

## Commissie 4

### Notulen

Zitting van 30 augustus 2023

---

#### **Samenstelling:**

#### **Aanwezig:**

De heer Jeff Dierckx, voorzitter; De heer Marc Boogers, schepen; De heer Stijn Adriaenssens, schepen; De heer Hannes Anaf, raadslid; De heer Achraf El Yakhoulfi, raadslid; De heer Wilfried Sylverans, raadslid; Mevrouw Savannah van Dongen, raadslid; De heer Koen De Busser, raadslid; De heer Reccino Van Lommel, raadslid; De heer Mario Geys, raadslid; Mevrouw Katleen De Coninck, raadslid; De heer Luc Debondt, raadslid; De heer Bart Voordeckers, raadslid.

Mevrouw Charlotte Verboven, secretaris.

#### **Verontschuldigd:**

De heer Wout Schafraet, raadslid.

30 augustus 2023 19:30 - De voorzitter opent de openbare zitting

---

### **1. Goedkeuring verslag vorige vergadering**

#### **Notulen**

Achraf El Yakhoulfi geeft de opmerkingen dat hij gevraagd had om de cijfers rond de nulmeting bij de ondernemers die in het kernwinkelgebied starten.

De secretaris zal dit opvragen en bezorgen tegen volgende commissie of toevoegen aan dit verslag.

Verder werd het verslag goedgekeurd.

---

### **2. Inname van standpunten over de dagorde en vaststelling van het mandaat van de volmachtdrager en plaatsvervangend volmachtdrager in de buitengewone algemene vergadering van Cival op 12 oktober 2023**

#### **Toelichting**

Op 12 oktober 2023 om 16u00 organiseert Cival een buitengewone algemene vergadering. Deze zal digitaal georganiseerd worden.

Zij vraagt om inname van standpunten over de dagorde en vaststelling van het mandaat van de volmachtdrager en plaatsvervangend volmachtdrager.

#### **Notulen**

Francis Stijnen heeft dit punt toegelicht tijdens de verenigde commissies.

---

### 3. Grondverwerving van GO voor toegankelijke bushalte de Merodelei

#### Toelichting

Er wordt goedkeuring gevraagd voor de grondverwerving tbv een toegankelijke bushalte aan de campus van de Talentenschool aan de Merodelei.

#### Notulen

Aan de hand van een ppt geeft Karolien Van den Broeck toelichting bij dit punt.

Bart Voordeckers vindt dit een goed idee, want het is één van de gevaarlijkste punten. Hij hoopt wel dat er ook aandacht is voor het (serieus) probleem van sluikestorting aan de (bus)halte. Ten tweede meent hij dat het belangrijk zal zijn om de uitwijking goed kenbaar te maken voor de fietsers omdat dit geen logische route is. Het kan gevaarlijk worden wanneer de fietsers hier gewoon rechtdoor rijden, in plaats van de uitwijking te nemen. En ten derde vraagt hij in welk materiaal dit zal worden aangelegd. Want vaak gebeurt dit in betonstraatstenen, maar meer ideaal zou dit in asfalt gebeuren.

Karolien Van den Broeck begint met de vraag rond het materiaal. Ze is niet zeker, maar ze denkt in betonstraatstenen omwille van de ondergelegen nutsleidingen. Zij zal het nakijken.

Marc Boogers vult aan dat asfalt overall wordt aanbevolen, maar het zal bij het verslag toegevoegd worden. Hij vraagt aan Karolien of er al een zicht is op de realisatie ervan.

Karolien Van den Broeck geeft mee dat dit voorlopig voorzien is voor het voorjaar 2024. Dit is samen met de Otterstraat één van de eerste projecten van velen die de aannemer moet doen. Men moet er wel alert op zijn dat deze 2 niet tegelijkertijd worden gerealiseerd.

Uit het publiek komt de vraag of bij de te realiseren projecten toevallig ook de Slagmolenstraat zit. Het gevaarlijkste fietspad op dit moment is gelegen in Slagmolenstraat. Want het beton staat daar gewoon naar boven.

