

Verenigde commissie

Notulen

Zitting van 5 november 2025

Samenstelling:

Aanwezig:

Achraf El Yakhlofi, voorzitter; Hannes Anaf, Burgemeester; Jan Van Otten, Peter Segers, schepen; schepen; Annemie Der Kinderen, schepen; Stijn Adriaenssens, schepen; Luc Op de Beeck, schepen; Kelly Verheyen, schepen; Paul Moelans, raadslid; Reccino Van Lommel, raadslid; Eric Vos, raadslid; Francis Stijnen, raadslid; Wout Schafraet, raadslid; Dieter De Quick, raadslid; Kevin Janssen, raadslid; Koen De Busser, raadslid; Vicky Waterschoot, raadslid; Stan Van Hees, raadslid; Liesbeth Langewouters, raadslid; Peter Maene, raadslid; Jan Mevis, raadslid; Laurien Op de Beeck, raadslid; Eric Diels, raadslid; Mieke Heymans, raadslid; Anisha Kempers, raadslid; Greet Oris, raadslid; Brigitte Pynenborg, raadslid; Evy Theys, raadslid; Leen Borgmans, raadslid; Lisa Wils, raadslid; Tijs Van der Veken, raadslid; Pieter Van Ackerbroeck; Yannick Glassée

Verontschuldigd:

Paul Van Miert, schepen; Luc Debondt, raadslid; Mieke Paulussen, raadslid

5 november 2025 19:30 - De voorzitter opent de openbare zitting

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Notulen

Het verslag van de vorige vergadering werd goedgekeurd.

2. Voorontwerp heraanleg Gasthuisstraat

Toelichting

Toelichting van het voorontwerp van de heraanleg van de Gasthuisstraat door het ontwerp bureau Stramien. Aansluitend is er ruimte voor vragen en bespreking met de raadsleden. De opmerkingen kunnen vervolgens verwerkt worden in het definitief ontwerp.

Notulen

Aan de hand van een presentatie geeft Maarten Vrebos van Stramien toelichting bij dit punt.

Francis Stijnen stelt twee vragen over de heraanleg van de Gasthuisstraat:

1. Hoe wordt het historisch karakter van de straat meegenomen in het ontwerp? Hij suggereert elementen in de bestrating te verwerken, zoals de speelkaarten op de Grote Markt.
2. Hoe wordt de kwaliteit voor voetgangers gegarandeerd, zeker bij gemengd verkeer met fietsers?

Stijn Adriaenssens antwoordt dat het historisch aspect genoteerd is en meegenomen wordt in het ontwerp. Wat betreft het fietsverkeer: in 2026 wordt de Warandestraat heraangelegd, waarbij tweerichtingsverkeer voor fietsers mogelijk wordt. Er komt een venstersysteem met verkeerslichten (zoals in Leuven) om conflicten tussen fietsers en voetgangers te vermijden, vooral op drukke momenten zoals zaterdagen.

Reccino Van Lommel vraagt naar de inbreng van de handelaars.

Stijn Adriaenssens zegt dat er twee overlegmomenten waren via de "Tafel van Turnhout", waarbij handelaars input gaven over ontwerp, afwerking, hinderbeperking en timing. Een belangrijk punt was om de soldenperiode van 2027 vrij te houden van werken, wat meegenomen wordt in de planning.

Eric Vos vraagt om coherentie in het gebruik van het venstersysteem en stelt voor om fietsen te stallen aan de rand van de Gasthuisstraat. Hij wijst ook op sluipverkeer via de Renier Sniedersstraat – Merodelei – Victoriestraat, en stelt

voor om dit via het ontwerp te ontmoedigen. Verder vraagt hij aandacht voor het kunstwerk "Adem en Eva" en de waterpomp, en stelt voor om contact op te nemen met kunstenaar Luc Van Soom over niet-uitgevoerde elementen van het oorspronkelijke ontwerp. Hij pleit ook voor een bredere visie op de beeldvorming van de straat, met aandacht voor gemengde functies (zoals horeca) en aandacht voor de bovenverdiepingen van panden die nu als magazijn dienen.

