

HAAL HET VERKEER UIT DE KNOOP

VEROVER
DE STAD

turnhout.pvda.be



PVDA

SOCIAAL

RECHTVAARDIG

ACTIEF

4. MOBIELE STAD

STANDPUNT

Het verkeer uit de knoop halen op zo'n manier dat iedereen meekan: dat is de mobiliteitsuitdaging. Een goed functionerend openbaar vervoer kan de ruggengraat van een duurzame mobiliteit worden. De fiets laten we uitgroeien tot een gezond en veilig alternatief voor de auto. Een slimme ruimtelijke ordening zorgt ervoor dat veel verplaatsingen gewoon niet meer hoeven. Op die manier trekken we het verkeer weer vlot, maken we onze wijken weer leefbaar en zorgen we voor propere lucht in de stad.

WAT WILLEN WE

ÉÉN. EEN VEILIG FIETSNET VOOR HEEL DE STAD

- We tekenen een fietsnet uit voor heel de stad, met acht invalswegen voor fietsers. De invalswegen vormen een veilige verbinding van de buitenwijken en de buurgemeenten tot op de grote markt.
- We scheiden fietsverkeer en doorgaand autoverkeer. Ofwel door de aanleg van afgescheiden fietspaden, ofwel door de inrichting van fietsstraten die enkel bereikbaar zijn voor plaatselijk autoverkeer. Fietsstraten kunnen niet met de auto gekruist worden.
- We trekken het fietspad van de de Merodelei door tot aan de Gasthuisstraat.
- We dringen er bij de Vlaamse overheid op aan dat de risicokruispunten aan de ring en aan de grote steenwegen onmiddellijk veilig gemaakt worden. De verkeerslichten worden dan zo afgesteld dat de kruispunten conflictvrij worden. Op middellange termijn moet er geïnvesteerd worden in fietsveilige overbruggingen van de ring en van de op- en afritten van de autosnelweg.
- Het zwarte kruispunt aan de Graatakker en de fietsverbinding tussen de Rubensstraat en de Steenweg op Tielen maken we conflictvrij door de aanleg van het Stedelijk Plateau, de overkapping van de zuidelijke ring.
- We voorzien veilige en comfortabele fietspaden naar en in de industriezones.
- We verminderen het aantal kasseistroken en we leggen geen nieuwe straten met kasseien aan.
- We maken werk van overdekte parkeerplaatsen voor fietsen in elke wijk.
- We bouwen een stedelijk fietsdeelsysteem (Velo) uit. Bezoekers kunnen eenvoudig hun wagen achterlaten op een randparking en met de fiets het centrum bereiken.

TWEE. EEN GOED DRAAIEND OPENBAAR VERVOER ALS RUGGENGRAAT

- We dringen aan op investeringen bij De Lijn: in voertuigen, infrastructuur en personeel. Zo verbeteren we de kwaliteit van de dienstverlening en de werkomstandigheden, en houden we De Lijn in openbare handen.
- We dringen aan op een buslijn naar elke wijk en naar elke industriezone. We willen opnieuw een bus naar Zevendonk en naar de industriezone Veedijk.
- We breiden het aanbod op de lijnen uit naar de vroege en late uurtjes. Industriezones moeten met de bus bereikbaar zijn tijdens de shiftwissels van zes uur 's morgens en tien uur 's avonds.
- We maken het openbaar vervoer in Turnhout kosteloos zodat veel meer mensen overstappen van de auto naar de bus.
- We dringen erop aan dat alle voertuigen van De Lijn toegankelijk zijn voor wie een kinderwagen bij zich heeft of voor mensen met een beperking.

- We dringen erop aan bij De Lijn om vervuilende bussen te vervangen door bussen op waterstof, die ook lokaal geproduceerd worden. Bussen die minder druk bezet zijn kunnen worden vervangen door kleinere modellen.
- We dringen aan bij de NMBS op een verbetering van het perron aan het station van Turnhout. We vragen dringende investeringen in een verdubbeling van de spoorlijn tussen Herentals en Turnhout.

