer kan worden gemaakt.
Kan de **woonerfinrichting** van de **Kruisbergstraat** ook doorgetrokken worden naar de **Jacob van Arteveldestraat**?
Een ander voorstel is om **parkeerplaatsen** op te heffen om zo **speelruimte** op het pleintje te creëren. Kan er aan het pleintje ook een **drolldropper** worden geplaatst? Ook banken zijn wenselijk bij de herinrichting van de Kruisbergstraat. In de zomer worden er nu al stoelen op de stoep geplaatst, af en toe moet men wel de benen intrekken voor voorbijrijdende auto's.
De dienst Mobiliteit neemt deze voorstellen mee in de opmaak van de plannen voor de herinrichting van de Kruisbergstraat. Vergroening van de straten kan, bijvoorbeeld in de Rivierstraat, maar het moet makkelijk te onderhouden zijn.
- » In de buurt van de Kruisbergstraat-IJzerstraat worden er veel fietsen op de stoep gestald (arbeiderswoningen hebben weinig bergruimte). Kan er **een overdekte fietsenstalling** worden geplaatst, bijvoorbeeld aan de parking van de Kasteelloop die via de Kruisbergstraat bereikbaar is? Dat zou een meerwaarde voor de buurt betekenen.
De dienst Mobiliteit neemt deze vraag mee in de opmaak van een fietsparkeerplan (dit is één van de acties uit het fietsactieplan van Stad Turnhout).

Varia

Vraag van de buurtbewoners om in de toekomst de uitnodiging voor zulke bijeenkomsten vroeger te versturen (enkele dagen voor de bijeenkomst is te laat).

KASTEELLOOP TE TURNHOUT
INFO-AVOND OMWONENDEN

BUUR

i.o.v. bvba Kastelenloop - OCMW Turnhout - De Ark

17 november 2015
woonzorgcentrum de Wending

AVOND

- teamvoorstelling
- projecttoelichting:
 - * uitgangsprincipes
 - * ontwerpplan
- stand van zaken
- vragen

TEAMVOORSTELLING

opdrachtgever



bvba Kastelenloop

TEAMVOORSTELLING

opdrachthouder

VENNOTEN

Johan Van Reeth
Kathleen Van De Werf
Roel Stessens
Jan Hamerlinck

Arnout Vandenbossche
Jonas Vanneste
Jeroen Camerlinckx
Jens Aerts



(IR.)ARCHITECTEN - STEDENBOUWKUNDIGEN

Toon Manders
Florence Vannoorbeeck
Ellis Christiaens
Stéphanie De Deken
Charlotte Deckers
Luk Lefever
Berno Bosch
Bart Logist
Carmen Briers

Miek Bruyninckx
Jan Custers
Miechel De Paep
Anna Sans Orriols
Laura Vescina
Kevin Penalva-Halpin
Diego Luno Quintanilla
Roberto Genna
Marjolein Claesen

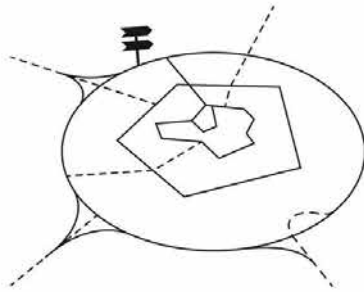
LANDSCHAPSARCHITECTEN - STEDENBOUWKUNDIGEN

Ellen Steenwegen
Christophe Eraly
Nina Reyntjens
Nele Guiljam
Marta Finotello
Jo Decoster
Adrian Hill
Katerina Dimadi
Kenny Vandepoel

ADMINISTRATIEF MEDEWERKSTER

Kristel Van Roelen

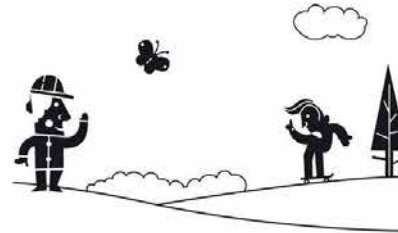
TEAMVOORSTELLING



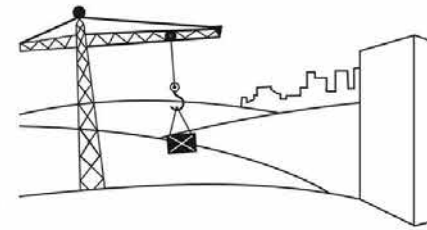
STRATEGISCHE PLANNING
Stap voor stap een visie op lange termijn realiseren.



STADSONTWERP
De duurzame ontwikkeling van het stadslandschap ontwerpen.



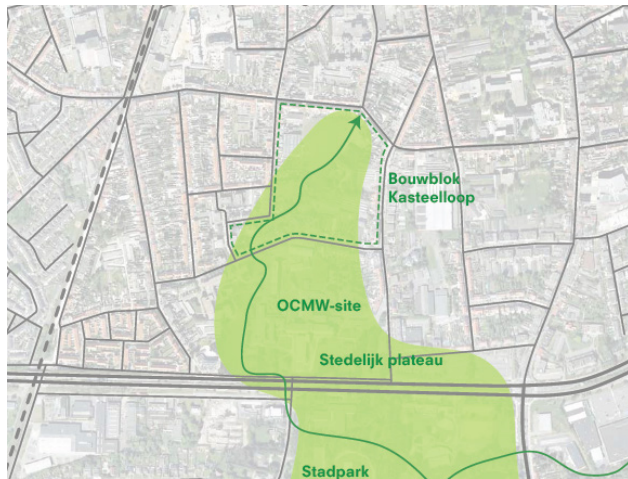
ONTWERP PUBLIEKE RUIMTE
Plekken creëren waar het openbare leven zich afspeelt.



PROJECTONDERSTEUNING
Draagvlak opbouwen en uitvoering faciliteren.



