

Mobiliteit

Campus Blairon 200, 2300 Turnhout
stad@turnhout.be, www.turnhout.be

TURNHOUT



Verslag

Datum: 26.02.2026

Locatie: LDC De Schoor

Mobiliteitsstudie Schorvoort – vraag en antwoord

Op 26 februari 2026 organiseerde Stad Turnhout een infoavond voor bewoners van Schorvoort. Geïnteresseerde konden een toelichting bijwonen over de mobiliteitsstudie van Schorvoort en welke maatregelen uitgevoerd zullen worden. Het verslag van deze toelichting is eerder verstuurd naar de aanwezigen. Je kan het steeds opnieuw opvragen met een e-mail naar schorvoort@turnhout.be

Tijdens die infoavond ontvingen we ook vragen, opmerkingen en bezorgdheden van de aanwezigen. We hebben die gebundeld in dit **Q&A-verslag**. Deze antwoorden in dit verslag zijn gebaseerd op de uitwerking van het voorkeurscenario van het mobiliteitsplan voor Schorvoort, aangevuld met info uit vergelijkbare projecten.

Bedankt aan alle buurtbewoners voor jullie input! We verwerken dit maximaal in de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan voor Schorvoort. Heb je hierna nog vragen of is er iets niet duidelijk? Neem zeker contact met ons op, dat kan gemakkelijk met een e-mail naar schorvoort@turnhout.be





Overzicht

Tabel 1: Meest voorkomende vragen (frequentie tijdens buurtmoment)

Thema van de vraag	Frequentie genoemd (indicatief)
ANPR in Schorvoort (werkwijze <i>whitelist</i> , sluipverkeer)	★★★★★ (meerdere vragen over dit onderwerp)
Fietsers op de rijbaan i.p.v. fietspad (veiligheid Oude Dijk)	★★★★★ (meerdere bewoners maakten zich zorgen)
Invoering van een schoolstraat (werking en gevolgen)	★★★★★ (veel vragen en zorgen hierover)
Snelheid 30 km/u en handhaving daarvan	★★★★★ (herhaaldelijk aangekaart)
Oversteekbaarheid van wegen (bv. richting voetbalplein)	★★★★☆ (enkele malen genoemd)
Openbaar vervoer (bus in fietszone, haltes)	★★★★☆ (enkele gerichte vragen)
Circulatieplannen (knip Oude Dijk wel/niet)	★★★★☆ (één voorstel/discussiepunt)
Overige infrastructuur (fietspaal, fietsbrug, zitbanken, toegankelijke stoepen)	★★★★☆ (individuele suggesties/opmerkingen)

(Toelichting: ★★★★★ = zeer frequent genoemd, ★★★★☆ = matig frequent, ★★★☆☆ = gering genoemd. De belang-inschatting is kwalitatief: hoe breder de impact op bewoners, hoe hoger.)

Tabel 2: Vragen gerangschikt naar algemeen belang voor de buurt

Onderwerp / Vraag	Belang voor brede publiek
Veilige schoolomgeving (schoolstraat) – Hoe verbeteren we de veiligheid aan de school en wat zijn de effecten van een schoolstraat?	Zeer hoog – Betreft de veiligheid van alle schoolgaande kinderen en de leefbaarheid rond de school.
Aanpak sluipverkeer (ANPR-systeem) – Hoe werkt ANPR en wie mag er nog door de wijk rijden?	Zeer hoog – Beïnvloedt de leefbaarheid en verkeersdruk in de hele wijk (vermindering doorgaand verkeer).
Fietsveiligheid en snelheid – Waarom moeten fietsers op de rijbaan (fietszone) en hoe zorgen we voor veilig en traag autoverkeer?	Hoog – Cruciaal voor alle fietsers/voetgangers in Schorvoort; draagt bij aan een kindvriendelijke, veilige woonwijk.
Circulatie en bereikbaarheid – Welke routes kunnen auto's/bussen nog nemen (bv. geen knip in Oude Dijk, bus door de wijk)?	Hoog – Belangrijk voor bereikbaarheid bewoners en openbaar vervoer; balans tussen leefbaarheid en toegankelijkheid.
Openbaar vervoer wijzigingen – Wat verandert er aan de busroute en bushaltes?	Middel – Relevant voor gebruikers van De Lijn en verkeersveiligheid (bus in woonwijk).
Infrastructuur voor voetgangers (stoepen, banken) – Komen er verbeteringen zoals meer zitbanken en toegankelijke trottoirs?	Middel – Verbetert comfort en inclusie (vooral senioren, minder mobiele), maar minder urgent dan verkeersveiligheid.
Overige lokale aandachtspunten – Kleinschalige ingrepen (bv. oversteekplaats voetbalplein, wandelpad langs de Aa, snelheidscamera's).	Middel/Laag – Relevant op specifieke locaties; nuttig voor directe omwonenden. Deze punten worden meegenomen ter verfijning van het actieplan.





Algemene vragen

Vraag 1

Hoe gaat het ANPR-systeem in Schorvoort werken, en wie mag er dan nog door de wijk rijden?

