

Commissie 4

Notulen

Zitting van 2 oktober 2024

Samenstelling:

Aanwezig:

De heer Jeff Dierckx, voorzitter; De heer Marc Boogers, schepen; De heer Stijn Adriaensens, schepen; De heer Hannes Anaf, raadslid; De heer Achraf El Yakhoulfi, raadslid; De heer Wilfried Sylverans, raadslid; De heer Paul Moelans, 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.

2 oktober 2024 19:30 - De voorzitter opent de openbare zitting

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Notulen

Het verslag van de vorige vergadering werd goedgekeurd.

Uit het publiek wordt er gevraagd of er antwoorden kunnen gegeven worden op twee vragen die gesteld werden rond de Japanse duizendknoop.

Marc Boogers meldt dat hij navraag heeft gedaan en men het volgende heeft meegedeeld.

Er is geen regeling met betrekking tot de Japanse duizendknoop die niet op openbaar domein staat. Er wordt geen duizendknoop bestreden op privaat domein. Op openbaar domein wordt er momenteel geïnventariseerd. Men is gestopt met een project waarbij glyfosaat wordt geïnjecteerd wegens te weinig resultaat. Als er Japanse duizendknoop moet worden verwijderd, dan worden ze weggegraven. Dit is beperkt tot actuele projecten vanwege de hoge kostprijs. Collega Lynne Sels volgt de problematiek via het VVOG (Vlaamse vereniging openbaar Groen) en er is momenteel geen goede bestrijdingsmethode. Het advies is momenteel om kleine haarden uit te graven en op te volgen. En om grotere planten met rust te laten (niet maaien) en op te volgen.

Iemand uit het publiek verwijst naar een verslag van een commissie van 21 augustus 2018 waarin verwezen wordt naar een bestrijdingsprocedure, waarvan vandaag de dag dan geen sprake meer van zou zijn.

Marc Boogers zal het verslag opzoeken en verder navragen.

2. Inname van standpunten over de dagorde en vaststelling van het mandaat van de volmachtdrager en plaatsvervangend volmachtdrager in de algemene vergadering van Cipal op 7 november 2024

Toelichting

Cipal organiseert een algemene vergadering op 7 november 2024. Zij vraagt om inname van standpunten over de dagorde en vaststelling van het mandaat van de volmachtdrager en plaatsvervangend volmachtdrager.

Notulen

Koen De Busser geeft toelichting bij dit punt.

3. Toelichting definitieve vaststelling Rooilijnplan buurtplein Smiskens

Notulen

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

Koen De Busser vraagt of er al een doorsteek voorzien is tussen CGG en school 'De Smiskens'.

Cedric Heerman legt uit dat deze er voorlopig niet is daar de school dat niet wil. Zij vinden het moeilijk om met publieke doorgangen om te gaan. Om hun leerlingen bloot te stellen aan problematieken als vandalisme en dergelijke.

Luc Debondt vraagt om eens te bekijken of er mogelijkheden bestaan om oversteekplaatsen te voorzien aan het kruispunt Rubensstraat – Albert Van Dyckstraat.

Marc Boogers antwoordt dat hij dit met de dienst zal opnemen.

Achraf El Yakhloufi vraagt of de grond die links naast de Technico sporthal ligt van de Stad is, want daar ligt nu heel veel modder en wordt niet onderhouden.

Cedric Heerman geeft mee dat de grond van de Stad is (zit ook mee in de rooilijn), die toegang geeft naar de petanque, die daar gevestigd is.

Marc Boogers zal dit ook mee opnemen met de dienst.

Bart Voordeckers deelt mee dat hij al opgemerkt heeft dat mensen vanuit de Rubensstraat de parking van Technico proberen te bereiken. Men gaat over het grasveldje, dat net ingezaaid was en nu dus weinig gras op staat, over het speelpleintje en zo naar de parking. Dat kan niet de bedoeling zijn. Hij vindt dat dat ook eens bekeken moet worden hoe dat te voorkomen is.

Uit het publiek komt de opmerking dat de petanquevelden niet onderhouden worden. Daar groeit heel veel gras op.

Marc Boogers denkt dat dit, in samenspraak met de club, vaak door de club zelf wordt gedaan. Maar ook dat zal hij opnemen met de betrokken dienst.

