

DEEL 1 INFORMATIEF GEDEELTE

De bestaande ruimtelijke structuur van de stad

Ruimtelijk Structuurplan stad Turnhout

Inhoudstafel

INLEIDING: ANALYSE VAN DE RUIMTELIJKE CONTEXT	11
HOOFDSTUK I: SITUERING & GESCHIEDENIS	12
1. Ligging van de gemeente	12
2. Synthese van het fysisch systeem	13
3. Synthese van de historische ontwikkeling	14
HOOFDSTUK II: PLANNINGSCONTEXT & STUDIES.....	18
Inleiding	18
1. Structuurplannen	19
2. Andere beleidsplannen.....	26
3. Ruimtelijke Uitvoeringsplannen	29
4. Sectorale plannen.....	46
5. Projecten.....	61
HOOFDSTUK III: RUIMTELIJKE OPBOUW IN DEELSTRUCTUREN.....	64
Inleiding	64
III.1 DE BESTAANDE STRUCTUUR VAN NATUUR EN OPEN RUIMTE.....	65
1. Profiel	65
2. Structuur en beeld	69
3. Tendensen.....	70
III.2 DE BESTAANDE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR	74
1. Profiel	74
2. Structuur en beeld	86
3. Tendensen.....	87
III.3 DE BESTAANDE RUIMTELIJK- ECONOMISCHE STRUCTUUR.....	91
1. Profiel.....	91
2. Structuur en beeld	102
3. Tendensen.....	103
III.4 DE BESTAANDE STRUCTUUR SPORT EN RECREATIE	109
1. Profiel.....	109
2. Structuur en beeld	111
3. Tendensen.....	112

III.5 DE BESTAANDE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR	115
1. Profiel.....	115
2. Structuur en beeld	120
3. Tendensen.....	121
HOOFDSTUK IV: RUIMTELIJKE SYSTEMEN	124
1. Wat zijn ruimtelijke systemen	124
2. Definiëring van de ruimtelijke systemen voor Turnhout	124
3. Ruimtelijke systemen op verschillende schaalniveaus	125
4. Wat is er aan de hand met de ruimtelijke systemen?	131
HOOFDSTUK V: SYNTHESE & TAAKSTELLING	142
1. De bestaande ruimtelijke structuur en landschappelijk beeld	142
2. Knelpunten en problemen, kwaliteiten en kansen.....	144
3. Taakstellingen en prognoses.....	146

Inleiding: analyse van de ruimtelijke context

In het informatief gedeelte wordt een onderzoek uitgevoerd naar de bestaande ruimtelijke structuur van Turnhout. Hoe zit die stad vandaag in elkaar? Wat zijn de krachtlijnen van waaruit de opbouw van de toekomstige ruimtelijke structuur kan starten?

- Eerst wordt Turnhout gesitueerd in een ruimere context. Dit is nodig om de positie van Turnhout in het geheel van Vlaanderen en in de regio te kunnen inschatten. Ook hierover zal het structuurplan uitspraken moeten doen.
- Dan wordt aandacht besteed aan het fysisch systeem, dat de grondslag vormt voor elke ruimtelijke ontwikkeling, en dat ook in de toekomst richtinggevend zal moeten zijn voor ons ruimtelijk handelen.
- Vervolgens wordt een korte historische analyse gemaakt van de ontwikkeling van Turnhout. Dit is onmisbaar om de opbouw van die bestaande ruimtelijke structuur goed te kunnen doorgronden. Deze analyse geeft een verklaring voor de huidige ruimtelijke situatie. De geschiedenis van de stad is hier samengevat in drie periodes, die elk een sterke impact hebben gehad op de ruimtelijke ontwikkeling van Turnhout.
- Het grootste deel van dit hoofdstuk wordt ingenomen door een analyse van verschillende ruimtelijke deelstructuren: de natuurlijke structuur, de nederzettingsstructuur, de economische structuur, de recreatieve structuur, en de verkeersstructuur. Voor elk wordt een beschrijving gegeven van de bestaande situatie, en worden knelpunten en kwaliteiten aangeduid.
- Nadien worden ruimtelijke systemen beschreven die de samenhang tussen de verschillende ruimtelijke deelstructuren moeten verduidelijken, en die de basis moeten vormen voor de weergave van de bestaande ruimtelijke structuur.
- Tot slot wordt in een laatste hoofdstuk een synthese gegeven van de bestaande ruimtelijke structuur, met knelpunten en potenties. Er wordt eveneens een taakstelling vooropgesteld.

Hoofdstuk I: Situering & geschiedenis

1. Ligging van de gemeente (kaart1)

Turnhout wordt ook wel de benaming 'hoofdstad van de Antwerpse Kempen' meegegeven. Dit geeft een eerste indicatie over de rol en de positie van Turnhout: een regionale centrumstad, tevens administratieve hoofdstad van het arrondissement, met een belangrijke centrale functie op gebied van onderwijs, winkelapparaat, medische en sociale voorzieningen, overheidsdiensten en werkgelegenheid.

Op provinciaal niveau is Turnhout samen met Mechelen de belangrijkste regionale stad in de provincie Antwerpen.

Op het niveau van Vlaanderen gezien is Turnhout de meest noordelijk gelegen regionale stad. Tot nu toe heeft de nabijheid van de rijksgrens eerder negatief gewerkt op de ontwikkelingsmogelijkheden. Nochtans is de economisch-geografische ligging van Turnhout vrij gunstig: tussen het hinterland van de haven van Antwerpen en de Nederlandse steden Breda, Tilburg en Eindhoven. Turnhout ligt ook vrij strategisch aan de snelweg E34 die de regio Antwerpen verbindt met de regio Eindhoven en het Ruhrgebied in Duitsland. Verder loopt ten zuiden van de stad het economisch netwerk van het Albertkanaal en de autosnelweg E313.

De stad heeft een oppervlakte van 5605 ha en een bevolkingsaantal van circa 40 000 inwoners. Dat betekent een bevolkingsdichtheid van 714 inw./km².

De gemeente bestaat uit een stedelijk kerngebied binnen de stadsring, de woonwijken Parkwijk-Blijkhoeve, Schorvoort en Zevendonk ten zuiden van de ring en een meer verspreid woongebied ten noorden van het kanaal Heizijde-Fonteinstraat. Het belangrijkste industriegebied strekt zich uit langsheen de autosnelweg E34. De gebieden in het noorden en zuiden van de gemeente bestaan vooral uit landbouw- en natuurgebied.

De aangrenzende gemeenten zijn in wijzerzin Kasterlee (met Lichtaart en Tielen), Lille (met Gierle) Vosselaar, Beerse, Merksplas, Baarle-Hertog, Ravels en Oud-Turnhout. Turnhout heeft met Beerse, Vosselaar en Oud-Turnhout een samenwerkingsverband in het kader van het 'Stedelijk gebied Turnhout'.

2. Synthese van het fysisch systeem (kaart 2)

Volgende elementen spelen tot op vandaag een belangrijke rol in de natuurlijke structuur van Turnhout:

- De waterscheidingskam in het noorden van de gemeente.
- Het vlakke en hoog gelegen gebied in het noorden, met weinig profiel in de beken, en vennen als typische elementen.
- Het licht golvend landschap tussen de noordelijke hoogte en de zuidelijke vlakke, gevormd door beken en waterlopen. Hierop is de stad gebouwd.
- De duinen die als langgerekte ruggen van oost naar west lopen. Sommigen zijn deel van grotere open ruimten, zoals de Ravelse bergen. Anderen zijn eerder geïsoleerd door bebouwing, voorbeelden : de Konijnenberg tussen Beerse en Vosselaar, en Flipkens Vijver – het Looi.
- De Aa en de Mark als belangrijke ontwateringen. De Aa is voor Turnhout het belangrijkste : zij stroomt door de gemeente, en vele andere ontwateringssystemen sluiten op haar aan. Rivier én vallei blijven een belangrijk natuurlijk structurerend element.
- De opdeling in schorre en zandplaat. De verschillende ondergrond geeft uiteraard aanleiding tot verschillende evoluties en een verschillend landbouwgebruik. Schorregebieden zijn vanuit zichzelf vruchtbaar en werden dan ook stelselmatig ontgonnen. Voor de zandige gebieden had men geavanceerde technieken nodig : zij werden pas veel later in gebruik genomen en de exploitatie gebeurde grootschaliger. De grote blokpercelen van vandaag zijn een duidelijk overblijfsel hiervan.
- Plaggengronden, oorspronkelijk rondom de stad. De stad heeft ze stilaan ingenomen en is er grotendeels bovenop gebouwd. De noordelijke plaggengronden en de uitloper naar Oosthoven blijven herkenbaar. Die laatste is nog gedeeltelijk in gebruik voor land- en tuinbouw.
- De ondiepe klei ter hoogte van het kanaal gaf aanleiding tot ontginning en bijhorende nijverheid.

3. Synthese van de historische ontwikkeling

De geschiedenis van de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Turnhout kan aan de hand van drie belangrijke periodes worden verduidelijkt:

In een eerste periode hebben de opeenvolgende landbouwontwikkelingen de natuurlijke structuur grondig gewijzigd.

Een tweede belangrijke periode is de negentiende en begin twintigste eeuw, wanneer de industriële ontwikkeling veel sporen nalaat op het vlak van infrastructuur en bedrijvigheid.

De derde periode situeert zich in de twintigste eeuw, wanneer Turnhout sterk uitbreidt zowel op het vlak van huisvesting als op het vlak van bedrijvigheid. Vooral na de Tweede Wereldoorlog gaat de expansie zeer snel, en neemt veel nieuwe ruimte in.

3.1. Periode 1: ontwikkeling in functie van landbouwontginning (kaart 3)

- Turnhout is ontstaan op een kruispunt van belangrijke handelswegen. Die kruising bepaalt tot vandaag de structuur van het centrum : Patersstraat, Otterstraat, Herentalsstraat en Gasthuisstraat waren de oudste invalswegen, ze kruisten elkaar op de Grote Markt. Het stedelijk centrum kreeg een sterke impuls door de inplanting van het Kasteel van de Hertogen van Brabant.
- Men kan de ontwikkeling van Turnhout in een eerste periode zien als 'een stedelijke kern die werd omgeven door een heidegebied'. Geleidelijk werd die heide voor landbouwdoeleinden ontgonnen. Aanvankelijk bestond de landbouwontginning uit enkele 'eilandjes', op de best gedraineerde plaatsen van de heide. Op die eilanden ontstonden kleine landbouwgehuchten. In het begin was de omvang van de woeste gronden tien maal zo groot als die van de ontgonnen cultuurgrond.
- Tussen de 11de en de 13de eeuw vindt er een eerste grote landbouwontginning plaats, onder druk van de groeiende bevolking. In en net buiten de huidige ring worden akkerlanden en weilanden aangelegd. Zowel in het noorden als in het zuiden bleven er daarnaast grote heidegebieden bestaan. Tussen de 13de en de 18de eeuw blijft het landschap grotendeels ongewijzigd. Tot 1800 woont bijna de helft van de Turnhoutse bevolking in kleine gehuchten rond de stad.
- In het centrum van de stad vindt een eerste groei plaats in de dertiende eeuw, wanneer Turnhout zijn stadsrechten krijgt. Naast het kasteel ontstaat rond de Grote Markt een tweede, burgerlijk centrum. Daar worden het Schepenhuis en de Sint Pieterskerk gebouwd, daar vestigen zich de eerste vrije burgers, en daar groeit ook de handel. Terwijl de meeste steden in de middeleeuwen een omwalling kregen, wat hun structuur tot op vandaag bepaalt, zijn in Turnhout 'vesten' noch 'wallen' terug te vinden.

3.2. Periode 2: infrastructuurwerken en industriële ontwikkeling (kaart 4)

In de loop van de 19^{de} eeuw ondergaat Turnhout grote veranderingen.

- De heidelandschappen rond de stad verdwijnen meer en meer door de wijzigingen in de landbouwexploitatie. Bij de invoering van kunstmest verliest de heide zijn betekenis als leverancier van organisch mest. Bovendien maakt die kunstmest het ook makkelijker om de heide te ontginnen. Daarbij komt nog dat grote delen van de heide bebost worden - er is nl. een grote vraag naar naaldhout, eerst als brandhout later als stuthout in steenkoolmijnen. Verschillende bosgebieden die nu nog bestaan dateren uit die periode.
- Een eerste belangrijke ingreep voor de ontsluiting van de stad is de aanleg van de Steenweg op Antwerpen, in 1820. De toegang tot de stad vanuit westelijke richting verbetert, rond de steenweg verrijzen woningen, en het feit dat hij zo lang en recht is, is sterk beeldbepalend.
- Een volgende belangrijke structurele ingreep is de aanleg van het kanaal van Dessel naar Turnhout, in 1846. In 1876 wordt het kanaal doorgetrokken van Turnhout naar Schoten. Een neveneffect van de aanleg van het kanaal was de ontdekking van de kleilagen – daarop ontwikkelde zich de baksteenindustrie. Gelegen langs het kanaal was die industrie meteen verzekerd van een afvoerweg voor zijn producten. Anderzijds vormt het kanaal sinds de aanleg ook een barrière die een uitbreiding in noordelijke richting voor Turnhout beperkte.
- De aanleg van de spoorlijn naar Lier, in 1855, is een nieuwe en grote structurele ingreep in de stad - tot op vandaag laat hij zijn impact gelden. Op dat moment lag de spoorlijn aan de westelijke rand van de stad. Wanneer de spoorlijn in 1867 wordt doorgetrokken naar Tilburg, groeit haar belang en dat van het Turnhoutse station. In 1896 krijgt Turnhout een nieuw stationsgebouw met een glazen overkapping van de sporen.
- In 1885 krijgt Turnhout een tramverbinding met Antwerpen. In de jaren erna volgen in snel tempo tramverbindingen naar Arendonk, Mol, Geel, Hoogstraten en Poppel. In 1904 beschikt Turnhout over een sterk vertakt tramnet in zowat alle richtingen. Er is zelfs sprake van integratie van openbaar vervoer: in het station van Turnhout lag naast de treinsporen ook een tramspoor.
- In de tweede helft van de 19de eeuw vindt er een grondige verandering plaats in de industrie. De lakkenijverheid en huidevetterij verdwijnen stilaan om plaats te maken voor de papiernijverheid. Deze sterk groeiende industrietak introduceert de eerste moderne fabrieken in Turnhout. Hoewel die fabrieken nu uit de stad zijn verdwenen, bepalen de grote terreinen die ze innamen tot op vandaag mee de structuur van de stad.

- De groei van de industrie leidt tot een sterke groei van de bevolking. In de loop van de 19de eeuw verdubbelt de bevolking zich tot 20 000 inwoners, ondanks de afscheiding van Oud-Turnhout (1859). De structuur van de stad echter bleef grotendeels dezelfde als die van de middeleeuwse stad.
- Een typisch fenomeen uit deze periode zijn de grote parkdomeinen die door rijke families worden aangelegd aan de rand van de stad. Tot op vandaag zijn ze merkbaar in de ruimtelijke structuur.
- Belangrijk voor de ruimtelijke structuur van de stad is nog de inplanting, rond 1875, van het nieuwe ziekenhuis op de gronden van het voormalige Warandepark. Als later ook nog de gevangenis en het wezenhuis op die gronden worden gebouwd, blijft er van het Warandepark niet veel meer over.

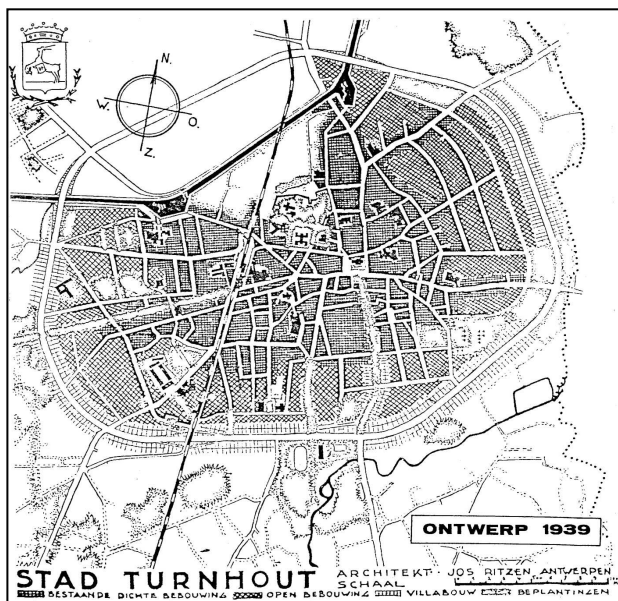
3.3. Periode 3: ruimtelijke uitbreiding van de stad

In de loop van de twintigste eeuw is Turnhout op verschillende manieren en in verschillende richtingen uitgebreid ten behoeve van huisvesting en tewerkstelling. Ook zijn er in die periode belangrijke infrastructuren aangelegd die de ruimtelijke structuur hebben beïnvloed.

Vóór de Tweede Wereldoorlog (kaart 5)

- Rond het centrum worden nieuwe straten aangelegd en vindt er een concentrische uitbreiding plaats. Tegelijk overwint de stad de barrière van de spoorlijn: ten westen hiervan groeit een nieuwe kern.
- de overheid gaat zelf sociale woonwijken bouwen. In 1921 wordt de Turnhoutse Maatschappij voor Huisvesting (TMH) opgericht. In de westelijke stadsuitbreiding bouwt de TMH in 1922 de Tuinwijk met 190 woningen. In hetzelfde gebied begint het stadsbestuur met de bouw van woningen in de wijk Stokt.
- In 1939 geeft het stadsbestuur de opdracht voor de opmaak van een 'urbanisatieplan'. Het plan wordt ontworpen door architect J.Ritzen, die ook de ontwerper van het stadspark is. Hoewel het plan niet aan de gemeenteraad ter goedkeuring wordt voorgelegd, heeft het toch een bepalende invloed gehad op de ontwikkeling en de ruimtelijke structuur van Turnhout. Het plan voorziet in een verdere concentrische uitbreiding van de stad, die begrensd wordt door een ringlaan. Die ringlaan vormt de scheiding tussen de stad en het omringende landelijk gebied.

Na de Tweede Wereldoorlog (kaart 6)



Urbanisatieplan 1939

- De stad kent een sterke uitbreiding. Er wordt besloten tot de aanleg van de ringlaan, ongeveer op het tracé van het urbanisatieplan uit 1939, maar in tegenstelling tot dat plan zal de ringlaan niet de begrenzing van de stad vormen. Vooral vanaf de jaren '60 worden grote uitbreidingen gepland in de open ruimte ten zuiden van de stad: private verkavelingen, sociale woonwijken, industrie- en K.M.O.-zones. De ringlaan, die in verschillende fasen wordt aangelegd, komt door deze zuidelijke uitbreidingen in feite midden in de stad te liggen. Langs de ringlaan wordt het nieuwe ziekenhuis en het stadspark ingeplant, alsook commerciële voorzieningen.
- De aanleg van de autosnelweg E34 in het begin van de jaren '70 is opnieuw een belangrijke ingreep in de ruimtelijke structuur van Turnhout. De stad krijgt een duidelijke begrenzing in het zuiden, een harde barrière tussen het verstedelijkt gebied en de open ruimte, ook al ligt de kern van Zevendonk nog ten zuiden van de autosnelweg. In de omgeving van de autosnelweg worden de belangrijkste industriezones uitgebouwd.
- De algemene trend van suburbanisatie in de jaren '60 en '70 wordt in belangrijke mate door nieuwe verkavelingen in die buurgemeenten opgevangen. Het bevolkingsaantal van Turnhout dat was gestegen van 30.000 in 1940 tot 38.500 in 1974, begint te dalen omdat de bewoners de binnenstad verlaten voor de groene buurgemeenten. Eveneens is er een verschuiving merkbaar binnen de stad, met een grote groei in het zuiden van de stad, tegenover de binnenstad. In de periode '70-'81 verliest het gebied tussen ringweg en kanaal bijna 15% van haar inwoners. In het gedeelte ten zuiden van de ring, waar nieuwe verkavelingen en sociale woonwijken ontstaan, groeit de bevolking met 45% aan. Het totale inwonersaantal stagneert rond 38.000.
- Ten noorden van het kanaal blijft de bebouwing beperkt. Tot op heden wordt er ook afgezien van de aanleg van het noordelijk deel van de ring (tussen Steenweg op Merksplas en Kastelein). Wel wordt ten noorden van het kanaal een ziekenhuis ingeplant, alsook de nieuwe begraafplaats met het crematorium, en nieuwe sportvoorzieningen.
- In de meest recente periode is door de herwaardering van delen van de binnenstad de leegloop gestopt en is het aantal woningen in de binnenstad sterk toegenomen. Dit is o.a. het gevolg van het bebouwen van enkele vroegere fabrieksterreinen met huisvestingsprojecten en het opdelen van grotere burgerhuizen in meerdere wooneenheden.
- De meeste voorzieningen zijn geconcentreerd gebleven binnen de ring. De grote scholen, de administratieve diensten van de verschillende overheden, de privé-administratie en het handelsapparaat bevinden zich in de binnenstad.

Hoofdstuk II: planningscontext & studies

Inleiding

Dit deel van het ruimtelijk structuurplan bevat een overzicht van reeds bestaande plannen en beleidsopties die betrekking hebben op Turnhout. Het ruimtelijk structuurplan wordt niet in het luchtledige gemaakt, maar in een context van reeds bestaande plannen en studies. Dit zijn enerzijds plannen op het gemeentelijk niveau en anderzijds plannen op hogere beleidsniveaus. Het is belangrijk om de opstelling van de gemeente tegenover die plannen te bepalen, en om na te gaan in welke mate de gemeentelijke opties erbij aansluiten of ervan afwijken. Verschillende planningsinstrumenten bevatten soms tegenstellingen die uitgediscussieerd moeten worden. De eigen visie die de gemeente uitbouwt in het ruimtelijk structuurplan zal regelmatig moeten getoetst worden aan wat in plannen van het hoger niveau aan bod komt. Dit gebeurt in het richtinggevend gedeelte. Een goed inzicht in de hele planningscontext is een basisvoorwaarde om het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan in detail te kunnen uitwerken. Dat is hetgeen in het informatief gedeelte behandeld wordt.

Er wordt in dit hoofdstuk een onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten plannen:

Allereerst zijn er de **ruimtelijke structuurplannen** die volgens het decreet op de ruimtelijke ordening dienen te worden opgemaakt voor de verschillende beleidsniveaus. Ook **andere beleidsplannen** voor verschillende beleidsniveaus worden behandeld.

Vervolgens komen Bijzondere Plannen van Aanleg aan bod en de plannen aan bod die volgens het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening als **Ruimtelijke Uitvoeringsplannen** worden aangeduid. Dit soort plannen kan op Vlaams niveau, op niveau van de provincie en op het niveau van de gemeente voorkomen.

Er zijn ook een heel aantal **sectorale plannen** van de verschillende beleidsniveaus die gevolgen kunnen hebben voor het ruimtelijk structuurplan van de gemeente.

Tot slot worden belangrijke **projecten** beschreven die een weerslag kunnen hebben op de ruimtelijke structuur van de gemeente.

1. Structuurplannen

Op 24 juli 1996 keurde de Vlaamse regering een nieuw decreet over de ruimtelijke planning goed. Het decreet bepaalt dat de drie Vlaamse beleidsniveaus, het Vlaams gewest, de provincie, de gemeente elk een ruimtelijk structuurplan moeten uitwerken voor hun gebied. Het decreet bakent duidelijk af wat op welk niveau moet gebeuren, met een taakomschrijving voor de gemeente in het kader van het subsidiariteitsbeginsel.

1.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (kaart 7)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 23 september 1997. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd Turnhout met delen van Vosselaar, Beerse en Oud-Turnhout geselecteerd als een regionaalstedelijk gebied. Het stedelijk gebied Turnhout maakt geen deel uit van een stedelijk of een economisch netwerk.

Turnhout wordt samen met 9 andere regionaalstedelijke gebieden op het 2^{de} niveau geplaatst, na de 3 grootstedelijke gebieden Brussel, Antwerpen en Gent. Een stedelijk gebied vormt tegelijkertijd ook een economisch knooppunt. Andere economische knooppunten in het buitengebied rond Turnhout zijn Arendonk en Malle.

Ten zuidwesten van Turnhout bevindt zich het economische netwerk van het Albertkanaal dat op Vlaams niveau van groot belang is. Infrastructureel wordt Turnhout verbonden met dit netwerk door een primaire weg, categorie II.

Het stedelijk gebied Turnhout ligt voorts centraal in een groot aaneengesloten gedeelte van het buitengebied. Hierdoor heeft Turnhout enigszins een aparte plaats gekregen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het omringende gebied is één van de zes aaneengesloten buitengebieden. Anders dan in de overige vijf bevindt er zich hierin een stad die voldoet aan de normen van een regionaalstedelijk gebied met een bepaalde dynamiek en ontwikkelingskansen.

Het RSV en de natuurlijke structuur

Door de afbakening van Grote Eenheden Natuur en Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling wil het RSV de interne samenhang en functioneren van de natuurfunctie versterken. Voor de verschillende gebieden wordt een ander beleid uitgestippeld.

Het RSV en de nederzettingsstructuur

Delen van Turnhout worden geselecteerd als behorende tot het regionaalstedelijk gebied Turnhout. Hierbij hoort een stedelijk beleid dat volgende doelstellingen vooropstelt:

- stimuleren en concentreren van activiteiten;
- vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten;
- ontwikkelen van nieuwe woningtypologieën en kwalitatieve woonomgevingen;

- leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid;
- verminderen van het ongeordend uitzwermen van functies.

Dit vertaalt zich in volgende ontwikkelingsperspectieven:

- trendbreuk in de verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden: 60% in de stedelijke gebieden en 40% in de kernen van het buitengebied;
- minimale woningdichtheden: minimaal 25 woningen per hectare;
- differentiatie en verbetering van de woningvoorraad;
- versterken multifunctionaliteit;
- kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer;
- afstemmen van voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied;
- bundelen van kleinhandel;
- optimalisering van recreatieve en toeristische voorzieningen en medegebruik;
- zorg voor collectieve en openbare ruimte;
- behoud en ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden;
- waarborgen voor landbouw in stedelijke gebieden;
- behoud en uitbouw van cultureel-maatschappelijke waardevolle elementen in de stedelijke gebieden;
- stedelijke mobiliteit en locatiebeleid.

Het RSV en de ruimtelijk-economische structuur

Ieder stedelijk gebied wordt beschouwd als een economisch knooppunt. Maar niet alle gemeenten die behoren tot het stedelijk gebied vervullen een even belangrijke rol op gebied van werkgelegenheid. In functie van de afbakening van het stedelijk gebied wordt een ruimtelijke visie op het gebied als geheel opgesteld met betrekking tot de verdeling van de taakstelling voor economische bedrijvigheid.

De provincie Antwerpen kreeg een taakstelling van 2927 ha te realiseren ruimte voor nieuwe economische bedrijvigheid toegewezen. Hiervan zal 83 tot 88% gerealiseerd worden in de economische knooppunten. Het regionaalstedelijk gebied Turnhout krijgt hiervan dus een deel ('pakket 1').

In de selectie van de agrarische macrostructuur worden de Noorderkempen - waaronder de regio rond Turnhout - in het algemeen beschouwd als een regio met concentratie van grondloze rundveehouderij. Economische motieven, zoals de aanwezigheid van een toeleverings- en afzetstructuur en mogelijkheden voor mestverwerking ter plaatse, pleiten voor het behoud van de concentratie, eerder dan voor een verdere verspreiding.

In het kader van de uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wenst de Vlaamse Regering verder agrarische gebieden in het Vlaams Gewest af te bakenen en te differentiëren in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Dit zal resulteren in de '*Studie Afbakening en differentiatie van de agrarische gebieden in het Vlaams gewest*'

Eind maart 1998 maakte de afdeling Land van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap een eerste versie openbaar. Het betreft een algemene visie, zonder uitspraken over de juridische toestand. Op die manier werden drie types gebieden afgebakend: agrarische gebieden, verwevinggebieden en bouwvrije agrarische gebieden. Deze eerste versie zal in een latere fase nog aangepast moeten worden, maar kan toch gebruikt worden om het structuurplan verder te onderbouwen.

Inzake ontwikkelingsperspectieven voor (klei-)ontginningen stelt het RSV dat locatie, nabestemming en inrichting van ontginningen rekening dient te houden met de doelstellingen van het buitengebied. Principes met betrekking tot de nabestemming en herinrichting zijn onder meer:

- Afstemmen op bestaande natuurlijke en agrarische structuur
- Afstemmen van diepte en oppervlakte met de nabestemming
- Behouden of ontwikkelen van de natuur- en landschapswaarden

De nabestemming en herinrichting moeten worden ingepast in het ruimtelijk beleid voor het gebied.

Het RSV en de verkeers- en vervoersstructuur

Binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden de hoofdwegen (verbinden op internationaal niveau) en de primaire wegen categorie I (verbinden op Vlaams niveau) en II (verzamelen op Vlaams niveau) geselecteerd.

Binnen en in de omgeving van het stedelijk gebied Turnhout werden volgende wegen geselecteerd:

Hoofdweg: E34

Primaire weg I: /

Primaire weg II: R13 (de ring rond Turnhout), N140 (verbinding naar Gierle, tussen ring en snelweg), N19 (de verbinding naar Geel)

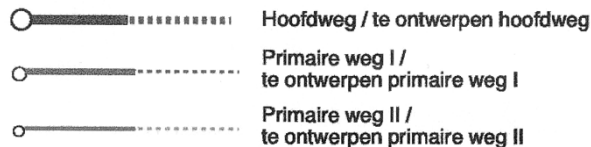
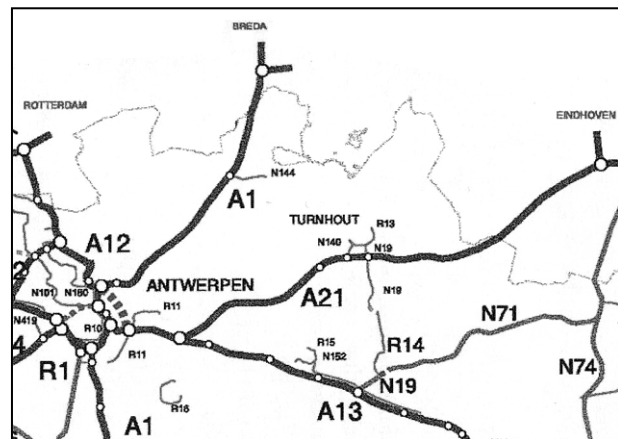
Openbaar vervoer

De spoorweg door Turnhout wordt geselecteerd als behorende tot het hoofdspoorwegennet, tenminste wat betreft het personenvervoer. Het station is geselecteerd als hoofdstation.

Voor een mogelijk toekomstige spoorverbinding met Tilburg zal het traject op het Bels Lijntje, dat thans de functie van regionaal fietspad vervult, bebouwingsvrij worden gehouden.

Waterwegennet

Het Kanaal Dessel-Schoten wordt geselecteerd als behorende tot het secundaire waterwegennet. Het vervult op Vlaams niveau geen belangrijke vervoersfunctie.



1.2. Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (kaart 8)

Het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen is vastgesteld door de provincieraad op 25 januari 2001 en is goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 10 juli 2001.

Vermits Turnhout zal behoren tot een regionaalstedelijk gebied werden de meeste taakstellingen betreffende Turnhout toegekend aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (zoals de verdeling van de behoefte aan bijkomende woningen, selectie en afbakening van industrieterreinen, ...).

In het ruimtelijk Structuurplan van de provincie zijn enkel een aantal inhoudelijke taakstellingen voor Turnhout uitgewerkt:

- het aangeven van de gebiedseigen ontwikkelingsperspectieven voor natuurverbindingsgebieden en het selecteren van ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang
- het aangeven van ontwikkelingsperspectieven en maatregelen voor de agrarische macrostructuur
- het selecteren en aangeven van ontwikkelingsperspectieven voor bebouwde perifere landschappen op provinciaal niveau
- het uitwerken van een visie op de kleinhandel (regionale schaal) en op de toeristisch-recreatieve infrastructuur
- het aanduiden van lijninfrastructuren van provinciaal belang

Specifiek voor Turnhout werd hierin geduid op de toeristisch-recreatieve potentie van het kanaal onder de voorwaarde dat de nieuwe invulling van de, vroeger kanaalgebonden, industrieterreinen geen afbreuk doet aan de recreatieve functie en het beeld.

Het RSPA en de natuurlijke structuur

Binnen het Ruimtelijk Structuurplan van de Provincie worden de natuurverbindingsgebieden en de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang aangeduid

Voor Turnhout en haar omgeving werd het Kanaal Dessel-Schoten in zijn geheel als natuurverbindingsgebied aangeduid. Tussen Vosselaar en Turnhout werd de Visbeek als natuurverbinding tussen het Giels Bos en het Looi geselecteerd en het gebied ten noorden van Turnhout en ten zuiden van Nazareth als ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang.

Het RSPA en de nederzettingsstructuur

Het RSPA kan geen uitspraken doen voor Turnhout betreffende de kwantitatieve taakstelling voor wonen. Indien Zevendonk buiten het stedelijk gebied wordt geselecteerd kan het de functie krijgen van een *gewoon hoofddorp type III* (mogelijkheid voor herlokalisatie van zonevreemde lokale bedrijven en historisch gegroeide bedrijven en mogelijkheden voor de realisatie van bijkomende woningen voor de opvang van de natuurlijke aangroei). Hierover zal een beslissing worden genomen na de afbakening van het stedelijk gebied.

Zevendonk valt binnen het stedelijk gebied en wordt dus geselecteerd als woonkern. De opvang van bijkomende woningen gebeurt in principe binnen het aanbod van gronden langs uitgeruste wegen in woongebied, percelen in niet vervallen verkavelingen, gronden met een woonbestemming in goedgekeurde B.P.A.'s en gronden in woongebied, langs niet uitgeruste wegen (binnengebieden). Dit betekent ook: alle woongebieden volgens het gewestplan (K.B. van 28 december 1972) dus inclusief landelijke woongebieden en woonparken. Woonuitbreidingsgebieden komen hiervoor in principe niet in aanmerking .

Het RSPA en de ruimtelijk-economische structuur

Wat de ruimte voor economische bedrijvigheid in de economische knooppunten betreft, heeft de provincie geen bevoegdheid voor de gemeenten van het stedelijk gebied Turnhout.

Bij de categorisering van de toeristisch-recreatieve ruimten wordt het *toeristisch-recreatief netwerk* Kempen weerhouden. Het omvat (delen van) de gemeenten Arendonk, Balen, Beerse, Dessel, Geel, Herentals, Kasterlee, Laakdal, Lille, Meerhout, Mol, Olen, Oud-Turnhout, Retie, Turnhout, Vorselaar, Vosselaar en Westerlo.

Het stedelijk gebied Turnhout wordt als een gebied van *primair toeristisch-recreatief belang* geselecteerd. Hier is uitbreiding en inplanting van nieuwe hoogdynamische infrastructuur mogelijk.

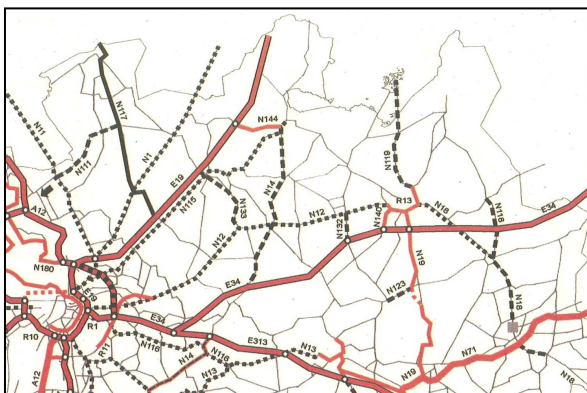
Het Bels Lijntje tussen Turnhout en Tilburg en het Kanaal Dessel-Schoten behoren tot een *gebundeld netwerk*. Bovendien zal de provincie een op te richten samenwerkingsverband coördineren met de gemeenten die gelegen zijn aan het kanaal Dessel-Schoten.

Landbouw

Categorisering van de landbouwgebieden: Turnhout valt binnen het systeem van de Noorderkempen. De bestaande concentratie aan grondloze veehouderij wordt beperkt tot de Noorderkempen. Een gebiedsgericht mestbeleid moet de mestproductie in evenwicht brengen.

Kleinhandel

De Steenweg op Gierle (N140) in Turnhout wordt geselecteerd als een kleinhandelsconcentratie die ruimtelijk samenhangt met een stedelijk gebied. Dergelijke kleinhandelsconcentraties krijgen ontwikkelingskansen, complementair aan de stad. Perifere locaties worden niet weerhouden.



Het RSPA en de verkeers- en vervoersstructuur

Het is de taak van de Provincie de secundaire wegen te selecteren. Een secundaire weg heeft als hoofdfunctie verzamelen op bovenlokaal niveau, gemengd met ontsluiten op lokaal niveau. De secundaire wegen zijn van belang voor de ontsluiting van gebieden naar de primaire wegen en hoofdwegen en voor de bereikbaarheid van diverse activiteiten langsheen deze wegen. De doorgaande verkeersfunctie is ondergeschikt aan de lokale verblijfsfunctie. De belangrijkste eisen zijn de verkeersleefbaarheid en ruimtelijke inpassing. Beide prioriteren op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

Binnen en in de omgeving van het stedelijk gebied Turnhout werden volgende wegen geselecteerd:

- Secundaire weg type I: /
- Secundaire weg type II: N132 (Beerse-E34) en N119 (vanaf ring Turnhout tot de Nederlandse grens)
- Secundaire weg type III (fiets en openbaar vervoer): N12 (vanaf ring Turnhout tot Antwerpen) en N18 (vanaf ring Turnhout tot Retie)

N 119

In het RSPA is de N119 geselecteerd als een secundaire weg type II (verzamelen naar het hoofdwegennet op bovenlokaal niveau). In het provinciaal utilitair fietsroutenetwerk is deze weg geselecteerd als een bovenlokale utilitaire verbinding. Het is niet de bedoeling om deze verbinding op te waarderen, maar hij moet op termijn deze verbindende functie kunnen waarmaken. De concrete inrichting van de weg wordt op het niveau van de uitvoering bepaald.

De zogenaamde beneluxnota i.v.m. de wegverbinding Tilburg-Turnhout ligt aan de basis van de selectie. Ze omschrijft volgende inrichtingsprincipes:

- behoud van een smalle rijweg: 2x1 rijstrook;
- fietspaden achter de grachten en behoud van de bomen;
- filters en snelheidsremmers t.h.v. Weelde-Station en de oversteken van het Bels Lijntje;
- waar nodig en mogelijk ventwegen voor de ontsluiting van de woningen.

2. Andere beleidsplannen

2.1. Benelux: Tweede Benelux Structuurschets 1997-2000 (kaart 9)

De Structuurschets is opgesteld door de Benelux Economische Unie en in 2000 goedgekeurd door de ministers van ruimtelijke ordening van Nederland, Vlaanderen, Brussel, Wallonië en Luxemburg.

