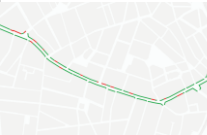


nr	Algemeen	groep?	Segment	Ter hoogte van	Opmerking of vraag	Antwoord tijdens werkatelier/-bank	Finaal antwoord geformuleerd door studieteam en opdrachtgevers na werkatelier/-bank
*Deze informatie werd in de week van 13 januari, na werkbank en werkatelier, opgehaald bij verschillende handelaars door de winkeliersvereniging BOHO2140. Op deze manier krijgt de stem van verschillende handelaars een plek in deze werksessies.							
**Via mail toegevoegd /aangepast door deelnemers van werkbank/werkatelier 3 aan voorlopig verslag							
1	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overall	Afval	Bij de concrete uitwerking moet voldoende rekening gehouden worden met afvalophaling. Dit neemt veel plaats in beslag.	Dit wordt in de volgende fase (projectnota) verder uitgewerkt. Er wordt nog bekeken of dit collectief zou kunnen.
2	Werkbank	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overall	Afval	Waar kan afval geplaatst worden voor ophaling? Belangrijk aandachtspunt om hiervoor een duidelijke plek te verzien. Is vandaag een groot probleem.	zie antwoord vraag 1
3	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A	Carnot/THB	Beplanting en bomen	De groenzone t.h.v. de Kerkstraat mag minder versnipperd.Het is voor voetgangers natuurlijker om rond de groenzone t.h.v. de Kerkstraat te wandelen. Het is ook best een druk punt. Het kan dus een meerwaarde zijn om meerdere mogelijkheden voor voetgangers te voorzien.	Deze opmerking werd meegenomen en aangepast in het definitief plan
4	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overall	Beplanting en bomen	Deelnemers zien geen meerwaarde in het aanbrengen van een (beperkte) groenstrook tussen voetpad en fietspad. Deze zijn nu 50cm breed ingetekend, maar dat zou sowieso 100cm moeten zijn. Zinvoller is om deze groenruimte toe te voegen aan de groenzones in de flexibele zone en Spelaanleidingen, bijvoorbeeld stapstenen in een groenzone of een hinkelparcours door onderscheid in materialisatie kunnen wel een vervanging hiervan zijn.	In het definitief plan werden geen groenzones meer voorzien tussen het voet- en fietspad.
5	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overall	Beplanting en bomen	In beide rondes zijn er verschillende meningen over de groenzones. In de eerste ronde wordt gevraagd om de groenzones in het grondvlak te minimaliseren en enkel ondergronds groeiruimte voor wortels te voorzien. Wat nu groen ingekleurd is zal in werkelijkheid gewoon zand zijn waar afval en fietsen in terecht komen. In dit soort straat moet de focus liggen op de bomen, niet op de groenvlakken. In de tweede ronde zien deelnemers wel meerwaarde in het ontharden van deze zones, ze zouden zelfs groter mogen ogen door groenzones meer te clusteren. Dat trekt meer aandacht en breekt de lineariteit van de baan.	Er wordt geen gras voorzien in boomspiegels, maar robuuste houtachtigen, opgaande beplanting.
6	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overall	Beplanting en bomen	Kan er duidelijk bepaald worden wat gezien wordt als toegankelijk groen en wat niet?	Er worden drie typen plantvlakken voorzien: standaard, langwerpig en grotere groenpockets ter hoogte van strategische plekken. Het groen zelf is dus niet betreedbaar, maar er worden wel verblijfsfuncties, zoals zitbanken, aan gekoppeld.
7	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overall	Beplanting en bomen	Op een groenstrook zonder boom in wordt geparkeerd.	Alle plantvakken worden verhoogd voorzien (ten opzichte van de rijweg). Dit wordt in de mate van het mogelijke gedaan in het definitief plan.
8	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A	Overall	Beplanting en bomen	Grote bomen koppelen aan parkeerplaatsen.	Dit is interessant, maar onder andere afhankelijk van het gewenste aantal parkeerplaatsen. De bezorgdheid werd meegenomen in de verdere uitwerking - er is niet gekozen voor een monotoon profiel. Dit werd verder besproken in werkbank en atelier 4 en tijdens de terugkoppelmomenten.
9	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overall	Beplanting en bomen	Er zou onderzocht kunnen worden of de flexibele zones aan beide kanten over de hele brede 2,5m moeten zijn. Een boomrooster kan ook geplaatst worden op 1,5m breedte. Dit zou ook zinvol kunnen zijn om dan ten minste aan één zijde terrassen te kunnen verbreden. Er is dan veel meer variatie mogelijk in het hele profiel.	
10	Werkbank	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overall	Beplanting en bomen	Welke bomen kunnen behouden blijven/hebben nog overlevingskansen?	In het definitief plan worden een 25-tal waardevolle bomen behouden en geïntegreerd in het nieuwe plan. De mogelijkheid om de te roeien bomen (op een andere locatie) te verplanten wordt onderzocht.
11	Werkatelier	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overall	Beplanting en bomen	Kunnen de huidige bomen behouden blijven? En is er voldoende grondpakket om de bomen levensvatbaar te houden.	zie antwoord vraag 10
12	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	C	350	Beplanting en bomen	Hier kijken naar de positie van de bomen in functie van integrale toegankelijkheid, eventueel een paar meter te verschuiven.	Dit werd aangepast in het definitief plan.
13	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overall	Beplanting en bomen	Deelnemers vragen om het groen niet alleen te tellen in het aantal bomen en de groenoppervlakte, maar ook te kijken naar het groenvolume en de hoeveelheid schaduw.	Hier werd rekening mee gehouden in het definitief plan.
14	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A		Dwarsverbindingen	Een slimme lichtenregeling zou de ochtend- en avondspits kunnen opvangen door bijv. langer of meer groen te voorzien voor het oversteken van fietser (dwarse verbinding Helmstraat-Kroonstraat)	Alle kruispunten in het model worden dynamisch behandeld volgens de richtlijnen van AWW. Dit betekent dat er 'niets voor niets voor rood' komt te staan. Er wordt dynamisch geregeld a.d.h.v. lussen. Hierdoor kan de groentijd ingeperkt worden als er geen verkeersvraag voor is. Er moet daarnaast wél voldaan worden aan de eisen van de stad qua wachttijden voor traag verkeer, waardoor de maximale groentijd voor het verkeer vaststaat. Binnen de definitieve situatie kan dit met de slimme verkeerscomputer van Antwerpen (de VLCC) nog verder mee geoptimaliseerd worden, waarbij bijvoorbeeld deze wachttijden voor traag verkeer bij slecht weer nog meer ingeperkt worden.
15	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A		Dwarsverbindingen	Er is discussie of er al dan niet een voorplein voorzien zou moeten worden t.h.v. de Helmstraat. Deze dwarsverbinding verbindt twee scholen en is dus een belangrijke verbinding voor kinderen, maar wordt veel gebruikt als fietsverbinding, waardoor het eerder een doorgangs- dan een verblijfsplek wordt.	Er werd extra ruimte voorzien op de hoek met de Helmstraat, maar verder prioriteit gegeven aan verkeersveiligheid en veilige oversteeikbaarheid van dit drukke kruispunt.
16	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overall	Dwarsverbindingen	Kan er extra aandacht besteed worden aan zichtbaarheid bij het oversteken? Bijvoorbeeld door te vermijden dat er groen voorzien wordt op kruispunten, door voetpaduitstulpingen, ...	Hier werd rekening mee gehouden in het definitief plan.
17	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A		Dwarsverbindingen	Volgens een deelnemer wordt de Van Geertstraat wordt in de toekomst doodlopend.	Dit is niet meer van toepassing. Er komt een knip voor gemotoriseerd verkeer, dit werd ook al naar de buurt gecommuniceerd: https://www.antwerpen.be/info/624418d13a03a3f75d281ca3/heraanleg-ketsstraat-en-tuinbouwstraat .
18	Werkbank	Groep 2 (Klara)	B	226	Dwarsverbindingen	Rekening houden met oversteeikbaarheid thv het IMS	Er wordt voldoende opstelruimte voor voetgangers en fietsers voorzien op deze plek.
19	Werkatelier	Groep 2 (Klara)	B	162	Dwarsverbindingen	Hoe en waar kunnen voetgangers en fietsers oversteken?	Aan lichtgeregelde kruispunten worden de fietsoversteken voorzien via een fietsoversteek met bypassconstructie of een OFOS (opgeblazen fietsopstelstrook) wanneer de fietser in gemengd verkeer zit. Per locatie zal hierbij de beste oplossing gekozen worden, rekening houdend met de voorhanden zijnde openbare ruimte, zodoende een vlotte en veilige doorstroming van fietsers te garanderen. Ter hoogte van voorrangsgeregelde kruispunten (vb. zijstraten) zit de fietser op de Turnhoutsebaan in de voorrang. Het kruisen van de Turnhoutsebaan voor fietsers wordt ter hoogte van deze kruispunten gefaciliteerd door fietsdoorsteken in de hybride zone (overzijde). Deze oversteken gebeuren via de geldende voorangsregeling en zijn niet beveiligd met steunlichten. Ter hoogte van de zijstraten kruisen voetgangers de Turnhoutsebaan via daartoe voorziene zebra's.
20	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overall	Dwarsverbindingen	Deelnemers vragen zich af of er wel voldoende objectivrije oversteeplaatsen zijn om met de fiets de straat over te steken.	Om de veiligheid en toegankelijkheid te garanderen, worden voetgangersoversteekplaatsen gecreëerd op strategische locaties, waaronder kruispunten en haltes. Op langere straatsegmenten worden extra oversteken voorzien waar nodig. Alle voetgangersoversteekplaatsen zijn aangeduid op het definitief plan.

snede uit het plan ter verduidelijking vraag 3:



21	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	C	215	Dwarsverbindingen	Ter hoogte van nummer 215 vraagt men om het verkeerslicht te behouden voor de IMS-school. Dit licht maakt de situatie een stuk veiliger.	Het nieuwe ontwerp voorziet geen verkeerslichten ter hoogte van het Laar en de Jaak de Braeckeleerstraat. Deze beslissing is genomen omdat de oversteeklengte aanzienlijk wordt gereduceerd van vier naar twee rijstroken, wat de oversteek eenvoudiger en sneller maakt. Daarnaast kan een verkeerslicht in sommige situaties een vals veiligheidsgevoel geven; bij groen licht zijn wagenbestuurders mogelijks minder alert op plots overstekende voetgangers. Dit in tegenstelling tot een zebrapad, waarbij de voetgangers te allen tijde voorrang hebben over het gemotoriseerd verkeer. Op basis van deze overwegingen zijn verkeerslichten bij deze voetgangersoversteekplaats niet opgenomen in het plan.Om de nodige flexibiliteit voor de toekomst te behouden, worden er evenwel wachtbuizen voorzien ter hoogte van deze oversteek. Dit maakt het mogelijk om na evaluatie van de heraangelegde Turnhoutsebaan alsnog verkeerslichten te installeren, mocht dit in de praktijk noodzakelijk blijken.	
