

Communicatie

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

TURNHOUT



Verslag

Datum: 21.05.2026

Locatie: wzc De Wending

Rioleringswerken en heraanleg leperstraat, Vuurkruisenstraat en Spoorwegstraat (tussen de Merodelei en leperstraat) - voorontwerp

Turnhout investeert in gescheiden riolen. Wanneer we straten openen voor rioleringswerken, dan is dat een kans om ook de bovenbouw van de straten aan te pakken en te verbeteren.

In het noordelijke deel van de Spoorwegstraat (tussen de Merodelei en leperstraat), in de leperstraat en Vuurkruisenstraat komt nieuwe, gescheiden riolering. Deze straten krijgen dus ook een nieuwe heraanleg.

In februari 2026 konden bewoners van deze straten deelnemen aan een eerste infoavond over de principes voor deze heraanleg. Op 21 mei 2026 waren ze welkom op een tweede bewonersvergadering waar de voorontwerpen van de straten werden getoond. Op dit moment is het studie bureau nog aan het tekenen aan de straten en kunnen er dus nog aanpassingen gebeuren. Feedback van de deelnemers kunnen we gebruiken om de plannen beter te maken.

Voor de heraanleg start, komt er nog een derde bewonersvergadering met de aannemer. Op dat moment zullen de concrete planning, fasering en minderhindermaatregelen besproken worden.

(De maatregelen die deel uitmaken van het circulatieplan, Binkensstad Bereikbaar, werden niet besproken tijdens deze bewonersvergadering);

Dit verslag is een weergave van de bewonersvergadering van 21 mei en bestaat uit twee delen:

- pagina's 2 t.e.m. 4: uitleg over de werken
- pagina's 5 t.e.m. 7: verslag van de vragen





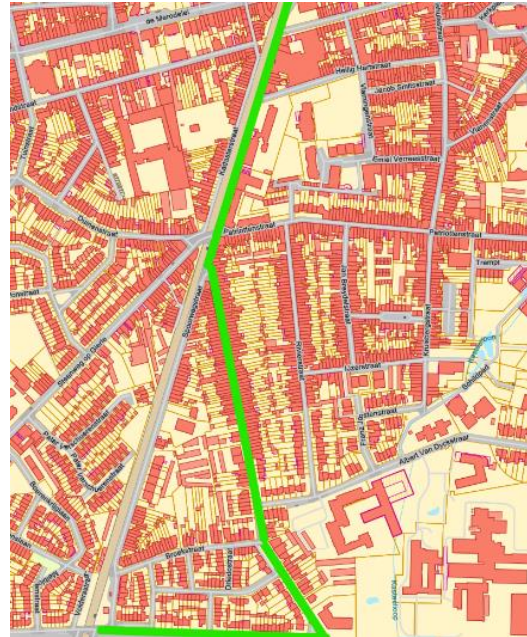
Korte herhaling infoavond 1

Situering

De straten die we heraanleggen zijn:

- Spoorwegstraat (tussen de Merodelei en Ieperstraat)
- Ieperstraat
- Vuurkruisenstraat

(zie groene markering op kaart)



Timing

- **3 februari 2026:** infoavond 1 – uitleg over de principes voor de heraanleg van de drie straten + inbreng van aandachtspunten door deelnemers
- **3 maart 2026:** buurtgesprekken Binkenstad Bereikbaar – feedback op wijkcirculatieplan met bredere buurt
- **21 mei 2026:** infoavond 2 – uitleg over het voorontwerp – aftoetsen welke aandachtspunten nog zijn
- **Juni/juli 2026:** start vergunningsprocedure
- **Voorjaar 2027:** aanbesteding voor aanstellen aannemer
- **Najaar 2027:**
 - o Infoavond 3: infomoment met de aannemer waar alle praktische info over fasering, timing en minderhinderafspraken overlopen worden
 - o Start van de werken
- De start- en einddatum van de werken zijn sterk afhankelijk van de voorgaande procedures

Heraanleg straten

De rioleringswerken zijn een **kans** voor deze straten:

- De straten worden toch opengebroken voor rioleringswerken
- Dit biedt kansen om het openbaar domein te verbeteren
- We stemmen de straten af op onze mobiliteits- en klimaatdoelstellingen
- We vernieuwen dus niet alleen, we verbeteren ook de straten.