De Benelux-visie is al grotendeels vervat in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Ook in de Tweede Benelux Structuurschets wordt vertrokken vanuit een duurzame ruimtelijke ontwikkeling, het streven naar ruimtelijke kwaliteit en het stimuleren van diversiteit en samenhang. De visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt vertaald in volgende concepten:

- de selectieve concentratie van stedelijke - en economische activiteiten aan stedelijke knooppunten en in stedelijke netwerken en het complementair behoud van de openheid;
- de verbrede ontwikkeling van landelijke gebieden met aandacht voor de productiefunctie (land- en bosbouw, waterwinning, recreatie), protectiefunctie (bescherming van natuur- en landschaps- en milieukwaliteiten) en leefbaarheidsfunctie (economisch, sociaal en cultureel);
- het behoud en de versterking van specifieke concentraties van economische activiteiten (havens, luchthavens, stedelijke conglomeraten, enz.);
- duurzame mobiliteit door multimodaliteit met als noodzakelijke voorwaarde een goed ontwikkeld locatiebeleid;
- het behoud en de ontwikkeling van de natuur en de verbetering van de ecologische voorwaarden.

Binnen deze schets wordt de provincie Antwerpen gesitueerd binnen de Benelux-Delta, als een belangrijke schakel in een noord-zuid keten van stedelijke netwerken en van open ruimten die de leefbaarheid van het gebied kunnen bevorderen. Het stedelijk gebied Turnhout ligt samen met de Brabantse steden in een groot aaneengesloten open ruimte gebied, dat aansluit bij de ecologisch zeer waardevolle Deltamonding.

2.2. Kaderplan Multifunctioneel Ontwikkelingsperspectief en Strategisch Beleidsplan voor het Kanaal Dessel – Turnhout – Schoten.

Binnen deze studie wil de Provincie komen tot een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief, een strategisch beleidsplan en een samenwerkingsverband.

Naast het geven van een visie op de open ruimte, toerisme & recreatie, economie, watergebonden wonen en infrastructuur & mobiliteit, geeft deze studie ook een globale visie op de verschillende deelruimten langs het kanaal. Turnhout maakt deel uit van twee deelruimten: het Kempens Grensgebied en het Kleiputtengebied.

Het Kleiputtengebied is een complexe deelruimte waarin op korte afstand van elkaar hoog- en laagdynamische functies een plaats moeten kunnen krijgen. Volgende visie-elementen komen naar voor:

- de natuurontwikkeling in deze deelruimte is gericht op het alternerend versterken van dwarse en overlangse ecologische relaties. De dwarsrelatie betreft hier de verbinding Oosteneinde – Looi, waarbij een link bestaat met het stadsbos. De langse relatie betreft een natuurlijk herinrichting van de oevers tussen het noorden van Turnhout en Ravels;
- het centrum van Turnhout wordt beschouwd als toeristisch transferium met een goede ondersteunende infrastructuur. De jachthaven wordt aangeduid als een blauw baken, met een uitgebreid infopunt en de oversteek van het Bels Lijntje dient verbeterd te worden;
- aan de Oude Kaai wordt watergebonden bedrijvigheid gestimuleerd;
- tussen de Oude en de Nieuwe Kaai wordt wonen aan het water gestimuleerd.

Het Kempens Grensgebied strekt zich uit van het noorden van Turnhout tot in Dessel. Volgende visie-elementen komen naar voor:

- hier dient de dynamiek van het kanaal afgestemd te worden op de grensstellende elementen van het fysisch systeem en open ruimte, zonder daarbij een onvoorwaardelijke rem te zetten op een degelijk uitbouw van het toeristisch – recreatief net en de transportfunctie. Voor Turnhout gaat het om de heide- en vennengebieden;
- Ravelse bossen en omgeving is een groen anker in de hoedanigheid van een natuurlijk-recreatieve attractie;
- het toeristisch netwerk kan uitgebreid worden door de Kleiputten rond Dombergheide een zachte recreatieve nabestemming te geven, aan te vullen met een educatieve component;
- voorzien van een nieuwe voetgangersbrug ter hoogte van Dombergheide.

2.3. Beleidsplannen van de gemeente

Via het Gemeentelijk Structuurplan is een globale ruimtelijke visie over de gemeente en haar toekomst in de maak. Bepaalde bouwstenen zijn hiervoor reeds aanwezig.

Richtplan Turnhout

Dit plan kan beschouwd worden als een aanzet tot opmaak van een structuurplan voor de binnenstad, en diende tevens als onderbouwing voor de aanduiding van herwaarderingsgebieden.

Het richtplan bestaat uit 5 bundels en is opgemaakt in de jaren '80. Er werden 4 herwaarderingsgebieden aangeduid, waarvan er twee werden goedgekeurd

3. Ruimtelijke Uitvoeringsplannen

3.1. Gewestplan (kaart 10)

Op 30.09.77 werd bij Koninklijk Besluit het gewestplan Turnhout goedgekeurd. Het legt de bodembestemming vast, en is daardoor niet alleen de juridische maar ook de economische grondslag voor verdere ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente. Essentieel blijft wel de rechtszekerheid die het gewestplan biedt.

Het huidige decreet voorziet dat het gewestplan de basis blijft voor initiatieven i.v.m. ruimtelijke ordening. Het probleem is evenwel dat het gewestplan niet gericht is op ruimtelijke structuren, en er b.v. weinig relatie wordt gelegd met de natuurlijke structuur.

Het bestendigt vooral de bestaande toestand uit de jaren '70, en waar het nog expansie mogelijk maakt (woongebieden, bedrijfsterreinen,...) gebeurde dat wel eens zonder de kwaliteiten van de ruimte te vrijwaren. Een klein voorbeeld: beekvalleien komen niet voor in het gewestplan.

Het is belangrijk om in kaart te brengen welke realiteiten het gewestplan voor Turnhout inhoudt. Maar het gewestplan is statisch, en de keuzen die erin vervat liggen moeten vergeleken worden met de toestand die men wenst. Het is dan ook de verwachting dat de opmaak van een dynamisch ruimtelijk structuurplan voor de gemeente aanleiding zal zijn voor een globale en gefundeerde wijziging van het gewestplan.

Woongebieden: 17%

Praktisch het volledige gebied tussen de ring en het kanaal werd aangeduid als woongebied. Belangrijke woongebieden buiten deze ring omvatten de verkavelingen ten zuiden van de stadsring: Parkwijk-Blijkhoeve en Zevendonk. Deze laatste sluit niet aan bij het stadsweefsel.

Binnen de woongebieden zijn er nog slechts beperkte open terreinen, o.a. een vrij uitgestrekt gebied binnen de ring ten oosten van de stadskern en enkele verspreide lege vlekken.

Woonuitbreidingsgebieden: 3%

Het belangrijkste woonuitbreidingsgebied is gesitueerd ten noorden van het kanaal. Het is op dit ogenblik hoofdzakelijk in gebruik voor landbouw en delen van het gebied hebben volgens het GNOP een hoge landenschappelijke waarde, als onderdeel van een historisch waardevol landschap met restanten van oude houtwallen.

Daarnaast zijn er nog twee woonuitbreidingsgebieden ten zuiden van de ring waarvan één volledig is ingenomen door een woningproject van de Gewestelijke Maatschappij voor de Kleine Landeigendom.

Industriegebieden (5%)

Industriegebieden bevinden zich voor het overgrote gedeelte ten zuiden van de stadsring, ten noorden en ten zuiden van de autosnelweg, tussen twee opeenvolgende afritten. Ten noorden en ten oosten begrensd door

woongebied, ten zuiden door landbouwgebied en ten westen door natuurgebied. Daarnaast nog enkele fragmenten ten zuiden en ten noorden van het kanaal en enkele in het binnenstedelijke weefsel.

Agrarische gebieden met ecologische waarde: 16%

Een zeer belangrijk gebied strekt zich uit ten noorden van Turnhout. Vroeger waren hier uitgestrekte heidegebieden. Vandaar de heide- en vennerelicten en schraallanden

Agrarisch gebied met landschappelijke waarden: 16%

Er werd een uitgestrekt gebied ingekleurd vanaf het Looi tot het reservaat van de Turnhoutse vennen. In feite is het grootste gedeelte van het agrarisch gebied in het noorden ingekleurd als landschappelijk waardevol. Ook in het zuidoosten, tussen de Melle-vijver en de Dongen situeert zich een omvangrijk landbouwgebied met landschappelijke waarde.

Natuurgebieden met wetenschappelijke waarde – reservaten: 7%

Het grootste is gesitueerd ten noorden van Turnhout, het is een aaneengesloten reservaatgebied. Daarnaast zijn er nog enkele gefragmenteerde reservaten in het noorden. Het belangrijkste natuurgebied in het zuiden ligt in het vroegere militaire domein 'Dongen'. En ten slotte is er nog het Frans Segersreservaat.

Natuurgebieden: 10%

Verspreid over het hele grondgebied, maar voornamelijk ten noorden en ten westen van de stadskern (Looi en Visbeek) zijn natuurgebieden aangeduid op het gewestplan. In het zuidoosten van Turnhout bevindt zich nog een natuurgebied aan de E34-zandwinningsput van Melle.

Parkgebieden: 2%

Parkgebieden bevinden zich aan de periferie van het stadscentrum. Het waren veelal vroegere kasteeldomeinen van meer begoede families die zich in de 19^{de} eeuw aan de rand van de stad vestigden. Het domein Filipkesvijver is tevens een beschermd landschap.

Bosgebieden

Slechts 3% werd aangeduid als bosgebied, maar in werkelijkheid is een groter gebied bebost: meer dan 170 ha is 'zonevreemd bos'

Gebieden voor recreatie: 2%

De gebieden voor recreatieve doeleinden zijn in Turnhout schaars bedeed. Er zijn drie recreatieve zones: het stadspark ten zuiden van de ring, het gebied aan de Melle en het gebied ten noordoosten, aan de Baalse Heide.

Oppervlakte waar landgebruik niet overeenstemt met de bestemmingen op het gewestplan (Bron GNOP1)

- R-gebied in agrarisch gebruik: 88 ha
- N-gebied in agrarisch gebruik: 158 ha
- Bosgebied in agrarisch gebruik: 15 ha
- Agrarisch gebied dat bebost is: 50 ha
- Landschappelijk waardevol agrarisch gebied dat bebost is: 94 ha
- Ecologisch waardevol agrarisch gebied dat bebost is: 29 ha

Gewestplanwijzigingen

Er zijn een aantal besluiten geweest die de zonering op het gewestplan na 1977 hebben gewijzigd:

- BPA 'Industriezone Haegbenden – Veedijk 2' (cfr. 1.2: bijzondere plannen van aanleg): 25 ha agrarisch gebied werden omgezet in industriegebied
- Besluit Vlaamse Executieve 24.07.1996: omzetting van de Kazerne Blairon van militair gebied in woongebied en omzetting van het domein Frac van militair gebied in een deel lokaal bedrijventerrein (6,65 ha) en een deel in recreatief parkgebied (18,50 ha)

¹ Over ander zonevreemd landgebruik bestaan vooralsnog geen gegevens

3.2. Afbakening regionaalstedelijk gebied Turnhout

In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, heeft het Vlaams Gewest de afbakening van het stedelijk gebied Turnhout uitgewerkt en vertaald in een ruimtelijk uitvoeringsplan op Vlaams niveau (GRUP). Dit plan werd op 4 juni 2004 definitief vastgesteld en is dan ook van kracht voor het afgebakende gebied.

Bij de afbakening werd er, omwille van de te realiseren trendbreuk, een ruimtelijk onderscheid gemaakt tussen het stedelijk gebied en het buitengebied. Voor de delen die binnen de afbakeningslijn vallen zal in de toekomst een stedelijk beleid gevoerd worden, zoals beschreven in de nota van het afbakeningsproces; voor de buitengebieden stelt de gemeente een eigen beleid op.

Achter de 'Afbakening Regionaal-Stedelijk Gebied Turnhout' liggen volgende **visie-elementen** (kaart 11a):

Natuur

1. Grensstellende elementen van het buitengebied:
 - Turnhouts Vennengebied in het noorden: gans het gebied dient omwille van zijn kwetsbaarheid, zijn rijkdom aan natuurwaarden en omwille van zijn bescherming door verschillende juridische en beleidsmaatregelen opgenomen te worden in het buitengebied. De grens wordt in principe gesteld door het kanaal en de ring, de waardevolle bos- en natuurgebieden, het habitatrictlijngebied en het beschermd landschap Boones Blijk;
 - Moereengebied in het oosten en zuidoosten: in het zuidoosten wordt de grens gesteld door het agrarisch gebied dat tot tegen de ring van Turnhout dringt en als dusdanig een open ruimte scheiding vormt tussen de kernen van Schorvoort en Oud-Turnhout. Dit gebied dient integraal deel uit te maken van het buitengebied aangezien het deel uitmaakt van een groot samenhangend landbouwgeheel;
 - Nete-gebied in het zuiden en zuidwesten: algemeen geldt de E34 als grens en barrière voor het buitengebied.
2. Stedelijke natuurelementen:

Er wordt binnen het regionaalstedelijk gebied Turnhout één (samenhangend) stedelijk natuurelement genoemd namelijk de vallei van de Aa met daarbij het Natuurreservaat Frans Segers en het Stadspark. Omwille van hun belang voor de stedelijke leefbaarheid moeten de stedelijke natuurelementen worden behouden en ontwikkeld, zodat de ecologische en maatschappelijk functie ervan beter tot uitdrukking komt. Concreet kan dit onder meer betekenen dat waar mogelijk de Aa meer dan nu zal functioneren als natuurlijk lint in het stedelijk weefsel.
3. Randstedelijke groengebieden:

Tot de randstedelijke groengebieden behoren die gebieden binnen het stedelijk gebied die een relatief onbebouwd en multifunctioneel karakter hebben. Ze stellen grenzen aan de omvang van het stedelijk gebied. De ecologische functie speelt in deze gebieden een belangrijke rol, doordat natuur het best flo-

reert wanneer ze in verbinding met elkaar staat. Ook de landbouw heeft een plaats in de randstedelijk groengebieden. Tot slot leveren de randstedelijke groengebieden een bijdrage aan de woonkwaliteit van de bebouwde ruimte waarin zij infiltreert. Het vormt onder meer door het recreatief medegebruik een verlenging van de eigen tuin in het publiek gebied.

In de studie wordt een onderscheid gemaakt tussen open ruimte verbindingen en open ruimte vingers. Tussen Turnhout en Vosselaar, het Looi en Lokeren, is er een open ruimte verbinding voorzien tussen de open ruimte ten noorden van Turnhout en de boscomplexen van Lille en Kasterlee, met name het stadsbos. Er werden zes open ruimte vingers geselecteerd, die vanuit het buitengebied het stedelijk gebied binnendringen en erin 'doodlopen'. Turnhout zelf telt 5 open ruimte vingers:

1. Vennengebied a, ter hoogte van Wieltjes;
2. Vennengebied b, ten noorden van kanaal, tussen N124 en N119;
3. Vennengebied c, Meergoren;
4. Bentel tussen Schuurhoven en Oud-Turnhout
5. Darisdonk, tussen Oud-Turnhout en Schorvoort
6. Gemeente Heide, vanuit Kasterlee tot aan de zuidelijke bedrijventerreinen

Nederzetting

In het ontwerp van gewestelijke ruimtelijk uitvoeringsplan worden een aantal woonuitbreidingsgebieden herbestemd als **stedelijk woongebied**:

- Schorvoort: het gebied wordt doorkruist door de Aa. Hier dient bijzondere aandacht te worden besteed aan een mogelijke groene verbinding gedragen door de beekvallei, aan het principe van behoud van het waterbergend vermogen van de beekvallei en de gescheiden afvoer van hemelwater en afvalwater. De zone grenzend aan de Aa werd bestemd als randstedelijk groengebied Aa-beek.
- De Bossen:
- Bruyne Strijd: het gaat om een gebied aansluitend bij het woongebied ten noorden van het kanaal. Hier wordt een strategisch woonproject gepland, in spelend op het concept 'wonen aan het water'. Aansluitend hierbij wordt het bedrijventerrein Veldekensweg evenals de bufferzone er rond mee herbestemd tot 'Strategisch woonproject Bruyne Strijd'. Er geldt een minimale dichtheid van 30 woningen/ha.

Een deel van het woonuitbreidingsgebied wordt herbestemd naar '**reservegebied voor stedelijk wonen**'. Dit betekent dat woonontwikkelingen hier enkel mogelijk zijn na 2007 en met een minimale dichtheid van 30 woningen/ha. Tot dan functioneert het gebied als randstedelijk groengebied en wordt het voortbestaan van de bestaande activiteiten gegarandeerd. Voor Turnhout gaat het om het woonuitbreidingsgebied ten noorden van het kanaal en de in onbruik geraakte kmo-zone Uitbreidingsstraat ten oosten van het Bels Lijntje.

Tot slot wordt ook een deel van het **woonuitbreidingsgebied geschrap**t en herbestemd:

- Wieltjes: dit gebied krijgt als nieuwe bestemming natuurgebied, met een overdruk grote Eenheid Natuur, in de zin van het decreet op Natuurbehoud;

- Boonesblijk: idem, aansluitend bij de meer noordelijk gelegen natuurgebieden;
- Heizijde: omzetting naar agrarisch gebied.

Er dient een actief woonbeleid gevoerd te worden voor een aantal **strategische woonprojecten** in het woongebied, met name: Melkhoek, Diksmuidestraat – stationsomgeving, Wouwerstraat en Bruyne Strijd ten noorden van het kanaal.

Economie

De taakstelling voor bijkomende bedrijventerreinen in het stedelijk gebied Turnhout vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is in het voorontwerp van GRUP becijferd op 225 ha.

Volgende bijkomende **bedrijventerreinen** worden gepland:

- ten zuiden van de E34, aansluitend bij Veedijk. Het gaat om een uitbreiding van 78ha. Het gebied wordt gescheiden van de wijk Zevendonk door een buffergebied met mogelijkheden tot landbouw, landschapsontwikkeling, bebossing en recreatie en een dichte bosbuffer. Er wordt eveneens een dienstzone voorzien voor voorzieningen en aan het functioneren van het bedrijventerrein gerelateerde diensten;
- Bleukenlaan, ten zuiden van Veedijk. Het betreft 3ha;
- Bentel (25 à 35ha), met behoud van de groene vinger tussen Schuurhoven en Oud-Turnhout, in samenwerking met Oud-Turnhout.

Tegelijkertijd werden 16ha bestaand bedrijventerrein **geschrapt** en herbestemd. Het gaat enerzijds om het terrein Veldekensweg dat wordt opgenomen in het 'Strategisch woonproject Bruyne Strijd', anderzijds om een stuk van Veedijk aansluitend bij het natuureservaat Frans Segers dat wordt herbestemd tot natuurgebied.

Het gebied Waterheide wordt geselecteerd als **reservegebied** voor na 2007. Tot zolang krijgt het de bestemming stedelijk bouwvrij agrarisch gebied, zodat er geen ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden, die de toekomst van Waterheide als bedrijventerrein zouden kunnen hypothekeren.

De kmo-zones Lokerse Heyde, Eyssels (deels) en Parklaan (deels) worden, samen met het woongebied langs de N140 tussen ring en E34, herbestemd tot specifiek regionaal bedrijventerrein voor **grootschalige kleinhandel**. Dit terrein is bestemd voor kleinhandelszaken met grote verkoopsoppervlakte die moeilijk verweefbaar zijn in de binnenstad. Winkels die goed verweefbaar zijn in andere delen van het stedelijk gebied horen er niet thuis. Het gaat hier voornamelijk om het bevestigen van de bestaande inplantingen. De ruimte voor bijkomende inplantingen is echter beperkt, maar na een herinrichting van de stedelijke invalsweg (hergroeperen van de kruispunten en parkings) zijn er meer mogelijkheden te scheppen.

Op het kruispunt van de N12 met de ring wordt het gebied 'hoofdzakelijk bestemd voor de vestiging van grootwinkelbedrijven' herbestemd tot 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor **kantoren** en stedelijke diensten'.

Verkeer en vervoer

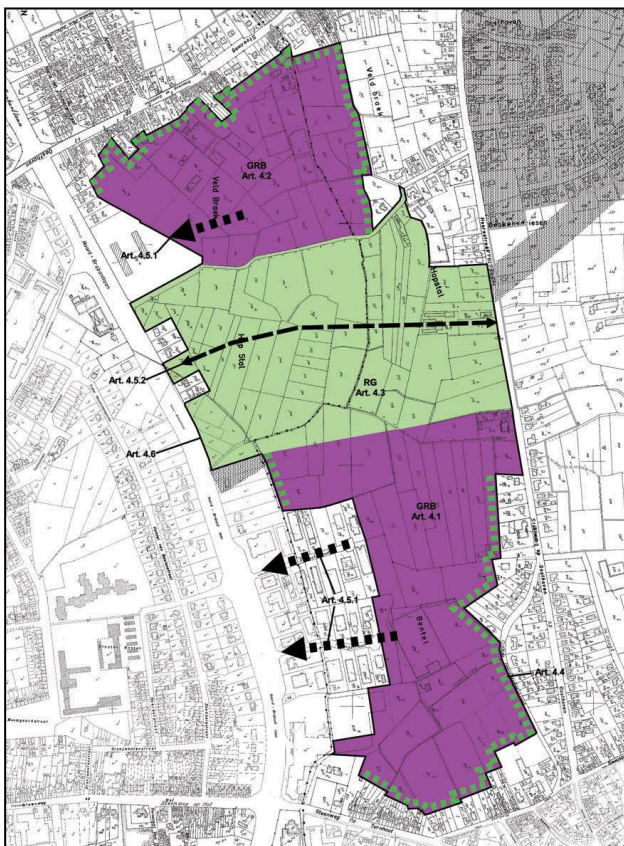
In afwijking van de categorisering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden in het ontwerp van eindnota volgende voorstellen voor Turnhout gedaan:

1. Primaire wegen:

- R13 blijft primaire weg type II, van het kruispunt met de N12 steenweg op Antwerpen tot het kruispunt met de N119, maar het gedeelte tussen het kruispunt steenweg op Oosthoven (N12) en het kruispunt steenweg op Baarle-Hertog (N119) wordt een overgangszone, om een ontsluiting van het woongebied Melkhoek op de ring mogelijk te maken.

2. secundaire wegen:

- Voor de N140, steenweg op Gierle, tussen R13 en knooppunt 23 wordt een categorisering voorgesteld als secundaire weg en niet als primaire weg type II.

**Deelplannen**

Voor een aantal deelgebieden werden bestemmingswijzigingen doorgevoerd.

Volgende deelplannen die opgenomen zijn in het Ruimtelijk Uitvoeringsplan zijn van toepassing voor Turnhout:

- 00 - Grenslijn regionaalstedelijk gebied Turnhout

Bijna het hele bebouwde weefsel van Turnhout ligt binnen de grenslijn van het regionaalstedelijk gebied Turnhout. Enkel de open ruimte te noorden van het kanaal en ten zuiden van Zevendonk behoren niet tot het regionaalstedelijk gebied. (zie kaart 11b)

- 04 – Gemengd regionaal bedrijventerrein Bentel

Ter hoogte van de bestaande KMO-zone Bentel wordt een uitbreiding voorzien met een regionaal bedrijventerrein voor kleinere en milieuvriendelijke bedrijven, met de mogelijkheid voor agrarische verwante kleinhandel in het noordelijk deel. In het middengebied blijft een open ruimte vinger gevrijwaard, de 'Bentelvinger'. In het gehele gebied Bentel wordt in de taakstelling 25 à 35 ha bijkomend bedrijventerrein voorzien.

Het terrein wordt in 3 zones opgedeeld:

1. een zuidelijk deel met mogelijkheden voor de vestiging en herlokalisatie van vooral niet-hinderlijke kleinere bedrijven. De bestemming van het gebied zal tevens toelaten op het aanpalende grote bedrijf MIKO te laten ontwikkelen indien dit nodig zou blijken. De bestaande glaszuinbouw kan eventueel worden ingepast;
2. een open te houden middendeel, deel uitmaken van de 'Bentelvinger'. In de Bentelvinger worden fiets- en voetgangersverbindingen voorzien tussen het centrum van Turnhout en de Liereman / Oosthoven;

3. een noordelijk deel met mogelijkheden voor de vestiging en herlokalisatie van vooral niet-hinderlijke kleinere bedrijven. De bestaande glastuinbouw behoudt ontwikkelingsmogelijkheden. Agrarisch verwante kleinhandel kan er ook zijn plaats vinden en de aanpalende rijkswacht kan indien noodzakelijk verder uitbreiden. Onder 'agrarisch verwante kleinhandel' wordt verstaan: bepaalde kleinhandelsbedrijven die land- en tuinbouwproducten kunnen verdelen zoals tuincentra. Zij onderscheiden zich van toeleverende en verwerkende bedrijven doordat ze niet exclusief op de beroepslandbouw gericht zijn.

Er wordt een buffer voorzien met een breedte van 30 meter tussen de bedrijfsgebouwen en de omliggende woongebieden.

Er wordt voor geopteerd geen rechtstreekse ontsluitingen naar de Ring toe te staan. De ontsluiting van het terrein dient via een parallelweg aan de Ring te worden voorzien. Deze parallelweg bestaat uit een reeds aangelegd deel en eventuele nieuwe delen, aansluitend op de bestaande kruispunten van de Ring met de Steenweg op Oosthoven en de Steenweg op Turnhout. Bijkomende ontsluitingen naar de omliggende straten zijn niet toegelaten.



- 05 – Gemengd regionaal bedrijventerrein Veedijk (kaart 11c)

De gewenste ruimtelijke structuur van het regionaalstedelijk gebied omvat de E34 als economische as. Nieuwe bedrijventerreinen dienen geconcentreerd te worden aan bestaande industriële zones en wel ter hoogte van de E34 in Turnhout en N12 in Beerse.

De uitbreiding van het bedrijventerrein Veedijk als een gemengd regionaal bedrijventerrein voorziet de realisatie van 78 ha van de totale taakstelling voor regionale bedrijvigheid, onder meer voor de inplanting van een transport- en distributiezone (met hoge toegevoegde waarde). Dit betreft een bruto oppervlakte, het te bebouwen gedeelte omvat ongeveer 56 ha.

De wooncluster op het kruispunt Veedijk – Steenweg op Tienen wordt tevens ingepast in het bedrijventerrein en kan, evenals de voormalige Kempische langgevelhoeven, de taak als complementaire - dienstverlenende – functies (vb. kantoren, restaurant, ...) vervullen.

De zone langs de E34 wordt beschouwd als een zichtlocatie, die ingevuld dient te worden met een 'wand' van dichtere en hogere bebouwing.

Tussen de woonkern Zevendonk en het regionaal bedrijventerrein wordt een 'landschappelijke overgang' voorzien van ca. 300m. Langs de zijde van het bedrijventerrein wordt een gesloten groenstructuur voorzien, die overgaat in een open structuur van percelen en kleine landschapselementen, waarbinnen recreatieve functies mogelijk zijn.

De ontsluiting vanaf de hoofdweg E34 moet via afrit 23 en de N140 doorheen het bestaande bedrijventerrein geschieden. Zo wordt de 'cirkelontsluiting (N140 – Veedijk – Steenweg op Tienen – brug over E34 en zo terug naar de N140) bevestigd en geoptimaliseerd. De verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen Zevendonk en de uitbreiding wordt afgesloten, om doorgaand verkeer doorheen te woonwijk onmogelijk te maken.

- 06 – Gemengd regionaal bedrijventerrein Bleukenlaan
Het deelgebied Bleukenlaan wordt ontwikkeld als een uitbreiding van in totaal 12,5 ha van het bestaand gemengd regionaal bedrijventerrein. De doelstelling is tweeledig:
 - enerzijds krijgen sommige bestaande regionale bedrijven aan de Bleukenlaan uitbreidingsmogelijkheden aan de achterzijde van hun huidige percelen;
 - anderzijds wordt de huidige toestand van een regionaal bedrijf in bouwmaterialen aan de Bleukenlaan bevestigd. De tuin en de helihaven maken geen deel uit van het bedrijventerrein. Uitbreidingsmogelijkheden voor dit bedrijf zijn verder niet meer mogelijk omwille van de grensstellende elementen van het buitengebied.

- 07 – Kantoren N12
Op het kruispunt van de N12 en de ring van Turnhout wordt een gebied ontwikkeld voor kantoren en stedelijke diensten, teneinde een aanbodbeleid voor kantoren te voeren en de rol van de ring van Turnhout als activiteitenboulevard te versterken.
Door middel van markante architectuur en het toestaan van een relatief hoog gebouw wordt het kruispunt N12 / ring als poort tot de cluster Turnhout – Oud-Turnhout.
Een rechtstreekse erftoegang op de R13 is niet toegelaten. Ontsluiting via een ventweg langs de R13 is mogelijk.

- 08 – Kanaalzone Noord – strategisch woonproject (kaart 11d)
De sluiting van de ring wordt niet doorgevoerd.
Inspelend op het concept 'wonen aan het water', wordt de ontwikkeling van een strategisch woonproject mogelijk gemaakt aan de noordzijde van het kanaal. Deze ontwikkeling gebeurt gefaseerd: een eerste fase Bruyne Strijd bevindt zich ten noorden van de kanaalkom, een tweede fase, Heizijdse Velden, wordt gereserveerd tot 31.12.2007 als randstedelijk groen. Daarna kan dit gebied ontwikkeld worden voor stedelijk wonen.
Binnen deze ontwikkeling dient een open ruimte vinger gevrijwaard te blijven, die vanuit het noorden de stad indringt. In deze open ruimte vinger zijn recreatieve mogelijkheden.
Ten noorden van de woonontwikkeling wordt een logische begrenzing gezocht tussen het stedelijk gebied en het buitengebied. Dit gebeurt concreet door het natuurgebied Boones Dijk, dat ook een Grote Eenheid Natuur is, en het structuurbepalend agrarisch gebied Heizijde.
De gedetailleerde invulling van de gebieden wordt niet planmatig vastgelegd. Er worden wel mogelijkheden gecreëerd door middel van het opmaken van een samenhangende inrichtingsstudie voor de verschillende gebieden.

- 09 - Groep Stedelijke woongebieden en reservegebieden (10 gebieden)
Deze gebieden zijn bestemd voor stedelijk wonen, openbare groene en verharde ruimten en aan het wonen verwante activiteiten. Onder 'aan het wonen verwante voorzieningen' wordt verstaan: winkels voor

dagelijkse aankopen, horeca, kleine bedrijven, openbare en private nutsvoorzieningen en diensten, parkeer- en openbaar vervoervoorzieningen, sociaal-culturele inrichtingen en recreatieve voorzieningen; voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving. Er wordt gestreefd naar een kwalitatieve ontwikkeling en verenigbaarheid met de omgeving. Dit kan gerealiseerd worden door middel van gemengde projecten.

Met betrekking tot dichtheden werken de gemeenten op basis van de voorgestelde richtinggevende voorstellen een gedifferentieerd beleid uit in de gemeentelijke woonprogrammatie van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Op basis van de door de vier gemeenten vastgestelde woonprogrammatie voor sociale huisvesting geeft iedere gemeente per stedelijk woongebied aan welk deel in aanmerking komt voor sociale woningbouw. In principe komt 15% van de stedelijke woongebieden in aanmerking voor sociale huisvesting.

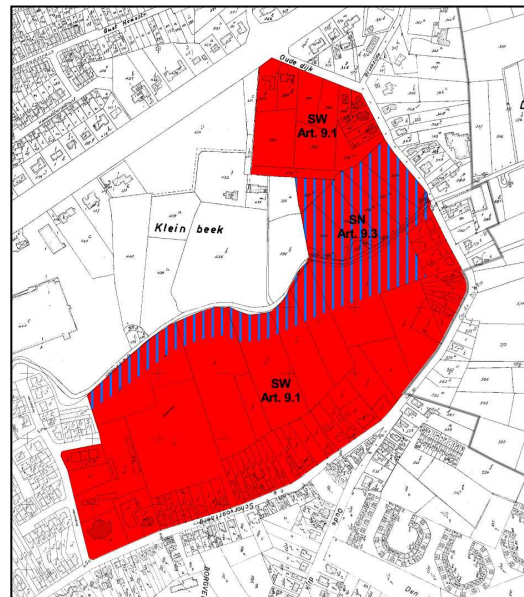
Ten aanzien van overstromingsrisico dient de sectorale regelgeving terzake toegepast. Via een bijkomende advisering wordt bij de vergunningsbeoordeling nagaan of de aanvraag voldoet aan de principes van integraal waterbeheer.

Voor Turnhout gaat het om volgende gebieden:

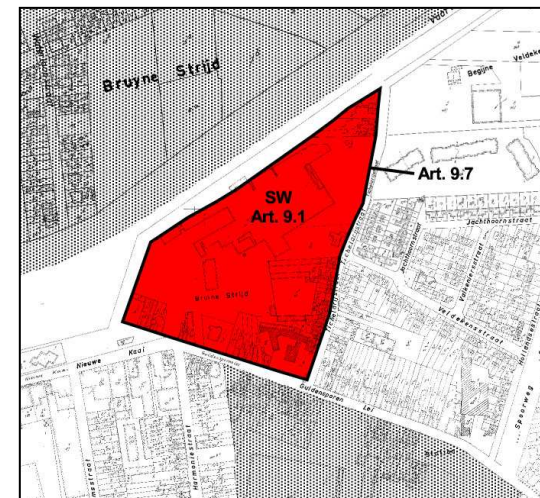
- 9F: De Bossen;
- 9G: Schorvoort: de bestaande beekvallei moet gevrijwaard worden van bebouwing;
- 9J: Guldensporen.



9F: De Bossen



9G: Schorvoort

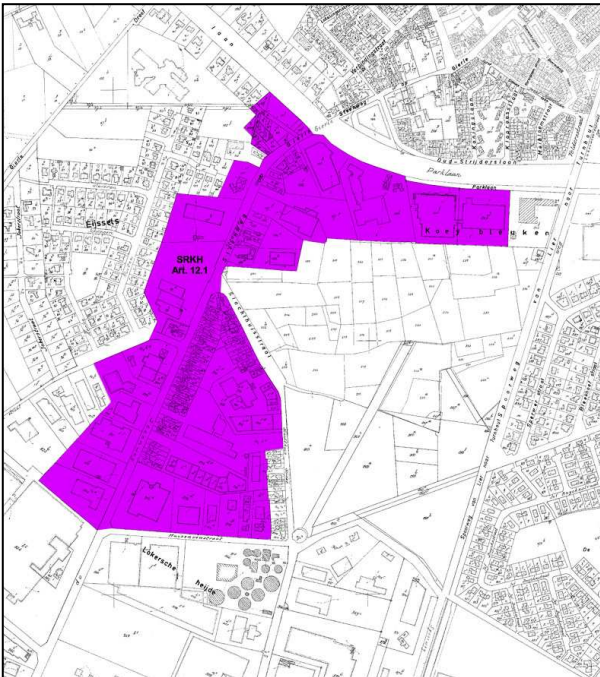


9H: Guldensporen

- 11 – Stationsomgeving Diksmuidestraat (kaart 11e)

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is het station van Turnhout geselecteerd als hoofdstation. Deze selectie impliceert een beleid van verdichting en ontwikkeling van personenvervoergegerichte activiteiten in de stationsomgeving.

In de toekomst kan een aantrekkelijk woonmilieu tot stand komen voor mensen die veel waard hechten aan de nabijheid van voorzieningen (zoals starters) of behoefte hebben aan de nabijheid van openbaar vervoer (zoals ouderen). Bovendien biedt de ligging van het gebied goede kansen om tot een gemengde ontwikkeling te komen van wonen, werken en winkels. Omwille van de nabijheid van hoogwaardige openbaar vervoer is het bovendien een ideale locatie voor (publieksaantrekkende) kantoren.



- 12 – Kleinhandelszone N140

De Stad Turnhout voerde tot nu toe een beleid dat is gericht op de versterking van de binnenstad en het zoveel als mogelijk voorkomen van baanwinkels aan de rand van de stad. In beperkte mate werden grote kleinhandelszaken gebundeld langs de N140.

Het doel van het opnemen van de kleinhandelszone N140 in het gewestelijk R.U.P. is:

- het reserveren van ruimte voor grootschalige kleinhandelszaken;
- het creëren van de randvoorwaarden om de zone op het niveau van het stedelijk gebied op kwalitatieve wijze te laten functioneren;
- het vermijden dat in de zone winkels worden ingeplant die thuishoren in de binnenstad van Turnhout.

Het gaat hier voornamelijk om het bevestigen van de bestaande inplantingen vanaf het kruispunt met de Muizevenstraat tot aan en nog een stuk langs de R13. De ruimte voor bijkomende inplantingen is echter beperkt, maar na een herinrichting van de stedelijke invalsweg (hergroeperen van de kruispunten en parkings) zijn meer mogelijkheden te scheppen.

In de zone wordt grootschalige, volumieuze kleinhandel toegelaten (voorbeelden zijn autohandels, handelszaken van meubels, wooninrichting, bouwmaterialen of tuingerief) die te groot zijn voor elders in de stad (hetzij de binnenstad, hetzij de andere hoger vernoemde projecten). Winkels die goed verweefbaar zijn in andere delen van het stedelijk gebied horen er niet thuis.

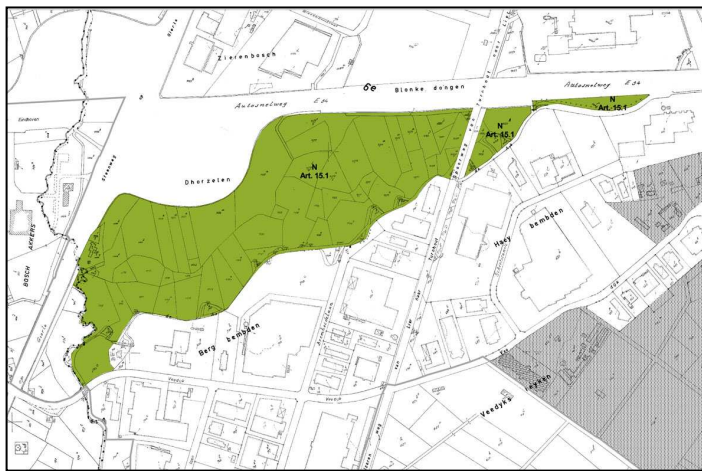
Bestaande, niet-kleinhandels activiteiten zoals woningen en (productie-)bedrijven komen verspreid voor in het plangebied. Zij kunnen verder ontwikkelen of op termijn worden omgevormd tot grootschalige kleinhandel.

- 13 – Randstedelijk groengebied De Wieltjes (kaart 11d)

Groene vinger Vennengebied tot in de kern van Turnhout. De landschapsecologische waarde en de openheid van het gebied (punt- en lijnvormige elementen zoals de houtkanten) dient behouden en zo mogelijk versterkt te worden. Dit betekent concreet het behoud en de versterking van:

- het niet-bebouwd karakter;
- het kenmerkend abiotisch en biotisch milieu;
- de kenmerkende ruimtelijke relaties tussen een waterloop en de omgevende vallei.

De Meerloop zal worden uitgebouwd als verbindend natuurlijk element tussen de gebieden Kanaalzone Noord, de Wieltjes en het stadsbos.



