

WERKBANK 1

Turnhoutsebaan Transformeert!

08/12/2023



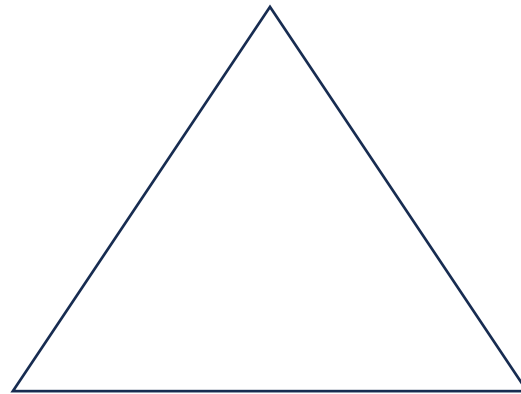
WIE?

Turnhoutsebaan Transformeert!

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER



OPDRACHTGEVER



PARTNERS

ONTWERPTEAM

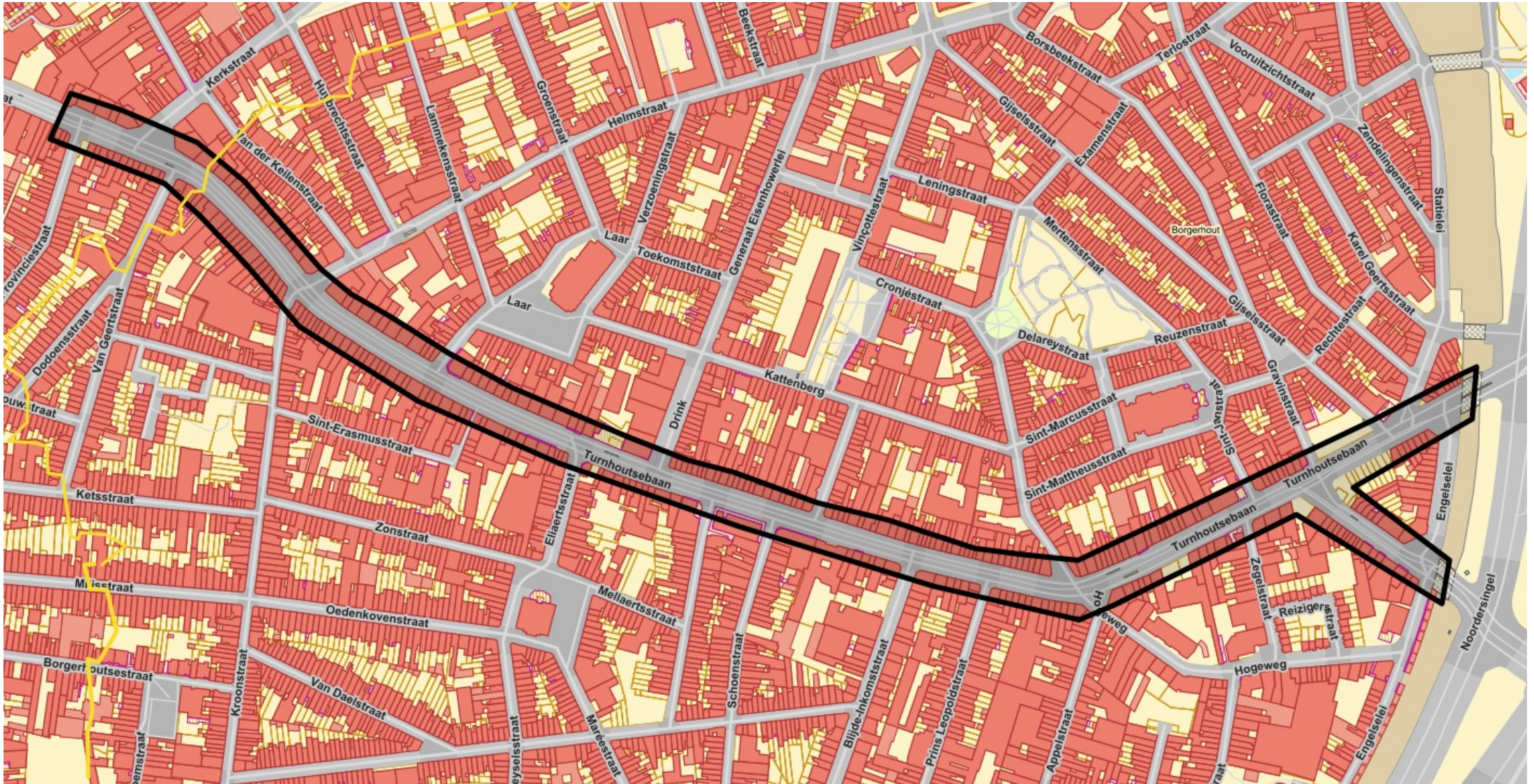


51N4E

Endeavour

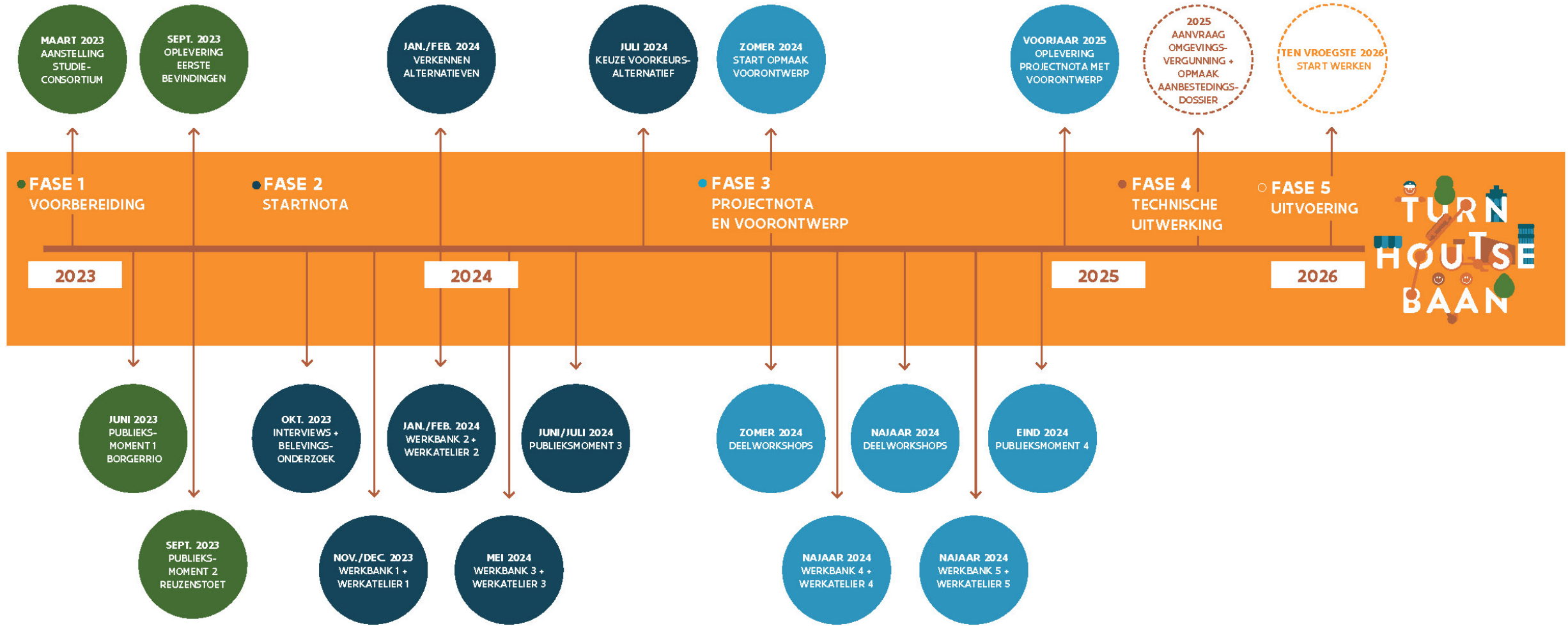
WAT?

Turnhoutsebaan Transformeert!



TOELICHTING PROCES

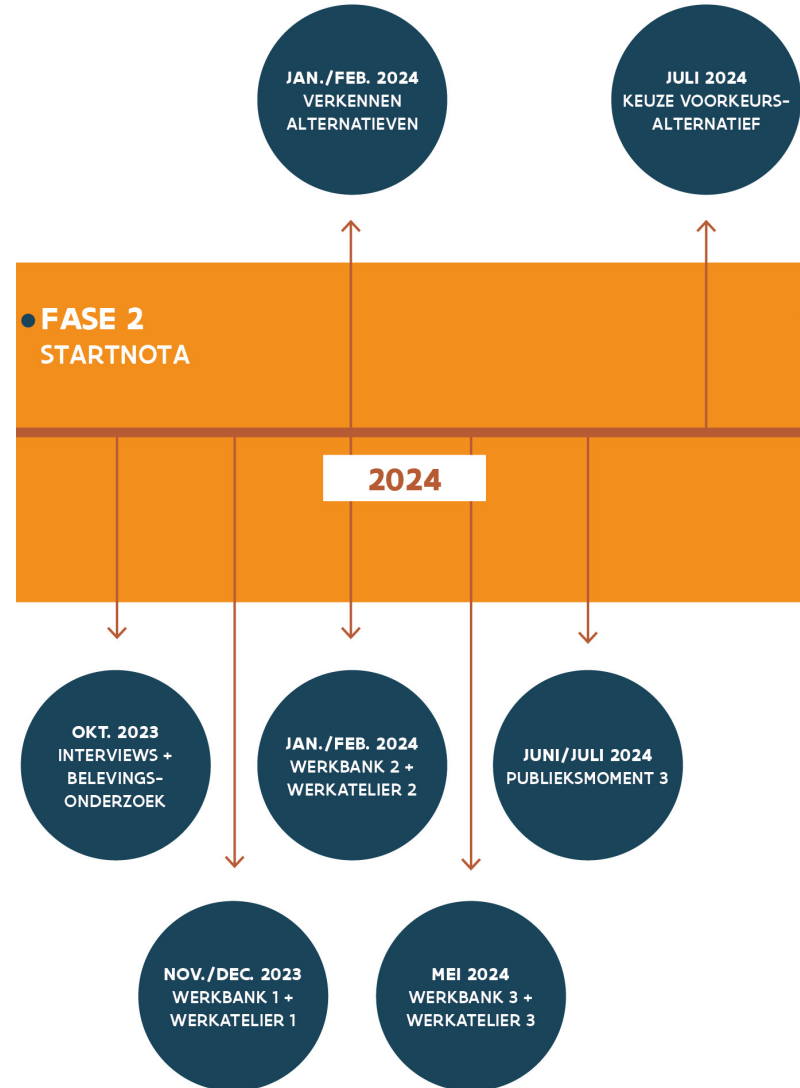
PROJECTMIJLPALEN



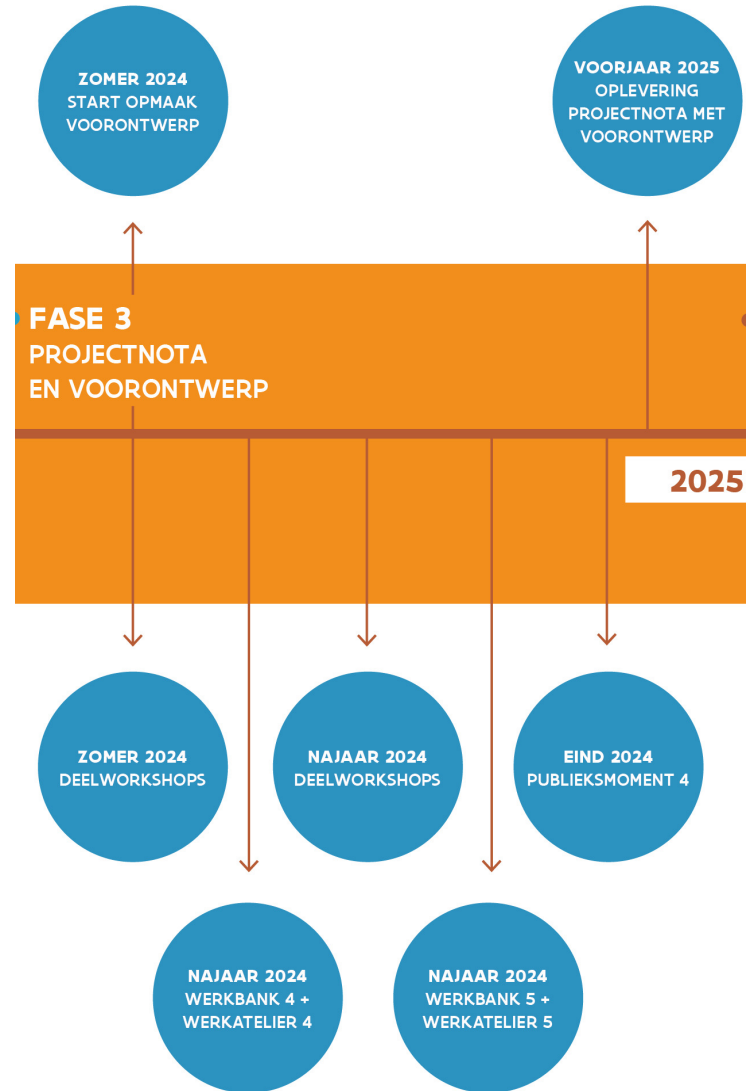
TOELICHTING PROCES



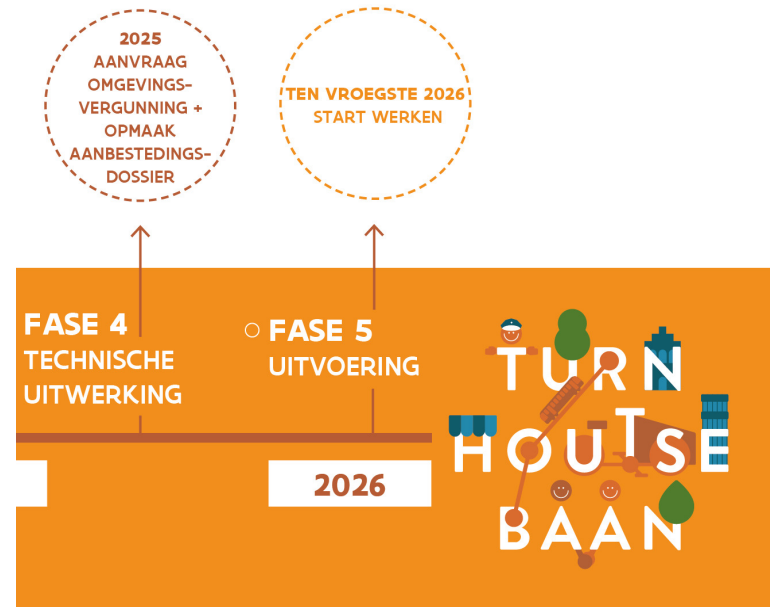
TOELICHTING PROCES



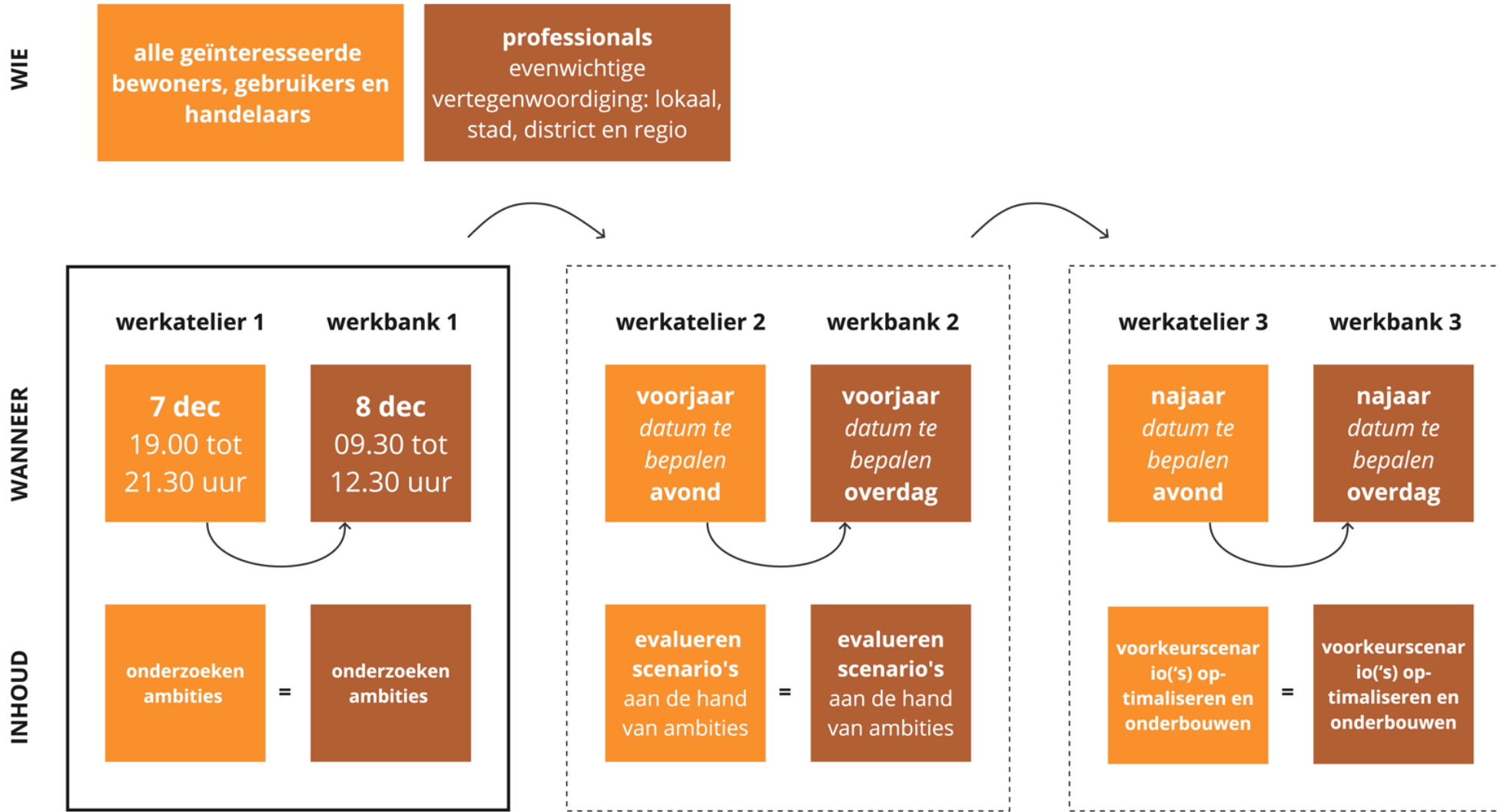
TOELICHTING PROCES



TOELICHTING PROCES



WERKBANKEN EN -ATELIERS



AGENDA

WERKBANK 1

1 9u30-10u30 – plenaire toelichting

- aanleiding van opdracht
- introductie opdrachtgever, partners en ontwerpteam
- doelstelling en organisatie van deze werkbank
- proces en tijdlijn
- Wat weten we tot nu toe? vooronderzoek en inzichten

