

Communicatie

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

TURNHOUT



Verslag

Datum: 30.04.2026

Locatie: stadhuis, Grote Markt

Tweede Verslag buurtgesprekken omgeving Steenweg op Oosthoven - Hoveniersstraat

Binkenstad Bereikbaar, het circulatieplan voor de binnenstad van Turnhout, zal van iedereen die in de stad woont, werkt of er op bezoek komt een aanpassing vragen. Maar voor sommige buurten is die aanpassing net iets groter omdat er ook **wijkcirculatieplannen** gemaakt moeten worden. Deze buurten hebben we uitgenodigd op participatiemomenten. We hebben samen de wijkcirculatieplannen bekeken, kansen en knelpunten gedetecteerd en suggesties gedaan om het plan beter te maken.

Op 30 april organiseerden we buurtgesprekken met bewoners en ondernemers uit deze straten: Academieplein, Baron Frans du Fourstraat, Bloemfonteinstraat, Elf Novemberlaan, Goedendagstraat, Heggepad, Hogestraat, Hoveniersstraat, Jubileumlaan, Lindekenstraat, Maasstraat; Meuletiende, Nieuwstad (tussen Schoolstraat en Baron F. du Fourstraat), Nijverheidstraat, Pastinaakplein, Patersstraat; Posteleinpad, Schoolstraat, Schupstraat, Steenweg op Oosthoven, Tijn- en Nelestraat, Varenstraat, Vredestraat, Warmoespad, Wilgenstraat.

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





Knelpunten van het (wijk)circulatieplan

Bereikbaarheid en omrijden

- **Vrees dat men ver(der) moet omrijden met de auto, zeker als je naar het westen of zuiden van Turnhout wilt.**
Je zal de stad niet meer met de auto kunnen doorkruisen. We weren doorgaand autoverkeer door het stadscentrum. Als je naar de andere kant van de stad wilt, dan is de ring de aangewezen weg.

Verkeersdrukke, doorstroming en verkeersknelpunten

- **Bezorgdheid over toenemende drukte op de ring (R13) en specifiek het kruispunt Miko.**
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. Vanaf 4 januari zullen de verkeerstromen aan het kruispunt met de Steenweg op Oosthoven veranderen. Tot het zover is verwachten we nog een druk najaar op dat kruispunt. Het kruispunt van Miko wordt begin 2027 heraangelegd.
- **Vrees voor verkeersinfarct aan het Sint-Pieterinstituut.**
We verwachten dat hier nauwelijks verkeer zal bijkomen. Het extra verkeer zal lokaal verkeer zijn.
- **Gevaarlijk/complex kruispunt: ring x Steenweg op Mol → nood aan extra aandacht/veiligere inrichting in nieuwe situatie.**
Dit kruispunt zal AWW heraanleggen begin 2027
- **Bezorgdheid over verkeersdruk op het kruispunt Koning Albertstraat x Patersstraat.**
De rijrichting Patersstraat draait om, maar vandaag zit er heel veel sluipverkeer vanuit het oosten in de Koning Albertstraat. In de toekomst alleen nog verkeer uit buurten Wobeg en Vaart hier rijden, wat dus lokaal verkeer is.
- **Vrees dat problemen/verkeer zich verleggen naar andere straten (o.a. Otterstraat, Vredestraat).**
We zijn mogelijke sluiproutes in kaart aan het brengen (onder andere met deze participatiemomenten) en anticiperen er al zoveel mogelijk op. We verzamelen telgegevens van het verkeer om veranderingen te kunnen detecteren.
- **Everdongenlaan: wordt mogelijks een lastige verkeerssituatie zodra de werken starten.**
De werken aan de Everdongenlaan zorgen voor omleidingen en drukker verkeer in die buurt.

Sluipverkeer en verkeersoverlast woonstraten

- **Vrees voor (nieuwe) sluiproutes via:**
 - o Baron Frans du Fourstraat
 - o Goedendagstraat
 - o Generaal Van der Meerschstraat
 - o (mogelijk ook) Turnova: ondergrondse straat/parking als sluip-as
We houden deze straten in de gaten. Over parking Turnova maken we ons minder zorgen - dit is een heel onlogische sluiproute voor verkeer.
- **Zorgen over mogelijke drukte in de Otterstraat, waardoor mensen “vluchtroutes” gaan zoeken via aanpalende straten.**
We zien dit in en zullen daarom dit najaar werken aan een wijkcirculatieplan die een sluiproute voor drukte door woonwijken zal ontmoedigen.
- **Vraag/bezorgdheid of verkeer uit de Patersstraat zich zal verplaatsen de noordkant van de Grote Markt.**
Neen, de noordkant van de Grote Markt is een voetgangerszone met ANPR-camera. Die mag je enkel met een voertuig betreden wanneer je een doorlaatvergunning hebt.
- **Specifieke zorg bij Turnova-parking: risico op files in de parking en moeilijkere in- en uitrit.**
De signalisatie in Turnova wordt aangepast: het zal heel duidelijk worden dat Baron Frans du Fourstraat enkel inrit is, je kan daar niet meer uitrijden. Aan de Otterstraat kun je inrijden, maar voor de parking is dit de enig mogelijke uitrit.