- 15 – Natuurgebied Frans Segersreservaat

Volgend ruimtelijke concept is bepalend voor de ordening van het gebied: uitbouw van de Aa- vallei tot een groen lint in het stedelijk gebied.

- Het beleid is gericht op de ruimtelijke ondersteuning van het behoud en de verdere ontwikkeling van de huidige biologische waarde. De ruimtelijke ondersteuning houdt minimaal ruimtelijke randvoorwaarden in voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de aanwezige ecotopen. Dit betekent concreet het behoud en de versterking van:

- het niet- bebouwd karakter;
- het kenmerkend abiotisch milieu (reliëf, microreliëf en hydrografisch patroon);
- het kenmerkend biotisch milieu;
- de kenmerkende ruimtelijke relaties tussen een waterloop en de omgevende vallei.

Voor de gebieden van de natuurlijke structuur wordt een gebiedsgericht beleid gevoerd rekening houdend met de specifieke biologische waarde, de toekomstmogelijkheden, de bestaande gebruiksvormen en de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen.

- Het verhogen van de interne samenhang van natuurwaarden door het tegengaan van versnippering
- Het bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in de overgang stedelijk gebieden en buitengebied
- Afstemmen van het ruimtelijk beleid op het milieubeleid op basis van het fysisch systeem
- Het bufferen van de natuurfunctie

- 16 – Bosgebied Stadsbos Regionaalstedelijk gebied Turnhout (kaart 11f)

De belangrijkste doelstelling is de inrichting van het noordelijk gedeelte van de zogenaamde (groene sikkel' als een toegankelijk en openbaar recreatief stadsbos van 200 à 300 ha met vrijwaring van de belangrijkste natuurwaarden. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan een belangrijk onderdeel van het sleutelconcept, met name het niet bebouwen van het gebied tussen de cluster Beerse / Vosselaar en Turnhout / Oud-Turnhout.

Volgende concepten worden gehanteerd:

- bosuitbreiding en vrijwaren van natuurwaarden;
- drie toegangen met de N12 als opstappunt voor openbaar vervoer: de N12 ter hoogte van de Beukendreef, aan de Kapelstraat en aan de Kriksensstraat;
- opheffen reservatie voor de aanleg van de ring;
- recreatieve aders doorheen het gebied die de woonkernen Beerse – Vosselaar en de stadskern Turnhout met elkaar verbinden. Eveneens zal de recreatieve ader langsheen het Kanaal Dessel – Schoten aangesloten worden op het stadsbos: door de recreatieve activiteiten langsheen het Kanaal aan de zuidkant te laten ontwikkelen, is er de mogelijkheid om de binding tussen beide optimaal te benutten;
- recreatieve elementen zorgvuldig gekoppeld aan de aders.

De in het gebied gelegen zonevreemde woningen en constructies In het gebied dat wordt begrensd zijn op dit ogenblik verschillende zonevreemde woningen en constructies opgenomen. Dit betreft bijvoorbeeld een aantal woningen langs de N12 en de Wilgentakjesdreef. Als globaal principe wordt gesteld dat de bestaande vergunde woningen in principe kunnen behouden blijven, echter met strenge voorwaarden met betrekking tot her- of verbouwmogelijkheden. Het verder opdelen van de bestaande bebouwde percelen ten behoeve van bijkomende woningen of het inplanten van nieuwe woningen wordt niet toegelaten.

- 17 – Waterheide (kaart 11g)

Er wordt beoogd het gebied Waterheide te vrijwaren van ongewenste ontwikkelingen (bebouwing) opdat latere ontwikkelingen niet zouden worden gehypothekeerd. Deze doelstelling vertaalt zich in enkele ruimtelijk concepten die het tijdelijk open karakter vormgeven.

- Waterheide als open en (bouwvrij) agrarisch gebied, aansluitend op de Darisdonkvinger: het westelijk deel wordt bouwvrij gehouden om in functie van de situering van een regionaal bedrijventerrein ongewenste ontwikkelingen te vermijden. Bestaande activiteiten kunnen evenwel blijven functioneren;
- Behouden van beek en kleine landschapselementen zolang niet over een toekomstige ontwikkeling is beslist;
- Reserveren van ruimte voor de E34, met name herinrichting van knooppunt 24.

Om stedelijke ontwikkeling op langere termijn mogelijk te maken wordt tevens de nodige ruimte gereserveerd die de herinrichting van het op- en afrittencomplex 24 mogelijk maakt.

3.3. Bijzondere plannen van aanleg (kaart 12)

BPA's geven aan bepaalde delen van het gewestplan een specifieke invulling, zij gaan verder dan 'het aanduiden van een bestemming van de bodem'. Op die wijze kunnen BPA's - weliswaar in beperkte mate – hefbomen zijn voor een goede ruimtelijke ordening, voor ruimtelijke kwaliteit. Zij kunnen zowel beschermen wat er is, als mogelijk maken wat er nog niet is.

Tot nu toe werden BPA's evenwel weinig in dat perspectief gebruikt, doorgaans beperken zij zich tot een aantal richtlijnen en restricties of worden zij opgemaakt in functie van regularisatie.

Voor Turnhout werden slechts zes BPA's goedgekeurd:

BPA 'Grote Markt' (goedgekeurd K.B. 25.03.65)

Dit BPA omvat een aantal stedenbouwkundige voorschriften voor de Grote Markt die nog steeds van toepassing zijn.

BPA 'Nieuwstad 1' (goedgekeurd K.B. 13.04.65)

Omvat eveneens een aantal stedenbouwkundige voorschriften en de aanleg van nieuwe wegen. Zijn nog steeds van toepassing

BPA 'Industriezone 1' (goedgekeurd K.B. 26.04.68)

Afbakening nieuw industriegebied ten noorden van autosnelweg met een oppervlakte van 120 ha (Everdongen, Muizenven, Visbeek)

BPA 'Industriezone – Veedijk 1' (goedgekeurd K.B. 18.07.75)

Uitbreiding industriegebied ten zuiden van de autosnelweg met een oppervlakte van 55 ha

BPA 'Industriezone Haegbemden- Veedijk 2' (goedgekeurd Besl. VI. Ex. 10.10.90)

Uitbreiding industriegebied ten zuiden van de autosnelweg (25 ha)

BPA 'Leemshoeve' (goedgekeurd M.B. 03.08.98)

Diende voor de aanleg van sportvelden aan Leemseinde.

BPA 'Frac-Lo' (goedgekeurd M.B. 13.07.04)

Lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter

BPA 'Frac – recreatief parkgebied' (goedgekeurd maart 2005)

een landschappelijk parkachtig deel ten noorden – een parkdeel ten zuiden waarin een aantal hardere infra-structuren kunnen opgenomen worden

3.4. Beschermingsbesluiten (kaart 13)

Bij deze (wettelijke) besluiten gaat het over de bescherming van monumenten en landschappen. Turnhout telt 16 beschermde monumenten; het laatste werd vastgesteld in 1995.

In december 1997 publiceerde het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap – Afdeling Monumenten en Landschappen de inventaris 'Bouwen door de eeuwen heen – Inventaris van het cultuurbezit in België – Architectuur – kanton Turnhout'. Hierin werden enkele honderden gebouwen op het grondgebied Turnhout besproken.

Uit deze lijst werden een zestigtal gebouwen geselecteerd die in aanmerking kunnen komen voor bescherming. Op datum van 26.11.1998 was reeds voor 26 gebouwen de beschermingsprocedure ingezet.

Er bevinden zich 4 voor het natuurbehoud belangrijke beschermde landschappen: het Zwart Water, Filipkesvijver, Boones Blijk en de onmiddellijke omgeving van de vroegere OCMW-hoeve in Heizijde. Binnen de stad werd eveneens het Begijnhof geklasseerd.

Ten slotte zijn er 2 beschermde stadsgezichten: Hoveniersstraat/Vredestraat -'Groenhuis'- met onmiddellijke omgeving en de Merodelei.

3.5. Structuurplannen buurgemeenten

Ravels

De gemeente Ravels is vrij ver gevorderd in het structuurplanningsproces. Het voorontwerp van het structuurplan Ravels is in opmaak.

Gemeenschappelijke thema's voor Ravels en Turnhout zijn het Turnhouts Vennengebied, het toekomstperspectief van het Kanaal – Schoten Dessel als toeristisch – recreatieve as en de Noord-zuidverbinding met Nederland. Voor deze laatste wordt gekozen voor de N119, zoals in het Provinciaal Structuurplan. Toch wordt ook het alternatief via Arendonk opgehouden.

Oud-Turnhout

Het structuurplan van Oud-Turnhout werd definitief goedgekeurd op 10 mei 2007. (De publicatie in het Staatsblad is voorzien op vrijdag 8 juni 2007.)

Oud-Turnhout wordt deels opgenomen in het Regionaalstedelijk Gebied Turnhout en diverse projecten dienen daardoor afgewogen te worden in relatie met de andere gemeenten en in overleg met deze gemeenten. Het nieuw geplande bedrijventerrein Bentel gebeurt zowel op grondgebied van Oud-Turnhout als Turnhout. Belangrijk bij deze ontwikkeling is het vrijhouden van de Bentelvinger. Ook het openhouden van de Darisdonkvinger (cfr. regionaalstedelijk gebied) wordt ondersteund door Oud-Turnhout. De as N12-N18 (Vosselaar – Turnhout – Oud-Turnhout) dient een openbare vervoersas te worden. Overleg tussen de verschillende gemeenten hieromtrent is noodzakelijk.

Wat betreft het kanaal geldt hetzelfde als Ravels en Turnhout. In Oud-Turnhout dient ook een nabestemming voor de oude kleiputten gezocht te worden.

Tot slot wordt het sportcentrum De hoogt uitgebouwd als recreatieve pool voor Turnhout en Oud-Turnhout.

Kasterlee

Op 25 januari 2005 stelde de gemeenteraad van Kasterlee het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) voorlopig vast. Het openbaar onderzoek werd ingericht vanaf 1 maart 2005 tot en met 30 mei 2005. De goedkeuring door de provincieraad volgde op 26 januari 2006 en het besluit verscheen op 17 februari in het staatsblad. Het structuurplan is van kracht sinds 4 maart 2006.

Het militair domein Tielenheide is een bovengemeentelijke materie. Aangenomen mag worden dat de militaire functie hier op korte en middellange termijn gehandhaafd blijft. De gemeentelijke visie m.b.t. het domein is het behoud van de open ruimte, ongeacht de bestemming, met natuurbehoud en ontwikkeling als hoofd- of nevenfunctie en lokaal agrarisch gebruik; infrastructuren worden maximaal gebundeld in het zuidelijke deel. Op die manier fungeert het gebied, samen met de Aavallei, als een massieve buffer ten opzichte van de stedelijke ontwikkelingen in Turnhout.

Vosselaar

Het structuurplan werd goedgekeurd door de gemeenteraad op 6 april 2006. Het openbaar onderzoek vond plaats van 25 april tot 24 juni 2006. Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Vosselaar werd goedgekeurd door de Provincieraad in maart 2007.

Het karakter en de rol van Vosselaar wordt omschreven als regionaal enerzijds en lokaal anderzijds. Vosselaar krijgt op die manier een grotere rol in het stedelijk gebied maar kan ook haar lokale betekenis versterken. Een belangrijk grensoverschrijdend thema is de ontwikkeling van het stadsbos op de grens met Turnhout. De as N12-N18 (Vosselaar – Turnhout – Oud-Turnhout) dient een openbare vervoersas te worden. Overleg tussen de verschillende gemeenten hieromtrent is noodzakelijk.

Beerse

Het structuurplan werd door de BD definitief goedgekeurd op 26 april 2007.

Ook het mobiliteitsplan werd reeds goedgekeurd.

Beerse stelt een actieve corridor stadsbos – Laakvallei voor die gemeenteeverschrijdend is. Als verder uitwerking van het stadsbos stelt Beerse voor om recreatieve verbindingen binnen het stadsbos tussen Beerse-Vosselaar-Turnhout in te passen en te verfijnen. Een patroon van kleinere voetwegen kan aansluiten op de recreatieve aders. Het bestaande net van landwegen vormt een goed aanknopingspatroon daarvoor. Verder wil Beerse de bosontwikkeling stimuleren voor de effectieve realisatie van een stadsbos.

Het kanaal Schoten-Dessel wordt als een recreatieve oost-west verbinding gezien.

Merksplas

Het ontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Merksplas werd voorlopig vastgesteld in de gemeenteraad van 12 december 2006. Het openbaar onderzoek loopt van 1 maart 2007 tot 29 mei 2007.

Het mobiliteitsplan is goedgekeurd. Een belangrijk grensoverschrijdend thema dat hierin aanbod komt is, is de wens een alternatieve route voor vrachtwagens te realiseren om doorgaand vrachtverkeer in de kern van Merksplas te vermijden, van vrachtwagens met bestemming de industrie in Beerse en Rijkevorsel langs het kanaal. Een voorstel wordt geopperd om deze nieuwe weg aan te leggen langs het kanaal vanaf de ring van Turnhout tot in Beerse en Rijkevorsel.

Baarle-Hertog

Baarle-Hertog heeft in het verleden een Ruimtelijk-Economisch Kaderplan opgemaakt in samenwerking met Baarle-Nassau. Momenteel is men bezig met de omzetting van dit document tot structuurplan en wordt de procedure tot goedkeuring gestart.

Er is geen mobiliteitsplan opgemaakt, wel een Verkeersstructuurplan dat door de gemeenteraad is goedgekeurd.

Grensoverschrijdende plannen zijn de Noord-zuidverbinding. Baarle-Hertog is bezig met de opmaak van een MER voor de N119 dat het voorkeurstracé van de Noord-zuidverbinding zal bepalen. Opties om het noord-zuidverkeer te spreiden over andere wegen worden opgehouden en gesteund. Verder dient het Moergebied in Zondereigen aan te sluiten bij de ontwikkelingen rond het Turnhouts Vennengebied.

4. Sectorale plannen

Naast de ruimtelijke plannen zijn er in het recente verleden ook een aantal sectorale plannen of deelstudies voor Turnhout opgemaakt. Zij bestuderen telkens een specifiek deelaspect, maar raken meestal ook ruimtelijke aspecten.

De sectorale plannen hebben niet allemaal hetzelfde statuut. Sommige zijn formele beleidsdocumenten, andere zijn eerder beleidsvoorbereidende studies. Deze plannen worden als basisinformatie in het structuurplan opgenomen.

Eerst worden de bovengemeentelijke plannen weergegeven, nadien de gemeentelijke.

4.1. Vlaamse Ecologisch Netwerk (VEN) (kaart 15 A)

De Vlaamse regering besliste op 18 juli 2003 over de definitieve afbakening van het eerste deel van het VEN. Het VEN staat voor 86.500 ha platteland waar natuur en natuurbescherming de belangrijkste plaats innemen. De selectie van de tweede fase is in opmaak.

De afbakening van het VEN is een van de belangrijkste gebiedsgerichte maatregelen van het Natuurdecreet, dat als uitgangspunt heeft dat de natuur in Vlaanderen niet verder mag achteruitgaan. Het VEN is een selectie van bestaande waardevolle en gevoelige natuurgebieden. Het streefdoel is zoveel mogelijk grote aaneengesloten gehelen te vormen. Het VEN is de ruggengraat van de natuurlijke structuur en bestaat uit gebieden met een hoge natuurkwaliteit. In de VEN-gebieden komen natuurbehoud en -ontwikkeling op de eerste plaats. In de VEN-gebieden gelden een aantal algemene voorschriften. Het doel hiervan is minstens de bestaande natuurkwaliteiten van het gebied te behouden. Deze maatregelen zijn veelal vandaag al van kracht. Op termijn zullen, in samenspraak met de verschillende gebruikers, ook specifieke maatregelen worden afgesproken om de bijzondere natuurwaarden te beschermen en te ontwikkelen. Die afspraken worden vastgelegd in een natuurrichtplan.

Voor Turnhout werden een aantal natuurgebieden en –reservaten in het noorden van de stad, samen met De Dongen, eveneens een natuurreservaat opgenomen in de voorlopige afbakening van het VEN. In het noorden gaat het om het natuurgebied rond de Grote Klotteard, Zwartwater, Zandven, Haverven en Kleine Klotteard; het natuurreservaat Peerdsven en het zuidelijk gelegen natuurgebied; natuurreservaat Meergoren; Werken-dam aansluitend bij het Geleeg in Oud-Turnhout en een klein gebiedje in de Ravelse Bergen.

4.2. Streekvisie Arrondissement Turnhout

Op 24.10.96 werd het Streekplatform Kempen opgericht (cf. Besluit Vlaamse Regering houdende erkenning en betoelaging van streekplatformen). Het eerste doel was het ontwikkelen van een streekvisie. Afgeleid van deze streekvisie werden dan hefboomacties gedefinieerd die kaderen in specifieke thema's: 'Land- en tuinbouwsector', 'Geografische en demografische kenmerken van de Kempen', 'Ruimtelijke ordening-verkeer en mobiliteit-terreinen,' 'Toerisme en vrijetijdsbestediging', 'huisvesting en sociale infrastructuur', 'Leefmilieu en natuur', en 'Het nucleaire vraagstuk in de Kempen. (dit document werd reeds opgemaakt, 29.10.98)

Deze hefboomacties worden nu voor bespreking en goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering en kunnen dan resulteren in het afsluiten van een streekcharter.

4.3. Grenslandschap Taxandria (kaart 14)

Deze studie werd opgemaakt in opdracht van o.m. de Vlaamse Gemeenschap en de Toeristische Federatie van de Provincie Antwerpen. Er wordt een visie in ontwikkeld op de natuurgerichte recreatie in een gebied dat als 'Taxandria' wordt aangeduid. Het betreft een gebied tussen Breda, Tilburg, Lommel en Herentals, waarvan Turnhout het centrum vormt. De studie wil het gebied profileren als een aantrekkelijke bestemming, en bestaande initiatieven op elkaar afstemmen.

Nederlandse en Vlaamse overheden werkten grensoverschrijdend samen, met medewerking van natuurbeschermingsorganisaties en recreatieorganisaties. Het document heeft op dit moment geen formele status maar kan als zeer bruikbaar beschouwd worden voor de structuurplanning in het stedelijk gebied Turnhout.

4.4. Habitatrichtlijngebied (kaart 15 A)

In 1992 werd de Europese Richtlijn 92/43/EEG inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Habitatrichtlijn) uitgevaardigd. Als uitvoeringsmaatregel moet elk land speciale beschermingszones (Special Areas of Conservation) aanduiden die deel zullen uitmaken van het Europese Natura2000-netwerk. In het noorden werden de Baarlse Heide, Ravelse Bergen, Zwarte Heide, Domberheide en Peerdsven geselecteerd als habitatrichtlijngebied. In het zuiden gaat het om het gebied rond de Mellevijver en Tielentheide en Dongen, die een noordelijke uitlopers vormen van een groter gebied in Tielen.

4.5. Vogelrichtlijngebied (kaart 15 A)

EG-vogelrichtlijngebied nr. 15: het noorden van Turnhout maakt deel uit van een uitgebreid vogelrichtlijngebied, dat (deels) volgende gemeenten omvat: Merksplas, Turnhout, Ravels, Oud-Turnhout, Arendonk (7100ha). In een vogelrichtlijngebied moeten beschermingsmaatregelen worden genomen opdat de aanwezige vogelsoorten kunnen voortbestaan en zich voortplanten. Voor dit vogelrichtlijngebied werden vennen, heiden, loofbossen, lijn- en puntvormige elementen (zoals hagen, houtkanten, plassen) en ontginningsputten aangeduid als te beschermen biotopen.

4.6. Biologische waarderingskaart (kaart 15B)

De biologische waarderingskaart maakt aan de hand van een uniforme lijst van karterings-eenheden een inventaris op van de voorkomende vegetatie. Op basis van vier criteria (zeldzaamheid, biologische kwaliteit, kwetsbaarheid en vervangbaarheid) krijgt ieder ecotoop een waardering van biologisch zeer waardevol tot biologisch minder waardevol.

Op de biologische waarderingskaart gelden als zeer waardevolle gebieden: de noordelijke grens, het Turnhouts vennengebied, het natuurreservaat Peerdsven, Werkendam, Achterstokt, Het Looi, Lokeren, natuurreservaat Frans Segers, Tielenheide, omgeving Mellevijver, Dongen.

4.7. Natuurinrichtingproject Turnhouts Vennengebied-West

Ten noorden van de stedelijke kern van Turnhout, gedeeltelijk op het grondgebied van de gemeente Merksplas, westelijk grenzend aan de N119 (gewestweg Turnhout -Baarle-Hertog), is het Turnhouts Vennengebied West gelegen. Het projectgebied is een aaneenschakeling van grote en kleinere deelgebieden. Het grootste gedeelte van de oppervlakte is op het gewestplan ingekleurd als natuurgebied en bosgebied, met enkele kleinere eenheden agrarisch gebied met ecologische waarde. Het gebied wordt gekenmerkt door een typisch Kempisch landschap met ondermeer weidevogelgebieden en soortenrijke heide- en ven-ecosystemen.

In het noorden komen ook naaldhoutaanplantingen voor, in het zuiden eikenbossen en dreven. Essentieel is de ligging op het interfluvium van Maas (Mark - Dommel) en Schelde (o.a. Nattenloop - Netebekken) en binnen het Maasbekken op de waterscheiding tussen Mark - en Dommelbekken. Deze ligging, samen met het gegeven van de ondiepe Kempische klei, ligt aan de basis van de bijzondere natuurwaarden van het gebied. Het proces werd in 199 opgestart. In 2001 werden de maatregelen en modaliteiten vastgesteld. In 2005 liep een openbaar onderzoek naar het projectuitvoeringsplan Turnhouts Vennengebied-West en het MER van dit gebied.

Uitgaande van de abiotische en biotische beschrijving werd het onderzoeksgebied ingedeeld in deelgebieden gekoppeld aan verschillende ecologische doelsystemen. Hiervan zijn binnen het projectgebied gelegen: vennen en natte heiden; droge heide; plas-drassituaties en vennen; complex van boslandschap op arme zandgrond en vochtig schraalgrasland; heischrale graslanden met landschapsbehoud. In het natuurinrichtingsproject wil men voornamelijk deze doelsystemen herstellen en ontwikkelen door o.a.: beperken van negatieve invloed op bestaande heide en herstel van droge heide door beperking van bemesting, door het afsluiten van vrijwillige beheersovereenkomsten, door verwerving, door uitgesproken dunning tot (plaatselijke) ontbossing...

4.8. Ruilverkavelingen (kaart 16)

Twee ruilverkavelingen zijn momenteel actief in de omgeving van Turnhout: ruilverkaveling Zondereigen en Merksplas.

Ruilverkaveling Zondereigen omvat de noord-westelijke uithoek van Turnhout. Er worden voorstellen gedaan om de ontsluiting van de akkers te verbeteren en nieuwe groene lijnelementen gepland langs de Bremstraat.

Ruilverkaveling Merksplas is in uitvoering. Het omvat ook maar een klein stuk van Turnhout, met name de omgeving van Langvenheide. Er loopt een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor de eerste fase van de inrichtingswerken, met name het westelijke deel van de ruilverkaveling. Voor Turnhouts grondgebied is de natuurtechnische profilering van de waterlopen Nattenloop en Rondvenloop van belang.

4.9. Het GNOP (kaart 17)

Het Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan voor Turnhout werd door de gemeenteraad goedgekeurd. Naast een beschrijving van de bestaande toestand van elementen die verband houden met de actuele toestand van natuur en landschap werd er ook een actieplan voorgesteld met het oog op kwalitatieve verbetering van de landschappelijke en natuurlijke waarden binnen de gemeente.

Het GNOP onderscheidt hierin op het Grondgebied van Turnhout 17 landschapseenheden. Bijzonder waardevol zijn:

Het valleigebied van de Dongen, het centrale gedeelte in het militair domein Tielenkamp, het Frans Segersreservaat, enkele bosfragmenten in het houtwallenlandschap tussen de baan naar Merksplas en het kanaal, de houtwallen en hagen aan Nazareth en Heizijde, het Vennengebied, het Karpermeer, Dombergeide, Peerdsven en het Mevrouw Vandevelde natuureservaat.

Het GNOP signaleert ook een aantal *knelpunten*.

De *beleidsmaatregelen* die het GNOP voorstelt zijn onder meer : behoud en ontwikkeling van kleine landschapselementen, verbetering van de waterkwaliteit, duidelijker aflijning van de recreatiemogelijkheden, aankoop van waardevolle terreinen, opstellen van beheersplannen en sensibilisering van bevolking en eigenaars.

In 1993 werd het 'Turnhouts Vennengebied' als ecologisch impulsgebied voor de provincie Antwerpen erkend. Ecologische impulsgebieden werden afgebakend met de bedoeling om tot een duurzame natuur te komen in grote samenhangende gebieden. Het Decreet Natuurbehoud van 1997 vormt een nieuwe impuls om de acties in het kader van het ecologisch impulsgebied uit hun impasse te halen.

4.10. Decreet integraal waterbeleid (kaart 18)

Op 12 juli 2003 keurde de Vlaamse regering het Decreet betreffende het Integraal Waterbeleid goed.

Via een aantal instrumenten, zoals de watertoets, tracht het decreet om de afstemming tussen het integraal waterbeheer en de ruimtelijke ordening te regelen. De watertoets is een nieuw instrument binnen het vergunningenbeleid om te meten of er geen schadelijke effecten optreden door menselijke activiteit. Vanaf 2003 moeten bouwprojecten van enige omvang een watertoets ondergaan voor ze groen licht en een vergunning krijgen. Dat kan gaan over de aanleg van een grote weg, de inplanting van een KMO-zone of een verkaveling. Bij de aanvraag van nieuwe verkavelingen, wegen of kmo-zones zullen de beheerders van de rivierbekkens onderzoeken welke invloed het project heeft op de waterhuishouding. Gebieden die een groot overstromingsrisico lopen, komen niet meer in aanmerking voor verkaveling. Individuele kavels komen niet in aanmerking voor zo'n toets.

De kaarten die zijn opgemaakt met betrekking tot de risicozones overstromingen vormen een voorbereiding op de uitvoeringsbesluiten van de watertoets. Op basis van deze kaarten kan echter geen nauwkeurige begrenzing tot op perceelsniveau verantwoord worden en een voortdurende actualisatie ervan is noodzakelijk. Toch vormen deze kaarten een goede eerste basis voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied. De gemeente heeft reeds zelf een aantal gebieden afgebakend, die ook zullen worden doorgegeven aan de afdeling water, om de huidige kaarten te actualiseren.

Op de kaart staan de risicozones overstromingen en de van nature overstroombare gebieden. De recent overstroomde gebieden worden niet expliciet weergegeven, aangezien ze identiek zijn aan de risicozones overstromingen.

4.11. Afbakeningsstudie van gebieden van natuurlijke en agrarische structuur

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wil het buitengebied vrijwaren voor de essentiële functies landbouw, natuur en bos. Om dit doel te bereiken wordt 750.000 ha agrarisch gebied, 150.000 ha natuurgebied, 53.000 ha bosgebieden en 34.000 ha andere groengebieden vastgelegd in bestemmingsplannen. Realisatie van veel van deze doelstellingen zal naast het ruimtelijk ordeningsspoor via ruimtelijke uitvoeringsplannen, vaak ook de inzet van sectorale instrumenten of specifieke inrichtings- en beheersinstrumenten vergen.

Turnhout ligt in het kader van deze studie op de grens tussen twee deelruimten: regio Neteland en regio Noorderkempen. Het noordelijke deel van de gemeente boven het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten behoort tot de regio van de Noorderkempen en het zuidelijke deel van de gemeente behoort tot de regio Neteland. Voor beide deelruimten is een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief in opmaak. Het proces voor Regio Neteland werd opgestart begin 2005, het planningproces voor de regio van de Noorderkempen werd opgestart begin 2006.

Noorderkempen

Voor het proces Noorderkempen is er inmiddels een verkenningsnota met een eerste aanzet tot ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos. De Noorderkempen wordt opgedeeld in een aantal ruimtelijke elementen, deelruimten. Voor Turnhout is dat het Turnhouts Vennengebied. Dit wordt beschouwd als een ruimtelijk-functioneel minder samenhangend landbouwgebied, waar de landbouw structurerend is, maar versnipperd aanwezig en waar andere functies (bebouwing, natuur, bos) voornamelijk als lijn- en vlakelementen voorkomen. Belangrijk binnen deze deelruimte zijn ook het kanaal en de verlaten kleiwinningsputten hierlangs. De vochtige depressies en moerassen vormen een belangrijk bos- en plassencolplex.

Neteland

De regio Klein Netegebied wordt begrensd door de N14 in het westen, de N12 in het noorden, de N19 in het oosten en het kanaal Bocholt – Herentals en het Albertkanaal in het zuiden. Het proces rond deze regio is al verder gevorderd. Er bestaat reeds een eindnota van gewenste ruimtelijke structuur en uitvoeringsprogramma.

Er zijn 8 deelruimten te onderscheiden. Het zuiden van Turnhout bevindt zich in twee deelruimten: enerzijds 'Kleine Netegebied - Kempische heuvelrug en vallei van de AA', anderzijds 'Bovenlopen Kleine Nete'. In het 'Kleine Netegebied - Kempische heuvelrug en vallei van de AA' zijn de valleien van de Aa en de Kleine Nete en hun zijlopen ruimtelijk bepalend. De deelruimte wordt gekenmerkt door een ruimtelijk mozaïek van natuur-, park- en bosgebieden en samenhangende landbouwgebieden.

De deelruimte Bovenlopen Kleine Nete wordt begrensd door de N19 in het westen, de lijn Turnhout-Arendonk in het noorden, het kanaal Dessel-Schoten in het oosten en het kanaal Bocholt-Herentals in het zuiden. Deze deelruimte is een uitgesproken landbouwgebied met goed ingerichte en gestructureerde landbouwgebieden.

4.12. Studie Ruimtelijk Samenhangende gehelen

Deze studie, opgemaakt door Stramien in voorbereiding van het ruimtelijk structuurplan, geeft inzicht in de opbouw van het woonweefsel door afbakening van de ruimtelijk samenhangende gehelen. Elk van dergelijke gebieden wordt gekenmerkt door een specifiek aanbod in woningen en woonomgeving. Voor elk ruimtelijk samenhangend geheel werd een overzicht gegeven van de bestaande en de potentiële woningdichtheid. Dit overzicht dient als basis voor de bepaling van de gewenste woningdichtheid. In hoofdstuk III.2, bij de beschrijving van de nederzettingsstructuur, is dit overzicht verder uitgewerkt en opgenomen.

4.13. Commercieel strategisch plan (kaart 19)

Op vraag van de Vlaamse Regering heeft de stad Turnhout in 1997 in het kader van het 'Mercuriusproject' een commercieel-strategisch plan opgemaakt met een visie op de ontwikkeling van het binnenstedelijk handelsapparaat. Het plan werd eind '97 goedgekeurd door de gemeenteraad en is aanvaard door de Vlaamse Regering.

In dit plan kiest het stadsbestuur duidelijk voor de versterking van het binnenstedelijk handelscentrum en voor de beperking van perifere winkelveestigingen langs verkeerswegen. Verder wordt gekozen voor de verbetering van de multimodale bereikbaarheid van het stadscentrum.

Het handelscentrum dient niet ruimtelijk uitgebreid te worden. Het kan de voorziene groei opvangen binnen zijn huidige grenzen door verdichting en intensivering. Dit moet leiden tot een gebald centrum met een grotere drukte van bezoekers.

Om de aantrekkingskracht van het centrumgebied te vergroten wordt voorgesteld de toeristische uitbouw te gebruiken als ondersteuning van de commerciële activiteiten. Dit kan door enerzijds de troeven van het historisch-cultureel deel van het centrum beter te benutten en anderzijds door het centrum beter te verbinden met groene omgeving van de stad.

Het commercieel strategisch plan wijst ook op het belang van huisvestingsprojecten in de binnenstad om zo het draagvlak te versterken van het handelsapparaat.

Het commercieel strategisch plan stelt als synthese voor om in het stadscentrum verschillende complementaire sferen te voorzien: naast de commerciële sfeer en de horecasfeer kunnen ook de cultureel-historische sfeer, de recreatief-toeristische sfeer en de sfeer van dienstverlening versterkt worden en bijdragen tot de levendigheid van het stadscentrum, met de Markt als scharnier tussen de verschillende sferen.

4.14. Project duurzame werkgelegenheid

De studie 'Naar een strategisch Plan voor duurzame werkgelegenheidsontwikkeling in Beerse, Oud-Turnhout, Turnhout en Vosselaar' werd uitgevoerd door het UFSIA, in overleg met de vier gemeenten en het provinciebestuur. Onderzoek naar de bestaande situatie, een sterkte-zwakke analyse en een enquête leidden naar concrete actiepunten voor het stedelijk gebied met de bedoeling de concrete sterkten en kansen optimaal te kunnen benutten.

Uit deze studie kwamen volgende actiepunten naar voren:

Uitbouwen van de ruimtelijk-economische structuur

Als mogelijke opties voor nieuwe ruimte voor bedrijvigheid wordt de visie uit de gemeentelijke structuurplannen gevolgd. Er zal ook gewerkt worden aan de verdichting van de bestaande bedrijventerreinen.

Behalve naar bedrijventerreinen zal ook gezocht worden naar nieuwe kantoorlocaties, bij voorkeur in de binnenstad en in de stationsomgeving.

Ten zuiden van de E34 wordt een logistiek park voorgesteld. Verder wordt gevraagd naar een onderzoek betreffende een nieuwe busverbinding om de bedrijventerreinen te bedienen.

Verder ontwikkelen van de lokale sterke sectoren

Voor volgende sectoren wordt een specifieke motivatie voorgesteld: Grafische sector, farmaceutische sector, wegvervoer en logistiek, de centrumfuncties, het zakentoeisme en het recreatief toerisme.

Aantrekken van nieuwe sectoren en niche-sectoren

Voornamelijk uitbouw van de dienstensector (loonadministratie, interim en schoonmaak, transport, reclame, boekhouding, informatica, ...)

Inspelen op de nabijheid van Nederland

Promotie voeren naar logistieke en transportsector toe, aantrekken van Nederlandse winkelbezoekers, cultureel aanbod versterken, zakentoeisme (Turnhout als de ideale congres- en seminarielocatie)

Inspelen op de maatregelen van hogere overheden

Inspelen op de deconcentratiepolitiek (zowel voor federale als Vlaamse ministeries en ondernemingen die in overheidshanden zijn)

Ook meer mogelijkheden bieden aan quataire sector (opvang van ouderen, kinderopvang in de nabijheid van bedrijventerreinen, ...)

Initiatieven voor werkgelegenheid op elkaar afstemmen**Het stedelijk gebied als motor gebruiken**

Nood aan een gemeenschappelijke visie voor de vier gemeenten van het stedelijk gebied en externe promotie

4.15. Ontwerp Bijzonder Oppervlakedelfstoffenplan. Klei van de Kempen.

Een bijzonder oppervlakedelfstoffenplan heeft als doelstelling om per samenhangend oppervlakedelfstoffengebied, zoals gedefinieerd in het Oppervlakedelfstoffendecreet en op basis van een realistische en onderbouwde behoeftebepaling, te komen tot een afbakeningsproces dat op basis van economische, geologische, ruimtelijke, ecologische en landbouw afwegingen een programmatie vaststelt van winning in concreet vastgestelde ontginningsgebieden.

De bijzondere oppervlakedelfstoffenplannen zijn beleidsdocumenten van de Vlaamse Regering zonder bindende kracht. De maatregelen en acties die zullen worden genomen, worden bekrachtigd via de geëigende procedures inzake regelgeving. Concreet betekent dit dat lokatievoorstellen die in het bijzonder delfstoffenplan als toekomstig ontginningsgebied naar voren worden geschoven eventueel pas via de bindende Gewestelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen effectief ontginningsgebied kunnen worden. Een bijzonder oppervlakedelfstoffenplan is op zich geen element noch argument voor schadevergoeding en creëert geen rechten.

Voor Turnhout worden geen lokatievoorstellen gedaan voor nieuwe ontginningsgebieden. De bestaande gebieden worden bovendien geschrapt.

4.16. Plan 'Sport en recreatie'

Eind '98 werd voor de stad Turnhout een nota opgemaakt voor sport en recreatie. Het is een sectorale nota die gekoppeld wordt aan het ruimtelijk structuurplan, zoals ook voor andere sectoren een visie werd ontwikkeld in het kader van het structuurplan. De nota rond sport en recreatie werd vooruitgeschoven omdat een visie en bestemming voor het terrein van de 'Frac' dringend nodig was.

Deze kaderde in een advies betreffende de herlocalisatie van het voetbalstadion en een oplossing voor de ruimtebehoeften voor sport en recreatie. De nota dient een globaal concept aan waaraan nieuwe initiatieven kunnen opgehangen worden.

Samengevat komt de gewenste structuur neer op een netwerk van radiale groene en beveiligde fietsroutes vanuit de binnenstad Turnhout naar de open ruimte. De routes komen telkens aan in recreatieve steunpunten waar sport en/of recreatie-infrastructureur is uitgebouwd. Van daaruit vertrekken verschillende fiets-routes naar het geheel van open ruimtegebieden. Aangezien de visie-elementen van de nota opgenomen worden binnen het structuurplan wordt er hier niet verder op ingegaan.

4.17. Mobiliteitsplan samenwerking Turnhout / Oud-Turnhout / Vosselaar (kaart 20)

Op 29.11.1999 kregen Langzaam Verkeer vzw en Stramien cvba de opdracht voor de opmaak van een bovengemeentelijk mobiliteitsplan voor de gemeenten Turnhout, Oud-Turnhout en Vosselaar. Op deze manier ontstaat de kans om te komen tot een samenhangend beleid waarbij ook de bovengemeentelijke ruimtelijke en mobiliteitsproblemen aangepakt kunnen worden.

Deze opdracht kadert binnen de mobiliteitsconvenants, waarvan de bijakte 1 door de Vlaamse minister van Openbare Werken en Mobiliteit, de stad Turnhout, de gemeenten Vosselaar en Oud-Turnhout, De Lijn en de provincie ondertekend werd. Hiermee verbinden de verschillende partners en wegbeheerders er zich toe om in de toekomst hun beleid en ingrepen inzake verkeer en mobiliteit te versterken en op elkaar af te stemmen.