Stijn Adriaenssens verduidelijkt dat het geplande venstersysteem voor fietsverkeer in de Gasthuisstraat niet werkt als een klassiek verkeerslicht dat voortdurend wisselt. Het systeem is bedoeld om op drukke momenten, zoals zaterdagmiddagen of woensdagmiddagen, conflicten tussen voetgangers en fietsers te vermijden. Monitoring zal bepalen wanneer het systeem wordt ingezet. Het systeem moet duidelijk en consequent zijn, in tegenstelling tot tijdelijke borden die vaak genegeerd worden. Bij uitzonderlijke evenementen, zoals een braderij, kan het systeem flexibel worden aangepast. Handhaving door de politie wordt voorzien. Infrastructuur zoals boomvakken zal ook bijdragen aan het ontmoedigen van ongewenst verkeer.

Stijn Adriaenssens zal contact opnemen met kunstenaar Luc Van Soom om hem te betrekken voor een mogelijk nieuw element in de straat.

Wat betreft de bovenverdiepingen van winkels, bevestigt hij dat er al inspanningen zijn geleverd om wonen boven winkels te stimuleren, met subsidies en gevelrenovatie. Dit beleid wordt verdergezet. De "Tafel van Turnhout" bleek een goed werkend overlegmodel met handelaars, dat interactie en betrokkenheid bevordert.

Wout Schafraet vraagt of het klopt dat er een inrichting komt die dubbelrichtingsverkeer voor fietsers mogelijk maakt. Hij pleit voor duidelijkheid en bevestigt dat dit een voordeel zou zijn, zeker op rustige momenten. Daarnaast vraagt hij aandacht voor het behoud van hoogstammige bomen, die bijdragen aan de beleving van de straat, ondanks het onderhoud dat ze vragen.

Stijn Adriaenssens bevestigt dat dubbelrichtingsverkeer voor fietsers logisch is als de straat breed genoeg is. Verkeersmaatregelen moeten vooral duidelijk zijn om aanvaard te worden. Hij deelt de mening over het belang van bomen en verwijst naar de 3-30-300-regel als leidraad voor ruimtelijk beleid. Wel wijst hij op het probleem van duivenoverlast bij bomen, wat hinderlijk kan zijn voor handelaars met terrassen. Er wordt gezocht naar een evenwichtige inrichting, met voldoende ruimte voor boomkruinen en aangepaste boomvakken.

Maarten Vrebos legt uit dat de Groendienst recent overleg had over het behoud van bomen in de Gasthuisstraat. Hoewel veel bomen er nog goed bij staan, is het probleem dat er intensieve graafwerken nodig zijn in een smalle straat met veel nutseleidingen en hoogspanningscabines. Hierdoor komen de wortelzones van bomen in gevaar. Sommige bomen staan zelfs bovenop leidingen. Daarom wordt er afstand genomen van het behoud van alle bomen. Waar mogelijk worden recent aangeplante bomen verplant naar andere locaties in de stad.

Dieter De Quick stelt voor om bij de nieuwe aanplanting te kiezen voor inheemse, bijvriendelijke soorten met een lange bloeiperiode, zodat er het hele jaar door voedsel is voor bestuivers.

Stijn Adriaenssens bevestigt dat deze suggestie wordt meegenomen in het ontwerp.

Eric Diels wijst op het belang van netheid in de winkelstraat en vraagt om voldoende vuilbakken, ook voor hondenpoep.

Stijn Adriaenssens zegt dat deze opmerking wordt meegenomen.

Stan Van Hees maakt zich zorgen over het onderhoud van lage beplanting, die vaak zwerfvuil aantrekt. Hij stelt voor om dit verhoogd aan te leggen. Daarnaast vraagt hij of er bij de nieuwe verlichting gedacht wordt aan slimme verlichting die niet de hele nacht hoeft te branden.

Stijn Adriaenssens noemt beide opmerkingen waardevol en bevestigt dat ze worden meegenomen.

Reccino Van Lommel benadrukt dat voldoende verlichting essentieel is voor het veiligheidsgevoel van burgers.

Stijn Adriaenssens verwijst naar het bestuursakkoord waarin het gebruik van slimme verlichting expliciet vermeld staat bij herinrichting van het openbaar domein.

Een burger uit het publiek waarschuwt dat het winkelkarakter van de straat niet verloren mag gaan door te veel groen. Te lange groenzones kunnen etalages blokkeren en zo het winkelgevoel verstoren.

Maarten Vrebos bevestigt dat hiermee rekening wordt gehouden in het beplantingsvoorstel. De focus ligt op lage beplanting en het vermijden van visuele blokkades. Ook wordt nagedacht over de randafwerking van plantvakken om inwaaiend vuil te beperken.