22	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A	Overall	Fiets- en voetpaden	**De voetpaden zijn vaak niet even breed als de doelstelling van 1,9 meter vrije loopzone + 0,80 meter uitstalzone. Er moet gewaakt worden dat dit echt overall als minimummaat aanwezig is, waarbij het belangrijk is te beseffen dat het plaatselijk 'weghalen' of 'versmallen' van de uitstalzone geen oplossing vormt, want in praktijk zal dit niet gerespecteerd worden (een reclamebord is nu eenmaal de breedte dat ze is), met als gevolg een te smalle loopzone en bijgevolg conflicten tussen voetgangers en fietsers. Eventueel kan plaatselijk de uitstalzone aan de overkant van het voetpad plaatsvinden waar ze gecombineerd wordt met een bomenrij bv, maar verder opschuiven dan dat in het dwarsprofiel is in praktijk ook niet mogelijk (handelaars gaan geen producten uitstallen of reclameborden plaatsen tussen de rijweg en het fietspad bv.)	Er wordt langs weerszijden een bewegingszone van minimaal 1,90 m obstakelvrije breedte gegarandeerd, zodat voetgangers vlot kunnen circuleren. Grenzend aan de gevel wordt een activiteitenzone van 0,80m voorzien die kan dienen als uitstalruimte voor handelspanden. Zie ook kaart ter verduidelijking: rood is min. 1,90m (géén uitstalruimte mogelijk) / groen is min. 2,70m (mét uitstalruimte)	
23	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A	Overall	Fiets- en voetpaden	**In het licht van die smalle voetpaden, zou een deelnemer willen dat er ook ontwerpand onderzoek gebeurt naar een optie met een licht asymmetrisch wegprofiel, waarbij de volgende minimummaten strikt gerespecteerd worden: uitstalzone: 0,8m + voetpad 1,9m + fietspad 2m + schuwzone tot geparkeerde auto 0,75m. Eigenlijk lijkt het mogelijk om dan zelfs 2,5m obstakelvrije voetpadruimte ook eens uit te proberen,(zie ook dwarsprofielen deelnemer). Wat er dan nog rest, kan gebruikt worden voor aan één zijde een iets bredere 'gele zone' die parkeren en laden en lossen mogelijk maakt, terwijl aan de andere kant de 'gele zone' net iets smaller kan worden (enkel voldoende voor schuin of parallel geplaatste fietsnietjes en groen bv.). Doordat de Turnhoutsebaan reeds vol met kleine bochten zit kan geregeld (bv. elke 100 meter) die zone van kant wisselen naargelang de noodzaak voor laden en lossen, zonder dat dit visueel een opvallende asverschuiving is. De asverschuiving is ook maar beperkt, doordat de gele zone maar gedeeltelijk asymmetrisch is. Dit is minstens een ontwerpand onderzoek waard, want het is de enige manier om echt volgens het STOP-principe te ontwerpen: vertrekken vanuit de nodige breedte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer (rijweg voor bus en auto), en dan de overgebleven ruimte zo slim mogelijk inzetten voor het parkeren. Met een volledig symmetrisch profiel past het zo mooi gepresenteerde 2,5 meter brede vrije loopruimte van voetpad er helemaal niet in omwille van de parkeerplaatsen, en wordt er eigenlijk helemaal niet primair rekening gehouden met de belangrijkste gebruiker van deze winkelstraat, namelijk de voetganger. Belangrijk om op te merken is ook dat dit niet per se een dramatische impact heeft op het aantal parkeerplaatsen. In de getoonde ontwerpen was er immers vaak ook maar aan één kant parkeerplaats, met dan aan de overkant fietsparkeerplaatsen of dergelijke die ook op een smallere gele zone terecht zouden kunnen. Daar waar er dan wel aan twee zijden parkeerplaatsen getekend waren, was er meestal verderop dan weer een zone waar toevallig aan beide zijden net geen parkeerplaatsen meer voorzien werden, wat dan ook herverdeeld kan worden. De impact op het aantal parkeerplaatsen zal pas duidelijk worden als er eens echt ontwerpand onderzoek naar gebeurt. Het lijkt erop dat de keuze van symmetrisch parkeerstroken nu heel veel van het ontwerp dicteert, en er daarbij ook niet meer outside the box gekken wordt naar andere mogelijkheden om het dwarsprofiel te verdelen binnen de reeds gemaakte keuzes (zijnde aparte fietspaden en geen aparte trambedding). Dat wordt nu wel gedaan ter hoogte van pleinen e.d., maar in feite is een oplossing nodig voor voldoende voetpadruimte over de hele as.	Omwille van de grote vraag naar parkeren is het niet mogelijk om maar langs één kant van de baan langsparkeren te voorzien en is deze optie dus niet mogelijk. Ook wordt gevraagd vanuit Stad Antwerpen en de handelaars om aan beide kanten van de weg laad- en losmogelijkheden te voorzien.	
24	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A	Overall	Fiets- en voetpaden	Deelnemers vragen om waar mogelijk het fietspad tegen de rijstrook aan te plaatsen. Zoals het nu ingetekend is wordt er gevereerd dat er conflicten zullen ontstaan tussen voetgangers en fietsers omdat de schuifstand minimaal is. Volgens deelnemers zal het zelfs veiliger aanvoelen om te fietsen naast de rijweg dan geklemd tussen parkeren en voetgangers. Zolang de bochtstraten voldoende zijn zien ze geen problemen om het fietspad langs buiten te leggen. Dit biedt ook mogelijkheden om terrassen te voorzien die breder zijn dan 80cm.	Parkeerplaatsen liggen altijd naast de rijweg om de fietsveiligheid te garanderen, zodat wagens bij het parkeren fietsers niet moeten kruisen. Bij terrassen en voorpleinen ligt het fietspad wel naast de rijweg. Dit is het algemene uitgangspunt.	
25	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A		Fiets- en voetpaden	Er moet voldoende plaats voorzien worden voor fietsers om te kunnen afslaan t.h.v. de Kerkstraat.	Er worden opstelstroken voor fietsers voorzien aan vier zijden van het kruispunt met de Kerkstraat. Fietsers blijven dus op het fietspad en zullen niet meer, zoals vandaag gebeurt, meebewegen met het gemotoriseerd verkeer.	
26	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A		Fiets- en voetpaden	Er moet voldoende ruimte voorzien worden voor overstekende voetgangers om te wachten op groen licht (bijv. knooppunt met de Kroonstraat). Dit is vandaag ook een probleem.	Ter hoogte van de dwarsverbinding Kroonstraat-Helmstraat worden langs de vier zijden oversteekplaatsen voor voetgangers voorzien. Er worden geen bypasses voor fietsers voorzien om voldoende opstelruimte voor overstekende voetgangers te garanderen.	
27	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A		Fiets- en voetpaden	Er moet voldoende opstelruimte voor fietsers voorzien worden in het algemeen en hier specifiek voor de verbinding met de Helmstraat.	Ter hoogte van Kroonstraat en Helmstraat wordt een OFOS (opgeblazen fietsopstelstrook) voorzien waarin fietsers zich kunnen opstellen. De afmetingen van deze opstelstrook zijn conform de voorschriften uit het Fietsvadecum. Voor fietsers vanuit de Turnhoutsebaan richting Kroonstraat of Helmstraat wordt eveneens voldoende ruimte voorzien ter hoogte van de fietsoverstekten.	
28	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A		Fiets- en voetpaden	Is het niet logischer dat fietsers die de verbinding van de Helmstraat naar de Kroonstraat nemen met gemotoriseerd verkeer meebewegen en niet apart op een fietspad gestuurd worden?	Dit is zo voorzien in het definitief plan.	
29	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overall	Fiets- en voetpaden	Alle looplijnen van voetgangers zouden gecontroleerd moeten worden.	Alle loop- en zichtlijnen van voetgangers werden gecontroleerd over de volledige lengte van de baan. Er wordt eveneens rekening gehouden met de zichtbaarheid bij het oversteken door hier te kiezen voor lage beplanting, een verhoogde inrichting en de zichtlijnen te garanderen?	
30	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overall	Fiets- en voetpaden	Er moet voldoende ruimte voor fietsers voorzien worden op de kruispunten om te wachten (op de lichten), maar ook om te kunnen manoeuvreren.	Hier is, in de mate van het mogelijke, rekening mee gehouden, o.a. door geen bypasses meer te gebruiken om fietsers te laten afslaan.	
31	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overall	Fiets- en voetpaden	Er is weinig schuifstand tussen fietspad en parkeerplek voorzien.	Er is nu een schuifstand van 50cm voorzien conform draaiboek Stad Antwerpen. Vadecum AWW voorziet 75cm, maar wegens de beperkte ruimte wordt gekozen om de voorschriften van stad Antwerpen te volgen. Er wordt wel gestreeft naar 75cm, maar het is een moeilijke keuze...	
32	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A		Fiets- en voetpaden	Dit segment zou baat hebben bij een extra velostation.	Het bestaande velostation aan Stenenbrug wordt verplaatst naar een locatie vlakbij op de Turnhoutsebaan. Er komen geen bijkomende velostations op de Turnhoutsebaan. Het huidige aanbod aan fietsen volstaat, er zijn in de omliggende straten op wandelstand ook stations aanwezig die de verschillende delen van de Turnhoutsebaan kunnen bedienen.	

33	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overal	Fiets- en voetpaden	Het voetpad is nu op veel punten maar 2,2m breed. Wordt de situatie dan beter dan de bestaande toestand? Als iemand meer ruimte dan de voorziene 80cm uitstaruimte inneemt dan wijk je als voetganger al snel uit naar het fietspad. Als dit niet breder kan, is het dan niet beter om op de rijbaan te fietsen (fietsstraat)?	Omwille van de autointensiteiten is een fietsstraat niet wenselijk. Langsheen de hele baan (incl. bushaltes en laad en loszones) wordt min. 1,90m obstakelvrije voetgangerszone voorzien, in het grootste deel van de baan wordt min. 2,70m voorzien (hier is uitstaruimte mogelijk).