Verkeersveiligheid





- **Onveilige situatie aan Hovenierstraat – Goedendagstraat: leerlingen steken over zonder te kijken → voorstel: extra signalisatie en/of fietssas.**
Dit is een gekend probleem wat eigen is aan de schoolspits en gedrag van leerlingen.
- **Angst voor minder zichtbaarheid van fietsers op kruispunt Grote Markt × Patersstraat × Baron Frans du Fourstraat → voorstel: bussen eerder linksaf laten afslaan.**
We vernieuwen dit kruispunt en leggen een aparte afslagstrook aan voor bussen die vanuit de oostkant afslaan naar het Zegeplein. Zij zullen het ander verkeer dat vanuit de Patersstraat naar de Baron Frans du Fourstraat indraait niet moeten kruisen.
- **Links parkeren belemmert zicht tussen geparkeerde auto's en fietsers (ook al probleem in Warandestraat) → aandachtspunt bij inrichting/markering.**
Waar mogelijk passen we dit aan.
- **Conflict- en gevaarsituatie op kruispunt Baron Frans du Fourstraat × Patersstraat met auto's en fietsers; extra zorg omdat daar veel (school)fietsverkeer zit.**
We vernieuwen dit kruispunt en leggen een aparte afslagstrook aan voor bussen die vanuit de oostkant afslaan naar het Zegeplein. Zij zullen het ander verkeer dat vanuit de Patersstraat naar de Baron Frans du Fourstraat indraait niet moeten kruisen. Het kruispunt zal veel minder druk worden dan vandaag, dus in dat opzicht verbetert de veiligheid voor de fietsers.
- **Grote bezorgdheid als de voetgangerszone in de Baron Frans du Fourstraat verdwijnt: auto's in de stroom van fietsende scholieren → pleidooi: voetgangerszone behouden.**
De ANPR-camera (en dus de voetgangerszone) zullen we daar opheffen. Anders kunnen lokale bewoners hun omgeving niet verlaten. Maar de fietsstraat en zone 30 blijven wel bestaan. Automobilisten moeten dus achter fietsers blijven rijden.
- **Vraag rond fietsen in tegenrichting op een busroute: is dat veilig?**
Alle nieuwe routes hebben we getest met een chauffeur van De Lijn met een gelede bus en met een fietser met een bakfiets. Er zijn geen problemen vastgesteld
- **Gebrek aan veilige fietsroute: vanuit Varenstraat naar de markt zonder tegen de autorichting in te moeten rijden.**
De straat is geschikt voor gemengd verkeer.
- **Schoolcontext expliciet meenemen: zeer veel scholieren + veel “kiss & ride” verkeer → risico op extra drukte in omliggende straten en conflictsituaties.**
Met het circulatieplan werken we aan veiligere routes naar school. We hopen dat meer jongeren de fiets zullen nemen en dat er minder auto's in het stadscentrum moeten rijden tijdens de scholenspits.

Openbaar vervoer

- **Geen bussen meer vanuit station richting Grote Markt → wat met hotelgasten die per trein/bus toekomen?**
Zij kunnen ofwel de bus of een taxi nemen aan het station. Er zullen geen bussen meer rijden door de Gasthuisstraat, tussen het station en de Grote Markt.
- **Vanuit Patersstraat met de bus naar het station wordt moeilijker.**
Vanaf 4 januari rijden bussen door de Patersstraat, via de Grote Markt, naar de Warande en zo verder naar het station.
- **Halte Otterstraat staat aan de “verkeerde” kant.**
De bushalte zullen we verplaatsen naar de andere kant van de straat. Waar exact de haltepaal zal komen, moeten we nog bekijken.
- **Overstap voor bus terug van Antwerpen: halte op de Markt → Tijn- en Nelestraat valt weg → veel verder stappen (bv. voor een 84-jarige).**
Dat klopt, vanop de Grote Markt kun je niet meer de X41 nemen. Dat is een gevolg van een busvrije Gasthuisstraat.
- **Geen goede bushalte in de buurt richting Mol; terug van Mol is flexbus, wordt niet als oplossing ervaren.**
Aan de Steenweg op Oosthoven kun je de bus nemen richting Mol. De bus rijdt op haar route heen en terug door deze straat, wat het voor busreizigers interessanter maakt.
- **Bezorgdheid dat er (nog) te veel bussen op bepaalde assen/plaatsen komen (o.a. Steenweg op Oosthoven) → risico op chaos en bestaande problemen.**
De Steenweg op Oosthoven is geschikt voor busverkeer. Daar komen per uur twee bussen bij (de bussen naar Mol). Het voordeel is dat deze bussen heen en terug langs dezelfde route rijden.





