

Mobiliteit

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

TURNHOUT



Binkenstad Bereikbaar

November 2025

Een nieuw bus- en circulatieplan voor Turnhout

Onder naam Binkenstad Bereikbaar stellen we een nieuw bus- en circulatieplan voor de binnenstad van Turnhout voor. Dit totaalplan omvat een nieuwe circulatie voor auto's en bussen, een aangepast parkeerbeleid en hangt onlosmakelijk samen met de heraanleg van de Gasthuisstraat.

De Gasthuisstraat wordt in 2027 vernieuwd. Er is gekozen om in de toekomst geen bussen meer door de Gasthuisstraat te laten rijden. Maar dat betekent dat die bussen dan ergens anders moeten rijden. En om die nieuwe busroutes toe te laten moeten we ook het autoverkeer herorganiseren en het parkeerbeleid bijsturen. De timing van de heraanleg van de Gasthuisstraat maakt het noodzakelijk om nu stappen te zetten. Alle maatregelen in Binkenstad Bereikbaar zijn haalbaar binnen deze termijn en betekenen een grote stap vooruit qua veiligheid, veiligheid en leefbaarheid van onze binnenstad.

Veranderingen zijn nooit eenvoudig en vragen tijd. Iedereen die zich in Turnhout verplaatst, zal moeten wennen aan de nieuwe situatie. Dit plan zal blijven evolueren; we werken voortdurend aan verbeteringen. Ons werk stopt dus niet wanneer het nieuwe bus- en autocirculatieplan ingaat. We blijven het verkeer opvolgen en sturen bij waar nodig.

In dit document lees je de grote lijnen van het plan. Binkenstad Bereikbaar is goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen, de gemeenteraad en de Kempische Vervoerregioraad. Verdere verfijning gebeurt op wijkniveau, samen met bewoners en ondernemers.

Heb je vragen na het lezen van dit document? Je kan steeds bij ons terecht. Mail ons via circulatie@turnhout.be – we helpen je graag verder.





Inhoud

Waarom een nieuw plan?	3
Bussen storen beleving kernwinkelgebied	3
Sluipverkeer	3
Onlogische routes van en naar de centumparkings	4
Conflicten tussen weggebruikers	5
Hoge parkeerdruk	6
Wat voorafging	6
Gasthuisstraat	7
(Stads)regionale mobiliteitsplannen	7
Planning en overzicht	8
Bouwstenen van Binkestad Bereikbaar	9
1.1. Veilig stappen en fietsen	9
1.2. Vlot naar de centumparkings	10
Probleemstelling	10
De oplossing: een nieuw circulatieplan	12
Een nieuwe binnenstad	14
Parkeren in Turnhout	14
1.3. Betrouwbare bussen	17
Het huidige busnet	17
Hoe we tot het nieuwe plan kwamen	18
De nieuwe buslijnen vanaf 4 januari 2027	18
Dekkingsgebied nieuw busnet	24
De Lijn Flex	24
Resultaten verkeersmodel De Lijn	26
1.4. Een levendig en ondernemend stadshart	27
1.5. Aangename woonbuurten	30
Samengevat	31





Waarom een nieuw plan?

Waarom willen we eigenlijk iets doen aan de circulatie van auto's en bussen in onze binnenstad?

De verkeerssituatie in onze binnenstad is nu niet oké. We merken een aantal problemen in het centrum van Turnhout die aangepakt moeten worden:

Bussen storen beleving kernwinkelgebied

De bussen die over de Grote Markt en door de winkelstraten rijden zorgen er mee voor dat het hier niet aangenaam shoppen is. Vooral de bussen die door de Gasthuisstraat rijden (en dat zijn er een 400-tal per dag) worden als heel storend ervaren door shoppers en winkeluitbaters. De lokale ondernemers zijn al langer vragende partij om de bussen uit die straat te weren.



Sluipverkeer

Er is veel sluipverkeer in de binnenstad. Dit belast de woonbuurten, creëert onveilige situaties voor fietsers, veroorzaakt files en dus vertragingen voor de bussen.

We merken vier grote sluiproutes in onze stad (zie kaart hieronder)

1. In plaats van de ring te nemen, zoekt verkeer van zuid naar noord zijn weg door de Graatakker, Herentalsstraat, Grote Markt, Patersstraat en zo verder naar het noorden. Dit is doorgaand verkeer door de kern van onze stad.
2. In de omgekeerde richting rijden automobilisten vanuit Ravels/Tilburg door de Begijnenstraat, Warandestraat, Stationsstraat en Steenweg op Gierle richting Lille. Dit is doorgaand verkeer dat rijdt door woonwijken en zich mengt in een drukke busroute.
3. Daar zien we de derde sluiproute ontstaan: als de Begijnenstraat en Warandestraat te druk zijn, dan zoekt doorgaand verkeer zijn weg door de Begijnendreef.
4. De Victoriestraat, Korte Vianenstraat, Patriottenstraat en Rubensstraat worden gebruikt om de ring te bereiken, maar doorgaand verkeer rijdt zo door een winkelstraat en door woonstraten die niet geschikt zijn voor druk doorgaand verkeer.

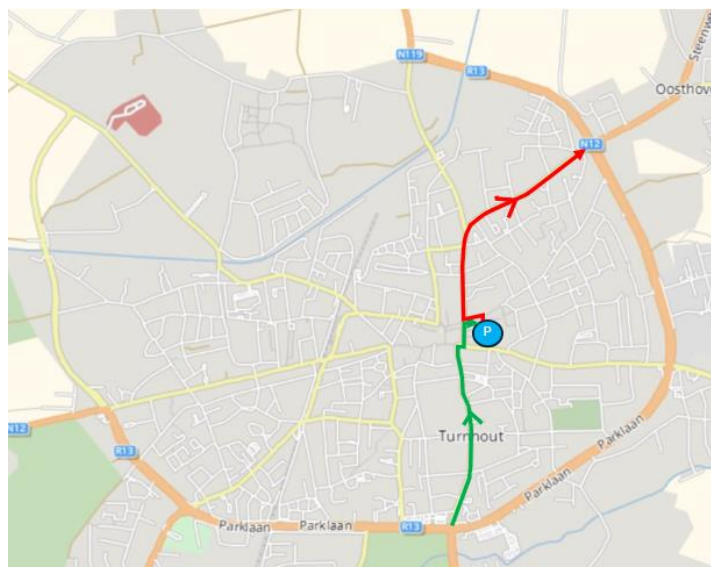




Onlogische routes van en naar de centрупarkings

Vandaag zijn er vele onlogische routes van en naar de centрупarkings van Turnhout.

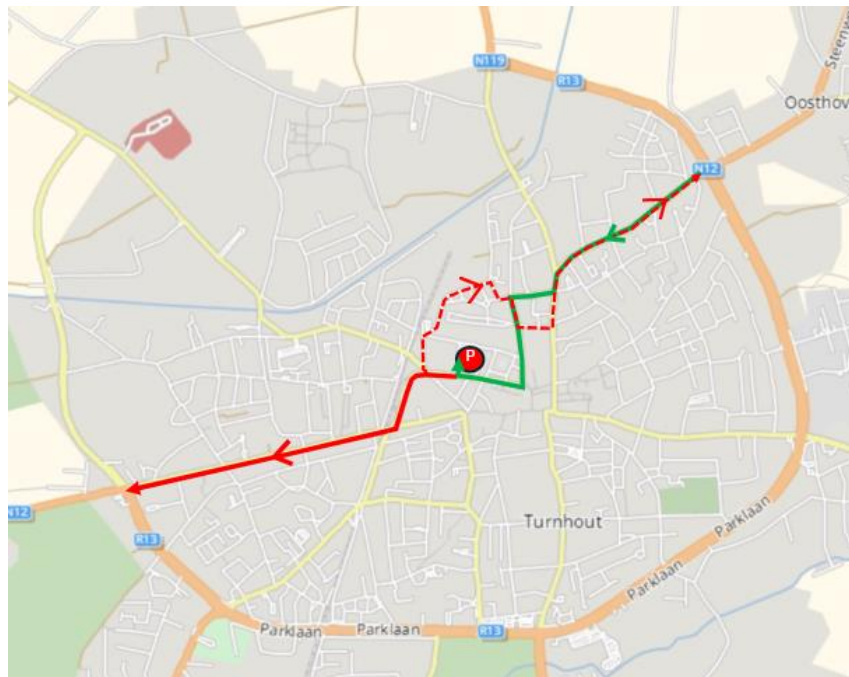
Kom je bijvoorbeeld van Kasterlee, dan wordt je via Graatakker naar Parking Turnova geleid. Na je bezoek wordt je via de Patersstraat weggestuurd naar het noorden van de stad. Dan moet je een groot stuk van de ring afrijden om terug naar Kasterlee te gaan.





Een tweede voorbeeld:

Kom je van Ravels en ga je naar parking Warande? Dan rijd je erheen via de Steenweg op Oosthoven. Na je bezoek stuurt de bewegwijzering er aan de andere kant van de stad, via de Stationsstraat en de Merodelei, uit. In de praktijk rijdt men, bij het verlaten van Parking Warande, door de woonbuurten van de Begijnendreef en Wouwerstraat terug naar de Steenweg op Oosthoven.



Conflicten tussen weggebruikers

Door het drukke verkeer ontstaan er veel conflicten tussen de weggebruikers in onze binnenstad. Bussen, auto's, fietsers en voetgangers maken allemaal gebruik van dezelfde – smalle – straten. Hierdoor vertraagt het verkeer, wat zorgt voor veel frustratie bij voetgangers, fietsers, buschauffeurs, busreizigers en automobilisten. Zo ontstaan gevaarlijke situaties.

Deze foto's illustreren het probleem. Dit zijn heel herkenbare situaties voor iedereen die zich verplaatst in de binnenstad van Turnhout.





Hoge parkeerdruk

Vandaag parkeren heel veel bezoekers op straat. Deze mensen rijden vaak lang rond op zoek naar het laatste vrije parkeerplaatsje boven de grond. Een auto die parkeert, remt het verkeer af, zorgt voor gevaarlijke situaties (bv. conflicten met fietsers) en voor frustratie. Bovendien komen bewoners 's avonds vaak thuis in een straat waar geen plaats meer vrij is voor hun eigen wagen en moeten ze ver zoeken naar de dichtstbijzijnde parkeerplek. Ook wie snel een kleine boodschap wil doen in een winkel, vindt geen plek om dichtbij te parkeren.

