

Commissie 4

Notulen

Zitting van 6 december 2023

Samenstelling:

Aanwezig:

De heer Jeff Dierckx, voorzitter; De heer Marc Boogers, schepen; De heer Stijn Adriaensens, schepen; De heer Achraf El Yakhlofi, 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; De heer Wout Schafraet, raadslid.

Mevrouw Charlotte Verboven, secretaris.

Zijn eveneens aanwezig:

De heer Peter Segers, raadslid.

Verontschuldigd:

De heer Hannes Anaf, raadslid.

6 december 2023 19:30 - De voorzitter opent de openbare zitting

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Notulen

Het verslag van de vorige vergadering werd goedgekeurd.

2. Inname van standpunten over de dagorde en vaststelling van het mandaat van een volmachtdrager en plaatsvervangend volmachtdrager in de buitengewone algemene vergadering van Cipal op 14 december 2023

Toelichting

Op donderdag 14 december 2023 om 16u00 organiseert Cipal een 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 geeft toelichting bij dit punt.

Reccino Van Lommel vraagt of hij het goed begrepen heeft dat er in totaliteit minder werknemers zijn dan vroeger.

Francis Stijnen verduidelijkt dat dit tegenover vroeger, toen alle activiteiten van ontwikkeling van software nog binnen Cipal zaten, wel geval het was. Toen had je meer dan honderd medewerkers. Maar via een NV is dat afgesplitst naar een private sector gegaan. Nu zou dat nog over acht personen gaan.

Reccino Van Lommel verneemt dat het tegenwoordig moeilijk is om als lokaal bestuur iets te bekomen bij Cipal.

Francis Stijnen verduidelijkt dat door de verandering van de structuur de impact van lokale besturen op hetgeen er in de private ondernemingen gebeurt sterk verkleind is, omdat je er niet meer rechtstreeks in zit. Anderzijds zit je wel in een betere positie om vragen door te duwen doordat de vervlochtenheid van vroeger voor een stukje weg is. Het heeft pro's en contra's. Het was ook niet meer haalbaar om het onder één noemer te houden.

Reccino Van Lommel vraagt of de 32 miljoen euro voor pensioen voortkomende is van opgebouwde winsten of zijn dat extra bijdragen.

Francis Stijnen legt uit dat die voortkomen vanuit participaties en men zo een buffer heeft opgebouwd om de respo te kunnen uitbetalen in de toekomst. Men weet wat er aan zit te komen qua respo. Als er niks werd gedaan, zouden

de vennoten extra bijdragen moeten ophoesten.

3. Opmaak van een gemeentelijk beleidsplan inclusief plan MER – lastvoorwaarden en gunningswijze

Toelichting

Om de huidige maatschappelijke en klimatologische uitdagingen te integreren en de verdere groei en ontwikkeling van de stad op een duurzame en slimme manier aan te pakken is een herziening nodig van onze visie op ruimte in de vorm van een beleidsplan.

Een beleidsplan is opgebouwd uit een strategische visie en een set van beleidskaders. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van belangrijke beleidsopties op lange termijn (strategische doelstellingen). Beleidskaders zijn operationeel van aard en hebben een kortere looptijd.

De modernisering van het systeem van beleidsplanning werd voorzien in het Vlaams Regeerakkoord 2014-2019 en is vooropgezet in de Beleidsnota Omgeving 2014-2019.

De VCRO bevat de basisregels voor de opmaak van de ruimtelijke beleidsplannen.

Het besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels voor de opmaak, de vaststelling en de herziening van ruimtelijke beleidsplannen van 30 maart 2018 regelt de opmaak van de ruimtelijke beleidsplannen meer in detail, en regelt de inwerkingtreding van de nieuwe decretale bepalingen.

Voor het opmaken van een “beleidsplan ruimte Turnhout” wensen we beroep te doen op de expertise van een extern studiebureau.

Notulen

Aan de hand van een ppt geeft Tom Baeyens, na inleiding van Stijn Adriaensens, toelichting bij dit punt.

Wout Schafraet heeft verschillende vragen. 1. Hij vraagt zich af of hij het ermee eens is met de stelling dat het nu stroef loopt. Sommige dossiers laten heel wat ruimte voor interpretatie. Wat moet er dan nog soepeler? Hij vindt het wel evident dat het geupdate moet worden. 2. Er zijn momenteel nog enkele grotere domeinen in de stad die in privé-handen zijn: gaan deze hier ook in verwerkt worden?

Stijn Adriaensens zegt dat het antwoord op de eerste vraag al vervat zit in de vraag. Er wordt nu heel rigide bepaald wat er waar mag/kan komen. Het is alleen een maatstaf bij een aanvraag. Het is geen reden om weigering van een vergunning. De opbouw van een beleidsplan is anders. Er zijn basislijnen zonder dat je ze exact op die manier benoemt. Je kan wel bepalen wat er met bepaalde typen van gebieden moet gebeuren. Daar zal in de toekomst zo mee omgegaan worden. Vanuit Vlaanderen is beslist om beleidskaders anders te creëren om het spanningsveld te ontspannen. De structuur waarbinnen je ruimtelijke ordening, milieu en mobiliteit gaat voegen, heeft een heel andere kadering. Er kan een beter rechtszeker kader gecreeërd worden op basis van het vergunningenbeleid.

Bart Voordeckers vindt het op zich goed dat dit gebeurt. De tijdshorizon is veel korter. Het is een plan waar men in 2004 al aan begonnen was. Hij vraagt zich af of de langetermijnvisie ook niet vervalt als het beleidsplan zou vervallen. Er moet goed nagedacht worden wat daar de eventuele consequenties van kunnen zijn. Hij geeft het mee als een aanbeveling naar volgende legislatuur.

Stijn Adriaensens deelt mee dat zij een volledig jaar hebben om die zaken te capteren en in te schalen welke risico's er kunnen opduiken. Hij is geen voorstander van een bouwstop, zoals in andere gemeenten. Daarom is men er niet blind aan begonnen. Dit jaar dient om veel info te verschaffen zodat er een korte, middellange en lange termijn kan gecreeërd worden. Een aantal principes kunnen als vooronderzoek meegepakt worden.

Bart Voordeckers vraagt of er ook een beleidskader is rond woonontwikkelingen

Stijn Adriaensens verduidelijkt dat je in een beleidsplan niet gaat spreken over dat perceel. Er wordt een structuur gecreeërd over die typologie van de grond en hoe er mee aan de slag moet worden gegaan. Dan worden er op planniveau gedetailleerde uitspraken gedaan. Een klimaatplan kan niet geïmplementeerd worden als er geen beleidskader is.