Een tweede burger vraagt of er bij de heraanleg rekening wordt gehouden met klimaatverandering, zoals droogte en stortbuien.

Maarten Vrebos bevestigt dat er infiltratieproeven zijn uitgevoerd en dat infiltratie mogelijk is. Bij intense stortbuien kan er tijdelijk geen infiltratie plaatsvinden, maar er is voorzien in opvang in de plantvakken en buffering via kolken. De Gasthuisstraat ligt relatief hoog in Turnhout, wat gunstig is voor de waterafvoer.

Een derde burger sluit zich aan bij het pleidooi om bestaand groen maximaal te behouden, zeker in stedelijke context. Hij wijst op het verdwijnen van groen bij andere projecten zoals de Slagmolenstraat en het kerkplein van Schorvoort, en vraagt of er bij de heraanleg ook rekening wordt gehouden met blinden en slechtzienden, gezien de aanwezigheid van bloembakken en beplanting.

Maarten Vrebos erkent dat het behoud van bestaande bomen moeilijk is door de ligging bovenop nutsleidingen en beperkte ondergrondse ruimte. In het nieuwe ontwerp wordt gestreefd naar betere ondergrondse groeiruimte voor bomen, zodat ze langer kunnen blijven staan. Voor blinden en slechtzienden wordt samengewerkt met het Integrale Toegankelijkheid Adviescentrum om het ontwerp toegankelijk te maken, met aandacht voor gidslijnen en oversteekpunten.

Een andere burger vraagt naar conflictvrije passages aan de aansluiting met de Zeshoek, waar bussen linksaf slaan en fietsverkeer in twee richtingen mogelijk wordt.

Kim Proost bevestigt dat dit risico gekend is en dat het wordt meegenomen in het definitieve ontwerp, in samenhang met het nieuwe circulatieplan.

3. Nieuw circulatieplan Turnhout

Toelichting

In de Gasthuisstraat zullen in de toekomst geen bussen van De Lijn meer rijden.

Er werd een nieuw busrouteplan uitgewerkt voor de bediening en verknoping in de Turnhoutse binnenstad. Om dit te kunnen laten functioneren is het ook essentieel dat het andere verkeer logische routes gebruikt en dat conflicten tussen auto's, fietsers en bussen aangepakt worden. Tegelijkertijd willen we er voor zorgen dat wie met de wagen naar het centrum komt, dat op een logische manier kan blijven doen.

Het nieuwe circulatieplan zorgt ervoor dat het centrum beter bereikbaar, veiliger en aangenamer wordt voor wie er woont, winkelt, werkt of op bezoek komt.

4. Aangepast parkeerbeleid - retributiereglement op het parkeren in de stad

Toelichting

Een sturend parkeerbeleid is een essentieel onderdeel van het gewenste circulatieplan voor de binnenstad.

Uit de resultaten van het grondige parkeeronderzoek én in kader van het nieuwe circulatieplan met logische parkeerroutes, zullen er aanpassingen gebeuren in het parkeerregime van het straatparkeren. De betaalzone en blauwe zone worden uitgebreid en de parkeertarieven worden aangepast.

Deze maatregelen zorgen er tevens voor dat de financiële compensatie voor de Warandeparking komt te vervallen.

Notulen

Aan de hand van een presentatie geven Karolien Van den Broeck en Ive Van Bouwel toelichting bij dit punt.

Reccino Van Lommel bedankt de medewerkers die veel tijd en energie in het plan hebben gestoken en benadrukt dat het belangrijk is om alles goed te laten bezinken. Hij wil het plan in detail bestuderen om te begrijpen wat bepaalde ingrepen teweegbrengen in specifieke situaties. Hij vraagt of er rekening gehouden is met het netto aantal busbewegingen in bepaalde straten, nu de Gasthuisstraat busvrij wordt gemaakt. Daarbij wil hij weten welke straten of buurten meer busverkeer zullen krijgen dan nu.

Verder vraagt hij hoe de circulatie in het centrum verandert. Hij merkt op dat mensen soms grote omwegen moeten maken om op dezelfde plek terug te komen, en stelt vast dat het plan mensen lijkt te verplichten bepaalde parkings te nemen, wat de keuzevrijheid beperkt. Hij vraagt in welke mate die keuzevrijheid behouden blijft. Daarnaast vraagt hij of de optie van een shuttlebus vanaf gratis parkings zoals Snollaert onderzocht is, aangezien de afstand te voet van de ring naar de markt voor sommigen te groot is.

