

Werkatelier 2

Datum vergadering
Locatie
Verslag opgemaakt door
Aanwezig studieteam

11/06/2023
Ecohuis
studieteam
Laura Meulemans (Endeavour)
Klara Vanstraelen (Endeavour)
Jakob Vandevoorde (Endeavour)
Hanne Van Gils (Endeavour)
Jort Kerremans (Tractebel)
Hans Sysmans (Tractebel)
Harold Vermeiren (51N4E)

AGENDA

1 19.00u-19.45 uur
Toelichting in groep

- 1. Doelstelling en inhoud
- 2. Proces en timing
- 3. Stand van zaken

- 3.1 Hoofdpunten synthese en analyse
- 3.2 Ruimtelijke concepten
- 3.3 Mobiliteitsvarianten

2 19.45-21.15 uur
werksessie

Opdelen in vier werktafels

- **Ronde 1** aanpak
- **Ronde 2** conceptfragmenten



3 21.15-21.30 uur
Terugkoppeling in groep

- Conclusies en inzichten
- Vragen & discussie
- Vooruitblik volgende werkbank

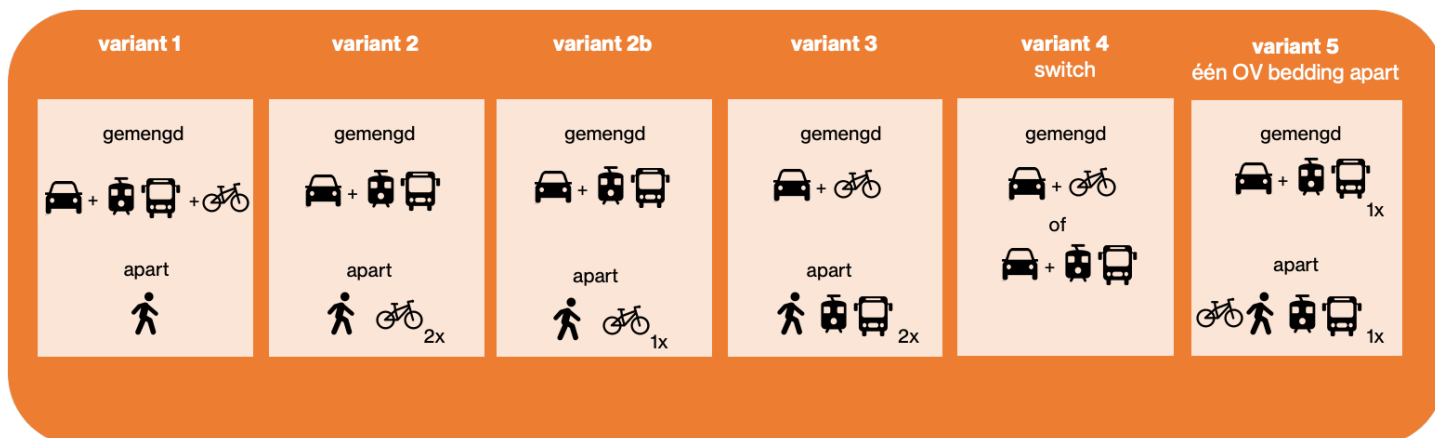
CANVASSEN

Gebruikt aan werktafels

1 mobiliteitsvarianten	2 ruimtelijke concepten	3 geïntegreerde conceptfragmenten

MOBILEITSVARIANTEN

Ter discussie gesteld aan de verschillende werktafels



Totaal aantal deelnemers: 41 personen

De volledige presentatie vind je op de [projectwebsite](#). Het verslag kan enkel juist geïnterpreteerd worden als je eerst de presentatie doorneemt.