Aanvullend aan de vraag van raadslid Debondt rond de oversteekplaats aan het kruispunt Rubensstraat-Albert Van Dyckstraat, heeft de dienst Mobiliteit het volgende meegegeven:

“Om de oversteekbaarheid in deze omgeving te verhogen, een omgeving waar woonfunctie primeert, een rijbaan met een breedte van 7,5 meter waar gemotoriseerd in 2 richtingen doorrijdt en fietsers op de rijbaan moeten, adviseert onze dienst om hier de normen van het vademecum te volgen en een 30 km/u zone in te richten. We starten met een onderzoek (tellingen, huidige snelheden, ...) en doen aansluitend een voorstel aan het college”.

Op de vraag van raadslid El Yakhloufi over de grond naast de Technico sporthal, komt volgend antwoord:

“Voor de bereikbaarheid van de petanque en fitness (Sterker) werd er een pad in klinkers aangelegd. De toegankelijkheid van de clubs is gegarandeerd.

De groenzone ernaast is afgesloten met een slagboom. Aangezien er betalend parkeren geldt op de parking, menen sommigen dat parkeren achter de slagboom op de groenzone wel gratis kan.

Blijkbaar is het voor bepaalde mensen niet duidelijk dat de slagboom aanduidt dat je daar niet door mag. Aangezien de slagboom niet vergrendeld kan worden, omwille van brandveiligheid, zal deze nog worden weggenomen en vervangen worden door paaltjes die de brandweer kan verwijderen. We gaan er vanuit dat dit helpt om mensen van de groenzone te houden.

Gezien de winterperiode voor de deur staat, lijkt onderhoud van petanquebanen iets om in het voorjaar weer op te pakken. Ook andere petanquevelden in Turnhout worden in het voorjaar opgefrist.”

Op de opmerking van raadslid Voordeckers komt volgend antwoord:

“Dit is eerder onderzocht geweest en er is akkoord om de doorgang onmogelijk te maken voor gemotoriseerd verkeer door middel van paaltjes. De opdracht is gegeven.”

4. Voorlopige vaststelling voorkeurechtzone stadsvernieuwingsproject Veerkrachtig Stadshart & Parkwijk

Notulen

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

Reccino Van Lommel vraagt wat er gebeurt als er een verkoop tot stand is gekomen, maar de prijs blijkt toch te hoog te zijn.

Stijn Adriaensens legt uit dat wanneer er een overeenkomst getekend is, de notaris dit voorkeurecht moet betekenen. Dit komt dan bij de Stad terecht en zij kunnen er dan voor kiezen of zij hun voorkeurecht uitoefenen, voor de prijs van 120 000 euro. Als de Stad dit te hoog vindt, dan kunnen zij ervoor kiezen om hun voorkeurecht niet uit te oefenen en dan krijgt de initiële overeenkomst uitwerking.

Reccino Van Lommel vat samen dat de verkoper altijd een eerlijke prijs krijgt.

Cedric Heerman vult aan dat wanneer de verkoper rechtstreeks naar de Stad komt om te verkopen er een schattingsverslag opgemaakt zal worden door een landmeter en dan wordt daar de koopprijs op gericht. Bij een strategische aankoop komt daar mogelijks nog een vijf à tien procent bij.

Reccino Van Lommel vraagt of de beslissing over een aankoop door de gemeenteraad gebeurt.

Stijn Adriaensens bevestigt dat dat de bevoegdheid van de gemeenteraad is.

Achraf El Yakhloufi vraagt of de panden 41, 43 en 45 eigendom zijn van de Stad of van Woonboog.

Cedric Heerman antwoordt dat deze in eigendom zijn van Woonboog en dat er dezelfde afspraak is dat als heel het rijtje in eigendom is van ofwel de Stad, AGB of Woonboog deze ook zullen worden gesloopt en de ruimte aan de Aa-vallei gegeven zal worden.

Achraf El Yakhloufi vraagt wat er gebeurt als de eigenaar van bijvoorbeeld de hoekwoning weigert te verkopen.

Stijn Adriaensens bevestigt dat het niet gaat om een onteigening. Die mensen kunnen daar rustig wonen. Dat blijft ongemoeid. Maar als het om redenen van waterhuishouding vrijwaring strikt noodzakelijk is, dan gaat men naar een onteigeningsprocedure.

Cedric Heerman vult aan dat het geen pro-actieve aanpak is. Maar het is wel een stok achter de deur, waarbij de Stad eventueel in de plaats van de initiële koper kan komen.

Stijn Adriaensens legt uit dat het in het belang van de eigenaar is dat het uit de private eigendom wordt gehaald.

Achraf El Yakhoulfi vraagt of er wel gesloopt zal worden wanneer er toch één eigenaar is die daar wil blijven wonen.

Stijn Adriaensens zegt dat dat dan moet worden bekeken.