Antwoord

Het ANPR-systeem (Automatische Nummerplaatherkenning) zal strategisch geplaatst worden aan vier in- en uitgangen van de wijk Schorvoort. Elke auto die de zone in- én uitrijdt, wordt geregistreerd. Zo kan het systeem controleren hoe lang een voertuig binnen de zone blijft. Het principe is dat bestemmingsverkeer (bijvoorbeeld bewoners, bezoekers of leveranciers met een stop in de wijk) toegestaan is, maar doorgaand verkeer wordt gedetecteerd en ontmoedigd.

- **Concreet:** Wie de wijk inrijdt en er binnen korte tijd weer uit rijdt zonder stop, wordt beschouwd als sluipverkeer en riskeert een boete. Wie daarentegen lang genoeg in de wijk blijft (omdat hij bv. iemand bezoekt of iets aflevert), zal automatisch meer tijd tussen in- en uitrijden hebben en niet beboet worden. Je moet dus niet in Schorvoort te wonen om door Schorvoort te mogen rijden als je daarvoor een geldige reden/bestemming hebt.
- **Bezoekers en dienstverleners** (bv. thuisverpleegkundigen, leveranciers) hebben geen aparte vergunning nodig, zolang ze daadwerkelijk een stop in de wijk doen bij hun bestemming. Hun beperkte snelheid en de stop zorgen ervoor dat ze niet als sluipverkeer worden aanzien.
- **Doel en effect:** Het doel is sluipverkeer radicaal te verminderen terwijl plaatselijk verkeer (bewoners, bezoekers, hulpdiensten) de wijk vlot kan bereiken. Andere gemeenten boeken hiermee goede resultaten: bewoners ervaren minder verkeersdruk en hogere leefbaarheid zodra doorgaand verkeer geweerd wordt. Schorvoort blijft toegankelijk, maar zal geen aantrekkelijke kortere route meer zijn voor buitenstaanders die de Ring willen ontwijken.
- **Handhaving en privacy:** Als je gerechtigd bent om de wijk in te rijden, zal je geen hinder ondervinden van de ANPR. Overtreders (sluipverkeer) kunnen een GAS-boete verwachten. De inzet van camera's gebeurt met respect voor privacywetgeving – nummerplaatgegevens worden enkel gebruikt voor het doel van de verkeershandhaving en daarna weggefilterd/verwijderd conform de voorschriften.

Kortom, dankzij ANPR blijft Schorvoort toegankelijk voor wie er moet zijn, maar niet langer voor wie de wijk ongewenst als sluiproute gebruikt. Dit zal de verkeersdruk in de woonstraten drastisch doen dalen, wat de veiligheid en rust ten goede komt.

Vraag 2:

Waarom moeten fietsers op de rijbaan rijden in (delen van) Schorvoort, terwijl er ook fietspaden zijn? Is dat niet onveilig, zeker als auto's soms (te) hard rijden?

Antwoord

We begrijpen deze bezorgdheid – dit onderwerp kwam meerdere keren terug tijdens de vergadering. In het mobiliteitsplan is er echter bewust voor gekozen om fietsers in bepaalde straten op de rijbaan te laten rijden, in een fietszone/fietsstraat. Enkele redenen en maatregelen voor de veiligheid:

- **Een logisch en uniform fietsnetwerk:** Op dit moment voldoen de fietsvoorzieningen niet aan de richtlijnen van het vademecum (= richtlijnen van de Vlaamse Overheid voor het publiek domein). Voetgangers hebben onvoldoende ruimte en de paden bieden geen comfort voor fietsers (te smal en klinkers). De oplossing in scenario 2 is tweeledig: voor het noordelijke deel van de Oude Dijk wordt een nieuw fietspad aangelegd zodat er daar een veilige aparte strook komt. In het zuidelijke deel (richting de brug over de Aa) zullen fietsers op de rijbaan rijden, waarbij het oude smalle fietspad als voetpad kan dienen. Zo ontstaat één duidelijke route voor fietsers en wandelaars, in plaats van de huidige situatie, die moeilijk leesbaar is.





