



Vlaanderen
is veilig onderweg

Turnhoutsebaan Transformeert

Verslag werkbank- en atelier 4

26 juni 2025



Vlaanderen
is veilig onderweg

COLOFON

Titel:	Turnhoutsebaan Transformeert: verslag werkbank- en atelier 4
Voorgesteld door:	Studieteam: Laura Meulemans (Endeavour) - Jiska Gysels (Endeavour) - Jonas De Maeyer (Endeavour) - Bert Timmermans (Endeavour) - Jort Kerremans (Tractebel) - Hans Sysmans (Tractebel) - Harold Vermeiren (51N4E) - Jitse Massant (51N4E) - Britt Van Rompaey (51N4E)
Geldig vanaf:	18 september 2025

INHOUD

Agenda werkbank.....	5
Agenda werkatelier.....	5
Opmerkingen tijdens presentatie: werkbank.....	5
Thema 1: Veilig verplaatsen.....	8
Thema 2: Aangename wijk.....	12
Thema 3: Groen & klimaat.....	13
Toekomstbomen.....	13
Opmerkingen tijdens presentatie: werkatelier.....	15
Thema 1: Veilig verplaatsen.....	15
Verkeersplateaus op de Turnhoutsebaan.....	15
Thema 2: Aangename wijk.....	17
Thema 3: Groen & klimaat.....	18
Werktafels per segment: segment 1.....	18
SEGMENT 1: Algemeen.....	18
SEGMENT 1: Voorplein Kerkstraat.....	20
SEGMENT 1: Bushalte Kerkstraat.....	22
SEGMENT 1: Kruising Helmstraat - Kroonstraat.....	23
SEGMENT 1: Voorplein Laar-Reuzenpoort.....	24
Werktafels per segment: segment 2.....	26
SEGMENT 2: Voorplein Ecohuis.....	26
SEGMENT 2: Bakkerstraat – Prins Leopoldstraat.....	28
Werktafels per segment: segment 3.....	30
SEGMENT 3: Algemeen.....	30
SEGMENT 3: Voorplein Roma.....	31
SEGMENT 3: Stenenbrug.....	33
SEGMENT 3: Engelselei.....	35

Agenda werkbank

Totaal aantal deelnemers: +/- 16 personen

Terugkoppeling en debat in groep	Werksessie (1) per locatie	pauze	Werksessie (2) per locatie	Terugkoppeling in groep
14.00u-14.45 uur	14.45-15.30 uur	15.30-15.45 uur	15.45-16.30 uur	16.30-17.00 uur
1. Toelichting doelstelling en inhoud werksessies 4 2. Verwerking werksessies 3: van sneuvelplan naar grondplan Terugkoppeling, aanpassingen in plan en debat geselecteerde thema's 3. Aanpak werksessie 4. vooruitblik	Verschillende zooms binnen drie segmenten: eerste segment naar keuze		Verschillende zooms binnen drie segmenten: tweede segment naar keuze	- conclusies en inzichten per segment - Vragen & discussie - Vooruitblik

Agenda werkatelier

Totaal aantal deelnemers: +/- 35 personen

Terugkoppeling en debat in groep	Werksessie per locatie	Terugkoppeling in groep
19.00u-20.00 uur	20.00-21.15 uur	21.15-21.30 uur
1. Toelichting doelstelling en inhoud werksessies 4 2. Verwerking werksessies 3: van sneuvelplan naar grondplan Terugkoppeling, aanpassingen in plan en debat geselecteerde thema's 3. Aanpak werksessie 4. vooruitblik	Verschillende zooms binnen drie segmenten : één segment naar keuze	- conclusies en inzichten per segment - Vragen & discussie - Vooruitblik

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

Opmerkingen tijdens presentatie: werkbank

Opmerking proces

Opmerking deelnemer:

Er wordt gevraagd om de opening van halte Drink op te nemen.

➔ *Antwoord studieteam:*

De startdatum voor de heraanleg van de Turnhoutsebaan zal onafhankelijk van de

opening van metrohalte Drink bepaald worden. Er wordt nog verder bekeken met De Lijn hoe het openbaar vervoer zijn rol kan spelen tijdens de werken.

Opmerkingen verslag vorige werkbank

Opmerking deelnemer:

Werd de presentatie van de vorige werkbank bezorgd?

→ *Antwoord studieteam:*

Deze is beschikbaar op de [projectwebsite](#).

Opmerking deelnemer:

Het verslag is een opsomming van individuele vragen en antwoorden, erg in detail. Het is niet duidelijk of er principes of grote knopen werden doorgehakt. Dit wordt wel verwacht van de werkbank.

→ *Antwoord studieteam:*

Het verslag dient voor de volledigheid; daarin wordt alles meegenomen. Het maakt duidelijk voor alle deelnemers waarom bepaalde opmerkingen wel/niet (kunnen) worden meegenomen.

Opmerking deelnemer:

Individuele opmerkingen zouden eerder addenda moeten zijn; grote principes zouden de basis van het verslag moeten uitmaken.

Antwoord studieteam:

- Er zijn ook tegengestelde opmerkingen. De principes zullen nu worden voorgesteld en zijn in de presentatie van vandaag samengevat.
- Op het vorige werkatelier werden ook geen grote beslissingen genomen. Het verslag is dus gewoon een weergave van het werkatelier.

1. Dimensies openbare ruimte

Opmerkingen deelnemers:

- Er wordt gevraagd in hoeverre de ontwerpprincipes rond de verschillende dimensies (o.a. voetpaden) zijn vastgelegd.
- Specifiek m.b.t. voetpaden wordt opgemerkt dat deze te smal zijn.

Antwoord studieteam:

- Deze keuzes zijn reeds genomen en maken deel uit van de ontwerpbeslissingen die binnenkort in de presentatie worden toegelicht.

2. Snelheidsregime en profiel rijbaan

Opmerkingen deelnemers:

- Het voorstel van 30 km/u overdag en 50 km/u 's nachts wordt als ongebruikelijk ervaren.
- Er wordt opgemerkt dat de huidige breedte van de rijbaan niet strookt met een ontwerp voor lage snelheden (gepercipieerd als ontwerp op 70 km/u).

Antwoord studieteam:

- Eerdere beslissingen worden niet heropend: de rijbaan wordt ontworpen op 50 km/u.
- Deze keuze werd vorige week toegelicht tijdens het publieksmoment.

3. Profiel en positie actieve weggebruikers

Opmerkingen deelnemers:

- Er is bezorgdheid over het ontbreken van een asymmetrisch profiel en de beperkte ruimte voor voetgangers.
- Gevreesd wordt dat voetgangers zich op het fietspad zullen begeven.

Antwoord studieteam:

- Deze elementen zijn nog niet definitief vastgelegd en komen later in de discussie aan bod.

4. Rijrichting Turnhoutsebaan - Hogeweg - Appelstraat

Opmerkingen deelnemers:

- Er leeft de vraag of de rijrichting aan deze knip nog ter discussie staat en of een omkering interessanter zou zijn.
- Er is begrip voor de knip, maar er zijn ook zorgen over bereikbaarheid voor laden en lossen, m.n. bij De Roma.

Antwoord studieteam:

- Huidig voorstel voorziet ruimte voor voorwaarts inrijden en achterwaarts uitrijden, zodat het kruispunt minimaal wordt belast.
- Dit punt wordt verder besproken in de werksessies.

5. Wijkcirculatie en lokale verkeerssituatie

Opmerkingen deelnemers:

- Er wordt gepleit voor een bredere reflectie over de verkeerscirculatie in de wijk (bv. eenrichting Bothastraat).
- Eveneens wordt gevraagd naar heropening van metrostation Carnot.

Antwoord studieteam:

- De Turnhoutsebaan is een gewestweg; lokale circulatiemaatregelen vallen onder de bevoegdheid van stad/district.
- Voor Halte Carnot is overleg geweest met De Lijn. Heropening blijkt technisch en veiligheidsmatig niet haalbaar binnen de scope en timing van dit project.

6. Vraag naar bijkomende werkbank wijkcirculatie

Antwoord studieteam:

- Er is reeds overleg geweest met stad en district over deze thematiek.
- Een volledig circulatieplan valt buiten de opdracht, maar enkele puntsgewijze ingrepen zijn wel mogelijk.
- Specifiek m.b.t. Bothastraat: straat is te smal voor een extra halte, maar dit wordt na afloop van dit project verder bekeken.

Thema 1: Veilig verplaatsen

Vraag deelnemer:

Waarom is Stad Antwerpen geen voorstander van venstertijden (voor laad- en loszones)?