DRIE. EEN OMSLAG NAAR EEN DUURZAMER AUTOVERKEER

- We scheiden lokaal en doorgaand autoverkeer in het centrum. De aanleg van fietsinvalswegen, die niet kunnen gekruist worden met de auto, maken van de drukke centrumstraten echte woonstraten.
- We halen het doorgaand verkeer uit het noorden door een knip aan te brengen in de Heizijde. Met slimme nummerplaatherkenning kunnen buurtbewoners en hulpdiensten de knip vlot overbruggen.
- Van de N119 naar Baarle-Hertog maken we een trage wegverbinding. We weren het vrachtverkeer met een tolheffing.
- We bouwen een stedelijk autodeelsysteem (Otto) uit, met waterstofwagens in buurtparkings.
- Om de parkeerdruk te verlagen stellen we de parkings van warenhuizen, bedrijven en stadsdiensten 's nachts en in het weekend open voor buurtbewoners. De grote parkeergarages vormen we om tot buurtparkings.
- We zetten in op gratis randparkings ter hoogte van en buiten de ring. Bezoekers kunnen van daar gemakkelijk het centrum bereiken met de bus of met het stedelijk fietsdeelsysteem (Velo).
- De vlotste en duurzaamste verplaatsing is er een die je niet hoeft te maken. Daarom zorgen we ervoor dat je in elke wijk kan wonen, leren, ontspannen, winkelen en werken.
- Bij de ontwikkeling van nieuwe woonzones wordt eerst voorzien in openbaar vervoer en fietspaden, nog voor de werkzaamheden starten.

VISIE

Uit onze Grote Bevraging bij meer dan duizend Turnhoutenaren komt 'mobiliteit' als derde prioriteit naar voor. Niet verwonderlijk, want vandaag staat Turnhout stil. Vanop de grote invalswegen buiten de ring tot diep in het centrum zit het verkeer muurvast. Naast tien thema's peilden we in onze Grote Bevraging ook naar veertig eisen. Veilige fietspaden komt daarbij als allerpopulairste eis naar voor. Op de vraag 'wat eerst aanpakken?' duidt maar liefst 46 procent van de ondervraagden 'veilige fietspaden' aan als belangrijkste werkpunt binnen het thema mobiliteit. Bij 30- tot 39-jarigen, vaak ouders van schoolgaande kinderen, duidt maar liefst 54 procent van de ondervraagden de eis aan als prioriteit.

Dat de Turnhoutenaren vinden dat er dringend werk moet gemaakt worden van fietsveiligheid bleek ook al uit de Stadsmonitor. Slechts één op drie Turnhoutenaren is van mening dat kinderen tot 12 jaar zich zelfstandig op een veilige manier kunnen verplaatsen in het verkeer. Erger nog: dit cijfer daalde met maar liefst 8 procent tegenover drie jaar geleden.

De fietsveiligheid en de tevredenheid over de fietsinfrastructuur hebben een directe invloed op het aantal auto's op de weg. Zo nam in de voorbije zes jaar het gebruik van de fiets in onze stad af, terwijl het gebruik van de auto bijna evenredig toenam. Terwijl we in 2011 nog samen met Brugge de fietskoploper waren, staken Leuven en Gent ons de laatste jaren voorbij. Zo komen we tot een verkeer dat elke dag meer vastloopt.

Ook het openbaar vervoer in onze stad laat heel wat te wensen over. Besparingen door de hogere overheden bij De Lijn en bij de NMBS zorgen ervoor dat de ticketprijzen stijgen en dat de kwaliteit van de dienstverlening erop achteruit gaat. De inwoners van Zevendonk moeten het nog steeds stellen zonder een bus naar hun wijk. De arbeiders en bedienden die aan de Veedijk werken hebben enkel de keuze tussen een hobbelig fietspad of de auto nemen naar het werk.

Vandaag bestaat het STOP-principe (stappen, trappen, openbaar vervoer en personenwagens, in deze volgorde) slechts op papier. Het stadsbestuur toont geen samenhangende visie op de stedelijk mobiliteit, met als gevolg dat de auto meer en meer plaats inneemt. Wij vertrekken van een samenhangend toekomstbeeld met een degelijk openbaar vervoer als ruggengraat van het verkeer, en met veel ruimte voor fietsers en voetgangers. Op die manier kunnen we ons veilig verplaatsen en weer propere lucht inademen.

