

# Verslag participatiemomenten Heraanleg Turnhoutsebaan Wijnegem

*Door Arne N., participatiemedewerker Yellow Window*

Participatiemoment met het Annuntia-Instituut	2
Huidige situatie	2
Te voet en oversteken	2
Fietsen	3
Openbaar vervoer	3
Afzetten/ophalen met de auto	4
Omgeving	4
Bespreking van de ontwerpopties	5
Participatiemoment met bewoners en handelaars	7
Te voet en oversteken	9
Fietsen	9
Openbaar vervoer	9
Auto	10
Parkeren	10
Vergroenen	11
Verblijven	11
Andere opmerkingen	12
Conclusies	12
Bijlages	12

# Participatiemoment met het Annuntia-Instituut

7 November, Turnhoutsebaan 430/A, 2110 Wijnegem

Totaal aantal deelnemers = 7

De scholieren van de leerlingenraad (N=6) beoordeelden samen met een leerkracht (N=1) de huidige situatie van de Turnhoutsebaan en ze bespraken de verschillende ideeën voor een nieuwe indeling van de baan.

Vijf van de zes leerlingen gaven aan dat ze regelmatig met de fiets naar school komen. Daarnaast komen twee van de zes (soms) met het openbaar vervoer en twee van de zes worden (soms) afgezet met de auto. Ze gebruiken de omgeving van de Turnhoutsebaan ook tijdens de middagpauze of na school, om bijvoorbeeld te gaan lunchen, winkelen, sporten of naar het jeugdcentrum te gaan.

## Huidige situatie

Leerlingen geven de huidige Turnhoutsebaan een score van 6/10. De problemen die ze het meest aanhalen zijn de kwaliteit van de fietspaden en de oversteekplaatsen langs de baan.

### Te voet en oversteken

Verschillende oversteekplaatsen op de Turnhoutsebaan worden als **gevaarlijk** ervaren, o.a.

- T.h.v. de Merksemsebaan
- Aan het Marktpllein
- T.h.v. de school
- Aan het Kerkhof

Vaak worden zebrapaden genegeerd door het gemotoriseerde verkeer en stoppen ze niet. Er zijn ook conflicten met geparkeerde auto's bij de school en de parking op het plein. Er leeft een gevoel bij de leerlingen dat chauffeurs de zone 30 voor de school niet respecteren.

Mogelijke verbeteringen voor de oversteekbaarheid zijn volgens de leerlingen o.a. meer **zebrapaden met verkeerslichten** op verschillende plaatsen langs de Turnhoutsebaan. Daarnaast zien ze graag meer handhaving van de zone 30.



Figuur 1. Gemelde gevaarlijk bevonden oversteekplaatsen

## Fietsen

Het fietspad langs de Turnhoutsebaan zien de scholieren als **gevaarlijk**, te smal en van slechte kwaliteit (oneffen oppervlak). De aanpalende parkeerplaatsen zorgen voor conflicten met openslaande deuren. Zijstraten van de Turnhoutsebaan kruisen met de fiets wordt gezien als bijzonder gevaarlijk wegens **conflicten** met auto's binnen de dode hoek, bv. aan de Brouwerslaan.

Het oversteken van de Turnhoutsebaan zelf is ook heel gevaarlijk ter hoogte van de helling naar de (oude) brug. Daar is een oversteekplaats zonder verkeerslichten. Hier rijdt gemotoriseerd verkeer gemakkelijk 60-70 km/u en er wordt **weinig gestopt** voor overstekende fietsers. Leerlingen zouden hier graag verkeerslichten met een drukknop voor fietsers zien.

De **fietsstraat** langs het kanaal wordt gezien als gevaarlijk omdat auto's er te hard rijden en niet achter de fietsers blijven. De betonblokken vertragen de auto's onvoldoende.

De leerlingen die met de fiets komen, stallen hun fiets achter de school. Hierdoor wordt het fietspad ter hoogte van de school minder gebruikt.

