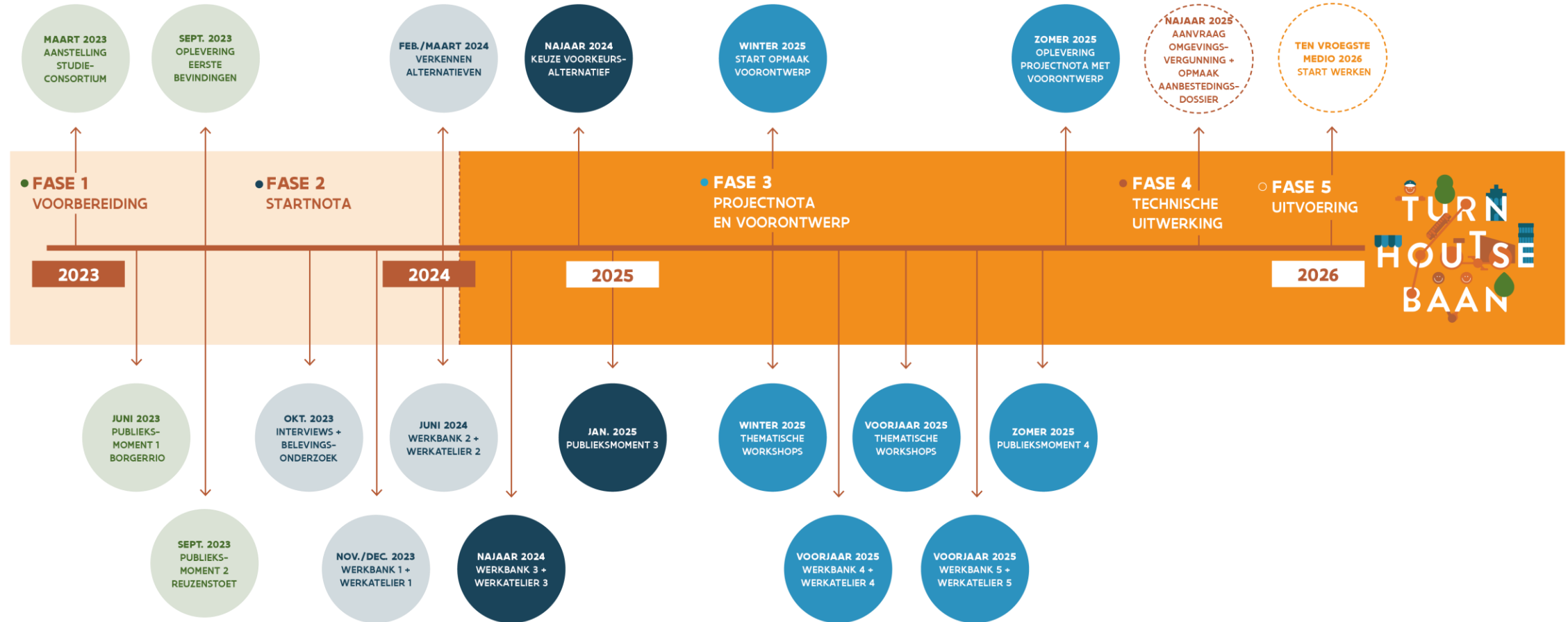


Turnhoutsebaan Transformeert!



Timing

PROJECTMIJLPALEN



PARTICIPATIE

Agenda

- 1) Wat is er meegenomen uit werkbank en werkatelier 2 ?
- 2) Welke randvoorwaarden werden/worden verder onderzocht ?
- 3) Mobiliteitsvariant 2 als startpunt
- 4) Vervolgstappen

1) Wat is er meegenomen uit werkatelier en werkbank 2?

1) Wat is er meegenomen uit werkatelier en werkbank 2?

Belangrijke vraagstukken die vandaag behandeld worden:

1. Vraag om de **voetgangerszone** te **verbreden**
2. Vraag om de **rol van OV** op de Turnhoutsebaan scherp te stellen
3. Vraag om de **dimensionering** te verfijnen

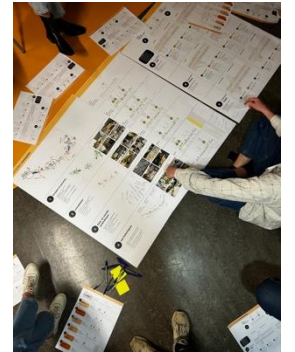
1) Wat is er meegenomen uit werkatelier en werkbank 2?

Belangrijke aandachtspunten die we mee in rekening nemen bij het verdere ontwerp:

- Er is bezorgdheid dat de **vrije zone overbevraagd** zal worden (groen, ontmoeten, rusten én (fiets)parkeren, laden en lossen, ...)
- Er moet voldoende aandacht zijn voor de Turnhoutsebaan als **bovenlokale handelsas** (uitstalruimte, terrassen, bereikbaarheid, laden en lossen, impact omgevingslawaai, ...)
- We moeten ontwerpen voor de **toekomst**, niet voor vandaag (bijv. rekening houden met toenemend aantal fietsers, aanpasbaarheid van het ontwerp).
- Inrichting en frequentie van **laad- en loszones** zijn erg belangrijk voor het verdere ontwerp en de verkeersveiligheid van de baan.

De volledige verslagen vind je [hier](#).

1) Wat is er meegenomen uit werkatelier en werkbank 2?



Hoe gaan we ermee aan de slag?

- Input vanuit de verschillende participatiemomenten:
 - o werd meegenomen in de afweging tussen de verschillende profielen (vandaag)
 - o wordt meegenomen in de volgende ontwerpstap: de uitwerking van de voorkeursvariant (werkatelier/-bank 3)

2) Welke randvoorwaarden werden verder onderzocht?

2.1. Optimaliseren dimensionering

Breedte rijbaan: **max. 6,70m (incl. goten)**

- Op basis van vademecum AWW, draaiboek Stad Antwerpen en De Lijn (zie volgende slides)
 - i.f.v. openbaar vervoer, hulpdiensten, vrachtwagens ...