Ook vraagt hij naar de visie op parkeerplaatsen bij de heraanleg van straten, gezien het hoge aantal bewonerskaarten en de beperkte parkeerplaatsen. Hij wil weten wat de toekomstige politiek is rond het behoud van parkeerplaatsen.

Wat betreft de ANPR-camera's in de Gasthuisstraat, Grote Markt en Baron Frans du Fourstraat, stelt hij vast dat veel mensen, vooral niet-inwoners van Turnhout, boetes krijgen omdat ze niet weten dat ze daar niet mogen rijden. Hij vraagt of er een tijdelijke overgangsperiode komt en of er ook andere methodes onderzocht zijn om dit probleem op te lossen.

Tot slot vraagt hij naar de visie op de ring rond Turnhout, aangezien het circulatieplan meer verkeer naar de ring leidt. Hij wijst op het gebrek aan investeringen van AWW, de vele zwarte punten en de lange reistijd door verkeerslichten. Hij vraagt waar de investeringen blijven en hoe men frustraties bij inwoners wil vermijden als er niets verandert aan de ring.

Stijn Adriaensens licht toe dat de keuze rond de shuttlebus beïnvloed is door de verplichting van een budgetneutrale oefening met De Lijn. Nieuwe buslijnen activeren zou betekenen dat er elders geschrapt moet worden, en de enige lijn waarop men zelf vat heeft, is de stadslijn van Beerse via Parkwijk en Schorvoort. Omdat die lijn dagelijks door 1 500 mensen gebruikt wordt, is ervoor gekozen die niet te schrappen. Hij benadrukt dat het belangrijk is dat ook mensen uit Schorvoort en Parkwijk de stad kunnen blijven bereiken via openbaar vervoer.

Wat betreft parking Snollaert en de shuttlebusoptie, zegt hij dat in de ideale toekomst een zuidelijke ring met transferium wenselijk is, maar dat het logistiek onmogelijk is om bijvoorbeeld alle schoolgaande jeugd in aparte shuttlebussen te vervoeren. Daarom is gekozen voor een systeem waarbij lege bussen doorgekoppeld worden, zodat ze niet als eindhalte in de stad blijven hangen, maar doorrijden en zo het aantal lege bussen in de binnenstad vermindert. Dit is afgestemd met De Lijn binnen de opgelegde kaders.

Over de parkeergeleiding zegt hij dat mensen nog steeds vrije keuze hebben. Wie bijvoorbeeld van Oud-Turnhout komt en naar een optreden in de Warande wil, hoeft niet per se in Turnova te parkeren, maar kan via een andere afrit en het parkeergeleidingssysteem naar de Warande rijden. Dit voorkomt dat mensen door woonwijken rijden en biedt een betere optie voor bewoners. Hij erkent dat de ring veel afstand vraagt, maar stelt dat het plan net probeert de afstand door de stad te halveren, en daarmee ook de afstand over de ring. Hij geeft een voorbeeld van de route vanuit Kasterlee, waarbij men vroeger de halve ring moest doen, en nu een combinatie van halve stad en halve ring gebruikt wordt. Zo wordt in alle richtingen geprobeerd de rijafstanden te beperken.

De afslagbewegingen voor De Lijn moeten efficiënt blijven om de cijfers te halen, en dat wordt besproken met De Lijn. Omdat zowel AWW als De Lijn onder dezelfde minister vallen, is er ruimte om die efficiëntie gezamenlijk te verbeteren. Wat betreft ANPR-systemen, is bewust gekozen om niet met fysieke paaltjes te werken. Hij gelooft in intelligente systemen die dezelfde doelstellingen halen zonder bewoners te hinderen. Bewoners moeten hun wijk efficiënt kunnen bereiken, zonder onnodige omwegen. Door nummerplaten op te laden in het systeem, kunnen bewoners toegang krijgen tot hun straat. Hij erkent dat bezoekers in het begin mogelijk fouten maken, maar pleit voor een logisch beleid waarbij eerste overtredingen niet meteen streng bestraft worden. Er komt duidelijke communicatie via verschillende kanalen om mensen te informeren over de nieuwe situatie.