- **Fietszone (fietsstraat) concept:** De Schorvoortberg wordt ingericht als fietszone/fietsstraat wat betekent dat auto's "te gast" zijn en achter de fietsers moeten blijven. Ook op de Oude Dijk zal een uniform regime van zone 30 en fietsers op de rijbaan gelden, waardoor automobilisten automatisch hun snelheid moeten matigen en attent moeten zijn.
Het Fietsberaad Vlaanderen adviseert om het fietsstraat-principe vooral toe te passen waar veel fietsers zijn. Metingen toonden dat op de Schorvoortberg zelfs meer fietsers dan auto's rijden, vandaar de keuze om vooral daar de echte fietszone te maken. Op andere trajecten zoals Oude Dijk wordt de fietsinfrastructuur verbeterd, maar komen wellicht geen officiële "fietsstraat"-borden zolang autoverkeer daar nog een substantieel aandeel heeft.
- **Zone 30 en snelheidsremming:** De hele wijk (behalve de Slagmolenstraat) wordt zone 30. Dat is een belangrijke voorwaarde om fietsers veilig op de baan te krijgen. We beseffen dat een bord alleen niet alles oplost – daarom zal de infrastructuur ook zo ingericht worden dat trager rijden afdwingbaar wordt. Denk aan wegversmallingen, plateau's of drempels op kritieke punten. Uit eerdere feedback weten we dat bewoners 30 km/u alleen zinvol vinden als er ook handhaving is, dus daar zetten we op in. Smalle straten maken dat men vanzelf trager rijdt, dus zullen ontwerpmaatregelen (bv. versmallingen, bochtenradius aanpassen) de snelheid temperen.
- **Handhaving:** Naast fysieke ingrepen zal in samenspraak met de politie gecontroleerd worden op naleving van de 30-regimes. Verkeersveiligheidscampagnes en eventueel het plaatsen van een snelheidsinformatiebord kunnen automobilisten wijzen op hun snelheid. Als bewoners overtredingen opmerken, kunnen ze dit blijven melden; gerichte politiecontroles (of een preventieve flitswagen) kunnen dan extra ingezet worden.
Het idee van vaste flitspalen kwam ook ter sprake. Omdat vaste camera's vooral op grotere doorgangswegen worden geplaatst (in beheer van Vlaanderen of politiezone), is dat niet meteen voorzien in de woonwijk. We bekijken wel of mobiele controlepunten mogelijk zijn.
- **Waarom niet het oude fietspad behouden voor wie wil?** Enkele bewoners vroegen of ze niet op het huidige fietspad mogen blijven fietsen als ze zich onveilig voelen tussen auto's. Het probleem is dat dat fietspad zeer smal is, niet overal doorloopt en naast de rijbaan ligt. Dit leidt tot onduidelijke situaties aan in- en uitritten. Bovendien is het intentioneel dat auto's en fietsers de ruimte moeten delen in de nieuwe situatie – zo worden automobilisten zich meer bewust van de fietsers. Door één duidelijk profiel te creëren, verhogen we de veiligheid voor de fietser uiteindelijk. Uiteraard moet dit gepaard gaan met de hierboven genoemde snelheidsremmende maatregelen, zodat hardrijders geweerd worden. We zullen de situatie goed monitoren; als ondanks alles bepaalde locaties onveilig blijken (bijvoorbeeld de bocht onder de Aa-brug op de Oude Dijk, die expliciet genoemd werd als risicopunt), kunnen aanvullende ingrepen volgen. Denk aan extra markeringen, reflectorpaaltjes, of desnoods snelheidsremmers op die plek. Het doel is dat iedereen – van de jong tot oud – zich veilig voelt op de weg.
- **Voordelen van de fietsers op de rijbaan:** Hoewel het contra-intuïtief lijkt, leert ervaring uit andere straten met fietsers op de rijbaan dat fietsers zich vaak veiliger voelen wanneer auto's de rijstijl moeten aanpassen aan fietsers, in plaats van aparte paden waar auto's met hoge snelheid voorbijrazen. Ook zichtbaarheid is beter: geen auto die je op een smal padje over het hoofd ziet. En de straat wordt zo ingericht dat het voor automobilisten duidelijk is: dit is een fietsomgeving.

Kortom, door zone 30, fietsstraten en vernieuwde infrastructuur combineren we het beste van twee werelden: nieuwe fietspaden waar het nodig is (waar nu niets ligt) én fietsers op de baan waar het kan en de veiligheid ten goede komt. We houden scherp in de gaten of iedereen (ook minder assertieve fietsers) zich veilig voelt – zo nodig sturen we bij (dat kan bijvoorbeeld in de geplande proefperiode voor bepaalde maatregelen). Het einddoel is een vlot en veilig fietsnet door Schorvoort, als onderdeel van een kindvriendelijk en duurzaam wijkmobiliteitsplan.





Vraag 3

Hoe zit het met de schoolstraat aan de Schorvoortberg? Hoe zal die praktisch werken en wat zijn de gevolgen (bv. waar gaan alle auto's naartoe tijdens de sluiting, veroorzaakt dit geen chaos)?

Antwoord:

De Schorvoortberg ter hoogte van de school wordt een schoolstraat volgens het gekozen plan. Dat betekent dat tweemaal per dag, bij begin en einde van de schooltijd, de straat tijdelijk wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd nood- en vergunninghouders). Enkele details en aandachtspunten:

- **Tijdelijke afsluiting:** Concreet zal de straat ongeveer 30 minuten voor en na de schooltijd afgesloten zijn. Dit gebeurt doorgaans door een gemachtigd opzichter of met een eenvoudig te beheren paal/hek. Bewoners van die straat zelf krijgen een vergunning om er nog in te mogen wanneer nodig (zij moeten immers thuis kunnen geraken). Vanzelfsprekend mogen ook hulpdiensten erdoor rijden.
- **Verplaatsing van verkeer:** Een terechte vraag is waar de ouders met de auto dan blijven tijdens die twee halve uren. Tijdens de schoolstraat is autoverkeer in dat stuk verboden, dus ouders die hun kinderen met de wagen brengen, zullen iets vroeger of later moeten komen, of op verloopafstand parkeren buiten de afgesloten zone. Belangrijk hierbij is dat de parking aan de kerk van Schorvoort niet mee opgenomen is in de zone van de schoolstraat.

We begrijpen dat dit even wennen is. In de praktijk zien we vaak dat ouders alternatieven zoeken: carpoolen, te voet of met de fiets komen, of een afgesproken plek iets verderop om kinderen uit te laten stappen.