Antwoord studieteam:

- Stad Antwerpen benadrukt dat venstertijden bedoeld zijn om bewoners toe te laten tijdelijk te parkeren buiten de actieve laad- en losuren. In de praktijk wordt de strook echter vaak geïnterpreteerd als gewone parkeerstrook, wat leidt tot foutparkeren. Er wordt voorgesteld om de zone visueel duidelijker te maken, bijvoorbeeld via een verhoogde aanleg op niveau van het voetpad. Dit vergemakkelijkt bovendien het laden en lossen. Er wordt opgemerkt dat venstertijden in de praktijk zelden goed functioneren, maar het principe blijft in theorie werkbaar.

Reactie deelnemer:

- Handelaar: Het ene sluit het andere niet uit. Personenwagens die moeten laden en lossen, moeten ook op de verhoogde loszones kunnen staan. Misschien goed om eens na te denken om het in te richten als laad- en loszone maar na de winkeluren dan wel te laten gebruiken als bewonersparkeren (buiten de venstertijden)

Opmerkingen deelnemers:

- Het verminderen van parkeerplaatsen verhoogt de parkeerdruk in omliggende straten. Daarbij wordt vaak uitgegaan van een ongewijzigd aantal voertuigen, terwijl de vraag gesteld kan worden of al die auto's effectief een plaats nodig hebben. De verwachte modal shift moet hierin mee in rekening worden gebracht.
- Er wordt voorgesteld om niet langer te spreken over 'parkeren', maar enkel over:
 - laden en lossen
 - kortparkeren (bijvoorbeeld 30 à 45 minuten)
- Voor langdurig parkeren wordt strikte handhaving voorgesteld. Dit vereist wel een duidelijk parkeerbeleid vanuit de stad.

Antwoord studieteam:

- ➔ Vanuit mobiliteitsvisie en expertise is dit een logische benadering. Tegelijk blijkt uit eerdere ateliers en werkbanken dat veel bewoners wél nog willen parkeren in de buurt. Zulke uiteenlopende standpunten maken deel uit van een participatief proces.
- ➔ Bij brede bevragingen komt vaak de vraag naar meer parkeerplaatsen naar voren, maar dat betekent niet automatisch dat daar ook beleidsmatig op moet worden ingegaan. Dit soort verandering vraagt tijd, duidelijke keuzes en een geleidelijke evolutie.
- ➔ Uit parkeeronderzoek blijkt dat een groot deel van het parkeren van korte duur is (onder het uur). Daar mogen dus geen grote verschuivingen van worden verwacht.
- ➔ Wat betreft voetgangersoversteken:
 - Diagonaal oversteken wordt als een mogelijke volgende stap binnen het concept 'vierkant groen' beschouwd.
 - Diagonaal oversteken vereist langere ontruimingstijden.
 - Als wetgeving wordt aangepast, kan de lichtenregeling hierop worden afgestemd.
 - De invoering hiervan wordt momenteel voorzien voor september 2026.

Vragen deelnemers:

- Fietsenstallingen: zijn er tellingen? Volstaat verdubbeling van fietsenstallingen als je geen fietsen tegen de gevel wilt? Er gebeurt best een telling.
- Sommige fietsen staan er ook al langer. Misschien eens opruimen?
- Ook rekening houden met mensen die fietsen om tram/bus te nemen en op het einde van de dag weer ophalen.
- Over welke fietsenstallingen gaat het? Dienen die ook voor groot formaat fietsen?

- Velo's zijn ook belangrijk. Er moet wel naar gezocht worden om één of twee Velostations toe te voegen, bijvoorbeeld in de zijstraten.

Antwoord studieteam:

- Vraag werd gesteld aan de stad en er is momenteel voldoende dekking aan stations. Vraag zal nog eens worden gesteld.

—

Opmerkingen deelnemer:

In Antwerpen is er een duidelijk onevenwicht tussen het aantal uitgereikte parkeervergunningen en het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Dit veroorzaakt een structurele parkeerdruk in de stad, ook in de omgeving van de Turnhoutsebaan.

Antwoord studieteam:

- Op de Turnhoutsebaan geldt een maximale parkeertijd van drie uur. Deze beperking wordt effectief gehandhaafd door de stad. Overdag is bewonersparkeren hier bovendien niet toegestaan.
- Het parkeerbeleid op deze locatie valt volledig onder de bevoegdheid van Stad Antwerpen. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft hierin geen rol en kan vanuit dit project geen invloed uitoefenen.
- De beslissing over al dan niet parkeren op de Turnhoutsebaan is genomen door de stad en staat niet ter discussie binnen dit project.

reactie deelnemers via mail op 18/09

—

Opmerking deelnemer:

Er wordt opnieuw gewezen op het probleem van te smalle voetpaden. In een winkelstraat moet het mogelijk zijn om met drie personen naast elkaar te wandelen. De huidige breedte laat dat niet toe, wat als onaangepast wordt ervaren.

—

Opmerking deelnemer over het beperkte aantal laad- en loszones

Antwoord studieteam:

- Op de Turnhoutsebaan zijn vandaag effectief slechts vijf officiële laad- en loszones. In de zijstraten zijn er bijkomende mogelijkheden, maar op de Turnhoutsebaan zelf blijft het aantal beperkt.
-

Opmerking deelnemers:

Er wordt getwijfeld aan de lengte van de voorziene laad- en loszones (15 meter). Voor leveringen aan winkels zoals Zeeman of Kruidvat wordt dit als onvoldoende beschouwd. Volgens meerdere aanwezigen worden hier regelmatig vrachtwagens tot 21 meter ingezet. Leveranciers bepalen dit zelf, bewoners en handelaars hebben daar geen inspraak in.

Opmerking deelnemer:

Net buiten het projectgebied, aan de linkerkant van de Carnotstraat, is er een laad- en loszone. Als het profiel van de Turnhoutsebaan iets verder wordt doorgetrokken richting de Carnotstraat, zouden daar bijkomende parkeerplaatsen of laad- en loszones mogelijk kunnen zijn. Dit wordt afhankelijk van de eventuele verplaatsing van de halte voorbij de Provinciestraat. Indien dat gebeurt, kan het segment op termijn als 2x1 ingericht worden.

Opmerking deelnemer over het voorzien van een buurtparking (ter hoogte van Bretel)

Antwoord studieteam:

- Voor segment 3 wordt voorgesteld om na te denken over de mogelijkheid van een buurtparking in plaats van laad- en loszones. Dit idee werd pas recent geopperd, tijdens de infomarkt. Het studieteam bekijkt nog niet of dit kan worden opgenomen in het ontwerp of in de besluitvorming.
-

Opmerking deelnemer:

Wat betreft het aantal parkeerplaatsen wordt opgemerkt dat het totaal niet exact kan zijn, onder andere omdat er onvoldoende handhaving is op het terrein.

Antwoord studieteam:

- In het sneuvelplan werden 145 parkeerplaatsen voorzien, inclusief laad- en loszones. Die zijn dus meegeteld in het totaal, waardoor het effectieve aandeel reguliere parkeerplaatsen lager ligt dan in de huidige toestand.
-

Vraag van een deelnemer over het doortrekken van het profiel tot aan de Provinciestraat.

Antwoord studieteam:

- Dit is nog niet beslist.
-

Vraag van een deelnemer over het verdwijnen van de tramsporen.

Antwoord studieteam:

- Wat betreft de tramsporen: die verdwijnen op bepaalde trajecten, bijvoorbeeld tram 24 die richting het centraal station en de Rooseveltplaats rijdt. Dat opent mogelijkheden voor herinrichting. De keerlus van de tram blijft echter bestaan. Twee poorten (Turnhoutsebaan, Stenenbrug) blijven in principe open voor autoverkeer in de huidige visie, al zegt dit niets over de langetermijnvisie.
-

De vraag wordt gesteld of een van die poorten (Turnhoutsebaan/-poort) niet autovrij kan worden gemaakt. Er wordt verwezen naar het districtsakkoord, waarin sprake is van de afschaffing van de op- en afrit van de snelweg ter hoogte van de aansluiting Singel–Engelselei op de Turnhoutsebaan.

Antwoord studieteam:

- hierover zijn er momenteel geen concrete politieke beslissingen genomen.
Verduidelijking van dit punt door een deelnemer via mail op 18/09/25: De afschaffing van die op-/afrit wordt al vele jaren meegenomen in alle mogelijke hogere studies, en meer recent in ontwerpproces Zuidelijke Ring en Knoop Oost.

Thema 2: Aangename wijk

Geen algemene, niet-plekgebonden, opmerkingen.

Thema 3: Groen & klimaat

Toekomstbomen

Vraag deelnemer:

Wat zijn toekomstbomen?

Antwoord studieteam:

- Toekomstbomen zijn grote, langlevende bomen die tot wel 100 jaar oud kunnen worden. Ze vergen veel ruimte, zowel bovengronds (voor kruinontwikkeling) als ondergronds (voor wortelgroei). Deze bomen worden enkel ingepland waar de nodige groeiruimte gegarandeerd kan worden.