2 10u30-12u werksessie

discussie onderzoeksvragen a.d.h.v. referentiebeelden, onderzoeksmateriaal en bouwstenen

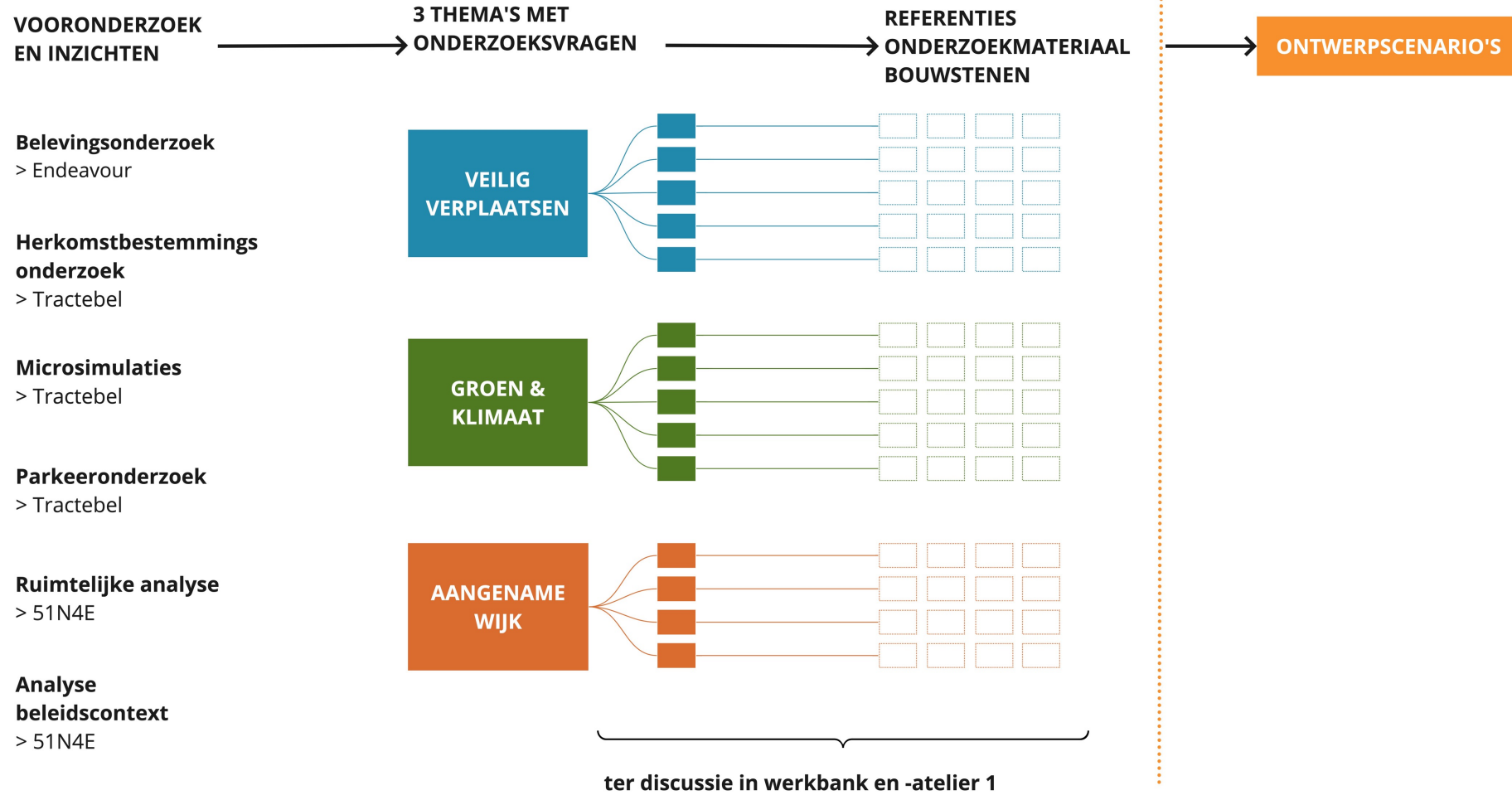
3 12u-12u30 – plenaire terugkoppeling

- conclusies verschillende tafels door moderatoren
- vaststellen in groep van prioriteiten
- vragen & discussie
- vooruitblik volgende werkbank



STRUCTUUR

2024



EEN GELAAGDE ANALYSE

TERREINOBSERVATIES

Observaties komende uit bezoeken en vaststellingen ter plekken.

ONDERZOEKSOBSERVATIES

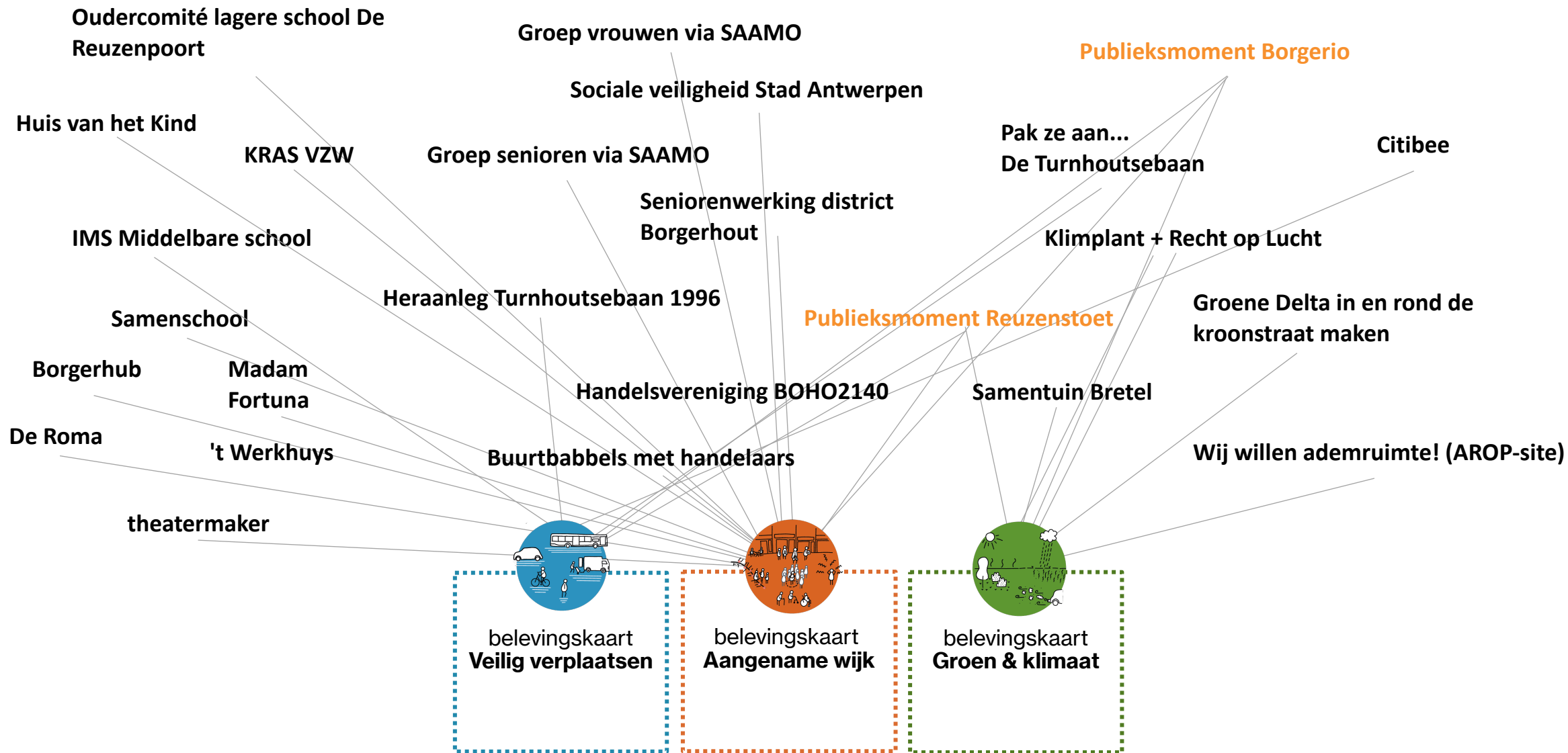
Observaties komende uit de analyse van beleidsdocumenten, bestaand studiemateriaal en data.

BELEVINGSONDERZOEK

Observaties komende uit gesprekken met mensen en organisaties

BELEVINGSONDERZOEK

interviews



3 KERNTHEMATIEKEN



VEILIG VERPLAATSSEN

De Turnhoutsebaan als onderdeel van een toekomstgericht mobiliteitssysteem



AANGENAME WIJK

De Turnhoutsebaan als ontmoetingsplek voor borgerhout



GROEN & KLIMAAT

De Turnhoutsebaan als waardevol onderdeel binnen een groter ecosysteem

VOORONDERZOEK & KERNINZICHTEN

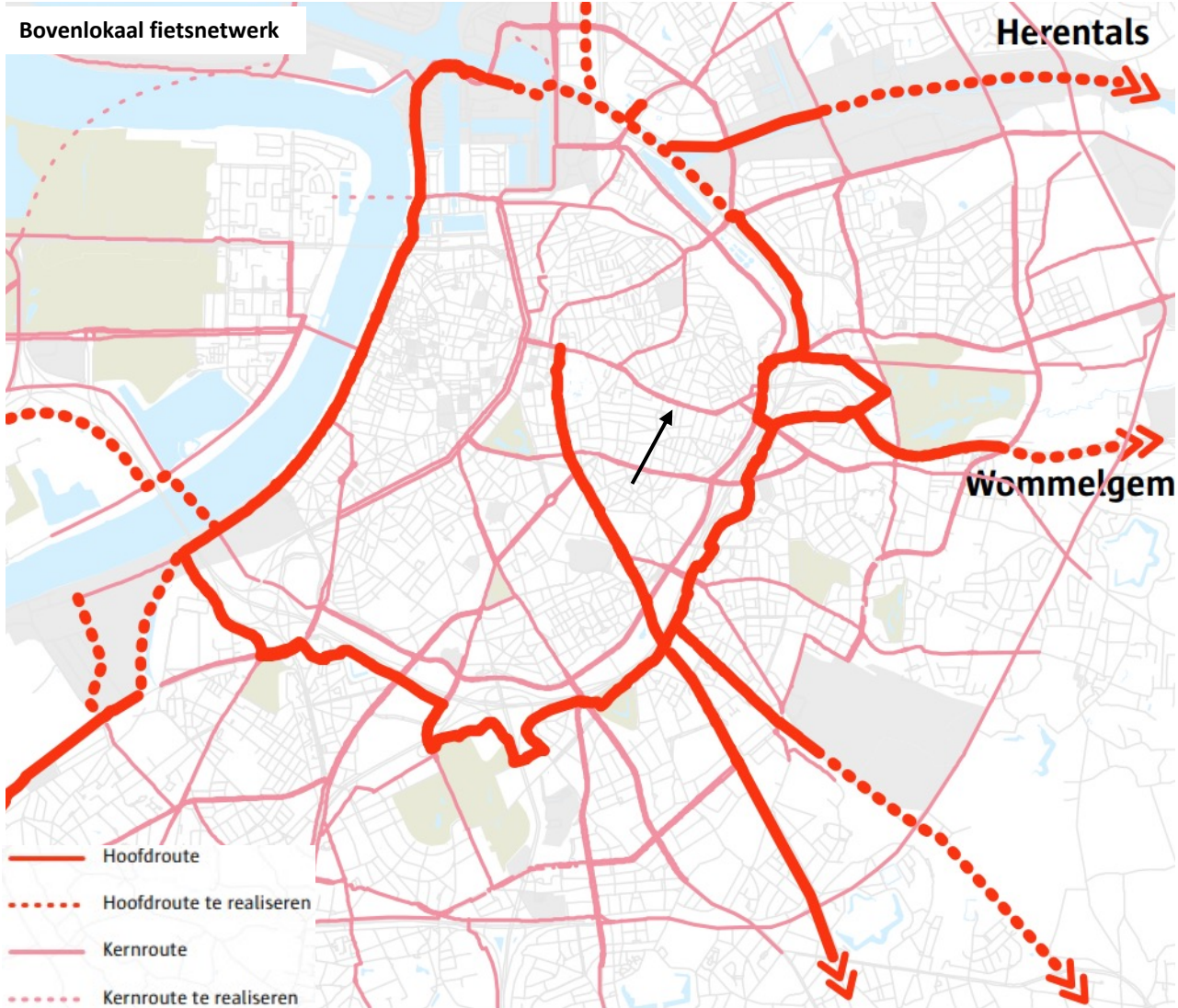


VEILIG VERPLAATSEN

De Turnhoutsebaan als onderdeel van een toekomstgericht mobiliteitssysteem

ROL TURHNOUTSEBAAN BINNEN MOBILITEITSSYSTEEM

verkeerskundige situering en context: fiets

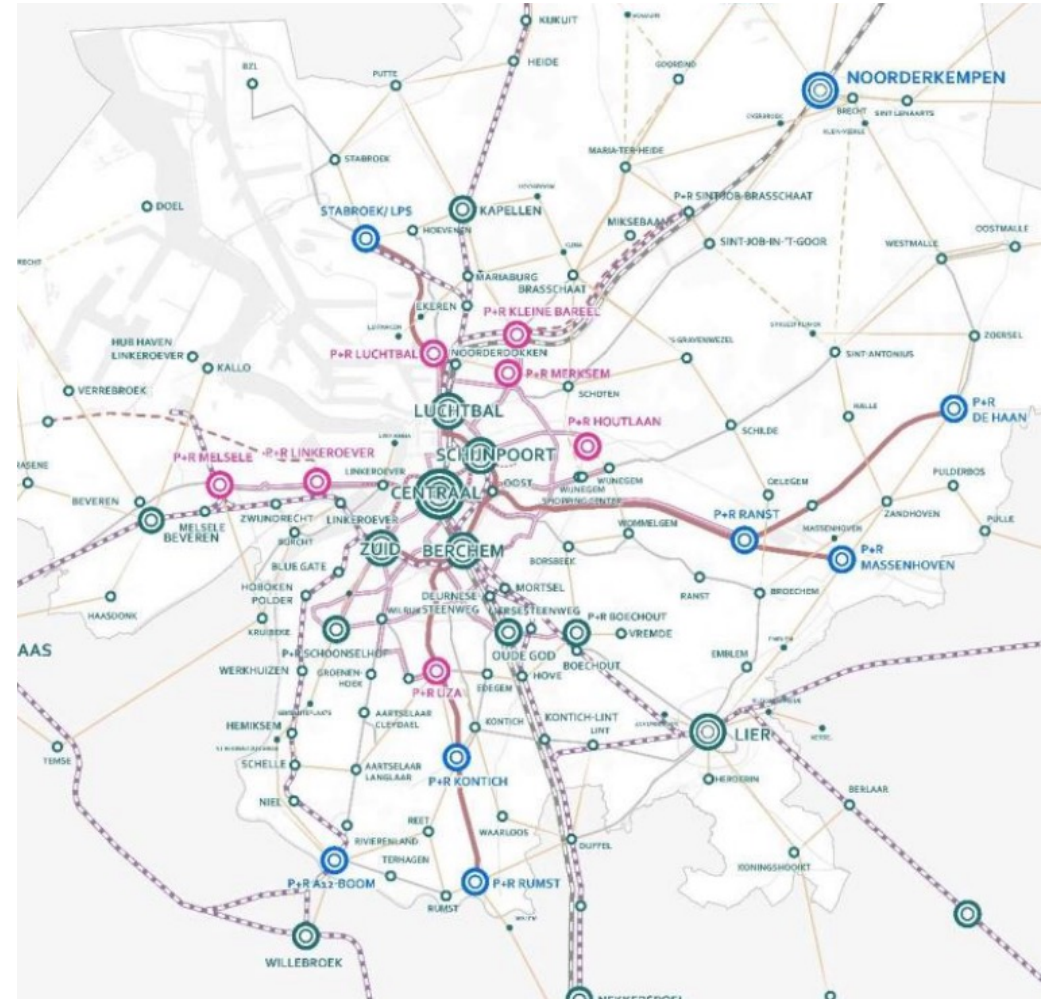
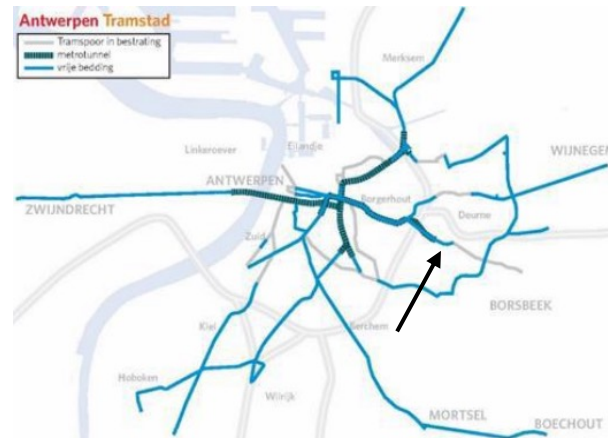
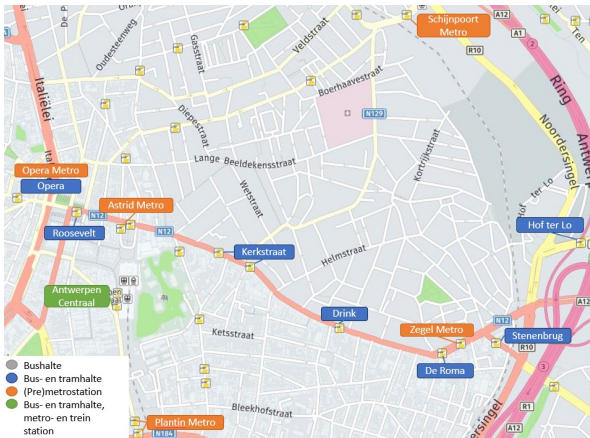