Breedte fietspaden: **min. 2,00m enkelrichting / min. 3,50m dubbelrichting**

Streefbreedte voetpad: **min. 2,50m breedte**

2) Stand van zaken

Onderzoek rol Turnhoutsebaan bussen De Lijn

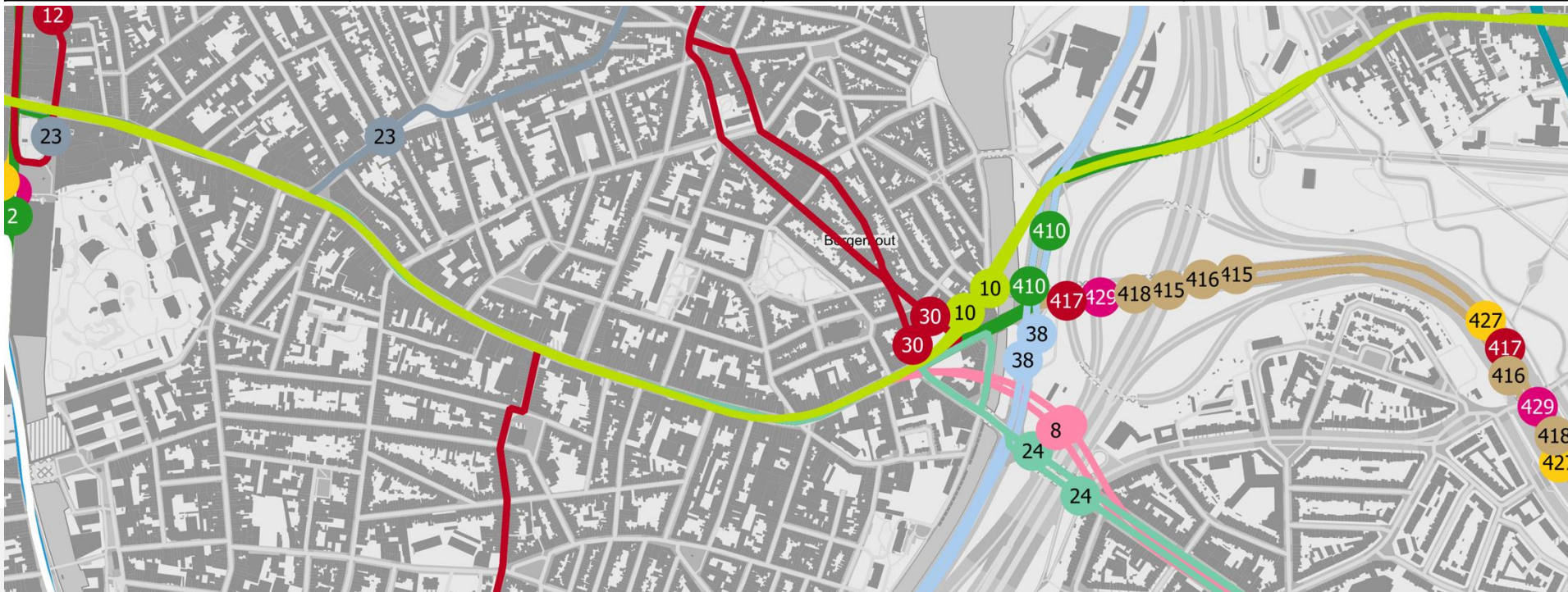
Vakjargon

- **Sneldiensten:** een busverbinding die, meestal via snelwegen, een grotere afstand aflegt om reizigers op een snelle manier op hun locatie te krijgen. De sneldiensten vanuit Malle, Zandhoven, Zoersel (en ook VVR Kempen) verbinden deze gemeenten met stad Antwerpen, bij gebrek aan een treinverbinding.
- **Stopdiensten:** een busverbinding die aan veel haltes stopt omdat reizigers kortere afstanden afleggen.
- **Modal shift:** de keuze voor een andere, duurzamere manier om mensen (of goederen) te verplaatsen. Onze verplaatsingen zouden meer moeten gebeuren met duurzame mobiliteitsmiddelen (te voet, fiets, openbaar vervoer).

2) Stand van zaken

Huidig busverkeer uit het oosten op Turnhoutsebaan:

Lijn	410	415-416-417-429	418-427	Totaal
Omschrijving	Stopdienst Antwerpen - Turnhout	Sneldienst Antwerpen - E34 - Turnhout	Sneldienst Antwerpen - E313 - Herentals	
Spits	8	9	4	21
Dal	4	4	1	9



2) Stand van zaken

Onderzoek rol Turnhoutsebaan bussen De Lijn

Uitgangspunt

- Onderzoek naar de mogelijkheid aantal bussen afbouwen
- Onderzoeken hoe we zoveel mogelijk mensen op OV behouden

Doel onderzoek

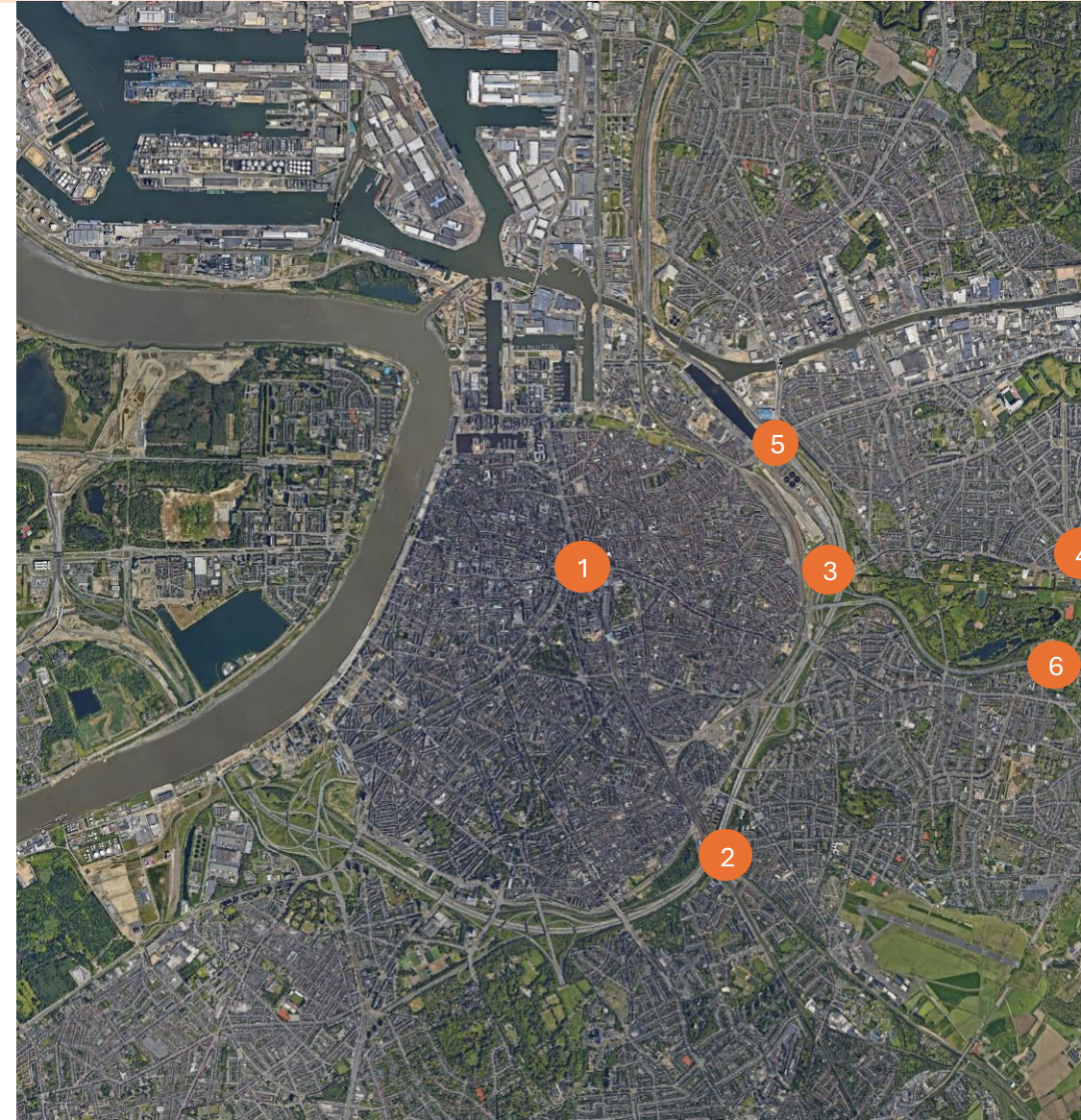
- Mogelijke scenario's voor de sneldiensten en stopdienst 410 in de toekomst in kaart brengen
- Inschatting rijtijden naar Rooseveltplaats in kaart brengen
- Gevolgen voor Modal Shift in kaart brengen

2) Stand van zaken

Onderzoek rol Turnhoutsebaan bussen De Lijn

Scenario's

- Basisscenario (huidige situatie)
- Rooseveltplaats (1) als eindpunt (via Turnhoutsebaan met meer rijtijd en/of via Plantin en Moretuslei)
- Berchem station (2) als eindpunt
- Foorplein (3) als eindpunt
- Wijnegem Shopping Center (4) als eindpunt
- Schijnpoort (5) als eindpunt
- Wommelgem P+R (6) als eindpunt



2) Stand van zaken

Onderzoek rol Turnhoutsebaan bussen De Lijn

Resultaten

- Scenario's met stopdienst naar Berchem Station en sneldiensten naar Rooseveltplaats via de Turnhoutsebaan, scoren het beste inzake modal shift (zelfs indien de rijtijd over de Turnhoutsebaan toeneemt).
- Afleiding naar Schijnpoort en inkorting tot Wijnegem of Foorplein scoren slecht (veel extra autoverkeer te verwachten)
- Dezelfde tendensen zijn waar te nemen bij het reizigersverlies
 - o Bij de scenario's waar de modal shift negatief verandert, is het verlies in reizigers problematisch (deze 'shiften' naar de auto)
 - o Bij sommige positieve modal shift verschuivingen, is het verlies in reizigers groter omdat er ook verschuiving naar andere duurzame modi wordt waargenomen (naar fiets).

2) Stand van zaken

Vervolgstappen:

Bussen:

- Verderzetten onderzoek om eventueel minder bussen op Turnhoutsebaan te voorzien.