Vereisten brandweer m.b.t. groenvoorziening

Vraag deelnemer:

Vraagt de brandweer om 10m afstand tussen de stammen of tussen de kruinen? Dat is veel. Het betekent dat er veel gekapt moet worden.

Antwoord studieteam:

- De brandweer vraagt in bepaalde gevallen een vrije ruimte van 10 meter tussen boom en gebouw, afhankelijk van de locatie gemeten vanaf de stam of de kruin. Dit wordt als zeer ruim ervaren en zou in de praktijk kunnen leiden tot het sneuvelen van veel bomen in het ontwerp. Op veel locaties is brandweerinterventie vandaag al moeilijk. De vereisten zijn afhankelijk van de geveltypologie en afstand tot de straat. Brandweer Antwerpen hanteert de laatste jaren strengere richtlijnen. De gesprekken hierover zijn lopende. Er is langs beide zijden begrip: enerzijds groeit de vraag naar meer groen en grote bomen, anderzijds moet de brandweer kunnen instaan voor veilige toegang en interventiemogelijkheid.
- Er is op dit moment nog geen definitief standpunt ingenomen. De gesprekken met de brandweer worden voortgezet en het dossier moet verder uitgeklaard worden. Voor het kappen van bomen is in elk geval een omgevingsvergunning vereist.

Toekomst Stenenbrug en omliggende zone

Opmerking deelnemer:

De zone rond Stenenbrug (incl. keerlus, tramsporen en braakliggende terreinen) bevindt zich in volle ontwikkeling. Er lopen verschillende ruimtelijke trajecten waarvan de uitkomst nog niet bekend is, zoals de toekomstige inrichting van de Singel of de mogelijke verlegging van knooppunten. In het huidige ontwerp is hier – om begrijpelijke redenen – nog geen rekening mee gehouden. De vraag wordt gesteld of een volledige heraanleg van het einde van de Turnhoutsebaan op dit moment wenselijk is, gelet op de hoge investeringskosten en de onzekere toekomst van de zone. Een beperkte optimalisering (“heraanleg light”) lijkt in deze fase een realistischere piste. Tegelijk wordt gesuggereerd of middelen elders beter kunnen worden ingezet, bijvoorbeeld in de Carnotstraat, waar geen openstaande vraagstukken zijn en sneller tot uitvoering kan worden overgegaan.

Antwoord studieteam:

- Er wordt opgemerkt dat budgetten van AWW niet zomaar kunnen worden overgeheveld naar Stad Antwerpen, aangezien de Carnotstraat in stadsbeheer valt. Los daarvan is de vraag terecht en moet de afweging rond de inzet van middelen de komende weken en maanden grondig gebeuren. Factoren zoals de mogelijke afschaffing van de afrit, aanleg van een parkeergebouw en ruimtelijke keuzes op termijn moeten daarbij worden meegenomen.

Reactie deelnemers:

- De zone rond Stenenbrug is tot nu toe nog weinig getoond aan het publiek. In de werkbank en werkateliers is dit segment wel opgenomen en verder uitgewerkt. Er leeft een gedeeld aanvoelen dat een ‘lightversie’ van de heraanleg in deze fase een goed idee is, zeker voor het stuk Turnhoutsebaan tussen de Singel en Stenenbrug, dat enkele jaren geleden reeds heraangelegd werd en dat eventueel kan volstaan met meer beperkte ingrepen. De uitdaging blijft hoe dit ‘light’ ontwerp ook voldoende verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit kan garanderen.
- Voor de Stenenbrug is er consensus dat een volledige heraanleg nodig is gezien de staat van de infrastructuur, maar het is niet noodzakelijk om daarbij meteen te kiezen voor ingrepen met de hoogste kost, zoals het planten van toekomstbomen. De huidige discussies focussen op groenvoorziening, maar er wordt ook op gewezen dat de toestand van de ondergrondse infrastructuur (bv. riolering) moet worden meegenomen in de evaluatie van de noodzakelijke ingrepen voor dit stuk.

Opmerkingen tijdens presentatie: werkatelier

Thema 1: Veilig verplaatsen

Verkeersplateaus op de Turnhoutsebaan

Vraag deelnemer:

Vandaag zijn er verkeersplateaus aanwezig op de Turnhoutsebaan, blijven deze behouden?

Antwoord studieteam:

- In het nieuwe ontwerp blijven deze niet behouden, In de zijstraten worden wél verkeersplateaus voorzien.

Reactie deelnemers:

- Er wordt gesuggereerd om bijkomende plateaus op de Turnhoutsebaan te overwegen, zeker op locaties zonder verkeerslichten, om de verkeersveiligheid te verhogen.

Antwoord studieteam:

- Dit wordt meegenomen ter verdere evaluatie.
-

Verkeerslichten aan het Laar en Jaak De Braeckeleeerstraat

Vraag deelnemer:

Er wordt gevraagd waarom het verkeerslicht aan het Laar verdwijnt, gezien dit net werd geplaatst naar aanleiding van onveilige situaties in de schoolomgeving.

Antwoord studieteam:

- De oversteek wordt in het nieuwe ontwerp smaller, wat de verkeersveiligheid moet verbeteren, en er wordt gestreefd naar behoud van doorstroming. De bekommernissen worden meegenomen in de verdere uitwerking.
 - Er is momenteel geen definitief besluit over het verdwijnen van de verkeerslichten aan het Laar en de Jaak De Braeckeleeerstraat, maar het uitgangspunt is wel opgenomen in de ontwerpambitie. De concrete invulling moet nog verder worden uitgewerkt.
-

Fietspadbreedte en ontwerpkeuzes

Vraag deelnemer:

Er wordt gevraagd waarom de fietspadbreedte niet constant als vaste eis wordt gehanteerd.

Antwoord studieteam:

- Volgens het ontwerpteam is dit geen harde eis, mede op basis van eerdere gesprekken. Om constante breedte te realiseren, zouden groenelementen of parkeerplaatsen moeten verdwijnen, waarvoor onvoldoende draagvlak bestaat.

Vorrang op fietspaden en zebrapaden

Vraag deelnemer:

Lopen alle zebrapaden over de fietspaden? Wie heeft voorrang?

Antwoord studieteam:

- Zebrapaden worden doorgetrokken over fietspaden als deze aanliggend zijn aan de rijweg. In het geval van vrijliggende fietspaden wordt een opstalruimte voor voetgangers voorzien tussen rijweg en fietspad. In dat geval hebben voetgangers in principe geen voorrang bij het oversteken van het fietspad. Deze aanpak volgt het vademecum en het bijhorende draaiboek.

Gebruik van parkings en parkeerbeleid

Opmerkingen deelnemers:

Er wordt gewezen op een wachtlijst voor nachtparkeren bij Citybee in de Eliaertstraat (met laadpalen), terwijl de parkeergarages overdag grotendeels leeg staan. Dit wordt gezien als een opportuniteit om minder publieke parkeerplaatsen te voorzien. Er is ook toenemende vraag naar laadpalen. Er wordt opgeroepen om duidelijke beleidskeuzes te maken.

Tegelijkertijd worden andere ervaringen gedeeld. Sommigen geven aan garages te huren die niet toegankelijk zijn door foutparkeerders. Dit leidt tot frustratie en sociale isolatie. Anderen stellen dat mensen liever op straat parkeren omdat dat gratis is, wat verklaart waarom parkeergarages leeg blijven.

Er wordt benadrukt dat autobezit geen automatisch recht op een publieke parkeerplaats inhoudt. Anderzijds wordt er gepleit voor een realistisch evenwicht: sommige bewoners

getuigen dat hun bezoek wegblijft door gebrek aan parkeerplaats. Zeker bij evenementen (Sportpaleis, Roma, Sinksenfoor) is het vinden van een parkeerplaats problematisch. Parkeren blijft dus voor velen een essentieel aandachtspunt.

Velostations

Vraag deelnemer:

De vraag om extra Velostations toe te voegen is opnieuw gesteld, ook in de werkbank.

Antwoord studieteam:

Dit zal verder worden nagevraagd bij Stad Antwerpen.

Samenwerking met De Lijn en bereikbaarheid handelszaken

Opmerking deelnemer:

Een goede afstemming met De Lijn is nodig bij de bepaling van parkeerplaatsen. Voor handelaars is het cruciaal dat bereikbaarheid gewaarborgd blijft, ook tijdens evenementen.

Antwoord studieteam:

→ Hier wordt verder over overlegd.

Bezorgdheden infomarkt en verwerking opmerkingen

Vraag deelnemer:

Tijdens de infomarkt werden op een bord diverse bezorgdheden verzameld. Eén daarvan was het mogelijke verdwijnen van openbaar vervoer.