Wat voorafging

We weten al langer dat de verkeerssituatie in de binnenstad herbekeken moet worden, maar de geplande heraanleg van de Gasthuisstraat brengt het in een stroomversnelling. De heraanleg van de Gasthuisstraat is de aanleiding om er nu mee aan de slag te gaan.





Gasthuisstraat

De heraanleg van de Gasthuisstraat staat gepland voor 2027. Zo'n heraanleg vraagt jaren voorbereiding. Daarom zijn we in 2024 gestart met een krijtlijnennota, die de basis vormde om een ontwerp bureau aan te stellen.

Een cruciale vraag bij dit proces was: 'Blijven er bussen door de Gasthuisstraat rijden of niet?' Het antwoord op die vraag bepaalt het hele ontwerp van de straat. Een winkelstraat met bussen ziet er immers totaal anders uit dan een winkelstraat zonder bussen.

Bestuurlijk was er een duidelijke voorkeur voor een busvrije Gasthuisstraat, zodat we kunnen streven naar een groene winkelboulevard met pleinsfeer. Maar dat riep meteen een uitdaging op: Is het mogelijk om een buscirculatieplan uit te werken zonder dat bussen door de Gasthuisstraat rijden?

Ook ondernemers van **Ondernemend Stadshart Turnhout** deelden deze ambitie. Zij willen van Turnhout een bloeiende shoppingstad maken, met een aangename winkel-wandelboulevard van Turnova tot aan de Zeshoek.

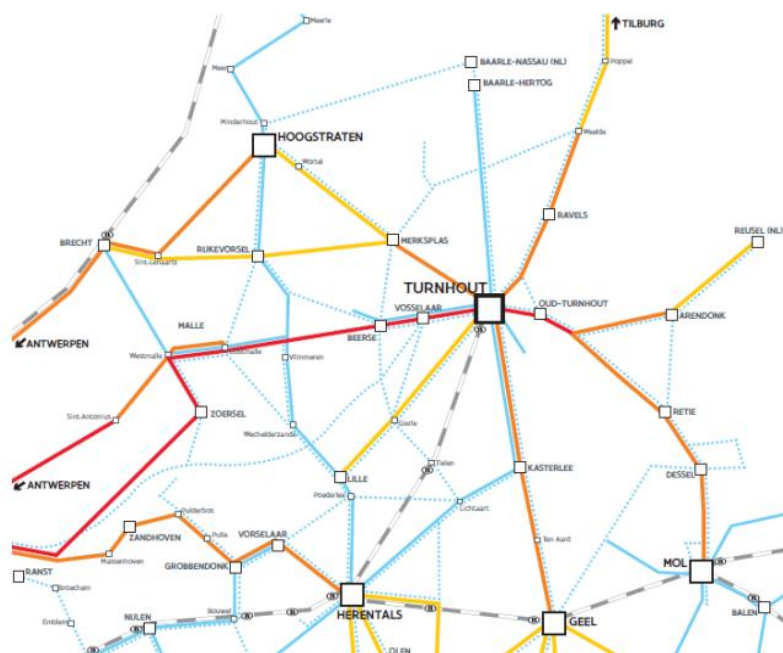
In 2025 volgden participatiemomenten voor bewoners, ondernemers, bezoekers en **inwoners van Turnhout**. Op verschillende manieren konden zij hun mening geven over de toekomst van de straat. Het resultaat was duidelijk: 100% van de respondenten wil geen bussen meer in de Gasthuisstraat.

Ook **De Lijn** is al langer vragende partij om deze route te vermijden, want het is voor chauffeurs geen aangename doorgang.

(Stads)regionale mobiliteitsplannen

Bij het opstellen van een nieuw circulatieplan voor de binnenstad kijken we niet alleen naar Turnhout zelf. Als centrumstad is Turnhout een aantrekkingspool voor de hele noordelijke Kempen. Mensen uit de brede regio komen hier voor zorg, werk, onderwijs en cultuur.

De kaart hieronder toont het duidelijk: alle openbaarvervoernetwerken uit de regio komen samen in Turnhout. Onze stad is de centrale hub voor openbaar vervoer in de Kempen.





We zijn gestart vanuit twee belangrijke beleidsdocumenten om een alternatief buscirculatieplan uit te werken:

- 1) Het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Kempen
- 2) Het stadsregionaal mobiliteitsplan van Kordia, Gewoon Gaan!

Deze plannen legden de basis voor de huidige buscirculatie die op 1 januari 2025 in werking is gegaan. Ze bevatten een duidelijke ambitie: een sterke modal shift.

Wat is de modal shift?

Tussen 2017 en 2035 moet het aantal verplaatsingen met de fiets of met het openbaar vervoer verdubbelen, terwijl het autoverkeer met 25% moet afnemen.

Dat vraagt om een andere manier van denken over mobiliteit in onze stad.



In deze regionale mobiliteitsplannen staat dat Turnhout gegarandeerd bereikbaar moet blijven vanuit alle windrichtingen. Maar de vraag hoe bussen zich in onze binnenstad moeten verplaatsen, bleef open. Hoe bussen in Turnhout moeten rijden, is iets wat de stad Turnhout zelf kan bepalen.

Planning en overzicht

Dit is de planning en het overzicht van de verschillende ingrepen die we zullen nemen:

1 januari 2026	Invoering nieuw parkeerbeleid
Voorjaar 2026	Informatie- en participatiemomenten met buurten die veranderingen zullen ervaren
Na de zomer 2026	Start heraanleg Warandestraat Fase 1 van het nieuwe circulatieplan gaat in. Door de werken aan de Warandestraat wordt het verkeer omgeleid. De omleiding is geënt op de toekomstige circulatie. De verkeersfilters in de Begijnenstraat en Begijnendreef worden ingevoerd. Bussen volgen omleidingen in functie van de werken aan de Warandestraat
4 januari 2027	Fase 2 van het nieuwe circulatieplan gaat in. De Patersstraat en Otterstraat worden van rijrichting omgedraaid. We activeren de verkeersfilters aan de Vianenstraat, Korte Vianenstraat en oostzijde van de Grote Markt. Bussen rijden volgens het nieuwe busplan
Februari 2027	Na de wintersolden: start heraanleg Gasthuisstraat
Doorlopend	Communicatie Monitoring Evaluatie en bijsturing





Bouwstenen van Binkestad Bereikbaar

1.1. Veilig stappen en fietsen

Deze foto's tonen de dagelijkse realiteit van het verkeer in het centrum van Turnhout: bussen, auto's en fietsers moeten samen een kleine ruimte delen. Doorgaand verkeer zorgt voor filevorming op belangrijke assen voor bestemmingsverkeer, bussen en (schoolgaande) fietsers. Dit creëert frustraties bij alle weggebruikers en dus onveilige situaties. Dit moeten we aanpakken om van Turnhout een veilige fietsstad te maken.



Momenteel mag je als fietser alleen in eenrichting door de Warandestraat en Gasthuisstraat fietsen. Samen maken die straten een lus voor fietsers. Maar dit beperkt de bewegingsvrijheid van fietsers en zorgt voor omrijroutes en verkeersovertredingen.

Wat we willen is:

- een vlot en veilig bereikbare binnenstad voor voetgangers en fietsers;
- een optimale beleving van de binnenstad voor voetgangers;
- veilige routes waar fietsers samen met auto's en bussen van en naar de binnenstad kunnen rijden;
- en optimale flexibiliteit voor fietsers om zich in de binnenstad te bewegen.

Op deze kaart zie je de fietsroutes naar de binnenstad van Turnhout (volle lijn) vanuit verschillende woonbuurten. Tussen de steenwegen (groene vlakken) zijn er fietsverbindingen naar en door de stad waar fietsers veilig kunnen rijden, weg van druk autoverkeer.

De stippellijnen zijn de steenwegen die autoverkeer combineren met fietsers.

De Gasthuisstraat en Warandestraat zijn nodig voor fietsers om zich veilig en vlot van oost naar west te kunnen begeven door Turnhout. In 2026 vernieuwen we de Warandestraat, en in 2027 de Gasthuisstraat.





1.2. Vlot naar de centumparkings

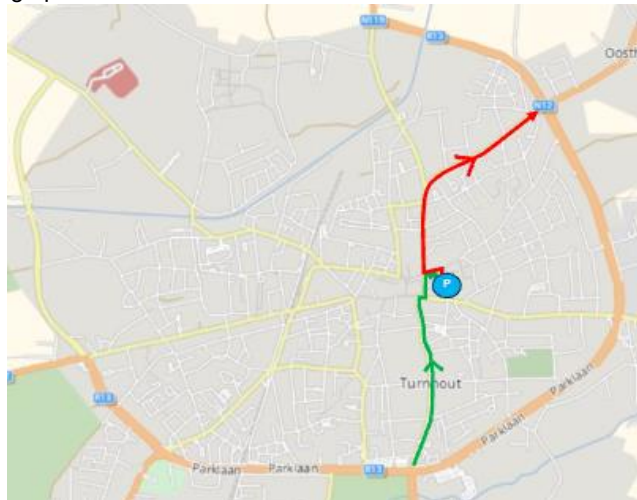
Probleemstelling

Er zijn veel parkings in onze binnenstad, maar toch zien we dat parkings Turnova, Warande en Le Bon dienst doen als hoofdparking. De andere parkings (bv cinema, station, Blairon, Muylenberg,...) zijn aanvullend of dienen een specifieke bestemming.

De heen- en weerroutes naar die parkings zijn niet altijd logisch.