Cedric Heerman acht de kans klein dat dit zal gebeuren, maar hij kan niet spreken voor collega Bert Willems, die projectmanager is. Maar hij zal het navragen bij hem.

Stijn Adriaensens denkt dat dat een moeilijke gevoeligheid is. Die watergevoeligheid is momenteel helemaal anders.

Peter Segers denkt dat Woonboog ook een voorkooprecht heeft. Heeft hij het goed begrepen dat er twee voorkooprechten kunnen zitten op een eigendom? En dat in dit geval het voorkooprecht eerst aan Woonboog moet betekend worden omdat zij de gebouwen hebben gezet en dat de Stad/AGB als tweede komt?

Stijn Adriaensens legt uit dat er twee verschillende voorkooprechten zijn, namelijk een conventioneel en een wettelijk voorkooprecht. Woonboog heeft een conventioneel voorkooprecht en de Stad een wettelijk. Wettelijke voorkooprechten hebben voorrang op conventionele voorkooprechten. Deze zijn van openbare orde.

Cedric Heerman vult aan dat die afspraken ook opgemaakt zijn in het masterplan.

Aanvullend aan de vraag van raadslid El Yakhoulfi of er ook woning gesloopt worden als er toch één eigenaar wil blijven wonen, werd er volgend antwoord gegeven:

- ➔ *"In afwachting van verwerving van alle woningen zijn er twee mogelijke pistes.*
 - *In eerste instantie wordt er geopteerd om, net als Woonboog, met de leegstandsbeheerder samen te werken die deze woningen opknapt zodat deze woningen in afwachting van alle verwervingen bewoond kunnen blijven.*
 - *Een tweede piste is om enkele woningen, die leegkomen, reeds te slopen. Dit is makkelijker bij woningen aan de rand. Het weghalen van woningen die in het midden van een rij staan, naast woningen die nog behouden moeten blijven, brengt de nodige stabiliteitsrisico's en uitvoeringsmoeilijkheden mee. Afhankelijk van de ligging kan er dus overgegaan worden tot vervroegde sloop. Dit dient telkens wel in detail bekeken te worden naar efficiëntie en kostprijs.*

5. Overheidsopdracht 'Aanstellen ontwerper Gasthuisstraat' - lastvoorwaarden en gunningswijze

Toelichting

De Gasthuisstraat werd in de jaren 90 heraanlegd, maar waarbij alle mogelijke functies in het straatprofiel werd opgenomen: een straat met eenrichtingsverkeer, wandelpaden aan beide zijden, los- en laadzones, rijbaan voor busverkeer waar fietsers rijden en voetgangers over kunnen kuieren tijdens het winkelen, plaats voor openbaar groen door de aanplant van bomen.

In de huidige vorm stellen zich intussen een aantal problemen. Stad Turnhout heeft een krijtlijnennota opgesteld waarin doelstellingen met betrekking tot de Gasthuisstraat worden uiteengezet.

Er wordt een team gezocht om dit uit te werken tot een ontwerp, een aanbestedingsdossier op te stellen en de werken op te volgen.

Doelstelling is om de werken door de aannemer voor de zomer van 2026 op te starten.

Notulen

Aan de hand van een ppt geeft Toon Moeskops, na inleiding van Marc Boogers, toelichting bij dit punt.

Achraf El Yakhoulfi wil meegeven dat dit een heel belangrijke straat is waar veel passage is. Als men wil dat er nog meer beleving komt in de straat, zal het belangrijk zijn om het busverhaal niet in de Gasthuisstraat te laten plaatsvinden.

Bart Voordeckers heeft enkele vragen. 1. Hij vraagt of de Zeshoek ook mee genomen wordt in de heraanleg. 2.

Tijdens de toelichting werd er gesproken om het circulatieverhaal van de bussen bij de ontwerper te leggen, maar dat is net een heel cruciaal punt binnen het heraanleggebeuren. Hij vindt dat de beslissing (wel of geen busverkeer in de Gasthuisstraat) al genomen moet worden vóór de aanstelling van de ontwerper. 3. Hij geeft mee dat het heel belangrijk is dat de straat waarlangs de bussen geleid zouden worden, dat verkeer ook aan kan. En niet alleen busverkeer, maar ook vrachtwagenverkeer. 4. Hij vraagt of het misschien ook een optie kan zijn om het vrachtverkeer niet de volledige straat te laten uitrijden, maar ergens halverwege te laten op- of uitrijden. 5. Een grote bezorgdheid die hij wil delen is het gegeven dat hij een ontwerper heeft horen zeggen heeft dat er in een centrumstraat geen bomen horen. Ondertussen is dat een ander gegeven en hij vraagt of dat ook expliciet wordt meegegeven dat er wél bomen mogen komen. En 6. In augustus zijn er werken uitgevoerd om de verzakkingen weg te werken. Enkele weken later staat er nog steeds een pallet met stenen ter hoogte van het kruispunt met de Korte Gasthuisstraat en hij vraagt of dat pallet verwijderd kan worden. Want dat kan ook voor onveilige situaties zorgen.