- **Vraag naar mogelijke buslus (Ravels/Baarle-Hertog) op de Grote Markt en wat dat betekent.**
Deze bus rijdt een lus via de Grote Markt - Station - Begijnendreef en terug weg. Voor iedere buslijn hebben we de meest logische route vastgelegd met zoveel mogelijk bediening van de Grote Markt, de Warande en het station.
- **Jammer dat minder bussen op de Grote Markt ook minder “beleving” geeft (schoolgaande jeugd die in/uitstapt).**
Er zullen nog steeds veel bussen stoppen op de Grote Markt.
- **Wat met de zaterdagmarkt als bussen langs moeten?**
Er zijn afspraken gemaakt met een aantal marktkramers om te verhuizen. Op zaterdag rijden de bussen dezelfde routes als tijdens de week, er zal geen aparte zaterdagregeling meer zijn.

Parkeren

- **Jammer dat het parkeerbeleid zo snel is doorgevoerd; had rustiger uitgerold kunnen worden → veroorzaakte onrust.**
Het parkeerbeleid als onderdeel van het circuleringsplan konden we al sneller invoeren. Het heeft voordelen om dit al voor al de rest te doen
- **Kortparkeren Patersstraat (3 plaatsen): zonder inspraak mogelijk gemaakt; begrip voor vraag van apotheek, maar zorgt voor problemen voor andere bewoners; vooral ook gebrek aan communicatie.**
Parkeerplaatsen op het openbaar domein zouden bruikbaar moeten zijn voor iedereen. Daarom geldt het kortparkeersysteem alleen maar op momenten dat winkels open zijn. 's avonds en 's nachts kunnen bewoners er gebruik van maken om hun auto te parkeren.
- **Te kleine parkeerzones.**
Deze herbekijken we nu. Tegen 25 augustus herzien we de parkeerzones voor bewoners.
- **Parkeer- en afzetdruk aan Sint Pieter (kinderen brengen/halen) is nu al moeilijk; vrees voor verergering door extra verkeer.**
We verwachten dat hier nauwelijks verkeer zal bijkomen. Het extra verkeer zal lokaal verkeer zijn.
- **Bezorgdheid dat parkeerdruk op de R13 stijgt.**
Wie geen parkeerbewijs wil nemen voor een parkeersessie, zal inderdaad moeten uitwijken naar de stroken langs de ring.

Publieke ruimte en toegankelijkheid

- **Voetgangerszone Baron Frans du Fourstraat: was “beloofd” dat die bleef, maar gaat toch weg → grote bezorgdheid (veiligheid + leefkwaliteit).**
Een stad evolueert en groeit. Ruim een jaar geleden was nog geen sprake van een gewijzigd circuleringsplan. Bij dergelijke grote circuleringsmaatregelen komen nieuwe inzichten en nieuwe ingrepen.
- **Stoepen Mermansstraat: pas vernieuwen in 2029 terwijl ze nu ontoegankelijk zijn (o.a. voor mensen van nabijgelegen WZC) → toegankelijkheidsprobleem dat dringend aanvoelt.**
Problemen met stoepen mag je steeds doorgeven via meldpunt.turnhout.be. De stedelijke diensten kijken er snel naar.

Handhaving, monitoring en bijsturing

- **Vraag om meetresultaten bekend te maken → belangrijk voor transparantie.**
We meten het verkeer via telramen. De resultaten zijn publiek beschikbaar op www.telraam.net
- **Suggestie: trajectcontrole (ook genoemd in context van extra inkomend verkeer na een invoeringsdatum).**
Een trajectcontrole meet snelheid over een traject met een vaste snelheid. In onze stad zitten we met straten met verschillende snelheden, waardoor dat onmogelijk wordt. Trajectcontroles zijn alleen mogelijk op tracés waar je constant dezelfde snelheid rijdt (gewestwegen ipv binnenstad)
- **Buschauffeur-suggestie: steekproeven/testen in echte verkeerssituaties; als te veel bussen samenkomen ontstaat chaos → nood aan evaluatie- en drempelwaarden (“wanneer herzien?”).**
Dit onderzoekt De Lijn





Kansen voor de omgeving

Verkeer en doorstroming

- **Maak de linksafbeweging op de ring naar de Steenweg op Oosthoven vlotter.**
Dit najaar, tijdens de heraanleg van de Warandestraat, zal het op de Steenweg op Oosthoven drukker worden. Vanaf het moment dat de Patersstraat omdraait, zal dit wegvallen en wordt het daar rustiger.
- **Pas de wegmarkering (arcering) op R13 x Steenweg op Oosthoven aan i.f.v. betere voorsorteerstroken.**
Dit najaar, tijdens de heraanleg van de Warandestraat, zal het op de Steenweg op Oosthoven drukker worden. Vanaf het moment dat de Patersstraat omdraait, zal dit wegvallen en wordt het daar rustiger.
- **Voorzie een groene gordel of ander systeem voor vlotte doorstroming op de ring.**
Een groene golf is op onze ring niet mogelijk, omdat we anders de kruispunten op de ring niet conflictvrij kunnen maken. Bij een conflictvrij kruispunt moet er voor elke richting apart een groene fase zijn, en dat is niet te combineren met een groene golf. Er is te veel verkeer en te veel bewegingen op een kruispunt. Wij vinden verkeersveiligheid het belangrijkste, dus daarom gaan we voor conflictvrije kruispunten.
- **Plaats een spiegel aan Bloemfonteinstraat x Steenweg op Oosthoven om zichtbaarheid te verbeteren.**
De suggestie van een spiegel kunnen we niet uitvoeren. Het is bewezen dat die een vals gevoel van veiligheid geven en hebben al dodelijke ongevallen veroorzaakt. We mogen dus geen spiegels plaatsen op het openbaar domein.
- **Zone 30 in Vredestraat nodig**
De Vredestraat is een woonerf, dus daar geldt zelf maximum 20 km/u

