

Werkbank 2

Datum vergadering
Locatie
Verslag opgemaakt door
Aanwezig studieteam

12/06/2023
Ecohuis
studieteam
Laura Meulemans (Endeavour)
Klara Vanstraelen (Endeavour)
Jakob Vandevoorde (Endeavour)
Jort Kerremans (Tractebel)
Hans Sysmans (Tractebel)
Harold Vermeiren (51N4E)
Jitse Massant (51N4E)

AGENDA

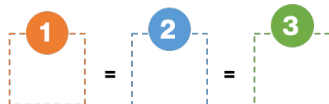
1 09.30u-10.15 uur
Toelichting in groep

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 10.15-12.15 uur
werksessie

- Opdelen in vier werktafels
- **Ronde 1** aanpak
 - **Ronde 2** conceptfragmenten



3 12.15-12.30 uur
Terugkoppeling in groep

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

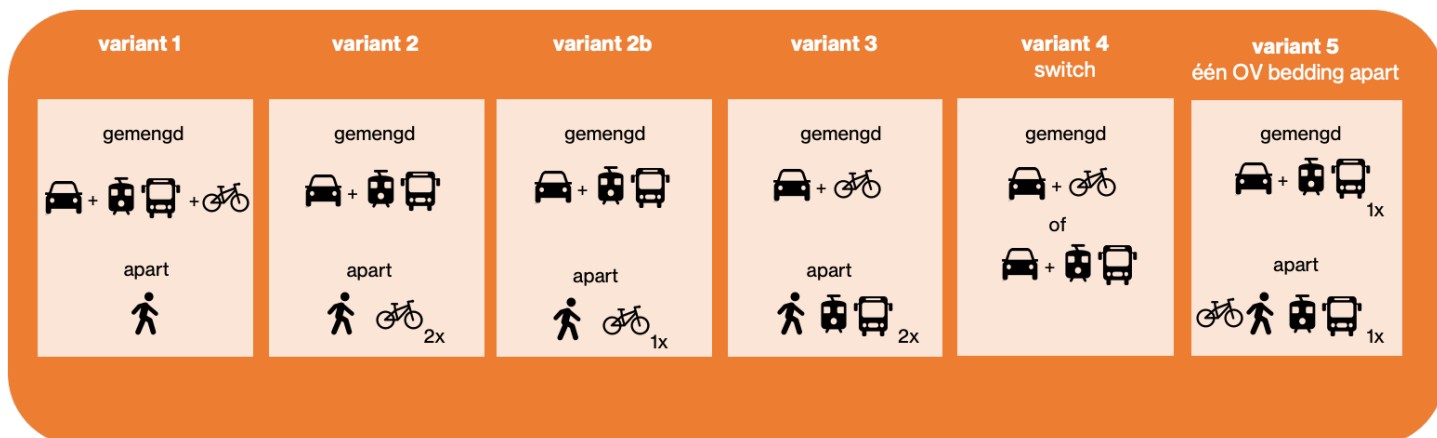
CANVASSEN

Gebruikt aan werktafels

1 mobiliteitsvarianten	2 ruimtelijke concepten	3 geïntegreerde conceptfragmenten

MOBILEITSVARIANTEN

Ter discussie gesteld aan de verschillende werktafels



AANWEZIGEN

(op uitnodiging, experten)

Aantal deelnemers: 27 personen

opdrachtgevers: het Agentschap Wegen en Verkeer, water-link en Aquafin

partners: Provincie Antwerpen, Stad Antwerpen, De Lijn, Politie Antwerpen

lokale vertegenwoordigers: Pak Ze Aan... De Turnhoutsebaan!, handelsvereniging Boho 2140, De Roma

Er wordt door één van de deelnemers gevraagd om de werksessies niet aan verschillende tafels, maar in één groep te organiseren zodat alle deelnemers op de hoogte zijn van de verschillende meningen van alle deelnemers.

- Het studieteam en de opdrachtgever lichten toe dat de sessies beter werkbaar zijn met groepen van +/- 10 personen, maar dat er voldoende aandacht zal besteed worden aan de terugkoppeling in groep.