De schoolstraat verbetert de verkeersveiligheid direct voor de schoolpoort enorm (geen chaotisch gedraai van auto's), maar het vraagt een gedragsverandering. We zullen hierover samen met de school duidelijke communicatie voeren en mogelijk ook begeleidende acties (zoals kiss-&-ride zones iets verderop, of afspraken met nabijgelegen parkings).
- **Kans op chaos verlegd?:** Enkele bewoners vreesden dat als de Schorvoortberg dicht is, iedereen in de Schorvoortstraat gaat staan en dat het daar vastloopt. Het is inderdaad zo dat we goed moeten opletten dat we het probleem niet gewoon verplaatsen. Spreiding is de sleutel: de bedoeling is dat ouders die vroeger via Schorvoortberg kwamen, nu bijvoorbeeld de parking aan de kerk kunnen gebruiken en via hetzelfde traject terug kunnen rijden. De Schorvoortstraat zelf kan het aantal geparkeerde auto's misschien niet allemaal slikken pal voor de school, dus we bekijken maatregelen om het verkeer te spreiden. Bijvoorbeeld: aanwijzen van wandelroutes vanop verderop gelegen parkeerplekken, of zelfs een fietspool voor kinderen. Ook kan de school zelf haar toegangen slim beheren (eventueel de achterpoort anders organiseren) – we gaan hierover in overleg met de schooldirectie om te zorgen dat omwonenden niet “gegijzeld” worden door de regeling.
- **Specifiek geval Bergbeemden:** Een bewoner uit Bergbeemden uitte de bezorgdheid: *“Waarom worden wij gegijzeld door de school? Kan de stad niet gewoon met de directeur afspreken die achteringang te sluiten?”*. We begrijpen dat de schoolstraat impact heeft op omliggende straten. Het is wel steeds mogelijk om als bewoner Bergbeemden te bereiken en/of te verlaten als de schoolstraat actief is. Bovendien is de sluiting van een schoolpoort niet eenvoudig: scholen hebben vaak meerdere toegangen net om de toestroom te spreiden en woonwijken te ontlasten. Één ingang dicht doen verschuift mogelijk het probleem volledig naar de andere kant – wat wellicht ook niet gewenst is. In plaats daarvan zoeken we samen met de school naar flankerende maatregelen: bijvoorbeeld het achterpoortje anders gebruiken (alleen voetgangers/fietsers?), of toezichthouders die alles in goede banen leiden. Hierover moeten we afstemmen met het schoolbestuur, maar het principe van de schoolstraat zelf staat als maatregel vast, omdat het nu eenmaal een zeer efficiënte manier is om de schoolomgeving kindvriendelijker en veiliger te maken.
- **Effect op kruispunt en verkeer:** De vraag werd gesteld of het bochtige kruispunt voor de school (waar Schorvoortberg en Schorvoortstraat samenkomen) niet gaat dichtslippen als iedereen daar gaat keren of parkeren. De wetgeving verbiedt stilstaan en parkeren op kruispunten. Toch bestaat het risico dat dit gebeurt als er geen begeleiding is. Daarom zullen tijdens de schoolstraat vaak stewards of politie aanwezig zijn in de opstartfase om foutparkeren te verhinderen en doorstroming te bewaken – dit is tenminste bij andere schoolstraten gebruikelijk. Verder denken we na over het herinrichten van dat kruispunt zodat het overzichtelijker en veiliger wordt (mogelijk in combinatie met de fietszone-markeringen).





- **Proefperiode en bijsturing:** Het is belangrijk te weten dat de schoolstraat in september eerst als proef ingevoerd wordt. We zullen in die testperiode ervaringen van bewoners en school verzamelen. Als blijkt dat er onvoorziene knelpunten zijn (bv. opstoppen in een bepaalde straat), kunnen we nog bijsturen. Zo'n proefopstelling geeft mogelijkheid om bv. de tijdstippen te finetunen of extra maatregelen te nemen. Maar dat de schoolstraat er komt, daar wordt niet meer aan getwijfeld – veiligheid primeert.
- **Bewoners met bijzondere noden:** Voor bewoners in de afgesloten zone zelf is er een ontheffing (zij krijgen doorgang met hun voertuig). Voor bewoners van nabijgelegen straten (zoals Schorvoortberg) die niet door de schoolstraat geraken gedurende die 30 minuten, beseffen we dat dit lastig kan zijn. We vragen begrip om die korte periode te vermijden (bv. even je vertrek aanpassen) of de bestemming via een korte omleiding te bereiken. In noodgevallen. In uitzonderlijke situaties kan altijd in overleg met de gemachtigde opzichter ter plaatse naar een oplossing worden gezocht – we proberen maatwerk toe te passen indien nodig. Uiteindelijk is de ambitie dat minder mensen dat stukje *willen* inrijden tijdens de kritieke momenten, doordat we alternatieven aantrekkelijker maken.

Kortom, de schoolstraat zal *kortdurend ongemak* geven voor autobestuurders, maar een grote winst aan veiligheid opleveren voor kinderen en schoolomgeving. We zullen het effect nauwkeurig opvolgen en, indien nodig, flankerende maatregelen nemen zodat omliggende straten leefbaar blijven. In andere delen van Turnhout, maar ook in onze buurgemeenten, zijn schoolstraten na wat gewenning erg succesvol gebleken: meer ouders laten de auto staan of parkeren verderop, en de chaos aan de schoolpoort verdwijnt, wat iedereen ten goede komt.

Vraag 4:

Waarom komt er geen 'knip' in de Oude Dijk (volledige afsluiting voor autoverkeer), terwijl dat wel door sommigen werd voorgesteld?

