

---

AWV

## STARTNOTA HERINRICHTING N112 - WIJNEGEM

STUDIE VOOR HERINRICHTING DOORTOCHT N112 INCLUSIEF RIOLERINGSSTUDIE



---

13 MAART 2026

# INHOUD

1 / INLEIDING	12
1.1 / HOE VERLOOPT EEN PROJECT?	12
2 / PROBLEEMSTELLING EN DOELSTELLINGEN	16
2.1 / SITUERING	16
2.2 / DOELSTELLINGEN	17
3 / PLANNINGSCONTEXT EN RANDVOORWAARDEN	19
3.1 / RUIMTELIJK – PLANOLOGISCH	19
3.2 / VERKEERSPLANOLOGISCH	28
3.3 / JURIDISCH	35
3.4 / OVERIGE RANDVOORWAARDEN EN AANDACHTSPUNTEN/ VISIES	38
4 / ANALYSE	47
4.1 / RUIMTELIJKE ANALYSE	47
4.2 / HISTORISCHE ANALYSE	53
4.3 / VERKEERSKUNDIGE ANALYSE MACRO EN MESONIVEAU	55
4.4 / GEBRUIK VAN HET NETWERK	61
4.5 / VERKEERSKUNDIGE EN RUIMTELIJKE ANALYSE OP WEGNIVEAU	86
5 / SYNTHESE PROBLEEMSTELLING	99
5.1 / RUIMTELIJKE KNELPUNTEN	99
5.2 / VERKEERSKUNDIGE KNELPUNTEN	99

5.3 / KNELPUNTEN EN KANSEN STAKEHOLDERS	101
6 / RUIMTELIJKE VISIE	102
6.1 / KLIMAAT ROBUUST ONTWERPEN	102
6.2 / UITBOUW GROEN RASTERNETWERK	103
6.3 / VALLEI GROOT SCHIJN VERBONDEN MET TURNHOUTSEBAAN	105
6.4 / TURNHOUTSEBAAN ALS BELEEFBARE GROENE AS	105
7 / VERKEERSKUNDIGE VISIE	107
7.1 / STAPPERS	107
7.2 / TRAPPERS	107
7.3 / OPENBAAR VERVOER	108
7.4 / GEMOTORISEERD VERKEER	109
8 / VOORGESTELDE OPLOSSINGSRICHTINGEN/ CONCEPTEN	116
8.1 / DEELGEBIED 1	116
8.2 / DEELGEBIED 2	124
9 / AFWEGINGEN VAN DE OPLOSSINGSRICHTINGEN EN KEUZE VAN DE OPLOSSING	146
9.1 / INLEIDING	146
9.2 / VERKEERSVEILIGHEID	147
9.3 / GROEN	148
9.4 / SOCIAAL EN AANGENAAM	149
9.5 / GEZONDHEID	149
9.6 / PERFORMANTIE EN EFFICIENTIE	149
10 / BESCHRIJVING VOORKEURSCENARIO	151

10.1 / SYMMETRISCH PROFIEL MET FIETSPADEN	151
10.2 / VERHOOGDE PLEINEN EN VEILIGE OVERSTEEKPLAATSEN	151
10.3 / TWEEZIJDIG PARKEREN MET KORT PARKEREN	151
10.4 / TOEGANKELIJKE BUSHALTES	152
10.5 / TURNHOUTSEBAAN ALS GROENE STRAAT	152
11 / FLANKERENDE MAATREGELEN	153
11.1 / PARKEERBELEID	153
11.2 / CAMPAGNES	153
12 / VERSLAG PARTICIPATIEAVOND	154
13 / PROCEDURE EN VERDER ONDERZOEK	155
14 / BIJLAGE PARKEERONDERZOEK	156

VECTRIS cvba  
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven  
T 016 31 91 00  
[www.vectris.be](http://www.vectris.be) - [info@vectris.be](mailto:info@vectris.be)

## FIGUREN

Figuur 1: Stappenplan verloop project, AWW .....	12
Figuur 2: Situering macroniveau .....	16
Figuur 3: Situering opdracht mesoniveau .....	17
Figuur 4: Gewenste ruimtelijke structuur .....	23
Figuur 5: Beleidsvisie Wijnegem - duurzame vestigingsmogelijkheden .....	24
Figuur 6: Beleidsvisie Wijnegem – kernversterking .....	25
Figuur 7: Ontsluiting naar Ertbruggestraat .....	26
Figuur 8: Situering woonproject Ertbrugge.....	27
Figuur 9: Masterplan De Werve Hoef .....	27
Figuur 10: Wegencategorisering vervoerregio Antwerpen .....	28
Figuur 11: Ochtendspits richting Antwerpen – busnet .....	29
Figuur 12: Knelpunten wat betreft doorstroming OV.....	29
Figuur 13: Feederlijn vanuit Zoersel en Schilde richting Wijnegem .....	30
Figuur 14: Mobiliteitsplan - fietsroutes .....	31
Figuur 15: Mobiliteitsplan – snelheidsregimes.....	31
Figuur 16: Situering gepland bedrijventerrein Wommelgem – Ranst .....	33
Figuur 17: Impressie met nieuwe bruggen: fietsbrug links en gemotoriseerd verkeer rechts op beeld .....	34
Figuur 18: Gewestplan .....	35
Figuur 19: Situering RUP Van Pelt.....	36
Figuur 20: Bestemmingsplan RUP Weilandshof.....	37
Figuur 21: Een breedte van 1m80 is comfortabeler. Bij deze breedte kan bijvoorbeeld een gearmd koppeltje wel een tegenligger zonder moeilijkheden passeren. Ook twee rolstoelen kunnen elkaar comfortabel passeren. ....	39

Figuur 22: Links: de voet van deze reclamezuil is smaller dan het bord, waardoor witte-stokgebruikers het risico lopen tegen het bord te botsen, omdat ze het niet hebben opgemerkt met de stok. – Rechts: Aan deze trap kan een blinde of slechtziende zich behoorlijk kwetsen, doordat het obstakel op grondniveau niet tastbaar is .....	40
Figuur 23: Richtlijnen voor standaardbreedtes fietspaden, rekening houdend met intensiteit fietsverkeer .....	41
Figuur 24: Schuwafstanden t.o.v. vaste obstakels en diep obstakel .....	42
Figuur 25: Bushalte en doorlopende muur en t.o.v. geparkeerde voertuigen .....	42
Figuur 26: Boogstralen .....	43
Figuur 27: Beeld uit bushaltegids De Lijn .....	44
Figuur 28: Verhardingsbreedtes en andere, uit dienstorder MOW/AWV/2012/4 .....	45
Figuur 29: Breedte rijstrook voor openbaar vervoer .....	45
Figuur 30: Biologische waarderingskaart – bron: Geopunt .....	47
Figuur 31: Erkende natuureservaten – bron: Geopunt .....	48
Figuur 32: Blauw netwerk bron: Geopunt .....	49
Figuur 33: Watertoets: overstromingsgevoelige gebieden fluviaal (2023) bron: Geopunt .....	50
Figuur 34: Watertoets: overstromingsgevoelige gebieden pluviaal (2023) bron: Geopunt .....	51
Figuur 35: Ruimtelijke functionele analyse .....	52
Figuur 36: Ferrariskaart .....	53
Figuur 37: Situering GRB .....	54
Figuur 38: Atlas der Buurtwegen .....	55
Figuur 39: Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk .....	56
Figuur 40: Recreatief fietsnetwerk .....	57
Figuur 41: Lijn 40 .....	58
Figuur 42: Lijnen 37a en 34 .....	59
Figuur 43: Lijn 341 .....	59

Figuur 44: Mobiliteitsplan - wegcategorisering .....	60
Figuur 45: Overzicht tellingen .....	61
Figuur 46: Telresultaten ochtendspits .....	65
Figuur 47: Telresultaten avondspits .....	68
Figuur 48: H-B onderzoek markt - Turnhoutsebaan .....	69
Figuur 49: H-B onderzoek Antwerpen - Turnhoutsebaan.....	70
Figuur 50: H-B onderzoek Schilde - Turnhoutsebaan.....	70
Figuur 51: Totaal overzicht ongevallen .....	71
Figuur 52: Ongevallen met voetgangers .....	72
Figuur 53: Ongevallen met gewone fietsers, fietsers met elektrische fiets en bromfietsers .....	72
Figuur 54: Ongevallen met personenwagens .....	73
Figuur 55: Locaties met fietsongevallen langs Turnhoutsebaan 2023-2024 (Fietsbarometer provincie Antwerpen).....	74
Figuur 56: Locaties met fietsongevallen langs Turnhoutsebaan 2023-2024 (Fietsbarometer provincie Antwerpen).....	75
Figuur 57: Turnhoutsebaan aan begin van studiegebied (politiepost Wijnegem) .....	87
Figuur 58: Fietsenstalling en groen ter hoogte van Ridder G. Van Havrelaan .....	88
Figuur 59: Kruispunt met Merksemsebaan .....	89
Figuur 60: Kruispunt met Wommelgemsteenweg.....	90
Figuur 61: Halte Wijnegem Dorp richting westen.....	91
Figuur 62: Ter hoogte van Marktplein .....	92
Figuur 63: Ten oosten van Marktplein: rooilijn achteruit en voortuintjes.....	93
Figuur 64: Toegang Wijnegem Park aan begraafplaats.....	94
Figuur 65: Toegang tot parking Wijnegemhof .....	95
Figuur 66: Bushalte Wijnegem Vaardijk (richting oosten) (Mapillary, 2025).....	96

Figuur 67: Beschikbaar dwarsprofiel tussen Fortveldstraat en kanaal .....	97
Figuur 68: Beschikbaar dwarsprofiel noordzijde kanaal .....	98
Figuur 69: Leidende principes voor klimaatrobuust ontwerpen .....	102
Figuur 70: Structuurschets Turnhoutsebaan .....	103
Figuur 71: Uitbouwen groen rasternetwerk .....	104
Figuur 72: Referentiebeeld heraanleg Onze-Lieve-Vrouwenstraat in Mechelen, opening bordsteen (foto Het Nieuwsblad, © Joren De Weerd)	105
Figuur 73: Referentiebeeld waterdoorlatend materiaal met groene voegen voor parkeerplaatsen .....	106
Figuur 74: Referentiebeelden luwteplekken met groenplantsoenen en zitplekken, Wenen .....	106
Figuur 75: Infographic kortparkeren versus langparkeren .....	110
Figuur 76: Merksemsebaan ochtendspits (links) en avondspits (rechts) .....	111
Figuur 77: Kruispuntdiagram Merksemsebaan .....	112
Figuur 78: Ochtendspits mét afslagstrook – conflictvrije regeling .....	113
Figuur 79: Avondspits mét afslagstrook – conflictvrije regeling .....	114
Figuur 80: Marktplein ochtendspits (links) en avondspits (rechts) .....	115
Figuur 81: Overzichtskaart maatregelen deelgebied 1 .....	116
Figuur 82: Dwarsprofiel N112- Hippolyte Meeusstraat .....	117
Figuur 83: Collage wegvak N112 – Hippolyte Meeusstraat .....	118
Figuur 84: Dwarsprofiel Hippolyte Meeusstraat - Albertkanaal .....	119
Figuur 85: Collage wegvak Hippolyte Meeusstraat – Albertkanaal .....	120
Figuur 86: Inrichtingsschets Hippolyte Meeusstraat .....	121
Figuur 87: Voorstel inrichting toegankelijke halte Wijnegem H. Meeusstraat .....	122
<b>Figuur 88: ‘Voorstel inrichting toegankelijke halte Molenheide</b> .....	<b>123</b>
Figuur 89: Indeling deelgebied 2 .....	124

Figuur 90: Typeprofiel met tweezijdige parkeren en tweezijdige fietspaden .....	125
Figuur 91: Verhouding groen en verhardingsoppervlakte, waarvan parkeerplaatsen meegenomen worden in percentage auto .....	125
Figuur 92: Typeprofiel met tweezijdig parkeren en dubbelrichtingsfietspad .....	126
Figuur 93: Verhouding groen en verhardingsoppervlakte, waarvan parkeerplaatsen meegenomen worden in percentage auto .....	126
Figuur 94: Verhouding groen en verhardingsoppervlakte, waarvan parkeerplaatsen meegenomen worden in percentage auto .....	127
Figuur 95: Typeprofiel met eenzijdig parkeren + brede fiets-en voetpaden .....	127
Figuur 96: Verhouding groen en verhardingsoppervlakte, waarvan parkeerplaatsen meegenomen worden in percentage auto .....	128
Figuur 97: Typeprofiel met fietssuggestiestroken en optimale vergroening .....	128
Figuur 98: Overzichtskaart maatregelen deelgebied 2 .....	129
Figuur 99: Inrichtingsschets Kanaalstraat .....	130
Figuur 100: Inrichtingsschets Molendreef.....	131
Figuur 101: Inrichtingsschets Kerkhof .....	132
Figuur 102: Collage toegang Kerkhof .....	133
Figuur 103: Referentiebeelden van groene voortuinen, Martelarenlaan (Leuven) .....	133
Figuur 104: Inrichtingsschets Marktplein .....	134
Figuur 105: Dwarsprofiel Marktplein, toegankelijke bushaltes.....	135
Figuur 106: Collagebeeld Marktplein Hoppinpunt.....	135
Figuur 107: Referentiebeelden vergroenen dorpsplein (gemeenteplein Edegem) en geveltuinen (Mol, Mechelen en Amsterdam) .....	136
Figuur 108: Inrichtingsschets Schoolstraat .....	139
Figuur 109: Inrichtingsschets Wommelgemsteenweg.....	140
Figuur 110: Inrichtingsschets Merksemsebaan en collage Merksemsebaan.....	141
Figuur 111: Inrichtingsschets Fortveldstraat.....	144
Figuur 112: Inrichtingsschets 't Gasthuis.....	145

Figuur 113: Referentiebeelden inrichting voorplein 't Gasthuis (Diest, Delft, Londen, Lochristi) ..... 145

## TABELLEN

Tabel 1: Overzicht dinsdag 6 juni – segment 1 .....	77
Tabel 2: Overzicht dinsdag 6 juni – segment 2 .....	78
Tabel 3: Overzicht dinsdag 6 juni – segment 3 .....	79
Tabel 4: Overzicht zaterdag 3 juni – segment 1 .....	81
Tabel 5: Overzicht zaterdag 3 juni – segment 2 .....	81
Tabel 6: Overzicht zaterdag 3 juni – segment 3 .....	82
Tabel 7: overzicht dinsdag 6 juni – segment 1 .....	164
Tabel 8: overzicht dinsdag 6 juni – segment 2 .....	165
Tabel 9: overzicht dinsdag 6 juni – segment 3 .....	165
Tabel 10: overzicht zaterdag 3 juni – segment 1 .....	173
Tabel 11: overzicht zaterdag 3 juni – segment 2 .....	174
Tabel 12: overzicht zaterdag 3 juni – segment 3 .....	175

# 1 / INLEIDING

## 1.1 / HOE VERLOOPT EEN PROJECT?

Van studie bureau tot spadesteek

Bij wegenwerken gebeuren er allerlei zaken achter de schermen. Een project doorloopt een vaste reeks administratieve stappen voor de eerste spadesteek plaatsvindt. Elke stap is nodig om zeker te zijn dat we het project efficiënt en correct uitvoeren.

*Wat voorafgaat*

Een project begint bij een probleem of een knelpunt: een onveilige situatie aan een kruispunt, een fietspad dat ontbreekt, een wegdek in slechte staat ... Wegen en Verkeer brengt zelf die problemen en knelpunten ter sprake op overleg met gemeentebesturen. Of ze worden aangekaart door de gemeentebesturen, burgers, of de lokale politie. Daarnaast putten we ook uit onze lijst met gevaarlijke punten en andere systemen van monitoring.

Zodra het probleem is vastgesteld, zijn er twee mogelijke trajecten:

- Ofwel wordt het behandeld in een Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV). Dit kan alleen voor relatief kleine en goedkope ingrepen, waarbij de focus op verkeersveiligheid ligt. In dat geval volgt het project een aparte procedure.
- Ofwel wordt het een investeringsproject. Dat zijn ingrepen die meer samenwerking vragen of complexer, duurder en groter zijn dan de PCV-dossiers. Elk investeringsproject doorloopt de stappen hieronder.



*Figuur 1: Stappenplan verloop project, AWW*

## STAP 1: EEN STUDIEBUREAU AANSTELLEN

Eerst moeten we bestuderen wat de beste oplossing is voor het probleem. Dat studiewerk gebeurt bijna altijd door een extern studie bureau. Om een studie bureau aan te stellen, werken we met een openbare aanbesteding. **Zo'n aanbesteding** verloopt in verschillende stappen:

- We schrijven eerst een bestek waarin staat wat het studie bureau moet onderzoeken en op welke manier dit moet gebeuren.
- Het bestek wordt openbaar gepubliceerd. Geïnteresseerde studie bureaus krijgen enkele weken de tijd om een offerte in te dienen.
- Alle offertes worden beoordeeld en gerangschikt. Dit doen we op basis van de prijs, maar ook het plan van aanpak, de referenties en het voorgestelde team van het studie bureau nemen we mee in de beoordeling.
- Daarna wordt het dossier gegund aan de meest geschikte kandidaat.

## STAP 2: DE STARTNOTA

Het studie bureau werkt eerst aan een startnota. Dat is een eerste, verkennende nota waarin de oplossing van het probleem wordt uitgewerkt.

In een startnota zit een grondige analyse van de huidige situatie, de doelstellingen van het project en de ruimere context. **Wegen en Verkeer en het studie bureau hebben in deze fase samen met de betrokken partners (de betrokken gemeentebesturen, De Lijn, ...) al een aantal principiële keuzes gemaakt.** Die worden toegelicht en gemotiveerd in de startnota. Voorbeelden van dergelijke keuzes zijn: het tracé van een fietspad, de keuze voor een tunnel of een brug en de configuratie van een kruispunt. Als er sprake is van duidelijk gedefinieerde alternatieven, worden ook de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven tegenover elkaar afgewogen.

In een startnota zit ook een eerste, ruw ontwerp van de toekomstige situatie. Het gaat dan concreet over een ruw grondplan, schematische voorstellingen van kruispunten of kunstwerken (bruggen of tunnels), schematische dwarsdoorsneden of beelden van bestaande infrastructuur die gebruikt worden als referenties om bepaalde aspecten van het voorgestelde concept te illustreren.

### *De projectstuurgroep*

Bij de opmaak van een startnota komt veel overleg kijken. Dat gebeurt in een projectstuurgroep: hierin zitten afgevaardigden van Wegen en Verkeer, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de betrokken gemeenten en andere relevante partners. De volledige projectstuurgroep moet het eens zijn over de voorkeursoplossing voor het project verder kan.

## STAP 3: DE PROJECTNOTA

De projectnota werkt verder op de startnota naar een concreter ontwerpplan. Als bijlage bij de nota zitten een gedetailleerd grondplan, typedwarsprofielen en soms ook 3D-visualisaties om bepaalde aspecten van een ontwerp bevattelijk te maken. Een projectnota bevat ook

voorstellen voor de verlichting en de gebruikte materialen. Om bepaalde keuzes te motiveren, verwijzen de ontwerpers in de projectnota, net zoals in de startnota, ook naar de huidige situatie en de ruimere context van het project.

#### **Of... een unieke verantwoordingsnota**

In sommige gevallen ligt de oplossing voor de hand. In dat geval maken we geen aparte start- en projectnota op. We combineren de twee stappen in één nota en maken meteen een concreet voorontwerp. Die nota noemen we een unieke verantwoordingsnota.

#### *Onteigeningen*

In deze fase - nu er een concreet ontwerpplan is - weten we ook of er extra ruimte naast de weg nodig is om het project uit te voeren. In dat geval maakt het studie bureau een onteigeningsplan op. Zo weten we welke stukken grond door de overheid moeten worden aangekocht. De betrokken eigenaars worden zo vroeg mogelijk op de hoogte gebracht en er start een onteigeningsprocedure.

#### STAP 4: EEN OMGEVINGSVERGUNNING (INDIEN NODIG)

Bij sommige projecten is er ook een omgevingsvergunning nodig. De belangrijkste parameter hiervoor is de hoeveelheid extra verharding. Als er meer dan 200 m<sup>2</sup> bijkomende verharding nodig is om het project uit te voeren, moet je als bouwheer een omgevingsvergunning aanvragen. Bij projecten waar we binnen de grenzen van de bestaande weg werken – en er dus geen verharding bij komt – is een vergunning niet nodig. Het bekomen van een omgevingsvergunning gebeurt in verschillende stappen:

- Het studie bureau en Wegen en Verkeer stellen een omgevingsvergunningsaanvraag op. **In dit dossier zitten alle nota's en plannen.**
- Bij projecten die mogelijk een impact hebben op het leefmilieu, wordt er vaak een milieueffectenrapport (MER) opgesteld en bij de aanvraag gevoegd. Dit rapport brengt de impact van het project in kaart op het vlak van allerlei specifieke aspecten - in het jargons spreekt men van 'disciplines': **luchtvervuiling, geluidshinder, fauna, waterkwaliteit, biodiversiteit ...**
- Bij elke omgevingsvergunningsaanvraag organiseren de gemeentes waarin het project zich bevindt een openbaar onderzoek. Dit wordt ter plaatse aangekondigd met gele affiches en op de website van het [Omgevingsloket](#). Vanaf dan kan iedereen 30 dagen lang het dossier inkijken en eventuele opmerkingen of bezwaren indienen. Die opmerkingen worden meegenomen in de beoordeling van de aanvraag.
- Naast het openbaar onderzoek vraagt de vergunningsverlener ook allerlei instanties om advies. Welke instanties dit zijn, hangt af van het soort project. Als er waardevolle natuur ligt, wordt het Agentschap Natuur en Bos om advies gevraagd, bij waterlopen is het advies van de Vlaamse Waterweg nodig.
- De vergunningverlenende overheid neemt vervolgens een beslissing over de omgevingsvergunning. Tussen de aanvraag en de toekenning zit doorgaans een periode van minstens 9 maanden.

#### STAP 5: EEN AANNEMER AANSTELLEN

De laatste belangrijke stap van elk project is de keuze van een aannemer. Hiervoor werken we – net als bij de keuze van een studiebureau – met een openbare aanbesteding. We schrijven een bestek waarin we gedetailleerd omschrijven wat de aannemer moet doen en hoe hij de werken moet uitvoeren. De kandidaat die de beste offerte indient, wordt de aannemer die de werken zal uitvoeren.

#### STAP 6: DE VOORBEREIDING VAN DE WERKEN

Samen met de aannemer en de gemeente wordt de planning concreet gemaakt. Zodra de fasering afgeklopt is en alle partijen de aanpak van de werken goedkeuren, prikken we een startdatum.

Aan de slag!

#### *Budgetten*

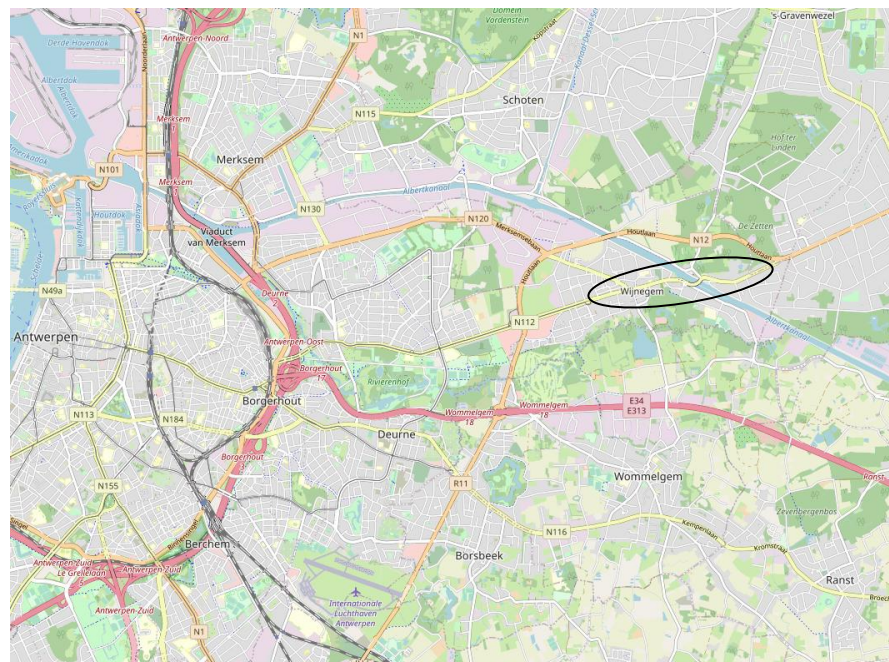
Elke stap uit de procedure – van de studie, eventuele onteigeningen tot de uitvoering van de werken - zijn afhankelijk van budgetten. Die budgetten worden vastgelegd op het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) van de Vlaamse overheid. Projecten die niet op het GIP staan, kunnen dus ook niet worden uitgevoerd.

## 2 / PROBLEEMSTELLING EN DOELSTELLINGEN

### 2.1 / SITUERING

Het studiegebied ligt ten oosten van het grootstedelijk gebied van Antwerpen, ten zuiden van het Albertkanaal. De rol van de N112 Turnhoutsebaan als invalsweg naar Antwerpen werd overgenomen door de N12 Houtlaan die als omleidingsweg fungeert rond de kern van Wijnegem.

De opdracht omvat de heraanleg van N112 Turnhoutsebaan in de doortocht door Wijnegem, vanaf het kruispunt met Fortveldstraat tot aan Helenalei.



*Figuur 2: Situering macroniveau*



Figuur 3: Situering opdracht mesoniveau

## 2.2 / DOELSTELLINGEN

### 2.2.1 / Ruimtelijk

- Door de heraanleg een bijdrage leveren tot het klimaatbestendig maken van Wijnegem. Zoeken naar kansen voor ontharding en vergroening, ook in het kader van de blue deal.
- Versterken van groenstructuur langs Turnhoutsebaan zelf en verbinden met aanwezige groen ten noorden en zuiden van Turnhoutsebaan
- Door de heraanleg de verblijfskwaliteit langs de Turnhoutsebaan verbeteren: afbouwen van de verkeersfunctie van de weg (cf. wegencategorisering).

## 2.2.2 / Verkeerskundig

### Algemeen

Inzetten op een meer duurzame modal split vervoerregio op 50/50

De doelstellingen worden omschreven volgens het STOP-principe.

### VOETGANGERS

- Vergroten en verbeteren van de ruimte die beschikbaar is voor voetgangers: obstakelvrije stoepen, goed bewandelbare ondergrond
- Verbeteren van toegankelijkheid
- Verbeteren van de oversteekbaarheid van de Turnhoutsebaan

### FIETSERS

- Verbeteren van de fietsinfrastructuur langs de Turnhoutsebaan
- Zorgen voor een goede verknoping met de fietsroutes in de omgeving
- Zorgen voor voldoende kwaliteitsvolle fietsenstallingen op strategische locaties
- Verbeteren van de oversteekbaarheid van de Turnhoutsebaan

### OPENBAAR VERVOER

- Verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer ( 25km/uur gemiddelde)
- Verbeteren van de uitrusting van de haltes waar nodig
- Verbeteren van de toegankelijkheid van de haltes

### AUTO

- Aanpassen van de inrichting van de Turnhoutsebaan aan de wegencategorisering (lokale weg)
- Verduidelijken van de hiërarchie van de wegen aan de kruispunten en aansluitingen van zijstraten
- Nagaan wat het meest gepaste snelheidsregime is (30 of 50 km/u)
- Nagaan of het nodig is om bepaalde kruispunten te organiseren met behulp van verkeerslichten

## 3 / PLANNINGSCONTEXT EN RANDVOORWAARDEN

### 3.1 / RUIMTELIJK – PLANOLOGISCH

#### 3.1.1 / Beleidsplan ruimte provincie Antwerpen

*Ontwerp goedgekeurd door provincieraad op 27/10/2022 – openbaar onderzoek van december 2022 tot maart 2023*

Het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen bevat de visie op de ruimtelijke ontwikkeling in de provincie Antwerpen tot 2050. Het bestaat enerzijds uit de strategische visie voor de lange termijn en anderzijds uit een set van beleidskaders die op middellange termijn zorgen voor de uitvoering van die visie. De drie beleidskaders zijn:

- Sterke netwerken: ruimte en mobiliteit
- Levendige kernen
- Verdichten en ontlichten van de ruimte

Aan de basis van de Strategische visie liggen vier ruimtelijke principes die aan de basis liggen van het provinciaal ruimtelijk beleid: zuinig ruimtegebruik, veerkracht, nabijheid en bereikbaarheid, en eigenheid. Deze principes zijn algemeen en robuust en kunnen op lange termijn blijven doorwerken, ook al verandert de context.

Bovenstaande principes worden concreet door 7 strategieën te formuleren. Met deze strategieën maken we keuzes die cruciaal zijn voor het vormgeven van de ruimte in de toekomst.

#### OFFENSIEVE OPEN RUIMTE

De beheerders van de open ruimte, zoals natuur, landbouw, water en recreatie werken actief en op een duurzame en gelijkwaardige manier samen om de open ruimte te versterken. Zij stellen een geïntegreerd programma voor de open ruimte op via regionale coalities.

#### SAMENHANGEND ECOLOGISCH NETWERK

We creëren een ecologisch netwerk van natuur- en bosgebieden, valleigebieden, kleine landschapselementen en groenblauwe netwerken doorheen de open en bebouwde ruimte. Dit doen we door grootschalige gebieden met elkaar te verbinden, maar even goed door kleine, fijnmazige ingrepen.

#### VAN VERSNIPPERING NAAR BUNDELING

We zorgen voor minder versnippering zodat we onze open, onverharde ruimte vrijwaren en versterken. Anderzijds bundelen we de bebouwing en zorgen voor kwalitatieve verdichting en een financiële en ruimtelijke meerwaarde aan de ruimtelijke multimodale knopen. Het ene kan niet zonder het andere.

#### RUIMTELIJKE MULTIMODALE KNOPEN

We verbinden de multimodale knopen met elkaar door multimodale vervoerscorridors. Aan deze ruimtelijke multimodale knopen brengen we voldoende mensen en goederen samen zodat het vervoer (in het bijzonder het openbaar vervoer) optimaal en efficiënt kan functioneren.

#### SLUITEND LOCATIEBELEID VOOR (HOOG) DYNAMISCHE FUNCTIES

We voorzien verweefbare (hoog-)dynamische voorzieningen en bedrijvigheid in eerste instantie in multimodaal ontsloten kernen. Hoogdynamische functies die niet verweefbaar zijn in kernen, worden gebundeld aan ruimtelijke multimodale knopen (buiten de kernen). Voor dynamische functies is een multimodale ontsluiting aangewezen.

#### LEVENDIGE KERNEN

We vinden het belangrijk dat elke dorps- en stadskern zijn eigen karakter en identiteit uitdraagt en aantrekkelijk is voor zijn bewoners en gebruikers. Kernen met een vlotte multimodale ontsluiting, veel voorzieningen en voldoende tewerkstellingsplekken, zijn de ideale plekken om bijkomende gezinnen op te vangen.

#### ENERGIETRANSITIE

We leveren met ons ruimtelijk beleid een fundamentele bijdrage aan de energietransitie door het voorkomen van energieverbruik, het stimuleren van de overgang naar duurzame energiebronnen en het kiezen voor een energie-efficiënte inrichting. Deze strategie kadert binnen de provinciale doelstelling om energieneutraal te worden tegen 2050.

### 3.1.2 / Ruimtelijk structuurplan Wijnegem

*Goedgekeurd december 2005*

#### VISIE

Wijnegem vervult vanwege haar suburbane ligging ten opzichte van de stad Antwerpen en de aanwezigheid van het Albertkanaal een bijzondere rol. Enerzijds fungeert de gemeente als leefbaar woongebied in een groene omgeving met een typerend dorpskarakter, anderzijds als economische pool.

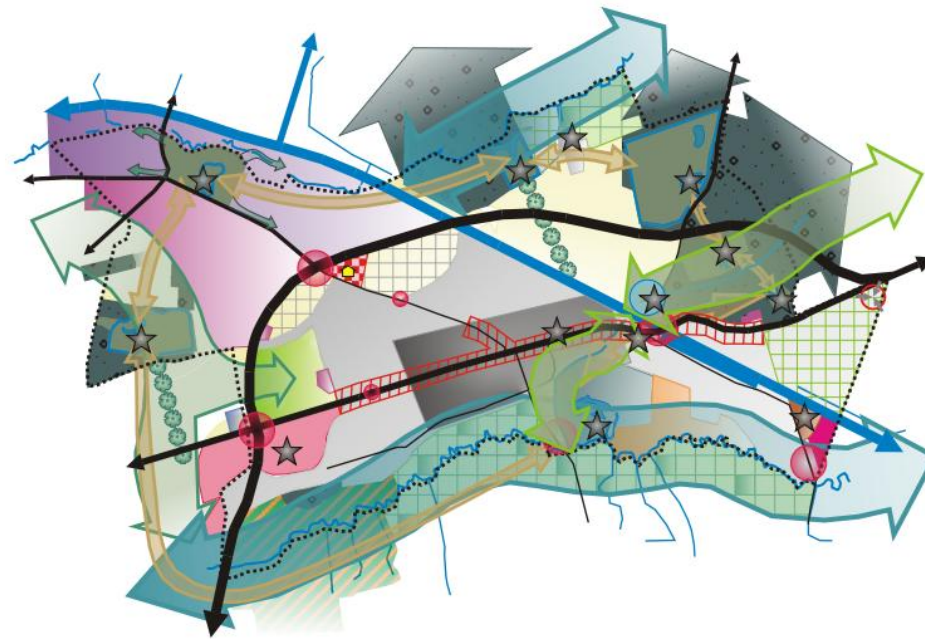
Gelegen tussen de binnenste en buitenste fortengordel, met een rijkdom aan kasteelparken en met zowel de valleien van het Groot Schijn en het Klein Schijn op het grondgebied maakt Wijnegem duidelijk deel uit van de provinciale deelruimte Antwerpse gordel. Aan de periferie van het grootstedelijk gebied kan het groen de urbanisatie afremmen en een ademruimte bieden aan de stedelijke bevolking.

De woonkern wordt verder ontwikkeld, waarbij kwalitatief wonen centraal staat. Blijvende inspanningen worden geleverd om het openbaar domein attractief in te richten en waardevolle groene elementen binnen de bebouwde omgeving worden gevrijwaard.

Ter ondersteuning van deze algemene visie worden volgende algemene beleidsdoelstellingen vooropgesteld:

- Wijnegem is een gemeente gelegen tussen het groen met een eigen verschijningsvorm en met een verscheidenheid aan landschappen: beekvalleien, Fortvlakte, omgeving Ertbrugge, omgeving Broekstraat, kasteelparken, ... **Dit aanbod zorgt ervoor** dat de gemeente in trek is bij fietsers en wandelaars. De open ruimtes moeten behouden en versterkt worden met aandacht voor het landschappelijk en het ecologisch aspect. Zachte recreatievormen, zoals fietsen en wandelen, moeten verder worden uitgebouwd. Veilige routes doorheen een verscheiden landschap in combinatie met lokale attractiepunten moeten de basis vormen voor een recreatief aantrekkelijke gemeente. De bestaande fietsroutes langs het Albertkanaal vormen hiervoor een belangrijke troef en aanknopingspunt.
- Het open karakter van de landbouwgebieden moet behouden blijven en mag niet aangetast worden door bijkomende bebouwing en serres. Grondgebonden landbouw is de hoofdfunctie.
- Het beleid zal gericht zijn op inbreiding en kernversterking. Dit betekent dat nieuwe activiteiten (wonen, handel, recreatie, ...) zo veel mogelijk ingepast worden in en aansluitend bij de bestaande woonkernen. Aansnijden van open ruimte voor deze functies wordt tegengegaan.
- Het eigen karakter en de karakteristieke omgeving van de gemeente moet behouden blijven en waar nodig versterkt worden. De nederzettingsstructuur moet geoptimaliseerd worden met behoud van de eigenheid, de multifunctionaliteit en het typerende dorpskarakter. Belangrijk is dat de bebouwing niet onbeperkt in het landschap uitbreidt onder de vorm van linten of van verspreide bebouwing.

- Voor de handel en dienstverlening binnen de kern staat kleinschaligheid centraal. De kleinhandel moet vooral de plaatselijke bevolking dienen. Een goede inpassing van bestaande en nieuwe kleinschalige economische functies wordt nagestreefd binnen het bestaande bebouwde weefsel en langs de doorgaande infrastructuren.
- Optimaliseren van de ruimte voor economische activiteiten en het stimuleren van watergebonden bedrijvigheid.
- Een optimale infrastructuur zorgt voor goede en veilige verbindingen met de omliggende gemeenten en het grootstedelijk gebied Antwerpen (E34, bus- en tramverbindingen). Speciale aandacht gaat naar openbaar vervoer en langzaam verkeer als alternatief voor autoverkeer.
- Samengevat kan gesteld worden dat:
  - Enerzijds een verdichtingsbeleid in de kern moet worden gevoerd, waarbij extra aandacht besteed moet worden aan de openbare ruimte.
  - Anderzijds moet er een open ruimte beleid worden gevoerd. Daarbij zal bijzondere aandacht gaan naar de draagkracht en de leefbaarheid van het bestaande landelijke weefsel, zowel wat het agrarische aspect betreft als wat de natuurlijke elementen betreft.



Legende

**Vlaams niveau**

- Regionaal bedrijventerrein
- golfterrein type III
- Albertkanaal
- primaire weg categorie II : Krijgsbaan - Houtlaan
- omvorming van WUG naar woongebied

**Provinciaal niveau**

- provinciale natuurverbinding : Klein Schijn - Groot Schijn
- Kleinhandelsconcentratie type I : Wijnegem Shopping Center
- secundaire weg type III : Turnhoutsebaan

**Gemeentelijk niveau**

- Bossen
- Fortvlakte
- Gemeentepark
- Kasteeldomeinen
- Lokale kastelengordel
- Bakens
- Open ruimteverbinding
- Lokale natuurverbinding: Wezelsebeek
- Groene dooradering bedrijvzone
- Typerende bomenrij
- Natte biotopen
- Landbouwgebied
- Kleinschalig landschap

- Woongebied
- Inbreiding en versterking kern
- Woonpark
- Zone van beperkte verdichting
- Woningbouwproject
- Handel- en dienstconcentratie
- Industriegebied
- Kleinhandel en lokale bedrijvigheid
- Verweving wonen/kleinhandel
- Strategisch project Mouterij
- Administratie Wegen en Verkeer
- Gemeentelijke recreatiezone
- Ontwikkelingsperspectieven omgeving Groenstraat
- Poorten
- Lokale wegen type I
- Lokale wegen type II
- Gemeentegrens

Figuur 4: Gewenste ruimtelijke structuur

### 3.1.3 / Beleidsvisie detailhandel Wijnegem

De gemeente Wijnegem keurde de beleidsvisie detailhandel goed op de gemeenteraad van 18 december 2023.

Kernversterking is de basis voor een vitaal Wijnegem. De gemeente ondersteunt een toegankelijk basisaanbod en houdt hierbij rekening met de mobiliteitsimpact en bereikbaarheid. De beleidsvisie detailhandel is een vertaling van de Vlaamse-, provinciale- en gemeentelijke visie en vormt de basis voor een geïntegreerd langetermijnbeleid. Volgende doestellingen staan voorop:

#### DUURZAME VESTIGINGSMOGLIJKHEDEN

Het detailhandelsbeleid draagt bij tot de verdichting van bestaande detailhandelsclusters, in plaats van het creëren van nieuwe handelsconcentraties. De maximale concentratie van activiteiten wordt nagestreefd, terwijl solitaire kleinhandelsontwikkelingen worden vermeden.

Het behoud van de open, onbebouwde ruimte staat centraal, ook binnen het ruimtelijk beleid voor detailhandel. De winkelvrije gebieden zijn dan ook voornamelijk ingekleurd als agrarische of bosgebieden en worden gevrijwaard van verdere detailhandelsontwikkeling.



*Figuur 5: Beleidsvisie Wijnegem - duurzame vestigingsmogelijkheden*

Buiten de kern en shoppingcluster wordt detailhandel strikt beperkt en mag het detailhandelsaanbod niet verhogen. Langs steenwegen wordt nieuwe detailhandel tegengegaan, een vlotte en veilige doorstroming moet opnieuw de norm zijn.

Er is in principe geen detailhandel op bedrijventerreinen toegestaan. Toonzalen (cf. autotoonzalen e.a.) zijn mogelijk op bedrijventerreinen, maar uitsluitend in combinatie met en ondergeschikt aan een in pandige werkplaatsfunctie (atelier, productie, herstelling, ...).

#### TOEGANKELIJK BASISAANBOD

Het detailhandelsbeleid is gericht op het behoud van een basisaanbod afgestemd op het verzorgingsgebied van Wijnegem.