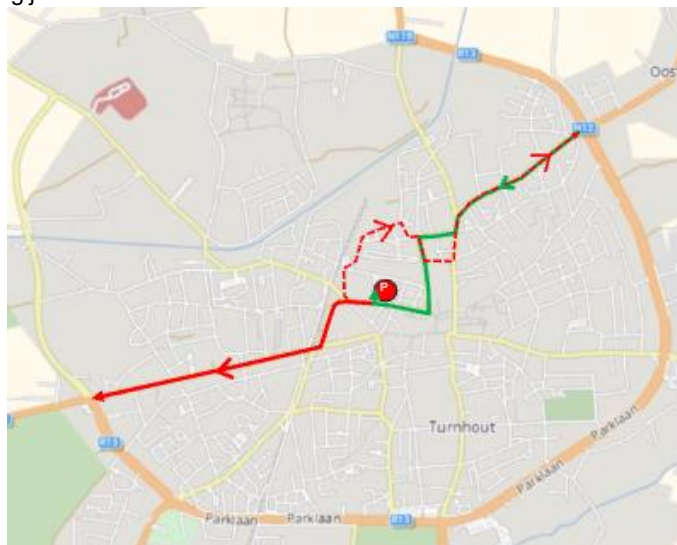
Bijvoorbeeld:

Kom je van Kasterlee of Geel, dan rijdt je via Graatakker naar parking Turnova. Als je parking Turnova verlaat, dan moet je wegrijden via de Patersstraat, Steenweg op Oosthoven en via de ring een langere weg dan nodig terugrijden naar de Steenweg op Zevendonk:



Een ander voorbeeld:

Kom je vanuit Ravels en wil je naar de Warande? Dan bereik je die parking via de Steenweg op Oosthoven, Koning Albertstraat, Begijnenstraat en Warandestraat. Als je de bewegwijzering volgt, dan wordt je van daaruit terug naar de ring gestuurd via de Stationsstraat, Merodelei en Steenweg op Antwerpen, helemaal aan de andere kant van de stad. We zien dat mensen dat niet doen, maar bij het verlaten van parking Warande, een sluiproute zoeken via de Begijnendreef en Korte Begijnenstraat:





De huidige circulatie laat veel doorgaand verkeer toe.

Doorgaand verkeer is verkeer dat wel door de binnenstad rijdt, maar daar eigenlijk geen bestemming heeft.

Op het kaartje links zie je enkele van die grote assen voor doorgaand verkeer, onder andere:

- Verkeer vanuit richting Kasterlee naar richting Tilburg rijdt via Graatakker, Grote Markt en Patersstraat dwars door de stad in plaats van de ring te nemen.
- Verkeer vanuit richting Ravels naar richting Lille of Beerse rijdt via de Koning Alberstraat, Warandestraat en Stationsstraat naar het westen van Turnhout in plaats van over de ring te rijden.

Wanneer al dat verkeer ook nog terug wil, dan ontstaat de 'binnenring' van Turnhout die je op het kaartje rechts ziet, in het zwart. Dit is ook de route die veel auto's rijden om een parkeerplek op straat te zoeken. Deze straten, veelal woon-, shopping- of historische straten, dienen zo als verdeler van het verkeer dat van de ene naar de andere kant van de stad wil.

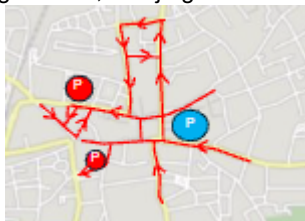


Al dat doorgaand verkeer:

- rijdt in de weg van wie wel een bestemming heeft in onze binnenstad;
- zorgt voor langere files in het centrum;
- zorgt ervoor dat bussen niet op tijd aan hun haltes zijn;
- creëert een onveiligheidsgevoel voor fietsers;
- verhindert een aangename beleving van de binnenstad.

De westelijke invalswegen functioneren anders dan de oostelijke

Turnhout heeft een historische binnenstad, gevormd in een periode zonder auto's. Die historische straten zijn smaller. Verkeer kan daar alleen in een richting rijden. Eenmaal je als bestuurder in zo'n straat terecht bent gekomen, heb je geen andere keus dan de circulatie te volgen. Je kan er geen rechtsomkeer maken.



Het gaat hier om de Otterstraat, Patersstraat, Begijnenstraat, Warandestraat, Renier Sniedersstraat, Gasthuisstraat, Herentalsstraat en straten eromheen. Dat zijn ook de straten rondom de grote centumparkings Warande, Turnova en Le Bon.

De westelijke routes naar parking Warande en Le Bon zijn breed genoeg om verkeer in twee richtingen toe te laten. Dat zijn deze invalswegen:

- Steenweg op Merksplas – Nieuwe Kaai – Guldensporenlei
- Steenweg op Antwerpen –Merodelei
- Steenweg op Gierle – Spoorwegstraat





Verkeer vanuit het oosten dat de stad binnenrijdt, komt altijd in een historische smalle straat terecht: ofwel de Herentalsstraat, Otterstraat of Patersstraat. Daar kan alleen maar eenrichtingsverkeer. Dat wil dus zeggen dat alle verkeer dat een van deze straten binnenrijdt, via een andere straat het centrum terug zal moeten verlaten.

De oplossing: een nieuw circulatieplan

Verkeersfilters in deze straten stoppen doorgaand en sluipverkeer:

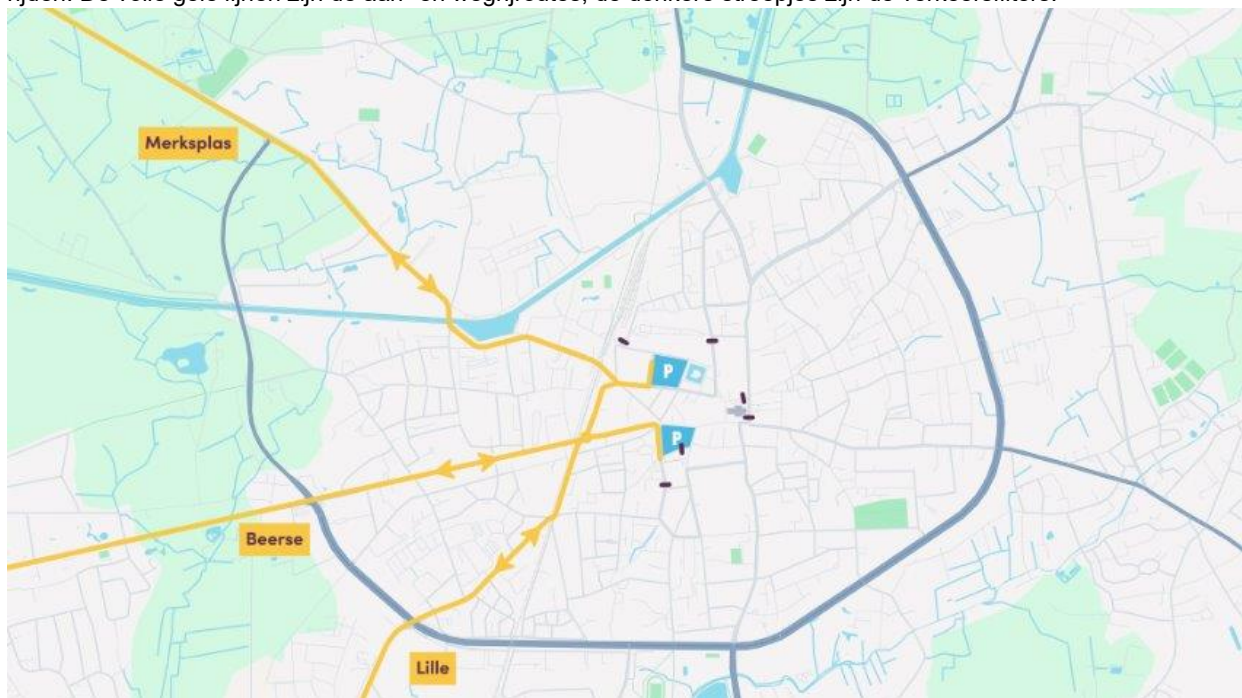
- Begijnenstraat → hiermee stoppen we een grote sluiproute. Alleen bestemmingsverkeer zal hier kunnen rijden. Hier komen geen bussen en doorgaand verkeer meer. Dit betekent dat ook in de Warandestraat alleen nog bestemmingsverkeer zal rijden en bussen die vanuit de Grote Markt komen.
- Begijnendreef → om te voorkomen dat dit de nieuwe sluiproute wordt wanneer we een filter in de Begijnenstraat plaatsen
- Vianenstraat → om te voorkomen dat verkeer uit de Graatakker een sluiproute zoekt via de Deken Adamsstraat
- Korte Vianenstraat → om te voorkomen dat verkeer uit de Graatakker een sluiproute zoekt via de Deken Adamsstraat
- Oostzijde Grote Markt → om de sluiproute van zuid naar noord te stoppen. Aan de kant van Turnova zullen enkel nog bussen, taxi's en fietsers rijden, geen auto's meer.
- Noordzijde Grote Markt (bestaat nu al)
- Gasthuisstraat (bestaat nu al)

De verkeersfilters komen in de vorm van ANPR-camera's. Die camera's registreren nummerplaten. Is je nummerplaat geregistreerd als bewoner, als verzorger, als leverancier,...? Dan kun je verder rijden en zonder zorgen de straat ingaan.

Kom je vanuit het westen? (Merksplas, Beerse, Lille). Dan wordt je met de auto naar parkings Warande of Le Bon geleid. Autoverkeer rijdt via dezelfde weg terug als vanwaar het kwam.

Heb je geen bestemming in het centrum, maar wil je naar de andere kant (Tilburg, Ravels, Oud-Turnhout,...) Dan rijdt je via de ring.