ROL TURHNOUTSEBAAN BINNEN MOBILITEITSSYSTEEM

verkeerskundige situering en context: openbaar vervoer

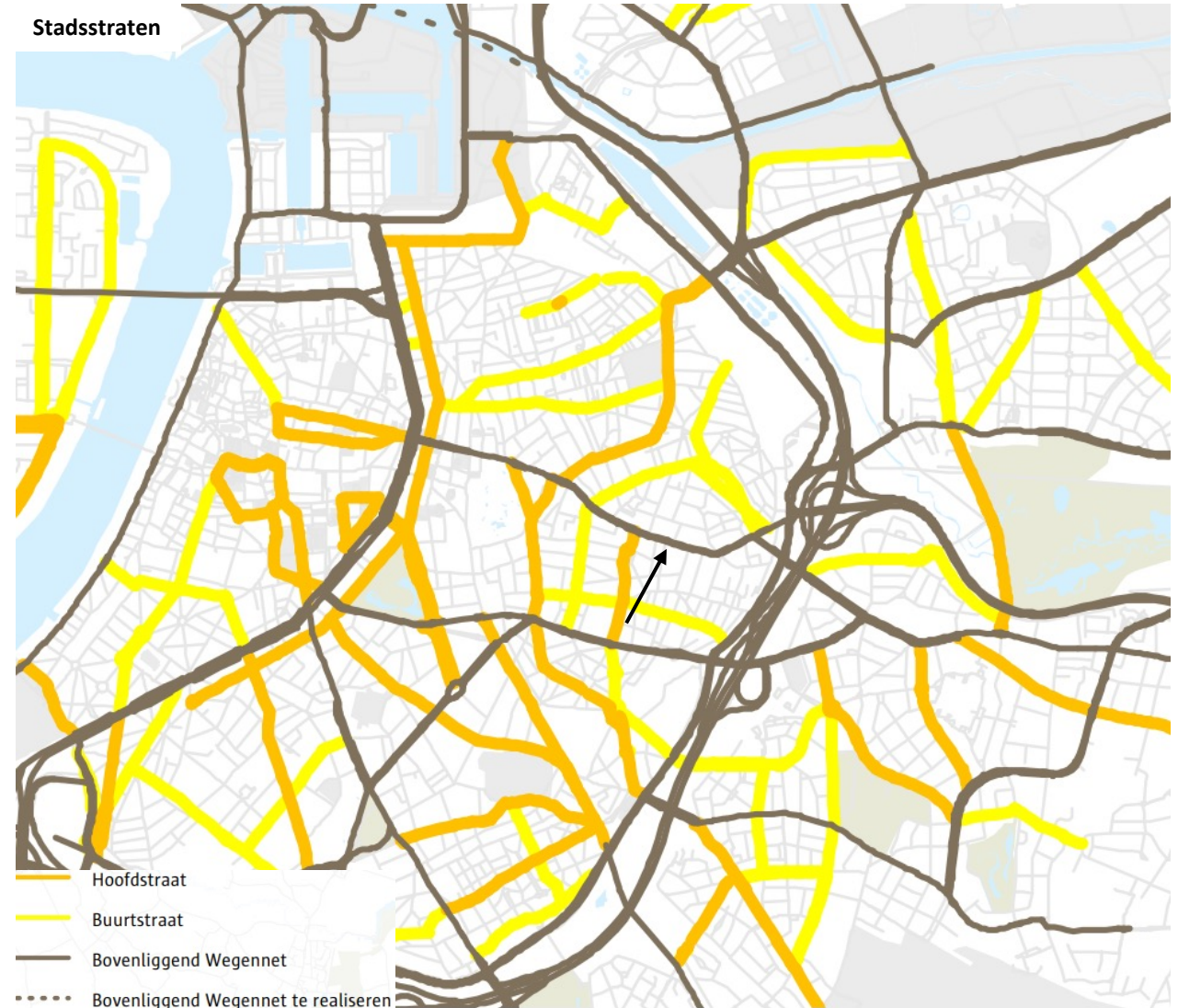
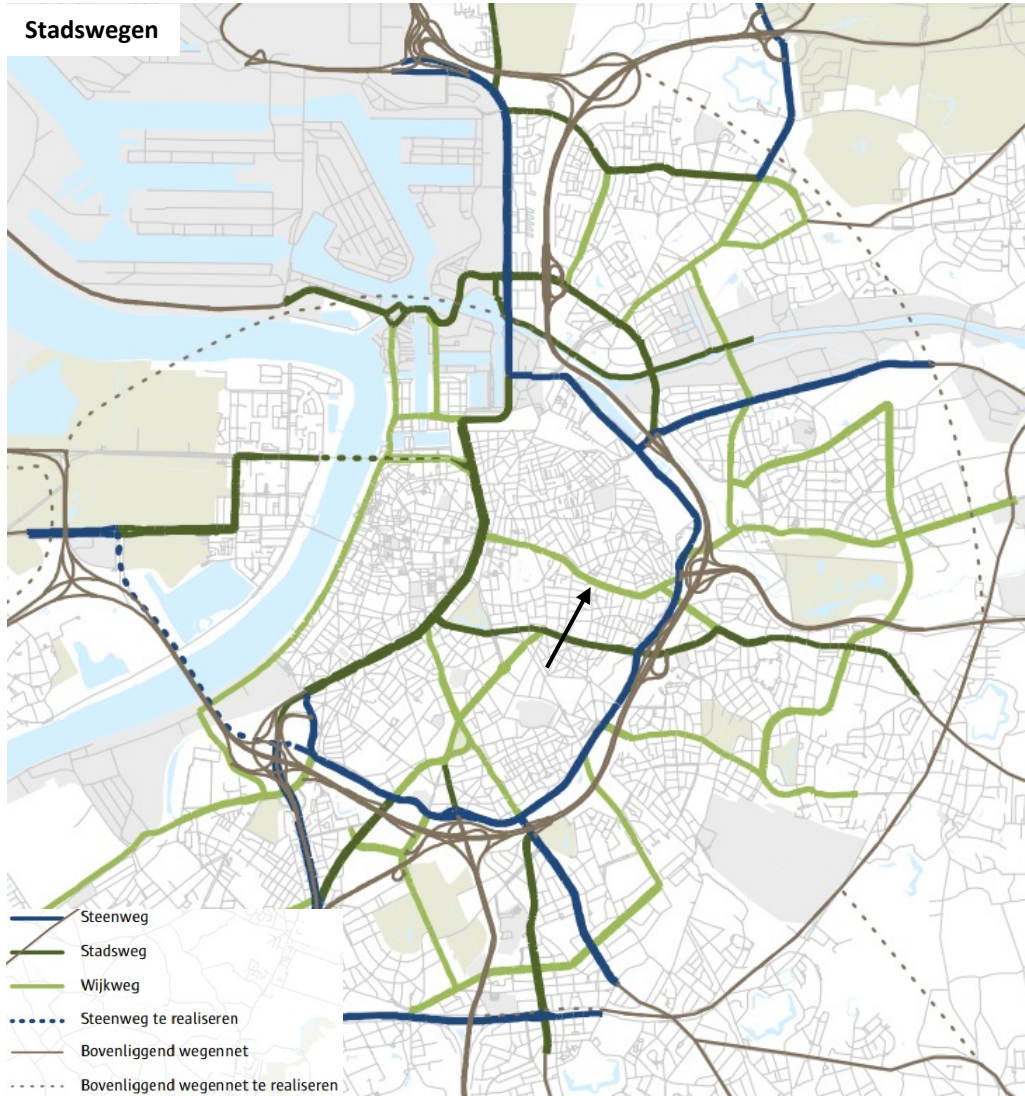


- De Turnhoutsebaan kent een verscheidenheid aan openbaar vervoer en faciliteert zowel **stadslijnen als (inter-)regionale lijnen**
- De bussen en trams rijden grotendeels op een **eigen bedding**, centraal op de weg
- Het projectgebied kent verscheidene haltes voor openbaar vervoer
- In de toekomst zal de **halte Drink** worden uitgebouwd tot premetrostation



ROL TURHNOUTSEBAAN BINNEN MOBILITEITSSYSTEEM

verkeerskundige situering en context: gemotoriseerd verkeer



TERREINOBSERVATIES

voetgangers



- Er zijn **voetpaden** aanwezig langs **weerszijden** van de Turnhoutsebaan. De beschikbare ruimte varieert vaak sterk door inname van straatmeubilair.
- Het voetpad is op veel plaatsen **te smal** voor het huidige gebruik.
- Aan ongeveer de helft van de zijstraten is een **beveiligde voetgangersoversteek** voorzien, de afstand tussen deze oversteekpunten is tot 150m.
- Aan elke zijstraat is ofwel een **verkeersplateau of zebra** voorzien, er is geen enkele zijstraat zonder voorzieningen.



TERREINOBSERVATIES

fietsers



- Vandaag kent de Turnhoutsebaan zowel een **doorgaand** fietsgebruik als een **bestemmings-fietsgebruik**.
- In de huidige situatie betreft de Turnhoutsebaan een **fietsstraat***. Echter valt er een verschil op te merken tussen het **juridisch en feitelijk gebruik** wat soms tot onveilige situaties kan leiden tussen fietsers en automobilisten.
- In situaties waarin er dubbel wordt geparkeerd, worden de fietsers vaak verplicht om **over de trambedding** door te steken.
- Ter hoogte van haltes openbaar vervoer, maar ook op andere locaties, is het **aanbod aan fietsparkeervoorzieningen** niet altijd toereikend en zien we fietsen gespreid geparkeerd staan op (delen van) het voetpad.
- **Fietsgebruik** (via tellingen juni 2023)
 - Turnhoutsebaan: 271 à 307 (8u-9u); 214 à 337 (17u-18u)
 - Parallele fietsas Turnhoutsebaan (thv Sint-Lucasstraat): 310 (8u-9u); 228 (17u-18u)



* In een fietsstraat wordt het gemotoriseerd verkeer beperkt tot 30 km/u en mogen fietsers niet ingehaald worden. Deze maatregel vergroot de capaciteit en veiligheid voor fietsers, wat stimuleert om te fietsen.

ONDERZOEKSOBSERVATIES

openbaar vervoer (OV)



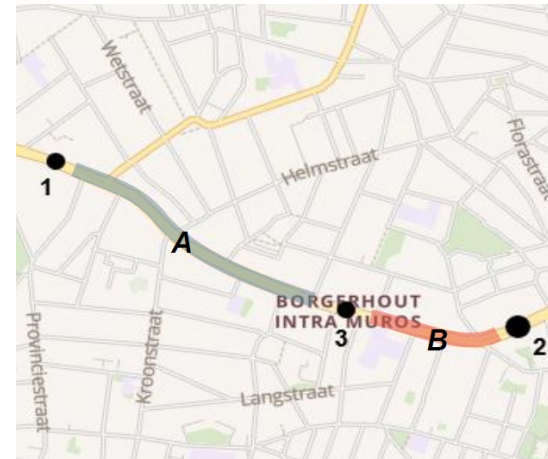
- Elke werkdag gebruiken ± 13.500 personen de **bus of tram** om zich te verplaatsen over de Turnhoutsebaan (bron: De Lijn).
- Tijdens de spitsperiodes rijden op de Turnhoutsebaan **6 stadstrams en ongeveer 20 bussen per uur** in beide richtingen.
- Op vlak van openbaar vervoer vervult de Turnhoutsebaan zowel een **regionale als interregionale rol** (oa. de OV-as Turnhout – Antwerpen vangt hierbij een belangrijk hiaat in het treinnetwerk op).
- In de huidige situatie beschikt het OV in de Turnhoutsebaan over een **aparte bedding** (statuut BOB*). Deze BOB wordt eveneens gebruikt door taxi's en private bussen.
- De **doorstroming** van het openbaar vervoer op de Turnhoutsebaan verloopt niet vlot. De gemiddelde snelheid (n.b. op eigen bedding) bedraagt slechts 12 à 13km/u (bron: De Lijn).
- **Betrouwbaarheid** spitsperiodes: $\pm 70\%$ (de streefwaarde is 85% binnen steden). (bron: De Lijn)
- De reistijd van de bovengrondse tram > bus. De **tram** heeft voor elk traject (Roma-Drink en Drink-Kerkstraat) in de spitsperiodes **meer tijd** nodig dan de **bus** (bron: De Lijn).
- Gebruik van tram-busbedding als **uitwijkstrook** voor dubbel geparkeerde voertuigen.

ONDERZOEKSOBSERVATIES

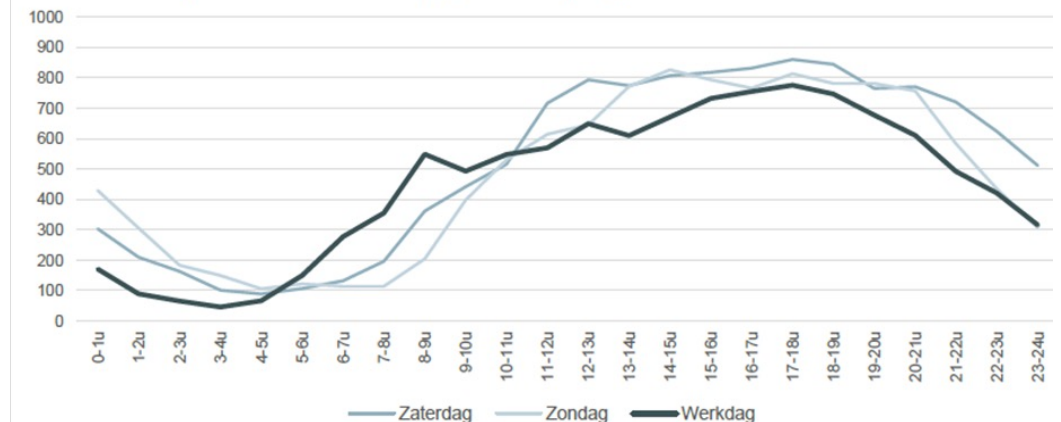
gemotoriseerd verkeer



- Op niveau van de stad Antwerpen wordt de Turnhoutsebaan gecategoriseerd als een **wijkweg**.
- Op dagbasis passeren op het segment tussen de Provinciestraat en Stenenbrug **±18.000 voertuigen**.
- **Langere wachtrijen** worden over de gehele lengte van de Turnhoutsebaan waargenomen. De afwikkeling van het verkeer aan kruispunten verloopt niet overal vlot tijdens de traditionele spitsuren. De gemiddelde snelheid ligt hierdoor relatief laag.
- Op de Turnhoutsebaan (segment tussen Provinciestraat en Stenenbrug) situeert het aandeel doorgaand verkeer op dagbasis zich gemiddeld rond de 25%, de andere 75% betreft **herkomst- of bestemmingsverkeer**.



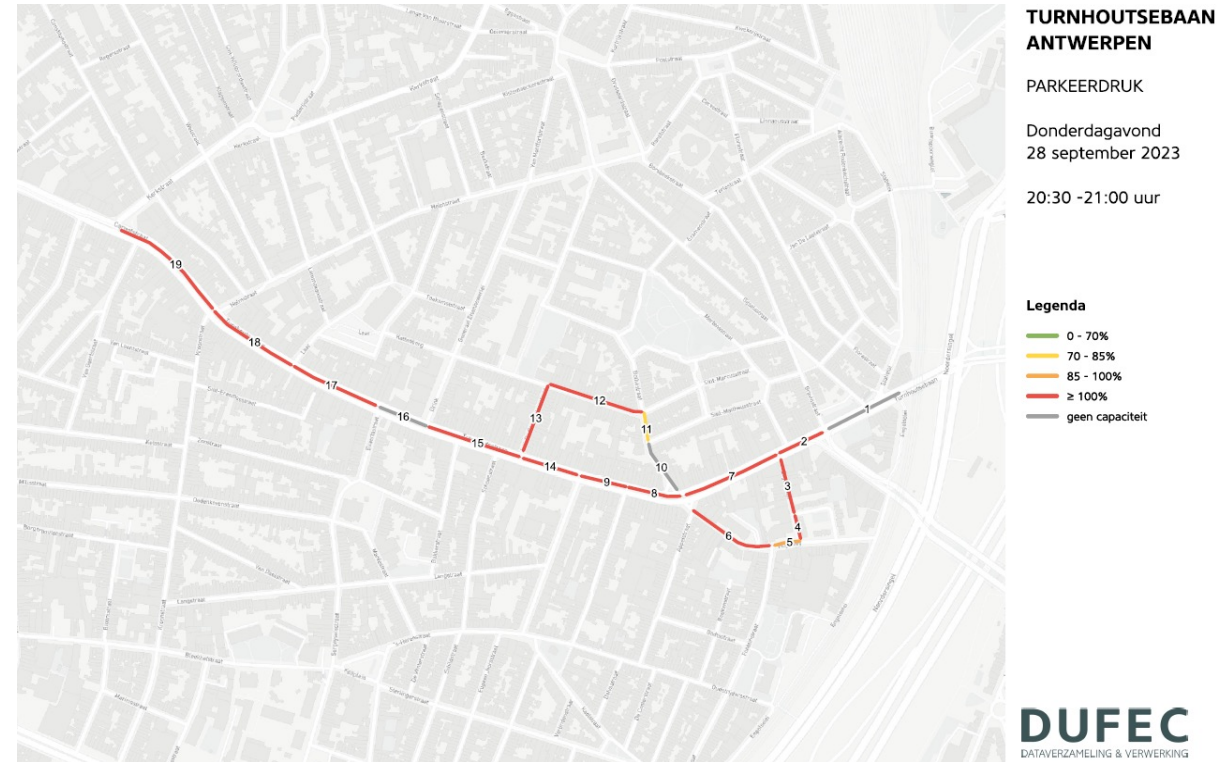
Intensiteitenverloop - 2. N12 Turnhoutsebaan (Zegelstraat - Hogeweg)



TERREIN- EN ONDERZOEKSOBSERVATIES

parkeren

- De Turnhoutsebaan kent een **zeer hoge parkeerdruk**: gemiddeld tegen de 95%, op avonden zelfs boven de 100%.
- **Dubbel- en foutparkeren** komt frequent voor
- **Veel parkeerzoekverkeer**, wat leidt tot gestremde doorstroming
- **Veel kortparkeren = veel parkeerhandelingen.** Ongeveer 60% van de geparkeerde voertuigen staat er minder dan een uur.