34	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overal	Fiets- en voetpaden	Er wordt gevreesd voor conflicten tussen fietsers en voetgangers (referentie: Carnotstraat). Is het niet mogelijk om de groene zone bij de voetgangerszone te nemen (buffer tussen fiets- en voetpad of verbreden van de voetgangerszone).	Parkeerplaatsen liggen altijd naast de rijweg om de fietsveiligheid te garanderen. Bij terrassen en voorpleinen ligt het fietspad wel naast de rijweg. Dit is het algemene uitgangspunt.
35	Werkbank	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overal	Fiets- en voetpaden	Voetgangers en fietsers circuleren nu vlak naast elkaar. Dit is niet echt wenselijk (zie Carnotstraat). Kan er eventueel toch een beter onderscheid gemaakt worden door een hoogteverschil te voorzien?	Vanuit ruimtelijk standpunt en veiligheid is dit niet wenselijk.
36	Werkatelier	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overal	Fiets- en voetpaden	Circulatierruimte voor voetgangers en verblijfsruimte moet wel goed afgescheiden worden, zodat er ook op het voetpad vlotte doorstroming blijft.	Het streefdoel voor een obstakelvrije voetgangerszone (circulatierruimte) is 2,5m, dit is haalbaar voor 70% van de lengte van de baan, indien alle winkels en horeca een uitstaruimte of terras gebruiken.
37	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Fiets- en voetpaden	De schuifafstanden moeten groter (min 0,5m, idealiter 0,75m). Beste voorzien dus van een vrije goot zodat de deuren van geparkeerde auto's niet over het fietspad komen.	zie antwoord vraag 34
38	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Fiets- en voetpaden	Ook schuifafstanden in groenperken (laaggroen heeft ook een schuifafstand nodig). Dit hoeft niet verhard te zijn, maar plaats geen objecten of planten direct naast het fietspad.	Hier wordt rekening mee gehouden. Dit is ingetekend op het definitief plan.
39	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Fiets- en voetpaden	Ook schuifafstanden inrekenen bij de vorming van de tramperrons (zie vademecum Vergavingsgezind Ontwerpen).	De bovengrondse tram verdwijnt in het nieuw ontwerp. Hierdoor vervalt deze vraag.
40	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Fiets- en voetpaden	Voorzie geen kopkes (klinknagels) tussen het fietspad en het voetpad. Onderscheid moet wel maximaal gemaakt worden door kleur, materialisatie en eventueel een goot.	Dit moet nog gedetailleerd worden.
41	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Fiets- en voetpaden	Voorzien overall opstaruimtes voor voetgangers en fietsers.	Dit wordt voorzien ter hoogte van alle dwarsverbindingen.
42	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Fiets- en voetpaden	Deelnemers vragen zich af we de fietspaden willen verbreden. We willen vermijden dat de breedte heel te tijd wisselt, maar misschien komt een kleine verbreding bij de verblijfspleinen en de groenzones de veiligheid wel ten goede.	Er is geopteerd voor een vaste breedte. Verbredingen gaan weer ten koste van voetgangersruimte.
43	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	C	286	Fiets- en voetpaden	De Roma: Looiplijnen voor evacuatie toevoegen.	Dit wordt opgenomen in verdere uitwerking.
44	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	C	286	Fiets- en voetpaden	De Roma: Een zitelement voor de deur is interessant om de ruimte te scheiden van het fietspad, maar dit is ook een nooduitgang. Dus geen vaste stukken, want dit moet obstakelvrij voor de brandweer.	Dit wordt verder uitgewerkt in samenspraak met medewerkers van De Roma.
45	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	C	286	Fiets- en voetpaden	De Roma: Zebrapaden voor de Roma intekenen.	Dit werd voorzien in het definitief plan.
46	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	C	298	Fiets- en voetpaden	Voorzie schuwzone tussen bankjes en het fietspad.	Dit werd op deze locatie anders ingericht in het definitief plan, waardoor de afstand tussen de zitbanken en het fietspad sowieso groter is.
47	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Fiets- en voetpaden	Een belangrijk aandachtspunt is de scheiding tussen het fietspad en de weg waar deze naast elkaar komen te liggen.	De enkelrichtingsfietspaden worden gedimensioneerd op 2 meter breed, waarbij er telkens 0,5 meter schuifafstand wordt voorzien ten opzichte van de rijbaan en/of parkeerplaatsen.
48	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Fiets- en voetpaden	Een tweede belangrijk aandachtspunt hier is een scheiding tussen het fietspad en het voetpad waar deze naast elkaar liggen. Een hoogteverschil tussen het fiets- en het voetpad is niet wenselijk, want dit zorgt ook voor gevaarlijke situaties, maar een goot, kleurverschil en andere materialisatie zijn alle drie noodzakelijk.	Fiets- en voetpad worden anders gematerialiseerd, verder worden er geen scheidingen tussen beiden voorzien.
49	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Fiets- en voetpaden	Deelnemers zijn positief over de fietsveiligheid van het plan.	Leuk
50	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A		Fietsparkeren	Zijn er genoeg fietsparkeerplekken voorzien in dit segment? Vandaag heb je in dit segment zelden plaats om je fiets te parkeren. Kunnen autoparkeerplaatsen zo ingericht worden dat ze in de toekomst gemakkelijk omgevormd kunnen worden tot fietsparkeerplekken?	Het is onbekend hoe groot de nood is aan fietsstaruimten precies is, maar er worden in het nieuwe plan substantieel meer fietsparkeerplekken voorzien dan er vandaag beschikbaar zijn op de Turnhoutsebaan. Over het gehele tracé worden 530 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Het omvormen van autoparkeerplaatsen naar fietsstaruimten is vandaag niet het uitgangspunt, er is vandaag namelijk ook een zeer hoge autoparkeerdruk en bij deze heraanleg is er momenteel al een afname in autoparkeerplaatsen. Omvorming kan altijd zonder grote ingrepen (toch van auto naar fiets).
51	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overal	Fietsparkeren	De koppeling van fietsparkeren vlak naast mobipunten wordt logisch bevonden.	Dit werd ook in het definitief plan zo voorzien.
52	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overal	Fietsparkeren	Fietsbeugels op veel verschillende plekken verrommelen het wegbeeld. Kunnen ze meer geclusterd worden? Anderzijds zijn fietsers lui en zullen ze hun fiets graag zo dichtbij mogelijk willen parkeren.	Fietsenstallingen worden geclusterd en afgestemd op het ritme van de parkeerplaatsen. Om de 50 m worden vier fietsnietjes (goed voor acht plaatsen) voorzien, aan beide zijden van de Turnhoutsebaan.
53	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A		Fietsparkeren	Het kruispunt Kerkstraat ter hoogte van de Carrefour Express is een druk punt. Hier moet zeker voldoende plaats voor fietsparkeren voorzien worden.	Wordt meegenomen in verdere uitwerking.
54	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A		Fietsparkeren	In dit segment moeten meer fietsparkeerplekken voorzien worden.	In alle segmenten worden meer fietsparkeerplaatsen voorzien, ook in segment 1. In totaal worden er 199 fietsnietjes voorzien.
55	Werkbank	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overal	Fietsparkeren	In het algemeen zijn er te weinig fietsenstallingen. Er zou eens gekeken moeten worden hoeveel mensen er op de THB wonen.	zie antwoord vraag 57
56	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Fietsparkeren	Het aantal fietsenstallingen mag verder naar omhoog.	zie antwoord vraag 55
57	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Fietsparkeren	Deelnemers vragen of zich af of fietsenstallingen met maar twee beugels eigenlijk wel wenselijk zijn. Meer voorstanders van clustering en daarmee hogere volumes.	
58	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Fietsparkeren	Deelnemers vragen om te kijken of fietsenstalling toch niet dwars gezet kunnen worden, zodat ze meer ruimte bieden voor langere alternatieve modellen.	voor langere fietsmodellen worden omvangrijkere plaatsen voorzien.
59	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Fietsparkeren	Bij het maken van een switch (wanneer een fietspad van tegen de rijstrook komt te liggen aan een voorplein, kan de fietsenstalling tussen het voetpad en fietspad geplaatst worden (met inrit aan de voetgangerskant). Zo vermijden we conflicten tussen fietsers onderling.	Op deze zones liggen de voorpleinen en wordt voorrang gegeven aan extra verblijfsruimte (fietsenstallingen hebben een grote ruimtelijke impact).
60	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Fietsparkeren	Er wordt gevraagd om tegen de volgende werksessie een voorstel te hebben voor de precieze plaatsing van de velostations.	Het velostation dat zich momenteel op het hoekperceel bevindt wordt verplaatst nabij de metro ingangen (Zegel).
61	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Fietsparkeren	Banken worden best zoveel mogelijk van rugleuning voorzien (zeker in de buurt van het dagcentrum) in het kader van integrale toegankelijkheid voor oudere mensen. Een combinatie met banken zonder rugleuning kan als er ook met in de buurt zijn.	Dit moet nog verder gedetailleerd worden, er wordt gewerkt met de straatmeubilaris van Stad Antwerpen, dit meubilaris bevat ook (ergonomische) zitbanken met rugleuningen.
62	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Fietsparkeren	Voorzie geen halfverharding maar kasseien met open voeg op de parkeerplaatsen.	Dit wordt sowieso voorzien.
63	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Fietsparkeren	Voorzie een duidelijke andere materialisatie voor de laad- en loszone en de parkeerplaatsen.	Dit moet nog verder gedetailleerd worden.
64	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	C	226	Fietsparkeren	IMS-plein: Fietsenstallingen zijn er ook niet nodig, de school heeft eigen fietsenstallingen aan de achterkant.	Aparte fietsenstallingen kunnen weg, fietsenstalling aan de overzijde wordt behouden voor algemeen fietsparkeren. Ter hoogte van het IMS (Blijde Inkomststraat) wordt genoeg voetpadruimte voorzien en zitbanken. Ten oosten van de school wordt terrasruimte voor horeca afgewisseld met verblijfsruimte ter hoogte van SAAMO.
65	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	C	308	Fietsparkeren	Verwijder een paar fietsenstallingen zodat camions van De Roma kunnen achteruit draaien.	Er worden enkel fietsenstallingen voorzien ten westen van de Roma (nr 278-280).