De kaart hieronder toont hoe autoverkeer dat vanuit Merksplas, Beerse of Lille naar het centrum wilt, zal moeten rijden. De volle gele lijnen zijn de aan- en wegroutes, de donkere streepjes zijn de verkeersfilters:



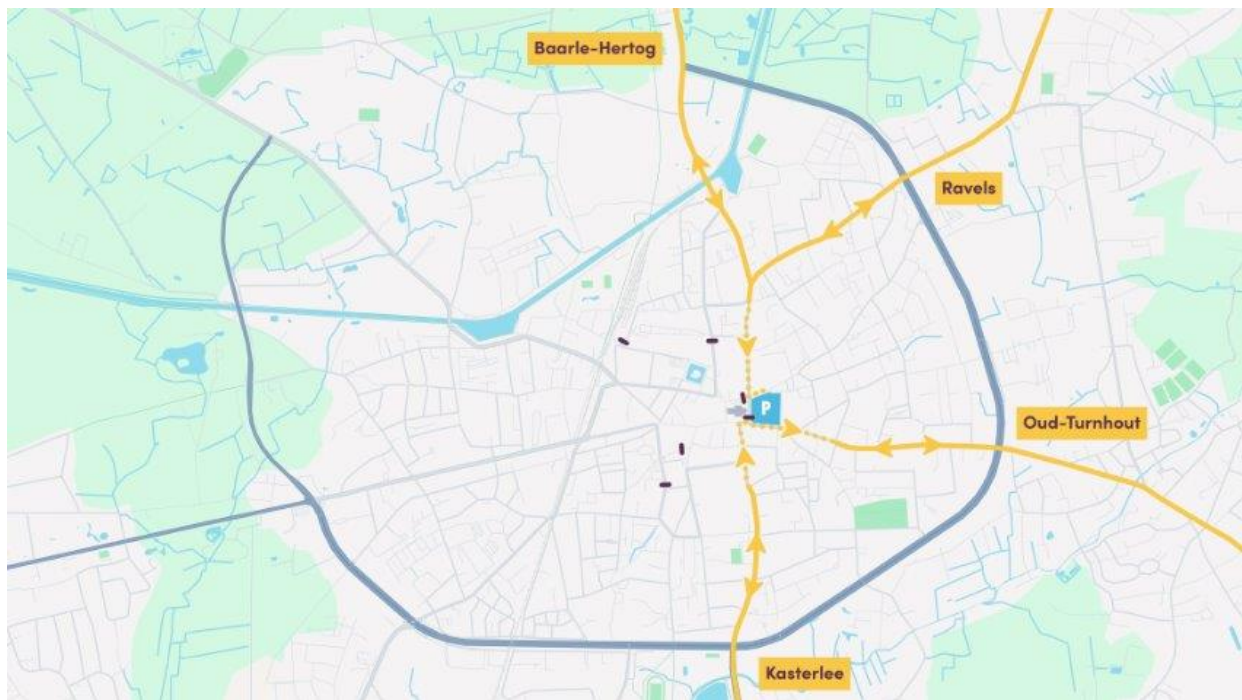


Wil je via het oosten van de stad Turnhout binnenrijden (Koningin Elisabethlei, Steenweg op Oosthoven, Steenweg op Mol, Graatakker)? Dan wordt je als autobestuurder naar parking Turnova geleid via de Graatakker of Patersstraat. Je kan wegrijden via de Otterstraat om op die manier de kortst mogelijke en meest logische route te rijden. Doordat we de Patersstraat van richting omdraaien, vermijden we sluipverkeer van zuid naar noord doorheen de stad.

De kaart hieronder toont hoe je vanuit Baarle-Hertog/Tilburg, Ravels, Oud-Turnhout en Kasterlee het centrum van Turnhout kan binnenrijden en verlaten. De volle gele lijnen laten tweerichtingsverkeer toe. De stippellijnen zijn straten met enkelrichtingsverkeer:

- Graatakker: geen verandering
- Herentalsstraat: eenrichtingsverkeer naar de Grote Markt toe
- Grote Markt: verkeer komt uit de Herentalsstraat en slaat direct rechtsaf de Otterstraat in. Alleen bussen, taxi's en fietsen kunnen op die hoek ook naar links. Aan de noordzijde van de Markt verandert niets.
- Patersstraat: eenrichtingsverkeer naar de Grote Markt toe. Vanuit de Patersstraat kun je met de auto niet naar de Otterstraat. Als je vanuit de Patersstraat naar parking Turnova rijdt, dan verlaat je die via de Otterstraat. Verkeer dat niet in Turnova moet zijn, kan via de Baron Frans du Four en Hovenierstraat terug naar de ring. De voetgangerszone daar wordt opgeheven.
- Otterstraat: eenrichtingsverkeer weg uit het centrum

De donkere streepjes geven de verkeersfilters weer.



We draaien de bestaande rijrichting van de Patersstraat en Otterstraat dus om. Dat zal gevolgen hebben voor de rijrichting van enkele straten die hierop uitgaan (denk aan de Kwakkelstraat, Draaiboornstraat en Koning Albert- en Korte Begijnenstraat).

De gewijzigde circulatie zal een verandering vragen van de omliggende buurten en wijken, vooral die in het centrum en oosten van Turnhout. In het voorjaar van 2026 gaan we in gesprek met al deze buurten om de toekomstige situatie toe te lichten en om samen met deze mensen de puntjes op de i te zetten. We passen deze kaarten aan naarmate de beslissingen die uit deze gesprekken zullen volgen.





Deze gecombineerde kaart toont de grote verkeersstromen die zullen gelden vanaf 4 januari 2027:



Een nieuwe binnenstad

Dit nieuwe circulatieplan creëert een groot gebied midden in de stad waar doorgaand verkeer plaats zal maken voor gebruikers van de stad. Van de zeshoek tot Turnova en van het beginnhof tot de Deken Adamsstraat – heel deze zone in de binnenstad wordt vrij van doorgaand verkeer. Dit biedt ons heel veel kansen om in te zetten op extra beleving en ontmoeting.

Parkeren in Turnhout

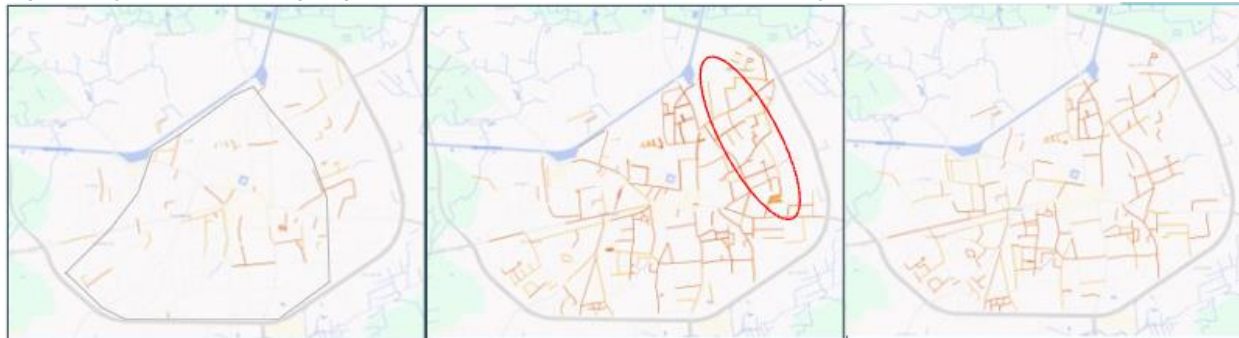
Om auto's in de parkings te krijgen, moeten we ook een sturend parkeerbeleid voeren. We willen de auto's op de juiste plek. Parkeren in straat blijft mogelijk, maar momenteel is dat niet efficiënt georganiseerd waardoor er parkeeroverlast ontstaat.

Turnhout is de voorbije jaren geëvolueerd en gegroeid en trekt dus meer mensen (en auto's) aan. Voor die extra auto's zijn er parkings gebouwd, maar mensen vinden er de weg niet naartoe of ze vinden ze niet interessant. Om mensen in de parkings te krijgen, moet de prijs hen daartoe stimuleren.





We zijn onze studie begonnen met een parkeeronderzoek in Turnhout. Op verschillende momenten hebben we het afgelopen jaar parkeertellingen gedaan in alle straten in de binnenstad. Dit zijn de resultaten daarvan:



Dag

Avond 18u – 20u

Nacht 00u

Hoe lees je deze kaarten?

- Een parkeerbezetting van 100% wil zeggen dat alle parkeerplaatsen in die straat op een correcte manier gebruikt worden.
- Als de parkeerbezetting meer dan 100% is, is de straat gekleurd op de kaarten
- De afgebakende zone op de meest linkse kaart is de betaalzone die geldt in 2025.

Wat zien we?

- Overdag valt de parkeerdruk buiten de betaalzone relatief goed mee.
- Tussen 18 en 20 uur wordt het dramatisch. Zeker in het oosten van de stad. Bewoners daar klagen met recht en reden dat ze geen parkeerplek vinden in hun omgeving wanneer ze thuiskomen van het werk.
- 's nachts zien we ook een grote parkeerdruk, maar dit geeft wel een goed beeld op wat nodig is qua bewonersparkeren. We gaan ervan uit dat bezoekers 's nachts de stad weer verlaten hebben en dat alleen bewoners dan nog op straat parkeren.

Een lezing van de parkeerbezetting van parkings Warande, Turnova en Le Bon bevestigen de tendensen die we zien in de parkeertellingen:

Time	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday	Tt
00:00-01:00	11	11	12	12	11	33	34	
01:00-02:00	10	10	11	11	10	22	24	
02:00-03:00	10	10	11	10	9	17	20	
03:00-04:00	10	10	11	10	9	14	17	
04:00-05:00	10	11	11	10	9	12	15	
05:00-06:00	22	23	22	21	19	20	23	
06:00-07:00	29	31	29	28	25	22	23	
07:00-08:00	69	79	67	74	63	26	34	
08:00-09:00	129	143	127	136	122	41	52	
09:00-10:00	172	182	167	183	164	67	85	
10:00-11:00	180	187	169	197	180	106	114	
11:00-12:00	180	188	166	196	183	135	114	
12:00-13:00	168	179	152	181	172	131	93	
13:00-14:00	181	186	162	189	168	145	95	
14:00-15:00	180	183	165	184	165	152	108	
15:00-16:00	167	173	152	173	149	142	100	
16:00-17:00	143	148	131	150	132	125	90	
17:00-18:00	84	92	86	96	90	97	74	
18:00-19:00	55	67	61	73	69	87	53	
19:00-20:00	50	75	72	88	104	118	44	
20:00-21:00	45	70	72	82	113	118	36	
21:00-22:00	34	59	60	70	106	109	30	
22:00-23:00	25	44	39	57	92	93	20	
23:00-24:00	15	18	18	25	53	57	16	