## Openbaar vervoer

De leerlingen die met de bus naar school komen, vinden de verbindingen over het algemeen goed, maar de bussen komen soms vast te zitten door het vele lokale verkeer, aldus de leerlingen. Dat kan ertoe leiden dat leerlingen tot 20-30 minuten te laat komen in de klas. Lijn 410 wordt als goed bevonden, maar lijnen 140/141 zijn erg gevoelig voor **vertragingen**.

Daarnaast zijn er ook leerlingen die soms met de tram uit Antwerpen komen en langs de Turnhoutsebaan naar de school wandelen. Sommige leerlingen nemen de bus aan Fortveld. Het voetpad aan het gemeentehuis wordt als te smal ervaren.

Leerlingen suggereren om een **halte-eiland** voor de school aan te leggen.

## Afzetten/ophalen met de auto

Sommige leerlingen worden afgezet aan het marktplein vanwaar ze verder wandelen. Het afzetten van leerlingen zorgt voor gevaarlijke situaties aan de school.

Een **kiss-and-ride** zone voor de school zou volgens de leerlingen de situatie kunnen verbeteren.

## Omgeving

Leerlingen geven aan dat ze de Turnhoutsebaan **ongezellig** (“grijs en grauw”) vinden. Volgens hen is er niet genoeg groen. Het marktplein wordt momenteel als erg kaal gezien.

Daarnaast zorgt de weg voor **geluidsoverlast** voor de klaslokalen die zich aan de straatkant bevinden, zelfs wanneer de ramen gesloten zijn. Wanneer de CO<sub>2</sub>-concentraties in de lokalen te hoog zijn, moeten er bovendien ramen open waardoor het geluid versterkt wordt.

Er waren verschillende suggesties om de omgeving te verbeteren, o.m. **vergroenen** met bijvoorbeeld geveltuintjes, verticaal groen, klimplanten en groenbakken met grotere planten. Ook kan water gebruikt worden om de omgeving gezelliger te maken.

# Bespreking van de ontwerpopties

**Afweging typeprofielen**  
Tweezijdig parkeren + fietspaden

+ parkeerbalans blijft in evenwicht  
+ fietspad met schuwzone mogelijk  
+ vergroening mogelijk ter hoogte van kruispunten en rustpunten en door op regelmatige afstanden parkeerstrook te onderbreken en te vergroenen.  
+ Mogelijkheden voor aanplanting extra bomen  
+ tweezijdige parkeerstrook biedt ook ruimte voor het plaatsen van fietsenstallingen, bushalte,...

- weinig ruimte voor ontharding/groen  
- fietspaden minimumbreedte  
- voetpaden vrij smal door het ontbreken van obstakelvrije ruimte

Parkeringsplaatsen worden meegenomen in percentage auto

**Afweging typeprofielen**  
Tweezijdig parkeren + dubbelrichtingsfietspad (tussen Marktplein en Kanaalstraat)

+ ruimte voor ontharding/vergroening aan één zijde tussen Marktplein en Kanaalstraat  
+ logische aansluiting met fietsroute via Kanaalstraat en aansluitend op Marktplein

- fietsers moeten meer oversteken  
- conflicten met kruisen dubbelrichtingsfietspad  
- parkeerbalans negatief

Parkeringsplaatsen worden meegenomen in percentage auto

- Smal voetpad... Je zou toch met een kind naast je op de stoep moeten kunnen lopen?!
- Conflict auto-fiets met openslaande portieren

- Conflict auto-fiets met openslaande portieren
- Zou positie fietspad omdraaien: bankje en fietspad sluiten niet aan
- Nog steeds conflict auto-fiets met openslaande portieren

**Afweging typeprofielen**  
Eenzijdig parkeren + brede fiets- en voetpaden

+ ruime voetpaden met obstakelzone  
+ brede fietspaden met schuwzone  
+ Zone 30  
+ vergroening mogelijk ter hoogte van kruispunten en rustpunten en door op regelmatige afstanden parkeerstrook te onderbreken en te vergroenen

- tekort aan parkeerplaatsen, parkeerbalans is negatief.  
- meer verharding, minder kansen voor ontharding.  
- ruimte voor fietsenstallingen kan slechts in één parkeerstrook/objectenzone geplaatst worden

Parkeringsplaatsen worden meegenomen in percentage auto

**Afweging typeprofielen**  
Gemengd fietsverkeer met fietssuggestiestroken

+ meer kansen voor ontharding/vergroening  
+ parkeerbalans in evenwicht  
+ voldoende brede voetpaden  
+ voldoende ruimte voor het plaatsen van fietsenstallingen en objecten.  
+ ruimte voor aanplanting bomen + vergroening mogelijk ter hoogte van kruispunten en rustpunten en door op regelmatige afstanden parkeerstrook te onderbreken en te vergroenen.

