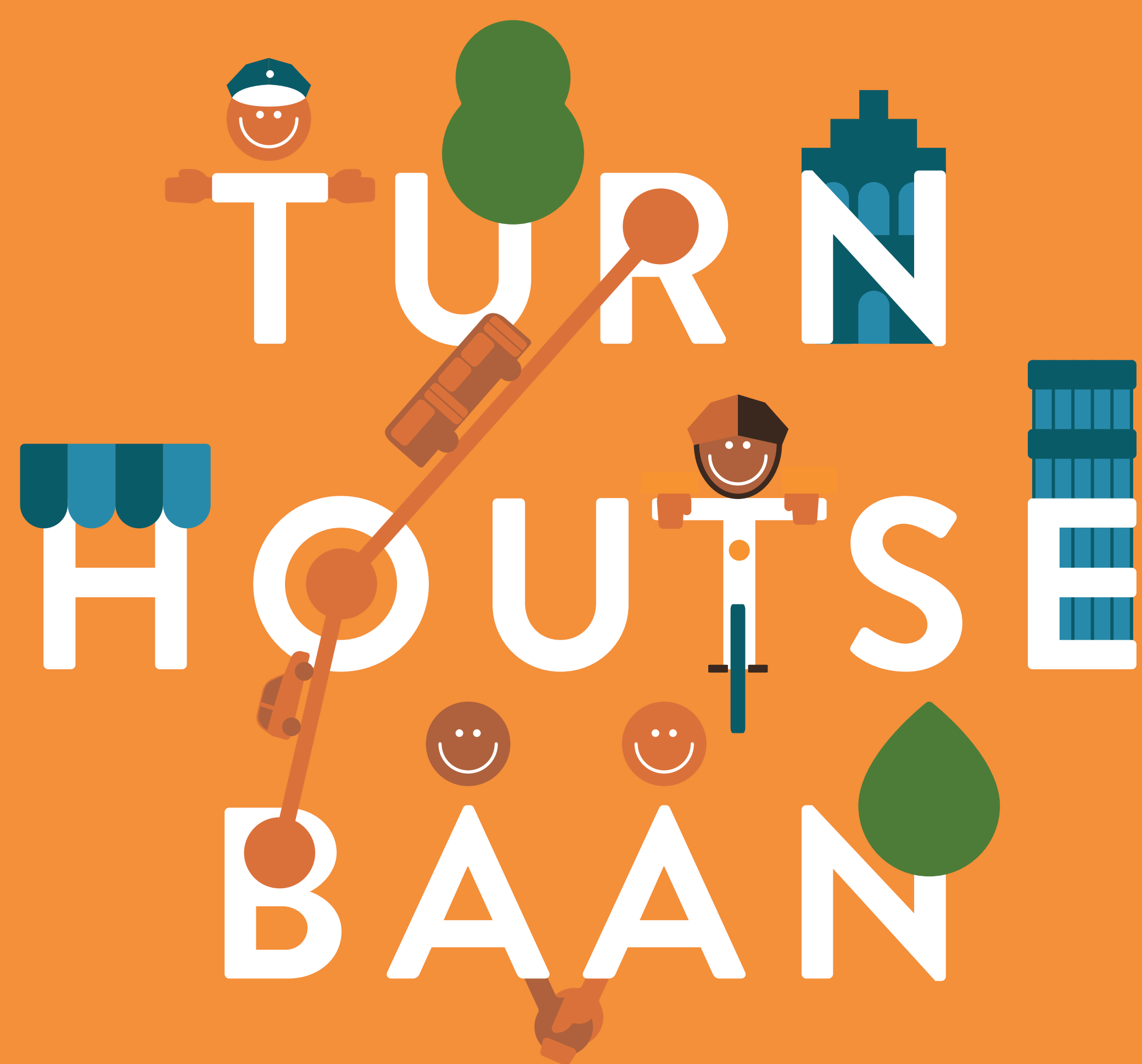


Welkom op de infomarkt!



Vlaanderen
is veilig onderweg



De Turnhoutsebaan Transformeert



Foto van hoe de Turnhoutsebaan (N12) er vandaag uit ziet. ©AWV

Bekijk de infopanelen op **jouw tempo**. Alles wat we vandaag tonen, staat ook op de **website**.

Vragen of opmerkingen?
Spreek één van de mensen van het projectteam aan.





De Turnhoutsebaan vandaag



Vlaanderen
is veilig onderweg

Geen veilige situatie voor weggebruikers en bewoners

De Turnhoutsebaan is een weg waar veel auto's, vrachtwagens, fietsers, voetgangers en openbaar vervoer samenkomen. Tussen de Kerkstraat en de Stenenbrug zijn geen aparte fietspaden. Fietsers moeten daar tussen het verkeer rijden. Dat is niet altijd veilig of comfortabel. Ook dubbel geparkeerde auto's, auto's die te snel rijden en plaatsen waar je moeilijk kunt oversteken, maken het soms lastig voor wie te voet of met de fiets onderweg is.



Huidige situatie van de Turnhoutsebaan. ©AWV

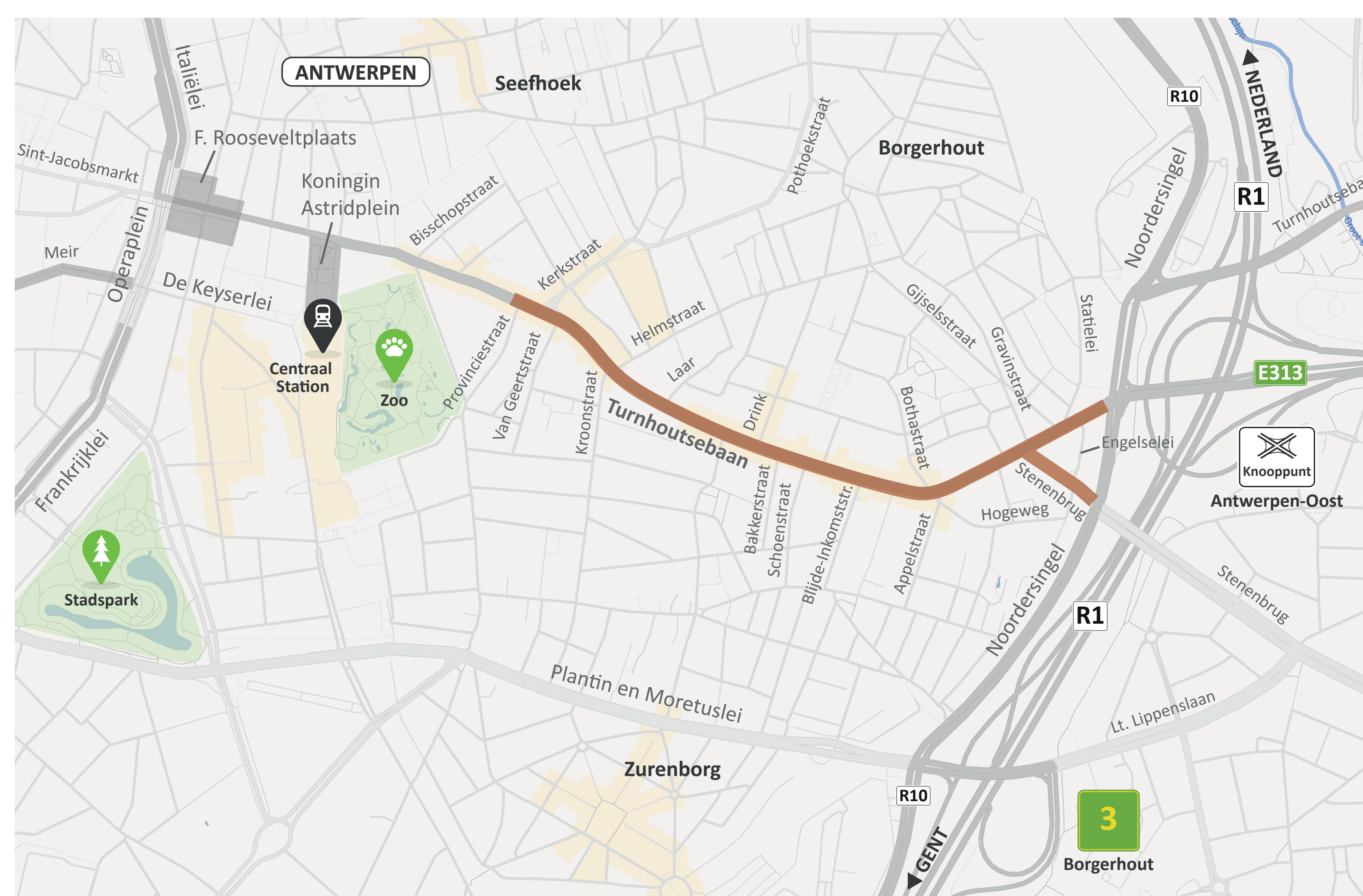
Turnhoutsebaan doorheen de jaren

Naast een levendige woon- en winkelboulevard werd de Turnhoutsebaan doorheen de jaren ook een drukke verkeersas. Dat moet terug veranderen. Om de veiligheid voor de weggebruikers op korte termijn te verhogen, hebben we daarom in de zomer van 2022 al een belangrijke stap gezet: de baan werd ingericht als fietsstraat. Maar dat is enkel een oplossing om snel en met beperkte middelen de veiligheid te verbeteren.

Tijd voor een structurele aanpak

Voor een duurzame verbetering en verhoging van de verkeersveiligheid, is een grondige heraanleg van de Turnhoutsebaan noodzakelijk. Dat doen we van gevel tot gevel. Dat biedt ook kansen om ruimte te maken voor groen, om elkaar te ontmoeten en creëert meer comfort voor handelaars. Zo maken we de straat opnieuw levendig en toegankelijk voor iedereen, en kan ze haar functie als wijkweg optimaal vervullen.

Concreet gaat het over ongeveer 1,2 kilometer tussen de kruispunten met de Kerkstraat en de Noordersingel (R10). In maart 2023 werd de studie gestart om een herinrichting mogelijk te maken.



Aanduiding van het projectgebied. ©AWV



Wijkwegen maken wijken en kernen bereikbaar en ontsluiten daar hoofdzakelijk lokale bestemmingen op wijkniveau (bv cultuurcentrum, specifiek winkel- of horecagebied) en in omgekeerde richting ontsluiten zij de 'hogere' hiërarchieën van wegen.





Participatietraject



Vlaanderen
is veilig onderweg

Om een sterk en gedragen ontwerp te creëren, betrekken we geïnteresseerden tijdens het ontwerpproces. Bewoners, handelaars en gebruikers van de Turnhoutsebaan konden op verschillende momenten hun kennis en ervaring delen en mee nadenken over oplossingen. Doorheen de studie koppelden we de voorstellen regelmatig terug, waarna ze aangepast en verfijnd werden.

juni en september 2023, raadpleging tijdens Borgerrio en de Reuzenstoet

Het participatietraject begon in juni 2023 tijdens Borgerrio. In het voormalige pand van 'De Oude Pik' verzamelden we meningen aan de hand van een grote maquette: waar liggen vandaag de pijnpunten, welke plekken zijn aantrekkelijk en welke plekken bieden potentieel? Tijdens de Reuzenstoet deden we opnieuw een gelijkaardige workshop.