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

deelnemers groep 1: het Agentschap Wegen en Verkeer, Stad Antwerpen, De Lijn, Pak Ze Aan... De Turnhoutsebaan!, Politie Antwerpen, handelsvereniging Boho 2140

Mobiliteitsvarianten

Algemeen

- In alle varianten zijn de voetpaden 1,90m breed (obstakelvrij) voorzien. Dat vinden deelnemers té smal. Er is in de mobiliteitsvarianten nu geen uitstralruimte voorzien: dat moet nog bovenop 1.90m komen.
- Er zijn vragen over de breedte van de rijstrook voor gemotoriseerd vervoer gemengd met OV. De harde infrastructuur moet zo smal mogelijk gemaakt worden.
 - Dit moet verder onderzocht en geoptimaliseerd worden door het studieteam.

- Deelnemers begrijpen niet waarom er vastgehouden wordt aan 50 km/u als de praktijk ons leert dat dat zelden gehaald kan worden, door gemotoriseerd verkeer noch openbaar vervoer. De circulatie in de wijk moet hier ook op afgestemd worden.
 - Dit komt door de randvoorwaarden voor de inrichting van een wijkweg.
- Deelnemers vragen zich af waarom de tram bovengronds moet blijven rijden.
 - De Lijn licht toe dat dit sowieso als calamiteitenroute voorzien wordt, maar de halte-afstanden bovengronds ook kleiner zijn dan ondergronds en ze de capaciteit nodig hebben (bovengronds + ondergronds).
- Een deelnemer vindt dat langparkeren niet thuishoort op de THB, wel laden & lossen en kortparkeren (tot één uur). Handhaving vinden deelnemers hierin cruciaal.
- Laden en lossen is zeer bepalend in de keuze van het profiel. Het moet aan weerszijden voorzien kunnen worden. Het is niet mogelijk om bijvoorbeeld transpalletten over de tramsporen te tillen. Niet alle leveringen die op de THB gebeuren kunnen via overstap op bijvoorbeeld Cargo Bikes.
- Is het mogelijk om L&L zones met venstertijden overdag voor iets anders te gebruiken? Ja, dubbel gebruik kan bijvoorbeeld overdag als breder voetpad. Deelnemers vinden de combinatie L&L zone en terras echter niet handig. Horeca-uitbaters willen het terras niet elke keer opnieuw afbreken en opzetten.
- De inrichting van L&L zones (verhoogd, uitzicht) wordt cruciaal: het maakt dat automobilisten het percipiëren als parkeerplek of niet. Om een vlotte levering te kunnen garanderen moeten hoogteverschillen tussen voetpad en L&L zone vermeden worden.
- Handhaving op L&L zones is niet prioritair voor de politie, maar ook zeer moeilijk (tegen dat de politie ter plaatse is, is de wagen meestal al weg, maar heeft de vrachtwagen het verkeer in tussentijd wel belemmerd).
- De invulling van de vrije zone wordt heel belangrijk, hij zal overbevraagd zijn. In de meeste gevallen is een en/en scenario niet mogelijk. Er is in de meeste gevallen bijvoorbeeld geen plaats om én te parkeren én uit te stallen.
- Een vrije zone van 2m is niet breed genoeg om op te laden & lossen. Je loopt dan het risico dat L&L gebeurt op de rijbaan, wat levensgevaarlijke situaties met zich kan meebrengen.
- Deelnemers wijzen erop dat er dringend gesprekken gevoerd moeten worden met de brandweer om bijvoorbeeld uitwijkmogelijkheden ambulance af te toetsen.

Mobiliteitsvariant 1 (Enkel voetgangers apart)

- Dit is nog erger dan de Nationalestraat: de doorstroming OV is hier problematisch. Wat wel positief is, is dat je langs beide kanten L&L zones kan inrichten.

Mobiliteitsvariant 2 (Fietser en voetganger apart)

- Deze variant krijgt de voorkeur van bijna alle deelnemers.
- Voordeel: je kan aan twee zijden op bepaalde punten de vrije zone combineren met fietspad en/of voetpad.