Toon Moeskops antwoordt op de vragen. 1. De Zeshoek is voorzien om mee te nemen in de heraanleg. Tijdens de heraanleg zal moeten blijken of het ook effectief nodig zal zijn om dit te heraanleggen. 2. Wat de circulatie betreft wil hij meegeven dat er aan de ontwerper zal gevraagd worden om een oefening te maken rond het circulatieplan. Het is niet aan hem om te beslissen waar de bussen zullen rijden. Die onbekende factor moet door de Stad zelf uitgeklaard worden. Het niet opnemen in het voorstel of enige onduidelijkheid daarover zou mogelijks een reden tot uitstel van het ontwerp kunnen zijn. 3. Hij geeft mee dat bomen wel belangrijk zijn en dat wordt ook zo opgenomen in de krijtlijnen. Er is wel gebleken dat de omgeving daar niet voor elke boomsoort voldoet. Maar er is mogelijkheid voor groen. 4. Wat het doorgaand vrachtverkeer betreft, kan hij meegeven dat er momenteel geen alternatief wordt uitgewerkt. En dat vrachtverkeer is natuurlijk eigen aan winkelverkeer.

Bart Voordeckers verduidelijkt dat hij het vrachtverkeer niet wil weren uit de Gasthuisstraat, maar er zijn mogelijks andere scenario's om te laden en lossen. En hij meent dat ook dat nu moet meegenomen worden.

Marc Boogers vult aan dat dat ook elementen van het mobiliteitsplan zijn: de stadsdistributie. Wat de palletten in de Gasthuisstraat betreft, zal hij vragen aan de diensten om deze weg te nemen.

Mario Geys vraagt, met betrekking tot het vrachtverkeer, om rekening te houden met de draaicirkels van vrachtwagens.

Reccino Van Lommel is verbaasd dat de oefening rond de circulatie van de bussen nog niet gebeurd is. Er werd eerder in een gemeenteraad al van gedachten gewisseld hierover en toen werd er gezegd dat er een studie ging komen. Maar dat blijkt nu nog niet gebeurd. De eerblijheid naar de mensen gebiedt om te zeggen dat er niet zoveel opties zijn om verkeer te weren uit de Gasthuisstraat. Er is maar een beperkte mogelijkheid om bussen op de Grote Markt te krijgen. Enkel langs de Otterstraat en de Herentalsstraat zou dit kunnen. Hij heeft nog een bedenking rond de timing die meegegeven werd. In 2025 zouden de nutvoorzieningen aangepakt worden en in 2026 de heraanleg. Hij vraagt waarom alles niet in één keer kan gebeuren, zodat de Gasthuisstraat maar één keer opengelegd moet worden.

Toon Moeskops deelt mee dat het volledig samen laten vallen praktisch onmogelijk is om te organiseren. Die wens is er uiteraard wel.

Reccino Van Lommel antwoordt dat dat met de heraanleg van de Grote Markt wel gelukt is. De Gasthuisstraat is een belangrijke straat, ook voor de ondernemers. Hij vindt dat het belangrijk is om de straat zo weinig mogelijk open te leggen. Het lijkt hem simpel: wanneer er een startdatum gekend is, kunnen de nutsmaatschappijen hiervan op de hoogte gebracht worden zodat zij hier ook rekening mee kunnen houden in hun planning.

Toon Moeskops zegt dat hij dit zal meenemen en intern met de betrokken diensten zal terugkoppelen.

Reccino Van Lommel weet dat dit meer coördinatie vraagt, maar voor de winkeliers en de ondernemers is het altijd beter om de straat maar één keer open te leggen.

Marc Boogers deelt mee dat er met De Lijn reeds werd samen gezeten en dat er ideeën zijn, maar ze zijn nog embryonaal en dus voorlopig nog niet voor publicatie vatbaar. Dergelijke dingen gaan een eigen leven lijden. Alle betrokkenen zijn ondertussen uit vakantie dus dat overleg rond het nieuwe vervoersplan kan ook terug in gang schieten. En er is bereidheid om samen te zitten. De Lijn dacht altijd een opening te hebben, maar voor het college is het duidelijk: geen bussen meer door de Gasthuisstraat. Ook O.S.T. heeft een studiebureau aangesteld om samen te kijken hoe men dit in andere steden aanpakt/aangepakt heeft. En zij geven ook advies aan De Lijn.