Een basisaanbod aan bereikbare en nabije voorzieningen verzekert een betere leefbaarheid voor haar inwoners. Het kernwinkelgebied omvat een breed en gevarieerd handelsaanbod in evenwicht met het aanwezige voorzieningenniveau.

#### KERNVERSTERKING

De gemeente Wijnegem trekt volop de kaart van kernversterking. In de dorpskern wordt gestreefd naar een evenwichtig aanbod van voorzieningen zoals zorg, onderwijs, sport, recreatie, tewerkstelling en winkels. Een kern is dé locatie bij uitstek voor heel wat detailhandelsvestigingen zoals voedings- en verswinkels, kledingwinkels en speciaalzaken.

De afbakening van het kernwinkelgebied biedt aan het gemeentebestuur de mogelijkheid om veel gericht een stimulerend en ondersteunend beleid te voeren.

Er wordt gestreefd naar een compact winkelgebied. Dit verhoogt het economisch potentieel, het is bovendien aangenamer winkelen in een dicht winkellint.



Figuur 6: Beleidsvisie Wijnegem – kernversterking

#### DUURZAME MOBILITEIT

Nabijheid van functies creëert levendigheid en beperktere mobiliteitsbewegingen. Daarnaast leidt het principe van proximitéit (winkels in de woonkern) tot een afnemend autogebruik en dus minder milieu- en mobiliteitsproblemen.

Een vlotte doorstroming, aangepaste snelheid, en aangename veilige verblijfsomgeving binnen het kernwinkelgebied maken deel uit van het toekomstgericht mobiliteitsbeleid.

Een optimale relatie tussen doorgaand- en bestemmingsverkeer op maat van de gemeente en de inrichting van de weginfrastructuur zorgen voor bijkomende ondersteuning.

Onze mobiliteit staat onder druk en de impact daarvan maakt deel uit van het beoordelingskader voor nieuwe ontwikkelingen. Een visie, plan of project mag geen significant negatieve impact hebben op de bestaande mobiliteitssituatie.

### 3.1.4 / Masterplan Ertbrugge (Matexi)

De nieuwe ontwikkeling ligt tussen de Houtlaan en de Ertbruggestraat. De woonontwikkeling met 290 nieuwe woningen zal opgedeeld worden in 2 woonclusters die grenzen aan het park, maar apart ontsluiten via de Ertbruggestraat.



*Figuur 7: Ontsluiting naar Ertbruggestraat*



*Figuur 8: Situering woonproject Ertbrugge*

### 3.1.5 / Masterplan De Werve Hoef

Deze nieuwe ontwikkeling wordt gepland tussen Houtlaan en Beukenlaan en omvat 200 woningen. Aan de overzijde van de Houtlaan bevinden zich bedrijventerreinen. Het Albertkanaal bakent het terrein af aan de noordoostelijke zijde.



*Figuur 9: Masterplan De Werve Hoef*

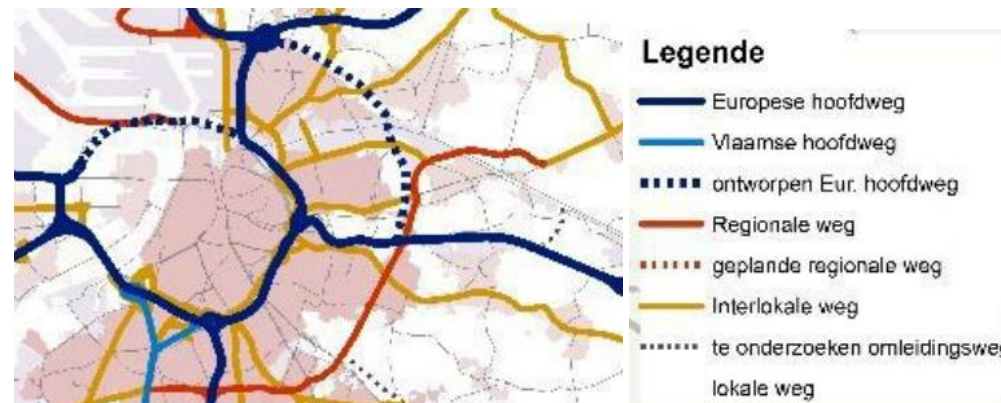
## 3.2 / VERKEERSPLANOLOGISCH

### 3.2.1 / Vervoerregio

#### *Regionaal mobiliteitsplan*

In de 32 gemeenten van de Vervoerregio Antwerpen wonen, leven en werken meer dan 1 miljoen mensen. Om de leef- en bereikbaarheid van de Antwerpse regio te vrijwaren, is de ambitie om tegen 2030 een modal shift realiseren. Het autoverkeer moet dalen naar maximaal 50 %, duurzaam verkeer groeien naar minstens 50%. Die verhouding staat nu nog op 70/30. Concreet betekent dit meer verplaatsingen te voet, met de fiets, trein, tram, bus en/of deelsystemen.

In het plan wordt de N12 Houtlaan ingeschaald als Regionale weg die overgaat naar een Interlokale weg aan de noordzijde van het kanaal. De N112 Turnhoutsebaan in de doortocht van Wijnegem heeft een louter lokale functie.



*Figuur 10: Wegencategorisering vervoerregio Antwerpen*

De deelnota Doorstroming (gevalideerd maart 2024) geeft een knelpunt met één A-lijn aan het kruispunt van N12 Houtlaan met N112 Turnhoutsebaan. De analyse van de rijsnelheid van het openbaar vervoer in de ochtendspits richting Antwerpen geeft aan dat de snelheid in de doortocht door Wijnegem ongeveer 25 km/u is.



Figuur 11: Ochtendspits richting Antwerpen – busnet



Figuur 12: Knoepunten wat betreft doorstroming OV



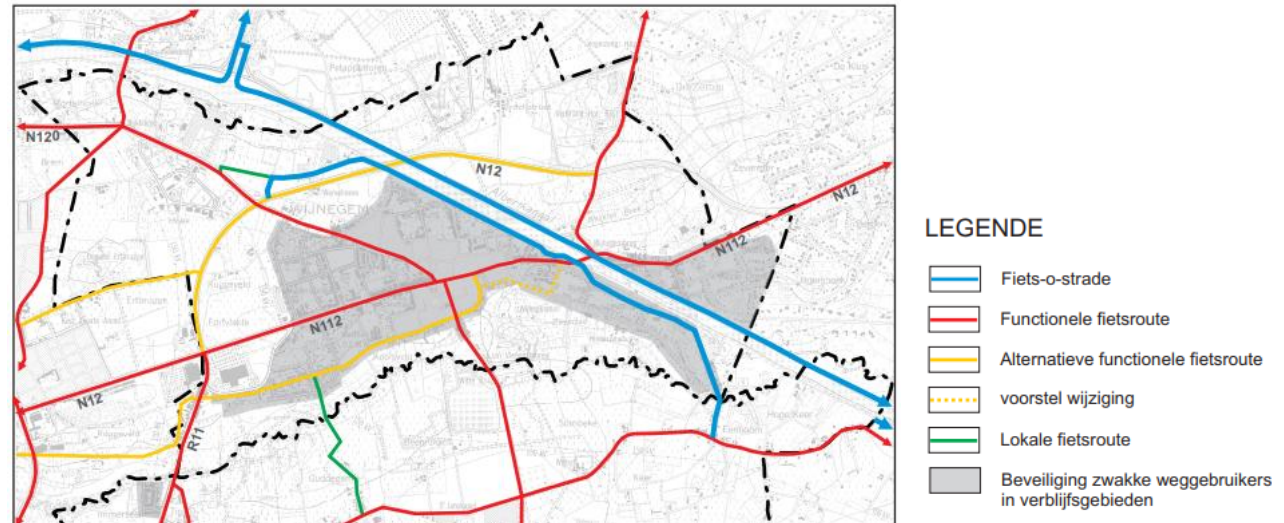
Figuur 13: Feederlijn vanuit Zoersel en Schilde richting Wijnegem

### 3.2.2 / Mobiliteitsplan gemeente Wijnegem

*Gezamenlijk mobiliteitsplan van gemeenten Wijnegem en Wommelgem - Geactualiseerd juni 2016*

De gemeenten Wijnegem en Wommelgem opteren voor de beleidsscenariovariant “Oostelijke ontsluiting”. Aan dit beleidsscenario wordt de strikte voorwaarde opgelegd dat de bedrijventerreinen langsheen de E34/E313 bereikbaar zouden zijn via het hoofdwegennet zonder hiervoor het lokale wegennet te moeten gebruiken. M.a.w. de ontsluiting van de bedrijventerreinen naar het hoofdwegennet moet een gesloten systeem zijn, waarbij er geen uitwisseling is met het lokale verkeerswegennet. Enkel op die manier kan vermeden worden dat er sluipverkeer door de woonkernen van en naar het hoofdwegennet ontstaat.

In het beleidsplan is Turnhoutsebaan opgenomen als functionele fietsroute. Parallel daarmee ten zuiden loopt een alternatieve route langs Marktplein, Eikenlaan, Koolsveldlaan, met een voorstel tot verlenging via Lindenlei, Molendreef, Pastorijlaan. Als lokale fietsroute wordt enkel de trage weg richting Doornaardstraat aangeduid.



Figuur 14: Mobiliteitsplan - fietsroutes

Voor Turnhoutsebaan wordt een snelheidsregime voorgesteld van 50 km/u, met uitzondering van het gedeelte tussen Wommelgemsteenweg en Marktplein waar 30 km/u geldt.

Worden als lokale wegen type II aangeduid: Merksemsebaan, Koolsveldlaan, Eikenlaan, Marktplein, Wommelgemsteenweg en Stokerijstraat.



Figuur 15: Mobiliteitsplan – snelheidsregimes

### 3.2.3 / Studie ENA Wommelgem - Ranst

Locatieonderzoek: Wommelgem-Ranst in Wommelgem en Ranst

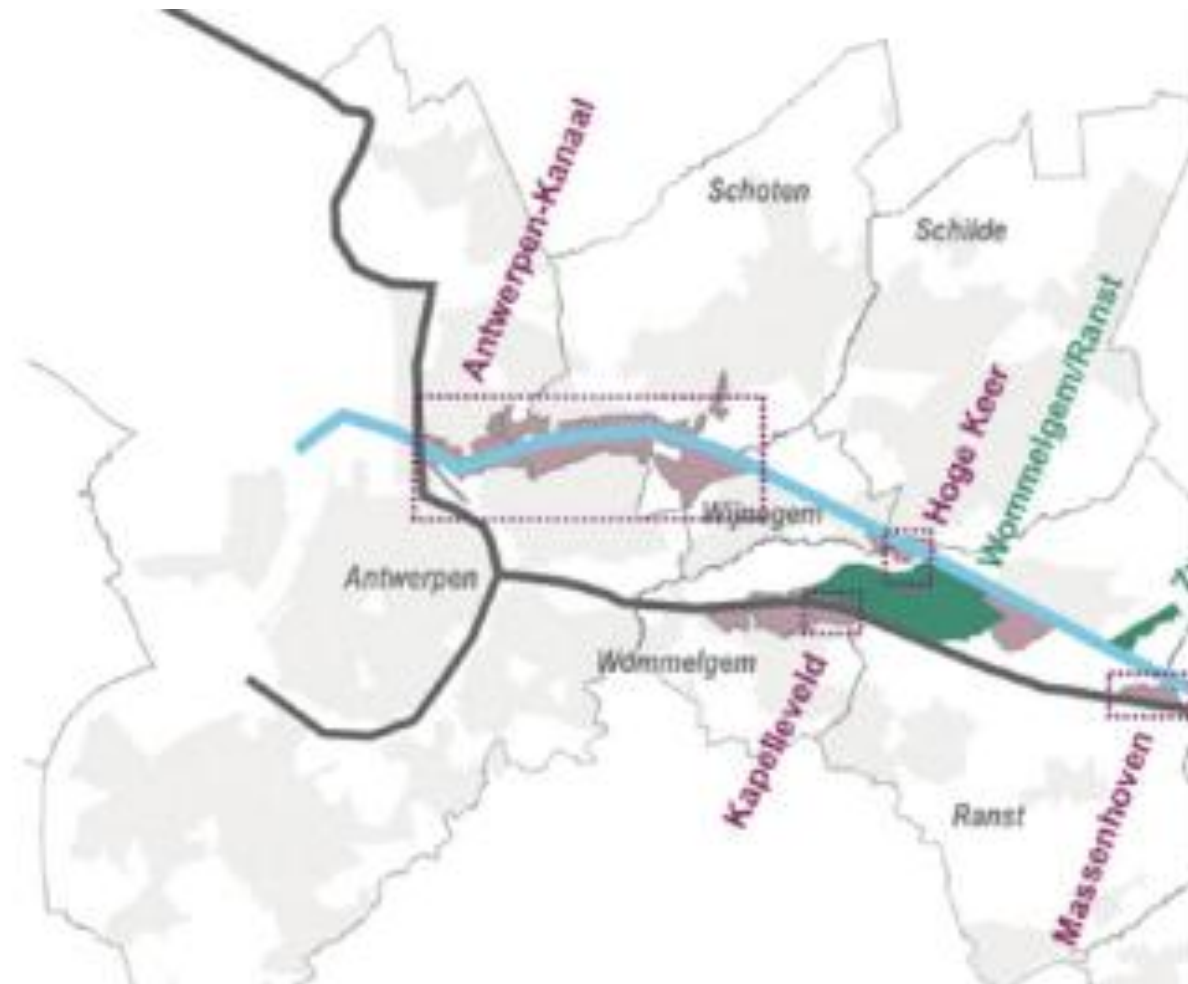
Het voorbereidend onderzoek naar het Economisch Netwerk Albertkanaal stelt op deze locatie de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein voor. In haar besluit van 23 april 2004 over de nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal heeft de Vlaamse Regering beslist om te opteren voor een regionaal bedrijventerrein dat zo veel mogelijk inspeelt op de multimodale troeven van deze locatie, en met voornamelijk een invulling als transport- en distributiezone en watergebonden bedrijventerrein.

Verder onderzoek wordt gedaan naar:

- Optimale ontsluitingsmogelijkheden
- Omvang van het bedrijventerrein, met eventueel een gefaseerde ontwikkeling
- Bescherming en inbuffering van de Schijnvallei, leefbaarheid voor de omwonenden
- Zuinig ruimtegebruik
- Mogelijke privaat-publieke samenwerking voor de realisatie van het regionaal bedrijventerrein en de ontsluiting
- Een milieueffectenrapport (MER) op te starten

Het onderzoek is in mei 2007 gestart. Op basis van dit onderzoek zal de Vlaamse Regering beslissen over de precieze invulling (ligging, grootte, ontsluiting, ...) van dit nieuwe bedrijventerrein. Zij zal hiervoor een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) opmaken.

De eerste fase van dit onderzoek is afgerond. Verder onderzoek is opgeschort in afwachting van besluitvorming door de Vlaamse Regering over de globale plan-MER. De ontsluiting hangt ook nauw samen met de lopende plan-MER's voor de tweede spoorontsluiting van de Haven van Antwerpen en voor de heraanleg van de E313 tussen de verkeerswisselaar in Ranst en de Ring van Antwerpen.



Figuur 16: Situering gepland bedrijventerrein Wommelgem – Ranst

### 3.2.4 / Nieuwe brug over kanaal

Op basis van een doorgedreven alternatievenonderzoek werd beslist dat de bestaande brug over het Albertkanaal van de Turnhoutsebaan in Wijnegem zal worden vervangen door twee nieuwe bruggen. Eén brug, die uitsluitend voor het wegverkeer zal dienen, wordt enkele honderden meters ten westen van de huidige brug gebouwd. Daarnaast komt er ook een aparte fiets- en voetgangersbrug ter hoogte van het sluiscomplex, die na de afbraak van de bestaande brug quasi op diezelfde locatie komt te liggen. Deze keuze bleek tijdens het alternatievenonderzoek, dat in nauw overleg met alle betrokken overheden werd gevoerd, op alle vlakken het best te scoren.

De ingreep kadert binnen de modernisering van het Albertkanaal. Om extra mogelijkheden te bieden voor containervervoer, verhoogt De Vlaamse Waterweg nv alle bruggen over het Albertkanaal tot 9,10 meter. Tegelijk wordt ook de doorvaartbreedte onder de bruggen vergroot. Op die manier kunnen containerschepen een extra laag containers vervoeren en stijgt de capaciteit van het kanaal.



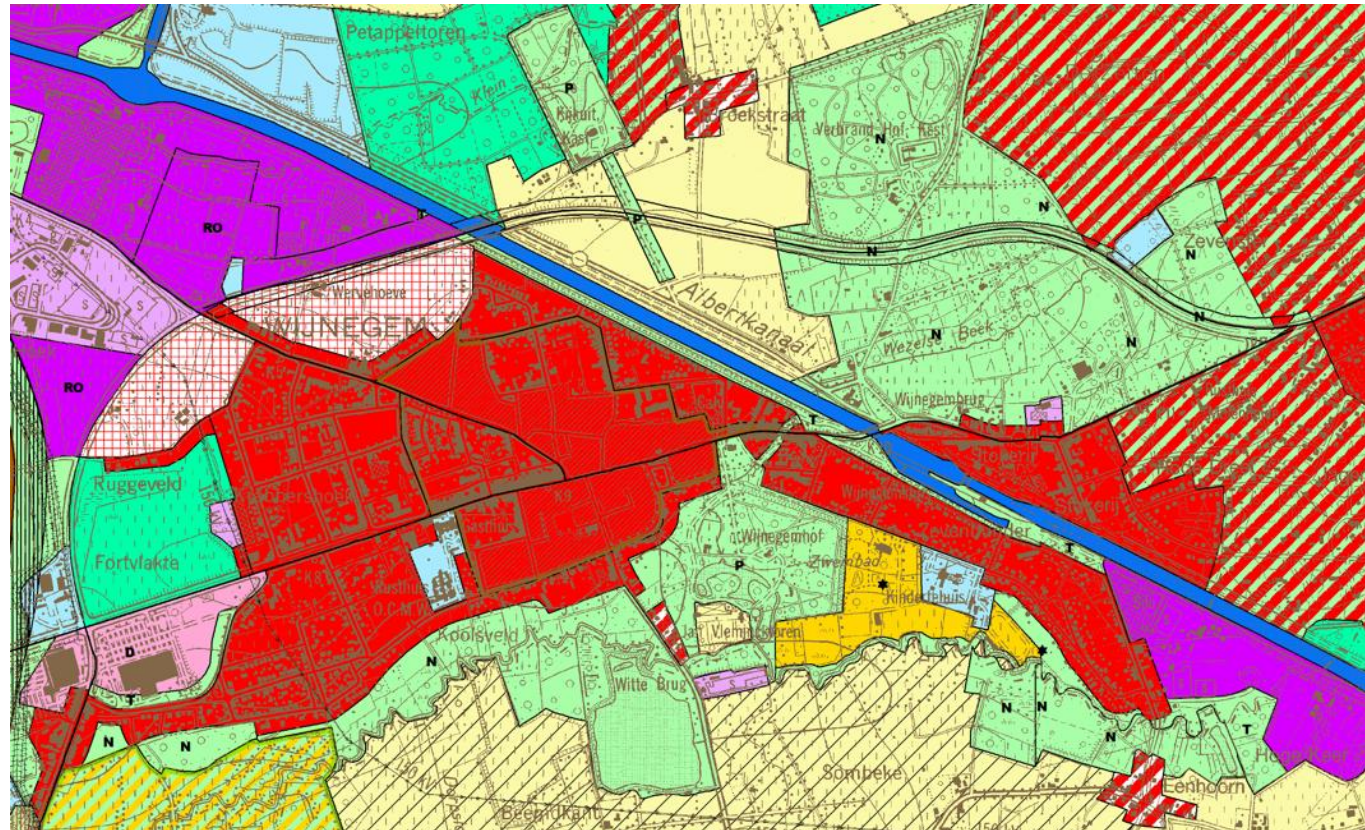
*Figuur 17: Impressie met nieuwe bruggen: fietsbrug links en gemotoriseerd verkeer rechts op beeld*

### 3.3 / JURIDISCH

#### 3.3.1 / Gewestplan

Het centrum van Wijnegem is ingekleurd als woongebied, met in het noorden, aan de binnenkant van N12 Houtlaan enkele zones die werden bestemd als woonuitbreidingsgebied. Ten zuiden van Fortveldstraat is een zone ingekleurd voor gemeenschapsvoorzieningen (gemeenschapscentrum 't Gasthuis).

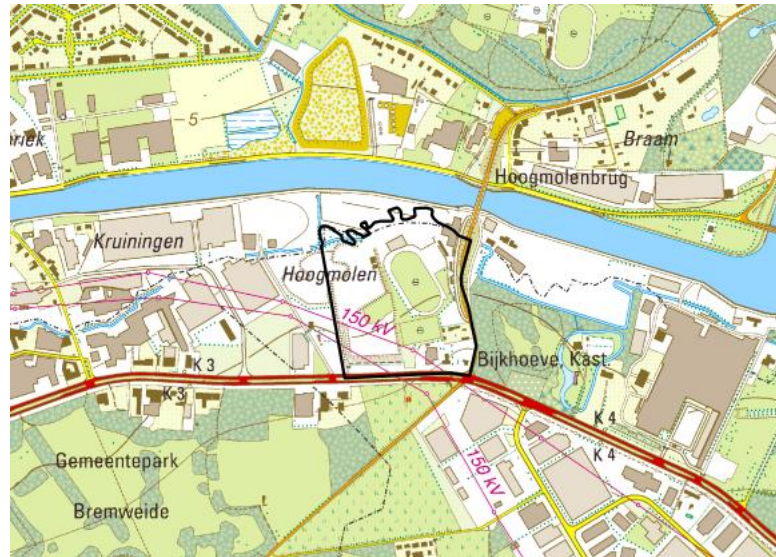
Het gebied ten zuiden van het centrum heeft de bestemming van natuurgebied, landschappelijk waardevol agrarisch gebied, parkgebied (Wijnegemhof), een zone voor dagrecreatie (sportcentrum) en gemeenschapsvoorzieningen (school).



Figuur 18: Gewestplan

### 3.3.2 / Ruimtelijke uitvoeringsplannen

#### RUP VAN PELT



*Figuur 19: Situering RUP Van Pelt*

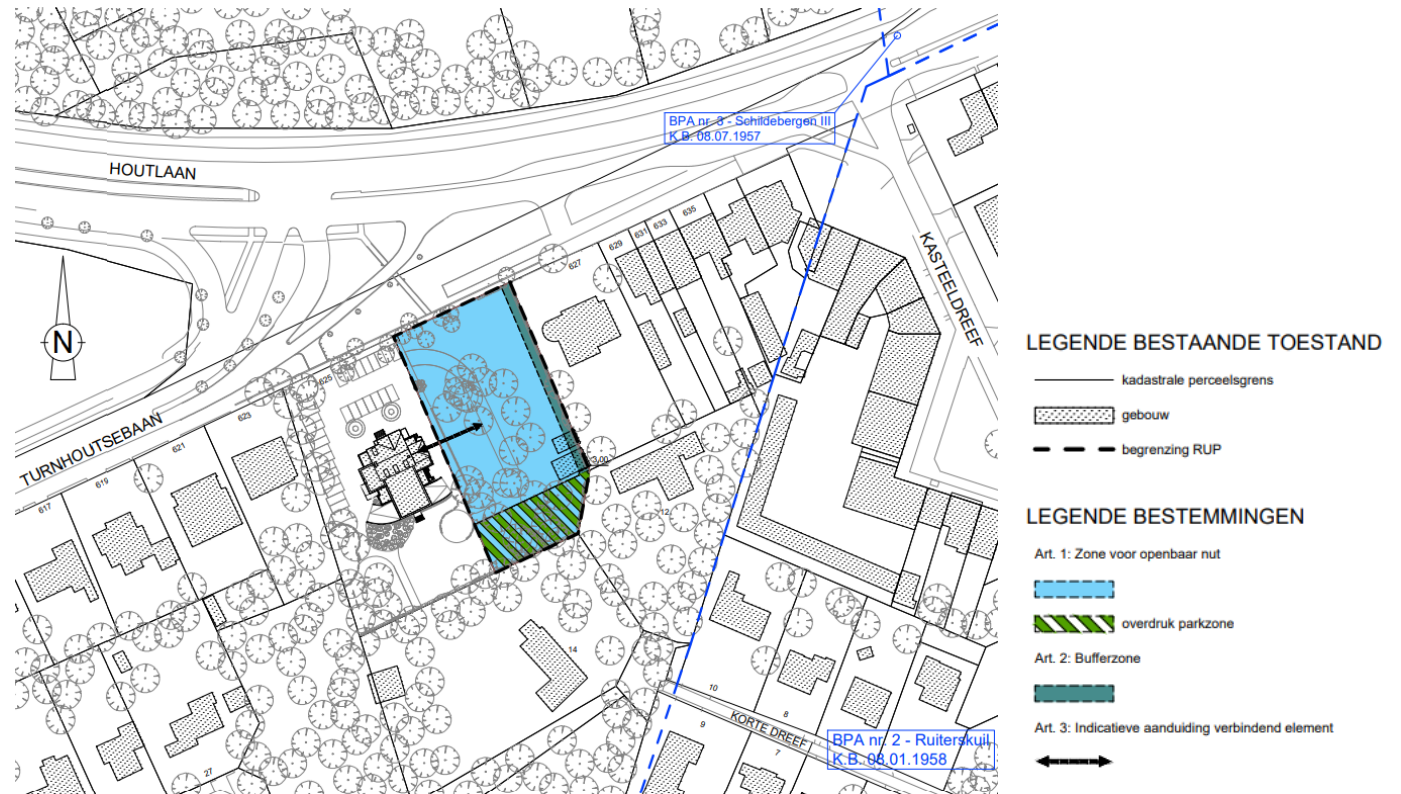
Geen impact op onderzoeksgebied.

#### RUP KASTEELDOMEINEN (DEELGEBIED A, B EN C)

Geen impact op onderzoeksgebied.

#### RUP WEILANDSHOF

Gelegen aan kruispunt van Turnhoutsebaan met Houtlaan; geen impact op onderzoeksgebied.



Figuur 20: Bestemmingsplan RUP Weilandshof

RUP ARDEA

Geen impact op onderzoeksgebied.

RUP VIGNA

Geen impact op onderzoeksgebied.

RUP PARK GEDEELTELIJKE HERZIENING

Geen impact op onderzoeksgebied.

### 3.4 / OVERIGE RANDVOORWAARDEN EN AANDACHTSPUNTEN/ VISIES

#### 3.4.1 / Randvoorwaarden

##### VOORWAARDEN VANUIT VOETGANGERSVERKEER

Het Vademecum Toegankelijk publiek domein geeft volgende aandachtspunten.

Wat betreft toegankelijkheid voor voetgangers:

- Een vrije breedte van de looproute van minimaal 1m50, bij voorkeur 1m80 en altijd afgestemd op de te verwachten gebruikintensiteit
- Uitzonderingen hierop:
  - Puntversmalling (= versmalling over een lengte van max.1m20) min. vrije doorgangsbreedte te behouden van 1m
  - Lijnversmalling (= versmalling over een lengte van max. 10m) min. vrije doorgangsbreedte te behouden van 1m20 en voor en na de versmalling een vrije draairuimte van min. 1m50 x 1m50
- Vrije hoogte minimaal 2m10

Obstakels worden op volgende manier ingepast in het ontwerp, in volgorde van wenselijkheid:

- Buiten de looproute plaatsen
- Kolomvormige vormgeving: verticaal doorlopend tot op de grond
- Bij obstakels die in de vrije ruimte hangen: op grondniveau een opstaande rand ter grootte van het obstakel voorzien. Hoogte rand minimaal 5 cm, liever 15-20 cm
- Objecten markeren d.m.v. afwijkende bestrating in een strook van 60 cm rondom het obstakel

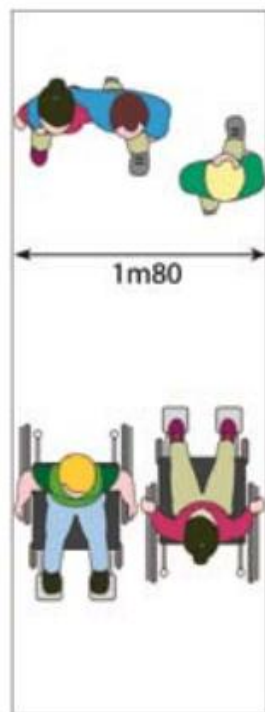
Minimale hoogte obstakels 80 cm.

Obstakels worden:

- Volledig gekleurd in contrast met de omgeving of
- Voorzien van contrastmarkeringen liefst op ooghoogte (+/- 1m60) en heuphoogte (+/- 80 cm)

De looproute heeft een continu vloeiend verloop.

Blinde en slechtziende personen tasten de looproute af met een witte stok op een hoogte van 0-10 cm van de bodem. Obstakels moeten daarom in dit gebied op te merken zijn. Obstakels waarvan de voet smaller is dan het obstakel zelf of obstakels die aan de gevel bevestigd zijn kan men niet opmerken door de vloer af te tasten met een witte stok.



*Figuur 21: Een breedte van 1m80 is comfortabeler. Bij deze breedte kan bijvoorbeeld een gearmd koppeltje wel een tegenligger zonder moeilijkheden passeren. Ook twee rolstoelen kunnen elkaar comfortabel passeren.*



*Figuur 22: Links: de voet van deze reclamezuil is smaller dan het bord, waardoor witte-stokgebruikers het risico lopen tegen het bord te botsen, omdat ze het niet hebben opgemerkt met de stok. – Rechts: Aan deze trap kan een blinde of slechtziende zich behoorlijk kwetsen, doordat het obstakel op grondniveau niet tastbaar is*

#### VOORWAARDEN VANUIT FIETSVVERKEER

Het Vademecum Fietsvoorzieningen geeft als richtlijn voor een enkelrichting fietspad een standaardbreedte van 2m.

Afstand ten opzichte van de rijbaan:

- Voor een aanliggend fietspad: minimaal 0,50 m, te meten vanaf de start van de (opstaande) rand van de boordsteen aan de rijbaanzijde tot de rand van het fietspad.
- Voor een vrijliggend fietspad: minimaal 1,50 m, te meten vanaf de start van de (opstaande) rand van de boordsteen aan de rijbaanzijde tot de rand van het fietspad.

Type	Intensiteit (verwachte aantal fietsers drukste uur)	Standaardbreedte (m)
Éénrichtingsfietspad	0 – 250	≥ 2,00
	> 250	≥ 3,00
Twee­richtings­fiets­pad	0 - 250	≥ 3,00
	> 250	≥ 4,00
Fietssnelweg	0-500	≥ 4,00
	> 500	≥ 6,00

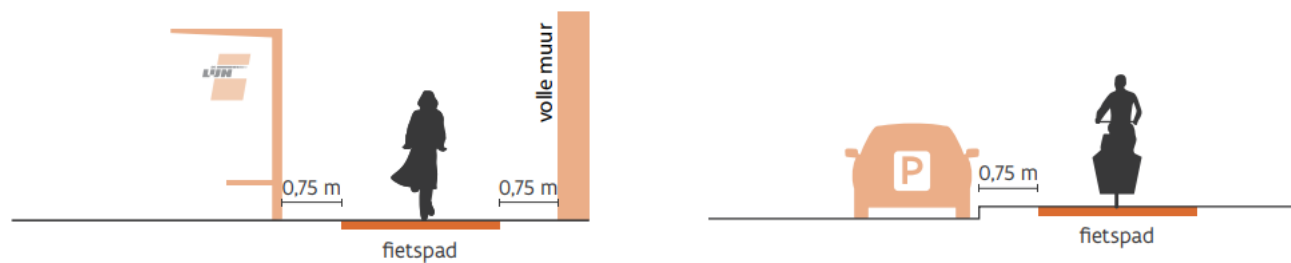
*Figuur 23: Richtlijnen voor standaardbreedtes fietspaden, rekening houdend met intensiteit fietsverkeer*

Volgende schuwafstanden zijn van toepassing:

- 25 cm tot een opstaande rand of hoogteverschil. Gemeten vanaf (de start van) het hoogteverschil tot de rand van het fietspad.
- 50 cm tot vaste obstakels zoals verkeersborden, leuning­en, verlichtingspalen, ... **Gemeten van de rand van de paal of het obstakel tot de rand van het fietspad.**
- 50 cm tot een groenvoorziening (boom, haag, struik, ...). Gemeten vanaf de rand van de groenvoorziening tot de rand van het fietspad. Er moet rekening gehouden worden dat deze schuwafstand ook behouden blijft wanneer hagen en struiken in bloei staan en bomen groeien. Groenvoorzieningen worden, afhankelijk van hun specifieke kenmerken, dus steeds verder dan 50 cm gepland ten opzichte van de rand van het fietspad.
- 75 cm tot een vaste gesloten wand zoals een muur, gevel, schuilhuisje, (overdekt) terras, diep obstakel of geparkeerd voertuig (onafhankelijk van de breedte van het parkeervak). Gemeten vanaf de start van de (opstaande) rand van de boordsteen aan de rijbaanzijde of de rand van de gesloten wand tot de rand van het fietspad.






*Figuur 24: Schuwafstanden t.o.v. vaste obstakels en diep obstakel*



*Figuur 25: Bushalte en doorlopende muur en t.o.v. geparkeerde voertuigen*

De standaardboogstraal wordt gebruikt bij plaatselijke uitwijkingen, asverschuivingen op doorgaande fietsinfrastructuur zoals bijvoorbeeld ter hoogte van haltes voor openbaar vervoer, de inrichting van parkeer- of groenstroken, en op de aansluiting van en naar een fietssnelweg.

Type boogstraal naargelang situatie		Verkantingspercentage	
		2 %	5 %
<b>Standaard boogstraal</b> Bochtverbreiding		<b>15,00 m</b> 2 x 0,15 m	<b>13,00 m</b> 2 x 0,18 m
<b>Comfort-boogstraal</b> Bochtverbreiding		<b>33,00 m</b> 2 x 0,08 m	<b>29,00 m</b> 2 x 0,10 m
<b>Boogstraal ter hoogte van kruispunten en oversteekplaatsen (90°) (minimum boogstraal)</b> Bochtverbreiding		<b>≥4,00 m</b> 2 x 0,45 m	n.v.t.

Figuur 26: Boogstralen

#### VOORWAARDEN VANUIT OPENBAAR VERVOER

Bron: Gids voor de doorstroming van bus en tram (De Lijn) en Bushaltegids (De Lijn, augustus 2020)

#### Haltes

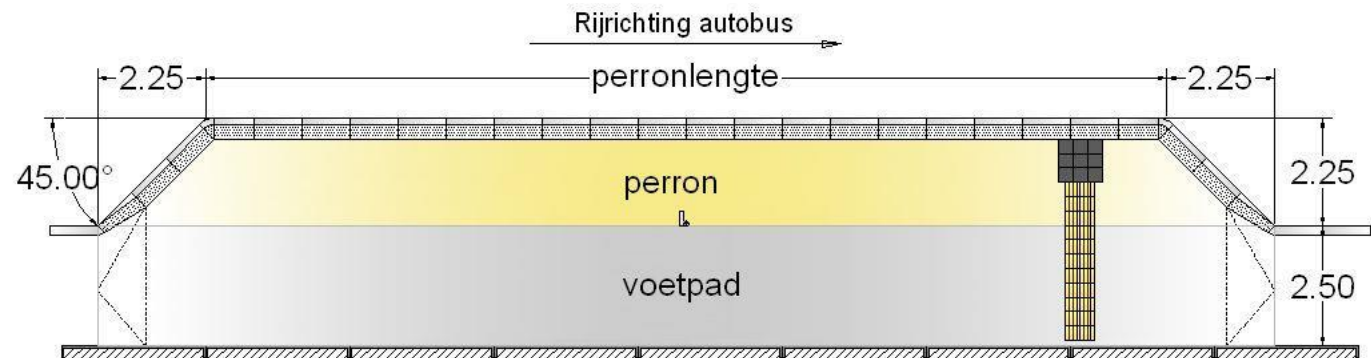
In zones waar het snelheidsregime 30 en 50 km/h geldt (vnl. doortochten, stedelijke en voorstedelijke wegen, de bebouwde kom) halteert de bus op de rijbaan, zonder dat hij van zijn lijn moet afwijken (lees een inrijhoek moet nemen).

Bij een voorrangs- of lichtengeregeld kruispunt wordt de bushalte bij voorkeur op minstens 20 meter voorbij het kruispunt gelegd. Om het achteropkomend verkeer niet te blokkeren wordt in deze gevallen een haltehaven gecreëerd. De halte wordt in het kader van de verkeersveiligheid bij voorkeur iets verder van het kruispunt, op 35 meter aangelegd, weliswaar met inachtneming van de bereikbaarheid (afstand – infrastructurele voorzieningen) van de halte voor de potentiële reiziger, die o.a. vanuit de zijstraat te voet (of met de fiets) naar de halte komt.

Ook bij een rijbaanhalte is voldoende ruimtebeslag van belang. Bij dit type halte hoeft de buschauffeur geen in- of uitrijhoek te nemen. Doch, om geheel parallel met de bus aan het perron uit te komen, moet de chauffeur tijdig tegen de boordsteen aan kunnen rijden. Daarom:

- Aan vóór- en achterzijde van de bus +1m extra perronlengte.

- Perronlengte; comfortmaatvoering:
  - o gelede bus:  $1+18+1 = 20\text{m}$  aanbevolen, hier kunnen alle bustypes halteren;
  - o standaard bus  $1+12+1 = 14\text{m}$ ;
  - o stadsbus  $1+9+1 = 11\text{m}$ .
- Bij rijbaanhaltten waarbij meerdere bussen gelijktijdig moeten halteren, wordt de totale perronlengte verhoogd volgens het aantal gewenste plaatsen van de bustypes die er stoppen.



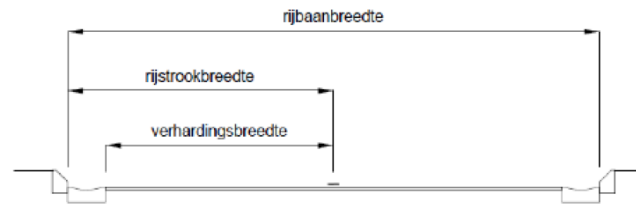
Figuur 27: Beeld uit bushaltegids De Lijn

De perronhoogte bij een rijbaanhalte is bij voorkeur 18 cm. Wanneer het technisch niet mogelijk is, door bv. bestaande gevels of andere beperkingen een hoogte van 18 cm te realiseren is een perronhoogte van minimaal 15 cm toegestaan.

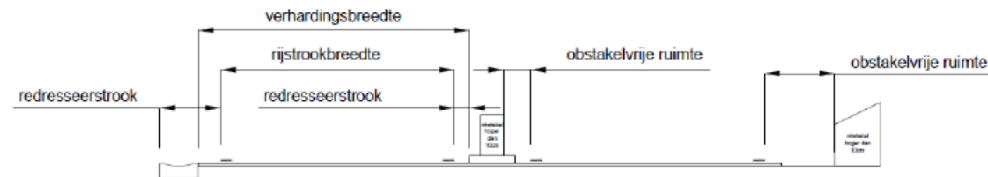
#### Rijbaanbreedte

Bij het vastleggen van rijbaanbreedtes moet rekening gehouden worden met de koersinstabiliteit van (vooral langere) voertuigen. Deze stijgt naarmate de snelheid stijgt. Bij 50 km/h varieert de koersinstabiliteit tussen 0,25 m en 0,40 m, bij 70 km/h tussen 0,40 m en 0,50 m. De breedtes opgenomen in het dienstorder slaan steeds op minimumwaarden van de verhardingsbreedte. Een eventuele randmarkering is dus niet inbegrepen. Goten zijn niet inbegrepen. Bij wegen bestaande uit meer dan één rijstrook per richting (wegprofiel 2x2, 2x3, 1x3) gelden de minimumwaarden enkel voor de rechtse rijstroken. Bussen en vrachtwagens rijden immers hoofdzakelijk op de rechterrijstrook en bij inhaalbewegingen is het onderlinge snelheidsverschil veel kleiner waardoor het veiligheidsrisico klein is.