4. Dading aangaande project 22.719 – TUR 3016: Afkoppeling Slachthuisstraat

Toelichting

Gedurende de COVID-periode werden veel claims ontvangen van de aannemers aangaande extra verlies door COVID. Om de gevolgen van COVID in kaart te brengen heeft Aquafin net zoals andere opdrachtgevers (MOW; Fluvius, ...) een regeling uitgewerkt met de aannemers om rechtszaken en verwijlintersten te vermijden.

Dit alles is opgenomen in een dading.

De gemeenteraad wordt gevraagd akkoord te gaan met deze dading.

Notulen

Aan de hand van een ppt geeft Steven Mateusen toelichting bij dit punt.

5. Dading aangaande project 21.194 VAA – TUR 3033: Heizijde West deel 1

Toelichting

Gedurende de COVID-periode werden veel claims ontvangen van de aannemers aangaande extra verlies door COVID. Om de gevolgen van COVID in kaart te brengen heeft Aquafin net zoals andere opdrachtgevers (MOW; Fluvius, ...) een regeling uitgewerkt met de aannemers om rechtszaken en verwijlinteressen te vermijden.

Dit alles is opgenomen in een dading.

De gemeenteraad wordt gevraagd akkoord te gaan met deze dading.

Notulen

Aan de hand van een ppt geeft Steven Mateusen toelichting bij dit punt.

6. Aanbesteding onderhoud aan kleinschalige verhardingen

Toelichting

Heel wat voetpaden en rijwegen in kleinschalige verhardingen (betonstraatstenen, kasseien, etc...) in Turnhout zijn in slechte staat. Om toch het nodige onderhoudswerk uit te kunnen voeren is een onderhoudsbestek essentieel om kort op de vraag in te spelen. Daarnaast zijn er ook verkeerstechnische ingrepen om de verkeersveiligheid in de stad te verhogen én kunnen aanpassingen omwille van onthardingsprojecten door een externe aannemer worden uitgevoerd.

Het maximale bedrag voor de uitvoering van onderhoud aan kleinschalige verhardingen voor lopende opdracht zal na begin 2024 zijn opgebruikt. Het is aangewezen om alvast een nieuwe procedure op te starten om ook andere onderhoudswerken te kunnen realiseren.

Omwille van deze reden is het aangewezen om de opdracht opnieuw aan te besteden.

Notulen

Aan de hand van een ppt geeft Steven Mateusen toelichting bij dit punt.

7. Aanbesteding onderhoud asfalt 2024-2027

Toelichting

In het kader van de opdracht "Asfaltherstellingen 2024-2027" werd een bestek opgesteld door Facility Management in samenspraak met de dienst Riolerings en wegen. De opdracht omvat een inhaalslag rond asfaltonderhoud in 2024 en het reguliere jaarlijkse onderhoud voor asfalt in 2025, 2026 en 2027.

Notulen

Aan de hand van een ppt geeft Steven Mateusen toelichting bij dit punt.

Reccino Van Lommel vraagt of de belangrijkste werken die zullen worden uitgevoerd binnen het budget kunnen worden meegedeeld.

Marc Boogers deelt mee dat er een onderscheid wordt gemaakt tussen kleinschalige verhardingen. Dat zijn o.a. voetpaden waarvan in 2018 een laatste inspectie is geweest door een extern bureau. Daaruit is gekomen dat een aantal voetpaden hersteld of herlegd moeten worden. Een aantal zijn er ondertussen gebeurd. In 2024 zal er opnieuw een bureau aangesteld worden om alle voetpaden te controleren. Terzelfdertijd loopt er een programma aan het Stadspark. Dat zit ook in de timing voor dit en volgend jaar. Er is ook een lijst die uitgevoerd werd, die loopt gewoon verder. Er zijn meldingen rond asfalt gekomen. Regulier gaat dit over 300 000 euro/jaar en daar wordt nog 900 000 euro aan toegevoegd, exclusief BTW. Op de visuele waarnemingen werd een bijkomende lijst opgemaakt van gedeeltelijke en volledige asfaltherstellingen. Bij het gemeenteraadsbesluit zit een bestek bij van wat er concreet zal uitgevoerd worden.

Reccino Van Lommel deelt mee dat er nog enkele straten zijn waar nog kasseien liggen en vraagt of deze straten eerst onder handen worden genomen. Of is dat een ander budget?

Marc Boogers geeft mee dat dat een ander budget is, namelijk het jaarlijkst onderhoudsbudget. Een stuk daarvan zit hierin vervat, maar dat wordt gecombineerd met verhardingsbudgetten en verkeersveiligheid. De laatste kasseistraten worden eruit gehaald. Morgenavond vindt de bewonersvergadering Veldstraat-Beekstraat-Pieter de Nefstraat plaats, wat kasseistraten zijn, met een voorstel van principes richting woonerf. Aanleg is voorzien in najaar 2024 (voor Beek- en Veldstraat). Pieter de Nefstraat is ook een rioleringsproject en zal het jaar erna ingepland worden. Toevallig is men in de Lodewijk De Koningstraat geweest, waar een eerste bewonersvergadering heeft plaatsgenomen om ook daar de kasseien te verwijderen en te vervangen. Een eerste voorstel werd doorlopen en daar zal in de helft van volgend jaar opnieuw met de bewoners worden samengezeten, zodat de bezorgdheden kunnen worden onderzocht e.d. Dat zal een project voor 2025 worden. De Otterstraat wordt begin volgend jaar gestart. In de Kongstraat loopt ook een project met de diensten om te kijken of de kasseien daar verwijderd en vervangen kunnen worden. Dat zou men graag in de eerste helft van volgend jaar willen aanpakken. Er wordt gehoopt dat binnen twee jaar de laatste kasseien eruit zijn. De Laguitstraat zal nog even duren.

Steven Mateusen vult aan dat daarover eergisteren vergaderd werd met Onroerend erfgoed, AWV, dienst Integraal Waterbeleid voornamelijk rond de problematiek van de aanleg van de fietspaden langs de N119. Sinds het ontwerp is het parkdomein geklasseerd en moet het fietspaddossier aangepast worden. Als die knoop ontward is, wordt er uitgekeken naar de uitvoering, want dat sleept al 20 jaar aan.

Uit het publiek komt de vraag of het klopt dat het voetpad van het Stadspark in 2024 zal worden aangepakt.

Marc Boogers bevestigt dat dit in het voorjaar van 2024 zal worden uitgevoerd.

Steven Mateusen deelt mee dat er nog een kabel van Wire moet worden gelegd waarna dit kan worden uitgevoerd.