Mobiliteitsvariant 2b (Dubbelrichtingfietspad)

- Er is veel discussie over dit profiel: voor sommige deelnemers is dit een valabele en verkeersveilige variant, voor anderen niet.
- Waarom wel? Ruimtebesparend doordat je niet 2x een fietspad van 2m nodig hebt, oplossing voor hittestress door brede groene strook aan noordzijde. De vrije zone is hier breder, wat meer flexibiliteit naar invulling ervan genereert. De mogelijkheid om voetpad, vrije strook en dubbel fietspad als één grote voetgangers- / fietserszone te beschouwen.
- Waarom niet? 3m vinden deelnemers in ieder geval weinig om ook speed pedelecs, steps enz. in twee richtingen naast elkaar te laten rijden. De politie geeft aan dat er veel ongevallen gebeuren met dubbelrichtingsfietspaden tussen fietsers onderling. Er kunnen ook conflicten ontstaan wanneer fietsers een bestemming hebben aan de andere kant van de baan. Er ontstaat ook het risico dat fietsers aan de overzijde op het voetpad gaan fietsen om hun bestemming te bereiken.

Mobiliteitsvariant 3 (Aparte trambusbedding)

- Als gemotoriseerd vervoer de baan deelt met fietsers, kan 50 km/u niet behaald worden, waarom is het dan niet voorzien op 30 km/u?

- Je kan hier niet langs beide zijden L&L, wat is de meerwaarde ten opzichte van het huidige profiel?

Mobiliteitsvariant 4 (Switch)

- Deelnemers vinden dat dit profiel meer nadelen dan voordelen heeft.
- Er is discussie of de verkeersveiligheid hier wel zo slecht is. De vormgeving zal hier doorslaggevend in zijn.
- Je kan hier niet langs beide kanten L&L: dat wordt een strijd tussen handelaars en in de realiteit gaat men L&L op de rijbaan of het fietspad.
- Je kan aan één zijde evenmin huisvuil plaatsen.
- Wat is het voordeel van dit profiel ten opzichte van de bestaande situatie?
- Je kan hier zeker geen 50 km/h halen als automobilist, zeker niet op het stuk van de "switch".
- De switch is te klein ingetekend.

Mobiliteitsvariant 5 (Eén OV bedding apart)

- Er gaat veel ruimte op aan doorstroming en zeer weinig aan 'bestemming'. Deelnemers zien er daarom geen verbetering in ten opzichte van de bestaande situatie.
- L&L gaat aan de kant zonder vrije strook op het fietspad gebeuren. Dat is gevaarlijk.
- Het is voor de deelnemers niet duidelijk waarom deze gemarkeerd wordt als één van de twee voorkeursvarianten: dit is de huidige situatie op de Carnotstraat.
- De politie vult aan dat variant 4 en 5 onduidelijke profielen zijn; dat kan de veiligheid nooit ten goede komen.

Ruimtelijke concepten + Conceptfragmenten

Algemeen worden de concepten, als methode, maar ook de keuze hierin goed onthaald. Er zijn enkele bezorgdheden:

- De ruimtelijke concepten bevinden zich op de juiste plaatsen, maar worden aangevuld met Kerkstraat (daar bevinden zich scholen en is veel commerciële leegstand) en ter hoogte van samentuin Bretel, waar nu al spontaan een samenlevingsplek is gevormd.
- De moeilijkheid om L&L aan weerszijden te voorzien wordt hier zeer duidelijk. L&L kan wel geschrinkt, maar moet wel aan twee kanten van de baan voorzien worden.
- Wordt er nagegaan welke bestaande bomen behouden kunnen blijven?
 - Dit wordt zeker nagegaan, maar er zijn blijkbaar niet veel toekomstbomen bij. In dat geval is het niet zinvol om het ontwerp erop af te stemmen. Er kan ook gekeken worden om bestaande bomen te verplaatsen.
- Bomen die volume (en schaduw) geven worden noodzakelijker geacht dan laag groen (perken, enz.): dat blijft volgens stad Antwerpen (consulent groen) niet mooi: er wordt vuilnis en/of fietsen op gestald, ...
- Er moet meer aandacht komen voor het waterverhaal.
- Er zijn veel vragen over de haalbaarheid van open lijnvormige infiltratiestructuren. Er wordt toegelicht dat de prijs veel lager is dan ondergrondse systemen. Deelnemers vinden dat verspilling van kostbare ruimte en maken zich zorgen dat het een 'vuilnisbelt' gaat worden. De THB moet in de eerste plaats functioneel zijn.
- In mobiliteitsvariant 5 zijn de bomen aan de noordzijde vaak beperkt: dat is in tegenstrijd met de ambities die eerder vooropgesteld werden.