Waar ligt onze focus?

- Verkeersveiligheid is onze prioriteit
- Leefkwaliteit voor de buurt
- Bereikbaarheid voor bewoners en hulpdiensten
- Aandacht voor parkeren → parkeren maximaal mogelijk maken

Wat is al beslist?

- Het noordelijk deel van de Ieperstraat (tussen Spoorwegstraat en Albert Van Dyckstraat) wordt een woonerf waar eenrichtingsverkeer zal gelden. Verkeer zal kunnen rijden van de Spoorwegstraat naar de Albert Van Dyckstraat.
- Er rijden geen bussen van De Lijn meer door de Vuurkruisenstraat en Ieperstraat.





Het voorontwerp

Spoorwegstraat

Deze feiten bepalen mee het voorontwerp van de straat:

- Het noordelijk deel van de Spoorwegstraat maakt deel uit van de **RWA**-as (RWA=regenwaterafvoer). We investeren in deze RWA-as om regenwater slimmer op te vangen en af te voeren, om wateroverlast in delen van de stad te verminderen en om tegelijk Turnhout klimaatbestendiger en aantrekkelijker te maken.
- Hier geldt een snelheidsbeperking van **50km/u**.
- Deze straat maakt deel uit van een **bus-as**.

Daarnaast focussen we op:

- **Verkeersveiligheid**: we leggen doorlopende stoepen aan op de kruispunten met Molenstraat, Heilig Hartstraat en Patriottenstraat. Zo moeten voetgangers die het voetpad van de Spoorwegstraat gebruiken niet op en af aan de kruispunten. Dit is – zeker voor minder mobiele mensen – een pluspunt. De doorlopende stoepen werken ook als snelheidsremmer voor gemotoriseerd verkeer dat aan de kruispunten wil afslaan.
- Duidelijke **oversteekplaatsen bij kruisingen**.
- De goot voor afwatering van regenwater plaatsen we in het midden van de straat. Boven de goot komt een andere klinker, die verschilt met de rest van de straat. Visueel versmalt dit de straat, terwijl de rijbaanbreedte identiek blijft. Het voordeel van dit visueel effect is dat het **snelheidsremmend** werkt.

Ieperstraat (tussen Spoorwegstraat en Albert Van Dyckstraat)

Het smalle deel van de Ieperstraat (tussen de Spoorwegstraat en Albert Van Dyckstraat) vormt de grootste uitdaging. De breedte van de straat verklaart waarom:

Breedte Ieperstraat noord	Gemiddeld 7,70m
Voetpaden x 2	Tussen 1,50m en 1,80m breedte aan beide kanten van de straat
Rijloper in dubbele richting voor fiets en auto	Meer dan 4 meter breedte nodig
Parkeren	2 meter breedte
TOTAAL:	9,60m

- ⇒ Als we de straat zouden heraanleggen volgens haar gebruik vandaag (2 stoepen, dubbelrichtingsverkeer voor auto's en fietsen), en parkeren, dan komen we bijna 2 meter breedte te kort.
- ⇒ De parkeerdruk in deze straat is heel hoog. Hier zijn meer wagens dan er plaats is op straat.
- ⇒ De straat is bijna volledig verhard en dus niet aantrekkelijk.