Sfeerbeeld van een publieksmoment. ©AWV

september-oktober 2023, interviews met buurtbewoners, handelaars en gebruikers van de baan

Tijdens meer dan 20 gesprekken en wandelingen spraken we met buurtbewoners, handelaars, verenigingen en andere betrokkenen uit de buurt. Zo verzamelden we gerichte informatie om mee aan de slag te gaan in de eerste fase van het project. De inzichten uit deze gesprekken én uit de publieksmomenten (Borgerrio en Reuzenstoet) werden gebundeld in drie themakaarten: 'aangename wijk', 'groen' en 'veilig verplaatsen'.
Scan de QR-code en bekijk de belevingskaarten uit het veldonderzoek!



december 2023 en juni 2024, werksessies reeks 1 en 2

In het eerste werkatelier en de eerste werkbank gaven we een toelichting over het projectverloop en de uitgevoerde onderzoeken. We stelden samen concrete ambities voor de nieuwe baan op. Tijdens de tweede reeks werksessies werden zes ontwerpscenario's geëvalueerd.



Sfeerbeeld van een werkatelier. ©AWV

september 2024, terugkoppelmoment voor deelnemers werksessies

We bespraken hoe het studiebureau aan de slag is gegaan met de input na de tweede reeks werksessies en hoe het onderzoek verder zou verlopen. We lichtten het beslissingskader toe waarmee we tot onze voorkeur voor het dwarsprofiel kwamen.

september 2024-juni 2025, thematische expertensessies

Met verschillende groepen van experts gingen we dieper in op specifieke thema's. Zo bekeken we thema's zoals enkel- of dubbelrichtingfietspad, kruispunten en lichtenregelingen, laden en lossen, terrassen, uitstalruimte, water en groen.



Participatietraject



Vlaanderen
is veilig onderweg

december 2024, werksessies reeks 3

Tijdens een derde reeks werksessies bekeken we de eerste schets van het ontwerp, met focus op kruispunten, oversteekplaatsen, haltes voor openbaar vervoer, parkeren, fietsparkeren, laden en lossen, groen en ontmoetingsplekken.

juni 2025, eerste infomarkt

Tijdens deze infomarkt toonden we aan de hand van een eerste schets hoe de Turnhoutsebaan er in de toekomst zou kunnen uitzien. Een gedetailleerd ontwerp hadden we nog niet, maar we konden wel al tonen waar weggebruikers kunnen stappen, trappen en rijden en hoeveel plaats ze krijgen op de baan.

Sfeerbeeld van de infomarkt. ©AWV



juni 2025, werksessies reeks 4

Tijdens een vierde reeks werksessies toonden we hoe we de opmerkingen uit de vorige reeks sessies verwerkt hebben. Ook het ontwerp van een aantal belangrijke plekken werd in detail besproken met insteken zoals verblijfskwaliteit, veilig oversteken en type groen.

juni-september 2025, extra sessies met scholen en specifieke doelgroepen

Tijdens de werksessies spraken we al met veel bewoners, handelaars en bezoekers van de Turnhoutsebaan. Maar ook de omliggende scholen en sociale organisaties hebben veel kennis en belang bij hoe de baan wordt ingericht. We legden daarom dezelfde vragen voor aan basis- en middelbare scholen in de buurt, aan een vrouwengroep van Saamo (maatschappelijk opbouw- en buurtwerk) en aan cursisten van Ligo (centrum voor basiseducatie). Zo kregen we een beter beeld van hun gebruik en behoeften.

oktober 2025, terugkoppelmoment en laatste werksessies

Tijdens de laatste werksessies in oktober bespraken we de ontwerpaanpassingen die sinds de vierde reeks werksessies waren doorgevoerd. Er werd naar opmerkingen gepeild. Die worden nu verder verwerkt, samen met de opmerkingen van de verschillende stakeholders en de feedback die uit deze infosessie komt.

Sfeerbeeld van een werksessie. ©AWV



?

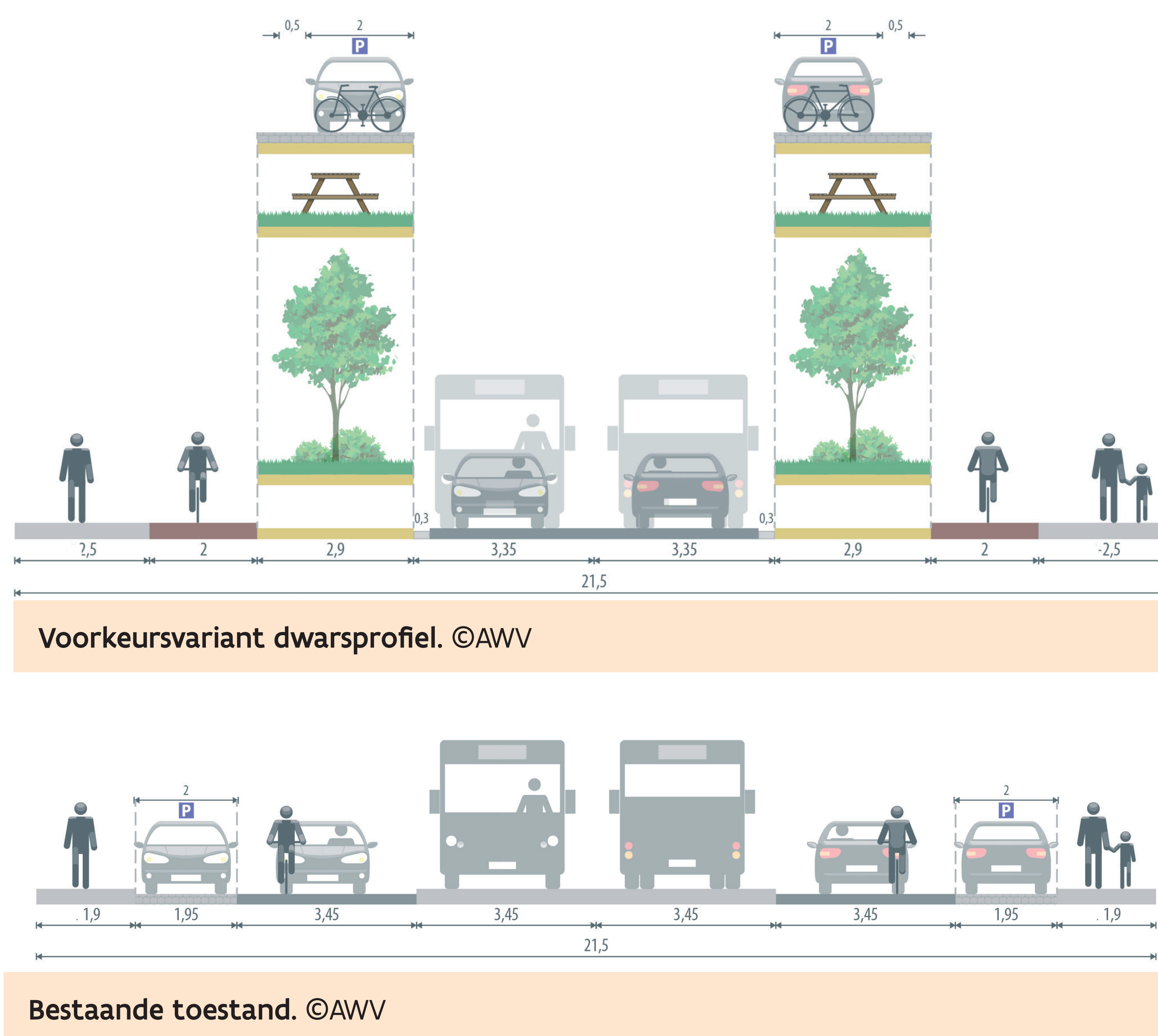
Wat is een werkatelier en wie denkt mee tijdens de werkbanken?

Om het participatietraject zo vlot mogelijk te laten verlopen, werken we cocreatief in twee grote groepen: de werkateliers en de werkbanken. Buurtbewoners, handelaars en gebruikers van de baan komen samen tijdens de werkateliers. Experts op lokaal, stedelijk en Vlaams niveau verwelkomen we tijdens de werkbanken. Inhoudelijk is er geen verschil tussen de werksessies en zoeken ze allebei naar oplossingen voor specifieke vraagstukken in het ontwerp.

Waar zal je stappen, trappen of rijden op de nieuwe Turnhoutsebaan?

De Turnhoutsebaan is bijna overal **21,50 meter breed**. Dat is onvoldoende om iedere weggebruiker een aparte plek te geven. Maar zowel voetgangers, fietsers, openbaar vervoer als auto's moeten zich veilig kunnen verplaatsen. Daarom onderzochten we scenario's met gemengd verkeer. De voor- en nadelen van elke optie werden besproken tijdens werksessies met de buurt.

Op basis van alle input gaan we voor een scenario waarin de **bus en de auto op één plaats rijden** en de **fietsers op twee aparte, veilige fietspaden**. Ook voetgangers krijgen hun eigen plek. Er blijft zo ook nog voldoende ruimte voor groen, parkeren, laden en lossen, en verblijfsruimte. Dat vormt de basis van het ontwerp.



Basis van het ontwerp



Auto's en bussen rijden **gemengd**. De **tram** rijdt in de toekomst **enkel ondergronds**.



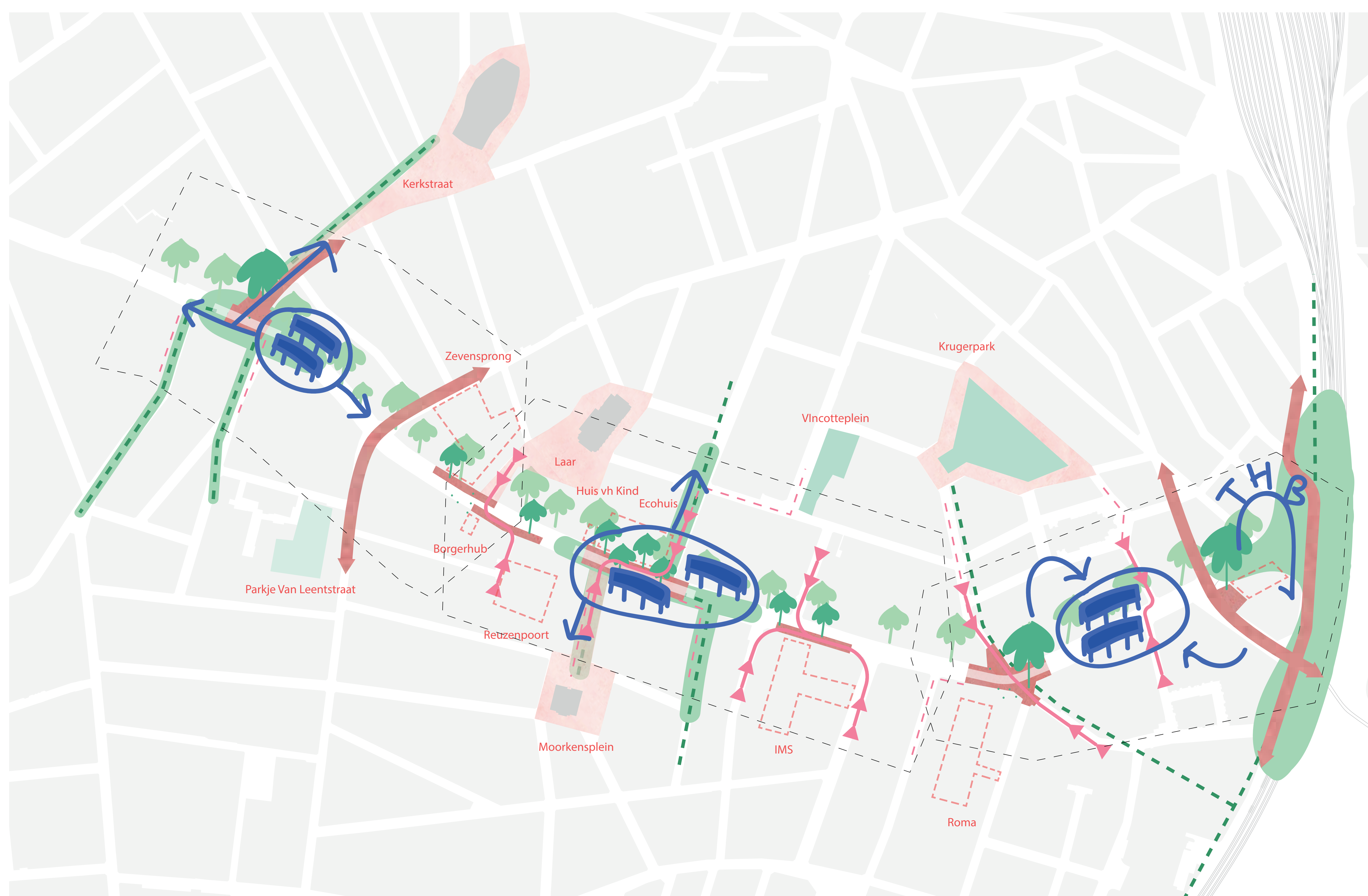
Er komen **twee éénrichtingsfietspaden** van minimum **2 meter breed**.