Time	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday	Tt
00:00-01:00	68	77	85	82	71	97	114	
01:00-02:00	67	76	82	79	66	82	100	
02:00-03:00	67	76	81	77	66	77	94	
03:00-04:00	66	76	81	77	65	75	91	
04:00-05:00	66	76	81	76	66	74	89	
05:00-06:00	69	78	84	79	67	74	89	
06:00-07:00	70	80	85	80	70	77	88	
07:00-08:00	85	104	101	98	81	83	94	
08:00-09:00	118	151	143	142	128	129	117	
09:00-10:00	134	178	170	169	161	212	147	
10:00-11:00	151	200	196	191	187	307	180	
11:00-12:00	166	213	203	207	205	353	180	
12:00-13:00	183	218	211	213	218	388	117	
13:00-14:00	199	217	226	213	235	303	102	
14:00-15:00	215	228	247	226	248	307	105	
15:00-16:00	212	227	253	226	236	304	106	
16:00-17:00	218	240	250	228	238	275	104	
17:00-18:00	223	237	233	229	232	237	106	
18:00-19:00	202	223	219	213	215	212	107	
19:00-20:00	176	198	200	198	202	197	102	
20:00-21:00	133	163	161	162	171	171	92	
21:00-22:00	107	135	137	137	151	157	82	
22:00-23:00	88	111	112	114	132	145	73	
23:00-24:00	80	97	96	96	117	132	68	

Time	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday	Tt
00:00-01:00	5	4	5	4	5	9	13	
01:00-02:00	4	3	4	4	4	8	10	
02:00-03:00	4	3	4	4	4	7	9	
03:00-04:00	4	3	4	4	4	7	8	
04:00-05:00	4	3	4	4	4	5	7	
05:00-06:00	4	3	4	4	4	5	7	
06:00-07:00	4	4	5	4	5	7	7	
07:00-08:00	7	7	8	6	7	9	7	
08:00-09:00	21	22	23	19	21	23	10	
09:00-10:00	52	61	63	59	69	94	14	
10:00-11:00	87	110	110	106	127	181	18	
11:00-12:00	98	130	123	127	149	212	20	
12:00-13:00	98	130	119	130	152	202	22	
13:00-14:00	108	139	134	135	158	206	26	
14:00-15:00	111	136	151	137	164	219	29	
15:00-16:00	96	117	141	120	145	206	30	
16:00-17:00	74	91	108	95	118	170	27	
17:00-18:00	47	63	67	62	77	113	21	
18:00-19:00	25	36	36	33	42	61	14	
19:00-20:00	15	21	22	18	25	36	10	
20:00-21:00	13	16	18	15	22	32	8	
21:00-22:00	11	13	14	12	20	28	6	
22:00-23:00	6	9	10	9	17	23	5	
23:00-24:00	4	6	5	6	12	18	5	

Warande

Turnova

LeBon

Overdag wordt best goed geparkeerd in deze parkings, maar om 18 uur lopen deze parkings leeg. Dat is niet toevallig het moment waarop betalend parkeren op straat gratis wordt. Auto's die eigenlijk nog in de parkings horen, zoeken dan een plekje op straat.





Een nieuw parkeerbeleid vanaf 1 januari 2026

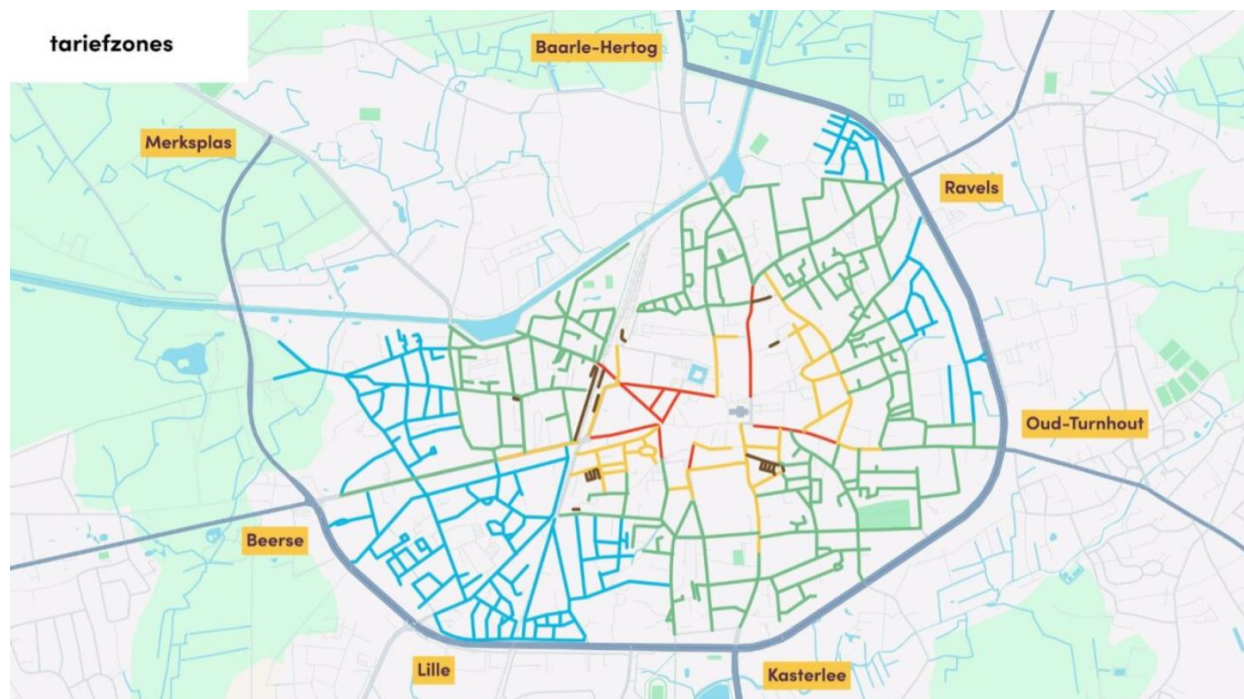
In Turnhout zijn er 8 585 parkeerplaatsen op het openbaar domein. Daarbij komen nog 2 000 parkeerplaatsen in parkings.

Maar in 2025 zijn een kleine 10 000 bewonerskaarten in omloop.

Straatparkeren moet dus efficiënter georganiseerd worden. Uit ons parkeeronderzoek blijkt dat de parkings onderbenut blijven. Dit gaat ten koste van parkeermogelijkheden voor bewoners of kortparkeren voor klanten van lokale handelaars.

Om de parkings interessanter te maken en meer parkeerplaats vrij te krijgen op straat moeten we ons beleid dus bijsturen. We nemen drie maatregelen:

- 1) **We breiden de parkeerzones uit:** tariefzone TUR4 wordt groter. Alle resterende straten binnen de ring en de vaart waar geen betalend parkeren geldt, wordt een blauwe zone. Zo voorkomen we een overloop vanuit de betalende parkeerzones naar deze straten.
- 2) **We breiden de parkeertarieven uit:** in alle straten met een parkeerregime moet je tot 20 uur 's avonds een parkeerbewijs hebben.
- 3) **We passen de parkeertarieven aan:** om concurrentieel te zijn met de parkings stellen we de tarieven voor straatparkeren bij. In vergelijking met andere steden is Turnhout al langer heel goedkoop; een inhaalbeweging is dus nodig. Het Turnhouts Kwartiertje blijft bestaan. Overal kun je het eerste kwartier gratis parkeren. In sommige straten kon je nog een half uur gratis parkeren, maar om het eenduidig te maken wordt ook dit een gratis kwartier.



Rood = TUR1

Geel = TUR2

Bruin = TUR3

Groen = TUR4

Blauw = blauwe zone

Parkeervergunningen

Bewoners van Turnhout hebben recht op een gratis bewonerskaart per adres. Die bewonerskaart is een parkeervergunning. Daarmee kan je als bewoner gratis parkeren op straat in een bepaalde zone rondom je woning. Een tweede bewonerskaart is betalend. Er worden niet meer dan twee bewonerskaarten per gezin uitgeschreven. Ook verzorgers, mensen met een deelwagen en mensen die in Turnhout werken en hier moeten parkeren kunnen een parkeervergunning aanvragen.





Parkeervergunningen worden uitgeschreven door Parkeerwinkel Moovia
 Parkeerwinkel Moovia
 Parking Turnova – verdieping -1
 P.J. Brepolsplein 20, 2300 Turnhout
 03 217 44 98
parkeren.turnhout.be@moovia-onstreet.be

Vanaf 1 januari 2026 gelden deze nieuwe **parkeertarieven** in Turnhout:

Parkeertarieven

9 tot 20 uur	TUR1	15 minuten gratis	2,50 euro 3,50 euro	1ste uur 2e uur max. 2 uur
9 tot 20 uur	TUR2	15 minuten gratis	2,50 euro 3,50 euro	1ste uur 2e uur max. 2 uur
9 tot 20 uur	TUR3	15 minuten gratis	2 euro 1,70 euro 1,30 euro 1 euro 7 euro	1ste uur 2e uur 3e uur 4e uur dagtarief
9 tot 20 uur	TUR4	15 minuten gratis	0,80 euro	per uur max. 5 uur
9 tot 20 uur	blauwe zone		gratis	max. 2 uur
Parkeren zonder geldig ticket			40 euro parkeerboete	

Parkeren bij een laadpaal

Ook bestuurders van een elektrische wagen zullen zich aan deze parkeertarieven moeten houden wanneer ze parkeren laden aan een laadpaal in de Turnhoutse binnenstad. Er zijn meer dan 90 parkeerplaatsen bij een laadpaal die in het parkeerregime vallen. Maar momenteel zijn die vaak bezet door bezoekers die daar nu gratis parkeren. Vanaf 1 januari 2026 zullen bestuurders dus ook een parkeerticket moeten nemen of een blauwe kaart moeten leggen wanneer ze hun auto parkeren aan een laadpaal. Bewoners blijven gratis parkeren aan een laadpaal dankzij hun bewonersvergunning.

1.3. Betrouwbare bussen

Het huidige busnet

Vooraleer we het nieuwe buscirculatieplan toelichten, moeten we eerst begrijpen hoe het bestaande busnet werkt. Turnhout is centraal gelegen in het regionale busnetwerk. Vanuit alle windrichtingen bereiken bussen onze stad.





Dagelijks rijden er honderden bussen onze stad en in uit. De meeste van deze bussen rijden een lusje via het station – de Merodelei – Gasthuisstraat – Grote Markt – Warandestraat – station.