- fietsers moeten op de rijbaan fietsen, weliswaar binnen een ruime zone 30 en met hoofdzakelijk autoverkeer.

Parkeringsplaatsen worden meegenomen in percentage auto

- Als dit kan, beter
- Geen conflict auto-fiets met openslaande portieren

- Goed ontwerp; ineens veel veiliger.
- Beste idee, MITS handhaving
- Ook veilig voor kleine kinderen op voetpad (afstand auto)
- Kan, maar moet heel duidelijk worden gemaakt
- Moet geen moordstrookje worden
- Overgang naar 'andere' situatie is een probleem
- Wat met de bus en vrachtwagens
- Werkt alleen met méér fietsers

Figuur 2. Bespreking van vier alternatieven/dwarsprofielen

Het studieteam toonde vier voorstellen van modeldoorsnedes aan de leerlingen. Die varieerden in ruimtegebruik voor de verschillende modi:

1. Tweezijdig parkeren + twee eenrichtingsfietspaden
2. Tweezijdig parkeren + dubbelrichtingsfietspad aan één kant
3. Eénzijdig parkeren + bredere fiets- en voetpaden aan weerszijden
4. Gemengd verkeer met fietssuggestiestroken

De leerlingen neigden het meest naar voorstellen 3 en 4. Voorstel 3 zou het risico op **openslaande portieren** het meest doen afnemen wegens de grotere afstand tussen het fietspad en de parkeerplaatsen, terwijl dit bij 1 en 2 niet verandert. Bovendien zien ze een voordeel in de **bredere voetpaden** in voorstellen 3 en 4, omdat er met een kind aan de hand gelopen kan worden.

Leerlingen waren initieel het meest enthousiast over voorstel 4 met **gemengd verkeer** omdat dit hen het veiligst leek. Maar naarmate het gesprek vorderde, zagen ze enkele kanttekeningen: dit scenario zou enkel werken als er voldoende **snelheidshandhaving** is en er voldoende fietsers zijn om de snelheid af te dwingen. Daarnaast zien ze ook een risico met passerende bussen en vrachtwagens – de leerlingen zijn bang dat het een zogenaamd ‘moordstrookje’ zou kunnen worden.

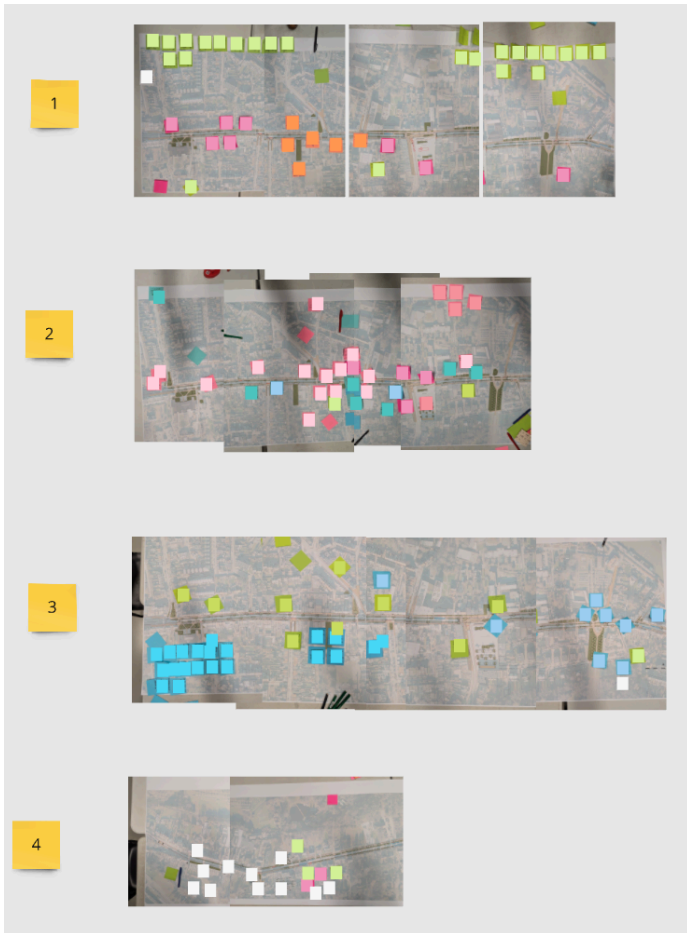
# Participatiemoment met bewoners en handelaars