Het mobiliteitsplan wordt opgebouwd in drie fasen:

- Fase 1: verkennende fase (oriëntatienota) – 18 januari 2001 conform verklaard door de provinciale auditcommissie
- Fase 2: opbouw van het plan, beleidsscenario's (synthesenota) – 19 september 2002 conform verklaard door de provinciale auditcommissie
- Fase 3: opmaak van het beleidsplan duurzame mobiliteit & het actieplan (acties voor korte, middellange en lange termijn) – in eindfase

Belangrijke uitspraken voor Turnhout zijn:

- **Categorisering** van wegen:
 - Lokale wegen type I, lokale verbindingswegen:
 - N124 (steenweg op Merksplas) een aansluitend noordelijk deel van de ring tot aan de N12 Antwerpsesteenweg;
 - N12 (Steenweg op Ravels);
 - N140 (steenweg op Gierle) en zuiden van de R13.
 - Lokale wegen type II, lokale ontsluitingswegen:
 - Veedijk als ontsluitingsweg voor de industrie ten zuiden van de E34;
 - Steenweg op Zevendonk – Slagmolenstraat tussen Oud-Turnhout en N19.
- Inrichtingsprincipes **R13**:
 - het aantal rechtstreekse aansluitingen op de ring wordt beperkt tot de belangrijkste invalswegen;
 - ter hoogte van het stadspark en het kruispunt N19 wordt de relatie tussen de binnenstad en de stedenbouwkundige ontwikkelingen ten zuiden versterkt door de ring hier verdiept aan te leggen, daardoor ontstaat een nieuw stedelijk plateau waarop de sfeer van het stadspark met aangename loop- en fietsroutes doorloopt tot in de ziekenhuissite;
- Het momenteel gevaarlijke **op- en afrittencomplex nr. 24** vraagt om een fundamentele hertekening, die dient gekoppeld te worden aan de ontsluiting van de omliggende industriezones;
- In het ontwerp GRUP voor het stedelijk gebied wordt voorgesteld de functie van de **N140** – als grootschalige kleinhandelszone – te wijzigen van primair II naar stedelijke ontsluitingsweg. In dit beleidsplan wordt voorgesteld de overgang tussen primair II en secundair II te voorzien ter hoogte van de Muizenvenstraat, waardoor het onderscheid tussen route voor zwaar verkeer en stedelijke ontsluiting in de inrichting kan geaccentueerd worden.
- Er wordt een voorstadsstation Turnhout-Zuid gepland in de zone tussen ring R13, de N140 en de E34.

4.18. Streefbeeld R13-N12-N19-N132-N140: Ring van Turnhout en omgeving (kaart 21)

Met de opmaak van deze studie beoogt het Vlaams Gewest een samenhangende aanpak van de regionale ontsluitingsstructuur van het stedelijk gebied Turnhout. Centrale draaischijf in deze structuur is de Ring rond Turnhout, die via een aantal invalswegen aan de zuidwestelijke zijde verbonden wordt met het hoofdwegennet (E34). Bedoeling is dat de rol van elk van deze wegen duidelijker gedefinieerd wordt op basis van de gewenste wegencategorisering, en dat hun ruimtelijk beeld en inrichting aangepast wordt aan deze rol.

Het gaat om volgende wegen :

- de R13;
- de N19 Steenweg op Zevendonk vanaf Ring tot en met knooppunt 24 (N19/E34);
- de N140 Steenweg op Gierle vanaf Ring tot en met knooppunt 23 (N140/E34);
- de N12 Antwerpsesteenweg vanaf Ring tot Nieuwe Dreef;
- de N132 Gierlebaan / Beersebaan vanaf N12 tot en met knooppunt 22 (N19/E34).

Voor de R13 gelden volgende ruimtelijke concepten:

- gradaties van groen van noord naar zuid: van open ruimte of bosgebied over een groen laan naar stedelijk groen op het plateau tussen stadspark en ziekenhuis;
- open laten en versterken van groene vingers tussen stad en stadsrand;
- stedelijk plateau als belangrijke stedelijke verbinding tussen stadspark en ziekenhuis en nieuwe stedelijke ruimte met potenties;
- ontwikkelen van stedelijke poorten, bruggen tussen stad en stadsrand: R13 – N12 en R13 – N18;
- uitbreiding Bentel: één centrale toegang voor noord en één voor zuid, via ventweg.

Voor het zuidelijk deelgebied N19 / N140 gelden volgende ruimtelijke concepten:

- op- en afrit 23 en 24 zorgen voor de ontsluiting van de industrie. Op termijn zou de ontsluiting van de industrie rechtstreeks aangesloten worden op op- en afrit 24;
- beide knooppunten zijn belangrijke stadspoorten vanaf de E34. Knooppunt 24 heeft bovendien een dubbele poortfunctie door zijn ligging op de primaire verbindingsweg richting Geel (N19), en neemt dan ook een hogere hiërarchische plaats in. Het toegangseffect zou hier ruimtelijk moeten versterkt worden;
- de twee invalswegen hebben een analoge ruimtelijke sequentiële opbouw die versterkt kan worden: een toegangszone met sterk verkeerskarakter en een stedelijke perifere zone met baanwinkels en losse bebouwing in het groen;
- de ontsluiting van Oud-Turnhout: enkel een lokale verbinding;
- de ontsluiting van Vosselaar: lokale ontsluiting via de Visbeekstraat.

Voor het westelijke deelgebied N12 / N132

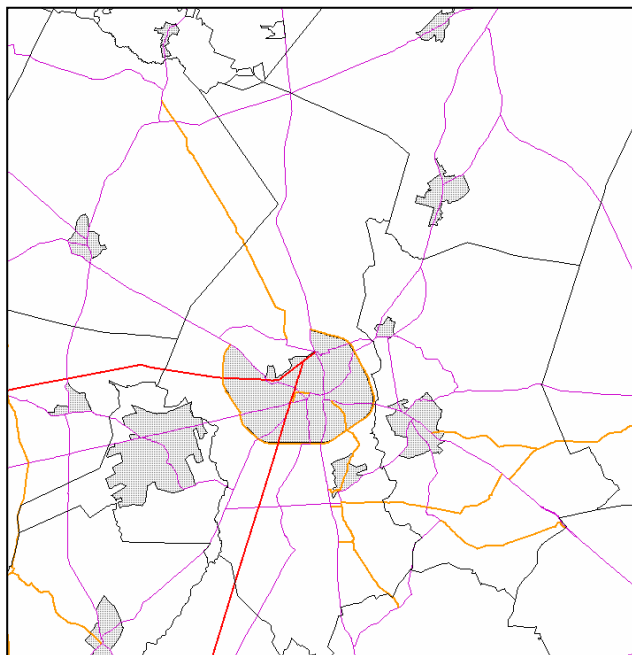
- landschappelijke inpassing in de groenstructuur, met name Lilse Bergen, Giels Bos en stadsbos;
- accentueren van een leefbare doortocht op de N12 in Vosselaar;
- ontsluiting Beerse Zuid.

4.19. Mobiliteitsstudie voor de rol van de N124 voor de omgeving en de ontsluiting van het Kleinstedelijk Gebied Hoogstraten

De studieopdracht, die toegekend werd aan de vzw Langzaam Verkeer, omvat een mobiliteitsstudie over de rol van de N124 Turnhout – Hoogstraten en de ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Hoogstraten. Bedoeling is niet een streefbeeld uit te werken voor de N124, maar wel een regionale ontsluitingsvisie te ontwikkelen waarin de rol van de N124 duidelijk wordt bepaald, en die als basis kan dienen voor verdere beslissingen op lokaal niveau.

Op basis van het huidig gebruik, de gewenste ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven en de leefbaarheid in de kernen, kan gesteld worden dat de N124 vandaag en in de toekomst eerder een (boven)lokale dan regionale rol speelt. De N124 wordt dus als lokale weg type I geselecteerd.

Er wordt geen functie weggelegd voor de N124 als regionale vrachtroute.



4.20. Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Binnen een overeenkomst tussen het Vlaams Gewest en de Vlaamse provincies werd een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk opgebouwd. Doel is dit netwerk te realiseren middels de samenwerking tussen het Vlaams Gewest, de provincies, de gemeentebesturen en andere belanghebbenden.

Het fietsroutenetwerk werd opgesteld voor het woon-werk, woon-school en woon-winkelverkeer met een recreatief medegebruik waarbij woonkernen, industrieterreinen, scholen en andere attractiepolen via de kortst mogelijke route met elkaar worden verbonden. Het resultaat is een lijnenbestand waarin men onderscheid heeft gemaakt tussen 3 soorten fietsroutes: non-stop hoofdroutes, bovenlokale functionele routes en alternatieve functionele routes. De non-stop hoofdroutes vormen een soort fietssnelwegen, vooral gelegen langs spoorwegen, kanalen en waterwegen. De bovenlokale routes vormen de verbinding tussen de verschillende aantrekkingspolen en de alternatieve routes vormen een alternatief van de bovenlokale routes. Deze zijn meestal gelegen langs rustige wegen.

Op grond gebied van Turnhout bevinden zich twee hoofdroutes (rood): enerzijds langs het kanaal, anderszijds langs de spoorweg. Functionele fietsroutes (paars) zijn onder meer de radiale steenwegen die vertrekkende vanop de Grote Markt Turnhout verbinden met de buurgemeentes. Alternatieve functionele fietsroutes (geel) vind je langs de ring, de Langvenstraat naar het noorden en Oude Dijk – Reesdijk naar het zuiden.

4.21. Plan 'Turnhout 2007'

Dit plan werd opgemaakt door het College van Burgemeester en Schepenen en heeft als doelstelling te komen tot een planmatige strategie om het stedelijk wegennet in Turnhout te hernieuwen.

Het omvat een meerjarenplan van de wegenwerken in de stad en een permanente aandacht voor de verkeersveiligheid en -leefbaarheid.

In kader van dit plan werden de herinrichting van onder andere de Warandestraat, de Gasthuisstraat, de Zeshoek en Antoniusstraat reeds gerealiseerd.

5. Projecten

5.1. Blaironkazerne Turnhout

Medio 1998 heeft de Vlaamse Regering het herbestemmingsproject goedgekeurd voor de Blaironkazerne, gelegen langs de Steenweg op Gierle in Turnhout, en een beheersmaatschappij opgericht om dit project te verwezenlijken.

Het is de bedoeling om de kazerne om te vormen tot een 'Flanders Graphic Valley, een campus voor ondernemingen, onderzoeksinstituten en opleidingsinstellingen in de snel evoluerende wereld van de informatie- en communicatietechnologie (ICT).

Het zwaartepunt ligt daarbij op de grafische communicatie. Het zal huisvesting bieden aan ICT-gevoelige bedrijven die gebruik kunnen maken van gemeenschappelijke hoogwaardige ICT-basisinfrastructuur, o.a. glasvezelverbindingen.

De verlaten kazerne langs de Steenweg op Gierle wordt momenteel omgebouwd tot een centrum voor bedrijvigheid en opleiding, vooral gericht op de communicatie en grafische sector. Ongeveer 40.000 m² werkruimte zou op korte termijn ter beschikking komen door renovatie van bestaande gebouwen. Voor het noordelijk deel van het terrein is een campus voor het hoger onderwijs gepland. De westelijke blok is bestemd voor de stedelijke administratieve diensten.

5.2. Nieuw stedelijk zwembad

Het overdekt zwembad Kursaal op de Grote Markt voldoet niet meer aan de huidige vereisten. Om stedenbouwkundige redenen werd in eerste instantie gekozen voor een nieuwbouw in het stadshart, zodat er een betere bereikbaarheid voor alternatieve vervoersvormen zou zijn, en een versterking van het multifunctioneel karakter van de stadskern. Het zwembad zou opgenomen worden in het Brepolsproject.

Intussen heeft het stadsbestuur geopteerd voor een locatie in het stadspark en de realisatie is voltooid. De oversteekbaarheid van de ring en het parkeren zijn evenwel belangrijke problemen die moeten opgelost worden.

Ook het nieuwe stadion bevindt zich in het stadspark.

5.3. Brepols

In het bouwblok tussen Grote Markt, Otterstraat en Baron du Fourstraat bevindt zich een oude verlaten drukkerij. Het geheel zou vervangen worden door een winkel- en vrijetijdscomplex en een reeks appartementen boven een grote ondergrondse parking.

Enkele jaren geleden werd een stedenbouwkundig attest afgeleverd voor ongeveer 10.000m² winkelruimte, een nieuw stedelijk zwembad, een groot cinemacomplex en een ondergrondse parking van 900 plaatsen. Er zijn echter een aantal knelpunten:

- de omvang van de parking
- de oppervlakte aan commerciële ruimte
- het zwembad en het bioscoopcomplex maken geen deel meer uit van het project
- het bureelgebouw van de fabriek Brepols is als monument gerangschikt.

Het beschermingsbesluit dat voor dit gebied is uitgeschreven legt een verplichting tot aanpassing op.

Momenteel is de opmaak van een nieuw Masterplan voor Brepols lopende. Het belangrijkste uitgangspunt van dit masterplan is dat Brepols er kan en moet aan bijdragen om Turnhout meer stad te maken. Daartoe moet het Brepols-project in eerste instantie een boeiend stuk stad opleveren met gemengde functies. Het is de bedoeling het complex te ontwikkelen als 'oostelijke tegenhanger' voor het huidige centrum, met de Gasthuisstraat als belangrijkste winkelstraat. In combinatie met de verhuis van de parking van de Grote Markt naar Brepols en de ontwikkeling van diverse vormen van stedelijk wonen moet dit lukken. Daarbij komt de vestiging van de twee Stedelijke Academies, die ook op cultureel vlak aan deze zijde van de Markt een nieuw stedelijk zwaartepunt zal vormen, als tegenwicht voor de omgeving van de Warande.

Naast deze sterke impulsen op stedelijk niveau, wordt ook onderhandeld over de uitbouw van nieuwe voorzieningen die voor Turnhout ook op regionaal niveau een sterke nieuwe uitstraling moeten betekenen. In combinatie met een sterke toeristische trekpleister voor Turnhout en de wijde omgeving, wordt gedacht aan de vestiging van hotels, horeca en diverse stedelijke recreatievoorzieningen.

5.4. Bioscoopcomplex

Aan de Graatakker, op de 'gronden Lenaerts' heeft een private initiatiefnemer een bioscoopcomplex met 8 zalen en 1.200 zitjes gebouwd. Op het gelijkvloers hiervan wordt een supermarkt gepland.

5.5. Ziekenhuizen

Er zijn gesprekken bezig rond de fusie van de twee Turnhoutse ziekenhuizen. Momenteel is het OCMW-ziekenhuis gevestigd aan de zuidkant van de Ring, tegenover het stadspark; aan de stadskant dus. Tussen ziekenhuis en stadshart ligt een grote cluster van bejaardenvoorzieningen. Het CM-ziekenhuis is gevestigd aan de Steenweg op Merksplas, nabij het westelijk eindpunt van de ring. Het is de intentie om in de toekomst tot één vestigingsplaats te komen.

5.6. Nieuwe Erven

Het vroegere voetbalstadion bevond zich in de binnenstad, nabij de Kempenlaan aan de Gierledreef. De club heeft de terreinen enkele jaren geleden verkocht aan een projectontwikkelaar die deze in privé-eigendom heeft.

Er wordt een inbreidingsproject voorbereid, overwegend gericht op de woonfunctie. Het gaat om een invulling die aansluit bij het residentiële karakter van de buurt, maar toch een stedelijk dichtheid heeft. Het plan gaat uit van een gevarieerd aanbod van 280 woningen met verschillende woontypes (appartementen, lofts, rijwoningen, vrijstaande woningen).

5.7. Kasteelloop

Inbreidingsproject in het bouwblok tussen de Rubens- Patriotten- en Kruisbergstraat, ten noorden van de Sint-elisabethziekenhuissite. Het gaat om de bouw van ongeveer 250 eengezinswoningen of appartementen. In een eerste fase zouden circa 120 woningen gerealiseerd worden.

5.8. Anco-torens

Langs het kanaal Dessel-Schoten, op de terreinen van de voormalige ANCO fabriek te Turnhout, wordt een nieuw gemengd project gepland. Nieuwe hedendaagse woontorens vormen binnenkort samen met de bestaande karakteristieke gebouwen van de ANCO-fabriek een indrukwekkend baken in de stad: de 'ANCO-TORENS'. Er worden nieuwe appartementen gebouwd, lofts en een business center voorzien in de bestaande gebouwen en eensgezinswoningen met een tuin op het terrein errond.

De site van de ANCO-TORENS is 3,5 ha groot en wordt slechts voor een beperkt deel bebouwd. De open ruimte wordt met pleinen aangelegd en er gaat bijzondere aandacht uit naar het groene karakter van de site. Via verschillende wandel- en fietspaden worden verbindingen gemaakt met de kanaaldijk.

Hoofdstuk III: ruimtelijke opbouw in deelstructuren

Inleiding

In dit deel van het ruimtelijk structuurplan wordt de bestaande ruimtelijke structuur geanalyseerd door te vertrekken van verschillende deelstructuren met ruimtelijke impact. Achtereenvolgens komen aan bod: de natuurlijke structuur, de nederzettingsstructuur, de economische structuur, de recreatiestructuur en de verkeersstructuur.

In het volgende hoofdstuk worden dan ruimtelijke systemen beschreven, waarbij gezocht wordt naar samenhang tussen de deelstructuren.

III.1 De bestaande structuur van natuur en open ruimte

1. Profiel (kaart 22)

1.1. Inleiding

“De natuurlijke structuur is het samenhangend geheel van de rivier- en beekvalleien, de natuurgebieden, de boscomplexen en de andere gebieden, waar de voor de natuur structuurbepalende elementen en processen tot uiting komen” (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen)

1.2. Beschrijving

Bosareaal

Zowel in het GNOP als door AMINAL werden berekeningen uitgevoerd betreffende het huidige percentage aan bosgebied. Turnhout bestaat voor 21% uit bossen (GNOP, 1996), wat een hoog percentage is in vergelijking met het Vlaams gemiddelde van 9%. Het aandeel openbaar bos is evenwel niet zeer groot, zeker niet in recreatief opzicht, daar de huidige en vroegere militaire domeinen niet toegankelijk zijn.

Belangrijke beboste gebieden zijn onder andere: de bossen aan de Ravelse en Gelse Bergen, de bossen aan het Looi, de Nieuwe Bossen, de bossen aan de Dongen, de bossen ten zuidwesten van Veedijk, het bos Zevendonk, het bos rond de Melle-vijver en de bossen langs de oostzijde van de Visbeek.

Natuurgebieden op meso-schaal waarvan Turnhout deel uitmaakt

- EG-vogelrichtlijngebied nr.15: dit gebied strekt zich uit ten noorden en noordoosten van de stadskern van Turnhout (Merksplas, Turnhout, Ravels, Oud-Turnhout, Arendonk). Het gaat om 7100ha. De betrokken natuur- en bosgebieden genieten reeds bescherming via het gewestplan. Daarnaast krijgen lijn- en puntvormige elementen binnen de vogelrichtlijngebieden (ongeacht de bestemming op het gewestplan) een extra bescherming. Concreet betekent dit dat bv. veedrinkputten in weilanden niet gedempt mogen worden, houtwallen en bomenrijen niet gekapt mogen worden. Er gelden beschermende maatregelen, vooral met het oog op het instandhouden van de weidevogelpopulatie en het beschermen van de rustplaatsen van trekvogels.

- EG-habitatrichtlijngebied: deze gebieden maken deel uit van het Europese Natura 2000-netwerk, waar speciale beschermingsmaatregelen gelden ten behoeve van de aanwezige natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna. De habitatrichtlijngebieden vallen in het noorden grotendeels samen met de vogelrichtlijngebieden. In het zuiden gaat het om de bossen van Tielenheide en Dongen en de omgeving van de Mellevijver.
- Het Vlaamse Ecologisch Netwerk: het betreft hier nog maar een eerste fase van selectie van waardevolle en gevoelige natuurgebieden. Er zijn daarom nog enkel reeds bestaande natuurgebieden mee afgebakend. Het gaat om de natuurgebieden in het noorden van Turnhout rond Peerdsven, het noordelijk vennengebied, een deel Van Dombergheide en Meergoren. In het zuiden gaat het om het natuurgebied Dongen.
- Natuurinrichtingsproject 'Turnhouts Vennengebied West' (29 juni 1999), omvat 480 ha op het grondgebied van Turnhout en Merksplas.
- Ook in het planningsproces voor natuur, landbouw en bos in de Noorderkempen komt het Turnhouts Vennengebied en omgeving naar voor als een aparte deelruimte. Het wordt beschouwd als een ruimtelijk-functioneel minder samenhangend landbouwgebied, waar de landbouw structureerder is, maar versnipperd aanwezig en waar andere functies (bebouwing, natuur, bos) voornamelijk als lijn- en vlakelementen voorkomen.

Dit landbouwgebied is een voormalig heidegebied dat vrij recent ontgonnen werd. Pas na WOII ontstond het huidige karakter van het cultuurlandschap van open akker- en weiland afgewisseld met bosjes, brede houtwallen, vennen en heiderelicten bos- en heiderestanten. Het landbouwgebied wordt gekenmerkt door grote, regelmatige percelen en weinig tot geen bebouwing. De wegen en de sterk aanwezige perceelsrandbegroeiingen accentueren het ontginningslandschap.

In het gebied is een sterke landbouwstructuur aanwezig. Maar in tegenstelling tot de grote samenhangende landbouwgebieden van de Noorderkempen is het aandeel van vlak- en lijnvormige natuurwaarden veel groter. Hierdoor is het gebied in zijn geheel te beschouwen als minder samenhangend, vanuit het standpunt van de landbouw.

Binnen het gebied op zich is er nochtans een differentiatie tussen het noordelijke en zuidelijke deel. Het noordelijke deel, waarin de concentratie van de natuurwaarden beperkt is, wordt beschouwd als samenhangend landbouwgebied. Het zuidelijke deel is door het voorkomen van de landbouw te midden van heide, natte graslanden, vennen (centraal in het Turnhouts Vennengebied) en een netwerk van kleine landschapselementen zoals houtkanten en bomenrijen (aansluitend op de kern van Turnhout) als minder samenhangend te beschouwen.

Het landschap is een mozaïek van open akkerland met bos- en heiderestanten. Het damvormige patroon dat in de 18^{de} eeuw ontstond door de ontginning van de open heide met vennen tot bos en akkerland is ondanks de 20^{ste} eeuwse (na WOII) schaalvergroting nog goed herkenbaar in het landschap. Belangrijke restanten van de heiden en vennen zijn bewaard gebleven in de kern van het gebied. Deze identiteitbepalende elementen kunnen aangrijpingspunten zijn voor een versterking van de landschappelijke structuur en identiteit.

- Langs het kanaal Dessel-Schoten liggen verschillende complexen van grote open waterpartijen. Het zijn verlaten ontginningsputten, gelegen in de micro-cuesta van de kleien van de Kempen. Het gaat ondermeer om de voormalige kleiputten van Werkendam. Ze vormen een aaneenschakeling van habitats (open water, wilgenstruwelen, elzenbroeken en eikenberkenbos) die gezamenlijk een hoge ecologische waarde herbergen. De verschillende kleiputcomplexen zijn aangeduid als Habitatrichtlijngebied.
- De vallei van de Visbeek, delen van de vallei van de Grote Kaliebeek en Aa vormen gave aaneengesloten valleilandschappen met ecologische kwaliteiten van internationaal belang. Het valleisysteem van de Aa is structuurbepalend op bovenlokaal niveau.

Natuurgebieden op micro-schaal op het grondgebied van Turnhout

- 3 beschermde landschappen: Zwart Water, Flipkens Vijver en Boones Blijk;
- 2 domeinbossen, beheerd door AMINAL: het bos Zevendonk en het bos rond de Melle-vijver;
- 12 natuurreservaten. Overeenkomstig het Nieuwe Decreet op natuurbehoud van 1997 zijn er in Turnhout twee erkende natuurreservaten: het 'Turnhouts Vennengebied' en de Dombergheide. Daarnaast zijn er 3 Natuurpuntreservaten: Frans Segersreservaat, Winkelsbroek/Dongen en de Vennestreek. Alle drie deze reservaten zijn officieel erkend door de Vlaamse Regering.
- De ruilverkaveling Zondereigen wordt momenteel onderzocht als natuurinrichtingsproject in het kader van het Nieuwe Decreet op Natuurbehoud (1997);
- Heidegebieden: vliegveld Ravels, FRAC, Tielenheide en Dongen.

Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos Neteland (kaart 23)

In maart 2006 werd in navolging van bovenstaande studie volgende ruimtelijke visie opgemaakt. De elementen hierin die van belang zijn voor de natuur in Turnhout worden hier weergegeven.

Klein Netegebied

De vallei van de Aa wordt gevrijwaard voor land- en tuinbouw met grondgebonden landbouw als drager van de open ruimte (1.4). Dit houdt in dat het aangesloten, open en grootschalige karakter van recente ontginningen en ruilverkavelinggebieden wordt behouden door het aanduiden van bouwvrije agrarische zones. Er worden overstromingsgebieden maximaal gevrijwaard van bebouwing. Binnen het landbouwgebied wordt een landschapsecologische basiskwaliteit gegarandeerd.

Het landbouwgebied ten zuiden van Zevendonk (2.4) en het landbouwgebied van de vallei van de Kleine Kaliebeek (2.7). Binnen deze landbouwgebieden wordt ruimte gelaten voor het behoud, herstel en de ontwikkeling van een raamwerk van kleine landschapselementen, zodat een landschapsecologische basiskwaliteit wordt gegarandeerd.

Het boscomplex De Waal (kamp van Tielen) (4.8), waarvan zich de noordelijke punt op Turnhouts grondgebied bevindt, vormt een te behouden en te versterken waarde.

Bovenlopen Kleine Nete

De vallei van de Grote Kaliebeek ter hoogte van Zevendonk (5.1) wordt gedifferentieerd als natuurverwevingsgebied. Het ruimtelijk beleid is gericht op het behoud van de grondgebonden landbouwfunctie, maar vrijwaart voldoende ruimte voor een duurzame instandhouding en verbetering van de kwaliteit van de beekgebonden ecotopen. Natuurwaarden aanwezig in bos-, grasland- en kleine moerasrelicten worden beschermd en opgewaardeerd. Het is een aandachtsgebied voor versterking van de bosstructuur via behouden en versterken van stapsteenbossen en houtkanten. De structuurkenmerken van de waterlopen worden waar nodig verbeterd, door meer ruimte (hermeandering, natuurlijkere oevers, ruimer winterbed, ...) te voorzien voor de waterloop. Mogelijke negatieve invloeden (erosie, inspoeling meststoffen, ...) op de waterloop worden zoveel mogelijk tegengegaan.

2. Structuur en beeld (kaart 24)

De belangrijkste elementen van de natuurlijke structuur voor Turnhout zijn:

- de waterscheidingskam in het noorden van de stad, die ervoor zorgt dat het grootste deel van Turnhout afwatert naar het zuiden;
- het Turnhouts Vennengebied dat een aaneengesloten bos-, moeras- en vennengebied vormt met de Grote en Kleine Klotteraard, Zwart Water, Zandven, Zwarte Heide, Peerdsven en Nieuwe Bossen. Deze liggen bijna allen net ten oosten van de waterscheidingskam. Dergelijke vennen op deze hoogte zijn vrij uniek;
- de beekvalleien van de Aa en de Visbeek, die een verbinding maken tussen de noordelijke en zuidelijke natuurgebieden;
- de vallei van de Grote Kaliebeek vormt een groen lint in het landschap, gevormd door een aaneenschakeling van kleinere natuur- en bosgebieden en kleine landschapselementen die verweven voorkomen met de landbouwfunctie in de vallei;
- de bos- en drevenstructuur in het noorden, rond de Ravelse Bergen en Baarlse Heide;
- de heide op het vliegveld van Ravels, deels op grondgebied Turnhout;
- het bosgebied het Looi – Lokeren met het kasteeldomein Filipkesvijver, gelegen tussen Turnhout en Voselaar;
- het stedelijk groen van het stadspark;
- de heidegebieden Tienenheide en Dongen in het zuiden en op het vroegere militaire domein Frac;
- twee lineaire groenstroken in het zuiden, enerzijds langs het spoor en anderzijds langs de Grote Kaliebeek;
- omgeving Mellevijver.

De open ruimte in het noorden en het zuiden van de stad is sterk beeldbepalend. Door het feit dat Turnhout omringd is door open ruimte ontstaat het beeld van een 'groene' stad. In de binnenstad ervaart men echter weinig van dit groene beeld.

3. Tendensen

3.1. Knelpunten en problemen

De hierna vermelde knelpunten zijn voornamelijk gebaseerd op de bevindingen uit het GNOP.

Vervuiling

Een aantal beken hebben een slechte waterkwaliteit. Voornamelijk Aa (bv. ter hoogte van Fr. Segersreservaat), Echelsgracht, Grote Kaliebeek en Meergorenloop hebben te kampen met dit probleem

Verzuring van heide en bossen, bijvoorbeeld in het Vennengebied

Eutrofiëring

Aanrijking van voedingsstoffen vormt één van de belangrijkste bedreigingen. Turnhout behoort tot de zwaarst bemeste gemeenten van Vlaanderen (is een 'zwarte gemeente'). Levensgemeenschappen uit van nature arme zandgronden verdwijnen en worden vervangen door banale, soortenarme ruigtegemeenschappen. Vooral de eutrofiëring van vennen vormt voor het Vennengebied een belangrijk knelpunt. In het algemeen zorgt een te grote intensivering van de landbouw voor waardeverlies van de omliggende natuurgebieden en van de weilanden die van belang kunnen zijn voor het vogelbestand.

Verdroging

Verdroging werd vooral bewerkstelligd door regulering van de grondwatertafel (aanleggen van afwateringsgrachten, verbreden van grachten, rechttrekken van beken, ...) en door nivellering van agrarische gronden (grondwatertafel volgt het reliëf, bij nivellering ontstaat verstoring)

Vb. verdroging aan natuurreservaat Winkelsbroek, in het Frans Segersreservaat en van vogelweidegebieden in het noordelijk open landbouwgebied (een belangrijk knelpunt voor de weidevogelgebieden), ...

Verstoring

Belangrijke wegen zijn storende geluidsbronnen. Bijvoorbeeld in het natuurgebied van Mellevijver is stilte niet vanzelfsprekend.

Ook willekeurig ingeplante weekendhuisjes of hardere vormen van recreatie in open ruimte zijn een bron van verstoring van natuurgebieden (Mellevijver, de zuidelijke omgeving van Winkelsbroek, omgeving Fr. Segersreservaat, naaldbossen in het noorden, ...)

Versnippering

Versnippering door wegen of bebouwing brengt isolatie en barrièrewerking tussen natuurconcentratiegebieden tot stand

De autosnelweg vormt een belangrijke barrière tussen de zuidelijke open ruimte en Waterheide, met een noordelijke uitloper tot aan de ring. Buiten een aantal andere wegbarrières, zijn er ook een aantal potentiële

knelpunten. Zo vormt het noordelijk tracé van de ring door het landschappelijk waardevol open ruimtegebied een potentiële bedreiging voor de aanwezige natuurwaarden. Ook de verbinding met Baarle-Hertog door het Turnhouts Vennengebied zal, indien uitgebouwd als belangrijkste tracé tussen Turnhout en Tilburg een negatieve invloed hebben op de natuurwaarden aldaar.

Achteruitgaan van natuurwaarden

In Turnhout werden een aantal probleemzones gedetecteerd met een hoge potentiële waarde die de laatste jaren sterk achteruitgegaan zijn: Winkelsbroek nabij Frans Segersreservaat, De Bleuken, ...

Ook het houtwallenlandschap ten noorden van Turnhout heeft, door de teloorgang van vele kleine landschapselementen, veel aan natuurwaarde verloren.

Juridische knelpunten

Een aantal natuurgebieden zijn waardevol maar ze worden door het gewestplan onvoldoende beschermd:

- Melle-vijver verkreeg via het gewestplan een belangrijke recreatieve functie.
- Tielenheide heeft als militair gebied een onzekere nabestemming. De aanduiding als Habitatrichtlijngebied wijst op de hoge biologische en maatschappelijke waarde van het gebied.
- In het industriegebied komen een aantal ecologisch waardevolle percelen voor.
- Het houtwallenlandschap ten noorden van Turnhout wordt bestemd als landschappelijk waardevol gebied, maar staat onder sterke verstedelijkingsdruk. Het statuut van een beschermd landschap kan de situatie hierin verbeteren.
- De kleiputten vormen een potentieel biologisch zeer waardevol terrein, maar zijn veelal bestemd voor verblijfsrecreatie.

Een aantal gebieden heeft op het gewestplan de bestemming bosgebied, maar deze bestemming is achterhaald. Volgens het koninklijk besluit van 28.12.1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen, zijn bosgebieden de beboste of de te bebossen gebieden, bestemd voor het bosbedrijf. Het gaat om volgende gebieden:

- Een deel van de bossen van de Ravelse Bergen, op Turnhouts grondgebied.
- Het bosgebied 'Bieheide': omstreeks 1980 ontstaan uit een verdeling van een groot weiland in kleine loten die geleidelijk aan bebost werden.

Tot slot ligt het vroegere stadsstort, in de omgeving van de Dombergstraat, in een Stortgebied met nabestemming Bosgebied. Het stort is al lang gesloten en aangeplant.

In Turnhout ontbreekt ruimte voor herbebossing nodig door de compensatieregeling bij ontbossing in het kader van stedenbouwkundige vergunningen.

3.2. Kwaliteiten en potenties

Groot aantal waardevolle natuurgebieden rond de stad

Turnhout beschikt over een vrij gave open ruimte, zowel ten noorden als ten zuiden van de stad liggen natuurgebieden met een belangrijke ecologische en landschappelijke waarde. Deze open ruimte maakt deel uit van een veel groter aaneengesloten gebied op Vlaams en zelfs internationaal niveau.

Vanuit de stad zijn deze natuurgebieden relatief nabij gelegen. De diversiteit in types natuurgebieden is groot: bossen, vennen, heidegebieden.

Een aantal van deze natuurgebieden worden reeds beheerd als natuurreserveaat. Dit wordt des te belangrijker wanneer vele van dergelijke natuurreservaten op geringe afstand van elkaar zijn gelegen en er onderling mogelijkheid tot migratie (uitwisseling van soorten) bestaat. Dit is bijvoorbeeld het geval in het **Turnhouts Venengebied** waar een 10-tal grotere en kleinere gebieden een reserveaatstatus hebben verkregen. Vanwege het uitermate waardevolle karakter van het gebied is het van belang dat het wordt geselecteerd tot het ecologisch netwerk van Vlaams Niveau waardoor de natuur als hoofdfunctie verzekerd wordt.

Ook uitvoering van natuurinrichtingsprojecten is van bijzondere waarde voor het behoud van dit gebied. Zowel ten zuiden als ten noorden sluit dit gebied aan op andere grote natuurgehelen.

Ten zuiden heeft het gebied **Dongen** met het staatsbos Zevendonk een belangrijke waarde. De diversiteit van soorten in beide gebieden is bijzonder groot. Ook in het naastliggende domein Tielenheide zijn belangrijke natuurwaarden aanwezig.

De kleiputten (Karpermeer en omgeving) aan het kanaal hebben een afzonderlijke waarde. Oorspronkelijk vonden hier industriële activiteiten plaats (kleiwinning), pas daarna is spontaan natuur ontwikkeld. Wanneer de recreatie hier minder intensief wordt beoefend kan het gebied verder uitgroeien tot een biologisch zeer waardevol terrein.

Open ruimtectorridors als belangrijke natuurverbindingselementen

Voor het groengebied dat Turnhout van Vosselaar scheidt (Het Looi, Filipkesvijver) vormt een belangrijke verbinding tussen de noordelijke en de zuidelijke natuurgebieden van Turnhout. De Visbeek speelt hierin een belangrijke rol als vochtig natuurverbindingselement. Het groengebied bestaat uit een aantal natuurgebieden, (kasteel) parkgebieden en bossen die al dan niet recreatief benut worden.

Open ruimtegebieden met een belangrijke dichtheid aan kleine landschapselementen

Tussen de baan naar Merksplas en het kanaal (Schoutenhoeve, Leemseinde, Nieuwhoeve) wordt het gebied gekenmerkt door een hoge dichtheid aan kleine landschapselementen, voornamelijk houtwallen. Dit is - naast landschappelijk - ook qua fauna een belangrijk gegeven. Ze sluiten aan bij de bossen in de omgeving.

Meergoren (o.a. de Paai en de Doolhof) vormt een vrij gesloten landschap met veel dreven, bossen en een oud parkgebied.

In het bos- en landbouwgebied van de Nieuwe bossen tot de Kleiputten komen talrijke hagen en bomenrijen voor.

III.2 De bestaande nederzettingsstructuur

1. Profiel

1.1. Inleiding

De nederzettingsstructuur van een ruimte is het patroon dat gevormd wordt door het geheel van alle bebouwingvormen in een bepaald gebied. Het heeft betrekking op de ruimtelijke weerslag van de voorzieningen en het wonen in de gemeente. Beide aspecten wisselen in dit deel voortdurend af onder de noemer 'kernversterking' en 'wonen'.

1.2. Beschrijving

Bevolkingsevolutie

De bevolkingsevolutie heeft sinds 1945 drie periodes gekend:

- Tussen 1945 en 1973 is het bevolkingsaantal vrij sterk gestegen, van ± 30.000 tot ± 38.000 . De bevolking groeide sterk aan in het gebied buiten de ring, waar nieuwe verkavelingen ontwikkeld werden en sociale woonwijken worden gebouwd. In de binnenstad daalt de bevolking, eerst vooral in het centrum, nadien ook in het gebied daarrond.
- Na 1973 gaat het globale bevolkingsaantal licht dalen. Het gebied buiten de ring groeit nog steeds, maar kan het verlies aan inwoners van de binnenstad niet meer compenseren.
- Sinds het begin van de jaren '90 is er terug een lichte aangroei van de bevolking. Dit moet vooral op rekening worden geschreven van een vernieuwde belangstelling voor de binnenstad. Daar worden nieuwe woningprojecten gebouwd op kleinere of grotere schaal, vooral appartementen.
- In het zuidelijk deel van de stad worden weinig of geen nieuwe grote huisvestingsinitiatieven meer genomen. De woonzones Zevendonk en Schorvoort worden ingevuld door plaatselijke inbreidingsprojecten. Het huidige bevolkingsaantal bedraagt ongeveer 40.000 (39.222 volgens Rijksregister 2003). Dit is een groei van 2,5% over de laatste 5 jaar. Deze groei manifesteert zich vooral in de binnenstad.

Bevolkingsstructuur

Leeftijdstructuur

De leeftijdsstructuur kan vergeleken worden met het Vlaamse gemiddelde: 22% jongeren (0-19j), 31% jonge volwassenen (20-39j), 25% oudere volwassenen (40-59j) en 21% ouderen.

De seniliteitindex (aantal inwoners ouder dan 60j/aantal inwoners jonger dan 20j) bedraagt voor Turnhout 0,94 wat hoog is in vergelijking met de omliggende gemeenten. Verwacht wordt dat het aandeel ouderen in de toekomst nog zal toenemen door vergrijzing van de bevolking. Dit fenomeen is typisch voor stedelijke gebieden met een sterke centrumfunctie.

Gezinsgrootte

De gemiddelde gezinsgrootte bedroeg in 1991 voor Turnhout 2,46 gezinsleden. Dit is beduidend minder dan het Vlaamse gemiddelde (2,6) en ongeveer gelijk aan de prognoses voor het jaar 2007 waarin is voorspeld dat de gezinsgrootte voor de gemeenten van het stedelijke gebied Turnhout 2,44 zal bedragen. De gezinsvermindering heeft zich dus in Turnhout reeds sterk doorgezet. Dit is een trend die zich vooral de jongste 10 jaar aftekent. 8% van de Turnhoutse gezinnen bestaat uit alleenstaanden (9% in Vlaanderen) en 45% uit gezinnen met kinderen (13% met kinderen jonger dan 6 jaar). 6% zijn alleenstaanden met kinderen.

