

Communicatie

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

TURNHOUT



Verslag

Tweede verslag buurtgesprekken omgeving Wobeg

Binkenstad Bereikbaar, het circulatieplan voor de binnenstad van Turnhout, vraagt een aanpassing van iedereen die in de stad woont, werkt of er op bezoek komt. In sommige buurten is die impact groter, omdat daar ook wijkcirculatieplannen worden uitgewerkt. Daarom organiseerden we participatiemomenten met bewoners en ondernemers uit deze buurten. Samen bekeken we de plannen, brachten we kansen en knelpunten in kaart en verzamelden we waardevolle suggesties om de plannen te verbeteren.

Op 12 maart organiseerden we buurtgesprekken met bewoners en ondernemers uit deze straten: Begijnendreef, Begijnhof, Beirenmolenstraat, Beukstraat, Driekuilenstraat, Eikstraat, Gasstraat, Groenplein, Kasteeldreef, Kastanjestraat, Koning Albertstraat, Koningin Elisabethlei, Korte Albertstraat, Korte Begijnenstraat, Lindestraat, Meirstraat, Oude Kaai, Oude Vaartstraat, Sint-Beggaplein, Sint Pieterstraat, Wouwerstraat.

Dit tweede verslag bundelt de genomen beslissingen en **geeft een antwoord** op alle suggesties die tijdens deze buurtgesprekken werden geformuleerd. Het is meteen ook **de laatste terugkoppeling** die we via deze weg voorzien. Wie graag verder op de hoogte blijft via e-mail, kan zich makkelijk inschrijven op de **nieuwsbrief** via de knop op www.binkenstadbereikbaar.be





Hieronder hernemen niet het volledige eerste verslag waarin we alle input hebben opgesomd. We hernemen enkel de knelpunten, kansen en vragen en geven op elke vraag en opmerking een antwoord.

Knelpunten van het (wijk)circulatieplan

Voor oudere mensen is het moeilijk om thuis te geraken en weer weg te rijden. (Fiets is te moeilijk, te voet is te ver.)

We begrijpen de bezorgdheid dat het nieuwe circulatieplan het leven moeilijker zou maken voor minder mobiele mensen. Maar we garanderen dat alle bestemmingen in Turnhout met de wagen bereikbaar blijven. We willen graag iedereen zoveel mogelijk helpen, maar tegelijk moeten we ons ervan bewust zijn dat verkeer in een stad een druk en complex gegeven is. Turnhout is een '15-minutenstad': een stad waar je te voet of met de fiets de belangrijkste voorzieningen binnen een tijdspanne van 15 minuten kan bereiken. Ook dit heeft voordeel voor wie minder mobiel is: heel lange verplaatsingen zijn meestal niet nodig. Wie aangewezen is op de auto zal in de toekomst anders moeten rijden, maar alles blijft ook met de wagen bereikbaar.

Het westen van Turnhout west is enkel nog bereikbaar via het noorden.

Als je in de Wobeg woont en naar de omgeving Nieuwe Kaai wilt, moet je inderdaad weg via de ring of via Heizijde.

Knip in Begijnendreef beperkt toegang voor bewoners.

Dit erkennen we. Door de knip in Begijnendreef beschouw je de straat best als doodlopende straat, want je kan er niet meer doorrijden. Het uitgangspunt van het circulatieplan is dit: doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk geweerd, maar bestemmingen blijven bereikbaar, alleen niet vanuit alle richtingen. Bewoners (uit de omgeving) zullen geen doorlaatvergunning krijgen voor de camera in Begijnendreef, want deze wijk wordt ontsloten via de Steenweg op Oosthoven en de ring. Ook buurtbewoners zijn namelijk doorgaand verkeer voor andere buurten in de stad, en doorgaand verkeer willen we zoveel mogelijk uit onze woonwijken houden. We kunnen hier geen uitzonderingen in maken, want dan zou het voor andere chauffeurs veel minder duidelijk worden wat de verkeersregels er zijn.

Meer bussen in Begijnendreef.

Klopt, 8 in de spits, 5 in de daluren. Er zal sowieso geen ander verkeer meer doorrijden. Op www.telraam.net kun je zien hoeveel (zwaar) verkeer er nu door de Begijnendreef rijdt. Dat gaat er allemaal uit, in de plaats komen er inderdaad max. 8 bussen per uur.

Meer verkeer richting Baarle-Hertog over brug 1.

Nu rijdt daar heel veel verkeer over dat via deze weg door de stad rijdt. In het nieuwe circulatieplan verwachten we dat dit minder zal zijn.

Omgeving Meirstraat: groot probleem qua parkeerdruk.

Dit blijkt inderdaad ook uit de parkeeronderzoeken. Met alle mogelijke maatregelen zorgen we ervoor dat er zoveel mogelijk plaatsen voor bewoners overblijven.

Bezoekers Warande parkeren in omgeving Meirstraat want dat is goedkoper dan parkeren in parking Warande.

Deze opmerking nemen we zeker mee in de evaluatie van het parkeeronderzoek, goed dat dit wordt meegegeven.



**Vrees dat de Otterstraat veel drukker zal worden.**

De Otterstraat wordt effectief een belangrijke route staduitwaarts, maar die straat dient daarvoor. Er zullen wel geen bussen meer rijden, wat voor verlichting zorgt.

Drukke op de ring. De ring is niet doorgetrokken.