De **rijbaan** is **6,70 meter** breed (inclusief goten). Overdag geldt een snelheidsregime van 30 km/u. 's Nachts zal dat 50 km/u zijn.



We streven naar een **voetpad** met een breedte van **2,50 meter**.



Schema van de ruimtelijke relaties op de Turnhoutsebaan. ©AWV

Belangrijke plekken krijgen extra aandacht:

- **Knopen (blauwe plekken)** combineren mobiliteit, haltes, groen en verblijfsruimte.
- **Voorpleinen (rode plekken)** rond publieke functies worden ingericht als groene verblijfsruimtes met zitgelegenheid.
- **Dwarsverbindingen (pijlen)** zoals zijstraten en oversteekplaatsen versterken ontmoetingen én verbinden het groen en speelplekken in de wijk.

We voorzien verschillende locaties voor (fiets)parkeren en laden en lossen. Waar nodig, voorzien we extra verblijfsruimte in de vorm van bredere voetpaden en pleintjes (voorpleinen). De halteplatformen worden op niveau van het voetpad aangesloten en drukke plaatsen voorzien we van extra groen.





Een impressie van de heraanleg



Vlaanderen
is veilig onderweg



Impressiebeeld algemeen principe. ©AWV



Impressiebeeld bushalte. ©AWV



Impressiebeeld voorplein. ©AWV

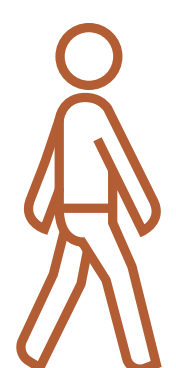




Basisprincipes om je veilig te kunnen verplaatsen



Vlaanderen
is veilig onderweg



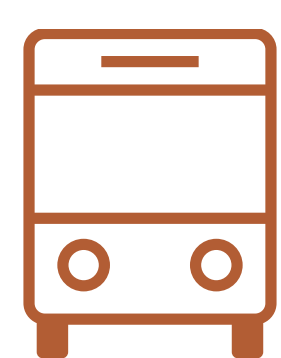
Voetgangers

- Voetpaden **langs beide kanten van de straat**, met verhoogde inrichting.
- Extra wandelruimte waar de straat breder is.
- **Veilige oversteken** op kruispunten, aan haltes en tussen zijstraten.
- Duidelijke **opstelzones** bij verkeerslichten voor meer comfort en veiligheid.



Fietsers

- Veilige **enkelrichtingsfietspaden langs beide zijden** van de straat.
- **Los van de rijbaan waar mogelijk**, met verhoogde inrichting aan zijstraten.
- Slimme lichtengeregelde kruispunten met veilige oversteekplaatsen en vooropstelstroken.
- 500-tal fietsparkeerplaatsen langs het traject.
- Velostation met deelfietsen.



Openbaar vervoer

- **Tram 24 (bovengronds) verdwijnt.**
- Metrohalte Drink wordt afgewerkt. Een timing hiervoor is nog niet bekend.
- **Buslijnen bovengronds blijven behouden.**
- Bussen delen de rijbaan met het autoverkeer.
- Slimme verkeerslichten geven bussen sneller groen voor een vlottere doorstroming.



Gemotoriseerd verkeer

- De straat wordt ingericht als **wijkweg**.
- Verkeerslichten zorgen voor een vlotte doorstroming.
- Veilige kruispunten, **zoveel mogelijk conflictvrij** geregeld.
- Verhoogde zijstraten die snelheid afremmen en de voorrang duidelijk maken.
- Overdag geldt een snelheidsregime van 30 km/u. 's Nachts zal dat 50 km/u zijn.



Laden, lossen en parkeren

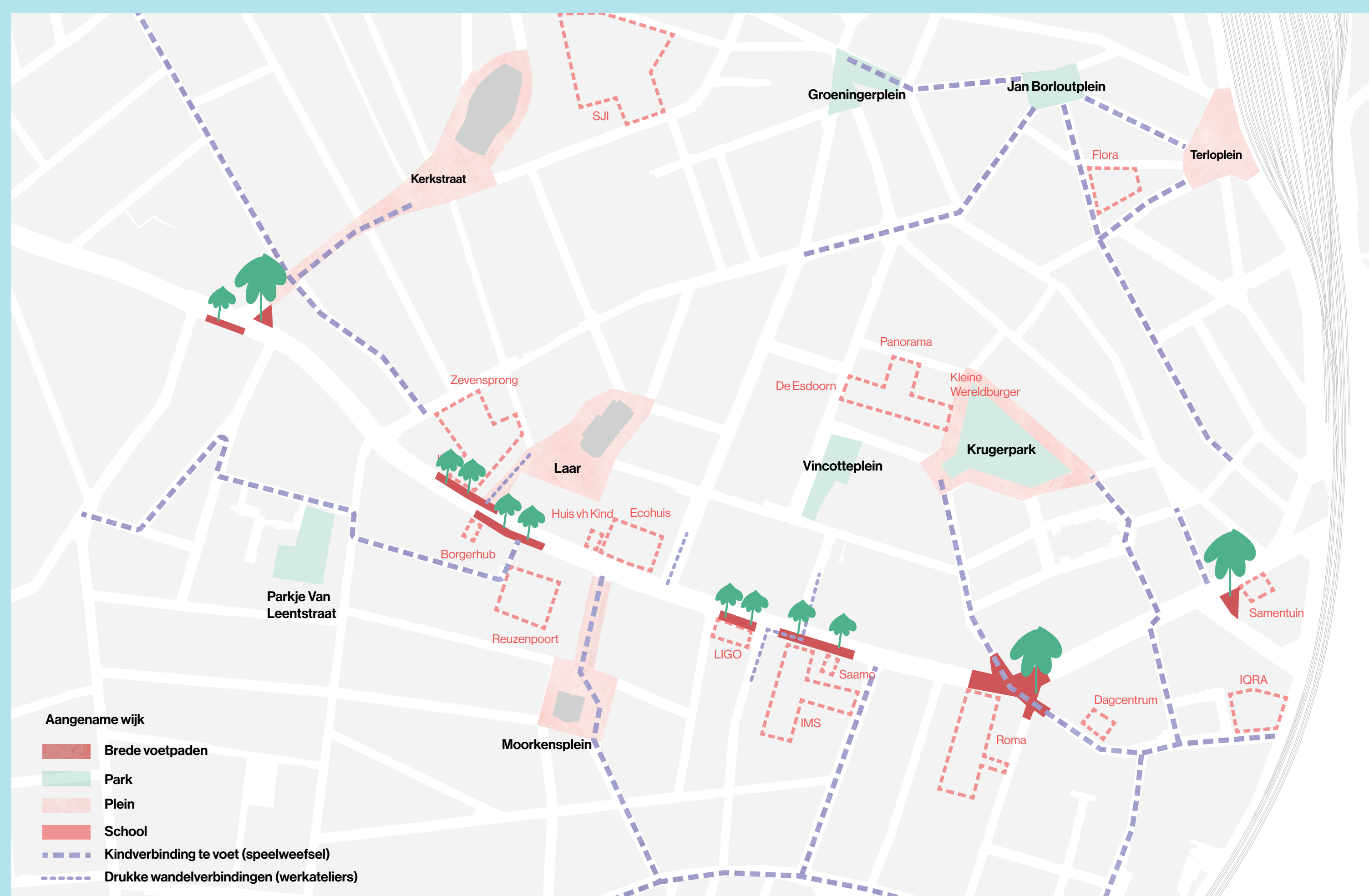
- **Meer laad- en loszones:** twaalf in plaats van vijf, steeds op max. 100 meter van winkels en horeca.
- Laad- en loszones in zijstraten blijven behouden, zodat fietsers op de wijkweg zo weinig mogelijk gehinderd worden.
- Ruimte voor leveranciers: **voldoende lengte en manoeuvreerruimte** voor bestel- en vrachtwagens.
- Maximaal behoud van het aantal parkeerplaatsen, afgestemd op de nood aan verkeersveiligheid, meer laad- en loszones, groen en verblijfsruimte. Dat betekent dat er in totaal een **honderdtal parkeerplekken** zullen blijven.



Basisprincipes voor een aangename wijk



Vlaanderen
is veilig onderweg



Overzicht knopen, voorpleinen en dwarsverbindingen. ©AWV

Met de heraanleg zoeken we een beter evenwicht tussen de twee functies van de Turnhoutsebaan: als verkeersader en als woon- en winkelstraat. We doen dit aan de hand van drie ruimtelijke principes die mobiliteit, groen en leefkwaliteit beter op elkaar afstemmen.

- **Knopen:** plaatsen waar verschillende vormen van mobiliteit samenkomen. Hier worden haltes, verkeersstromen, groen en verblijfsruimte op elkaar afgestemd.
- **Voorpleinen:** Ruimtes waar verblijf en ontmoeting centraal staan. Ze worden ingericht als groene zones met voldoende zitgelegenheid en aansluiting op publieke functies.
- **Dwarsverbindingen:** Zijstraten en oversteekplaatsen die zorgen voor verbinding tussen de noord- en zuidkant van Bergerhout. Ze versterken de groene structuur in de wijk en bieden ruimte voor kleinschalig ontmoeten en spelen.

We stimuleren de handelsfunctie

We streven naar een **voetpad met een breedte van 2,50 meter**. Waar er voldoende ruimte is wordt een zone van **0,80 meter vanaf de gevel** voorzien voor uitstallingen.