8. Aanleg en inrichting van openbaar domein bij verkaveling Duivendongenstraat-Glazeniersstraat – VK 2023 8

Notulen

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

9. Toelichting voorlopige vaststelling rooilijnplannen omgeving Smiskens-Technico en omgeving Molenberg-Maalderstraat

Notulen

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

Reccino Van Lommel vraagt of dit (omgeving Molenberg-Maalderstraat) een verkoop is van de ene naar de andere projectontwikkelaar.

Michiel Wils verduidelijkt dat dit een stukje grond is dat moest worden overgedragen voor openbaar domein wat door de projectontwikkelaar mee verkocht werd. Het moest dus nog rechtgezet worden. Het paadje van de Maalderstraat zat oorspronkelijk niet binnen de rooilijn, maar het leek wel nuttig om dat er nu wel bij te betrekken, zodat het statuut meer kracht krijgt.

10. Kader voor vestigingen van wedkantoren op het grondgebied Turnhout

Toelichting

Er wordt een kader voor vestiging wedkantoren aan de gemeenteraad voorgelegd.

Notulen

Aan de hand van een ppt geeft Melanie Ryckaert, na inleiding van Stijn Adriaensens, toelichting bij dit punt.

Bart Voordeckers pleit ervoor om het vanuit een andere optiek te bekijken, namelijk: waar willen we wel wedkantoren vestigen? Hij is voorstander om één straat/zone in te richten voor wedkantoren. Zo kan dit makkelijker gecontroleerd worden. Een stationsbuurt lijkt hem de meest geschikte locatie voor zoiets.

Stijn Adriaensens legt uit dat er bovenlokale richtlijnen zijn waar men niet buiten kan. Er is een regelgevend kader waarin men moet blijven. Er zijn gesprekken gevoerd, maar het probleem is dat wanneer je begint te schipperen met parameters en je laat er eentje weg, dan komt er iemand anders tegen in. Welke parameter die wettelijk is bepaald, ga je downgraden en naast je leerleggen, dat is een moeilijk gegeven.

Peter Segers meent dat er aanvragen zullen komen voor vestigingen in de Steenweg op Gierle. Daar zou het enigszins mogelijk zijn, rekening houdend met alle perimeters en parameters.

Melanie Ryckaert geeft mee dat daar enigszins een nuance is omdat daar een RUP is gelegen waarin bepaald wordt dat men minstens 1 000 m² handelsoppervlakte moet hebben. Dus dan ga je al naar bestaande handelsruimten moeten kijken daar.

Bart Voordeckers verwacht eerder vragen rond de Nieuwe Kaai. Daar zijn nog de meeste mogelijkheden.

Melanie Ryckaert verduidelijkt dat men in de gesprekken aangegeven heeft dat men in dialoog wil gaan. Dat ligt op de grens van de parameter 'jeugdruimte'.

Stijn Adriaensens zegt nog dat men gehouden is aan de parameters die er zijn.

Uit het publiek komt de vraag of er een rem komt op bijvoorbeeld een school die men in de toekomst zou willen bouwen, omdat er in de nabije omgeving wedkantoren gelegen zijn die aan de huidige parameters voldeden in de tijd van aanvraag.

Melanie Ryckaert antwoordt kort en bondig 'nee'. Het is indicatief zoals gezegd. Er zal pragmatisch met aanvraag omgegaan moeten worden .

Achraf El Yakhlofi vraagt waarom er niet gekozen werd om wedkantoren te weren, zoals in sommige andere gemeenten.

Stijn Adriaensens verduidelijkt dat wanneer men 'nee' zegt zonder meer, dan overleef je een raad van state niet. Onderliggend kan je hierin wel gaan implementeren. Het bovenliggend kader moet altijd meegenomen worden.

Wout Schafraet vraagt of het enigszins mogelijk is om het te bekijken waar het wel toegelaten kan worden.

Stijn Adriaensens geeft mee dat alle aanvragen die binnenkomen bekeken zullen worden, binnen een specifiek kader om ermee om te gaan. Als men er toch mee door wil gaan, zal er een convenant moeten worden opgemaakt met de Stad hoe het er effectief zal uitzien.

Uit het publiek komt de vraag wanneer men eigenlijk een wedkantoor is.

Melanie Ryckaert zegt dat daar criteria aan verbonden zijn. Zo mag een krantenwinkel twee automaten zetten. Ook de types van de automaten zijn vastgelegd. In wedkantoren mogen er alleen weddeschappen afgesloten worden, maar ook daar zijn criteria aan verbonden. Dat gaat dan over toegangscontrole, speelinzet, en dergelijke. En aan speelhallen zijn nog strengere criteria verbonden.

Het publiek verwacht dan een verschuiving van de krantenwinkels naar wedkantoren.

Melanie Ryckaert geeft mee dat er ook extra controle wordt uitgevoerd op krantenwinkels. Zij moeten ook een attest hebben van de burgemeester dat ze hun activiteiten mogen uitoefenen en moeten ook kunnen aantonen dat het geen schijnkrantenwinkel is. Zij moeten een contract hebben met een krantenleverancier en worden ook opgevolgd of zij regelmatig nieuwe kranten aanbieden.

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

Notulen

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

Kamiel Van Baelenstraat

/

Tieblokkenlaan

/

Baron du Fourstraat

/

Omgeving Jozef Simonslaan

Bart Voordeckers vraagt of er overleg geweest is met de brandweer aangezien de brandweer daar vaak passeert.

Karolien Van den Broeck deelt mee dat de brandweer hier sowieso over bevroegd werd. Zij kunnen ook alle straten blijven bereiken.

Jeff Dierckx vraagt of dat enkel met verkeersborden wordt aangegeven of ook met paaltjes.

Karolien Van den Broeck bevestigt dat er paaltjes geplaatst zullen worden. In de oefening die men deed rond het plaatsen van paaltjes is wel naar boven gekomen dat dit heel vaak een aanleiding kan zijn voor ongevallen met fietsers. Vandaar dat er ook een duidelijke wegmarkering zal worden aangebracht. Er zal ook gewerkt worden met snelheidsremmers, maar die zitten niet vervat in een aanvullend reglement.

12. Inname van standpunten over de dagorde en vaststelling van het mandaat van een volmachtdrager en plaatsvervangend volmachtdrager in de buitengewone algemene vergadering van Pidpa op 15 december 2023 + aanduiding bestuurder in de rvb van Water-link (Adelta) + aanduiding waarnemer op av van 15 december 2023

Toelichting

Pidpa organiseert op 15 december 2023 een buitengewone algemene vergadering. Zij vraagt om inname van standpunten over de dagorde en vaststelling van het mandaat van een volmachtdrager en plaatsvervangend volmachtdrager.

Notulen

Savannah van Dongen geeft toelichting bij dit punt.