Fietsvoorzieningen en actieve mobiliteit

- **Aanleggen van fietssuggestiestroken in de Baron Frans du Fourstraat.**
De Baron Frans du Fourstraat is een fietsstraat. Auto's zijn hier te gast en moeten achter fietsers blijven.
- **Meer en betere fietsstallingen op de Grote Markt:**
 - o veilig (vastmaken mogelijk)
 - o voldoende capaciteit
 - o stabiel opgesteld

Omwille van de vele en verschillende evenementen die doorgaan op de Grote Markt, kunnen we geen fietsenstallingen op de markt zelf plaatsen. Daarom zoeken we in de nabije omgeving naar ruimte om fietsenstallingen bij te creëren.

Openbaar vervoer

- **Inzetten van shuttlebussen (zoals in Brugge)**
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.
- **Betrek buschauffeurs/gebruikersexpertise bij uitwerking**
Dit is gebeurd. De Lijn is sinds de start onze partner in het verhaal en de uitwerking van het circulatieplan.

Handhaving/Signalisatie

- **Meer handhaving op:**
 - o snelheid
 - o regels in fietsstraten

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

- **Gebruik van ANPR-camera's i.p.v. fysieke paaltjes (vb. Lindekenstraat).**
Op dit moment worden de bestaande knips of paaltjes niet herbekeken. Bij de nieuwe filters kunnen we niet zomaar paaltjes zetten omdat er ofwel bussen moeten kunnen rijden ofwel bewoners die niet op een andere manier aan hun garage of woning geraken.
- **Gerichte signalisatie aan de tet om zwaar verkeer uit de Patersstraat te houden**
Het is voor zwaar verkeer sowieso niet interessant om door het centrum te rijden, maar leveringen of werfverkeer zal altijd toegang moeten blijven hebben tot de stad. We verwachten met het nieuwe circulatieplan dat er geen onnodig zwaar sluipverkeer meer door de straten zal rijden.
- **Vraag naar maatregelen tegen sluipverkeer, met behoud bereikbaarheid bewoners**
Dit is wat we willen bereiken met dit circulatieplan en de nieuwe verkeersfilters: die zullen doorgaand en sluipverkeer uit de woonstraten halen. Alle bestemming blijven bereikbaar, dus ook eigen woningen.
- **Vraag naar verkeersstellingen (bv. Tijn- en Nelestraat)**
Daar tellen we het verkeer, je kan dit volgen via www.telraam.net

Publieke ruimte/Toegankelijkheid

- **Voetgangerszone op Academieplein voorzien.**
Daar geldt al een voetgangerszone
- **Onderzoek naar een groene gordel langs de ring.**
Dit is onderzocht geweest, maar een groene golf is op onze ring niet mogelijk, omdat we anders de kruispunten op de ring niet conflictvrij kunnen maken. Bij een conflictvrij kruispunt moet er voor elke richting apart een groene fase zijn, en dat is niet te combineren met een groene golf. Er is te veel verkeer en te veel bewegingen op een kruispunt. Wij vinden verkeersveiligheid het belangrijkste, dus daarom gaan we voor conflictvrije kruispunten.

Parkeren

- **Begraafplaats Kwakkelstraat: extra poort openen op drukke momenten**
Dit geven we door aan de betrokken dienst
- **Onderzoek naar voordeeltarief voor Turnova-parking.**
Dat is een goed idee, vooral bijvoorbeeld voor 's avonds of 's nachts. We plannen een gesprek met de parkinguitbaters om dit te vragen. Dit zou immers een goede, voordelige oplossing zijn voor vele bewoners uit de buurt.

Noden en bezorgdheden van de buurt

PARKEREN

Parkeerdruk en -capaciteit

- **Hoge parkeerdruk in verschillende straten/locaties:**
 - o **Patersstraat** (overdag en 's avonds vaak vol)
 - o **Wilgenstraat** (structureel probleem)
 - o **Tet** (zeker na 19u geen plaats meer)
 - o **omgeving scholen** ('s avonds veel auto's door activiteiten)
- Bedankt voor de feedback, dit helpt onze evaluatie van het nieuwe parkeerbeleid sinds 1 januari.
- **Vrees dat bestaande alternatieven verdwijnen:**
 - o **terrein Varenstraat × Jubileumlaan** mogelijk afsluiten → waar moeten die wagens naartoe?
 - o **onduidelijkheid over toekomst parking Hogestraat**





Het is niet mogelijk om voor alle auto's op het openbaar domein ruimte te voorzien. We kunnen enkel 'sturen' met het parkeerbeleid. Na de evaluatie in het najaar zal blijken of er nog aanpassingen nodig zijn. De stad is geen eigenaar van eventuele percelen die nu officieus gebruikt worden als parking, dus daar kunnen we moeilijk uitspraken over doen.