- **Terrassen:** enkel toegestaan op de voorpleinen met brede voetpaden, altijd met minstens 1,9 meter vrije doorgang voor voetgangers.
- **Behoud van bestaande terrassen** waar mogelijk, ook buiten de voorpleinen (in de parkeerstrook).
- **Horeca:** vooral versterkt op voorpleinen en ontmoetingsplekken met veel ruimte voor voetgangers.

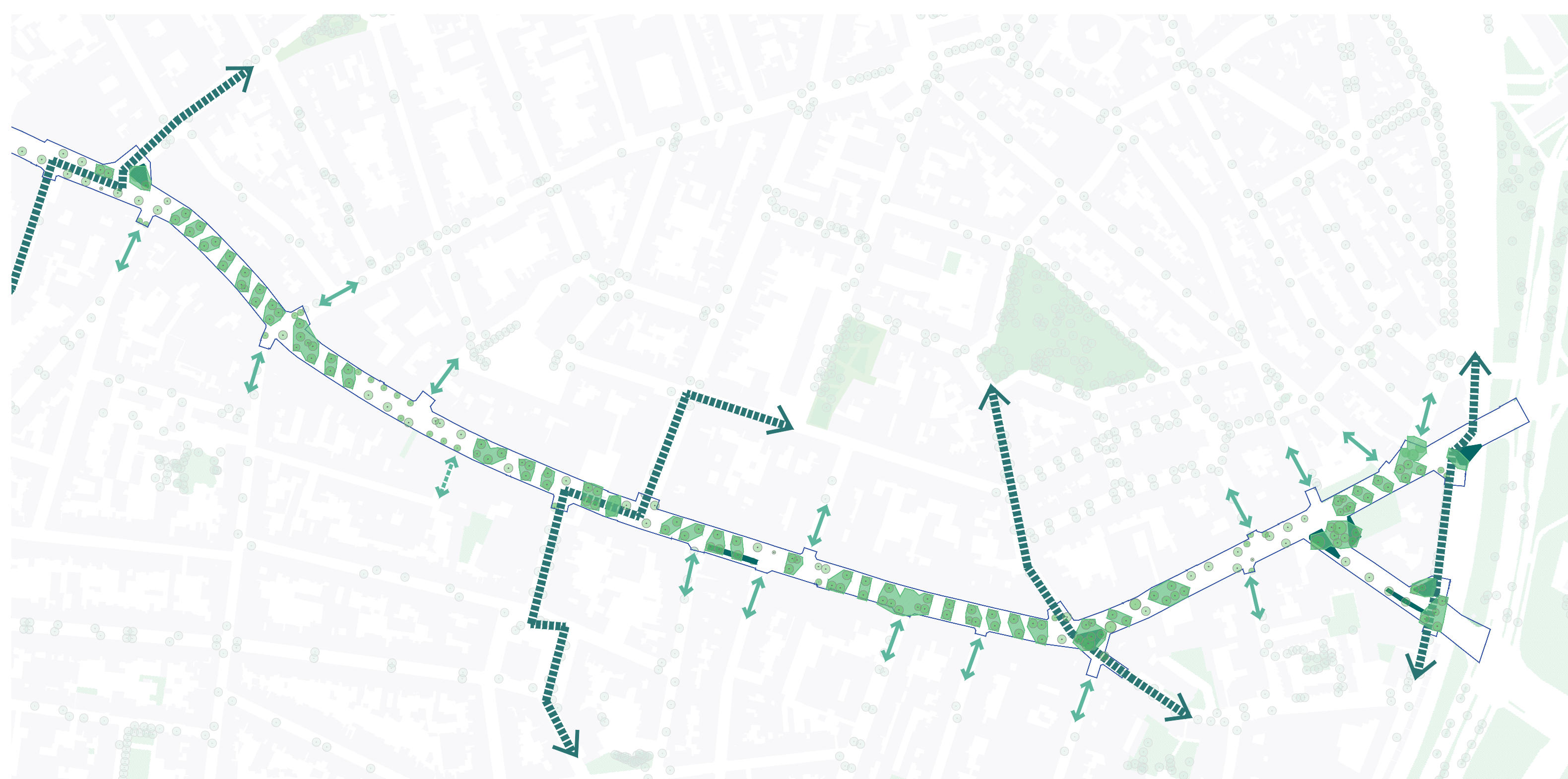


Simulatiebeeld aan Roma. ©AWV

We voorzien ook publiek meubilair

- **Zitgelegenheden:** minstens om de 100 meter, comfortabel en gekoppeld aan groen.
- Oriëntatie **banken:** dwars op de straat, gekoppeld aan groenruimte of naar publieke gebouwen gericht.
- Aandacht voor **verlichting**, in het bijzonder op kruispunten en ontmoetingsplekken.





Groen en klimaat. ©AWV

Water en klimaatbestendigheid

Regenwater wordt zo veel mogelijk lokaal opgevangen en geïnfiltreerd:

- **Groene plantvakken** en zones vangen regenwater bovengronds op.
- **Ondergrondse wortelstraten** (begeleiding van boomwortels) geven water aan de boomwortels en zorgen voor gezonde bomen.
- **Infiltratieleidingen** laten regenwater langzaam in de bodem zakken.

Meer groen en bomen

De Turnhoutsebaan wordt groener met bomen, struiken en robuuste plantvakken:

- We planten een **150-tal nieuwe bomen** en behouden een 30-tal waardevolle bomen.
- **Aanzet tot groene verbindingen** tussen de noord- en zuidkant van Borgerhout via zijstraten.
- Bepaalde plekken (zoals Kerkstraat, Roma, en Stenenbrug) krijgen **extra grote groenzones**.

Geveltuinen

Bewoners kunnen die aanvragen, maar ze komen niet automatisch overal. Meer info vind je op www.antwerpen.be/geveltuin.



Simulatie van een schaduwplek. ©AWV

Verkoeling en leefcomfort

- **Koelteplekken:** grotere groene zones met veel schaduw, o.a. bij Kerkstraat, Roma en Stenenbrug.
- **Schaduwplekken** door bomengroepen en vergroende zijstraten zorgen voor meer wandelcomfort.
- **Grote bomen** aan de noordzijde vangen de meeste zon op en zorgen voor schaduw en een koeler microklimaat.