Antwoord studieteam:

- De gesprekken met De Lijn hierover zijn lopende.
- Ook bezorgdheden over de snelheidsregeling 30 of 50 km/u kwamen herhaaldelijk terug. Deze regeling is intussen beslist en wordt ingevoerd. 's Nachts blijft 50 km/u behouden.

Thema 2: Aangename wijk

Vraag deelnemer:

Wordt er ook nagedacht over stallen van fietsen tegen bijvoorbeeld gevels, zeker in

combinatie met geveltuinen (bijv. voor een huisartsenpraktijk, bij de bakker, ...)? Wordt er meer ruimte voorzien om fietsen te stallen?

Antwoord studieteam:

- Er worden normaal genoeg fietsenstallingen voorzien om dat op te pakken. Maar dat moet inderdaad nog wat meer verfijnd worden op basis van alle bestaande functies.

Thema 3: Groen & klimaat

Bomen en ondergrondse groeiruimte

Vraag deelnemer:

Er wordt gevraagd of er voldoende ruimte is voorzien in de ondergrond voor bomen.

Antwoord studieteam:

- Dit is een essentieel aandachtspunt bij het ontwerp. Waar toekomstbomen worden voorzien, wordt ernaar gestreefd om voldoende groeiruimte te garanderen, zowel voor de wortelontwikkeling als voor de waterhuishouding.

Biodiversiteit

Vraag deelnemer:

Wat is de ambitie m.b.t. biodiversiteit?

Antwoord studieteam:

- Er wordt momenteel gewerkt aan een beplantingsmatrix, met als doel een gevarieerde en biodiverse invulling van de publieke ruimte. Deze matrix is nog in opmaak en redelijk complex, gezien de vele randvoorwaarden (ondergrondse ruimte, verkeer, onderhoud, enz.).

Werktafels per segment: segment 1

SEGMENT 1: Algemeen

Werkbank

Niet behandeld tijdens werkbank

Werkatelier

- **PROVINCIESTRAAT.** Er is al geruime tijd een metro-ingang voorzien ondergronds (Carnot). Kan hier rekening mee worden gehouden om deze ingang in de toekomst toch te gebruiken? (Er staan daar nu bomen op ingetekend. Dat kan niet.)

Antwoord studieteam:

- (zie ook werkbank): metro-ingang voldoet niet meer aan de actuele veiligheidsnormen.

Verduidelijking van dit punt door een deelnemer via mail op 18/09/25: De vraag is niet om dit binnen de studie naar de heraanleg van de Turnhoutsebaan op te lossen, maar wel om het ontwerp zo in te richten dat het een eventuele latere opening van de metrohalte en diens toegangen niet hypothekeert, bijvoorbeeld door kwalitatief groen te voorzien. Praktisch zou dit neerkomen op het vergroten van de noordelijke groenzone tegenover de Provinciestraat ten koste van de zuidelijke groenzone, wat echter ook mogelijkheden opent als verlenging van het voorplein Kerkstraat.

- **KROONSTRAAT.** Hoe gebeurt het laden en lossen voor bouwmarkt Vanesco?
- **KROONSTRAAT.** Kan het reclamebord en de elektriciteitskast verplaatst worden? Deze staan vandaag enorm in de weg.
- **LAAR.** Kan de elektriciteitskast verplaatst worden? Dat staat enorm in de weg.
- **LAAR.** Kan hier nog extra groen (bomen) worden voorzien om de verbinding met het Groene Laar te verduidelijken en door te trekken?
- **SCHOLEN REUZENPOORT EN IMS.** Kunnen paaltjes voorzien worden zodat kinderen niet zomaar de straat op kunnen rennen als ze uit steeg/school komen?



- **TURNHOUTSEBAAN 116.** Op de aangeduide locatie bevindt zich de inrit naar een parkeergarage met ongeveer 25 parkeerplaatsen. De garage strekt zich onder twee gebouwen uit. In het huidige ontwerp is een geveltuin voorzien ter hoogte van deze inrit, wat praktisch onmogelijk is. Deze aanpassing moet dus worden herzien. Vandaag blokkeren de geplaatste fietsnietjes deels de toegang tot de garage. Ook dit vormt een knelpunt. De toekomstige parkeerplaatsen in het ontwerp zullen voldoende ver van de inrit moeten liggen, zodat voertuigen vlot kunnen in- en uitrijden. Er wordt voorgesteld om de materialisatie van het voetpad ter hoogte van de inrit aan te

passen, zodat visueel duidelijk is dat het om een doorgang naar een private garage gaat en er niet geparkeerd mag worden. Dit helpt foutparkeren te vermijden en de toegang functioneel te houden.

- Er zijn geen parkeerplaatsen voor mindervaliden ingetekend.

Antwoord Stad Antwerpen:

→ Parkeerplaatsen voor mindervaliden moeten door de personen zelf worden aangevraagd.

- Woonhaven heeft ook plannen om te bouwen, waardoor er waarschijnlijk extra plaatsen zullen moeten worden voorzien. Een telling van het huidige aantal parkeerplaatsen voor mindervaliden zal dus misschien niet volstaan.

Antwoord studieteam:

→ Het aantal parkeerplaatsen mindervaliden wordt nagevraagd.

- Loopt de zone 30 km/u door tot de Kerkstraat?

Antwoord studieteam:

→ Ja, maar over de Kerkstraat zelf hebben we binnen dit project geen zeggenschap.

- Kan je dan diagonaal oversteken bij het vierkant groen?

Antwoord studieteam:

→ Zie antwoord bij werkbank, waar het uitgebreider werd uitgeschreven.

- Verandert er iets aan het autoverkeer (rijrichtingen, rijbaan stadinwaarts + rijbaan staduitwaarts)?

Antwoord studieteam:

→ Nee.

SEGMENT 1: Voorplein Kerkstraat

Werkbank

- De fietsstallingen moeten ook rekening houden met andere types fietsen (longtail, bakfiets...)
- De keerlus zou eigenlijk moeten worden verplaatst, zodat er een laad- en loszone langs de kant van de Turnhoutsebaan kan worden voorzien.
- Banken zijn logisch in te planten bij het groen, maar moeten niet per se overal worden ingetekend. Al zijn ze wel belangrijk als rustpunt voor ouderen en dus is het belangrijk om er voldoende te plaatsen.
- Banken worden best haaks op groenruimtes ingetekend (dwars op de wandelrichting). Zo heb je gevoelsmatig rugdekking en weerkaatst het geluid niet richting de gevels.
- Bij het integreren van groenruimte en infiltratievoorzieningen moet worden vermeden dat er conflicten ontstaan met fietsers, bijvoorbeeld door het gebruik van

te diep aangelegde plantbakken. Zeker in de omgeving van kruispunten is dit een aandachtspunt. Vermoedelijk zal hier gekozen moeten worden voor een meer gekanaliseerde oplossing.

- De ingetekende banken staan momenteel dicht tegen de gevels, wat mogelijk leidt tot geluidsoverlast voor bewoners. Er is een voorkeur om de banken meer in het groen te plaatsen, bijvoorbeeld langs de voorziene groendoorsteek of met de rug naar de groene driehoek en gericht op de straat. Bij herpositionering moet wel zorgvuldig worden bekeken dat de banken, die op een verharde sokkel moeten worden geplaatst, niet leiden tot een onevenredig verlies aan groene ruimte. De inpassing moet dus gebeuren met aandacht voor zowel gebruikscomfort als behoud van groenzones
- De vraag rijst hoe handelspanden langs de zuidzijde kunnen bediend worden voor laden en lossen. Als dit handelspanden zijn (ook al zijn ze op dit moment geen winkel), moet wel bekeken worden hoe deze kunnen worden bediend. Als de keerlus niet verplaatst kan worden om zo een laad- en losruimte via de Turnhoutsebaan te voorzien, dan zouden de dichtstbijzijnde parkeerplaatsen langs de zuidzijde moeten ingezet/omgezet worden naar een laad- en loszone.

Conclusies genomen tijdens de sessie:

- Er is een duidelijke voorkeur voor het behouden van het vrijliggende fietspad, zoals momenteel ingetekend. Dit laat toe dat het omliggende groen voldoende ruimte krijgt en optimaal kan groeien, wat bijdraagt aan de leefkwaliteit en het klimaatadaptieve karakter van de straat. Er wordt uitdrukkelijk gepleit om geen extra laad- en losverkeer door woonwijken te sturen. Concreet betekent dit dat er geen bijkomende laad- en loszone wordt voorzien in de Van Geertstraat. Tegelijk is het belangrijk om te onderzoeken hoe de zuidzijde van de Turnhoutsebaan wél efficiënt bediend kan worden voor leveringen, zonder bijkomende druk op de woonstraten te creëren. Dit vraagt verdere analyse en afstemming.
- Op het voorplein kunnen speelaanleidingen worden voorzien (bijvoorbeeld stippen op de grond).
- Waterelementen brengen doorgaans hoge onderhoudskosten met zich mee. Om die reden is er een duidelijke voorkeur om in dit project geen waterspelelementen te voorzien. Een eenvoudige drinkwaterfontein kan eventueel wel worden overwogen, op voorwaarde dat het onderhoud beheersbaar blijft.