Verslag werksessies per groep

Groep 1

Mobiliteitsvarianten

Algemeen

- Algemeen vinden de deelnemers dat de straat te smal is om al de verschillende verkeersstromen te behouden. Ze vragen zich af waarom de trambusbedding per se behouden moet blijven. Het voelt nu wat aan als *'doing the wrong thing better'*: de grote meerwaarde blijft uit in alle deze profielen.
 - Er wordt toegelicht dat het tramspoor als calamiteitenroute behouden blijft, maar ook uit het belevingsonderzoek kwam het belang van de tram naar voren in de beleving van de THB als handelsstraat.
 - Het voetpad is in al deze profielen minimaal voorzien (1,9 m obstakelvrij), maar we willen de winkelbeleving toch net verhogen? Alle profielen bieden te weinig kwaliteiten voor voetgangers.
 - De vrije zone is in veel varianten te smal: toekomstbomen kunnen bijvoorbeeld niet op 2m breedte groeien.
 - De rijweg is breder ingetekend dan de voorschriften van Stad Antwerpen. Er moet verder onderzocht worden wat nu echt de minimale breedte is (rekening houdend met voorschriften, OV, 30 of 50 km/u).
 - Deelnemers vragen zich af of het zelfs op dalmomenten mogelijk is om 50 km/u te halen, zeker bij varianten waar OV en gemotoriseerd verkeer gemengd wordt. In zone 30 km/u zouden minder (geen) verkeerslichten voorzien kunnen worden, zou de bedding kunnen versmallen en kan het fietspad (makkelijker) weg.

- Een enkel fietspad is nu ingetekend op 2m. We moeten ontwerpen voor de toekomst en er rekening mee houden dat er meer fietsers zullen komen. Het fietspad zou op bepaalde punten, kruispunten, kunnen verbreden tot 'kleine eilandjes'.
- Bij de keuze tussen de verschillende profielen valt de parameter verkeersveiligheid grotendeels weg als gemotoriseerd verkeer (in de toekomst) vermindert.
- Er moet voldoende nagedacht worden over de impact van het nieuwe profiel van de THB en de bijhorende snelheidsbeperking op de zijstraten (bijvoorbeeld sluipverkeer).
- De vertegenwoordiger van de handelsvereniging in deze groep is stellig: ze kunnen zich in geen enkele variant vinden: als de Turnhoutsebaan heringericht wordt, moet er meerwaarde gecreëerd worden voor handelaars en ruimte voor beleving. Ze herinneren zich de herinrichting van '97 (nog maar +/- 25 jaar geleden) nog levendig en ook alle gevolgen (wegtrekken van handelaars door de werken): als ze de werken moeten doorstaan dan willen ze daarna echt meerwaarde. Dat achten ze niet mogelijk als alle verkeersstromen behouden blijven.
 - We moeten inderdaad rekening houden met de modal shift, maar de THB blijft wel een handelsstraat met een bovenlokale aantrekkingskracht. Wordt het aantal parkeerplaatsen in de toekomst behouden? Dat is in ieder geval het uitgangspunt van de handelsvereniging.

Mobiliteitsvariant 1 (Enkel voetgangers apart)

- De vergelijking met de Nationalestraat wordt gemaakt, waar zowel OV, gemotoriseerd verkeer en fietsers gemengd worden. Dan stopt alles op.

Mobiliteitsvariant 2 (Fietser en voetganger apart)

- De meeste deelnemers zien deze variant wel, al zijn er bedenkingen:
 - Op sommige punten kan je de vrije strook en het fietspad/voetpad samenvoegen: dat biedt mogelijkheden.
 - Zoals het nu is ingetekend (voetpad 1,9m obstakelvrij) krijg je een situatie zoals Carnotstraat: voetgangers zullen het fietspad in beslag nemen omdat het voetpad gewoon te smal is. Dit brengt gevaarlijke situaties met zich mee.
 - Waarom wissel je de vrije zone niet met het fietspad?
- Dat kan, maar niet als je ook in de vrije zone wilt parkeren.