De ring is inderdaad niet 100% rond. Het zwaartepunt van de ring ligt in het zuiden, waar het meeste verkeer passeert of de ring gebruik van/naar de buurgemeentes of E34. Alle kruispunten op de ring zijn aandachtspunten. We weten dat het verkeer op de ring en op de afslagstroken zal wijzigen. Op welke manier exact, kunnen we niet 100% voorspellen. Maar AWW (Agentschap Wegen en Verkeer, wegbeheerder van de ring) is partner in dit verhaal. Zij houden zich klaar en bereiden zich voor om kruispunten aan te passen waar nodig.

Verdwijnen parkeerplaatsen in Begijnenstraat?

Er verdwijnen geen parkeerplaatsen in de Begijnenstraat. Parkeren in heel de Begijnenstraat blijft mogelijk.

Sluipverkeer Oude Vaartstraat vanuit Nederland.

Die route zullen we knippen, dit sluipverkeer zal niet meer mogelijk zijn.

Betalend parkeren voor bezoekers, ook voor familieleden.

Als familie met de auto naar Turnhout komt, zijn zij bezoekers en dan vallen ze onder het parkeerregime.

Centrumparking veel te duur voor bezoekers.

Die tarieven zijn marktconform en worden bepaald door de parkeeruitbaters.

Wouwerstraat wordt een busstraat, geen bewonersstraat.

Er zullen inderdaad bussen rijden in de Wouwerstraat, maar het sluipverkeer dat via deze straat weggrijdt zal er niet meer zijn. Dat blijft wel nog een bewonersstraat, bewoners zullen thuis geraken.

Focus op centrumparkings is in tegenspraak met het concept 'minder auto's in centrum'. Wat met grote randparkings (Papenbrugge, GB, Ziekenhuis, Parklaan, VanRoey)?

Alle bestemmingen in Turnhout blijven bereikbaar met de auto, we willen alleen vermijden dat verkeer dwars door de stad rijdt, zoals nu. Niet alle parkings zijn eigendom van de stad. Op dit moment is parking Papenbrugge de enige parking waar de parkeerdruk onder controle is, dus daar is nu geen parkeerregime nodig en is parkeren nog gratis. Als alle parkings gratis zouden zijn, zijn ze overbezet en vindt niemand nog een plaats (zoals tot voor kort het geval was op het Boomgaardplein).

Parkeerzone niet afgestemd met nieuwe circulatie en de knip in Begijnendreef.

Klopt, en we zijn volop bezig om de aanpassing van de bewonerszones te optimaliseren. Het doel is dat bewoners in de omgeving van hun woning kunnen parkeren.

Heizijde gaat veel drukker worden.

Dat is inderdaad een aandachtspunt, daarom zijn we nu volop aan het monitoren daar. Dat blijven we ook doen.

Mensen die hun kinderen met de auto naar het Sint Victor brengen en die vanuit de Wouwerstraat komen, gaan stoppen aan de bocht van de Begijnendreef en moeten daar draaien om terug te rijden. Dat wordt een probleem.

Ouders die hun kinderen willen afzetten met de auto zullen vanuit de Wouwerstraat inderdaad niet tot aan het Sint Victor kunnen rijden. Als ze toch via de Begijnendreef willen rijden, dan zullen ze een ommetje moeten maken in bv





de Meirstraat. Dit is te bekijken in de wijkcirculatie. Als ze echt tot aan de schoolpoort willen rijden, dan moeten ze via de Hannuitstraat komen.

Meer bussen door de Koningin Elisabethlei.

Dat blijft quasi hetzelfde.

Onlogisch dat de Korte Albertstraat dubbele rijrichting blijft. De aanpalende straten zijn wel enkele rijrichting.

De Korte Albertstraat is een woonerf en dubbel richting. Maar als er een suggestie is om enkelrichting in te voeren, dan is dit zeker mogelijk!

Mogelijke sluipteg via Gasstraat

Omleidingen zijn altijd specifieke situaties en dan kan de Gasstraat al eens een sluipteg zijn. Goed dat deze bezorgdheid benoemd wordt, we houden deze straat in de gaten!

Kansen voor de omgeving

Verkeersveiligheid en snelheidsmaatregelen

Koningin Elisabethlei: snelheidsverlaging naar 30 km/u tot aan de brug en geen vrachtverkeer.

De Koningin Elisabethlei is een belangrijke verkeersas in en uit de stad. Vrachtverkeer zullen we er niet kunnen verbieden. Net zoals in de Steenweg op Oosthoven moet het verkeer de stad vlot blijven bereiken en is 30km/u niet aangewezen.

Korte Albertstraat: enkelrichting invoeren wegens spelende kinderen.

Goede suggestie, kinderen moeten inderdaad veilig kunnen spelen in een woonerf. We staan hiervoor open bekijken dit in het verdere wijkcirculatietraject,

Snelheidsmeter plaatsen in Oude Vaartstraat.

De politie voert bijna dagelijks mobiele snelheidscontroles uit en zet ook snelheidsborden in die bestuurders sensibiliseren. Op vraag van bewoners of na meldingen via de stad kan de politie extra controles uitvoeren op specifieke locaties. Daarbij wordt een straat meestal meerdere keren gecontroleerd. Als er weinig overtredingen worden vastgesteld, verschuift de focus naar andere plekken. Omdat het niet mogelijk is om overal tegelijk aanwezig te zijn, maakt de politie hierin gerichte keuzes

.Verbreiding voorzien van de rijbaan in Begijnendreef/Kasteeldreef.

De rijbaan is ingericht voor dubbelrichtingverkeer. In de toekomst zal in de Begijnendreef geen extra verkeer rijden, dus een verbreding van de rijbaan is hier niet aan de orde.

Circulatie herbekijken in Driekuilenstraat.