Groep 2

deelnemers groep 2: het Agentschap Wegen en Verkeer, water-link en Aquafin, Stad Antwerpen, De Lijn, Boho 2140, Pak Ze Aan... De Turnhoutsebaan!

Mobiliteitsvarianten

Algemeen

- Eigenlijk staat of valt alles met de ontwerpsnelheid die gekozen wordt voor de THB. De tafel geeft aan dat de snelheid (tussen 30 km/u en 50 km/u) niet alleen belangrijk is voor de verkeersveiligheid, maar dat het ook belangrijke en bredere ruimtelijke consequenties heeft. Met een ontwerpsnelheid van 30 km/u kunnen rijvakken smaller ontworpen worden, zijn lichtregelingen minder noodzakelijk en is er algemeen meer ruimte om menselijke interactie te organiseren.
- Deze studie zou eigenlijk als doel kunnen hebben om politiek (en politie?) te overtuigen dat het statuut van wijkweg moet worden aangepast, of dat er op z'n minst een uitzondering kan worden bekomen om naar 30 km/u te gaan. Daarvoor moeten we de voordelen goed in beeld brengen.
- Deelnemers vragen om nog eens goed naar de maten te kijken. 1,9m voor voetpad wordt te smal bevonden, De Lijn bevestigt dat de OV-banen smaller kunnen. Dus voor we de afweging maken tussen 2, 2b, 3 en 5, hebben we nood aan een optimalisatie en een eerlijker beeld van wat deze betekenen.
- Het is goed dat de verkeerspolitie aanwezig is op de werkbanken. Maar verdere bilaterale afstemming is waarschijnlijk nodig.
- Beïnvloeding van OV is interessant, maar vraagt om verdere afstemming met De Lijn over hoe en waar men dan haltes plaatst (niet vlak voor of na een kruising). De Lijn licht hierbij toe dat ze haltes liefst aan kruispunten leggen zodat de looplijnen van reizigers die in de wijk erachter wonen of hier een bestemming hebben, beperkt blijven.

Mobiliteitsvariant 1 (Enkel voetgangers apart)

- Deelnemers vragen om goed te kijken en niet de fouten van de Herentalsebaan of Nationalestraat te herhalen. Fietsers en trams combineren kan enkel als er voldoende plaats is voor de tram om te passeren en in te halen.
- Algemeen kan deze variant op minder enthousiasme rekenen.

Mobiliteitsvariant 2 (Fietser en voetganger apart)

- Deelnemers vragen om goed te kijken en niet de fouten van de Carnotstraat te herhalen.
- Snelle fietspaden naast voetpaden is niet ideaal, maar dat verduidelijken met een verhoging zorgt voor valrisico's.
- Dubbelparkeren wordt vermeden door de trambaan.
- Deelnemers geven aan dat 2m parkeerzone te smal is voor laad- en loszones.
- Voorsorteren voor OV (bus/tram) wordt belangrijk. Dus de uitwerking van haltes en dwarsverbindingen vraagt verder onderzoek.

Mobiliteitsvariant 2b (Dubbelrichtingfietspad)

- Meer vrije zone (en dus meer groen) aan de noordkant wordt positief bevonden i.f.v. de verkoeling van de straat en afscherming van het voetpad van versneld fietsen.
- Gevaar voor onveilig fietsen aan de andere zijde.
- Een dubbelrichtingsfietspad zal zorgen voor hogere fietssnelheden. 3m is te weinig om dat conflictvrij te regelen.
- Deze variant vraagt veel oversteken, om onveilig gebruik aan de andere zijde te vermijden, terwijl het juist de oversteken zijn die tot onveilige situaties leiden.