### zonder randlijn



### met randlijn



Figuur 28: Verhardingsbreedtes en andere, uit dienstorder MOW/AWW/2012/4

Volgende minimale verhardingsbreedtes moeten worden aangehouden

Snelheidsregime	Totale breedte rijstrook (exclusief markering en eenzijdige straatgoot)
30 km/h	2,80 m (mits het rijbaangedeelte er één in rechte lijn is)
50 km/h	3,05 m
70 km/h	3,35 m
90 km/h	3,35 m

Figuur 29: Breedte rijstrook voor openbaar vervoer

## VOORWAARDEN WEGVERKEER

*Bron: basisprincipes inrichting robuust wegennet: ontsluitingswegen en erftoegangswegen (MOW, AWW, VVSG)*

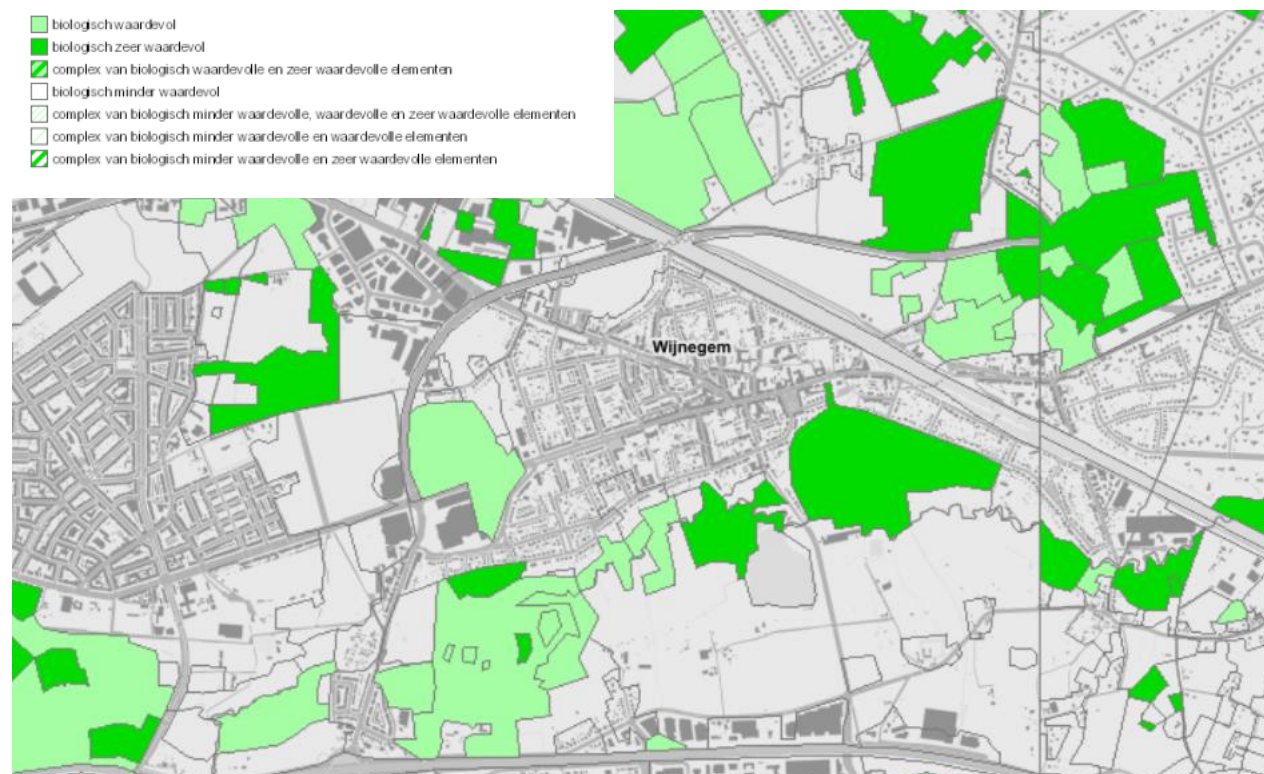
### Basisprincipes

- Ontsluitingswegen worden ingericht vanuit de principes leefkwaliteit en lokale ontsluiting
- Ontsluitingswegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers
- De snelheidslimiet voor het gemotoriseerd verkeer op ontsluitingswegen bedraagt maximum 70 km/h (BUBEKO) en maximum 50 km/h of 30 km/h (BIBEKO), voor een kerngebied wordt 30 km/h aangeraden
- Kruispunten op ontsluitingswegen zijn voorrangsgeregeld, ontworpen als een rotonde of verkeerslichtengeregeld
- Op ontsluitingswegen worden conflicten met tegemoetkomend verkeer vermeden
- Ontsluitingswegen zijn leesbaar en zetten aan tot het gewenste gedrag
- De inrichting van ontsluitingswegen is vergevingsgezind voor alle weggebruikers

## 4 / ANALYSE

### 4.1 / RUIMTELIJKE ANALYSE

#### 4.1.1 / Groen-blauw netwerk



Figuur 30: Biologische waarderingskaart – bron: Geopunt

De omgeving van de N112, zowel ten noorden als ten zuiden, is duidelijk rijk aan biologisch waardevol gebied.

Verder is ten zuiden van de N112 Beemdkant en het gemeentepark Wijnegemhof gelegen. Ten noorden van Wijnegem vinden we het biologisch zeer waardevolle gebied, De Zetten, terug. Samen vormen deze natuurgebieden een groene ring rondom het centrum van

Wijnegem. Het gemeentepark wordt aanzien als een biologisch zeer waardevol gebied. Dit park is verbonden met het centrum van Wijnegem. Ten zuiden van Wijnegem worden de waardevolle gebieden gekenmerkt door de sloten, beekjes en het Meer van Wommelgem.



*Figuur 31: Erkende natuureservaten – bron: Geopunt*

Beemkant wordt erkend als natuureservaat. Het gebied heeft een nat, open en bebost karakter. Dit is te wijten aan het feit dat het gebied behoort tot een overstromingsgevoelig gebied rond het Groot Schijn.

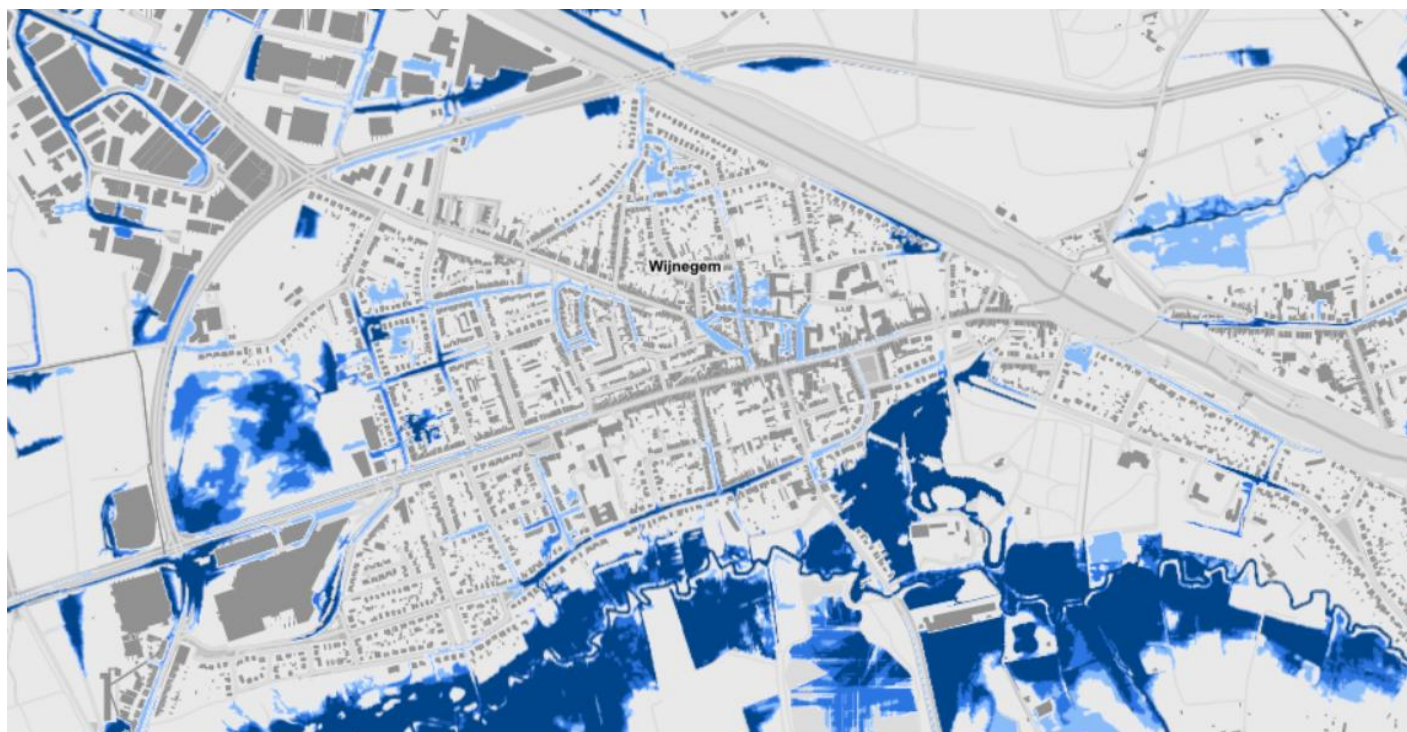
In dit gebied is een grote biodiversiteit aanwezig. Voor zowel amfibieën als vogels is deze plek erg aantrekkelijk. De grote plantenrijkdom is te danken aan de overstromingen van de beek het Groot Schijn.



Figuur 32: Blauw netwerk bron: Geopunt



*Figuur 33: Watertoets: overstromingsgevoelige gebieden fluviaal (2023) bron: Geopunt*

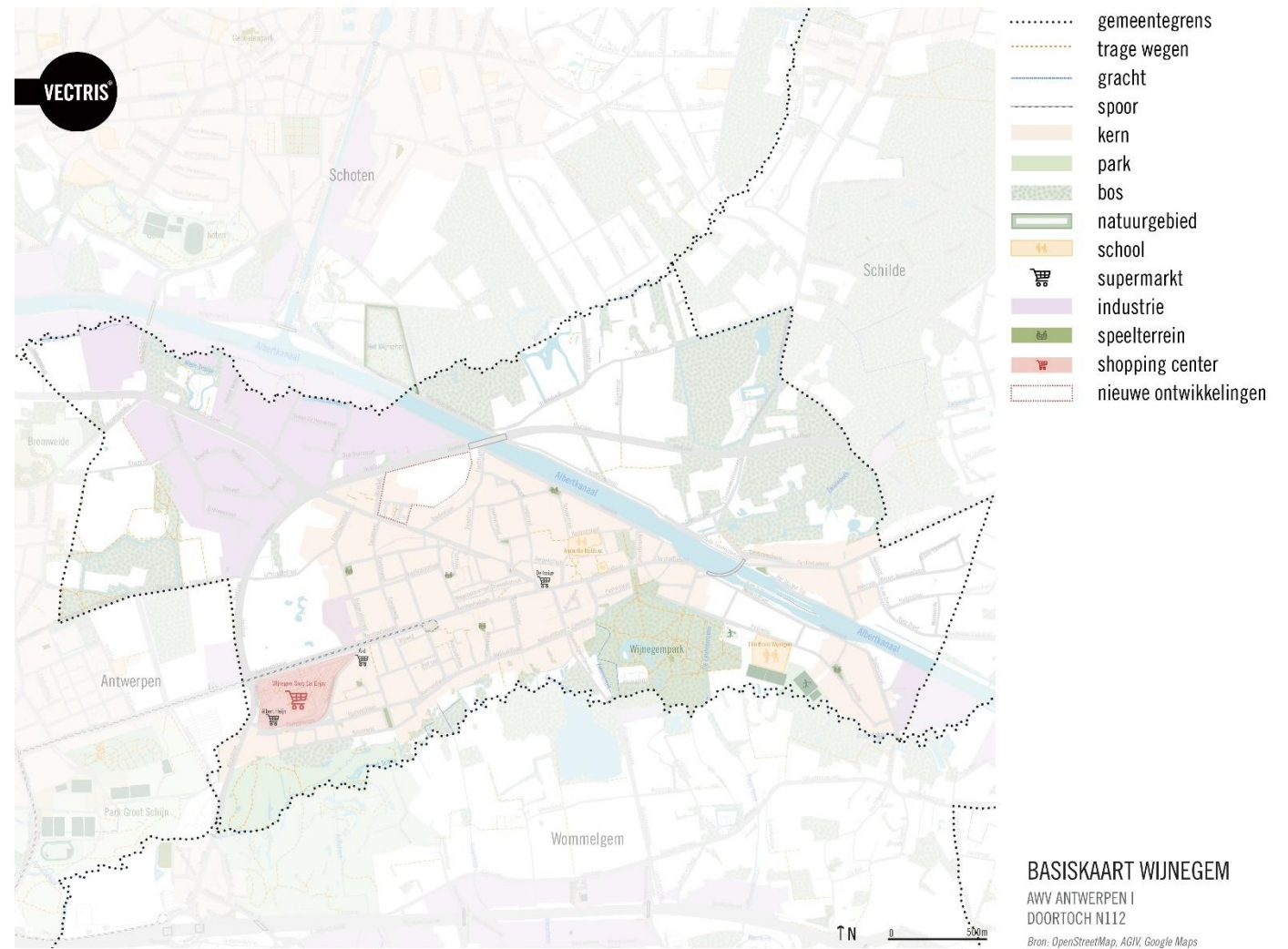


*Figuur 34: Watertoets: overstromingsgevoelige gebieden pluviaal (2023) bron: Geopunt*

#### 4.1.2 / Ruimtelijk functionele analyse

Het onderzoeksgebied bestaat uit twee duidelijk onderscheiden deelgebieden. Ten westen van het Albertkanaal ligt een dichtbebouwd centrumgebied met naast de woonfunctie een uitgebreid aanbod aan andere functies: handel en diensten (horeca, school, gemeentehuis, politiekantoor, gemeenschapscentrum...). Aan de oostkant van het kanaal ligt een minder dicht bebouwd gebied met bijna uitsluitend woonfunctie. De woningen zijn vrijstaand, staan verder van de rijweg af, met duidelijke doorkijken naar de achterliggende groene gebieden.

Een meer gedetailleerde beschrijving van het onderzoeksgebied is beschikbaar onder 3.5.



Figuur 35: Ruimtelijke functionele analyse

## 4.2 / HISTORISCHE ANALYSE

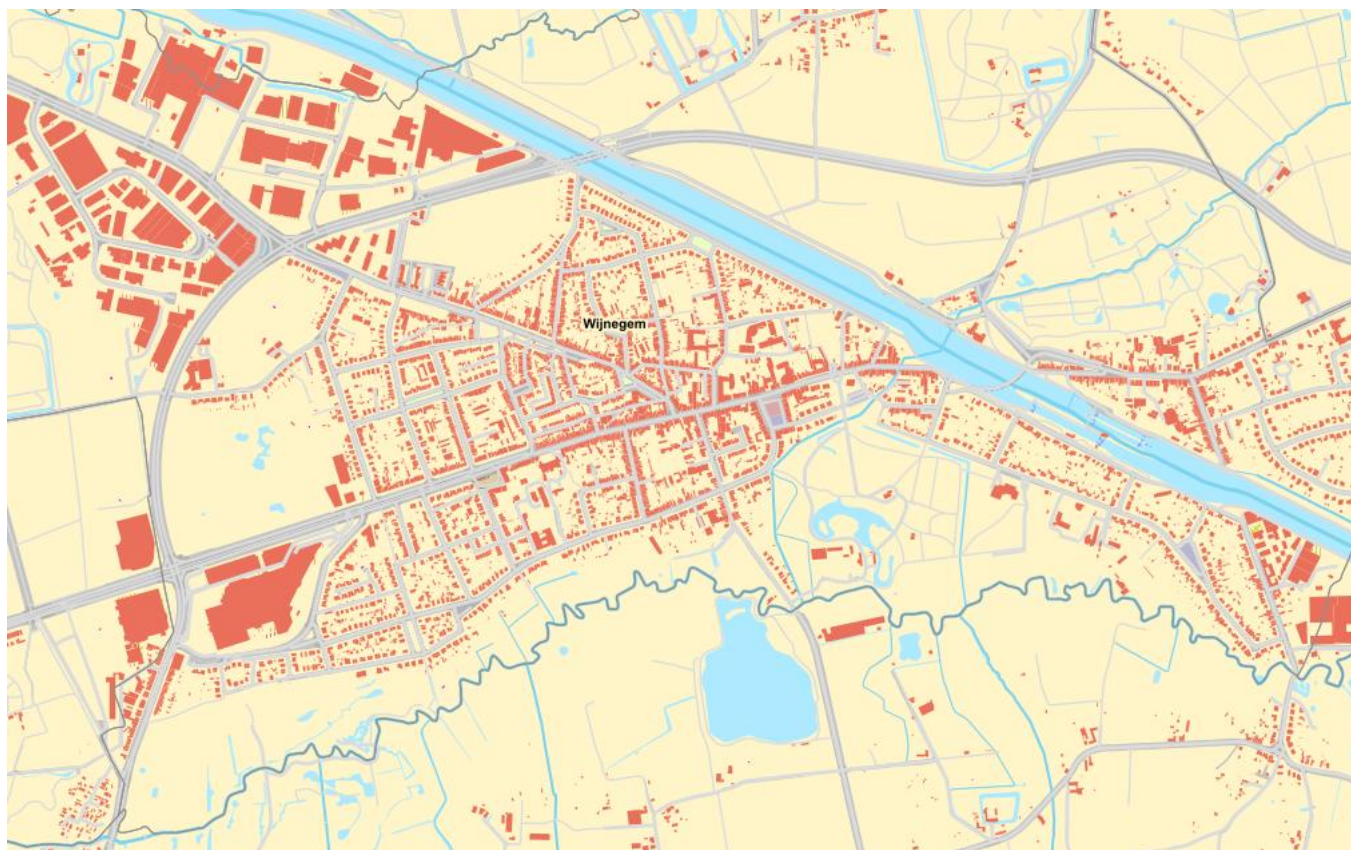
### 4.2.1 / Ferraris (18<sup>e</sup> eeuw)

Op de Ferrariskaart is de Turnhoutsebaan duidelijk herkenbaar, net zoals de Merksemsebaan en de as Hippolyte Meeusstraat/ Stokerijstraat (nu onderbroken door het kanaal).

Ten zuiden van de kern ligt het uitgestrekte groengebied van de vallei van het Groot Schijn, met daarin het kasteeldomein. Bebouwing is vooral geconcentreerd tussen Marktplein en kerkhof.



Figuur 36: Ferrariskaart



*Figuur 37: Situering GRB*

#### 4.2.2 / Atlas der Buurtwegen (19<sup>e</sup> eeuw)



Figuur 38: Atlas der Buurtwegen

### 4.3 / VERKEERSKUNDIGE ANALYSE MACRO EN MESONIVEAU

#### 4.3.1 / Stappers

Langs de Turnhoutsebaan zijn overal voetpaden beschikbaar, van variabele breedte, aangelegd in kleinschalig materiaal. Voetgangers kunnen veilig oversteken aan de verkeerslichten aan Fortveldstraat, Merksemsebaan en Marktplein. Daarnaast zijn er zebrapaden voorzien aan de begraafplaats, aan Schoolstraat en aan Brouwerslaan.

Aan de overkant van het kanaal is een zebrapad beschikbaar aan de voet van de brug en aan H. Meeusstraat.

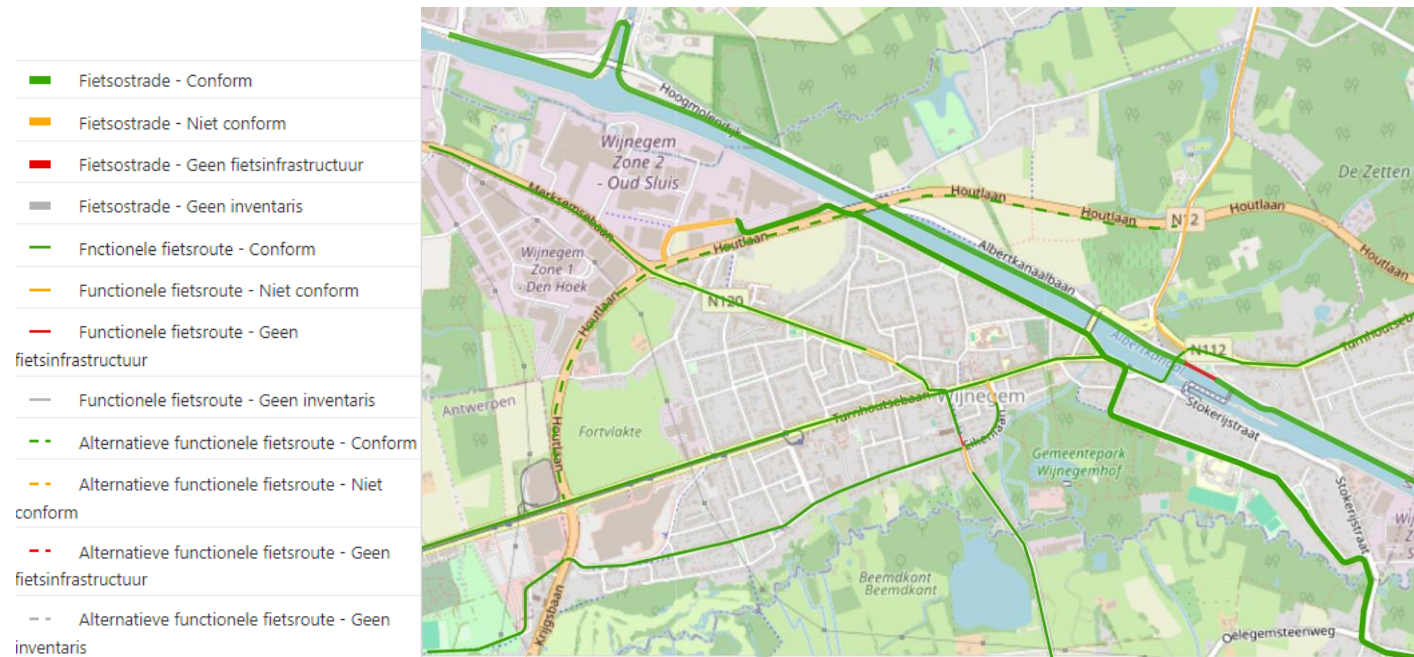
Op enkele plekken zijn er voetgangersdoorsteeken aanwezig die leiden naar de achterliggende groene zones:

- Aan Zwanebeek, net ten zuiden van het kanaal, ligt een trage weg die de verbinding maakt naar Pastorijlaan
- Naast de toegang naar parking Wijnegemhof is een trage verbinding naar Molendreef
- Ter hoogte van de begraafplaats
- Aan de bushalte Wijnegem Dorp is er een doorsteek richting noorden

#### 4.3.2 / Trappers

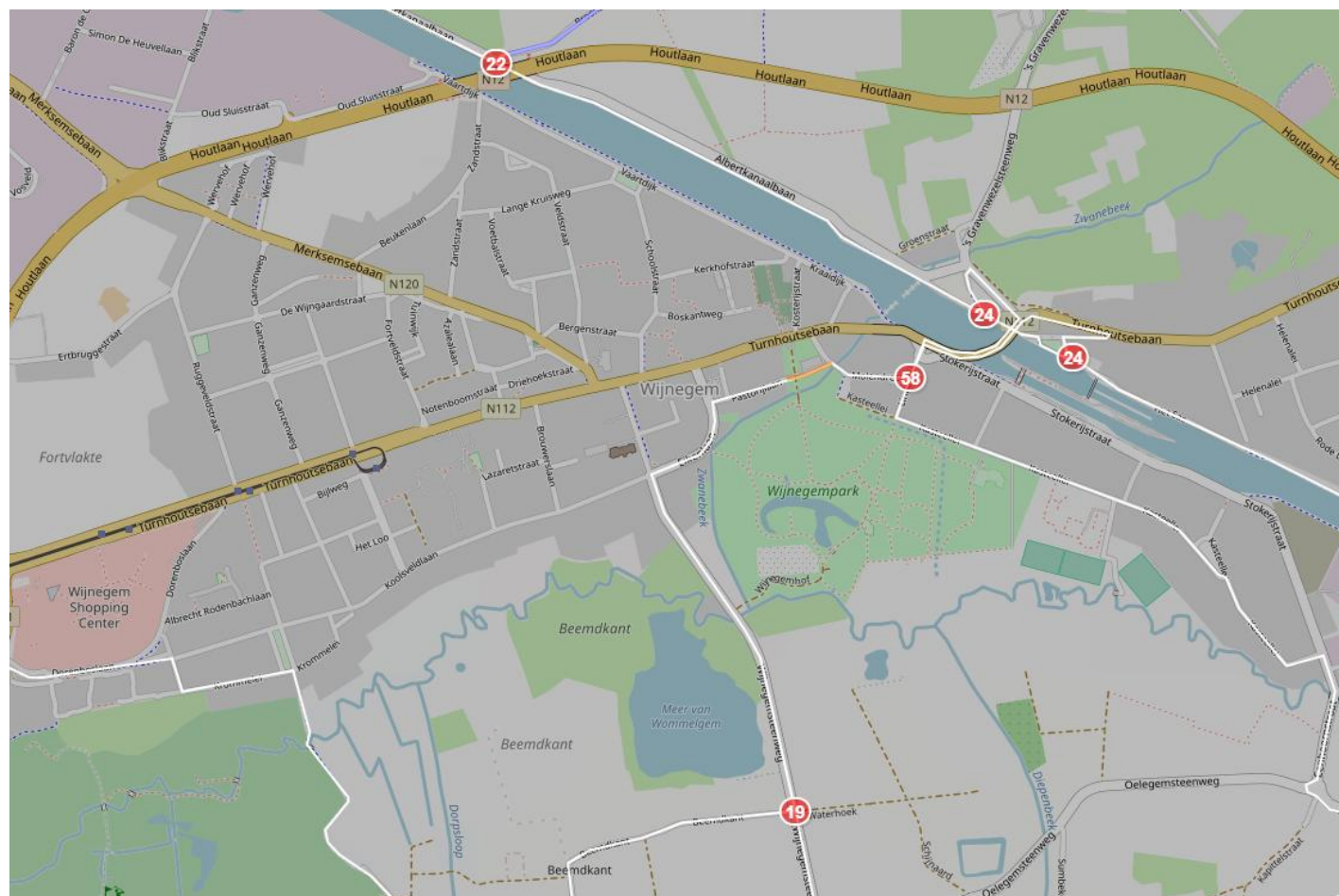
De volledige doortocht langs de Turnhoutsebaan is onderdeel van het BFF. Ook Merksemsebaan en Wommelgemsteenweg zijn onderdeel van het BFF (functionele fietsroutes). Een alternatieve functionele fietsroute loopt via Marktplein, Eikenlaan en Koolsveldlaan.

Langs het Albertkanaal loopt fiets snelweg F5 langs beide zijden. Het grootste deel van de routes zijn conform, enkele kleinere delen zijn niet conform of ontbreken nog.



Figuur 39: Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk

Het recreatief fietsnetwerk loopt langs de oostkant van het Albertkanaal en ten zuiden van de kern van Wijnegem, met knooppunten aan Molendreef (58) en Beemdkant (19).

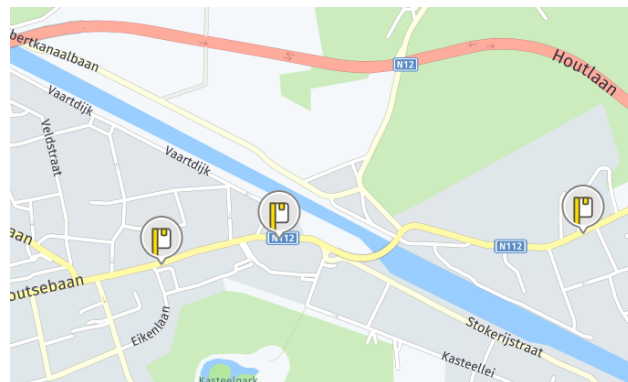


Figuur 40: Recreatief fietsnetwerk

### 4.3.3 / Openbaar vervoer

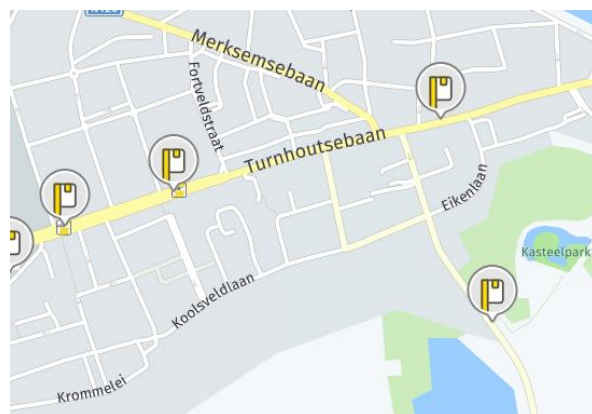
Wijnegem centrum wordt bediend door 4 buslijnen.

Lijn 40 (Antwerpen – Wijnegem – Oostmalle) zit op de doortocht door Wijnegem langs Turnhoutsebaan. In de spits rijdt De Lijn 6X per uur per richting, overdag 4X per uur en in latere avond 2x uur. De haltes die worden aangedaan zijn Wijnegem Dorp, Vaartdijk, Molenheide en H. Meeusstraat.



Figuur 41: Lijn 40

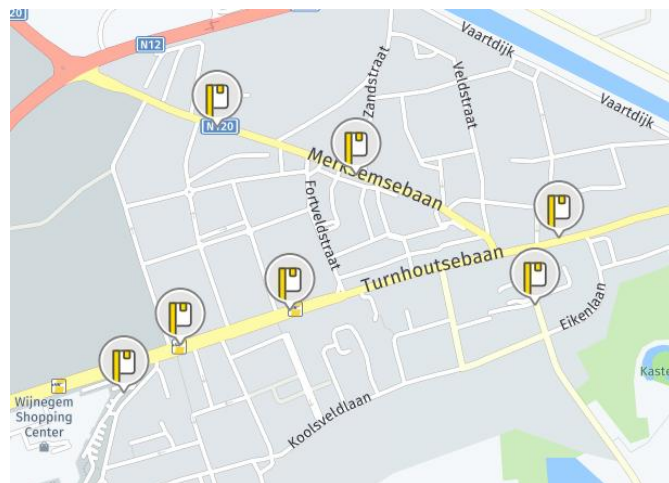
Lijnen 34 (Hoboken Polderstad – Wilrijk – UZA – Mortsel – Wijnegem) en 37a (Hoevenen – Kapellen – Brasschaat – Schoten – Wijnegem) volgen een route langs Turnhoutsebaan naar Wommelgemsteenweg. Lijn 34 rijdt in zowel spits als dal 2x per uur per richting (**enkel 's** avonds laat daalt de frequentie naar 1x per uur). Lijn 37a rijdt in spits 2x per uur per richting, in dal 1x per uur.



Figuur 42: Lijnen 37a en 34

Lijn 341 (Wijnegem - Mortsel - UZA - Hoboken Polderstad) gaat via Merksemsebaan naar Wommelgemsteenweg, Eikenlaan en Marktplein terug naar Merksemsebaan.

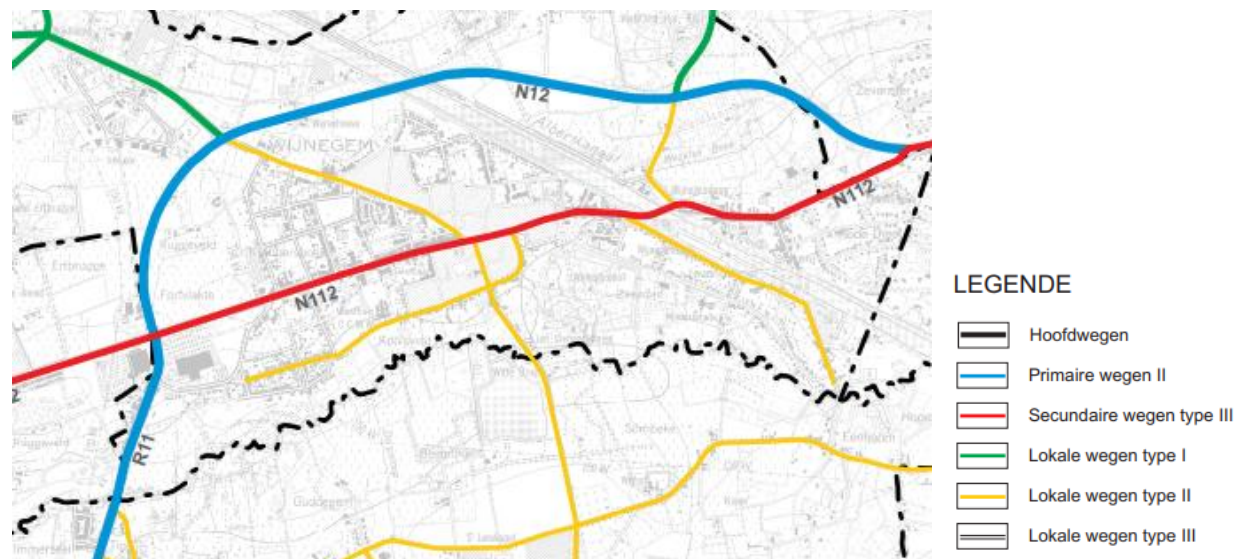
Lijn 341 is een functionele lijn, die 5x per dag per richting rijdt.



Figuur 43: Lijn 341

#### 4.3.4 / Privé vervoer

In het mobiliteitsplan Wijnegem-Wommelgem wordt N112 nog aangeduid als secundaire weg. Merksemsebaan, Wommelgemsteenweg en Marktplein, Eikenlaan en Koolsveldlaan worden ingeschaald als lokale weg type II. Ook Stokerijstraat, langs het kanaal, is een lokale weg type II. De overige wegen zijn erftoegangswegen (lokale III).



Figuur 44: Mobiliteitsplan - wegcategorisering

## 4.4 / GEBRUIK VAN HET NETWERK

### 4.4.1 / Intensiteiten

Op donderdag 8 juni werden kruispunttellingen gedaan in de doortocht gedurende 2 uur in de ochtend- en 2 uur in de avondspits. Hieronder worden de resultaten weergegeven van het drukste uur.



Figuur 45: Overzicht tellingen

## RESULTATEN OCHTENDSPITS

Aan Ridder G. Van Havrelaan zijn er ongeveer evenveel voertuigen op Turnhoutsebaan in elke richting: 246 pae richting westen en 235 richting oosten. De afslaande bewegingen naar Ridder G. Van Havrelaan zijn erg beperkt. Ook het verkeer dat vanuit Ridder G. Van Havrelaan invoegt op Turnhoutsebaan is erg beperkt (32 voertuigen ingaand en 23 uitgaand).

Hetzelfde beeld zien we aan Brouwerslaan: ongeveer evenveel verkeer op Turnhoutsebaan in beide richtingen en relatief weinig afslaande bewegingen naar Brouwerslaan. Het verkeer dat Brouwerslaan uitrijdt gaat vooral richting oosten (52 tegenover 28 naar westen). Ondertussen werd de Brouwerslaan heringericht en geldt hier éénrichtingsverkeer in de straat. Verkeer kan de Brouwerslaan alleen nog uitrijden richting Turnhoutsebaan. De inrijdende bewegingen vanuit de THB waren sowieso al zeer laag en dus is het effect van de nieuwe rijrichting op de Turnhoutsebaan beperkt.

Ook aan Merksemsebaan is er ongeveer evenveel verkeer in elke richting op Turnhoutsebaan. Hier zijn er wel duidelijke afslaande bewegingen: vanuit het oosten slaan 179 voertuigen af richting Merksemsebaan, vanuit het westen zijn dat er 97. Het verkeer dat vanuit Merksemsebaan komt gaat bijna volledig richting oosten.

Ter hoogte van Wommelgemsteenweg zijn er 392 voertuigen vanuit het oosten op Turnhoutsebaan die rechtdoor gaan, 68 voertuigen slaan af naar Wommelgemsteenweg. Vanuit het westen zijn er 235 voertuigen die rechtdoor gaan op Turnhoutsebaan en 145 die afslaan naar Wommelgemsteenweg.

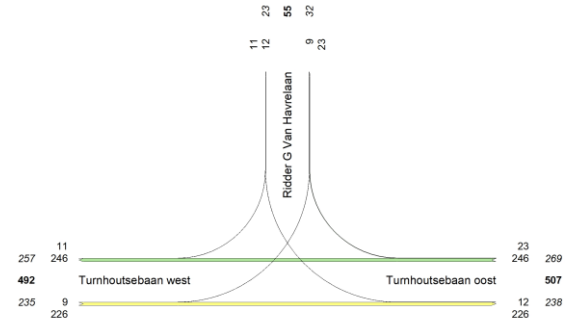
Aan Schoolstraat zijn er meer voertuigen die toekomen vanuit het oosten (401) dan vanuit het westen (233). Het verkeer vanuit Schoolstraat gaat vooral richting westen.

Ook aan Marktplein/ Eikenlaan komen meer voertuigen aan vanuit het oosten dan vanuit het westen. Vanuit het oosten gaan 112 voertuigen linksaf naar Marktplein/Eikenlaan, duidelijk meer dan vanuit het westen (41 voertuigen die afslaan).

De totale belasting van Turnhoutsebaan in de ochtendspits schommelt tussen 500 pae ten westen van Merksemsebaan en 750 pae ten oosten daarvan (beide rijrichtingen samen).

**Intensiteiten kruispunt Turnhoutsebaan / Ridder G Van Havrelaan**

Ochtendspits 8/6/2023: 08:00-09:00 uur (pae)

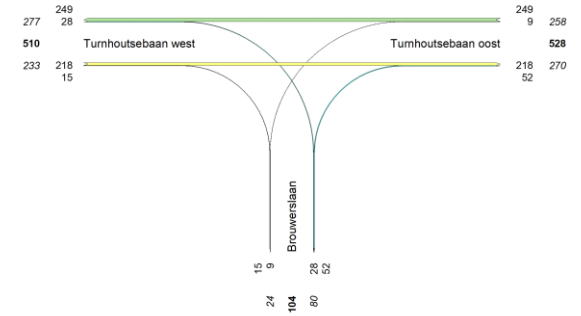


OSP TBaan x Ridder G Van Havrelaan.str  
Vectris



**Intensiteiten kruispunt Turnhoutsebaan / Brouwerslaan**

Ochtendspits 8/6/2023: 08:00-09:00 uur (pae)

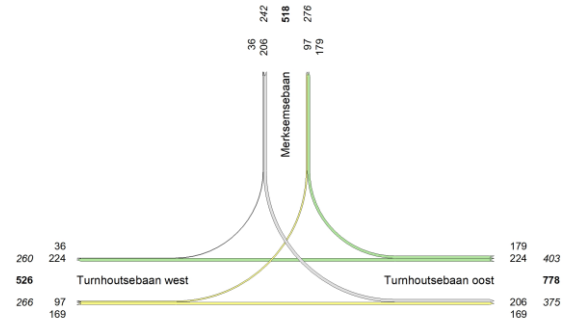


OSP TBaan x Brouwerslaan.str  
Vectris



### Intensiteiten kruispunt Turnhoutsebaan / Merksemsebaan

Ochtendspits 8/6/2023: 08:00-09:00 uur (pae)

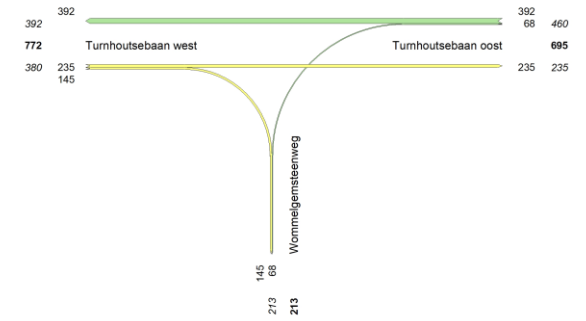


OSP TBaan x Merksemsebaan.str  
Vectris



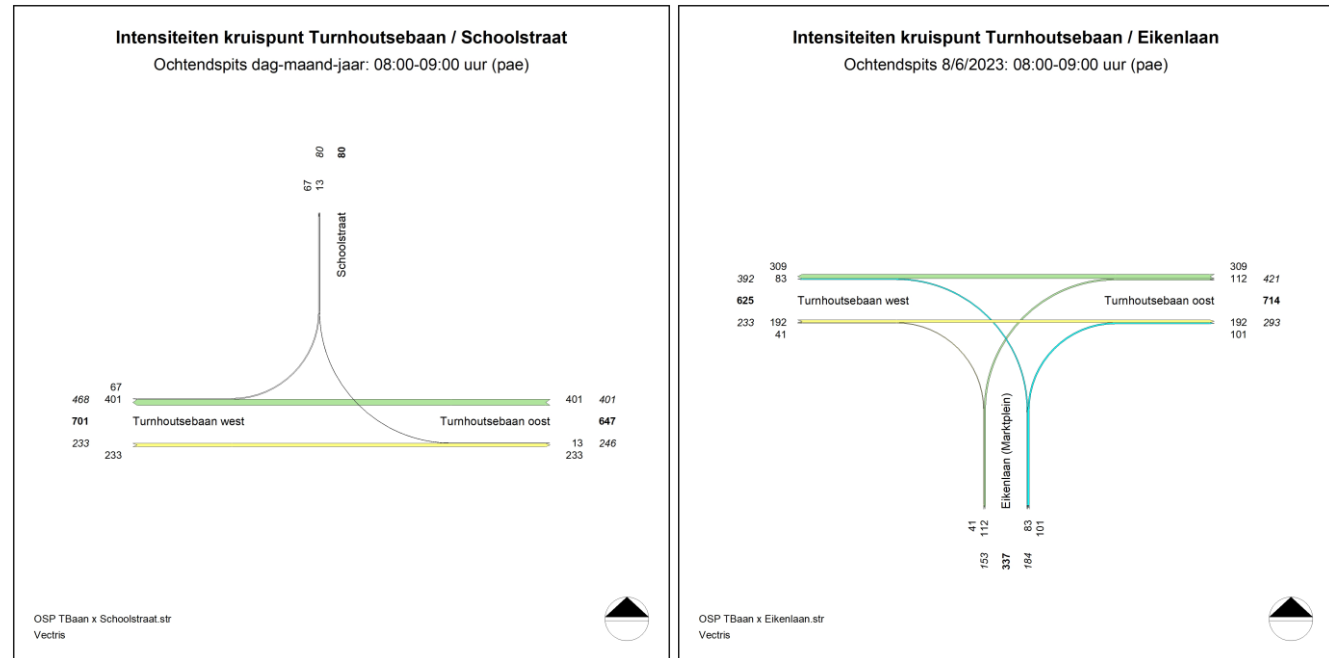
### Intensiteiten kruispunt Turnhoutsebaan / Wommelgemstwg

Ochtendspits 8/6/2023: 08:00-09:00 uur (pae)



OSP TBaan x Wommelgemstwg.str  
Vectris





Figuur 46: Telresultaten ochtendspits

## RESULTATEN AVONDSPITS

Ook in de avondspits komt er aan Ridder G. Van Havrelaan ongeveer evenveel verkeer toe vanuit het oosten als vanuit het westen. Ook nu zijn er weinig afslaan bewegingen naar Ridder G. Van Havrelaan. Vanuit deze zijstraat zijn er slechts 21 voertuigen die zich invoegen op Turnhoutsebaan.