Bron: Parkeeronderzoek uitgevoerd door Dufec (september 2023)

TERREIN- EN ONDERZOEKSOBSERVATIES

laden en lossen



- Tezamen met de invoering van de fietsstraat werden ook enkele bijkomende **laad- en loszones** ingericht.
- Wel zijn er veel klachten en meldingen over **dubbelparkeren**, en dit permanent doorheen de dag
- **Oneigenlijk gebruik** van laad- en loszones komt voor.

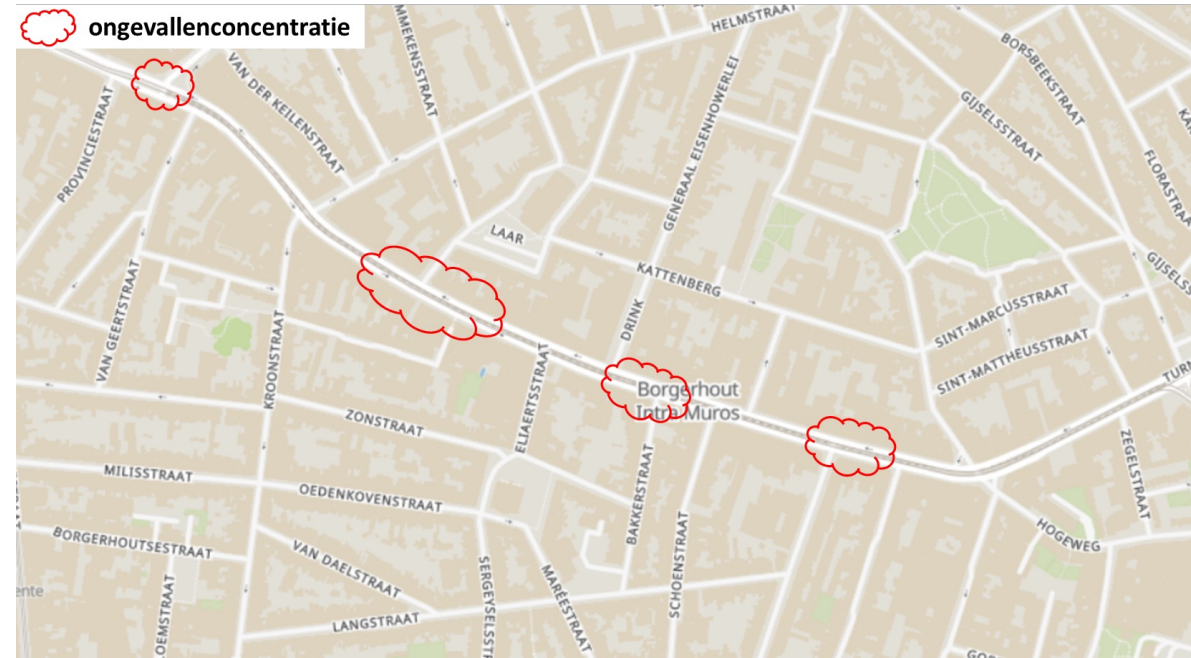


ONGEVALLANALYSES

alle modi



- Periode van jan. 2018 – maa. 2020* voor segment Turnhoutsebaan tussen Kerkstraat en Singel:
 - 98 gewonden; 1 dodelijk slachtoffer
 - Sterke vertegenwoordiging van **auto's (43%)** en **fietzers (28%)** als betrokkene bij ongeval
- Ongevallen doen zich **verspreid** voor over ganse traject met een aantal uitgesproken **ongevallenconcentraties**
- Kruispunt Turnhoutsebaan x Kerkstraat is opgenomen als '**zwart punt**' (situatie 2021), nadien aanpassingen gedaan.
- Relatief **veel ongevallen** met de **tram** op de baan (Bron: De Lijn).



* Bron: <https://accidentsflanders.innoconnect.net/>

BELEVINGSONDERZOEK

conclusies

VEILIG VERPLAATSEN

De Turfhouwsebaan als onderdeel van een toekomstgericht mobiliteitsstelsel

VEILIG VERPLAATSEN

PEDESTRIAN

BICYCLE

VEILIG VERPLAATSEN

VEILIG VERPLAATSEN

VEILIG VERPLAATSEN

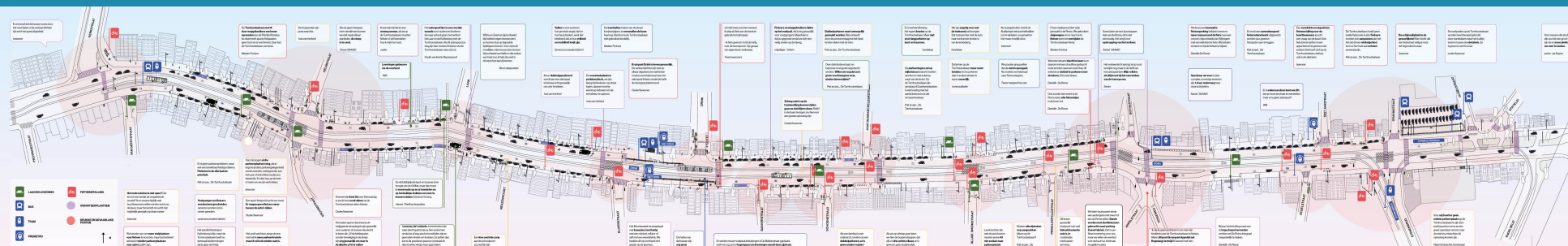
VEILIG VERPLAATSEN

conclusies

belevingsonderzoek

Interviews

Publiekmomenten



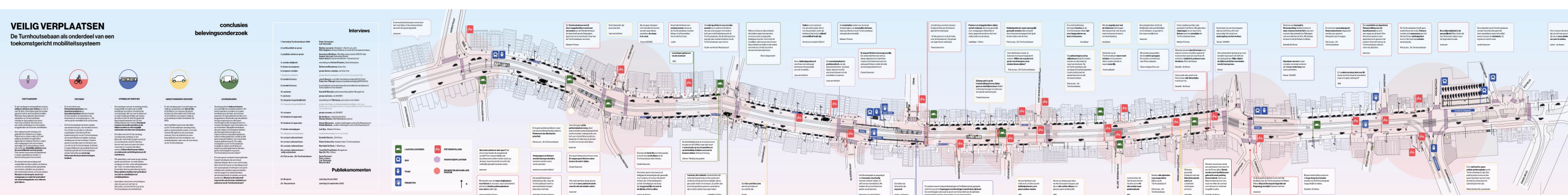
BELEVINGSONDERZOEK

conclusies



VOETGANGERS

Er zijn vandaag te weinig plekken waar je **veilig en vlot kan over steken**, te voet of met de fiets. Oversteken gaat bovendien gepaard met te veel hoogteverschillen.



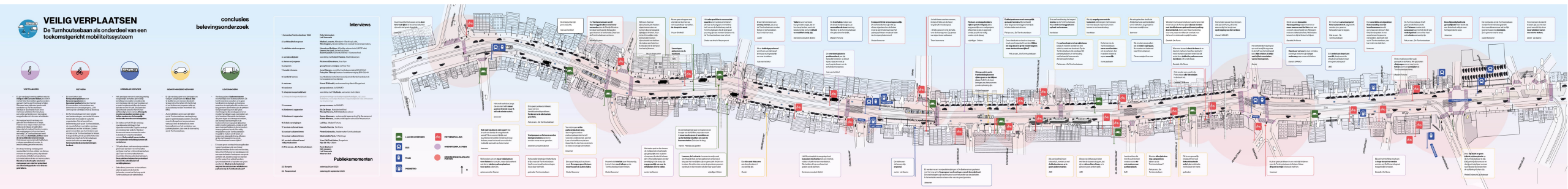
BELEVINGSONDERZOEK

conclusies



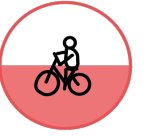
VOETGANGERS

De stoep herbergt vandaag veel functies op een beperkte breedte: stallen van fietsen, sorteren en ophaling afval, signalisatie van winkels, uitstellen van goederen, informele buitenruimte van horecazaken. Hierdoor is de stoep te smal voor voetgangers en mist het potentieel als ontmoetingsplaats voor diverse gebruikers.



BELEVINGSONDERZOEK

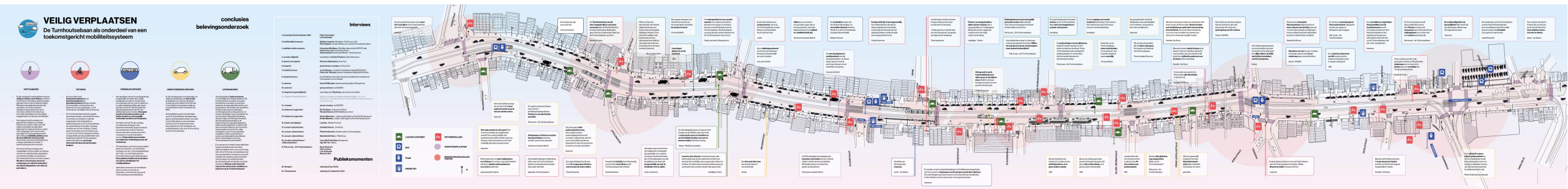
conclusies



FIETSERS

Er is een tekort aan **fietsparkeerplaatsen** voor **bewoners** en **bezoekers** (klanten handel & horecazaken, bezoekers van bewoners en concertgangers,...). Dit verhoogt de ruimtelijke druk op de stoep.

De Turnhoutsebaan kent een variatie aan bestemmingen, van handel & horeca tot scholen en sociale en culturele organisaties. In tegenstelling tot de parallelle fietsroute Kattenberg heeft de Turnhoutsebaan eerder behoefte aan **een trage fietsroute die deze bestemmingen bedient.**



BELEVINGSONDERZOEK

conclusies



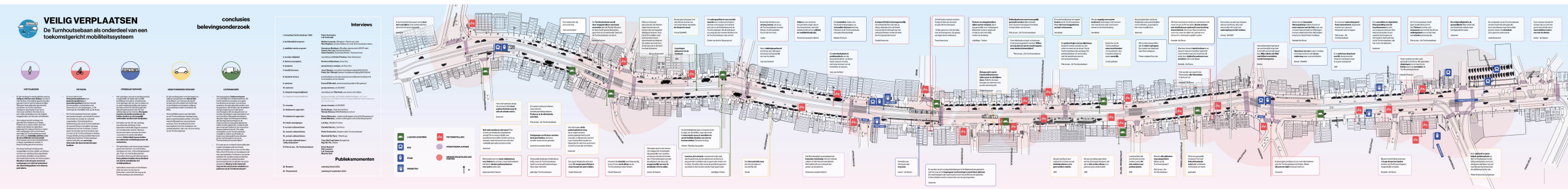
OPENBAAR VERVOER

Haltes van het openbaar vervoer zijn vandaag moeilijk bereikbaar doordat er onvoldoende voorzieningen zijn om over te steken en er vaak hoogteverschillen zijn tussen de halte en het OV zelf. Dit maakt dat bijvoorbeeld senioren het OV niet zelfstandig kunnen nemen. **Drempels moeten vermeden worden en de haltes moeten zo vlot mogelijk verbonden worden met voetpaden.**

Bepaalde haltes van het OV zijn vandaag onvoldoende zichtbaar. In het bijzonder metrohalte Zegel is verstopt en onvoldoende verlicht. Hierdoor durven met name vrouwen de metro 's avonds en 's nachts niet alleen nemen. **Uniformiteit tussen haltes en voldoende verlichting kunnen dit verbeteren.**

OV-gebruikers, met name jonge meisjes geven aan dat **tram- en metrohaltes vandaag voor hen ontmoetingsplaatsen zijn.** Tram- en metrohaltes kennen bovendien diverse gebruikersgroepen. **Deze plekken hebben het potentieel om zich te ontwikkelen tot verblijfsplekken.**

Een groot aantal geïnterviewde gebruikers, bewoners en handelaars uiten de wens om de **tram te behouden**, vooral met het oog op de Turnhoutsebaan als winkelstraat.



BELEVINGSONDERZOEK

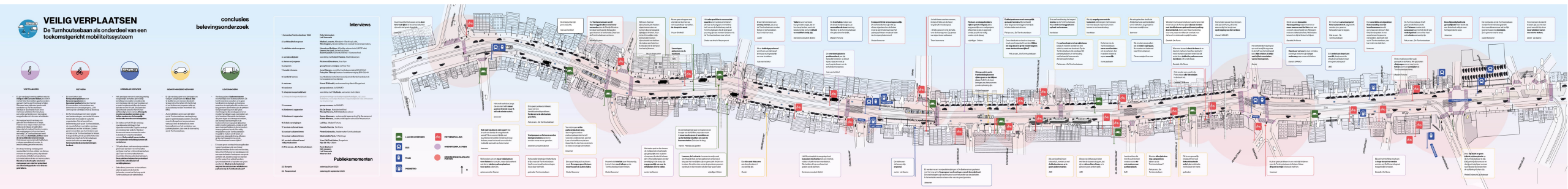
conclusies



GEMOTORISEERD VERVOER

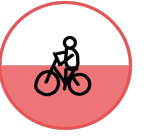
Er zijn vandaag geen voorzieningen om veilig en aangenaam een **kiss & ride** te faciliteren, om mensen die slecht te been zijn af te zetten (vb. De Roma) of om kinderen en jongeren veilig op schooluitstap te laten vertrekken (vb. IMS).

Automobilisten geven aan dat rijden op de Turnhoutsebaan vandaag traag gaat en parkeerplaats zoeken, net zoals overal in Borgerhout, erg moeizaam verloopt. De meeste automobilisten maken zich voor de toekomst meer zorgen over het **verdwijnen van parkeerplaatsen**, dan over de rij-ervaring zelf.



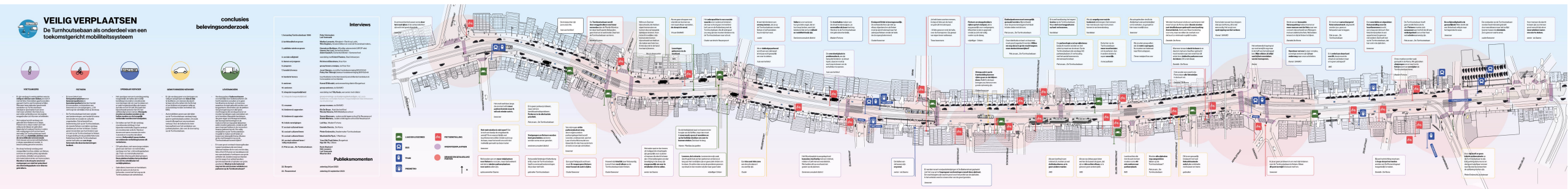
BELEVINGSONDERZOEK

conclusies



LADEN EN LOSSEN

Vandaag gebeurt laden en lossen voornamelijk door dubbel parkeren. Dit heeft meerdere oorzaken: er is geen handhaving op de laad- en loszones waardoor ze vaak gebruikt worden voor langparkeren. Bovendien zijn de plekken niet groot genoeg voor alle types vrachtwagens die vandaag leveren en moeten handelaars vaak oversteken om ze te bereiken. Om veilig verplaatsen op de Turnhoutsebaan mogelijk te maken wordt laden en lossen een belangrijk thema. Moeten grote vrachtwagens nog op de Turnhoutsebaan kunnen rijden?



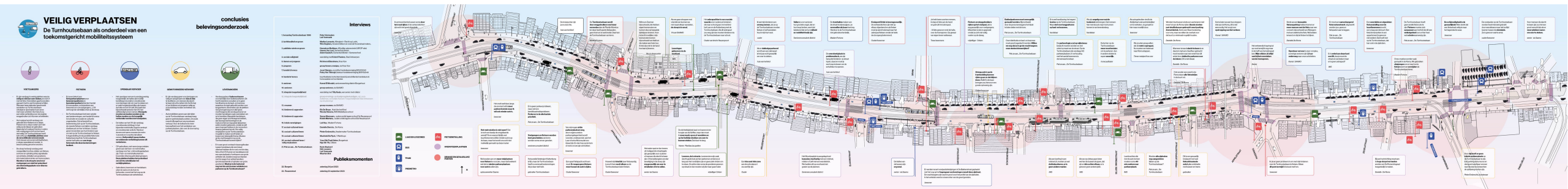
BELEVINGSONDERZOEK

conclusies






LADEN EN LOSSEN

Er is een groot contrast in bezorgdheden tussen handelaars die een **lokaal cliënteel** hebben die te voet, met de step, fiets of het OV komen en handelaars met een **speciaalzaak of verkopers van grote artikelen** (vb. bedden) waarvan klanten met de wagen hun winkel bereiken (provinciaal bereik of ophalen van grote goederen).



ONDERZOEKSVRAGEN



1. Hoe garanderen we voor alle modi **een verkeersveilig ontwerp** met een **goede doorstroming**?
2. Hoe kunnen we met het nieuwe ontwerp van de Turnhoutsebaan de **modal shift** ondersteunen/faciliteren?
-  3. **Voetgangers:** Welke ruimte is er nodig om voetgangers nu en in de toekomst voldoende plaats te geven om passage en winkel/horecagebruik mogelijk te maken? Kunnen de vele oversteekbewegingen gefaciliteerd worden en zo ja, op welke manier dan?
-  4. **Fiets:** De Turnhoutsebaan is een kernroute binnen het bovenlokaal fietsnetwerk. Momenteel is het grootste deel van het projectgebied ingericht als fietsstraat. Hoe moet de Turnhoutsebaan in de toekomst ingericht zijn om **doorgaand en lokaal fietsverkeer** te faciliteren? Hoe krijgen fietsers met verschillende snelheden en afmetingen hierin voldoende ruimte (trage fietsers/ ouderen/ kinderen/ speed pedelecs/ bakfietsen/ steps/ fietskoeriers/ bromfiets klasse A/ cargobikes/...)?
-  5. **OV en collectief vervoer:** Op welke manier geven we lokaal en regionaal openbaar vervoer beiden een plaats op de Turnhoutsebaan, op korte en lange termijn? Is deze plaats (deels) boven- of ondergronds, in een (deels) vrije bedding of niet, en met de tram of bus? Welke rol spelen andere vormen van collectief vervoer in de toekomst op de Turnhoutsebaan zoals taxi's, private bussen, deelwagens,...?
-  6. **Gemotoriseerd verkeer:** Hoe kunnen we in de toekomst de inrichting beter afstemmen op het gebruik als wijkweg?
-  7. **Laden en lossen:** Hoe kunnen we een antwoord bieden op de huidige problematieken rond laden & lossen zoals bijvoorbeeld foutparkeren op L&L zones en trottoirs, dubbelparkeren op de rijbaan etc. Welke noden zijn er rond parkeren en laden&lossen en welke inrichting kunnen we daarvoor voorzien?