De enige uitzondering hierop is de busroute tussen Merksplas en Arendonk. Die lijn rijdt door de stad, zonder hier een eindhalte te hebben.

In Turnhout zijn nu twee grote hoppinpunten, maar we missen nog een hoppinpunt aan de ring. Dat zou onze stad veel kansen bieden.

Wat is een hoppinpunt?

Een hoppinpunt is een knooppunt waar verschillende vervoersmiddelen samenkomen, zodat je makkelijk kunt overstappen van het ene vervoersmiddel op het andere. Het zijn dus belangrijke bushaltes.

Het **station** is een interregionaal hoppinpunt

De **Warande** is een regionaal hoppinpunt

Papenbrugge moet ons derde hoppinpunt worden, met internationale connectie. Ook het regionaal mobiliteitsplan onderstreept het belang van een hoppinpunt aan de ring. Dit hoppinpunt zal Turnhout verbinden met verkeersmiddelen met een internationale connectie (nabijheid E34, interessante stopplaats voor internationale busreizen). Bij het uitwerken van het circulatieplan voor bussen hebben we dit grote hoppinpunt weten te verbinden met de binnenstad en de andere hoppinpunten.

Hoe we tot het nieuwe plan kwamen

We werken intensief samen met De Lijn om nieuwe busroutes door de binnenstad uit te tekenen. Het regionaal mobiliteitsplan blijft daarbij de basis: bussen blijven op dezelfde manier naar Turnhout komen, maar hun route in de stad kan veranderen.

Samen met De Lijn hebben we voor elke lijn bekeken:

- vanuit welke richting de bus de stad binnenkomt,
- welke straten geschikt zijn om bussen door te laten rijden,
- hoe we onnodige omwegen en onnodig overstappen vermijden,
- hoe we rij- en rusttijden van chauffeurs respecteren.

Belangrijke voorwaarden: het nieuwe bussysteem moet budgetneutraal zijn en mag geen verlies van reizigers betekenen. De Lijn kon alleen instemmen met de nieuwe buscirculatie als het geen extra kost voor hen betekent en ze minstens evenveel reizigers bedienen.

We onderzochten verschillende scenario's: van een nieuwe centrumlus tot een overstapmodel. Al snel bleek dat spreiding over meerdere routes de beste oplossing was om de leefbaarheid in straten te garanderen. Dat criterium stond altijd centraal.

Ook De Lijn testte elk scenario uit in een verkeersmodel. Uiteindelijk kwamen we tot vijf mogelijke oplossingen: voor elke buslijn kiezen we de oplossing dat het best past bij de richting van waaruit de bus komt. Zo spreiden we het busverkeer en verbeteren we de bereikbaarheid van de stad.

- 1) Lus via Steenweg op Gierle
- 2) Doorkoppelen lijnen
- 3) Lus via Sint Antoniusstraat
- 4) Nieuw lus Rubensstraat
- 5) Nieuwe noordelijke lus

De nieuwe buslijnen vanaf 4 januari 2027

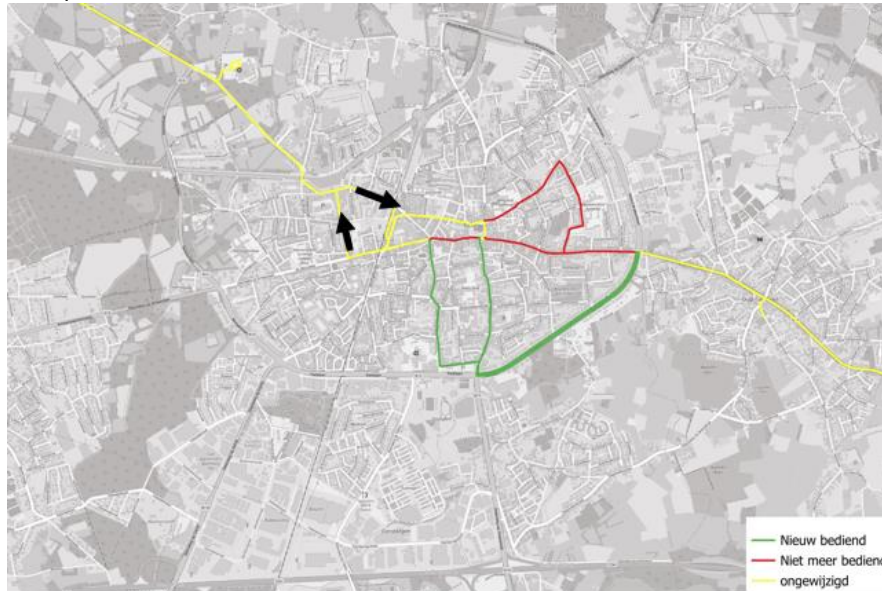
Hieronder sommen we de veranderingen per buslijn op Turnhouts grondgebied op. De Lijn berekent momenteel wat de reistijden per lijn zijn en wat de veranderingen per halte zijn. We verwijzen je daarvoor door naar de website van De Lijn www.delijn.be.





Lijn 43 a/b: Brecht/Hoogstraten – Turnhout – Arendonk/Reusel

- Doorgekoppelde lijn
- Vanaf januari 2027 rijdt deze lijn de stad in en uit via de ring. Deze lijn rijdt niet meer in de Baron Frans du Fourstraat en Hovenierstraat.
- Frequentie dal: elke 30 minuten
- Frequentie spits: elke 15 minuten



Lijn X41: Turnhout – Malle – Antwerpen

- Lus Sint Antoniusstraat
- Vanaf januari 2027 rijdt deze lijn niet meer tot op de Grote Markt. De bussen rijden via de Zeshoek, door de Sint Antoniusstraat, naar de Warandestraat en via de Stationsstraat terug naar Malle
- Frequentie: elke 15 minuten





Lijn 21: Turnhout – Vosselaar

- Lus Steenweg op Gierle
- Vanaf januari 2027 rijden deze bussen via de ring en Graatakker naar de Grote Markt en Warandestraat. Deze lijn zal het Stadspark en de UGC bedienen.
- Frequentie dal: elke 60 minuten
- Frequentie spits: elke 30 minuten



Lijn 49: Turnhout – Geel

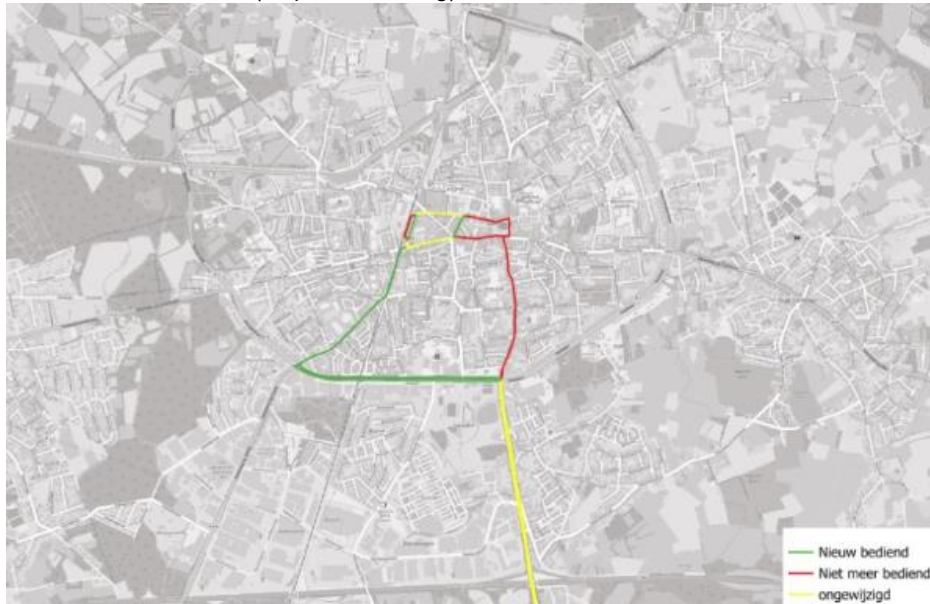
- Nieuwe lus Rubensstraat
- Vanaf januari 2027 rijden deze bussen via de Victoriestraat, Rubensstraat en Papenbruggestraat naar de ring en zo naar Geel.
- Frequentie: elke 30 minuten (+ spitsversterking)





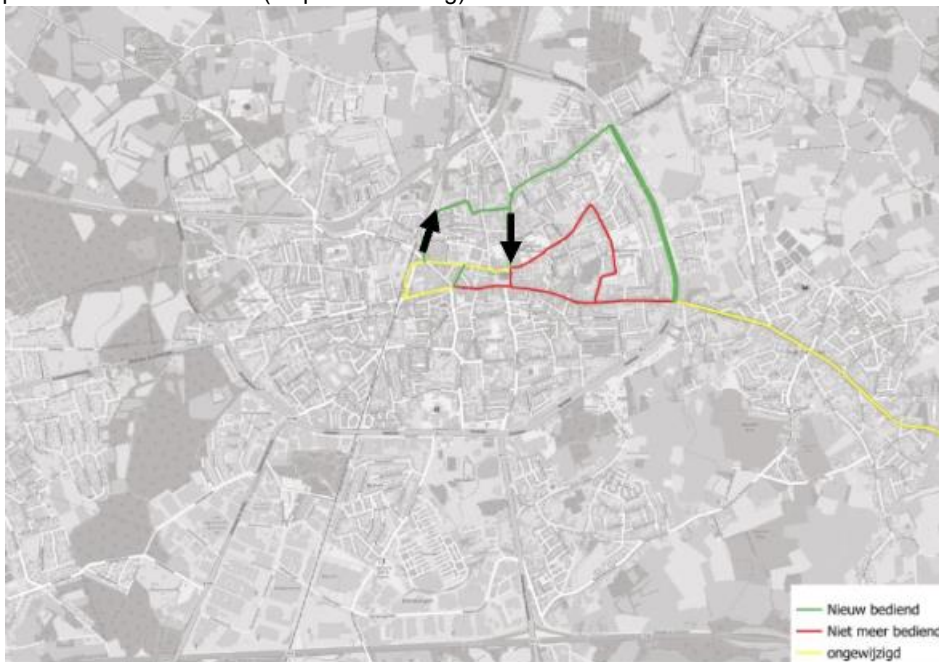
Lijn 33: Turnhout – Kasterlee – Herentals