Goed dat dit benoemd wordt, we nemen dit mee in de buurtcirculatie.

Is de dubbele rijrichting in het eerste stukje Wouwerstraat wel nodig? Daar zijn veel spookrijders/mensen die zich vergissen. Het wordt gevaarlijker als bussen uit de tegenrichting komen.

Heel goede opmerking. We gaan dit zeker in de gaten houden en we bekijken hoe het duidelijker kan.





Parkeren

Overall geschilderde parkeervakken in Koningin Elisabethlei; waar er overschot is: fietsenstallingen.

Goede suggestie, dit nemen we mee in ons parkeeronderzoek. Als er overschot is, bekijken we zeker hoe we die anders kunnen benutten.

Straatparkeren rond Beggaplein duurder maken (veel Warande-bezoekers parkeren hier) + meer controle.

Goed dat dit gemeld wordt. We nemen het mee in ons parkeeronderzoek.

Parking ACV (Korte Begijnenstraat) betalend maken ('s avonds leeg).

Dit is een private parking, maar we hebben wel de intentie om met verschillende parkinguitbaters in gesprek gaan. We zouden graag hebben dat ze een voordelig nachttarief invoeren voor bijvoorbeeld de buurt. Dit is ook onze wens.

CM-parking goedkoper maken voor bewoners 's avonds.

Dit is een private parking, maar we hebben wel de intentie om met verschillende parkinguitbaters in gesprek gaan. We zouden graag hebben dat ze een voordelig nachttarief invoeren voor bijvoorbeeld de buurt. Dit is ook onze wens.

Shop & Go 30 minuten gratis aan de Watertoren.

Goede suggestie. Nemen we op met de betreffende dienst.

Parkeerzone A uitbreiden met B.

Bedankt voor het voorstel, dit is een piste die we bestuderen in onze parkeerevaluatie.

Parkeermeters en verkeersborden op eilandjes op de rijweg plaatsen → stoep vrijhouden.

Er wordt altijd gezocht naar de beste plaats om automaten en borden te plaatsen, zodat ze zo weinig mogelijk hinderen. Uitstulpingen op de rijbaan zouden ten koste gaan van parkeerplaatsen.

Mensen met een garage geen bewonerskaart geven; max. 1 kaart per woning.

Dit is een beleidskeuze.

Kunnen bij Houthandel Janssen enkele parkeerplaatsen worden voorbehouden voor wijkbewoners?

Goede suggestie, maar dit terrein is niet van de stad. Je mag wel parkeren in de Begijnendreef zelf.

Veel mensen weten niet dat je mag parkeren in de Begijnendreef → vakken schilderen.

De komende maanden moeten we nog verschillende schilderwerken uitvoeren, we nemen dit daar mee in op. De parkeervakken zullen komen aan de kant van houthandel Janssen, aan de andere kant van de straat mag dan niet geparkeerd worden.

Fietsbeleid en fietsinfrastructuur

Extra fietsenstallingen en extra groen in de wijk.

We zijn voorstander en doen dit zoveel mogelijk waar kan!

Fietzers laten parkeren op autoparkeerplaatsen: bv. 1 fietsplaats per 10 auto's.

Goede suggestie, maar dit is straat per straat te bekijken waar dit kan. Op sommige plaatsen is de parkeerdruk te hoog



**Fietsnietjes verder uit elkaar plaatsen.**

We houden zoveel mogelijk rekening met fietstassen en bredere fietsen, maar veel hangt af van de beschikbare ruimte

Overdekte fietsenstallingen in doorgang Begijnendreef – Oude Vaartstraat.

Op het openbaar domein is het niet gebruikelijk dat er overdekte fietsenstallingen komen. We kijken wel altijd graag mee waar plaats is voor gewone fietsenrekken.

Deelfietsen voorzien in de buurt.

De deelfietsen in Turnhout worden geplaatst door een extern bedrijf. We stellen hen voor om een extra locatie hier te overwegen.

Fietsstraat Begijnendreef doortrekken tot het einde.

De fietsstraat blijft, maar we moeten opletten met te lange fietsstraten. Door het weghalen van het sluipverkeer zal er minder conflict zijn tussen fietsers en autoverkeer.

Duidelijke overgangen van gewone straat naar fietsstraat.

Dit is duidelijk aangegeven met pictogrammen op de grond en rode asfalt, en eventueel extra borden.

Fietsstraten anders inrichten zodat auto's minder makkelijk kunnen voorbijsteken.

Dit gaat over gedrag eerder dan infrastructuur. Mensen moeten de wegcode volgen.

Fietsers enkelrichting laten volgen (i.p.v. tegenrichting).

Fietsers zijn vaak mensen die in die buurt wonen, die willen we niet laten rondrijden met hun fiets.

Mensen motiveren meer met de fiets te gaan.

In Turnhout verplaatsen zich al veel mensen met de fiets. Maar ook wie met de auto rijdt blijft welkom in onze stad. Tegelijk blijven we mensen die ertoe in staat zijn aanmoedigen om de fiets te nemen, want de openbare ruimte is beperkt in verhouding tot het aantal auto's. Wanneer meer mensen de fiets nemen, zal ook het aantal files en de CO-2 uitstoot afnemen. Dit is een doelstelling van de modal shift waar we als vervoersregio naartoe werken.

Overdekte fietsparking bij Houthandel Janssen.

Op het openbaar domein is het niet gebruikelijk dat er overdekte fietsenstallingen komen. In het kader van een wijkcirculatieplan kunnen we wel een fietsenstalling bekijken op deze locatie; dit zal ten vroegste 2027 zijn.