UITGANGSPRINCIPES



groene vinger op schaal van Turnhout

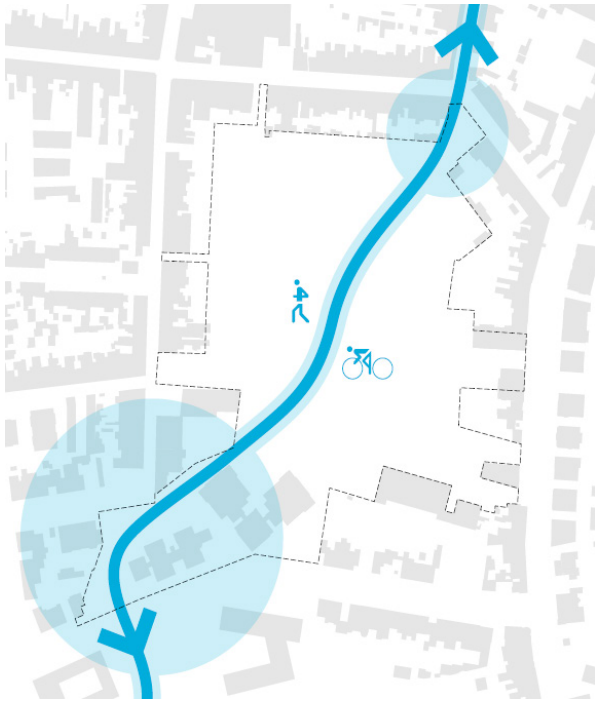


diversiteit aan de randen



bouwblokvolumes - open / gesloten

UITGANGSPRINCIPES



hoofdroute voor zacht verkeer langsheen Kasteelloop

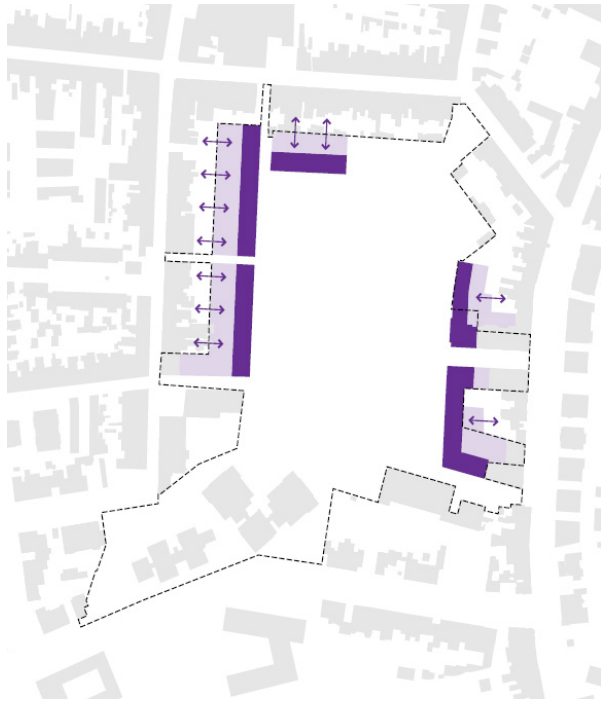


fijnmazig netwerk voor zacht verkeer doorheen de wijk

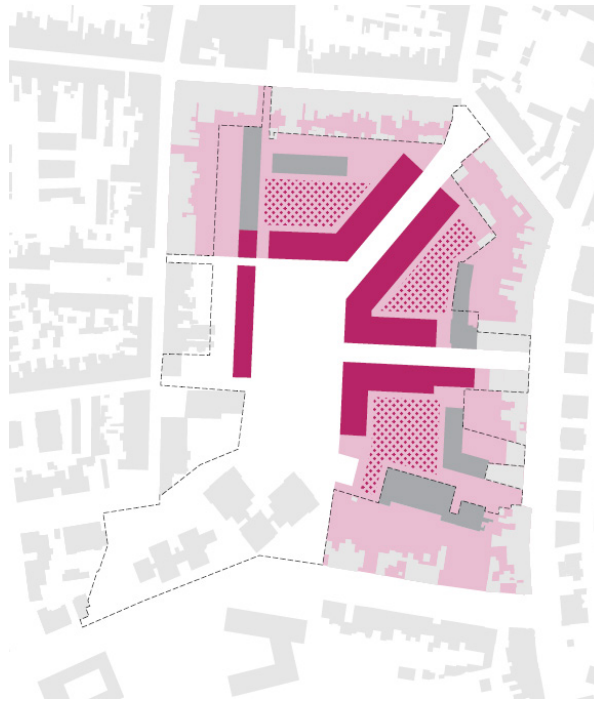


groene open ruimte als gezicht voor de wijk

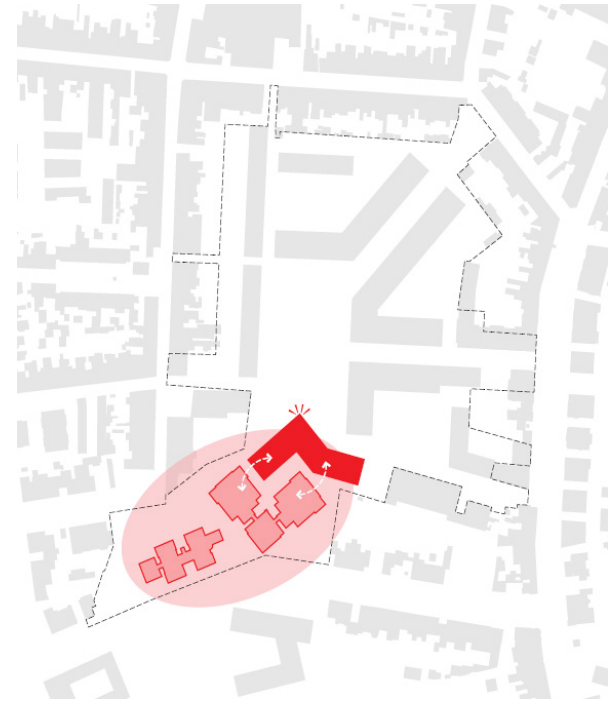
UITGANGSPRINCIPES



afwerken achterkanten

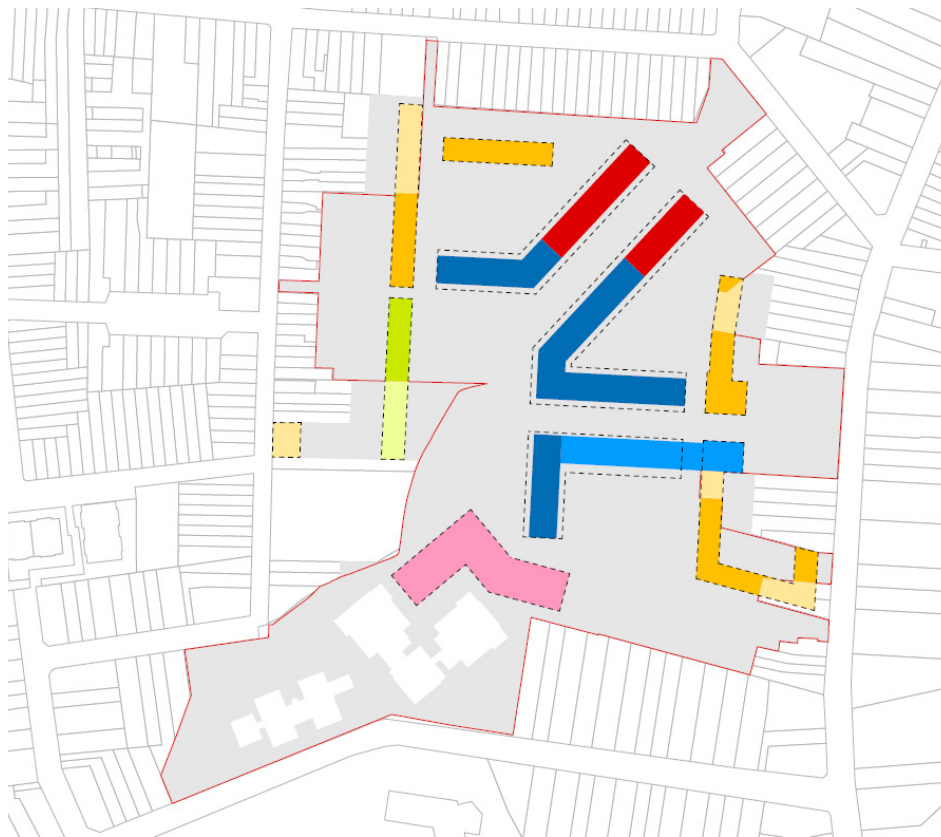


nieuwe parkwand bakent collectieve binnengebieden af



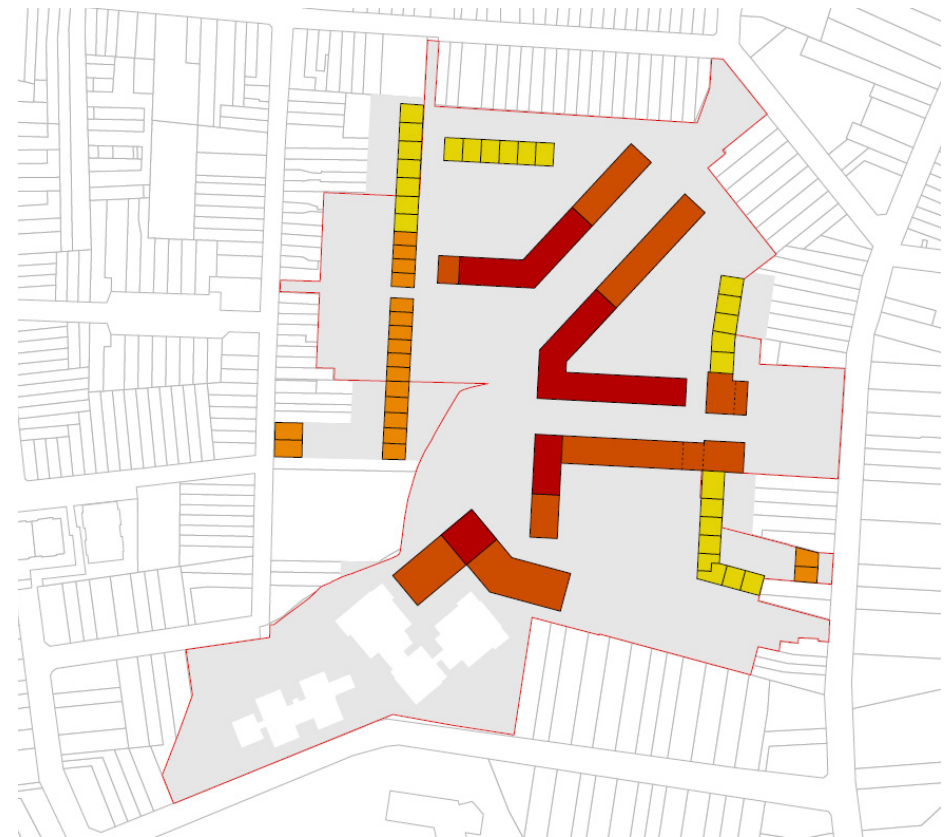
nieuwbouw OCMW koppelen aan bestaand OCMW

BOUWVOLUMES EN FUNCTIES



woontypologie en functies

- Afwerking bestaande weefsel (buiten projectkavel)
- Afwerking bestaande weefsel (binnen projectkavel)
- Parkwoningen (buiten projectkavel)
- Parkwoningen (binnen projectkavel)
- Sociale appartementen
- Parkappartementen
- Service appartementen privaat + dokterspraktijk
- Assistentiewoningen OCMW + lokaal dienstencentrum



bouwhoogtes

- 2 bouwlagen
- 2,5 bouwlagen
- 3 bouwlagen (+plint)
- 5 bouwlagen (+plint)

VERKEERSORGANISATIE



zacht verkeer en ontsluitingen

-  Hoofdas
-  toegangssassen en woonerven
-  verdeelpad binnengebied
-  zijpaden en achterpaden
-  fietsenstalling