- Er zijn genoeg fietsparkeerplaatsen voorzien. Daarnaast worden ook verkeerspalen etc. gebruikt om fietsen te stallen. Het verder bekijken van extra stallingen aan belangrijke plaatsen (bijvoorbeeld bakker) kan misschien nog meer in detail.
- De extra route door het bestaande groenperkje doet al het groen verdwijnen. De grootste bezorgdheid is het groen als “vuilvanger”. Er kan eventueel wel een bankje geplaatst worden met een grasveldje waardoor minder afval wordt aangetrokken, al moet dit in verhouding worden geplaatst met het bestaande groen dat best zo veel mogelijk wordt behouden.
- Kunnen de fietsnietjes 45° worden gedraaid? Dan valt het minder op en gebruik je minder plaats.

Antwoord studieteam:

→ Je verliest dan ook een deel van je stallingscapaciteit.

Conclusies genomen tijdens de sessie:

- Het verder bekijken van extra stallingen aan belangrijke plaatsen kan misschien nog meer in detail.
- Het behoud van groen primeert op extra doorgang door het groene plekje (“wat is het dan nog waard”?)

SEGMENT 1: Bushalte Kerkstraat

Werkbank

Niet behandeld tijdens werkbank

Werkatelier

- Er zijn geen extra zebrapaden nodig, behalve bij de bushalte.
- Kunnen de bushaltes meer worden geschrinkt zodat er meer ruimte voor voetgangers overblijft?

Antwoord studieteam:

- Dit is moeilijk met de ingangen van de garages die vrij moeten worden gehouden.
- Het aanbod aan openbaar vervoer is de laatste decennia sterk verminderd (nagenoeg gehalveerd). Er zijn vandaag nog amper verbindingen met de binnenstad. Blijven de snelbussen?

Antwoord studieteam:

- Binnen dit herinrichtingsproject verandert er niets aan de busbediening. Stad Antwerpen is wel voorstander om op termijn, los van dit project, aan busafbouw te doen, ook op deze as.

SEGMENT 1: Kruising Helmstraat - Kroonstraat

Werkbank

- Scenario A
 - Hier is ook gesplitst groen mogelijk, wat een logische keuze zou zijn gezien de stromen op dit kruispunt (NZ – OW) gelijkwaardig zijn qua grootte.
- Scenario B
 - Vierkant groen is hier veel moeilijker toe te passen. Er is dan extra tijd nodig voor voetgangersgroen, gezien er geen opstalruimte voor voetgangers meer aanwezig is.
 - Dit scenario geeft ook een visueel smaller wegbeeld.

Bespreking

- Zeker voldoende ruimte voor ontmoeting voorzien in de Helmstraat. Het is een belangrijke verbinding met de verderop gelegen pleintjes. Het gebrek aan ontmoetingsruimte rondom het kruispunt moet gecompenseerd worden in deze zijstraat (= Helmstraat). Best dus, om daar geen fietsen en dergelijke te plaatsen, maar ruimte te behouden voor ontmoeting.
- Algemeen moet overal ook een oversteek voor fietsers worden voorzien, naast de zebrapaden. Dat kan bijvoorbeeld via blokmarkeringen.
- In scenario A moet zeker genoeg opstalruimte worden voorzien voor fietsers.
- Zebrapaden moeten sowieso wat meer naar achter (verder van het kruispunt) worden ingetekend om ook de oversteek voor fietsers te kunnen voorzien.

Conclusies genomen tijdens de sessie:

- Er is geen specifieke voorkeur voor scenario A of B. Het belangrijkste is dat alle kruispunten eenvormig, uniform worden aangelegd over de volledige baan – óók de keuze voor vierkantgroen moet dus over de hele baan of nergens.

Vragen

- Hoe zal de menging van fietsers met het autoverkeer gebeuren bij het inrijden van de zijstraat? Zowel de Helm- als de Kroonstraat zijn fietsstraten.

Antwoord studieteam:

- ➔ Dit zal in een volgende fase verder worden uitgewerkt; hier gaat het over principeplannen.
- Er wordt gevraagd of het mogelijk is om elementen uit beide scenario's te combineren: enerzijds het voorzien van opstalruimte voor voetgangers (zoals in

scenario A), anderzijds het aanleggen van aanliggende fietspaden (zoals in scenario B)?

Antwoord studieteam:

- Nee. De onderliggende principes vanuit AWW maken dit niet mogelijk, vierkant groen moet gecombineerd worden met bypass voor fietsers. Het blijven wel principeschetsen, dus in verdere uitwerking zal de hoeveelheid verblijfsruimte normaal gezien niet zo veel van elkaar verschillen tussen beide scenario's.
- Hoe zal de 30/50 snelheidsregimes worden gehandhaafd?
- Dit wordt nog bekeken.

Werkatelier

- Bezorgdheid over de beperkte ruimte die overblijft op het voetpad bij scenario A.

SEGMENT 1: Voorplein Laar-Reuzenpoort

Werkbank

Bespreking

- Langs de steeg naast de Reuzenpoort moet in noodsituaties ook met auto's in- en uit kunnen worden gereden.
- Tussen het groen en de fietspaden zou een schrikstrook moeten worden ingetekend.
- Ook ten westen zou een extra oversteek voor voetgangers moeten worden voorzien.
- Het ingetekende groenzone aan de zuidzijde van het kruispunt zou idealiter meer centraal worden geplaatst, om conflicten met de extra voetgangersoversteek te vermijden. Op die manier wordt de oversteek leesbaarder en veiliger voor voetgangers. Bij deze verschuiving moet er wel over gewaakt worden dat de geplande fietsoversteek behouden blijft en niet verloren gaat.
- Er moet worden bekeken of er nog een ladderlift (bijvoorbeeld voor verhuis) kan geplaatst worden als er grote groenbakken worden ingetekend.
- Aan het ingetekende zebrapad is een conflict tussen het ingetekende groen en het zebrapad.
- Aan de zuidzijde van de Turnhoutsebaan is in het huidige ontwerp zeer weinig parkeerruimte voorzien. Dit vormt een knelpunt voor de winkel(s) aan die zijde, waar klanten vaak grote of zware meubelstukken moeten ophalen. De ingetekende parkeerplaatsen liggen daarvoor te ver weg, wat het gebruiksgemak en de bereikbaarheid van de handelszaak negatief beïnvloedt.
- Jammer dat de lichtenregeling zou verdwijnen waar hard voor is gestreden, maar het kan wel begrepen worden.



Conclusies genomen tijdens de sessie:

- *Er worden best al wachtbuizen voor een eventuele verkeerslichtenregeling in de toekomst aangelegd.*
- *Het plaatsen van de zitbanken gebeurt best in overleg met de groendienst, aangezien deze veel invloed hebben op de groenbak.*
- *Rond de losstaande bomen liefst halfverharding voorzien. Zeker geen lage beplanting, maar ook niet per se boomroosters (daar kruipt ook veel afval tussen). Maar dus wel halfverharding, zodat ook vuilzakken etc. daar kunnen worden verzameld.*

Werkatelier

Bespreking

- Waar en hoe zitbanken worden geplaatst, is werk voor de specialisten.
- Er moeten voldoende fietsparkeerplaatsen worden voorzien bij de bakker etc. (verfijning korrel).
- De fietsparkeerplaatsen zijn logisch ingetekend. Het is inderdaad logisch om ze te clusteren aan de randen van de voorpleinen.
- De keuze om al dan niet boomroosters te voorzien leidt tot uiteenlopende meningen. Enerzijds wordt aangehaald dat open groenvakken vaak zwerfvuil en uitwerpselen van honden aantrekken en dat het moeilijk is om hier effectief groen te laten groeien. In die zin wordt de meerwaarde van dergelijke vakken in twijfel getrokken. Anderzijds zorgen boomroosters er soms voor dat afval tussen de roosters glipt en moeilijk te verwijderen is. Bovendien zijn ze niet zonder risico: als de ondergrondse ruimte voor wortelgroei onvoldoende is, kunnen boomroosters omhoog komen, met gevaarlijke situaties tot gevolg.
- Het verdwijnen van de verkeerslichten doet vragen rijzen over de verkeersveiligheid. Er heerst een grote bezorgdheid hierover. Lichtenregeling is misschien overdreven, maar een zebrapad is te weinig. Er moet extra signalisatie voorzien worden, ook voor brommers, fietsers, steppers. Het plaatsen van wachtbuizen om later toch eventuele verkeerslichten te plaatsen is zeker aan te bevelen.