- Lus Steenweg op Gierle
- Vanaf januari 2027 rijden deze bussen via de ring en de Steenweg op Gierle en Spoorwegstraat naar het centrum. Daar maken ze een lus via de Merodelei, Sint Antoniusstraat, Warandestraat en Stationsstraat. Deze bussen rijden niet meer door de Graatakker en de Grote Markt.
- Frequentie: elke 60 minuten (+ spitsversterking)



Lijn 47: Turnhout – Mol

- Nieuwe noordelijke lus
- Vanaf januari 2027 rijden deze bussen Turnhout binnen via de ring en Steenweg op Oosthoven. Daar rijden ze de via de Patersstraat naar de Grote Markt, en Warandestraat. Ze verlaten het centrum terug via de Begijnendreef om zo via de Koning Alberstraat terug naar de Patersstraat en de ring te rijden.
- Frequentie: elke 30 minuten (+ spitsversterking)





Lijn 45 Tilburg – Turnhout

- Nieuwe noordelijke lus
- Vanaf januari 2027 rijden de bussen van deze lijn via de Patersstraat naar de Grote Markt. Om de stad te verlaten rijden ze een lusje via de Sint Antoniusstraat om naar de Begijnendreef te rijden en zo via de Koning Albertstraat – Patersstraat – Steenweg op Oosthoven terug naar de ring te gaan.
- Frequentie: elke 30 minuten



Lijn 46 Turnhout – Baarle

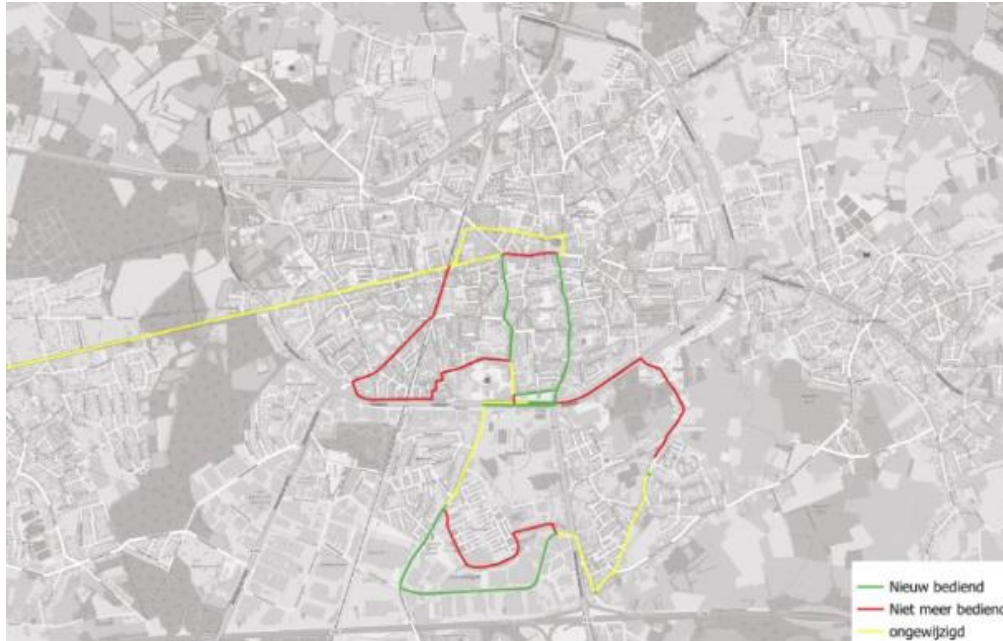
- Gekozen puzzelstuk: nieuwe noordelijke lus
- Vanaf januari 2027 rijden de bussen van deze lijn via de Patersstraat naar de Grote Markt. Om de stad te verlaten rijden ze een lusje via de Sint Antoniusstraat om naar de Begijnendreef te rijden en zo via de Koning Albertstraat – Patersstraat – Kon. Elisabethlei de stad terug te verlaten.
- Frequentie: elke 60 minuten (+ spitsversterking)





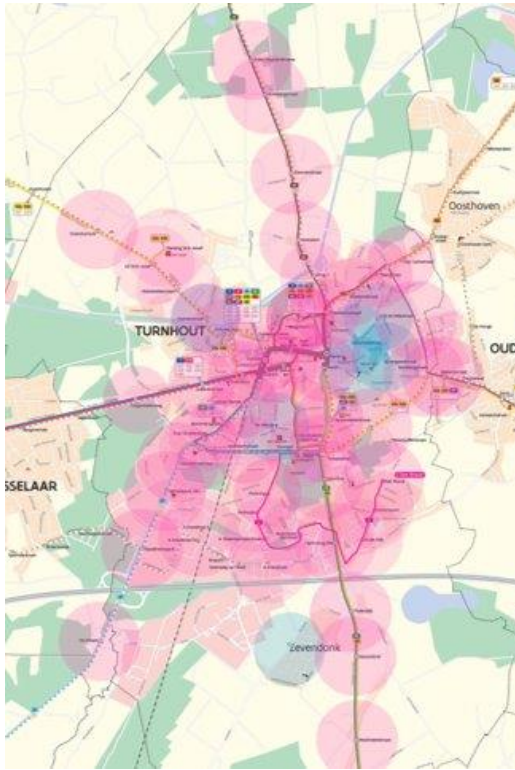
Stadsnet

- Nieuwe lus Rubensstraat
- Vanaf januari 2027 zal de stadslijn twee lijnen combineren: Lijn 1 Den Hout – Turnhout en Lijn 2 Centrum – Den Brand. De Parkwijk en Schorvoort zullen voortaan in twee richtingen bediend worden in plaats van een enkelrichting. Dat is veel interessanter voor De Lijn en voor de passagiers. De stadslijn zal ook het industriegebied bedienen.
- Frequentie: elke 30 minuten





Dekkingsgebied nieuw busnet



De spreiding van de bussen zorgt voor een groter dekkingsgebied. Vanaf 2027 zullen meer straten en buurten een vaste busbediening krijgen:

- WoBeg
- omgeving Rubensstraat
- R13

Deze kaart toont dat dekkingsgebied. De roze vlekken zijn de gebieden die een bushalte op max. 400 meter afstand hebben. Hoe donkerder het roze, hoe meer mogelijkheden er zijn.

Je zit enkele blauwe vlekken:

- omgeving Otterstraat
- omgeving Albert Van Dyckstraat
- Zevendonk

Voor de busreizigers uit deze wijken raden we het Flexvervoer van De Lijn aan.

De Lijn Flex

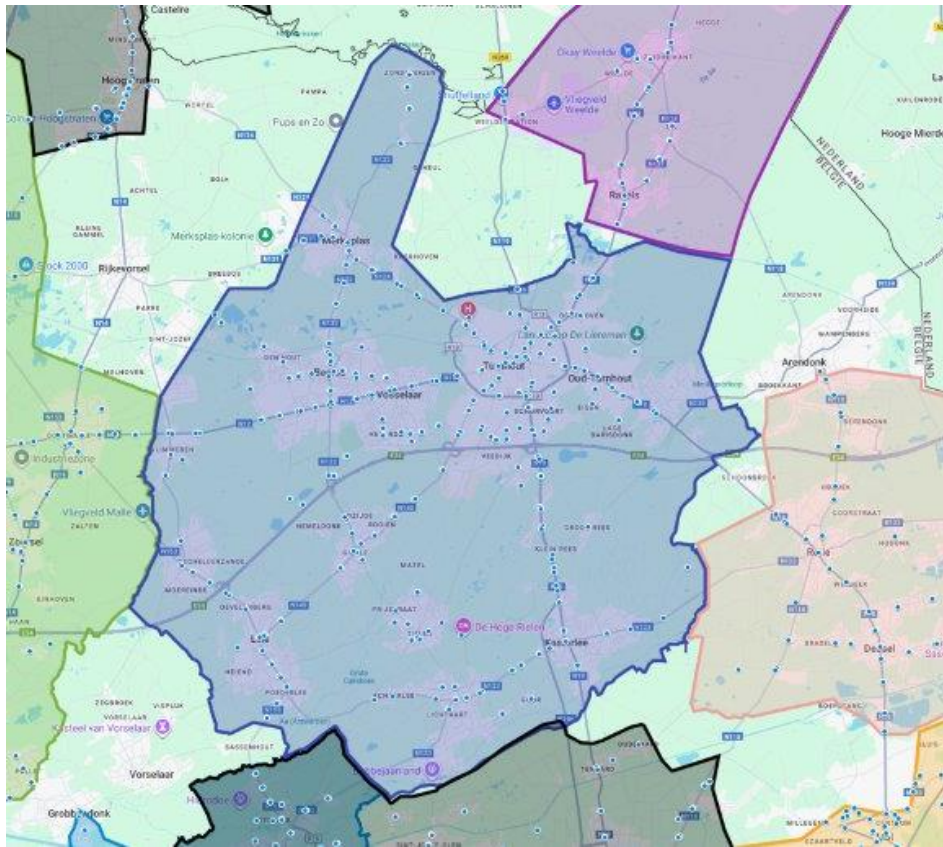
Het flexvervoer van De Lijn – vaak *flexbus* genoemd – is een vraaggestuurde busdienst voor gebieden waar de gewone bus niet rijdt.

Opgelet! De flexbus is iets anders dan de Flixbus. De flixbus is een aanbieder voor internationale busreizen.

Iedere halte kan gebruikt worden als Flexhalte. De regio voor flexbussen rondom Turnhout is vastgelegd in de Vervoerregio. Voor de flexbussen gelden dezelfde tarieven en abonnementen als voor reguliere bussen van De Lijn.

De Flexbussen in Turnhout bedienen heel het gebied in het blauw op de kaart hieronder. Ook Oud-Turnhout, Kasterlee, Tielen, Lille, Beerse en Merksplas vallen in het bedieningsgebied. Je kan je met de flexbussen in heel deze zone verplaatsen.





Je bestelt een flexbus. Die haalt je op op een bepaald punt en bepaalde tijd en zet je af aan een andere halte.

Gebruik de Flex-planner via www.delijn.be/flex of via de app om de opties voor je rit te bekijken.