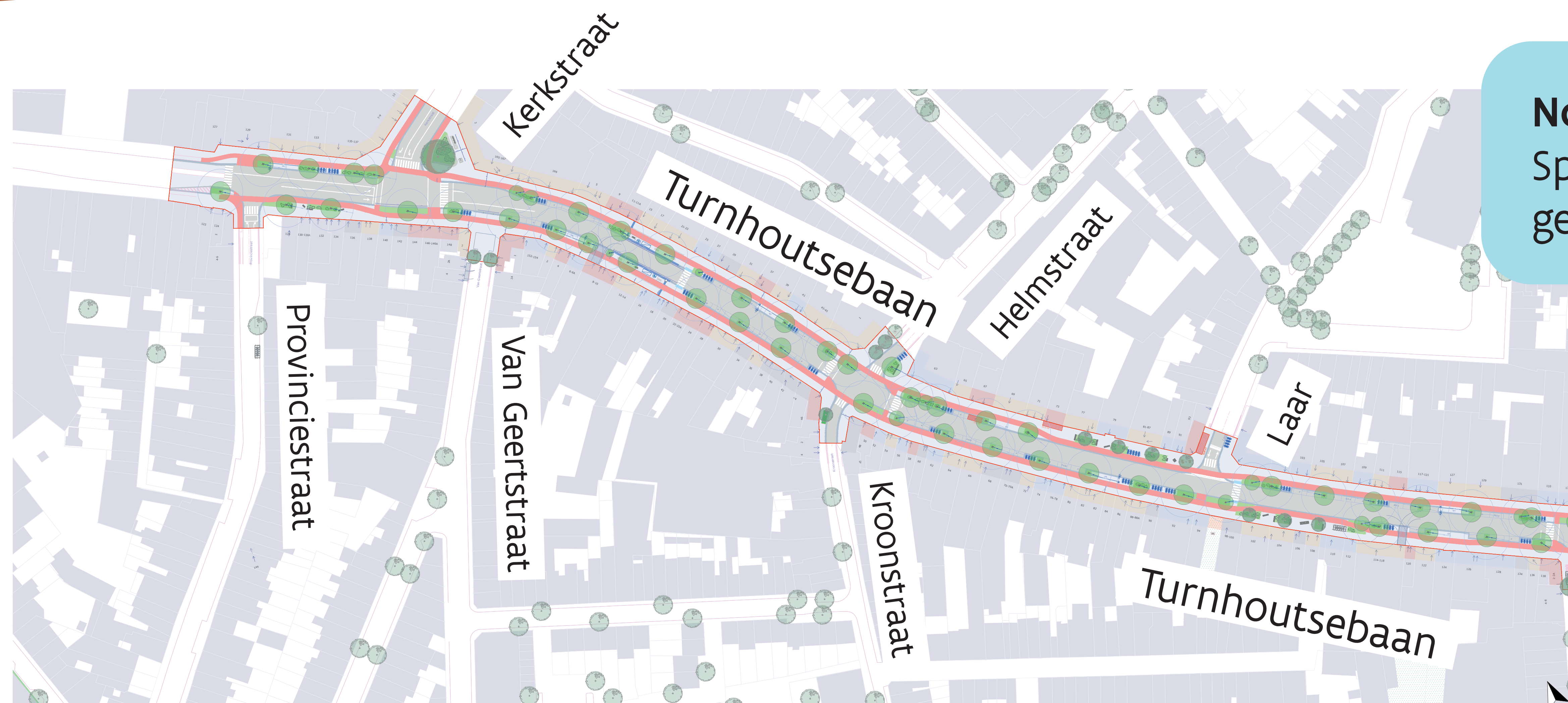


Uitwerking segment 1

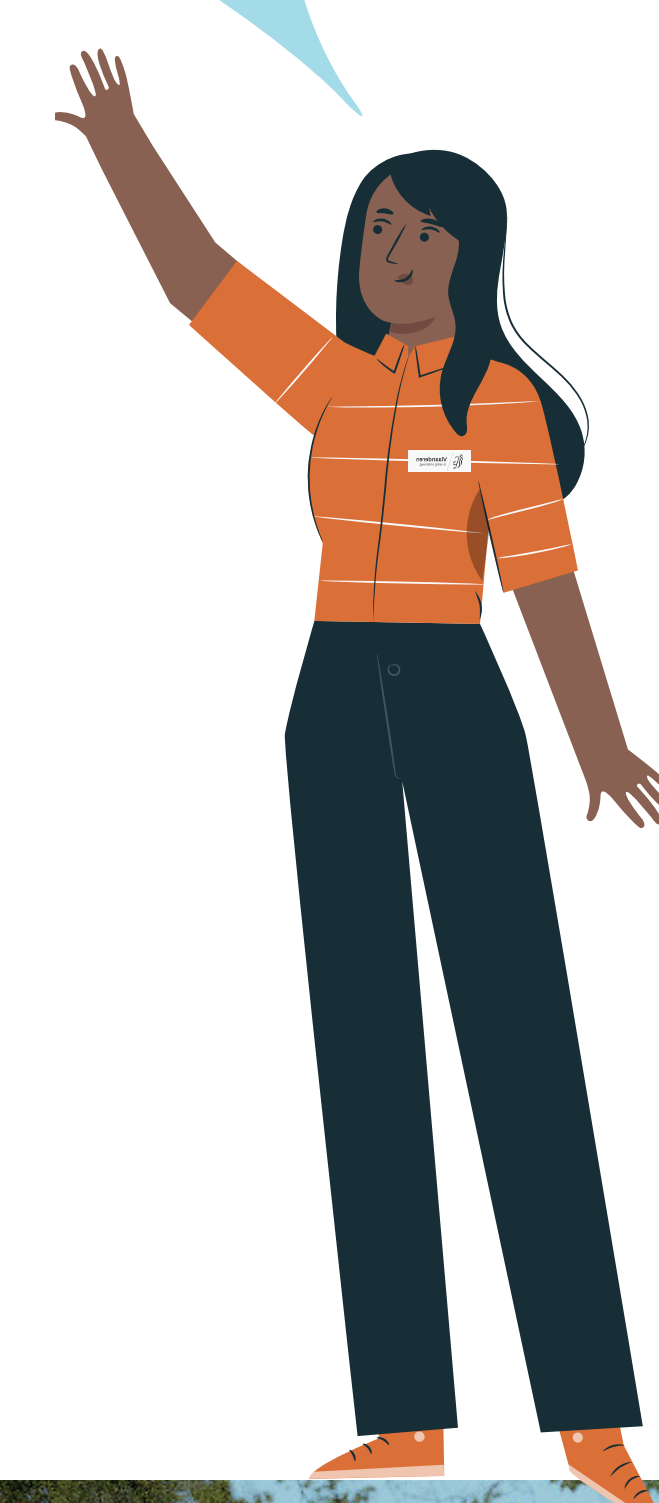
Provinciestraat – Eliaertsstraat



Vlaanderen
is veilig onderweg



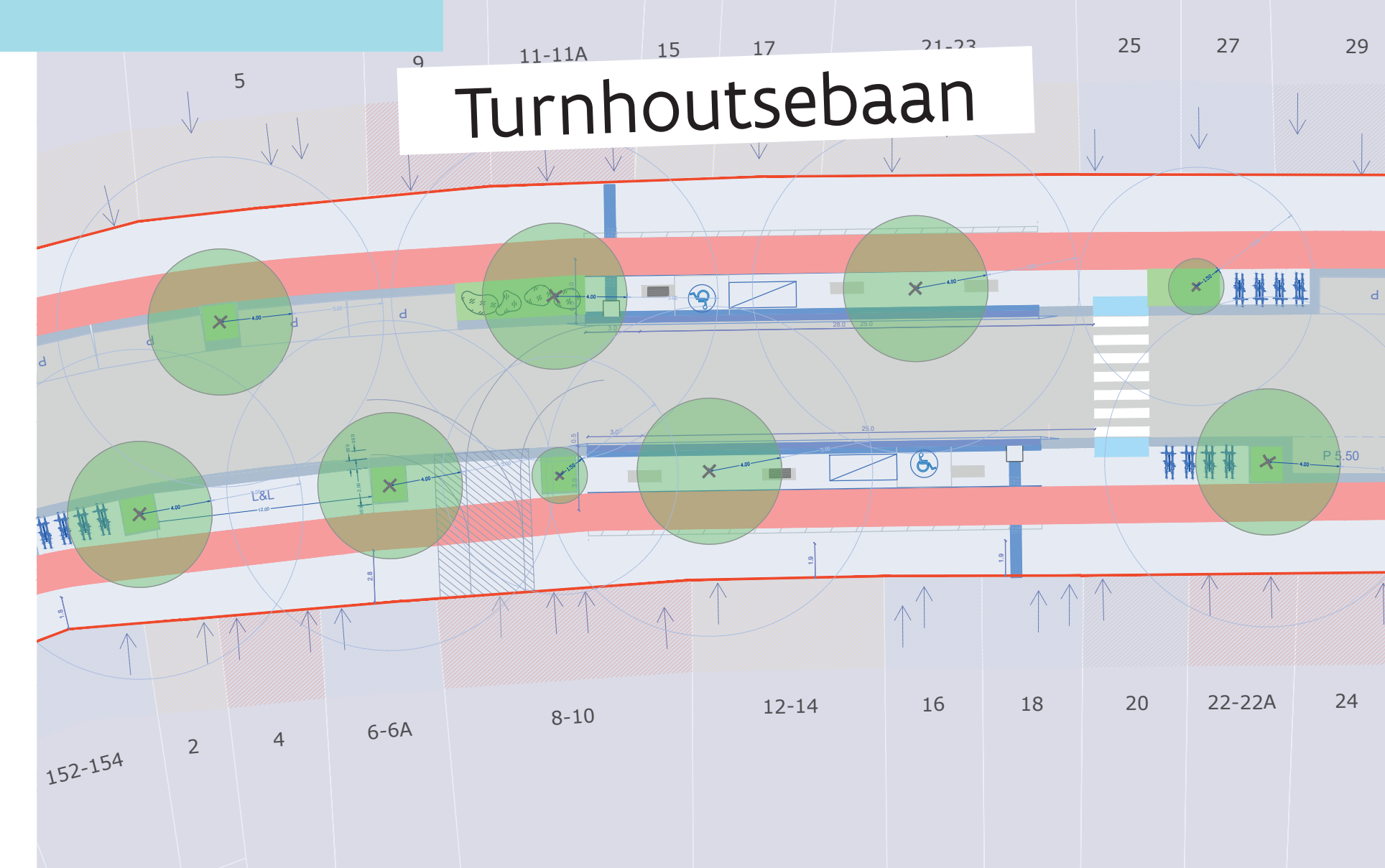
Nog ideeën of opmerkingen?
Spreek een medewerker aan en geef je feedback op dit ontwerp.



Uitgangspunten

- Bushaltes als knooppunten voor openbaar vervoer.
- Veilige en overzichtelijke kruispunten.
- Meer publieke ruimte met groen, zitbanken en plaats voor handel.

Bushalte Kerkstraat



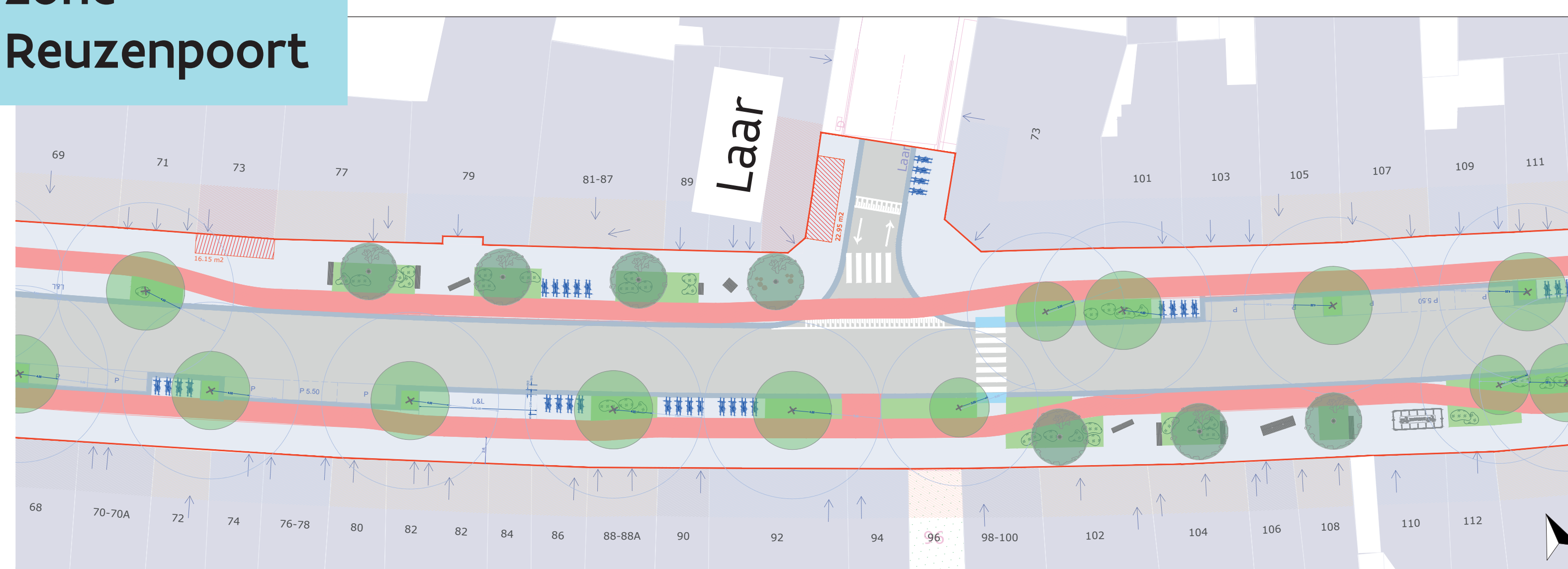
De bushalte aan de Kerkstraat wordt vernieuwd tot een comfortabel en veilig knooppunt. Ze krijgt een duidelijke en gebruiksvriendelijke inrichting. Zo kunnen reizigers vlot overstappen van het ene vervoermiddel naar het andere. ©AWV

Kruispunt Kerkstraat



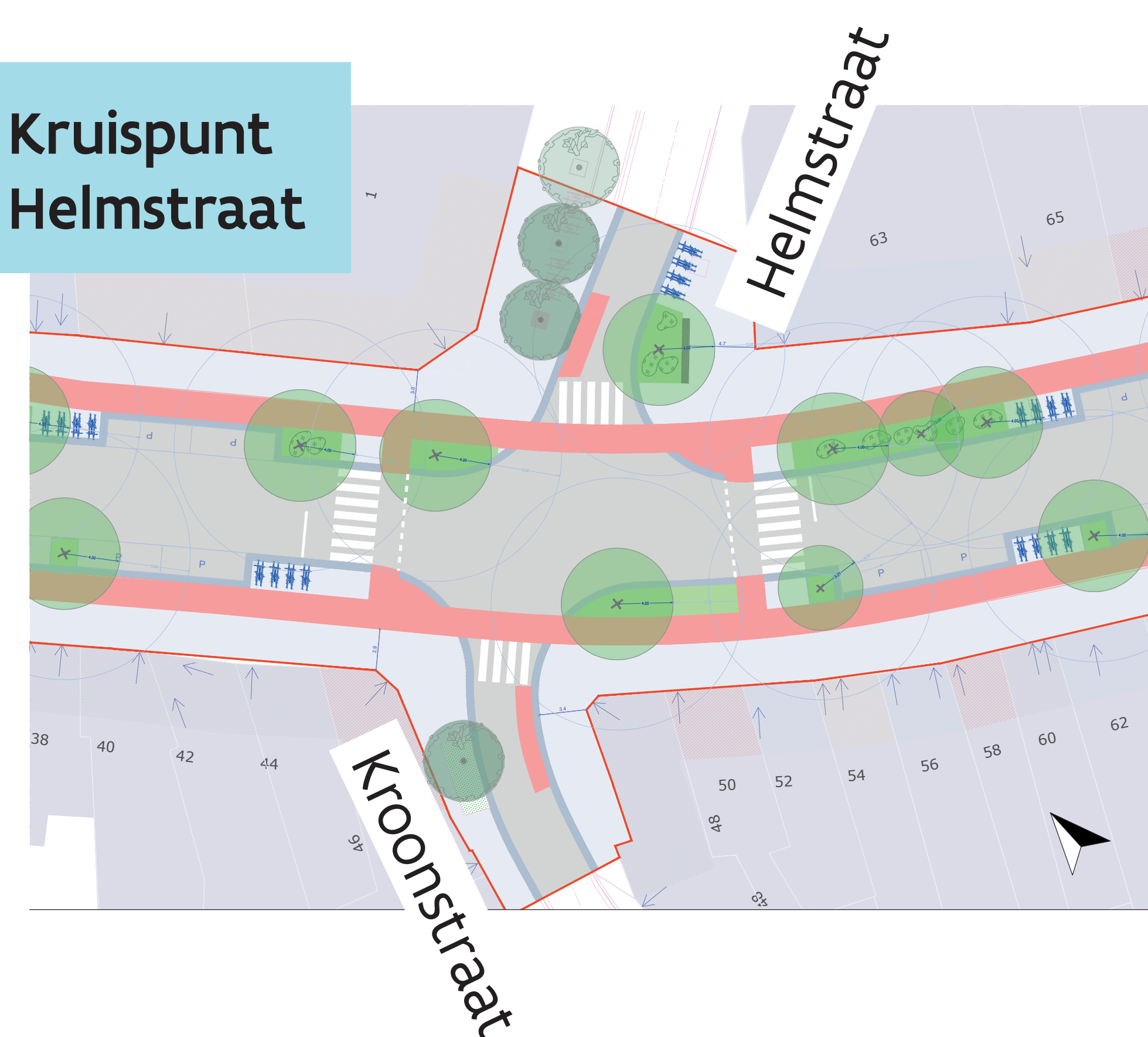
Aan de Kerkstraat komt een groene koelteplek: een aangename plek om te verblijven, met aandacht voor kinderen, ouderen en iedereen die er passeert. De plek biedt schaduw, verkoeling en ruimte om even tot rust te komen. ©AWV