Marc Boogers geeft mee dat hij in de veronderstelling was dat de aannemer daar al bezig was.

Uit het publiek wordt aangevuld dat de aannemer 4 bomen heeft uitgedaan en nog andere werken uitgevoerd heeft, maar buiten die werken werd er niks aan gedaan.

Aanvullend aan de vraag in welk materiaal het fietspad langs de Merodelei zal heraangelegd worden, werd meegedeeld dat dit in asfalt zal gebeuren zoals het vademecum fietsvoorzieningen voorschrijft.

---

### 4. Aanvullende reglementen op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg

#### Toelichting

#### Notulen

Aan de hand van een ppt geeft Karolien Van den Broeck toelichting bij dit punt.

#### Kort parkeren Post

Luc Debondt deelt mee dat hij de opmerking heeft gekregen dat de tijd te kort is als het druk is op het postkantoor en hij vraagt of dit aangepast kan worden.

Marc Boogers meent dat noch hij noch zijn diensten nooit de vraag gekregen hebben en daarom wordt ook de periode, zijnde 15 minuten, aangehouden.

Karolien Van den Broeck geeft ook mee dat de proefperiode positief geëvalueerd werd.

Reccino Van Lommel vraagt of daar voldoende controle op is, op het parkeren van maximum 15 minuten.

Karolien Van den Broeck meldt dat dit gelegen is in een betaalzone en dat dit sowieso dagelijks gecontroleerd wordt. Iedere dag passeert daar wel iemand.

Marc Boogers geeft nogmaals mee dat er tot op heden nog geen enkele opmerking over toegekomen was.

Karolien Van den Broeck zegt dat de reglementering zo goed als mogelijk aangepast wordt aan de meeste momenten, maar er zijn altijd wel uitzonderingen en piekmomenten.

#### Plamaten

Bart Voordeckers meldt dat hij vanuit de buurt regelmatig de melding krijgt dat er te snel gereden wordt. Maar hier is enkel passage van buurtbewoners of bezoekers van hen. Hij denkt dat het misschien wel nuttig kan zijn dat dit naar de buurtbewoners kan gecommuniceerd worden en dat men elkaar hierop moet aanspreken.

Marc Boogers geeft mee dat wanneer zij de melding krijgen, en er wordt meegegeven dat er controle zal worden uitgevoerd, dit ook aan de buurtbewoners wordt meegegeven, want vaak zijn zij het die te snel rijden.

Karolien Van den Broeck zegt ook dat mensen vaak het gevoel hebben dat er te snel gereden wordt, maar wanneer er dan gecontroleerd wordt, dit niet altijd blijkt uit de data die van de politie terugkomt. Daarom heeft de stad zelf een snelheidsmeter aangekocht om zelf metingen te kunnen uitvoeren en niet altijd afhankelijk te moeten zijn van de politie. Er wordt een lijst van straten aangelegd waar op korte termijn deze meter zal worden opgehangen om eens te kijken of dit effectief zo dramatisch is.

Bart Voordeckers vraagt om dit eens toe te lichten op de commissie, zelfs met cijfers. En dan vooral als deze niet dezelfde zijn als die van de politie. Want op de politieraad blijft men altijd heel algemeen.

Karolien Van den Broeck geeft mee dat dit toestel anders telt dan dat van de politie. Dat toestel is een radar en dat detecteert, maakt bij wijze van spreken elke seconde een flits van een naderend voertuig. Maar dat betekent dat een voertuig 20 keer gedetecteerd wordt, en als dat voertuig vertraagt, betekent dat ook dat de gemiddelde snelheid

doorheen de dag lager is dan wanneer de topsnelheid van een voertuig gemeten wordt. Dat doet hun toestel wel: dat meet maar één keer waardoor je maar één snelheid per voertuig hebt. En dus geen afvlakking van de snelheid krijgt.