Hetzelfde beeld zien we aan Brouwerslaan: ongeveer evenveel verkeer op Turnhoutsebaan in beide richtingen en relatief weinig afslaan bewegingen naar Brouwerslaan: 17 voertuigen die afslaan naar Brouwerslaan, zowel vanuit oosten als westen. Het verkeer dat Brouwerslaan uitrijdt verdeelt zich gelijk over oost en west. Ondertussen werd de Brouwerslaan heringericht en geldt hier éénrichtingsverkeer in de straat. Verkeer kan de Brouwerslaan alleen nog uitrijden richting Turnhoutsebaan. De inrijdende bewegingen vanuit de THB waren sowieso al zeer laag en dus is het effect van de nieuwe rijrichting op de Turnhoutsebaan beperkt.

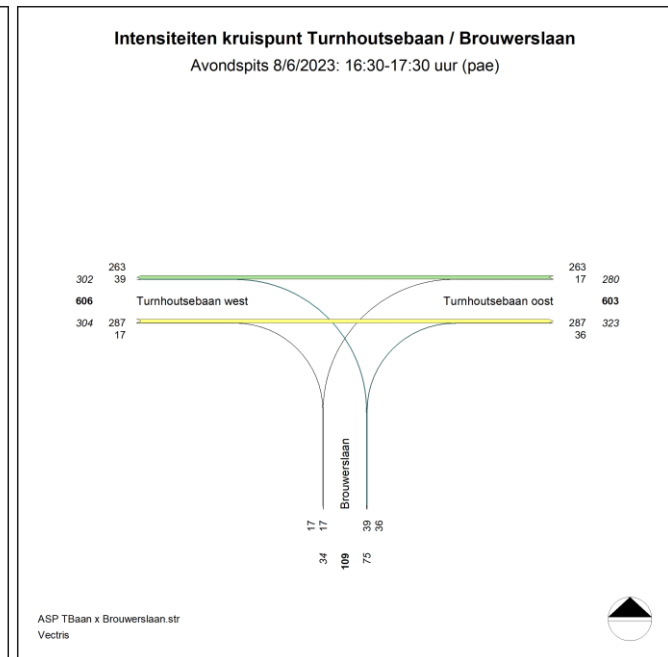
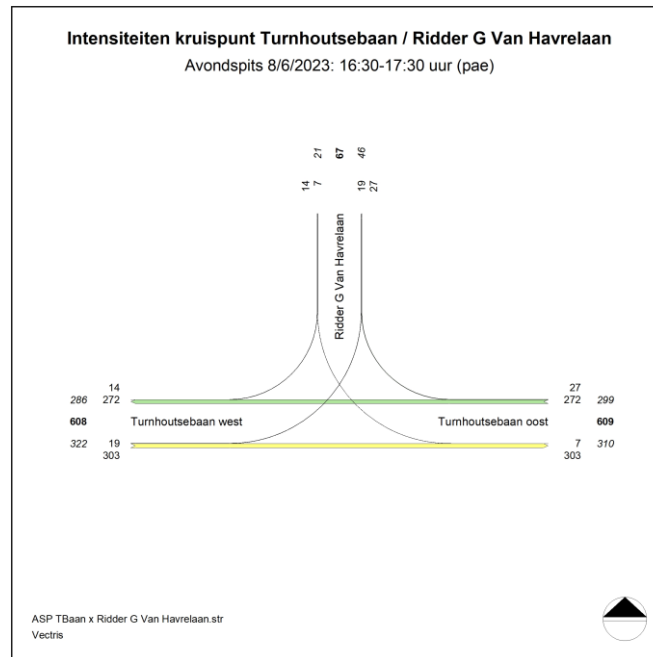
Vanuit het oosten zijn er 443 voertuigen die toekomen aan het kruispunt met Merksemsebaan; ongeveer de helft slaat af naar Merksemsebaan en de helft gaat rechtdoor. Het verkeer dat vanuit het westen toekomt gaat vooral rechtdoor (257); slechts 70 voertuigen slaan af.

Het verkeer dat vanuit het oosten toekomt aan het kruispunt met Wommelgemsteenweg gaat vooral rechtdoor; slechts 48 voertuigen slaan af naar Wommelgemsteenweg. Vanuit het westen zijn er duidelijk meer afslaan bewegingen (141) dan vanuit het oosten (48).

Ook aan Schoolstraat is er meer verkeer dat toekomt vanuit het oosten (429) dan vanuit het westen (318). Het verkeer vanuit Schoolstraat gaat vooral richting westen.

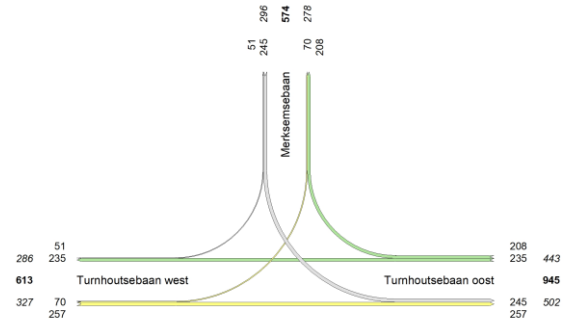
Aan het kruispunt met Marktplain is er ongeveer evenveel verkeer dat toekomt vanuit het oosten (417) als vanuit het westen (380). Vanuit het oosten zijn er 80 voertuigen die afslaan naar Marktplain (dubbel zo veel als vanuit het westen). Het verkeer dat vanuit Marktplain invoegt op Turnhoutsebaan gaat vooral richting oosten.

De totale belasting van Turnhoutsebaan in beide richtingen samen varieert tussen 600 pae ten westen van Merksemsebaan en 900 pae ten oosten van Merksemsebaan (beide richtingen samen).



### Intensiteiten kruispunt Turnhoutsebaan / Merksemebaan

Avondspits 8/6/2023: 16:30-17:30 uur (pae)

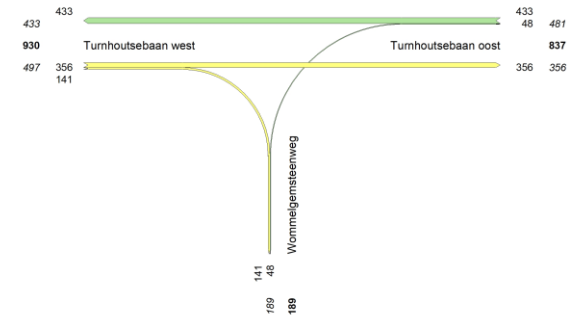


ASP TBaan x Merksemebaan.str  
Vectris



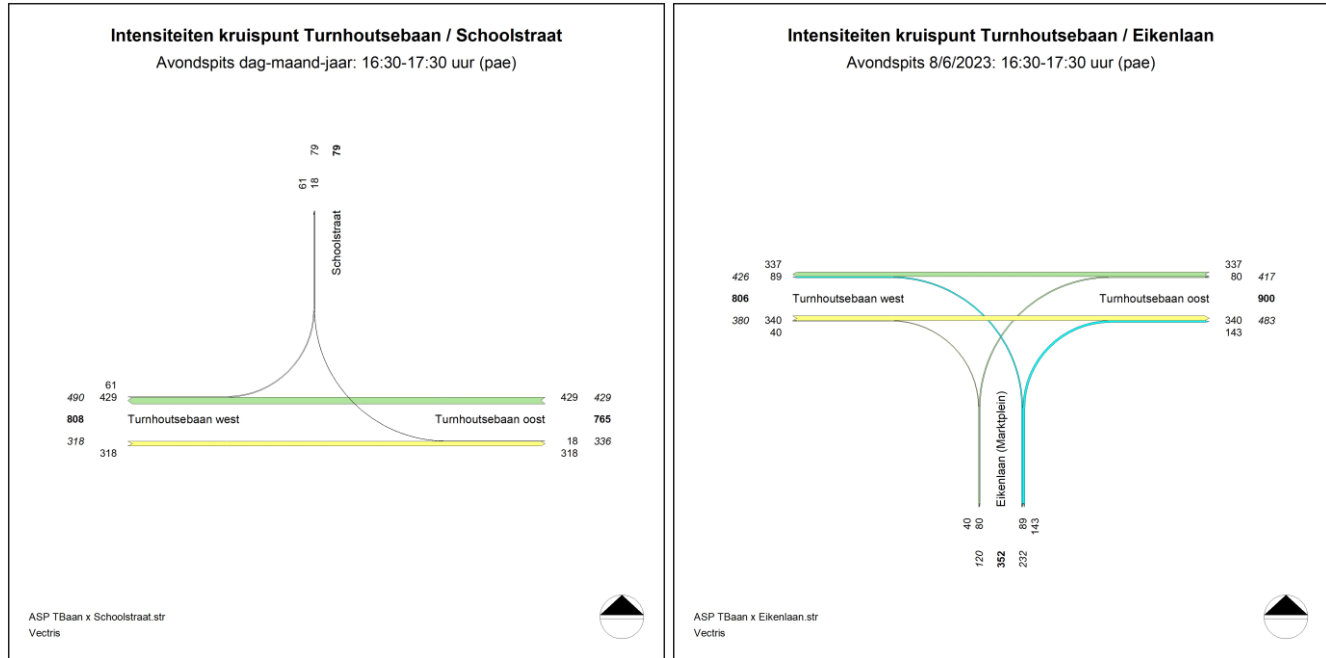
### Intensiteiten kruispunt Turnhoutsebaan / Wommelgemstwg

Avondspits 8/6/2023: 16:30-17:30 uur (pae)



ASP TBaan x Wommelgemstwg.str  
Vectris





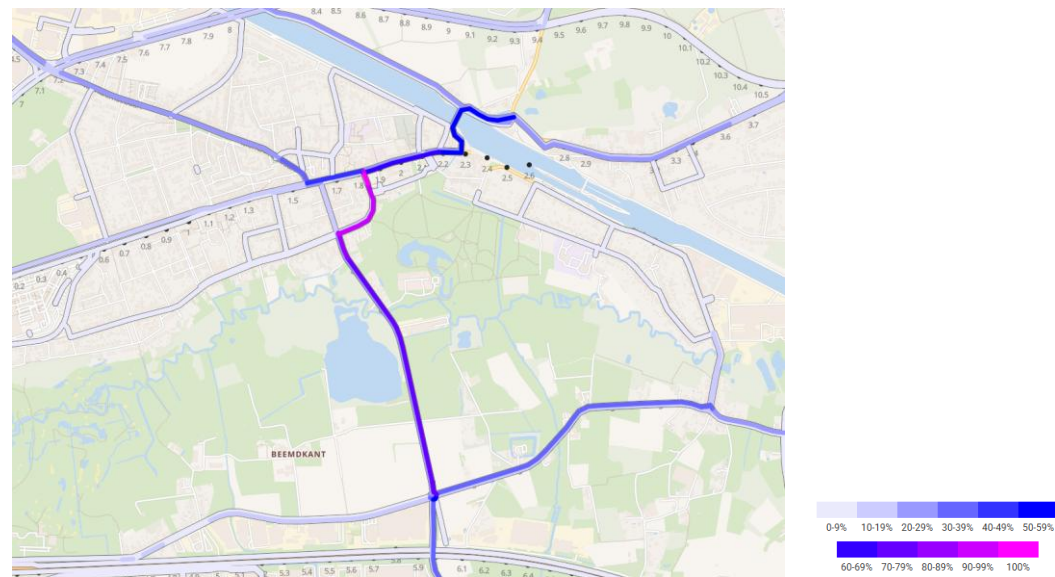
Figuur 47: Telresultaten avondspits

#### 4.4.2 / Herkomst- en bestemmingsonderzoek

Bij de start van de opdracht werden er verschillende kruispunttellingen uitgevoerd om inzicht te bekomen in het druktebeeld van de Turnhoutsebaan. De kruispunttellingen geven echter nog geen beeld van het aandeel doorgaand verkeer. Tijdens de bespreking met de projectstuurgroep was daar naar gevraagd. Om inzicht te bekomen in het gebruik van de Turnhoutsebaan door het doorgaand verkeer werd daarom een bevraging gedaan naar herkomst en bestemmingsverkeer op basis van Floating car data. Hieronder zijn de herkomst-en bestemmingskaarten weergegeven. Deze zijn van de periode van 5/05/2025 tot 27/05/2025, alle werkdagen van 7u-19u. De kaarten zijn opgemaakt op basis van de Floating car data van Be-Mobile. Ze zijn gebaseerd op GPS-gegevens. Deze kaarten geven aan naar waar er gereden wordt vanop een bepaald segment, of van waar ze komen.

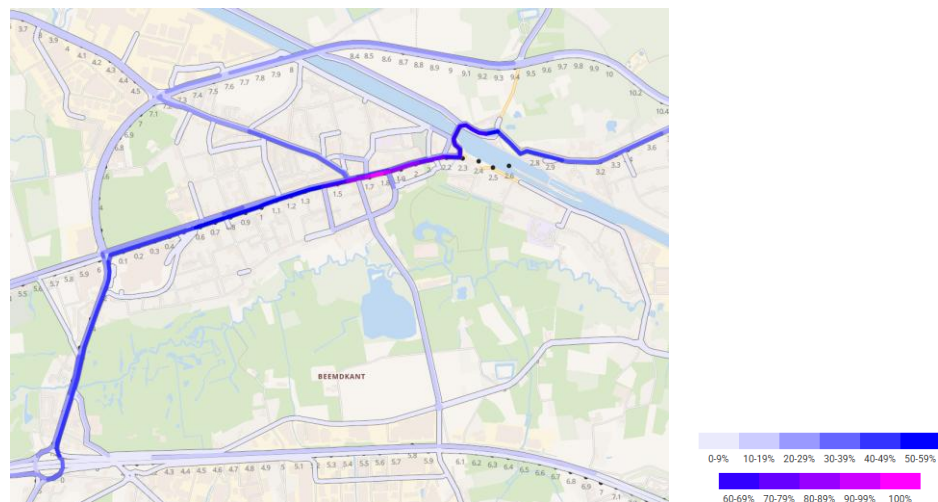
De Wommelgemsteenweg -Wijnegemsteenweg was in mei 2025 wel een officiële omleidingsroute. Anderzijds tonen de figuren ook dat er veel autoverkeer wordt gegenereerd vanuit het gebied zelf.

Verkeer van Marktplein naar de Turnhoutsebaan



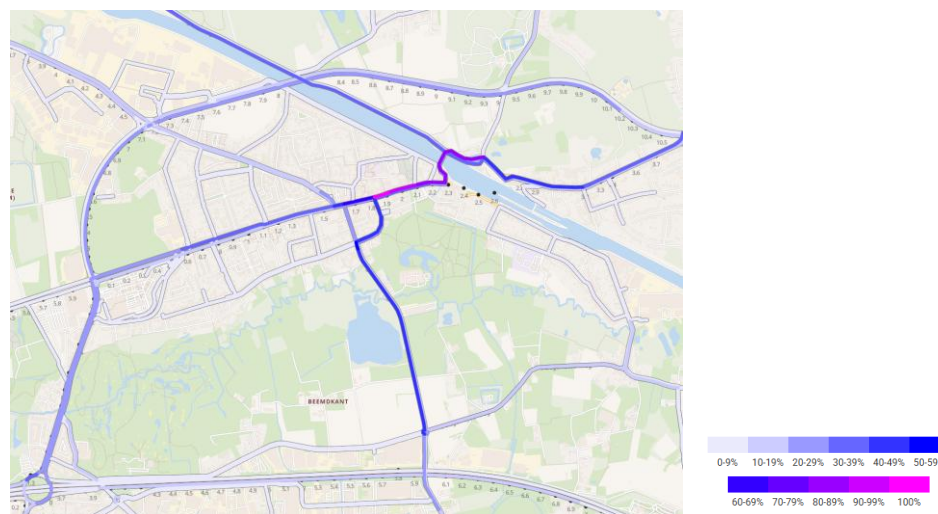
Figuur 48: H-B onderzoek markt - Turnhoutsebaan

### Verkeer Turnhoutsebaan vanuit Antwerpen



Figuur 49: H-B onderzoek Antwerpen - Turnhoutsebaan

### Verkeer Turnhoutsebaan vanuit Schilde

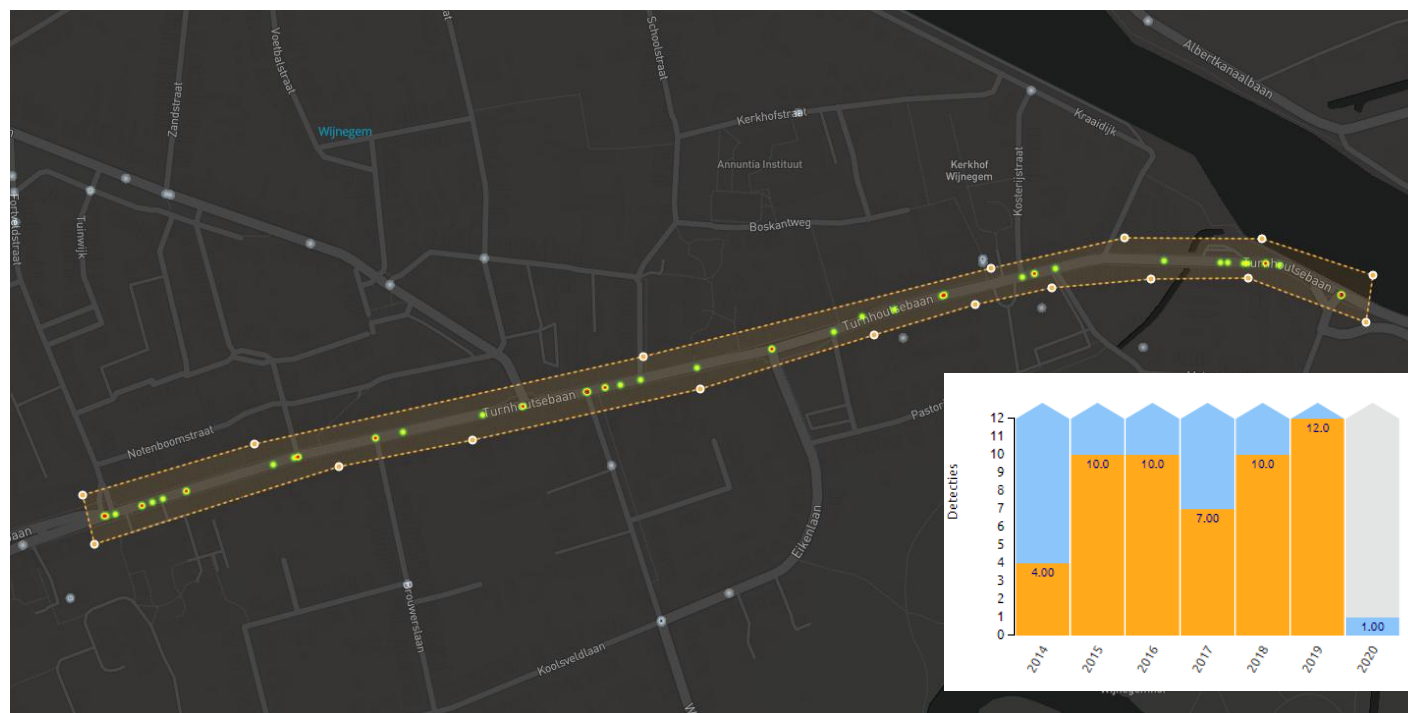


Figuur 50: H-B onderzoek Schilde - Turnhoutsebaan

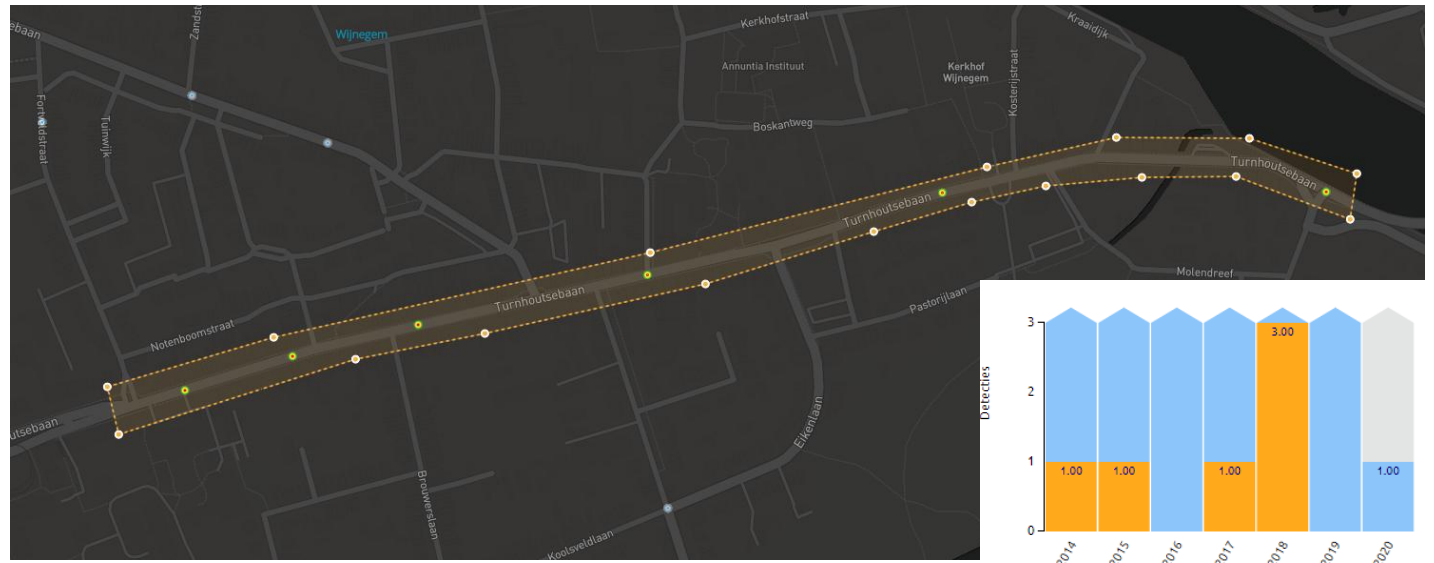
### 4.4.3 / Ongevallen

Voor de verkeersongevallen baseren we ons op de data van de federale politie. Op het wegvak van de Turnhoutsebaan vanaf Fortveldstraat tot aan het kanaal, werden tussen januari 2014 en maart 2020 in totaal 53 ongevallen met gewonden geregistreerd (geen enkel ongeval met dodelijk slachtoffer).

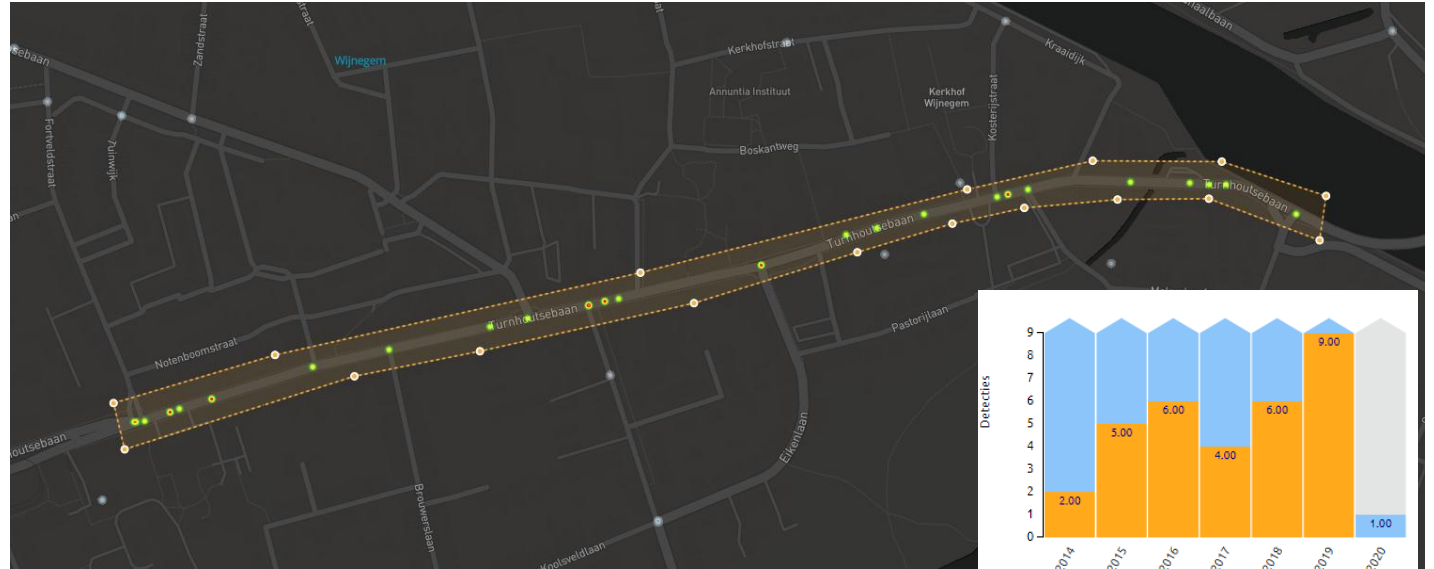
Bij deze ongevallen waren 6 voetgangers betrokken, 17 gewone fietsers, 5 fietsers met elektrische fiets, 12 bromfietsers, 2 motorfietsen, 46 wagens en 3 lichte vrachtwagens.



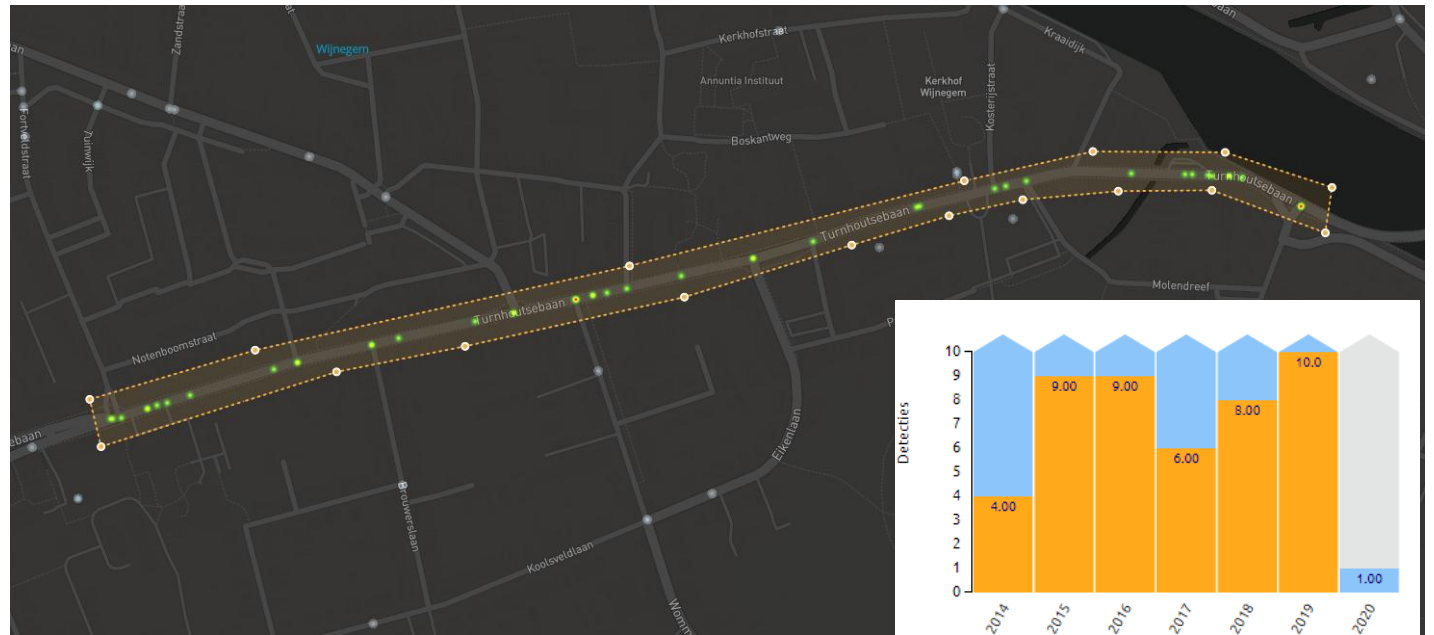
Figuur 51: Totaal overzicht ongevallen



Figuur 52: Ongevallen met voetgangers



Figuur 53: Ongevallen met gewone fietsers, fietsers met elektrische fiets en bromfietsers

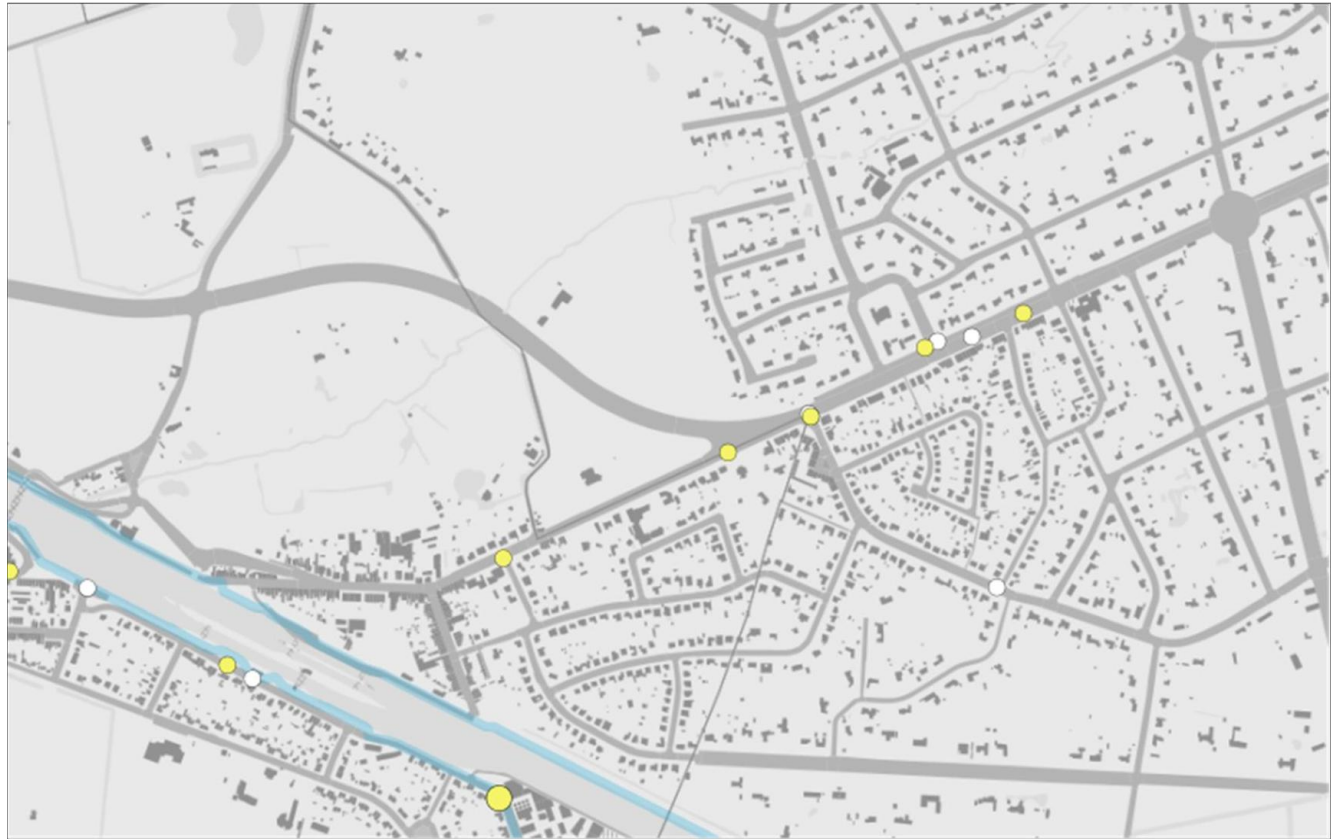


Figuur 54: Ongevallen met personenwagens

De Fietsbarometer van de provincie Antwerpen geeft voor 2023-2024, 12 locaties met fietsongevallen (lichtgewonde slachtoffers). Opvallend zijn de 3 ongevallen ter hoogte van Zwanebeek.



Figuur 55: Locaties met fietsongevallen langs Turnhoutsebaan 2023-2024 (Fietsbarometer provincie Antwerpen)



*Figuur 56: Locaties met fietsongevallen langs Turnhoutsebaan 2023-2024 (Fietsbarometer provincie Antwerpen)*

#### 4.4.4 / Parkeeronderzoek

In juni werd een parkeeronderzoek georganiseerd langs Turnhoutsebaan. Hierbij werden zowel de parkeerplaatsen onderzocht langs de Turnhoutsebaan zelf, als de achterliggende parkings aan Gasthuis, Sint-Sebastiaan, Wommelgemsteenweg (haaks parkeren tot aan dienst werken), Marktplein en Wijnegemhof.

Het onderzoek gebeurde op zaterdag 3 juni (tellingen om 11u – 13u – 15u en 17u), dinsdag 6 juni (tellingen om 11u – 13u – 15u en 19u (avondtelling) en op vrijdag 16 juni (telling om 9u en 11u tijdens de wekelijkse markt).






Het parkeeronderzoek liep vanaf Fortveldstraat tot aan Helenalei, ten noorden van Albertkanaal. Het volledige gebied werd opgedeeld in 3 segmenten.

- Segment 1: vanaf Fortveldstraat tot en met Marktplein
- Segment 2: van Marktplein tot kanaal
- Segment 3: overkant kanaal tot aan Helenalei

De telling op vrijdag gebeurde in een kleiner gebied, rondom Marktplein (vanaf Wommelgemsteenweg tot en met parking Wijnegemhof, inclusief Pastorijlaan).

De resultaten worden weergegeven met behulp van een kleurencode die de bezettingsgraad aangeeft:

- Blauw: tussen 0 en 50% van de parkeerplaatsen is bezet
- Groen: tussen 50 en 70%
- Oranje: tussen 70 en 85%
- Rood: tussen 85 en 100%
- Zwart: meer dan 100% bezet

tussen 0 en 50%	
tussen 50 en 70%	
tss 70 en 85%	
tss 85 en 100%	
meer dan 100%	

De volledige beschrijving inclusief kaarten zijn achteraan als bijlage opgenomen.

##### *Besluit dinsdag 6 juni*

Wanneer we rekening houden met alle parkeerplaatsen in de segmenten (vrij parkeren, kort parkeren, voorbehouden voor politie, gehandicapten, elektrische laadpalen), dan zijn er op segment 1 nog beschikbaar:

- om 11u nog 95 pp

- om 13u nog 125 pp
- om 15u nog 66 pp
- om 19u nog 107 pp

Wanneer we enkel rekening houden met de parkeerplaatsen voor vrij parkeren, dan zijn er op het volledige segment 1 nog beschikbaar:

- om 11u nog 49 pp
- om 13u nog 63 pp
- om 15u nog 33 pp
- om 19u nog 62 pp

Als we enkel kijken naar de parkeerplaatsen voor vrij parkeren op parking Marktplein, Sint-Sebastiaan en Gasthuis dan zijn daar:

- om 11u nog 31 pp vrij
- om 13u nog 32 pp vrij
- om 15u nog 11 pp vrij
- om 19u nog 35 pp vrij

Hier gaat het vooral om nog parkeercapaciteit op Sint-Sebastiaan en Gasthuis. De parking Marktplein heeft bijna geen beschikbare parkeerplaatsen vrij voor vrij parkeren (enkel voorbehouden plaatsen voor gehandicapten of voor elektrisch laden).