Die ontbrekende twee meter vinden we door ofwel parkeren uit de straat te halen, ofwel door eenrichtingsverkeer in te voeren (minder brede rijbaan nodig). Omdat de parkeerdruk hier heel hoog is, en er perfect een kleine circulatie gereden kan worden, kiezen we er hier voor om de parkeerplaatsen te behouden en eenrichtingsverkeer in te voeren. Daarom dat we dit deel van de straat heraanleggen als een straat met **eenrichtingsverkeer** volgens het **woonerfprincipe**:

- Gedeelde ruimte voor alle weggebruikers
- Drempelloze inrichting (alles ligt op een niveau van gevel tot gevel, er zijn geen verhoogde stoepen)
- De auto is hier te gast (snelheidsbeperking van 20km/u)
- Parkeerplaatsen worden behouden in afgebakende parkeervakken
- Meer groen: parkeervakken in grasdals, een groene middenstrook en geveltuinen

Het resultaat is een straat zoals de recent vernieuwde Veldstraat, Beekstraat, Mesesstraat of Dahliastreet.



In het getoonde voorontwerp zijn nu zoveel mogelijk geveltuinen ingetekend. De geveltuintjes worden aangelegd en onderhouden door Stad Turnhout. Het ontwerp voorziet maximaal in de aanleg van geveltuintjes waar dit mogelijk is. Zodra het definitieve straatontwerp is uitgewerkt, zal hierover nog afzonderlijk gecommuniceerd worden met de betrokken bewoners van de Leperstraat. Zij krijgen dan de mogelijkheid om eventuele opmerkingen of bezwaren door te geven.

Het voorontwerp wordt nog aangepast om parkeren maximaal mogelijk te maken, waardoor enkele geveltuinen verdwijnen of verplaatsen.

Leperstraat (tussen Albert Van Dyckstraat en Vuurkruisenstraat)

Dit deel van de straat is breder dan het noordelijk deel van de Leperstraat, dus hier kan meer. Hier verandert weinig aan de inrichting van de straat:

- Rijden in dubbele richting blijft mogelijk
- Aan elke kant van de straat komt een volwaardig voetpad van 1,8m breed. Het worden doorlopende stoepen op de kruispunten.
- We benutten extra mogelijkheden voor groen

Vuurkruisenstraat

Ook aan de Vuurkruisenstraat verandert niet veel. De straat zal bestaan uit een rijbaan met een verhoogde stoep van 1,8 meter breed. Doorlopende stoepen maken het makkelijker voor minder mobiele mensen. In de straat kan je vrij parkeren, hier schilderen we geen parkeervakken.

Door geen parkeervakken aan te brengen, blijft de beschikbare ruimte flexibeler en kan de straatlengte efficiënter worden benut. Zo kunnen bewoners de beschikbare parkeerplaatsen optimaal gebruiken, ongeacht de grootte van de geparkeerde voertuigen. Bovendien zorgt dit voor een rustiger straatbeeld dat beter past in een woonomgeving. Ter hoogte van huizen 20 tot 26 maken we een logische in-en uitrit achter het groen. Op die manier creëren we daar ruimte voor een extra geparkeerde auto.





Vragen

Vragen over de Spoorwegstraat

Blijft de inrit van de garages aan de hoek met Lokerenschuif vrij tijdens de werken?

Dit moeten we afspreken met de aannemer, maar lijkt ons perfect mogelijk.

De stoep is te smal om er een gedeeld voetpad en fietspad van te maken. Maar bewoners merken op dat er op het voetpad gefietst wordt, onder andere vanwege van het drukke autoverkeer in de straat.

De beschikbare ruimte is niet breed genoeg om een gescheiden fietspad aan te leggen. De stoep is inderdaad ook niet breed genoeg voor voetgangers en fietsers om die veiliger te kunnen delen.

We kunnen de stoep niet smaller maken dan de minimale breedte die we moeten voorzien. Ook dat heeft te maken met veiligheid en toegankelijkheid. Fietsers in de Spoorwegstraat zullen dus gebruik moeten blijven maken van de rijbaan.