Karolien Van den Broeck vult aan dat het verminderen van het aantal busbewegingen in bepaalde straten een belangrijk doel was. Men wil het probleem niet verplaatsen naar andere straten, maar echt het aantal bussen verminderen. Dit gebeurt enerzijds door lijnen door te koppelen, zodat bussen niet eindigen in de stad maar doorrijden, en anderzijds door het aanpassen van start- en eindhaltes. Zo vertrekken sommige lijnen voortaan vanaf de Graatakker in plaats van de Grote Markt, waardoor ze niet leeg door de stad rijden. De exacte cijfers van de netto-bewegingen zijn nog niet beschikbaar, maar De Lijn werkt dit verder uit in hun dienstregeling. De routes zijn al bepaald, en het doel om het aantal busbewegingen te verlagen is alvast bereikt.

Wout Schafraet feliciteert de medewerkers met het plan en benadrukt dat het een totaalplan is, wat hij als een belangrijke vooruitgang beschouwt ten opzichte van de vorige legislatuur. Hij stelt vragen over de voetgangerszone, met name de Baron Frans Du Fourstraat die opgegeven wordt, terwijl die op een cruciale locatie ligt bij een grote school, muziekschool en Turnova. Ook merkt hij op dat de oostkant van de Grote Markt nog steeds bussen zal ontvangen, waardoor de wandelboulevard van Zeshoek tot Turnova niet volledig gerealiseerd lijkt.

Daarnaast uit hij zorgen over het parkeerbeleid. Hij vraagt of bezoekers uit andere zones, zoals Schorvoort, ook moeten betalen en stelt dat dit in de praktijk betekent dat inwoners van Turnhout zelf zullen betalen. Hij pleit voor alternatieven, zoals het benutten van bestaande lege parkings, bijvoorbeeld die van Carrefour, en wijst op de dure contracten met parkeergarages die de Stad veel geld kosten.

Stijn Adriaensens verduidelijkt dat de kosten voor de Stad aan Indigo vervallen dankzij de nieuwe maatregelen rond parkeer- en circulatiebeleid. Als de parkings beter renderen, ontstaat er meer onderhandelingsruimte met de uitbaters. Hij benadrukt dat er een shift nodig is van straatparkeren naar het gebruik van parkeerbakken, zodat bewoners met een bewonerskaart voorrang krijgen en bezoekers gebruikmaken van de voorziene infrastructuur. Mensen uit Schorvoort worden in dit systeem als bezoekers beschouwd, net zoals iemand uit de Warandestraat dat zou zijn in Schorvoort. Er blijven ook systemen bestaan zoals werkkaarten of jaarkaarten voor frequente gebruikers. Over de Baron Frans Du Fourstraat legt hij uit dat men idealiter de Turnovaparking als straat had willen gebruiken, maar dat dit juridisch-technisch niet mogelijk is. Wel kan men fysiek door de parking rijden en via de Otterstraat de stad verlaten. Dit biedt ook een oplossing voor bewoners van wijken zoals de Vredestraat en Lindekensstraat, die via de Patersstraat sneller thuis kunnen geraken. De binnencirculatie in die gebieden wordt herbekeken. Eventuele snelheidsproblemen in dit lange stuk kunnen aangepakt worden met verkeersingrepen zoals chicanes. Een belangrijke winst is dat het busverkeer, dat nu tegen de richting in rijdt op schoolmomenten, uit die zone verdwijnt. Tot slot bevestigt hij dat er aan de oostzijde van de Grote Markt wel degelijk minder bussen zullen rijden.

Eric Vos bedankt voor de heldere presentatie en noemt het plan een interessante oefening, waarbij hij benadrukt dat het belangrijk is om alles in detail te bekijken, gezien de hoeveelheid informatie en de laagdrempeligheid van het voorstel. Hij stelt een aantal vragen over de impact op de leefbaarheid van wijken, en vraagt of er naast de reeds vermelde voorbeelden nog andere zones zijn waar de situatie sterk verbetert. Tegelijk merkt hij op dat het moeilijk is te schatten of er in straten zoals de Sint-Antoniusstraat meer bussen zullen rijden, en vraagt hij of er gegevens beschikbaar zijn om dit beter te kunnen beoordelen.