Trams:

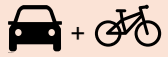
- Rol Turnhoutsebaan in stedelijk OV netwerk

3) Mobiliteitsvariant 2 als startpunt

3.1. Afwegingskader

Huidige situatie

gemengd

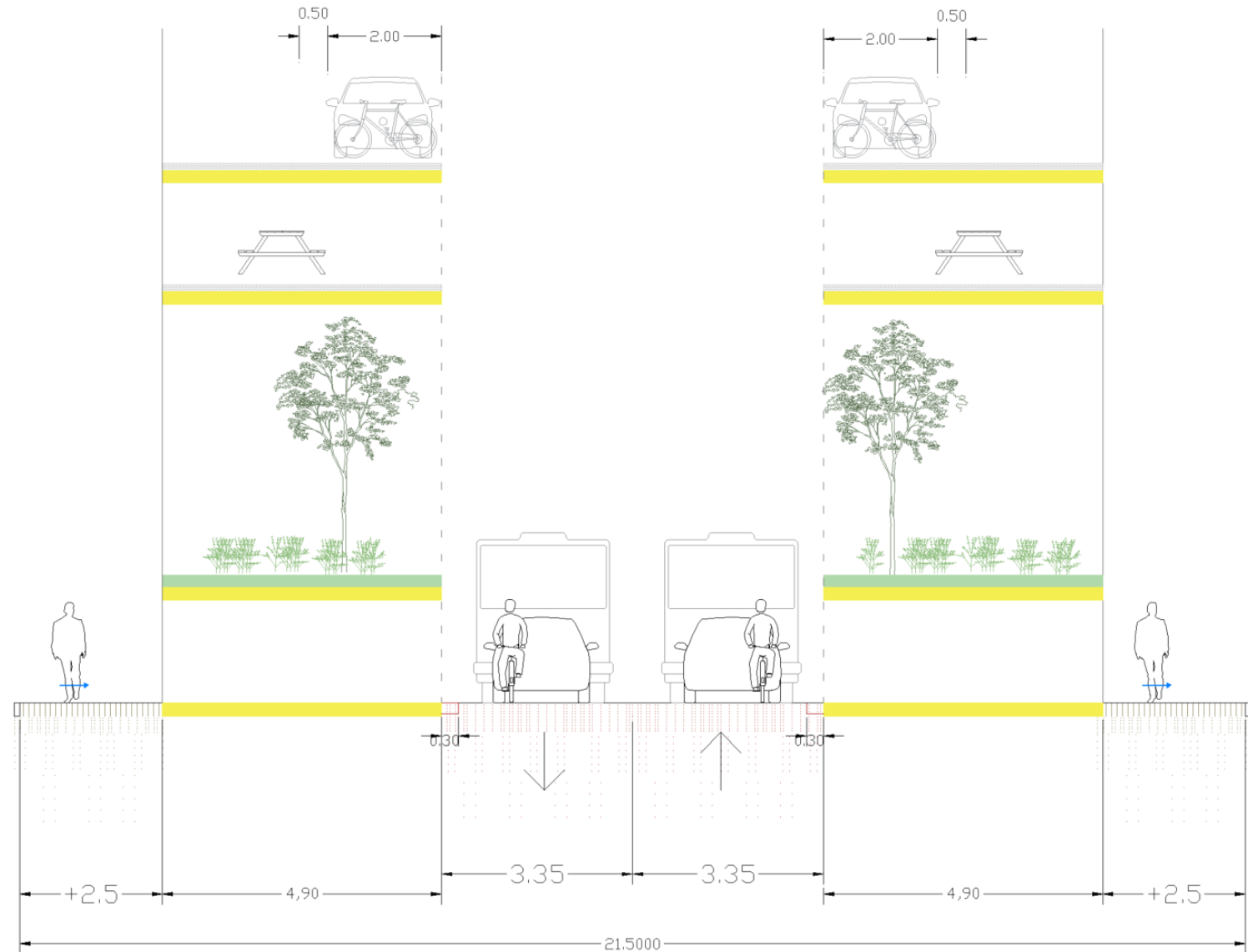
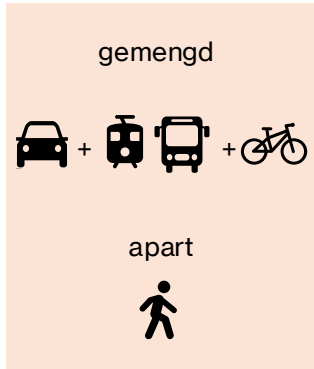