66	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	C	350	Fietsparkeren	Zorg ervoor dat mensen die uit de metro aan Zegel komen direct een velostation kunnen zien.	Het velostation dat zich momenteel op het hoekperceel bevindt wordt verplaatst nabij de metro ingangen.
67	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	C	350	Fietsparkeren	Extra fietsenstallingen (en velostation) nodig rond halte Zegel.	In de directe omgeving van deze metrohalte worden voldoende fietsenstallingen geïntegreerd, zodat reizigers eenvoudig kunnen overstappen van de fiets naar het openbaar vervoer.

68	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A		Handel en horeca	Er ontbreekt nog wat gezelligheid in dit segment, het is nu erg lineair. Er mag wat meer variatie inkomen om het echt te laten aanvoelen als een bovenlokaal winkelgebied.		De inrichting in dit segment zet in op het verbeteren van de knooppunctie ter hoogte van de bushaltes, het ordenen van verkeersstromen en het vergroten van de veiligheid op de kruispunten en het creëren van meer kwalitatieve publieke ruimte door vergroening, zitgelegenheden en uitstalruimte voor handel.
69	Werkbank	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overal	Handel en horeca	Grens lokaal en bovenlokaal aanduiden op plan.		Niet van toepassing op definitief plan.
70	*extra input handelaars	/	A	30	Laden en lossen	Laad- en loszone Helmstraat moet dichter naar de hoek waar de supermarkt is.	Deze input werd later door handelaars bij handelaars verzameld.	Dit werd aangepast in het definitief plan.
71	*extra input handelaars	/	A	60	Laden en lossen	Laad- en loszone Kroonstraat (pare kant) is niet nodig, en kan vervangen worden door parkeerplaatsen.	Deze input werd later door handelaars bij handelaars verzameld.	Dit werd aangepast in het definitief plan.
72	*extra input handelaars	/	A	133	Laden en lossen	Laad- en loszone schuinover Eliaertstraat ligt aan het Huis van het Kind, dit is zinvoller meer naar Bloemenweelde toe.	Deze input werd later door handelaars bij handelaars verzameld.	Dit werd aangepast in het definitief plan.
73	*extra input handelaars	/	B	195	Laden en lossen	Laad- en loszone overkant Bakkerstraat ligt verkeerd, daar zijn er geen winkels. Moet meer naar Puertos en Andalucia toe.	Deze input werd later door handelaars bij handelaars verzameld.	Dit werd aangepast in het definitief plan.
74	*extra input handelaars	/	B	246	Laden en lossen	Laad- en loszone tegenover Electro Roma ligt aan terras Happy Burger. Zou meer naar Kruidvat moeten.	Deze input werd later door handelaars bij handelaars verzameld.	Dit werd aangepast in het definitief plan.
75	*extra input handelaars	/	C	278	Laden en lossen	Laad- en loszone aan Prins Leopoldstraat moet naar overkant, tussen El Chiko en bakkerij Zonnebloem	Deze input werd later door handelaars bij handelaars verzameld.	Dit werd aangepast in het definitief plan.
76	*extra input handelaars	/	C	340	Laden en lossen	Laad- en loszone aan Budgetmarkt mag verdwijnen, die heeft een parking.	Deze input werd later door handelaars bij handelaars verzameld.	Dit werd tegengesproken in de volgende werksessies. Het zou niet mogelijk zijn om te laden en lossen op de eigen parking omdat een vrachtwagen hier niet kan indraaien. Er werd dus wel een laad-en losplaats behouden (ter hoogte van nr. 336-340), onder andere ook voor Modelbouwwinkel Baillien.
77	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A		Laden en lossen	Hoe gebeuren leveringen voor bouwmarkt Vanesco vandaag? Dit kan ook een impact hebben op de THB, maar ook op de dwarsverbinding Kroonstraat-Helmstraat, wat een belangrijke route is voor schoolgaande kinderen.		De leveringen voor bouwmarkt Vanesco gebeuren via de Kroonstraat.
78	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A		Laden en lossen	Is de L&L zone na de Kroonstraat nodig?		Dit werd aangepast in het definitief plan.
79	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A		Laden en lossen	Eigenlijk zou er tussen elke dwarsverbinding minstens aan beide kanten van de baan één L&L zone voorzien moeten worden. Anders zit je sowieso met oversteekbewegingen.		Uitgangspunt: Maximaal 100m wandelafstand vanaf een handel- of horecazaak tot elke L&L zone (aan dezelfde kant van de straat). Het kan dus wel zijn dat er een zijstraat tussen zit, maar dit zit op hetzelfde niveau.
80	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A		Laden en lossen	In dit segment zijn weinig L&L zones in de zijstraten. Wat is de impact hiervan op de THB?		Het ontwerp voorziet in 13 laad- en losplaatsen, wat een aanzienlijke verhoging is ten opzichte van de huidige 5. Deze zones bevinden zich steeds op een maximale afstand van 100 meter van een winkel- of horecapand, waardoor de toegankelijkheid voor leveranciers aanzienlijk verbetert. Daarnaast werd een screening gedaan i.s.m. de handelsvereniging op functies met aanzienlijke laad- en losbewegingen, alsook werden vanuit het studiebureau sitebezoeken en gesprekken ter plaatse georganiseerd.
81	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A		Laden en lossen	Een handelaar oppert dat voor een bovenlokaal winkelgebied parkeren wel serieus afneemt (vanaf de Helmstraat). Maar (de meeste) klanten kunnen wel in een zijstraat parkeren en een stukje wandelen. Voor leveranciers is het nog belangrijker om voor of in de buurt van de zaak te kunnen parkeren. Je moet ten alle tijde vermijden dat iemand die een matras komt kopen zich in het midden van de rijweg parkeert omdat er geen andere optie is. Of je nu 10,20 of 40 parkeerplekken voorziet, je kan op de THB er niet vanuit gaan dat je je wagen zal kunnen parkeren op de baan. Er wonen veel mensen op de THB, dus er moet ook rekening gehouden worden met verhuishagens.		zie antwoord vraag 80
82	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A		Laden en lossen			Hiervoor gelden geen specifieke voorwaarden. Indien nodig kan innamen openbaar domein aangevraagd worden.
83	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A		Laden en lossen	Er zou verder onderzocht moeten worden welke winkels in dit segment zware leveringen hebben. Anderzijds moeten ook bestelwagens kunnen L&L.		zie antwoord vraag 80
84	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overal	Laden en lossen	L&L zones moeten niet per segment, maar per straatkant uitgerekend worden. Je moet er van uit gaan dat je niet kan oversteken met een transpallet.		zie antwoord vraag 80
85	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overal	Laden en lossen	Kunnen venstertijden voor L&L voorzien worden?		Stad Antwerpen is hier geen voorstander van: het brengt de duidelijke lijn tussen parkeerplaats en laad- en loszone in het gedrang.
86	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overal	Laden en lossen	Is het mogelijk om venstertijden voor zwaar verkeer in te voeren?	(stad Antwerpen) Dit is zeer moeilijk te handhaven en is sowieso altijd exclusief plaatselijk verkeer. Je kan dit enkel controleren bij het "betreden" van de zone waar de beperking geldt, maar eens ze hierover zijn kan je niet meer weten van waar ze precies komen. Bovendien is het in functie van wijkontsluiting niet ideaal: dit zou onderzocht moeten worden op wijkniveau.	Dit werd beantwoord tijdens de werkbank.
87	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overal	Laden en lossen	Kan er duidelijker gekozen worden waar een vrachtwagen de THB mag oprijden en waar niet? Kan dit enkel op conflictvrije (lichtengeregeld) kruispunten zijn?		Dit moet verder besproken worden met stad Antwerpen. Het is niet mogelijk om vrachtverkeer volledig te verbieden in te rijden via bepaalde straten, er wordt altijd een uitzondering gemaakt voor plaatselijk verkeer. Vanuit de stad wordt er daarom ingezet op het informeren van chauffeurs en aanbieden van routeadvies op maat.
88	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overal	Laden en lossen	Veel handelaars (bijv. fruit- en groentewinkels) op de THB worden vandaag bevoorradt door een soort 'omnibus' die verschillende stops heeft over de baan. Die heeft zoveel stops dat het aantal voorziene L&L zones nog niet zal volstaan.		dit is een soortgelijke problematiek als voor koerier- en pakjesdiensten - valt moeilijk op te lossen in een ontwerp, je kan niet overal een strook voorzien exclusief voor zeer-kort-parkeerders.
89	Werkbank	Groep 1 (Laura)	B		Laden en lossen	Er zou nagegaan moeten worden hoe levering gebeuren aan de Carrefour Express in de Kerkstraat. Dit kan een grote impact hebben op de uitwerking van dit kruispunt.		dit gebeurt via de Constitutiestraat.
90	Werkateller	Groep 1 (Laura)	A		Laden en lossen	Is de laad- en loszone het dichtst bij de Kerkstraat wel nodig? Zitten hier handelszaken die grote leveringen krijgen?		Dit werd van kant verplaatst (naar de even kant) op het definitief plan.
91	Werkateller	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overal	Laden en lossen	Deelnemers zien voordelen in laad- en loszones met venstertijden om zo 'extra parkeerplaatsen' te winnen.		Stad Antwerpen is hier geen voorstander van: het brengt de duidelijke lijn tussen parkeerplaats en laad- en loszone in het gedrang.
92	Werkateller	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overal	Laden en lossen	Zouden er ook venstertijden voor zwaar verkeer kunnen komen?		Dit is niet wenselijk vanuit stad Antwerpen want dit creëert verwarren tussen een parkeerplaats en een L&L zone, dit zorgt voor foutparkeren van auto's die 's ochtends blijven staan en de zones moeten ook 's nachts gebruikt kunnen worden.
93	Werkbank	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overal	Laden en lossen	Vandaag zijn er al heel wat laad en loszones in de zijstraten. Worden deze meegerekend? Zo moeten er mogelijk minder laad- en loszones op de THB zelf.		Hier werd al rekening mee gehouden.
94	Werkbank	Groep 2 (Klara)	A - B - C		Laden en lossen	Mogelijks zijn er teveel laad en loszones. Specifieke noden van de handelaars moeten afgetoetst worden op basis van dit plan.		zie antwoord vraag 80
95	Werkateller	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overal	Laden en lossen	Bezorgdheid dat de laad-loszones als parkeerplaatsen gebruikt gaan worden. Kunnen er bijvoorbeeld paaltjes geplaatst worden?	De laad- en loszones zouden op dezelfde hoogte als het voetpad aangelegd kunnen worden.	Paaltjes zijn geen mogelijkheid omwille van schuwafstanden, dit is geen vervoersgezinid ontwerp.