Reccino Van Lommel vraagt of er bij het geschrinkt parkeren een wijziging is aan het aantal.

Karolien Van den Broeck bevestigt dat er niets aan het aantal wijzigt.

Reccino Van Lommel meent dat dit een zone is waar veel mensen thuis een laadpaal kunnen plaatsen. In functie van de aanvragen die men krijgt, vindt hij dat er aan de mensen kan gevraagd worden om hun verantwoordelijkheid op te nemen en zelf een laadpaal te plaatsen. Als men kan investeren in een hybride of elektrische auto moet men ook maar zelf een laadbox aanschaffen. Hij denkt dat dit ook feedback mag zijn aan deze bewoners.

Karolien Van den Broeck deelt mee dat dit standaard gebeurt bij iedereen die een laadpaal aanvraagt. Er komt dan sowieso een check of men een eigen oprit heeft al dan niet en zij komen dan uiteraard niet aanmerking voor een publieke laadpaal.

Hannes Anaf bevestigt dat op die plaats appartementen gelegen zijn.

Reccino Van Lommel gaat er dan ook van uit dat het die mensen zijn die van die laadpaal gebruik zullen maken. Hij weet wel dat wanneer je thuis een eenfasige aansluiting hebt, je met een laadbox ook niet veel kan doen.

Hannes Anaf meent dat de kostprijs op publiek domein nog altijd duurder is dan wanneer je thuis kan opladen. Zeker als je zonnepanelen hebt.

#### **Wouwerstraat en Druivenstraat**

Bart Voordeckers is van mening dat men niet zomaar parkeerplaatsen moet laten wegvallen. Maar hij denkt dat het nuttig kan zijn om te kijken naar het fietsparkeren en het laden en lossen. Want dat mankeert daar, zeker in de richting van de bocht. (Druivenstraat)

#### **Sint Pieterstraat**

Reccino Van Lommel meent dat daar vroeger een tijdelijke parkeerplaats was.

Karolien Van den Broeck bevestigt dat. Zo gaat men tegenwoordig te werk. De duurtijd tussen aanvraag en uitvoering na beslissing door de gemeenteraad is te groot. Door een tijdelijke parkeerplaats toe te kennen, zijn deze mensen verder geholpen.

Karolien Van den Broeck licht nog twee vragen van vorige commissie toe. Eentje over de laadpalen in Zevendonk.

Hiervoor werden cijfers opgevraagd bij Fluvius. Over de laadpaal op de Kapelweg:

In heel 2022 heeft hij 183 laadbeurten gehad, goed voor 1 700 kWatt/uur. De eerste helft van dit jaar heeft hij al 140 laadbeurten gehad, goed voor 2 250 kWatt/uur. Wat al een enorme stijging is tegenover vorig jaar.

Achraf El Yakhloufi vraagt of er naar aanleiding van die mogelijke verdubbeling ook een tweede laadpaal komt.

Karolien Van den Broeck deelt mee dat dit enkel de cijfers van de laadpaal op de Kapelweg is, aangezien de cijfers van de tweede laadpaal, zijnde die op het Zevendonkplein, nog niet gekend zijn. Dat is te recent.

De tweede vraag ging over het gebruik van de Cambiowagens.

Karolien Van den Broeck geeft mee dat ze enkel de cijfers van vorig jaar heeft, van dit jaar nog niet. In 2022 waren er zes Cambiowagens in Turnhout, samen goed voor 101 000 km. Elke wagen heeft gemiddeld één rit/dag. En vorig jaar waren er 280 unieke gebruikers. Vergelijkend met voorgaande jaren is de curve nog steeds stijgend. Er is nog potentieel.

Reccino Van Lommel vraagt of het vooral korte ritten zijn of ook lange ritten.