apart



3.1. Afwegingskader

Mobiliteitsvariant 1



3.1. Afwegingskader

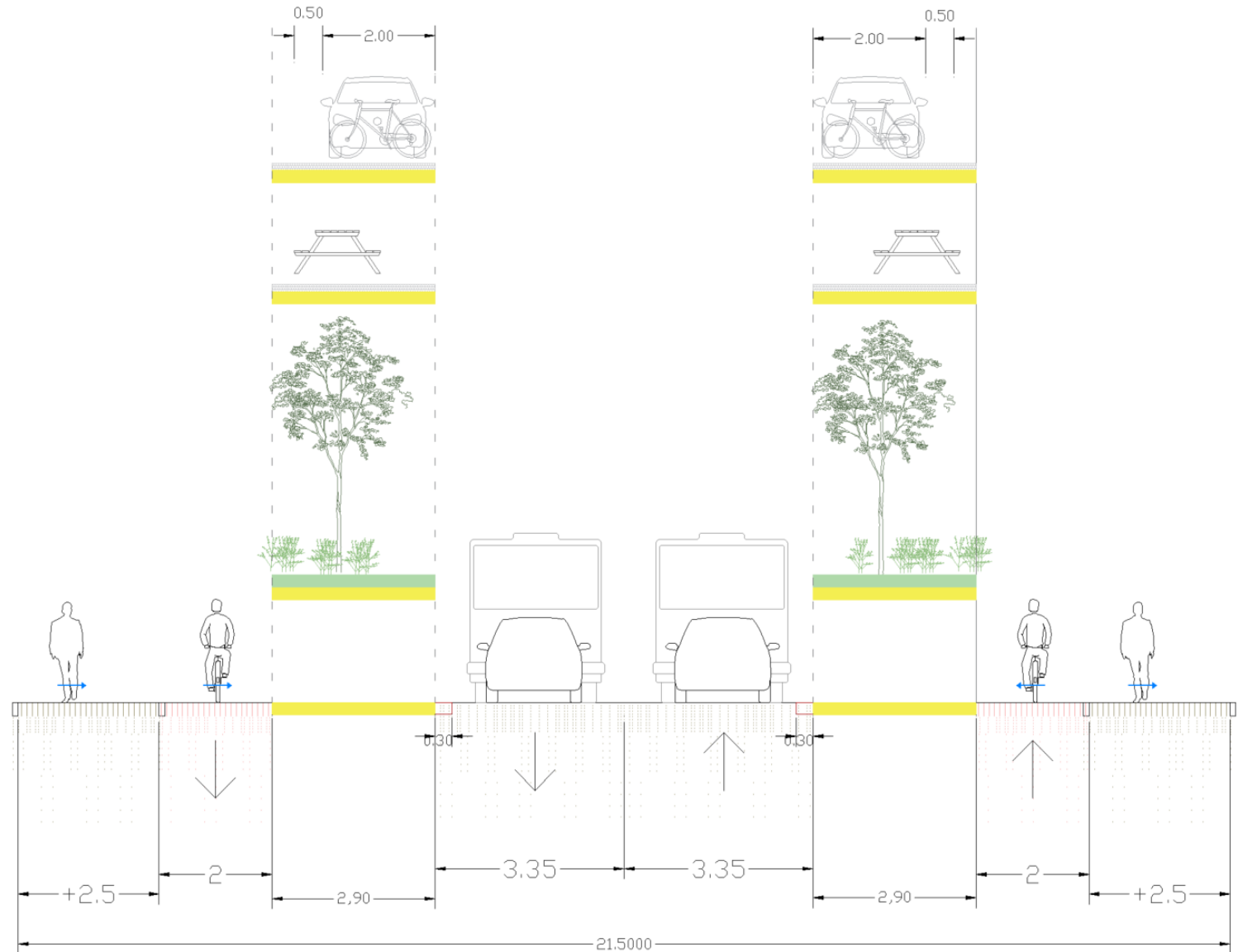
Mobiliteitsvariant 2

gemengd

🚗 + 🚊 🚌

apart

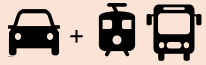
🚶 🚲
2x



3.1. Afwegingskader

Mobiliteitsvariant 2b

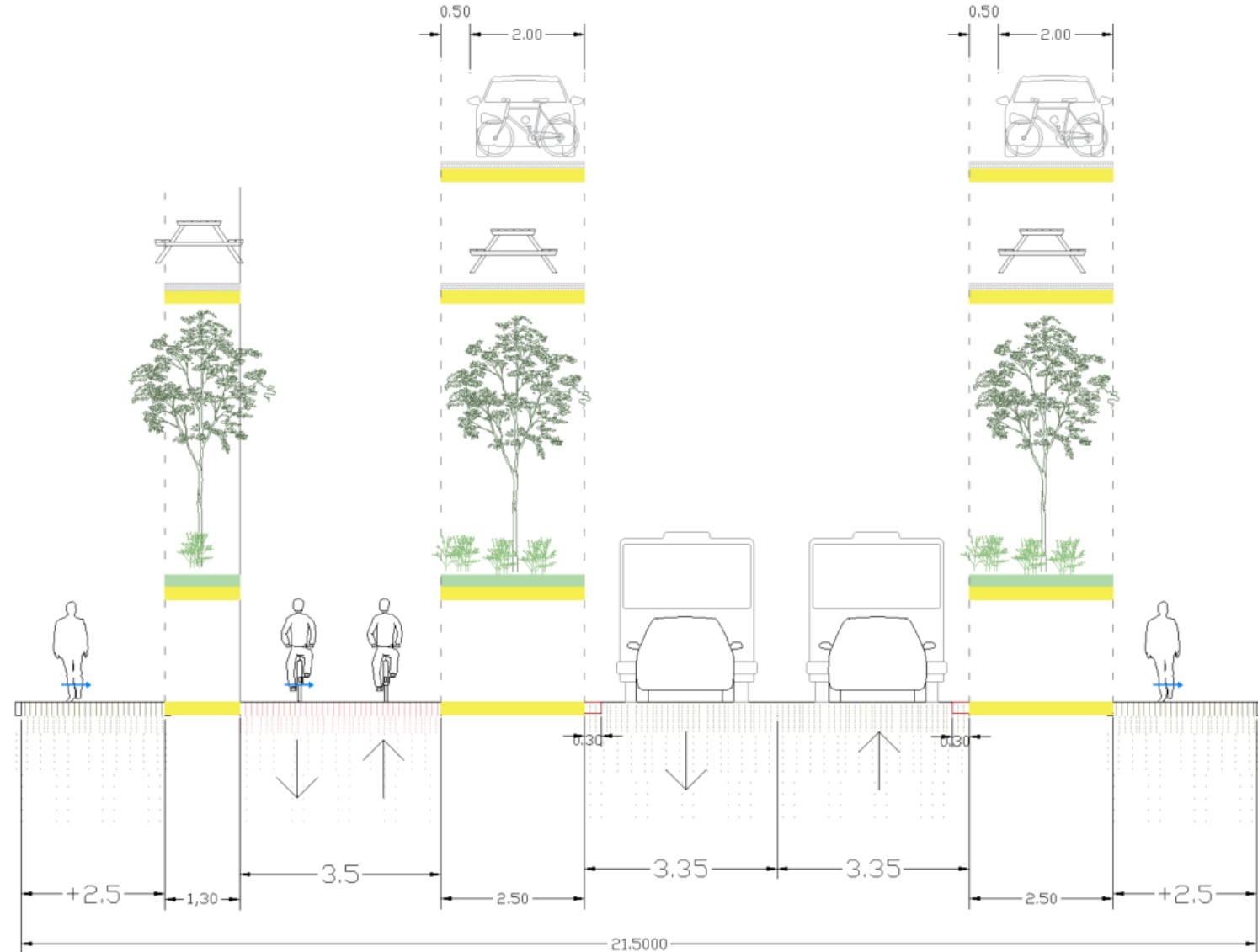
gemengd



apart



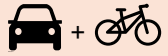
1x



3.1. Afwegingskader

Mobiliteitsvariant 3

gemengd



apart



3.1. Afwegingskader

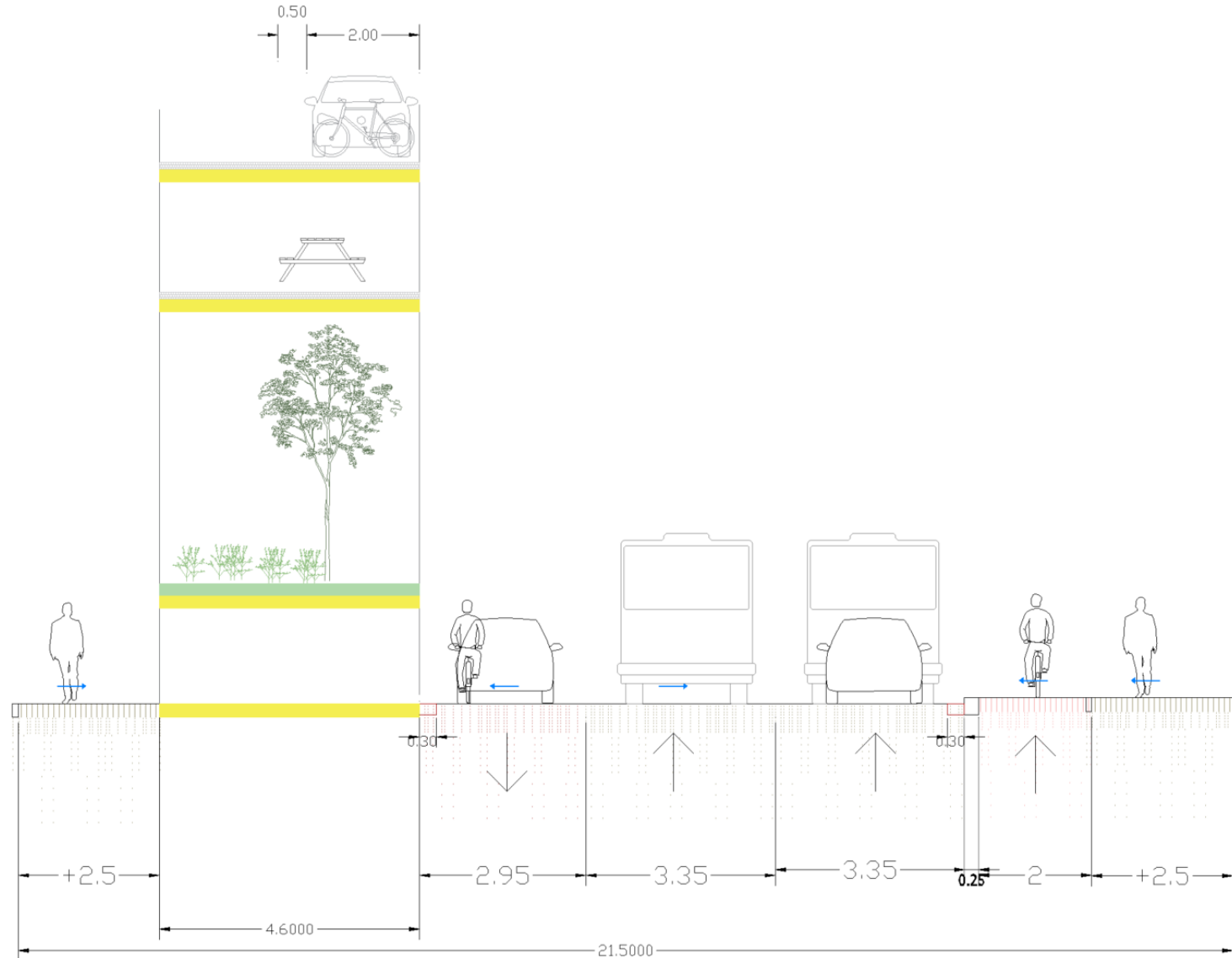
Mobiliteitsvariant 4

gemengd

car + bicycle

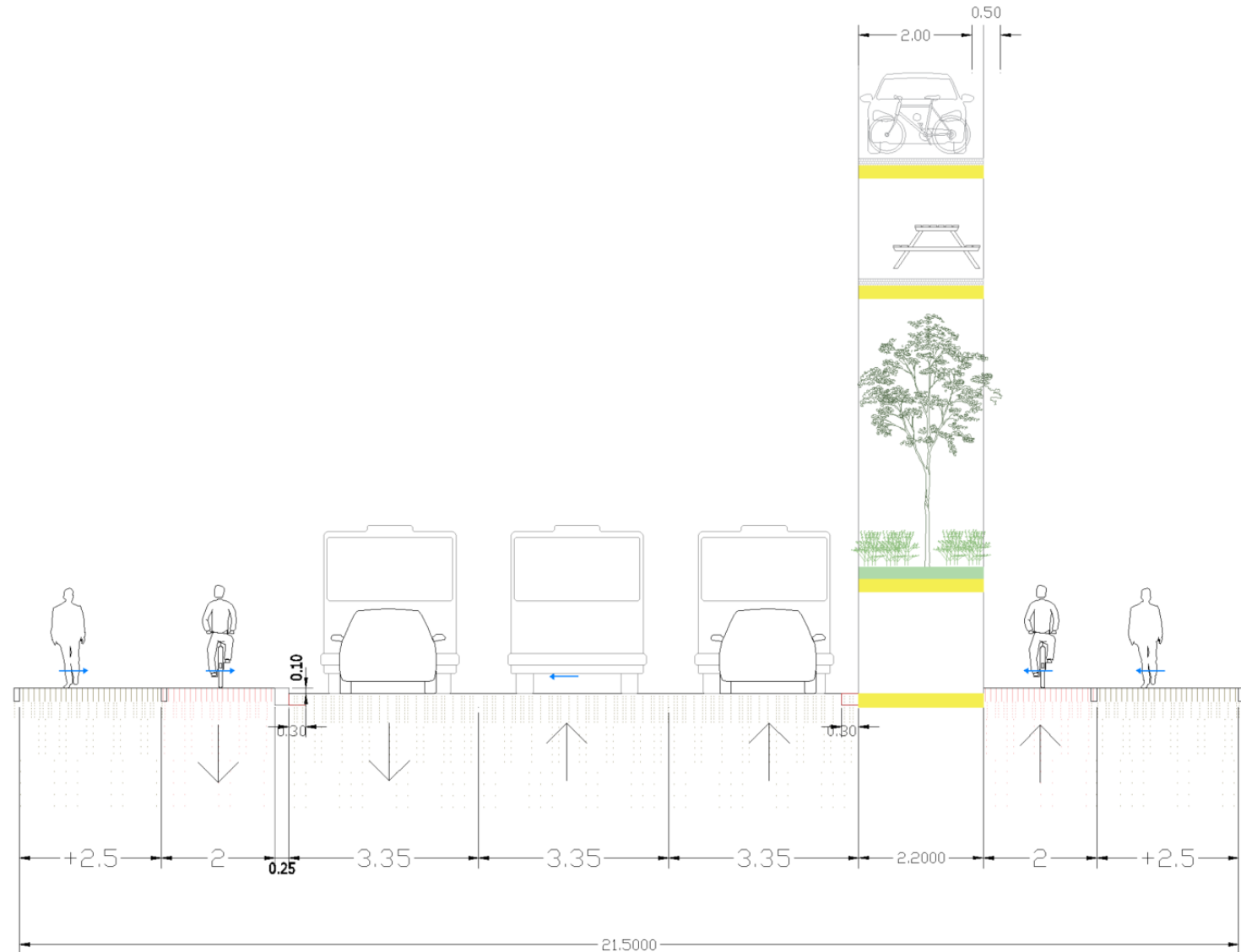
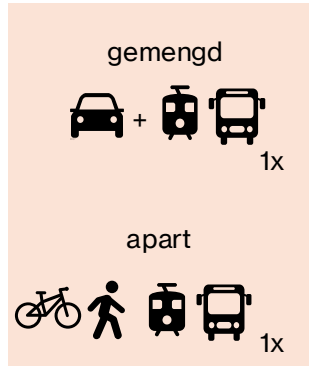
or

car + tram + bus



3.1. Afwegingskader

Mobiliteitsvariant 5



3.1. Afwegingskader

Afwegingskader

Op basis van input:

- Voorgaande proces (werkbanken, werkateliers, gesprekken, ...)
- Expertenaadvies studie bureau en projectpartners

Legende:

- Sturende criteria
- Negatieve criteria

	scenario 1	scenario 2A	scenario 2	scenario 4	scenario 5	scenario 6
CRITERIA	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...
VOORWAARDEN	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...
PERMISSEN	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...
WETTIG VERBODEN	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...