96	Werkateller	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overal	Laden en lossen	De locaties en hoeveelheid van de laad en loszones moeten verder bekeken worden, in samenspraak met individuele handelaars.		zie antwoord vraag 80
97	Werkbank	Groep 2 (Klara)	B	104	Laden en lossen	Aanpassen op het plan > laad en loszone Carrefour is aan de andere kant.		Dit wordt aangepast.
98	Werkbank	Groep 2 (Klara)	B	187	Laden en lossen	Oversteek en laad- en loszone kunnen niet vlak na elkaar. Hier moet minstens 5m tussen zitten.		Dit wordt aangepast.

99	Werkatelier	Groep 2 (Klara)	B	92	Laden en lossen	Laad- en loszone voor de deur van Borgerhub is misschien niet noodzakelijk. Beter groen of verblijfszone. De plantbar levert met venstertijden (bijvoorbeeld voor 7u) en staan dan stil op de baan.	In de nieuwe situatie zal stilstaan op de baan echt niet meer kunnen. Men zal er niet of bijna niet meer voorbij stilstaande voertuigen kunnen rijden. Laden en lossen zal dus wel regelmatig op de laad- en loszones moeten.	zie antwoord tijdens werkatelier, hierbij komt dat andere zaken de laad- en loszone misschien wel nodig hebben. De laad- en loszone werd wel opgeschoven (stadinwaarts).
100	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Laden en lossen	Een tweede bezorgdheid die hieraan gelinkt is, is dat men vreest dat men hierdoor op de laad- en loszones zal parkeren. Er is weinig geloof in de handhaving hiervan. Daardoor zullen vrachtwagens op hun beurt gevaarlijke manoeuvres uithalen zoals op het fietspad of op de rijbaan lossen.		Binnen het ontwerp wordt sterk ingezet op het voorzien van voldoende laad- en loszones. De handhaving hiervan is echter een vraag voor de politie. We hebben begrip voor het probleem, maar kunnen dit niet oplossing binnen het ontwerp.
101	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Laden en lossen	Kunnen we onderzoeken of er venstertijden mogelijk zijn voor de laad- en loszones zodat er 's avonds op geparkeerd kan worden. Dit zou een deel van de druk kunnen verminderen.		Dit is niet wenselijk vanuit stad Antwerpen want dit creëert verwarwing tussen een parkeerplaats en een L&L zone, dit zorgt voor foutparkeren van auto's die 's ochtends blijven staan en de zones moeten ook 's nachts gebruikt kunnen worden.
102	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Laden en lossen	Ook nacht- en postwinkels hebben veel leveringen met kleine camionettes die steeds. Bewoners denken dat niet steeds op de laad- en loszones gaan staan, maar steeds op het rijvak gaan stoppen.		Dat klopt, zoals op heel veel banen in de stad (bv Mechelsesteenweg). Bij druk verkeer gaat er m.i. voldoende sociale druk zijn om dubbelparkeren tegen te gaan, bij rustig verkeer is er altijd nog de mogelijkheid om voorbij te steken over de tweede rijbaan.
103	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	C	308	Laden en lossen	Door de rijrichting van de Hogeweg en Appelstraat om te keren zou er een alternatief kunnen ontstaan voor het zwaar vrachtverkeer van de Roma om zonder achterruit te rijden op de Turnhoutsebaan snel terug op de ring te geraken.		Het kruispunt van de Bothastraat en de Hogeweg wordt heringericht als een voorrangsgeregulede drietaks-kruising, met de Turnhoutsebaan als hoofdweg. De aansluiting van de Hogeweg op de Turnhoutsebaan wordt geknipt voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. De verkeersrichtingen blijven hierbij ongewijzigd. Er worden geen afslagstroken voorzien, wat bijdraagt aan een compacter en veiliger kruispuntontwerp. Leveringen aan De Roma blijven evenwel mogelijk; hiertoe dienen vrachtwagens vanaf de westzijde van de Turnhoutsebaan net voorbij het kruispunt te rijden, om vervolgens achterruit in te steken. Ultrijden kan vervolgens vooruit richting de Singel gebeuren. Dit werd verschoven (stadinwaarts), dichtert bij het pakketpunt Barat Khan. Dze laad- en loszone werd verschoven in het definitief plan naar 229-233.
104	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	C	325	Laden en lossen	Laad- en loszone wordt op deze locatie in vraag gesteld.		
105	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	C	223	Laden en lossen	Ter hoogte van nummer 223 zit een Kruidvat (veel leveringen). Kan de laad-en loszone van nummer 253 niet naar daar verplaatst worden?		
106					Laden en lossen	**Het laden en lossen aan beide Zeemannen, Wibra en Kruidvat gebeurt niet zozeer dikwijls maar met grote vrachtwagens (trekker oprijger), de los- en laadzone moet op die plaatsen daarop voorzien zijn door ze voldoende lang te maken.		De nieuwe laad- en loszones zijn afhankelijk van de lokale noden 12 tot 15 meter lang.
107	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	C	276-298	Laden en lossen	Er is geen laad- en loszone tussen de Blijde Inkomststraat en de Prins Leopoldstraat (nummer 276-298). Hier zit onder andere de Zeeman en die heeft ook veel laden en lossen nodig.		De oversteek Prins Leopoldstraat bevat geen drempels of verkeerslichten, dus mag geen probleem vormen.
108	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overal	Materialisatie	Op dit moment zijn enkel parkeerplekken halfverhard voorzien.		Klopt.
109	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Materialisatie	Pas de materialisatie van het wegdek aan de voorpleinen en knooppunten aan zodat het voor automobilisten duidelijk is dat ze zich in een andere omgeving bevinden.		we hebben dit verder onderzocht - andere materiaalkeuze mag zeker geen kleinschalig materiaal zijn, omwille van duurzaamheid (het blijft een redelijk drukke as, met bus- en vrachtverkeer).
110	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A		Ontmoeten	De vrouwen van Saamo vinden het kruispunt met de Helmstraat een interessant punt om een ontmoetingsplek te creëren.		De hoeken van het kruispunt met de Helmstraat-Kroonstraat worden ingericht als kwalitatieve verblijfsplekken. Dit gebeurt door brede voetpaden te combineren met vergroening en zitgelegenheden, zodat deze plekken herkenbare rustpunten worden in de intensieve verkeersomgeving.
111	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overal	Ontmoeten	Er staan nu nog geen zitbanken getekend, dat is voor een volgende fase (projectnota), maar dat betekent wel dat als je een bank wilt, er iets moet verdwijnen.		Alle zitbanken werden ingetekend op het definitief plan. Het uitgangspunt is dat er minstens om de 100m zitbanken voorzien met arm- en rugleuningen (voor ouderen) en extra banken op plekken met een focus op verblijfsruimte.
112	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A		Ontmoeten	Het voorplein Kerkstraat is vandaag al een belangrijke ontmoetingsplaats. Dit moet dus zeker uitgewerkt worden als een volwaardige verblijfsruimte.		Aan de zuidzijde van de Turnhoutsebaan worden langwerpige groenvakken aangelegd als buffer tussen voetpad en fietspad, inclusief zitbanken geïntegreerd in het groen. Aan de noordzijde komen plantvakken in de objectenzone, die ruimte laten voor een laad- en loszone én de inpassing van grote bomen op voldoende afstand van de gevel. De vergroening rond de Kerkstraat wordt versterkt om deze plek uit te bouwen tot een koelteplek. De bestaande boom krijgt de nodige groeiruimte om uit te groeien tot een toekomstboom. Rondom de koelteplek en aan de zuidkant worden zitgelegenheden voorzien, gekoppeld aan een drinkwaterfontein. De voetpaden krijgen een ruime breedte, zodat ook bij druk gebruik de verblijfsruimte aangenaam en toegankelijk blijft.
113	Werkatelier	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overal	Ontmoeten	Zowel sfeerverlichting als functionele verlichting (ook de voetpaden) zijn in een latere fase een belangrijk aandachtspunt.		Voor het verlichtingsconcept wordt gewerkt volgens het lichtplan van Stad Antwerpen, dit moet nog verder uitgewerkt worden.
114	Werkatelier	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overal	Ontmoeten	De breedte van de verblijfsruimte thv de voorpleinen (4m) blijft behoorlijk smal, zeker wanneer je banken tegenover elkaar wil plaatsen.		Op de meeste voorpleinen is dit breder (5,5m), behalve ter hoogte van het Ecohuis, maar het Ecohuis geeft door zijn inplanting wel een 'breder' gevoel.
115	Werkatelier	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overal	Ontmoeten	De locaties van de voorpleinen zijn nu gekozen op basis van de functie van aanpalend gebouw. Kan er ook niet meer gekeken worden naar plekken waar het meeste zon is en daar verblijfsruimte in gericht worden?		Dit wordt verder onderzocht, maar naast bezonning is er ook vraag naar verblijfsruimten met schaduw. Voorpleinen en banken werden ontworpen in relatie tot schaduw van bomen in nabijgelegen groenvakken.
116	Werkbank	Groep 2 (Klara)	B	63	Ontmoeten	Extra voorplein creëren aan de hoek van de Helmstraat. Ontmoetingsplek voor vrouwen en kinderen die naar de school (Zevensprong) gaan.		We denken dat het meer gaat om het vrijwaren van de ruimte hier, in ieder geval is het een belangrijke dwarsverbinding. Zie ook antwoord vraag 110
117	Werkbank	Groep 2 (Klara)	B	110	Ontmoeten	Fietspad ter hoogte van Reuzenpoortsteeg eventueel verleggen en hier een voorplein van maken. Ouders komen hier toe, zetten hun fiets weg en brengen hun kind naar school. Zeer druk punt tijdens de ochtend en avondspits.		Hier werd rekening mee gehouden in het definitief plan: het fietspad werd aantiggend voorzien er werd hier een voorplein voorzien, al moest er ook een laad- en loszone dicht genoeg bij bakker Xavier voorzien worden, omdat ze leveringen hebben met een sliwagen. Dit werd onderzocht, maar is niet mogelijk omwille van de fietsoversteek.
118	Werkbank	Groep 2 (Klara)	B	133	Ontmoeten	Het lijkt nuttig om het voorplein voor het Ecohuis door te trekken tot aan Huis van het Kind. Dit is een plek waar veel kinderen (ook heel jonge) buiten lopen en is ook een potentiële ontmoetingsplek voor jonge ouders.		