Karolien Van den Broeck geeft mee dat dergelijke informatie steeds opgevraagd kan worden. Momenteel staan alle wagens in het stadshart en heb je een publiek die een Cambio gebruikt voor de korte afstanden om bijvoorbeeld boodschappen te doen. Er komt veel vraag van buiten het stadshart om een deelwagen in buitenwijken te voorzien. Reccino Van Lommel vindt dat een vreemde vaststelling, want hij dacht dat mensen binnen het stadshart vaak de fiets nemen voor de kortere afstanden en juist voor de langere afstanden een deelwagen zouden nemen.

Jeff Dierckx bevestigt dat hij ook de fiets neemt voor de kortere afstanden en voor de langere afstanden een deelwagen neemt. Hij geeft mee dat de auto's die in het stadshart staan niet de grootste auto's zijn en dus ook niet ideaal zijn om mee op reis te gaan. In andere steden bieden ze ook monovolumes aan. Hij denkt dat dergelijke wagens wel gebruikt zullen worden om mee op vakantie te gaan.

Karolien Van den Broeck zal het op een volgend overleg bespreekbaar maken en eventueel een ander type wagen aanvragen.

Marc Boogers vult aan dat er mogelijks ook andere aanbieders van deelwagens kunnen aangesproken worden.

Karolien Van den Broeck geeft ook mee dat men aan het zoeken is naar aanbieders die ook enkele ritten aanbieden waar je niet gebonden bent aan de contract.

---

## **5. Aanleg en inrichting van het openbaar domein in het binnengebied van kavel A6 (verkaveling Heijzijdse Velden)**

### **Toelichting**

#### **Notulen**

Aan de hand van een ppt geeft Michiel Wils toelichting bij dit punt.

---

## 6. Toelichting rooilijnplan Boekweithof

### Toelichting

#### Notulen

Aan de hand van een ppt geeft Michiel Wils toelichting bij dit punt.

---

## 7. IR 1 – Vraag van raadslid van raadslid Kurt Persegael: Onderhoud en herstellingen van voetpaden in onze stad

### Toelichting

Omdat Kurt Persegael niet aanwezig was, wordt hieronder in grote lijnen uiteengezet wat er in de presentatie werd toegelicht.

- Bij het beheer van de openbare ruimte maken we keuzes: kijken welke middelen we hebben (kosten, grondstoffen, mensen), welke doelen we willen behalen (prestaties), en wat er fout kan gaan (risico's).
- De kunst is om te zoeken naar de optimale balans die is uit te leggen aan een ander.
- Professionaliseren van het assetmanagement betekent het in samenhang verbeteren van onze werkwijze in de gehele keten van beleid en politiek tot en met de uitvoering en weer terug.
- We maken afspraken over het budget dat er besteed kan worden en welke kwaliteit er dan verwacht mag worden.
- Theoretisch gaan riolen 80 jaar mee. Een weg gaat minder lang mee dus best te vervangen na 40 jaar. Aangezien er vaak in voetpaden wordt gegraven worden deze best om de 20 jaar vernieuwd. Als heraanleg van alle voetpaden ongeveer 20 miljoen kost, en we de voetpaden op 40 jaar tijd 1 keer extra moeten heraanleggen, dan hebben we gemiddeld 500.000 euro per jaar nodig om de voetpaden op een standaardkwaliteit te onderhouden. Momenteel is er een budget van 425.000 euro voor regulier onderhoud van voetpaden, fietspaden en rijwegen in klinkers en beton.
- Wanneer de budgetten voor standaardkwaliteit niet vrijgemaakt kunnen worden, spreken we dus af dat het moment waarop onderhoud gebeurt de kwaliteit minder is dan bij de standaard. We verschuiven de norm waarop we zullen ingrijpen met onderhoud.
- Dit ligt misschien verder weg van de verwachtingen van bepaalde of de meeste gebruikers.
- Wanneer er in de krant geschreven wordt dat de stoepen in erbarmelijke staat verkeren, lezen we vooral dat de afstemming tussen "budget dat we willen spenderen" en "kwaliteit die we willen behalen" zoals vooropgesteld binnen het assetmanagement, niet voor iedereen duidelijk is.
- Indien we de kwaliteit omhoog willen, zal dat ook een financiële impact hebben.
- Om aan assetmanagement te kunnen doen willen we de staat van deze infrastructuur in beeld hebben. Die info gebruiken we ook als bouwsteen voor het opstellen van de onze meerjarenplannen.