**12 november 2024, Gemeenschapscentrum 't Gasthuis**

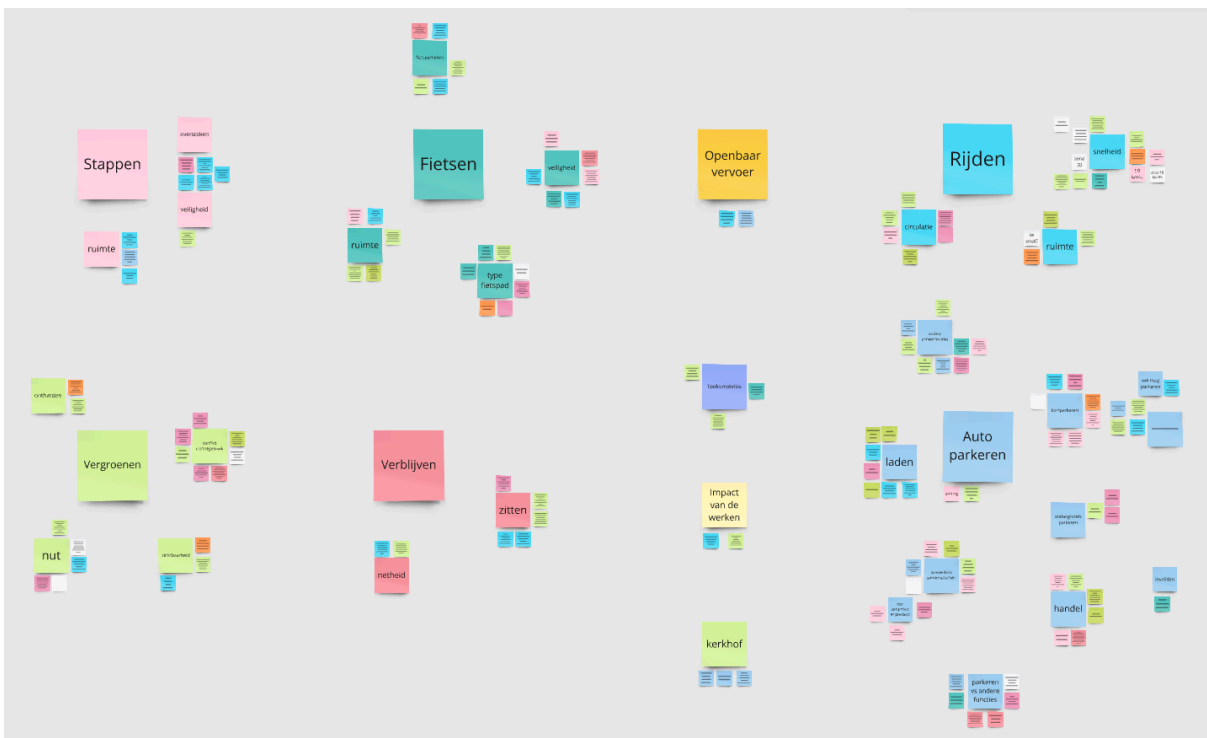
**Totaal aantal deelnemers = 30**, waarvan ongeveer veertien tussen 40 en 60 jaar oud en elf ouder dan 60. Slechts vijf deelnemers waren jonger dan 40. De verdeling tussen mannen en vrouwen was ongeveer gelijk. Handelaars en bewoners hadden zich 50/50 ingeschreven. De meerderheid van de daadwerkelijke deelnemers waren handelaren of personen met zakelijke belangen op de Turnhoutsebaan, terwijl het aantal **bewoners in de minderheid** was.