Mobiliteit begint bij een slimme ruimtelijke ordening. Willen we van Turnhout een stad maken waar de keuzes voor de fiets en het openbaar vervoer voor de hand liggen, dan moeten in elke buurt basisvoorzieningen aanwezig zijn. Winkels, diensten en medische centra, maar ook ontmoetingsplaatsen en open en groene ruimte: samen vormen ze een integrale wijk. Buurtbewoners moeten zo niet voortdurend de stad doorkruisen, maar vinden het nodige dicht bij huis. Nabijheid wordt zo het begin van mobiliteit en de auto wordt dan voor veel mensen vanzelf overbodig.

We streven naar een 'modal shift', een omslag in vervoerswijzen. We willen een trendbreuk realiseren, zodat in 2030 het overgrote deel van het vervoer en de verplaatsingen in de regio te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer gebeurt. Dat is een noodzaak om de stad gezond te maken. Deze omslag komt er niet door van de auto een paria te maken. Soms is een auto gewoon handig. De modal shift komt er in de eerste plaats door de alternatieven voor de auto veel aantrekkelijker te maken. Het gaat over veel meer dan een fietsstraat hier en een fietssuggestiestrook daar. Het gaat over een veilig fietsnet voor heel de stad en over een goed draaiend en kosteloos openbaar vervoer als ruggengraat.

In andere steden werd de modal shift naar stappen, trappen en openbaar vervoer al veel eerder gemaakt. Wat dat betreft, hinken we in Vlaanderen ver achterop. Kopenhagen, 'fietshoofdstad van Europa', toont hoe je van de fiets een veilig en efficiënt vervoermiddel maakt in de stad. De Wereldgezondheidsorganisatie berekende dat er elk jaar 10.000 levens gespaard kunnen worden indien alle Europese steden het fietsmodel van Kopenhagen zouden kopiëren. Dichter bij huis zijn er Groningen, 's Hertogenbosch of Nijmegen. Nijmegen kreeg daarvoor recent de titel van 'groene hoofdstad van Europa'.

ÉÉN. EEN VEILIG FIETSNET VOOR HEEL DE STAD

Elke dag rijden er duizenden scholieren en werkende mensen met de fiets onze stad binnen. Dat doen ze op de gekende invalswegen, zoals de Steenweg op Antwerpen, de Steenweg op Gierle, de Herentalsstraat, de Otterstraat... Enkele steenwegen hebben in het begin nog een apart fietspad, maar van zodra je dichterbij het centrum komt en de straten smaller worden loopt het fietspad dood in een gevaarlijke fietssuggestiestrook.

Net zoals het autoverkeer invalswegen heeft om Turnhout in en uit te rijden, hebben ook fietsers nood aan veilige invalswegen. Deze invalswegen moeten volledig conflictvrij zijn. We tekenen een fietsnet uit met acht veilige invalswegen voor fietsers. Zeven van die acht invalswegen worden voor het grootste deel fietsstraten waar enkel nog plaatselijk autoverkeer door kan. Het wordt onmogelijk om deze assen met de auto te kruisen. Het wordt ook onmogelijk om vanuit de fietsassen de zijstraten met de auto te bereiken. De achtste fietsinvalsweg, Antwerpsesteenweg - de Merodelei, blijft een gedeelde invalsweg voor fietsers en autoverkeer, maar wordt tot aan de Gasthuisstraat voorzien van een apart fietspad.

Naast de acht invalswegen voor fietsers behouden we ook zeven invalswegen voor auto's. Vanuit deze auto-invalswegen kan je nog steeds alle straten met de auto bereiken. Zo worden de meeste straten in het centrum ontdaan van doorgaand verkeer, maar blijven ze wel vlot bereikbaar voor buurtbewoners en bezoekers.

De acht veilige invalswegen voor fietsers zijn:

- Invalsweg Parkwijk-Industrie: Rubensstraat - Korte Gasthuisstraat
- Invalsweg Schorvoort: Kwakkelstraat - Otterstraat

- Invalsweg Ravels-Oosthoven: Jubileumlaan - Hoveniersstraat - Baron Frans du Fourstraat
- Invalsweg Oude Kaai: Oude Vaartstraat - Begijnenstraat
- Invalsweg Bels Lijntje: Hollandsestraat - Renier Sniedersstraat - Warandestraat
- Invalsweg Nieuwe Kaai: Brugstraat - Robsonplein - Tramstraat - Onze Lieve Vrouwstraat
- Invalsweg Beerse: Oude Beersebaan - Koningin Astridlaan - Kongostraat
- Invalsweg Vosselaar: Steenweg op Antwerpen - de Merodelei - Gasthuisstraat

We willen voor elke ingreep een breed debat voeren in de wijken. In dat opzicht is elk voorstel slechts een denkpiste en kunnen de plannen voor de fietsinvalswegen nog grondig wijzigen. Toch leggen we concrete voorstellen op tafel, want alleen zo krijg je een echt debat en echte vooruitgang. Het is door een totaalplan voor te leggen dat we het mobiliteitsbeleid uit het knip-en-plakwerk halen waarin het al lang vastzit.