Ruimtelijke vertaling van de bevolkingsevolutie

Wat betreft de globale verdeling in woningtypes, bevindt 33% van de woningen zich in gesloten bebouwing. Voor heel Vlaanderen is dit 21%. Ook dit duidt weer op een gebied met stedelijke kenmerken. Van de ééngesinswoningen zijn meer dan 60% rijwoningen en van de overige helft zijn er evenveel open als halfopen bebouwd. 30% van het totaal aantal woonegelegenheden zijn appartementen of studio's.

Wat de ruimtelijke spreiding van de woningtypes betreft kan het volgende worden vastgesteld:

- In een eerste periode na 1945 bouwt de overheid verschillende sociale woonwijken binnen de ring: o.a. in de wijk Stokt, rond de Gierlesteenweg aan de Kroonstraat en de Jozef Simonslaan. Het gaat hier telkens om aanzienlijke aantallen woningen.
De ruimtelijke typologie van deze woonwijken is vrij kleinschalig. Het gaat meestal om rijwoningen of gekoppelde woningen met één verdieping en schuin dak.
- De open ruimte tussen het centrum en de ring wordt in belangrijke mate opgevuld met individuele bebouwing, langs de invalswegen, aan nieuwe straten of in verkavelingen.
De typologie bestaat hier vooral uit eengezinsrijwoningen met één verdieping en schuin dak, meer recent twee verdiepingen en plat dak. In deze laatste typologie zijn in een aantal straten ook appartementsgebouwen opgetrokken.
Langs de invalswegen zijn er ook appartementsgebouwen met 3 en 4 verdiepingen opgetrokken. Verkavelingen met vrijstaande woningen vormen binnen de ring eerder de uitzondering.

- Het gebied ten zuiden van de ring is grotendeels op twee manieren bebouwd: met sociale woonwijken en met private verkavelingen. Deze twee manieren bepalen ook de ruimtelijke typologie. De sociale woonwijken zijn grootschalig van omvang maar de typologie van de woningen is eerder kleinschalig en verschilt niet zoveel van de typologie van de sociale woningen die binnen de ring werden gebouwd. Alleen de Parkwijk onderscheidt zich, enerzijds door het verkeersconcept van de wijk en anderzijds omdat hier voor de eerste keer in Turnhout hoogbouw werd toegepast voor sociale woningen. In de private verkavelingen worden hoofdzakelijk vrijstaande woningen gebouwd.

Structuur van het woningaanbod

Aan de hand van cijfers (van het N.I.S.) die het woningcomfort, de ouderdom en de grootte van de woningen aangeven, kan een beeld geschetst worden van de woningkwaliteit. Deze factoren werden slechts tot op het niveau van de statistische sectoren² berekend en het betreft iets verouderd cijfermateriaal aangezien de laatste volkstelling werd uitgevoerd in 1991. Hiervan volgt een kort overzicht.

- In Turnhout beschikken de helft van de woningen over 'groot comfort'. Bijna alle woningen hebben stromend water binnen de woning en een toilet met waterspoeling, 7% heeft geen badkamer of stortbad, 6% geen keuken en 35% heeft geen centrale verwarming. Meer dan de helft van de woningen is niet uitgerust met een garage. 62% heeft een tuin.
- 7% van de woningen dient het te stellen zonder enig 'comfort' – dus zonder bovengenoemde voorzieningen.
- De sectoren waar zich de grootste problemen voordoen qua uitrusting van de woningen (waar dus een gebrek aan klein comfort heerst) zijn: Turnhout-centrum, Tuinwijk, Begijnhof-Kastelein, Oosthoven, Den Bremt, Luchtenberg, Lillokens, Broekstraat, De Smiskens, Gildenstraat,
- Volgende sectoren hebben over het algemeen ook een groot aantal oude tot zeer oude woningen, dit wil zeggen gebouwd voor 1946: Turnhout-centrum, Tuinwijk, Begijnhof-Kastelein, Den Bremt, Oosthoven, De Smiskens, Luchtenberg, Bouwse Pad, De Warande. In gans de gemeente is 9% van het woningbestand gebouwd voor 1919, 16% in de periode 1919-1945, 25% in 1946-1961, 16% in 1962-1970 en 34% nadien.
- De gemiddelde woninggrootte in Turnhout bedraagt 86 m². Het gemiddeld aantal vertrekken is 4 en minder dan 1% van de woningen bestaat slechts uit 1 vertrek.
- 18% van de woningen is kleiner dan 54 m².

² Statistische sectoren: A000 Turnhout-centrum A012 Lillokens A021 Nieuwstad A031 Klein Beek A042 De Smiskens A051 Begijnhof-Kastelein A091 Turnhout-verspreide bewoning A100 Schorvoort A112 Papenbrugge A120 Everdongen A173 Veedijk A209 Zevendonk-kern A291 Zevendonk A310 Kruisberg A322 Eyssels A370 Industriepark A40-Weelde-Station A412 Kampheide A491 Bieheide-Hoge Heide A50-Oosthaven A601 Luchtenberg A613 Den Bremt A622 De Warande A700 Tuinwijk A714 Broekstraat

- Ook hier zijn het voornamelijk die sectoren met oude en minder comfortabele woningen die het hoogste aantal kleine woningen tellen.
- Ondanks het feit dat het om een stad gaat is het aandeel huurwoningen vrij laag te noemen: iets minder dan 40%. In de meeste sectoren is het percentage huurwoningen lager dan het percentage woningen bewoond door de eigenaar.
- Sociale huur- en koopwoningen komen sterk verspreid over de stad voor. In totaal bedraagt het aantal sociale huurwoningen 8% van de totale woningvoorraad of iets meer dan 1000 eenheden. 20% daarvan zijn appartementen waarvan het merendeel twee slaapkamers heeft. Een aantal sociale woonwijken zijn morfologisch sterk bepalend voor Turnhout. Het zijn er een 10-tal verspreid over gans het grondgebied.

Onderzoek naar vestigings- en verhuismotieven bij de Turnhoutse bevolking

Deze studie werd in december 2005 opgemaakt door het Strategisch Plan Kempen in opdracht van het stadsbestuur van Turnhout. De doelstelling van het rapport is tweërlei: enerzijds de opmaak van een sterkte- en zwakte-analyse met betrekking tot de specifieke situatie van de stad in het aantrekken en behouden van jonge gezinnen; anderzijds formuleren van aanbevelingen voor een op- en herwaardering van Turnhout als woonstad.

De prijzen van onroerend goed zijn sinds 1996 sterk gestegen in de Kempen, en kennen bovendien een sterke stijging tussen 2000 en 2003. Deze stijging is voor bouwgronden (uitgedrukt in EUR/m²) meer uitgesproken in Turnhout dan in de andere steden van de Kempen, ook in vergelijking met de omliggende gemeenten. Dit betekent dat de aankoop van bouwgrond op het grondgebied van de stad Turnhout onbetaalbaar wordt voor het modale gezin. Deze evolutie is minder uitgesproken op het gebied van de grondprijzen van woningen.

Er is wel degelijk een vraag naar woningen in Turnhout, wat resulteert in een hoge verkoopdynamiek tegen gemiddelde prijzen. De kwaliteit van de woningen (aanwezigheid tuin / garage, totale oppervlakte, ...) sluit echter niet aan bij wat de andere gemeenten in de Kempen aanbieden. De aanwezigheid van kleine appartementen is opvallend hoog. Als algemene conclusie kan gesteld worden dat het woningaanbod, zowel in huizen, appartementen als villa's, weinig aantrekkelijk is voor jonge gezinnen, al of niet in uitbreiding, maar dat de vraag wel degelijk aanwezig is. De stad lijkt daardoor meer aantrekkelijk voor alleenstaanden, 'beginnende' gezinnen. Ook hier lijkt het erop dat Turnhout zich minder kan profileren als woonstad voor 'modale' gezinnen met kinderen.

De stadsvlucht lijkt gestopt sinds 2001. Toch is er een negatief migratiesaldo voor gezinnen met kinderen naar omliggende gemeenten en een positief migratiesaldo voor alleenstaanden zonder kinderen. De hoger opgeleiden en tweeverdieners verlaten de binnenstad. De aangeboden woningen zijn te klein en de bouwgronden worden onbetaalbaar. Toch kan het wonen in de stad aantrekkelijk zijn omwille van goede bereikbaarheid en de aanwezigheid van voorzieningen. Er worden in de toekomst nieuwe woonwijken gepland en de werkgelegenheid zou uitbreiden. Bovendien geeft Turnhout zowel het gevoel van stad als dorp.

Er wordt onder meer geadviseerd een aanbod van wooneenheden te plannen en te realiseren, dat beantwoordt aan de vragen de wensen van de doelgroep. Bovendien moet de woonfunctie van de verschillende wijken behouden, versterkt of opgewaardeerd worden door bijvoorbeeld het voorzien van voldoende groen, speelruimte, veilige verbindingen met scholen, aanbod van buurtwinkels, en dergelijke.

Ruimtelijk samenhangende gehelen en dichtheden (kaart 25)

Ruimtelijk Samenhangend geheel	Type bebouwing	Effectieve woningdichtheid ³
Stadshart	Gesloten bouwblokken / Functioneel gemengd	27 wo/ha
Recent bebouwde oostrand	Open verkavelingen	17 wo/ha
Dicht bebouwde zuidostrand	Gesloten bouwblokken	25 wo/ha
Krachtige zuidrand	Gesloten bouwblokken	30 wo/ha
Sociale woonwijken in het ZW	Halfopen bouwblokken	31 wo/ha
Villawijk Gierledreef	Open villaverkaveling	3 wo/ha
Wijk 't Stokt	Gesloten bouwblokken	20 wo/ha
Woonweefsel ten W van spoorweg	Gesloten bouwblokken	19 wo/ha
Kanaal- en stationsomgeving	Gesloten en halfopen bouwblokken	20 wo/ha
Schorvoort	Verkavelingen	10 wo/ha
Parkwijk-Blijkhoeve	Verkavelingen	14 wo/ha
Eyssels	Verkavelingen	Niet bekend
Zevendonk	Verkaveling	8 wo/ha
Bentel	Verkaveling	16 wo/ha

³ Berekend op basis van de oppervlakte woongebied op gewestplan, waarbij de oppervlakte ingenomen door andere, grootschalige functies in mindering werd gebracht

Mogelijkheden voor woningbouw in het Gewestplan (kaart 26)Inbreiding in binnengebieden

Turnhout heeft een groot aantal onbebouwde binnengebieden. Een aantal hiervan komt zeker in aanmerking voor inbreidingsprojecten.

Voorbeelden:

1. Hertoginstraat
2. Karel Oomsstraat – Harmoniestraat
3. Bareelstraat – Stationsstraat
4. Zandstraat
5. Victoriestraat – Korte Gasthuisstraat
6. Rubensstraat – Smiskensstraat
7. Grimstedestraat – Smalvoortstraat
8. Druivenstraat – Korte Veldstraat – Mermansstraat – Veldstraat
9. Grote Markt – Begijnenstraat
10. Oude Kaai
11. Steenweg op Oosthoven – Vrijheidstraat
12. Lindekensstraat – Vredestraat
13. Akkerpad – Nieuwstad
14. Boomgaardstraat – J. van Heupenstraat – Maasstraat
15. Molenbergstraat – kerkhof
16. Kwakkelstraat – Mermansstraat - Nonnenstraat

(de studie, uitgevoerd in het kader van de afbakening van het stedelijk gebied Turnhout, schat de totale oppervlakte binnengebied op 55 ha, of 1400 woningen aan een dichtheid van 25 woningen/ha)

Uitbreiding van woonweefsel: ontsluiten van ongeordende woongebieden

- Ontsluiten van onbebouwde woongebieden:
 - In binnenstad:
 - a. Melkhoek
 - b. Groeningen (tussen Tijn- en Nelestraat en ring)
 - c. Kasteelloop ten noorden van St. Elisabethziekenhuis
 - d. Nieuwe erven
 - e. Spoorwegemplacement

Totaal: 46,5 ha (1160 woningen aan 25 wo/ha)
 - Buiten ring:
 - f. Schorvoort
 - g. Parkwijk-Blijkhoeve
 - h. Eyssels
 - i. Enkele gebieden ten noorden van het kanaal
 - j. Zevendonk

Totaal: 56 ha (1400 woningen aan 25 wo/ha)

- Ontsluiten van ongeordende woonuitbreidingsgebieden
 - Buiten ring: k. Schorvoort
 - l. Gebied ten noorden van het kanaal, Heizijdse Velden
 - Totaal: 166 ha*

Zonevreemde woningen

De Stad Turnhout telt 415 zonevreemde woningen. Dit is enkel op basis van een eerste inventaris in GIS. Er is nog geen controle gebeurd op het terrein. Alle woningen of concentraties van woningen die niet gelegen zijn in het woongebied of het woongebied met landelijk karakter en die bovendien niet begrepen worden in het plangebied van een B.P.A. of goedgekeurde verkaveling werden oppervlakkig geïnventariseerd en in kaart gebracht.

De verspreiding van de geïnventariseerd zonevreemde woningen over de gewestplanbestemmingen is als volgt (kaart 27a):

- in agrarisch gebied:	137 woningen	33,0 %;
- in landschappelijk waardevolle agrarische gebieden:	83 woningen	20,0 %;
- in zone voor grootschalige kleinhandel N140:	59 woningen	14,2 %;
- in parkgebied:	29 woningen	7,0 %;
- in gebied voor belastende industrieën:	29 woningen	7,0 %;
- in natuurgebied:	24 woningen	5,8 %;
- in gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's:	14 woningen	3,4 %;
- in gebied voor gemeenschapsvoorzieningen:	13 woningen	3,1 %;
- in natuurgebied met wetenschappelijke waarde:	12 woningen	2,9 %;
- in groen overgangsgebied Veedijk – Zevendonk	6 woningen	1,4 %;
- in bosgebied:	3 woningen	0,7 %;
- in zone voor verblijfsrecreatie:	2 woningen	0,5 %;
- in militaire gebieden:	2 woningen	0,5 %;
- in gemengd regionaal bedrijventerrein:	1 woning	0,2 %;
- in zone voor dagrecreatie:	1 woning	0,2 %;
Totaal	415 woningen	100,0 %

De meeste zonevreemde woningen bevinden zich (landschappelijk waardevol) agrarisch gebied. Verwacht wordt dat een deel van deze woningen nog hoeves in werking zijn en dus niet zonevreemd. Het totale aantal zonevreemde woningen zal dan iets minder zijn.

De zonevreemde woningen komen verspreid over de hele gemeente voor met een ongeveer vergelijkbaar aandeel ten zuiden van E34, tussen kanaal en E34, en ten noorden van het kanaal.

Ten zuiden van de E34 gaat het bijna uitsluitend om zonevreemde woningen in (landschappelijk waardevol) agrarisch gebied. Concentraties zijn waarneembaar langs Leiseinde, Kapelweg, Kleine Reesdijk, en Steenweg op Diest. Enkele woningen liggen ook in het groen overgangsgebied Veedijk – Zevendonk.

Tussen E34 en kanaal ligt het merendeel van de zonevreemde woningen in zone voor milieubelastende industriezone of het specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel N140. In deze laatste is een belangrijke concentratie van zonevreemde woningen terug te vinden.

Ten noorden van het kanaal bevindt het grootste deel van de zonevreemde woningen zich in groengebied (natuur- of parkgebied) en landschappelijk waardevol agrarisch gebied. Concentraties bevinden zich langs Heizijde, Steenweg op Zondereigen, Klein Engeland en Dombergstraat.

In Turnhout zijn er verschillende parkgebieden aanwezig. Vanaf het midden van de 19^{de} eeuw investeerden de industriëlen in gronden rondom de stad. Al snel ontstond de tendens om op deze gronden een zomerresidentie te bouwen, waarna de onmiddellijke omgeving als een park werd aangelegd. Wanneer in de jaren '70 van de vorige eeuw het gewestplan werd opgesteld werden de meeste van deze parken met zomerresidenties in Parkgebied gesitueerd. Het gaat om:

- 'Boone's Blijk': in het noorden van de stad, eveneens een monument (20.12.1974);
- 'Het Heyken': langs de Parklaan;
- 'De Somer' en 'Filipkensvijver': ten westen van de stad. Het laatste is ondertussen opgenomen in het stadsbos;
- twee parkgebieden langs de Steenweg op Merksplas, waaronder het domein 'De Wieltjens'.

Volgens artikel 14.4.4 van het koninklijk besluit van 28 december 1972, betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen *'moeten de parkgebieden in hun staat bewaard worden of zijn ze bestemd om zodanig ingericht te worden, dat ze in de al dan niet verstedelijkte gebieden, hun sociale functie kunnen vervullen'*.

Uit de Ministeriële Omzendbrief van 8 juli 1997, betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen worden *'deze gebieden vooral aangeduid bij of in woonkernen, waar actueel weinig groen voorhanden is. Bij deze omschrijving van het voorschrift wordt het accent gelegd op de sociale functie, die dergelijke parken dienen te vervullen bij de ruimtelijke opbouw van het betrokken grondgebied. Openbare parken en opengesteld vervullen tevens een belangrijke recreatieve functie'*.

De stad is er evenwel nooit in geslaagd deze Parkgebieden te verwerven wegens de veel te hoge kostprijs. Daarenboven geldt de vaststelling in de Omzendbrief – *dat deze parkgebieden vooral aangeduid worden bij en in woonkernen waar actueel weinig groen voorhanden is* – niet voor Turnhout, door de afbakening van het stadsbos. Dit laatste zal een sociale en recreatieve functie moeten vervullen in het verstedelijkt gebied en niet de op het gewestplan voorkomende verschillende Parkgebieden.

Verder zijn er 178 zonevreemde **weekendverblijven** aanwezig in Turnhout. Ook hier gaat het om een eerste globale scan, die een overdreven beeld schetst van de problematiek. Het gaat om alle ooit vastgesteld inplantingen, dus ook de reeds verwijderde weekendverblijven. Grondig terreinonderzoek moet nog bepalen welke weekendverblijven ondertussen reeds zijn afgebroken.

De volgende concentraties komen duidelijk naar voor op de kaart (kaart 27b):

	ligging	vermoedelijk aantal woningen	bestemming
1	Dongen, vallei Grote Kaliebeek	31	natuurgebied met wetenschappelijke waarde
2	Winkel	8	(landschappelijk waardevol) agrarisch gebied
3	Leiseinde, grenzend aan militair domein, Tielenheide	7	agrarisch gebied
4	Mellestraat, bossen ten zuiden van Mellevijver	7	natuurgebied
5	Dombergstraat	6	natuurgebied
6	Dombergstraat	9	natuurgebied
7	Ravelse Bergen, Ravels Kamp	16	bosgebied
8	Steenweg op Baarle-Hertog, ten zuiden van vliegveld	15	bosgebied
9	Bieheide	23	bosgebied

122

De weekendhuisjes in Ravelsebergen (7) zijn opgericht na 1974 en zijn bijna allemaal gevaloriseerd en voor de meeste is er een vonnis tot afbraak. In Beiheide (9) geldt hetzelfde.

De overige 50-tal woningen liggen verspreid in het noorden en zuiden van Turnhout;

Voorzieningen (kaart 28)

Turnhout is een belangrijk centrum van voorzieningen, en bestrijkt daarmee een ruime omgeving. De reikwijdte verschilt naargelang de aard, maar vooral voor commerciële en culturele voorzieningen is het bereik van Turnhout zeer groot.

Commerciële voorzieningen⁴

Turnhout heeft een sterke handelsfunctie, die in belangrijke mate geconcentreerd is in het centrumgebied van de stad. Hier bevinden zich ± 300 winkels, met een totale oppervlakte van 33.000 m². Het fenomeen van de baanwinkels is in Turnhout vrij beperkt gebleven. Langs de ring en enkele invalswegen komen een twintigtal grootschalige winkels voor met een totale oppervlakte van 34.000 m². Daarnaast zijn er, verspreid over de stad, nog 216 kleinere winkels met een oppervlakte van samen 14.000 m². Deze winkels zijn in hoofdzaak lokaal gericht.

Wat betreft de vier gemeenten van het stedelijk gebied, is 76% van de consumenten voor zijn periodieke aankopen gericht op het centrumgebied van Turnhout, 57% is dat voor zijn dagelijkse aankopen.

Voor het volledige arrondissement Turnhout zijn die cijfers 31% (voor de periodieke aankopen) en 15% (voor de dagelijkse aankopen). Die cijfers tonen in elk geval het belang aan van Turnhout als commercieel centrum.

De horeca-functies vallen grotendeels samen met een deel van het commercieel centrum. Ze zijn vooral geconcentreerd rond de Grote Markt, de Warandestraat en de Otterstraat. In dit gebied bevinden zich ook twee bioscoopcomplexen. Het cursaal aan de Grote Markt zal echter in januari 2002 verdwijnen.

Wat de evolutie van de winkelvoorzieningen betreft wordt in het commercieel-strategisch plan voor Turnhout (december 1997) de groeiomvang van het commercieel centrum geraamd op zo'n 6000 m².

Deze groeiomvang zou kunnen verdubbeld worden indien de andere gemeenten in het stedelijk gebied de groei van hun commercieel apparaat zouden inperken en indien Turnhout zijn regionale functie zou kunnen versterken met nieuwe vormen van detailhandel.

Niet –commerciële voorzieningen

Culturele voorzieningen

De culturele voorzieningen van Turnhout zijn in belangrijke mate geconcentreerd in het cultureel centrum de Warande, gelegen in het hart van de stad. Naast de schouwburg met 750 zitplaatsen bevinden zich hier ook vergaderzalen en een bibliotheek. Een uitbreiding met een tweede podiumzaal is gepland.

Gemiddeld passeren er ongeveer 2000 mensen per dag de drempel van dit gebouw. De Warande rekruteert bezoekers tot ver over de provinciegrenzen heen.

⁴ Bron: Strategisch-commercieel plan voor Turnhout (in het kader van het Mercuriusproject), 1997.

In het seizoen '95-'96 namen meer dan 4000 personen een keuze-abonnement bij de Warande. Dit is vergelijkbaar met de Singel in Antwerpen. 1/3 daarvan is afkomstig uit Turnhout zelf, 1/3 uit naburige gemeenten en bijna 10% komt uit gemeenten buiten het arrondissement.

De invloedssfeer reikt tot een groot gedeelte van Vlaanderen, en ook tot de Nederlandse provincie Noord-Brabant. Meer dan de helft van de ingeschreven bibliotheekbezoekers is afkomstig van buiten Turnhout.

TRAM 41 (Turnhoutse Route Archief en Musea) is een samenwerkingsverband tussen het archief en de musea. Ook de tentoonstellingscel van de Warande is hierbij betrokken. TRAM 41 zetelt in het erfgoedhuis Turnhout.

Onderwijs

Turnhout is een belangrijk scholencentrum voor een ruime regio. Er is een aanbod van 19 scholen met in totaal 36 vestigingsplaatsen. Er zijn 12 basisscholen, 9 middelbare scholen en 4 hoge scholen. 2 bieden bijzonder onderwijs aan en 11 beschikken over een internaat. Op één na zijn alle middelbare scholen gelegen binnen de ring.

In 1993 bedroeg het totaal aantal leerlingen 17.454. De verdeling over de verschillende niveaus ziet er als volgt uit:

Kleuter- en lager onderwijs:	5842
secundair onderwijs:	9812
hoger onderwijs:	1800

Daarnaast is er Deeltijds Kunstonderwijs aan de Stedelijke Academie voor Muziek, Woord en Dans en de Stedelijke Academie voor Schone Kunsten. Er is ook een ruim aanbod aan deeltijds onderwijs voor volwassenen.

Toerisme en recreatie

De belangrijkste toeristisch-recreatieve voorzieningen zijn : het kasteel en omgeving, de St.-Pieterskerk, en het Begijnhof - dat onlangs samen met andere Vlaamse begijnhoven is opgenomen op de lijst van het wereldgoed van de UNESCO.

Daarnaast hebben het Speelkaartmuseum, het Taxandriamuseum, het Begijnhofmuseum en het Natuurpunt museum een grote aantrekkingskracht.

Momenteel is in de omgeving van het Begijnhof het "medische educatief centrum" in oprichting. Het museum wordt opgericht ter ere van dokter Paul Janssen als belangrijke figuur in het Turnhoutse.

Het kanaal met jachthaven (die recent werd heraangelegd) is toeristisch gezien van groot belang.

Ook de groene omgeving van Turnhout vormt een toeristisch potentieel, de ontwikkeling ervan is nog maar pas op gang gekomen. Rond Turnhout zijn 6 fietsroutes uitgestippeld. De twee die Turnhout aandoen (het Bels Lijntje langs de vroegere spoorwegroute naar Nederland, en de Binkenroute) kennen veel succes. Het fietsknooppuntennetwerk is zeer succesvol. Knooppunt 1 ligt aan het kanaal (brug 1) in Turnhout. De Vlaanderen Fietsroute loopt langs het kanaal.

De voorzieningen voor verblijfsrecreatie in Turnhout zijn eerder beperkt. Er zijn 5 hotels met een totale capaciteit van 148 kamers. Verder is er 1 weekendverblijfspark met een capaciteit van 459 standplaatsen, waarvan de meeste vaste verblijfsplaatsen zijn. Recent is bij datzelfde domein nog een camping ingericht met enkele campingstaanplaatsen.

Gezondheidszorg

Turnhout heeft twee ziekenhuizen. Het OCMW-ziekenhuis Sint Elisabeth heeft 369 bedden en ligt aan de binnenkant van de zuidelijke ring. Het CM-ziekenhuis Sint Jozef heeft 296 bedden en ligt ten noorden van het kanaal aan de steenweg naar Merksplas.

Administratieve voorzieningen

Turnhout heeft ook een groot aantal administratieve diensten op zijn grondgebied. De stedelijke administratieve diensten en de politie zijn gehuisvest in de Blaironkazerne.

Wat de Vlaamse en federale administraties betreft zijn er twee concentraties vast te stellen: de rechtbank en de diensten van Justitie zijn gevestigd in het kasteel en omgeving, terwijl er recent een nieuwe concentratie ontstaan is in de Spoorwegstraat, waar zich de administratie van Financiën, R.V.A. en V.D.A.B. hebben gevestigd. Verder is er het hoofdpostkantoor aan de Elizabethlei en de Rijkswachtkazerne aan het oostelijke deel van de ringlaan.

Daarnaast vallen in het gebied binnen de ring ook de concentraties op van administraties van private instellingen, zoals de ACW campus aan de Korte Begijnenstraat en kantoren van het VKW in het Paterspand aan de Patersstraat.

2. Structuur en beeld (kaart 29)

Turnhout heeft binnen de ring zijn oorspronkelijke nederzettingsstructuur in de loop der tijden grotendeels behouden. De gebieden tussen de invalswegen zijn geleidelijk opgevuld met woningen. Op die manier is een vrijwel concentrische structuur ontstaan met een commercieel kerngebied op het kruispunt van de belangrijkste invalswegen en een kring van woongebieden errond. Nabij het centrum is de dichtheid in het algemeen het hoogst, tegen de ring aan is de bebouwing meer open van aard.

Door de lage dichtheden van woningen laat Turnhout, buiten het eigenlijke centrum, een weinig stedelijk beeld zien. De uitbreiding buiten de ring heeft vooral ten zuiden plaatsgevonden. Daar kunnen een 3-tal woonentiteiten onderscheiden worden. Van oost naar west: Schorvoort, Parkwijk-Blijkhoeve en Eyssels (recentste). Ten slotte is er nog het woongebied Zevendonk dat als een eiland ten zuiden van de autosnelweg ligt.

De uitbreidingen buiten de ring bestaan enerzijds uit grotere wijken met sociale woningbouw en anderzijds uit verkavelingen met vrijstaande woningen.

Woonlinten bevinden zich langs Kastelein – Klein Engeland, Steenweg op Zondereigen, op Baarle-Hertog en Laguit in het noorden, Leiseinde en Kleine Reesdijk - Mastheidestraat in het zuiden.

Het aanbod aan voorzieningen is voornamelijk geconcentreerd in de binnenstad en langs de ring. Enkele belangrijke vestigingen zijn evenwel solitair ingeplant bv. ziekenhuis St. Jozef ten noorden van het kanaal. Ontwikkeling van baanwinkels is beperkt gebleven tot een aantal vestigingen langsheen invalswegen.

Het historisch centrum van Turnhout, met o.a. de Grote Markt, het kasteel en het begijnhof, is sterk beeldbepalend. Het kruispunt van wegen, dat aan de oorsprong ligt van de nederzettingsstructuur, is nog duidelijk herkenbaar in het stadsbeeld.

3. Tendensen

3.1. Knelpunten en problemen

Barrière tussen binnenstad en zuidelijke stadsdelen

Een van de belangrijke problemen van Turnhout is de breuk in het stedelijk weefsel die gevormd wordt door het zuidelijk deel van de ring. Sinds de aanleg van die ring heeft de stad zich vooral aan de zuidkant uitgebreid, met nieuwe woon- en industriegebieden, zodat de ring eigenlijk midden in de stad is komen te liggen. Hij vormt een sterke barrière tussen de binnenstad en de zuidelijke stadsdelen, met grote woongebieden, het stadspark, het industriegebied, ...

Het onveilig en onaantrekkelijk karakter van de verbinding tussen die zuidelijke stadsdelen en de binnenstad voor fietsers en voetgangers zorgt ook voor overmatig autogebruik.

Handelscentrum is onvoldoende duidelijk afgebakend en is te zwak

In vergelijking met andere regionale steden (cfr. Hasselt, Leuven, Kortrijk, ...) is het handelscentrum in Turnhout te zwak uitgebouwd. Er is een hoge leegstand en er zijn te weinig kwaliteitswinkels. Deze problemen hebben o.a. ruimtelijke oorzaken. Het handelscentrum is onvoldoende aaneengesloten. De winkelstraten lopen te lang uit, het lineair karakter verhindert het spontaan ontstaan van winkelcircuits, en de uiteinden van de winkelstraten zijn onvoldoende verankerd.

De Grote Markt speelt onvoldoende zijn rol van draaischijf tussen de verschillende winkelstraten. Ze heeft teveel verkeersfuncties om een rol als stedelijke ontmoetingsruimte goed te kunnen spelen. De Warandestraat is, ook historisch als verbinding tussen Markt en kasteel, een belangrijke centrumstraat, maar is vandaag teveel een achterkant van het commercieel centrum.

De Paterstraat heeft als belangrijke winkelstraat het structureel nadeel van zijn grote lengte en het feit dat ze niet is ingeschakeld in een winkelcircuit.

Beperkt aantal groene ruimten in de binnenstad

Het aantal publieke groene ruimten in de binnenstad bepaalt in zekere mate de woonkwaliteit. De nadelen van stedelijk wonen kunnen voor een deel gecompenseerd worden door voldoende 'ademruimten' voor de inwoners te voorzien, ruimte die momenteel vrij schaars is. Groenruimten bevinden zich voornamelijk aan de rand van de stad.

Publieke ruimte werkt onvoldoende structurerend en ondersteunend

De inrichting van de publieke ruimte werkt te weinig ondersteunend voor het functioneren van de binnenstad. De publieke ruimte wijst te weinig vanzelfsprekend de weg naar interessante plaatsen in de stad. Ze toont bv. onvoldoende de samenhang tussen verschillende historische gebouwen, of wijst niet op de routes naar de open ruimte.

Ontvolking kerngebied

De afgelopen kwarteeuw is de bevolking in het kernwinkelgebied sterk in omvang gedaald (30%). Enerzijds heeft deze ontvolking te maken met het minder aantrekkelijk worden van de binnenstad als woonmilieu doch anderzijds ook door de algemene daling van de gemiddelde woningbezetting in woningen.

De leefbaarheid in het kerngebied is onvoldoende gewaarborgd om nieuwe inwoners aan te trekken. De woon- en omgevingskwaliteit is er over het algemeen niet erg hoog. Zo is er bv. onvoldoende groen- en speelgelegenheid voor kinderen en de publieke ruimte is over het algemeen alles behalve aantrekkelijk.

Ook het autoverkeer vanuit de verschillende kernen van het stedelijk gebied naar de binnenstad brengt nogal wat hinder mee. Bovendien is er in die binnenstad onvoldoende differentiatie in woongelegenheden.

Lage dichtheden in woongebieden

Voor een regionale stad is de woningdichtheid in Turnhout relatief laag (ca 20 wo/ha in de binnenstad). De tendens om de randen (bv. In het oosten tegen de ringlaan) te verkavelen met open eengezinswoningen en aldus aan lage dichtheid, zal deze gemiddelde densiteit alvast niet verhogen.

Wanneer de draagkracht voor het wonen in de binnenstad niet wordt verhoogd (door strategische mogelijkheden te scheppen voor verdichting van het bestaande weefsel) zal de behoefte aan nieuwe woningen zonder meer opgevangen worden in de open ruimte daarbuiten.

3.2. Kwaliteiten en potenties

Compactheid van de binnenstad

In het centrum van Turnhout is een sterke concentratie van handelszaken aanwezig, waarbij een warenhuis, een hypermarkt en diverse filiaalbedrijven. De uitzwerming van baanwinkels op het grondgebied van Turnhout is tot nu toe vrij beperkt gebleven. Deze situatie is een kans voor het handelsapparaat in de binnenstad. De vermenging van de commerciële functies met andere stedelijke activiteiten in de sfeer van verzorging, opleiding, recreatie, toerisme, en ook met het wonen is één van de sterke kanten van het centrumgebied in Turnhout. Deze complementariteit met andere functies wordt vandaag nog te weinig systematisch benut om de slagkracht van het centrumgebied te versterken.

De heraanleg van de Grote Markt is opgenomen in het meerjarenprogramma voor infrastructuur van het stadsbestuur. Het zou de kroon op het werk moeten zijn bij de vernieuwing van een aantal centrumstraten. Hierbij zijn een aantal kansen weggelegd om van de Grote Markt een waarlijke draaischijf te maken van stedelijke functies. De ontwikkeling van het Brepolsterrein vormt hierin een belangrijke stimulans voor het verlevendigen van de Grote Markt.

De binnenstad van Turnhout is over het algemeen goed bereikbaar. Via een net van aanvoerwegen is de ring rondom de binnenstad nagenoeg vanuit alle windstreken redelijk goed te bereiken. De verkeersstructuur maakt het in de toekomst bovendien mogelijk om een degelijk parkeersysteem uit te bouwen (met randparkings, centroparkings, ...) zonder al te veel structurele veranderingen uit te voeren. Er is een uitgebreid net aan buslijnen, die verbinding geven op nagenoeg alle gemeenten in de regio. Er zijn twee hoofdbusstations: één op de Grote Markt en een nieuw aan het station.

Concentratie van woongebieden in stedelijke oost-west band

De relatieve bundeling van het stedelijk gebied in een oost-west band en een binnenstad die radiaal gestructureerd is maken het mogelijk om de onderlinge samenhang te versterken.

Deze structuur leent zich uitstekend wat betreft de organisatie van het openbaar vervoer en het fietsverkeer. Dit maakt het mogelijk de verbindingen tussen woongebieden en binnenstad, tussen binnenstad en industriegebied op een duurzame manier te verzekeren.

Verdichtingsmogelijkheden in woongebieden

In de binnenstad zijn er heel wat mogelijkheden om de taakstelling voorgesteld door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor een groot deel op te vangen (ca 4900 woningen). Turnhout heeft een groot aantal onbebouwde binnengebieden. Een aantal hiervan komt zeker in aanmerking voor inbreidingsprojecten. Het gaat hier om een totale oppervlakte van 55 ha.

Goed gelegen plekken voor nieuwe woningbouw

Turnhout beschikt nog over een aantal zeer gunstig gelegen open plekken voor de bouw van nieuwe woningen, zowel in de binnenstad als aan de rand ervan. Hiervan kan gebruik gemaakt worden om verschillende woontypes en woonvormen te ontwikkelen. Op die manier kunnen het strategische projecten worden om de aantrekkingskracht van Turnhout voor nieuwe inwoners te vergroten. Er zijn enkele recente projecten die in deze richting gaan: Viaenenstraat, Lindekens, Gulden Vellekens, Nieuwe Kaai.

Enkele voorbeelden van goed gelegen plekken voor nieuwe woningbouw:

- Het Brepolsterrein biedt naast plaats voor commerciële functies en voorzieningen ook ruimte voor een groot aantal woningen die in volle centrum gelegen zijn.
- Het ongebruikte spoorwegemplacement is een zeer groot terrein dat vlakbij het centrum gelegen is.
- De Melkhoek is het grootste onbebouwd gebied binnen de ring, en ligt op loopafstand van de Grote Markt. Voor de ontwikkeling hiervan is een stedenbouwkundig plan in opmaak.
- Het project Nieuwe Erven kan o.a. woongelegenheden bieden voor nieuwe werknemers die worden agetrokken in het nabijgelegen Blaironproject.
- Het woonuitbreidingsgebied ten noorden van het kanaal kan naast ruimte voor groen en recreatie plaats bieden voor dichtere woonvormen met zicht op het water en op de open ruimte.

III.3 De bestaande ruimtelijk- economische structuur

1. Profiel

1.1 Inleiding

De Ruimtelijk-Economische Structuur Is De Samenhang Tussen Gebieden Die Hoofdzakelijk Gekarakteriseerd worden door economische activiteiten. Specifiek wordt gezocht naar de locatie, omvang en aard van de belangrijke economische concentraties en naar hun interne en hun onderlinge relaties.

In de eerste plaats worden algemene ontwikkelingen binnen de ruimtelijk-economische structuur bekeken. Verder wordt ook ingezoomd op de specifieke ruimtelijke (deel)structuur van een aantal economische activiteiten: KMO en industrie, kleinhandel, landbouw.

1.2 Beschrijving

1.2.1 Kenmerken van de tewerkstelling

Turnhout is in zijn regio een belangrijk centrum van tewerkstelling. Op dit ogenblik zijn er een kleine 25.000 arbeidsplaatsen, wat ongeveer 20% betekent van het totale aantal arbeidsplaatsen in het arrondissement. Het aantal arbeidsplaatsen in Turnhout is de voorbije 20 jaar met 25% toegenomen. De sterkste stijging heeft plaats gevonden in de jaren 80. Tussen 1990 en 1996 groeide het aantal arbeidplaatsen met 4%. De verdeling van de arbeidsplaatsen⁵ is in grote trekken als volgt (RSZ, 1996)

Industrie	9.500
commerciële dienstverlening	2.700
handel en horeca	3.000
openbaar bestuur	2.500
onderwijs	2.500
gezondheidszorg / maatschappelijke dienstverlening	3.000
socio-culturele dienstverlening	500

De Turnhoutse beroepsbevolking⁶ bestaat uit 17.583 personen. Het aantal tewerkgestelden bedraagt 15.325. Daarvan is de helft tussen 20 en 35 jaar jong en is 15% ouder dan 50 jaar. Er zijn iets meer bedienden dan arbeiders en 7% werkt als zelfstandige.