Antwoord:

Het idee om de Oude Dijk fysiek af te sluiten voor doorgaand verkeer ("knip") is inderdaad geopperd (en was een onderdeel van scenario's 3 en 4 tijdens de participatie). In scenario 2 is er geen knip voorzien op de Oude Dijk – auto's kunnen deze weg dus blijven gebruiken in beide richtingen. De redenen hiervoor zijn:

- **Draagvlak:** Uit de stemming blijkt dat scenario's met harde knips minder steun kregen van de bewoners. Scenario 3 en 4 (met meerdere knips of éénrichtingsstukken) haalden elk ~21% van de stemmen, terwijl scenario 2 met digitale controle (ANPR) 36% behaalde. Veel inwoners vonden een knip te ingrijpend: men zou flink moeten omrijden voor alle verplaatsingen, wat voor weerstand zorgde. ANPR werd gezien als een meer evenwichtige oplossing om sluipverkeer te weren zonder de wijk volledig op slot te zetten.
- **Bereikbaarheid en bussen:** De Oude Dijk is ook een traject waar de stedelijke buslijn langs rijdt (lijn 2 van De Lijn). Een knip of eenrichtingsverkeer daar zou de busroute compliceren of langer maken. In scenario 2 blijft de circulatie open, wat het mogelijk maakt een vlotte buslus te behouden. (Zie vraag 6 voor meer over de busroute.) Daarnaast garandeert het openhouden van Oude Dijk betere bereikbaarheid voor hulpdiensten en algemene toegang tot de wijk.
- **Alternatief via ANPR:** In plaats van een knip (fysieke afsluiting) pakt ANPR het sluipverkeer dynamisch aan. Effectief zal het resultaat vergelijkbaar zijn: wie geen bestemming heeft in Schorvoort zal de Oude Dijk niet meer gebruiken als sluiproute, want die wordt eruit gefilterd. Maar bewoners, bezoekers en diensten blijven de weg wél kunnen gebruiken. Het is dus een flexibele knip als het ware, die enkel "dichtgaat" voor ongewenst verkeer.
- **Eénrichtingsalternatief:** Een variant was om de Oude Dijk gedeeltelijk éénrichtingsverkeer te maken (zoals in scenario 3 overwogen). Dit is eveneens niet weerhouden in het voorkeursscenario, grotendeels om dezelfde redenen: beperkte meerwaarde gezien ANPR en mogelijk verwarrend voor bewoners. Bovendien zou éénrichtingsverkeer voor misverstanden kunnen zorgen als bussen wel beide kanten op mogen (zoals scenario 3 voorstelde).
- **Evaluatie en toekomst:** Mocht na invoering van alle maatregelen blijken dat er alsnog knelpunten zijn op de Oude Dijk (bijv. toch teveel verkeer dat de controles probeert te omzeilen), dan kan een knip alsnog herbekeken worden als nader te onderzoeken optie. Op dit moment echter geven de meerderheid van de





bewoners en het beleid de voorkeur aan maatregelen uit scenario 2. Het is ook goed te vermelden dat de Slagmolenstraat – aan de andere zijde van Schorvoort – géén ANPR-knip krijgt en 50 km/u blijft. Dat blijft een route waarmee doorgaand verkeer om de wijk heen kan. Hiermee hopen we dat automobilisten de omleidingsroute buiten de woonkern gaan nemen, in plaats van door de Oude Dijk.

Samengevat: Geen knip in Oude Dijk betekent minder omrijden voor bewoners en bussen, terwijl toch sluipverkeer geweerd wordt via ANPR. Dit is een compromis dat door de meeste bewoners verkozen is. We blijven wel attent: indien de praktijk uitwijst dat er toch problemen zijn, kunnen bijkomende maatregelen bekeken worden – maar dat vergt nieuw overleg en besluitvorming.

Vraag 5:

ANPR en snelheidshandhaving – Gaan de ANPR-camera's ook snelheden controleren, of komen er andere manieren om de 30 km/u effectief af te dwingen?

Antwoord:

De geplande ANPR-camera's in Schorvoort controleren doorgaand verkeer (sluipverkeer) en vergunninghouders, , niet de snelheid. Het zijn geen flitspalen. Ze meten wel hoe lang een voertuig erover doet om een traject af te leggen (tussen in- en uitrijden van de zone), maar het systeem is primair bedoeld om de rijtijd te berekenen met oog op sluipverkeer. Snelheidscontrole met ANPR wordt in Turnhout dus (voorlopig) niet toegepast – daarvoor zijn klassieke snelheidscamera's of mobiele controles beter geschikt.