Mobiliteitsvariant 2b (Dubbelrichtingfietspad)

- De belevingswaarde voor voetgangers kan in dit profiel verhoogd worden omdat de vrije zone breder kan zijn.

Mobiliteitsvariant 3 (Aparte trambusbedding)

- (handelaar) Profiel 3 is het minst slecht als je de vrije zone beschouwt als verbreding van het voetpad, al is het ook weinig toekomstgericht.
- Zijn er momenten waarop je van variant 2 naar variant 3 kan variëren?

Mobiliteitsvariant 4 (Switch)

- Er is discussie over dit profiel: sommige deelnemers vinden mobiliteitsvariant 4 niet zo slecht: je bent als fietser dan niet de hele tijd 'verkeersremmer'.
- Het voordeel van dit profiel is een voldoende brede vrije strook, wat de mogelijkheid genereert voor volwaardig groen.
- Er zal een hoge borduur voorzien moeten worden tussen OV-bedding en rijweg: anders zullen auto's proberen fietsers in te halen door over de OV-bedding te rijden.
- Is een switch-punt geen gevaarlijk punt? Er wordt verwezen naar het knooppunt Kerkstraat, waar fietsers die links willen afslaan zich tussen de wagens moeten begeven.

Mobiliteitsvariant 5 (Eén OV bedding apart)

- Parkeren kan hier niet langs twee zijden.

Ruimtelijke concepten

Groep één besprak de ruimtelijke concepten niet.

ConceptfragmentenAlgemeen

- Het zou een voordeel zijn om de THB zone 30km/u te maken. Dan kan je overal oversteken en krijgt de voetganger nog meer 'voorrang'.
- Het (enkel) fietspad wordt nu 2m voorzien: betekent dit dat E-fietsen op de rijweg fietsen?
- Worden er ook laadpalen voorzien in de vrije zone?
- Het voetpad wordt nu 1,9m obstakelvrij voorzien, maar vandaag is het voetpad al op veel plekken 2,25m (niet obstakelvrij). De extra breedte is nu minimaal.
- Kan je als handelaar op de plekken waar het voetpad maar 1,9m is dan geen vergunning voor een terras aanvragen? Uitstal voor handelaars moet min. 1,00m zijn.
- Niet alle handelaars zijn voorstander van L&L zones met venstertijden. Eén van de deelnemers vraagt zich af of er niet gewerkt kan worden met een overslagzone, bijvoorbeeld ter hoogte van De Singel. > De aanwezige handelaar licht toe dat hij niet zelf kan beslissen wanneer de leveranciers de leveringen uitvoeren aangezien die een ronde hebben af te werken.

Fragment Laar - Mobiliteitsvariant 2 (Fietser en voetganger apart)

- Het levert een interessante variatie in het voetpad op doordat de groenstrook deze zone afwisselend verbreedt.
- Hoe worden de tramhaltes verwerkt in de vrije strook? Is de strook voldoende breed hiervoor?

Fragment Laar - Mobiliteitsvariant 5 (Eén OV bedding apart)

- Het voetpad is hier overduidelijk te smal en men kan het moeilijk oplossen.
- De L&L zone moet verhoogd worden zodat je er minder makkelijk op kan en het niet als parkeerplek gaat gebruiken.

Fragment Roma - Mobiliteitsvariant 5 (Eén OV bedding apart)

- Als je wil afstappen als fietser dan hinder je de andere fietsers.