- **Capaciteitsprobleem wordt versterkt door:**
 - o **werkvoertuigen die meerdere plaatsen innemen**
 - o **autoboxen die gebruikt worden als opslagruimte i.p.v. parkeren**

We kunnen niet alles oplossen met parkeerbeleid alleen. Er zijn ook initiatieven nodig vanuit ruimtelijke ordening (gebruik garages) en bedrijvigheid (plaatsing werkvoertuigen).
- **Werkvoertuigen nemen vaak veel ruimte in (soms 2–3 plaatsen).**

Als geparkeerde voertuigen groter zijn dan de aangeduide parkeervakken, staan ze in overtreding. Dan kan er opgetreden worden. Als er geen aparte parkeervakken zijn aangeduid, mogen ook grotere voertuigen parkeren.
- **Aanhangwagens blijven losgekoppeld op straat staan (zeker Wilgenstraat).**

Hierover zijn er regels in de wegcode. Vanaf dat de aanhangwagens er langer dan 24u staan, kan opgetreden worden door de politie.
- **Autoboxen worden gebruikt als magazijnruimte i.p.v. parkeren.**

Dit kunnen we niet aanpakken met het nieuwe circulatieplan. Om dit aan te pakken zijn andere initiatieven nodig vanuit ruimtelijke ordening en handhaving.

Reglementering

- **Mag parkeren op kortparkeerplaatsen na sluiting winkels?**

Ja dat mag
- **Mag parkeren op bepaalde terreinen (bv. Varenstraat x Jubileumlaan)?**

Zolang de eigenaar van de betreffende terreinen hier geen bezwaar tegen heeft.

Bewonerszones

- **Huidige zones zijn te strikt → te weinig plaats binnen eigen zone.**

We zijn de parkeerzones aan het herbekijken, voor 25 augustus komen er aangepaste zones voor bewonersparkeren.
- **Vraag naar:**
 - o **grotere of samengevoegde zones (bv. Otterstraat ↔ Steenweg op Mol)**
 - o **overlappende zones voor bewoners op grenzen**
 - o **samenvoegen van zones (bv. B, C en J)**
 - o **herindeling in twee grote zones (Oost-West)**
 - o **Dynamische parkeerzone (bv. straal van 2 km) rond woonadres.**

Bedankt voor al deze suggesties. We zijn aan het werken aan nieuw ingedeelde parkeerzones gebaseerd op:

 - o De gegevens van parkeertellingen
 - o Deze suggesties en feedback die we kregen tijdens buurtgesprekken
 - o De veranderende bereikbaarheid binnen het nieuwe circulatieplan

Voor 25 augustus zullen de aangepaste parkeerzones er zijn. Hou zeker de communicatie van Stad Turnhout in de gaten of schrijf je in op de nieuwsbrief op binnenstadbereikbaar.be om geïnformeerd te blijven.
- **Extra parkeerplaatsen voor personen met een handicap:**
 - o **nabij Grote Markt**
 - o **langs Steenweg op Oosthoven (richting Merksplas)**

Als er specifieke locaties zijn waar daar nood aan is, kan dit altijd gemotiveerd aangevraagd worden bij de dienst Mobiliteit. We zijn momenteel bezig met de locatie van de parkeerplaatsen voor personen met een handicap rondom de Grote Markt te herbekijken.

Toegankelijkheid voor doelgroepen

- **Thuisverpleegkundigen vinden vaak geen parkeerplaats en krijgen toch boete**





Zorgverstrekkers hebben recht op een gratis parkeerkaart voor telkens 2 uur. Hiermee kunnen we alvast hun parkeerkosten vermijden. Foutparkeren mag uiteraard nooit, want daardoor kunnen ze een gevaar vormen voor ander verkeer en riskeren ze een boete.

- **Personen met beperking:**

o **bezorgdheid bereikbaarheid (bv. Zegeplein → Markt)**

De Grote Markt blijft perfect bereikbaar. De locaties voor parkeerplaatsen voor personen met een handicap worden wel herbekeken. Informatie daarover volgt nog.

Wie aan het Zegeplein woont zal daar zonder problemen kunnen blijven geraken. Ook wie er een garage heeft krijgt een doorlaatvergunning. Ze kunnen zelfs een tweede nummerplaat registreren voor bijvoorbeeld een mantelzorger.

o **Vraag of zij nog bepaalde routes mogen gebruiken (bv. Begijnenstraat)**

De verkeerscirculatie geldt voor iedereen. Ook mensen met een beperking horen de verkeerscirculatie te volgen en mogen dus niet door een verkeersfilter rijden, tenzij je behoort tot een van deze groepen die wel recht heeft op een doorlaatvergunning:

- Je woning of garage is op geen enkel andere manier bereikbaar
- Je garage bevindt zich aan de andere kant van de filter ten opzichte van je woning
- Je bent erkent zorgverlener of een ondernemer die doorlaat nodig heeft om je activiteiten te kunnen uitvoeren.