OPVOLGENDE METRICEN	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...
CONTOURTOEGANG	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...
CONTOURTOEGANG	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...
CONTOURTOEGANG	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...
CONTOURTOEGANG	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...
CONTOURTOEGANG	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...	1. Het aantal... 2. Het aantal... 3. Het aantal...

3.1. Afwegingskader

Hoofdinzichten voetgangers

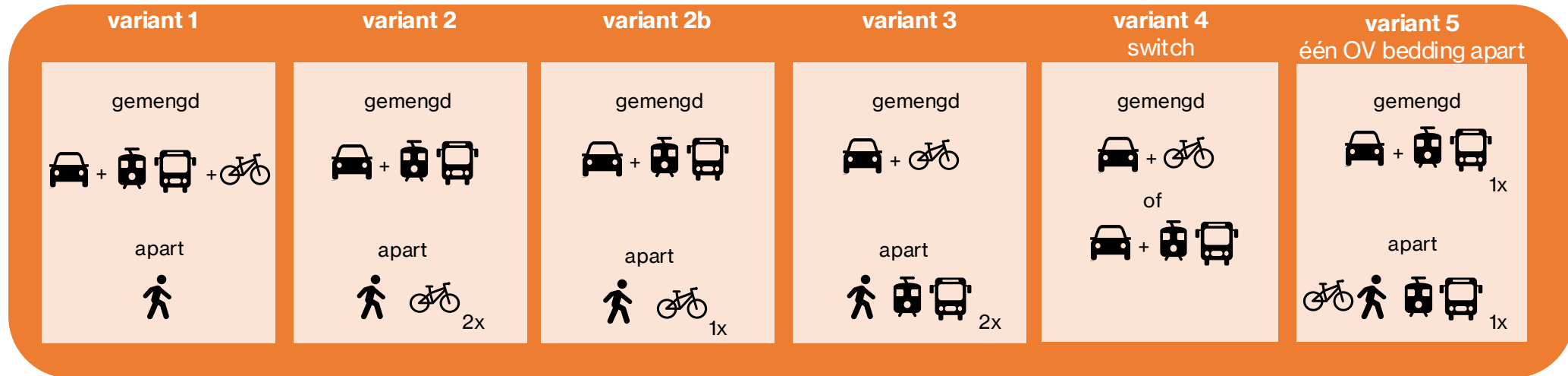
Variante 1: maximale kansen uitbreiding voetgangersruimte

Variante 2 en 2b: kansen voor uitbreiding voetgangersruimte

Variante 2b: eenzijdig grote kans op foutgebruik voetpaden + onveilige oversteekbewegingen door dubbelrichtingsfietspad

Variante 3, 4 en 5: oversteeklengtes zijn langer dan variante 1, 2 en 2b

Variante 5: minimale kansen op uitbreiding voetgangersruimte



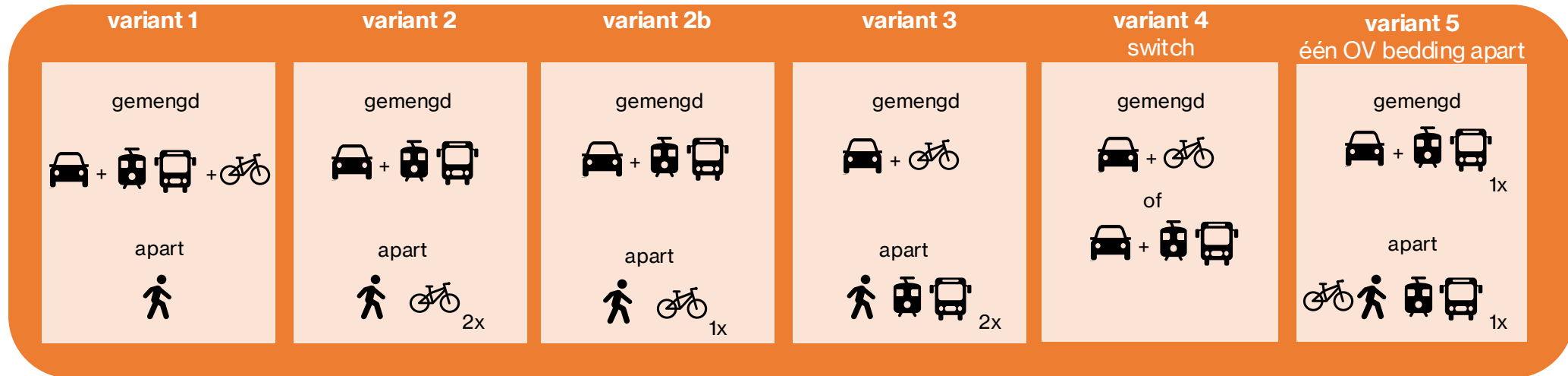
3.1. Afwegingskader

Hoofdinzichten fietsers

Variante 2 en 5: veilige inpassing door afgescheiden fietspaden

Variante 1, 3 en 4: gemengd verkeer niet gewenst omwille van hoge intensiteiten gemotoriseerd verkeer + vanwege het soort verkeer (vrachtwagens, bussen, parkeer- en laad- en losbewegingen)