Wel is snelheidshandhaving een aandachtspunt in het actieplan, zoals ook bewoners benadrukt hebben. De aanpak zal bestaan uit een mix van:

- **Politiecontroles:** Gerichte snelheidscontroles (al dan niet aangekondigd) in de zone 30. Dit kan met mobiele flitscamera's of gemachtigde bestuurders met laserapparatuur. We zullen aan de politie vragen om zeker in de beginfase hier op in te zetten, zodat het duidelijk is dat 30 écht 30 betekent.
- **Infrastructuur:** Zoals bij vraag 2 vermeld, wordt de infrastructuur aangepast om traag rijden vanzelfsprekender te maken (bv. versmallingen, plateaus). Psychologisch remt dit al af, wat de naleving ten goede komt.
- **Flitspaal/verkeerslichten?** Een vaste flitspaal is niet meteen gepland binnen de wijk, mede omdat de aantallen overtredingen hopelijk laag blijven zodra de inrichting op orde is. Bovendien moeten vaste camera's wettelijk goedgekeurd en geplaatst worden (vaak door de hogere overheid).
- Liever pakken we het in de vorm van **veiligheidsremmers** aan die continu werken (denk aan asverschuivingen, drempels). In uiterste geval kan de stad altijd de vraag naar een vaste camera bij politie/gewest neerleggen, maar dat is alleen als andere middelen tekortschieten.

Conclusie: De ANPR-camera's zijn er voor minder sluipverkeer, niet voor snelheidsovertredingen. Maar we nemen wel degelijk maatregelen om de zone 30 te handhaven, via ontwerp én controle. Het resultaat moet een veiligere, rustigere wijk zijn waar hardrijden niet meer aan de orde is. Heb je suggesties (bv. locaties waar vaak te snel wordt gereden), dan kun je dat altijd blijven melden zodat we gericht kunnen optreden.

Vraag 6:

Wat verandert aan het openbaar vervoer (bus) in Schorvoort? Rijdt buslijn 2 straks door de nieuwe fietszone, en is dat niet gevaarlijk? En komen er haltes bij of te vervallen?

Antwoord:

Het busnet in Turnhout wordt aangepast in lijn met het nieuwe circulatieplan "Binkenstad Bereikbaar" en de komst van kleinere elektrische stadsbussen. Voor Schorvoort betekent dit concreet:





- **Buslijn 2 nieuwe route:** Vanaf 4 januari 2027 zal lijn 2 (de stadsbus) een andere route volgen. Deze bus zal dan een vaste lus maken. De eindhalte komt in Schorvoort (vermoedelijk de omgeving van Schorvoortberg) en van daar rijdt de bus via Schorvoortstraat terug naar de Oude Dijk en zo via de Slagmolenstraat de wijk uit. Dit betekent dat de bus door de kern van Schorvoort blijft rijden, langs de school, en vervolgens via Schorvoortstraat > Oude Dijk > Slagmolenstraat vertrekt.
- **Bus in de fietszone:** Ja, de bus zal dus door de fietszone Schorvoortberg rijden. Dat is op zich geen probleem: ook in een fietsstraat mag een bus (of auto) rijden, maar hij mag de fietsers niet inhalen en moet stapvoets volgen. Omdat hier een kleine stadsbus ingezet wordt (elektrisch, beperkte grootte) en de frequentie laag is (1 bus om het half uur), verwachten we geen grote conflicten. In andere steden bestaan ook fietsstraten waar occasioneel een lijnbus doorheen gaat; mits goede afspraken lukt dat prima. Wel gaan we opletten bij specifieke punten, zoals de wegversmalling in Schorvoortberg nabij de kerk: bewoners gaven aan dat auto's (en dus ook bussen) daar nu soms keerbewegingen maken die gevaarlijk zijn. We zullen bekijken of we de situatie daar moeten aanpassen (bv. betere aanduiding voor voorrang of een verbod op U-bochten). Het voordeel van de fietszone is dat de bus sowieso niet sneller dan 30 km/u kan én geen fietsers mag voorbijsteken, waardoor de situatie beheersbaar blijft.
- **Haltes:** Er komen geen haltes te vervallen binnen Schorvoort door deze wijziging. In tegendeel: door de route via de Schorvoortberg te sturen, blijft de haltes aan de kerk/school bediend en wordt mogelijk de afstand tot de bewoners kleiner (de bus komt echt de wijk in). De precieze halteplaatsen voor de lus moeten nog bepaald worden in overleg met De Lijn. Het uitgangspunt is dat iedereen in Schorvoort op wandelafstand van de bus blijft, en dat de route duidelijk en logisch is.
- **Busvrije Gasthuisstraat:** Even ter situering, buiten Schorvoort: de reden dat lijn 2 moet aangepast worden is dat in het centrum van Turnhout de Gasthuisstraat busvrij wordt gemaakt. We kiezen ervoor om busroutes meer te gaan spreiden en het centrum. Voor Schorvoort betekent dit géén noemenswaardige verandering, behalve dan de lus die lijn 2 nu rijdt zoals hierboven uitgelegd.
- **Kleine elektrische bus:** Een bijkomend positief punt: de nieuwe bus in Schorvoort wordt een klein elektrisch voertuig. Dit zorgt voor minder lawaai en uitstoot in de wijk. Bovendien kan een kleiner voertuig veiliger navigeren in woonstraten en fietsstraten.

Samengevat: Buslijn 2 zal blijven rijden door Schorvoort, maar in een iets andere vorm. De bus komt door de wijk (via de school), wat de bewoners ten goede komt qua bereikbaarheid. In de fietszone gedraagt de bus zich zoals een auto die "te gast" is – dus heel voorzichtig. We zorgen ervoor dat haltes goed geplaatst worden. Deze verandering gebeurt los van de buurtmaatregelen (het is deel van het stadsbrede plan), maar sluit mooi aan bij onze doelen: betere bereikbaarheid met openbaar vervoer, zonder de leefbaarheid te schaden. Bus 2 zal vanaf 4 januari 2027 deze lus door Schorvoort rijden.