Voetgangersdoorsteek vanuit Begijnhof over Sint Vic naar de Warande/het centrum.

Heel goed idee, maar dit gaat over het terrein van Sint Victor en daar kunnen wij geen uitspraken over doen.

Circulatie en knips

Knip in Korte Albertstraat na de fitness, zodat bezoekers enkel via Koning Albertstraat komen.

Goede suggestie. We staan hiervoor open bekijken dit in het verdere wijkcirculatietraject, dit zal ten vroegste voor 2027 zijn.

Rijrichtingen herbekijken in Beggawijk: Lindestraat en foutparkeren in Meirstraat veroorzaken problemen.

Doen we wanneer we de wijkcirculatieplannen uitwerken! Hiermee starten we dit najaar, de uitrol zal ten vroegste 2027 zijn.





2 knips aan de Meirstraat wegnemen.

Er zijn voor- en tegenstanders. Dit moeten we verder uitklaren in de wijkcirculatie

Knip Beggaplein herbekijken: is deze nog relevant?

Er zijn voor- en tegenstanders. Dit moeten we verder uitklaren in de wijkcirculatie. Op dit moment is er wel geen intentie om de knip weg te doen.

Knip Begijnendreef biedt kansen voor groenblauwe ontwikkeling.

Klopt, maar dit zal verder uitgewerkt worden in een groter masterplan voor deze omgeving. Eind dit jaar/begin volgend jaar wordt gestart met het masterplan, de buurt zal hierbij betrokken worden.

Busbaan voorzien naast het spoor ter hoogte van de knip in de Begijnendreef.

Dit vinden we zelf een heel goede suggestie en laten we onderzoeken in het masterplan dat de toekomst van Park Begijnenveldekens zal bestuderen.

Openbaar vervoer

Kleine stadsbussen naar het centrum én beide ziekenhuizen.

Er zijn iedere dag meer dan 900 bussen die onze stad in en uit rijden. Als we al die busreizigers in kleinere busjes moeten laten overstappen, dan zijn er duizenden busjes nodig. Dit maakt het niet beter. Bovendien moeten we dan op verschillende plekken bouwen, zodat de reizigers van die bussen een overstap kunnen maken. Dit idee is mee berekend geweest in een van de scenario's van De Lijn, en dit bleek onrealistisch en onbetaalbaar. Er zouden exponentieel veel meer voertuigen en chauffeurs nodig zijn,

Een extra bushalte halverwege de Patersstraat.

We zijn afhankelijk van de standaarden van De Lijn, waarbij haltes niet te dicht bij elkaar mogen liggen (hinderen de doorstroming van bussen).

Bussen van De Lijn ook haltes laten bedienen die ze passeren wanneer ze naar hun startpunt rijden.

De Lijn zal dit niet waarmaken. Chauffeurs die leeg naar hun startpunt rijden, rijden op dat moment buiten hun dienstregeling. Ze mogen alleen passagiers vervoeren tijdens hun dienstregeling.

Alle verkeerslichten op de ring beter afstemmen (geen rood bij geen verkeer uit zijstraten).

Op de ring streven we naar conflictvrije kruispunten en kiezen we volop voor veiligheid van de weggebruiker. AWV is bevoegd voor de ring en is ook partner in dit nieuwe circulatieplan. Zij zullen de lichtenregeling opnieuw afstemmen - rekening houdend met de gewijzigde verkeersstromen die er zullen zijn.

Groen, ontharding en ontmoetingsplekken

Extra groen in de wijk.

We zijn voorstander van extra groen, maar de openbare ruimte is gewild. Het is dus altijd per locatie te bekijken. Je kan zelf ook meehelpen aan een groenere straat door bijvoorbeeld een geveltuin te overwegen.

Woonerf maken van Oude Vaartstraat met meer groene plekjes en ontmoetingsruimte.

Een woonerf vereist een heraanleg, want in een woonerf zijn geen stoepen. Op korte termijn is geen heraanleg van de Oude Vaartstraat gepland, maar in de wijkcirculatie kijken we of andere maatregelen mogelijk zijn om het daar aangenamer te maken.





Ontharden van Beggaplein — te stenig, charme verdwenen.

Het Beggaplein is recent heraangelegd, op dat moment is er al veel aandacht geweest aan ontharding. We hebben niet de intentie om dit nog eens te doen.

Park meer belevenisvol maken: speeltuin, extra basketring.

Veiligheidstechnisch zijn de toestellen daar nog in orde. Voor een basketring is het daar niet de ideale locatie omdat er daar ook veel passage is voor voetgangers en fietsers. De beleving en de betekenis van het park in de omgeving wordt mee bestudeerd wanneer deze omgeving ontwikkeld wordt.

Ontmoetingsplaats met banken op Beggaplein.

Wij zijn zeker bereid om zitbanken te plaatsen. Het succes van zitbanken is vaak afhankelijk van buurtbewoners. Graag krijgen we een duidelijke omschrijving van waar de bank liefst komt. Dit mag naar riolen@turnhout.be. Een voorwaarde is wel dat de bank niet onder een boom staat (omwille van vogels).

Knip Begijnendreef als kans om park aan wijk te koppelen en groene vinger te behouden.

Dit is een goede suggestie, maar we kunnen er nog geen uitspraken over doen. De toekomst van het Park zal bestudeerd worden in een masterplan voor heel het gebied dat we tegen eind dit jaar zullen bestellen.

Deel- en buurtmobiliteit

Promotie voor deelauto's.