⁵ Arbeidsplaatsen = het aantal personen dat in Turnhout tewerkgesteld is

⁶ Beroepsbevolking betreft het aantal personen dat in Turnhout woont en dat bereid is om deel te nemen aan het

De werkgelegenheidsindex⁷ voor Turnhout bedraagt 157% (1996) en de werkloosheidsindex⁸: 13,4% (1996). Het werkloosheidscijfer is beduidend hoger dan in de buurgemeenten, maar dit is kenmerkend voor een stedelijk gebied. De helft van de werkzoekenden is jonger dan 35 jaar, dit komt overeen met het Vlaamse gemiddelde.

1.2.2 Bedrijvigheid

Industrie

- De grafische en papierverwerkende nijverheid, die sinds de 19de eeuw in Turnhout aanwezig is, is ook vandaag nog sterk vertegenwoordigd. Wat tewerkstelling betreft is dit de belangrijkste sector, met 3.000 arbeidsplaatsen.
Andere belangrijke sectoren voor Turnhout zijn de elektrotechniek met 2.100 arbeidsplaatsen, en de voeding met 1.000 arbeidsplaatsen. Sterk vertegenwoordigde sectoren zijn nog de metaalverwerkende nijverheid, de bouwnijverheid en de chemische nijverheid.
Het gemiddeld aantal tewerkgestelden in de bedrijven op de industrieterreinen in Turnhout ligt vrij hoog met bijna 100 arbeidsplaatsen per bedrijf.
- De jongste jaren is er een expansie merkbaar van de sector transport en goederenbehandeling. Tussen 1990 en 1996 hebben zich 8 nieuwe transportbedrijven in Turnhout gevestigd.
Deze sector heeft een grote behoefte aan ruimte. De grootste transportbedrijven nemen samen 20 ha in beslag, terwijl daar slechts 322 arbeidsplaatsen tegenover staan. Dit betekent een ruimtebeslag van 630 m² per werknemer, wat veel is ten opzichte van het gemiddelde. In Turnhout bedraagt dat ongeveer 270 m² per tewerkgestelde. Een elektrotechnisch bedrijf als Philips heeft maar een ruimtebeslag van 86 m² per werknemer.
- In de periode na 1945 zijn de meeste bedrijven uit de binnenstad weggetrokken. Op dit moment blijven er nog slechts enkele over binnen de ring. Sinds 1988 zijn verschillende industriegebieden ingericht in de omgeving van de autosnelweg E34. Een aantal bedrijven uit de binnenstad hebben zich hier geherlokaliseerd, er zijn ook een groot aantal nieuwe bedrijven bij gekomen.

De concentratie van industrie in de omgeving van de autosnelweg is een belangrijk element in de ruimtelijke structuur van Turnhout.

Het industriegebied kan opgedeeld worden in een aantal onderscheiden zones. (Kaart 30)

arbeidsproces (tewerkgestelden en werklozen)

⁷ Werkgelegenheidsindex= arbeidsplaatsen /beroepsbevolking in Turnhout

⁸ Werkloosheidsindex = werkende beroepsbevolking/werkloze beroepsbevolking in Turnhout. (het aantal uitkeringsgerechtigde volledig werklozen ingeschreven op het einde van de maand, in % van het aantal tegen werkloosheid verzekerden.

- Ten noorden van de E34 werden, in 1968, drie industriezones voorzien met een totale oppervlakte van 173 ha.
 - de zone I "Everdongen" is volledig volzet en omvat 31 bedrijven, met een totale terreinoppervlakte van 782.252 m².
 - de zone II "Muizenven" is nagenoeg volledig volzet en omvat 14 bedrijven met een totale terreinoppervlakte van 656.252 m².
 - de zone III "Visbeek" is volledig volzet en omvat 14 bedrijven met een totale terreinoppervlakte van 296.639 m².
- Ten zuiden van de E34 werd in 1975 een nieuw industriegebied voorzien met een totale oppervlakte van 55 ha. Het gebied is opgedeeld in twee onderscheiden zones die intussen beide nagenoeg volzet zijn.
 - de zone IV "Veedijk" omvat 44 bedrijven met een totale terreinoppervlakte van 480.553 m²
 - de zone V "Veedijk 2" omvat 15 bedrijven met een totale terreinoppervlakte van 229.574 m²

In de binnenstad bevinden zich nog een aantal gebieden voor milieubelastende industrieën (Bouwschen Pad en Prinsenstraat), evenals langs het kanaal (Kanaal Schoten – Dessel 1, Veldekensweg, Gulden-sporen en Oude Kaai) en een aantal kmo-zones (Brugstraat, Nieuwe kaai, Uitbreidingsstraat en Melk-hoek). Aan elk van beide kanaalkommen bevinden zich bloemmolens. Op het terrein Kanaal Schoten – Dessel 1 ligt een betoncentrale. Dit bedrijf is goed gelegen voor de aanvoer van grondstoffen (langs het kanaal), de afvoer van het afgewerkt beton zorgt echter voor transportproblemen. Het terrein Veldekensweg is momenteel niet in economisch gebruik.

Met de opmaak van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan Frac is nog een zone voor lokaal bedrijventerrein mee afgebakend, aansluitend bij Muizenven.

K.M.O. (Kaart 30)

Turnhout heeft een aantal zones voor K.M.O.'s. Vier ervan bevinden zich langs de ring en de Gierlesteenweg.

- de zone "Parklaan" aan de zuidelijke ring beslaat 13 ha en is volledig bezet door 16 bedrijven. Daarnaast bevinden zich ook winkels of conciërgewoningen in de vorm van grote villa's op het terrein. Op het westplan is geen bufferstrook voorzien met het achtergelegen woongebied, waardoor stedenbouwkundige aanvragen wat vaak voor problemen zorgt bij het openbaar onderzoek.
- de zone Bentel aan de oostelijke ring beslaat 6 ha op het grondgebied van Turnhout en 6ha op het grondgebied van Oud Turnhout. De zone is volledig bezet en omvat 30 bedrijven.
- de zone "Eyssels" aan de Gierlesteenweg beslaat 7 ha en is volledig bezet door 11 bedrijven.
- de zone "Lokerse Heyde" aan de Gierlesteenweg beslaat 7 ha en is bijna volledig bezet. Er bevinden zich 10 bedrijven.

Op dit ogenblik is een gedeelte van het militair domein F.R.A.C., grenzend aan het industrieterrein, bestemd als nieuwe K.M.O.-zone.

Ook langs het kanaal bevinden zich een aantal kmo-zones:

- aan de Brugstraat is recent een gebouwencomplex opgericht waarin een tiental K.M.O.s zijn ondergebracht, met een totale oppervlakte van 6.300 m²;
- de Nieuwe kaai;
- Uitbreidingsstraat, tussen spoor en kanaal, met iets meer noordelijke de Keldersche Goren;
- Melkhoek.

In de binnenstad nog twee kmo-zones:

- de 'bareelstraat', gelegen aan het station;
- een zone gelegen aan de Van den Meerschstraat.

Tot slot zijn er langs de ring nog twee zones bestemd voor de vestiging van grootwinkelbedrijven: één ter hoogte van de N12 en één ter hoogte van de N19.

Zonevreemde bedrijven

In het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen wordt volgende omschrijving voor zonevreemde bedrijven gehanteerd:

Een bedrijf, zijnde een gebouw, activiteit of functie, kan pas als zonevreemd worden beschouwd, wanneer zowel de juridische toets, met name het al dan niet overeenstemmen met bestaande voorschriften, als de planologische toets, met name de (on)verenigbaarheid met verschillende activiteiten en functies, duidelijk daartoe besluiten.

De zonevreemdheid van een bedrijf kan betrekking hebben zowel op de bouwvergunning als op de milieuvergunning. Dit kan zich uiten op 3 verschillende manieren⁹:

- *Een bedrijf kan fundamenteel planologisch zonevreemd zijn wegens strijdigheid met de bestemmingsvoorschriften van de geldende plannen van aanleg, waarin het bedrijf ligt of de gewenste bedrijfsuitbreiding zal liggen. Hier zijn (behoudens de afwijkingsbepalingen van artikel 166 van het decreet DRO) dus in principe zowel een bouw- als milieuvergunning onmogelijk.*
- *Een bedrijf kan ook zonevreemd worden door gewijzigde factoren. Het kan in de juiste zone liggen met de nodige, geldige vergunningen, maar bij een nieuwe uitbreiding door zijn schaalgrootte de draagkracht van de omgeving overstijgen en nieuwe eisen stellen aan bijkomende ontsluitingen, bufferstroken, enz.... Als voor die bijkomende infrastructuur geen nieuwe stedenbouwkundige vergunning wordt afgegeven, heeft het bedrijf problemen naar toekomstige zonevreemdheid toe.*
- *Tenslotte is er ook de zgn. 'omgevings'-zonevreemdheid. Na decennia van ongemoeid functioneren kan er bij de hernieuwing van de milieuvergunningsaanvraag fel protest van de omwonenden ontstaan. Ook schorsings- en vernietigingsarresten van de Raad van State kunnen tot een dergelijke toestand leiden.*

Als zonevreemde bedrijven worden dus gerekend:

- bedrijven in (landschappelijk waardevol) agrarisch gebied, natuurgebied, groengebied, recreatiegebied, buffergebied of in nog niet aangesneden woonuitbreidingsgebied
- bedrijven die bij een mogelijke uitbreiding zonevreemd worden
- milieubelastende bedrijven in de woonzone (planologische toets).

⁹ omzendbrief RO 2000/01 over het planologisch attest, het bedrijfs-BPA en het sectoraal BPA - zone

Op basis van een eerste inventaris telt Turnhout 14 zonevreemde bedrijven (kaart 31). 7 van deze bedrijven liggen geheel of gedeeltelijk in (landschappelijk waardevol) agrarisch gebied, 6 in natuurgebied (waarvan 4 landbouwzets) en 1 in zone voor grootwinkelbedrijven.

	ligging	activiteit	gewestplanbestemming
1	Leiseinde	werkplaats	agrarisch gebied
2	Steenweg op Diest	werkplaats	agrarisch gebied
3	Kleine Reesdijk	werkplaats	landschappelijk waardevol agrarisch gebied
4	Slagmolenstraat	schrijnwerkerij	agrarisch gebied
5	Slagmolenstraat	werkplaats	agrarisch gebied
6	Steenweg op Zevendonk	garage werkplaats	gebied bestemd voor de vestiging van grootwinkelbedrijven
7	Oude dijk	werkplaats	agrarisch gebied
8	zijstraat Kempenlaan	werkplaats	natuurgebied
9	Ambachtstraat	metaalnijverheid	agrarisch gebied
10	Dombergstraat	werkplaats	natuurgebied
11	Klein Engeland	landbouw	natuurgebied
12	Watertappingstraat	landbouw	natuurgebied
13	Dennenstraat	landbouw	natuurgebied
14	Dennenstraat	landbouw	natuurgebied

1.2.3 Landbouw (kaart 32)

Landbouwgebieden zijn voornamelijk gesitueerd ten noorden, noordwesten en ten zuiden van de binnenstad. De landbouwoppervlakte neemt 2 556 ha in beslag. Hiervan is 1058 ha cultuurgrond waarvan 580 ha weiden en graslanden en 478 ha akkerland (land- en tuindbouwtelling N.I.S., 1997).

In 1997 telde men 90 landbouwbedrijven (reeds 9 minder dan 2 jaar daarvoor), 84 daarvan wordt geleid door een natuurlijk persoon¹⁰. 25% van deze bedrijven is geen beroepsbedrijf. De bedrijven zijn gespecialiseerd in het houden van rundvee, varkens en pluimvee. De belangrijkste teelt is deze van voedergewassen, maar daarnaast worden ook granen, aardappelen, groenten (glas/plastiekteelt) en fruit geteeld. De gemiddelde oppervlakte per bedrijf bedraagt 12 ha.

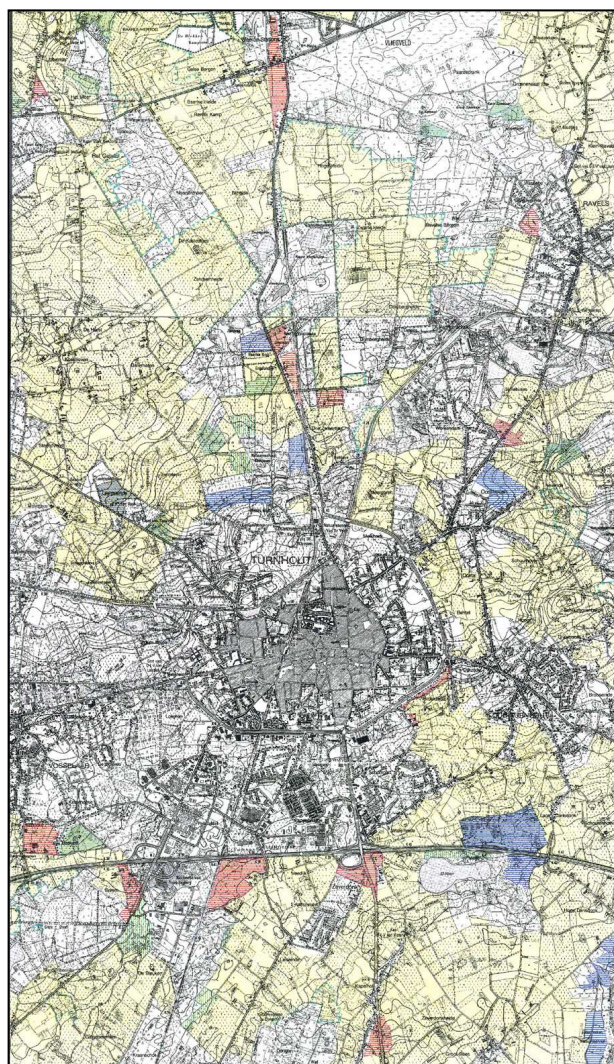
De grootste bedrijven hebben een oppervlakte van 50-60ha en zijn melkveebedrijven. Wat mestoverschotten betreft wordt Turnhout beschouwd als een zwarte gemeente (> 125 kg fosfaat / ha).

De ruimtelijke situering van de landbouwbedrijven toont enkele duidelijke concentraties: een 20-tal bedrijven met voornamelijk veeteelt in het uiterste noorden, het gebied juist boven het kanaal met hoofdzakelijk rund- en melkvee, een 3-tal concentraties ten zuiden van de stad met pluimvee, melkvee, rundvee en ten slotte enkele minder omvangrijke groeperingen van groente- en fruitteelt langsheen de Steenweg op Oosthoven. Opgemerkt dient te worden dat de veeteeltbedrijven over het algemeen ook een secundaire activiteit uitoefenen (graanteelt, teelt voedergewassen, ...). Voor ongeveer 30 bedrijven is geen opvolging voorzien. Het betreft een totale oppervlakte van bijna 100 ha. Dit kan ruimtelijke repercussies hebben.

Bij de ruimtelijke spreiding van de landbouw doen zich enkele knelpunten voor die aandacht vragen in de toekomst: ten noorden van het kanaal is 150 ha woonuitbreidingsgebied grotendeels als landbouwgebied geëxploiteerd. Verder is ook 300 ha natuurgebied in exploitatie voor landbouw. Van de landbouwgebieden zelf is momenteel 170 ha bebost. Wat betreft de aanwezigheid van zonevreemde landbouwbedrijven is er momenteel een lijst in opmaak.

Een groot aantal landbouwgebieden hebben op het gewestplan de aanduiding 'landschappelijk waardevol' of 'ecologisch waardevol' gekregen, wat beperkingen oplegt aan de landbouwexploitatie. Momenteel bevinden er zich op het grondgebied van Turnhout 3 delen van ruilverkavelingen in onderzoek of in uitvoering. Voornamelijk de ruilverkaveling Zondereigen vormde een potentiële bedreiging voor het natuurgebied, maar een deel daarvan, onder de Steenweg op Zondereigen, werd nu geschrapt. Dit gebied wordt nu onderzocht als natuurinrichtingsproject in het kader van het nieuwe Decreet op Natuurbehoud.

¹⁰ 'Natuurlijk persoon': betekent dat het landbouwbedrijf eigenaar is van een persoon en niet van een vennootschap of dergelijke.



	Agrarisch gebied		Structureel aangetast
	Niet gerealiseerd		Uitsluiten, bos of natuur

Studie afbakening en differentiatie van de agrarische gebieden in het Vlaams gewest

In het kader van de uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wenst de Vlaamse Regering agrarische gebieden in het Vlaams Gewest af te bakenen en te differentiëren in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Eind maart 1998 werkte de afdeling Land van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap een eerste versie af. Het betreft een algemene visie, zonder uitspraken over de juridische toestand. Deze eerste versie zal in een latere fase nog aangepast moeten worden, maar kan voor Turnhout toch gebruikt worden om het structuurplan verder te onderbouwen.

Op die manier werden verschillende gebiedscategorieën opgesteld:

1. agrarisch gebied: vooral ten noorden en ten zuiden van de binnenstad;
2. niet gerealiseerde gebieden, aangeduid voor eventuele opname in het agrarisch gebied:
 - langs Klein Engeland: niet gerealiseerd Natuurgebied met wetenschappelijke waarde of natuurreserveaten;
 - omgeving Peerdsven: huidig niet gerealiseerd Natuurgebied, bevat een aantal momenteel zonevreemde landbouwbedrijven;
 - ten noorden van E34, ter hoogte van Mellevijver: deels in Oud-Turnhout, niet gerealiseerd Natuurgebied;
3. gebieden uit te sluiten uit het agrarisch gebied. Hiervoor kunnen verschillende redenen gelden: omdat ze structureel aangetast zijn of omdat het om bos- of natuurgebied gaat. Structureel aangetast zijn:
 - een vrij groot gebied tussen de Steenweg op Zondereigen, het Bels Lijntje en de Steenweg op Baarle-Hertog, wegens structureel aangetast;
 - parkdomein Hof Varenbeuke: structureel aangetast;
 - ten noorden van Peerdsven worden een aantal bos- en natuurgebieden uitgesloten uit het agrarisch gebied;
 - langs Klein Engeland: spievormige strook tussen Landelijk Woongebied en Natuurgebied, het betreft tuinen van de woningen langs de steenweg;
 - de waterwinning aan de Dombergstraat: structureel aangetast, best opnemen in zone voor Openbaar Nut;
 - smalle strook tussen een woongebied aan de Parklaan en de Broekzijde: structureel aangetast,
 - achtergelegen gebied langs de oude Dijk: structureel aangetast wegens de aanwezigheid van een zonevreemd bedrijf;
 - ten zuiden van knooppunt 24: structureel aangetast, via GERUP deels herbestemd tot mogelijke zone voor een nieuw op- en afrittencomplex;
 - gebied langs de Steenweg op Diest ter hoogte van Winkel: structureel aangetast;

Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos Neteland (cfr. kaart 23)

In maart 2006 werd in navolging van bovenstaande studie volgende ruimtelijke visie opgemaakt. De elementen hierin die van belang zijn voor de landbouw in Turnhout worden hier weergegeven.

Klein Netegebied

De vallei van de Aa wordt gevrijwaard voor land- en tuinbouw met grondgebonden landbouw als drager van de open ruimte (1.4). Dit houdt in dat het aangesloten, open en grootschalige karakter van recente ontginningen en ruilverkavelinggebieden wordt behouden door het aanduiden van bouwvrije agrarische zones. Er worden overstromingsgebieden maximaal gevrijwaard van bebouwing. Binnen het landbouwgebied wordt een landschapsecologische basiskwaliteit gegarandeerd.

Het landbouwgebied ten zuiden van Zevendonk (2.4) en het landbouwgebied van de vallei van de Kleine Kaliebeek (2.7). Hier is de landbouw ruimtelijk-functioneel veel minder samenhangend dan in de rest van het Kleine Netegebied. De grondgebonden landbouw functioneert als belangrijkste ruimtelijke drager. De gebieden worden voor de landbouw gevrijwaard. Landbouw vormt er de hoofdfunctie. In deze landbouwgebieden vormt een sterk grondgebonden landbouwstructuur een garantie voor het open houden van het landschap. Ruimtelijk-ondersteunende maatregelen ten behoeve van een duurzame landbouw zijn nodig om grondinname door andere sectoren en versnippering door vertuining tegen te gaan. Binnen deze landbouwgebieden wordt ruimte gelaten voor het behoud, herstel en de ontwikkeling van een raamwerk van kleine landschapselementen, zodat een landschapsecologische basiskwaliteit wordt gegarandeerd.

De grondgebonden landbouw in de vallei van de Grote Kaliebeek (6.5), gericht op een permanent graslandgebruik, kan lokaal een natuurondersteunende en landschapsverzorgende taak hebben in deze vallei met uitgesproken natuurwaarden.

Bovenlopen Kleine Nete (cfr. kaart 23)

De vallei van de Grote Kaliebeek (5.1) wordt gedifferentieerd als natuurverwevingsgebied. Het ruimtelijk beleid is gericht op het behoud van de grondgebonden landbouwfunctie, maar vrijwaart voldoende ruimte voor een duurzame instandhouding en verbetering van de kwaliteit van de beekgebonden ecotopen. Via stimulerende maatregelen wordt de landbouwfunctie zo veel mogelijk afgestemd op de natuurlijke en landschappelijke waarden. Mogelijke negatieve invloeden (erosie, inspoeling meststoffen, ...) op de waterloop worden zoveel mogelijk tegengegaan.

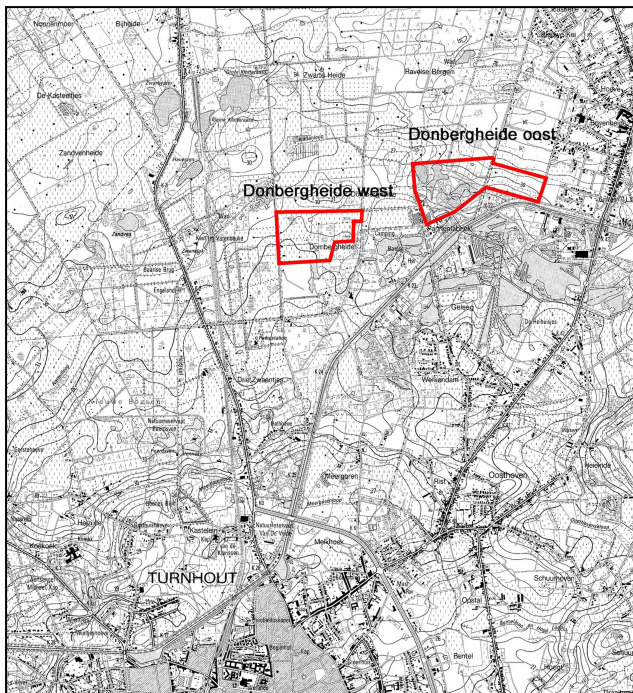
Ruilverkaveling Kasterlee I en III en landbouwgebied tussen Turnhout en Oud-Turnhout (8.1) zijn goed gestructureerde agrarische gebieden die maximaal gevrijwaard worden voor beroepslandbouw. In deze landbouwgebieden vormt een sterk grondgebonden landbouw een garantie voor het open houden van het agrarisch cultuurlandschap. de grondgebonden landbouw is structuurbepalend voor grote delen van de deelruimte Bovenlopen Kleine Nete. De niet-grondgebonden landbouw is in evenwicht met de ruimtelijke draagkracht. Binnen het landbouwgebied wordt een landschapsecologische basiskwaliteit gegarandeerd. Vrijwillige stimulerende middelen kunnen hiervoor aangewend worden. Het aaneengesloten, open en grootschalige karakter van recente ontginningen en ruilverkavelinggebieden wordt behouden door het aanduiden van bouwvrije agrarische zones. Nieuwe agrarische bebouwing sluit maximaal aan bij de bestaande bebouwing.

1.2.4 Klei-ontginningen

De klei-ontginningen bevinden zich rond Dombergheide ten noorden van het kanaal. Het gaat om twee ontginningsgebieden:

- Dombergheide oost: dit gebied is reeds helemaal ontkleid. Daarom wordt dit gebied door de afdeling Natuurlijk Rijkdommen ook geschrappt als ontginningsgebied in het Oppervlaktedelfstoffenplan, Klei van de Kempen. Hier zijn reeds spontane vegetatie en waterplassen ontstaan.
- Dombergheide west: dit gebied wordt momenteel gebruikt als landbouwgrond. In het zelfde Oppervlaktedelfstoffenplan wordt eveneens voorgesteld dit ontginningsgebied te schrappen omdat het te ver gelegen is voor de steenbakkerijen Desta, Floren en Terca. Voorgesteld wordt dit gebied als reserve te behouden voor Koramic.

Beiden worden omringd door biologisch waardevolle gebieden, vengebieden en zijn gelegen in habitatrichtlijngebied. Hun natuurlijke waarde is dus of kan vrij hoog worden.



2. Structuur en beeld (kaart 33)

Turnhout is een regionaal centrum van tewerkstelling; de stad vervult ongeveer 20% van de tewerkstelling in het arrondissement. Bijna de helft hiervan betreft industriële activiteiten (40%). Sterke vertegenwoordigers zijn de grafische en papierverwerkende nijverheid en elektrotechniek. Recent is een expansie merkbaar van de sector logistiek en transport.

Het gebied dat het meest structuurbepalend is voor de economische activiteit ligt rondom de autosnelweg E34. Hier zijn vanaf de jaren '60 een aantal regionale bedrijventerreinen aangelegd: Everdongen, Muizenven, Visbeek en Veedijk.

Het kanaal is niet langer structuurbepalend voor de economische activiteit. Het heeft zijn transportfunctie voor een groot deel verloren, waardoor ook de meeste bedrijven in die omgeving zijn verdwenen. Er zijn nog enkele kleinere bedrijventerreinen gevestigd.

De binnenstad speelt niet langer een rol in de industriële activiteit, er resten slechts enkele drukkerijen en een houtverwerkingsbedrijf nabij het station. De kantoren winnen hier wel aan belang. Tot nu toe waren er geen duidelijke concentraties, maar de herdefiniëring van de Blaironkazerne en de mogelijke omzetting van het industriegebied aan het station naar gemengd gebied voor wonen en kantoren, brengen hierin verandering. Het zullen nieuwe economische polen worden in de stad.

De KMO-zones zijn verspreid: Parklaan, Bentel, Eyssels, Lokerse Heide, en recent is ook een gedeelte van het Frac-terrein bestemd als Kmo-zone. Kleinere kmo-zones zijn terug te vinden langs het kanaal en in de binnenstad.

Landbouw komt vooral voor ten noorden en ten zuiden van de stad, waar nog een aantal grote aaneengesloten gehelen voorkomen, aansluitend bij deze in andere gemeentes. In deze delen van de stad domineert een zeer landelijk beeld. In en rond de binnenstad zijn er nog enkele kleine landbouwenclaves.

4. Tendensen

3.1 Knelpunten en problemen

Economische bedrijvigheid

Perifere ligging in Vlaamse context

De ligging van Turnhout is in internationale context centraal te noemen vanuit Nederlands of Duits perspectief. Vanuit het Vlaams of Belgisch standpunt is het stedelijk gebied echter als perifeer te duiden. Het is geen onderdeel van een stedelijk netwerk op Vlaams niveau.

Tekort aan ruimte voor industrie en KMO

Uit een enquête uitgevoerd door het UFSIA blijkt dat een kwart van de vestigingen uit het stedelijk gebied Turnhout het tekort aan bedrijventerreinen als een zwakte beschouwt. Het probleem blijkt ook acuter in het stedelijk gebied dan in de omliggende regio's. Het stedelijk gebied beschikt slechts over een aanbod van 4 ha bedrijventerreinen, de behoefte daarentegen wordt geschat op 225 ha (raming 1992-2001, UFSIA). Vanwege de prangende vraag naar extra ruimte is er in het ontwerp van afbakening van het regionaalstedelijk gebied concreet onderzoek gevoerd voor dit onderwerp. Als mogelijke uitbreidingsgebieden worden onder andere volgende terreinen onderscheiden:

- Bentel
- Veedijk 1
- Veedijk Bleukenlaan
- Beerse Zuid

Lage dichtheid van bedrijven op de bedrijventerreinen

De parcelering van de bestaande bedrijventerreinen verbruikt zeer veel ruimte. Dit is het logische gevolg van de geldende voorschriften. De noodzaak aan een groenzone aan weerszijden van de weg, een bijkomende groene buffer of bouwvrije zone achter de rooilijn en een vrij strook langs de perceelsgrenzen (toegankelijkheid brandweer) resulteert in een lage dichtheid. De meeste gebouwen tellen slechts één verdieping.

Ruimtebeslag en ruimtevraag van de transportsector

De verdere expansie van deze sector gaat slechts gepaard met een lichte toename van het personeelsbestand, maar met een zeer grote in te nemen bijkomende oppervlakte. Gezien de beperkte ruimte in het stedelijk gebied kan deze ruimtetoe name andere ontwikkelingen hypothekeren die in verhouding tot het ruimtegebruik een grotere bijdrage tot de werkgelegenheid leveren.

Goederenvervoer is nagenoeg unimodaal georganiseerd

Zowel het kanaal Dessel-Schoten als de spoorlijn naar Turnhout bieden onvoldoende capaciteit om een multimodale verkeersstructuur uit te bouwen in het stedelijk gebied Turnhout. Er zijn ook geen overslagpunten tussen de verschillende modi.

Geen uitgewerkte noord-zuid verbinding

Vooral de bereikbaarheid van Tilburg en Leuven is problematisch. Voor Brussel en Luik is ook geen directe verbinding aanwezig maar wel een indirecte: respectievelijk via E34 over Antwerpen en via N19 over Geel naar de E313.

Onvoldoende uitgebouwd openbaar vervoersnetwerk

Het probleem situeert zich op 2 niveaus: enerzijds de bereikbaarheid van het stedelijk gebied Turnhout op zich, anderzijds ook het openbaar vervoersnetwerk binnen het stedelijk gebied. De externe ontsluiting via het spoor is beperkt tot één station. Het busnetwerk is radiaal gericht op markt en station. Dit maakt de industrieterreinen bijzonder moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer.

Landbouwbedrijvigheid

Onzekere toekomstperspectieven voor de landbouwers

Het beleidsinstrumentarium is de laatste jaren sterk uitgebreid met nieuwe wetten en reglementen, met milieuheffingen en ecotaksen, met milieuovereenkomsten en convenanten. Het vraagt de landbouwer tegenwoordig veel creativiteit om nog rendabel te kunnen boeren. Momenteel is zowel het ruimtelijk beleid als het milieubeleid een bron van onzekerheid die de agrarische bedrijfsvoering in een aantal situaties belemmert.

Onder andere voor de grondloze veeteelt is de toekomst bijzonder onzeker:

Het mest- en vergunningenbeleid stellen heden duidelijke grenzen aan deze sector. Op Europees niveau bevindt de Belgische boer zich in een benadeelde positie. Het betreft een sector die op lange termijn geen groeimogelijkheden meer heeft, in tegenstelling tot de grondgebonden melkveehouderij.

Het Vlaamse mestbeleid en het afbouwscenario dat zal uitgewerkt worden voor de grondloze veeteeltbedrijven zal leiden tot een 'afbouw' en 'sanering' van deze bedrijven.

Het huidige landbouwbeleid staat haaks op de principes van duurzaamheid en beperkt de boer eerder dan hem te steunen

Voor de economie in land- en tuinbouwbedrijven is intensivering nodig, voor het milieu en het budget is extensivering aan de orde. Alle maatregelen voor omschakeling naar biologische landbouw, beheersovereenkomsten, vergoedingen in waterwin- en natuurgebieden komen over als vrij ambtelijke reglementeringen zonder voldoende directe aansluiting op de bedrijfsvoering in de praktijk.

Relatie tussen bodem en landbouwactiviteit wordt steeds vager. De druk op de kwaliteit van het milieu wordt kritiek.

De technologische ontwikkeling en het economisch streven naar maximale opbrengsten en minimale kosten hebben in de afgelopen 40 jaar een aanzienlijke intensivering van de landbouw teweeggebracht. De manier waarop heden met grond wordt omgesprongen getuigt van een beheersingsgerichte mentaliteit, waarbij er wordt getracht doelvariabelen, zoals opbrengst zoveel mogelijk te vergroten, terwijl alle andere invalshoeken ondergeschikt worden. Dit als – begrijpelijke – reactie op de economisch zwakke positie van de landbouwer. Deze manier van boeren heeft jammer genoeg een aantal nefaste gevolgen voor het milieu (water, biodiversiteit, lucht, landschap, verlies van leefbaarheid van het platteland, ...). Bovendien blijken productiemethoden die aanvankelijk de opbrengst van de bodem verhogen op lange termijn de rendabiliteit van de landbouw tegen te werken.

Nieuwste tendensen in de landbouw

De technologische ontwikkeling en het economisch streven naar maximale opbrengsten en minimale kosten hebben in de afgelopen 40 jaar een aanzienlijke intensivering van de landbouw teweeggebracht. De manier waarop heden met grond wordt omgesprongen getuigt van een beheersingsgerichte mentaliteit, waarbij er wordt getracht doelvariabelen, zoals opbrengst zoveel mogelijk te vergroten, terwijl alle andere invalshoeken ondergeschikt worden. Dit als - begrijpelijke - reactie op de economisch zwakke positie van de landbouwer. Deze manier van boeren heeft jammer genoeg een aantal nefaste gevolgen voor het milieu (water, biodiversiteit, lucht, landschap, verlies van leefbaarheid van het platteland, ...). Bovendien blijken productiemethoden die aanvankelijk de opbrengst van de bodem verhogen op lange termijn de rendabiliteit van de landbouw tegen te werken.

Toekomstperspectieven voor de landbouwers

Het beleidsinstrumentarium is de laatste jaren sterk uitgebreid met nieuwe wetten en reglementen, met milieueffingen, ecotaksten, milieuovereenkomsten en convenanten. Het vraagt van de landbouwer erg veel creativiteit om doorheen de administratieve doolhof zijn bedrijf te runnen. Momenteel zijn zowel het milieu- als het ruimtelijk beleid een bron van onzekerheid in de bedrijfsvoering van het landbouwbedrijf door mogelijk ingebouwde beperkingen. Daarnaast is er toch het feitelijke gegeven dat landbouw nog altijd ruimte en grond nodig heeft om basisproducten voor de bevolking te produceren.

De regelgeving is niet alleen op Vlaams of Belgisch niveau, maar wordt heel erg aangestuurd vanuit Europa. Het huidige Europese landbouwbeleid tracht in het dynamische proces dat landbouw tenslotte is, ook duurzaamheid in te bouwen. Om rendabiliteitsredenen en omwille van de regelgeving moeten land- en tuinbouwbedrijven intensiever werken. Het milieu vraagt dan weer om extensivering. Bovendien wordt de relatie tussen bodem en landbouwactiviteit steeds vager. Op dat vlak is de aanwezigheid van echt grondgebonden bedrijven in een groot deel van het Turnhouts buitengebied een positief element.

Maatregelen die nodig zijn voor omschakelingen naar andere types van landbouw, naar innovatie (groene stroom, biobrandstoffen), het bekomen van diverse vergoedingen, bv. voor landbouw in een verwevingsge-

bied ervaren de landbouwers als een administratieve lijdensweg die ver van de praktijk loopt. Landbouwers werken momenteel erg innovatief wat betekent dat landbouw absoluut nog een toekomst kan hebben. Bovendien verhoogt momenteel de marktprijs van landbouwproducten door de gestegen wereldvraag.

3.2 Kwaliteiten en potenties

Industrie en handel

Turnhout is gesitueerd op de grens van de distributielanden België en Nederland

België en Nederland zijn de belangrijkste doorvoerroutes voor Europa. Turnhout ligt op de grens van beide en heeft goede wegverbindingen met Nederland en Duitsland. Deze potentie heeft echter ook een schaduwzijde: het aantrekken van transport- en logistieke bedrijven is niet aan te moedigen voor Turnhout (cfr. knelpunten).

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen maakt van Turnhout een regionaalstedelijk knooppunt

Deze selectie maakt dat het stedelijk gebied verder verdicht zal worden tot een regionale stad, met regionale invloedssfeer en een regionale aantrekkingskracht voor wonen en werken. Dit vergroot de kansen voor economische ontwikkeling.

Centrumfunctie van Turnhout

Turnhout heeft de rol van centrum voor de andere gemeenten van het stedelijk gebied en zelfs van het arrondissement op velerlei vlakken (cultuur, onderwijs, medische zorgen, commerciële voorzieningen). Versterking van deze functie kan voor veel bijkomende werkgelegenheid zorgen en kan van de positie van Turnhout als dienstestad nog intensiveren.

Aantrekkingskracht van de 'Grafische Vallei'

De grafische sector kan verder worden uitgebouwd. Grafische technieken worden ook in andere sectoren toegepast, aldus kan een intersectoriële cluster worden uitgebouwd. Zo kunnen de IT-sector en de farmaceutische sector aangetrokken worden met de Blairon-kazerne als het centrum van een dergelijke cluster.

Groen imago en mogelijkheden voor de toeristische sector

Het groene imago van Turnhout kan aangegrepen worden om de toeristische sector verder uit te bouwen. Ook in een sector als congres- en zakentoeerisme zit potentieel nog groei in voor Turnhout. Voorwaarde hiervoor is de uitbouw van de infrastructuur (hotels, congresruimtes, ...) en een aangepaste marketingstrategie. Uitbouw van de toeristische sector kan specifiek voor laaggeschoolden en vrouwen jobs opleveren (deze groep heeft de grootste werkloosheidsgraad in Turnhout).

Landbouwbedrijvigheid

Landbouw vrijwaart de open ruimte

Landbouw is de belangrijkste 'harde' factor in het open houden van het buitengebied. Grondgebonden landbouw is de historische beheerder van de open ruimte en kan de open ruimte ook in de toekomst vrijwaren. Naast het onbebouwd houden is het bewaren van biodiversiteit in open ruimte gebieden ook belangrijk, zeker in speciale beschermingszones. In het gewestplan Turnhout is daarom het specifiek statuut 'agrarisch gebied met ecologisch belang' geïntroduceerd. In het Structuurplan wordt gewerkt met natuurverwevingsgebieden, waar landbouw aan zekere beperkingen kan onderworpen worden en daar kan ook financieel voor kan ondersteund worden.

Verbreiding van de landbouw

De rol van de landbouw als 'vrijwaarder van de open ruimte' staat momenteel onder druk, maar de behoefte aan nieuwe functies in de open ruimte kan de landbouw een nieuwe, winstgevende richting in duwen. Vooral in een stedelijke context kunnen de landbouwgebieden een specifieke ontwikkeling krijgen; een eigentijds, blijvend en marktgericht beheer met de ontwikkeling van nevenfuncties (plattelandstoerisme en natuur- en landschapsbeheer) kan voor de landbouw als compensatie dienen voor een lagere fysische productie.

Door middel van stimuleringsregelingen in het kader van het beheer van de open ruimte en omscholingskansen in het kader van bedrijfsleefbaarheid vindt vandaag reeds op een deel van de bedrijven in Vlaanderen een verbreding plaats. Hier ontstaan kansen met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit. Met andere woorden: kansen voor het beter inrichten van het buitengebied. Ook de maatschappelijke houding tegenover de milieu-sector is vandaag aan het evolueren.

De kansen voor biologische landbouwbedrijvigheid nemen eveneens toe. Door een consequente keuze te maken voor duurzame landbouw zou dit kunnen uitgroeien tot een troef voor de groene regio Turnhout, bekrond met een eigen label.