Reccino Van Lommel vindt het een raar gegeven om dat aan O.S.T. over te laten.

Marc Boogers verduidelijkt dat het studiebureau advies kan geven aan De Lijn. Zij hebben aangegeven: hoe meer adviezen er binnenkomen hoe beter. Zij willen mee nadenken.

Reccino Van Lommel meent dat bij het weren van de bussen het probleem wordt verlegd. De bewoners van de straten langs waar de bussen dan wél zouden rijden, zullen er ook niet mee kunnen lachen want dat gaat in hun straat voor extra drukte zorgen. De bedoeling zal ook nog wel zijn dat er voldoende bussen stoppen op de Grote Markt waardoor er an sich niet zo heel veel mogelijkheden zijn. Hij vindt wel dat de denkoefening afgerond moet zijn voordat de ontwerper kan beginnen.

Marc Boogers verduidelijkt dat het studiebureau specifiek gaat kijken hoe andere steden met de uitdagingen zijn omgegaan en hoe zij tot een oplossing zijn gekomen.

Stijn Adriaensens vult aan dat het de bedoeling is om zoveel mogelijk draagvlak te hebben en ook participatie. De Gasthuisstraat moet een regio worden die zo bezoekersvriendelijk mogelijk is. De plaatselijke handelaars willen mee aan die kar trekken. Zij willen ook visie geven om meer dingen te onderzoeken. Er is nood om dit multilateraal te bekijken. De principes rond het busverkeer moeten worden meegenomen en vooruit geschoven worden. Er moeten nog een aantal stappen genomen worden, maar er wordt doorgewerkt. De alternatieven met het meeste draagvlak zullen worden uitgekozen. Of er nu bussen en vrachtwagens door de Gasthuisstraat zullen rijden of niet, de dikte van de onderlaag zal toch zo goed als dezelfde moeten zijn, want er moeten brandweer-, politie-, verhuishagens e.d. doorrijden. Maar hij is ook van mening dat er tegen het voorjaar 2025 een definitief plan moet liggen.

Reccino Van Lommel vraagt hoeveel bussen per uur door de Gasthuisstraat rijden.

Marc Boogers vraagt aan het diensthoofd Mobiliteit of zij dit weet, maar zij kan hier op dit moment geen antwoord op geven. Zij geeft wel mee dat er door de Warandestraat 600 bussen per dag rijden, exclusief lege bussen.

Toon Moeskops denkt dat dit momenteel tussen de 200 en 250 bussen per dag is.

Bart Voordeckers stelt voor om de hinder tijdens werken mee te nemen bij het ontwerp.

Koen De Busser vraagt of er ook gekeken wordt om fietsers te weren uit de Gasthuisstraat. Want zij zorgen ook voor wrevel. Net zoals elektrische steps. Als er meer beleving zal komen, zoals groenperken en terrasjes enzo, zal die frustratie alleen maar groter worden. Hij vraagt of hierover al een standpunt werd ingenomen door het college.

Marc Boogers deelt mee dat dit met de handelaars zal bekeken worden, hoe zij hiermee omgaan. Want er moet dan ook bekeken worden waar deze fietsen dan gestald moeten worden. Gaat dat ook nog in de Gasthuisstraat zijn? Op de hoek van de Korte Gasthuisstraat en de Vianestraat komt er een nieuwe fietsenstalling, maar gaat dat voldoende zijn? Er zal een participatie met de handelaars worden opgestart om dit alles te bekijken. Zo zou er bijvoorbeeld een verbod op fietsers kunnen komen, enkel op zaterdag.

Koen De Busser vraagt om, eender wat er beslist wordt, duidelijkheid te scheppen zodat het voor iedereen duidelijk is wat er van hem of haar gevraagd wordt.

Uit het publiek komt de aanvulling dat er in het buitenland in dergelijke straten bijvoorbeeld niet mag gefietst worden tussen 11.00 en 18.00 uur.

Marc Boogers geeft mee dat dit geen beslist beleid is. Dat zal voor de volgende ploeg zijn. Ook het in twee richtingen fietsen is nog een vraagteken. Als er geen bussen doorrijden, kan dat een ander verhaal worden. Dat zal allemaal afhangen van het uiteindelijke verhaal.

Jeff Dierckx vraagt of de rijrichtingen in de Warandestraat ook mee bekeken worden.