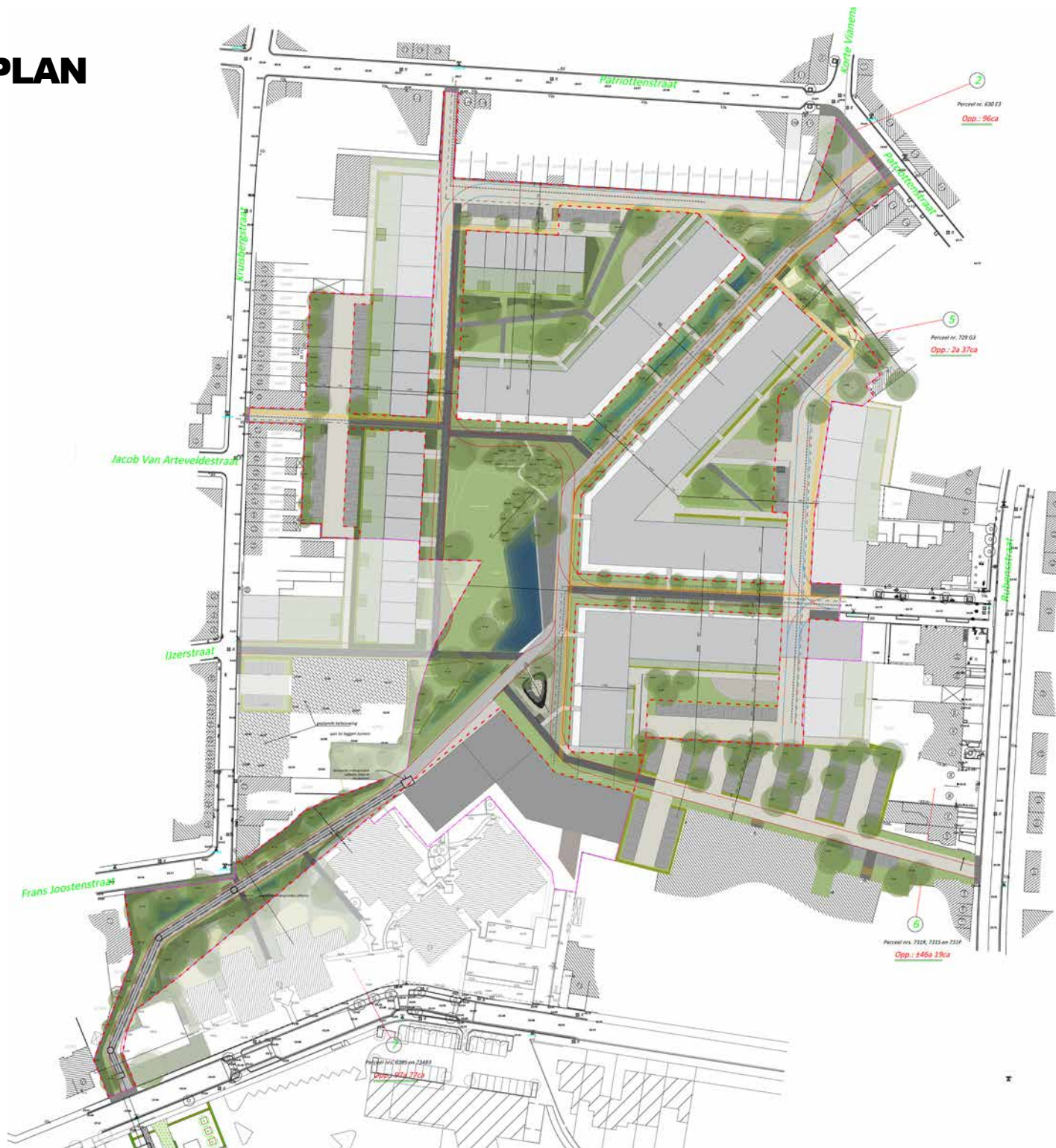


parkeren en circulatie

-  (half-)ondergrondse parkeergarages
-  bewonersparkeren (in pandig of op maaiveld)
-  bezoekersparkeren
-  parkeerplaatsen Officenter
-  autocirculatie

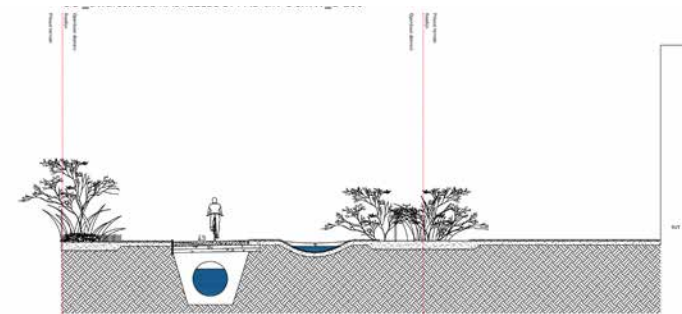


ONTWERPPLAN



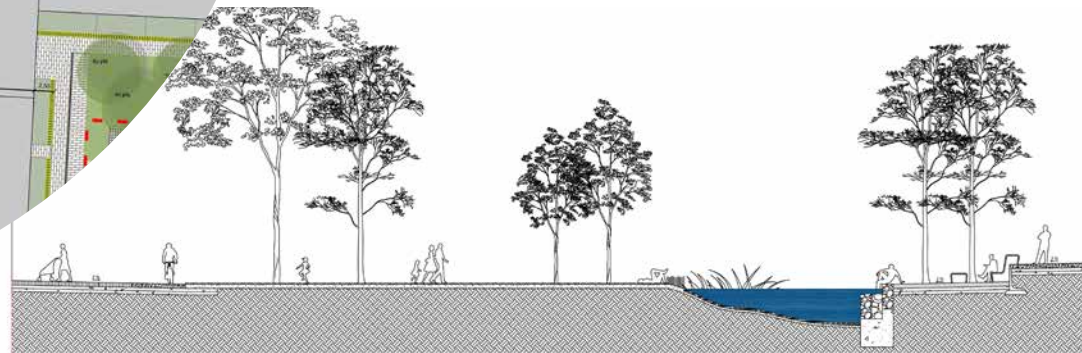
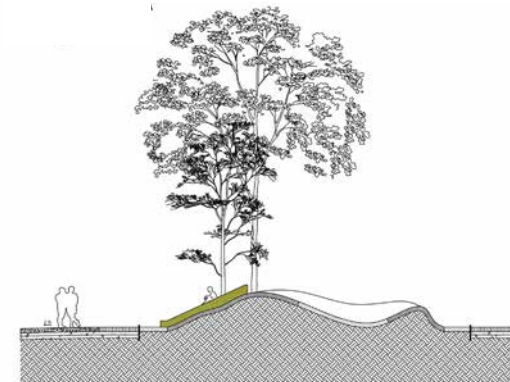
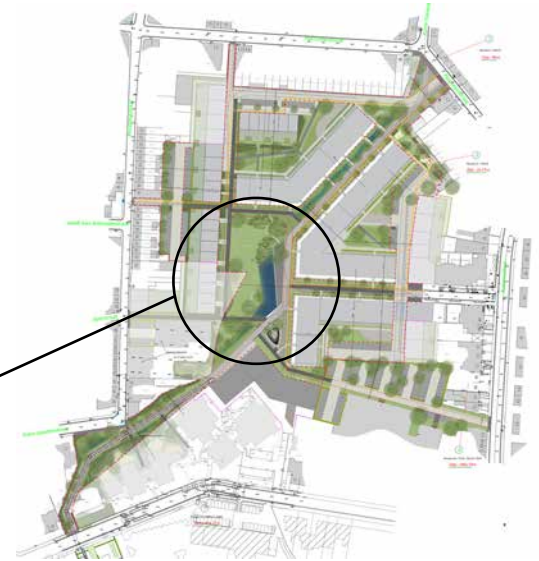
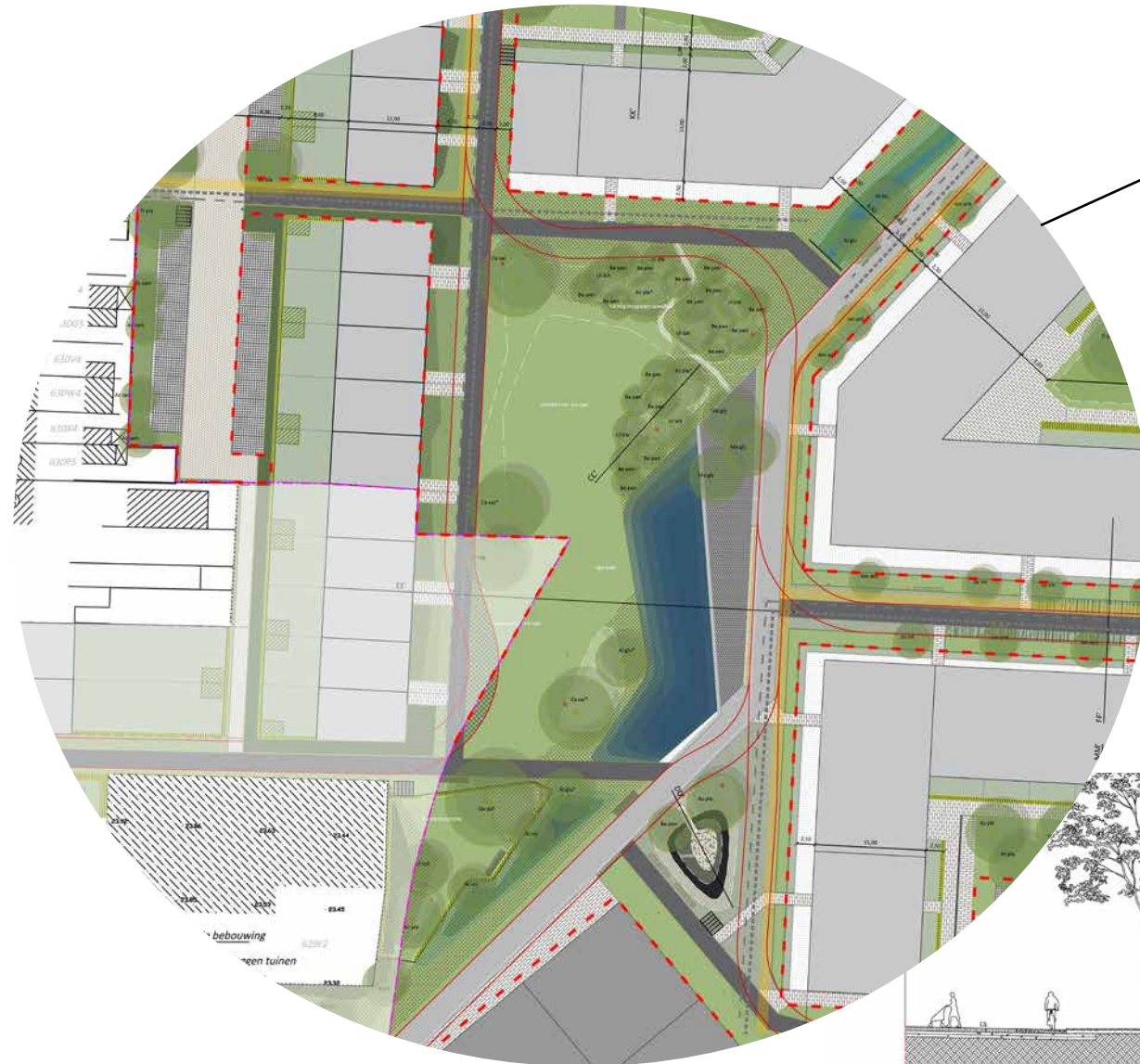
ONTWERPPLAN