Boek je rit vanaf 30 dagen tot 30 minuten op voorhand via:

- De Lijn Flex-app
- www.delijn.be/flex
- Telefonisch op 015 40 88 88

Een uur voor je vertrek krijg je een melding met de exacte ophaaltijd via sms, app-notificatie of per telefoon.

Je leest alle informatie over de flexbussen op www.delijn.be/flex

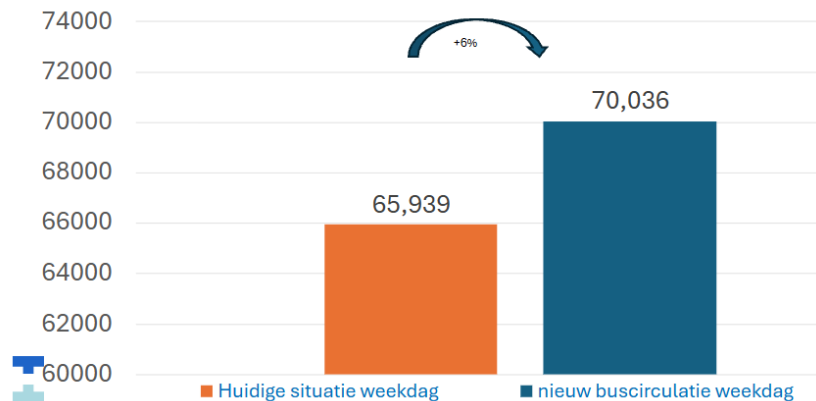


Resultaten verkeersmodel De Lijn

De Lijn heeft berekend wat de gevolgen van de nieuwe buscirculatie zal zijn. Deze analyse houdt enkel rekening met aangepaste busroutes. De verbeteringen in autoverkeersstromen en parkeertarieven zullen de resultaten nog sterk veranderen ten voordele van busgebruik.

Opstappers op de lijnen van de Vervoerregio Kempen op dagbasis

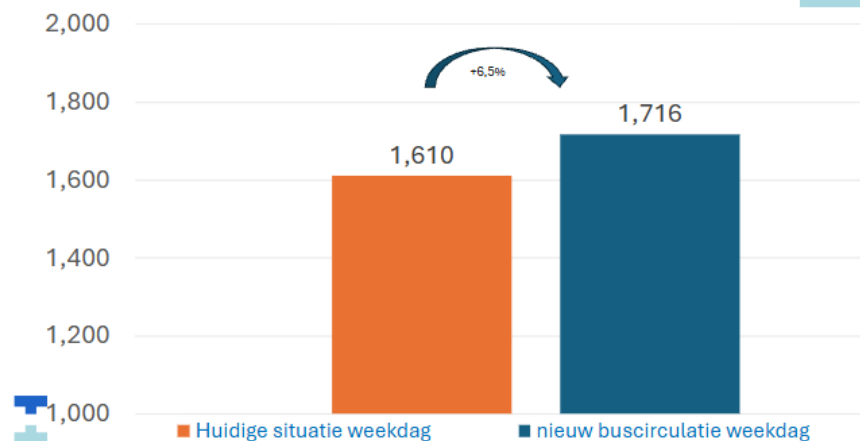
De resultaten van het verkeersmodel voorspellen een grote groei van het dagelijks aantal busreizigers. Ze voorspellen een toename van +/- 4 000 reizigers per dag, wat 6% meer is dan vandaag in onze vervoerregio.



Opstappers treinstation Turnhout

Een onverwacht positief resultaat is dat er ook een toename verwacht wordt in het aantal treinreizigers. De bussen zullen een betere en ook meer betrouwbare verbinding hebben met de uren van de treinen.

Meestal zien we bij dergelijke modellen een wisselwerking tussen het aantal reizigers van bus of trein, maar in ons geval wordt winst voorspeld voor zowel bus- als treinreizigers:



Duurzame mobiliteit

De impact op ons verplaatsingsgedrag is dus best groot. Het nieuwe busplan helpt ons al regio een grote stap vooruit te zetten om het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer te doen verdubbelen tegen 2035.





1.4. Een levendig en ondernemend stadshart

Met Binkenstad Bereikbaar geven we een boost aan de binnenstad. We willen Turnhout als sterk merk in de markt zetten waar een leuke beleving centraal staat.

Naast de Gasthuisstraat zijn er ook andere straten en pleinen die een heel andere uitstraling zullen krijgen. Plekken met een andere beleving, meer vergroening, ontmoetingslocaties,... Dit zijn plaatsen om mee uit te pakken en om mensen naar onze binnenstad te lokken.

In deze nieuwe vrijgemaakte ruimte willen we activiteiten organiseren die Turnhoutenaren, ondernemers, verenigingen, scholen en bezoekers samenbrengen. Zo kunnen we inwoners en bezoekers de nieuwe vrijgekomen ruimte in de binnenstad laten beleven. We staan open voor alle ideeën.

Hieronder tonen we in chronologische volgorde wat de impact van Binkenstad Bereikbaar zal zijn op enkele locaties van het stadshart:

De **Warandestraat**, tussen het Zegeplein en Sint Antoniusstraat, wordt als eerst heraangelegd. Die werken starten in het najaar van 2026.

In de toekomst zullen fietsers hier in twee richtingen kunnen fietsen. Dat zal veilig kunnen. Het wordt een autoluwe zone waar alleen nog bewonersverkeer en bussen door zullen rijden.





Vanaf de heraanleg van de Warandestraat zullen geen bussen en geen doorgaand verkeer meer door de **Begijnenstraat** rijden. Enkel bewoners en bestemmingsverkeer zal nog in deze straat kunnen. Hierdoor ontstaat een totaal nieuwe ervaring van de Begijnenstraat; een straat met heel veel potentieel om uit te groeien tot een 'cultuurboulevard' in het centrum van Turnhout die de Warande, het Taxadriamuseum, het begijnhof en de toekomstige cinema FAAAR met elkaar verbindt.



Vanaf dat moment zullen ook in de **Begijnendreef** zullen alleen nog bussen en fietsers rijden. Dat geeft ons de kans om het park meer door te trekken en de omgeving mooier te maken.





Omdat er geen doorgaand verkeer meer door de Warandestraat zal rijden, kunnen we ook het plein aan de **Watertoren** een stevige upgrade geven. Het zal er veel rustiger en veiliger worden. De plastic zitbanken op het plein zijn al weg. We hebben plannen om hier een echt groen en aangenaam plein te maken, waar ook ruimte komt voor terrasjes.



Op 4 januari 2027 gaat het nieuwe circulatieplan in. In de **Herentalsstraat** zullen enkel nog bussen richting de Grote Markt rijden, niet meer in tegengestelde richting. Er is dus maar een rijstrook meer nodig, wat kansen geeft voor terrasjes, vergroening of meer fietsenstallingen op de andere rijstrook.





Op het moment dat de nieuwe circulatie in werking treedt, activeren we ook een verkeersfilter in de Vianenstraat. Daardoor zal die straat veel rustiger worden. Het recent aangelegde belevingspleintje op de hoek van de **Korte Gasthuisstraat en de Vianenstraat** zal een aangenamere plek worden. Op het plein staat een grote, deels overdekte, fietsenstalling en is er plaats voor ontmoetingen.



In 2027 wordt de **Gasthuisstraat** heraangelegd in een pleinsfeer met groen karakter.



*Maximaal inzetten op winkelbeleving
(zonder gestoord te worden door bussen)*

1.5. Aangename woonbuurten

Met Binkenstad Bereikbaar werken we aan aangename woonstraten in de binnenstad waar meer ruimte is voor ontmoetingen en groen.

- gemotoriseerd verkeer wordt maximaal geconcentreerd op de hoofdassen;
- geen sluipverkeer meer door woonbuurten;
- meer ruimte voor ontmoeting en groen in de buurten;
- parkeerstrategie zorgt ervoor dat bewoners makkelijker een parkeerplek zullen vinden in hun buurt;
- veilige fietsroutes naar en door de stad, zo veel mogelijk gescheiden van druk verkeer.

De nieuwe circulatie biedt dus veel mogelijkheden om buurten aangenaam te maken. Hoe we dit buurt per buurt kunnen aanpakken in het openbaar domein, zullen we in het voorjaar van 2026 met de buurten en wijken in kwestie bespreken.





Samengevat

1) nieuwe buscirculatie

De bussen zullen niet meer door de Gasthuisstraat rijden, maar worden verspreid over de binnenstad. Zo bereiken we meer mensen en verspreiden we de belasting van het busverkeer over verschillende straten.

2) nieuwe verkeerscirculatie

- Het circulatieplan voor de binnenstad bepaalt de heen- en terugroutes door de stad en de kortst mogelijke routes naar de parkings.
- Vanuit het westen rijdt je heen en terug over dezelfde route naar parking Warande of Le bon.
- Vanuit het oosten rijdt je via Graatakker of Patersstraat naar parking Turnova. Die verlaat je via de Otterstraat.
- Met verkeersfilters halen we doorgaand verkeer uit de stad zodat fietsers, bussen en auto's vlotter en veiliger op hun bestemming in de binnenstad geraken.

3) nieuwe parkeervisie

Een nieuw parkeerbeleid schept duidelijkheid voor bezoekers en creëert meer parkeerkansen voor bewoners en klanten van lokale ondernemers.

4) aangenaam wonen in de binnenstad

- Gemotoriseerd verkeer wordt maximaal gecentreerd op de hoofdassen.
- Geen sluipverkeer meer door woonbuurten.
- Meer ruimte voor ontmoeting en groen in de binnenstad.
- Parkeerstrategie zorgt ervoor dat bewoners en kortparkeeders en plek op straat vinden.

5) kwaliteit voor fietsers en voetgangers

- Een vlot en veilig bereikbare stad voor voetgangers en fietsers.
- Optimale beleving voor voetgangers in de binnenstad.
- Veilige bereikbaarheidsassen waar fietsers samen met auto's en bussen van en naar de binnenstad rijden – los van doorgaand verkeer.
- Veilige fietsroutes doorheen de buurten tussen de invalswegen.
- Optimale flexibiliteit voor de fietser om zich in de binnenstad te bewegen dankzij een nieuwe Gasthuisstraat en Warandestraat.