	Aantal vrije pp segment 1 (alle pp)	Aantal vrije pp segment 1 (enkel vrij parkeren)	Aantal vrije pp segment 1 (enkel Marktplein, St Sebastiaan en Gasthuis)
11u	95	49	31
13u	125	63	32
15u	66	33	11
19u	107	62	35

Tabel 1: Overzicht dinsdag 6 juni – segment 1

Wanneer we dezelfde oefening doen voor segment 2, dan is het resultaat voor alle parkeerplaatsen:

- Om 11u nog 39 pp vrij
- Om 13u nog 29 pp vrij
- Om 15u nog 33 pp vrij
- Om 19u nog 59 pp vrij

Wanneer we enkel rekening houden met de parkeerplaatsen voor vrij parkeren, dan zijn er op segment 2 nog beschikbaar:

- Om 11u nog 30 pp vrij
- Om 13u nog 21 pp vrij
- Om 15u nog 27 pp vrij
- Om 19u nog 48 pp vrij

Op parking Wijnegemhof zijn er steeds enkele parkeerplaatsen beschikbaar voor vrij parkeren:

- Om 11u nog 18 pp
- Om 13u nog 10 pp
- Om 15u nog 12 pp
- Om 19u nog 34 pp

	Aantal vrije pp segment 2 (alle pp)	Aantal vrije pp segment 2 (enkel vrij parkeren)	Aantal vrije pp segment 2 (enkel Wijnegemhof)
11u	39	30	18
13u	29	21	10
15u	33	27	12
19u	59	48	34

Tabel 2: Overzicht dinsdag 6 juni – segment 2

Wanneer we ook voor segment 3 de oefening maken met de parkeerplaatsen voor vrij parkeren, is dit het resultaat:

- Om 11u nog 21 pp beschikbaar
- Om 13u nog 18 pp
- Om 15u nog 18 pp
- Om 19u nog 12 pp

	Aantal vrije pp segment 3 (alle pp)	Aantal vrije pp segment 3 (enkel vrij parkeren)
11u	24	21
13u	22	18
15u	21	18
19u	15	12

*Tabel 3: Overzicht dinsdag 6 juni – segment 3*

### *Besluit zaterdag*

We doen ook voor zaterdag dezelfde oefening. Wanneer we rekening houden met alle parkeerplaatsen in de segmenten (vrij parkeren, kort parkeren, voorbehouden voor politie, gehandicapten, elektrische laadpalen), dan zijn er op segment 1 nog beschikbaar:

- om 11u nog 76 pp
- om 13u nog 97 pp
- om 15u nog 65 pp
- om 17u nog 116 pp

Wanneer we enkel rekening houden met de parkeerplaatsen voor vrij parkeren, dan zijn er op het volledige segment 1 nog beschikbaar:

- om 11u nog 30 pp
- om 13u nog 46 pp
- om 15u nog 28 pp
- om 17u nog 69 pp

Wanneer we enkel kijken naar de restcapaciteit voor vrij parkeren op de parkings 't Gasthuis, Marktplein en Sint-Sebastiaan, dan zijn de cijfers:

- om 11u nog 10 pp beschikbaar
- om 13u nog 17 pp
- om 15u nog 6 pp (op Sint-Sebastiaan, overige 2 parkings volledig bezet)
- om 17u nog 27 pp

	Aantal vrije pp segment 1 (alle pp)	Aantal vrije pp segment 1 (enkel vrij parkeren)	Aantal vrije pp segment 1 (enkel Marktplein, St Sebastiaan en Gasthuis)
11u	76	30	10
13u	97	46	17
15u	65	28	6
17u	116	69	27

Tabel 4: Overzicht zaterdag 3 juni – segment 1

Als we voor segment 2 rekening houden met alle parkeerplaatsen zijn de cijfers:

- om 11u nog 80 pp beschikbaar
- om 13u nog 64 pp
- om 15u nog 48 pp
- om 17u nog 40 pp

Wanneer we enkel rekening houden met de parkeerplaatsen voor vrij parkeren, dan zijn er op het volledige segment 2 nog beschikbaar:

- om 11u nog 69 pp
- om 13u nog 56 pp
- om 15u nog 40 pp
- om 17u nog 29 pp

	Aantal vrije pp segment 2 (alle pp)	Aantal vrije pp segment 2 (enkel vrij parkeren)	Aantal vrije pp segment 2 (enkel Wijnegemhof)
11u	80	69	46
13u	64	56	37
15u	48	40	24
17u	40	29	23

Tabel 5: Overzicht zaterdag 3 juni – segment 2

Voor segment 3 zijn de resultaten van de oefening met alle parkeerplaatsen:

- om 11u nog 19 pp beschikbaar
- om 13u nog 21 pp
- om 15u nog 21 pp
- om 17u nog 17 pp

Wanneer we enkel rekening houden met de parkeerplaatsen voor vrij parkeren, dan zijn er op het volledige segment 3 nog beschikbaar:

- om 11u nog 15 pp beschikbaar
- om 13u nog 18 pp
- om 15u nog 17 pp
- om 17u nog 13 pp

	Aantal vrije pp segment 3 (alle pp)	Aantal vrije pp segment 3 (enkel vrij parkeren)
11u	19	15
13u	21	18
15u	21	17
17u	17	13

*Tabel 6: Overzicht zaterdag 3 juni – segment 3*

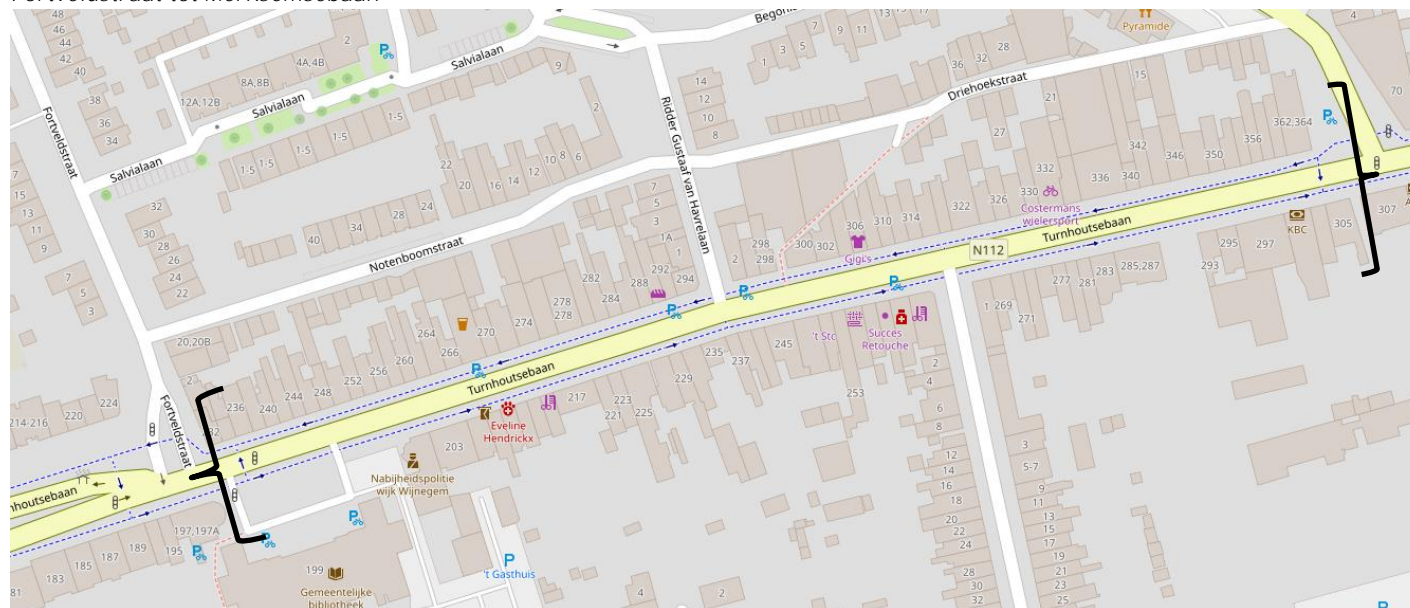
#### *Besluit vrijdag 16 juni - marktdag*

Wanneer we de ganse parkeercapaciteit bekijken (vrij parkeren, kort parkeren, gehandicapten en elektrische laadpaal), dan zijn er om 9u in het volledige gebied nog 60 parkeerplaatsen beschikbaar. Om 11u zijn er nog 47 parkeerplaatsen vrij.

Wanneer we enkel de parkeerplaatsen bekijken die vrij parkeren toestaan (dus zonder rekening te houden met de pp voor kort parkeren, gehandicapten en elektrische laadpaal), dan zijn er om 9u nog 31 parkeerplaatsen beschikbaar (waarvan 18 op parking Wijnegemhof) en om 11u nog 22 (waarvan 10 pp op parking Wijnegemhof).

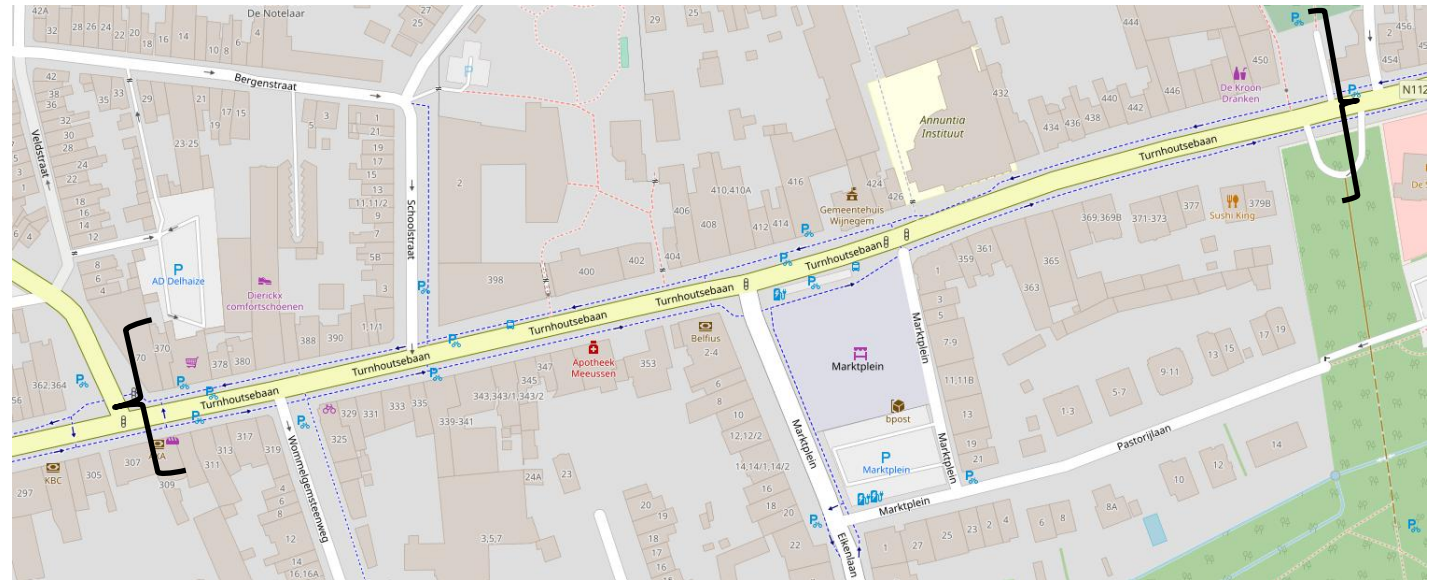
## TELLING PER WEGVAK

### Fortveldstraat tot Merksemsbeaan



		Aantal vrije parkeerplaatsen Telling dinsdag (incl. 't Gasthuis en St-Seb)				Aantal vrije parkeerplaatsen Telling zaterdag (incl. 't Gasthuis en St- Seb)				
Totale P cap incl. 't Gasthuis en Sint-Sebastiaan	Aantal huidige pp zuidzijde N112	Aantal huidige pp noordzijde N112	11u	13u	15u	19u	11u	13u	15u	17u
205	42 pp	54 pp	50 pp	67 pp	34 pp	62 pp	27 pp	45 pp	38 pp	67 pp

Tussen Merksemsebaan en begraafplaats



		Aantal vrije parkeerplaatsen Telling dinsdag (incl. Wommelgemsteenweg en Markt)				Aantal vrije parkeerplaatsen Telling zaterdag (incl. Wommelgemsteenweg en Markt)				
Totale P cap incl. Wommelgemsteenweg en Marktplein	Aantal huidige pp zuidzijde N112	Aantal huidige pp noordzijde N112	11u	13u	15u	19u	11u	13u	15u	17u
159	45 pp	31 pp	31 pp	41 pp	17 pp	33 pp	45 pp	38 pp	17 pp	32 pp

Tussen begraafplaats en kanaal



			Aantal vrije parkeerplaatsen Telling dinsdag (incl. Wijnegemhof)				Aantal vrije parkeerplaatsen Telling zaterdag (incl. Wijnegemhof)			
			11u	13u	15u	19u	11u	13u	15u	17u
Totale P cap incl. Wijnegemhof	Aantal huidige pp zuidzijde N112	Aantal huidige pp noordzijde N112	39 pp	29 pp	33 pp	59 pp	80 pp	64 pp	48 pp	40 pp

## 4.5 / VERKEERSKUNDIGE EN RUIMTELIJKE ANALYSE OP WEGNIVEAU

### TUSSEN FORTVELDSTRAAT EN MERKSEMSEBAAN (415M)

Aan het begin van het studiegebied is het beschikbare dwarsprofiel ongeveer 19,1m. De weg bestaat uit twee rijstroken, aan elke zijde een parkeerstrook met daarachter fietspad en stoep. Er is geen schrikstrook tussen parkeerstrook en fietspad; de scheiding wordt gemaakt door biggenruggen. De rijweg bestaat uit asfalt, parkeerstrook, fietspad en stoep uit klinkers.

De bebouwing is aaneengesloten, weinig woningen hebben een garage langs Turnhoutsebaan. De woningen aan de noordkant hebben wel garages die bereikbaar zijn langs Notenboomstraat. Naast particuliere woningen is er ook veel handel aanwezig (kleding, horeca, **chocolatier, bakker...**) en andere diensten zoals **dierenarts, politiepost, tandarts**. In dit segment ligt ook het **gemeenschapscentrum** met achterliggende parking.

Op verschillende plekken zijn in de parkeerstrook zones afgebakend als fietsenstalling in de vorm van fietsnietjes. Het groen in het straatbeeld is beperkt tot lage beplanting in plantvakken of bakken. In dit segment zijn er geen bushaltes.

In dit segment zijn 3 zebrapaden beschikbaar om Turnhoutsebaan over te steken: aan Fortveldstraat, Brouwerslaan en Merksemsebaan. De kruispunten zijn zebralichten geregeld aan Fortveldstraat en Merksemsebaan. De overige kruispunten (Brouwerslaan en Ridder Van Havrelaan) zijn voorrang geregeld. Het kruispunt aan Merksemsebaan is erg ruim aangelegd. Op Merksemsebaan is een aparte afslagstrook voorzien naar oosten en westen. Op Turnhoutsebaan is vóór het kruispunt enkel de aanzet tot een afslagstrook aanwezig.



*Figuur 57: Turnhoutsebaan aan begin van studiegebied (politiepost Wijnegem)*



*Figuur 58: Fietsenstalling en groen ter hoogte van Ridder G. Van Havrelaan*



*Figuur 59: Kruispunt met Merksemsebaan*

#### TUSSEN MERKSEMSEBAAN EN BEGRAAFPLAATS (485M)

Het wegbeeld blijft hetzelfde als in het eerste segment. De weg bestaat uit twee rijstroken, aan elke zijde een parkeerstrook met daarachter fietspad en stoep. Er is geen schrikstrook tussen parkeerstrook en fietspad; de scheiding wordt gemaakt door biggenruggen. De rijweg bestaat uit asfalt; parkeerstrook, fietspad en stoep uit klinkers. De parkeerstrook aan de noordzijde tussen Schoolstraat en is beperkt door de aanwezigheid van bushalte, fietsenstallingen, zebraad/fietsoversteek, groen, en de ruimte voor het gemeentehuis.

Ook in dit segment is de bebouwing aaneengesloten met zowel particuliere woningen als handelsactiviteiten (Delhaize, fietswinkel, **dienstencheques, broodjesbar, rijschool...**) en **andere diensten (tandarts...)**. In dit segment zijn ook grotere aantrekkingspolen aanwezig zoals de dienst werken, het gemeentehuis en een middelbare school.

Ook hier zijn op verschillende plekken in de parkeerstrook zones afgebakend als fietsenstalling in de vorm van fietsnietjes. Het groen in het straatbeeld is beperkt tot lage beplanting in plantvakken of bakken.

Aan de bushalte richting westen (halte Wijnegem Dorp) halteert de bus naast de rijweg, aan het Marktplain halteert de bus op de rijweg. Halte Wijnegem Dorp richting westen is nog niet toegankelijk aangelegd, de halte aan Marktplain wel. Beide zijn uitgerust met een wachthuisje, de halte aan Marktplain heeft een ruime fietsenstalling.

Vorbij het Marktplain is er af en toe half open bebouwing of een enkele vrijstaande woning. De rooilijn springt achteruit zodat er woningen zijn met voortuintjes of een verharde plek voor parkeren voor de woning. Ter hoogte van de begraafplaats is er aan de zuidkant de toegang naar Wijnegem Park.

In dit segment zijn 6 zebrapaden beschikbaar om Turnhoutsebaan over te steken: aan Merksemsebaan, Wommelgemsteenweg, Schoolstraat, Marktplain (2) en aan de begraafplaats. Het kruispunt aan Marktplain is lichtengeregeld. De overige kruispunten zijn voorrang geregeld.



*Figuur 60: Kruispunt met Wommelgemsteenweg*



*Figuur 61: Halte Wijnegem Dorp richting westen*



*Figuur 62: Ter hoogte van Marktplein*



*Figuur 63: Ten oosten van Marktplein: rooilijn achteruit en voortuintjes*



*Figuur 64: Toegang Wijnegem Park aan begraafplaats*

#### TUSSEN BEGRAAFPLAATS EN AANSLUITING NIEUWE BRUG OVER HET KANAAL

Het wegbeeld blijft doorlopen zoals in de vorige segmenten, met een rijweg die bestaat uit twee rijstroken, met aan elke zijde een parkeerstrook met daarachter fietspad en stoep. Er is geen schrikstrook tussen parkeerstrook en fietspad; de scheiding wordt gemaakt door biggenruggen. De rijweg bestaat uit asfalt; parkeerstrook, fietspad en stoep uit klinkers. Vanaf de Kanaalstraat is er na de aanleg van de nieuwe brug over het Albertkanaal in de richting van het kanaal een enkelrichtingsfietspad behouden.

De bebouwing is opnieuw aaneengesloten, met vooral particuliere woningen. Ook hier zijn handelsactiviteiten maar minder dan in de vorige segmenten (post, horeca en krantenwinkel). Net ten oosten van de begraafplaats is de toegang aan de zuidzijde naar parking Wijnegemhof.

De bushalte Wijnegem Vaartdijk ligt naast de rijweg en is recent uitgerust met een toegankelijk perron in elke richting.

De kruispunten met zijstraten zijn allemaal voorrang geregeld; Kosterijstraat is enkelrichting naar Turnhoutsebaan, Kanaalstraat van Turnhoutsebaan weg.



*Figuur 65: Toegang tot parking Wijnegemhof*



*Figuur 66: Bushalte Wijnegem Vaardijk (richting oosten) (Mapillary, 2025)*

Het dwarsprofiel van Turnhoutsebaan varieert sterk. Ter hoogte van 't Gasthuis is er tussen de gevels ongeveer 19,1m, wat nog verbreedt naar 19,8m (net ten westen van Merksemsebaan). Daarna versmalt het profiel tot 17,6m (net ten oosten van Marktplein) en 17,4m (ten oosten van begraafplaats).

Ten noorden van het kanaal is er een dwarsprofiel onder aan de brug van ongeveer 17,6m, wat verruimt naar 21,3m ter hoogte van Helenalei.



Figuur 67: Beschikbaar dwarsprofiel tussen Fortveldstraat en kanaal



Figuur 68: Beschikbaar dwarsprofiel noordzijde kanaal

## 5 / SYNTHESE PROBLEEMSTELLING

### 5.1 / RUIMTELIJKE KNELPUNTEN

#### 5.1.1 / Verblijfsfunctie ontbreekt

Het huidige beeld van de Turnhoutsebaan is verkeerstechnisch en gericht op de doorstroming van verkeer. Het straatbeeld oogt grijs. De aanwezige groenvlakken dragen niet bij tot een aantrekkelijk groenbeeld van de straat.

De verblijfsruimte is beperkt en er ontbreken rustpunten langs de Turnhoutsebaan. De verhouding verkeersruimte en verblijfsruimte is niet altijd in evenwicht.

### 5.2 / VERKEERSKUNDIGE KNELPUNTEN

#### 5.2.1 / Stappers

Het Marktplein dat enkele jaren geleden werd heringericht is voorzien van zitbanken en rustpunten op het plein, maar verder in de Turnhoutsebaan ontbreekt een aantrekkelijke verblijfsruimte. Langsheen de Turnhoutsebaan ontbreken ook de nodige rustpunten en zitmogelijkheden.

De hoge parkeerdruk met langs beide zijden van de weg parkeerstroken zorgt voor een tunneleffect waarbij er weinig interactie is met de omgeving. Oversteekplaatsen zijn hierdoor niet altijd zichtbaar. De oversteekplaatsen dienen beter te worden geaccentueerd en geïntegreerd in de publieke ruimte.

De voetpaden hebben een variabele breedte maar vaak ontbreekt een voldoende brede obstakelvrije ruimte.

#### 5.2.2 / Trappers

Langsheen de Turnhoutsebaan zijn tweezijdige vrijliggende fietspaden voorzien. Langs het wegvak tussen de N112 en Hippolyte Meeusstraat liggen de fietspaden achter de groene berm met bomenrij. In het centrumgebied zijn de fietspaden gelegen tussen de parkeerstrook en het voetpad. Tussen fietspad en parkeerstrook ontbreekt een veilige schuwzone om openslaande deuren van de auto op te vangen. Fietsers

kunnen ook moeilijk uitwijken omdat er een boordsteen zit tussen fietspad en voetpad. De fietspaden zijn ook niet conform de nieuwe richtlijnen van het fietsvademecum, dat uitgaat van een gewenste breedte van 2m. Fietsers zijn ook niet zichtbaar in het straatbeeld **doordat ze achter de geparkeerde auto's fietsen**. Hierdoor zijn ze niet altijd zichtbaar bij het oversteken van de weg.

De oversteekplaatsen voor de fiets aan de Turnhoutsebaan zijn soms geaccentueerd maar het rechtlijnige karakter van de weg blijft dominant. De oversteekplaatsen vragen nog een kwalitatievere aanpak.

Langs de Turnhoutsebaan in het centrum zijn op verschillende plaatsen kwaliteitsvolle fietsenstallingen geplaatst op parkeerstroken. Een betere integratie met het openbaar domein is nodig.

Uit de ongevalanalyse valt op te maken dat er zich gelukkig geen ernstige fietsongevallen voordoen. Toch kan worden vastgesteld dat er verspreid over de Turnhoutsebaan verschillende incidenten zich voordoen, wellicht heeft dit ook te maken bij het uitrijden van autoverkeer uit zijstraten. Dit is slechts een hypothese omdat de ongevalanalyse dat onvoldoende in beeld brengt. Dit neemt niet weg dat er aandacht dient te zijn voor het beveiligen van de zijstraten.

### 5.2.3 / Openbaar vervoer

De huidige bushaltes langs de Turnhoutsebaan zijn niet toegankelijk. De halte aan het Marktpllein werd wel toegankelijk ingericht naar aanleiding van de heraanleg van het plein. Intussen is de halte Vaartdijk aan beide zijden ook toegankelijk ingericht. De overige haltes zijn echter weinig kwalitatief ingericht. De haltes zijn voorzien van een basisuitrusting met schuilhuisje en haltepaal, maar missen verder de nodige uitstraling.

De Turnhoutsebaan vormt ook een belangrijke as voor het busverkeer. Bij de inrichting van de kruispunten dienen steeds ook de effecten op de doorstroming te worden bekeken.

### 5.2.4 / Privé vervoer

De huidige inrichting van de Turnhoutsebaan is vooral gericht op het privé vervoer, met twee rijstroken en aan elke zijde een parkeerstrook. In het wegbeeld is het momenteel niet duidelijk waar het snelheidsregime wijzigt van 50 naar 30 km/u.

De intensiteiten liggen hoger in de avondspits dan in de ochtendspits en liggen hoger ten oosten van de Merksemsebaan dan ten westen van de Merksemsebaan. Enkele zijstraten, zoals Ridder G. Van Havrelaan en Schoolstraat, kennen erg lage intensiteiten. Hier kan meer ingezet worden op verblijfskwaliteit dan op ruimte voor verkeer.

Zowel op dinsdag als op zaterdag is de parkeervraag het hoogst om 15u; op dat moment zijn er op elk segment nog een 30-tal parkeerplaatsen beschikbaar. Naar alle waarschijnlijkheid wordt een deel van de parkeercapaciteit ingenomen door langparkeerders

(bewoners). Waarschijnlijk wordt ook een deel van de parkeercapaciteit ook ingenomen door bezoekers uit de directe omgeving (korte verplaatsingen met de wagen). Een aangepast parkeerbeleid kan zorgen voor een hoger rendement van de parkeercapaciteit.

### 5.3 / KNELPUNTEN EN KANSEN STAKEHOLDERS

Op woensdag 24 april organiseerden het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het lokaal bestuur van Wijnegem een eerste infosessie en dialoogmarkt over de geplande heraanleg van de Turnhoutsebaan. De bijeenkomst vond plaats in gemeenschapscentrum 't Gasthuis, waar ongeveer 100 geïnteresseerde bewoners en handelaars de tentoonstelling en ideeënmuur bezochten. Deze sessie leverde diverse ideeën en bezorgdheden op.

Er was over het algemeen overeenstemming dat er momenteel te weinig groen in de straat is.

Handelaars gaven wel aan dat meer groen ten koste van parkeerplaatsen niet wenselijk is, omdat er volgens hen nu al een te kort aan parkeerplaatsen zou zijn.

Bewoners benadrukten ook het belang van verbeterde oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers, vooral bij de volgende kruispunten:

- Brouwerslaan x Turnhoutsebaan
- Hippolyte Meeusstraat x Turnhoutsebaan
- Helenalei x Turnhoutsebaan
- Oversteekbaarheid ter hoogte van het kerkhof en het marktplein

Er werd voorgesteld om de verkeersveiligheid op de Turnhoutsebaan te verhogen en daarnaast ook meer groen toe te voegen. Bewoners gaven meermaals aan dat Wijnegem centrum momenteel geen uitnodigende verblijfsplek is en dat het aan gezelligheid ontbreekt.

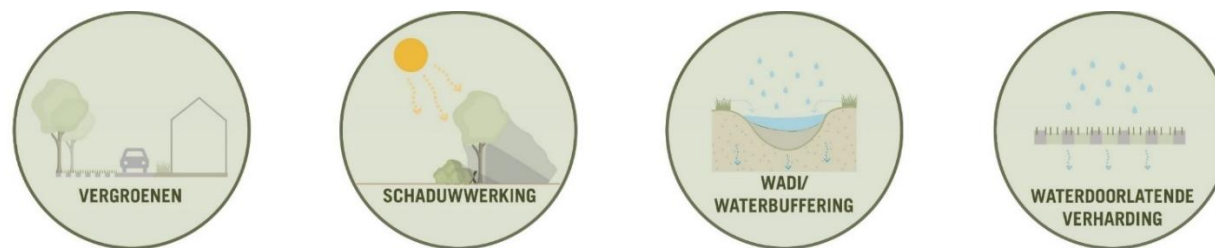
Over de kwestie van parkeren waren de meningen verdeeld. Sommige bewoners vonden dat enkele parkeerplaatsen opgeofferd kunnen worden voor meer groen, terwijl anderen van mening waren dat er al te weinig parkeerplaatsen zijn.

Het uitgebreidere rapport van Yellow Window is als bijlage toegevoegd.

## 6 / RUIMTELIJKE VISIE

### 6.1 / KLIMAAT ROBUUST ONTWERPEN

De ruimtelijke visie richt zich op klimaatrobuust ontwerpen. Hierbij wordt ingezet op het vergroenen van de dorpskern van Wijnegem door duurzame oplossingen te implementeren. Hierbij wordt ingezet op vergroening waar mogelijk, het creëren van schaduw door bomen, het vertraagd afvoeren van water via wadi's en het gebruik van waterdoorlatende verharding waar mogelijk. We hanteren hierbij het principe van 3-30-300 regel.



*Figuur 69: Leidende principes voor klimaatrobuust ontwerpen*



*Figuur 70: Structuurschets Turnhoutsebaan*

## 6.2 / UITBOUW GROEN RASTERNETWERK

De visie bestaat erin om de uitgestrekte groengebieden die aanwezig zijn in Wijnegem met mekaar te verbinden. De aanwezige groengebieden vormen nu nog te veel eilanden. Doel is om via een fijnmazig voetgangersnetwerk de groene pleinen en parkjes te verbinden. Waar mogelijk worden overgedimensioneerde kruispunten in de wijken rond de Turnhoutsebaan compacter ingericht en vergroend.

De extra groene accenten zorgen voor ontharding, wat op zijn beurt zorgt voor extra opvangmogelijkheden voor regenwater en tegen gaan van het hitte eiland effect in een bebouwde omgeving.



Figuur 71: Uitbouwen groen raster netwerk

### 6.3 / VALLEI GROOT SCHIJN VERBONDEN MET TURNHOUTSEBAAN

Vanuit de Turnhoutsebaan zijn er verschillende straten die richting de vallei van het Groot Schijn lopen. In sommige gevallen geven ze ook toegang tot het natuurgebied voor voetgangers. De zijstraten worden ingericht als groene tuinstraten die toegang geven tot de vallei (zie figuur 60).

### 6.4 / TURNHOUTSEBAAN ALS BELEEFBARE GROENE AS

Bij de inrichting van de Turnhoutsebaan voorzien we een vergroening met mogelijkheden voor waterinfiltratie. Op de hoeken met kruispunten voorzien we luwteplekken met groenplantsoenen en zitmogelijkheden. Op de hoeken voorzien we telkens ook een boom. In de bordsteen wordt een opening voorzien om water op te vangen in het groenvak.

De parkeervakken worden aangelegd in waterdoorlatende materialen met groene voegen. Dit zorgt voor zowel een groen aanzicht van de straat alsook voor infiltratiemogelijkheden voor water.

Het wegvak Turnhoutsebaan tussen de N112 en het kruispunt met Hippolyte Meeusstraat wordt als groene laan ingericht. De brede parkeerstrook in asfalt wordt omgevormd tot groene berm met bermgracht.



*Figuur 72: Referentiebeeld heraanleg Onze-Lieve-Vrouwenstraat in Mechelen, opening bordsteen (foto Het Nieuwsblad, © Joren De Weerd)*



*Figuur 74: Referentiebeelden luwteplekken met groenplantsoenen en zitplekken, Wenen*



*Figuur 73: Referentiebeeld waterdoorlatend materiaal met groene voegen voor parkeerplaatsen*

## 7 / VERKEERSKUNDIGE VISIE

### 7.1 / STAPPERS

- Uitbouw van een fijnmazig voetgangersnetwerk en ontsluiting groene binnengebieden
- Beveiligen van oversteekplaatsen aan de Turnhoutsebaan in de vorm van pleinen:
  - Oversteekplaats begraafplaats als onderdeel van parkverbinding
  - Lay-out van het Kerkplein laten doorlopen tot aan de gevel gemeentehuis
- Voldoende brede voetpaden langs de Turnhoutsebaan (1.80m)
- Inrichting toegankelijke bushaltes gekoppeld aan voetgangersoversteekplaatsen
- Ontwerp van rustpunten voor voetgangers nabij kruispunten. Dit doen we door de kruispunten compacter in te richten en te voorzien van zitmogelijkheden en groenzones

### 7.2 / TRAPPERS

#### 7.2.1 / BFF

De Turnhoutsebaan is geselecteerd als bovenlokale functionele fietsroute. Doelstelling is om voldoende kwaliteit te bieden (langs beide zijden van de weg fietspaden aanleggen).

De huidige brug over het Albertkanaal wordt vervangen door een aparte autobrug en fietsbrug. Op de plaats waar de nieuwe brug over het Albertkanaal aansluit op de Turnhoutsebaan dient gezorgd te worden voor een goede koppeling van de fietspaden. De Kanaalstraat is mee ingeschakeld in de fietsontsluiting.

Ook de Merksemsebaan is onderdeel van het BFF. Aansluitend bij de Turnhoutsebaan zijn er langs de Merksemsebaan tweezijdige aanliggende fietspaden voorzien. We wensen meer opstelruimte te voorzien voor de fiets op Merksemsebaan – Turnhoutsebaan.

Molendreef en Pastorijlaan sluit aan op het dubbelrichtingsfietspad op het Marktplein. Deze route kan worden beschouwd als parallelle autoluwe fietsroute.

De fietspaden langs de Turnhoutsebaan worden ingericht met een breedte van 2 m met de nodige schuwzone tussen parkeerstrook en fietspad.

### 7.2.2 / Lokaal fietsraster met autoluwe wijken

Haaks op de Turnhoutsebaan voorzien we de uitbouw van een fijnmazig fietsraster via volgende straten:

- Schijnbeemdenlaan – Ruggeveldstraat
- Koolsveldlaan - Fortveldstraat
- Wommelgemsteenweg – Schoolstraat
- Kosterijstraat - Pastorijlaan

Deze fietsassen worden autoluw en fietsvriendelijk ingericht.

Belangrijk hierbij is dat er voldoende opstelruimte wordt voorzien voor de fietsers aan de kruispunten. Er wordt gestreefd naar een betere aansluiting voor fietsers op de Wommelgemsteenweg.

## 7.3 / OPENBAAR VERVOER

De Turnhoutsebaan is in het mobiliteitsplan van de vervoerregio geselecteerd als route voor een HOV-buslijn. De nieuwe brug over het Albertkanaal vormt een belangrijke schakel voor het openbaar vervoer. Om de doorstroming van de bus te verbeteren wordt gekozen voor halteren op de rijbaan met toegankelijke bushaltes. Bij de verdere uitwerking van de verkeerslichtenregeling zal worden gewerkt met busbeïnvloeding. In het ontwerp wordt voorgesteld om aan de halte Wijnegem dorp richting Antwerpen te werken met breed toegankelijk perron dat wordt geïntegreerd in de vergroening van de straat. De Bus halteert op de rijbaan. De Lijn is echter voorstander om te werken met een aparte bushaven. Dit wordt best nog verder onderzocht in de projectnota. De Lijn vraagt ook aandacht voor het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Turnhoutsebaan ter hoogte van de bushaltes. Bij verhoogde kruispunten dient rekening te worden gehouden met de toegankelijkheid van de bussen. Om de doorstroming van de bus te garanderen is ook een doordacht parkeerbeleid nodig. De Lijn is voorstander om het parkeren langs de doortocht te beperken en eerder te werken met parkeerpockets. Ook het nemen van circulatiemaatregelen kan helpen om de doorstroming van het busverkeer te bevorderen. In deze startnota wordt uitgegaan van de bestaande circulatie.

## 7.4 / GEMOTORISEERD VERKEER

### 7.4.1 / Categorisering en kruispuntoplossingen

Doelstelling bij de inrichting van de Turnhoutsebaan is de hiërarchie duidelijk te maken in de kruispunten en aansluitingen van zijstraten. Toegangen tot woonstraten voorzien we van een inritconstructie (drempeloprit waarbij fietspad en voetpad verhoogd blijven doorlopen). Merksemsebaan, Marktplein en Wommelgemsteenweg worden volwaardig aangesloten op de Turnhoutsebaan.

### 7.4.2 / Gewenste snelheid

Momenteel geldt op de hele Turnhoutsebaan 50 km/u tenzij op een deel, waar met dynamische borden een schoolzone afgebakend werd.

Het voorstel bestaat erin om op het wegdek van de Turnhoutsebaan, vanaf de brug tot aan de Fortveldstraat, tijdens de spits een snelheidsbeperking van 30 km/uur in te voeren. Dit kan door te werken met dynamische C43 borden, herhaald na ieder kruispunt op de Turnhoutsebaan. De lijn is voorstander van een vast snelheidsregime van 30km/uur in het kerngebied. Onder die voorwaarden is een wegbreedte van 6,10 m mogelijk.

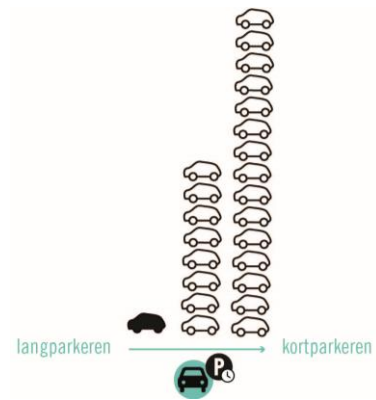
Daarnaast kan onderzocht worden of, naar analogie met de situatie in Wommelgem, gewerkt kan worden met dynamische verkeerslichten die automatisch op rood springen wanneer bestuurders de toegestane snelheid van 30 km/u overschrijden tijdens de vastgelegde uren.

De omliggende woonwijken en woonstraten worden ook als zone 30 gebieden afgebakend en voorzien van inritconstructies.

Daarnaast wordt door verschillende betrokken partners het belang benadrukt van een goede oversteekbaarheid van de N112, in het bijzonder ter hoogte van de hushaltes. Deze visie wordt niet alleen door De Lijn gedeeld, maar wordt ook ondersteund door MOW (Team VRA).

### 7.4.3 / Parkeren

Uitgangspunt is om langs Turnhoutsebaan een aantal parkeerplaatsen te behouden in functie van de middenstand en diensten die hier gelegen zijn. Om het rendement van elke parkeerplaats te verhogen wordt gekozen voor kortparkeren in de vorm van een blauwe zone. Door langparkeren hier te weren, kan elke parkeerplaats plaats bieden aan een groter aantal wagens van bezoekers.



*Figuur 75: Infographic kortparkeren versus langparkeren*

Om de hinder door parkerende en geparkeerde voertuigen langs het tracé te minimaliseren wordt gezocht naar kansen om het parkeren op de parkeerpockets te optimaliseren **aan ' t Gasthuis en** de parking aan de kerk uit te breiden. Er wordt onderzocht of een voetgangersdoorsteek tussen de Turnhoutsebaan en de parking aan de kerk mogelijk is.

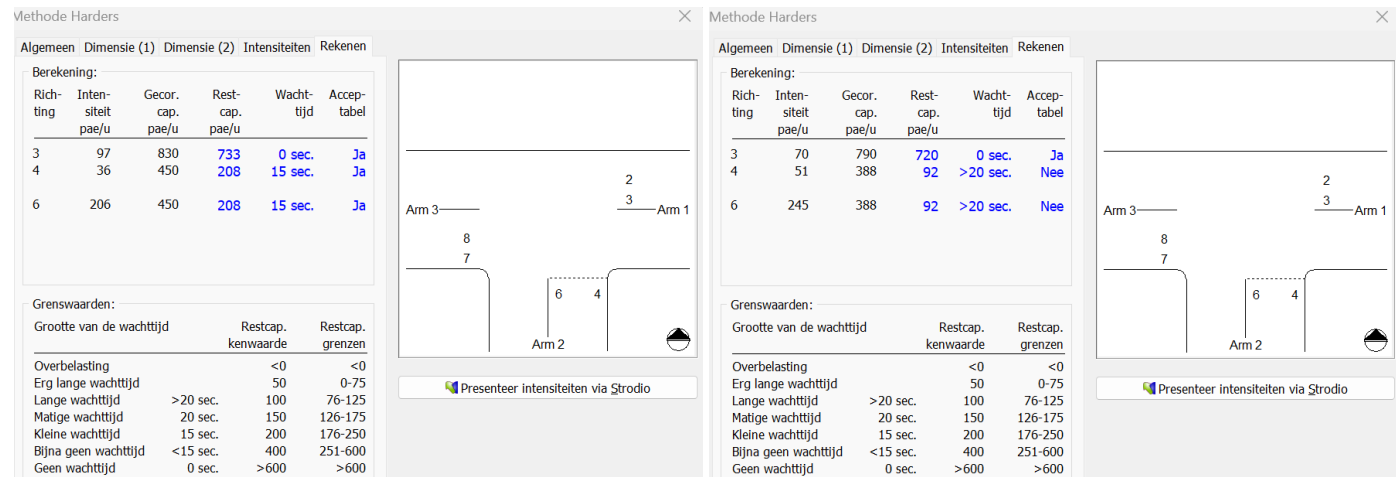
## 7.4.4 / Zijn verkeerslichten nodig?

In het onderzoeksgebied zijn er 2 kruispunten die worden afgehandeld met behulp van verkeerslichten: Merksemsebaan en Marktplein. Om na te gaan of aan deze kruispunten verkeerslichten nodig zijn, maken we gebruik van het programma Capacito. De tool “Harders”<sup>1</sup> maakt het mogelijk om na te gaan of bepaalde intensiteiten kunnen worden verwerkt zonder verkeerslichten.

### MERKSEMSEBAAN

#### Zonder verkeerslichten – methode Harders

Aan het kruispunt met Merksemsebaan kunnen de huidige intensiteiten van de ochtendspits worden afgewikkeld met een voorrangsgeregeld kruispunt. De wachttijd om vanuit Merksemsebaan in te voegen op Turnhoutsebaan blijft beperkt tot 15 sec, wat als **“kleine wachttijd”** wordt benoemd en als acceptabel. De intensiteiten van de avondspits liggen echter te hoog; de wachttijd voor het verkeer vanuit Merksemsebaan loopt nu op tot meer dan 20 sec, wat niet langer acceptabel wordt geacht.



Figuur 76: Merksemsebaan ochtendspits (links) en avondspits (rechts)

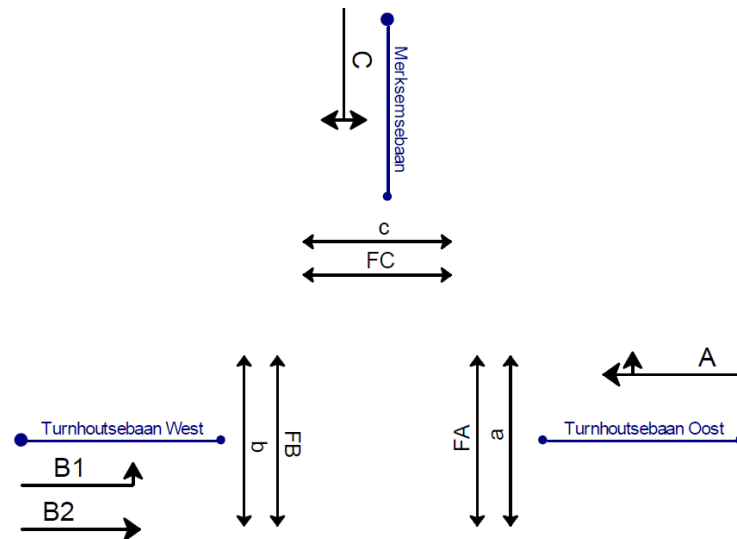
<sup>1</sup> Door de Duitse verkeerskundige J. Harders is een berekeningsmethode ontwikkeld waarmee een indruk kan worden verkregen van de verliestijden bij een gegeven verkeersbelasting op een kruispunt zonder verkeerslichten. De berekende verliestijden kunnen als criterium worden gebruikt voor het aanbrengen of verwijderen van verkeerslichten (of een andere maatregel). Bij een wachttijd van meer dan 20 seconden tijdens de spits is een maatregel (bijvoorbeeld een rotonde of VRI) gewenst.

### Verkeerslichten conflictvrij

We gaan na of een conflictvrije verkeersregeling van het kruispunt mogelijk is, gecombineerd met een insnoering van het kruispunt. Wanneer we uitgaan van 1 rijstrook in en 1 rijstrook uit op Merksemsebaan en géén afslagstrook op Turnhoutsebaan, is een conflictvrije regeling niet haalbaar in de avondspits. De cyclustijd zou dan 120 sec bedragen en de verzadigingsgraad op Merksemsebaan ligt te hoog. De ochtendspits lijkt wel haalbaar, maar met het nadeel dat de wachttijd voor fietsers 106 sec bedraagt.