Mobiliteitsvariant 3 (Aparte trambusbedding)

- Algemeen brengt deze variant met zijn huidige breedtes te weinig kwaliteiten en verbeteringen ten opzichte van de huidige situatie. Met aangescherpte breedte kan dat een nieuw beeld geven.
- Belangrijk om punten te integreren waarop autoverkeer voorbij de fietsers kan, zodat ze niet de hele tijd achter een fiets moeten rijden.

Mobiliteitsvariant 4 (Switch)

- Er is veel bezorgdheid over de onduidelijkheid voor de fietsers.
- De brede verblijfsruimte brengt wel zoveel mogelijkheden met zich mee, waardoor men deze variant niet direct wil afschrijven.

Mobiliteitsvariant 5 (Eén OV bedding apart)

- Variant 5 geeft te weinig belevingswaarde.
- 2m is bovendien te weinig voor laden en lossen.

- Deze variant moet herbekeken worden met versmalde rijbanen om te zien hoeveel vrije ruimte er dan bekomen kan worden. Dan wordt deze variant misschien weer interessant. Maar de 2m vrije ruimte is geen verbetering van de situatie ten opzichte van vandaag.

Ruimtelijke concepten

1. Knopen en poorten

- Moet er ook geen mobipunt aan de Stenenbrug/Engelselei getekend worden?
- Deelnemers berekenen de afstand tussen twee mobipunten (ca. 500m). De tafel besluit dat dit haalbaar is, maar wel een maximum.
- Snelheidswissels tussen de voorpleinen en knopen enerzijds en vrije ruimte anderzijds is mogelijk, maar de wenselijkheid hiervan is te bepalen door de verkeerspolitie.

2. Voorpleinen

- Ook het identiteitsverhaal is belangrijk hier. Wat moeten de voorpleinen vertellen en waar zit het verschil tussen de pleinen?
- Verdient de Roma een voorplein? Die hebben tijdens twee tijdvensters veel bezoekers, maar is dat voor de rest voldoende een verblijfsplek?
- De vraag naar een vijfde voorplein rond samentuin Bretel wordt in twijfel getrokken, omdat dit voorplein dicht bij de vork zit én eigenlijk op bouwgrond staat die vroeg of laat wel zal worden ingevuld.

3. Fiets- en wandelverbindingen

- Helmstraat naar Kroonstraat is een belangrijke.
- Eigenlijk zouden we ook de groene Noord-Zuid verbindingen moeten intekenen hier, net zoals we dat deden bij de mobipunten.

4. Een belevingsas

- Er is nog te weinig input om de frequentie van laad- en loszones in te vullen. De deelnemers aan de tafel vinden het moeilijk om vandaag al die afwegingen te maken.
- Deelnemers geven aan dat er meer differentiatie zou mogen komen in de laad- en loszones. Een vrachtwagenplaats (18m) voor supermarkten en groothandels is niet hetzelfde als één voor pakketbusjes of particulieren die iets komen kopen. Vooral ook omdat de groothandels vaak wel met levertijden werken buiten de spitsuren.
- Het is moeilijk om af te wegen hoeveel er moeten zijn. Verder detailonderzoek hieromtrent is nodig. De Carrefour bevoorraadt bijvoorbeeld via de zijstraten, dus ook dat moet meegerekend worden.
- De herkenbaarheid van laad- en loszones móét beter voor we beter kunnen gaan handhaven.
- Eigenlijk is er geen duidelijk standpunt over bewonersparkeren. Iemand die woont op de THB, maar die met vakantie is, zou eigenlijk nooit zijn wagen op de baan zelf moeten kunnen zetten.
 - nvdr. Dat is vandaag ook niet mogelijk. In de Turnhoutsebaan gelden vandaag de parkeerprincipes voor een winkelstraat, dat wil zeggen dat er geen bewonerskaarten toegelaten zijn tussen 9-18u. Er geldt betalend parkeren met een maximale tijd van 3u, zo worden langparkeerders geweerd.