VOORONDERZOEK & KERNINZICHTEN



AANGENAME WIJK

De Turnhoutsebaan als ontmoetingsplek voor burgerhout

3 KERNTHEMATIEKEN



VEILIG VERPLAATSEN

De Turnhoutsebaan als onderdeel van een toekomstgericht mobiliteitssysteem



AANGENAME WIJK

De Turnhoutsebaan als ontmoetingsplek voor borgerhout



GROEN & KLIMAAT

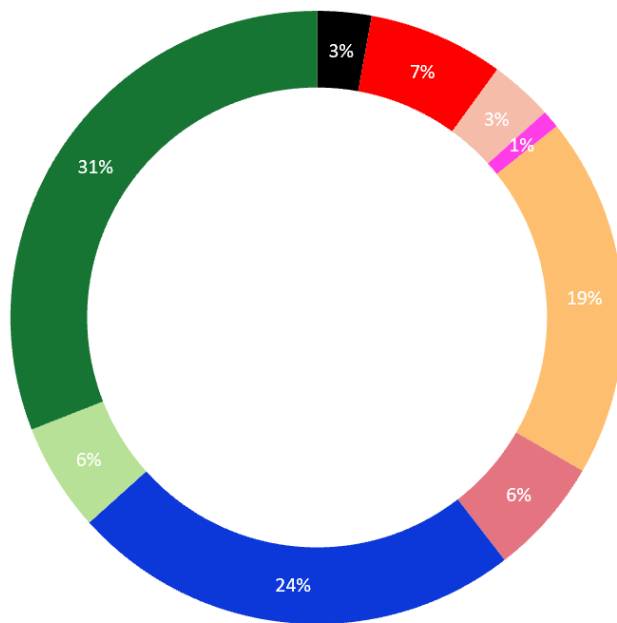
De Turnhoutsebaan als waardevol onderdeel binnen een groter ecosysteem

ONDERZOEKSOBSERVATIES

gebruik en programma

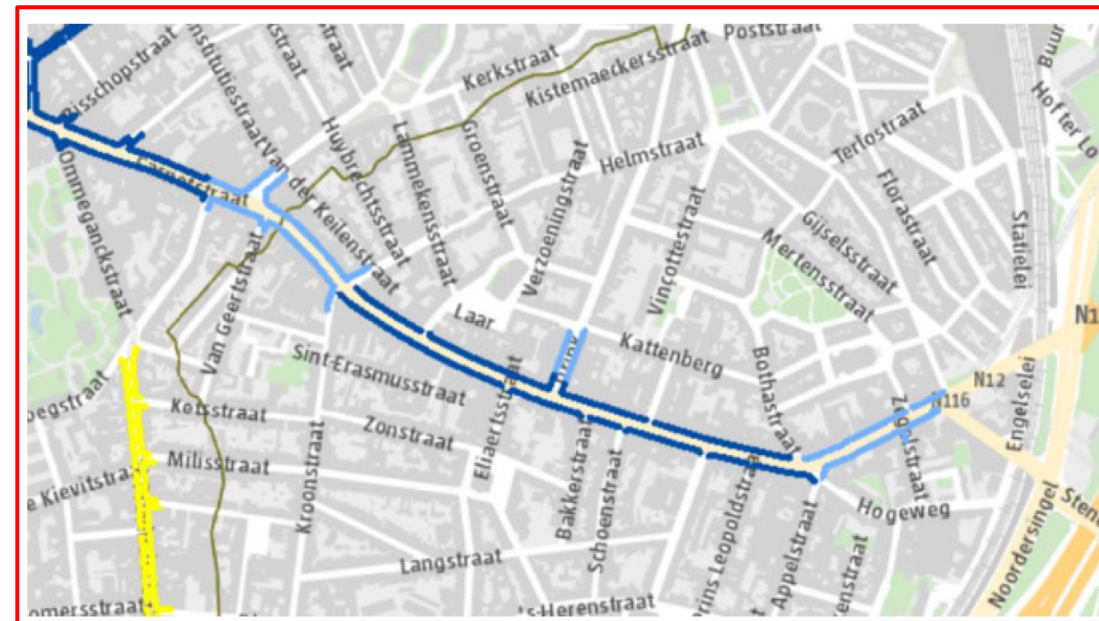


Programmanalyse gelijkvloers



- Gezondheidszorg
- Cultuur
- Winkelen
- Schoonheid en haar
- Supermarkten en levensmiddelen
- Elektronica
- Scholen
- Meubels
- Café en restaurants

Bron: Eigen onderzoek



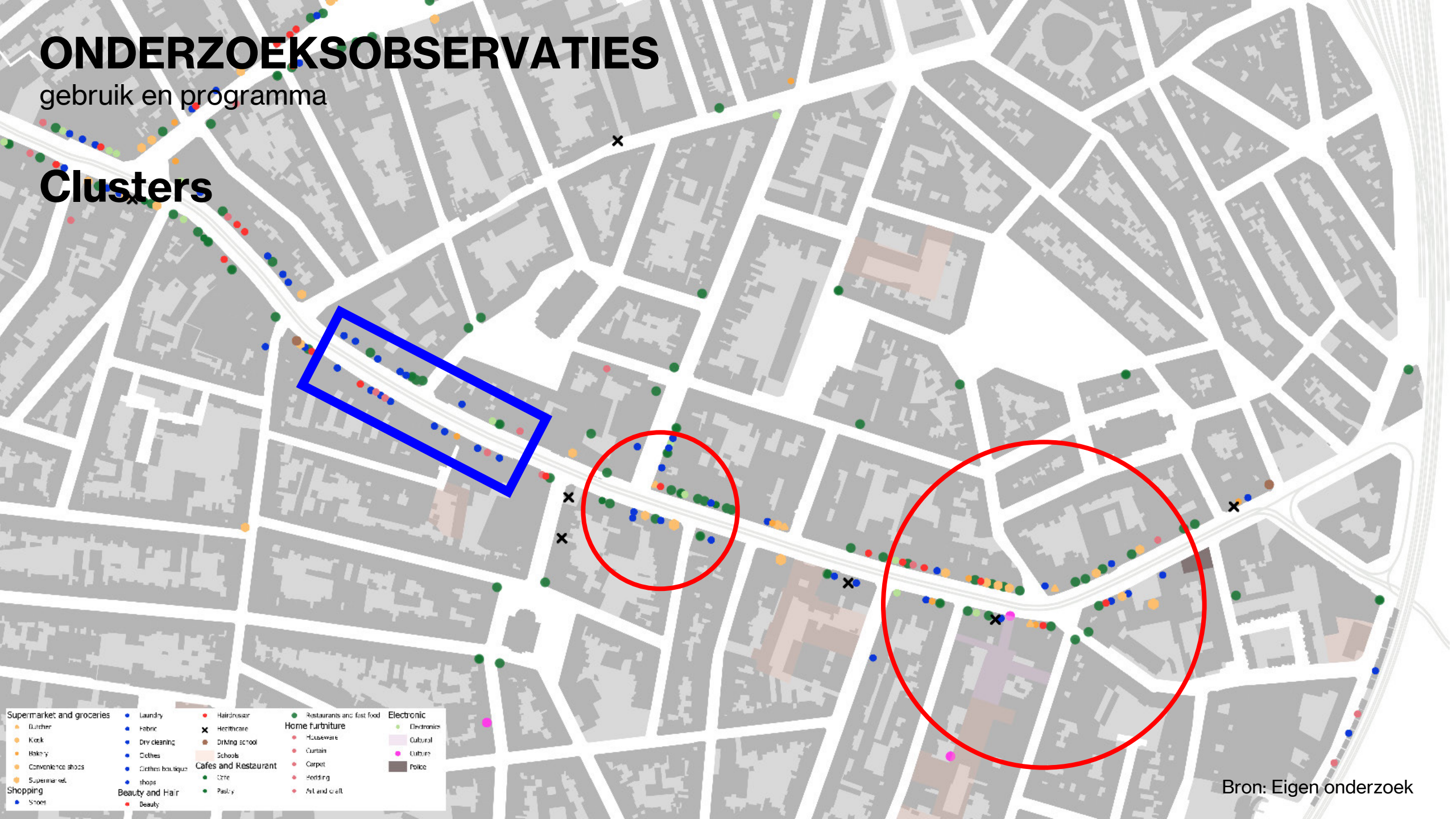
lokaal kernwinkelgebied

Bron: Strategische beleidsnota detailhandel

ONDERZOEKSOBSERVATIES

gebruik en programma

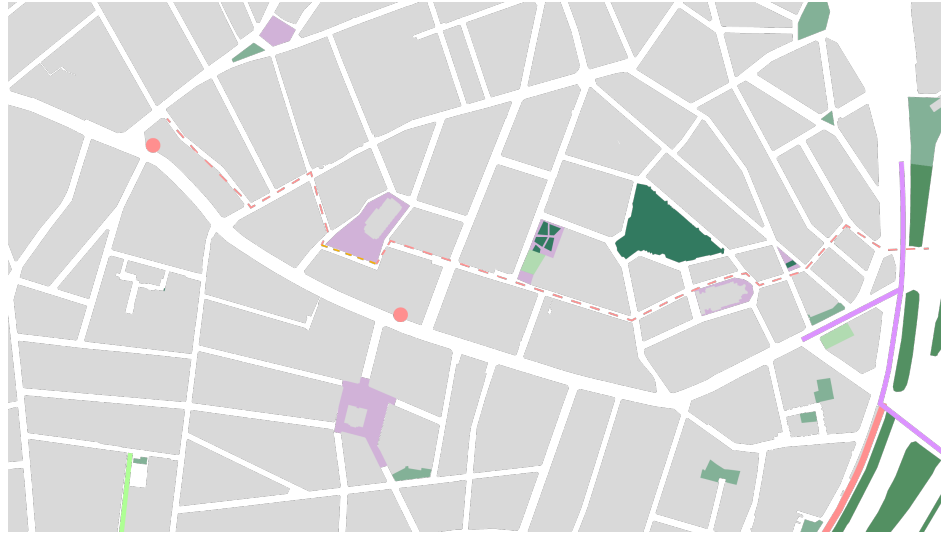
Clusters



Supermarket and groceries	● Laundry	● Hairdresser	● Restaurants and fast food	● Electronic
● Butcher	● Fabric	✕ Healthcare	● Home furniture	● Electronics
● Kiosk	● Dry cleaning	● Dining school	● Houseware	● Cultural
● Bakery	● Clothes	● Schools	● Curtain	● Culture
● Convenience shops	● Clothes boutique	● Cafes and Restaurant	● Carpet	● Police
● Supermarket	● Shops	● Cafe	● Bedding	
Shopping	Beauty and Hair	● Pastry	● Art and craft	
● Shoes	● Beauty			