(volgende slide)

- Bij de opmaak van de strategische meerjarenplanning werd er gekeken naar de toestand van de straten (beoordeling opgemaakt begin deze legislatuur), de toestand van de riolering en de toestand van de voetpaden (de toestand wordt om de 2 jaar bekeken).
- De toestand van rijwegen in slechte staat is verspreid over de stad. Voor de voetpaden met een slechte beoordeling geldt hetzelfde.
- Voor de straten in slechte toestand werd gekeken naar de staat van de riolering. Is de riolering slecht dan wordt dit aan college voorgelegd als een totaal investeringsproject. Is de riolering in goede staat volstaat wegonderhoud en kan dit worden voorgesteld als een onderhoudsproject.
- Om de timing van de onderhoudsprojecten te bepalen wordt er aan de nutsmaatschappijen gevraagd of zij hier werken moeten uitvoeren aangezien hun werken best vóór het onderhoud worden uitgevoerd. Waar er geen grote werken nodig zijn, kan er sneller gestart worden met het wegonderhoud.
- Bij alle herinrichtingen en onderhoudswerken wordt er rekening gehouden met het verbeteren van de toegankelijkheid voor kinderen, senioren, kinderwagens en personen met een beperking. Dit vraagt aandacht voor duidelijkheid, drempelloze passage, voldoende breedte, beperkte dwarshellings,.... Deze zaken worden steeds meegenomen.
- Op basis van de resultaten van de beoordelingen wordt er een onderhoudsplanning opgemaakt. Daarbij wordt rekening gehouden met andere noodzakelijke werken (staat wegdek, staat riolering, reeds voorzien in meerjarenplanning als totaalproject). Ondertussen zijn van de slechte voetpaden al heel wat zones aangepakt zoals onder andere Jef Buyckstraat, Baron du Fourstraat, Smiskensstraat, Jef Van Heupenstraat, Tingietersstraat, Tramstraat.
- Wanneer enkel het voetpad wordt aangepakt, moeten hier soms toegevingen worden gedaan omdat voor een optimale situatie ook de halve rijbaan mee zou moeten worden aangepakt, en er aan de boordsteen moet worden gestopt met de uitvoering van de werken.
- Voor onderhoud wegen in beton, kasseien, klinkers, fiets- en voetpaden tezamen is er een jaarlijks budget van ongeveer 424.000

- Op basis van bovenstaande werd een lijst samengesteld met de onderhoudsprojecten die deze legislatuur worden aangepakt :
  - Apostoliekensstraat
  - Veldstraat – Beekstraat
  - Sint Beggaplein
- Naast de vernoemde straten worden er jaarlijks ook nog gekeken welk restbudget er besteed kan worden voor de aanpak van dringende kleinere werken.
- Zo werd er dit jaar het pad tussen de Heidevenstraat en Beemdenstraat aangepakt en werd het voetpad aan de zijde van de school in de Nijverheidsstraat herlegd.

(volgende slide)

- Dit jaar wordt er nog gewerkt aan de voetpaden omgeving Sint Beggaplein, Hogestraat en Slachthuisstraat en start de heraanleg van de Nonnenstraat.
- Volgend jaar worden onder andere Otterstraat, Apostoliekensstraat, Veldstraat en Beekstraat aangepakt.
- Zoals eerder vermeld bestaat er hiernaast nog een stukje regulier onderhoud waarbij nu de Slachthuisstraat werd ingepland. Ook onze eigen onderhoudsploeg zorgt voor het reguliere onderhoud.