Deelauto's zijn een waardevol onderdeel van duurzame mobiliteit. We stimuleren dit in samenhang met andere maatregelen.

Gebruik stimuleren van de buurt-bakfiets.

Wie meer informatie heeft over de buurtbakfiets mag dit steeds laten weten aan communicatie@turnhout.be, dan bekijken we hoe we hier eens aandacht aan kunnen schenken.

Logistiek en laden-lossen

Laad- en loszone aan Kine Works in de Oude Vaartstraat.

Prima suggestie, we geven het door aan de bevoegde dienst.

Evaluatie en communicatie

Evaluatievergadering na 1 jaar circulatie met inspraakmoment.

Goede suggestie, we bekijken hoe dit past in de monitoring.

Beter communiceren dat je mag parkeren in Begijnendreef.

We schilderen er parkeervakken, dan wordt het duidelijk voor weggebruikers.





Noden en bezorgdheden van de buurt

Bereikbaarheid en hulpdiensten

Kunnen hulpdiensten alle locaties nog vlot bereiken?

Ja, altijd.

Hoek Begijnendreef – Wouwerstraat: bussen en vrachtverkeer kunnen niet draaien, rijden over de boordsteen.

De bochten zijn erop ingericht dat ook zwaar verkeer daar hun bocht kan nemen. Als er toch op de stoep gereden wordt, is dat gedrag van de chauffeur, niet infrastructuur. Dit melden we aan De Lijn

Wegversmalling aan Begijnendreef 8: tegenliggers kunnen elkaar niet passeren.

De wegversmalling geeft ruimte aan een grote eik, dus verkleinen is daar geen optie. De versmalling remt de snelheid van het verkeer.

Parking Sint Victor: hoe kunnen bewoners vlot wegrijden?

Het is niet de bedoeling dat bewoners daar rijden

Toegankelijkheid Warandeparking dreigt te verminderen.

Parking Warande blijft bereikbaar via de Wezenstraat. Op dit moment staan de auto's die de parking Warande verlaten mee in de file van het verkeer uit de Warandestraat. De afwikkeling van de parking zal dus verbeteren.

Hoe bereiken we AZ Turnhout Sint-Jozef (Heizijde of Ring)?

Beide opties zijn mogelijk, maar de ring belast de woonstraten in de binnenstad niet.

Schoolbus (BUSO) moet door knip kunnen om kinderen af te zetten.

We nemen daarvoor contact op met de school.

Rolmobiel (minder mobiele vervoer) wordt duurder door langere routes.

Dat hangt af van je route en van je bestemming.

Bewoners van het Begijnhof die een parkeerplaats huren bij Creative Factory: kunnen zij die blijven gebruiken?

Ja, als je een parkeerplaats hebt of huurt aan de andere kant van een verkeersfilter, dan kom je in aanmerking voor een doorlaatvergunning. Binnenkort wordt duidelijk hoe je dit kan aanvragen.

Verkeersveiligheid, snelheid en verkeersdruk

Snelheidscontroles nodig in verschillende straten.

De politie voert bijna dagelijks mobiele snelheidscontroles uit en zet ook snelheidsborden in die bestuurders sensibiliseren. Op vraag van bewoners of na meldingen via de stad kan de politie extra controles uitvoeren op specifieke locaties. Daarbij wordt een straat meestal meerdere keren gecontroleerd. Als er weinig overtredingen worden vastgesteld, verschuift de focus naar andere plekken. Omdat het niet mogelijk is om overal tegelijk aanwezig te zijn, maakt de politie hierin gerichte keuzes

Overdreven snelheid in Patersstraat, Koning Albertstraat en Begijnendreef (bussen rijden te snel).

Dergelijke problemen mogen bewoners steeds melden aan Politie Regio Turnhout.

Berlijnse kussens in Begijnendreef maken veel lawaai — extra hinder bij meer busverkeer.

We zullen de Berlijnse Kussens daar weghalen, we plannen dit in voor de komende periode.





Plateau Begijnendreef – Meirstraat: bussen en auto's kunnen elkaar niet kruisen; gevaarlijke situatie.

Dat is een terecht aandachtspunt, we bekijken de komende periode nog hoe we het daar duidelijk kunnen maken

Bocht Begijnendreef onoverzichtelijk, gevaarlijk voor fietsers die “tegen de busrichting” rijden.

Dat is een terecht aandachtspunt, we bekijken de komende periode nog hoe we het daar duidelijk kunnen maken

Bocht Eikstraat is onoverzichtelijk

Er komt minder sluipverkeer, dus het zal makkelijker zijn om daar in of uit te rijden. Mogelijks zitten hier oplossingen in een wijkcirculatieplan

File aan Sint-Victor: trein sluit → Warandestraat staat vast.

De knip aan de Begijnenstraat zal de massa verkeer daar doen afnemen waardoor de file ook zal afnemen.

Brug 1 open → Guldensporenlei loopt vast.

Aan de werking van de bruggen kunnen we niets veranderen. We verwachten dat er door minder sluipverkeer ook minder file.

Bezorgdheid over toenemende drukte op Guldensporenlei, Heizijde, Fonteinstraat.

Dit is een terecht aandachtspunt, we houden het verkeer in die twee straten goed in de gaten.

Te drukke Gasstraat bij wijzigingen.

Het is niet de bedoeling dat de Gasstraat een nieuwe sluipweg wordt wanneer er omleidingen zijn. Goed dat dit onder de aandacht is gebracht, we houden het in de gaten.

Veel verkeer in de Driekuilenstraat, kan hier een telling gebeuren? Bijna enkel doorgaand verkeer.