Bart Voordeckers vindt dat er een bepaalde discussie niet wordt gevoerd. Het gesprek zou stil gevallen zijn. Hij vraagt zich dan ook af of het dan niet voorwaardelijk is wat er goedgekeurd moet worden. Hij vraagt of er toch net iets meer kan verteld worden.

Savannah van Dongen deelt mee dat er een extra raad van bestuur geweest is, waarbij extra communicatie werd uitgestuurd waarin specifiek gevraagd werd om toch te stemmen voor de fusie. Er werd juridisch advies verkregen dat dit door alle gemeenteraden goedgekeurd kan worden, er zou hiervoor niks in de weg staan.

Bart Voordeckers stelt zich de vraag waarom zij moeten stemmen als de gesprekken stilgelegd werden.

Savannah van Dongen geeft mee dat het niet interessant is om tegen de fusie te stemmen. Want zo zou er qua prijzen een stijging van 6% aan komen. Met een fusie zou dit 2% bedragen. Zij denkt dat het qua continuïteit geen goede beslissing voor Turnhout is om tegen de fusie te stemmen.

Reccino Van Lommel verwijst naar de knipperlichtonderhandelingen van voor de zomer en is daar wel bezorgd over. Hij heeft nog een vraag over het aantal bestuurders. Hij vraagt hoe de verdeling is, Antwerpen versus Pidpazone van vroeger. Dit om te vermijden dat de Kempen een kleinere stem zou hebben. In een fusie wordt er een stukje van de eigenheid afgegeven en er moet vermeden worden dat men in Antwerpen te veel te zeggen zou hebben over noden die wij kunnen bepalen. Dat is een bezorgdheid. Want in de tekst staat te lezen dat het over drie bestuurders gaat, maar Antwerpen zou zeven bestuurders kunnen voordragen.

Savannah van Dongen geeft mee dat deze evenredig verdeeld zijn.

Reccino Van Lommel geeft de samenstelling van de raad van bestuur: vijftien mensen, waarvan zeven door de Stad Antwerpen kunnen worden voorgedragen en drie op voordracht van de gemeentelijke deelnemers van het arrondissement Antwerpen, dat zijn er al tien. En dan heb je er nog vijf buiten Antwerpen, zijnde Mechelen en Turnhout. Dan zal er altijd moeten geluisterd worden naar de andere tien. Dit is in ons nadeel. Een fusie kan nuttig zijn als iedereen er beter van wordt. De prijsstijging is een valabel argument. Maar de beslissingsbevoegdheid en -recht dat wij na de fusie zouden krijgen, is maar heel beperkt. Buiten Antwerpen is het vijf op vijftien.

Stijn Adriaensens legt uit dat het hier om een bestuursorgaan gaat. Beslissing van een bestuursorgaan worden aanzien als een totaliteit en afwijkende stemmen moeten zich hierbij neerleggen. Een machtssysteem waar stemmen gelden, zit binnen de algemeen vergadering. Daar kan er wel naar een machtsevenwicht gekeken worden. Alle interkommunales zijn vastgelegd op vijftien bestuurders.

Reccino Van Lommel vraagt of die vijf op vijftien een veto kunnen stellen.

Stijn Adriaensens legt uit dat dat á la limite kan. Dan valt het bestuursorgaan. Het belang zit op de algemene vergadering.

Reccino Van Lommel vindt dat men voor de fusie toch een idee moet hebben hoe de samenstelling er zou uitzien na de fusie.

Savannah van Dongen zegt dat dit later in het besluit van de algemeen vergadering zal volgen.

Reccino Van Lommel had gehoopt dat dit in heel het vooronderzoek dat er geweest is, toch wel duidelijk zou geworden zijn en vraagt of dit voorgelegd kan worden vóór de gemeenteraad.

Mario Geys vraagt wat dat uiteindelijk met de waterprijs gaat doen.

Savannah van Dongen geeft mee dat de prijzen aangepast zullen worden aan elkaar. Momenteel staat het punt van de fusie niet ter discussie. Enkel de samenstelling van de fusie staat momenteel ter discussie.

Het publiek vindt het raar dat er iemand benoemd moet worden in een raad van bestuur die er niet is. Er zou onvoldoende vertrouwen zijn op basis van gelijkwaardigheid, zo vermeldt De Tijd.

Savannah Van Dongen zegt dat er veel formele brieven tussen Pidpa en Water-link aan het gaan zijn. Het persbericht dat net aangehaald werd, is niet voorgelegd geweest. Er zijn verschillende leden die hebben laten weten dat ze niet akkoord waren met punt 3 en 4. Er is een expliciete vraag geweest om een extra raad van bestuur in te lassen, om het gesprek wel te blijven aangaan. Zowel van Pidpa als Water-link zijn er stuurgroepen aangelegd die in overleg zijn met elkaar. Er wordt nu juridisch gekeken waar men staat en wat voor gevolgen dat heeft.

Reccino Van Lommel vraagt of de fusie alsnog kan afspringen omdat nog niet alles werd ondergebracht in één structuur.

Savannah van Dongen bevestigt dat dat nog kan.

13. IR 1 – Vraag van raadslid van raadslid Mario Geys: Bussen van De Lijn in onze stad

Toelichting

De stad gaat geregeld in overleg met De Lijn. Ik heb daarbij volgende vragen:

- Als je het wagenpark bekijkt, merk je dat die vaak verouderd is. Er zijn heel veel bussen die onze stad dagelijks doorkruisen. Wat zijn de euro-normen van deze voertuigen?
- Het College sprak eerder over elektrische bussen bij pachters van De Lijn. Wat is de reden waarom deze nog niet ingezet zijn?
- Hoe houdt een chauffeur van De Lijn zich aan de rij- en rusttijden? Ik weet dat schema's van De Lijn op papier aan de chauffeurs gegeven worden, maar wordt daarbij rekening gehouden met mogelijke vertragingen zodat een chauffeur zijn wettelijke pauze kan nemen?

Notulen

Marc Boogers heeft de vragen voorgelegd aan De Lijn maar door de vele afwezigheden niet veel antwoorden gekregen. Van zodra de antwoorden er zijn, zullen ze toegevoegd worden bij het verslag. (zie bijlage)

14. IR 2 – Vraag van raadslid van raadslid Reccino Van Lommel: Inrichting van woonerven in Turnhout

Toelichting

Ingevolge de commissievergadering van 8 november jl, had ik graag een vervollediging van de toelichting rond:

- de concreet gestelde vragen van de bewoners van het Gritselhof;
- het al dan niet toekomstig blijven vastbeitelen van een woonerf en het aantal bijhorende parkeerplaatsen in de omgevingsvergunning.