Conceptfragmenten

- Om het aantal nodige fietsenstallingen te kunnen kwantificeren (ook in functie van shopping) moeten we verder horen bij Stad Antwerpen. Fietsnietjes kunnen waar mogelijk in zijstraten worden geplaatst, om op de kruispunten ruimte te vrijwaren voor beleving en groen.
- Door variant vijf uit te tekenen wordt duidelijk dat er te veel potentiële stoppunten zijn en dat de variant, ook al is deze opgebouwd vanuit een zeer mobiliteitsgerichte logica, toch voor verkeersconflicten zorgt.
- Er moet nog eens goed nagedacht worden over hoe fietsers de dwarsverbindingen maken en waar we precies voorsorteerstroken voor fietsers willen installeren.
- Het wordt duidelijk dat ook fietsers aan verschillende snelheden zullen passeren. De voorpleinen vragen om vertraging. Daar kan de ruimte iets meer gedeeld worden tussen fietsen en voetgangers. Daarbuiten wil je een zo breed mogelijk fietspad met een duidelijk onderscheid waarop je kan versnellen.

Groep 3

deelnemers groep 3: het Agentschap Wegen en Verkeer, Stad Antwerpen, De Lijn, De Roma, Provincie Antwerpen

Mobiliteitsvarianten

Algemeen

- Voor handelaarsverenging Boho 2140 is een significante verbetering een belangrijke voorwaarde om überhaupt te spreken van een heraanleg. De handelaars zullen het immers moeilijk hebben om een heraanleg te overleven. Boho 2140 dringt aan op het verdwijnen van bovengronds OV zodat er meer plaats overblijft voor de andere stromen en functies. Daarnaast zijn ook terrassen en het uitstellen van goederen belangrijk voor de handelaars.
- Belangrijk aandachtspunt is het omgevingslawaai op de THB afkomstig door het verkeer. Bij de huidige intensiteiten is een aangenaam gesprek op een terras niet mogelijk indien er 50 km/u gereden zou worden. (1300/etmaal aan 50 km/u → 70 decibel verkeerslawaai). Ter hoogte van terrassen of andere plaatsen met een verblijfsfunctie is het daarom aangewezen om lagere snelheden in te stellen en/of geluidsafscherming/absorptie te voorzien.
 - o Eén van de maatregelen tegen geluidshinder is de rijbaan t.o.v. het voetpad/fietspad te verdiepen zodat geluidsabsorberend materiaal kan aangebracht worden langs de zijkant van de rijweg. In dat geval zouden oversteekplaatsen en verkeersdrempels zich op dezelfde hoogte bevinden als het voetpad.
 - o Aan haltes kan het (verhoogde) perron eventueel een beetje verlengd en als een geluidsafscherming ingericht worden.
- Alle deelnemers zijn het erover eens dat een voetpad van 1,9m niet breed genoeg is.
- De vraag wordt gesteld of de keuze in snelheid (30 km/u of 50 km/u) een belangrijke rol speelt voor de dimensies van de straat en voor geluidshinder. Het is dus een belangrijke randvoorwaarde die eerst afgeklopt moet worden vooraleer het studieteam verder kan ontwerpen.
 - o Handhaving snelheid en dubbelparkeren is hierbij noodzakelijk. Bijvoorbeeld via flitspalen.
- Belangrijk om eerst een toekomstvisie voor de THB te hebben waarnaar men kan toewerken. Er is nood aan een flexibel ontwerp dat werkt voor de noden vandaag, maar dat ook relatief eenvoudig aanpasbaar is voor later. Met andere woorden, het ontwerp moet toekomstrobust zijn.
 - o Vb 1: indien er op een andere plek in de wijk bijkomende parking wordt voorzien, kan er minder ruimte voor parkeren op de THB worden voorzien.
 - o Vb 2: het is de realiteit dat de doorstroming qua verkeer niet vandaag op morgen zal veranderen. Maar in de toekomst kan een modal shift wel zorgen dat er minder verkeer zal zijn. Hierdoor zal er een ander profiel, een andere indeling, nodig zijn.
- Een aandachtspunt is dat De Lijn passagiers verliest bij elke overstap. Het is dus belangrijk dat dit zo veel mogelijk vermeden wordt.
- Door alle deelnemers wordt erkend dat de bovengrondse tram of bus een belangrijke rol speelt in het handelsapparaat omwille van verhoogde zichtbaarheid.