Net als de Gasstraat is het niet de bedoeling dat de Driekuilenstraat een nieuwe sluipweg wordt. We houden het in de gaten.

Circulatie, knips en rijrichtingen

Chaos dreigt op de ring als ringaanpassingen pas na binnenringwijzigingen komen.

De ring is een aandachtspunt waarmee we aan de slag zijn met AWW. Het is alleszins de bedoeling dat het verkeer de ring volgt in plaats van onze woonstraten. De overgangsperiode zal even aanpassen zijn en wat tijd vragen.

Veel parkeerplaatsen komen “aan de verkeerde kant” van de straat te liggen.

In een enkelrichtingstraat mag je zowel links als rechts parkeren, dus de parkeerplaatsen kunnen behouden blijven.

Wouwerstraat – Oude Vaartstraat: bestelwagens met aanhangers nemen langdurig veel plaats in.

Deze situatie is moeilijk op te lossen, zolang bestelwagens rechtmatig geparkeerd zijn, zijn er geen redenen om op te treden.

Meirstraat: enkelrichting is onhandig voor sommige bewoners, verzoek tot terug dubbelrichting.

We bekijken dit mee wanneer we ons over een wijkcirculatieplan buigen.

Meirstraat: gevaarlijke combinatie fietsstraat + autoverkeer in twee richtingen.

Goed aandachtspunt, ook deze situatie bekijken we wanneer we aan het wijkcirculatieplan starten.





Motivatatie gevraagd voor omkeerbeweging in Koning Albert – Korte Begijnenstraat.

Met het omkeren van de richting van de Patersstraat wordt het automatisch voor bewoners van die straten logischer om zo thuis te geraken en weg. Zo kunnen ze een lusje rijden.

Kunnen bussen goed in- en uitrijden via Korte Begijnenstraat?

Dit zal alleen nodig zijn tijdens de kermis vanaf volgend jaar. Dus een uitzonderlijke periode. Maar we passen sowieso de beide kruispunten nog aan zodat het verkeer er goed kan passeren?

Keren in Begijnendreef: waar start de enkelrichting, en hoe kunnen grote voertuigen draaien?

De Begijnendreef is maar een stukje enkelrichting, vanaf de hoek Hannuitstraat tot aan de camera. Enkel vergunningshouders zullen doormogen. Wie geen vergunning heeft zal daar moeten keren. Keren in het verkeer is altijd een manoeuvre dat voorzichtigheid vraagt, eender waar je het doet, op alle mogelijke straten en plaatsen. Daarom zetten we in op duidelijke signalisatie aan het begin van de straat, zodat automobilisten niet voor een verrassing komen te staan.

Is de knip op andere locaties nog logisch en nodig?

Bestaande verkeersfilters (bv paaltjes) zullen we herbekijken samen met de wijkcirculatie. Het is inderdaad best mogelijk dat sommige knips door dit nieuwe plan overbodig zijn geworden.

Wordt het elders drukker door wijzigingen binnen de wijk?

Dat gaan we monitoren

Waar exact komt de knip in de Begijnendreef?

Tegenover park Begijnenveldeken

Parkeren en parkeerdruk

Parkeerdruk blijft té hoog, zelfs met nieuwe regels.

We erkennen dit en bekijken dit probleem in onze parkeerevaluatie dit jaar. Mogelijk moeten we het parkeerbeleid hier nog bijstellen.

Angst voor verdere stijging parkeerdruk bij verdwijning Begijnhofparking.

Dat snappen we. Dat gebied is helaas geen eigendom van de stad, dus we hebben er beperkt invloed op.

Worden parkeerkade Creative Factory en parkeerladen aangepast?

Op dit moment verandert daar niets. Er zit wel een project aan te komen met het gebouw en de omgeving, dus dat wordt dan mee bekeken,

Blijft parkeren in Oude Vaartstraat langs beide kanten mogelijk?

Ja. In de Oude Vaartstraat blijven de parkeerplaatsen aan dezelfde kant van de straat - eenrichtingsverkeer mag dit

Worden parkeer- en laadzones aangepast?

Er is op dit moment geen plan om laadzones aan te passen, maar dit is te bekijken wanneer dit nodig zou blijken. De parkeerzones zelf zijn onder evaluatie.

Te weinig parkeercontroles, vooral na 17 uur.

We geven dit door aan Moovia, de firma die de parkeercontroles uitvoert. In elk geval is het de bedoeling dat er meer controles zullen zijn wanneer we de scanwagens dit najaar invoeren, ook tot 20u 's avonds.



**Ondergrondse parkings aan oude schooltje worden nauwelijks gebruikt.**

De parking hoort bij het project Grooten Singel en wordt in dat project mee bekeken.

Ondergronds parkeren moet betaalbaarder worden.

De stad heeft zelf de tarieven van de ondergrondse parkings niet in de hand. We gaan hiervoor in overleg met de parkinguitbaters.

Meer parkeercapaciteit nodig voor buurtparkeren en fietsenstallingen.

Er is niet voldoende openbaar domein voor extra parkeerplaatsen. We kunnen wel deelwagens bekijken. Waar ruimte is voor fietsenstallingen bekijken we dit met plezier

Vraag om behoud parkeerplaatsen Koning Albertstraat bij mogelijke wijziging rijrichting.

De rijrichting wordt omgekeerd, maar de parkeerplaatsen kunnen behouden blijven.

Op het Beggaplein wordt geparkeerd met werknemerskaarten. Mogen houders van zo'n kaart overal parkeren?

Ja, de werkerskaarten zijn geldig op het openbaar domein in heel de binnenstad.