Notulen

Marc Boogers geeft mee dat dit een samenspel van een aantal diensten en bevoegdheden is. Karolien Van de Broeck en Cedric Heerman werden samen op dit dossier gezet. Er is overleg geweest met IOK; zij hebben ook enkele zaken meegegeven. Wanneer bij het begin van het project al duidelijk wordt welke richting rond inrichtingsprincipes we zullen gaan dan wordt er vanaf de start al een soort 'dwang' opgenomen, binnen omgevingsvergunning-verkavelingsvergunning. De ontwerp- en vergunningsfase is vaak al duidelijk of er een woonerf wordt aangeduid. Er zou in de vergunning vermeld kunnen staan dat deze wordt afgeleverd maar er moet rekening gehouden worden met het advies van M&G. De effectieve aanduiding van een woonerf is het laatste wat in

een aanvullend reglement wordt opgenomen en wat door de gemeenteraad moet worden goedgekeurd. Wat niet wil zeggen dat het eerst wordt aangeduid voor het op de gemeenteraad wordt goedgekeurd.

Het statuut van de weg staat los van de vergunning. In de toekomst zal er een woonerf meegegeven worden als suggestie, maar dit zal niet meer verankerd worden in de vergunning. Wel in een gemeenteraadsbesluit bij een aanvullend reglement. Bij de aanleg van nieuw openbaar domein moet de vergunning iets aangeven over de eerste aanleg van de weg. Een latere heraanleg moet worden beslist in de gemeenteraad. Bij een heraanleg van straten van kasseistraten moet er een omgevingsvergunning zijn.

Reccino Van Lommel vat samen dat wanneer men van een woonerf een klassieke straat wil maken dan moeten er ook stoepen e.d. worden aangelegd. Zijn volgende vraag is welke boodschap hij de bewoners van het Gritselhof nu kan meegeven.

Marc Boogers legt uit dat het college een standpunt heeft ingenomen en dat het statuut van woonerf behouden blijft. Ook wat het aantal parkeerplaatsen betreft: dit blijft onveranderd. Uit de verkavelingsvergunning blijkt dat er bezwaar rond parkeerplaatsen is geweest en dit werd in een uitvoerige alinea uitgelegd waarom vier parkeerplaatsen voldoende is. (deze alinea zal integraal worden toegevoegd.)

Een bewoner van het Gritselhof zit in het publiek en verduidelijkt dat zij heel blij zijn dat zij daar wonen. Enkel met de toekenning van de parkeerplaatsen hebben zij het moeilijk. Er zijn zes huizen en twee appartementen waarvan de appartementen geen staanplaatsen hebben. De bewoners hebben bijna allemaal twee auto's, dus te weinig parkeerplaatsen.

Marc Boogers legt uit dat men geen rekening kan houden met twee auto's per woning. Er zijn veel straten zonder garages. Een gevelruimte is zes meter. Het openbaar domein kan dat oplossen. Bij de heraanleg van de Maasstraat ligt het parkeren ook gevoelig. Het aantal parkeerplaatsen wordt zo maximaal mogelijk behouden. Of er wordt gezocht naar een alternatief als er geen andere mogelijkheid is. In de tien jaar dat de schepen voor de Stad werkt, heeft hij de parkeergelegenheid alleen maar complexer zien worden. Het klimaatplan verplicht hen om zoveel mogelijk te vergroenen. Er moeten enorm veel zaken in het openbaar domein ingepast worden.

De bewoner vraagt nog waarom er twee betonblokken op het grasveld werden geplaatst. Dit hadden perfect twee parkeerplaatsen kunnen zijn.

Marc Boogers bekijkt of het stukje groen wat aantrekkelijker kan gemaakt worden om meer beleving te brengen.

Mario Geys zegt dat de parkeerplaatsen bij nieuwe projecten nooit één op één zijn met het aantal woongelegenheden.

Stijn Adriaensens legt uit dat er plaatsen in de stad zijn waar de contractregel wordt toegepast. In tegenstelling tot weinig parkeerplaatsen in het Gritsel, zijn er heel wat ondergrondse parkeerplaatsen die niet ingevuld staan. Hoe verder van het centrum gelegen hoe meer parkeerplaatsen voorzien worden. Stad Turnhout heeft geen parkeerverordening zoals andere gemeenten dat wel hebben.

15. IR 3 – Vraag van raadslid van raadslid Bart Voordeckers: Verkeersmaatregelen groene noorden

Toelichting

Tijdens de commissie 4 van 22 september werd - na herhaaldelijk aandringen - een plan van aanpak voorgesteld om doorgaand verkeer in het groene noorden te weren. Voor de westelijke kant werden verschillende concrete maatregelen voorgesteld. Intussen zijn er op de Bremstraat en de oostelijke Langvenstraat (op de grens met Merksplas) intussen maatregelen genomen om het doorgaand verkeer te weren.

1. Hoe worden de maatregelen in de Bremstraat en de Langvenstraat geëvalueerd? Is er een evaluatie gedaan samen met landbouwers en natuurverenigingen?
2. Is er een timing voorzien voor de andere maatregelen die toen werden voorgesteld, onder meer in de omgeving van Peerdsven en Boones Blijk?
3. Zullen er ook maatregelen genomen worden om doorgaand verkeer te weren aan de oostkant van de N119?
4. Zullen er ook maatregelen genomen worden om bepaalde zones af te sluiten voor bijvoorbeeld crossmotoren of quads?

Notulen

Marc Boogers vertelt dat de inbuizing van de Heizijde, naast het kerkhof, volgende week besproken wordt op het college. Er is overleg geweest met Natuurpunt, de landbouwers en de verantwoordelijke schepenen. Er is een plan afgeklopt waarvan een beperkt aantal zaken doorgevoerd zijn. Marc Machielsens, Sara Geukens en hijzelf hebben een informeel contact gehad. De maatregelen die genomen zijn, zijn positief. Daar wil niemand nog op terugkomen. Voor de landbouwers was het belangrijk dat er maatregelen genomen werden aan de Heizijde, het stukje aan het kerkhof. Het is voor de landbouwers een must dat zij daar tegen de richting in kunnen rijden. Dat was voor hen een voorwaarde om andere dingen te kunnen uitrollen. Dit is een logische verderzetting van hetgeen eerder al werd goedgekeurd. In de tweede helft van de legislatuur werd vastgesteld dat enkele investeringsdossiers achterliepen op schema, door allerlei redenen. Een aantal dingen hebben andere prioriteiten gekregen omdat de realisatiegraad niet groot genoeg was. De werken die moeten uitgevoerd worden voor de inbuizing zijn vergunningsplichtig. Maar de maatregelen zullen uitgevoerd worden. Er wordt nu positieve druk gezet op de diensten om investeringen te realiseren binnen de tijdslijm. Er zijn gesprekken geweest rond de quads en daar is de vraag gekomen om voor de weg in het hoge noorden een afsluiting te voorzien. Er is met Natuurpunt nog geen structureel overleg geweest wat de quads betreft, en het zou niet slecht zijn om nog eens aan te halen.