Conclusies genomen tijdens de sessie:

- Fietsparkeerclusters ook bekijken op korrel van voorzieningen/gebruik (bijvoorbeeld bij de bakker).
- Nood aan extra signalisatie ter hoogte van het kruispunt om de verkeersveiligheid te bevorderen.

Vragen

- Zijn er ook plaatsen voorzien voor steps om te parkeren?
Antwoord studieteam:
→ Dit wordt nog bekeken.
- Werd er rekening gehouden met het bestaande terras ter hoogte van het Reuzenhof?
Antwoord studieteam:
→ Ja, dit werd mee opgenomen.
- Worden er ook vuilbakken voorzien? Graag bij elke verblijfsruimte voorzien.
Antwoord studieteam:
→ Dit is voer voor een volgende uitwerking. Dit zal samen met de afvaldienst worden bekeken.

Conclusies genomen tijdens de sessie:

- Plaatsing vuilbakken te bekijken met afvaldienst.

Werktafels per segment: segment 2

SEGMENT 2: Voorplein Ecohuis

Werkbank

- Ter hoogte van het Ecohuis komt heel veel samen. Meer ruimte daar voorzien zoals het ontwerp doet is aangewezen. Toch zijn er nog heel veel aandachtspunten. Het Huis van het Kind (plek waar velen met kinderen en kinderwagens toekomen) vreest dat 3 m tot een fietspad met steeds snellere en zwaardere fietsen tot verkeersonveiligheid kan leiden. Te onderzoeken of het voorplein nog iets verder kan doorlopen.
- Het voorplein zelf kent veel leveringen voor Ecohuis en Mundo A. Er wordt gesuggereerd om met beide partijen te onderzoeken hoe de impact op de ruimte verminderd kan worden. Zouden leveringen bijvoorbeeld langs achter, via de Kattenberg, georganiseerd kunnen worden?
- Metrotoegangen: gevreesd wordt voor situaties zoals op het Astridplein waar fietsers botsen op gebruikers van de metro. Daarom is het aangewezen iedereen voldoende ruimte te geven en rekening te houden met de looplijnen. Zitbanken in de buurt zijn wenselijk, maar soms zijn ze nog niet ideaal geplaatst: te dicht bij de ingang van de metro (kant Ecohuis), te dicht tegen de baan (zuidkant). Aan de zuidkant moet een vlotte overgang/ koppeling tussen tram (drukke halte) en metrohalte slim ontworpen worden. De zuidelijke toegang vraagt in zijn geheel aandacht. De apotheek krijgt

immers veel bezoek. Ook lijkt de trap van de metro onmiddellijk na de rooilijn naar beneden te duiken.

Verduidelijking van dit punt door een deelnemer via mail op 18/09/25: De metrotoegang komt uit aan de zuidzijde uit op de Eliaertsstraat en niet op de Turnhoutsebaan zelf. Een lift zal enkel voorzien worden aan de noordzijde onder het Ecohuis. Het ontwerp zou hierop moeten inspelen door de Eliaertsstraat tot aan de ingang van de premetro mee in de heraanleg op te nemen en de smalle stoep daar zo veel mogelijk te verbreden.

- De bypasses van de fietsstroken naar de zijstraten zijn niet goed ontworpen. Ze laten kleine driehoekige ruimtes achter (ook op andere plaatsen buiten dit segment) voor wachtende voetgangers voor zebrapaden. Ook krijgen fietsers te weinig rugdekking. Er bestaan draaiboeken die advies geven over de aangewezen inrichting. Er moet overwogen worden of deze bypasses (overal) gewenst zijn. Daarbij moet bekeken worden of vierkant groen of toelating om rechtsaf af te slaan (verkeersbord) hier betere oplossingen kunnen bieden? Er wordt wel om éénduidigheid in de keuze gevraagd.

Werkatelier

- De deelnemers gaven aan dat de toegankelijkheid van het metrostation ter hoogte van de Eliaertstraat onvoldoende is. Er is slechts één lift per toegang, waarvan één in de Eliaertstraat, en slechts één roltrap per toegang. Gezien de regelmatige uitval van liften en roltrappen in het Antwerpse premetronetwerk en de trage herstellingen, valt te vrezen dat mensen met een verminderde mobiliteit in de praktijk zullen worden uitgesloten van efficiënt tramgebruik, zeker omdat tram 24 bovengronds verdwijnt.
- Bij het kruispunt Turnhoutsebaan/Eliaertstraat vroegen de deelnemers om voldoende opstelruimte voor fietsers te voorzien. De voorziene bypass van de Turnhoutsebaan (zuidzijde) richting Eliaertstraat is nuttig. De bypass van de Eliaertstraat richting Turnhoutsebaan moet opnieuw bekeken worden vanwege de aanwezigheid van een drukbezochte apotheek op de hoek, wat tot conflicten tussen weggebruikers kan leiden.
- De deelnemers vroegen om bijkomende fietsenstallingen in de Eliaertstraat nabij het metrostation, aangezien de huidige capaciteit volledig benut is.
- Bij de metrohalte Drink ter hoogte van Ecohuis werd besproken dat het voorplein niet moet doorlopen tot aan het Huis van het Kind, aangezien er een voorkeur is om een accentboom te plaatsen en bomen met bredere kruinen te voorzien, die een grotere afstand tot de gevels mogelijk maken. Wel gaf een bewoner aan dat de bomen zich

ter hoogte van een appartementsgebouw bevinden, waardoor verhuizingen (bijvoorbeeld met een verhuislift) bemoeilijkt kunnen worden.

SEGMENT 2: Bakkerstraat – Prins Leopoldstraat

Werkbank

- De voorkeur van de meeste deelnemers ging uit naar meer ruimte voor groen en minder parkeren in scenario A. Toch zijn er best veel opmerkingen op deze versie van het scenario en luidt de conclusie dat de uiteindelijke beste keuze mogelijk eerder in het midden ligt, waarbij het fietspad aan de zuidkant niet over de hele lijn tegen de baan ligt en zo een aantal zaken mogelijk maakt. Enkele belangrijke opmerkingen daarbij:
 - Het is dan niet de bedoeling om meer ruimte te geven aan autoparkeren, wel bijvoorbeeld aan laad- en losplaatsen omdat gevreesd wordt dat deze in het huidige ontwerp niet voldoende zullen zijn. Dit moet grondig met de aanwezige functies en handelaars besproken worden.
 - In scenario A blijkt het voorzien van voldoende opstelruimte voor voetgangers moeilijker, vooral op drukke oversteeklocaties. Concreet wordt verwezen naar de zone ter hoogte van het IMS, waar veel kinderen – vaak in groep – oversteken. Het verdwijnen van de verkeerslichten op die plek roept dan ook bezorgdheid op, omdat dit als een daling van de verkeersveiligheid wordt ervaren. Er wordt voorgesteld om, bij het verwijderen van de lichten aan de Jaak De Braeckeleeerstraat/IMS, minstens wachtleidingen te voorzien. Zo blijft het technisch mogelijk om de lichten in een later stadium opnieuw te activeren, mocht blijken dat de situatie onvoldoende veilig is. De beslissing om de lichten te verwijderen wordt in grote lijnen begrepen, maar het behoud van flexibiliteit wordt als essentieel beschouwd.
 - Ter hoogte van Carrefour is in beide scenario's geen of te weinig fietsparking voorzien.
 - Het is belangrijk om zorgvuldig na te denken over de hoogte van de boordstenen langs het fietspad. Deze moeten voldoende zijn om ongewenst en snel parkeren op het fietspad te ontmoedigen, maar mogen tegelijk het gebruikscomfort voor fietsers niet belemmeren. De afwerking van deze boorden is dus een cruciaal detail in de uitvoering. Daarnaast wordt positief gereageerd op het voornemen om de voetpaden visueel en fysiek zo naadloos mogelijk door te trekken over de zijstraten. Dit draagt bij aan de leesbaarheid van de openbare ruimte en geeft voorrang aan voetgangers. Is dan een zebrapad nog nodig?