Eventuele mantelzorgers die toegang nodig hebben, kunnen daarvoor een mail sturen naar mobiliteit@turnhout.be

- **Bezoekers:**

o **nood aan duidelijk systeem (vb. vroeger bezoekerskaart/strookje)**

Voor bezoekers is het parkeersysteem duidelijk: we leiden hen met de nieuwe circulatie op een vlotte en logische manier naar een bezoekersparking. Als ze toch op straat parkeren, dan nemen ze een parkeerbewijs

Communicatie

- **Scholen te laat geïnformeerd (bv. Boomgaardplein → werknemerskaarten)**

De scholen zijn allemaal op hetzelfde moment geïnformeerd geweest zodra de gemeenteraad het nieuwe parkeerbeleid had goedgekeurd

- **Onduidelijkheid over systemen: verschil tussen TUR 1 en TUR 2**

TUR1 en TUR2 hebben sinds dit jaar hetzelfde tarief. Toch hebben we er bewust voor gekozen om de 2 TUR-codes te behouden. Zo is het later gemakkelijker om de tarieven nog te veranderen als dat nodig blijkt uit de parkeerevaluatie. Parkeerders hoeven zich daar niets van aan te trekken. Zij kunnen gewoon de TUR-code gebruiken bij hun parkeerplaats.

- **Wordt er effectief meer gebruik gemaakt van parkings sinds nieuw beleid?**

De parkeerevaluatie is lopende. We verwachten tegen het einde van het jaar de resultaten te kennen en te zien waar er aanpassingen wenselijk zijn.

- **Bezorgdheid dat aantal parkeerplaatsen op straat niet verbeterd is**

Dit zal ook blijken uit de parkeerevaluatie.

Prijszetting parkings

- **Vraag of parkeren op straat goedkoper is dan in parkings.**

o **Voorstel gelijke prijszetting → mensen sturen naar ondergrondse parkings**

Afhankelijk van de individuele situatie is parkeren op straat duurder dan in een parking. Gaat het over lang of vaak parkeren? Dan is een abonnement in een parking mogelijk voordeliger dan tickets nemen op straat. Iedere situatie is anders. Het doel van de gewijzigde tarieven is in elk geval om mensen die op bezoek zijn in de stad of mensen die langer parkeren naar de parkings te leiden.

Parkinginfrastructuur en veiligheid

- **Parkeervakken en laad-/loszones Patersstraat aan verkeerde kant → slecht zicht op verkeer**

Dit moet voorlopig niet aangepast worden

- **Parkeerplaatsen onvoldoende geschikt voor elektrische wagens**

De parkeerplaatsen bij de laadpalen voldoen aan de standaard richtlijnen voor publieke parkeerplaatsen





- **Te weinig parkeerplaatsen op Ring thv politie**
Het is niet de bedoeling dat de strook langs de ring nog meer uitgebreid wordt tot parkeerstrook. Langsparkeren langs een stroomweg aan 70km/u is niet wenselijk omdat parkeermanoeuvres de doorstroming kunnen belemmeren.
- **Onveiligheidsgevoel parking Papenbrugge**
Er zijn verschillende redenen waarom een veiligheidsgevoel kan ontstaan. Doordat we daar nieuwe bushaltes plaatsen, zal er wel meer beweging zijn op en rondom de parking, wat hopelijk voor meer sociale controle zal zorgen. Als er zich problemen voordoen, neem dan zeker contact op met de politie.
- **Vraag naar meer controle op correct parkeren**
Dit jaar nog starten we met parkeercontroles met een scancar. Deze auto zal automatisch controleren of correct geparkeerd staat.
- **Te weinig fietsenstallingen rond de Grote Markt (zeker zaterdag)**
Fietsenstalling bijmaken op Grote Markt kan niet omwille van de verschillende evenementen, maar we proberen in de onmiddellijke omgeving wel zoveel mogelijk fietsparkeerplaatsen te voorzien