Marc Boogers bevestigt dat.

Peter Segers verwijst naar de presentatie waarin vermeld staat dat de Gasthuisstraat in 1990 autovrij werd gemaakt, maar dat is pas veel later gebeurd. Dat is ergens in de beginjaren 2000 gebeurd. In de jaren '90 zijn wel de parkeerplaatsen in de Gasthuisstraat aangepakt.

Aanvullend aan de vraag van raadslid Van Lommel hoeveel bussen er door de Gasthuisstraat rijden, geeft de dienst Mobiliteit mee dat er 215 per dag door de Gasthuisstraat rijden.

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

Notulen

Aan de hand van een ppt geeft Jan Stoffels, na inleiding door Marc Boogers, toelichting bij dit punt.

Bart Voordeckers heeft nog wat vragen over de Fonteinstraat. 1. Hij vraagt om de interne procedures nog eens goed te bekijken. Want zes jaar na de heraanleg moet er een reglement goedgekeurd worden. Als er straten worden heraangelegd, moeten ook meteen de reglementen mee aangepast worden, vindt hij. Zodat het overzichtelijk is wat het meest recente reglement van een straat is. 2. Hij heeft ondertussen zes jaar kunnen ondervinden of een voetfietspad een goed idee is. Hij vraagt of er een evaluatie van gebeurd is en of dit ook effectief een goede situatie is. Want dit kan ook een niet verplicht fietspad worden. Want daar rijden al heel veel fietsers op de weg. Het lijkt hem dan ook beter om dit nader te bekijken, vooraleer iets goed te keuren waar niemand gelukkig mee is.

Marc Boogers kijkt naar manager Omgeving waarbij Toon Moeskops aangeeft dat dit sinds een tijdje ook zo gebeurt. Bij actuele werken gebeurt dit al en men is nu met een inhaalbeweging bezig.

Sara Geukens bevestigt dat haar dienst inderdaad met een inhaalbeweging bezig is. Zo zijn de eerste twee reglementen ook. Er wijzigt niks in de straat zelf, maar dit diende, na de heraanleg/aanpassing ook nog zo doorgevoerd te worden in de reglementen.

Bart Voordeckers denkt dat dit verzekeringsmatig een probleem zou kunnen worden en hij raadt aan om dit kort op te volgen.

Marc Boogers antwoordt op de tweede vraag en meldt dat daarvoor naar het vademecum wordt verwezen.

Sara Geukens vult aan dat het gemengde fietspad, zoals de situatie nu is, omwille van de snelheid die daar mag gereden worden, namelijk 50 km/uur. Bij de heraanleg wordt er gekeken wat er in het vademecum wordt voorgeschreven. Dat is een norm, geen verplichting. Maar er wordt ook gekeken naar wat de beste opties zijn. Met de huidige snelheid stelt het vademecum een gemengd fietspad voor.

Bart Voordeckers antwoordt dat het vademecum ook voorstelt om een gemengd fietspad te gebruiken over een relatief korte afstand. In dit geval gaat het hier over een fietsvoetpad van ongeveer een kilometer. Hij vindt het een onveilige situatie en vindt het dan ook een slecht idee om dit goed te keuren op de gemeenteraad.

Paul Moelans vraagt of de aanpassingen in de Voldersstraat en Druivenstraat consequenties hebben voor parkeerplaatsen.

Sara Geukens antwoordt dat dit in de Voldersstraat dezelfde situatie is als voorheen. In de Druivenstraat verdwijnen er twee parkeerplaatsen.

Paul Moelans deelt mee geen voorstander te zijn van het verdwijnen van parkeerplaatsen. Hij stelt vast dat er bij een heraanleg steeds parkeerplaatsen verdwijnen. De parkeerdruk daar is gigantisch. Men probeert mensen naar Turnhout te trekken, maar men kan de auto niet kwijtgeraken.

Marc Boogers is begripvol voor de vraag van collega Moelans. Hij zal de vraag morgen op het college brengen. Want de vraag is gekomen vanuit het Speelkaartenmuseum zelf. Zij vragen dat zodat er bussen met museumbezoekers kunnen halteren vlakbij het museum. De collega's van de dienst Mobiliteit zijn gewoon ingegaan op de vraag. En zo ook het college.