(volgende slide)

- Voor de grote infrastructuurwerken zoals Otterstraat, Apostoliekensstraat en Sint Beggaplein worden de bewoners tijdens de planopmaak betrokken. Zij hebben daarbij inspraak in het ontwerpproces.
- Voor onderhoudswerken en plaatselijke herstellingen wordt de bestaand toestand hersteld en is er geen participatie voorzien.
- Burgers kunnen steeds gevaarlijke punten of opmerkingen aan de stad doorgeven via het meldingsformulier. Op deze manier is er ook een zekere mate van permanente inspraak.
- De meeste problemen die worden gemeld via het meldingsformulier hebben betrekking op verzakkingen.
- Alle meldingen komen in het meldingsstelsel 3P terecht. Dit meldpunt wordt door 2 personeelsleden actief opgevolgd. Zij dragen er zorg voor dat de inwoners ook geïnformeerd worden omtrent de behandeling van hun melding.

(volgende slide)

- In de meerjarenbegroting is er een budget voorzien om periodiek (om de 2 jaar) een externe beoordeling te maken van de voetpaden. Deze werd in 2020 niet opgestart aangezien Fiberklaar bekend maakte om alle voetpaden open te leggen en dat een beoordeling van de voetpaden weinig zinvol is als deze vervolgens worden opengebroken.
- De laatste inspectie van de voetpaden dateert dus van 2018. In 2024 wordt dit opnieuw uitgevoerd.
- Na de werken van nutsmaatschappijen wordt er met hen een rondgang gehouden om te beoordelen of de voetpaden goed hersteld werden. Deze rondgang volgt op het einde van de werken en een tweede keer na iets meer dan een jaar om te zien of er geen verzakkingen plaatsvinden binnen de waarborg periode.
- Alle voetpaden worden dus geïnspecteerd en beoordeeld. Waar deze niet goed hersteld zijn, wordt aan de nutsmaatschappij opgelegd om dit terug te herstellen.
- Deze aanpak volgt de procedures zoals vermeld in de “Code voor infrastructuur en nutswerken langs gemeentewegen” zoals opgesteld door de VVSG.

(volgende slide)

- Binnen de stad is er 1 persoon fulltime bezig met het opvolgen van de werken door nutsmaatschappijen, met in hoofdzaak de controle of het openbaar domein correct wordt hersteld.
- Binnen de vergunningen wordt er voorzien om vooraf een plaatsbeschrijving te voorzien. Zo niet wordt er uitgegaan dat het voetpad in perfecte staat verkeerd. Na de werken moet de zone waar gewerkt werd perfect hersteld worden. Er moet echter worden aangewerkt aan de bestaande situatie. Indien het voetpad naast de sleuf niet in perfecte staat verkeerd, zal het na de herstelling door de nutsmaatschappij ook niet perfect herlegd zijn.
- De stad Turnhout heeft ongeveer 171 kilometer voetpaden. Wanneer nutsmaatschappijen de sleufbreedte op hun kosten herstellen en de stad de overige breedte van het voetpad zou herleggen, vraagt dit een investering van de stad van meer dan 13 miljoen euro (indien alle boordstenen reeds de perfecte hoogte hebben en nog in goede staat zijn). Dit is budgettair niet voorzien.

## **Notulen**

Aan de hand van een ppt geeft Steven Mateusen, na inlichting van Marc Boogers, toelichting bij dit punt.

Reccino Van Lommel heeft snel de berekening gemaakt dat wanneer een voetpad om de twintig jaar vervangen moet worden, rekening houdend met 171 km voetpad, er eigenlijk elk jaar, gemiddeld, 8,5 km voetpad per jaar vervangen moet worden.

Steven Mateusen antwoordt dat dit in principe zo zou moeten zijn. De piek wordt stilaan dramatisch. Alles wat na 1960 werd aangelegd, moet na 80 jaar terug opnieuw aangepakt worden. Binnen een aantal jaar komt er een bulk aan.

Mario Geys vraagt wat de scores betekenen en hoe je er aan komt.