Variante 2b: sterk verhoogd risico op ongevallen aan kruispunten + fietsers met bestemming aan andere kant van de baan moeten in gemengd verkeer



3.1. Afwegingskader

Hoofdinzichten openbaar vervoer

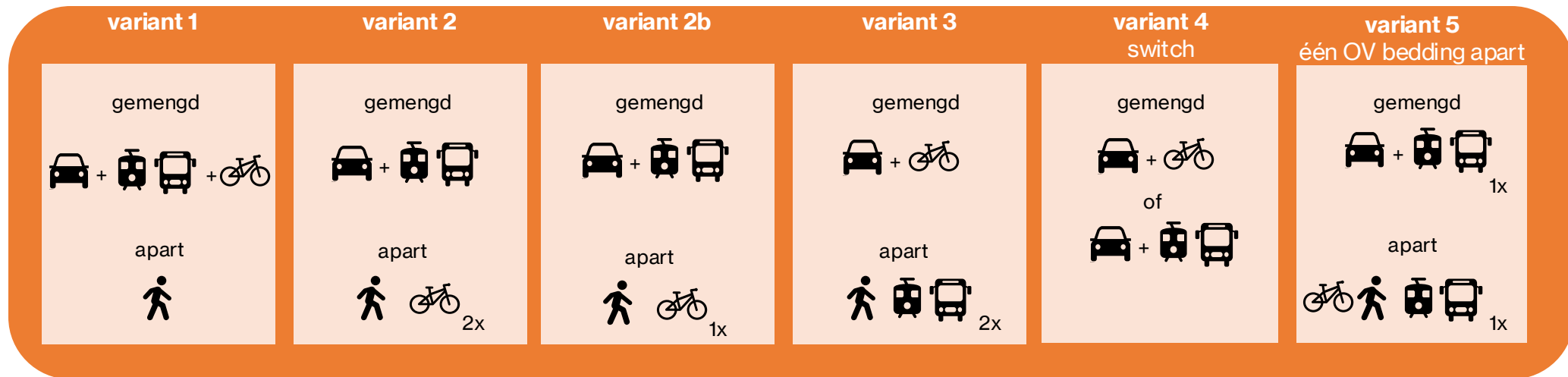
Variant 1: minste doorstroming OV door menging alle stromen behalve voetgangers

Variant 2, 2b: mindere doorstroming door menging met gemotoriseerd verkeer

Variant 3, 4, 5: minder flexibele inpassing van haltes

Variant 4 & 5: betere doorstroming door afzonderlijke busbaan

Variant 3: maximale doorstroming door dubbele busbaan



3.1. Afwegingskader

Hoofdinzichten gemotoriseerd verkeer

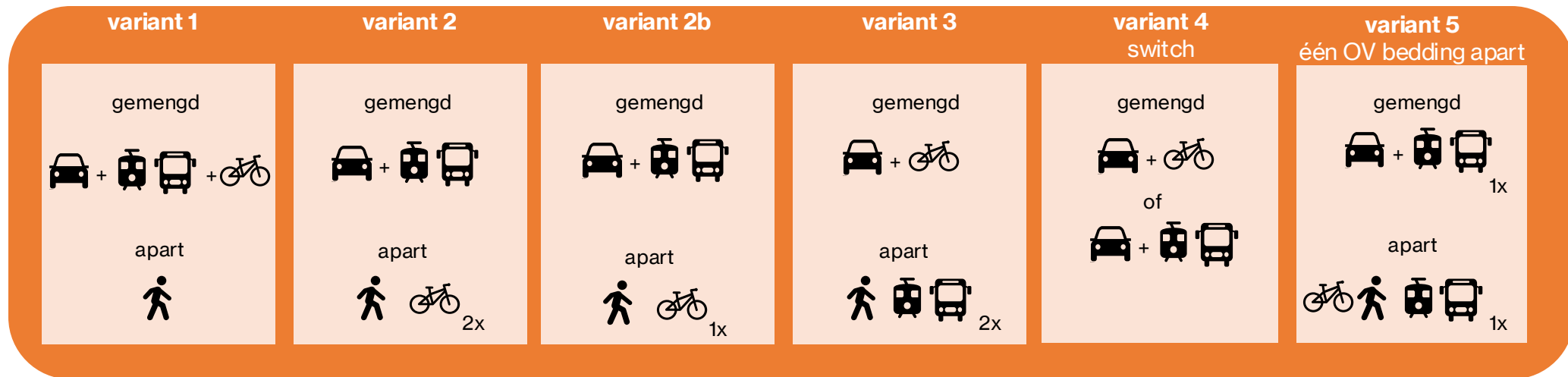
Variant 2b, 2: doorstroming blijft +/- gelijk aan huidige situatie in modellering

Variant 5: doorstroming beter door afzonderlijke busbaan t.o.v. andere varianten

Variant 1: doorstroming sterk verminderd door mengen alle modi

Variant 3: doorstroming verminderd door menging met fietsers

Variant 4: doorstroming verminderd door menging met fietsers aan één kant



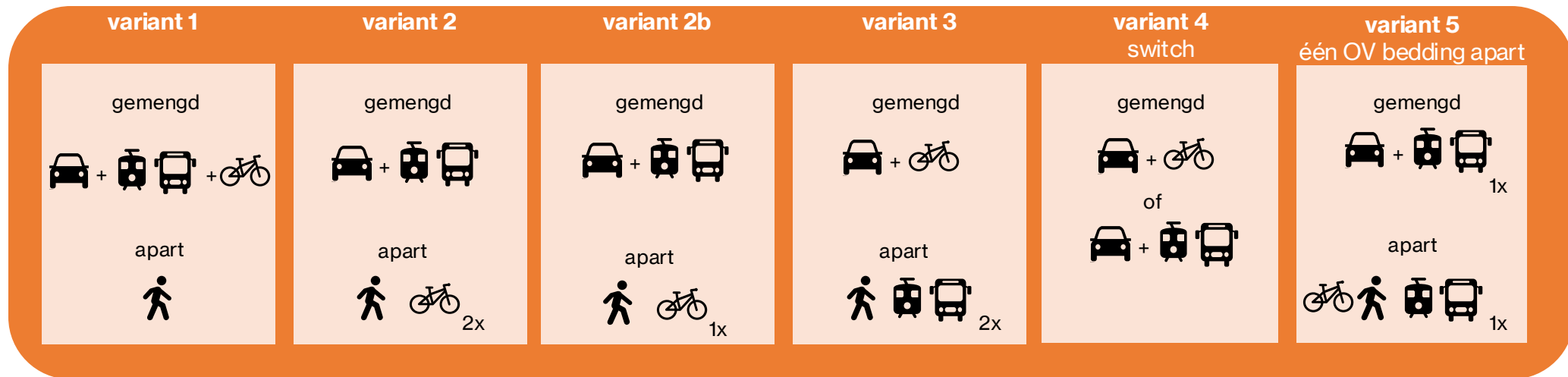
3.1. Afwegingskader

Hoofdinzichten Laden en Lossen

Variant 1,2 en 2b: Laden en Lossen kan aan beide kanten van de weg ingepast worden

Variant 3: Laden en lossen mogelijk aan beide kanten van de weg maar heeft impact op breedte voetpad