Tijdens dit moment werden bewoners en handelaren uitgenodigd om aan vier tafels de preliminaire ontwerpplannen te bespreken en samen met de ontwerpers, de bouwheer, en participatiebegeleiders na te denken over een transformatie van de Turnhoutsebaan. Drie van de vier tafels focusten op het gedeelte van de Turnhoutsebaan door de dorpskern van Wijnegem, terwijl de vierde tafel focuste op het stuk van de Turnhoutsebaan aan de overzijde van het kanaal. De sessie werd gestart met een introductie over de plannen door het ontwerpteam.

In totaal waren dertig personen aanwezig. Deelnemers lieten hun bezorgdheden en ideeën op post-its op de ontwerpplannen achter. Begeleiders noteerden hun vragen en opmerkingen. Op basis hiervan zijn de opmerkingen geclusterd in de thema's per vervoermiddel en 'parkeren', 'verblijven' en 'vergroenen'.



Figuur 3. Kaarten met post-its van deelnemers (ter illustratie)



Figuur 4. Clustering van opmerkingen per thema (zie bijlage)

## Te voet en oversteken

De grootste bezorgdheid van deelnemers bij 'voetgangers' was de veiligheid bij het **oversteken**. Momenteel zouden er te weinig en slecht verlichte oversteekplaatsen zijn, en specifiek aan de Merksemsebaan zou de oversteekplaats momenteel gevaarlijk zijn. Ideeën om dat aan te pakken zijn het installeren van zebrapaden aan elke zijstraat, voldoende verlichting aan de oversteekplaatsen, en de oversteekplaatsen langs de Turnhoutsebaan van de baan weg schuiven.

Op vlak van **ruimte** geven sommige deelnemers aan dat ze de voetpaden te smal ervaren, vooral omdat er veel palen en andere obstakels op de stoep staan. Andere deelnemers zien geen heil in verdere verbreding van de voetpaden, maar vragen om betere handhaving van de obstakelvrije ruimte van het voetpad (bijvoorbeeld geparkeerde fietsen en groot huisvuil die in de weg zouden staan).

## Fietsen

Het grootste discussiepunt bij 'fietsen' ging over het type fietspad en de indeling van de weg. Sommige deelnemers uitten hun bezorgdheid dat **enkelrichtings**fietspaden van zo'n twee meter aan weerszijden zouden uitnodigen tot fietsen in de tegenrichting. In de praktijk zouden het dus dubbelrichtingsfietspaden worden. Een klein aantal deelnemers gaf de voorkeur aan een **dubbelrichtings**fietspad aan de noordzijde van de baan omdat die weinig tot geen garages zou hebben. Op die manier zou er ook ruimte gewonnen kunnen worden voor andere functies op de baan. Andere deelnemers zagen een dubbelrichtingsfietspad niet zitten vanwege het gevaar bij oversteekplaatsen. Andere ideeën die werden geopperd waren gemengd verkeer met fietsers op de baan (als fietsstraat of met fietssuggestiestroken) en een parallel fietstraject via andere straten om parkeerruimte te vrijwaren.

Op vlak van **veiligheid** werd meermaals voorgesteld om pedelecs en bromfietsen van de fietspaden te houden omdat zij gevaarlijk zouden zijn voor andere fietsers. Daarnaast werd ook gevraagd aandacht te geven aan voldoende ruimte bij uit- en inritten van garages, om de zichtbaarheid bij kruispunten te verbeteren en om putdeksels op het fietspad te vermijden.

Ten slotte werd meermaals gevraagd om meer **fietsparkeerplekken** te installeren. Onder andere aan de Wommelgemsesteenweg en aan 't Gasthuis zou er momenteel onvoldoende fietsparkeerplaats zijn.