Sara Geukens vult daarbij aan dat er op het terrein zelf een parkeerplaats voor gehandicapten voorzien werd. Reccino Van Lommel meent dat dat ook wel een stuk van het beleid is geweest. Net zoals het omvormen naar woonerven, waarbij ook steeds parkeerplaatsen verdwijnen. De parking aan de Druivenstraat staat altijd vol. Mario Geys vraagt of er een kiss and ride zone weggaat opdat dit taxiparkeerplaatsen kunnen worden. Sara Geukens meldt dat er geen kiss and ride zone weggaat. Die taxistandplaatsen zijn er al. Marc Boogers verduidelijkt dat er niks weggaat. Er staan daar soms ook taxi's die daar niet mogen staan en dat wordt nu gesignaliseerd. Dat blijft ongewijzigd. Koen De Busser zegt dat er rechtover de H. Consciencestraat een verbreding van de weg is en vraagt of bijvoorbeeld daar de mensen niet kunnen uitstappen. Marc Boogers zal het meenemen naar het college en komt hierop terug.

7. IR 1 – Vraag van raadslid Reccino Van Lommel: Permanente verkeersfilter Hertenstraat

Toelichting

In een bewonersbrief die werd gericht aan de bewoners in en rond de Hertenstraat werd medegedeeld dat de verkeersfilter in de Hertenstraat permanent wordt gemaakt na een positieve evaluatie van de proefopstelling.

- Graag een toelichting van de resultaten in functie van de metingen (met concrete cijfers)
- Buurtbewoners bezorgden onze stad in het verleden een petitie waarin ze lieten blijken niet akkoord te gaan met de nieuwe verkeerssituatie. In de bewonersbrief wordt echter gesteld dat "er rekening werd gehouden met de feedback van de buurtbewoners". Op welke manier werd met hen in overleg gegaan?

Notulen

Aan de hand van een ppt geven Sara Geukens en Jan Stoffels, na inleiding door Marc Boogers, toelichting bij dit punt.

Reccino Van Lommel vindt het vreemd dat er op basis van resultaten en feedback iets definitief bepaald wordt zonder overleg met de bewoners over wat daar gebeurd is. Het was geweten dat er bezorgdheden waren. Men was eerst tegen de knip, daarna was men niet meer tegen de knip, maar wilde men deze verplaatsen. Maar aan het einde van de rit vindt hij het vreemd dat zij een bewonersbrief gekregen hebben waarin vermeld wordt wat er beslist is. Hij is van mening dat er beter gecommuniceerd kon worden.

Marc Boogers deelt mee dat hijzelf, samen met medewerkers, een vertegenwoordiger ontvangen heeft.

Een bewoner meldt dat hij persoonlijk verschillende brieven naar de burgemeester en de schepenen heeft geschreven waarop hij nooit een antwoord heeft gekregen. De bewonersbrief waarin gemeld werd dat de Hertenstraat zou afgesloten worden, kwam als een donderslag bij heldere hemel. Hij is hierover nooit gecontacteerd geweest. Hij citeert de bewonersbrief van 6 september. 'De wijk achter de Hertenstraat is al lange tijd vragende partij voor de afsluiting'. Hij meent dat dit gebaseerd is op leugens. In deze wijk zijn er vier en een half straten doodlopend zijn. Er is daar nooit een ongeval geweest tot op heden, volgens hem. In de ochtend is er veel verkeer in de Hertenstraat. Enkele bewoners hebben dit aangekaart en zijn vragende partij voor de afsluiting. Maar in zijn ogen gijzelen die paar bewoners de hele wijk. Dan verwijst hij naar het fietsverkeer. Er werden door hem twee voorstellen gedaan wat betreft de fietsverbinding Herentals – Turnhout. Plaats betonblokken tot aan de brug zodat er een autovrije fietsstrook is. Of verleg de verbinding langs de Sperwerstraat naar de Hertenstraat. Daar is er een open zicht op het verkeer en maak er dan van een fietsstraat tot aan de brug. De brug blijft het obstakel. Op 22 december had hij een afspraak met de burgemeester waarbij hij een petitie met de nodige handtekeningen zou overhandigen, maar deze is niet doorgegaan. De bewoners van de Bleekhoefstraat, Hertenstraat en de Sperwerstraat zijn geen vragende partij voor de afsluiting. De brief van 30 januari gericht aan het college is een herhaling van 22 december en 19 januari. Volgens de Stad zijn de klachten van de omwonenden gekomen na het plaatsen van de betonblokken, maar dat is volgens hem onjuist. Men is eerder in actie gekomen. Het college heeft geen rekening gehouden met de feedback van bewoners, anders hadden de betonblokken weggevoerd. Er werd een brief aan hem gericht waarin hij beticht werd van manipulatie van de handtekeningen. Er werd ook een uitgebreide brief gestuurd op 9 juli 2024 waarop nooit een antwoord gekomen is.