Groep 2

MobiliteitsvariantenAlgemeen

- Algemeen heeft tafel twee minder voorbehoud voor het mengen van vervoersmodi als, en enkel als, er iets gedaan kan worden aan de drukte, hoeveelheid én de snelheid van gemotoriseerd verkeer.
- Een profielaanpassing is een aanpassing voor de lange termijn. We mogen dus niet ontwerpen voor vandaag, maar wel voor de verre toekomst. Het moet dus wel de moeite zijn en de voordelen moeten groot genoeg zijn. Anders laten we het best nog even zo tot de geesten gerijpt zijn voor een écht ambitieus profiel.
- De bovengrondse tram is een vaste randvoorwaarde. De afschaffing van OV zou een kwaliteitsverbetering zijn voor de Turnhoutsebaan, maar deelnemers aanvaarden dat dit niet aan de orde is.
- Ook eenrichtingsverkeer op de Turnhoutsebaan is geen optie, omdat we de lus niet kunnen afwerken in de andere straten.
- Een kader waar de deelnemers wél aan willen morrelen is het statuut van wijkweg. Dat zou herzien moeten worden, zodat we een algemene 30km/u kunnen toepassen.
- 1,9m is algemeen te smal voor voetpaden.
- Laadpalen zijn voor automobilisten en moeten dus mee voorzien worden in de ruimte van de automobilist (op parkeerplaatsen). Helaas zijn parkeerplaatsen binnen dit systeem ook voorzien in de vrije ruimte. Laadpalen mogen in geen geval op het voetpad geplaatst worden.

- 3,5 m voor OV-baan is breed. Er wordt gevraagd om na te vragen bij De Lijn of dit niet smaller kan. Ook vragen mensen zich af of er een verschil zit tussen de breedtes voor bovenlokaal of lokaal busvervoer.
 - *Nvdr. In de werkbank de dag erop werd dit nagevraagd, studieteam, opdrachtgever en partners geven aan dat dit verder onderzocht en geoptimaliseerd zal worden.*

Mobiliteitsvariant 1 (Enkel voetgangers apart)

- Eigenlijk mag deze variant weg. Het vormt een groot gevaar voor de fietsers in de tramsporen. Ook de tram en fiets combineren naar dienstverlening is nefast. Zelfs als we de drukte en snelheid aanpassen, blijft dit een profiel dat voor veel frustratie en onveiligheid gaat zorgen.

Mobiliteitsvariant 2 (Fietser en voetganger apart)

- Dit profiel is interessant genoeg om verder te onderzoeken.
- Deelnemers willen geen parking over het fietspad. De vrije zone kan dus wel tussen fietspad en voetpad liggen als het bomen en fietsenstallingen betreft, maar niet voor parkeerplaatsen of laad- en loszones.
- Men vraagt zich af of De Lijn hiermee ok is. De dienstverlening is duidelijk niet optimaal.
- Dit profiel zal dubbelparkeren tegengaan, want wie dubbel parkeert blokkeert ook de tram. Anderzijds zullen zij die toch dubbel parkeren voor een nog grotere chaos zorgen.
- Achter de tram rijden voor een lange tijd zal ook het autoverkeer ontmoedigen.

Mobiliteitsvariant 2b (Dubbelrichtingsfietspad)

- Men vraagt zich af of De Lijn hiermee ok is. De dienstverlening is duidelijk niet optimaal.
- Deelnemers vrezen dat er veel tegen de richting gefietst zal worden op de straatkanten waar geen dubbelrichtingsfietspad aanwezig is.
- Daardoor zullen er meer oversteken nodig zijn om de bestemmingen bereikbaar te houden, wat weer het aantal conflicten doet stijgen.
- Variatie in de vrije zone (2-3m) is wel interessant en biedt veel verblijfsmogelijkheden.

Mobiliteitsvariant 3 (Aparte trambusbedding)

- Aangezien dit profiel het meest lijkt op de huidige toestand, vragen deelnemers zich af wat nu eigenlijk de echte verbetering is. Is het nuttig om al dat maatschappelijk geld te steken in een profiel met weinig echte verbeteringen?
- De verbeteringen zitten hem dus in de 30km/u, de betere verblijfsplekken en het straatparkeren aan één kant. Deze variant moet verder onderzocht worden, want de positieve punten zijn nu te weinig zichtbaar.