We dringen er bij de Vlaamse overheid op aan dat de risicokruispunten aan de ring en aan de grote steenwegen onmiddellijk veilig gemaakt worden. De verkeerslichten worden dan zo afgesteld dat de kruispunten conflictvrij worden. Dan kunnen fietsers een kruispunt ook in één keer oversteken.

Op middellange termijn moet de Vlaamse overheid investeren in fietsveilige overbruggingen van de ring, bijvoorbeeld tussen de Steenweg op Oosthoven en de Jubileumlaan, tussen de Oude Dijk en de Kwakkelstraat of tussen de Speelkaartenstraat en de Gierledreef. Er is ook nood aan een vrijliggende overbrugging van de autoweg voor fietsers die uit Zevendonk en Kasterlee komen, zodat die niet dagelijks hun leven moeten wagen bij het kruisen van de op- en afritten. Na decennia van miljardeninvesteringen in auto-infrastructuur is het tijd voor een inhaalbeweging voor fietsinfrastructuur.

Het zwarte kruispunt aan de Graatakker en de fietsverbinding tussen de Rubensstraat en de Steenweg op Tielen maken we conflictvrij door de aanleg van het Stedelijk Plateau, de overkapping van de zuidelijke ring. Zo trekken we het groen van het stadspark ook door tot aan het stadscentrum.

Vandaag zijn de fietspaden in de industriezones op verschillende plaatsen in zeer slechte staat. Hetzelfde geldt voor sommige verbindingswegen vanuit de stad of vanuit de buurgemeenten naar de industriezones. Onder andere het ACV voert al jaren actie tegen de slechte staat van de fietspaden in de industriezones. Als we een omslag willen naar minder auto's voor het woon-werkverkeer, dan moeten we ook de industriezones voorzien van veilige en comfortabele fietspaden.

Om van Turnhout een fietsstad te maken, moet fietsen ook eenvoudig en aangenaam zijn. We zorgen voor overdekte fietsparkings in elke woonwijk, alsook bij werk-, winkel- en recreatiegebieden, zodat fietsers hun fiets kwijt kunnen na de rit. We vervangen kasseistroken zo veel mogelijk en leggen er geen nieuwe aan. We ondersteunen de vraag van de fietsersbond voor fietspaden en fietsstraten in asfalt.

We bouwen een stedelijk fietsdeelsysteem (Velo) uit. Andere steden, zoals Antwerpen, tonen ons het enorme potentieel van de deelfiets. Bezoekers kunnen eenvoudig hun wagen achterlaten op een randparking en met de fiets het centrum bereiken. Ook voor bewoners kunnen deelfietsen heel gemakkelijk zijn, al is het maar om een korte periode te overbruggen wanneer de eigen fiets in herstelling is.

TWEE. EEN GOED DRAAIEND OPENBAAR VERVOER ALS RUGGENGRAAT

De Lijn beschikt over een uitgebreide infrastructuur en over capabel en toegewijd personeel, maar het gaat van de ene besparingsgolf naar de andere. De Vlaamse Regering dwingt ons openbaar vervoer in de richting van de privatisering. In 2015 besliste de Vlaamse Regering (N-VA, CD&V en Open VLD) om 115 miljoen euro te besparen bij de Vlaamse vervoersmaatschappij. Dit kwam bovenop de besparing van 60 miljoen euro door de vorige Vlaamse Regering (sp.a, N-VA en CD&V). 'Niet rendabele lijnen' moesten worden geschrapt.

De bus naar Zevendonk en naar industriezone Veedijk werd afgeschaft en de dienstverlening in Den Brand werd afgebouwd.