Werkatelier

- De voorkeur van de deelnemers ging uit naar het scenario met een hogere groendichtheid en minder parkeerplaatsen, omdat de noordzijde van de Turnhoutsebaan als een uitgesproken hitte-eiland wordt ervaren. De vergroening verdient volgens hen prioriteit, temeer daar het verschil in parkeerplaatsen tussen de twee scenario's slechts vijftien plaatsen bedraagt. Er werd gevraagd wie de uiteindelijke beslissing hierover neemt.
- Er werd gevraagd om een minimale voetpadbreedte van 2,7 meter als norm te hanteren. Waar het voetpad anders te smal zou worden, werd voorgesteld om de as van de straat te verplaatsen om de voetpadbreedte te behouden. Daarnaast werd geadviseerd om geen banken te plaatsen op locaties waar het voetpad smal is, om conflicten te vermijden tussen voetgangers, zoals mensen met een rollator of buggy.
- De meerwaarde van rotsblokken als speelelement werd door meerdere deelnemers in vraag gesteld vanwege het gevaar voor spelende kinderen in de nabijheid van fietsers en de kans op betreden van groenzones bij het beklimmen van rotsblokken. Bovendien vrezen deelnemers dat een teveel aan dergelijke objecten kan leiden tot verrommeling van het straatbeeld.
- De deelnemers waardeerden het plan om verdiepte plantenbakken voor hemelwateropvang met hydrofiele planten te plaatsen.
- Zitbanken en vuilnisbakken
 - Over zitbanken en vuilnisbakken gaven de deelnemers aan dat banken niet in de aanplantingen zelf geplaatst moeten worden om maximale ruimte voor groen te behouden en overlast door achtergelaten vuilnis te vermijden. Het huidige aantal geplande banken werd als te royaal beschouwd. De voorkeur gaat uit naar het plaatsen van banken in verharde zones. Er ontstond een discussie over vuilnisbakken: sommigen vrezen slukstort, terwijl anderen vrezen voor zwerfvuil als er geen vuilnisbakken bij de banken aanwezig zijn.
- Laad- en losplaatsen
 - Er ontstond een discussie over het beleid rond laad- en losplaatsen. De deelnemers gaven de voorkeur aan het voorzien van deze plaatsen in zijstraten waar mogelijk. Er werd gevraagd of verhoogde laad- en loszones mogelijk zijn en of er ruimte kan worden voorzien voor pakjesbezorgers. Er werd bezorgdheid geuit over het gebrek aan handhaving en controle op het correcte gebruik van deze plaatsen.
- Fietspaden en oversteekplaatsen

- Bij de aanleg van aanliggende fietspaden werd voorgesteld om een fysieke en visuele scheiding te voorzien tussen het voet- en fietspad, bijvoorbeeld met een lage, schuine boordsteen zoals gebruikelijk in Nederland. De deelnemers vroegen ook om de markering van zebrapaden systematisch door te trekken, vooral op locaties waar fietspaden naast de rijbaan lopen.
- Infozuil
 - De deelnemers achten het niet noodzakelijk een infozuil te plaatsen: het straatbeeld van de Turnhoutsebaan wordt nu al als druk ervaren. Bovendien zijn er vele affichagemogelijkheden aan winkelvitrines die druk benut worden en aan de vraag lijken te voldoen.
- Schuilhuisjes op de perrons
 - Er werd een voorkeur uitgesproken voor smallere schuilhuisjes op de perrons, zodat de ruimtelijkheid van de straat behouden blijft, conflicten met fietsers worden vermeden en de voetpadbreedte gevrijwaard blijft. (Er moet wel opgemerkt worden dat de deelnemers vermoedelijk geen frequente busgebruikers zijn).

Werktafels per segment: segment 3

SEGMENT 3: Algemeen

Werkbank

Geen algemene opmerkingen

Werkatelier

- Kunnen prioritaire voertuigen nog vlot genoeg door?
- Wanneer is 's nachts (m.b.t. 50 km/uur)?
Antwoord studieteam:
→ Dit moet nog worden vastgelegd.
- Er moeten voldoende alternatieven geboden worden voor het verdwijnen van tram 24.
- Men mag de parkeerproblematiek niet negeren (bijvoorbeeld vermijden dat men voor garages zal parkeren).
- Er wordt gepleit om maximaal in te zetten op het benutten van kansen die vandaag al aanwezig zijn in de omgeving. Deze bestaande elementen bieden vaak het meeste potentieel om snel en zichtbaar effect te hebben op de beleving van de ruimte.

Concreet wordt verwezen naar het aanhaken op bestaande initiatieven zoals samentuinen of buurtgroen.

- Het is belangrijk om overal in het ontwerp voldoende duidelijk te maken wie voorrang heeft: fietsers of voetgangers. Hiervoor wordt voorgesteld om een consequent systeem uit te werken dat op alle locaties herkenbaar en leesbaar is, zowel voor gebruikers als voor handhavers.
- Het is goed dat er verkeerslichten weggaan, maar zijn nu de juiste plekken gekozen?
- Fietsers zo veel mogelijk prioritair laten afslaan, onafhankelijk van verkeerslichten.

SEGMENT 3: Voorplein Roma



Werkbank

Laden en lossen De Roma

- Volgens de medewerkers van De Roma zijn er twee mogelijke scenario's om de leveringen te organiseren.
- **Scenario blauw** (zie afbeelding): Aankomst via de Singel, achterwaarts inrijden via de westkant van het voorplein, voorwaarts uitrijden via de westzijde en vervolgens weggrijden via de Kerkstraat.
- **Scenario rood** (zie afbeelding): Aankomst via de Kerkstraat, achterwaarts inrijden via de oostkant van het voorplein, voorwaarts uitrijden en weggrijden via de Singel.
 - De voorkeur van De Roma ging in eerste instantie uit naar **scenario blauw**, met aan- en afrijden via de Singel. Dit beperkt het vrachtverkeer in de binnenstad en wordt als minst belastend beschouwd voor de omliggende woonstraten. Verder in het gesprek werd duidelijk dat scenario blauw wel een

veel complexere situatie oplevert dan scenario rood. Scenario rood heeft dan wel als nadeel dat vrachtwagens *via de Kerkstraat naar de Roma moeten rijden, maar dat lijkt niet in verhouding te staan tot de onveilige en onhandige manoeuvres die in het scenario blauw gemaakt moeten worden. Hierdoor stond de Roma meer open voor scenario rood. Al zal dit verder onderzocht moeten worden.*

- Tegelijk moet rekening worden gehouden met de garages in de Appelstraat tegenover De Roma. Deze worden in de mate van het mogelijke vrijgehouden. Voorwaarts inrijden via de Appelstraat is niet wenselijk, omdat de laadklep van de vrachtwagen zich dan aan de verkeerde kant bevindt. **Achterwaarts inrijden** laat toe om de vrachtwagen zodanig te positioneren dat de garages zo min mogelijk geblokkeerd worden, zodra de laadklep gesloten is.
- De huidige laad- en loszone van De Roma dateert van 2007 en bevindt zich tussen bestaande garages, wat de situatie extra complex maakt. In de praktijk gaat het om 1 à 2 leveringen per dag, waarvoor een werkbare en zo weinig mogelijk hinderlijke oplossing noodzakelijk is.

Opmerkingen

- De voorgestelde locatie voor een groenzone met zitbanken wordt vandaag als ongeschikt beschouwd. De plek staat momenteel bekend als een locatie waar regelmatig sluikstort plaatsvindt en maakt deel uit van een doorgangsroute richting het Krugerpark, dat eerder als verblijfsruimte functioneert. Bovendien is de straat op deze plek te smal om verkeer in twee richtingen comfortabel te laten verlopen. Indien de straat in de toekomst wordt ingericht als éénrichtingsverkeer, zou er wél potentieel zijn om hier een kwalitatieve groenzone met zitgelegenheid te realiseren. (1)
- El Chiko heeft enorm veel leveringen (dagelijks met 18m vrachtwagen). De L&L zone zit hier te ver vanaf, waardoor het risico bestaat dat ze zullen leveren via dubbel parkeren. (3) Is er de mogelijkheid om verkeersplateaus te voorzien t.h.v. de voorpleinen? In een andere materialisatie?
- Sol y Mar, bakker en beenhouwer (298-292) heeft leveringen met kleine camionettes, maar er zijn geen laad- en loszone voorzien. (4)
- Er wordt voorgesteld om het terras van Amor te koppelen aan de geplande groenzone. Vandaag beschikt Amor reeds over een overdekt terras binnen het eigen perceel. De vraag is dan hoe de koppeling met de groenzone precies moet worden geïnterpreteerd: gaat het om een extra zitruimte in het verlengde van de bestaande, een uitbreiding van het terras, of eerder om een open publieke ruimte waar ook klanten van Amor gebruik van kunnen maken? Een bijkomend aandachtspunt is de

ligging ten opzichte van een mogelijk zebrapad. Een terras direct vóór een oversteekplaats is in principe niet wenselijk omwille van zichtbaarheid en veiligheid.