We kunnen helaas niet voorkomen dat mensen de wegcode soms eens overtreden. We kunnen eventueel wel bekijken of hier maatregelen genomen kunnen worden die fietsers ontmoedigen om de stoep als fietspad te gebruiken, eventueel met paaltjes.

De bocht om de Spoorwegstraat in te rijden vanop de Merodelei (richting het centrum) is een heel korte hoek. Kan dat mee bekeken worden? De veiligheid kan er verbeteren.

Dat is een goede vraag, we vragen het ontwerpteam om hiernaar te kijken.

Kan er een fietssuggestiestrook komen in de Spoorwegstraat?

Ja, dit is opgenomen in het ontwerp van de straat.

Zijn er plannen om het andere deel van de Spoorwegstraat, dat nu niet wordt aangepakt, ook heraan te leggen?

Daar zijn deze legislatuur geen plannen voor. Welke straten we aanpakken gebeurt op basis van een analyse van de staat van het wegdek en de noden op vlak van mobiliteit. Dit deel van de straat staat niet op de lijst.

Vragen over de Leperstraat

Hoe is bepaald waar geveltuinen komen?

In het voorontwerp zijn voorlopig zoveel mogelijk geveltuinen ingetekend. We zullen dit nog verder afstemmen op de gewenste parkeeroplossing. Zodra het aangepaste plan klaar is, bezorgen we dit opnieuw zodat jullie de voorgestelde locaties van de geveltuinen kunnen bekijken en eventuele opmerkingen of suggesties kunnen meegeven.

Hoe breed wordt de stoep in de Leperstraat?

In het smalle deel komt geen stoep. Hier komt een woonerf, waar alles op een gelijk niveau komt. Dat is heel toegankelijk voor minder mobiele mensen.

Gaan de bomen aan de wegversmalling weg?

Daar komen nu geen banken, maar de bomen blijven wel staan. Die wegversmalling blijft want het wordt eenrichtingsverkeer. Zolang de bomen gezond zijn blijven ze staan.

Waarom mag je aan twee kanten parkeren in het smalle deel van de Leperstraat?

Omdat we er eenrichtingsverkeer van maken. In een eenrichtingsstraat mag je links en rechts parkeren. Het schranken heeft daarbij ook nog een snelheidsverlagend effect.



**Waar komen de stoepen terug omhoog?**

Het woonerf stopt aan de bocht met de Albert van Dyckstraat.

Sommige opritten in de Ieperstraat zijn heel gevaarlijk om af te rijden. Kunnen hier spiegels komen?

We plaatsen geen verkeersspiegels op het openbaar domein. Verkeersspiegels kunnen een vals gevoel van veiligheid creëren en geven niet altijd een correct beeld van de verkeerssituatie.

Door de geveltuinjes zullen bewoners geen fietsen meer kunnen parkeren tegen gevels. Komen er dan fietsnietjes in de straat?

Dit is een goede opmerking en goede vraag. We stellen voor om eerst de feedback van de bewoners op het finale ontwerp af te wachten en dan bekijken we wat er nog kan met fietsnietjes.

Vragen over de Vuurkruisenstraat

Er is een snelheidsprobleem in de Vuurkruisenstraat. In het voorontwerp staan geen maatregelen die te snel rijden tegen gaan. Kan hiernaar gekeken worden?

Heel goede suggestie, we zullen inderdaad nog onderzoeken wat kan om overdreven snelheid te ontmoedigen. Aan de andere kant moeten we rekening houden met de hoge parkeerdruk in de straat, dus we mogen er geen plekken weghalen (we kunnen dus geen versmallende elementen plaatsen). Maar we bekijken wat kan met eventueel verhoogde kruispunten.

Op de hoek van de Ieperstraat en de Vuurkruisenstraat ligt een klein groen openbaar parkje. Dat wordt nu doorkruist door fietspaden. Kan er extra aandacht komen voor de veiligheid van fietsers tijdens de werken?