## Openbaar vervoer

Er waren relatief weinig opmerkingen over het openbaar vervoer – mogelijk omdat de deelnemers er zelf weinig gebruik van maken. Enkele suggesties waren om aan het marktplein aan weerszijden een bushalte te installeren (momenteel is die aan de

noordzijde naar het westen verschoven) en om een **extra bushalte** tussen Fortveld en het marktplein te creëren omdat de wandelafstand tussen beide momenteel te groot is.

## Auto

Rond autorijden waren deelnemers vooral verdeeld over de toekomstige **maximumsnelheid** op de Turnhoutsebaan. Verschillende deelnemers uitten hun bezorgdheid over een volledige zone 30, met het argument dat dit nefast zou zijn voor de lokale handel omdat het doorgaand verkeer over de ring zou sturen. Aan de andere kant waren er ook meerdere voorstanders van een volledige zone 30 en de installatie van verhoogde inrichtingen om de snelheid van het doorgaand verkeer te beperken.

Een specifieke bezorgdheid van deelnemers is de versmalling van het **ruimteprofiel** van de baan. Het zou momenteel al moeilijk zijn voor bussen om elkaar te kruisen, dus een verdere versmalling zou dat kunnen verergeren. Zeker in bochten moet er voldoende ruimte zijn voor bussen.

Op vlak van **circulatie** uitten sommige deelnemers hun bezorgdheid over het idee om van de Fortveldstraat een éénrichtingsstraat te maken. Anderzijds waren er ook meerdere voorstanders voor dit plan en om ook de Van Havrelaan enkelrichting te maken richting de Merksemsebaan.

## Parkeren

Parkeren was het grote gespreksonderwerp bij uitstek. Veel deelnemers uitten hun **bezorgdheid over het wegnemen van parkeerplaatsen**. Ze wilden precies weten hoeveel parkeerplaatsen zouden verdwijnen en waar. In deze fase van de studie, de startanotafase, zijn hierover nog geen beslissingen genomen. Veel deelnemers zien nu al een grote **parkeerdruk**, vooral voor bewoners van huidige en toekomstige appartementen die niet altijd een eigen garage hebben. Langs de andere kant zien ze dat veel eigenaars de garages van aanliggende appartementen apart verkopen, wat de parkeerdruk nog verder zou opdrijven voor bewoners.

Om het parkeerprobleem aan te pakken, stelt de ontwerper voor om deels **kortparkeren** in te voeren. Deelnemers zouden hier graag een langere parkeerduur zien dan 30 minuten (bijvoorbeeld 1 à 2 uur). Sommigen vragen zich ook af wat het nut van het kortparkeren is wanneer het eigenlijke parkeerprobleem zich vooral ook 's avonds voor bewoners zou afspelen. Zij zien dus vooral heil in **bewonerskaarten**.

Om een deel van de parkeervraag af te leiden van de Turnhoutsebaan zochten deelnemers naar andere plaatsen waar parkeerplaats zou kunnen worden aangeboden. Ze merken op dat er momenteel veel **langparkeeders** (vrachtwagens, mobilhomes) op achterliggende parkeerpleinen staan (bijvoorbeeld aan het

Wijnegemhof). Dat aanpakken zou de vraag naar bewonersparkeren kunnen verlichten. Er wordt opgemerkt dat het aantal parkeerplaatsen aan restaurant De Swaen nu al verminderd is. Daarnaast zou een minimum aan (bijvoorbeeld ondergrondse) parkeerplaatsen bij nieuwbouwprojecten een verdere toename op de parkeerdruk moeten vermijden.

Vooraf **handelaren** zijn bezorgd om het verdwijnen van parkeerplaatsen, omdat dit volgens hen hun voortbestaan zou bedreigen. Er werd dus gevraagd om zeker in de buurt van handelszaken voldoende parkeerplaats te voorzien en het aanbod niet verder te reduceren.

Meer parkeerplaats op het **marktplein**, wanneer er geen markt is, zou een andere mogelijkheid zijn om de parkeerdruk te verlichten. Andere deelnemers zien graag groen en fietspaden verdwijnen uit de ontwerpplannen om parkeerplaatsen te vrijwaren.