Als we het openbaar vervoer willen uitbouwen tot een sterke ruggengraat van onze mobiliteit dan moeten we het roer helemaal omgooien. Dan moeten we investeren in plaats van besparen. Wij willen een buslijn naar elke wijk en naar elke industriezone. We willen opnieuw een bus naar Zevendonk en naar de industriezone Veedijk. We breiden het aanbod op de lijnen uit naar de vroege en late uurtjes. Als we van het openbaar vervoer een echt alternatief voor de auto willen maken dan moeten de industriezones vlot bereikbaar zijn met de bus tijdens de shiftwissels van zes uur 's morgens en tien uur 's avonds.

Vandaag hebben 56 Europese steden een vorm van kosteloos openbaar vervoer. Vandaag plant miljoenenstad Parijs een overstap naar gratis openbaar vervoer, alle tegenwerpingen over 'gratis bestaat niet', 'economisch absurd', 'onrendabel' en 'onbetaalbaar' ten spijt. De afschaffing van de tickets leidde overal tot een spectaculaire groei van het aantal reizigers met de bus of de tram. Tegenover de weggevalen ticketinkomsten staan dan de weggevalen kosten voor automaten en ontwaardingstoestellen. Gratis openbaar vervoer kan een sleutelmaatregel zijn om mobiliteit duurzamer en laagdrempeliger te maken.

Ook wie niet goed te been is, moet vlot de bus kunnen nemen. Het kan niet dat wie afhankelijk is van een rolstoel of rollator, of wie met een kinderwagen op stap is, bussen moet laten passeren omdat de opstap gewoon te hoog is.

Als je wil dat het openbaar vervoer populair wordt, moet je er ook voor zorgen dat de bewoners van de stad geen last hebben van de bussen in het centrum. De grote, stinkende en lawaaierige bussen die elke dag door Turnhout rijden verlagen helaas het draagvlak voor een sterk openbaar vervoer. Bij de invoering van de Lage Emissiezone (LEZ) in Antwerpen werden de meest vervuilende dieselbussen naar de Kempen gestuurd. Om ervoor te zorgen dat de bussen van De Lijn welkom zijn voor alle bewoners van onze stad, pleiten wij voor een snelle omschakeling naar bussen op waterstof: die zijn veel beter voor het milieu en ze maken minder lawaai.

Bij Van Hool in Koningshooikt worden vandaag al milieuvriendelijke waterstofbussen geproduceerd en een van de belangrijkste Europees kenniscentra van de waterstofeconomie ligt in de industriezone van Turnhout. Het volledige wagenpark van De Lijn omvormen naar bussen op waterstof kan duizenden Kempense jobs creëren. Bovendien maakt het onze steden leefbaar en gezond.

Bussen die minder druk bezet zijn laten we vervangen door kleinere modellen. Ook dat komt de leefbaarheid in het stadscentrum ten goede.

Ook bij de NMBS zorgen besparingen voor hogere ticketprijzen en voor minder dienstverlening. Versleten treinen hebben voortdurend materiaalpech en leiden dagelijks tot vertragingen. Vorig jaar werd ook de dienstverlening aan het loket van Turnhout beperkt. Op weekenddagen is het loket nu in de namiddag gesloten.

We dringen aan bij de NMBS op een verbetering van het perron aan het station van Turnhout. We vragen dringend investeringen in een verdubbeling van de spoorlijn tussen Herentals en Turnhout, zodat één vertraagde trein niet leidt tot een kettingreactie aan vertragingen. We dringen erop aan dat de oude 'varkensneuzen' volledig uit de circulatie worden gehaald en worden vervangen door moderne en goed onderhouden treinen.

DRIE. EEN OMSLAG NAAR EEN DUURZAMER AUTOVERKEER

We maken van Turnhout een stad waar de keuzes voor de fiets en het openbaar vervoer gewoon het meest voor de hand liggen. Dat wil zeggen dat in elke buurt basisvoorzieningen aanwezig zijn. Winkels, diensten

en medische centra, maar ook ontmoetingsplaatsen en open, groene ruimte: samen vormen ze een integrale wijk. Buurtbewoners moeten zo niet de hele dag de stad doorkruisen, maar vinden het nodige dicht bij huis. Nabijheid wordt zo het begin van mobiliteit en de auto wordt vanzelf vaak overbodig. Door het creëren van meer stedelijke jobs en door in te zetten op een goed draaiend openbaar vervoer en een veilig fietsnet maken we ook voor het woon-werkverkeer de omslag naar minder auto's.