Verder vraagt hij of er rekening is gehouden met toekomstige ontwikkelingen, zoals de centralisering van het ziekenhuis, dat een belangrijke impact zal hebben op de bereikbaarheid vanuit de regio, zowel met openbaar vervoer als met de auto. Hij merkt op dat de Patriottenstraat, een klassieke route naar de Grote Markt, digitaal wordt doorgeknipt, wat bevestigd wordt door Stijn Adriaensens, omdat anders de bus er niet door kan.

Eric Vos vraagt ook naar de verwachte effecten op Heizeide en de noordelijke ontsluiting. Over het parkeerbeleid merkt hij op dat het oostelijke deel tussen 18 en 20 uur intensief gebruikt wordt, onder andere door cursisten van het CVO. Hij stelt dat deze groep niet bewust kiest voor ondergrondse parkings, maar zo dicht mogelijk bij de school wil parkeren. Hij vraagt of de tarifiering tot 20 uur besproken wordt met de school, zeker gezien de stijgende inschrijvingskosten. Hij wijst op de nabijgelegen blauwe zone en waarschuwt dat cursisten zich mogelijk zullen verplaatsen naar die zone als het betalend parkeren tot 20 uur loopt, terwijl de blauwe zone tot 18 uur geldt.

Wat betreft bewonersparkeren vraagt hij aandacht voor mensen die aan de rand van een zone wonen en op korte afstand een parkeerplaats vinden in een andere zone, maar daar beboet worden. Hij stelt voor om het registratiesysteem per straat uit te breiden. Daarnaast vraagt hij of er maatregelen mogelijk zijn tegen lichte vrachten met aanhangwagens die vaak meerdere parkeerplaatsen innemen, bijvoorbeeld via aangepaste tarifiering. Tot slot vraagt hij naar de fietsstraten. Hij wil weten of er een duidelijke routing komt, aangezien er de afgelopen jaren veel fietsstraten zijn bijgekomen, maar de situatie niet altijd eenduidig is. Hij pleit ervoor om in een volgende fase van het plan ook de routing tussen bussen en fietsers goed te scheiden, zodat fietsstraten niet overlappen met busroutes.

Stijn Adriaensens benadrukt dat fietsstraten geen dogmatisch instrument mogen zijn. In het verleden werden ze soms ingevoerd zonder duidelijke meerwaarde of monitoring. Tegenwoordig wordt kritischer gekeken naar hun nut, mede door inzichten uit goede en minder goede praktijkvoorbeelden. Fietsstraten zijn enkel zinvol als ze deel uitmaken van een logische, autoluwe fietsroute, bijvoorbeeld een provinciale doorloop. Straten die te lang zijn of geen duidelijke bestemming hebben, worden vaak niet aanvaard door automobilisten en zorgen voor onduidelijkheid. Daarom worden fietsstraten enkel nog ingevoerd als ze noodzakelijk zijn voor veiligheid of duidelijkheid, en niet om electorale redenen.

Karolien Van den Broeck gaat in op de vraag over straten waar geen bussen meer zullen rijden. Ze bevestigt dat onder andere de Wouwerstraat en Begijnenstraat ontlast worden. De Patersstraat zal de bussen vanuit het noorden naar de Grote Markt leiden, waardoor in de Begijnenstraat ruimte ontstaat voor een aangenamere inrichting. Ook in de Baron Frans Du Fourstraat verdwijnen de bussen, wat positief is voor de fietsroutes richting de Grote Markt. Tegelijkertijd zullen sommige straten wel nieuwe busroutes krijgen, omdat de Gasthuisstraat ontlast wordt. Door gebruik te maken van vijf oplossingsrichtingen wordt de druk gespreid over meerdere straten zoals de Rubenstraat, Steenweg op Gierle en Hannuutstraat. Bovendien wijst ze op de elektrificatie van het busverkeer, wat een grote verbetering betekent ten opzichte van dieselbussen.

Over het parkeerbeleid legt ze uit dat er bewust gekozen is om betalend parkeren tot 20 uur te laten gelden in zones met hoge parkeerdruk. In de randzones, waar vaak opritten en garages zijn, geldt de blauwe zone tot 18 uur. Dit voorkomt dat bezoekers moeten betalen in straten waar de parkeerdruk nog beheersbaar is. Ze erkent dat dit een risico inhoudt op overloop, maar dat dit straat per straat gemonitord zal worden. Ook het probleem van bestelwagens met aanhangwagens wordt meegenomen in de evaluatie. Door de nieuwe maatregelen ontstaat er meer ruimte in de straten, wat kansen biedt voor ontharding en vergroening. Indien bestelwagens toch een probleem blijven, kunnen er gerichte aanpassingen volgen.