Variant 4 & 5: Laden en Lossen niet mogelijk aan beide kanten van de weg



3.1. Afwegingskader

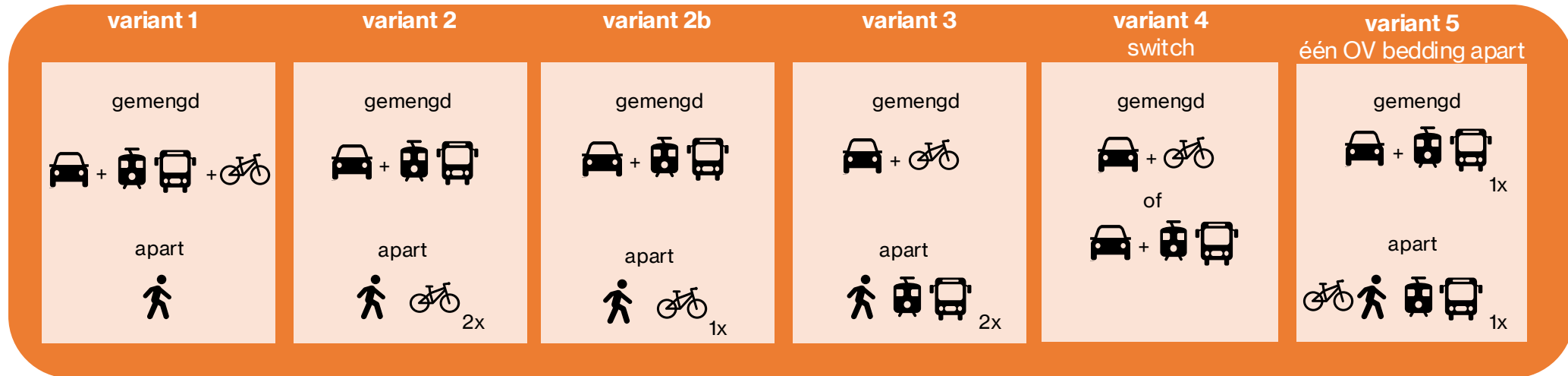
Hoofdinzichten verblijfsruimte en groenruimte

Variant 1: maximale mogelijkheden

Variant 2, 2b: relatief goede mogelijkheden

Variant 5: erg beperkte mogelijkheden

Variant 3 en 4: beperkte mogelijkheden



3.2. Mobiliteitsvariant 2

Mobiliteitsvariant 2: meeste potentieel

- Meer verblijfsruimte mogelijk
- Verkeersveilige oplossing

Vaste ontwerpprincipes:

1. Gemotoriseerd verkeer en OV gemengd

2. Afgescheiden fietspaden

3. Flexibele ruimte:

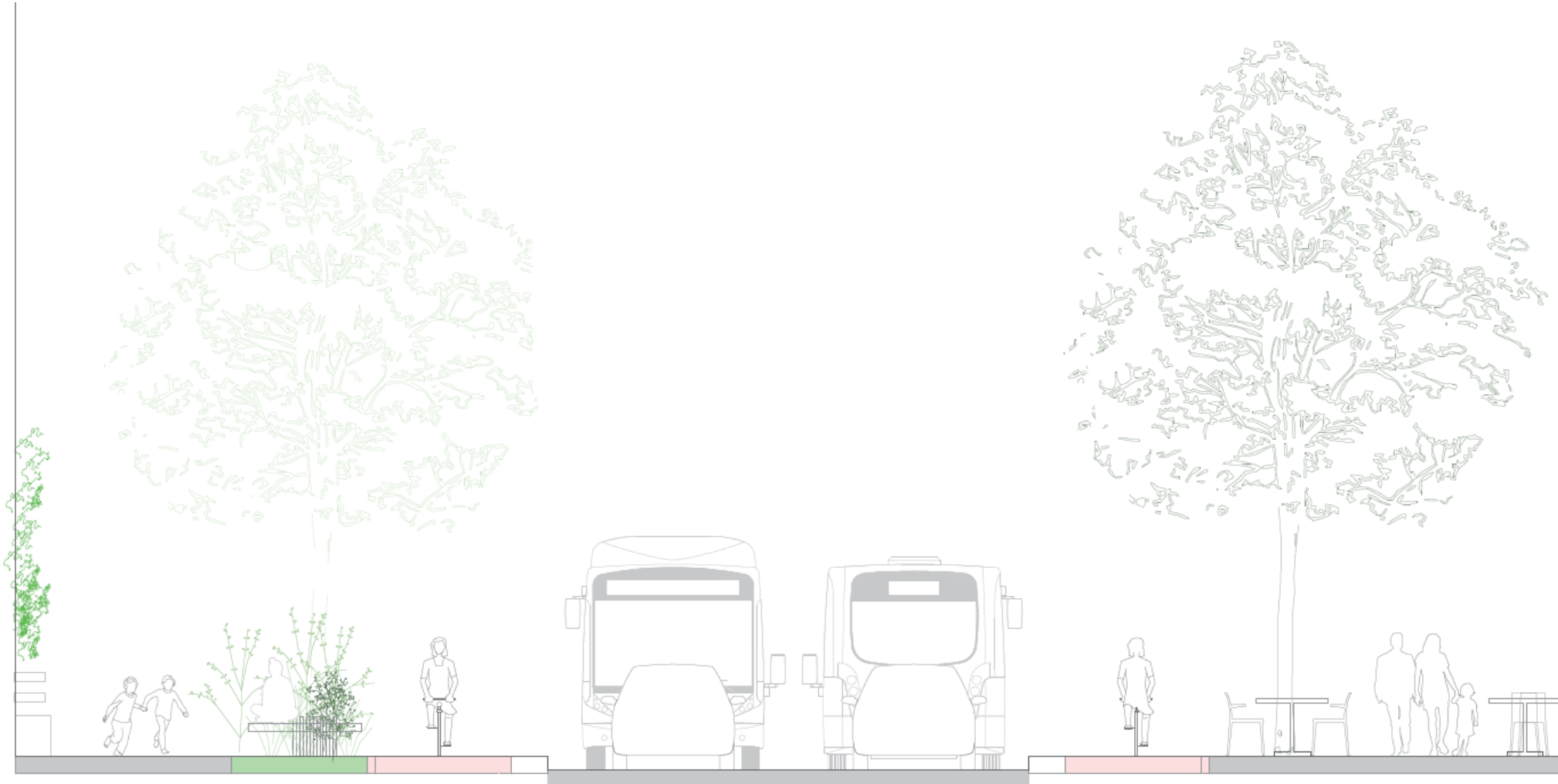
- inzetbaar voor breder voet-/fietspad, parkeren, laden en lossen, groenruimte, verblijfsruimte, halte-inpassing ...