119	Werkbank	Groep 2 (Klara)	B	186	Ontmoeten	Ligo (onder de lufte) kan je niet meerekenen als publieke ruimte (ook wit kleuren op plannen). Als je dit niet meerekend is het voetpad te smal en wordt de locatie van de groenzones best gewijzigd.		
120	Werkatelier	Groep 2 (Klara)	B	93	Ontmoeten	Waarom is het voorplein doorgetrokken tot tegen het Laar? Er zitten geen functies in de gebouwen die deze keuze kunnen staven.	Het voorplein werd doorgetrokken om de verbinding te maken met het Laar, bijvoorbeeld tijdens de vrijdagsmarkt.	Dit klopt, het is privaat domein en werd niet meegerekend in de voetpadbreedte.
121	Werkatelier	Groep 2 (Klara)	B	110	Ontmoeten	Logischer zou zijn om het voorplein naar de overkant te trekken tot aan de steeg naar de school Reuzenpoort.		Zie antwoord vraag 117
122	Werkatelier	Groep 2 (Klara)	B	139	Ontmoeten	Ter hoogte van het Ecohuis ligt het voorplein op de juiste plek.		Dit werd behouden in het definitief plan.

123	Werkatelier	Groep 2 (Klara)	B	143	Ontmoeten	Berzorgdheid dat er t.h.v. de voorpleinen, waar het fietspad tegen de rijweg ligt, geparkeerd of stilgestaan zal worden door auto's. Zijn paaltjes een mogelijkheid om dit te verhinderen?	Als we paaltjes zouden plaatsen moet het fietspad breder waardoor we weer verblijfsruimte zouden verliezen. Het fietspad kan wel hoger aangelegd worden dan de rijbaan om wel een duidelijk onderscheid te blijven hebben.	Paaltjes zijn geen mogelijkheid omwille van schuwafstanden, dit is geen vergevingsgezind ontwerp.
124	Werkbank	Groep 2 (Klara)	C	226	Ontmoeten	Aan het voorplein ter hoogte van het IMS is nood aan voldoende ruimte om uit de school te stromen. Maar moet hier ook een verblijfsplek komen? Dit zorgt mogelijks voor overlast en jongeren hangen misschien niet graag vlak aan hun school. Ook aandacht nodig voor jongeren die met de fiets of E-steps naar school komen.		Er werd een bijkomend interview gehouden met medewerkers van IMS. Er wordt voldoende uitstroombuimte voorzien, maar ook maar ook meer geborgen, groene plekken richting het westen ter hoogte van kleinschalige functies en dwarse zitbanken op de koppen van de groenzones geplaatst. Ter hoogte van de voorpleinen worden banken standaard dwars op de straat voorzien. Bij publieke gebouwen worden banken eerder gericht naar de gevel om het programma te versterken.
125	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Ontmoeten	Banken wordt de best zoveel mogelijk dwars geplaatst. Zorg er zeker voor dat de benen niet over het fietspad komen.		Aan kruispunten met Turnhoutsebaan en Engelselai worden langwerpige groenzones voorzien om het poorteffect van de binnenstad te versterken en een kwalitatieve overgang naar de Centers-ontwikkelingen te creëren. zie antwoord vraag 124
126	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Ontmoeten	Bewoners vragen om het poort-effect van de mobiliteitsknopen en de pleinen nog beter in de verf te zetten en de zichtbaarheid te verhogen. Niet iedereen is fan van een overkapping/luifel, maar men wil wel een visueel verschil, zodat auto's weten dat ze moeten vertragen.		Stadsmeubilair catalogus is universeel ontworpen.
127	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	C	226	Ontmoeten	IMS-plein: Dit is niet echt gewenst als verblijfsruimte, vanaf januari mag men ook niet meer roken voor de schoolpoort. Deelnemers willen wel een groene buffer en extra uitlooppuimte voor de school, maar zitgelegenheid is niet nodig.		Wordt ingetekend. Wordt ingetekend. Dit werd anders ingetekend in het definitief ontwerp.
128	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	C	298	Ontmoeten	De Roma-plein (Hogeweg) (Meubilair voor ouderen > zeker aan het dagcentrum, vraagt wel een leuning en armopstappen)		Dit werd al vastgelegd in samenspraak met Stad Antwerpen, AWW en Stad Antwerpen, dit wordt niet meer gewijzigd. De Lijn is uiteindelijk niet ingegaan op dit gesprek, er is wel info uitgewisseld
129	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	C	Hogeweg	Ontmoeten	Igra school aan de Hogeweg nog niet ingetekend.		
130	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	C	Hogeweg	Ontmoeten	Diensten centrum Zorgbedrijf Hogeweg voor ouderen intekenen.		
131	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A		Openbaar vervoer	Mobipunten (bijv. Kerkstraat) laten fungeren als ontmoetingsplek is een goed idee, maar de zone is te smal (bijv. met buggy's) om dit te kunnen realiseren.		
132	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overal	Openbaar vervoer	Als de rijbaan enkel gedeeld wordt door bus en personenwagen is 6,70m relatief breed. Kan dit smaller?		
133	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A		Openbaar vervoer	De impact van de potentiële (toekomstige) opening metro Carnot zou verder onderzocht moeten worden omdat het een snelle verbinding zou kunnen opleveren voor heel wat OV-gebruikers. Een evacuatieltrap zou toegevoegd moeten worden (valt buiten het projectgebied van deze opdracht). Het aanbod van het OV is hier goed, maar de tram heeft niet de bestemmingen die mensen willen. Het fietspad is op het sneuvelplan recht voor de toegang metro Carnot getekend.	De Lijn en AWW plannen een gesprek in met deze deelnemer zodat hij zijn eigen onderzoek verder kan toelichten.	
134	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A		Openbaar vervoer	Het samenvoegen van de tramhaltes (mobipunt Kerkstraat) vinden deelnemers logisch.		Dit werd behouden in het definitief plan.
135	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overal	Openbaar vervoer	Is het nodig dat snebussen tot aan de Rooseveltplaats rijden? Kunnen ze geen overstaplekk hebben ter hoogte van de Kerkstraat?		De Lijn: een overstap is altijd een barrière en leidt tot reizigersverlies. Bovendien is aan de Kerkstraat geen metrohalte voorzien, voor een overstap moet je dan al wandelen tot aan het Astridplein. Er zijn ook geen keermogelijkheden. Daarnaast levert dit in het ontwerp niets op: of de bussen nu tot de Rooseveltplaats of tot de Kerkstraat rijden, ze gebruiken het her aan te leggen deel van de Turnhoutsebaan in beide gevallen. beslissing genomen: er komt geen tram bovengronds.
136	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overal	Openbaar vervoer	Een deelnemer van Saamo wil geen tram bovengronds, maar wel een metro ondergronds.		Er is info uitgewisseld, maar er heeft hierover geen apart gesprek meer plaatsgevonden.
137	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overal	Openbaar vervoer	Een deelnemer wenst de impact van het afleiden van het verkeer dat komt van de E313 naar Berchem en/of Schijnpoot verder willen onderzoeken. Zegel zou dan gebruikt kunnen worden als overstappunt van bus naar metro.	De Lijn en AWW plannen een gesprek in met deze deelnemer zodat hij zijn eigen onderzoek verder kan toelichten.	
138	Werkatelier	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overal	Openbaar vervoer	Goed dat de haltes niet tegenover elkaar liggen maar geschrant.		Dit werd aangepast (halte Kerkstraat en Zegel): de haltes liggen nu parallel omwille van leesbaarheid bushaltes, het versmallen van de perrons en om rekening te houden met bestaande inritten.
139	Werkatelier	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overal	Openbaar vervoer	Bezordheid dat er veel conflict zal ontstaan tussen afstappende pendelaars en fietsers aan de ov-haltes.	De oversteek van het fietspad zal maar op enkele plekken mogelijk zijn door de inrichting van groenzones aan de voetgangerskant.	De inrichting van de haltes en hun omgeving richt zich op gebruiksgemak, comfort, integrale toegankelijkheid en leesbaarheid. De halteperons krijgen een breedte van 2,60 m, waardoor ook het aangrenzende voetpad voldoende ruim blijft. De halteperons worden op gelijke hoogte met het voetpad voorzien wat de toegankelijkheid verhoogt. De boordsteen van het perron is 18cm hoog, de andere boordstenen 12cm. Hiervoor wordt de rijweg met 2cm verlaagd ter hoogte van de perrons, en het perron zelf in helling geplaatst vanaf het fietspad tot de boordsteen (max. 2%). Er wordt geen opstap voorzien tussen fietspad en perron.
140	Werkatelier	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overal	Openbaar vervoer	Positief dat haltes ruim zijn ingericht als verblijfsplek.		Er wordt een schuilhuisje voorzien verder op het perron conform standaard Stad Antwerpen (1,40 m x 3,70 m). Banken worden in de buurt van haltes in principe enkel op de perrons geplaatst. Dit conform de inrichtingsprincipes van De Lijn. Elders rond de haltes wordt dit tot een minimum beperkt om de circulatie te vrijwaren. zie antwoord vraag 139
141	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Openbaar vervoer	Probeer om de schuine randen tussen fietspad en tramperron te vermijden, ook een opstaande boord is niet ideaal. In het beste geval hellen het voetpad, het fietspad en het perron langzaam naar omhoog (max 2%) tot er een hoogteverschil ontstaat met het wegdek, zodat er wel een instaphoogte van 30 cm is voor de tram (en 18cm voor de bus).		zie antwoord vraag 139
142	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Openbaar vervoer	Maak een beslissing tussen leesbare uitstapplaatsen aan de perrons (duidelijk t.o.v. fietsers) of een volledige schuine rand (goed voor de integrale toegankelijkheid en verspreiding van het conflict. Als dit niet gehaald wordt, moet onderzocht worden of het wegdek een beetje dieper kan worden gelegd, zodat de hoogte wel gehaald wordt.		zie antwoord vraag 139
143	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overal	Openbaar vervoer	Is er een afscherming tussen de tramhaltes en het fietspad. Bewoners zijn bezorgd dat mensen van het perron vallen en op het fietspad terecht komen. Sommigen willen hier een hek tussen plaatsen, maar dat is dan weer een obstructie voor de fietsers, anderen zien meer in een continue, schuin oplopende rand, zodat mindervaliden overal kunnen oprijden en niet enkel op het begin en einde.		zie antwoord vraag 139
144	*extra input handelaars	/	A - B - C	Overal	Parkeren	In bepaalde zones is het verlies aan parkeerplaatsen voor wagens vrij groot. Handelaars vrezen dat de parkeerdruk op zijstraten enorm zal toenemen met alle gevolgen van dien. Een goed voorbeeld daarvan zien wij dagelijks op onze laad- en loszone in de Schoenstraat.		Stad Antwerpen is hier geen voorstander van: het brengt de duidelijke lijn tussen parkeerplaats en laad- en loszone in het gedrang.