Stijn Adriaensens voegt toe dat de nieuwe systemen voor circulatie en parkeren veel meer data zullen opleveren dan voorheen. Hierdoor kan het beleid sneller en gericht bijgestuurd worden. Een verschuiving van blauwe zones naar betaalzones kan nu efficiënter gebeuren, zonder onnodige kosten. Het systeem is flexibel en adaptief, en zal continu geëvalueerd worden om de doelstellingen te behalen: bereikbaarheid voor bezoekers én leefbaarheid voor bewoners. Dit betekent een fundamentele verandering in de aanpak van binnenstedelijke mobiliteit, waarbij zachte lijnen ruimte laten voor bijsturing en evolutie.

Een eerste persoon uit het publiek vraagt of de presentatie beschikbaar is.

Daarna merkt hij op dat het circulatieplan een noodzakelijke stap is om de verkeersdruk in de stad te kanaliseren, maar dat het STOP-principe onvoldoende aan bod komt. Hij mist een duidelijke focus op stappen en trappen, terwijl net die vervoersmodi de discussie over parkeerdruk en blauwe zones zouden kunnen verminderen. Volgens hem ligt de nadruk in het plan vooral op de modi die ontmoedigd moeten worden.

Stijn Adriaensens erkent dat dit aspect misschien beter gecommuniceerd had moeten worden. Hij wijst erop dat er zones zijn waar auto- en busverkeer verdwijnt, wat net ruimte creëert voor voetgangers en fietsers. Die zones vormen de belevingsassen van de stad en worden actief ontwikkeld. Hij legt uit dat de schakels tussen Gasthuisstraat en Warandestraat bewust opgehouden worden, zodat fietsroutes logisch en zonder onderbrekingen aan elkaar gevlochten worden. Dat is volgens hem een belangrijke verwezenlijking, al had dat sterker in de communicatie mogen zitten.

Daarnaast erkent hij dat de staat van de wegen en infrastructuur een werkpunt blijft. Dat is ook onderwerp van de begrotingsoefening waar men al mee bezig is. Schepen Peter Segers is volop aan het onderhandelen om extra middelen te verkrijgen, onder andere voor de businfrastructuur. Hoewel dat een aparte discussie is, wordt het probleem zeker niet ontkend.

Ive Van Bouwele antwoordt dat de presentatie opvraagbaar is in het kader van de openbaarheid van bestuur. Wel zal auteursrechtelijk beschermd beeldmateriaal en privacygevoelige informatie verwijderd worden.

Een tweede persoon uit het publiek stelt enkele vragen over de stadslijn die opnieuw via Den Brand zal rijden. Hij merkt op dat dit in het verleden ook zo was, maar dat het geen evidente en vooral geen veilige route is voor spelende kinderen in de wijk.

Stijn Adriaensens antwoordt dat onderzocht wordt of de bus rond het plein en het buurthuis kan rijden, zodat Den Brand vermeden wordt. Er zal getest worden of dit technisch haalbaar is, eventueel met aanpassingswerken. De suggestie om via de Schepersstraat en het rondpunt aan de Brandhoef te keren, wordt genoteerd als een mogelijk alternatief.

Verder vraagt de spreker verduidelijking over de verkeersas rond Sint-Elisabeth. Op het kaartje was niet duidelijk of de route via de Rubenstraat rechtstreeks naar de ring loopt, of via Papenbruggestraat naar de Graatakker.

Stijn Adriaensens bevestigt dat het via Papenbruggestraat gaat. Dit is los van de bewoonbaarheid van de laatste stukken van de Patriottenstraat. Een digitale knip is noodzakelijk om monsterfiles te vermijden en de verkeersstromen uit elkaar te halen. Het kruispunt aan het ziekenhuis vraagt nog aandacht, maar de Papenbruggestraat wordt ingericht als een vlotte doorstroomroute, met een nieuwe hop-in mogelijkheid.

Tot slot vraagt de spreker naar de zaterdagregeling van buslijnen 47 en 67, die nu via de Otterstraat en Papenbruggestraat rijden. Hij wil weten of deze bussen in de toekomst via de ring omgeleid worden of nog steeds over de Markt rijden, gezien de marktreisweg.