Vraag 7:

Komt er een maatregel voor de oversteek naar de voetbalpleinen in Schorvoort? Momenteel is het daar gevaarlijk.

Antwoord:

De nood aan een veilige oversteekplaats richting de voetbalvelden werd inderdaad vermeld door bewoners. Dit is ook vermeld bij de toelichting over de Slagmolenstraat. Er wordt rekening gehouden met de oversteekbaarheid in het project.





Vraag 8:

Wordt er gedacht aan meer groen en zithoeken in de wijk, bv. extra bomen in de Slagmolenstraat of een 'zitbankenplan' voor Schorvoort? En hoe zit het met de rolstoeltoegankelijkheid van stoepen en banken?

Antwoord:

Deze vragen gaan over de leefkwaliteit van de openbare ruimte – eveneens een belangrijk aspect.

- **Bomen in de Slagmolenstraat:** Op dit moment voorziet scenario 2 geen aanpassingen van de Slagmolenstraat. De straat wordt heraangelegd en de eerder gemaakte keuzes in dit project, ook de keuzes voor groen in de straat, blijven hier behouden. Deze keuzes zijn in eerdere participatiemomenten besproken met inwoners van de straat.
- **Zitbankenplan Schorvoort:** Er bestaat stedelijk een programma om in alle wijken voldoende zitbanken te voorzien, vooral op wandelroutes en bij trefpunten (bv. pleintjes, speeltuin, bushalte).
- **Rolstoeltoegankelijke stoepen en banken:** Toegankelijkheid is een prioritair aandachtspunt. In Schorvoort wordt bijvoorbeeld bij het kindvriendelijker maken van de schoolomgeving gekeken naar bredere, toegankelijke voetpaden. Nieuwe of vernieuwde stoepen zullen voldoen aan de toegankelijkheidsnormen (geleidestroken, verlaagde borduurs aan oversteekplaatsen, etc.). Bestaande knelpunten (zoals scheve of te smalle stoepen) kaarten we aan waar we kunnen; dit kan soms via reguliere onderhoudswerken opgelost worden.

Kort samengevat: Hoewel het mobiliteitsproject vooral verkeerstechnisch is, nemen we wensen rond groen, zitbanken en toegankelijkheid zeker ter harte. We stemmen dit af met andere stadsdiensten. Een leefbare buurt is niet alleen veilige wegen, maar ook aangename openbare ruimte. Dit past volledig binnen de doelstellingen van het mobiliteitsplan (leefkwaliteit, gezondheid, klimaat).

Vraag 9:

Is er sprake van wandelpaden langs de Aa in Schorvoort? Mag dat eigenlijk, aangezien dat een groenzone is waar nu niet gebouwd mag worden?

Antwoord:

Tijdens de infoavond kwam een opmerking over wandelpaden in de buurt van de rivier de Aa. Voor alle duidelijkheid: in de huidige mobiliteitsplannen is er geen project uitgewerkt om een pad langs de Aa aan te leggen. De oevers van de Aa vallen grotendeels in groene zone of overstromingsgebied, waar inderdaad strikte regels gelden.





Individuele vragen

Naast de brede thema's waren er ook individuele vragen en zorgen, soms met specifieke situaties of een bepaalde persoon. Hieronder geven we een antwoord op deze vragen, met respect voor privacy van de vraagsteller.

Vraag: Veiligheid fietszone Schorvoortberg

'Auto's (bv. van de parking aan de kerk) keren soms in de Schorvoortberg en dat is onveilig voor fietsers, zeker aan de wegversmalling. Hoe gaan jullie dat aanpakken?'

Antwoord:

Dit gaat over het fenomeen waarbij auto's van de **kerkparking** de Schorvoortberg oprijden en mogelijk meteen willen omkeren of draaien aan de versmalling. In de nieuwe situatie wordt de **Schorvoortberg een fietsstraat**, wat betekent dat gemotoriseerd verkeer er nog doorheen mag maar steeds achter de fietsers moet blijven en in principe niet snel even kan keren zonder op te letten. Enkele maatregelen die we overwegen om dit probleem te verminderen:

- **Inrichting versmalling:** We kunnen de bestaande wegversmalling zodanig aanpassen dat auto's netjes manoeuvreren. Bijvoorbeeld door extra paaltjes zodat men niet half op de stoep gaat rijden.
- **Verkeerscirculatie kerkparking:** We zullen met de kerk overleggen of het mogelijk is om de uitrit en inrit van de parking duidelijker te scheiden en te sturen. Dit moeten we even bekijken op het terrein wat haalbaar is.
- **Signalisatie:** Duidelijke borden zullen aangeven dat de gehele straat fietszone is en auto's dus geen voorrang hebben bij het in- en uitrijden van parkings. Mogelijk komt er een waarschuwing voor autobestuurders bij het verlaten van de parking: 'Fietsstraat – let op fietsers'.
- **Handhaving gedrag:** Tijdens de introductie zal ook hier toezicht nodig zijn. Als bepaalde bestuurders risicovol gedrag vertonen (snel keren zonder te kijken), kan hij/zij door de politie aangesproken worden.
- **Versmalling in fietsstraat behouden?** Het zou kunnen dat we zelfs de nut van die wegversmalling heroverwegen. Dergelijke infrastructuur diende om auto's af te remmen. In een fietsstraat waar auto's een minder aanwezige rol krijgen, is zo'n versmalling misschien minder nodig of moet die een andere vorm krijgen. We kunnen beslissen die wegversmalling te modificeren of te verwijderen als dat de veiligheid ten goede komt.