Mobiliteitsvariant 1 (Enkel voetgangers apart)

- Alle deelnemers waren het erover eens dat deze variant niet goed is en alle weggebruikers te veel in conflict brengt.
- Tramsoren en fietsers combineren is niet veilig → zie Nationalestraat, Antwerpen.

Mobiliteitsvariant 2 (Fietser en voetganger apart)

- Variant 2 is voor de deelnemers een valabele variant, maar het heeft ook zijn nadelen.
- Belangrijk aandachtspunt is het conflict tussen voetganger en fietser (zeker als het voetpad maar 1,9m breed is). Ook dat is een belangrijk argument om voetpad te verbreden.

Mobiliteitsvariant 2b (Dubbelrichtingfietspad)

- 3m is niet breed genoeg voor de huidige en toekomstige fietsintensiteit op de THB.

- Er zullen verschillende snelheidsregimes zijn tussen fietsers en speed pedelecs → elektrische fietsers, steps, gewone fietsen, enz. ...

Mobiliteitsvariant 3 (Aparte trambusbedding)

- Negatief; eigenlijk geen verschil met huidige baan.
 - Vraag van een deelnemer; mag een auto een fietser voorbijsteken op de busbaan als die vrij is? Dan zouden we nog een extra scenario kunnen maken waarbij de weg een fietsstraat blijft. Zo vermijdt men het huidige probleem dat een auto te lang achter een fietser moet blijven rijden. (Eventueel enkel op bepaalde stukken toegelaten om voorbij te steken). Andere deelnemers reageren dat dit leidt tot een onveilige situatie (dubbelparkeren) en weinig verandert aan het probleem.

Mobiliteitsvariant 4 (Switch)

- Op de breedte van de straat en OV-bedding zit nog marge. Dat kan volgens een deelnemers wel wat smaller. Afhankelijk van welke standaardmaten je gebruikt (Anders bij AWV, Stad Antwerpen, ...)
- Zorgt voor veel en aansluitende ruimte voor ontmoeting en rust.

Mobiliteitsvariant 5 (Eén OV bedding apart)

- Nadeel; weinig vrije zone.
- Eventueel wel geschikt voor bepaalde stukken van de straat.

→ Conclusie; variant 2 geeft meeste winst. Waar nood is aan een betere doorstroming voor OV kan er (plaatselijk) gewisseld worden naar variant 5.

Ruimtelijke concepten

De ruimtelijke concepten zijn slechts heel kort behandeld.

- Er kwam een aanvulling van één van de deelnemers dat er een mobipunt toegevoegd moet worden aan de Stenenbrug.
- Afstemming met Carnotstraat
 - Overgang naar een ander profiel?
 - Frequentie en afstand OV-haltes

Conceptfragmenten

De conceptfragmenten werden niet behandeld in deze groep.

Terugkoppeling in groep

Mobiliteitsvarianten

- Moet er niet per segment gekeken worden welke variant(en) valabel zijn?
- Doorgroeimogelijkheden, bijvoorbeeld door het verlagen van intensiteiten bij een modal shift, van de verschillende varianten moeten bekeken worden.
- In geval variant 3 wordt verkozen, pleit de handelaarsvereniging ervoor om de THB niet heraan te leggen, aangezien dit grotendeels overeenstemt met het bestaande profiel.

Ruimtelijke concepten + conceptfragmenten

- De ruimtelijke concepten zijn op dit moment nog erg abstract. Door ze om te zetten in m^2 kunnen ze concreter worden. Hoe je een ruimtelijk concept uitwerkt kan meebepalen welke keuze je maakt in de mobiliteitsvarianten.
- Hoe wordt de overgang tussen het profiel (mobiliteitsvariant) en een ruimtelijk concept uitgewerkt?