Bart Voordeckers geeft mee dat deze vraag regelmatig zal terugkomen vooral om druk te houden. Hij vindt het belangrijk om de bebording in Peerds Ven te bekijken. Er is niemand die daar met de auto moet komen, behoudens plaatselijk verkeer. Dus het lijkt hem niet zo moeilijk om dit met borden aan te geven. Zo heeft men een stok achter

de deur om quads en geautomatiseerden weg te houden. Ook het bruggetje aan Boones Blijk dient niet om over te rijden maar is aan diggelen gereden door allerhande sluijverkeer.

Marc Boogers begrijpt het standpunt van raadslid Voordeckers en zal het verslag rond Boones Blijk terug boven halen want de bewoners hadden ook enkele suggesties.

16. IR 4 – Vraag van raadslid van raadslid Mario Geys: Vrachtwagenparking in onze stad: stand van zaken

Toelichting

Graag had ik het punt van de parkeerproblematiek voor vrachtwagens in onze stad willen agenderen in het kader van een stand van zaken. Ik stel echter vast dat recentelijk opnieuw parkeerplaatsen zijn verdwenen.

Dus bij deze een aantal vragen:

- Hoever staan de besprekingen op regionaal vlak?
- Wanneer kan er een definitieve oplossing voor deze problematiek worden verwacht?
- Hoeveel reglementaire parkeerplaatsen zijn er nu en waar zijn ze gelegen op het grondgebied van de stad?

Notulen

Marc Boogers geeft mee dat Karolien Van den Broeck een meting heeft gedaan van het aantal vrachtwagens dat kan staan aan de ring. Aan Noordbrabantlaan/Kastelein tot aan Steenweg op Oosthoven is er plaats voor zo 'n 80 vrachtwagens. Tussen de Steenweg op Oosthoven en de Steenweg op Mol (t.h.v. Beyntel) zijn er 18 plaatsen. Aan de zuidkant van de Ring heb je nog binnenkant en buitenkant Stadspark waar vrachtwagens ook kunnen parkeren. Dat zijn er niet zo veel en zijn hier ook niet aan toegevoegd.

Mario Geys verduidelijkt dat zijn vraag over reglementaire parkeerplaatsen gaat.

Karolien Van den Broeck legt uit dat dit plaatsen zijn waar alle soorten voertuigen mogen staan. De plaatsen werden ook afgetekend op een luchtfoto met de maten erbij.

Marc Boogers vult aan dat de politie gevraagd heeft om het kaartje met de mogelijke plaatsen te bezorgen. De filosofie is niet veranderd. Het stimuleren van parkeren op bedrijventerreinen is succesvol geweest. In het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregioraad waar een aantal acties geagendeerd staan, staat actiepunt 92 waarin staat: 'doe locatieonderzoek naar vrachtwagenparking binnen lokale bedrijventerreinen'. Dat is een begin. Ten tweede: Het bestek dat vorige gemeenteraad werd goedgekeurd om te zoeken naar oplossingen van het verouderde bedrijventerrein staat letterlijk: '*Stad Turnhout wil zicht krijgen op mogelijke oplossingen op vlak van mobiliteit. We wensen een uitgewerkte, duurzame, robuuste visie op logistieke en vrachtverkeer.*' Het aangestelde studie bureau zal zich ook daar mee bezig moeten houden. Er zijn al handvaten aangereikt voor een future proof bedrijventerrein. De schepen wil niet voor zijn beurt praten en zeggen dat er een vrachtwagenparking zal komen.

Mario Geys vraagt zich af waarom een bepaalde firma extra parkeerplaatsen moet bijhuren om zijn voertuigen te kunnen parkeren.

Marc Boogers geeft mee dat dat hun volste recht is en wordt beschouwd als een eigen bedrijventerrein.

Mario Geys vraagt of de erfpacht ondertussen getekend is want in principe geldt er een parkeerverbod vanaf 18.00 uur.

Stijn Adriaensens zegt dat de erfpacht nog niet getekend is. Deze staat momenteel ter discussie. Dat is een heel heen en weer verkeer van vragen e.d. De politie beschouwt het als een privé-evenement en gaat daar niet prioritar op handhaven. Er wordt af en toe gevraagd om eens controle te doen en de vrachtwagenchauffeurs te vragen om te vertrekken.

Mario Geys zegt dat hij regelmatig een toer door de stad maakt en dan stoot hij regelmatig op sociale dumping van truckers. De wetgeving zegt dat zij maximum 24 uur mogen blijven staan, maar de politie mag niet vragen hoe lang zij daar al staan.

Marc Boogers hoopt dat de parking er komt.

Mario Geys hoopt dat er dan zal gewerkt worden met een systeem dat niet iedereen daar zomaar kan parkeren, bijvoorbeeld door te werken met een bareel of werken met een badge.

Uit het publiek wordt er verwezen naar de commissie van 17 mei jl. waar de suggestie gedaan is van het parkeerverbod op het industrieterrein. Maar hij vraagt zich af waar ze dan wel moeten parkeren.

Marc Boogers deelt mee dat er een campagne geweest is met alle bedrijven om vrachtwagens maximaal op eigen terreinen te laten parkeren. De diensten hebben daar goed over nagedacht.

Het publiek zegt dat 80% van de vrachtwagens die passeren en geparkeerd staan, staan niet op eigen terreinen. Als die truckers 's avonds aan de poort komen en die is dicht, dan moeten zij elders gaan staan. Hij heeft een suggestie als tijdelijke oplossing, namelijk het lege stuk parking van de Carrefour welke 80% van de tijd leeg staat. Ten tweede doet hij de suggestie van de oude Philipssite. De stad is betrokken bij de herinrichting daarvan. Daar ligt parking voor drieduizend personeelsleden. Dat biedt volgens hem toch mogelijkheden.

Stijn Adriaensens legt uit dat dat eigendom is van een privé-eigenaar. Zij gaan dat ook niet kosteloos willen toestaan en hier ook voorwaarden aan koppelen, hoogstwaarschijnlijk. Zij willen dit commercieel invullen. Een industriële projectsite gebruiken om publiek domein van te maken lijkt hem geen goed idee omdat industriegrond schaars is. Hij wil wel in overleg gaan om tijdelijke parkeerplaatsen te voorzien, maar dat zal sowieso voor korte termijn zijn.

Marc Boogers vindt dat het studie bureau de kans moet krijgen om verschillende mogelijkheden te onderzoeken.