zuidelijke groene ader



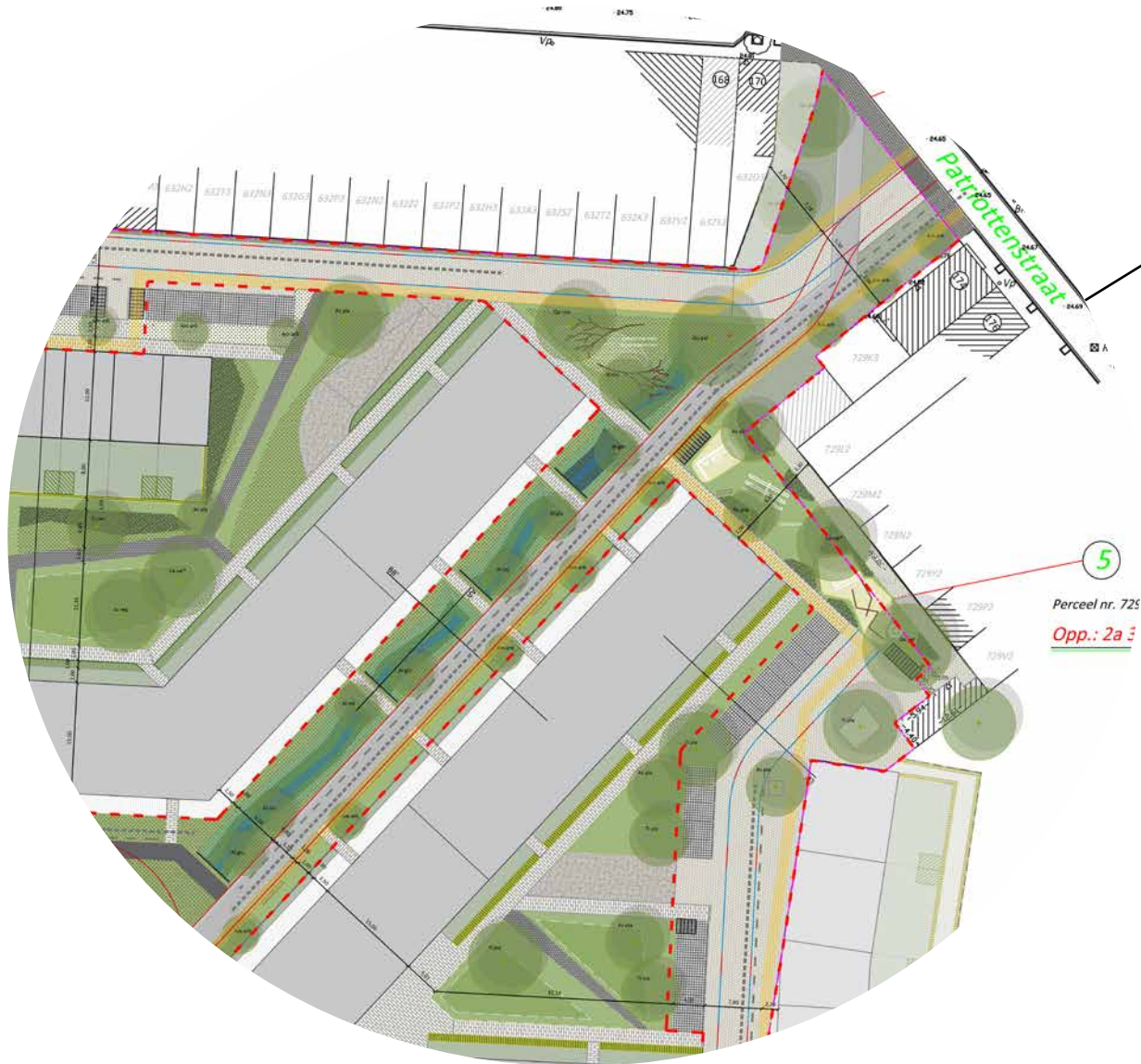
ONTWERPPLAN

centrale groene ruimte

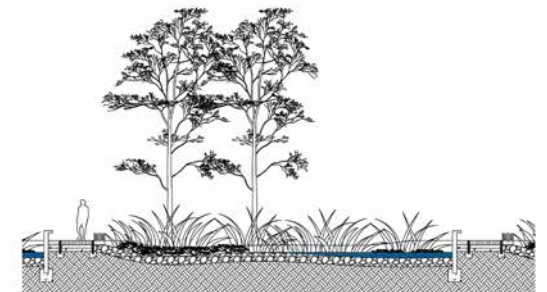
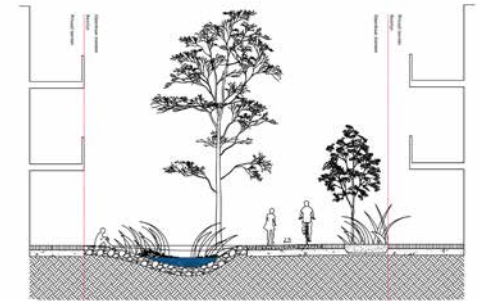