Fietsbeleid en fietsinfrastructuur

Gebrek aan deelfietsen, te weinig deelauto's.

Terechte opmerking. We bekijken samen met de aanbieder van de deelmobiliteit of hier iets kan.

Overdekte fietsparkeerplaatsen nodig.

Daarin kunnen we niet voorzien, fietsnietjes op openbaar domein meestal zonder overkapping.

Fietssuggestiestroken soms verwarrend, zeker bij wijzigende rijrichtingen (Patersstraat, Otterstraat).

De inrichting van de Patersstraat en Otterstraat staan het nieuwe circulatieplan niet in de weg. Fietsers rijden aan de rechter kant van de baan. De suggestiestrook geeft automobilisten aan dat er fietsers kunnen komen, maar daarvoor moet de straat niet heraangelegd worden.

Suggestie voor extra suggestiestroken in o.a. Korte Begijnenstraat, K. Albertstraat, Sint Antoniusstraat.

Dit is niet voorzien. In dergelijke centrumstraten moet je er als automobiliste vanuit gaan dat er overal gemengd verkeer is.

Geen tweerichting voor fietsers op hoofdwegen waar auto's in-/uitrijden.

Het doel van het circulatieplan is dat we veilige alternatieve fietsroutes creëren, maar als er toch een fietser op de hoofdweg moet zijn, verbieden we dat niet.

Onveilige situaties door fietsen tegen richting (Meirstraat, Begijnendreef).

Om het veiliger te maken voor de fietsers gaan we het doorgaand verkeer en overbodig verkeer in de binnenstad eruit halen.

Fiets- en wandelontsluiting vanuit park naar kanaal ontbreekt.

Dit is te bekijken in het toekomstproject Park Begijnenveldkens

Sensibiliseren voor correct fietsgedrag.

Dit is een inderdaad een permanent aandachtspunt, het heeft niet per sé met circulatie te maken.





Sluipfietsroute door Begijnhof richting Grote Markt.

Fietsers mogen hier fietsen.

Nieuwe fietsroutes vragen duidelijke wegmarkering.

We proberen steeds met de inrichting van straten duidelijk te maken hoe je er gebruik van moet maken.

Openbaar vervoer

Bereikbaarheid met bus vanuit noordkant stad (bv. ziekenhuis).

Niet alle busroutes passeren langs alle bestemmingen in de stad. Er zijn wel drie grote hoppinpunten (Grote Markt, Station, Papenbrugge) waar je makkelijk kan overstappen op een andere lijn.

Worden bussen die door woonwijken rijden volledig elektrisch? Binnen welke termijn?

Ja, De Lijn is volop bezig met elektrificatie van al haar voertuigen. Ze streven ernaar om een volledig elektrische vloot te hebben tegen 2030.

Bocht Korte Begijnenstraat – Begijnenstraat: bussen kunnen moeilijk manoeuvreren.

Die bocht maakt geen deel meer uit van de vaste busroute. Enkel tijdens toekomstige kermisperiodes (vanaf 2027) zullen daar nog bussen rijden. Tegen dan passen we de bocht nog aan.

Bushalte voor Oude Vaartstraat 7 → voorstel tot parkeerplaatsen.

Die bushalte verdwijnt en maakt plaats voor fietsparkeerplaatsen met wat groen.

Hoe ontsluit je de parkeerkade Creative Factory als er een bushalte voor de deur staat?

De locatie van de bushalte heeft geen impact op de parkeerkade van Creative Factory.

GPS stuurt verkeer via Gasstraat → hinderlijk.

Dat snappen we, maar we hebben geen vat op hoe GPS-systemen het verkeer sturen. Bovendien zijn er veel mensen die hun gps niet updaten, wij hebben daar helaas weinig vat op.

Hoeveel bussen zullen er door de Wouwerstraat rijden en welke?

In de daluren rijden er vijf bussen per uur door de straat, in de spitsuren zijn dat er acht. Dat zijn de bussen naar Tilbug, Ravels en Mol

Voetgangers en leefbaarheid

Officieel voetpad nodig aan Turnova.

De omgeving van de Grote Markt is een hele omgeving waar voetgangers overal mogen oversteken, we willen dit niet beperken met een zebepad. Vanaf 4 januari zal de ANNPR-camera aan die kant van de Grote Markt geactiveerd worden, wat doorgaand verkeer zal stoppen en het voor voetgangers veiliger maakt.

Voetpaden in Meirstraat zijn slecht.

Problemen met het voetpad mag je steeds melden bij het meldpunt: meldpunt.turnhout.be. Dan kan onze ploeg dit werk inplannen.

Meer groen in de straten.

Waar mogelijk doen we dit, bewoners kunnen ook steeds een handje helpen door bijvoorbeeld een geveltuin aan te leggen.





Bezorgdheid over onderhoud van bijkomende groenzones.

Dit plantgoed zit in het beheer bij een externe aannemer in dienst van Turnhout, deze voert de onderhoudswerkzaamheden uit volgens zijn bestek.

Sommige bewoners willen rust, niet per se extra activiteiten.

In een binnenstad zijn er diverse activiteiten, dit is eigen aan een centrumstad.

Overall zone 30 en meer woonerven (maar: anderen vrezen parkeerplaatsverlies).

De meeste straten in de binnenstad (behalve de invalswegen) zijn al zone 30. We maken inderdaad zoveel mogelijk woonerven waar dit kan, maar dit vraagt wel altijd een volledige heraanleg en moest dus passen in de meerjarenplanning.

Fietsen aan de hand in Gasthuisstraat handhaven.