ONDERZOEKSOBSERVATIES

publieke ruimte netwerk



ONDERZOEKSOBSERVATIES

gebruik en programma



Speelweefsel



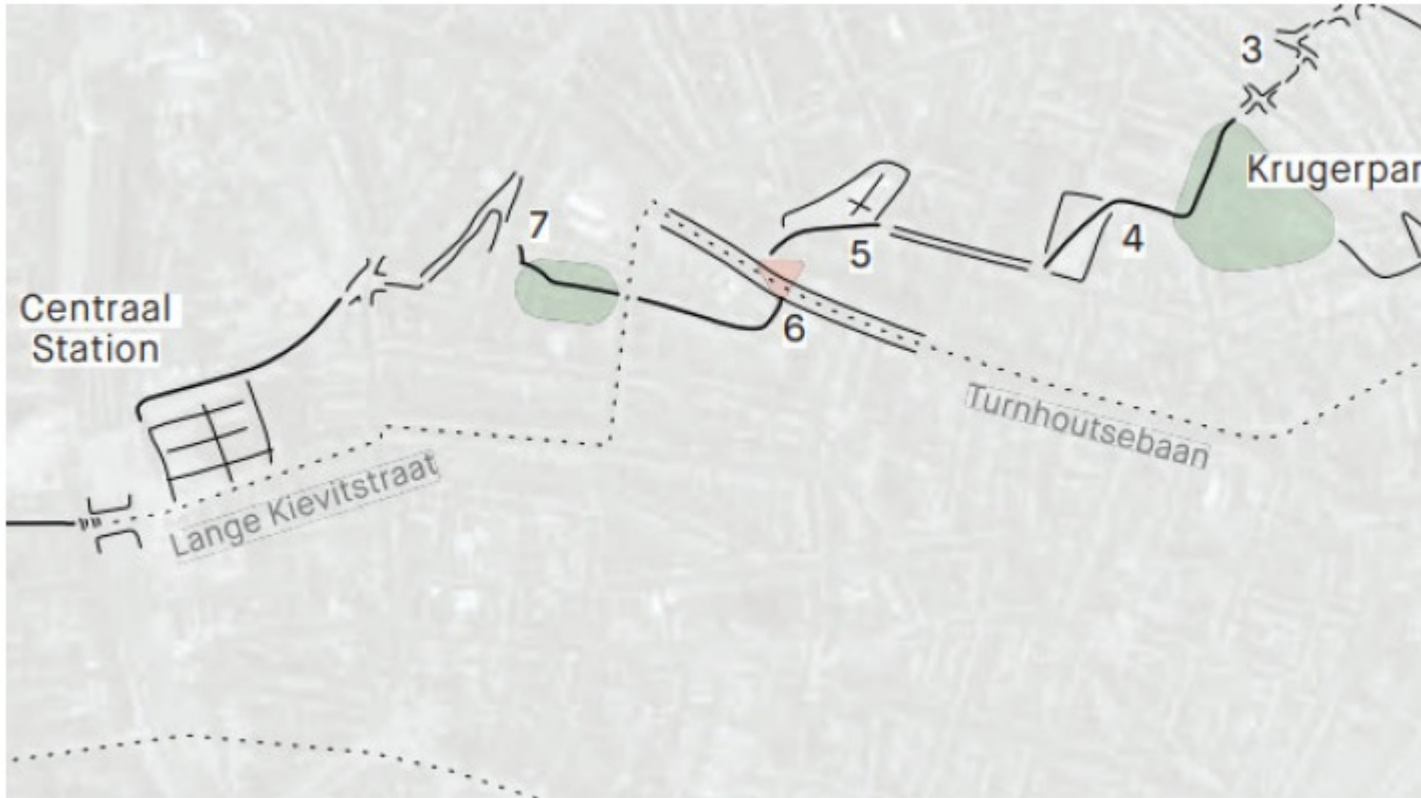
ONDERZOEKSOBSERVATIES

gebruik en programma



Trage wegennetwerk

LINT 2: SLUIPEN TUSSEN STADSPARK EN RIVIERENHOF



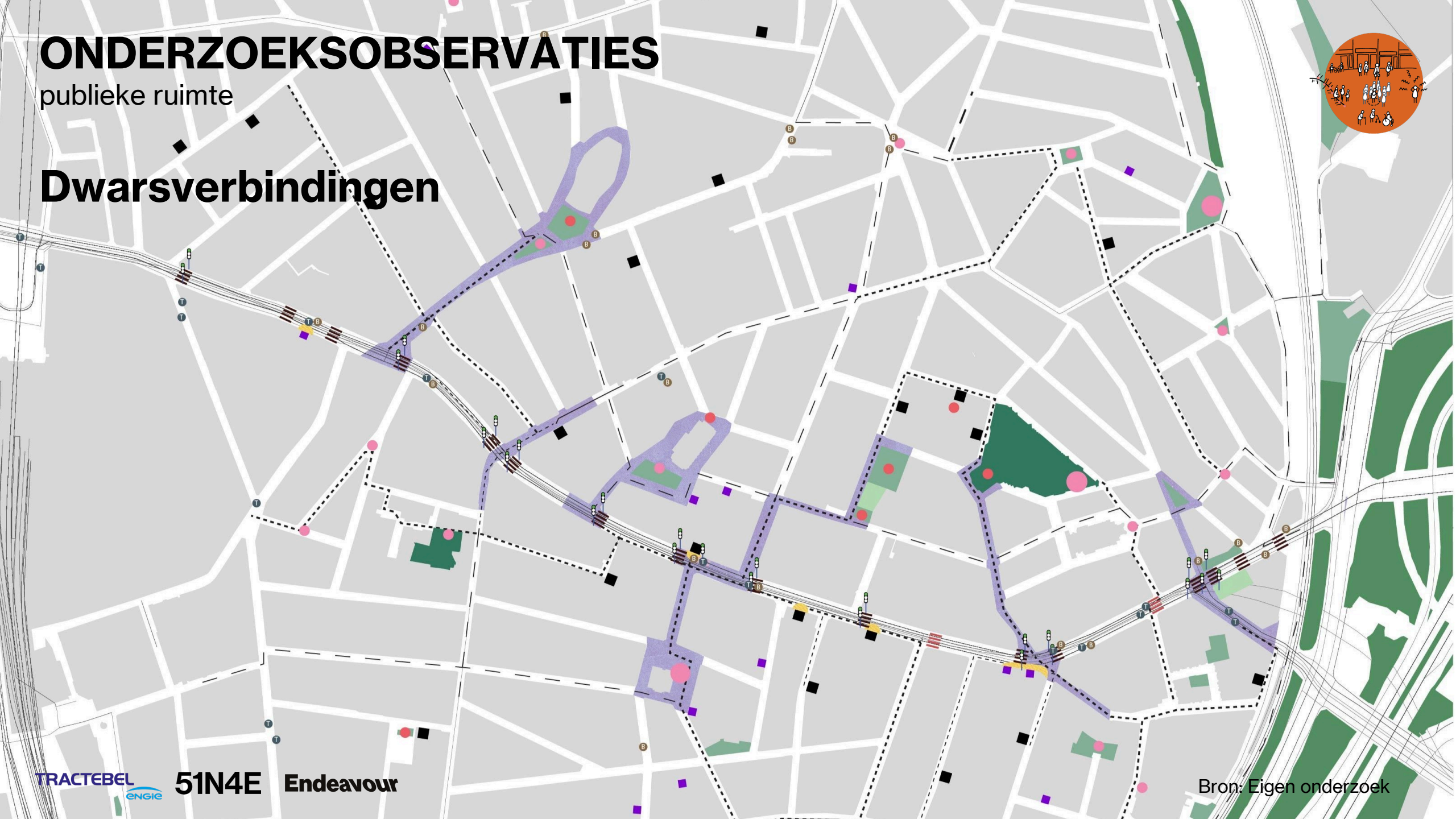
LINT 1: PLEINHOPPEN TUSSEN INTRA EN EXTRA MUROS



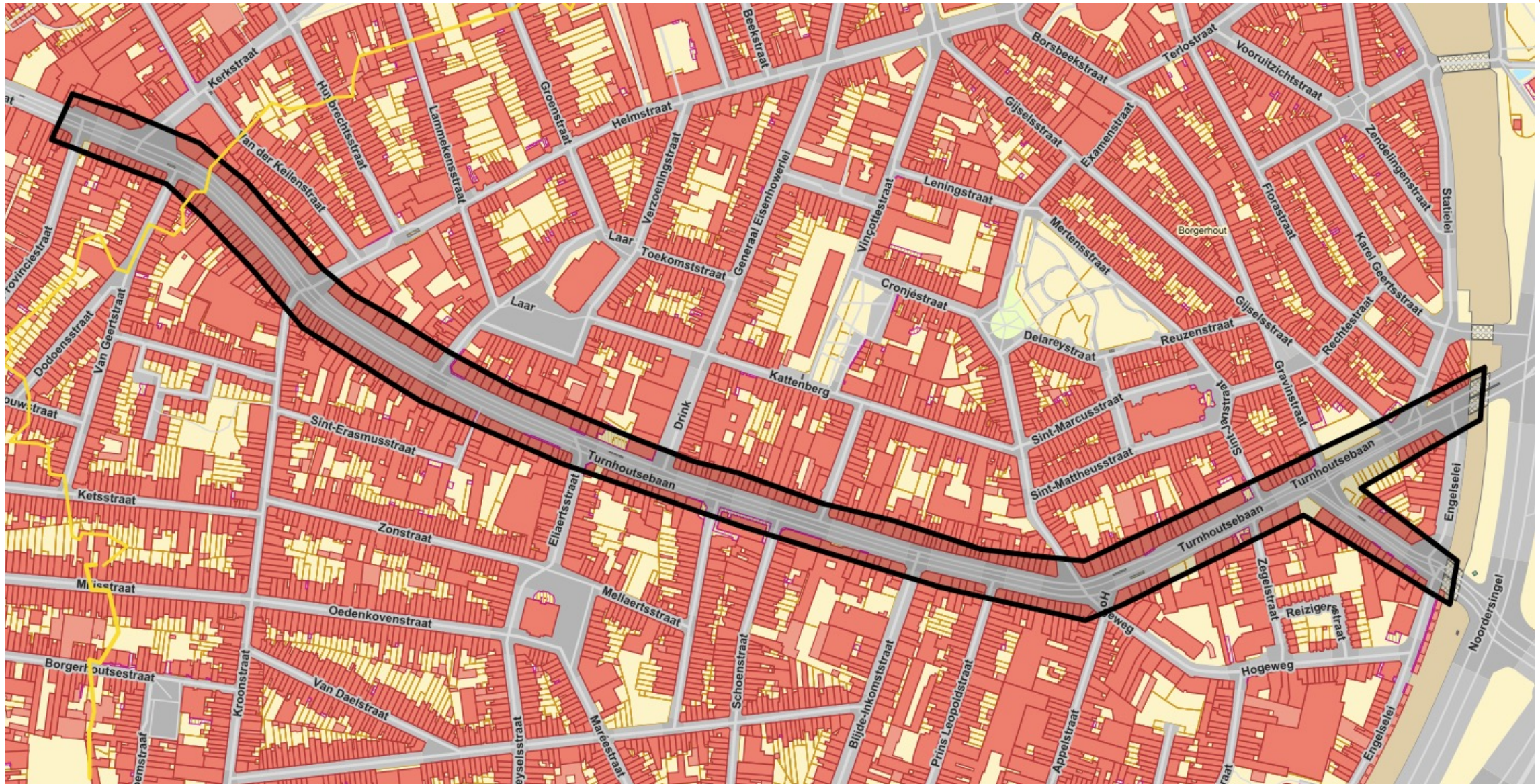
ONDERZOEKSOBSERVATIES

publieke ruimte

Dwarsverbindingen



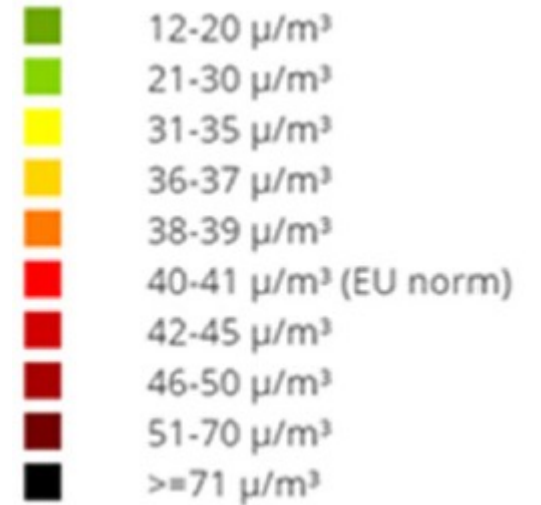
ONDERZOEKS-OBSERVATIES



Bron: Eigen onderzoek

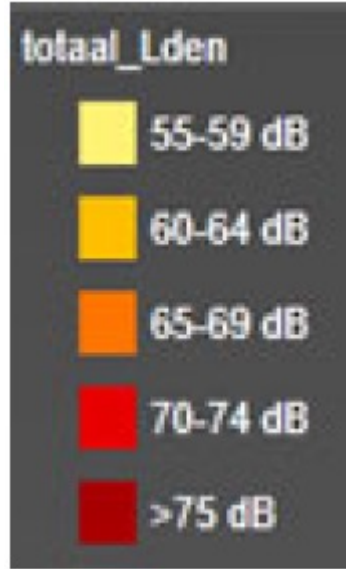
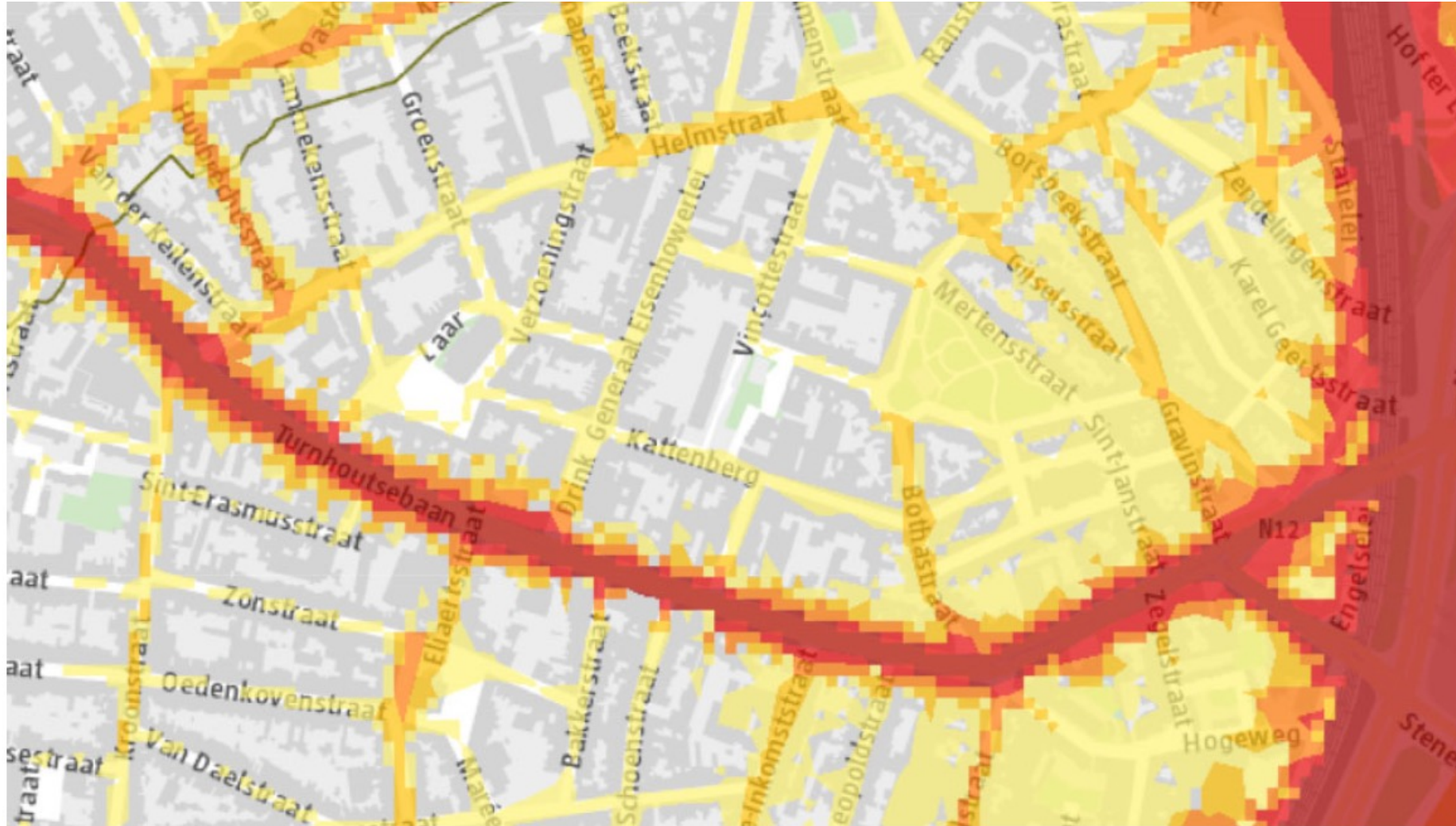
ONDERZOEKSOBSERVATIES

luchtkwaliteit



ONDERZOEKSOBSERVATIES

geluid



ONDERZOEKSOBSERVATIES



ONDERZOEKSOBSERVATIES

sociale veiligheid



1. Door zijn centrale ligging en vele functies is de baan een belangrijke ontmoetingsplek

- Vandaag ontbreekt echter de nodige ruimte voor ontmoeting.
- Terrassen op parkeervakken tijdens corona alsook gebruik van kleine plekken tonen aan dat er met weinig ruimte wel een positieve dynamiek kan ontstaan.



ONDERZOEKSOBSERVATIES

sociale veiligheid



1. De gevels van de baan kennen een diversiteit aan expressies en adressen, de inrichting zelf blijft echter zeer monotoon.

- De interactie tussen de diversiteit aan adressen en het publiek domein ontbreekt.
- Door de monotone inrichting is het zeer moeilijk je te oriënteren op de baan.



ONDERZOEKSOBSERVATIES

sociale veiligheid

1. Door zijn centrale ligging en vele functies is de baan een belangrijke ontmoetingsplek

- Vandaag ontbreekt echter de nodige ruimte voor ontmoeting.
- Terrassen op parkeervakken tijdens corona alsook gebruik van kleine plekken tonen aan dat er met weinig ruimte wel een positieve dynamiek kan ontstaan.

2. De gevels van de baan kennen een diversiteit aan expressies en adressen, de inrichting zelf blijft echter zeer monotoon.

- De interactie tussen de diversiteit aan adressen en het publiek domein ontbreekt.
- Door de monotone inrichting is het zeer moeilijk je te oriënteren op de baan.

3. Er is weinig diversiteit aan de mogelijkheden tot ontmoeten en rusten

- Door het ontbreken van aangename ruimte zijn groepen zoals jongeren, vrouwen en kinderen sterk afwezig.

BELEVINGSONDERZOEK

conclusies

AANGENAME WIJK

De Turnhousebaan als geïntegreerd
wijkontwikkelingsproject voor Bergerhout.

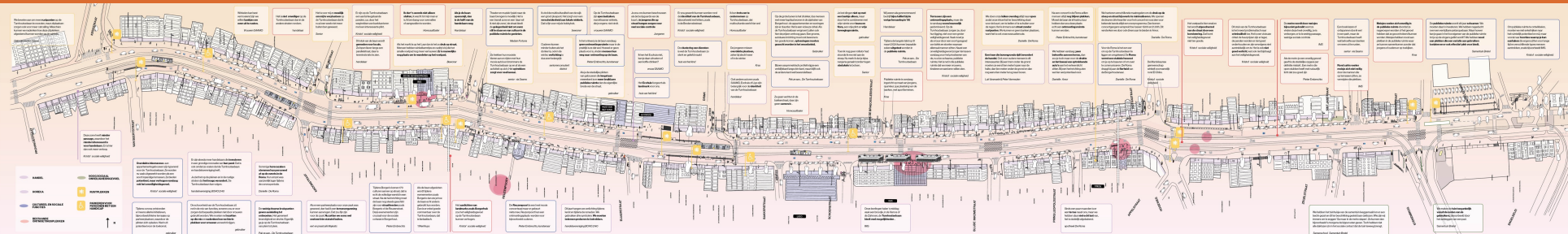
conclusies belevingsonderzoek

Interviews

1. Interview met de wijkbewoners
2. Interview met de wijkvereniging
3. Interview met de wijkcommissie
4. Interview met de wijkcommissie
5. Interview met de wijkcommissie
6. Interview met de wijkcommissie
7. Interview met de wijkcommissie
8. Interview met de wijkcommissie
9. Interview met de wijkcommissie
10. Interview met de wijkcommissie

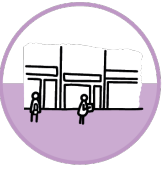
Publiekmonumenten

1. Publiekmonument
2. Publiekmonument
3. Publiekmonument
4. Publiekmonument
5. Publiekmonument
6. Publiekmonument
7. Publiekmonument
8. Publiekmonument
9. Publiekmonument
10. Publiekmonument



BELEVINGSONDERZOEK

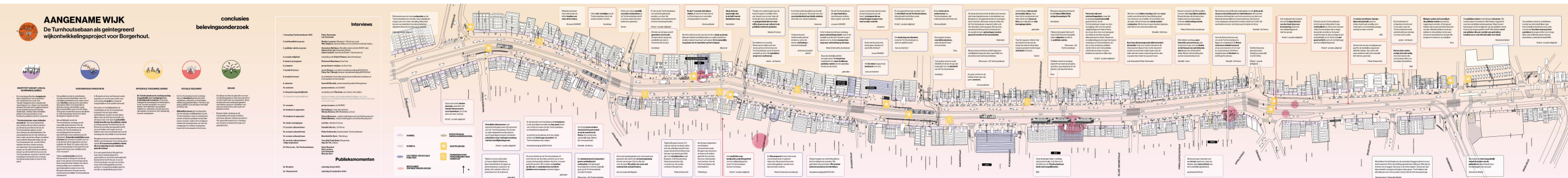
conclusies



IDENTITEIT VAN HET LOKAAL KERNWINKELGEBIED

Er is vandaag **effectieve leegstand**, bijvoorbeeld door het wegtrekken van bankkantoren, maar ook **‘schijnbare’ leegstand** door wisselende openingsuren en -dagen van bepaalde winkels. Dit heeft een **negatieve impact op de winkelervaring van klanten**.

“Turnhoutsebaan: waar winkelen werelds is”. **De verscheidenheid aan winkels met een divers aanbod wordt als de grootste troef van de Turnhoutsebaan gezien, zowel door klanten als winkeluitbaters.** De aanwezigheid van de vele winkels op één locatie versterken elkaar (positieve externaliteit). Bepaalde delen van de Turnhoutsebaan (vb. rond El Chiko) hebben hierdoor minder verloop van eigenaars. **Het veranderende imago van de wijk heeft een positieve impact op de handel & horeca van de Turnhoutsebaan**, waardoor steeds meer handelaars het aandurven om lange termijnsinvesteringen te doen in hun pand.



BELEVINGSONDERZOEK

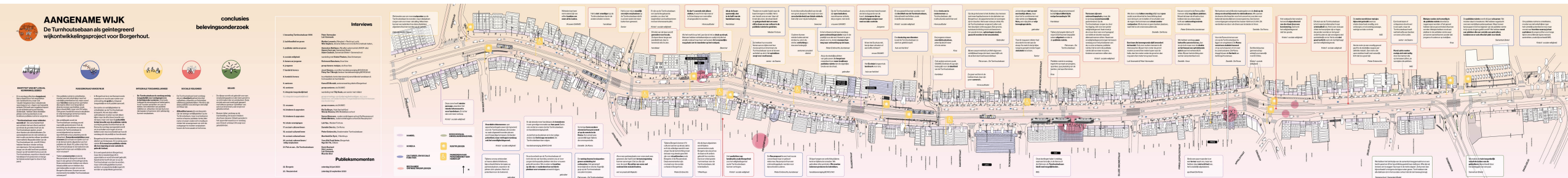
conclusies



RUGGENGRAAT VAN DE WIJK

Om verblijfsruimte te ontwikkelen, moeten we niet enkel kijken naar het ruimtelijk potentieel en m2, maar vooral naar **functies** waarop je kan aanhaken die ergens zitten voor lange tijd en diverse mensen aantrekken, zoals bijvoorbeeld IMS, maar ook OV haltes. Ook groen, handel & horeca in de plinten en vrije bewegingsruimte kan hierbij strategisch ingezet worden.

Als verblijfsplek wordt de Turnhoutsebaan vandaag vooral mannelijk gedomineerd. Ook de inrichting van de pleinen en parken rondom de Turnhoutsebaan is vooral afgestemd op mannen (sportinfrastructuur, plaatsing van de zitbanken). **Samenkomstplekken voor vrouwen** zijn schaars en spelen zich af in de binnenruimte afgesloten van het publieke (vb. Basic fit Ladies only).