Ten slotte werd ook het belang van elektrisch laden bij het parkeren benadrukt door verschillende deelnemers. Meer **laadplaatsen** zouden geïnstalleerd moeten worden, zeker op grotere parkeerpunten. Dat heeft echter ook een impact op de parkeerdruk.

## Vergroenen

Verschillende deelnemers zijn tevreden met de komst van **meer bomen** die zorgen voor schaduw en ontharding. Dat zou de **woonkwaliteit** voor bewoners ten goede komen. Huidige bomen zouden behouden moeten worden.

Andere deelnemers uitten hun bezorgdheid over de komst van bomen en groenzones in verband met het aantal **parkeerplaatsen** dat ervoor moet worden weggenomen. Hier wordt opnieuw gesuggereerd om meer parkeerplaatsen achter de Turnhoutsebaan vrij te maken in ruil voor de vergroening. Andere mogelijke conflicten met bomen die worden genoemd zijn de ruimte voor ladderliften en **afslaand verkeer** (bijvoorbeeld bussen). Ook de **zichtbaarheid** van de handelszaken (etalages) en hooikoorts zijn bezorgdheden. Bomen zouden beter op de pleinen worden geplaatst.

Ten slotte uitten enkele deelnemers hun bezorgdheid over de plannen om de parkeerplaatsen deels te **ontharden**. In hun ervaring zorgt dit voor een moeilijk te begaan oppervlak dat bovendien gevaarlijk kan zijn en op lange termijn toch niet waterdoorlatend blijft. Beter zou gewerkt worden met waterdoorlatende klinkers.

Specifiek ter hoogte van het kerkhof moet i.v.m. vergroening rekening gehouden worden met het op- en afrijden van rouwwagens.

## Verblijven

Rond dit thema suggereren verschillende deelnemers om meer **zitbanken** te voorzien langs de Turnhoutsebaan. Deze zouden leuning moeten hebben zodat ouderen ook voldoende kunnen uitrusten. Waar mogelijk zou ook ruimte gemaakt kunnen worden voor terrassen in plaats van parkeerplaatsen. Er wordt bovendien gesuggereerd om een waterfontein op het marktplein te plaatsen. Daarnaast wordt ook geijverd voor openbare (ondergrondse) **vuilbakken** omdat de netheid momenteel niet al te hoog is.

## Andere opmerkingen

Door de huidige werken aan de brug over het kanaal vragen sommige deelnemers om **ademruimte** voordat de nieuwe werken aan de Turnhoutsebaan beginnen. Daarnaast benadrukken ze ook dat goede communicatie over de werken belangrijk is.

Een andere deelnemer benadrukt dat de **ambitie** van het plan nog verder omhoog mag, en dat Wijnegem terug een dorp met handelaars en horeca moet worden waar voldoende ruimte is voor voetgangers en fietsers.

## Conclusie

Op basis van de twee participatiemomenten is het duidelijk dat er veel verschillende noden en wensen bestaan bij iedereen die woont, werkt en/of naar school gaat op de Turnhoutsebaan. Dat komt bijzonder tot uiting in de sterke tegenstelling in meningen over de nood aan parkeerruimte en de nood om meer ruimte te geven aan ontharding, groen, voetgangers en fietsers. Beide noden strijden om ruimte in het ontwerp. De uitdaging lijkt dan ook om deze noden met elkaar te verzoenen zonder de beleidsdoelstellingen te negeren. De opmerkingen en suggesties van de leerlingen, bewoners en handelaars dienen dan ook gebruikt te worden om het ontwerp verder te verbeteren en een antwoord te bieden aan de verschillende noden.

**De opmerkingen, clusteringen en analyse van de twee participatiemomenten werden overgemaakt aan het ontwerpteam en de bouwheer.**





# Openbaar vervoer

budgetaire  
marktplan  
lange termijn  
zijn

toekomstige  
marktplan  
aanpak om  
marktplan  
en marktplan



# Impact van de werken

aanpak om  
aanpak om  
aanpak om

aanpak om  
aanpak om  
aanpak om

# kerkhof

aanpak om  
aanpak om  
aanpak om

aanpak om  
aanpak om  
aanpak om

aanpak om  
aanpak om  
aanpak om

# Rijden