Steven Mateusen verduidelijkt dat elk riool een score krijgt. Dit is een Europese norm over hoe je een riool moet beoordelen om te kijken waar er gebreken zijn (vb. stabiliteitsgebreken) . Er moet een inschatting gemaakt worden hoe ernstig de schade is. Zo staan de staat van het riool en de staat van de weg in verhouding tot elkaar.

Bart Voordeckers vindt het een goed verhaal om te brengen. Hij vindt dat er soms wat beter moet worden nagedacht over de dingen. En niet van: er is een plan, maar de nood breekt nu aan, moet dit dan niet best nu aangepakt worden?

Marc Boogers stelt een relevante vraag aan Steven over de Steenweg op Oosthoven. Die straat stond ingepland maar omwille van bepaalde redenen schuift dat op.

Steven Mateusen meldt dat dat een budgettaire vraag is. Enerzijds wordt er elk jaar een budget opgemaakt om straten te onderhouden en op te knappen, en anderzijds een lijst van straten die dat jaar moeten aangepakt worden. Als er dan een andere straat dringend opgeknapt moet worden en niet in die lijst stond, dan moet er beslist worden om een andere straat dat jaar niet of later dan voorzien te doen. Of gaan we dat budget gebruiken om andere straten 'op te lappen'? Daar moet dan door het college over beslist worden.

Bart Voordeckers meent dat dit dan toch een soort doorschuifstelsel is: als een straat niet aangepakt kan worden om eender welke reden, dan kan het percentage dat daarvoor voorzien was, toch opgeschoven worden naar een ander budget. Zo haalt hij het voorbeeld van de Apostoliekenstraat aan. Een straat waar men al tien jaar op wacht om op te knappen, maar nog steeds niet gebeurd is. Elke winter komen daar grote putten in de weg omdat ze steeds tijdelijk opgelapt worden, maar niets definitiefs.

Steven Mateusen geeft mee dat dat deels wel kan. Heel vroeger werd dat al wel eens gedaan met de Begijnenstraat en Koning Albertstraat met 'rap nog een laagje asfalt'. Je creëert een ander probleem. Want het is steeds gebricoleer op gebricoleer, wat niet ideaal is en wat in verhouding redelijk wat geld kost. Als er overeen wordt gekomen om projecten toch vooruit te schuiven en er wordt een bepaald percentage gebruikt om gewoon onderhoud te doen, dan kan dat soort dingen opgevangen worden.

Marc Boogers meent dat dit wel eens kan bekeken worden.

Uit het publiek komt er een soortgelijke opmerking. Omwille van de nutsvoorzieningen kan het lang duren voor zo'n reparatie kan worden uitgevoerd. Zo wordt het voorbeeld van de Slagmolenstraat in het Schorvoort aangehaald.

Steven Mateusen meldt dat de minister het project heeft goedgekeurd en op middellange termijn gaat daar riolering komen. Hij heeft nog geen officiële documenten ontvangen, maar volgende zomer zou het voorontwerp moeten ingediend worden. In principe zou daar binnen 3 jaar een kraan moeten staan.

Uit het publiek komt de reactie dat men hoopt dat men nu niet weer 30 jaar moet wachten op de realisatie. Men had ook nog verduidelijking gevraagd rond de melding dat er in principe om de 2 jaar een controle wordt uitgevoerd naar de stand van zaken van rioleringswerken. Men vraagt zich af hoe het dan kan dat een fietspad zoals in de Slagmolenstraat in zulke slechte staat terechtkomt als in principe deze om de 2 jaar wordt opengelegd.

Steven Mateusen verduidelijkt dat het fietspad van de Slagmolenstraat al van 2018 of misschien al vroeger op de planning staat om heraan te leggen. Als het fietspad er volledig uit moet om terug aan te leggen, moet die 8 jaar later opnieuw opgebroken worden voor de rioleringswerken. Momenteel is er geen budget om om de 8 jaar stukken uit te breken en terug aan te leggen.

Het publiek meldt dat dezelfde situatie geldt voor het voetpad van het stadspark.

Marc Boogers geeft mee dat dit ingepland staat na de werken van de Slagmolenstraat.