Mario Geys wil nog reageren op het voorstel van de Carrefourparking: Daar zijn geen sanitaire voorzieningen, dus dat is ook geen oplossing.

17. 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.

18. Uit het college

Notulen

Er werden geen extra punten aangebracht.

Charlotte Verboven
Commissiesecretaris

Verboven Charlotte

Van: Boogers Marc
Verzonden: vrijdag 19 januari 2024 10:34
Aan: Verboven Charlotte
Onderwerp: FW: Vragen De Lijn

Van: Boogers Marc
Verzonden: woensdag 13 december 2023 19:07
Aan: Cécile Dusart <Cecile.Dusart@delijn.be>
CC: Van den Broeck Karolien <karolien.vandenbroeck@turnhout.be>; Annelies Dewaelheyns <Annelies.Dewaelheyns@delijn.be>
Onderwerp: RE: Vragen De Lijn

Cécile,

Deze staat nog open:

Beste schepen

Wat is de reden dat de lijn en de pachters de voor de lijn rijden geen tacho schijf moeten gebruiken want ik als vrachtwagenchauffeur ben verplicht om wekelijks minstens 24 uur rust te nemen en om de 14 dagen 45 uur Ik ken persoonlijk chauffeurs de rijden die extra diensten overnemen en zo tot 28 dagen op rij rijden

Vrgr, weeral bedankt,
Marc

Van: Cécile Dusart <Cecile.Dusart@delijn.be>
Verzonden: woensdag 13 december 2023 17:03
Aan: Boogers Marc <marc.boogers@turnhout.be>
CC: Van den Broeck Karolien <karolien.vandenbroeck@turnhout.be>; Annelies Dewaelheyns <Annelies.Dewaelheyns@delijn.be>
Onderwerp: RE: Vragen De Lijn

Dag Marc

Hierbij de antwoorden.

*In het antwoord van de lijn word gesproken van bussen euro norm 3
Hou komt het dat deze nog rond rijden en niet euro 4 of euro 5*

Deze voertuigen zijn nog rijvaardig en blijven nodig in tijden waarin De Lijn alle bussen uit haar huidige wagenpark nodig heeft om haar reizigers te vervoeren. Ze worden op korte termijn wel uitgefaseerd en vervangen.

En rijden deze euro 3 in onze regio of ook naar Antwerpen waar een emissie zone is

Voor bussen die LEZ inrijden wordt een vrijstelling aangevraagd bij Stad Antwerpen. Bedoeling is ook wel om dit uit te faseren.

Het is mogelijk dat deze in de regio Turnhout rijden, maar zoals gezegd zijn bussen gekoppeld aan een onderhoudscentrum en niet aan een specifieke lijn. We kunnen dit niet verder concretiseren.

Met vriendelijke groeten

Cécile Dusart
Vervoerregiomanager Kempen

De Lijn
Grotehondstraat 58 – 2018 Antwerpen
tel. 015 40 83 06
cecile.dusart@delijn.be

Van: Cécile Dusart
Verzonden: woensdag 6 december 2023 11:40
Aan: Boogers Marc <marc.boogers@turnhout.be>; karolien van den broeck <karolien.vandenbroeck@turnhout.be>
Onderwerp: RE: Vragen De Lijn

Dag Marc

Toevallig heb ik gisteren een herinnering gestuurd naar mijn collega. Die bleek ziek geworden te zijn; ik heb het nu doorgestuurd naar zijn vervanger.

Met vriendelijke groeten

Cécile Dusart
Vervoerregiomanager Kempen

De Lijn
Grotehondstraat 58 – 2018 Antwerpen
tel. 015 40 83 06
cecile.dusart@delijn.be

Van: Boogers Marc <marc.boogers@turnhout.be>
Verzonden: woensdag 6 december 2023 11:22
Aan: Cécile Dusart <Cecile.Dusart@delijn.be>; karolien van den broeck <karolien.vandenbroeck@turnhout.be>
Onderwerp: RE: Vragen De Lijn

Cecile,

Heb jij nog kunnen checken? Dank!

Vrgr,
Marc

Van: Cécile Dusart <Cecile.Dusart@delijn.be>
Verzonden: dinsdag 28 november 2023 14:22
Aan: Boogers Marc <marc.boogers@turnhout.be>; Van den Broeck Karolien <karolien.vandenbroeck@turnhout.be>
Onderwerp: RE: Vragen De Lijn

Hallo

Voor het openbaar vervoer zijn er uitzonderingen omtrent de tachograafplicht in voege.
De overige vragen moet ik laten dubbelchecken.

Met vriendelijke groeten

Cécile Dusart
Vervoerregiomanager Kempen

De Lijn
Grotehondstraat 58 – 2018 Antwerpen
tel. 015 40 83 06
cecile.dusart@delijn.be

Van: Boogers Marc <marc.boogers@turnhout.be>
Verzonden: dinsdag 28 november 2023 12:14
Aan: karolien van den broeck <karolien.vandenbroeck@turnhout.be>; Cécile Dusart <Cecile.Dusart@delijn.be>
Onderwerp: Fwd: Vragen De Lijn

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

Van: mario geys <mariogeys@gmail.com>
Datum: 28 november 2023 om 11:57:55 CET
Aan: Boogers Marc <marc.boogers@turnhout.be>
Kopie: Geys Mario <mario.geys@turnhout.be>
Onderwerp: Antw: Vragen De Lijn

Beste schepen

Wat is de reden dat de lijn en de pachters de voor de lijn rijden geen tacho schijf moeten gebruiken want ik als vrachtwagenchauffeur ben verplicht om wekelijks minstens 24 uur rust te nemen en om de 14 dagen 45 uur
Ik ken persoonlijk chauffeurs de rijden die extra diensten overnemen en zo tot 28 dagen op rij rijden

Op di 28 nov. 2023 08:56 schreef Boogers Marc <marc.boogers@turnhout.be>:

Geacht raadslid,

Beste Mario,

Hieronder de antwoorden die we binnengekregen vanwege De Lijn. Heb je hierover nog bijkomende vragen?

- Als je het wagenpark bekijkt, merk je dat die vaak verouderd is. Er zijn heel veel bussen die onze stad dagelijks doorkruisen. Wat zijn de euro-normen van deze voertuigen?

Het is niet mogelijk een EUR-norm te plakken op de dieselbussen die specifiek door Turnhout rijden. De bussen van De Lijn worden per regio toegewezen aan een onderhoudscentrum (OC). In het geval van Turnhout is dit het OC Turnhout. Dieselbussen toegewezen aan dit OC hebben hoofdzakelijk een EUR6-motor. Er blijft nog een klein aantal EUR3 en EUR5, maar die worden uitgefaseerd. Bussen kunnen meerdere lijnen bedienen, waardoor we niet kunnen bepalen om hoeveel voertuigen per emissietype het in

de Turnhoutse binnenstad gaat. Daarnaast wordt Turnhout ook nog bediend door bussen die aan ander OC (bv. eentje uit het Antwerpse) zijn toegewezen.