III.4 De bestaande structuur sport en recreatie

1. Profiel

1.1. Inleiding

De ruimtelijke structuur van de sport- en recreatievoorzieningen wordt gevormd door de spreiding en de samenhang van de sport- en recreatieve activiteiten in de ruimte.

Onder sportactiviteiten worden verschillende vormen van openlucht en overdekte voorzieningen verstaan. Het is vooral het spreidingspatroon van de verschillende sportvoorzieningen en de relatie tot de woongebieden en de verkeersinfrastructuur die binnen de studie van de ruimtelijke structuur van belang zijn.

Onder recreatie worden in deze nota allerhande vormen van vrijetijdsbesteding verstaan die een impact hebben op de ruimte. Zo onderscheidt men:

- Intensieve recreatie (met een sterk geconcentreerd voorzieningenpakket of één grote voorziening),
- Zachte (of extensieve) recreatie (wandelen, fietsen)
- Recreatief medegebruik (openluchtrecreatie die plaats heeft in een omgeving met een niet-recreatieve hoofdfunctie)

1.2. Aanbod en voorzieningen (kaart 34)

Het aanbod aan voorzieningen voor sport en recreatie komt vrij verspreid voor over het grondgebied van Turnhout. De grootste concentratie treft men aan in en rond het stadspark ten zuiden van de stadskern waar zachte recreatie gecombineerd kan worden met sportactiviteiten. In het stadspark is infrastructuur voorzien om in openlucht te voetballen, te tennissen, te zwemmen en aan atletiek te doen, bovendien bevindt er zich een grote sporthal.

De overige sportinfrastructuur is minder geconcentreerd. Men onderscheidt in Turnhout een 6-tal grotere sporthallen (hoger dan 7m). Enkel de sporthal in het stadspark wordt uitgebaad door het stadsbestuur zelf, de overige behoren tot de schoolinfrastructuur. Daarnaast zijn er nog een 8-tal kleinere sportzalen die eveneens worden beheerd door scholen. Een belangrijk aandeel van de sportfaciliteiten is dus in handen van het onderwijs. In deze sportinfrastructuur is meestal buiten de schooluren gebruik door clubs georganiseerd.

Daarnaast zijn er nog, een overdekte ijspiste, twee manèges (Kooremans, Kastelein), 2 petanquebanen, een klimmuur, een korfbal terrein en atletiekvoorziening in het stadspark.

Er is een nieuw overdekt zwembad ingeplant in het stadspark, dat het vroegere zwembad Kursaal aan de grote Markt vervangt.

Er zijn momenteel in totaal zo'n 10 voetbalclubs en 15 voetbalvelden. Er zijn 4 locaties voor tennisport met in totaal een 20-tal terreinen. In oktober 1998 bestonden er in Turnhout 136 erkende sportclubs.

Naast deze 'harde' sportinfrastructuur zijn er nog locaties met recreatieve mogelijkheden, zoals de Melle-vijver in het zuiden, het Raadsherenpark en enkele natuurdomeinen. Er is één gebied met mogelijkheden voor verblijfsrecreatie, het vakantiedomein Baalse Hei in het noorden.

Een aparte categorie betreft de jeugdvoorzieningen. Buiten het feit dat kinderen en jongeren een belangrijk aandeel innemen in de sportsector zijn er ook specifieke voorzieningen voor de jeugd. Het betreft dan voornamelijk speelpleintjes, sportveldjes, jeugdlokalen, verblijfplaatsen voor het jeugdverenigingsleven en toegankelijke bossen.

Turnhout heeft een goed uitgebouwd stedelijk jeugdcentrum, heel wat jeugdverenigingen, jeugdateliers, jeugdhuizen, jeugdmilieuverenigingen, stedelijke jeugdwerkinitiatieven en verschillende andere verenigingen en diensten. Wat de traditionele jeugdverenigingen betreft (Chiro, scouts, KSJ, ...) zijn er in Turnhout zo'n 20 verenigingen (bijna 2000 leden) die elk speelruimte behoeven. Daaraan is op dit ogenblik een tekort, zowel wat betreft verharde speelruimte als toegankelijke groene ruimten. Daarom wordt er dikwijls gespeeld op plaatsen waar dit verboden is omdat men elders niet terecht kan (Melle-vijver, Oude Steenfabrieken, ...).

Ook het aantal buurtpleintjes is in Turnhout erg beperkt. Locaties waar dan wel gespeeld kan worden zijn onder andere graspleintjes aan eigen jeugdlokalen, het Stadspark, de terreinen van het St.-Jozefcollege, de Broederspleinen (Oud-Turnhout), de Konijnenberg (Vosselaar), het bos aan de Stoktsestraat, het Raadsherenpark, de Warande, de Kleibergskes, de kanaaloevers, den Doolhof (Oud-Turnhout), de Kastelein en enkele pleintjes in woonbuurten (Goedendagstraat, Boomgaardplein, Smalvoortstraat, Hollandsestraat, Zevendonk).

2. Structuur en beeld (kaart 35)

Het aanbod van voorzieningen voor sport en recreatie komt in het algemeen vrij verspreid voor over het grondgebied van Turnhout en speelt als structurerend element een minder grote rol.

Het meest structuurbepalend is de concentratie van voorzieningen in het stadspark, waar zachte recreatie gecombineerd kan worden met sportactiviteiten. Over gans het grondgebied van Turnhout treft men slechts één dergelijk parkdomein aan. Het beeldbepalend karakter is dan ook hoog, met zijn typische aanleg en bebouwing.

Naast deze 'harde' sportinfrastructuur zijn er nog enkele structuurbepalende elementen met recreatieve mogelijkheden, zoals de Melle-vijver in het zuiden (niet-gemotoriseerde waterrecreatie) en enkele natuurdomeinen.

In het noorden van de stad is het vakantiedomein Baalse Hei het structuurbepalend gebied met mogelijkheden voor verblijfsrecreatie. Een typerend beeld gaat hiermee gepaard.

3. Tendensen

3.1. Knelpunten en problemen

Tekorten aan sportvoorzieningen

Turnhout is relatief goed voorzien van sportinfrastructuur, toch zijn er nog een aantal tekorten bekend vanuit de vraag van sportverenigingen. Ook na toetsing aan bestaande sportnormen blijkt er niet voldoende infrastructuur voor de stad. Vooral wanneer gestreefd wordt naar een inwoneraantal dat een regionale stad waardig is, zal in de toekomst nog bijkomende accommodatie voorzien moeten worden.

Vanuit de verenigingen worden problemen gemeld zoals ruimtegebrek, gebrek aan een aantal voorzieningen en een moeilijke of onzekere verblijfplaats:

- ruimtegebrek: wielerbond, kynologen, BMX, petanque, skeeleren-skaten, paardensport, wielrenners
- er werden tenminste zes voetbalterreinen gevraagd
- noodzaak om de bestaande infrastructuur te verbeteren: tennis, openluchtwembad stadspark
- nood aan nieuwe lokalen: kajak, zeilen/surfen, kick-boxen, schutters
- moeilijke of onzekere verblijfslocatie: privé-maneges in zonevreemd gebied, de Schietstand aan de Veedijk

De sportnormen geven een ruw beeld waaraan moet voldaan zijn om in de behoefte per inwoner te kunnen voorzien. Het betreft een kwantitatieve behoeftebepaling, per inwoner werd de oppervlakte aan sportinfrastructuur berekend. Dit houdt in dat er geen rekening werd gehouden met kwalitatieve aspecten.

(gebaseerd op de BLOSO- en op Duitse sportnormen.)

- binnen gans het stedelijk gebied is er een tekort van 3 à 4 grotere sporthallen (gemiddeld 1215 m²)
- er zijn voldoende zwembaden in het stedelijk gebied
- volgens de Duitse sportnormen is er een gebrek aan 18 tennisterreinen en 33 veldsportterreinen (is bediscussieerbaar)

Tekorten aan jeugdvoorzieningen

Er is voor de jeugd duidelijk een gebrek aan accommodatie. Zowel op het lokale (speelpleintjes) als op het stedelijke niveau (speelbossen, sport- en spelterreinen, bivakplaatsen) kampt men met een tekort aan infrastructuur om jeugdactiviteiten op te vangen. Bestaande sportterreinen zijn meestal reeds in beslag genomen door sportverenigingen waardoor er voor de niet-georganiseerde jeugd geen ruimte meer wordt gelaten.

Jeugdverenigingen worden geconfronteerd met een tekort aan lokalen en/of speelruimte. De pleintjes waarover ze nu beschikken zijn veelal eigendom van privé-eigenaars die met mondelinge overeenkomst de jongeren toelaten op hun terrein. Wanneer dit niet meer wordt toegestaan is er geen alternatief.

Zo wordt vanuit de jeugdraad de vraag gesteld om dringend een oplossing te zoeken voor drie jeugdverenigingen die een gebrek aan huisvesting hebben.

Moeilijke bereikbaarheid voor langzaam verkeer

De sport- en recreatievoorzieningen die buiten de ring zijn gelegen zijn, zeker voor jongere kinderen, niet veilig bereikbaar met de fiets of te voet.

Juridische knelpunten

Een belangrijk probleem betreft de zonevreemde locatie van een aantal voetbalvelden. Zo zijn de terreinen van Avanti, Breughelmans, Technico en Hand in Hand zonevreemd gesitueerd in landbouwgebied, dat van De Paai in natuurgebied. De juridische situatie laat de locatie van de voetbalvelden dus niet toe en maakt bijkomende investeringen en eventuele uitbreiding op dit ogenblik onmogelijk.

Gebrek aan ruimte

Algemeen is er in Turnhout een gebrek aan ruimte voor het inplanten van nieuwe sportinfrastructuur. Dit terwijl hieraan vandaag meer nood aan is dan ooit door het introduceren van nieuwe vormen van sport en recreatie, door de stijging van het aantal inwoners in het stedelijk gebied in het algemeen en door de stijgende participatie van de bewoners aan allerlei sportieve en recreatieve activiteiten. Enerzijds is dit een juridisch probleem omdat er weinig recreatieve zones zijn, anderzijds is het een gevolg van de stedelijke evolutie waardoor gronden in woongebied schaars en erg duur zijn en hierdoor moeilijk te verwerven zijn door de sport en jeugdverenigingen.

Bij een ongewijzigd beleid zijn bovendien volgende negatieve evoluties te verwachten die mogelijk voor nog minder mogelijkheden en grotere onzekerheid zullen zorgen voor de sport- en jeugdverenigingen:

- sportvoorzieningen die op tijdelijke basis ergens ingeplant zijn zullen mogelijk verdwijnen;
- verouderde infrastructuur die niet gerenoveerd kan worden door een gebrek aan financiering in onzekere situaties;
- bossen die minder toegankelijk zullen worden voor spel;
- jeugdverenigingen die niet meer terecht zullen kunnen op gronden van parochies en scholen.

3.2. Kwaliteiten en potenties

Mogelijkheden voor inplanten van nieuwe sportinfrastructuur

Rond de binnenstad zijn een aantal die in aanmerking kunnen komen voor nieuwe sport-infrastructuur: Frac-terrein, het voormalig militair domein dat een nieuwe bestemming krijgt en Leemshoeve waar een BPA in totaal 9 sportvelden voorziet.

Met betrekking tot de vraag naar voorzieningen voor de jeugdsector kunnen volgende mogelijkheden onderzocht worden

- Frac: geschikt voor de huisvesting van jeugd- en sportverenigingen, speelgelegenheid voor verenigingen en kinderen uit de buurt, mits voldaan wordt aan een aantal technische en juridische randvoorwaarden.
- Speelruimtes binnen de scholen kunnen buiten de schooluren medegebruikt worden door jeugdverenigingen
- Raadsherenpark
- Den Doolhof-Meergoren
- De Broederspleinen

Mogelijkheden voor zachte recreatie

Rondom de stad zijn er talrijke waardevolle natuurgebieden waar zachte recreatie kan toegelaten worden. Deze zijn divers van aard en kunnen mits aangepaste infrastructuur direct op de stad aansluiten.

Enkele gebieden rond de stad kunnen (deels) omgevormd worden tot stedelijk park: woonuitbreidingsgebied ten noorden van het kanaal, Filipkes Vijver, Raadsherenpark, Meergoren. Hierbij zal aandacht moeten worden besteed aan de uitbouw van groene, duurzame, veilige en aantrekkelijke verbindingssassen.

III.5 De bestaande verkeers- en vervoersstructuur

1. Profiel

1.1. Inleiding

Tussen mobiliteit en ruimtelijke organisatie van de samenleving bestaat een verband. Infrastructuren bepalen in belangrijke mate de samenhang tussen verschillende gebieden. Hun structurerend vermogen voor de omliggende ruimte is fundamenteel. Enerzijds beïnvloeden ze de ontwikkeling van nederzettingen, vestigingen van activiteiten en functies; anderzijds maakt de ruimtelijke spreiding van wonen en economische activiteiten de infrastructuur noodzakelijk. De manier om afstanden veilig en gemakkelijk te overwinnen is bepalend voor het functioneren van een ruimtelijke structuur.

De ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur beschouwt al de mogelijke vervoerssystemen: auto, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Een relatie dient gelegd te worden met de verkeersveiligheid van de kern en de woongebieden. Verder maakt de verkeersomgeving nog deel uit van het publiek domein en is ook de beeldwaarde van de infrastructuur van belang.

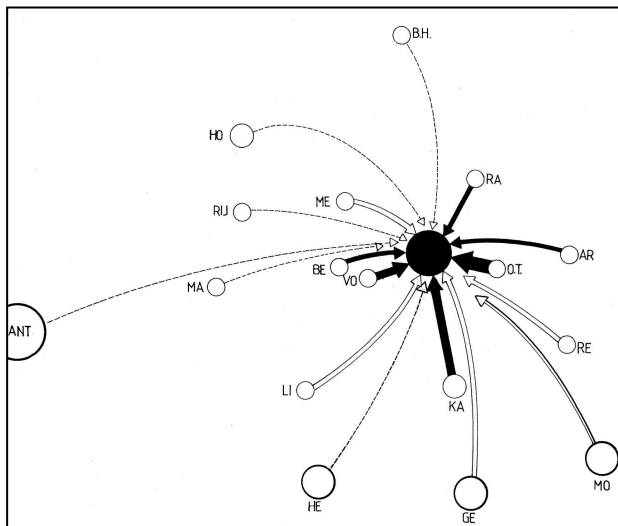
1.2. Beschrijving

Pendelbewegingen

Belangrijke pendelbewegingen zijn een aanwijzing voor belangrijke verkeersstromen, vooral tijdens piekuren. Werkpendelaars zijn voornamelijk afkomstig uit de randgemeenten van Turnhout en meer bepaald uit Oud-Turnhout (11%), Vosselaar en Kasterlee (elk 7%), Beerse en Ravels (elk 5%, waarbij het duidelijk is dat Beerse haar eigen potentieel aan arbeidsplaatsen kent, Arendonk, Retie, Lille en Merksplas. Er komen ook werknemers uit de steden Mol, Geel, Herentals (2-3%) en zelfs uit Antwerpen en Lier. Een aantal zijn afkomstig uit de provincie Limburg.

Uit Rijksoverheid en Hoogstraten wordt minder naar Turnhout gependeld, wellicht omdat de invloed van Antwerpen daar groter is.

Van de werkende bevolking woonachtig in Turnhout pendelt meer dan de helft (57%) niet naar een andere gemeente. De overigen zijn dus forenzen en dat voornamelijk naar Beerse en Antwerpen (beiden 6%). 3% werkt over de grens in Nederland, 2% in Ravels en 1% in één van de overige randgemeenten.



Betreffende het woon-schoolverkeer van en naar en in Turnhout kan men het volgende opmerken: de meeste leerlingen worden gerekruteerd uit Turnhout (40%), Oud-Turnhout (9%), Vosselaar (6%) en Beerse (5%), daarop volgen de overige buurgemeenten. Opvallend is de reikwijdte van de internaten en hogere scholen; die reikt over gans de provincie Antwerpen (> 5 leerlingen uit Herentals, Geel, Mol, Lier, Antwerpen, Aarschot, ...) en ook uit enkele Limburgse gemeenten zoals Genk, Hasselt, Neerpelt worden scholieren gerekruteerd.

De schoolgaande jeugd woonachtig te Turnhout gaat voornamelijk te voet of als automedereiziger naar school. Vanuit de aangrenzende gemeenten wordt voornamelijk gefietst wat tijdens de ochtendspits grote fietsstromen naar Turnhout tot gevolg heeft. Opmerkelijk is het feit dat er 's morgens ongeveer evenveel fietsers als auto's naar de ring rijden op de oost-west-as. Er werden tijdens verkeerstellingen (1996) op de zes belangrijkste kruispunten met de ring 3471 fietsers gesignaliseerd die tussen 7h45 en 8h45 naar het centrum reden. Een groot deel hiervan betreft schoolgaande jeugd.

Vanuit Oud-Turnhout centrum komen 880 fietsers aan, vanuit Oosthoven 660, vanuit Vosselaar zelfs 1022. Fietsverkeer langs de ring komt bijna uitsluitend in het zuiden voor, in de omgeving van de handelsschool, het stadspark en GB. In de avondspits is het fietsverkeer meer gespreid; de aantallen liggen lager. Het autoverkeer is dan echter drukker. Het kruispunt Graatakker dient dan zelfs een PWE¹¹ van 5296 op één uur te verwerken. Vanuit Beerse zijn er ook opvallend veel scholieren die gebruik maken van het openbaar vervoer.

Verkeersontsluiting op meso-schaal

Globaal gezien beschikt het arrondissement Turnhout over een goed ontwikkelde multimodale vervoers- en verkeersinfrastructuur. De oost-west verbindingen met de Antwerpse haven, Nederland en Duitsland zijn verzekerd, zowel door snelwegen (E34, E313) als door kanalen en spoorwegen. De noord-zuid ontsluitingen zijn minder ontwikkeld.

Hierbij moet wel vermeld worden dat de belangrijkheid van Turnhout op het gebied van spoorwegvervoer klein is: de spoorweg wordt niet meer gebruikt voor goederenvervoer, en voor personenvervoer is er slechts een uurverbinding met Brussel of Antwerpen. Dit is mede te wijten aan het feit dat er tussen Herentals en Turnhout slechts een enkel spoor ligt. Verder is Turnhout een eindstation en is er geen spoorverbinding meer met Nederland zoals in het verleden wel het geval was. Het kanaal Schoten-Dessel is slechts toegankelijk voor schepen tot 450 ton. Daardoor speelt het op dit ogenblik een beperkte rol voor het vrachtvervoer. Er worden diverse plannen opgevat om het recreatief karakter van het kanaal en omgeving te stimuleren.

Een specifiek probleem voor de Kempen wordt gevormd door de zeer verspreide, kleine woonkernen die het gevolg zijn van een ongebreidelde lintbebouwing in het verleden. Dit maakt dat een ontsluiting via het openbaar vervoer in de Kempen zeer zwak is uitgebouwd. De onvoldoende ontsluiting per openbaar vervoer heeft tot gevolg dat industrieterreinen moeilijk bereikbaar zijn, wat autogebruik in de hand werkt.

¹¹ Personenwagen Equivalent

Verkeersontsluiting op stedelijke schaal (kaart 36)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen selecteerde in Turnhout de E34 als structuurbepalende hoofdweg op Vlaams niveau. Op het grondgebied Turnhout bevinden zich hiervan twee uitritten, en in het stedelijk gebied Turnhout vier. Als primaire wegen categorie II, met als doel verzamelen op Vlaams niveau, werden volgende wegen geselecteerd: een gedeelte van de N19 (van de ring van Turnhout tot de ring van Geel), de N140 tussen de afrit autosnelweg tot de stadsring, en een deel van de stadsring R13.

In het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen werd de N119 van Turnhout tot aan de Nederlandse grens geselecteerd als secundaire weg type II. De N12 en de N18 werden geselecteerd als secundaire weg type III.

Turnhout wordt omsloten door een ringweg waarop zeven belangrijke verkeersaders uitkomen: de Steenweg op Antwerpen (richting Beerse), de Steenweg op Diest (zuiden), de Steenweg op Mol (zuidoosten) en de Steenweg op Oosthoven als wegen met een grotere intensiteit tijdens de piekuren en de Steenweg op Gierle, de Steenweg op Merksplas en de Steenweg op Baarle-Hertog met een lagere intensiteit. De ringweg werd in het noorden niet voltooid. In het noordelijke gedeelte van Turnhout is het wegennet minder sterk uitgebouwd.

Gunstig voor de bereikbaarheid van Turnhout is het feit dat het om een vrij compacte stad gaat, waar de meeste voorzieningen binnen de stadsring zijn geconcentreerd. Door de hoge intensiteiten en door de inrichting is de stadsring moeilijk oversteekbaar voor langzaam verkeer.

Verkeersontsluiting centrum

De verkeersstructuur in het centrum van Turnhout is radiaal van opzet.

Hoofdassen die het centrum ontsluiten: Patersstraat en Begijnenstraat (N), Otterstraat (O), Herentalsstraat en Graatakker (Z), Warandestraat, Gasthuisstraat en Merodelei (W).

Om een idee te krijgen van het aantal verplaatsingen in de avondspits¹²:

- Er worden bijna 18 000 verplaatsingen gemaakt (cijfers van 1996), waarvan 3000 eenheden doorgaand verkeer (geen bestemming in Turnhout, voornamelijk op de autosnelweg).
- Binnen het gebied tussen de stadsring en het kanaal worden 2000 verplaatsingen gemaakt (vertrek en bestemming binnen stadsring gelegen). Tussen het gebied binnen en het gebied buiten de ring en de andere gemeenten zijn dat 3300 uitgaande en 3800 ingaande verplaatsingen.
- Tijdens de avondspits rijden er dus iets meer mensen het gebied begrensd door de ring binnen dan buiten. Dat is te verklaren doordat de grootste werkgelegenheid is gesitueerd in de rand, meer bepaald tussen ring en autosnelweg.
- Straten die de grootste verkeersstromen dienen op te vangen zijn Patersstraat, Steenweg op Oosthoven, Graatakker, Gasthuisstraat en Merodelei (allen meer dan 500 motorvoertuigen per uur).

¹² Bron gegevens: 'Eindnota Verkeersonderzoek stadscentrum', Groep Planning, 1996

Als besluit kan gesteld worden dat de situatie in Turnhout niet problematisch is wat betreft doorgaand verkeer in de binnenstad. Het meeste verkeer tussen de gemeenten rond Turnhout maakt wel degelijk gebruik van de ring. Wel zijn de hoofdstraten zeer druk, vooral in de omgeving van de Grote Markt, en is er sluipverkeer door een aantal woonstraten. Het gaat hier meestal om verbindingen tussen twee hoofdstraten, zoals de Deken Adamstraat, Kwakkelstraat en Apostoliekenstraat.

Verkeersontsluiting van de bedrijventerreinen

De belangrijkste bedrijventerreinen in het Turnhoutse liggen allen in de directe omgeving van het kruispunt gevormd door de E34 (tussen de op- en afritten 23 en 24) en de spoorweg: Muizenven, Visbeek en Veedijk ten westen van de spoorweg en Everdongen ten oosten. De belangrijkste industriegebieden zijn dus ontsloten via de autosnelweg. Per spoor worden er geen goederen meer vervoerd terwijl de spoorweg het grootste industriegebied kruist. Het is duidelijk dat de potenties van de spoorweg alsook van het kanaal onderbenut worden en dus ook de kansen voor het concept van multimodale vervoerswijzen. Zoals reeds vermeld worden de bedrijventerreinen slecht bediend door openbaar vervoer.

Parkeervoorzieningen (kaart 37)

De laatste algemene parkeertelling dateert uit 1993. Op dat moment telde het belangrijkste stadsdeel meer dan 4300 parkeerplaatsen – t.t.z. het 'hart' van de stad, de westelijke rand en 't Stokt tezamen - 't Stokt werd hier mee opgenomen vanwege de concentratie aan onderwijsvoorzieningen.

Hiervan zijn 1500 in het 'hart' gelokaliseerd, 1800 in de westelijke rand en bijna 1000 in 't Stokt.

20% betreft parkeerplaatsen waarvoor men dient te betalen. In het 'hart' + westelijke rand bedraagt dit percentage 27%. Slechts 13 zijn bewonersparkeerplaatsen maar elke betaalparking kent een regeling voor de bewoners. De overgrote meerderheid zijn dus gratis parkeerplaatsen, ofwel langs de straat ofwel op parkeerterreinen. In 1994 waren er 15 openbare parkeerterreinen in het gebied binnen de ring. In totaal gaven deze minstens 1500 parkeerplaatsen. Op de parkings in het kernwinkelgebied is een beperkte parkeerduur opgelegd, op de overige parkings kan men vrij parkeren, 2 ervan zijn privaat uitgebate betaalparkings. Parkeergelegenheid is voornamelijk te vinden in het oostelijke gedeelte van de binnenstad, zowel aan de rand van het centrale gedeelte als tegen de stadsring aan.

Openbaar vervoer

Turnhout speelt een centrale rol in het openbaar vervoersnetwerk van De Lijn. Verschillende streekbuslijnen komen toe in Turnhout waardoor het merendeel van de gemeenten uit de omgeving met de stad is verbonden. Het station en de Grote Markt vormen de belangrijkste openbare vervoersknooppunten van Turnhout. Deze verzekeren de verbinding met het ommeland:

- 29a/1: Turnhout-Herentals
- 41: Antwerpen-Turnhout
- 43: Turnhout-Hoogstraten/Meerle
- 45: Turnhout-Poppel-Tilburg
- 46: Turnhout-Baarle
- 47: Turnhout-Mol
- 48: Turnhout-Reusel
- 49: Turnhout-Aarschot

Twee stadslijnen zorgen voor de verbinding naar en binnen het centrum van Turnhout. Op die manier worden het gebied ten noorden van het kanaal (Sint-Jozef ziekenhuis) en het gebied ten zuiden van de stadsring (Parkwijk, Blijkhoef, Zevendonk, Schorvoort) met het station en de Grote Markt verbonden.

De gemeenten van het stedelijke gebied Turnhout zijn onderling te bereiken via een as die loopt over de Steenweg op Antwerpen naar de Steenweg op Mol (lijnen 41,43, 47 en 48).

Fietsroutes

Voor de bespreking van de fietsroutes wordt verwezen naar het mobiliteitsplan.

2. Structuur en beeld (kaart 38)

De verkeersstructuur van Turnhout vertrekt vanuit een radiaal patroon: de binnenstad is ontsloten via een stadsring en verschillende steenwegen die tot in het centrum doorlopen. De steenwegen in noordelijke richting hebben een lagere intensiteit

De zuidelijke steenwegen zijn verbonden met de autosnelweg E34, die op grondgebied van Turnhout twee op- en afritten telt. Via de E34 vormt Turnhout een stedelijk knooppunt op de as tussen Antwerpen en Eindhoven.

Turnhout vormt een hoofd- en eindstation op de spoorlijn naar Lier. Deze verzorgt enkel personen- en geen goederenvervoer.

Turnhout is eveneens ontsloten via een waterweg van secundair belang, het kanaal Dessel-Schoten, dat heden nog slechts een beperkte rol voor vrachtvervoer kent.

De verkeersstructuur van de binnenstad heeft een duidelijk beeld door de invalswegen die vanuit de verschillende richtingen op de markt samenkomen.

De ring en de E34 zijn beeldbepalende infrastructuren, maar met een eenzijdig autogericht beeld. Het kanaal is sterk beeldbepalend als een landschappelijk geheel van water, infrastructuur (bruggen en dgl.), en bomenrijen

3. Tendensen

3.1. Knelpunten en problemen

Te eenzijdige gerichtheid op autoverkeer

In het algemeen kan men stellen dat de verkeersstructuur te veel op de automobiteit is gericht. Zowel de voorzieningen voor fietsers als deze voor het openbaar vervoer dienen beter uitgebouwd te worden teneinde de verkeersoverlast en –onveiligheid te verminderen.

De grootste stromen fietsers komen voor op de invalswegen naar Turnhout. De snelheden op deze wegen zijn hoog en bemoeilijken de oversteekbaarheid voor de zwakke weggebruiker. De ring wordt hierbij als grootste barrière aanvoeld. De kruisingen van de ring met deze invalswegen zijn allen onveilige punten. Omwille van de onveiligheid wordt voor lokaal verkeer over korte afstanden ook beroep gedaan op de auto, wat dan ook weer de drukte en onveiligheid op de weg verhoogt.

De meeste voorzieningen zijn binnen de stadsring gelegen. Omwille van de sterke autogerichte mobiliteit brengt dit een grote behoefte aan parkeerplaatsen met zich mee. Vaak gaat dit ten koste van de leefbaarheid en het verblijfskarakter van het centrum.

De ontsluiting van de bedrijventerreinen, aansluitend bij de autosnelweg, gebeurt voornamelijk d.m.v. de auto, wegens het ontbreken van een goed uitgebouwd openbaar vervoersnetwerk hier naartoe. Maar ook het vrachtverkeer is georiënteerd op wegverkeer. Het toenemende aantal baanwinkels (langs ring en N140) verstevigt eveneens de autogerichtheid.

Zwak uitgebouwde noord-zuid relatie

De oost-west verbinding is sterker uitgebouwd door de aanwezigheid van de E34, dan de noord-zuid verbinding met Tilburg enerzijds en Leuven anderzijds.

Beperkte ontsluiting van Turnhout per spoor

Turnhout als hoofdstation heeft slechts een enkel spoor waarop 1 trein per uur passeert. Het is bovendien een eindstation en er is geen mogelijkheid tot overstap op een andere treinverbinding. Het treinspoor loopt langs de industriezones aan de autosnelweg, maar er is geen (goederen)station.

Geen krachtig stedelijk openbaar vervoersysteem

De gemeenten van het stedelijk gebied zijn onderling onvoldoende te bereiken met het openbaar vervoer. Het aanbod is bovendien te eenzijdig gericht op het woon-schoolverkeer en minder op het woon-werkverkeer. Zo is de ontsluiting van de bedrijvzones vanuit de verschillende woongebieden onvoldoende uitgebouwd. Ook de aansluiting van bus op trein is niet altijd gegarandeerd.

In het huidig netwerk wordt niet steeds voldoende onderscheid gemaakt tussen verbindende streeklijnen (met hoogwaardige relaties naar de belangrijke attractiepolen) en ontsluitende lijnen.

Oud-Turnhout en Turnhout zijn met elkaar verbonden via twee buslijnen, maar door de simultane ritten zijn er slechts twee bussen per uur en bovendien slecht gespreid. De frequentie is dus bijzonder laag.

Barrièrewerking ring

De ring vormt een zware barrière voor het langzaam verkeer tussen de verschillende kernen buiten de ring (Schorvoort, Parkwijk, Zevendonk, Eysels,...) en de binnenstad van Turnhout. Vooral ter hoogte van het stadspark wordt de ring als een sterke barrière ervaren tussen de stad en het park, voor voetgangers en fietsers.

De ring vormt eveneens een barrière voor het woon-werk verkeer tussen binnenstad en industrieterrein. Omwille van de onveiligheid wordt hiervoor ook vaker de auto gebruikt.

Barrièrewerking E34

De E34 is een breuklijn tussen de bebouwde stad en de open ruimte. De snelweg is slechts op drie plaatsen oversteekbaar, waarvan twee ter hoogte van de op-/ afritten, via drukke invalswegen. De derde 'oversteekplaats' vormt een verbinding tussen de industriegebieden ten noorden en ten zuiden van de snelweg. Ook in de rest van het stedelijk gebied is dit probleem duidelijk voelbaar.

3.2. Kwaliteiten en potenties

N12 belangrijk als verbindend en ontsluitend element

Het systeem N12-N18 is belangrijk voor de ontsluiting van de gemeenten van het stedelijk gebied Turnhout en verzorgde vroeger de verbinding met Antwerpen. Verschillende ruimtelijke factoren ontmoeten elkaar op deze as en er is een afwisseling tussen de opeenvolgende kernen en de open ruimte voelbaar. De duidelijke structuur geeft de as een organiserend principe met grote mogelijkheden voor het openbaar vervoer: de kernen van Vosselaar, Turnhout en Oud-Turnhout en het station vinden allen aansluiting op de as. Toegangswegen leiden naar heel wat vestigingen op zijwegen van de steenweg.

E34 belangrijk voor de ontsluiting van de streek

De E34 maakt dat het stedelijk gebied Turnhout ontsloten is op (inter)nationaal niveau. Dit biedt op velerlei vlakken enorme mogelijkheden (economische bedrijvigheid, toerisme, ...). Met 4 op- en afritten verkrijgen de verschillende delen van de stedelijke oost-west band een goede toegang tot het hoofdwegennet. De snelweg vormt een bindend element tussen de verschillende delen van het stedelijk gebied.

Het geheel van op- en afritcomplexen biedt interessante ontwikkelingsmogelijkheden voor de industrie. Het industriegebied van Turnhout is tussen twee van dergelijke complexen gesitueerd. De kruising van de spoorweg met de autosnelweg ter hoogte van het industriegebied is een belangrijk ontwikkelingspotentieel voor een multimodale ontsluiting.

Aanwezigheid van een duidelijke structuur

Het systeem van ringweg en steenwegen biedt Turnhout een duidelijke, overzichtelijke structuur. Het maakt een goede organisatie mogelijk, ondermeer voor openbaar vervoer. De infrastructuren markeren eveneens duidelijke grenzen tussen het bebouwd gebied van de binnenstad en de open ruimte: het kanaal in het noorden en de autosnelweg in het zuiden.

Compactheid van de stad

Doordat de stad Turnhout relatief compact is gebleven, binnen de ringlaan, is de stad uitermate geschikt voor lokale verplaatsingen te voet, per fiets of met het stedelijke openbaar vervoer. De korte afstanden maken van deze vervoerswijzen een waardig alternatief voor de auto.

Kanaal als drager van recreatie en groen

De omgeving van het kanaal biedt ruimte voor recreatie (fiets- en watertoerisme), vormt een verbinding tussen verschillende groene ruimten en scheidt interessante woonmogelijkheden. Voor kleinere vrachtschepen kan het kanaal nog een rol spelen in het transport.

Hoofdstuk IV: ruimtelijke systemen

1. Wat zijn ruimtelijke systemen

Tot nu toe zijn de ruimtelijke deelstructuren afzonderlijk bekeken, en is gezocht naar de structuurbepalende elementen daarin.

Een optelling van deelstructuren levert echter nog geen ruimtelijke structuur. Die wordt pas duidelijk wanneer ook *de samenhang* tussen die deelstructuren achterhaald kan worden. In dit hoofdstuk wordt daartoe een volgende stap gezet door op zoek te gaan naar ruimtelijke 'systemen', naar verbanden die de samenhang van de verschillende ruimtelijke elementen verduidelijken en verklaren. *Ruimtelijke systemen* geven niet alleen aan hoe de ruimte functioneert, het zijn tevens de bouwstenen voor de globale *ruimtelijke structuur*.

Een *ruimtelijk systeem* is het resultaat van een samenspel tussen de natuurlijke opbouw enerzijds en de ingreep van de mens anderzijds, het integreert natuurlijke en maatschappelijke elementen. In dat opzicht zijn ruimtelijke systemen een uitstekend hulpmiddel om bestaande ruimtelijke ontwikkelingen te begrijpen, maar zij vormen ook een middel om die ontwikkelingen te sturen. Vanuit de *bestaande* ruimtelijke structuur kan zo, in een volgende fase, de *gewenste* ruimtelijke structuur gedefinieerd worden.

Uiteraard kan men ruimtelijke systemen definiëren op verschillende niveaus, op verschillende schalen. De keuze van de schaal zal belangrijk zijn om het functioneren van een bepaald gebied te kunnen begrijpen.

2. Definiëring van de ruimtelijke systemen voor Turnhout

In de volgende pagina's worden ruimtelijke systemen onderscheiden op het *regionale* niveau, op niveau van het *stedelijk gebied*, en op het niveau van de *binnenstad* van Turnhout.

De belangrijkste ruimtelijke systemen voor Turnhout situeren zich op het niveau van het stedelijk gebied, zijnde delen van de 4 gemeenten: Beerse, Vosselaar, Turnhout en Oud-Turnhout die samen het 'stedelijk gebied Turnhout' vormen. Het is immers duidelijk dat men de ruimtelijke ontwikkeling van Turnhout vandaag niet meer kan begrijpen als men zich beperkt tot de grenzen van de gemeente.

Uit het hoofdstuk 'evolutie van het wonen' bleek b.v. reeds dat heel wat inwoners van Turnhout in andere gemeenten van het stedelijke gebied wonen - al blijven zij voor werk en voorzieningen volledig op Turnhout aangewezen. Zo bedient het voorzieningenapparaat van Turnhout mee de andere gemeenten van het stedelijk gebied.

3. Ruimtelijke systemen op verschillende schaalniveaus

3.1. Het regionaal systeem 'Taxandria'

Dit systeem wordt zichtbaar wanneer de landsgrens vervaagt. Er ontstaat dan een nieuw en boeiend beeld van een regio die als 'Taxandria' kan aangeduid worden. Het stedelijk gebied Turnhout ligt centraal in die regio en kan er ook een centrale rol in spelen.

Taxandria wordt in het westen begrensd door Antwerpen, in het oosten door Eindhoven. De noordelijke grens bestaat uit de Noord-Brabantse steden Breda en Tilburg, de zuidelijke uit het stedelijk netwerk van de Kempische as (Herentals, Geel, Mol, Lommel), plus het economisch netwerk van het Albertkanaal.

De hoofdweg tussen Antwerpen en Eindhoven vormt een centrale as in dit systeem. Hij bedient het stedelijk gebied Turnhout, dat tevens verbonden is met de E313 autosnelweg en het economisch netwerk van het Albertkanaal.

Opvallend in het systeem 'Taxandria' zijn de vier grote lobben 'open ruimte'¹³. Zij strekken zich uit in de vier windrichtingen rond Turnhout, en bevinden zich zowel op Vlaams als op Nederlands grondgebied. Het systeem 'Taxandria' maakt hun bijzondere dimensie zichtbaar.

3.2. Het stedelijk gebied Turnhout

In het stedelijk gebied Turnhout zijn er vier ruimtelijke systemen te onderscheiden.

Het systeem 'stad' (Kaart 39)

Omvat : delen van, Turnhout, Oud-Turnhout, Vosselaar en Beerse

De binnenstad van Turnhout - met zijn sterke concentratie aan handel, diensten, scholen en gemeenschapsvoorzieningen - vormt de kern van een stedelijke oost-west band.

Ook de verschillende woonwijken, de kernen van Turnhout, de kernen van de andere gemeenten van het stedelijk gebied, en de industrie- en KMO-gebieden, maken deel uit van deze band.

De centrale ader wordt gevormd door de N12 van Turnhout tot Beerse, de N18 van Turnhout tot Oud-Turnhout, en de ring. De ringlaan van Turnhout speelt een zeer belangrijke rol in de verbinding tussen de verschillende delen van het systeem stad

¹³ 'Open ruimte' = niet bebouwd gebied

De structuur van de oost-west band is vrij overzichtelijk, de verschillende wijken en kernen, en de industriegebieden zijn vrij duidelijk te herkennen en te situeren.