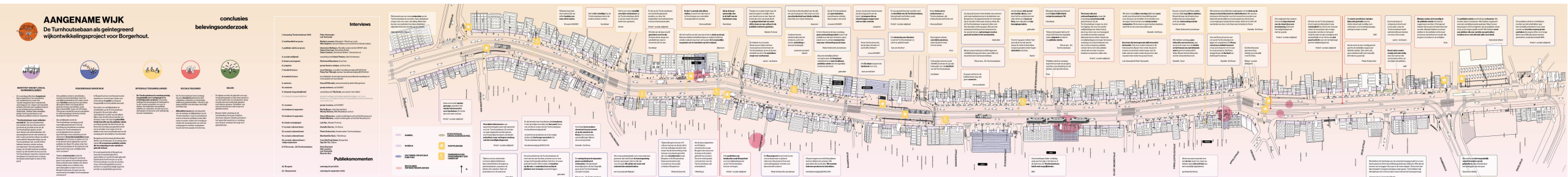
BELEVINGSONDERZOEK

conclusies



RUGGENGRAAT VAN DE WIJK

Tijdens **evenementen** zoals de Reuzenstoet en Borgerrio wordt de baan in zijn geheel ontmoetingsruimte. Deze evenementen trekken een divers lokaal publiek aan en hebben dus een belangrijke sociale rol voor de Borgerhoutenaren.



BELEVINGSONDERZOEK

conclusies



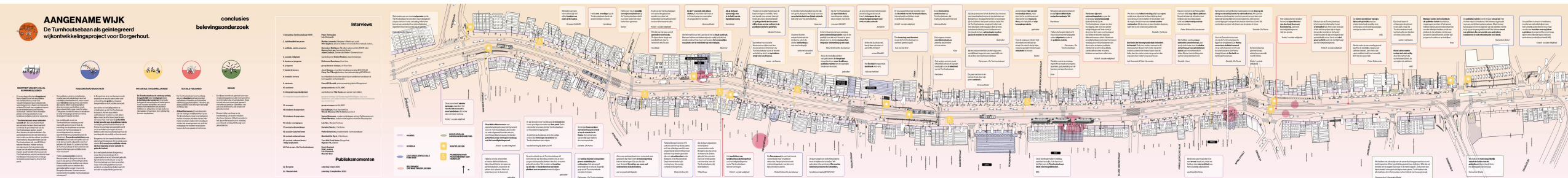
RUGGENGRAAT VAN DE WIJK

In Borgerhout is er veel kansarmoede waardoor er **nood is aan ruimte voor ontmoeting die gratis is**, integraal toegankelijk en écht publiek aanvoelt.

De ruimte om verblijfsplekken te ontwikkelen op de Turnhoutsebaan is beperkt. Als we deze willen optimaliseren moeten we niet alleen kijken naar de effectieve breedte van de baan, maar ook naar de **potentiële totale breedte van de publieke ruimte voorbij de gevels**. De inkomhal van de Roma die overdag opengesteld wordt om te schuilen voor regen of om te bellen is een mooi voorbeeld van hoe dit vandaag al in de praktijk zo functioneert.

Borgerhout is het meest dichtbevolkte district van Antwerpen. Er is weinig open ruimte. **Er is nood aan publieke ruimte die toe-eigening door een diversiteit aan gebruikers toelaat.**

Er is wel speelruimte in Borgerhout, maar die is meestal beperkt in oppervlakte en wordt intensief gebruikt. **Speelruimte hoeft niet per se op de Turnhoutsebaan voorzien te worden, maar ontmoetingsplekken kunnen wel kind- en speelvriendelijk ingericht worden en spelprikkels genereren.**



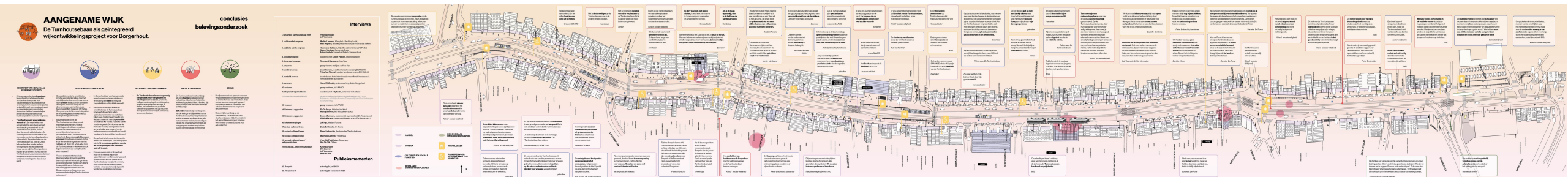
BELEVINGSONDERZOEK

conclusies



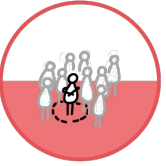
INTEGRALE TOEGANKELIJKHEID

De Turnhoutsebaan is vandaag weinig toegankelijk voor voetgangers en in het bijzonder senioren. Drempels, losliggende stoeptegels en keldergaten, te ver moeten wandelen om over te steken, het ontbreken van publieke toiletten en zitbanken: het zijn factoren die bepalen of senioren zich zelfstandig kunnen verplaatsen.



BELEVINGSONDERZOEK

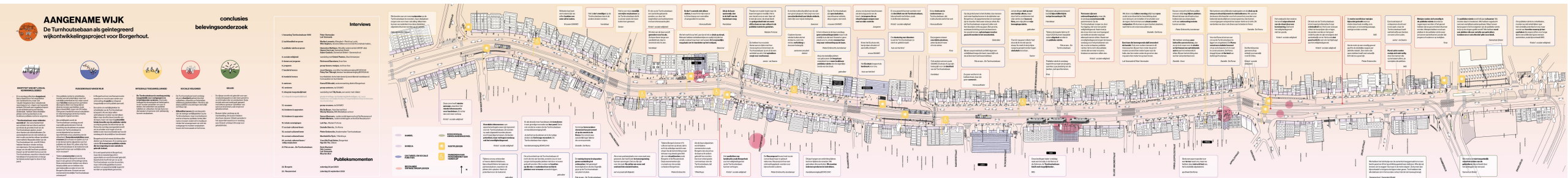
conclusies



SOCIALE VEILIGHEID

De Turnhoutsebaan **leest vandaag als een chaotisch geheel doordat vuilbakken, zitbanken en fietsnietjes willekeurig geplaatst lijken**. Hierdoor zijn deze publieke voorzieningen niet altijd zichtbaar zijn.

De rijbaan wordt ook gebruikt voor een verplaatsingspatroon dat meer gericht is op ontmoeten dan op verplaatsen. Deze **sociale autocarrousel** gaat gepaard met telkens opnieuw 'optrekken' van auto's en brommers, wat zorgt voor **geluidsoverlast**.



ONDERZOEKSVRAGEN



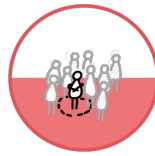
1. De Turnhoutsebaan kent een diversiteit aan gebruik en is een **ontmoetingsplek voor de wijk en daarbuiten**. Welke type ontmoetingsplekken kunnen de dynamiek tussen gebruikers ondersteunen? En moet deze bijdragen tot een eigen uniek karakter en identiteit?



2. De Turnhoutsebaan vervult ook een belangrijke **verbindende functie**, zowel voor bestemmingen langs de baan als in de omliggende wijken. Welke ingrepen kunnen bijdragen aan een verbeterde toegankelijkheid?



3. Welke keuzes in het ontwerp of materialiteit kunnen ook bijdragen tot **leefbaarheidsaspecten** zoals lucht en geluid en daarbij belangrijke uitdagingen zoals het 'streetcanyon' effect verminderen?



4. Welke ingrepen kunnen bijdragen tot een beter **veiligheidsgevoel** op de baan en hoe beantwoorden we aan bezorgdheden van **diverse groepen** ? Hoe kunnen we dit ook meten en evalueren?

3 KERNTHEMATIEKEN



VEILIG VERPLAATSEN

De Turnhoutsebaan als onderdeel van een toekomstgericht mobiliteitssysteem



AANGENAME WIJK

De Turnhoutsebaan als ontmoetingsplek voor borgerhout



GROEN & KLIMAAT

De Turnhoutsebaan als waardevol onderdeel binnen een groter ecosysteem

VOORONDERZOEK & KERNINZICHTEN



GROEN & KLIMAAT

De Turnhoutsebaan als waardevol onderdeel binnen een groter ecosysteem

GROEN EN KLIMAAT

onderzoeksobservaties

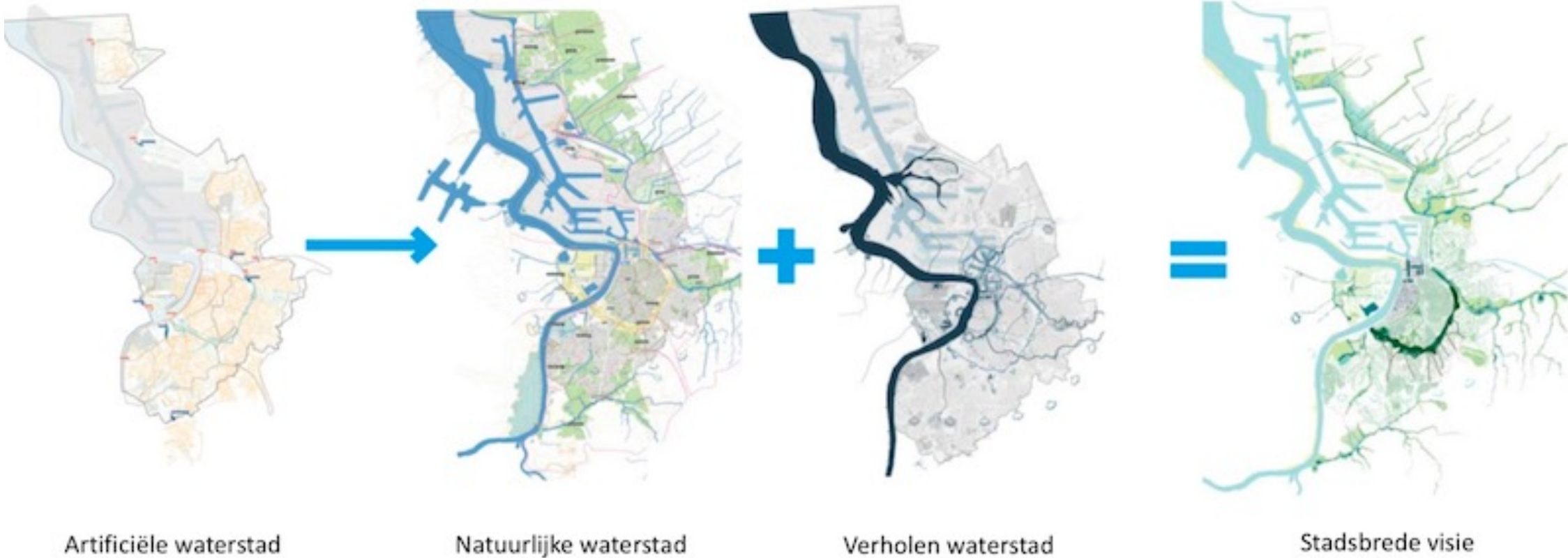


GROEN EN KLIMAAT

onderzoeksobservaties



WATER



GROEN EN KLIMAAT

onderzoeksobservaties



WATER



GROEN EN KLIMAAT

onderzoeksobservaties

WATER

Wetgevend kader : Hemelwaterverordening

2013 (huidig)

2025 (vanaf)

Bufferen (water vasthouden)

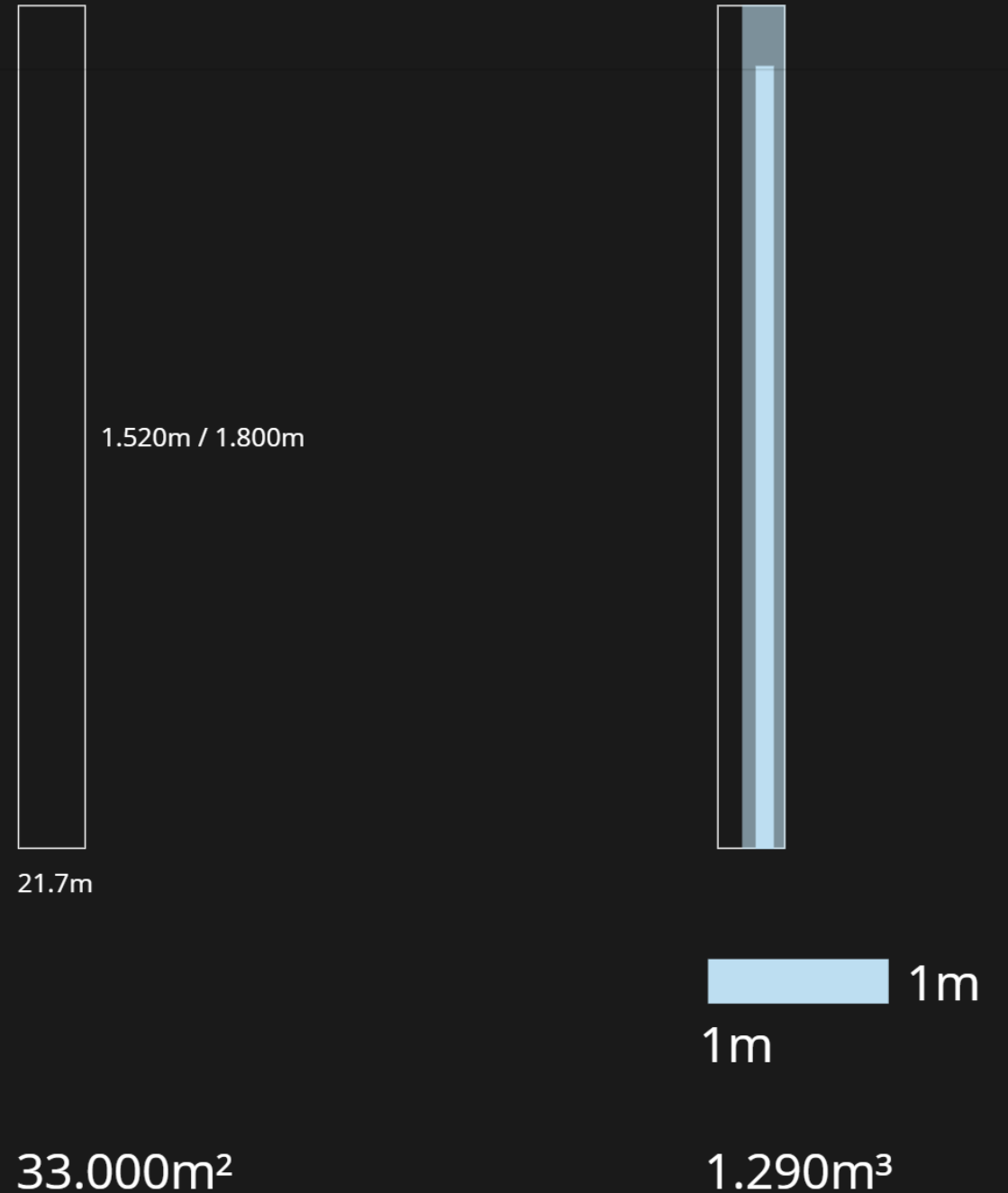
Volume : 250 m³/ha

330m³/ha

Infiltreren (in de bodem)

Volume: 250m³

430m³/ha



GROEN EN KLIMAAT

onderzoeksobservaties



WATER

Afstroom vermijden

(Her)gebruik regenwater

Infiltratie

Bufferen en vertraagd afvoeren

Lozen op RWA-leiding

Lozen op gemenge riolering



GROEN EN KLIMAAT

onderzoeksobservaties



Indicatie van realiseerbare meerwaarden:



lokaal infiltreren van hemelwater



Waterberging in hol straatprofiel



Lokaal afkoppelen van hemelwater



Uitgewerkte impressie technisch waterbergende straat

Indicatie van realiseerbare meerwaarden:



Weg op één oor; gravitaire afwatering + lokaal infiltreren



Toevoegen bomen ter verkoeling



Lokaal afkoppelen van hemelwater

Vergroten van de biodiversiteit

Bestuiving



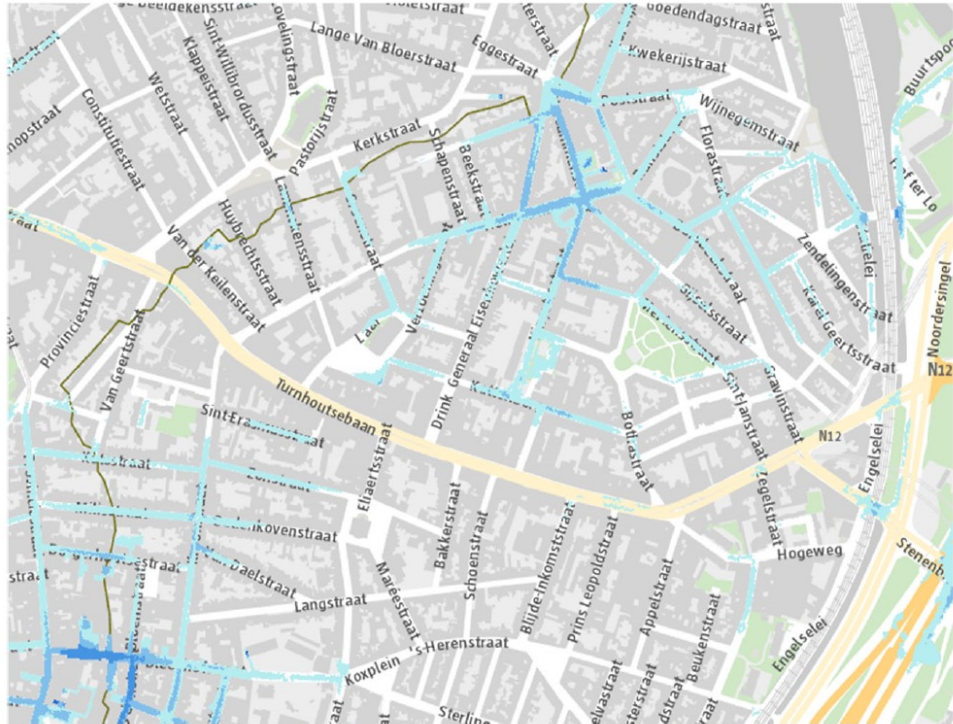
Uitgewerkte impressie Bioswale / groene watertransporterende straat

GROEN EN KLIMAAT

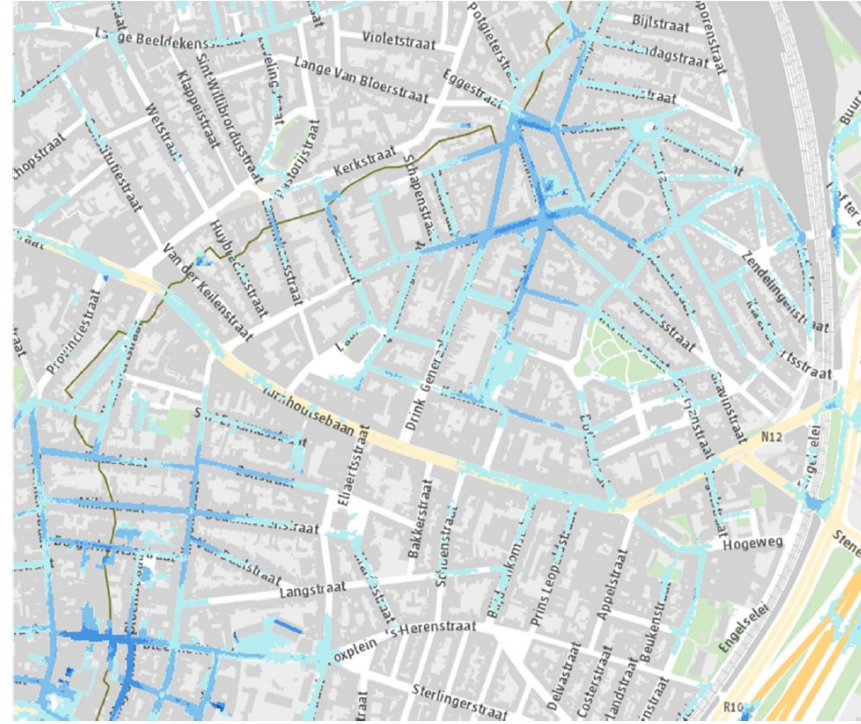
onderzoeksobservaties



WATER



Wateroverlast bij huidig klimaat – terugkeerperiode 20 jaar (bron: waterplan)



Wateroverlast bij scenario Klimaat 2050 – terugkeerperiode 20 jaar (bron: waterplan)

GROEN EN KLIMAAT

onderzoeksobservaties



HITTE




GROEN EN KLIMAAT

onderzoeksobservaties

HITTE

hittekaart_WBGT_dag_max_2015

 High : 27,3208

Low : 18,9993

GROEN EN KLIMAAT

onderzoeksobservaties

HITTE

Koelteplekken

Gebruiksplekken met rustmogelijkheid, van min. 200m² groot, 50% vergroend maaiveld en 80% beschaduwd door hoge bomen.