Mobiliteitsvariant 4 (Switch)

- Alle deelnemers maken zich zorgen over onduidelijke verkeerssituaties. Het invoegen van de fietsers op de autostrook zal voor problemen zorgen. Vormgeving met kleur en hoogte kan dit probleem deels verhelpen, maar het blijft moeilijk.
- Doordat er maar één vrije zone is aan één kant van de baan, zijn deelnemers bezorgd over het dubbelparkeren en parkeren op het fietspad aan de overkant.

Mobiliteitsvariant 5 (Eén OV bedding apart)

- Variant 5 heeft zeer weinig ruimte voor beleving. Het is een veilig profiel, maar vertrekt zeer sterk vanuit mobiliteit. Het biedt weinig antwoorden op de sociale vraagstukken van de THB.
- Men maakt zich zorgen over het conflict tussen voetgangers en fietsers (geldt ook voor variant 2). Het opofferen van een deel van de vrije zone om tussen fietsers en voetgangers te plaatsen, kan een oplossing bieden. Maar dan blijft er wel zeer weinig vrije ruimte over (zelfs te weinig voor één parkeerstrook).
- Men vraagt zich af hoe men haltes zal organiseren.

Ruimtelijke concepten

1. Knopen en poorten

- De Turnhoutsebaan is een poort naar het centrum, maar ook een centrum op zichzelf.
- Deelnemers zijn geen fan van een letterlijke 'poort' of boog. Er mag wel een visuele aanduiding zijn, maar niet zoiets opzichtig als in de Handelsstraat.

- De groene mobiliteitsknooppunten zijn een aanleiding om trager te rijden (30km/u) en de tussenruimte is voor vlotter verkeer (al zal er niet veel sneller dan 30km/u kunnen gereden worden). Maar als je toch moet differentiëren zijn de mobipunten en voorpleinen een aanleiding voor vertraging.
- Handhaving zal nodig zijn om die vertraging te waarborgen.

2. Voorpleinen

- Klopt de plaatsing van poorten en voorpleinen? Eigenlijk zou een poort moeten beginnen aan een voorplein en overlopen.
- De Samentuin Bretel, de parking en de hondenweide vormen samen ook echt een ontmoetingsplaats en zouden ook een voorplein mogen genoemd worden (en dan heb je een rechtstreekse connectie met de poort van het oostelijke mobiliteitsknooppunt).

3. Fiets- en wandelverbindingen

- Kunnen die kindvriendelijke oversteken wel gecombineerd worden met de as-wisselingen van mobiliteitsvariant 4 en 5?

4. Een belevingsas

- De belevingsas is niet alleen een as, het is ook een kern, een woonkern met eenheid. We kiezen dus voor een belevingsplek.
- Handhaving van laad- en loszones is cruciaal.
- Een laad- en loszone moet breder zijn dan twee meter. Er is dus een verschil in de parkeerbehoefte.
- De opdeling in bovenlokaal, lokaal, horeca houdt steek en zal ons helpen om keuzes te maken. Maar ook dat is een keuze voor vandaag, willen we in de verre toekomst de bovenlokale handelszaken niet dichterbij de Singel hebben?

Conceptfragmenten

Groep twee besprak de conceptfragmenten niet.

Groep 3

Algemene opmerkingen

- Er wordt door een deelnemer opgemerkt dat er te weinig handelaars aanwezig zijn terwijl de herinrichting van de baan wel een grote invloed zal hebben op hun zaken. Deze deelnemer oppert om handelaars persoonlijk in hun winkel uit te nodigen voor de werkateliers.

Mobiliteitsvarianten

Algemeen

- Voetpaden van 1,9m zijn te smal.
- Hoogteverschil tussen fietsers en voetgangers: een visueel verschil is belangrijk.
- Levering pakjes bij particulieren: stimuleren om meer pakjespunten te gebruiken om overlast door stoppende busjes te vermijden.