Er zijn wel optimalisaties mogelijk aan het kruispunt. Uitgaand van 1 rijstrook in en 1 rijstrook uit op Merksemsebaan, en een afslagstrook op Turnhoutsebaan van 30 m (om vanuit het westen linksaf te gaan naar Merksemsebaan), kan wél een conflictvrije regeling worden uitgewerkt. Hierbij worden dan alle conflicten tussen overstekende fietsers en autoverkeer weggewerkt. In de ochtendspits is een cyclustijd van 86 sec mogelijk, in de avondspits 98 sec. De wachttijd voor fietsers blijft beperkt in de ochtendspits tot 72 sec en in de avondspits tot 84 sec.

De wachtrijen op de Merksemsebaan kunnen oplopen tot maximaal 66 meter in de ochtendspits en 78 meter in de avondspits. Dit betekent dat de wachtende auto's tot net voorbij de Driehoekstraat kunnen staan op het piekmoment. Door het weghalen van de afslagstrook op de Merksemsebaan ontstaat er extra ruimte voor fietsers en voetgangers.



Figuur 77: Kruispuntdiagram Merksemsebaan

Cyclustijd 86 [sec]

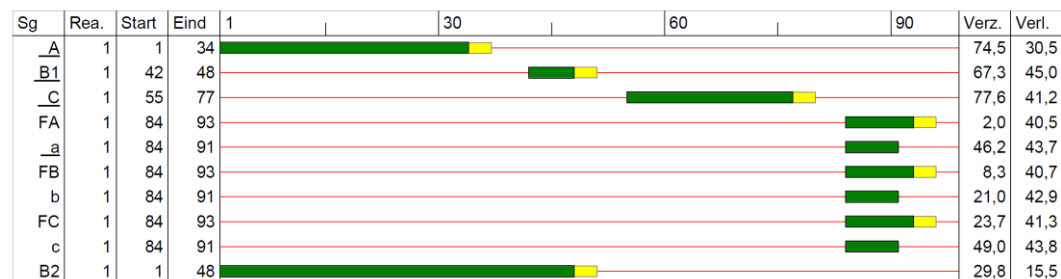


### Evaluatie gegevens

Signaal- groep	Int.	Cap.	Eff. groen	Verz. graad	Gem. verl.tijd	Delay	Gem. stops	Gem.max. wachtrij	Overf. queue	Opstel cap.	Verw. overschr.	Benod. opst.cap. P=5[%]	Benod. opst.cap. P=10[%]
	[pae/u]	[pae/u]	[sec]	[%]	[sec]	[pae.u/u]	[pae/sec]	[pae]	[pae]	[m]	[/u]	[m]	[m]
A	403	1765	26	76	29,8	3,3	0,10	7,6	0,4	999	0	78	72
B1	97	1700	7	70	41,8	1,1	0,03	2,2	0,1	999	0	36	30
C	242	1700	16	76	39,1	2,6	0,06	5,4	0,5	999	0	66	60
FA	3	1000	9	2	34,6	0,0	0,00	-	0,0	999	-	-	-
a	18	1000	7	22	37,0	0,2	0,00	-	0,0	999	-	-	-
FB	10	1000	9	9	34,8	0,1	0,00	-	0,0	999	-	-	-
b	6	1000	7	7	36,5	0,1	0,00	-	0,0	999	-	-	-
FC	25	1000	9	24	35,3	0,2	0,01	-	0,0	999	-	-	-
c	25	1000	7	31	37,2	0,3	0,01	-	0,0	999	-	-	-
B2	169	1800	41	20	13,0	0,6	0,02	2,1	0,0	999	0	36	30

Figuur 78: Ochtendspits mét afslagstrook – conflictvrije regeling

Cyclustijd 98 [sec]



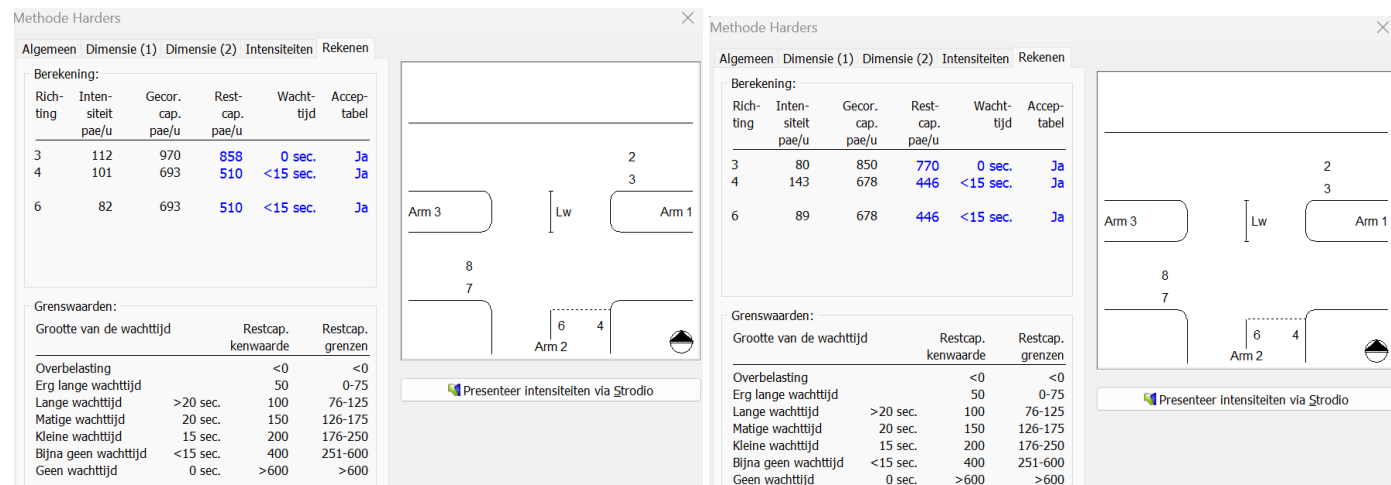
### Evaluatie gegevens

Signaal-groep	Int.	Cap.	Eff. groen	Verz. graad	Gem. verl.tijd	Delay	Gem. stops	Gem.max. wachtrij	Overf. queue	Opstel cap.	Verw. overschr.	Benod. opst.cap. P=5[%]	Benod. opst.cap. P=10[%]
	[pae/u]	[pae/u]	[sec]	[%]	[sec]	[pae.u/u]	[pae/sec]	[pae]	[pae]	[m]	[u]	[m]	[m]
A	443	1765	33	74	30,5	3,8	0,10	9,0	0,3	999	0	90	84
B1	70	1700	6	67	45,0	0,9	0,02	1,8	0,0	999	0	30	30
C	296	1700	22	78	41,2	3,4	0,08	7,2	0,6	999	0	78	72
FA	2	1000	9	2	40,5	0,0	0,00	-	0,0	999	-	-	-
a	33	1000	7	46	43,7	0,4	0,01	-	0,0	999	-	-	-
FB	8	1000	9	8	40,7	0,1	0,00	-	0,0	999	-	-	-
b	15	1000	7	21	42,9	0,2	0,00	-	0,0	999	-	-	-
FC	22	1000	9	24	41,3	0,3	0,01	-	0,0	999	-	-	-
c	35	1000	7	49	43,8	0,4	0,01	-	0,0	999	-	-	-
B2	257	1800	47	30	15,5	1,1	0,04	3,7	0,0	999	0	48	42

Figuur 79: Avondspits mét afslagstrook – conflictvrije regeling

## MARKTPLEIN

Volgens de berekening met Harders kan het kruispunt aan Marktpllein worden afgewikkeld zonder verkeerslichten, zowel in de ochtend- als avondspits. De wachttijd voor het verkeer dat vanaf Marktpllein wil invoegen op Turnhoutsebaan blijft beperkt tot 15 sec.

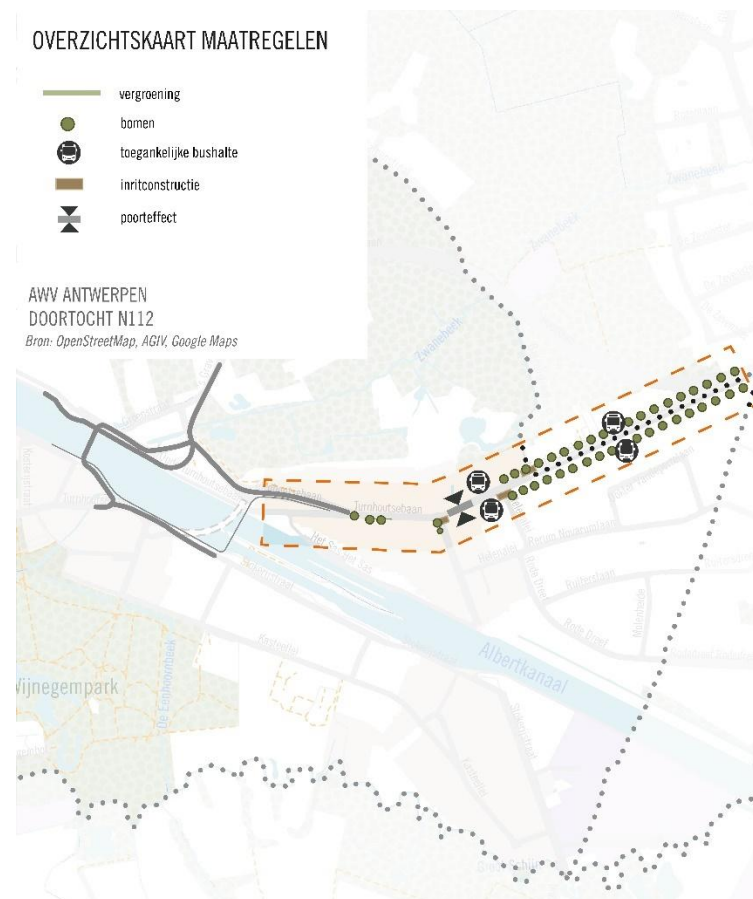


Figuur 80: Marktpllein ochtendspits (links) en avondspits (rechts)

## 8 / VOORGESTELDE OPLOSSINGSRICHTINGEN/ CONCEPTEN

### 8.1 / DEELGEBIED 1

Deelgebied 1 situeert zich tussen de N112 en de nieuwe brug over het Albertkanaal. Binnen dit deelgebied onderscheiden we twee typedwarsprofielen.



Figuur 81: Overzichtskaart maatregelen deelgebied 1

### 8.1.1 / Wegvak N112 - Hippolyte Meeusstraat

Het wegvak tussen de N112 en de Hippolyte Meeusstraat wordt gekenmerkt door een breed overgedimensioneerd wegprofiel met langs beide zijden van de weg een groene berm met bomenrij. De bomenrij is hier en daar in verval. De Turnhoutsebaan tussen de N12 Houtlaan den H. Meeusstraat kent twee snelheidsregimes:

- Van Houtlaan tot bord bebouwde kom 70km/u
- Van bord bebouwde kom tot H. Meeusstraat 50km/u

Het voorstel zou zijn om het volledige deelgebied naar 50km/u te brengen.

Het toekomstige wegprofiel bestaat uit een wegbreedte van 6.10m exclusief goten. Aan de noordzijde van de weg wordt de brede asfaltstrook vervangen door een brede groene berm met bermgracht. De bomenrij langs beide zijden van de weg wordt waar nodig verder aangevuld met extra bomen. De bestaande vrijliggende fietspaden achter de bomenrij blijven behouden en waar mogelijk verbreed tot 2 m.



Figuur 82: Dwarsprofiel N112- Hippolyte Meeusstraat



*Figuur 83: Collage wegvak N112 – Hippolyte Meeusstraat*

### 8.1.2 / Wegvak Hippolyte Meeusstraat - Albertkanaal

Tussen de Hippolyte Meeusstraat en de aansluiting met de brug over het Albertkanaal omvat de weg een breedte van 6.10m. Aan één zijde van de weg wordt een parkeerstrook voorzien van 2.10m met een vrijliggend fietspad. Tussen parkeerstrook en fietspad is een schuwzone van 0,75 m voorzien. Het fietspad wordt samen met het voetpad verhoogd aangelegd. Aan de andere zijde van de weg wordt een aanliggend verhoogd fietspad voorzien.

Binnen dit wegprofiel wordt niet meer gewerkt met een doorlopende bomenrij, maar wordt geopteerd voor enkele alleenstaande bomen.

Er kan worden geopteerd om de voortuinstrook ter hoogte van de appartementen mee te integreren in het openbaar domein en natuur technisch in te richten met enkele losse bomen.



Figuur 84: Dwarsprofiel Hippolyte Meeusstraat - Albertkanaal

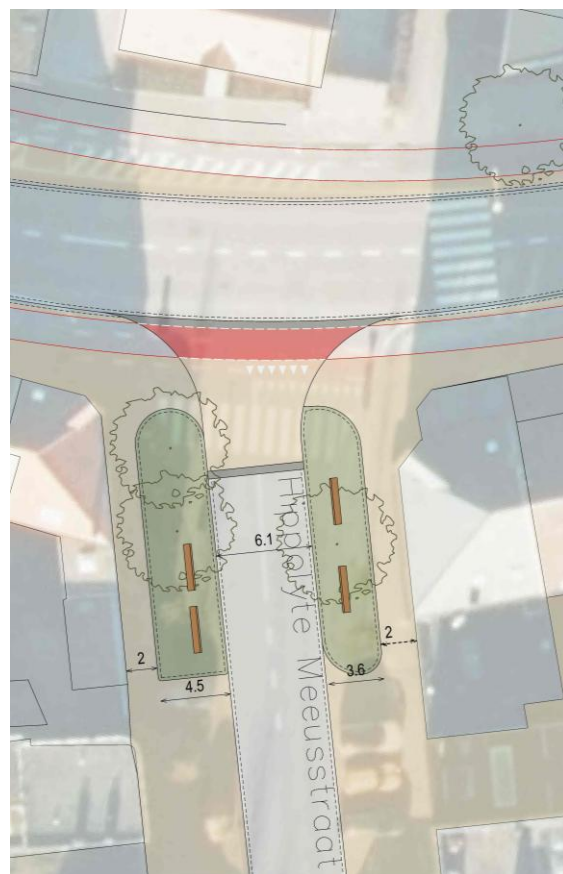


*Figuur 85: Collage wegvak Hippolyte Meeusstraat – Albertkanaal*

### 8.1.3 / Kruispuntoplossingen

De zijstraten Helenalei, Hippolyte Meeusstraat en private toegangswegen worden voorzien van een inritconstructie. Het fietspad en voetpad lopen verhoogd door waardoor de kruising met fietsers en voetgangers wordt beveiligd. Het is bovendien een manier om de toegang tot de woonstraten te accentueren.

Het kruispunt Hippolyte Meeusstraat – Turnhoutsebaan is vrij breed gedimensioneerd. Hier wordt voorgesteld om de aansluiting op de Turnhoutsebaan compacter in te richten en de hoeken van het kruispunt te vergroenen. We voorzien hier ook de mogelijkheid voor zitgelegenheden.



*Figuur 86: Inrichtingsschets Hippolyte Meeusstraat*

## 8.1.4 / Bushaltes

Langs het traject zijn er twee bushaltes gelegen. De bushaltes worden ingericht als toegankelijke haltes. De bus halteert op de rijbaan en halteert aan een verhoogd perron met een breedte van 2.50m. Bij de bushaltes worden telkens voetpaden voorzien.

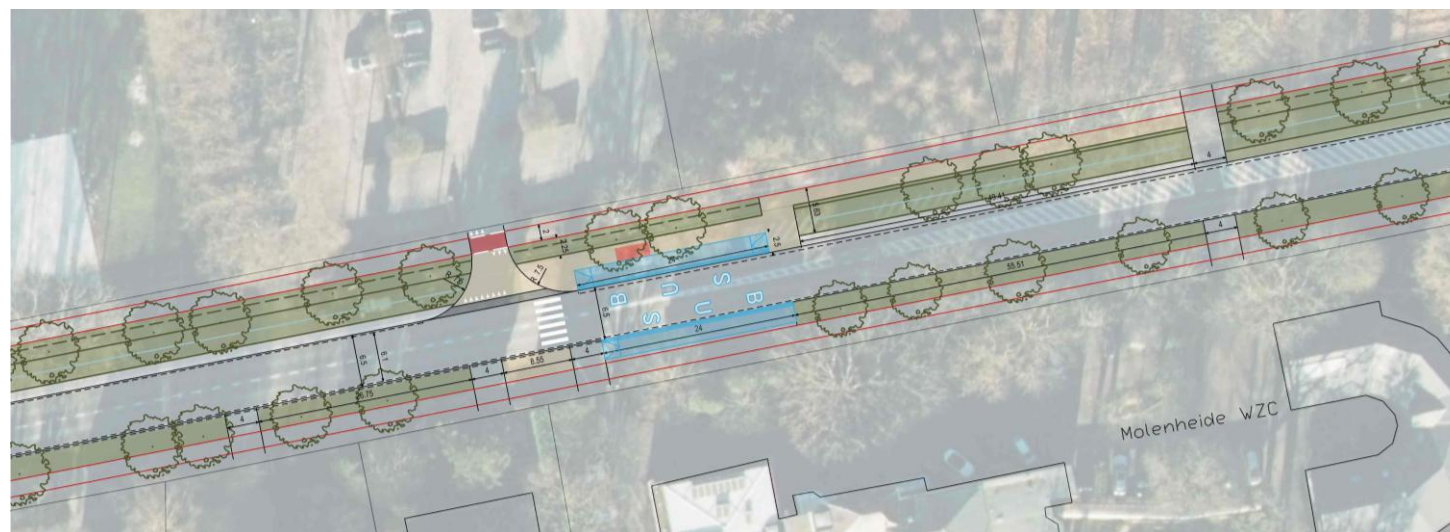
Bushalte Wijnegem H. Meeusstraat wordt ingericht als toegankelijke bushalte met voetpaden die aansluiten op de haltes waar mogelijk.



*Figuur 87: Voorstel inrichting toegankelijke halte Wijnegem H. Meeusstraat*

Aan de zijde van het woonzorgcentrum sluit het voetpad rechtstreeks aan op de eerste ingang van het woonzorgcentrum. Rechts van de bushalte bevindt zich een grote boom die behouden blijft. Ter hoogte van de ingang van het WZC wordt een zebrapad voorzien om een veilige oversteekplaats te garanderen. Bij de heraanleg van dit wegvak van de Turnhoutsebaan wordt vooral ingezet op het verbeteren van de bestaande fietspaden. Er is geen ruimte om over de volledige lengte van de straat een voetpad aan te leggen zonder dat daarvoor de bomen moeten worden gekapt. Het spreekt voor zich dat we die keuze niet hebben gemaakt. Er wordt wel ingezet op een plaatselijk voetpad naar de bushalte vanuit het WZC.

Aan de overzijde van de straat worden langs beide zijden van de bushalte voetpaden aangelegd om een veilige en comfortabele aansluiting voor voetgangers te verzekeren. Dit ligt op grondgebied van Schilde. In het verder verloop van de studie zal met de gemeente Schilde hier verder overlegd worden.



*Figuur 88: 'Voorstel inrichting toegankelijke halte Molenheide*

## 8.2 / DEELGEBIED 2

Deelgebied 2 loopt van Fortveldstraat tot aan de brug. We verdelen deelgebied 2 nog eens op in drie zones die elk een eigen inrichting verdienen:

- 2a: Brug – Marktplein
- 2b: Kernwinkelgebied (Marktplein tot net voor R.G. van Havrelaan)
- 2c: Ridder Gustaaf van Havrelaan – Fortveldstraat

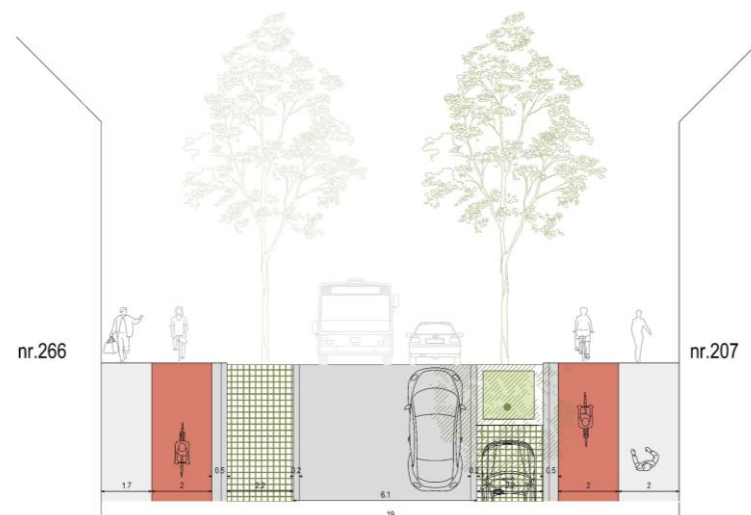
Binnen deelgebied 2 zijn er meerdere typedwarsprofielen onderzocht. Hierbij wordt uitgegaan van minimum en maximum maatvoering voor fietsers en voetgangers. Op basis van de typedwarsprofielen wordt ook aangegeven wat de verhardingsoppervlakte bedraagt.



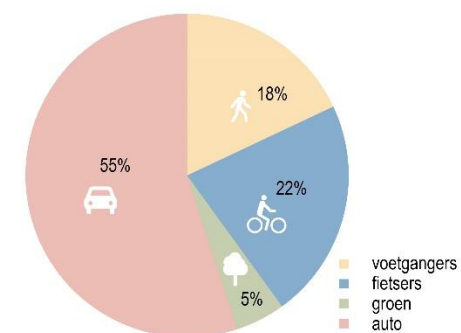
Figuur 89: Indeling deelgebied 2

## 8.2.1 / Typedwarsprofielen

### TWEEZIJDIG PARKEREN + TWEEZIJDIGE FIETSPADEN



Figuur 90: Typeprofiel met tweezijdig parkeren en tweezijdige fietspaden



Figuur 91: Verhouding groen en verhardingsoppervlakte, waarvan parkeerplaatsen meegenomen worden in percentage auto

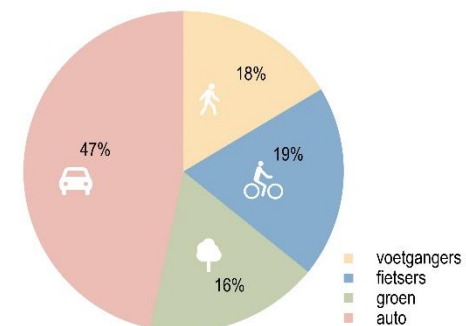
#### Afweging voor- en nadelen

<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Parkeerbalans blijft in evenwicht</li> <li>+ Fietspad met schuwzone mogelijk</li> <li>+ Vergroening mogelijk ter hoogte van kruispunten en rustpunten en door op regelmatige afstanden parkeerstrook te onderbreken en te vergroenen.</li> <li>+ Mogelijkheden voor aanplanting extra bomen</li> <li>+ Tweezijdige parkeerstrook biedt ook ruimte voor het plaatsen van fietsenstallingen, bushalte, ...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- weinig ruimte voor ontharding/groen</li> <li>- parkeerverlies (wel te compenseren door invoeren kort parkeren en inzetten op buurtparkings)</li> </ul>
--	---

## TWEEZIJDIG PARKEREN + DUBBELRICHTINGSFIETSPAD TUSSEN MARKTPLEIN EN KANAALSTRAAT



Figuur 92: Typeprofiel met tweezijdig parkeren en dubbelrichtingsfietspad



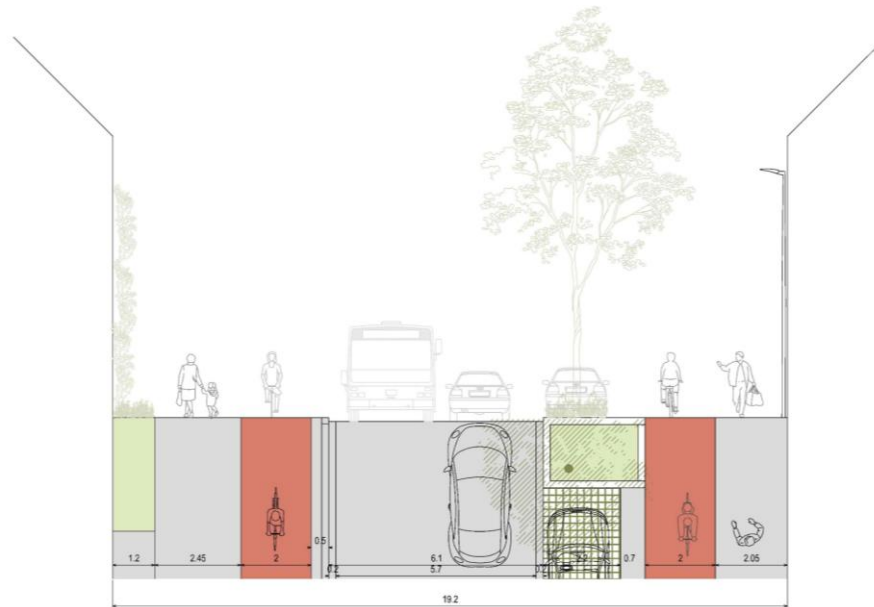
Figuur 93: Verhouding groen en verhardingsoppervlakte, waarvan parkeerplaatsen meegenomen worden in percentage auto

### Afweging voor- en nadelen

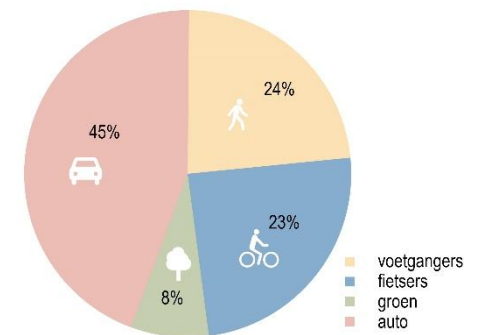
- + Ruimte voor ontharding/vergroening aan één zijde tussen Marktplein en Kanaalstraat
- + Logische aansluiting met fietsroute via Kanaalstraat en aansluitend op Marktplein

- Fietsers moeten meer oversteken
- Conflicten met kruisen dubbelrichtingsfietspad
- Parkeerbalans negatief

## EENZIJDIG PARKEREN MET BREDE FIETS- EN VOETPADEN



Figuur 95: Typeprofiel met eenzijdig parkeren + brede fiets- en voetpaden

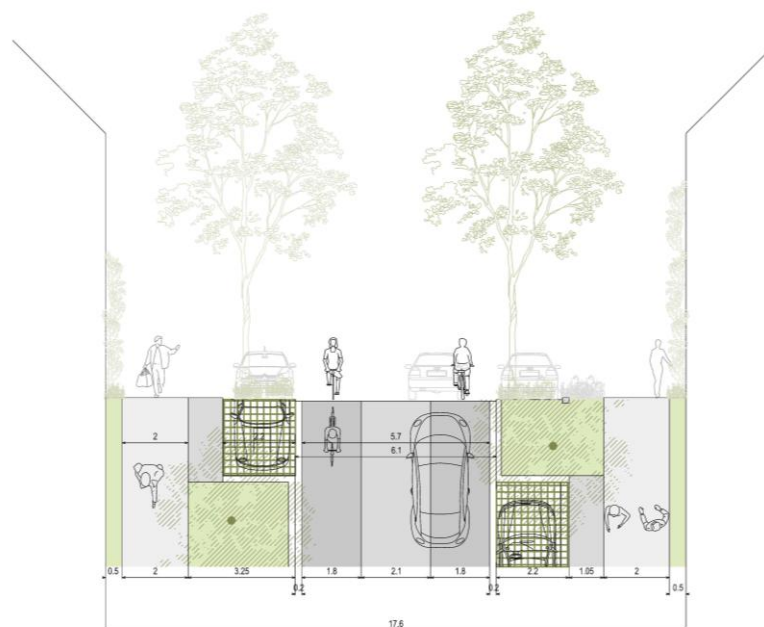


Figuur 94: Verhouding groen en verhardingsoppervlakte, waarvan parkeerplaatsen meegenomen worden in percentage auto

### Afweging voor- en nadelen

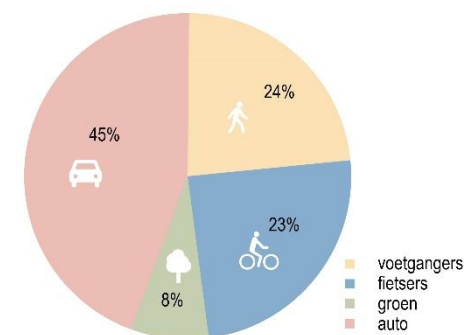
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Ruime voetpaden met obstakelzone</li> <li>+ Brede fietspaden met schuwzone</li> <li>+ Zone 30</li> <li>+ Vergroening mogelijk ter hoogte van kruispunten en rustpunten en door op regelmatige afstanden parkeerstrook te onderbreken en te vergroenen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tekort aan parkeerplaatsen, parkeerbalans is negatief.</li> <li>- Meer verharding, minder kansen voor ontharding.</li> <li>- Ruimte voor fietsenstallingen kan slechts in één parkeerstrook/objectenzone geplaatst worden</li> </ul>
---	---

## GEMENGD FIETSVRKEER MET FIETSSUGGESTIESTROKEN



Figuur 97: Typeprofiel met fietssuggestiestroken en optimale vergroening  
Afweging voor- en nadelen

- + Meer kansen voor ontharding/vergroening
- + Parkeerbalans in evenwicht
- + Voldoende brede voetpaden
- + Voldoende ruimte voor het plaatsen van fietsenstallingen en objecten
- + Ruimte voor aanplanting bomen
- + Vergroening mogelijk ter hoogte van kruispunten en rustpunten en door op regelmatige afstanden parkeerstrook te onderbreken en te vergroenen.



Figuur 96: Verhouding groen en verhardingsoppervlakte, waarvan parkeerplaatsen meegenomen worden in percentage auto

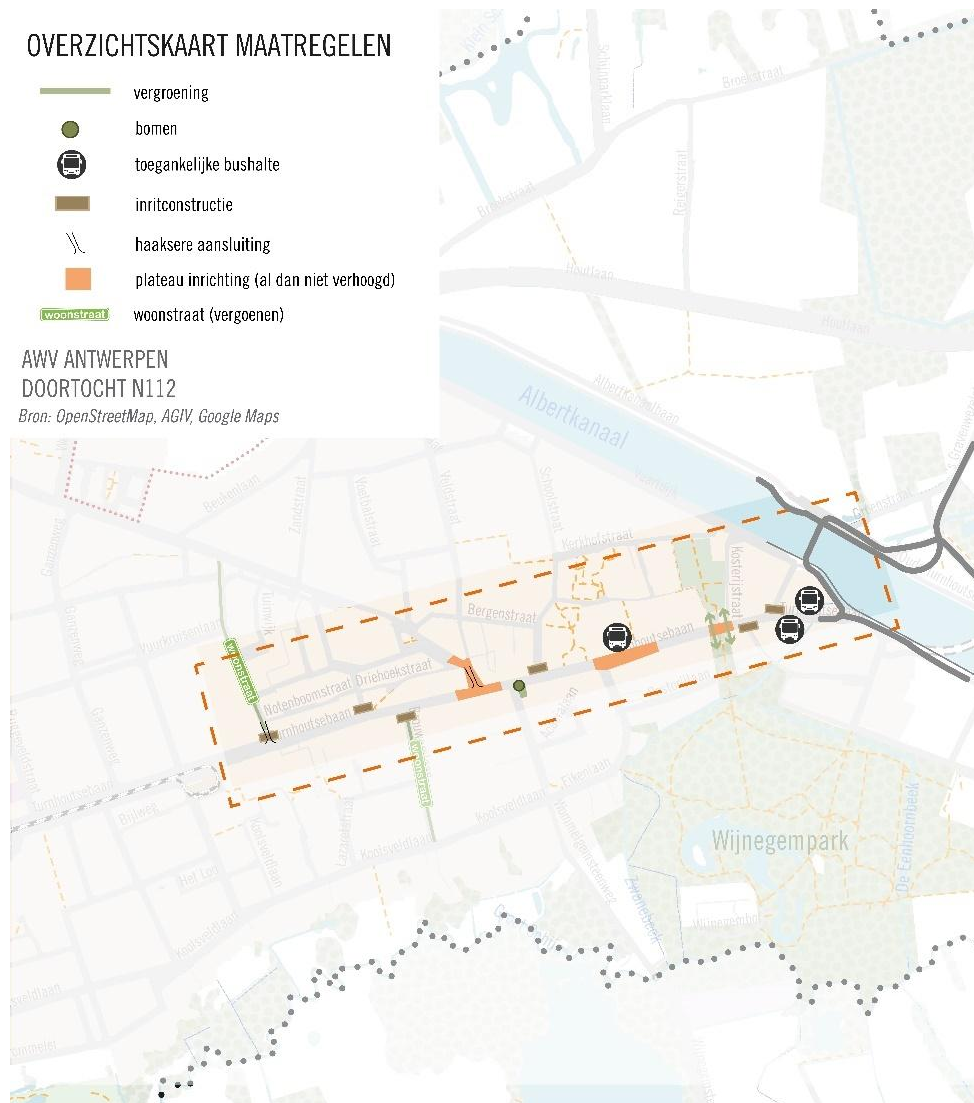
- Fietsers moeten op de rijbaan fietsen, weliswaar binnen een ruime zone 30 en met hoofdzakelijk autoverkeer. Auto intensiteiten liggen echter vrij hoog om gemengd fietsverkeer te verantwoorden.

## 8.2.2 / Kruispuntoplossingen

### OVERZICHTSKAART MAATREGELEN

-  vergroening
-  bomen
-  toegankelijke bushalte
-  inritconstructie
-  haaksere aansluiting
-  plateau inrichting (al dan niet verhoogd)
-  woonstraat (vergoenen)

AWV ANTWERPEN  
DOORTOCHT N112  
Bron: OpenStreetMap, AGIV, Google Maps

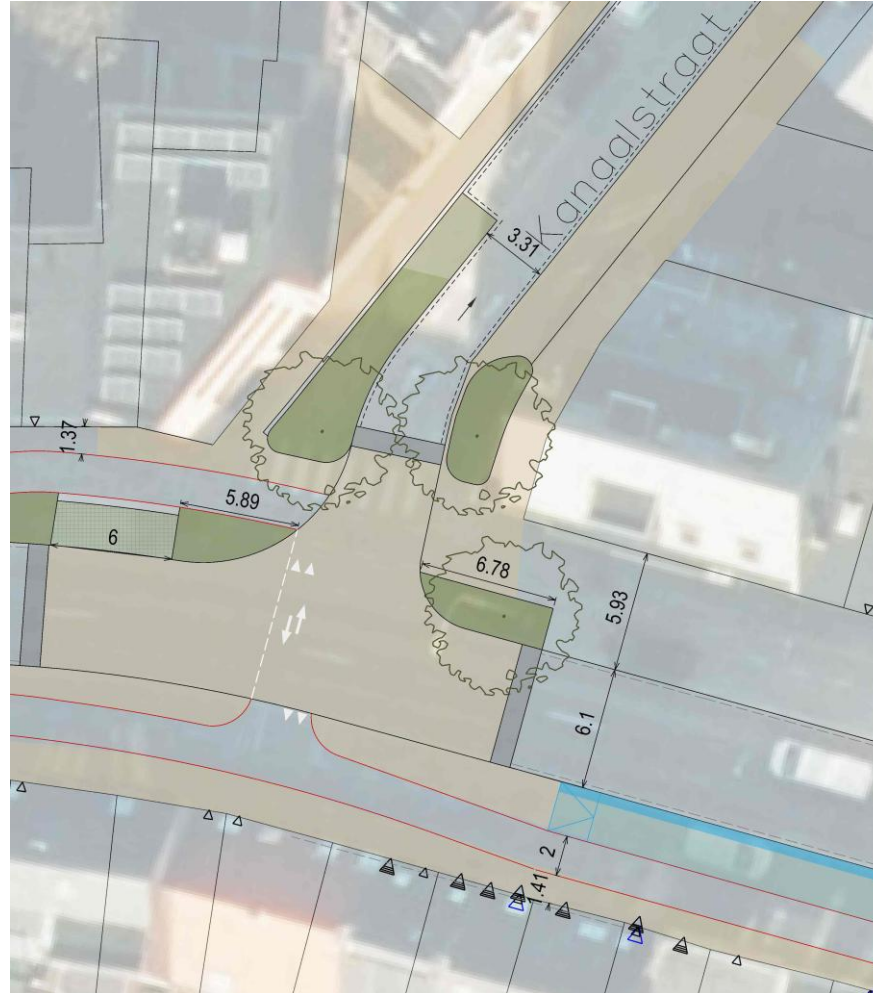


Figuur 98: Overzichtskaart maatregelen deelgebied 2

### 8.2.3 / Deelgebied 2a

#### KRUISPUNT KANAALSTRAAT

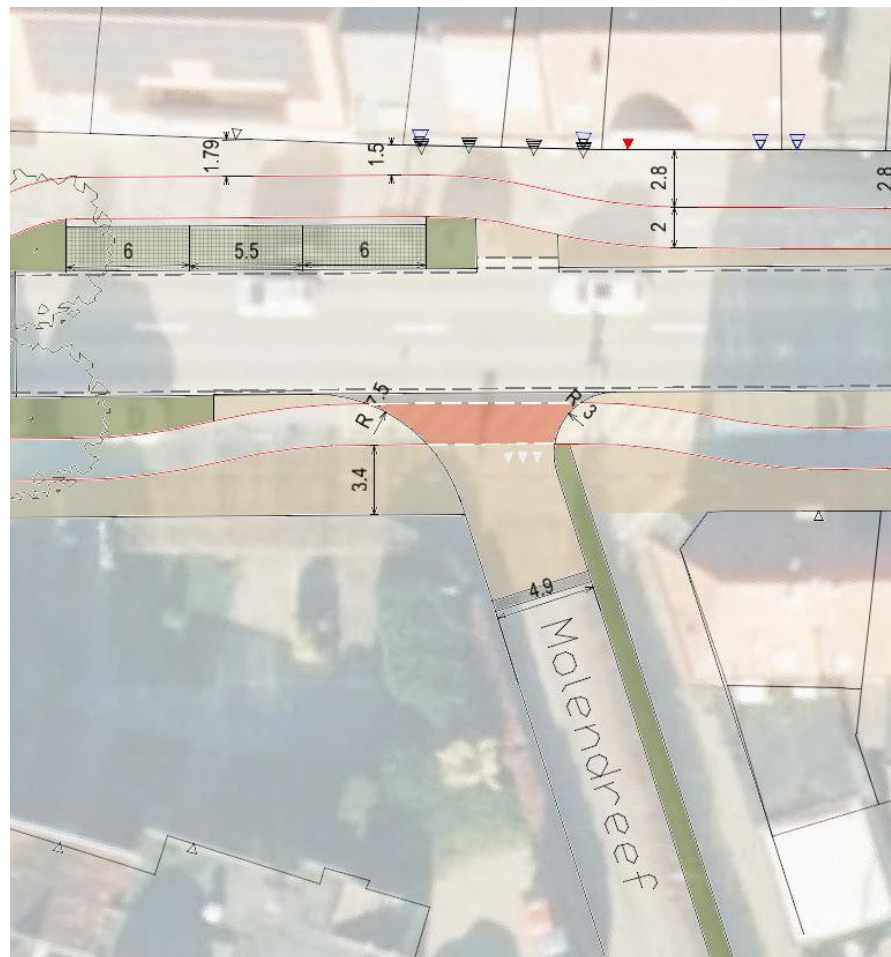
Kanaalstraat wordt voorzien met een inritconstructie waarbij het voetpad en fietspad verhoogd doorlopen.



*Figuur 99: Inrichtingsschets Kanaalstraat*

## MOLENDREEF

De Molendreef wordt verbreed tot een volwaardige toegang en uitrit van de parking. De toegangsweg heeft een breedte van 4.90 m. Dat is voldoende om twee auto's aan een lage snelheid te laten kruisen. De aansluiting op de Turnhoutsebaan wordt beveiligd met een inritconstructie. Er blijft voldoende ruimte voor fietsers.



Figuur 100: Inrichtingsschets Molendreef

## TOEGANG KERKHOF

Boskantweg en Kosterijstraat worden beide opgenomen in een verhoogd plein tussen kerkhof en Wijnegemhof op de Turnhoutsebaan. Beide groengebieden worden samengebracht tot één parkgebied. Het bestaande pleintje voor het kerkhof maakt onderdeel uit van een verruimd pleingedeelte dat we laten doorlopen tot op de Turnhoutsebaan.