3.2. Mobiliteitsvariant 2

Typeprofiel 1:
Breed voetpad

Minimale breedte
voetpad: 2,50m



Disclaimer:
dit is een voorbeeldintekening

3.2. Mobiliteitsvariant 2

**Typeprofiel 2:
Bushalte als verblijfszone**

**Minimale breedte
voetpad: 2,50m**



Disclaimer:
dit is een voorbeeldintekening

3.2. Mobiliteitsvariant 2

Typeprofiel 3:
Laad- en Loszone

Minimale breedte
voetpad: 2,50m



Disclaimer:
dit is een voorbeeldintekening

3.2. Mobiliteitsvariant 2

Typeprofiel 4:
Parkeerzone

Minimale breedte
voetpad: 2,50m



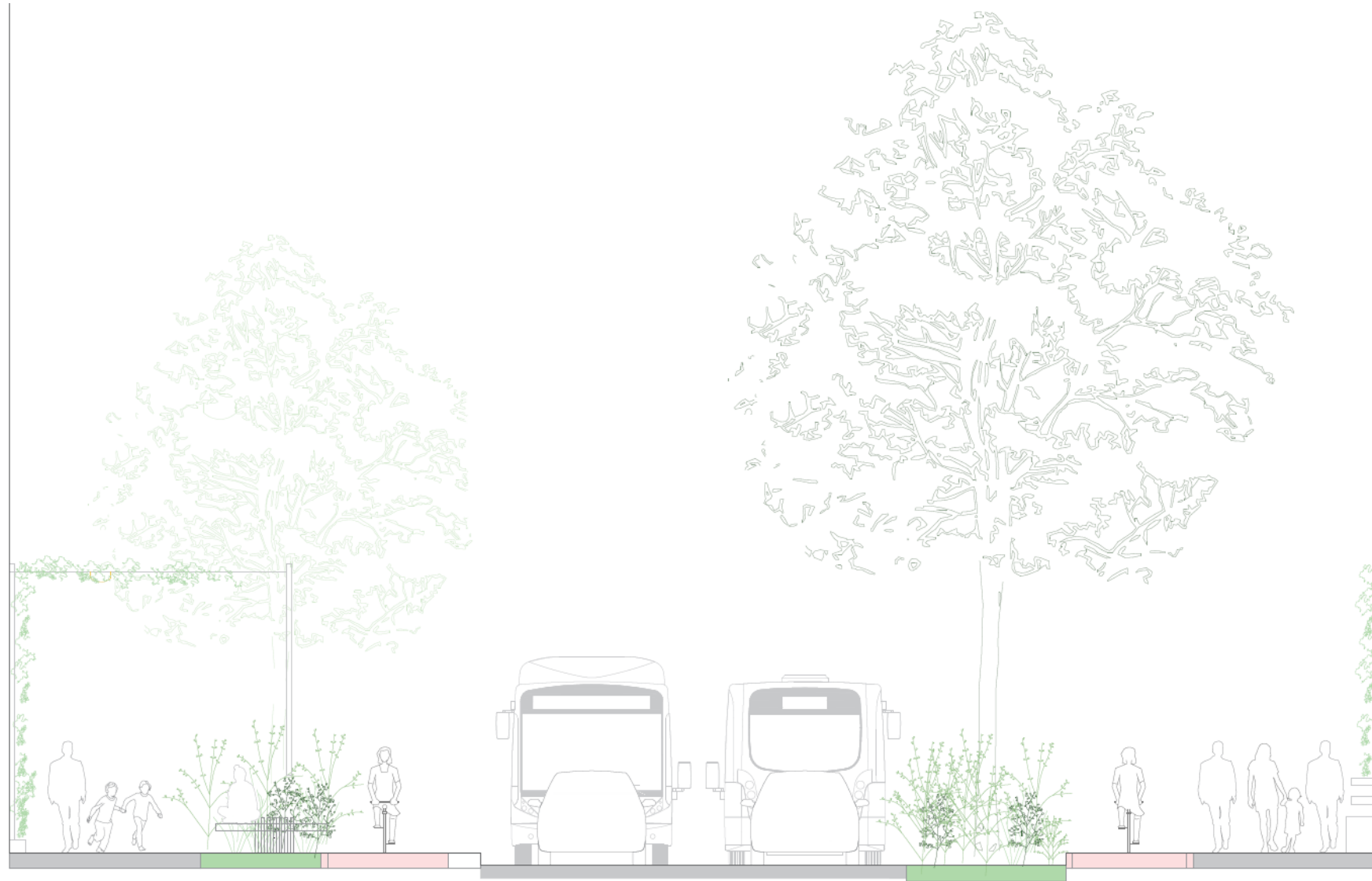
Disclaimer:
dit is een voorbeeldintekening

3.2. Mobiliteitsvariant 2

**Typeprofiel 5:
Maximaliseren groen**

**Minimale breedte
voetpad: 2,50m**

*Disclaimer:
dit is een voorbeeldintekening*



3.2. Mobiliteitsvariant 2

**Typeprofiel 6:
Breder voetpad**

**Minimale breedte
voetpad: 2,50m**



Disclaimer:
dit is een voorbeeldintekening

4) Vervolgstappen

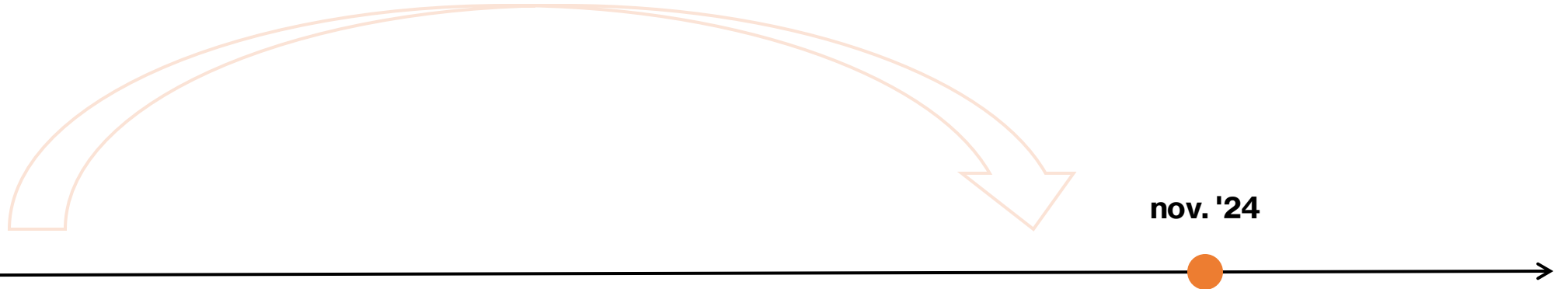
4. Vervolgstappen

verfijnen voorkeursvariant in snede en plan

- we integreren de input die we verzamelden op de verschillende participatiemomenten

sept. '24

nov. '24

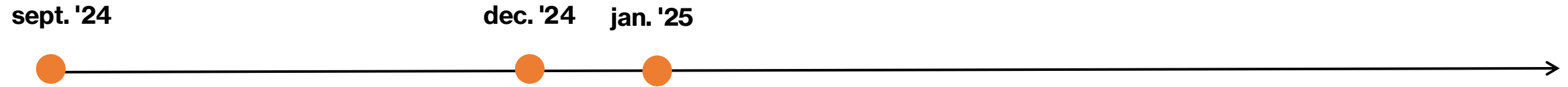


Werkbank en Werkatelier 3

Bespreken eerste versie van voorkeursvariant in plan

4. Vervolgstappen

timing



Uitwerken voorkeursvariant

- 25 sept.: terugkoppelmoment WA en WB 2
- okt.: gesprekken met expertengroepen
- eind nov.: werkbank en werkatelier 3

Begin 2025

- Goedkeuren voorkeursvariant
- Publieksmoment voorkeursvariant

Daarna

- Thematische deelworkshops om tot definitief ontwerp te komen
- Publieksmoment definitief ontwerp
- Aanvraag omgevingsvergunning

4. Vervolgstappen

Huiswerk ter voorbereiding van WA/WB3

De Turnhoutsebaan Transformeert!
Vorbereidingsblad voor werkatelier en werkbank 3

Ontwerp volop in opmaak

De Turnhoutsebaan verkeersveilig en meer leefbaar maken voor iedereen? Dat kan niet op één dag. Stap voor stap werkt een team van experts aan een nieuw ontwerp voor de baan.

Na alle interviews, het belevingsonderzoek, alle gesprekken in de eerste twee werkbanken en werkateliers, werd besloten om mobiliteitsvariant twee als verder startpunt te nemen.

Vanaf nu staan er dus een aantal dingen vast:

- Gemonteerd verkeer en openbaar vervoer worden gemengd.
- De rijbaan is maximaal 6,70 meter (incl. goeten).
- De lijn onderzoekt welk type openbaar vervoer nodig en wenselijk is op de Turnhoutsebaan.
- Er komen twee éénrichtingsfietspaden van min. 2 meter.
- We streven naar een voetpad met een breedte van 2,50 meter (met minimum 1,90 meter vrije wandelruimte).
- Er is altijd minstens 5,80 meter ruimte om vrij in te zetten.

Dat betekent ook dat we de komende maanden nog heel wat dingen verder gaan onderzoeken en bespreken:

- De verdeling van de flexibele ruimte in groen, parkeerplaatsen, laad- en loszones, fietsparkeerplekken en de verblijfsruimte.
- Het snelheidsregime.
- Het type en de ligging van de haltes.
- Concrete uitwerking kruispunten en oversteken.

Tijdens werkatelier 3 verfijnen we het profiel en bouwen we samen verder aan het ontwerp. Maak jezelf akkoord, bekend met deze snede van de Turnhoutsebaan en de beperkte ruimte die we ter beschikking hebben.

21,50 meter
 schaal 1 op 100

Vlaanderen is veilig onderweg

De Turnhoutsebaan Transformeert!
Bouwstenen voor een nieuwe baan

voetpad min. 2,50 meter
 fietspad min. 2 meter
 gemengde rijbaan maximaal 6,70 meter
 fietspad min. 2 meter
 voetpad min. 2,50 meter

Wat vast staat ▲

▼ Wat nog open staat

- verblijfsruimte ... meter
- groen ... meter
- terrasruimte ... meter
- auto- of fietsparkeerplek min. 2 (+0,50) meter
- laad- en loszone min. 2,50 (+0,50) meter
- hooggroen ... meter
- terrasruimte ... meter

Vlaanderen is veilig onderweg