GROEN EN KLIMAAT

onderzoeksobservaties

Tekortzone koelteplek bouwblok

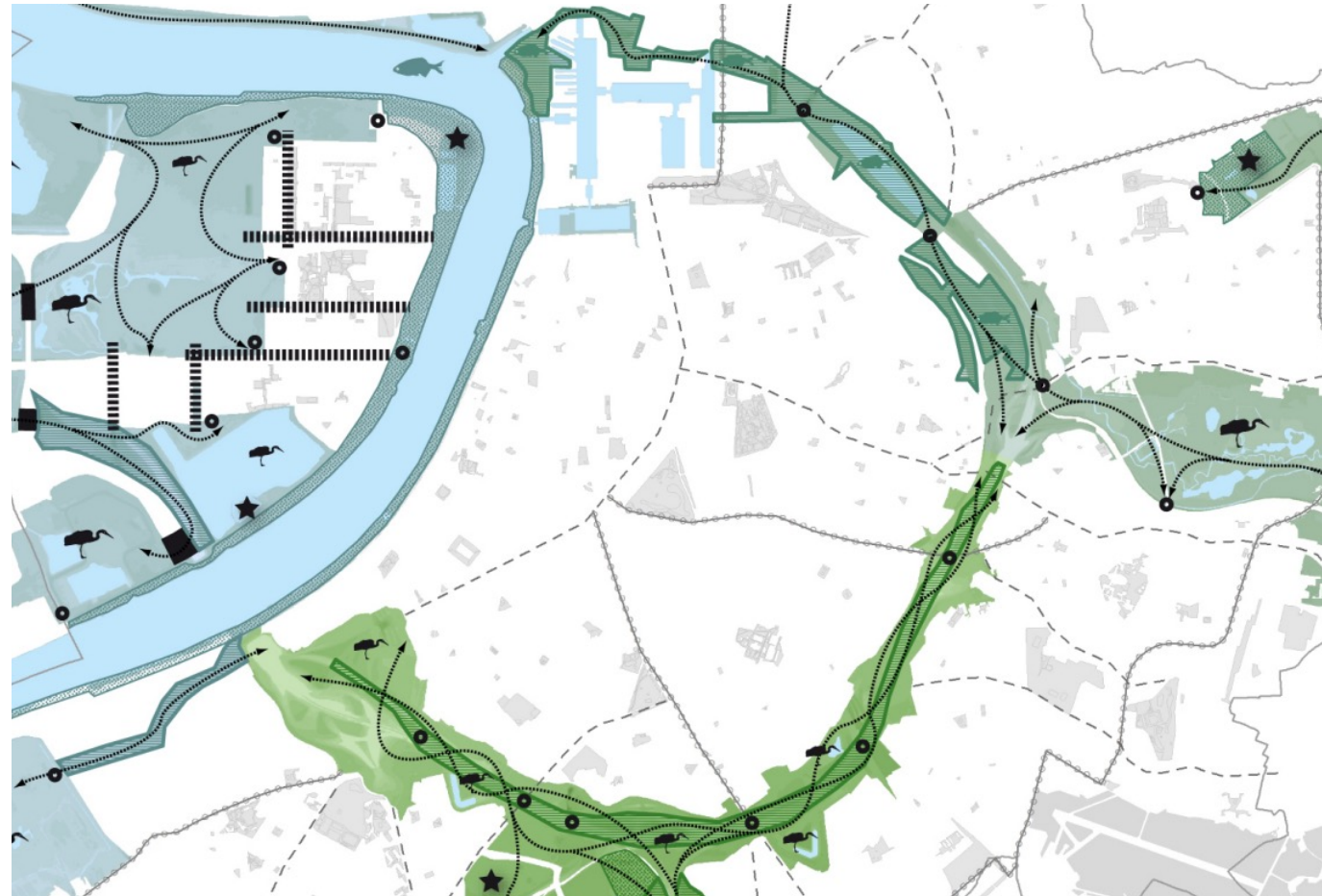


GROEN EN KLIMAAT

onderzoeksobservaties



GROEN



BELEVINGSONDERZOEK

conclusies

GROEN EN KLIMAAT
De Turnhoutsebaan als waardevol onderdeel binnen een groter ecosysteem.

conclusies
belevingsonderzoek

Interviews

Publiekmomenten

conclusies

Interviews

Publiekmomenten

TUINBLAUW

TUINBLAUW

BELEVINGSONDERZOEK

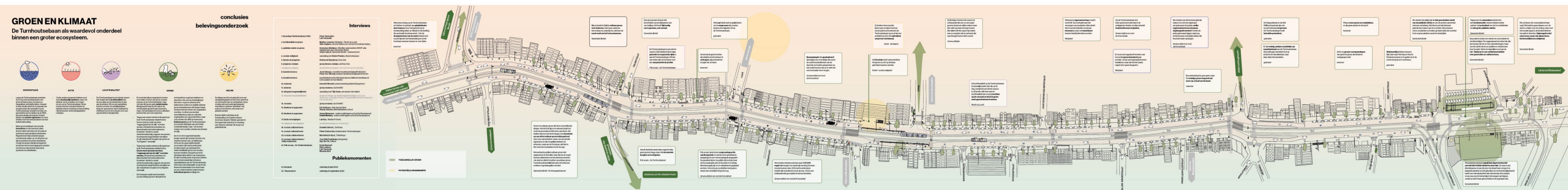
conclusies



WATEROPGAVE

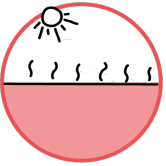
Langs de Turnhoutsebaan bevinden zich nog veel handelspanden met grote achterbouwen, loodsen en magazijnen met platte daken. Hoewel in deze studie enkel de voorgevels van de gebouwen die aansluiten op de Turnhoutsebaan verplicht worden om gescheiden aan te sluiten op de RWA, **kan deze studie een impuls of kader bieden aan private eigenaars om na te denken over het verduurzamen van hun waterhuishouding.**

Meer groen betekent ook meer te bewateren. In de toekomst zullen steeds vaker periodes van droogte en (extreme) regenval elkaar afwisselen. Regentonnen bijvoorbeeld vangen onvoldoende water op om dit groen op alle momenten te kunnen bewateren. Omdat de straat volledig heringericht wordt kan het moment gegrepen worden om hiervoor **structureel-duurzame systemen te ontwikkelen.**



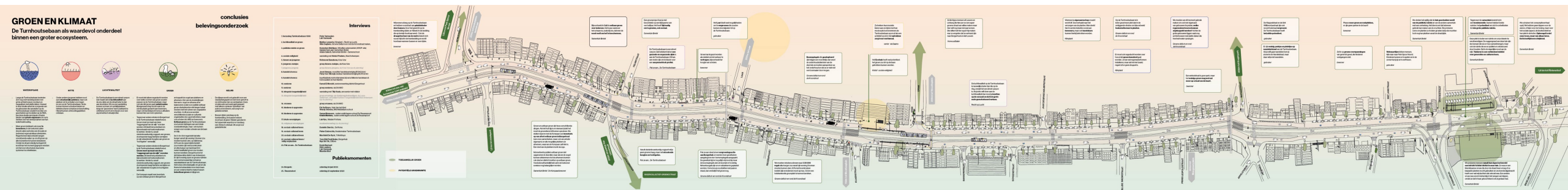
BELEVINGSONDERZOEK

conclusies



HITTE

Mensen (en dieren) hebben nood aan **schaduwrijke plekken**, maar ook plekken om te schuilen voor regen en zon op de Turnhoutsebaan. Grote bomen kunnen schaduw bieden en luifelstructuren schaduw en beschutting. Hieruit kunnen ontmoetingsplekken ontstaan.



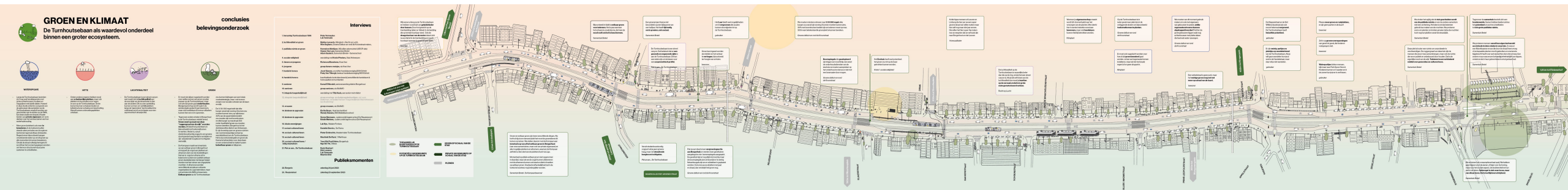
BELEVINGSONDERZOEK

conclusies



LUCHTKWALITEIT

De Turnhoutsebaan is een **street canyon** wat maakt dat de **luchtkwaliteit** aan de ene zijde van de straat beter is dan aan de andere. Dit zou een aanleiding kunnen vormen om **verblijfsplekken** langs de “gezondere” kant te oriënteren en/of om te kiezen voor een asymmetrisch straatprofiel.



BELEVINGSONDERZOEK

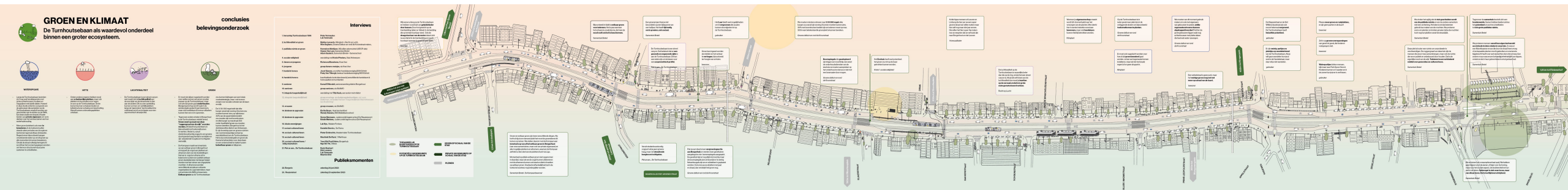
conclusies



GROEN

Er moet niet alleen nagedacht worden over welke vormen van groen zouden passen op de Turnhoutsebaan, maar ook wie dat groen gaat **onderhouden**. Bij eigenaarschap wordt vaak in de eerste plaats gedacht aan bewoners, maar ook handelaars & horeca-uitbaters kunnen hier een rol in opnemen.

Tegenover andere straten in Borgerhout is de Turnhoutsebaan relatief breed. **Groen moet op maat van deze “ruggengraat van de wijk” voorzien worden.** Dit biedt het potentieel om bijvoorbeeld met toekomstbomen te werken. Verder is, vanuit stedenbouwkundig oogpunt, een groene doorlopende haag hierbij te vermijden en zijn wisselende hoogtes van groen en “tochtgaten” wenselijk.



BELEVINGSONDERZOEK

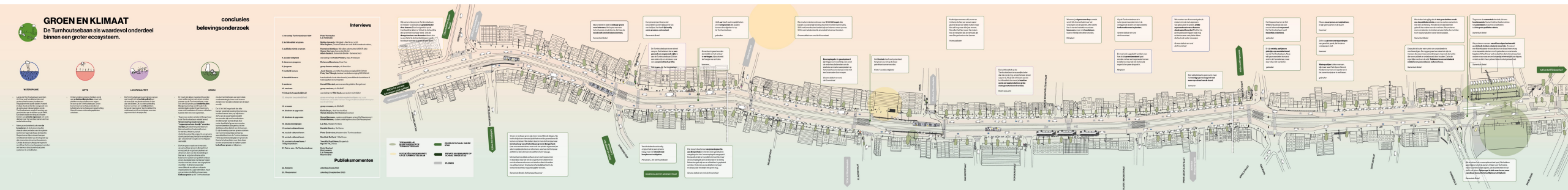
conclusies



GROEN

De Kompaan maakt een inventaris op van eetbaar groen in Borgerhout en koppelt de oogst aan plukkers en afnemers. Eén van de doelstellingen hiervan is oogst en afname uit te balanceren zodat voor publiek eetbaar groen stadsdiensten niet langer belast worden met het ruimen van ongeplukte vruchten. In dit proces worden verschillende sociale en culturele organisaties (vb. Ligo) betrokken, maar ook scholen (vb. IMS) en bewoners. **Eetbaar groen op de Turnhoutsebaan zou kunnen bijdragen aan een lokale voedselstrategie, maar ook kunnen zorgen voor sociale cohesie van de baan en wijk.**

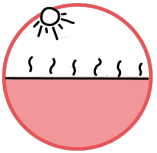
De 3-30-300 regel stelt dat elke burger vanuit zijn woning 3 bomen zou moeten kunnen zien, op wijkniveau 30% van de oppervlakte bedekt zou moeten zijn met boomkruinen en elke burger op maximaal 300 meter kwalitatief groen zou moeten kunnen bereiken. Borgerhout is het dichtstbevolkte district van Antwerpen. Er zijn te weinig open en groene ruimten van noemenswaardige schaal op wandelafstand van de Turnhoutsebaan. Het is dus extra belangrijk om groen als thema te behandelen voor deze baan en een **onderscheid te maken tussen beleefbaar groen en kijkgroen.**



ONDERZOEKSVRAGEN



1. Hoe kan de inrichting van de Turnhoutsebaan bijdragen om tegen 2050 in een **klimaatrobuuste stad te leven?**
2. Hoe kan de ambitie van lokale opvang of infiltratie van **water** verzoend worden met de andere ruimteclaims? Kan water in delen van de publieke ruimte een zichtbare plaats krijgen en hoe kunnen we hergebruik van water inzetten?



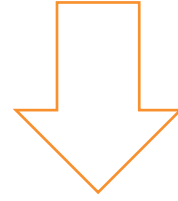
1. Welke ingrepen kunnen een **verkoelend effect hebben** en welke meerwaarde bieden deze voor het stedelijke hitte-eilandeffect op de baan als geheel?



2. Welke vormen van **groen** passen op de Turnhoutsebaan, welke relaties bestaan er met de wateropgave en hoe dragen ze bij aan de kwaliteit van de publieke ruimte?
3. Hoe kan de inrichting van de Turnhoutsebaan de **bewegingsroutes** van grondgebonden en vliegende soorten groepen ondersteunen? Dit zowel wat betreft dwarse kruisingen als wat betreft de verbinding met Rivierenhof en toekomstige ringparken?

AGENDA

WERKBANK 1



1 9u30-10u30 – plenaire toelichting

- aanleiding van opdracht
- introductie opdrachtgever, partners en ontwerpteam
- doelstelling en organisatie van deze werkbank
- proces en tijdlijn
- Wat weten we tot nu toe? vooronderzoek en inzichten

2 10u30-12u werksessie

discussie onderzoeksvragen a.d.h.v. referentiebeelden, onderzoeksmateriaal en bouwstenen

3 12u-12u30 – plenaire terugkoppeling

- conclusies verschillende tafels door moderatoren
- vaststellen in groep van prioriteiten
- vragen & discussie



SPELREGELS

Een veilige en open ruimte

- **We geven ruimte aan verschillende expertises en meningen.**
- **We gaan vertrouwelijk** om met de kennis en (onafgewerkte) documenten.
- **We leren en experimenteren** met samenwerkingsmethoden.

Inhoudelijke scope

- We combineren steeds informatie **delen** en **interactie**.
- **We concentreren ons op zaken die we kunnen beïnvloeden** en waar lokale kennis essentieel is.
- We **adviseren** zowel het ontwerpteam als de bevoegde overheden.

Samen vormgegeven

- **Complementair** aan andere communicatie- en overlegmomenten.
- Er is steeds ruimte voor **feedback op de aanpak**

Nog Feedback van jou of jouw organisatie?

Mailen kan t.e.m. 12.01.24 naar
laura@endeavours.eu

<https://wegenenverkeer.be/turnhoutsebaan>