Voor Turnhout wordt de binnenstad, het gedeelte van de stad dat binnen de ring ligt, als een apart systeem. Daarnaast maken ook volgende kernen deel uit van het gehele systeem 'stad' :

- de wijk Schorvoort
- het gebied Parkwijk-Blijkhoef
- de wijk Zevendonk

Elk van deze kernen bestaat uit een combinatie van sociale woonwijken en verkavelingen voor vrijstaande woningen. En overal zijn basisvoorzieningen aanwezig : kleuterschool en lagere school, kerk en parochiecentrum, winkels voor dagelijkse behoeften, dokter, enzovoort ...

Voor de andere voorzieningen zijn deze kernen aangewezen op de binnenstad van Turnhout

Het systeem 'autosnelweg' (Kaart 40)

Omvat : E34, zuidelijk deel van ring rond Turnhout, en activiteiten.

De autosnelweg vormt op macro-niveau de verbinding tussen Antwerpen en Eindhoven. Voor het stedelijk gebied Turnhout is hij de toegang tot het hoofdwegennet. Dit is één van de meest recente infrastructuur in het stedelijk gebied, maar de structuur van de stad werd er wel grondig door beïnvloed.

In de omgeving van de autosnelweg, en dan vooral bij de twee centrale op- en afritten zijn verkeersaantrekende functies ingeplant. De belangrijkste hiervan zijn de verschillende delen van het industriegebied. Ook op de verbindingswegen tussen binnenstad en autosnelweg hebben zich activiteiten geënt die op auto-verkeer georiënteerd zijn. In dat opzicht kan ook het zuidelijk en zuidoostelijk deel van de ring tot dit systeem gerekend worden, gezien de aard van de activiteiten. Deze ontwikkeling versterkt in grote mate het barrière-effect van de ringlaan. De autosnelweg is een harde barrière aan de zuidkant van het stedelijk gebied. Alleen de wijk Zevendonk, een deel van het industriegebied en het recreatiedomein rond de Mellevijver bevinden zich ten zuiden van de autosnelweg.

Het systeem 'kanaal' (kaart 41)

Omvat : het kanaal met belendende activiteiten en dwarsrelaties.

Het kanaal is in de vorige eeuw aangelegd als transportinfrastructuur en als vestigingsplaats voor watergebonden bedrijven. Hoewel de rol van het kanaal voor transport vandaag zeer sterk verminderd is, blijft het een bepalende invloed uitoefenen op de ruimtelijke structuur. Met de bomenrijen op de oevers vormt het ook een belangrijke landschappelijke structuur. De industriële activiteit beperkt zich vandaag tot de twee bloemmolens aan de kanaalkommen.

Vanuit de stad is het gebied ten noorden van het kanaal bereikbaar via twee ophaal- en twee vaste bruggen. Ten noorden van de twee ophaalbruggen ontwikkelt zich enige bebouwing : een kern aan Fonteinstraat en Heizijde, een lintontwikkeling langs de Kastelein. Tot op vandaag blijft er een onderscheid bestaan tussen het gebied onder en boven het kanaal: behoudens de genoemde woonkernen in de buurt van de twee bruggen, vormt het kanaal immers nog steeds de grens tussen bebouwing en open ruimte.

In de voorbije jaren heeft het kanaal aan belang gewonnen als recreatieve infrastructuur, met fietsvoorzieningen op de oever en een groeiende waterrecreatie.

Het systeem 'open ruimte' (kaart 42)

Omvat : landbouwgebieden, natuurgebieden, bos- en vengebieden

De ruimtelijke structuur van Turnhout wordt gekenmerkt door een groot open ruimtegebied, zowel ten noorden als ten zuiden van de stad. Deze open ruimte maakt deel uit van een veel groter gebied dat in het noorden loopt tot aan de Brabantse steden, in het westen tot aan de grens van het Antwerps stadsgewest, in het zuiden tot aan het Kempisch stedelijk netwerk en in het oosten tot aan het Maasland.

In deze open ruimte komen zowel belangrijke natuurgebieden voor als levenskrachtige landbouwgebieden – en ze zijn in relatieve harmonie met elkaar.

3.3. Het ruimtelijk systeem binnenstad (kaart 43)

Het ruimtelijk systeem binnenstad wordt in belangrijke mate bepaald door enkele historisch structurele elementen:

- de verschillende toegangswegen uit de regio die elkaar kruisen op de Grote Markt.
- het kasteel en de Grote Markt als twee polen uit de middeleeuwse stad, de vestigingsplaatsen van feodale adel en burgerij.
- het feit dat de stad nooit omwald is geweest.

Deelsysteem stadshart

De Grote Markt, op het kruispunt van de toegangswegen, is het functionele hart van Turnhout gebleven. En ook de omgeving van het kasteel heeft zijn belangrijke rol behouden. In de loop der tijden werden hier verschillende stedelijke functies ondergebracht. Het kasteel herbergt op dit ogenblik het gerechtshof. In het Warandepark werd eerst een ziekenhuis ingeplant, later werd dat vervangen door een cultureel centrum. Op de verschillende invalswegen heeft zich een handelsapparaat geënt. De invalsweg uit Antwerpen kreeg daarbij in de loop der jaren het zwaarste gewicht.

Deelsysteem voorzieningen en kantoren

Direct rond het stadshart treffen we een aantal grote stedelijke voorzieningen aan, meest opvallend zijn de grote scholen. Maar er hebben zich ook concentraties van kantoren gevestigd, zoals recent rond het station. Daardoor ontstaat een soort gordel van voorzieningen rond het hart van de stad.

Deelsysteem spoorweg

Dit systeem heeft verschillende onderdelen.

Om te beginnen zijn er de spoorlijn en het station, dat op dit ogenblik functioneert als eindstation. Ten noorden van het station ligt een vrij uitgestrekt rangeerterrein, dat zijn omvang mede dankt aan het vroegere goederentransport en aan de verbinding met Tilburg. Vandaag is het rangeerterrein maar zeer gedeeltelijk in gebruik. Het vroegere goederenstation wordt nu uitgebouwd tot busstation. In de onmiddellijke omgeving van het station bevindt zich ook een omvangrijke stelplaats van De Lijn.

Tenslotte is er aan de achterkant van het station nog een houtverwerkend bedrijf dat zijn locatie wellicht mede dankt aan de mogelijkheden voor aanvoer via het spoor die eertijds meer benut werden.

Deelsysteem woonlobben

Tussen de invalswegen in hebben zich verscheidene woonlobben ontwikkeld. In elke woonlob is een typologisch onderscheid te maken tussen een gedeelte met hoofdzakelijk gesloten bebouwing (dichtst bij het centrum) en een gedeelte met minder gesloten bebouwing en kleine bouwblokken. In vele woonlobben bevinden zich belangrijke stedelijke functies, dikwijls op de rand tussen lob en centrum. Soms brengt dit hinder mee voor het wonen.

Vroeger kwamen hier ook bedrijven voor, daarvan zijn er vandaag slechts enkele overgebleven. Op een aantal vrijgekomen bedrijfsterreinen werden huisvestingsprojecten gerealiseerd.

In verschillende woonlobben lopen hoofdaders voor autoverkeer. Die functioneren vooral als verdeelweg, in een aantal gevallen ook als in- en uitvalsweg naar het centrum.

In enkele woonlobben komen nog relatief grote onbebouwde ruimten voor. Er bevinden zich ook enkele leegstaande ambachtelijke panden.

4. Wat is er aan de hand met de ruimtelijke systemen?

Aan de hand van de *ruimtelijke systemen* kunnen ook een aantal knelpunten en kwaliteiten van de algemene *ruimtelijke structuur* beschreven worden. Ook al overlapt dit gedeeltelijk de knelpunten en kwaliteiten die bij de analyse van de ruimtelijke deelstructuren werden vermeld, toch kan dit nieuwe aanknopingspunten opleveren voor het ruimtelijk structuurplan: de knelpunten moeten worden aangepakt, de kwaliteiten moeten versterkt.

De opsomming van knelpunten en kwaliteiten houdt uiteraard een eerste interpretatie in, zij vormt de basis om na te denken over de gewenste toekomst. Een en ander is in belangrijke mate het resultaat van discussies in de stuurgroep van het ruimtelijk structuurplan. Daar werd zowel over bestaande problemen en kwaliteiten gesproken, als over mogelijke visies en gewenste ontwikkelingen.

4.1. Het regionaal systeem 'Taxandria'

Dit ruimtelijk systeem – een centraal gelegen stedelijk gebied in een groot aansluitend buitengebied - maakt sterke ontwikkelingskansen voor Turnhout mogelijk. Tegelijk worden de relaties duidelijk met de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Eindhoven (elk op ongeveer 40km), met de regionale steden Breda en Tilburg en met het kleinstedelijk Kempisch netwerk van Herentals, Geel en Mol.

De belangrijkste hinderpaal voor het goed functioneren van dit systeem vormt de landsgrens. Hoewel de betekenis van landsgrenzen in Europa voortdurend verzwakt, zijn er toch onvoldoende organisatorische verbanden die op regionale schaal de ruimtelijke ontwikkeling ter hand kunnen nemen.

Een probleem voor Turnhout is dat het verband tussen de stad en de grote open ruimtegebieden (in de vier windrichtingen) onvoldoende structureel is uitgebouwd - en ook in de beeldvorming van Turnhout onvoldoende aanwezig is.

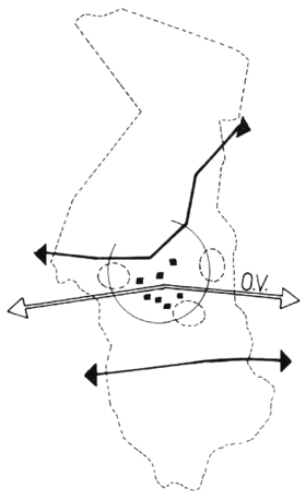
4.2. Het stedelijk gebied Turnhout

Het systeem stad (kaart 44)

Knelpunten en problemen



- In de oost- west band van het systeem 'stad' is het wonen sterk gespreid, en bovendien gekenmerkt door soms zeer lage dichtheden. Deze grote spreiding en de lage dichtheden verzwakken de samenhang die eigen zou moeten zijn aan een stedelijk gebied.
- Een en ander zorgt voor heel wat autoverkeer tussen de verschillende delen van het systeem stad, en dikwijls is dat autoverkeer zeer onveilig. De ring rond Turnhout b.v. vormt een zware barrière voor het langzaam verkeer tussen de verschillende kernen van het systeem 'stad' en de binnenstad van Turnhout.
- Op het grondgebied van Turnhout geldt dit voor de kernen Schorvoort, Parwijk-Blijkhoef en Zevendonk. In de wijk Schorvoort is er een duidelijk intern onderscheid tussen woonstraten en verzamelwegen, maar de verbinding met de binnenstad gebeurt via het kruispunt Steenweg op Zevendonk, Parklaan, Graatakker, of via het kruispunt Oude Dijk, Parklaan, Kwakkelstraat. Beide kruispunten zijn weliswaar met lichten beveiligd, maar liggen op het drukste deel van de ringlaan en blijven knelpunten voor fietsers en voetgangers. Voor Parkwijk en Blijkhoef vormt de Steenweg op Tielen de hoofdverzamelweg. Die komt ook uit op een T-kruispunt met de Parklaan. En ook dit is voor fietsers en voetgangers een hinderpaal. De doorgang onder de brug van de ringlaan over de spoorweg is duidelijk een veiliger alternatief.
- De wijk Zevendonk moet de bijkomende barrière van de autosnelweg overwinnen. Dit gebeurt via één van de twee bruggen over de E34, waarna de Steenweg op Zevendonk en de Steenweg op Tielen dezelfde knelpunten opleveren als degene die hierboven werden vermeld.
- De ringlaan is niet alleen een barrière voor het langzaam verkeer, ze is dat ook voor het woon- werkverkeer vanuit de binnenstad naar het industriegebied in het zuiden.
- In het centrale deel van het systeem, de binnenstad van Turnhout, is de leefbaarheid onvoldoende gewaarborgd om nieuwe inwoners aan te trekken. De woon- en omgevingskwaliteit is er over het algemeen niet erg hoog. Zo is er b.v. onvoldoende groen- en speelgelegenheid voor kinderen en de publieke ruimte is alles behalve aantrekkelijk.
- Ook het autoverkeer vanuit de verschillende kernen van het stedelijk gebied naar de binnenstad brengt nogal wat hinder mee. Bovendien is er in die binnenstad onvoldoende differentiatie in woongelegenheden.
- In het systeem 'stad' is het openbaar vervoer vooral in oost-west richting uitgebouwd, terwijl er in het woon- werkverkeer ook belangrijke noord- zuidrelaties bestaan - naar het industriegebied aan de autosnelweg.

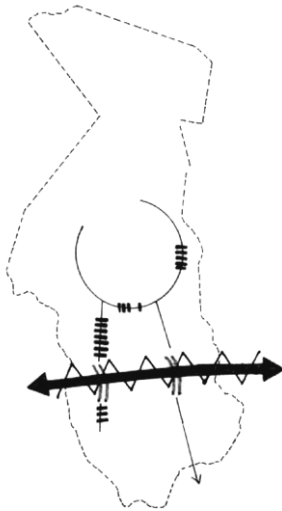


Kwaliteiten en potenties

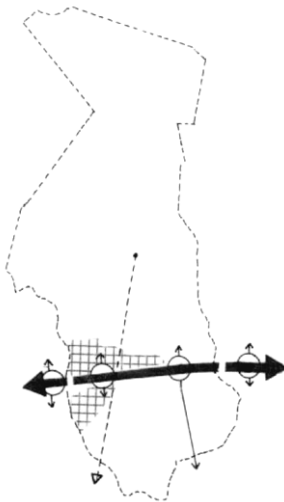
- De duidelijke oost-west band met de N12 – N18 als centrale ader levert een heldere en overzichtelijke ruimtelijke structuur op. De verschillende kernen en wijken hebben een relatief sterke eigen identiteit – én ze zijn vrij autonoom op gebied van basisvoorzieningen. Een en ander geldt voor de kernen op het grondgebied van Turnhout: Schorvoort, Parkwijk-Blijkhoef en Zevendonk.
- De relatieve bundeling van het stedelijk gebied in een oost-west band maakt het mogelijk om de samenhang te versterken zowel openbaar vervoer als fietsvoorzieningen sterker uit te bouwen. Dit geldt tevens voor de relatie tussen de woongebieden in de binnenstad en het industriegebied aan de autosnelweg, die ook op fietsafstand liggen
- Er is een sterke concentratie van voorzieningen in het centrum van Turnhout, zowel van commerciële als van niet-commerciële voorzieningen. Dit biedt het voordeel dat de verplaatsingen naar deze voorzieningen beter te organiseren zijn.
- Binnen de stedelijke oost-west band zijn nog vrij ruime mogelijkheden voor woningbouw, zowel voor inbreidingsprojecten in de binnenstad als uitbreidingen in de verschillende kernen.

Het systeem autosnelweg (kaart 45)Knelpunten en problemen

- De autosnelweg vormt een barrière tussen het stedelijke gebied en de open ruimte. Het aantal overgangen is beperkt. Vanuit het oogpunt van de bereikbaarheid van de open ruimte is dit een knelpunt. Vanuit het oogpunt van de bescherming van de open ruimte kan die duidelijk barrière echter ook positief beoordeeld worden.
- De huidige industrieterreinen in de omgeving van de autosnelweg zijn bijna volledig volzet. Daarbij is er een zeer verschillend ruimtegebruik per werknemer tussen de verschillende bedrijven.
- Het ruimtelijk systeem autosnelweg, met de verkeersaantrekkende functies die zich daar vestigen, breidt zich uit langs de verbindingswegen met de ring en langs de ring zelf. Dit versterkt nog de barrièrewerking van de ring voor langzaam verkeer.
- De autosnelweg is een belangrijke bron van geluidsoverlast

Kwaliteiten en potenties

- De snelweg met zijn 4 op- en afritten geeft de verschillende delen van de stedelijke oost-west band een goede toegang tot het hoofdwegennet. De snelweg vormt een bindend element tussen de verschillende delen van het stedelijk gebied.
- Het industriegebied van Turnhout ligt zeer dicht bij de op- en afritten van de autosnelweg. De oprittencomplexen van de autosnelweg bieden interessante ontwikkelingsmogelijkheden.
- De kruising van de spoorweg met de autosnelweg ter hoogte van het industriegebied is een belangrijk ontwikkelingspotentieel voor de stad. Het biedt kansen voor een multimodale ontsluiting van het industriegebied.

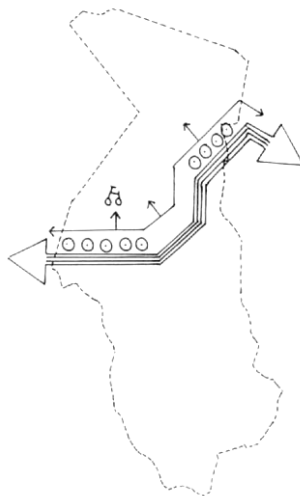


Het systeem kanaal (kaart 46)



Knelpunten en problemen

- De transportfunctie van het kanaal is sterk teruggelopen. Het is slechts bevaarbaar voor schepen tot 450 ton en er zijn op korte of middellange termijn geen infrastructuurwerken gepland. Een ingrijpende verbreding zou overigens de bestaande landschappelijke kwaliteiten aantasten.
- De bedrijven die nog langs het kanaal zijn gevestigd, vooral dan in het westelijk deel op grondgebied Beerse, gebruiken het kanaal steeds minder voor transport. In de plaats daarvan belasten ze het lokale wegennet steeds meer met vrachtverkeer. De relatie tussen de bedrijven en het hoofdwegennet is te groot.
- Er zijn geen rechtstreekse fiets- en voetgangersverbindingen tussen het centrum van de stad en de open ruimte boven het kanaal.



Kwaliteiten en potenties

- Het kanaal is een zeer sterk structurerend element in het stedelijk gebied. Het vormt een duidelijke overgang tussen het bebouwd gebied van de binnenstad en het weinig verstedelijkte gebied ten noorden.
- Het kanaal, met zijn bomenrijen op de oevers, heeft zeer sterke landschappelijke kwaliteiten.
- De omgeving van het kanaal heeft een zeer sterk ontwikkelingspotentieel voor de stad. Deze omgeving biedt ruimte voor recreatie, vormt een verbinding tussen verschillende groene ruimten, en schept interessante woonmogelijkheden. Er zijn kansen voor water- en fietstoerisme.
- Voor scheepvaart beneden de 450 ton kan het kanaal in de toekomst opnieuw een grotere rol spelen in het transport.

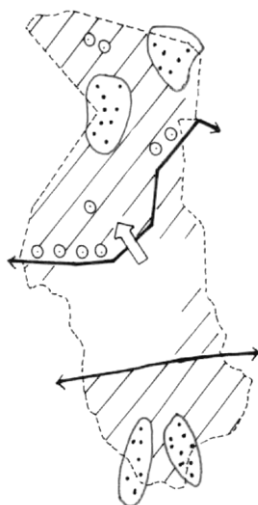
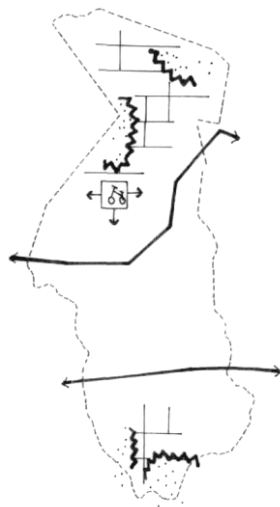
Het systeem open ruimte

Knelpunten en problemen

- In de open ruimte doen zich een aantal conflicten voor tussen natuur en landbouw, o.a. het verdwijnen van kleine landschapselementen door intensieve landbouw en ruilverkaveling. Er zijn ook een aantal gebieden in agrarisch gebruik die op het gewestplan als natuurgebied of reservaat zijn aangeduid. Omgekeerd zijn een aantal landbouwgebieden thans bebost.
- Er doen zich op enkele plaatsen conflicten voor tussen natuur of landbouw enerzijds en recreatie anderzijds. Het gaat hierbij om actieve dagrecreatie, jacht, en in beperkte mate illegale weekendverblijven.
- De mogelijkheden voor passieve recreatie in de open ruimte zijn te beperkt. Vele gebieden zijn niet toegankelijk en er zijn te weinig fietsroutes aanwezig.
- De relatie tussen de stad en de open ruimte ten noorden en ten zuiden is ongestructureerd en onduidelijk.
- De klei-ontginningen die in het huidig gewestplan voorzien zijn vormen een bedreiging voor het noordelijk open ruimtegebied.
- Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vraagt het bebouwingsvrij houden van het spoortracé Turnhout – Tilburg, momenteel loopt daar een fietsroute. Dit tracé loopt dwars door het zeer waardevolle Turnhouts Vennengebied. De eventuele uitbouw van een spoorlijn zou dit kwetsbare gebied schade toebrengen.
- Het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen heeft de N119 geselecteerd als secundaire weg, als verbinding met Tilburg. Deze opwaardering zou schade toebrengen aan het Turnhouts Vennengebied.

Kwaliteiten en potenties

- Turnhout beschikt over een vrij gave open ruimte, zowel ten noorden als ten zuiden van de stad. Deze maakt deel uit van een veel groter aaneengesloten gebied op Vlaams en zelfs internationaal niveau.
- Zowel ten noorden als ten zuiden liggen natuurgebieden met een belangrijke ecologische en landschappelijke waarde.
- Heel wat waterlopen en valleien zijn nog herkenbaar in het landschap.
- Zowel ten zuiden als ten noorden is er ruimte voor een levensvatbare landbouwexploitatie, in harmonie met de natuur.



- Dit gebied heeft een groot potentieel voor zachte recreatie. De aanwezigheid van een grote open ruimte rond de stad kan het beeld van Turnhout als 'groene stad' versterken en vormt een geschikte ontwikkelingsmogelijkheid voor 'groen toerisme'.

4.3. Het ruimtelijk systeem binnenstad

Systeem stadshart

Een belangrijke kwaliteit van het stadshart is dat er een sterke concentratie is van commerciële en andere voorzieningen. Die voorzien in de behoeften van de bewoners van de stad, maar oefenen ook een grote aantrekkingskracht uit op bezoekers.

Een knelpunt vormt de autogerichtheid van deze bezoekers. Een te groot aantal verplaatst zich met de auto naar de kern van Turnhout om gebruik te maken van de voorzieningen. Hierdoor wordt het gebied rond het stadshart geconfronteerd met problemen van rijdend en stilstaand autoverkeer.

Een belangrijke kwaliteit van het stadshart is het feit dat er nog in gewoond wordt, waardoor een levenloos centrum buiten de winkeluren vermeden wordt. De woonfunctie staat hier wel onder druk van andere functies en het wonen boven winkels komt steeds minder voor.

Systeem kantoren en voorzieningen

Belangrijke stedelijke voorzieningen en kantoorconcentraties sluiten direct aan bij het stadshart. Vanuit het oogpunt van complementariteit is dit een kwaliteit, die de binnenstad tot een levendig geheel maakt met een sterke vermenging van functies.

Sommige van deze voorzieningen en kantoorconcentraties zijn echter vrij grootschalig en hebben de neiging om te groeien. Zo ontstaan er vrij grote bouwblokken die niet doordringbaar zijn en die een barrière gaan vormen tussen het stadshart en de woonwijken errond. Dit is vooral het geval voor de noord- en oostzijde van het stadshart.

Systeem spoorweg

Op dit ogenblik is de spoorweg, samen met het vormingsstation, vooral een barrière in de binnenstad. Er zijn te weinig overgangen.

Het station op zich is een belangrijke stedelijke pool aan de rand van het stadshart. Dit feit zal nog versterkt worden na de aanleg van het busstation (momenteel in uitvoering).

Er zijn in dit ruimtelijk systeem echter ook nog belangrijke ontwikkelingsmogelijkheden voorhanden. Het vormingsstation wordt weinig benut en beslaat een zeer grote oppervlakte. Het terrein kent echter een interessante ligging tussen stadshart en kanaal.

Ook het terrein dat grenst aan het spoorweggebied zou na een eventuele herlokalisatie van het houtverwerkend bedrijf kunnen aangewend worden voor een verdichtingsproject waar woon- en werkgelegenheid gecreëerd kan worden.

Systeem woonlobben

Woonlob 1

In woonlob 1 komen verschillende grote middelbare scholen voor: het H.Grafinstituut, het St.Pieterinstituut, het Atheneum en het St. Lutgardusinstituut. Het H.Grafinstituut is een typisch voorbeeld van een zeer groot en moeilijk doordringbaar bouwblok tussen het stadshart en de achterliggende woonwijken.

Verder bevindt zich in deze woonlob het leegstaand bedrijfscomplex van Brepols. Op dit ogenblik bestaan er plannen om op die plaats een voorzieningencomplex te vestigen met winkels, woningen en recreatieve voorzieningen.

Er zijn daarnaast nog enkele grote onbebouwde ruimten voorhanden.

Morfologisch omvat de bebouwing relatief veel halfopen wooneenheden. In het gedeelte tegen de ringlaan komen er ook verkavelingen voor met vrijstaande bebouwing.

De Baron Dufourstraat, Hoveniersstraat en Jubileumlaan vormen een hoofdader voor het verkeer in deze woonlob. Deze hoofdader is ook belangrijk voor het fietsverkeer naar de verschillende scholen in het gebied. Het is tegelijk een in- en uitvalsweg naar het centrum, en die rol zou bij de vestiging van het winkelcentrum op het Brepolsterrein sterk kunnen toenemen. De vraag is hoe beide functies in de toekomst verzoend kunnen worden.

Woonlob 2

In woonlob 2 zijn de voorzieningen minder grootschalig van karakter, waardoor de bouwblokken makkelijker doordringbaar zijn. Er situeert zich nog één actief bedrijf - dat volgens het gewestplan in de juiste zone ligt.

Het is een gebied met een uitgesproken woonkarakter. Er komt hoofzakelijk gesloten bebouwing in voor. In het gedeelte tegen de ringlaan treft men halfopen bebouwing aan. De hoofdverkeersader in dit gebied, de Kwakkelstraat krijgt relatief weinig verkeer te verwerken en vervult vooral de functie van wijkverzamelweg. De Grimstedestraat krijgt dan weer veel concentrisch verkeer te verwerken.

woonlob 3

Deze woonlob wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van belangrijke voorzieningen: het ziekenhuis en de concentratie van administratieve diensten bevinden zich in dit gebied. Er is in deze lob ook nog een drukkerij actief, één van de weinige bedrijven in het woongebied. Verder wordt deze lob gekenmerkt door een groot onbebouwd gebied.

Het woningbestand bestaat voor het grootste deel uit rijwoningen. Het aandeel sociale woningen is hier relatief groot en opmerkelijk is ook de aanwezigheid van appartementsgebouwen. De hoofdverkeersader, die wordt gevormd door de Rubensstraat, Korte Gasthuisstraat en Korte Vianenstraat, krijgt veel verkeer te verwerken

van en naar het centrum. Verder dient het traject Apostoliekenstraat – Patriottenstraat heel wat concentrisch verkeer op te vangen.

woonlob 4

Deze woonlob is vrij heterogeen van karakter. Er komen zowel sociale woonwijken in voor - zoals de Tuinwijk - als vrijstaande woningen op relatief grote percelen. Verder vinden we er op het vlak van voorzieningen een technische school en het voetbalstadion van Turnhout. De aanwezigheid van de spoorweg heeft hier duidelijk gezorgd voor een barrière tussen deze wijk en het stadshart. Belangrijk is ook de vestiging van de voormalige militaire Blaironkazerne. Deze wordt thans omgevormd tot een innovatief bedrijven- en vormingscentrum. Verder is er ook nog een leegstaand bedrijf aan de Gierledreef waarvoor een woonproject wordt voorbereid.

woonlob 5

In deze woonlob komen enkele grote middelbare scholen voor: het HORITO en het St. Jozefscollege. Ook de stelpaats van De Lijn is hier gevestigd, die een aanzienlijke oppervlakte in beslag neemt. Een houtverwerkend bedrijf (achter het station) ligt hier volgens het Gewestplan in de juiste zone, maar wordt volledig ingesloten door woonstraten. Verder omvat deze lob een uitgesproken woongebied met grote aantallen sociale woningen in de wijk Stokt. Aan de Nieuwe Kaai is recent een project gerealiseerd met woningen, commerciële voorzieningen en een beurs- en evenementenhal.

woonlob 6

Deze woonlob grenst aan het kanaal. Nochtans bestaat er weinig directe relatie met het kanaal. In deze woonlob komt een vrij grote sociale woonwijk voor. Op dit ogenblik is een project voor 80 nieuwe appartementen in aanbouw. Aan de grens van deze lob ligt het rangeerterrein van de NMBS, dat grotendeels in onbruik is geraakt. Er zijn ook nog private onbebouwde en niet ontsloten terreinen. Het bedrijf ANCO, dat zich in deze lob bevindt is volgens het Gewestplan in industriezone gesitueerd, maar wordt omringd door woningen.

woonlob 7

Deze woonlob omvat een belangrijk aandeel stedelijke voorzieningen met o.a. de middelbare school van Sint Victor en de kantorencampus van ACW. Hier stelt zich weer het probleem van de doordringbaarheid van monofunctionele grote bouwblokken tussen stadshart en woongebied. Beeldbepalend is hier het Begijnhof met haar historische omgeving. Daarnaast heeft vooral de omgeving rond de Oude Vaartstraat een uitgesproken woonkarakter, met ook oudere sociale woningen en een recent project van sociale woningen op een voormalig bedrijfsterrein. Concentrisch verkeer rond het stadshart gebruikt hier het traject Hannuitstraat, Begijnendreef, Wouwerstraat.

woonlob 8

Deze woonlob is het minst bebouwd. Hier ligt nog 30 ha onbebouwd terrein in het woongebied, wat een belangrijke ontwikkelingsmogelijkheid vormt. Het gebied heeft sterke troeven zoals de ligging nabij het kanaal en nabij de open ruimte aan de overkant van de ringlaan. Een knelpunt vormt de lage hoogteligging van het gebied en het feit dat het nog niet ontsloten is. Aan de Oude Kaai is het bedrijf Joossen – Luyckx gevestigd. Verder zijn de openbare nutsbedrijven hier sterk aanwezig: IVEKA, PIDPA en het hoofdkantoor.

Hoofdstuk V: synthese & taakstelling

In dit hoofdstuk worden de verschillende deelstructuren en deelsystemen tot één geheel samengebracht, met een bepaalde ruimtelijke structuur en een landschappelijk beeld. De belangrijkste elementen uit de voorgaande hoofdstukken worden samengevoegd. Dit hoofdstuk kan als dusdanig dus ook op zich gelezen worden en geeft een globaal beeld van de stad Turnhout.

1. De bestaande ruimtelijke structuur en landschappelijk beeld

1.1. Structuur (kaart 47)

De bestaande ruimtelijke structuur van Turnhout wordt in grote mate bepaald door volgende elementen:

- de structuur van de historische binnenstad
- de ring als begrenzing van de eerste concentrische uitbreidingen
- de infrastructuren van de E34 en het kanaal, die in belangrijke mate het bebouwde deel begrenzen
- de grote open ruimte-gebieden in het noorden en het zuiden van de stad.
- het contrast tussen de eerder 'harde' overgang van bebouwd gebied naar open ruimte in het zuiden, tegenover de meer 'zachte' overgang in het noorden.
- vijf open ruimte vingers of corridors:
 - de groencorridor tussen Turnhout en Vosselaar met de Visbeek als structuurbepalend element
 - een corridor met natuurgebieden en agrarische gehelen vanuit het zuiden.
 - een zuidoostelijke corridor
 - een corridor vanuit Oud-Turnhout (Bentel)
 - een noordelijk open ruimtelandschap

1.2. Beeld

Het landschappelijk beeld is het gevolg van de wisselwerking tussen de fysische omstandigheden, het milieu en de menselijke activiteiten, en slaat dus niet alleen op de open ruimte. Het is het resultaat van het ingrijpen op de omgeving door uiteenlopende activiteiten. Het beeld wordt bepaald door een combinatie van alle hierboven besproken deelstructuren.

Het structuurplan zoekt naar de karakteristieken van het landschapsbeeld in de gemeente en naar landschappelijke deelruimten waarvoor een specifiek ruimtelijk beleid en ontwikkelingsperspectieven kunnen worden bepaald.

Men kan aldus een 6-tal landschapstypes duidelijk van elkaar onderscheiden:

- het stedelijk landschap binnen en rond de ring
- het suburbaan landschap in de woongebieden ten noorden en ten zuiden van de autosnelweg (Parkwijk-Blijkhoeve, Schorvoort, Eyssels, Zevendonk)
- het industrieel landschap langsheen de autosnelweg en in beperkte mate langsheen het kanaal
- het agrarische landschap in grote aaneengesloten gehelen ten zuiden en ten noorden van de binnenstad
- het natuurlandschap in verspreide gehelen rond de stad (Turnhouts Vennengebied, Tielenheide, De Dongen, Melle, ...)
- het parklandschap (stadspark, Filipkes vijver)

In het 'zachte' landschap zijn een 5-tal open ruimtevingers te onderscheiden:

- De groencorridor (parken, bossen) in een strook tussen Turnhout en Vosselaar met de Visbeek als structuurbepalend element
- Een corridor met natuurgebieden (Tielenheide, De Dongen) en agrarische gehelen vanuit het zuiden.
- Een zuidoostelijke corridor
- Een corridor vanuit Oud-Turnhout (Bentel)
- Een noordelijk open ruimtelandschap

2. Knelpunten en problemen, kwaliteiten en kansen

2.1. Knelpunten en problemen

- Dreigende versnippering van de open ruimte, vooral door toekomstige projecten. De spoorverbinding tussen Turnhout en Tilburg, die als tracé weerhouden is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, en vooral de opwaardering naar secundair niveau van de autoverbinding Turnhout-Tilburg, zoals voorzien in het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen, vormen ernstige bedreigingen van de waardevolle noordelijke open ruimte en van het Turnhouts Vennengebied.
- De relatie tussen de stad en de grote open ruimte ten noorden en ten zuiden is ongestructureerd en onduidelijk. Zowel visueel als functioneel zijn er te weinig verbanden tussen beide systemen.
- De ring vormt een zware barrière tussen de binnenstad en de erbuiten gelegen woonwijken en andere functies. Vooral ter hoogte van de zuidelijke stadsuitbreidingen vormt de ring een ernstige breuk in het stadsweefsel, en is het een grote bron van onveiligheid voor langzaam verkeer. Deze onveiligheid is op zijn beurt aanleiding voor veel onnodige autoverplaatsingen.
- Er is op dit ogenblik een structureel tekort aan ruimte voor industrie en K.M.O. De bestaande zones zijn vrijwel volledig bezet, wat het noodzakelijk maakt om op zoek te gaan naar nieuwe vestigingsmogelijkheden.
- Er is ook een structureel tekort aan sportvoorzieningen en aan speelgelegenheid voor jeugdvoorzieningen.
- Door de huidige structuur van de stad, en vooral door de sterke uitbreiding ten zuiden van de ring wordt zeer veel lokaal autoverkeer gegenereerd. Dit autoverkeer verhoogt dan weer de onveiligheid van fietsers en voetgangers, vooral op de grote toegangswegen naar de stad en op de kruispunten van deze toegangswegen met de ring.

2.2. Kwaliteiten en kansen

- Turnhout beschikt over een groot aantal natuurgebieden rond de stad. Vooral aan de noordzijde kunnen deze onderling verbonden worden tot één samenhangend natuurgebied, dat ook buiten de grenzen van Turnhout doorloopt.
Tussen Turnhout en Vosselaar bevindt zich een belangrijke groencorridor, die de noordelijke en zuidelijke open ruimte met elkaar verbindt.
- De binnenstad van Turnhout is vrij compact, maar biedt nog ruimte voor nieuwe woningbouw, enerzijds door inbreiding in binnengebieden, anderzijds door nieuwe projecten op goed gelegen onbebouwde terreinen. Een groot deel van de taakstelling wonen kan op die manier in de binnenstad worden opgevangen. Daarnaast is er in de binnenstad ook ruimte voor de verdere uitbouw van centrumvoorzieningen. De complementariteit van wonen en voorzieningen kan dit tot een attractieve woonomgeving maken, die bovendien heel wat autoverplaatsingen overbodig maakt.
- Turnhout beschikt over een groot woonuitbreidingsgebied ten noorden van het kanaal. Hier kan een nieuwe woonvorm ontwikkeld worden, 'wonen in een parkomgeving', waarbij het gebied zijn open karakter kan behouden.
- Turnhout heeft een sterke centrumfunctie en kan zijn rol als dienstencentrum voor een ruimer gebied nog sterk uitbouwen.
- De grote open ruimtegebieden in het noorden en zuiden van de stad maken een levensvatbare landbouw mogelijk. Op zijn beurt kan de landbouw de open ruimte in de toekomst vrijwaren.
- In de directe omgeving van de binnenstad zijn er mogelijkheden om ruimte te creëren voor actieve recreatie en speelgelegenheid voor jongeren.
- De mogelijkheden voor passieve recreatie in Turnhout zijn zeer groot. Ze kunnen uitgebouwd worden tot een bovenlokale activiteit en vormen een toeristisch potentieel.
- De E34, met zijn twee opritcomplexen op het grondgebied van Turnhout, biedt goede ontwikkelingsmogelijkheden voor de industrie.
- De relatieve compactheid van de bebouwing in Turnhout levert mogelijkheden voor de uitbouw van functionele verbindingen voor langzaam verkeer en openbaar vervoer.
- Het kanaal vormt een beeldbepalende infrastructuur die naast zijn transportfunctie nieuwe ontwikkelingskansen biedt op het vlak van recreatie, toerisme, huisvesting, ...

3. Taakstellingen en prognoses

Turnhout maakt deels deel uit van het regionaalstedelijk gebied Turnhout. Het is dit laatste waarvoor een specifieke taakstelling wordt voor zien.

Wonen

De taakstelling voor het regionaalstedelijk gebied Turnhout werd berekend op 7.297 bijkomende woongelegenheden voor de periode 1991-2007. Tussen 1991 en 1997 zijn er reeds 2.375 woningen gerealiseerd. De resterende taakstelling voor de periode 1997-2007 bedraagt dus 4.922 eenheden. Binnen het bestaande vastliggende juridische aanbod wordt geschat dat er zo'n 6.300 mogelijkheden zijn voor de realisatie van woningen tot 2007. Het voeren van een aanbodbeleid inzake woningen is evenwel één van de essentiële opdrachten van het stedelijk gebied beleid.

Van de taakstelling van het regionaalstedelijk gebied Turnhout neemt Turnhout 64% op zich, dit wil zeggen 3.150 woningen.

Bedrijvigheid

Binnen de grenslijn van het regionaalstedelijk gebied Turnhout geldt een taakstelling van 209ha bijkomend bedrijventerrein. Deze behoefte wordt verhoogd doordat een aantal industrieterreinen beter een andere bestemming krijgen (Frans Segers Natuurreservaat, Veldekensweg ten noorden van het kanaal). In totaal gaat het hierbij om 16ha. Zodoende bedraagt de taakstelling voor het regionaalstedelijk gebied 225ha tot 2007.