Dat is een goed aandachtspunt dat we zullen bekijken met de aannemer. Wanneer de werken starten, brengen we sowieso ook de nodige signalisatie aan en communiceren we dit ook naar de scholen in de omgeving.

Algemene vragen

Kunnen we onze woning nog bereiken tijdens de werken? Ook wie minder mobiel is?

Als er werken zijn in een straat, dan zorgen we dat mensen zoveel mogelijk aan hun huis kunnen.

Welke kleur van klinker komt er?

Turnhouts blauw – vergelijkbaar met de Veldstraat, Beekstraat

Hoelang zullen de werken duren?

Daar kunnen we nu nog geen betrouwbaar antwoord op geven. Dat is aan de aannemer om het tijdens de volgende vergadering precies te communiceren.

Waar gaat het regenwater dat op straat valt naartoe?

We zetten zoveel mogelijk in op waterdoorlaatbaarheid: regenwater dat op een natuurlijke manier in de grond kan infiltreren.

Dat doen we met zoveel mogelijk groen, zoals parkeervakken in grasdals en geveltuinen.

We gebruiken ook zoveel mogelijk waterdoorlatende materialen.

De nieuwe riolering in deze straten zal uiteindelijk moeten aantakken op het riool dat onder de ring loopt.

Worden alle regenpijpen aangesloten op het riool?

Iedereen zal moeten aansluiten op twee rioleringen: het riool voor afvalwater en het riool voor regenwater. De aannemer zal die aansluiten in orde brengen voor rijwoningen.

Wie een voortuin heeft, zal zelf de buizen moeten doortrekken tot aan de rooilijn. Vanaf daar neemt de aannemer het over en sluit hij aan op het hoofdriool. Het is de verantwoordelijkheid van bewoners om ervoor te zorgen dat de aansluitingen tot aan de straat geraken. Hiervoor kun je beroep doen op advies en subsidies van de stad. In de volgende bewonersvergadering krijg je hier meer uitleg over.





Hoe komt het dat sommige kelders last hebben van water na rioleringswerken?

Oude riolen zijn poreus en lekken. (Grond)water zal dus nooit tot boven het niveau van het riool staan, omdat het riool dat grondwater wegvoert. Dat is zonde van het grondwater en moeten we zoveel mogelijk voorkomen. Nieuwe riolen zijn niet meer poreus, dus dat wil zeggen dat grondwater wel tot boven het niveau van een riool kan stijgen.

Maar:

- 1) We verhogen de capaciteit van het riool door regenwater en afvalwater te splitsen. Het riool zal dus meer water kunnen afvoeren dan vandaag het geval is.
- 2) Door zoveel mogelijk water op een natuurlijke manier te laten infiltreren in de grond (in de plaats van het af te voeren), komt er minder druk op het riool wanneer het hard regent. Zo proberen we te voorkomen dat riolen overstromen.

We kunnen niet garanderen dat een kelder die nu droog is, na de rioleringswerken ook droog zal zijn. Heb je twijfels? Vraag dan advies van een specialist. Het is sowieso altijd aan te raden om ervoor te zorgen dat je kelder waterdicht is.

Is het zeker dat de heraanleg in 2027 zal starten?

We verwachten van wel. We leggen de aannemer verschillende eisen op, één daarvan is dat hij in 2027 moet kunnen starten met de werken. Vertragingen kunnen natuurlijk altijd, want er is nog een hele vergunningsperiode door te lopen. De vergunningen worden gegeven door de Provincie Antwerpen.

Contact

Heb je vragen over de inrichting van deze straten? Neem dan contact op met de dienst Mobiliteit op mobiliteit@turnhout.be

Voor alle vragen met betrekking tot het circulatieplan verwijzen we je naar circulatie@turnhout.be

Heb je al concrete vragen over de (riolerings)werken? Dan vragen we je nog even geduld. Op de volgende bewonersvergadering zal veel duidelijk worden en nemen we ook nog ruim de tijd om alle vragen te beantwoorden.