145	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overal	Parkeren	Als 'compensatie' zouden handelaars de los en laadzones vanaf 17.00 uur openstellen als parkeerplaats. Parkeerplaatsen vlak naast zebrapaden moeten weg voor de zichtbaarheid.		Hier werd rekening mee gehouden in het definitief plan. Regelgeving Stad Antwerpen: bij 30km/u mag er geen parkeerplaats voorzien worden binnen de 5m van de oversteekplaats, bij 50km/u bedraagt dit 10m.
146	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overal	Parkeren	Kunnen verhoogde boordstenen vermijden dat er foutief geparkeerd wordt op L&L zones, maar ook op het fietspad?	(stad Antwerpen) Verhoogde L&L zones leiden tot iets minder fout parkeren op L&L zones.	Parkerenvakken worden op het niveau van de rijweg ingericht. Laad- en loszones worden bewust op het niveau van het voetpad gelegd, zodat ze niet worden aanzien als reguliere parkeerplaatsen en het in- en uitladen makkelijker is.

147	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overall	Parkeren	Wordt er ook rekening gehouden met parkeerplaatsen voor andersvaliden? Bijv. door te kijken waar er vandaag kaarthouders zijn op de THB ?	Bij heraanleg worden de persoonsgebonden plaatsen die nog in gebruik zijn terug voorzien, dat zijn er momenteel twee. Daarnaast wordt er minstens 6% van de parkeerplaatsen voorbehouden voor mindervaliden. Deze zullen op strategische locaties komen waar een hogere nood is aan parkeerplaatsen voor personen met een handicap. Deze plaatsen zien er hetzelfde uit als gewone parkeerplaatsen en worden aangeduid met een verkeersbord. In totaal worden 10 parkeerplaatsen worden ingericht als mindervalidenplaatsen, met een lengte van 7m i.p.v. 6m.
148	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overall	Parkeren	Moeten de parkeerplaatsen in de zijstraten niet in kaart gebracht worden om uitspraken te kunnen doen over de aantallen (die verdwijnen)?	Meer informatie over het aantal parkeerplaatsen in de zijstraten zal geen invloed hebben op de keuzes die in de Turnhoutsebaan gemaakt zullen worden m.b.t. parkeren. Er wordt bij een heraanleg steeds gestreeft naar een goede balans tussen de verschillende noden en functies in de publieke ruimte. Er is hoe dan ook een grote parkeerdruk op de omgeving, die zal niet verdwijnen. Er wordt, i.s.m. stad Antwerpen, gezocht naar een optimum tussen maximaal aantal parkeerplaatsen en alle andere noden (fietsparkeerplaatsen, groen, verblijfsruimte, laden en lossen)
149	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A		Parkeren	Een deelnemer (bewoner) uit zijn bezorgheid over het verdwijnen van bestaande parkeerplaatsen, terwijl de parkeerdruk vandaag al zo hoog is. Bewoners mogen hierbij niet benadeeld worden.	Het ontwerp voorziet in 100 parkeerplaatsen op de Turnhoutsebaan, een reductie ten opzichte van de huidige capaciteit (135 parkeerplaatsen). Een gedeelte van de bestaande plaatsen wordt omgevormd naar laad- en loszones. Dit is nodig om de handels- en horecazaken te kunnen bedienen en het risico op dubbel parkeren op de rijbaan en foutparkeren op de nieuwe fietspaden te verkleinen. De vermindering t.o.v. het huidige aantal parkeerplaatsen is ten gevolg van: er een goede zichtbaarheid (veiligheidsafstanden) aan oversteekplaatsen gegarandeerd moet worden; Er op de voorpleinen geen parkeerplaatsen worden voorzien om de verblijfsfunctie te verbeteren; Er in de parkeerstrook op regelmatige afstand bomen voorzien worden; Er verspreid over de Turnhoutsebaan een groot aantal extra fietsbeugels wordt voorzien om te voldoen aan de parkeernoden voor fietsers;
150	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overall	Parkeren	De beslissing of er al dan niet transporen komen op de THB heeft een grote impact op het verdere ontwerp. Indien er geen transporen voorzien worden kunnen er terug verkeersplateaus ingevoerd worden die het verkeer kunnen remmen en eventueel lichten kunnen vervangen of in combinatie met lichten werken. Het zou de oversteekbaarheid van de voorpleinen verhogen (bijv. ter hoogte van de Roma).	Gezien het karakter (wijkweg) voorzien we geen plateau's. Deze zijn ook niet bevorderlijk voor de luchtkwaliteit (optrekken/afremmen), in een stadsstraat toch een belangrijk aandachtspunt ook. Wel zal overdag de snelheid 30 km/u zijn. Het algemeen beeld van de weg nodigd ook niet uit tot hoge snelheden.
151	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overall	Parkeren	Welke maatregelen worden er genomen tegen dubbelparkeren?	Hiervoor is enkel handhaving een mogelijke oplossing. Er worden voldoende laad- en loszones voorzien om te vermijden dat er voor dergelijke activiteiten dubbel geparkeerd dient te worden.
152	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overall	Parkeren	Kortparkeren moet beter gehandhaafd worden.	Dit wordt doorgegeven aan stad Antwerpen. Overdag kortparkeren (max 3u) wordt op dit moment gehandhaafd en uit het parkeeronderzoek blijkt dat dit vandaag werkt. Op enkele uitzondering na wordt er overdag niet langer dan 3u geparkeerd.
153	Werkbank	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overall	Parkeren	Parking voor andersvalide is nu nog niet ingetekend. Er zijn enerzijds aangevraagde en toegewezen parkeer door bewoners. Anderzijds zal er ook een minimum percentage zijn waaraan voldaan moet worden.	zie antwoord vraag 147
154	Werkbank	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overall	Parkeren	De parkeerdruk zal naar de zijstraten verplaatsen waar ook al een zeer hoge parkeerdruk is. Welke maatregelen kunnen of zullen hiertegen genomen worden?	Er is inderdaad een hoge parkeerdruk in deze wijken. Het Parkeer- en mobiliteitsbedrijf streeft samen met het stadsbestuur naar een structurele oplossing en een optimaal gebruik van de beperkte openbare ruimte. Het is helaas niet evident om een evenwicht te vinden tussen de verschillende functies van het openbaar domein. We trachten het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg te maximaliseren, met respect voor de leefkwaliteit en de veiligheid van bewoners en andere weggebruikers. De overheid neemt daarnaast ook diverse maatregelen om verplaatsingen te voet, met de fiets of het openbaar vervoer te stimuleren en zo het autogebruik, en de vraag naar parkeerplaatsen, te verminderen. Op korte termijn kunnen we bewoners enkel aanraden iets verder van hun woning te parkeren of te zoeken naar een alternatieve oplossing (bv. het huren van een garagebox).
155	Werkatelier	Groep 2 (Klara)	B	138-158	Parkeren	In deze zone worden het meeste aantal parkeerplaatsen geschrapt. De deelnemers begrepen deze beslissing en zagen de potenties naar vergroening, verblijfsruimte en verkeersveiligheid.	Om tegemoet te komen aan de parkeerbehoeften van bezoekers en bewoners lanceerde Mobiliteit en Parkeren Antwerpen enkele jaren geleden het unieke project "Buurtparkeren". Doel van dit project is extra parkeer ruimte te creëren buiten de openbare weg. Denk daarbij aan gesubsidieerde bewonersplaatsen in publieke parkings, buurtparkings of particulieren die gemakkelijk en gratis stalplaatsen kunnen aanbieden via een online platform. Het is in de wijken rondom de Turnhoutsebaan niet vanzelfsprekend om geschikte locaties te vinden maar waar mogelijk starten we gesprekken op.
156	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overall	Parkeren	De buurtbewoners aan tafel C maken zich sterk zorgen om het verdwijnen van de parkeerplaatsen omdat het hierdoor moeilijker wordt voor bewoners om een plek te vinden.	Dit blijft behouden in het definitief plan. De focus ligt in dit segment op de verblijfs- en leefkwaliteit, wijkverbindingen, de lokale handel en horeca, fietsparkeren, ... zie antwoord vraag 149
157	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overall	Parkeren	Een bezorgdheid die hieraan gelinkt is dat men bang is dat door de verhoogde parkeerdruk er nog meer foutgeparkeerd zal worden. Men vreest dat men zich ofwel op het fietspad zal parkeren (ook al is daar een hoge boord) of op de rijbaan zal stilstaan (wat met de tram en bus nog een grotere opstopping zal veroorzaken).	Dit is een kwestie van handhaving.
158	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overall	Parkeren	De deelnemers vragen een uitspraak van stad Antwerpen over kortparkeren op de Turnhoutsebaan. Dit zou voor veel handelaars een oplossing kunnen bieden, maar hierdoor blijft de druk voor bewoners natuurlijk wel. Toch staan de meeste mensen achter dit idee, omdat men zo vermijdt dat er camionettes drie weken lang parkeren op een druk bevroegde parkplek.	Er is vandaag al een parkeerregime waarbij tussen 9u en 22u maximaal 3 uur aaneensluitend geparkeerd mag worden. Hierop wordt gehandhaaft en uit het parkeeronderzoek blijkt dit ook te werken. Er zijn geen plannen om dit parkeerregime te wijzigen door de maximale parkeerduur verder in te korten.