*Figuur 101: Inrichtingsschets Kerkhof*



*Figuur 102: Collage toegang Kerkhof*



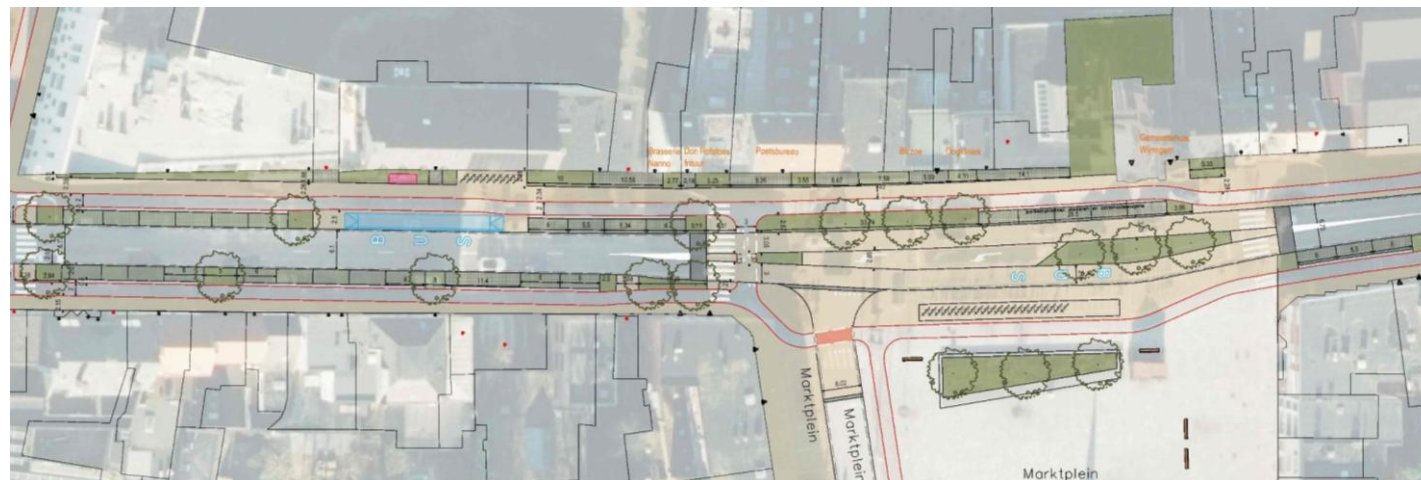
*Figuur 103: Referentiebeelden van groene voortuinen, Martelarenlaan (Leuven)*

## 8.2.4 / Deelgebied 2b: kernwinkelgebied

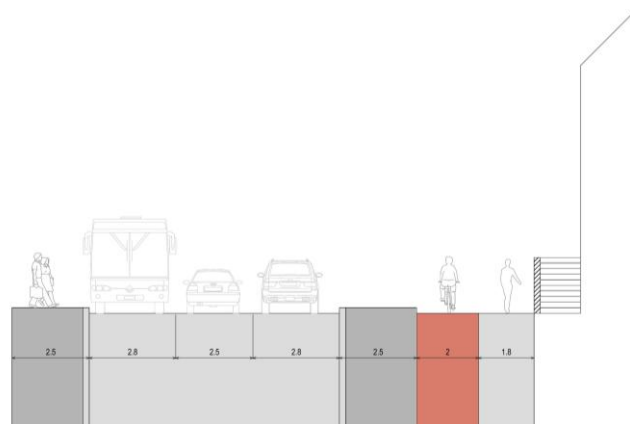
### MARKTPLEIN LATEN DOORLOPEN TOT IN DE TURNHOUTSEBAAN EN INRICHTING HOPPIMPUNT

Het voorstel bestaat erin om de lay-out van het Marktpllein te laten doorlopen tot aan het gemeentehuis. De bestaande linksafslagstrook wordt gedeeltelijk omgevormd tot een middeiland waar fietsers en voetgangers in twee keer de weg kunnen oversteken zonder verkeerslichten. Het middeiland vormt dan een veilige stapsteen voor fietsers en voetgangers om naar de bushaltes te lopen. Bij het wegnemen van de huidige verkeerslichten moet wel zorgvuldig worden geëvalueerd of de verkeersdoorstroming – inclusief die van het openbaar vervoer (De Lijn) – veilig en vlot kan blijven verlopen.

Op het marktplein worden ook enkele banken met rugleuning voorzien.



*Figuur 104: Inrichtingsschets Marktpllein*



*Figuur 105: Dwarsprofiel Marktplein, toegankelijke bushaltes*



*Figuur 106: Collagebeeld Marktplein Hoppinpunt*



*Figuur 107: Referentiebeelden vergroenen dorpsplein (gemeenteplein Edegem) en geveltuinen (Mol, Mechelen en Amsterdam)*

VOORSTEL MET DUBBELRICHTINGSFIETSPAD TUSSEN MARKTPLEIN EN DE SWAEN

Er bestaat een voorstel om een dubbelrichtingsfietspad aan te leggen tussen het marktplein en de Swaen.



#### VOORDEEL

- Ruim voetpad aan één zijde van de straat: er komt ruimte vrij voor een breder en veiliger voetpad langs één zijde van de straat. Dit verhoogt het comfort voor voetgangers, ook voor mensen met kinderwagens of rolstoelen.
- Verbeterde fietsverbinding vanuit het oosten: fietsers die vanuit het oosten komen of vertrekken, kunnen gebruik maken van de Molendreef en zo vlot aansluiten op de nieuwe fietsbrug.

#### NADEEL

- Oversteekbeweging noodzakelijk: fietsers die vanuit één richting komen, moeten de straat oversteken om op het dubbelrichtingsfietspad te geraken. Dit kan leiden tot extra conflictpunten en vraagt om een duidelijke en veilige oversteekvoorziening.
- Minder voetgangersruimte aan zijde van het fietspad: aan de zijde waar het dubbelrichtingsfietspad komt, blijft minder ruimte over voor voetgangers. Dit kan vooral ter hoogte van woningen en opritten tot conflicten leiden.
- Meer oplettendheid vereist voor automobilisten en voetgangers: automobilisten die uit hun oprit komen, moeten extra waakzaam zijn voor fietsers die uit beide richtingen kunnen komen. Ook voetgangers moeten zich bewust zijn van het feit dat fietsers van twee kanten kunnen passeren.

#### VOORSTEL MET BEHOUD BUSHALTE

In dit voorstel blijft de bushalte richting Antwerpen behouden op de huidige locatie. De bus halteert op de rijbaan en de bushalte wordt ingericht als een toegankelijke halte met verhoogd perron. Deze wordt geïntegreerd in de groenaanleg.

##### *Voordelen*

- Huidige bushalte sluit goed aan op binnengebied en doorgang naar de school in Boskantweg.
- Goede landschappelijke inpassing is mogelijk.
- Voldoende ruimte voor op- en afstappen.

##### *Nadelen*

- Bushaltes liggen geschrant van elkaar wat de leesbaarheid voor de gebruikers beperkt.

#### VOORSTEL MET VERPLAATSEN BUSHALTE

In dit voorstel worden beide bushaltes gebundeld op het Marktplein. De huidige parkeerstrook en opstelruimte voor ceremoniewagens wordt omgezet naar busperron. De bus halteert op de rijbaan.

##### *Voordelen*

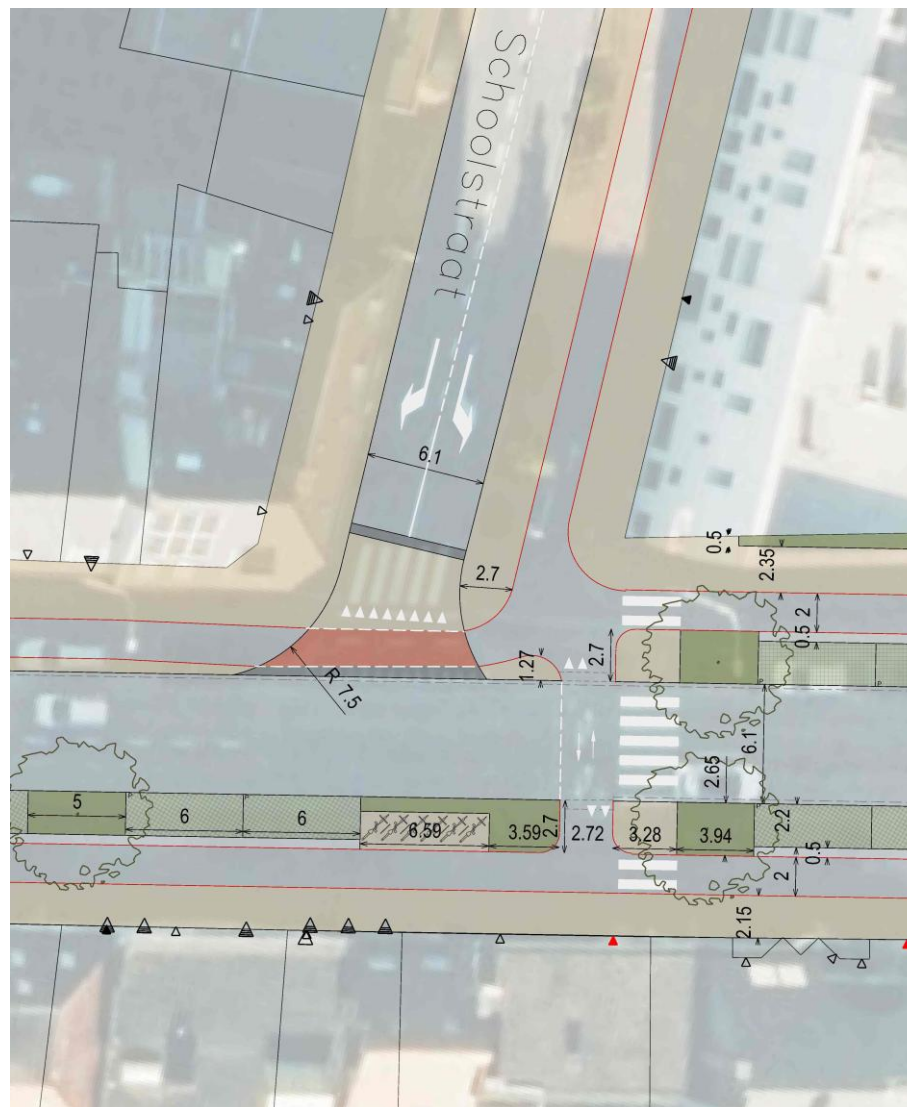
- Door het bundelen van beide haltes wordt het beeld van het Hoppinpunt versterkt.
- Het middeneiland wordt gebruikt als stapsteen bij het oversteken.
- **Door de aanwezigheid van de middenberm kunnen auto's de wachtende bus niet voorbijsteken.**
- Voldoende ruimte voor op- en afstappen

##### *Nadelen*

- Door de in - en uitrit van de ondergrondse parking van het gemeentehuis is een voldoende lang perron niet mogelijk.
- Opstelling met twee bushaltes komt wellicht hard over. Door de geschrante positie is er meer ruimte.

## KRUISPUNT SCHOOLSTRAAT

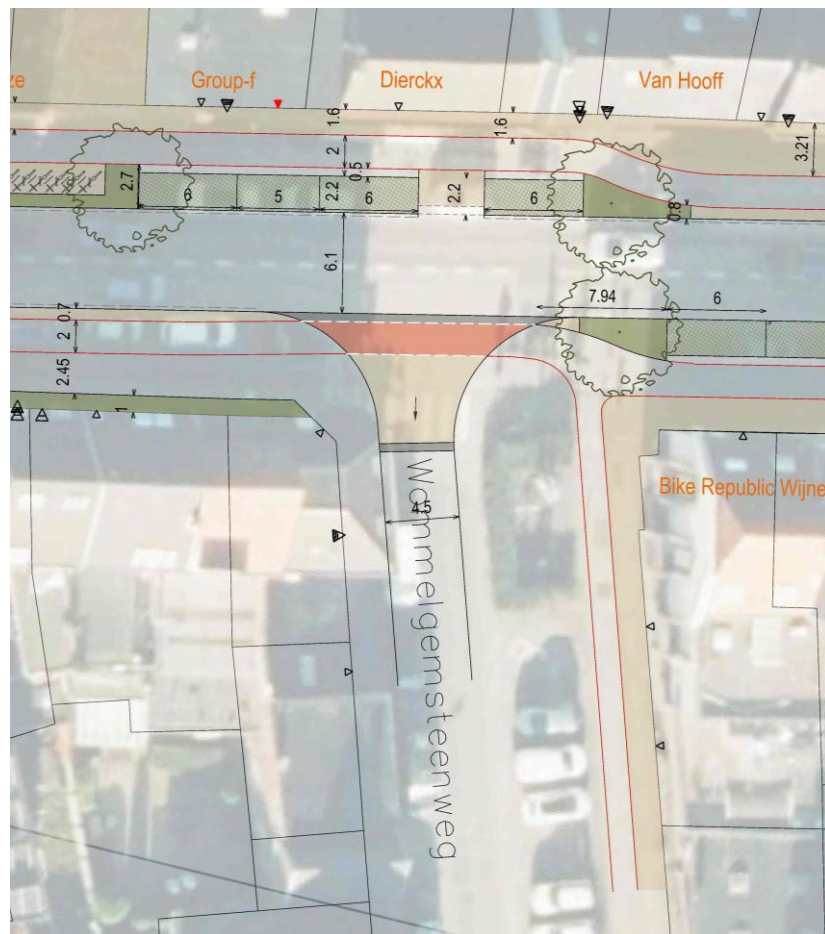
Schoolstraat wordt voorzien van een inritconstructie waarbij fiets-en voetpad verhoogd doorlopen.



Figuur 108: Inrichtingsschets Schoolstraat

## KRUISPUNT WOMMELGEMSTEENWEG

De Wommelgemsteenweg blijft volwaardig aangesloten op de Turnhoutsebaan. Een deel van de Wommelgemsteenweg werd recent heraangelegd. Het deel dat aansluit op de Turnhoutsebaan werd recent niet heraangelegd.



Figuur 109: Inrichtingsschets Wommelgemsteenweg

## KRUISPUNT MERKSEMSEBAAN

De Merksemsebaan wordt eveneens volwaardig aangesloten op de Turnhoutsebaan met behoud van de verkeerslichten. De huidige afslagstroken op Merksemsebaan zijn te kort om voldoende efficiënt te zijn. Het voorstel bestaat erin om herin te richten met één rijstrook in en één rijstrook uit en de Merksemsebaan haakser aan te sluiten op de Turnhoutsebaan. Er wordt een nieuwe lichtenregeling uitgewerkt met vierkant groen. Dit is een verkeerslichtenregeling waarbij fietsers en voetgangers op een kruispunt in alle richtingen tegelijk groen krijgen en al het andere verkeer dus rood. Op Turnhoutsebaan is wel een volwaardige afslagstrook nodig om linksaf naar Merksemsebaan te gaan om een conflictvrije lichtenregeling te kunnen uitwerken.

Doordat we de Merksemsebaan haakser aansluiten op de Turnhoutsebaan ontstaat er ook meer ruimte voor fietsers en voetgangers op het kruispunt. Bij de heraanleg van het kruispunt wordt ook de aansluiting met de Veldstraat meegenomen en wordt het kruispunt meegenomen in de vergroening. Onder hoofdstuk 7.4.4 werd aan de hand van simulaties het effect van de wegnemen van de korte linksafslagstrook in beeld gebracht. Uit de simulatie met de nieuwe lichtenregeling is gebleken dat er zich geen problemen gaan voordoen op het vlak van verkeersafwikkeling. Uit de simulatie blijkt dat er op piekmomenten een 11-tal wagens zich opstellen in de Merksemsebaan om te wachten voor het verkeerslicht. Deze 11 wagens kunnen in een groenfase worden afgewikkeld.



Figuur 110: Inrichtingsschets Merksemsebaan en collage Merksemsebaan

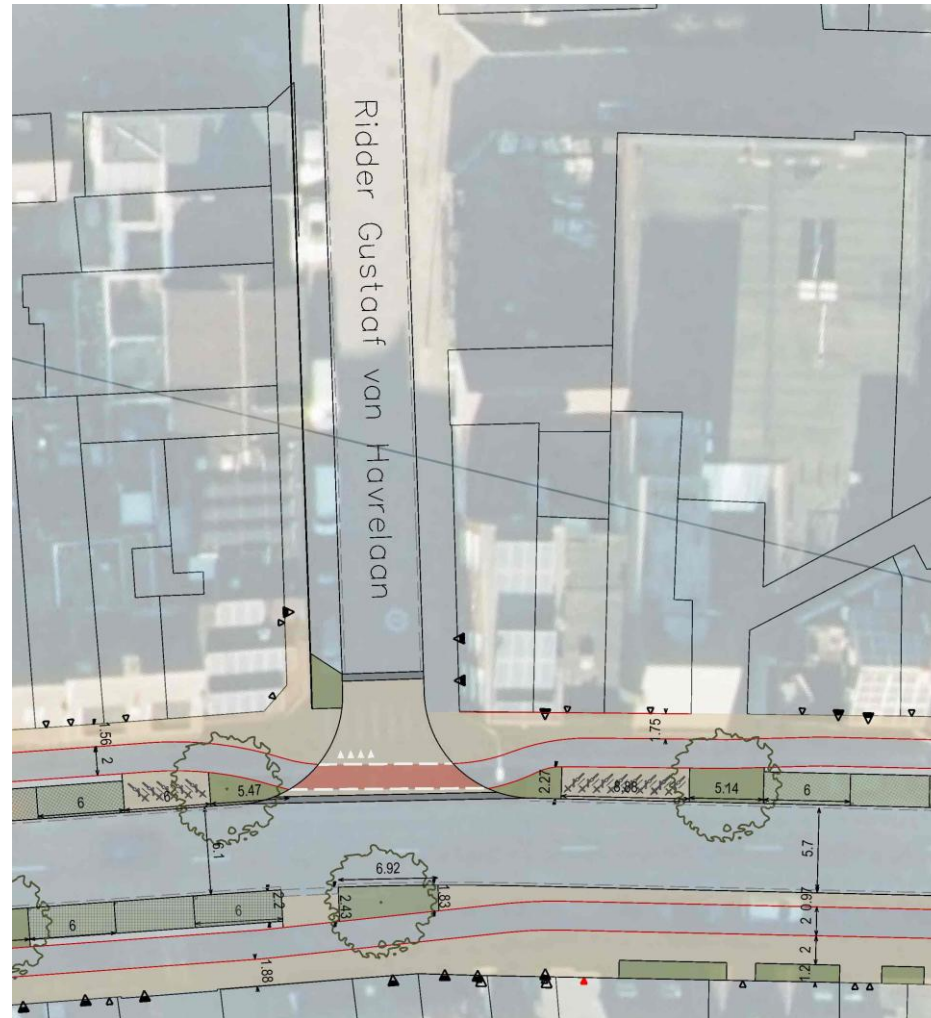
## BROUWERSLAAN

De Brouwerslaan wordt voorzien van een uitritconstructie aansluitend op de Turnhoutsebaan. De Brouwerslaan werd recent heringericht als enkelrichting naar de Turnhoutsebaan toe.

## 8.2.5 / Deelgebied 2c

### RIDDER GUSTAAF VAN HAVRELAAN

De aansluiting van de Ridder Gustaaf van Havrelaan wordt compacter aangelegd en voorzien van een inritconstructie. Op de kop waar het parkeren eindigt, kan een plantvak voorzien worden.



### FORTVELDSTRAAT

De aansluiting van de Fortveldstraat op de Turnhoutsebaan wordt compacter aangelegd en voorzien van een inritconstructie. Ook hier ontstaan er kansen om van de Fortveldstraat een groene woonstraat te maken met veel meer ruimte voor groen en waterinfiltratie.



Figuur 111: Inrichtingsschets Fortveldstraat

## GEMEENSCHAPSCENTRUM 'T GASTHUIS

Ook de ruimte voor het gemeenschapscentrum 't Gasthuis biedt mogelijkheden voor vergroening en waterbuffering, en kan tevens ook gebruikt worden als ontmoetingsplaats voor bewoners.



*Figuur 112: Inrichtingsschets 't Gasthuis*



*Figuur 113: Referentiebeelden inrichting voorplein 't Gasthuis (Diest, Delft, Londen, Lochristi)*

## 9 / AFWEGINGEN VAN DE OPLOSSINGSRICHTINGEN EN KEUZE VAN DE OPLOSSING

### 9.1 / INLEIDING

In dit hoofdstuk is een kwalitatieve evaluatie voorzien van de verschillende typedwarsprofielen en inrichtingsvoorstellen. We stellen voor de maatregelen aan volgende parameters te toetsen:

- Veiligheid (Safe): Zorgen voor veilige en als veilig ervaren doortocht.
- Groen (Green): We evalueren de maatregelen en typedwarsprofielen naar kansen om de biodiversiteit en klimaatbestendigheid te verbeteren.
- Sociaal (Social): meer publieke ruimte die door de inwoners kan worden gebruikt als ontmoetingsruimte. Inrichting van een integraal toegankelijk openbaar domein.
- Aangenaam (Pleasant): In welke mate het inrichtingsvoorstel voor een beter levenskwaliteit zorgt voor de bewoners en voor een aangenaam gevoel bij bezoekers van de winkels. In welke mate zorgt de heraanleg voor een vergroting van de sociaal economische ontwikkeling.
- Gezondheid (Healthy): In welke mate zorgt de inrichting van de doortocht voor een gezondere leefomgeving.
- Performant (Performant): In welke mate de inrichting van de doortocht voor een verbetering zorgt van de verschillende netwerken en een verbeterde bereikbaarheid van het economische winkelapparaat.
- Efficiënt: Efficiënt gebruik van de infrastructuur

## 9.2 / VERKEERSVEILIGHEID

### 9.2.1 / Algemeen

De invoering van een zone 30 in de doortocht van Wijnegem zal de verkeersveiligheid sterk verbeteren. Sowieso zorgt een verlaging van de snelheid voor minder kans op lichamelijke letsels bij ongevallen. Een zone 30 in combinatie met een herinrichting met veilige oversteekplaatsen betekent ook dat de oversteekbaarheid van de weg sterk zal verbeteren.

Voor het uitwerken van het gewenste typeprofiel hanteren we een ontwerpsnelheid van 30 km/u. De gekozen baanbreedte bedraagt 6,10 m (inclusief goten). Deze breedte is bepalend voor het verkeer overdag, ook voor bussen, en biedt 's nachts ook voldoende ruimte voor het autoverkeer dat er aan 50 km/u mag rijden. **De intensiteiten van de kruising met grotere voertuigen zijn 's nachts ook veel lager.**

Voor het oostelijke wegvak tussen Kanaal en de grens met Schilde bieden de voorgestelde dwarsprofielen voldoende garanties op een veilige inrichting van de weg. Voor het westelijke deel in het centrum van Wijnegem zijn er meerdere dwarsprofielen onderzocht en wordt hierna een afweging gemaakt. In welke mate de typeprofielen bijdragen tot een verkeersveilige doortocht.

### 9.2.2 / Afweging typeprofiel

Het profiel met tweezijdige fietspaden biedt de grootste garantie om meer fietsveiligheid. Het fietspad heeft een breedte van 2.00m en is afgescheiden van de rijweg met een schuwzone van 0.50 m tussen fietspad en parkeerstrook. Het fietspad en voetpad liggen op hetzelfde niveau. De voetgangers beschikken over een voetpadbreedte van minimaal 1.80m (en plaatselijke versmallingen van 1.60m). Indien de gewenste breedte van 2.00m voor fietspad en 1.80m voor het voetpad niet haalbaar is valt de parkeerstrook weg.

Bij de keuze van tweezijdige fietspaden wordt wel gevreesd dat het fietspad gezien de breedte van 2m in beide richtingen zal worden gefietst. Om dit tegen te gaan is het van belang dat er voldoende veilige oversteekplaatsen zijn voor de fietsers. Op die manier wordt het gevoel om rond te rijden tegen te gaan.

Het profiel met tweezijdige fietspaden en slechts één parkeerstrook geeft extra ruimte aan de fietsers en voetgangers. Zeker aan de zijde waar er niet wordt geparkeerd ontstaat er een veilige brede zone voor fietsers en voetgangers. In deze inrichtingsvariant is het echter **denkbaar dat auto's toch gedeeltelijk op de rijweg en het fietspad gaan staan om te laden en lossen. Dit komt dan de verkeersveiligheid niet ten goede.**

Het profiel met gemengd fietsverkeer is gezien de hoge intensiteiten niet wenselijk. Vanaf 4.000 voertuigen per etmaal zijn fietspaden aangewezen. In de doortocht rijden vandaag 9.000 pae in beide richtingen.

Gemengd fietsverkeer is maar mogelijk in de veronderstelling dat het verkeer maar 30km/uur rijdt. Het wordt een hele uitdaging om dit af te dwingen over de volledige afstand van de doortocht. Bovendien rijdt er ook zwaar verkeer, onder meer de bussen van De Lijn wat het niet evident is om jonge fietsers te mengen op straat.

Het voorstel van een dubbelrichtingsfietspad is ook niet weerhouden vanuit verkeersveiligheid. Vanuit het participatieoverleg werd gesuggereerd om een dubbelrichtingsfietspad aan te leggen aan de westzijde van de N112. Ter hoogte van de Markt wordt dan aangesloten op het bestaande dubbelrichtingsfietspad. Vervolgens wordt het dubbelrichtingsfietspad doorgetrokken tot aan de Kanaalstraat en kan men aansluiten op het fietspad langs het kanaal en de fietsbrug.

Als doorslaggevend argument om niet te werken met een dubbelrichtingsfietspad geven we aan dat er te veel conflictpunten zijn met kruisend verkeer vanuit de zijstraten. Zelfs het invoeren van circulatielussen op deze zijstraten neemt dat risico niet weg. We verwachten bij een dubbelrichtingsfietspad ook meer conflicten tussen fietsers en voetgangers. Ook voetgangers gaan niet altijd rekening houden met het feit dat er vanuit twee richtingen fietsers komen aangereden. Hetzelfde geldt ook voor autopassagiers die uit de auto stappen.

**Los van de keuze van het type fietspad wordt gekozen om de kruispunten aan 't Gasthuis, het Marktplein en het Kerkhof in te richten als verhoogde pleinen die doorlopen in de straat. De zijstraten worden compacter aangesloten op de N112 en voorzien van een verhoogde inrichting. Het kruispunt Merksemsebaan – N112 wordt ingericht met verkeerslichten met een conflictvrije regeling. Al deze maatregelen zullen ervoor zorgen dat de oversteekbaarheid van de N112 verbetert en dat de verkeersveiligheid sterk zal toenemen. Ook het invoeren van zone 30 en het versmallen van de rijweg dragen bij aan een veiligere doortocht.**

### 9.3 / GROEN

Indien we de 3-30-300 regel toepassen op de N112 dan zien we dat alle inrichtingsvarianten goed scoren. De drie groene pleinen (Gasthuis Marktplein en Kerkhof) in combinatie met een symmetrisch profiel waarin bomen worden voorzien zorgt voor een ruime kruidekking met bomen. Verder wordt gewerkt met gevelgroen en groenplantsoenen in de parkeerstroken. Deze groenvakken fungeren ook als waterbuffering. De plantenkeuze wordt gekozen in functie van het optimaliseren van de biodiversiteit.

Het symmetrisch profiel met tweezijdige parkeerstrook en groenvakken zorgt voor een rustig straatbeeld met heel wat kansen om de straat een groener uitzicht te geven.

In het symmetrisch profiel met aan één zijde een parkeerstrook geeft toch een stenig beeld.

Het model met gemengd fietsverkeer biedt kansen voor bredere voetpaden maar is door het tweezijdige parkeren ook beperkt naar vergroening.

Het profiel met tweezijdig parkeren en grote groenvakken geniet de voorkeur om te komen tot een samenhangend groenbeeld in de doortocht.

#### 9.4 / SOCIAAL EN AANGENAAM

De drie pleinen ('t Gasthuis, Kerkhof, Markt) bieden ruimte aan ontmoeten en verblijven. Verder voorzien we de nodige ontmoetingsruimte en rustpunten met voldoende zitruimte. De overgedimensioneerde kruispunten worden compacter ingericht. De vrijgekomen ruimte wordt vergroend en ingericht met zitmogelijkheden. De profielen met slechts éénzijdig parkeren bieden meer ruimte voor de voetganger maar ook het profiel met tweezijdig parkeren biedt nog steeds kansen tot een sociaal en aangename en beleefbare publieke ruimte.

#### 9.5 / GEZONDHEID

De invoering van een zone 30 in de doortocht van Wijnegem zorgt in eerste instantie voor een verbetering van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de weg. Daarnaast zorgt de invoering van de zone 30 in combinatie met een aanpassing van het wegprofiel voor een gezondere leefomgeving. Een lagere snelheid betekent ook minder geluidsoverlast. Vanaf 50 km/uur overheerst het rolgeluid van een voertuig, ook bij elektrische voertuigen. Bij 30 km zal dus het geluid beperkt blijven. De vergroening van de doortocht zal ook effect hebben op de lucht. Het profiel met tweezijdige bomenrij en plantvakken is het meest robuust en biedt de meeste garanties voor een aangename leefomgeving.

#### 9.6 / PERFORMANTIE EN EFFICIENTIE

Het voeren van een integraal parkeerbeleid dat is afgestemd op de verschillende gebruikers en doelgroepen zorgt voor een performanter gebruik van de parkeerplaatsen. Langparkeerders en ook bewoners zou men kunnen opvangen in buurtparkings. Het invoeren van kortparkeren in de doortocht van Wijnegem zorgt voor een efficiënter gebruik van de parkeerplaatsen. Met minder parkeerplaatsen toch een hoger rendement halen. Op die manier kan in het profiel met langs beide zijden parkeren voldoende ruimte worden voorzien voor vergroening en inrichting van publieke ruimte. Ook dat zorgt voor een efficiënter ruimtegebruik.

Indien er toch zou worden gekozen voor een breder wegprofiel afgestemd op een snelheidsregime van 50 km/uur in combinatie met bredere voetpaden en fietspaden betekent dat er slechts aan één zijde kan worden geparkeerd. Ook in dit model is het inzetten op een performanter parkeerregime een noodzaak om een efficiënter gebruik van de parkeerplaatsen te bekomen.

Het investeren in voldoende brede voetpaden is ook noodzakelijk om de bereikbaarheid van de winkels te garanderen. Elke automobilist wordt op zeker moment voetganger en dan is het van belang dat de voetgangers over een voldoende breed voetpad beschikt om de verschillende functies in de doortocht te bereiken.

Het ontwerp zet ook in op extra fietsenstallingen in de doortocht. Hiervoor wordt parkeerruimte omgezet naar ruimte voor meer fietsenstallingen. Dit zorgt ervoor dat de bereikbaarheid voor de fiets sterk verbeterd. Door meer ruimte te voorzien ook voor buitenmaatse fietsen zoals een bakfiets is de verwachting dat het aantal bezoekers van de winkels en het centrum van Wijnegem met de fiets vergroten.

De vereenvoudiging van de kruispunten en het voorzien van een conflictvrije lichtenregeling zorgt voor zowel een veiligere als efficiëntere verkeersafwikkeling. Het inrichten van toegankelijke bushaltes, waardoor het in- en uitstappen vlotter verloopt en het halteren op de rijbaan zorgt voor een performanter openbaar vervoer.

## 10 / BESCHRIJVING VOORKEURSCENARIO

### 10.1 / SYMMETRISCH PROFIEL MET FIETSPADEN

We opteren voor een symmetrisch profiel met een versmalde rijweg en langs beide zijden een fietspad en voetpad. Er wordt gewerkt van buiten naar binnen. Een voetpad van 1.50m + fietspad van 2m is de minimale maat. Vervolgens wordt de parkeerstrook aangelegd. Indien de ruimte ontbreekt valt de parkeerstrook weg. Over de volledige lengte van de doortocht wordt gewerkt met een zone 30 met uitsluiting van Kanaal naar Schilde waar de snelheid 50 km/u is. Dit zorgt voor een veiligere doortocht en meer garanties voor veilige overstekplaatsen voor fietsers en voetgangers. **De rijweg wordt versmald naar 6.10m inclusief goten. De drie pleinen 't Gasthuis, Marktplein en omgeving kerkhof worden verhoogd aangelegd en zorgen op die manier voor een natuurlijke afremming van het verkeer.**

### 10.2 / VERHOOGDE PLEINEN EN VEILIGE OVERSTEEKPLAATSEN

Het kruispunt Merksemsebaan -Turnhoutsebaan wordt een conflictvrije lichtenregeling. Het kruispunt wordt ook compacter ingericht. De verkeerslichten op het kruispunt Marktplein-Turnhoutsebaan kunnen in principe weggelaten worden. Uit de participatie blijkt er toch een vraag te zijn aan een oversteek onder beveiliging van de verkeerslichten. Verder onderzoek is aangewezen om te bepalen of er file ontstaat.

De overige zijstraten worden voorzien van een inritconstructie. Het kruispunt Kanaalstraat-Turnhoutsebaan wordt beveiligd met een verkeersplateau en zorgt zo voor een veiligere fietsoversteek. Bovendien wordt het verkeer dat van de brug komt gereden hierdoor afgeremd.

### 10.3 / TWEEZIJDIG PARKEREN MET KORT PARKEREN

In het dwarsprofiel wordt geopteerd om langs beide zijden van de straat te parkeren. De parkeervakken hebben een breedte van 2.20m. Op 5m van de hoeken van zijstraten en overstekplaatsen vallen de parkeervakken weg en worden deze vergroend.

Om de enkele verdwenen parkeerplaatsen op te vangen zijn er parkeerpockets gelinkt aan de Turnhoutsebaan. We optimaliseren de parking **aan 't Gasthuis** en er kan een uitbreiding komen van de parking aan de kerk. De bestaande parkeerterreinen van De Swaen en het marktplein blijven behouden. De blauwe zone wordt ook geoptimaliseerd.

## 10.4 / TOEGANKELIJKE BUSHALTES

De bushaltes langs de Turnhoutsebaan worden ingericht als een toegankelijke en verhoogde halte. De bus halteert op de rijbaan.

De halte Marktplein wordt als Hoppinpunt verder uitgewerkt.

## 10.5 / TURNHOUTSEBAAN ALS GROENE STRAAT

**De publieke ruimte die wordt ingenomen door de geparkeerde auto's langs de Turnhoutsebaan wordt gedeeltelijk omgezet naar groenzones** om zo de stijgende zomerhitte te temperen en de luchtkwaliteit te verbeteren, om in periodes van hevige regenval het water op te vangen of te laten infiltreren en ons zo te wapenen tegen lange periodes van droogte.

Om de Turnhoutsebaan te vergroenen wordt in de parkeerstrook op regelmatige afstand plantvakken voorzien met een boom. De plantvakken worden op de kop van de parkeerstrook voorzien en bieden ook ruimte om water op te vangen.

Parkeren op minder dan 5 meter van zebrapaden en hoeken wordt vermeden door deze zones te ontharden en te vergroenen. Het verbetert **het uitzicht, en maakt de straat verkeersveiliger. Deze 'hoekparkjes' zorgen op die manier voor een groener uitzicht van de Turnhoutsebaan.**

Door de overgedimensioneerde kruispunten **compact** in te richten komt ook ruimte vrij voor het vergroenen van de "hoeken" van deze kruispunten.

Aan de zijde van de gevels wordt de ruimte voorzien voor het aanbrengen van geveltuinen.

De parkeervakken worden voorzien van verharding met grasvoegen.

## 11 / FLANKERENDE MAATREGELEN

### 11.1 / PARKEERBELEID

Om de haalbaarheid van het project mogelijk te maken wordt ingezet op een sturend parkeerbeleid. Langs de Turnhoutsebaan wordt gewerkt met een geoptimaliseerde blauwe zone. Hier geldt een kort parkeerregime zodat er met minder parkeerplaatsen een hoger rendement wordt gehaald. De langparkeerders worden eerder opgevangen op een buurtparking. Dit kan op de bestaande parkings van het 't Gasthuis en parking De Swaen. Op termijn vormt de ontwikkeling van het binnengebied Wommelgemsteenweg- Brouwerslaan een kans om als buurtparking verder te worden ontwikkeld. Het voorzien van een voetgangersdoorsteek naar de Turnhoutsebaan vergroot de doorwaadbaarheid en nabijheid van de Turnhoutsebaan.

### 11.2 / CAMPAGNES

De winkeliers en de gemeente kunnen samen inzetten op een positieve campagne om het winkelen in Wijnegem te promoten en te duiden op het aangename winkelklimaat en publieke ruimte.

## 12 / VERSLAG PARTICIPATIEAVOND

Zie bijlage

## 13 / PROCEDURE EN VERDER ONDERZOEK

Na goedkeuring van de startnota wordt overgegaan tot de opmaak van het definitief voorontwerp en technisch ontwerp. Hiervoor wordt ook een projectnota opgemaakt.

In de startnota zijn de verkeerslichtengeregelde kruispunten berekend aan de hand van standaard rekenmethodes. In het vervolgtraject is het aangewezen om de kruispunten Marktplein- N112 en Merksemsebaan-N112 dynamisch te simuleren met een microsimulatie. In samenspraak met de specialisten van het Vlaams Gewest zullen de verkeerslichtenregelingen verder worden uitgewerkt. Busbeïnvloeding en conflictvrije regeling voor de fietsers blijven daarbij een belangrijk uitgangspunt.

Het ontwerp voorziet de aanleg van middeneilanden om de (fiets)oversteek te verbeteren. Verder uitwerking van de middeneilanden is gevraagd. De Provincie geeft aan dat indien deze niet breed genoeg zijn er beter gewerkt wordt met een zebepad.

De afweging van een vaste of dynamische zone 30 wordt verder bekeken in de projectnota. Ook is er nog een afstemming voorzien met de gemeente Schilde.

In afwachting van de heraanleg van de N112 kan worden gestart met enkele proefopstellingen rond parkeren, snelheid en vergroening.

## 14 / BIJLAGE PARKEERONDERZOEK

In juni 2023 werd een parkeeronderzoek georganiseerd langs Turnhoutsebaan. Hierbij werden zowel de parkeerplaatsen onderzocht langs de Turnhoutsebaan zelf, als de achterliggende parkings aan Gasthuis, Sint-Sebastiaan, Wommelgemsteenweg (haaks parkeren tot aan Dienst Werken), Marktplein en Wijnegemhof.

Het onderzoek gebeurde op zaterdag 3 juni (tellingen om 11u – 13u – 15u en 17u), dinsdag 6 juni (tellingen om 11u – 13u – 15u en 19u (avondtelling) en op vrijdag 16 juni (telling om 9u en 11u tijdens de wekelijkse markt).





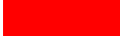
Het parkeeronderzoek liep vanaf Fortveldstraat tot aan Helenalei, ten noorden van Albertkanaal. Het volledige gebied werd opgedeeld in 3 segmenten.

- Segment 1: vanaf Fortveldstraat tot en met Marktplein
- Segment 2: van Marktplein tot kanaal
- Segment 3: overkant kanaal tot aan Helenalei

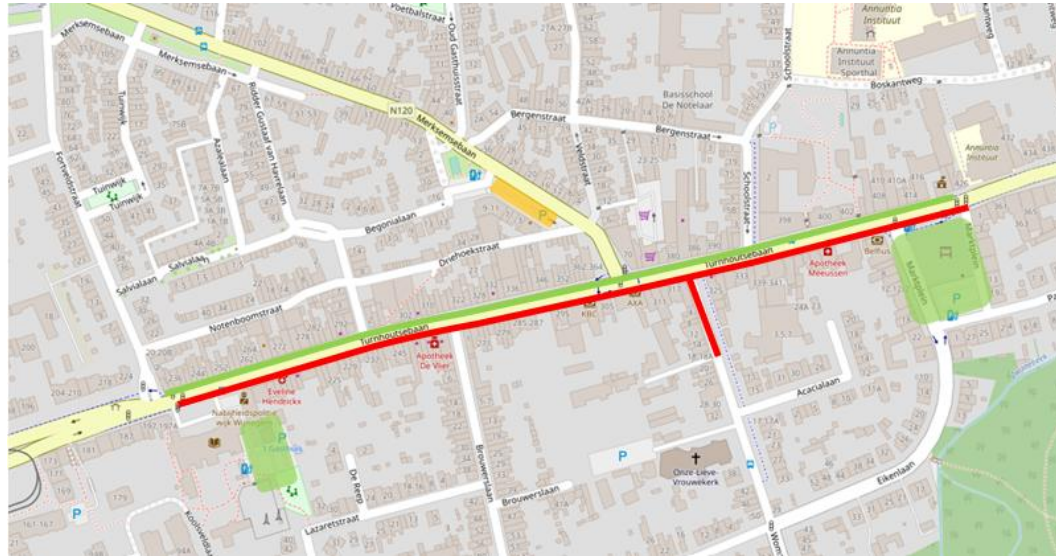
De telling op vrijdag gebeurde in een kleiner gebied, rondom Marktplein (vanaf Wommelgemsteenweg tot en met parking Wijnegemhof, inclusief Pastorijlaan).