Mobiliteitsvariant 1 (Enkel voetgangers apart)

- Niet veilig voor fietsers: fietsen tussen tramsporen en opgejaagd door auto's & trams.
- Geen voorstanders van deze variant.

Mobiliteitsvariant 2 (Fietser en voetganger apart)

- Stabiele doorstroming OV: is doorstroming ook niet afhankelijk van het aantal parkeerplaatsen/L&L zones?
→ weinig parkeerplaatsen zodat tram/auto's niet onnodig achter een auto moet wachten die geparkeerd staat.
- Wel veel mogelijkheden om voetpaden en vrije zone samen te voegen op sommige plekken.
- Aandacht voor conflict tussen voetgangers en (snelle) fietsers.

-

Mobiliteitsvariant 2b (Dubbelrichtingsfietspad)

- Deze variant komt in deze groep sterk naar voor als voorkeursvariant. Vooral doordat er meer vrije ruimte vrijkomt die ingezet kan worden om bijvoorbeeld bredere voetpaden te voorzien.
- 3m is te smal voor een dubbelrichtingsfietspad o.a. door verschillende snelheidsregimes tussen fietsers en steps (speed pedelecs enz.)
- Extra variant: fietspad in het midden van de baan.
 - o Verkeersonveilig doordat fietsers vaak de rijweg moeten kruisen.

Mobiliteitsvariant 3 (Aparte trambusbedding)

- Negatief: geen wezenlijk verschil met de huidige situatie.
- Weinig ruimte voor groen enz.
- Wel mogelijkheid om groene trambedding aan te leggen → niet mogelijk doordat bussen ook hierop moeten rijden.

Mobiliteitsvariant 4 (Switch)

- Positief; veel ruimte voor ontmoeting en rust.

Mobiliteitsvariant 5 (Eén OV bedding apart)

- Gele zone is te klein: te weinig ruimte voor groen, infiltratie en waterbuffers.

Ruimtelijke concepten

Groep drie besprak de ruimtelijke concepten niet uitgebreid.

Conceptfragmenten

Groep drie besprak de conceptfragmenten niet.

Groep 4

Algemene opmerkingen

- Over de presentatie:
 - o meer gebruik van foto's om de drempel te verlagen voor 'breed publiek'. Analysekaarten verduidelijken met enkele foto's. Bijvoorbeeld: uitstalruimte, bepaalde cruciale plekken op de baan.
 - o Tijdlijn is niet leesbaar.
- Over de algemene communicatie:
 - o (*vraag van Saamo*) Hoe kunnen we beter samenwerken? Wij hebben een groot netwerk en komen in contact met veel dagelijkse gebruikers van de THB, maar dit format is voor hen en stapje te complex. Is er budget voor een apart spoor, misschien als we iets concreter gaan?
 - o (*suggestie van Pak Ze Aan*) Bus-aan-bus en rondgaan bij de handelaar is een must om iedereen bewust te maken van dit traject. "De mensen" zijn zich nog te weinig bewust dat dit traject loopt.
- Inhoudelijk:
 - o Er zijn vragen over de snelheidsbeperking op de Turnhoutsebaan. Welk alternatief laat 30km/u toe?
 - o Als we voor één profiel kiezen betekent dat niet dat dit profiel over de hele lengte hetzelfde moet blijven. Er kan gevarieerd worden.
 - o Vrije zone: hoeveel m² blijft er nog over als de parkeerplaatsen worden ingetekend?
 - o Waarom volstaat de tram ondergronds niet?
- De lijn wenst het spoor te behouden om OV te kunnen garanderen als bijvoorbeeld de metro niet zou functioneren (calamiteitenspoor). Een calamiteitenspoor als randvoorwaarde wordt in vraag gesteld door meerdere deelnemers, gezien de hoge kosten voor de aanleg van nieuwe sporen die niet per se nodig zijn voor de reizigersexploitatie.