De politie voert regelmatig controles uit, maar kan ook niet permanent in de Gasthuisstraat controleren. Na de heraanleg van de Gasthuisstraat zullen de regels voor fietsen in de straat aangepast zijn en zal er ingezet worden op sensibiliseren vooraleer over te gaan naar handhaving.

Park moet worden uitgebreid als nieuwe woonprojecten ontwikkeld worden.

Voor Park Begijnenveldekens laten we een masterplan opmaken, dan wordt bestudeerd hoe het gebied verder kan ontwikkelen en wat dit kan betekenen voor wonen en groen.

Jeu de Boules-baan (oude schooltje) graag terugplaatsen.

We geven dit door aan de betrokken dienst.

Handel, economie en bereikbaarheid voorzieningen

Winkels vrezen minder klanten door verminderde bereikbaarheid en minder parkeermogelijkheid.

Het is net de bedoeling dat de binnenstad beter bereikbaar wordt door enerzijds duidelijke parkeerroutes en door de voorziening van kortparkeerplaatsen bij verschillende handelszaken anderzijds.

Touringcars: komen er vergunningen om groepen te laten uitstappen aan Turnova?

Neen, er zijn andere locaties waar bezoekers kunnen afstappen.

Warandeparking dreigt minder bereikbaar.

Verkeer vanuit het oosten van de stad zal niet meer dwars door de stad kunnen rijden naar de Warandeparking, maar daardoor wordt ze niet minder bereikbaar. Het is de hoofdparking voor heel het westen van de stad.

Creative Factory: toegang parkeerkade garanderen.

De parkeerkade zal nog normaal gebruikt kunnen worden.

Sociale en dagelijkse noden van bewoners

Werkende ouders (oostelijk deel → westelijk deel) vrezen omrijden tijdens spits.

Op dit moment zorgt net dit verkeer voor heel veel overlast in de woonstraten. Deze mensen zullen in de toekomst ook via de ring naar hun volgende bestemming moeten eens ze hun kinderen hebben afgezet.

File Sint-Victor: schoolspits + gesloten trein → alles zit vast.

Met het circulatieplan zal alleszins de overvloed aan sluipverkeer verdwijnen, wat de files zal verminderen.





Drukke schoolomgeving Patersstraat – extra verkeerscontrole nodig.

Dit zijn inderdaad de drukste momenten. Extra controles lossen verkeersproblemen niet structureel op. Daarom bekijken we ook andere maatregelen die kunnen helpen voor een vlotter en veiliger verkeer, zoals veilige fietsroutes naar school.

Bewoners met opritten vrezen verlies parkeerplaatsen in woonerven.

Vooraleer we ergens woonerven inrichten gaan we met bewoners in overleg. We leggen ook niet zomaar woonerven aan, dat vraagt steeds een volledige heraanleg van de straat.

Impact van toekomstige woonuitbreiding op mobiliteit.

Mobiliteit wordt altijd bestudeerd wanneer er plannen zijn voor een woonontwikkeling, dit maakt deel uit van heel het vergunningsproces.

Technologie, borden en signalisatie

GPS stuurt verkeer onlogisch.

We hebben geen vat op hoe GPS-systemen het verkeer sturen. Bovendien zijn er veel mensen die hun gps niet updaten, wij hebben daar helaas weinig vat op.

Nood aan duidelijke wegmarkeringen bij tweerichtingsfietspaden.

Tweerichtingsfietspaden zijn altijd een aandachtspunt. We proberen dit zoveel mogelijk te vermijden en we zullen dit ook doen bij de heraanleg van de Steenweg op Oosthoven

Verbodsborden “enkel voor bewoners” verdwenen na heraanleg Beggaplein → vraag tot terugplaatsen.

We denken dat dit tijdelijke signalisatie tijdens de wegenwerken geweest moet zijn, want we hebben geen vaste borden met deze boodschap. Ze komen dus ook niet terug.

Communicatietool nodig voor nieuwe routes.

Die komt er snel aan.

Timing

Op **25 augustus** start de heraanleg van de Warandestraat. Omwille van de impact dat dit zal hebben op de verkeerscirculatie van auto's en bussen, zal dan de eerste fase van Binkensdijk Bereikbaar ingaan. De verkeersfilters in de Vianenstraat, Korte Vianenstraat, Begijnendreef en Begijnenstraat worden actief. Zoveel mogelijk buslijnen rijden al volgens hun nieuwe, definitieve route.

Op **4 januari 2027** gaat de tweede fase van Binkensdijk Bereikbaar in. Dan wordt de verkeersfilter op de Grote Markt (tussen de Otterstraat en Patersstraat) actief en draait de rijrichting in de Otterstraat en Patersstraat om. De rijrichting van enkele straten die op die twee hoofdstraten aantakken wordt dan ook aangepast.

In **februari 2027** starten we met de heraanleg van de Gasthuisstraat. Tot 3 januari zullen er nog bussen door de straat rijden. Zodra er geen bussen meer door de Gasthuisstraat rijden en de wintersolden voorbij zijn, starten we met de wegenwerken daar.

*Rechtzetting: in het eerste verslag stond hier een fout jaartal. Bij deze bevestigen we de timing van de heraanleg van de Gasthuisstraat: **start van de werken februari 2027, oplevering voorjaar 2028***





Dit najaar starten we met het uitwerken van wijkcirculatieplannen voor alle wijken die we gesproken hebben tijdens dit participatieproces. De eigenlijke uitvoering daarvan zal pas ten vroegste voor 2027 – afhankelijk van de wijk.