Steven Mateusen vult aan dat dit ergens in 2024 zal zijn.

Mario Geys verwijst naar de presentatie waarbij werd vermeld dat er dagelijks 3 personen bezig zijn met alle meldingen die bij het meldpunt binnenkomen. Hij vraagt over hoeveel meldingen per jaar dit gaat.

Marc Boogers geeft mee om dit mee op te nemen in het verslag.

Luc Debondt dacht dat dit gaat rond een 1 200 meldingen per maand.

Uit het publiek komt de mededeling dat er goed werk wordt geleverd bij de diensten waar de meldingen terechtkomen. Men reageert vrij snel en je wordt steeds op de hoogte gehouden van de volgende stappen.

Aanvullend aan de vraag van Mario Geys kan je in bijlage de analyse van het Meldpunt van 2022 terugvinden. Om al een idee te geven:

In 2022 waren er 15 243 meldingen, in 2021 waren er 15 401 meldingen en in 2020 waren dat er 15 407.

---

## 8. Punten gemeenteraad en raad voor maatschappelijk welzijn

### Notulen

Marc Boogers en Stijn Adriaensens overlopen de agenda van de gemeenteraad en de raad voor maatschappelijk welzijn.

---

## 9. Uit het college

### Notulen

Er werden geen extra punten aangebracht.

## Meldpunt 2022

Aantal meldingen	15 243
Afgewerkte meldingen	14 924 (97,9%)
Openstaande meldingen	319 ( 2,1%)

Interne meldingen: 13 220 (87%)

Externe meldingen: 2 023 (13%)

### Melders

Interne melders	9 471	62,1%
• Gemeenschapswachten	2 403	25,4%
• anderen	7068	74,6%
Externe melders	5 772	37,9%

### Verwerking orders - intern

	Aantal	Afgewerkt	Afgewerkt %
<b>Gebouwen</b>	1 006	945	93,9 %
<b>Gebouwtechnieken</b>	861	834	96,9%
<b>Groen</b>	4 154	4 097	98,6%
<b>Reiniging</b>	4 319	4 319	100%
<b>Wegen</b>	1 225	1 118	91,3%
<b>Verkeer</b>	655	644	98,3%
<b>Garage</b>	236	235	99,6%
<b>Logistiek</b>	764	756	99,0%

## Verwerking orders – extern

	<b>Aantal</b>	<b>Afgewerkt</b>	<b>Afgewerkt %</b>
<b>Mobiliteit</b>	120	89	74,2%
<b>Politie</b>	98	98	100%
<b>Aquafin</b>	165	161	97,6%
<b>Aannemer</b>	150	140	93,3%
<b>Aannemer Fiber</b>	15	15	100%
<b>Aannemer Groen</b>	131	131	100%
<b>AWV</b>	91	91	100%
<b>De Lijn</b>	4	4	100%
<b>Fluvius</b>	147	147	100%
<b>NV De Scheepvaart</b>	10	10	100%
<b>Pidpa</b>	13	13	100%
<b>Preventiedienst (ophaling fietsen)</b>	632	632	100%
<b>Telenet</b>	21	21	100%
<b>Anderen</b>	202	202	100%

## Meldingen via:

3P Mobiel	3 415	22,4%
Meldingsformulier	4 142	27,2%
Stadsbedrijven	4 379	28,7%
Politie	288	1,9%
Andere diensten	3 019	19,8%



### **Top 10 andere diensten**

Facility Management	441	14,6%
Wegen& Riolering en Mobiliteit	274	9,1%
Wollewei	228	7,6%
Kinderopvang	140	4,6%
Patrimonium (Lieve Wouters)	132	4,4%
Ondernemen & Werk	77	2,6%
Speelkaartenmuseum	75	2,5%
Sport	75	2,5%
Evenementen	70	2,3%
Milieu	69	2,3%

### **Ontleningen**

Ontleningen	270	
Volksspelen	32	11,9 %
Anderen	238	88,1 %