Dat we willen dat koning auto troonsafstand doet, hoeft niet te betekenen dat de auto een paria wordt. Grootouders bezoeken, vrienden helpen verhuizen... soms is een auto gewoon handig. En met minder auto's wordt het vanzelf aangenamer rijden als je toch eens de auto neemt.

We kiezen ervoor het resterende autoverkeer zo duurzaam mogelijk te maken. We ontwikkelen Otto, een publiek autodeelsysteem dat gebruikmaakt van auto's op waterstof. Zo hoef je zelf geen auto te bezitten als je er maar af en toe een nodig hebt. Zoals de stad Utrecht kan ook Turnhout gunstige voorwaarden voor een betaalbaar model onderhandelen via een openbare aanbesteding. De tankinfrastructuur in de buurt-parkings waar deze wagens te vinden zijn, kan ook door privé-eigenaars gebruikt worden, waardoor we de drempel voor de aankoop van een wagen op waterstof verlagen.

We scheiden lokaal en doorgaand autoverkeer in het centrum. Straten waar nu veel fijn stof is door autoverkeer, zoals de Patriottenstraat, worden eindelijk ontdaan van doorgaand verkeer. Wat vandaag nog 'streetcanyons van fijn stof' zijn, worden echte woonstraten die doodlopen op een fietsstraat. Hetzelfde geldt voor de huidige sluiptwegen om de drukke ring te vermijden, zoals de Grimstedestraat. Zo maken we van de wijken echte woonwijken.

We halen het doorgaand verkeer uit het noorden door een knip aan te brengen in de Heizijde, in de buurt van de kruising met de Veldekensweg. Met slimme nummerplatherkenning kunnen buurtbewoners en hulpdiensten de knip vlot overbruggen.

We dringen erop aan bij de Vlaamse overheid om van de N119 naar Baarle-Hertog een trage wegverbinding te maken. We pleiten voor een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur. We weren het zwaar vrachtverkeer met een tolheffing. Zo maken we van het Turnhouts Vennengebied een stiltegebied waar het overal aangenaam is om te wandelen en te fietsen.

Het doortrekken van de ring zal alleen meer verkeer, voornamelijk vrachtverkeer vanuit Nederland, naar Turnhout trekken. Met een doorgetrokken ring zal de route over Turnhout voor veel routeplanners plots de snelste worden, met enkel meer internationaal doorgaand vrachtverkeer tot gevolg. Als we onze groene long in het noorden willen vrijwaren en als we de Heizijdse velden aangenaam willen maken voor onze bewoners, dan zijn totaal andere oplossingen nodig.

Vandaag is er een zware parkeerdruk in het centrum van Turnhout. Tegelijkertijd zijn er heel wat ondergrondse parkeergarages en parkings van grootwarenhuizen, bedrijven en stadsdiensten, die niet toegankelijk zijn voor buurtbewoners. Veel van die parkings staan vaak voor meer dan de helft leeg. Als we plaats willen maken voor de fietser moeten we de beperkte ruimte optimaal benutten. Het kan niet zijn dat bewoners van de de Merodelei elke dag rondjes moeten rijden om een parkeerplaats te vinden, terwijl de parkeergarage in het Merodecenter elke dag half leeg staat. In de parkeergarage van de Warande staan zelfs tijdens grote concerten tot 200 parkeerplaatsen leeg.

Om de parkeerdruk te verlagen moet de stad onderhandelingen aangaan met warenhuizen en bedrijven om 's nachts en in het weekend hun parkings open te stellen voor buurtbewoners. Voor de private parkeergarages kan de stad in eerste instantie werken met een derdebetalersregeling, zodat inwoners met een bewonerskaart gratis kunnen parkeren in de garage in hun buurt. Op termijn moet de stad zelf de sleutels van het parkeerbeleid in handen nemen, met eigen parkeergarages.

Door van de private parkeergarages echte buurtparkings te maken kunnen we parkeerplaatsen van de straat halen en kunnen we alle fietsassen doortrekken tot in het centrum. Ook de Otterstraat, de Begijnenstraat en de Warandestraat worden dan straten waar je veilig kan fietsen in twee richtingen.

Voor bezoekers zetten we in op randparkings ter hoogte van en buiten de ring. Zo worden bezoekers financieel beloond als ze hun auto buiten het stadscentrum parkeren. Ze kunnen van aan de randparkings gemakkelijk het centrum bereiken met de bus of met het stedelijk fietsdeelsysteem (Velo).