Karolien Van den Broeck legt uit dat er gestreefd wordt naar een regeling waarbij de zaterdagdienst gelijkloopt met de weekregeling. Dit is duidelijker voor chauffeurs, bewoners en reizigers, en voorkomt verwarring bij evenementen. Er wordt samen met de marktkramers gezocht naar een oplossing, en die zit in de finale fase. Wat betreft de kermis, benadrukt ze dat dit een uitzonderlijke situatie is tijdens de zomervakantie, waarvoor een aparte regeling nodig blijft.

Een derde persoon uit het publiek feliciteert de medewerkers met hun werk aan het dossier en merkt op dat het plan nog niet af is en verdere uitwerking zal vragen. Zijn tussenkomst gaat over de blauwe zone. Hij wijst erop dat in de praktijk de blauwe zone tot 16 uur geldt, terwijl er vaak gesproken wordt over 18 uur. Dit verschil zorgt ervoor dat vanaf 16 uur wagens beginnen te parkeren op die plaatsen, waaronder witte bestelwagens met aanhangwagens en takelwagens. Hij merkt op dat deze voertuigen eigenlijk niet op de ring mogen staan, maar wel op de wegen ernaast, wat volgens hem een gebrek aan logica in het systeem blootlegt.

Stijn Adriaensens erkent het punt en zegt dat men hier nog eens streng naar zal kijken.

Een vierde persoon uit het publiek feliciteert de medewerkers met het werk dat op korte termijn gerealiseerd is. Hij noemt het plan het beste wat haalbaar is binnen de beperkte tijd en vindt dat dit een dikke proficiat verdient. Tegelijk benadrukt hij dat dit geen eindpunt mag zijn, maar een startpunt om verder te blijven werken en te blijven dromen. Bij toekomstige ingrepen en ontwikkelingen in straten moeten volgens hem win-wins gezocht worden. Hij merkt op dat er nog veel detailkritiek mogelijk is, bijvoorbeeld bij de buscirculatie, waar het soms vervelend is dat een route wel goed werkt in één richting, maar niet in de andere, zoals van de Grote Markt naar het station, maar niet omgekeerd. Daarnaast wijst hij op een belangrijke winst die volgens hem te weinig benoemd wordt: betrouwbaarheid. In Turnhout staat verkeer vaak stil, en dat zorgt voor grote vertragingen, vooral bij bussen. Als er ergens een file ontstaat, bijvoorbeeld in de Warandestraat, dan heeft dat impact op de hele Kempen. Hij verwacht dat het plan vooral in de spits veel tijdswinst en betrouwbaarheid zal opleveren.

Tot slot vraagt hij aandacht voor het parkeerbeleid, en in het bijzonder voor de bewonerskaarten. Hij stelt dat het absurd is dat mensen in projecten met ondergrondse parkeergarages alsnog gratis bewonerskaarten krijgen,

waardoor parkeerplaatsen op straat schaars worden en ondergrondse parkings leeg blijven. Hij pleit voor een kritische herziening van het systeem, zodat parkeerkaarten terechtkomen bij mensen die er echt recht op hebben, en niet bij bedrijven of mensen met alternatieve parkeeropties.

Stijn Adriaensens bevestigt dat dit een belangrijk punt is en dat het ongecontroleerd uitgeven van bewonerskaarten in het verleden geleid heeft tot de huidige oververzadiging. Hij vergelijkt het met de hemelwaterverordening, waarbij vergunningen ook continu worden bijgestuurd. Op basis van de beschikbare data zal het beleid voortaan aangepast worden bij nieuwe ontwikkelingen. Retroactief ingrijpen is moeilijk, maar voor toekomstige projecten zal er strenger gekeken worden. Hij benadrukt dat het plan een nieuw startpunt is, waarbij men continu zal monitoren en bijsturen op basis van data. Dankzij systemen zoals nummerplaatherkenning en frequentere telramen zal er veel meer informatie beschikbaar zijn dan vroeger, zodat het beleid niet langer op buikgevoel gebaseerd hoeft te zijn, maar op feiten.

5. Punten gemeenteraad en raad voor maatschappelijk welzijn

Notulen

Er werden geen extra punten aangebracht.

6. Uit het college

Notulen

Er werden geen extra punten aangebracht.

Yannick Glassée
Commissiesecretaris