159	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	C	308	Parkeren	De politie vraagt extra wachtplek voor combi's aan hun kantoor.	Dit werd voorzien in de Zegelstraat
160	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	C	319	Parkeren	Het aantal parkeerplaatsen mag omhoog.	zie antwoord vraag 149
161	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	C	336	Parkeren	De uitrit van de parking naast nummer 336 is het verkeerd zit aan de andere kant.	Dit wordt aangepast in het definitief plan
162	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	C	337	Parkeren	Er is nog een uitgang van een parking ter hoogte van nummer 337. Dit moet ook in ingetekend worden, want hier komen veel auto's uit.	Dit wordt aangepast in het definitief plan

163	Werkbank	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overall	Snelheidsregime	Is de maximumsnelheid voor speedpedelecs ook max 30km/u (gelijk met gemotoriseerd verkeer)? Waarschijnlijk zal er op het fietspad wel conflict ontstaan tussen reguliere fietsen en speedpedelecs.	Dit is verder te onderzoeken. Vermoedelijk hangt dit ook af van waar het bord van 30 km/u staat ten opzichten van de speedpedelec.	Snelheid op het fietspad is in theorie gelijk aan die op de rijweg: 30km/u, 's nachts 50km/u. Maar de fietser dient zich daarbij wel steeds aan te passen aan de context. Indien een fietser gebruik zal maken van het fietspad op de Turnhoutsebaan zal dit doorgaans niet op een veilige manier mogelijk zijn aan een snelheid van 30 km per uur. Op wegen met een maximumsnelheid van 50 km per uur heeft de bestuurder van een speedpedelec de vrije keuze tussen de rijbaan of het fietspad. We snel wil fietsen zal gebruik moeten maken van de rijbaan, speedpedelecs met een bestemming op de Turnhoutsebaan kunnen tegen een gepaste snelheid gebruik maken van het fietspad. Elektrische fietsen en speedpedelecs vervangen in vele gevallen de auto, met het oog op verduurzaming is dit een evolutie die we zeker willen ondersteunen. We merken uit metingen dat de snelheid van fietsers meestal niet heel erg hoog is maar dat het probleem eerder ligt bij het niet aanpassen van de snelheid aan de situatie, en dus onaangepast verkeersgedrag. Handhaving op snelheid is dan niet de oplossing, handhaving op onaangepast verkeersgedrag wel. Dat laatste is echter zeer moeilijk in de praktijk te brengen. Vandaar dat we kiezen voor hoffelijkheidscampagnes als oplossing. Juridisch is het niet mogelijk een ander snelheidsregime te handhaven op het fietspad dan op de rijbaan. De stad plaatst vaak onderborden met '25km', maar deze zijn enkel richtgevend en niet juridisch afdwingbaar. Elke verkeersdeelnemer moet zich echter aanpassen aan de lokale wegomstandigheden, ook fietsers.
164	Werkatelier	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overall	Snelheidsregime	30km/u is volgens de deelnemers het beste snelheidsregime. Er zitten heel veel functies op de baan. Scholen, winkels, horeca, De Roma en heel veel verschillende verkeersstromen. 50km/u is niet te verantwoorden.		Er geldt overdag een snelheidsregime van 30km/uur en 's nachts 50km/uur. Het is nog niet bekend wanneer het dag- en nachtregime van toepassing zijn.
165	Werkatelier	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overall	Snelheidsregime	De inrichting van de baan bepaald, naast het snelheidsregime, de werkelijke snelheid die er gereden wordt. Nu is alles 'recht' ingetekend, kan de baan niet meer kronkelen om zo bestuurders automatisch trager te laten rijden.		Juridisch is het niet mogelijk een ander snelheidsregime te handhaven op het fietspad dan op de rijbaan. De stad plaatst vaak onderborden met '25km', maar deze zijn enkel richtgevend en niet juridisch afdwingbaar. Elke verkeersdeelnemer moet zich echter aanpassen aan de lokale wegomstandigheden, ook fietsers.
166	Werkbank	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overall	Snelheidsregime	30 km/u is positief voor de terrassen op de parkeerstrook. 30 km per uur geldt dan ook automatisch voor speedpedelecs. Dis is handiger in de handhaving van de snelheid op het fietspad.		Klopt.
167	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overall	Snelheidsregime	30 km per uur zou voor veel minder lawaai hinder zorgen ook 's nachts.		Voor wijkwegen wordt er standaard uitgegaan van een snelheidsregime van 50km/u omwille van de ontsluitende functie van de wegen. Voor de Turnhoutsebaan is er gekozen voor een regime van 30 km/u overdag omwille van de hoge intensiteiten aan overstekende voetgangers, de aanwezigheid van scholen en andere sociale functies.
168	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overall	Snelheidsregime	30 km per uur zorgt voor aangename terrassen wanneer deze aan de rijweg liggen.		zie antwoord vraag 167
169	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overall	Snelheidsregime	30 km per uur bij scholen is een evidentie.		zie antwoord vraag 167
170	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overall	Snelheidsregime	30 km per uur is veiliger voor vrouwen die wandelen met hun kinderen aan de hand.		zie antwoord vraag 167
171	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A	73	Terrassen	Het Reuzenhof (nr. 73) heeft vandaag een terras en dat is niet zo voorzien. Het is moeilijker om iets af te nemen wat iemand vandaag al heeft. Het fietspad kan hier wel naar buiten geplaatst worden, de flexibele ruimte aanliggend aan het voetpad zodat het als terras kan ingevuld worden.		Hier werd rekening mee gehouden in het definitief plan.
172	Werkbank	Groep 1 (Laura)	A - B - C	Overall	Terrassen	Geveerterrassen voelen veiliger aan dan eilandterrassen en voor horeca-uitbaters is het handiger om snel op te bergen en bijv. een luifel te voorzien.		Terrassen worden enkel toegelaten indien ze reeds vergund werden of op geconcentreerd op de voorpleinen waar er meer voetpadbreedte is voor de inpassing van terrassones.
173	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A		Terrassen	Is er ter hoogte van het mobipunt Kerkstraat geen mogelijkheid om terrassen te voorzien?		zie antwoord vraag 172
174	Werkatelier	Groep 1 (Laura)	A		Terrassen	Het Reuzenhof (THB 73) heeft momenteel een terras. Op het sneuvelplan niet meer. Het zou wel mogelijk zijn om het fietspad hier aan de buitenzijde te leggen en de flexibele zone naast de voetgangerszone te plaatsen.		zie antwoord vraag 171
175	Werkbank	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overall	Terrassen	Terrasruimte 1m is mogelijk te weinig. Bovendien zullen er toelatingen gegeven worden voor ruimere terrassen indien er voldoende plaats is. Dan heeft een andere materialisatie van de strook ook weinig zin alhoewel dit handig voor handhaving.		zie antwoord vraag 172
176	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overall	Terrassen	Het is goed dat er overal een breedte van 1m voor terrassen wordt gehouden. Tegelijk is dit natuurlijk ook nog heel smal, want dit is maar voor één tafeltje. Kan het ontwerpteam beloven dat iedereen die nu al een terras heeft dit op z'n minst kan behouden?		zie antwoord vraag 172
177	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	C	343	Terrassen	Ter hoogte van nummer 343 zit een grill-steak restaurant (recent), zijn mogelijk geïnteresseerd in terrasruimte.		zie antwoord vraag 172
178	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	C	345-361	Terrassen	Aan de noordkant van halte Zegel, ter hoogte van nummer 345 - 361 zitten veel horecazaken, de zogenaamde 'vzw-café'. Door de tramhalte kunnen zij geen terrasruimte krijgen. Komt de tramhalte exact daar?		De tramhalte moet hier komen om zichtbij metro Zegel te zitten. Dit kan niet meer gewijzigd worden.
179	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overall	Verhuizen	Aan het studieteam wordt gevraagd hoe men nog zal kunnen verhuizen met een verhuislift? Bewoners zijn bezorgd over het systeem van parkeerplaatsen reserveren, omdat ditzelfde wordt nageleefd en men zal niet meer kunnen stilstaan op de baan, want ook de tram en bus moeten daardoor.		Voor verhuizen biedt Stad Antwerpen onderstaande opties. Voor al deze opties geldt dat dit bij voorkeur buiten de splitsuren voorzien wordt en dat er een toezichter is die de voetgangers en fietsers kan tegenhouden als de verhuislift lasten hijst over de doorgang voor fietsers en voetgangers: Aanvraag parkeerverbod in de parkeerstrook(https://www.antwerpen.be/info/5655c30fb2a8a79f428b45e8/aanvraag-tijdelijk-parkeerverbod-met-parkeerborden); Tijdelijke inname trottoir en fietspad voor korte duur met beperkte signalisatie, op voorwaarde dat er nog voldoende ruimte is voor voetgangers en fietsers. Voor de Turnhoutsebaan gaat het dan om een gecombineerde doorgang voor fietsers en voetgangers van 2m breed en 2.2 m hoog die vrij moet blijven. Aangezien we overal een fietspad van 2m breed hebben en een voetpad van min 1.9 vrije ruimte denk ik dat deze optie quasi overal bruikbaar is. (https://www.antwerpen.be/info/588f2ebd2d2a3c53675970f6/aanvraag-tijdelijke-inname-van-het-voetpad-fietspad-met-beperkte-signalisatie); Als er een inname van de rijbaan dient te gebeuren, is er complete werfsignalisatie nodig. Er moeten dan signalisatieplannen opgemaakt worden door de aanvrager en die moet ook zelf alle borden voorzien. Voor een simpele verhuislift zal dit in verhouding veel geld en moeite kosten. Ik vermoed dat deze optie voor de Turnhoutsebaan enkel in zeer uitzonderlijke gevallen van toepassing zijn. (https://www.antwerpen.be/product/werfsignalisatie-en-aanvraag-bij-inname-openbaar-domein.)
180	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overall	Verhuizen	Bewoners vragen zich af of laad- en loszones gebruikt mogen worden om te verhuizen?		zie antwoord vraag 179
181	Werkatelier	Groep 3 (Jakob)	A - B - C	Overall	Verhuizen	Bewoners vragen zich af of ladderliften kunnen gebruikt worden voor wie aan een tramhalt woont.		zie antwoord vraag 179

182	Werkatelier	Groep 2 (Klara)	A - B - C	Overall	Verkeerslichten	Zijn verkeerslichten absoluut noodzakelijk?	Er zijn enkele kruispunten waar we hogere aantallen kruisend fiets- of voetgangersverkeer verwachten, verkeerslichten kunnen hier zorgen voor een vlotte en veilige oversteekbeweging ook voor kinderen, ouderen en of minder assertieve voetgangers en fietsers. De Turnhoutsebaan is een voorrangsweg omdat het een wijkweg is. Waar ook hoge intensiteiten aan autoverkeer verwacht worden in de zijstraten kan het nodig zijn om deze kruisingen te voorzien van verkeerslichten om lange wachtrijen in deze zijstraten te minimaliseren.
-----	-------------	-----------------	-----------	---------	-----------------	---	---