Zone Reuzenpoort

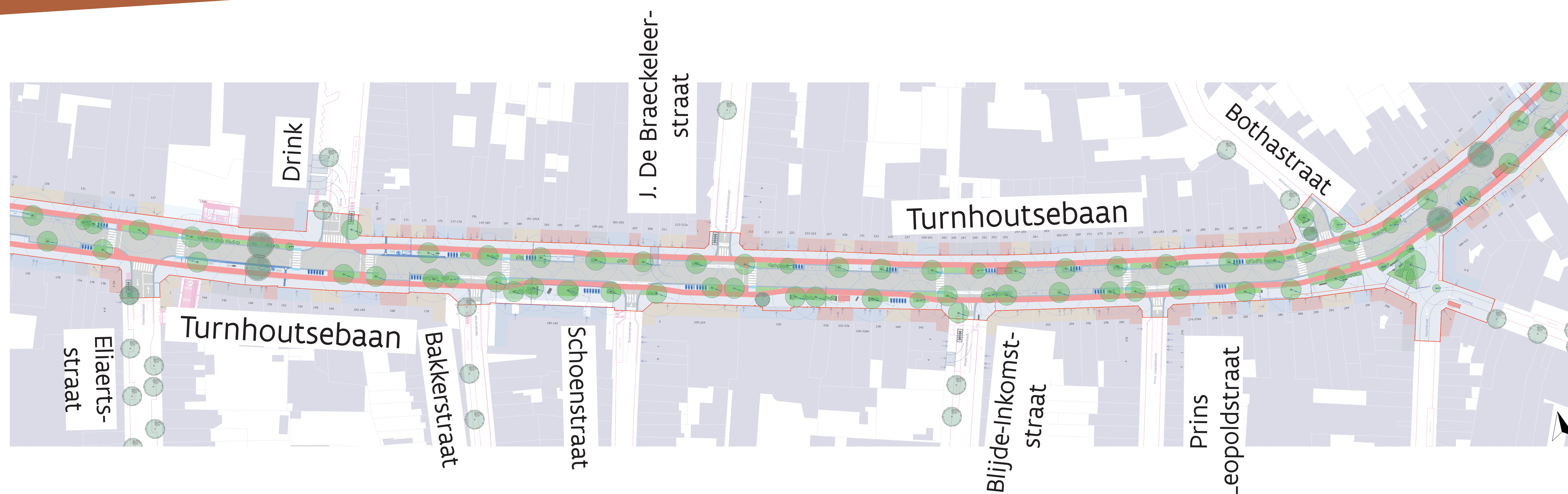


De voorpleinen ter hoogte van IMS en de Reuzenpoort vormen belangrijke publieke plekken op de Turnhoutsebaan. Ze krijgen een inrichting die gericht is op verblijfswaarde, vergroening en gebruik door de buurtbewoners en scholieren. ©AWV

Kruispunt Helmstraat



Het kruispunt Helmstraat-Kroonstraat vormt een belangrijke dwarsverbinding over de Turnhoutsebaan. De inrichting zet in op verkeersveiligheid en zichtbaarheid, met extra groen en behoud van de brandweertoegang. ©AWV



Uitgangspunten

Dit deel van de Turnhoutsebaan verbindt het centrum van Borgerhout met de noordelijke woonwijken. Met veel handel, scholen en voorzieningen is het een druk gebruikte plek voor voetgangers en fietsers. De herinrichting versterkt de wijkverbindingen en verbetert de leefkwaliteit, met focus op:

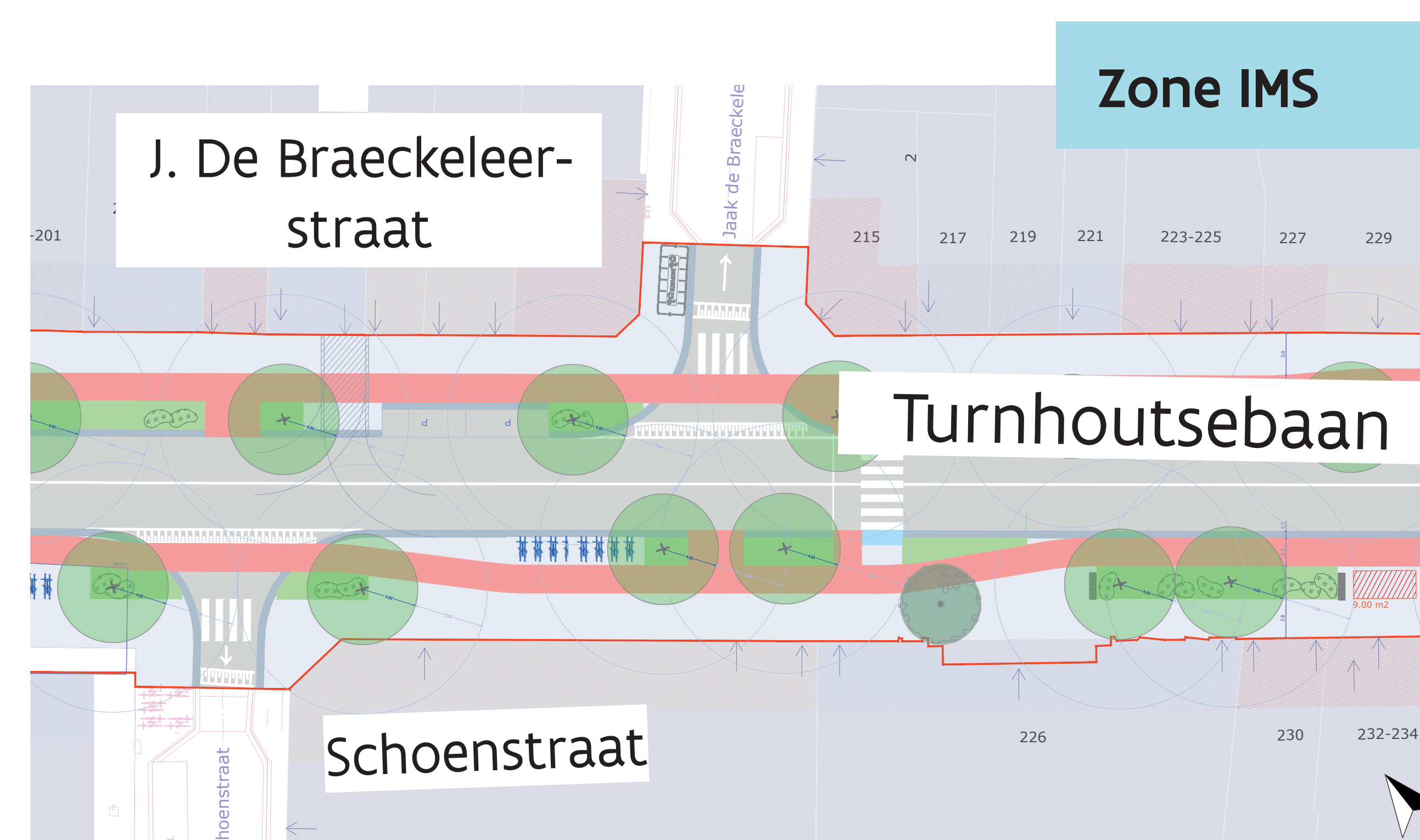
- Groene buffers en verblijfsplekken.
- Veilig oversteken en voldoende fietsparkeren.
- Een aantrekkelijke, schaduwrijke publieke ruimte.

Zone LIGO



Het voorplein ter hoogte van Ligo wordt een belangrijke ontmoetingsruimte voor de buurt. Er komt extra groen, zitruimte en fietsvoorzieningen. ©AWV

Zone IMS



Het voorplein bij IMS wordt een ontmoetingsplek voor de buurt en scholieren, met groen, zitruimte en speelvoorzieningen. Het ontwerp combineert veiligheid en verblijf met ruimte voor spel en ontmoeting. ©AWV



Zone Roma

Door de knip Appelstraat-Hogeweg ontstaat aan het voorplein van De Roma een ruim plein met brede voetpaden, bomen en veel groen. Het wordt een ontmoetingsplek én een belangrijke knoop voor voetgangers en fietsers, met extra ruimte om te verblijven. ©AWV