CIRCULEREN

Verkeersdrukte en -doorstroming

- **Bezorgdheid over toename van verkeersdrukte:**
 - o **Baron Frans du Fourstraat en Jubileumlaan**
Hoveniersstraat: enkel lokaal verkeer van de Patersstraat dat weg moet kunnen geraken, we verwachten niet dat daar veel ander verkeer zal rijden, watnd e enige bremsing is parking Turnova
 - o **Nieuwe verkaveling Meuletiende betekent toename van het verkeer**
Bij het vergunnen van nieuwe verkavelingen wordt telkens een mobiliteitsstudie verwacht waaruit moet blijken dat de omgeving het extra verkeer aankan. Als dat niet blijkt, moet de vergunningsaanvraag aangepast worden.
- **Vrees dat de ring (R13) verzadigd raakt,**
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.
- **met specifieke aandacht voor:**
 - o **kruispunt Miko**
Het kruispunt van Miko zal AWW nieuw aanleggen: een conflictvrij kruispunt met vlottere doorstroming. Als alles volgens plan verloopt, starten de werken begin volgend jaar
 - o **kruispunt Steenweg op Oosthoven (afslagstrook is te kort. Markering voor afslagstrook is problematisch)**
Dit najaar, tijdens de heraanleg van de Warandestraat, zal het op de Stwg op Oosthoven drukker worden. Vanaf het moment dat de Patersstraat omdraait, zal dit wegvallen en wordt het daar rustiger.
- **Vraag naar betere afstemming verkeerslichten op de ring (momenteel inconsistent)**
Een groene golf is op onze ring niet mogelijk, omdat we anders de kruispunten op de ring niet conflictvrij kunnen maken. Bij een conflictvrij kruispunt moet er voor elke richting apart een groene fase zijn, en dat is niet te combineren met een groene golf. Er is te veel verkeer en te veel bewegingen op een kruispunt. Wij vinden verkeersveiligheid het belangrijkste, dus daarom gaan we voor conflictvrije kruispunten.
- **Vraag naar screening impact verkeer (o.a. R13, Steenweg op Ravels)**
We zijn al enkele maanden bezig data te verzamelen en zullen dat ook na invoering van het circulatieplan blijven doen. Daarvoor hebben we ook nieuwe modellen aangekocht.
- **Worden alle kruispunten op ring conflictvrij (nu nog niet het geval, sommige wel, andere niet)?**
Doorstroming van het verkeer is ook belangrijk. Bij het afstellen van de lichten is het zoeken naar een evenwicht tussen veiligheid en doorstroming van het verkeer.
- **Waarom geen 'groene golf' mogelijk**
Een groene golf is op onze ring niet mogelijk, omdat we anders de kruispunten op de ring niet conflictvrij kunnen maken. Bij een conflictvrij kruispunt moet er voor elke richting apart een groene fase zijn, en dat is





niet te combineren met een groene golf. Er is te veel verkeer en te veel bewegingen op een kruispunt. Wij vinden verkeersveiligheid het belangrijkste, dus daarom gaan we voor conflictvrije kruispunten.

Schoolomgeving en schoolverkeer

- **Grote bezorgdheid over schoolverkeer (halen/brengen kinderen):**
De scholenspits is altijd een druk moment. Begeef je je dan in het verkeer? Wees dan extra aandachtig en voorzichtig
 - o **extra verkeer → onveilig voor fietsende scholieren**
De Baron Frans du Fourstraat is een fietsstraat, auto's moeten achter fietsers blijven. Dit is veiliger voor fietsers
 - o **druk op Patersstraat, Baron du Fourstraat en Jubileumlaan**
We verwachten dat hier nauwelijks verkeer zal bijkomen
 - **Hoveniersstraat & Jubileumlaan: gevaarlijke situatie door combinatie van schoolstraat en verkeer**
De schoolstraat dient net om de veiligheid van de schoolgaande jeugd te verhogen.
 - **Woensdagmiddag (piekmoment scholen) zorgt voor grote opstoppen**
Dat is eigen aan de scholenspits. Met het circulatieplan werken we aan veilige fietsroutes naar school, waardoor er hopelijk minder mensen met de auto gaan
 - **Vraag naar:**
 - o **veilige opstapplaatsen voor bussen**
 - o **duidelijkheid waar scholieren worden afgezet (school vs. ring)**
- We zijn volop bezig met het toegankelijk maken van alle bushaltes. Deze toegankelijke haltes zijn automatisch ook veilig aangezien ze vrij liggen van het andere verkeer.
- De Lijn communiceert zelf rechtstreeks naar haar reizigers en de scholen over de gewijzigde routes en haltes.
- **Ouders die lang parkeren (Academieplein/Dessauerplein)**
Aan iedere schoolomgeving zijn er piekmomenten van verkeer bij het begin en einde van de schooluren. Dat is onvermijdelijk. Van zodra misbruik blijkt, zullen we zien wat er aangepast kan worden

Verkeersveiligheid

- **Verschillende gevaarlijke punten:**
 - o **Bloemfonteinstraat × Steenweg op Oosthoven (conflict auto ↔ fietspad)**
Dit kan opgelost worden met een volledige heraanleg van de straat.
 - o **Lindekensstraat × Patersstraat (zichtbaarheid behouden)**
Hier is geen bepaald probleem dat we moeten oplossen. Langs weerskanten van het kruispunt staan geen obstakels die het zicht verhinderen.
 - o **Jubileumlaan (versmalling en infrastructuur gevaarlijk)**
De versmalling is nodig als snelheidsremmer. Dit wordt niet beoordeeld als gevaarlijk.
 - o **Slechte of ontbrekende signalisatie van fietspaden (bv. Steenweg op Mol)**
We kijken de signalisatie na en passen aan waar nodig.
- **Vraag naar:**
 - o **langere groentijden voor voetgangers aan de ring**
 - o **automatische detectie aan verkeerslichten (fietsers/voetgangers)**
Doorstroming van het verkeer is ook belangrijk. Bij het afstellen van de lichten is het zoeken naar een evenwicht tussen veiligheid en doorstroming van het verkeer.
- **Lokale knelpunten:**
 - o **slecht zicht door obstakels (bv. boom Hoveniersstraat)**
 - o **onduidelijkheid over fietsregelingen en tegenrichting**