Belangrijke bedenking hierbij is dat dieselbussen meer en meer uit dienst genomen worden en vervangen worden door e-bussen (volledig elektrisch) of e-hybrides (die meerdere cycli van afhankelijk van het type ononderbroken 15 tot 100 km emissievrij kunnen rijden). Daarnaast rijden er ook al lang hybride bussen in de binnenstad. Dit zijn bussen die bij vertrek aan de halte elektrisch starten en daarna naar diesel overschakelen. Deze zullen echter ook allemaal vervangen worden door e-bussen en e-hybrides. Daarnaast staat een gedeeltelijke elektrificatie van de stelplaats Turnhout in de planning voor 2025.

Exploitanten kunnen binnen de voorwaarden van hun contract zelf e-bussen aankopen en inzetten, en hier rijden er al van rond. Binnen de bestaande contracten ontvangen ze bij vervanging van een dieselbus door een elektrische bus een jaarlijkse compensatiepremie om de vergroening van hun vloot aan te moedigen. In de nieuwe contracten worden minimumcriteria vastgelegd wat betreft e-bussen. Het grootste deel van de huidige contracten vervalt in 2025. In het bestaande wagenpark vinden we qua dieselmotoren voorlopig nog vooral EUR5 en EUR6. Ook bij exploitanten is het zo dat bussen meerdere lijnen bedienen.

Conclusie is dus dat er soms nog wel oudere dieselbussen in het straatbeeld te zien zijn, maar dat enerzijds de uitfasering van EURO 3 en EURO 5 aan de gang is, en tegelijkertijd de omzetting naar elektrisch rijden lopend is.

- Het College sprak eerder over elektrische bussen bij pachters van De Lijn. Wat is de reden waarom deze nog niet ingezet zijn?

Hetgeen waar het college over sprak ging vermoedelijk over de e-bussen van een onderaannemer op het stadsnet. Bij de levering van de stadsbussen aan onze onderaannemer is vertraging opgelopen bij de fabrikant, die nu opgelost wordt. Dit jaar zullen er 2 elektrische stadsbussen ingezet worden op de stadslijnen van Turnhout, eentje is sinds ca. de herfstvakantie aan het rondbollen in Turnhout.

Opmerking: op streeklijnen in het Turnhoutse rijden al wel e-bussen (volledig elektrisch) of e-hybrides (die meerdere cycli van afhankelijk van het type ononderbroken 15 tot 100 km emissievrij kunnen rijden – zoals hierboven ook vermeld)

- Hoe houdt een chauffeur van De Lijn zich aan de rij- en rusttijden? Ik weet dat schema's van De Lijn op papier aan de chauffeurs gegeven worden, maar wordt daarbij rekening gehouden met mogelijke vertragingen zodat een chauffeur zijn wettelijke pauze kan nemen?

In de diensten wordt er op verschillende momenten gedurende de dag een buffer (x aantal minuten) voorzien om mogelijke vertragingen op te vangen (quasi na elke rit).

We voorzien meer pauze voor onze chauffeurs dan de bij wet voorziene, zodat eventueel nog resterende vertragingen vóór de pauze eveneens opgevangen kunnen worden.

Door de verschillende buffers + de grotere pauze dan wettelijk voorzien, garanderen we maximaal de pauzes voor onze chauffeurs.

Enkel in heel uitzonderlijke situatie zou het kunnen voorkomen dat de pauze niet gegarandeerd kan worden; op dat moment dient de chauffeur contact op te nemen met onze Dispatching die naar een oplossing zoekt om de pauze te kunnen geven.

Vrgr,

Marc

De tekst en bijlagen van e-mailberichten verbinden Stad of OCMW Turnhout op geen enkele wijze. Enkel wanneer in een schriftelijke overeenkomst van tevoren werd vastgelegd dat e-mailberichten in welomschreven gevallen wél bindend zullen zijn, kunnen zij als dusdanig worden beschouwd. In alle andere gevallen moeten e-mailberichten naderhand worden bevestigd via een ondertekende brief die aan alle wettelijke voorschriften voldoet. Daaruit volgt dat Stad of OCMW Turnhout ook niet aansprakelijk kunnen worden gesteld op grond van de inhoud van e-mailberichten of de bijlagen daarbij.
Deze disclaimer berust op de juridische grondslag van het Decreet Lokaal Bestuur.

De tekst en bijlagen van e-mailberichten verbinden Stad of OCMW Turnhout op geen enkele wijze. Enkel wanneer in een schriftelijke overeenkomst van tevoren werd vastgelegd dat e-mailberichten in welomschreven gevallen wél bindend zullen zijn, kunnen zij als dusdanig worden beschouwd. In alle andere gevallen moeten e-mailberichten naderhand worden bevestigd via een ondertekende brief die aan alle wettelijke voorschriften voldoet. Daaruit volgt dat Stad of OCMW Turnhout ook niet aansprakelijk kunnen worden gesteld op grond van de inhoud van e-mailberichten of de bijlagen daarbij.
Deze disclaimer berust op de juridische grondslag van het Decreet Lokaal Bestuur.

De tekst en bijlagen van e-mailberichten verbinden Stad of OCMW Turnhout op geen enkele wijze. Enkel wanneer in een schriftelijke overeenkomst van tevoren werd vastgelegd dat e-mailberichten in welomschreven gevallen wél bindend zullen zijn, kunnen zij als dusdanig worden beschouwd. In alle andere gevallen moeten e-mailberichten naderhand worden bevestigd via een ondertekende brief die aan alle wettelijke voorschriften voldoet. Daaruit volgt dat Stad of OCMW Turnhout ook niet aansprakelijk kunnen worden gesteld op grond van de inhoud van e-mailberichten of de bijlagen daarbij.
Deze disclaimer berust op de juridische grondslag van het Decreet Lokaal Bestuur.

Verboven Charlotte

Van: Boogers Marc
Verzonden: vrijdag 19 januari 2024 10:34
Aan: Verboven Charlotte
Onderwerp: FW: vragen De Lijn

Van: Boogers Marc
Verzonden: donderdag 14 december 2023 8:44
Aan: Geys Mario <mario.geys@turnhout.be>
Onderwerp: vragen De Lijn

Mario,

Nog een antwoord op een eerdere vraag:

Voor het openbaar vervoer zijn er uitzonderingen omtrent de tachograafplicht in voege.

Vrgr,
Marc