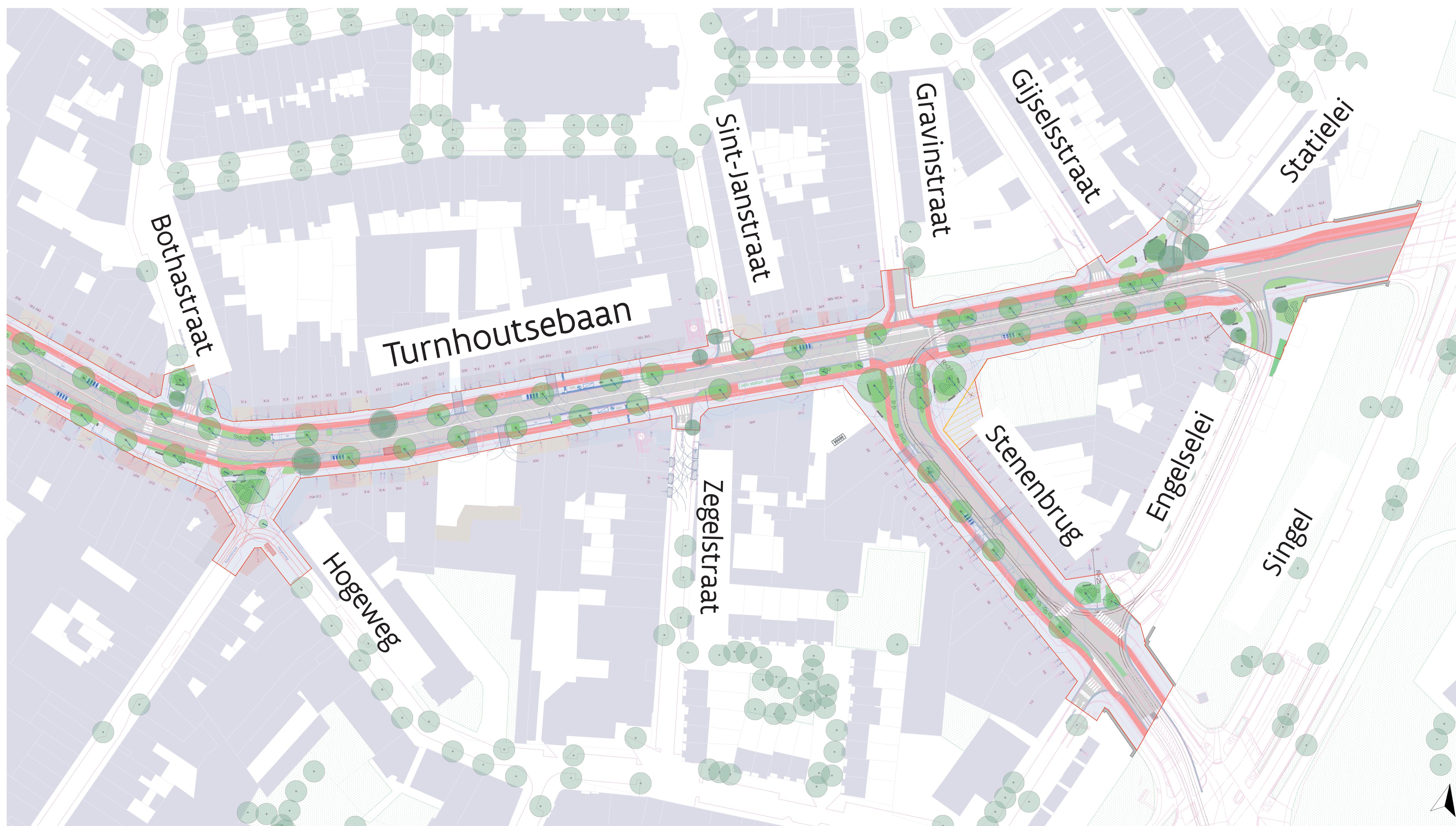




Uitwerking segment 3 Bothastraat – Singel



Vlaanderen
is veilig onderweg



Uitgangspunten

Dit segment vormt de aansluiting van de Turnhoutsebaan op het stedelijke netwerk en is een belangrijke verbinding tussen Borgerhout en de Singel. Het combineert doorgaand verkeer, openbaar vervoer, lokale bereikbaarheid en verblijf, met commerciële functies en ruimte voor toekomstige ontwikkeling. De rijrichting van de huidige tramkeerlus wordt omgedraaid.

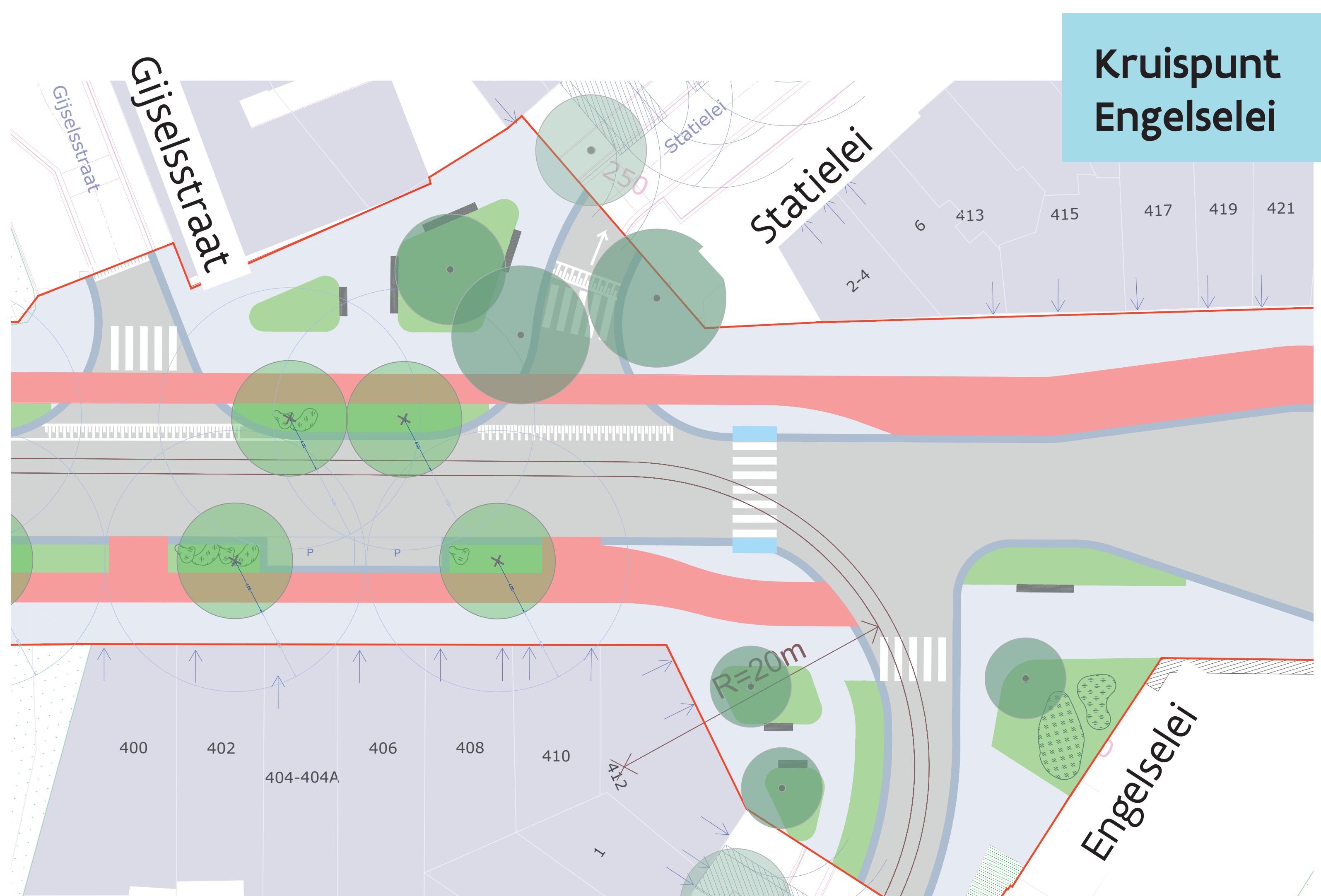




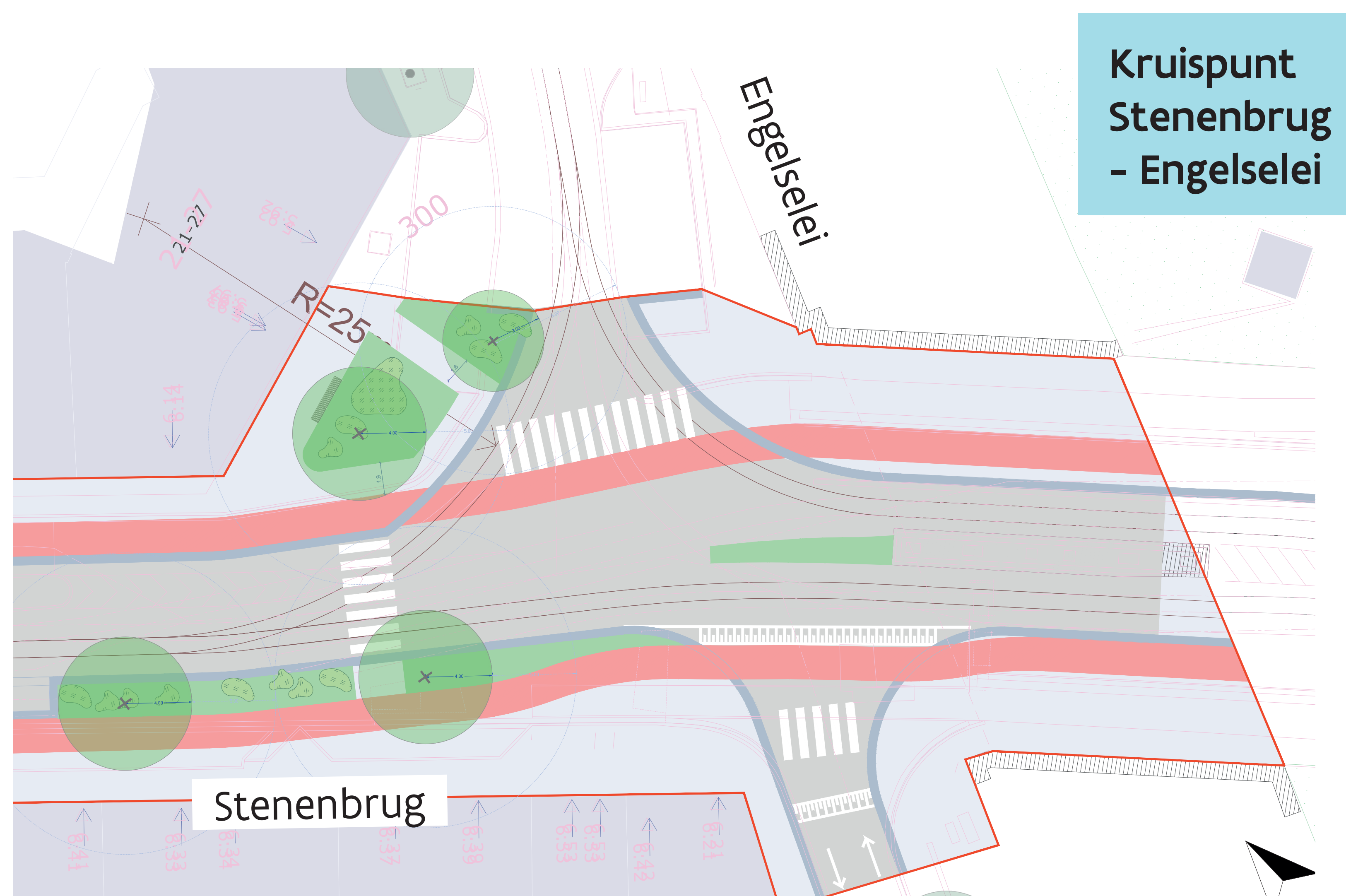
Uitwerking segment 3 Bothastraat – Singel