In het actieplan zullen we specifiek dit punt opnemen en de meest aangewezen maatregel uitwerken. Ons doel is dat de fietsstraat echt veilig is van begin tot eind, zonder onverwachte gevaarlijke situaties.

Vraag:

Vraag die bewoners van de Slagmolenstraat aanbelangt, zeker voor mensen die vlakbij de locatie van de ANPR-camera wonen.

Krijgen zij ook een doorgangsbewijs om via Schorvoort en de Oude Dijk te rijden? Wat met bezoekers?

Antwoord:

We begrijpen dat bewoners aan de rand van de ANPR-zone zich afvragen hoe ze zich mogen verplaatsen. De Slagmolenstraat ligt **buiten de zone** en blijft een reguliere doorgangsweg. Dit betekent twee dingen:

- **Bewoners en ander bestemmingsverkeer kunnen altijd via de Slagmolenstraat de woningen in deze straat bereiken** (die weg blijft vrij, geen ANPR). Maar als je zou beslissen een shortcut dwars door Schorvoort te nemen (bijv. van Slagmolenstraat via Oude Dijk naar de R13 of omgekeerd), dan registreert het systeem dat je de zone bent ingereeden en weer verlaten hebt zonder interne stop. Je bent dan





‘doorgaand verkeer’ (geen bestemmingsverkeer) en riskeert een boete. Je zou geen vrijstelling hebben, omdat jouw adres niet in de zone ligt en je dus geen bewonersvergunning krijgt.

- Voor alle mogelijke bezoekers van mensen die op de rand van de zone wonen geldt hetzelfde: als iemand van buiten de wijk naar een woning in de Slagmolenstraat rijdt via de Oude Dijk en Schorvoort, passeert hij twee ANPR-camera’s en zal hij/zij als sluipverkeer worden aangemerkt (immers, de bestemming – een woning in de Slagmolenstraat – ligt buiten de zone).

Een nuance: als je binnen de zone een stop maakt (bijvoorbeeld: je bezoekt een kennis in de Schorvoortstraat), dan ben je plaatselijk verkeer en niet strafbaar. Maar louter ‘doorrijden’ is niet toegestaan.

We willen nog benadrukken dat **het systeem alleen werkt als we niet te gul gaan zijn met ontheffingen buiten de wijk**, anders blijft sluipverkeer deels bestaan. Mocht je specifieke medische of urgente redenen hebben om toch regelmatig door de wijk te moeten (zonder stop), dan kun je dat altijd melden. Formeel is er geen regeling voor, maar wij kunnen geval per geval bekijken of er iets mogelijk is.

Voor nu is het antwoord dus: **neen**, je krijgt geen doorgangsbewijs als bewoner net buiten de zone. Je moet de toegestane routes rond de zone nemen. We hopen op jullie begrip dat deze maatregel nodig is om het woongebied van jullie buurtbewoners rustiger en veiliger te maken, en dat je zelf wellicht ook minder verkeer in uw straat zult zien als gevolg. Dank om hiermee rekening te houden.

Opmerking: de ANPR-camera’s worden pas actief nadat de werken aan de Slagmolenstraat klaar zijn. Tijdens de werken is de enige weg naar deze straat door Schorvoort, dus zolang kunnen we ANPR’s nog niet in werking treden. De exacte timing van de activatie van de ANPR-camera’s ligt dus nog niet vast.

Vraag

Er kwamen ook twee punten buiten de projectzone ter sprake:

- a) de veiligheid van het fietspad van AWV aan de Schorvoortstraat, en**
 - b) de verkeerslichten aan de Graatakker (stad inwaarts) die fietsers te laat groen geven, waardoor ze samen met auto’s in een fuik terechtkomen**
- Wat doen we met deze opmerkingen?**

Antwoord:

Deze punten vallen onder **gewestelijke infrastructuur** (AWV – Agentschap Wegen en Verkeer), maar we nemen ze zeker mee naar de bevoegde instanties:

- a) **Fietspad Schorvoortstraat (AWV):** Er werd aangehaald dat vroeger het fietspad een uitbuiing had waardoor fietsers beter zichtbaar waren, en dat dit nu verdwenen is en voor gevaar zorgt. We zullen dit doorgeven aan AWV en vragen of ze de situatie kunnen herevalueren.
- b) **Verkeerslichten Graatakker:** Hier werd gesteld dat auto’s iets vroeger groen krijgen dan de fietsers, waardoor beiden tegelijk bij de bushalte samenkomen en dat gevaarlijk is. Dit klinkt als een issue met de lichtregeling (conflictvrij maken van fietsers en auto’s). We zullen AWV vragen om de regeling te bekijken.

Beide punten (a) en (b) zijn dus genoteerd en worden doorgegeven aan AWV en de verkeerslichtenregelaars. We houden vinger aan de pols, maar de uitvoering hiervan ligt bij die instanties. Je mag dergelijke knelpunten overigens ook zelf rechtstreeks bij AWV melden; vaak staan ze open voor feedback om hun infrastructuur veiliger te maken.