Sluipverkeer en verkeersafwikkeling woonstraten

- **Vrees voor (toenemend) sluipverkeer via:**
 - o **Hoveniersstraat → Tijl- en Nelestraat → Boomgaardstraat**
 - o **Hogestraat (schoolomgeving)**
 - o **Turnova-parking als doorsteek**





- **Bentel**

We monitoren op verschillende locaties. Als er ergens ongewenst meer verkeer komt, passen we aan waar mogelijk.

- **De enkelrichting in de Vredestraat wordt genegeerd, automobilisten rijden toch in twee richtingen.**
We vermoeden dat de heraanleg van de Steenweg op Oosthoven de oorzaak van dit gedrag zal aanpakken (dan passen we ook het kruispunt van de Steenweg met Bloemfonteinstraat aan).
Verkeersovertredingen mogen ook altijd gemeld worden bij de politie.

Openbaar vervoer

- **Bezorgdheid over:**
 - **(te weinig) busaanbod en betrouwbaarheid**
 - **werking van flexbussen (vraag naar vaste frequentie)**Het nieuwe buscirculatieplan zorgt net voor een ruimer en betrouwbaarder aanbod.
De flexbussen hebben per definitie geen vaste frequentie. Ze zijn net een variabele aanvulling aan het vaste busnet.
- **Het is nog niet duidelijk welke lijn waar stopt, en wanneer.**
We weten inderdaad nog niet wanneer bussen waar zullen stoppen, De Lijn is dit nog aan het uitrekenen. We raden aan om de tools van De Lijn (hun routeplanner, website of app) in de gaten te houden. Op www.turnhout.be/nl/circulatie/bus kun je een plan bekijken dat toont waar de bussen dit najaar zullen stoppen, in de overgangsperiode naar 4 januari.
- **Kunnen bussen hun bochten wel vlot nemen, of zullen ze het verkeer opstoppen?**
Alle nieuwe busroutes hebben we begin dit jaar getest met De Lijn, met als doel om net dit te ontdekken. De kruispunten die moeilijk blijken, zullen we nog aanpassen voor er bussen beginnen te rijden, zodat bussen vlot kunnen draaien.
- **Is nagedacht over de impact van busverkeer op de infrastructuur van de straten?**
Ja, dit is gecontroleerd geweest

Specifieke bezorgdheden:

- **Hoe blijven de adressen in de Steenweg op Oosthoven bereikbaar wanneer de straat vernieuwd zal worden?**
Dat bekijken we wanneer de straat heraangelegd wordt. Deze vraag stelt zich bij elke heraanleg.
- **Blijft de Hoveniersstraat een fietsstraat?**
Ja, er zijn geen plannen om dat te veranderen
- **Is de flexbuspaal in de Jubileumlaan correct geplaatst?**
Hier moet in de toekomst nog een toegankelijke halte aangelegd worden.

Handhaving verkeersregels

- **Nood aan meer controle op snelheidsovertredingen (Patersstraat, Steenweg op Oosthoven, Vredestraat, Bloemfonteinstraat)**
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
- **Nood aan meer controle op het correct naleven van verkeersregels (bv enkelrichting, schoolstraat)**
De politie zet gericht haar capaciteit in. Als er zich in bepaalde straten terugkerend problematisch gedrag vertoont, dan moeten we de politie daarop attent maken en hen vragen er op te gaan treden.

Timing

Op **25 augustus** start de heraanleg van de Warandestraat. Omwille van de impact die dit zal hebben op de verkeerscirculatie van auto's en bussen, zal al een eerste fase van Binkestad Bereikbaar ingaan. De verkeersfilters





in de Vianenstraat, Korte Vianenstraat, Begijnendreef en Begijnenstraat worden actief. Zoveel mogelijk buslijnen rijden al volgens hun nieuwe route, maar er zullen omleidingen gelden. Tijdens die periode zullen bussen in tegenovergestelde richting door de Gasthuisstraat rijden. Er volgt nog uitvoerig informatie over de omleidingen die zullen gelden tijdens de heraanleg van de Warandestraat en hoe de adressen in de projectzone bereikbaar zullen blijven.

Op **4 januari 2027** gaat de tweede fase van Binkenstad 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. Vanaf dan rijden alle bussen hun nieuwe, definitieve routes.

In februari **2027** starten we met de heraanleg van de Gasthuisstraat. Tot en met 3 januari rijden er nog bussen door de straat, vanaf 4 januari niet meer. 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.