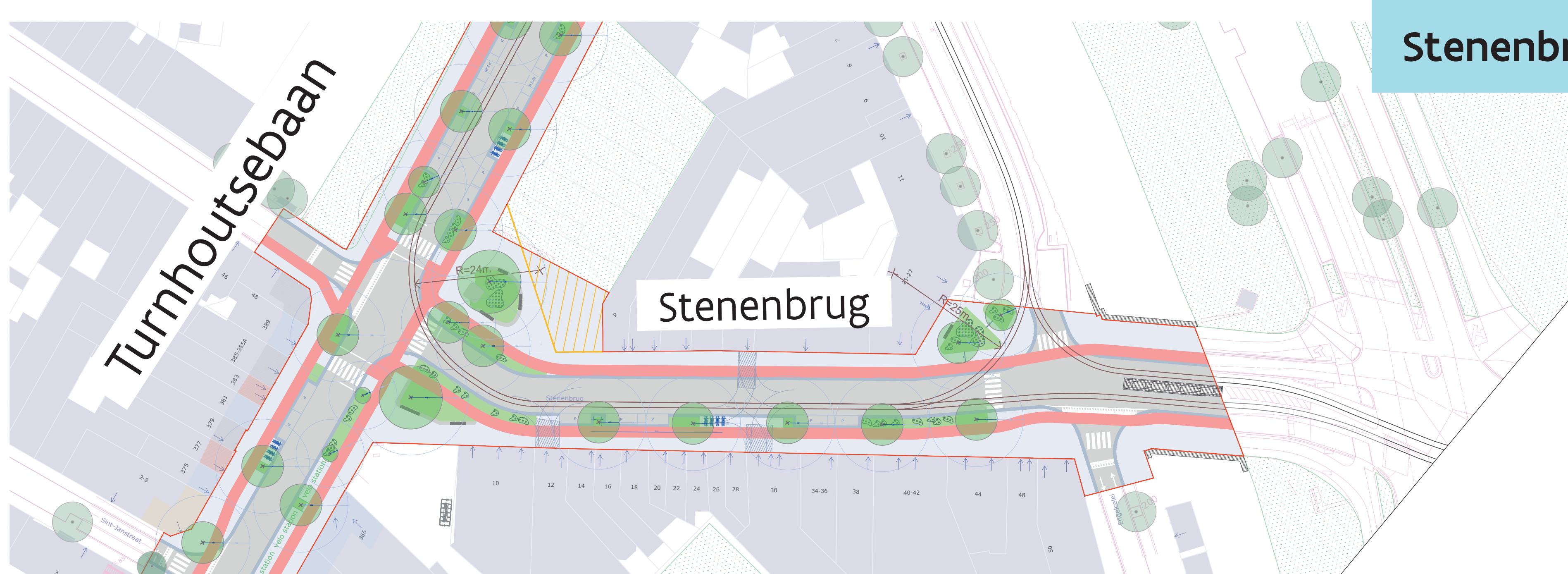
Vlaanderen
is veilig onderweg



Het kruispunt Turnhoutsebaan-Engelselei wordt ingericht als een overzichtelijke drietakskruising. Er komen veilige oversteekplaatsen voor voetgangers aan de westzijde en over de Engelselei. De fietspaden worden samengebracht tot één dubbelrichtingsfietspad aan de noordkant van de straat, richting de Singel. ©AWV



Het kruispunt Stenenbrug - Engelselei wordt een voorrangsgeregelde kruising zonder afslagstroken. Er komen voetgangersoversteken aan de noord-, zuid- en westzijde, maar niet aan de oostkant omwille van de brugpijlers. De enkelrichtingsfietspaden lopen door over het kruispunt. ©AWV

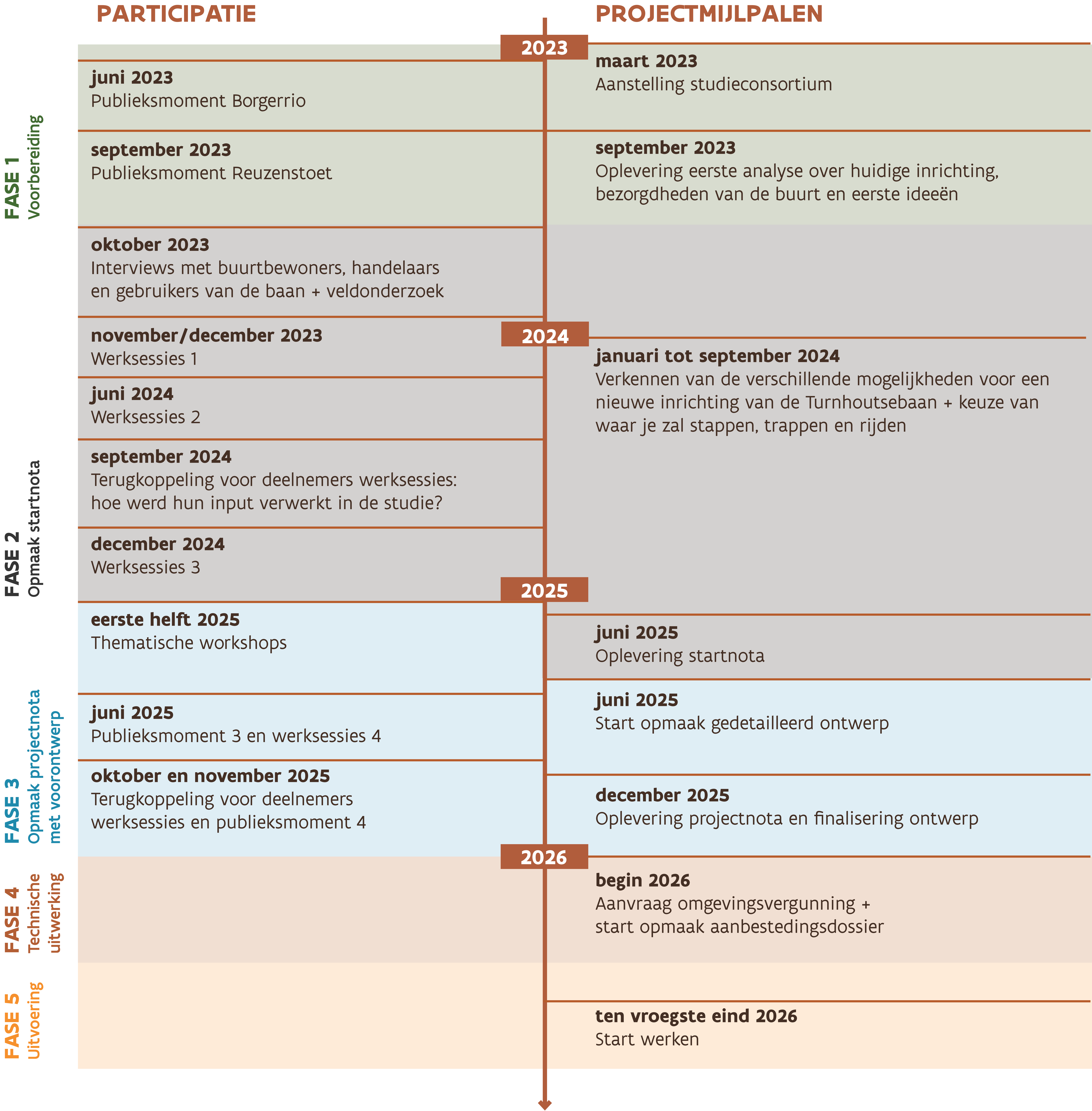


Door de beperkte ruimte krijgt de straat een asymmetrisch profiel. Aan de zuidzijde is plaats voor de tramhalte en voor laden en lossen. Nieuwe bomen, groenzones en een buurtpleintje zorgen voor schaduw en verblijfskwaliteit. ©AWV





Het project op de tijdlijn





Verdere stappen en communicatie



Vlaanderen
is veilig onderweg

Wat zijn de volgende stappen?

Het ontwerp wordt eind 2025 opgeleverd. We bereiden dan ook de omgevingsvergunningsaanvraag voor. Die vergunning is noodzakelijk om de straat te mogen heraanleggen. Daarnaast moeten we uiteraard nog eerst een aannemer aanstellen die de werkzaamheden zal uitvoeren. De make-over is dus nog niet voor meteen, maar samen tekenen we wel al aan een veilige en meer leefbare Turnhoutsebaan!

Wie werkt mee aan de transformatie van de baan?

Het Agentschap Wegen en Verkeer en water-link i.s.m. Aquafin stelden als opdrachtgevers een studieteam aan in maart 2023 om het onderzoek in goede banen te leiden. Dat studieteam is een samenwerking tussen verschillende experts. Studiebureau Tractebel staat voor de uitwerking van een ontwerp. Dat doen ze samen met het bureau 51N4E. Endeavour, een sociaal-ruimtelijk onderzoeksbureau, begeleidt het communicatie- en participatietraject.

De stad Antwerpen en de districten Borgerhout en Antwerpen zijn ook belangrijke partners in het verhaal. water-link, in samenwerking met Aquafin, vernieuwt de riolering gedeeltelijk. Daarnaast kan De Lijn, als beheerder van het openbaar vervoer, niet ontbreken in het lijstje.

Naast bovenstaande instanties werken we ook samen met verschillende belanghebbenden:

- Vlaamse administraties zoals het Departement Omgeving, Vlaamse Milieumaatschappij, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, enz.
- Middenveldorganisaties
- Wijkcomités en burgerinitiatieven
- Handelaars
- Scholen
- Burgers die wonen of werken in de regio
- ...



Endeavour



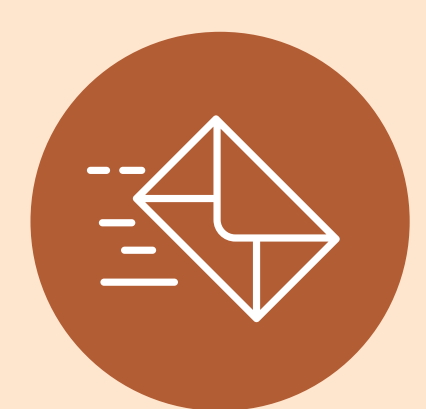
51N4E

Blijf op de hoogte: abonneer op de nieuwsbrief



Projectwebsite

Alle informatie over dit project vind je op wegenenverkeer.be/turnhoutsebaan.



Digitale nieuwsbrief

Schrijf in via de projectwebsite en blijf op de hoogte van belangrijke updates.



Contact

Heeft u een opmerking, vraag of suggestie? Stel ze via ons contactformulier op meldpuntwegen.be, of scan de QR-code.





Openbaar vervoer



Vlaanderen
is veilig onderweg

Wat zijn de mogelijkheden met bus en premetro?

Voor reizigers zijn er afhankelijk van de route volgende alternatieven voor tramlijn 24:

- Reizigers kunnen de verschillende bestaande buslijnen op de Turnhoutsebaan blijven gebruiken.
- Reizigers die vandaag tram 24 richting stadscentrum nemen, kunnen in de toekomst de ondergrondse premetrolijn of een bovengrondse buslijn op Turnhoutsebaan nemen en:
 - * ofwel overstappen aan halte 'Astrid' op een tramlijn richting het Havenhuis.
 - * ofwel overstappen aan tramhalte 'Opera'/'Rooseveltplaats' op tramlijn 1 richting ZNA Cadix/Luchtbal.
- Reizigers die momenteel opstappen op tramlijn 24 aan halte 'Joe English', kunnen in de toekomst opstappen op tramlijn 8 aan halte 'Morckhoven'.

Gaat het busverkeer wel vlot kunnen rijden nu het gemengd wordt met autoverkeer?

- De huidige buslijnen blijven op de Turnhoutsebaan rijden.
- Om het busverkeer vlot te laten rijden, krijgen de bussen een langere groentijd door lichtenbeïnvloeding.
- Ook zorgen minder verkeerslichten op de Turnhoutsebaan voor een vlottere verbinding.
- Door de bushaltes 'Roma' en 'Turnhoutsepoort' te bundelen met metrohalte 'Zegel', zijn er minder haltes nodig en hebben bussen een kortere halteringstijd.