- Auto en fiets samen is voor veel deelnemers geen optie.
- Er komen vragen over de breedte van de rijstrook: de richtlijnen van Stad Antwerpen zijn smaller.

Mobiliteitsvarianten

Algemeen

- Toekomstrobustheid
 - Wat is het meest toekomstbestendig profiel? → De randvoorwaarden die vandaag gelden (m.b.t. verkeersstromen en bovengronds OV), gelden niet noodzakelijkerwijs op lange termijn. Daarom moet er bij de keuze voor de variant ook nagedacht worden over de impact wanneer op een later moment andere beslissingen genomen zouden worden. Volgens deelnemers is een profiel dat min of meer hetzelfde zou blijven na een verschuiving te verkiezen boven een profiel dat nu maximaal inzet op bus- en tramdoorstroming.
 - Er moet rekening worden gehouden met de plannen van de vervoerregio en het Routeplan 2030. Impact routeplan? Bussen afleiden richting station?
- Doorgaand vs lokaal
 - Inrichting vrije zone moet afgestemd worden op lokale noden.
 - (*handelaar*) Vroeger waren er bankjes, die werden verwijderd wegens 'overlast' maar ja, overlast voor wie? Nu is er amper de mogelijkheid om even uit te rusten.
 - (*Pak Ze Aan*) Er wordt te veel gefocust op doorgaand verkeer. Mensen moeten aangespoord worden om te parkeren buiten de stad en over te stappen op het OV.
- Pak Ze Aan heeft het moeilijk met de randvoorwaarde zone 50km/u.

In deze groep werd specifiek gefocust op de twee voorkeursvarianten.

Mobiliteitsvariant 2 (Fietser en voetganger apart)

- Wordt gezien als meest toekomstrobust. (Zie ook algemene opmerkingen)
- Bredere vrije zone die compatibel is met de langetermijnplanning van de stad, indien bijvoorbeeld de tram zou verdwijnen is dat mogelijk.
- Mobiliteitsvariant 2 kan op termijn verder evolueren naar variant 1.
- Dit profiel is meer op de wijk zelf gericht.
- Een deelnemer geeft aan dat hij het gevoel heeft dat de fietser hier belangrijker is dan de voetganger.

Mobiliteitsvariant 5 (Eén OV bedding apart)

(zie ook algemene opmerkingen)

- Wordt gezien als minder robuust. (Zie ook algemene opmerkingen)
- Minder groen dan huidige situatie.
- Vragen bij de oversteekbaarheid en veiligheid met het oog op conflicten tussen auto en tram.
- De oversteekbaarheid in variant 5 is aanzienlijk slechter dan variant 2, gezien er een extra rijstrook overgestoken moet worden.
- Deze variant geeft, net zoals het profiel vandaag, sterk aanleiding tot dubbelparkeren, dit door de aanwezigheid van een overrijdbare bedding.

Ruimtelijke concepten

- De ontmoetingsplaatsen worden in deze groep positief onthaald. Hier is echt nood aan. Er wordt verwezen naar evenementen in De Roma waardoor er amper plek over is voor passanten. Een verbreding van het voetpad zou hier een oplossing bieden.
- Er zou verder onderzoek moeten gebeuren naar de handelaars om hierop te kunnen aanhaken: welke handelaars huren, wie is eigenaar? Wie zijn sleutelfiguren?

Conceptfragmenten

Groep vier besprak de conceptfragmenten niet in detail.

Terugkoppeling in groep

- De handelsvereniging Boho 2140 uit hun bezorgdheden m.b.t. een heraanleg van de baan: een significante verbetering is een belangrijke voorwaarde om te kunnen spreken van een heraanleg. Ze vragen zich af of het mogelijk is om een veilige straat met voldoende ruimte voor handel en beleving te creëren wanneer bovengronds OV behouden blijft. De handelaars zullen het immers moeilijk hebben om een heraanleg te overleven en de vorige heraanleg is nog maar +/- 25 jaar geleden.