ONTWERPPLAN

noordelijke groene ader



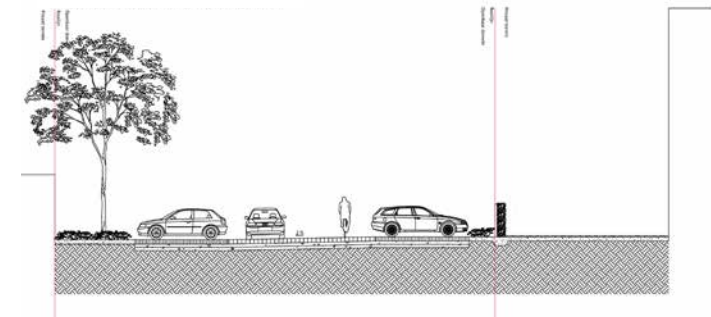
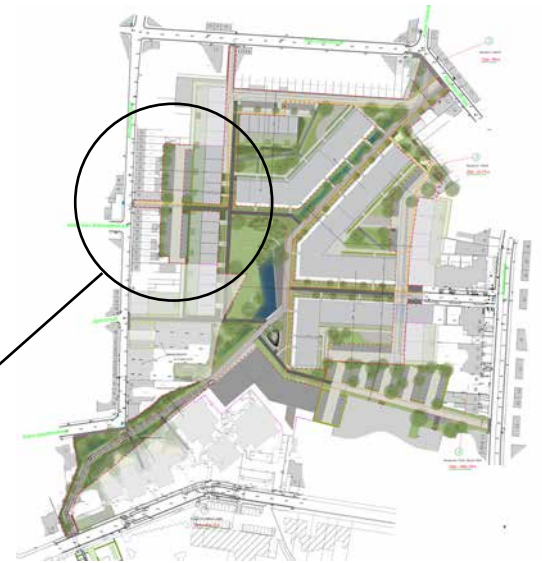
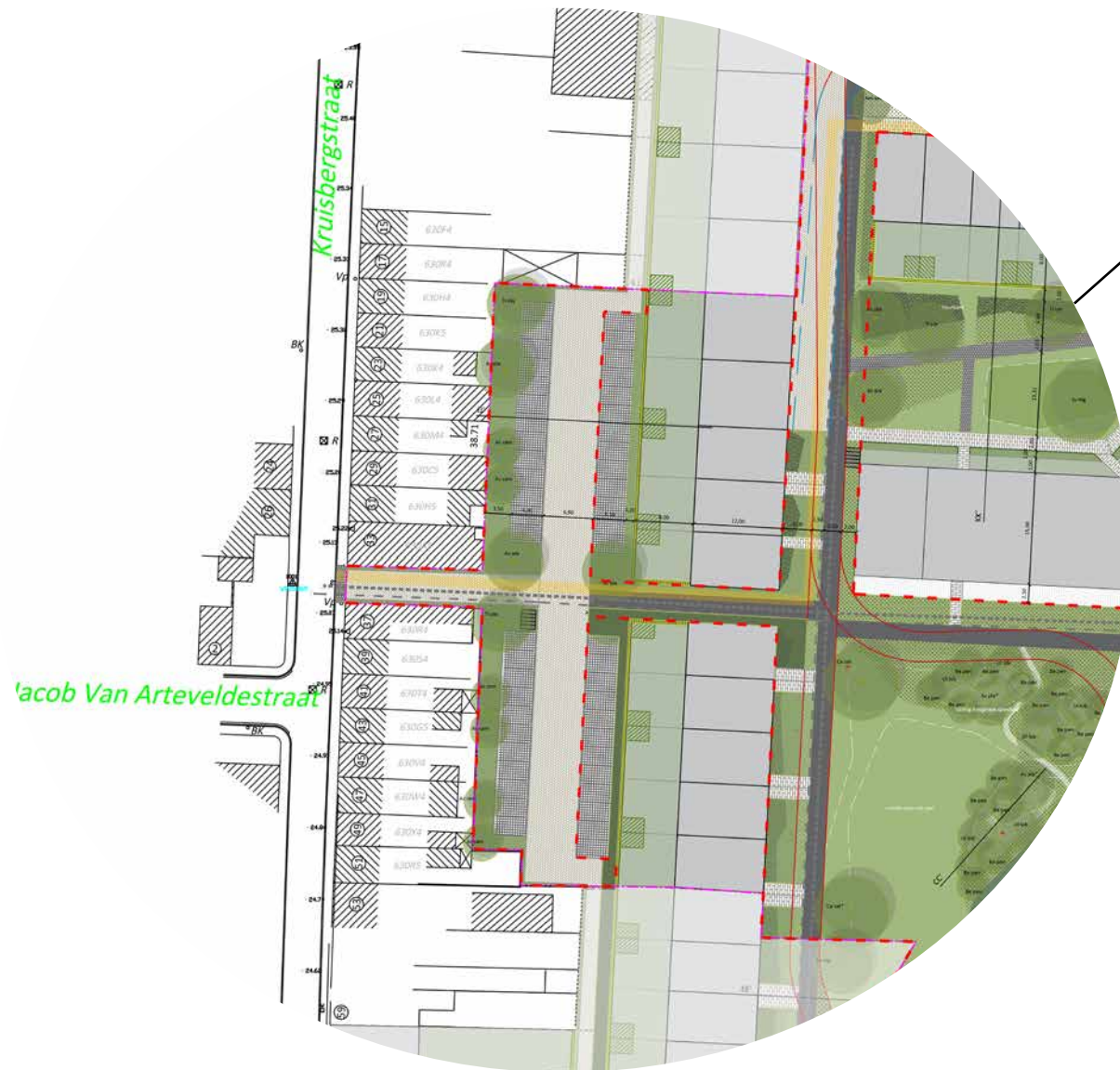
5
Perceel nr. 725
Opp.: 2a