- Wanneer het zebrapad doorloopt over het fietspad, is het belangrijk om extra veiligheidsmaatregelen te voorzien om conflicten tussen voetgangers en fietsers te vermijden. Een concrete en effectieve maatregel is het aanbrengen van haaientanden op het fietspad ter hoogte van het zebrapad. Dit maakt duidelijk dat fietsers voorrang moeten verlenen aan overstekende voetgangers, verhoogt de attentiewaarde en draagt bij aan een veilige oversteek.
- Het afwisselen van smalle en brede bomen kan een alternatief bieden voor het verdwijnen van de ingetekende bomen door brandnormering.
- Het Zebrapad Bothastraat moet terug ingetekend worden.
- Er wordt gevraagd waarom de rijweg symmetrisch blijft ten opzichte van de volledige baanbreedte. Dit roept de vraag op of het niet wenselijker zou zijn om meer verblijfsruimte aan de zuidzijde te voorzien, bijvoorbeeld in de vorm van bredere voetpaden, extra groen of zitruimte.

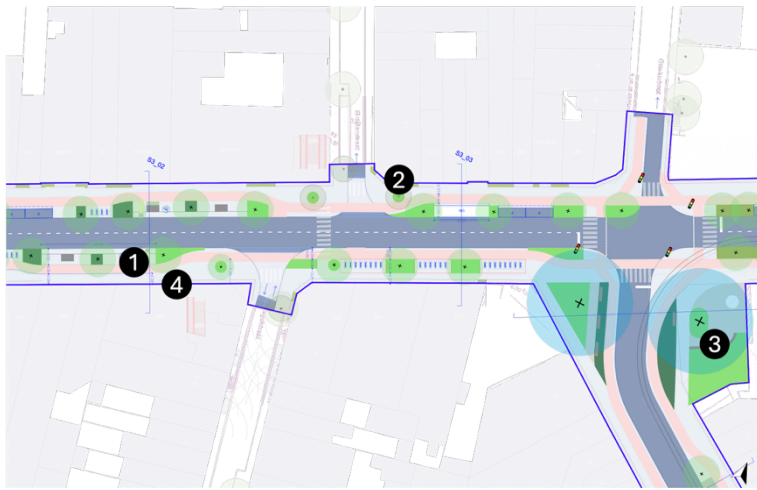
Werkatelier

- De knip en de verblijfsruimte die daardoor ontstaat, worden positief onthaald. In de directe omgeving zijn er weinig publieke ruimtes van deze omvang die uitnodigen tot verblijf, wat deze ingreep extra waardevol maakt voor de buurt. Er is **geen nood aan dure waterelementen**. De voorkeur gaat uit naar **kwalitatief groen**, met aandacht voor onderhoud en gebruiksgemak. Een eenvoudig waterelement is eventueel mogelijk, op voorwaarde dat het **veilig is voor kinderen** — dus zonder grote niveauverschillen of risico op vallen. Tegelijk wordt de ruimte vandaag veel gebruikt als **fietsverbinding**. Het is daarom belangrijk om **duidelijk te maken waar wel en niet gefietst mag worden**, zodat conflicten met voetgangers worden vermeden. (2)
- Waarom zit het zebrapad t.h.v. Prins Leopoldstraat niet aan de andere kant?
- Indien dit een toffe plek wordt, dan vermindert ook het risico op sluikstorten. Het kan ook zorgen voor meer verspreiding van mensen die uit de Roma stromen (wachtplek Roma). (1)
- De brede zebrapaden worden aangenaam bevonden.
- Moet het Zebrapad dichterbij de Bothastraat liggen?
- Verhoogt de druk op de Borsbeekstraat niet door de knip THB-Appelweg-Hogestraat?

SEGMENT 3: Stenenbrug



Vlaanderen
is veilig onderweg



Werkbank

- Ter hoogte van de bushaltes is het voetpad momenteel te smal. In het ontwerp wordt 2,08 meter voorzien, terwijl de bestaande breedte 2,38 meter bedraagt – en zelfs die wordt vandaag al als onvoldoende ervaren. Alle deelnemers benadrukken dat het **verbreden van het voetpad prioritair** is, ook als dit betekent dat de schuilhuisjes smaller moeten worden uitgevoerd. De bushaltes zijn momenteel **geschrinkt ingetekend**. Indien ze iets verder van elkaar losgetrokken kunnen worden, zou dit extra ruimte bieden om het voetpad lokaal te verbreden. Dit vereist echter **asverschuivingen van de rijbaan**, die mogelijk vrij lang kunnen worden.

Antwoord studieteam:

- Een aandachtspunt daarbij is dat dit mogelijks ook leidt tot een **sterk golvend fietstraject**, wat het fietscomfort negatief kan beïnvloeden. Ook het fietsparcours zou dan misschien een ‘rollercoaster’ worden. Het kan verder onderzocht worden. (1)
- Verduidelijking van dit punt door een deelnemer via mail op 18/09/25: De vraag die hier gesteld werd geldt overal waar je niet aan minstens 2,7m voetpadbreedte komt (= 1,9m vrije loopruimte + 0,8m uitstalzone), zoals aan bushaltes of laad- en loszones, desnoods met een beperkte asverschuiving van de rijweg te werken (met tegenoverliggend een smallere ruimte-inname zoals bv. groen of een normale parkeerstrook) zodat aan beide zijden die 2,7m wel gegarandeerd kan worden. Dit zou niet om grote asverschuivingen gaan en zou in praktijk nauwelijks opvallen in het straatbeeld.*
- Het Velostation is te breed ingetekend. Dit kan smaller, waardoor het voetpad hier alvast breder wordt.
 - Het voorzien van groenzones tussen de verschillende delen van een Velostation heeft als gevolg dat de **wandelafstand tot de incheckpaal toeneemt**. Dit kan het

gebruiksgemak verminderen, vooral bij drukte of voor gebruikers die snel willen in- of uitchecken.

- Er is gevelgroen ingetekend voor de fietsenwinkel kruising Sint-Jansstraat (Mehmo), waar tijdens de openingsuren fietsen buiten gestald staan. Er wordt gevraagd om hier geen fietsbeugels te voorzien. (2)

Werkatelier

- Het perceel van AWW/Stad Antwerpen wordt door meerdere deelnemers gezien als een locatie met **hoog potentieel voor ontwikkeling tot groenzone**. In samenhang met de nabijgelegen **samentuinen**, waar recent een bijzondere boomkever werd aangetroffen, biedt dit perceel waardevolle kansen voor **biodiversiteit** en ecologische versterking in de wijk. Er wordt gesuggereerd dat zich op deze plek een **groene cluster** kan ontwikkelen, waarin verschillende bestaande elementen verbonden worden. Een doordachte inrichting van dit perceel als groene ruimte kan bijdragen aan zowel ecologische waarde als verblijfskwaliteit. (3)
- Er leeft bezorgdheid over mogelijke **conflicten tussen fietsers en voetgangers** als gevolg van de beperkte breedte van het voetpad, met als referentie de situatie in de Carnotstraat. Vooral op locaties waar ook **uitstalruimte** voorzien wordt voor handelszaken, dreigt het voetpad onvoldoende breed te zijn om veilige en comfortabele passage te garanderen. Een mogelijke oplossing is het gebruik van een **ander materiaal** voor een **strook van circa 80 cm** die dient als uitstalzone. Door deze zone visueel te onderscheiden, kan duidelijk worden afgebakend waar uitstalruimte begint en eindigt, en wordt vermeden dat er onbedoeld extra ruimte ingenomen wordt op het voetpad zelf.
- Een opmerking uit de vorige werkbank betreft de nood aan een **kortparkeerplaats voor een politievoertuig** (combi) ter hoogte van het politiekantoor. Deze plaats is bedoeld voor functioneel gebruik, zodat de politie snel en efficiënt kan laden, lossen of kort stoppen bij het gebouw. (4)

SEGMENT 3: Engelselei



Vlaanderen
is veilig onderweg



Werkbank

Niet behandeld tijdens werkbank

Werkatelier

- Een ontmoetingsplek bij de kruising Engelselei-Stenenbrug wordt positief onthaald. Er is hier niet echt handel, dus wijkonderhouden groen is minder evident. Maar het is wel een plek waar vaak mensen staan te wachten om opgepikt te worden (om bijvoorbeeld te gaan werken met camionetten), waardoor een zitbank, een groenzone met bank, een verblijfsplek wel zinvol zouden zijn. (1)
- Moet de Kruising THB-Engelselei (westkant) eerder waterdoorlatend voorzien worden?
- De deelnemers tonen zich blij met een oplossing voor het kruispunt Stenenbrug-Engelselei.
- Er is voldoende zichtbaarheid voor de kruising Stenenbrug-Engelselei zuidzijde.
- Een dubbelrichtingoversteek voorzien ter hoogte van de Gijsselsstraat zou zinvol zijn.