In een brief van 7 augustus staat vermeld dat de verkeersfilter bijdraagt tot een conflictvrije situatie. Hun conclusie meldt dat de fietsroute veiliger is, maar mensen die al jaren die route nemen, verklaren aan hem dat er nooit conflicten of ongevallen geweest zijn. Hij haalt aan dat het verkeer gehalveerd is sinds het plaatsen van de betonblikken. Uiteraard, zegt hij, want zij gaan er niet overheen rijden. Het verkeer moet nu allemaal naar de Steenweg op Tielen. Er zouden ook meer voetgangers aanwezig zijn in de straat. Maar hij is gepensioneerd en hij ziet daar helemaal niet meer beweging dan voorheen. Waar haalt men dit allemaal vandaan, vraagt hij zich af.

Jeff Dierckx komt tussen en vraagt om af te ronden.

Een andere inwoner meent dat er drie groepen zijn in de straat: mensen die voor de opstelling zijn, mensen die tegen de opstelling zijn en mensen die geen partij gekozen hebben. De buurman is tot bij hem geweest om de petitie te ondertekenen, maar hij heeft toegelicht waarom hij deze niet ging ondertekenen. De buurman respecteert zijn keuze. Hij licht kort de aanleiding van de beslissing toe. Er is al jaren veel drukte. Er werden al heel wat maatregelen genomen: snelheid aangepast van 50 km/uur naar 30 km/uur, flicscontroles, de fietsstrade, enz. Dan is er de petitie gekomen die de focus legde op het rondrijden en de congestie die er zou ontstaan in de Beemdenstraat en de Steenweg op Tielen. Objectief kan er vastgesteld worden dat de straat ook effectief rustiger geworden is. En de fietsers kunnen ook veel veiliger daar fietsen. De petitie is gemaakt, maar er zijn ook veel mensen die achteraf objectief vastgesteld hebben dat de situatie na het afsluiten wel beter is bevonden. Het contact met de Stad is voor hemzelf heel goed verlopen. Hij heeft een stand van zaken gevraagd aan de dienst Mobiliteit en daarop ook meteen een antwoord op gekregen. Na de cijfers te zien van de mensen die ondertussen een andere mening zijn toegedaan, (die hij trouwens niet kent, want er was geen vereniging van deze mensen) dus vóór de knip zijn, en met de objectieve gegevens, kan hij alleen maar blij zijn met de genomen beslissing. En het is zeker ook ten gunste van de zwakke weggebruiker.

Een bewoner van de Sperwerstraat woont sinds twee jaar daar. Na de afsluiting merkte hij op dat de fietsers die naast het spoor rijden, niet meer rechts kijken, komende van de Jef Buyckxstraat. Hij moet ook dagelijks naar de Steenweg op Tielen, maar het zicht is daar heel beperkt doordat de haag daar dikbegroeid is. Men moet daar op het fietspad rijden vooraleer men iets kan zien. Dat maakt het natuurlijk heel gevaarlijk. Als men een dergelijke afsluiting doorvoert, moet men er eerst voor zorgen dat de alternatieve route veilig gemaakt wordt.

De bewoner die tegen de knip is, is verbaasd dat er mensen naar de bewoner zijn gegaan die vóór de knip is. Hij vindt het ook spijtig dat er niet meer aanwezig zijn vanavond.

Een andere bewoner die vóór de knip is, meldt dat zij geen uitnodiging gekregen heeft voor deze vergadering. Net zoals heel veel anderen.

De eerste bewoner die vóór de knip is wel de opmerking over het onveilige kruispunt door de haag bevestigen. Daar moet inderdaad iets aan gedaan worden. Hijzelf werd gecontacteerd door een andere buurtbewoner, een halfuur vóór de commissie die over de uitnodiging vertelde. Hij vindt het jammer dat niet alle bewoners uitgenodigd werden. En dan nog in een stijl die weinig verbindend en heel polariserend is. Hij wil met alle bewoners op dezelfde manier blijven overeenkomen als vóór de knip.

Reccino Van Lomme vindt het jammer dat dit hier zo moet gebeuren. Dit had perfect vermeden kunnen worden als er voldoende en goed gecommuniceerd werd. Wanneer men in overleg was gegaan, hadden de verschillende standpunten kunnen opgenomen worden, de resultaten toegelicht kunnen worden en dan het een en ander vermeden kunnen worden, meent hij. Hij vindt het de taak van het college om, als er een beslissing genomen wordt, dit uit te leggen aan bewoners waarom men tot die beslissing gekomen is.

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.

Charlotte Verboven
Commissiesecretaris