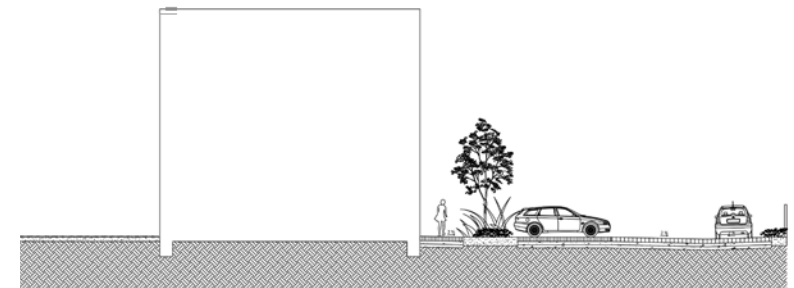
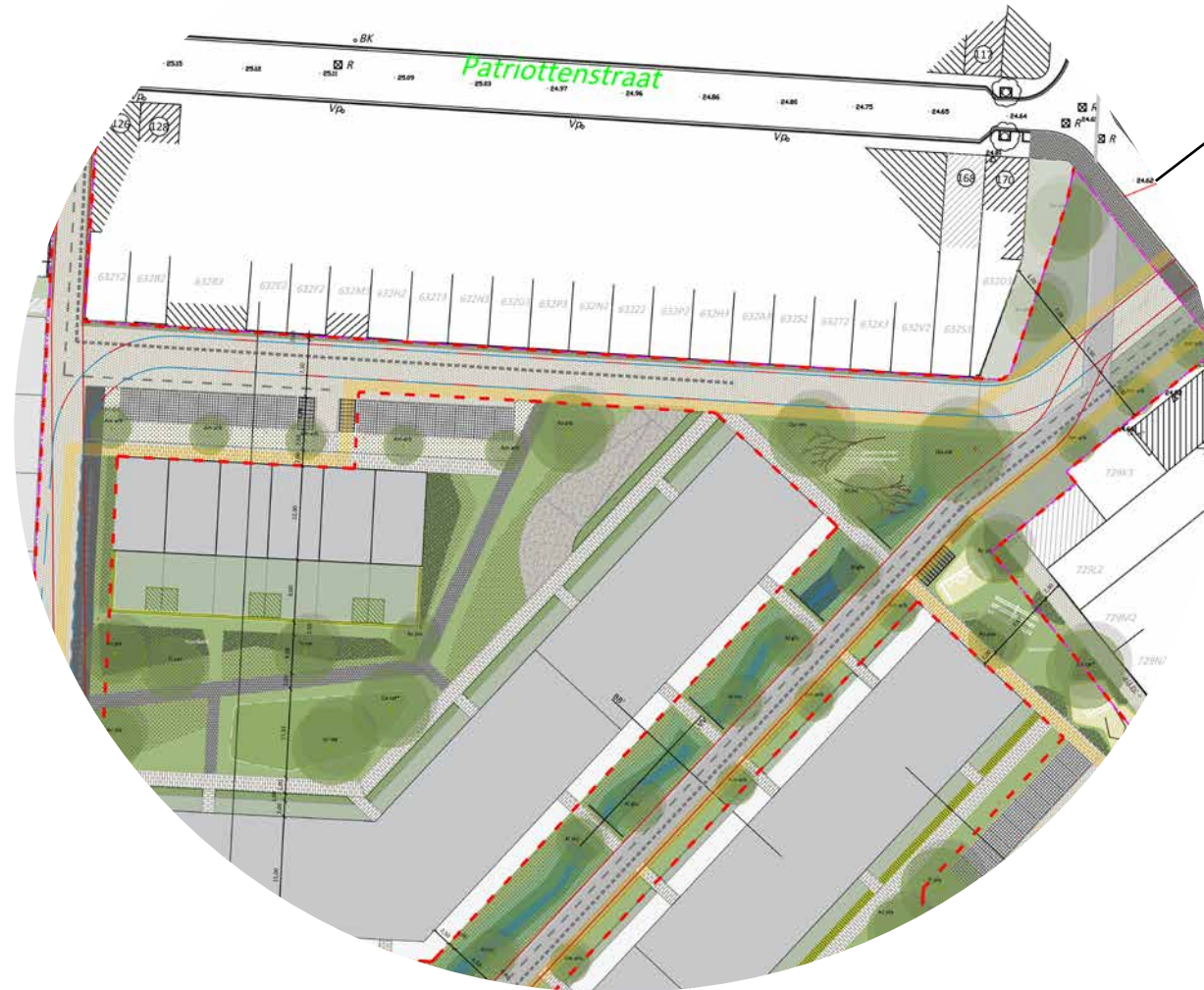
ONTWERPPLAN

parkeerpocket Kruisbergstraat

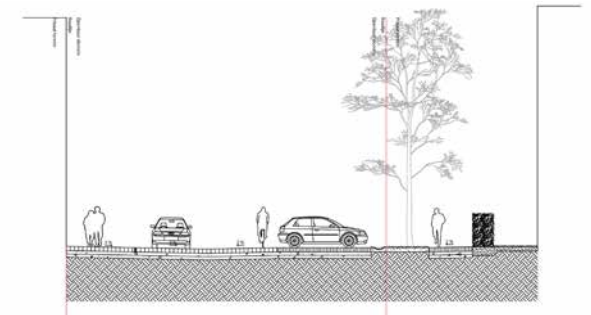


ONTWERPPLAN

parkeerpocket Patriottenstraat

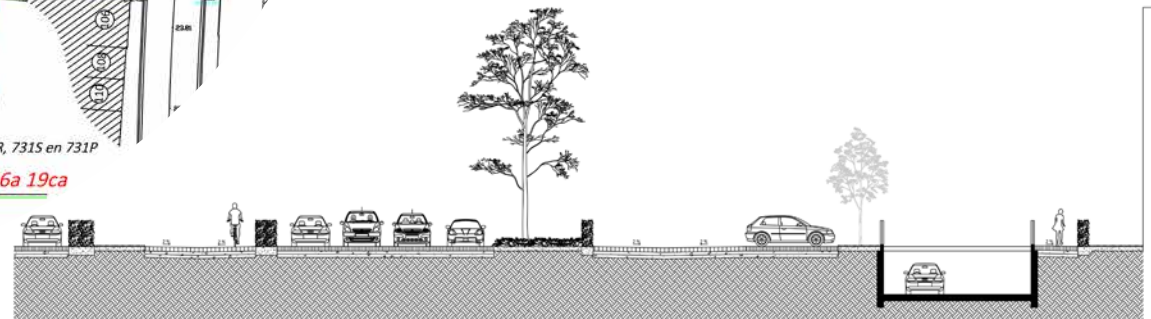
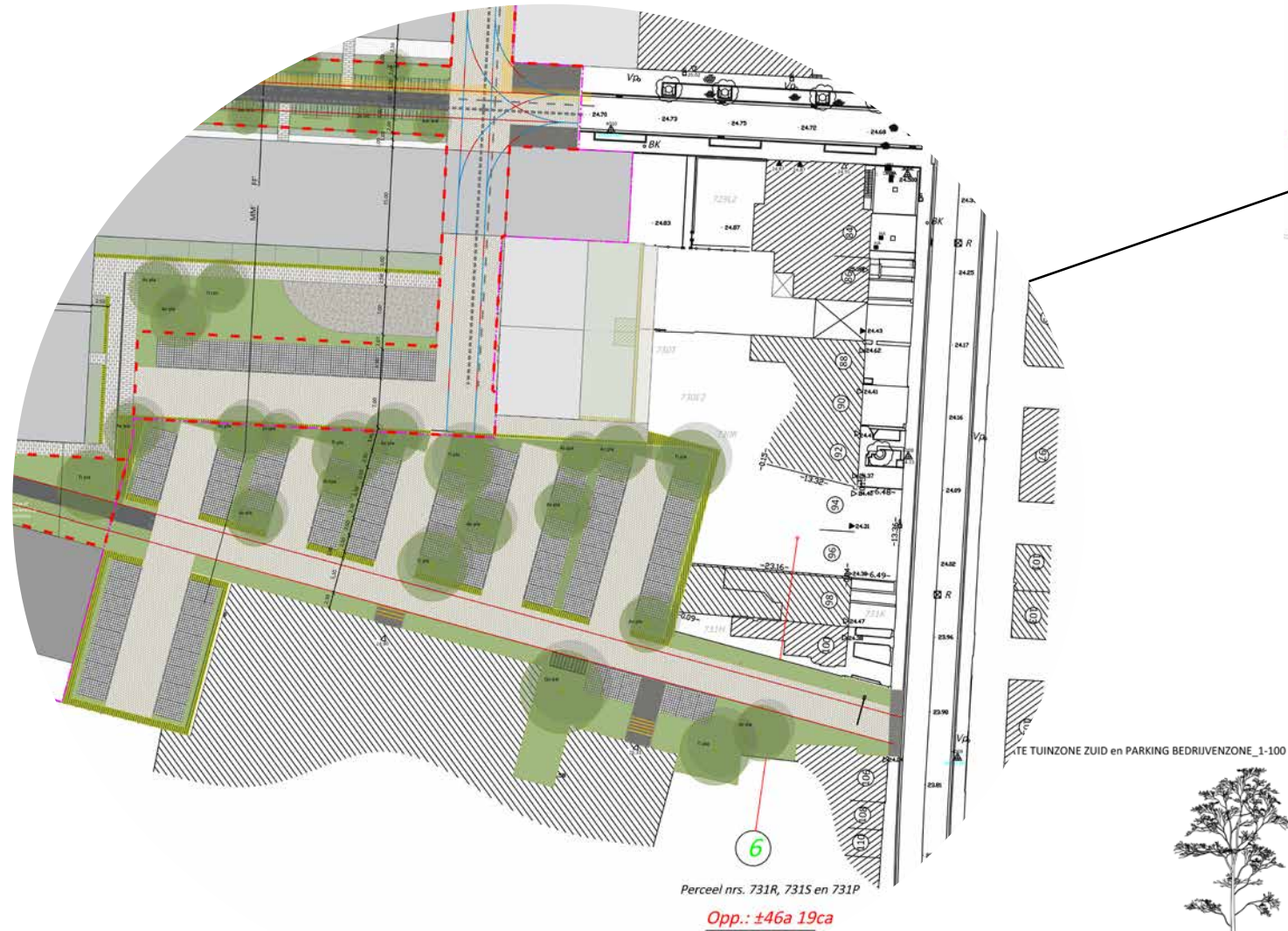