De resultaten worden weergegeven met behulp van een kleurencode die de bezettingsgraad aangeeft:

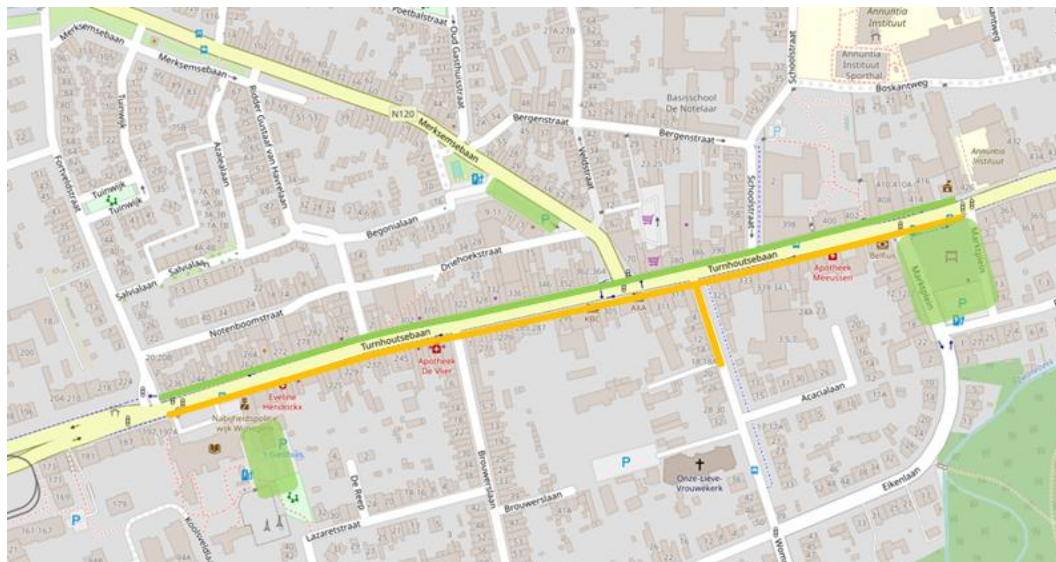
- Blauw: tussen 0 en 50% van de parkeerplaatsen is bezet
- Groen: tussen 50 en 70%
- Oranje: tussen 70 en 85%
- Rood: tussen 85 en 100%
- Zwart: meer dan 100% bezet

tussen 0 en 50%	
tussen 50 en 70%	
tss 70 en 85%	
tss 85 en 100%	
meer dan 100%	

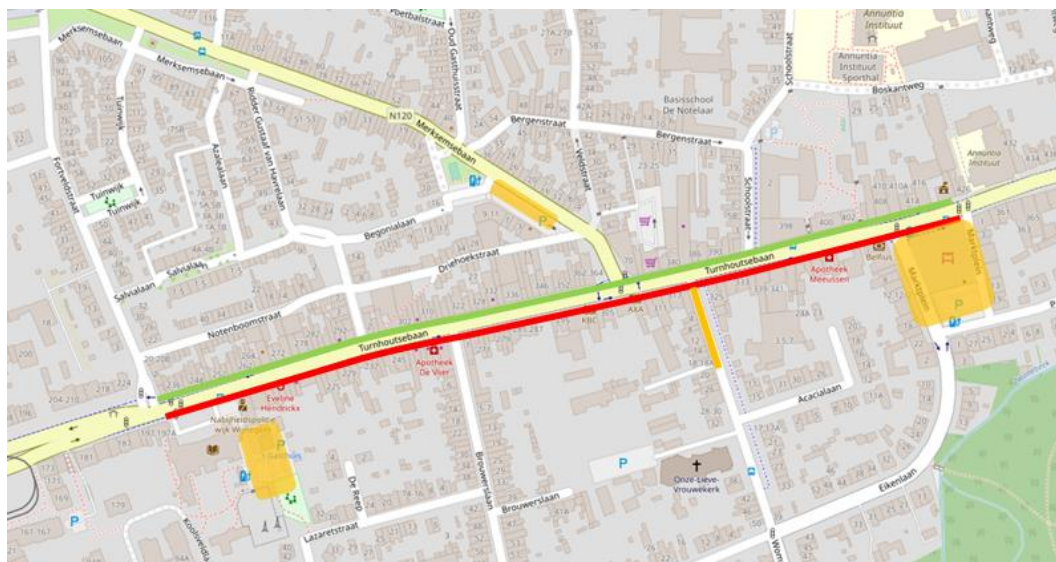
DINSDAG 6 JUNI - SEGMENT 1



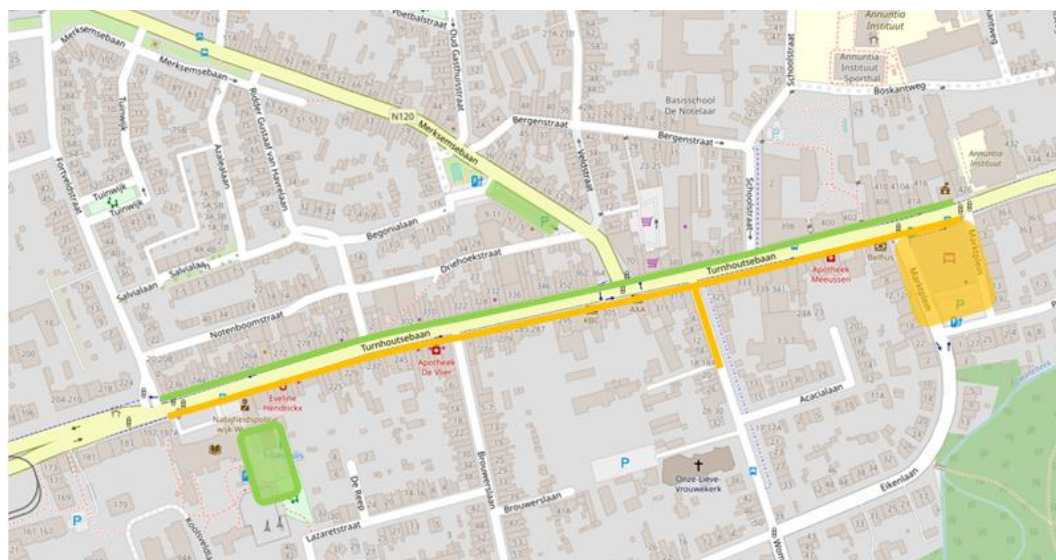
telling 11u



telling 13u



telling 15u



telling 19u

DINSDAG 6 JUNI - SEGMENT 2



telling 11u



telling 13u

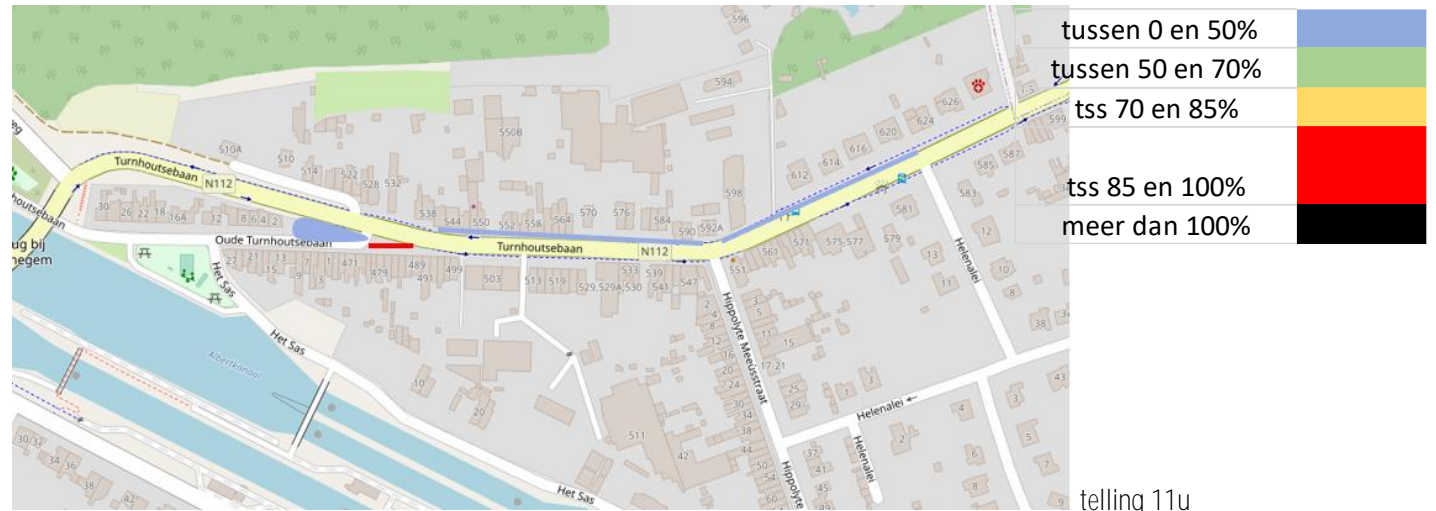


telling 15u



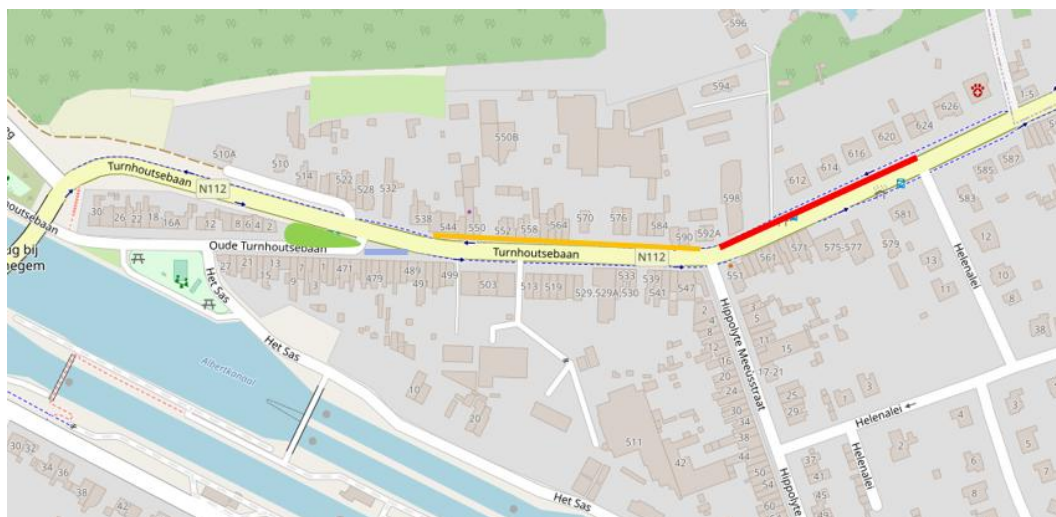
telling 19u

DINSDAG 6 JUNI – SEGMENT 3





telling 15u



telling 19u

*Besluit dinsdag 6 juni*

Wanneer we rekening houden met alle parkeerplaatsen in de segmenten (vrij parkeren, kort parkeren, voorbehouden voor politie, gehandicapten, elektrische laadpalen), dan zijn er op segment 1 nog beschikbaar:

- om 11u nog 95 pp
- om 13u nog 125 pp
- om 15u nog 66 pp
- om 19u nog 107 pp

Wanneer we enkel rekening houden met de parkeerplaatsen voor vrij parkeren, dan zijn er op het volledige segment 1 nog beschikbaar:

- om 11u nog 49 pp
- om 13u nog 63 pp
- om 15u nog 33 pp
- om 19u nog 62 pp

Als we enkel kijken naar de parkeerplaatsen voor vrij parkeren op parking Marktplein, Sint-Sebastiaan en Gasthuis dan zijn daar:

- om 11u nog 31 pp vrij
- om 13u nog 32 pp vrij
- om 15u nog 11 pp vrij
- om 19u nog 35 pp vrij

Hier gaat het vooral om nog parkeercapaciteit op Sint-Sebastiaan en Gasthuis. De parking Marktplein heeft bijna geen beschikbare parkeerplaatsen vrij voor vrij parkeren (enkel voorbehouden plaatsen voor gehandicapten of voor elektrisch laden).

	Aantal vrije pp segment 1 (alle pp)	Aantal vrije pp segment 1 (enkel vrij parkeren)	Aantal vrije pp segment 1 (enkel Marktpllein, St Sebastiaan en Gasthuis)
11u	95	49	31
13u	125	63	32
15u	66	33	11
19u	107	62	35

Tabel 7: overzicht dinsdag 6 juni – segment 1

Wanneer we dezelfde oefening doen voor segment 2, dan is het resultaat voor alle parkeerplaatsen:

- Om 11u nog 39 pp vrij
- Om 13u nog 29 pp vrij
- Om 15u nog 33 pp vrij
- Om 19u nog 59 pp vrij

Wanneer we enkel rekening houden met de parkeerplaatsen voor vrij parkeren, dan zijn er op segment 2 nog beschikbaar:

- Om 11u nog 30 pp vrij
- Om 13u nog 21 pp vrij
- Om 15u nog 27 pp vrij
- Om 19u nog 48 pp vrij

Op parking Wijnegemhof zijn er steeds enkele parkeerplaatsen beschikbaar voor vrij parkeren:

- Om 11u nog 18 pp
- Om 13u nog 10 pp
- Om 15u nog 12 pp

- Om 19u nog 34 pp

	Aantal vrije pp segment 2 (alle pp)	Aantal vrije pp segment 2 (enkel vrij parkeren)	Aantal vrije pp segment 2 (enkel Wijnegemhof)
11u	39	30	18
13u	29	21	10
15u	33	27	12
19u	59	48	34

Tabel 8: overzicht dinsdag 6 juni – segment 2

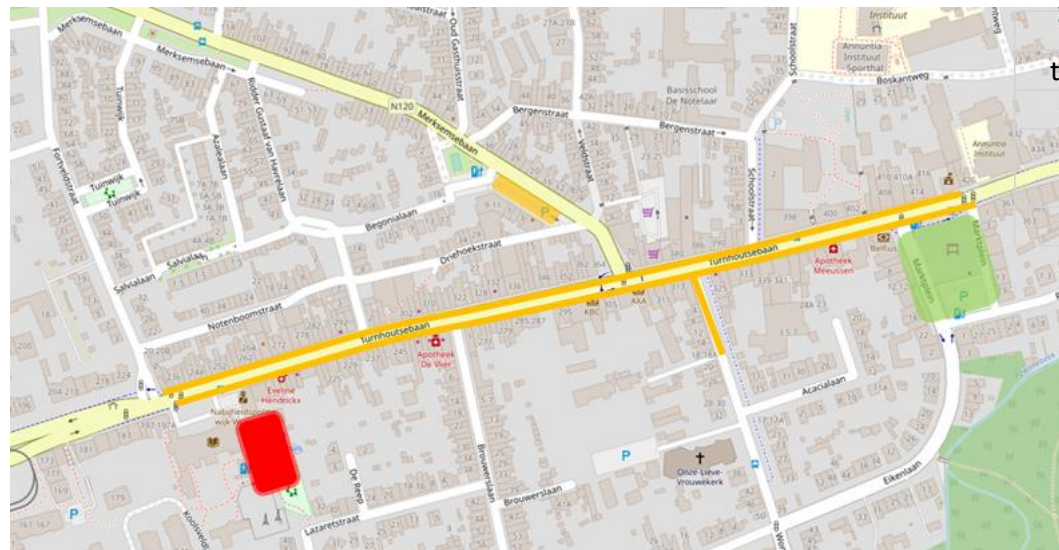
Wanneer we ook voor segment 3 de oefening maken met de parkeerplaatsen voor vrij parkeren, is dit het resultaat:




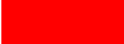

- Om 11u nog 21 pp beschikbaar
- Om 13u nog 18 pp
- Om 15u nog 18 pp
- Om 19u nog 12 pp

	Aantal vrije pp segment 3 (alle pp)	Aantal vrije pp segment 3 (enkel vrij parkeren)
11u	24	21
13u	22	18
15u	21	18
19u	15	12

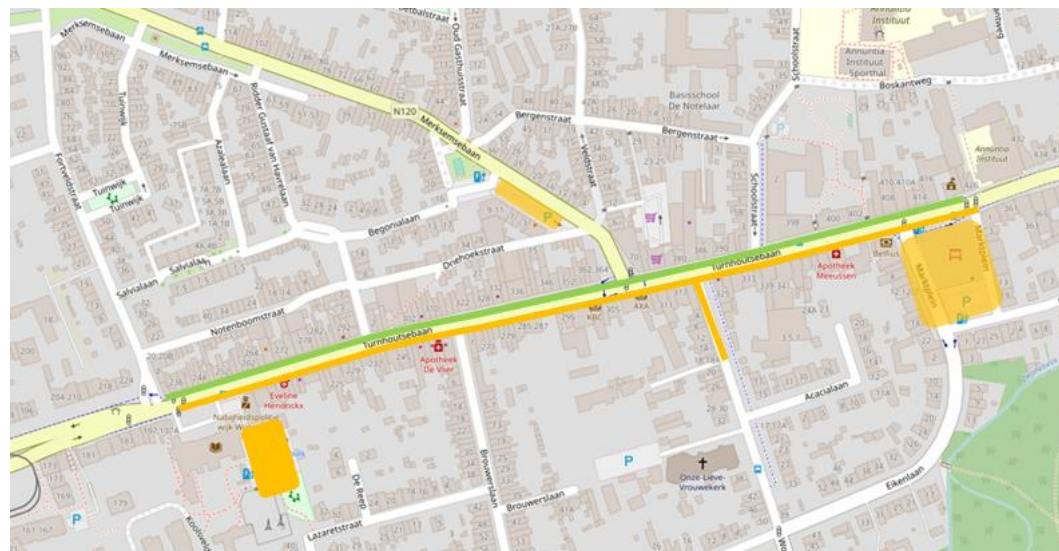
Tabel 9: overzicht dinsdag 6 juni – segment 3

ZATERDAG 3 JUNI – SEGMENT 1



tussen 0 en 50%	
tussen 50 en 70%	
tss 70 en 85%	
tss 85 en 100%	
meer dan 100%	

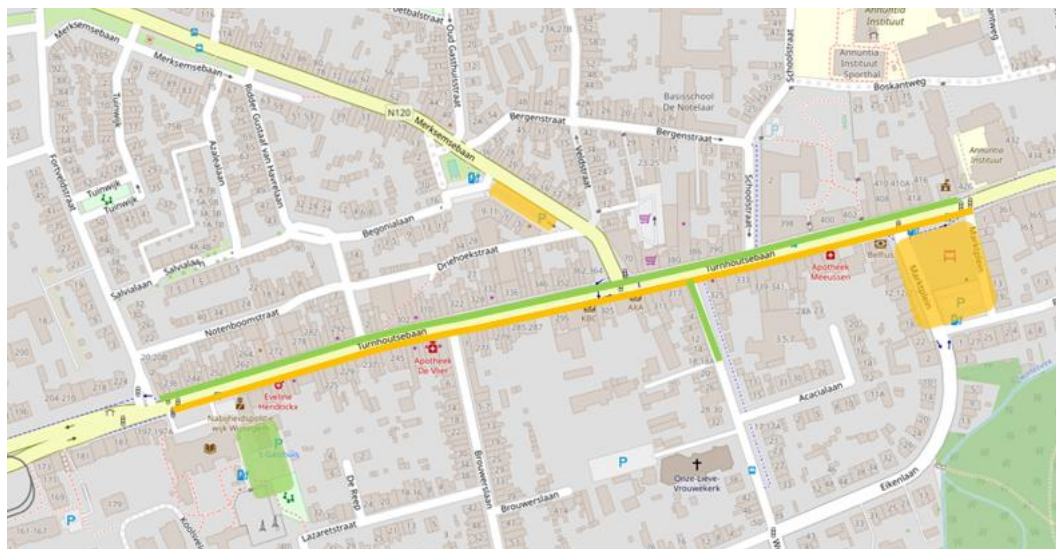
telling 11u



telling 13u

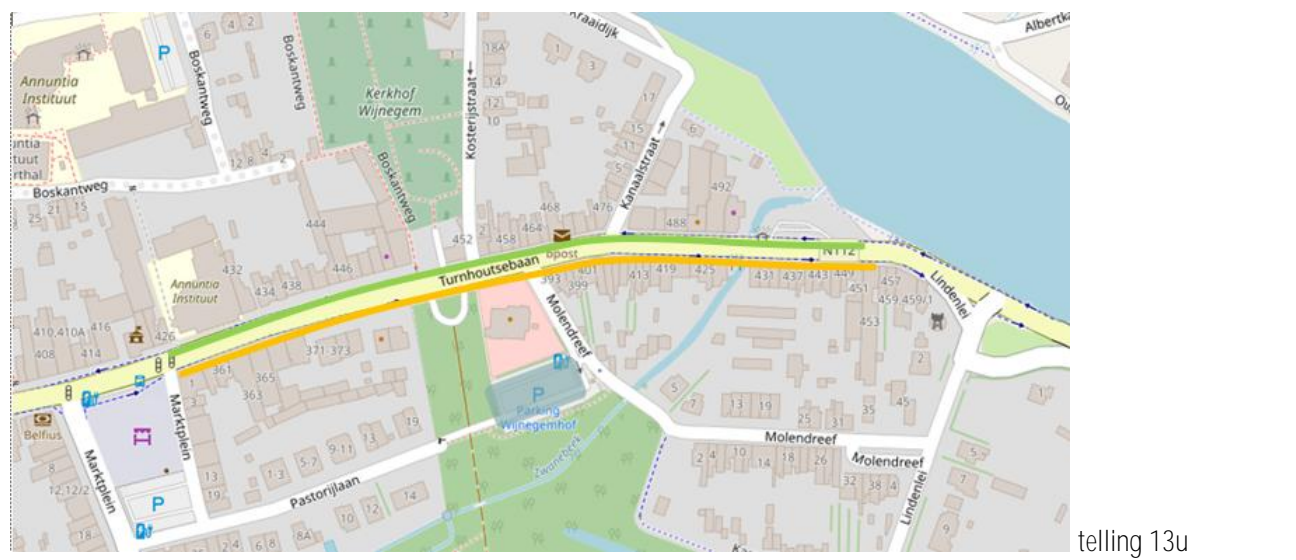


telling 15u



telling 17u

ZATERDAG 3 JUNI – SEGMENT 2



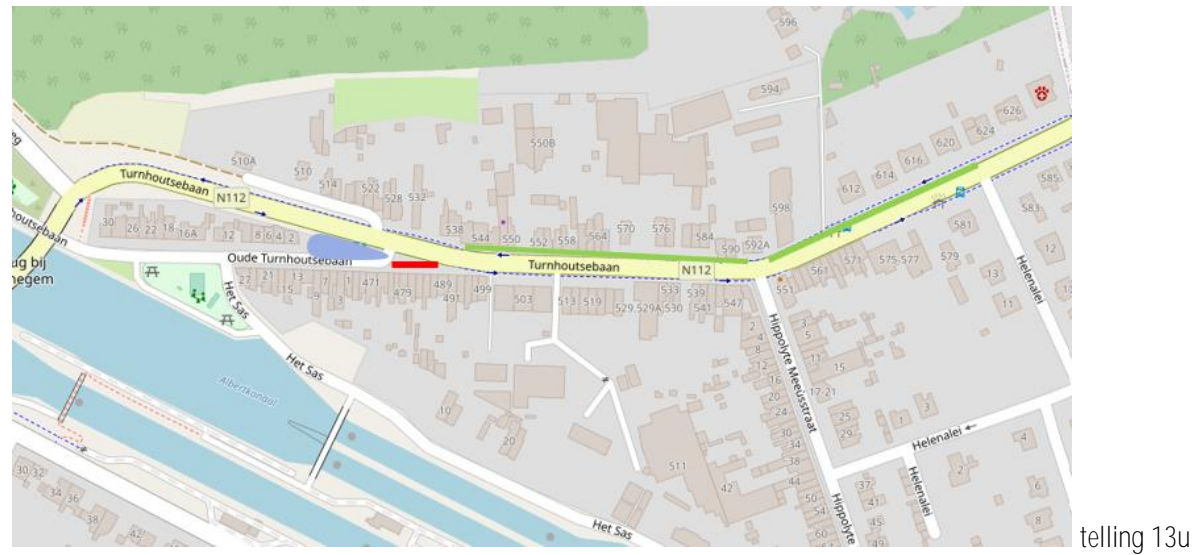


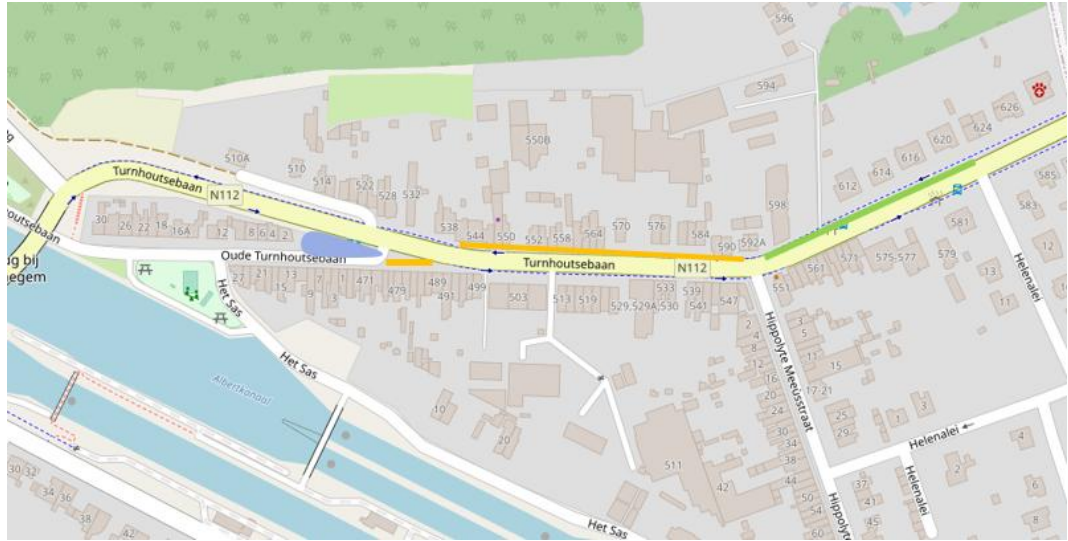
telling 15u



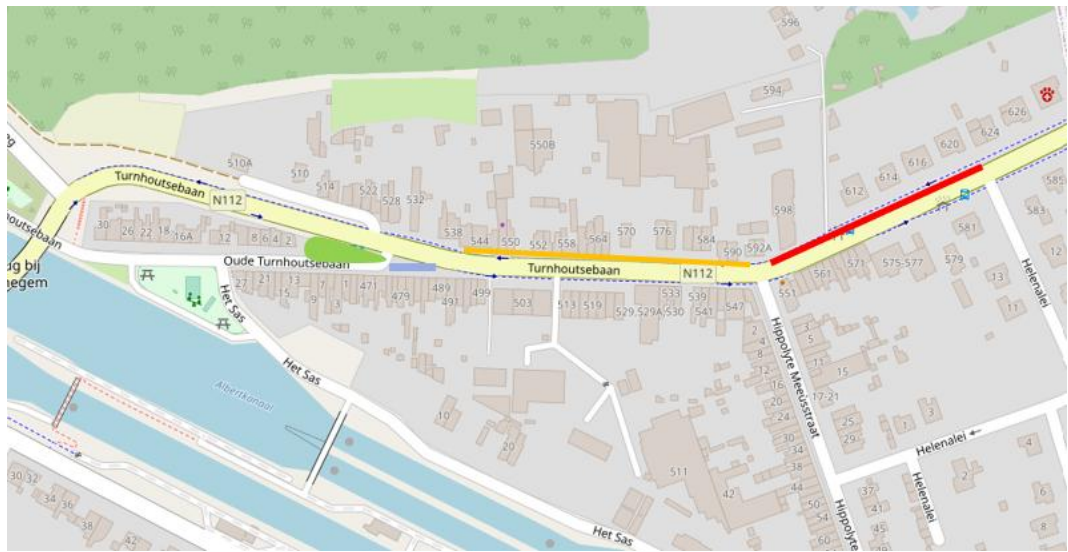
telling 17u

ZATERDAG 3 JUNI – SEGMENT 3





telling 15u



telling 17u

### *Besluit zaterdag*

We doen ook voor zaterdag dezelfde oefening. Wanneer we rekening houden met alle parkeerplaatsen in de segmenten (vrij parkeren, kort parkeren, voorbehouden voor politie, gehandicapten, elektrische laadpalen), dan zijn er op segment 1 nog beschikbaar:

- om 11u nog 76 pp
- om 13u nog 97 pp
- om 15u nog 65 pp
- om 17u nog 116 pp

Wanneer we enkel rekening houden met de parkeerplaatsen voor vrij parkeren, dan zijn er op het volledige segment 1 nog beschikbaar:

- om 11u nog 30 pp
- om 13u nog 46 pp
- om 15u nog 28 pp
- om 17u nog 69 pp

Wanneer we enkel kijken naar de restcapaciteit voor vrij parkeren op de parkings 't Gasthuis, Marktplein en Sint-Sebastiaan, dan zijn de cijfers:

- om 11u nog 10 pp beschikbaar
- om 13u nog 17 pp
- om 15u nog 6 pp (op Sint-Sebastiaan, overige 2 parkings volledig bezet)
- om 17u nog 27 pp

	Aantal vrije pp segment 1 (alle pp)	Aantal vrije pp segment 1 (enkel vrij parkeren)	Aantal vrije pp segment 1 (enkel Marktpllein, St Sebastiaan en Gasthuis)
11u	76	30	10
13u	97	46	17
15u	65	28	6
17u	116	69	27

Tabel 10: overzicht zaterdag 3 juni – segment 1

Als we voor segment 2 rekening houden met alle parkeerplaatsen zijn de cijfers:

- om 11u nog 80 pp beschikbaar
- om 13u nog 64 pp
- om 15u nog 48 pp
- om 17u nog 40 pp

Wanneer we enkel rekening houden met de parkeerplaatsen voor vrij parkeren, dan zijn er op het volledige segment 2 nog beschikbaar:

- om 11u nog 69 pp
- om 13u nog 56 pp
- om 15u nog 40 pp
- om 17u nog 29 pp

	Aantal vrije pp segment 2 (alle pp)	Aantal vrije pp segment 2 (enkel vrij parkeren)	Aantal vrije pp segment 2 (enkel Wijnegemhof)
11u	80	69	46
13u	64	56	37
15u	48	40	24
17u	40	29	23

Tabel 11: overzicht zaterdag 3 juni – segment 2

Voor segment 3 zijn de resultaten van de oefening met alle parkeerplaatsen:

- om 11u nog 19 pp beschikbaar
- om 13u nog 21 pp
- om 15u nog 21 pp
- om 17u nog 17 pp

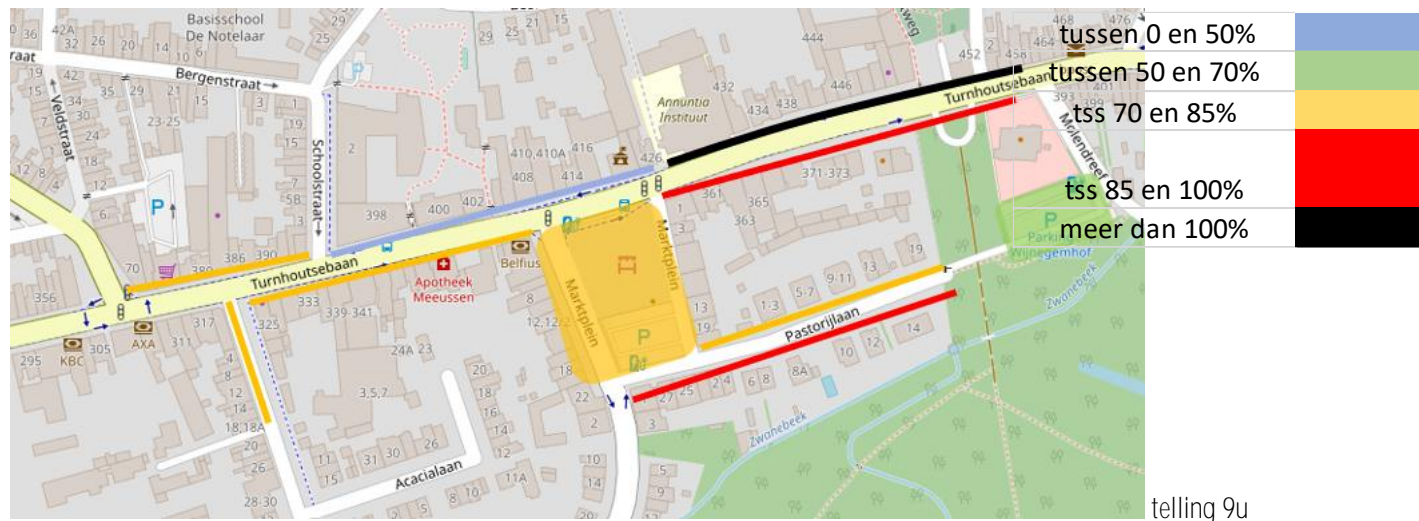
Wanneer we enkel rekening houden met de parkeerplaatsen voor vrij parkeren, dan zijn er op het volledige segment 3 nog beschikbaar:

- om 11u nog 15 pp beschikbaar
- om 13u nog 18 pp
- om 15u nog 17 pp
- om 17u nog 13 pp

	Aantal vrije pp segment 3 (alle pp)	Aantal vrije pp segment 3 (enkel vrij parkeren)
11u	19	15
13u	21	18
15u	21	17
17u	17	13

*Tabel 12: overzicht zaterdag 3 juni – segment 3*

VRIJDAG 16 JUNI – MARKTDAG



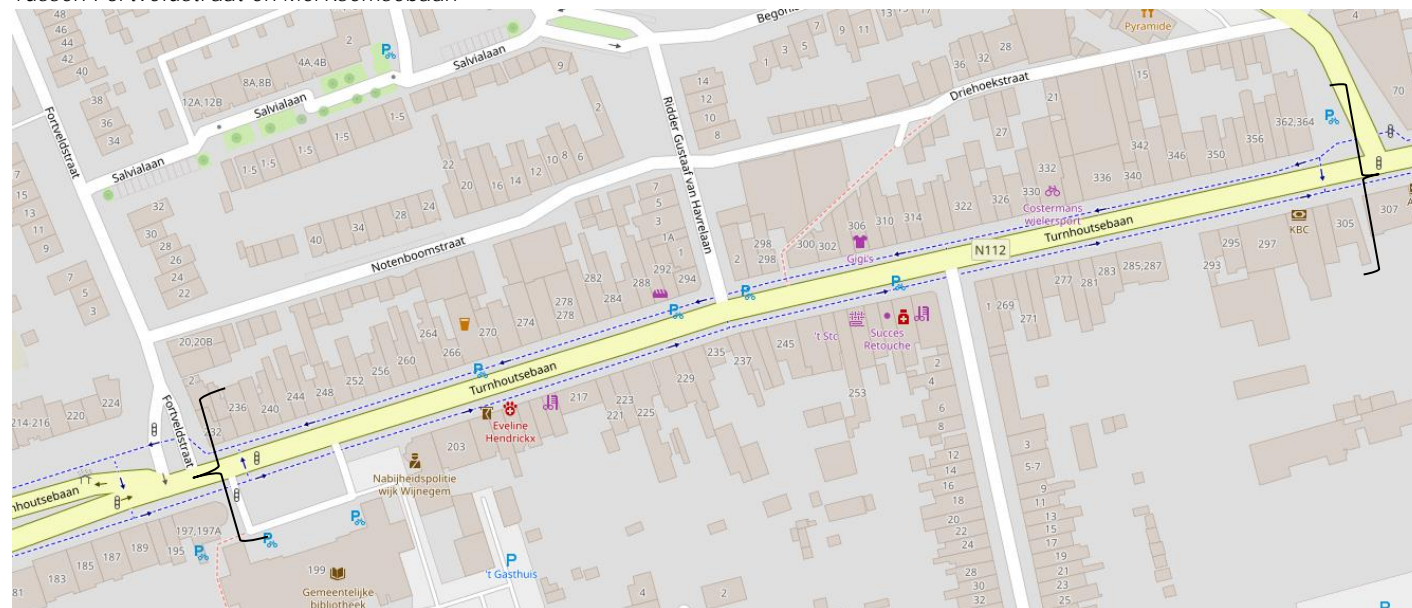
### *Besluit*

Wanneer we de ganse parkeercapaciteit bekijken (vrij parkeren, kort parkeren, gehandicapten en elektrische laadpaal), dan zijn er om 9u in het volledige gebied nog 60 parkeerplaatsen beschikbaar. Om 11u zijn er nog 47 parkeerplaatsen vrij.

Wanneer we enkel de parkeerplaatsen bekijken die vrij parkeren toestaan (dus zonder rekening te houden met de pp voor kort parkeren, gehandicapten en elektrische laadpaal), dan zijn er om 9u nog 31 parkeerplaatsen beschikbaar (waarvan 18 op parking Wijnegemhof) en om 11u nog 22 (waarvan 10 pp op parking Wijnegemhof).

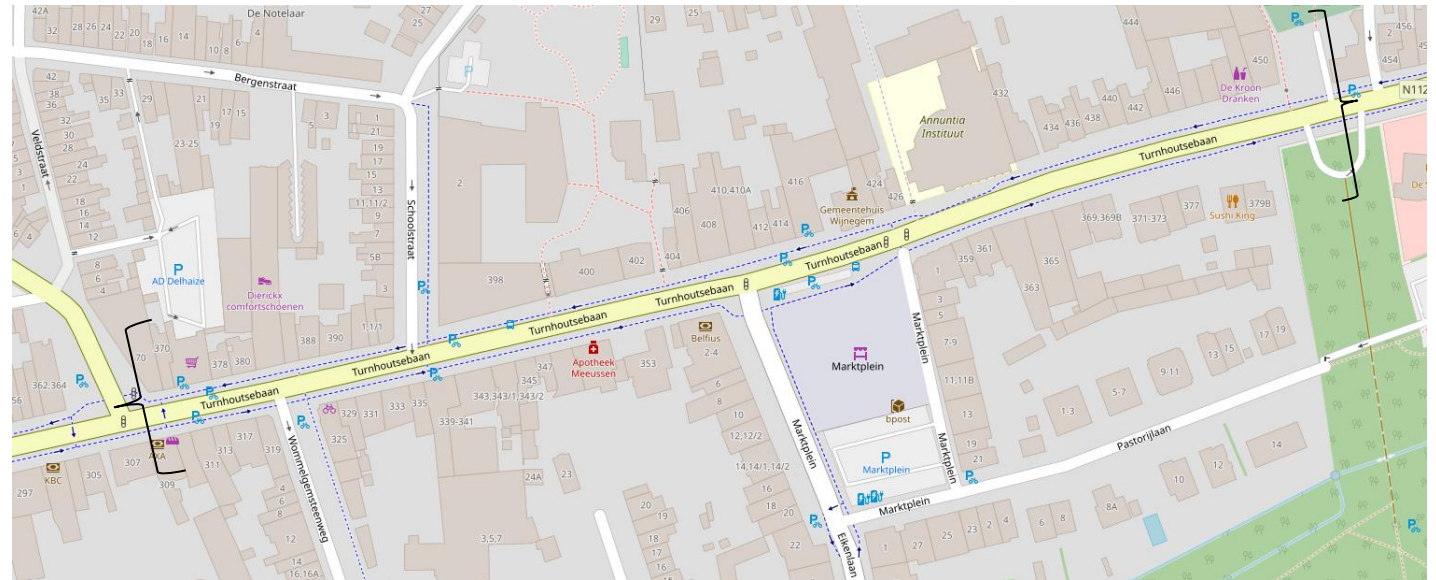
## PARKEERBEZETTING PER WEGVAK

Tussen Fortveldstraat en Merkssemsebaan



		Aantal vrije parkeerplaatsen Telling dinsdag (incl. 't Gasthuis en St Seb)				Aantal vrije parkeerplaatsen Telling zaterdag (incl. 't Gasthuis en St-Seb)				
Totale P cap incl. 't Gasthuis en Sint-Sebastiaan	Aantal huidige pp zuidzijde N112	Aantal huidige pp noordzijde N112	11u	13u	15u	19u	11u	13u	15u	17u
205	42 pp	54 pp	50 pp	67 pp	34 pp	62 pp	27 pp	45 pp	38 pp	67 pp

Tussen Merksemsebaan en begraafplaats



			Aantal vrije parkeerplaatsen Telling dinsdag (incl. Wommelgemsteenweg en Markt)				Aantal vrije parkeerplaatsen Telling zaterdag (incl. Wommelgemsteenweg en Markt)			
			11u	13u	15u	19u	11u	13u	15u	17u
Totale P cap incl. Wommelgemsteenweg en Marktplein	Aantal huidige pp zuidzijde N112	Aantal huidige pp noordzijde N112	31 pp	41 pp	17 pp	33 pp	45 pp	38 pp	17 pp	32 pp

Tussen begraafplaats en kanaal



			Aantal vrije parkeerplaatsen Telling dinsdag (incl. Wijnegemhof)				Aantal vrije parkeerplaatsen Telling zaterdag (incl. Wijnegemhof)			
			11u	13u	15u	19u	11u	13u	15u	17u
Totale P cap incl. Wijnegemhof	Aantal huidige pp zuidzijde N112	Aantal huidige pp noordzijde N112	39 pp	29 pp	33 pp	59 pp	80 pp	64 pp	48 pp	40 pp