parkeerpocket 1 Rubensstraat



ONTWERPPLAN

parkeerpocket 2 Rubensstraat
+ Officenter





SFEREN EN MATERIALENPALET

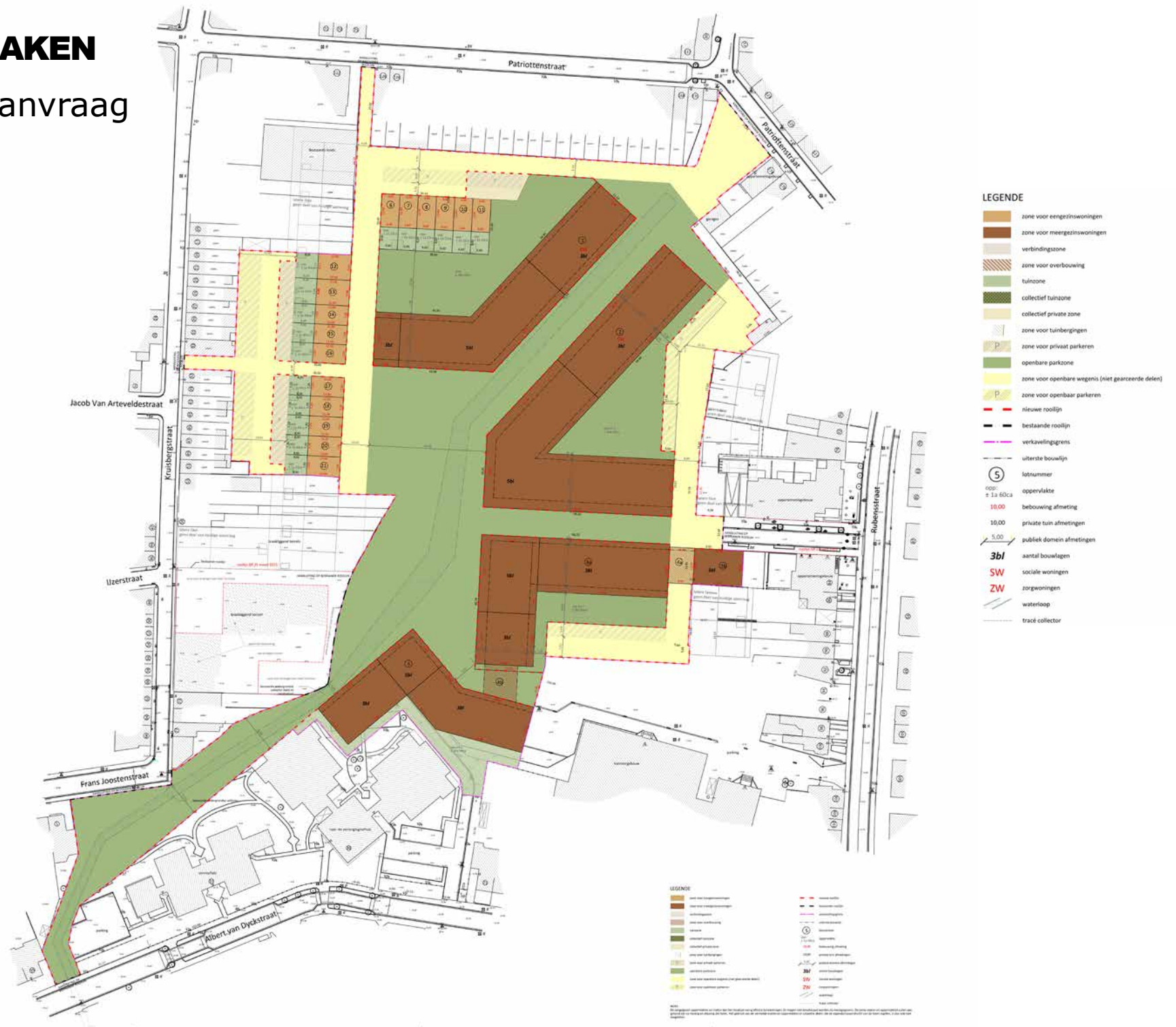


SFEREN EN MATERIALENPALLET



STAND VAN ZAKEN

verkavelingsaanvraag



STAND VAN ZAKEN

vandaag:

voorontwerp is opgemaakt

verkavelingsaanvraag ingediend
openbaar onderzoek

toekomst:

definitief ontwerp
gefaseerde uitvoering

DANK VOOR UW AANDACHT!

vragen?