



VERSLAG
VERGADERING COMMISSIE 5
van dinsdag 19 april 2016 om 19:30 uur

Aanwezig: Starckx Wannes - voorzitter

Breugelmans Stef, Der Kinderen Annemie, Gevers Dimitri, Roes Peter, De Smet Annick, Meeus Paul, Grooten Eddy, Van Damme Marc, Gladiné Pierre - raadsleden
Debondt Luc, Boogers Marc - schepenen
Van Rompuy Jan - commissiesecretaris

Verontschuldigd: Versmissen Tom - raadslid

Waren eveneens aanwezig

Katleen De Coninck – raadslid in vervanging van Tom Versmissen,
Herman Schaerlaekens en Paul Moelans – raadsleden,
Gust Verheyen en Joeri Smets – de Lijn,
Lieve Dauginet – mobiliteitsambtenaar,
Patrick Diels – stadsbedrijven,
Steven Mateusen – Wegen, Groen en Mobiliteit,
Publiek.

Goedkeuring verslagen vorige vergaderingen

Het verslag van 3 maart 2016 wordt goedgekeurd.

Paul Moelans is niet akkoord met de tekst van het variapunt in het verslag van 29 maart 2016 met betrekking tot een probleem voor rolstoelgebruikers in de Patriottenstraat en wenst de tekst in het verslag als volgt gewijzigd te zien: "Paul Moelans meldt een probleem voor rolstoelgebruikers in de Rivierstraat ter hoogte van de Patriottenstraat waar paaltjes werden geplaatst. Deze paaltjes vormen een probleem voor rolstoelpatiënten die, als er een fiets tegen de gevel staat, niet meer doorkunnen.

Schepen Luc Debondt deelt mee dat de paaltjes er gekomen zijn doordat daar telkens een camionette verkeerd geparkeerd staat en dat hierdoor de stoep steeds kapot gereden wordt en dat de paaltjes er gezet zijn geweest zodat de camionette er niet meer kan staan. Dus dit probleem is opgelost.

Paul Moelans oordeelt dat dit toch een omgekeerde wereld is. De camionette is in overtreding, ze mag daar niet staan en daarom worden er paaltjes gezet met als resultaat dat als er een fietser tegen de gevel staat de rolstoelpatiënten niet meer door kunnen? Is dit correct?

Schepen Luc Debondt en burgemeester Eric Vos oordelen beiden dat het probleem van de camionette opgelost is door de paaltjes en dat de rolstoelgebruikers maar aan de overkant moeten rijden waar ze dus geen probleem hebben om erdoor te geraken, daar hebben ze geen obstakels en kunnen ze heel de straat afrijden.

Paul Moelans vindt dit ongehoord en vraagt waarom hier niet sanctionerend tegen opgetreden wordt door de politie.

Volgens schepenen Luc Debondt werd de eigenaar van de camionette hier door de wijkagent al enkele keren op gewezen maar hij blijkt hier geen gevolg aan te geven zodat de stad geopteerd heeft voor de paaltjes te zetten.

Paul Moelans vindt dit absoluut niet correct en wijst erop dat de rolstoelgebruikers de dupe zijn van een verkeerd geparkeerd voertuig waar simpelweg de politie sanctionerend zou tegen moeten optreden. Deze rolstoelgebruikers worden 'verplicht om aan de overkant te moeten rijden' omdat er een voertuig verkeerd staat. Dit is gewoon de wereld op zijn kop!

Dit wordt door zowel burgemeester als de schepenen bevestigd en ze wensen hier verder niet op in te gaan."

Mits deze aanpassing wordt het verslag van 29 maart 2016 goedgekeurd.

Paul Moelans vraagt om dit punt volgende commissie opnieuw te agenderen.

Paul Moelans merkt op dat donderdag aanstaande door het college een beslissing zal genomen worden in verband met het evenement op de Markt naar aanleiding van het EK voetbal.

Voorzitter Wannes Starckx wijst er op dat dit niet behoort tot het agendapunt en al evenmin tot deze commissie.

Gebiedsgerichte evaluatie De Lijn

Aan de hand van een ppt (zie bijlage) geven Gust Verheyen en Joeri Smets van de Lijn toelichting bij dit punt. Schepen Marc Boogers verduidelijkt dat vanuit de stadsregio een brief naar de Lijn werd verstuurd waarin werd meegedeeld dat men niet akkoord is de lijn weg te laten op Zevendonk maar ook op het industrieterrein. Hij voegt er aan toe dat in het verleden ook nog wel dergelijke brieven naar de Lijn werden gestuurd met betrekking tot de Heizijde en de begraafplaats Nazareth, maar dat de Lijn daar niet is op ingegaan.

Peter Roes verwijst naar de aanpassing die men doet in Beerse en vraagt waarom in Zevendonk het dan niet zou kunnen.

Men zou om Zevendonk te bedienen dan een extra bus moeten inleggen wat teveel kost. Daarenboven is Zevendonk vanuit de Parkwijk niet praktisch om te bedienen.

Marc Van Damme stelt voor om de verbinding als volgt te realiseren: één maal per uur Parkwijk en één maal per uur Zevendonk bedienen.

Volgens de lijn is de frequentie van het openbaar vervoer een moeilijke parameter. Uit de praktijk blijkt dat de frequentie verhogen, meer reizigers tot gevolg heeft. Mensen willen zich niet aan de Lijn aanpassen. De focus van het openbaar vervoer ligt op de ruimtelijke spreiding waarbij voor iedereen iets willen doen onmogelijk is.

Het ene uur zo rijden en het andere uur anders is niet wat de klant wil en de Lijn moet rijden wanneer de klant het wil.

Schepen Marc Boogers verwijst naar het principe van binnen een straal van 750 meter moet er een bus stoppen, dat door de minister werd gestopt en vraagt of dit gevolgen heeft.

Eind 2014 werd aan deze gebiedsgerichte evaluatie begonnen. Kronkels in bepaalde trajecten hebben soms tot gevolg dat er beperkter aantal klanten bereikt worden. Dit is nu met dit project rechtgetrokken.

Schepen Marc Boogers merkt op dat Zevendonk hier voorgesteld wordt als een economisch aspect maar hij benadrukt dat het ook een sociaal aspect heeft.

De Lijn benadrukt dat ze nu ook geen winst zullen maken. De Vlaamse Overheid eist dat de Lijn kritisch omgaat met haar middelen. De Lijn zoekt altijd naar verbeteringen, in andere gebieden is dit ook gebeurd.

Stef Breugelmans stelt dat Zevendonk twee problemen heeft, namelijk dat een kleine groep mensen ergens moet geraken en dat het kruispunt levensgevaarlijk is om over te steken;, vooral omdat het vaak gaat om minder mobiele mensen.

De Lijn is zich bewust dat mensen nu tot op de grote baan moeten wandelen en van het gevaarlijk kruispunt en wil samen met de Stad bij AWV aandringen om tot een oplossing te komen.

Schepen Marc Boogers deelt mee dat momenteel de eigen dienst tellingen is aan het uitvoeren met als doel een analyse te maken om met een dossier naar Antwerpen te gaan (vermoedelijk eind mei) met de vraag om verkeerslichten te plaatsen. Maar hij voegt er aan toe dat dit de lange afstand die de mensen te voet moeten gaan tot aan de bushalte niet oplost.

De Lijn deelt mee dat er voor Amival wel een oplossing is. Drie keer per dag zal Amival aangedaan worden.

Stef Breugelmans vraagt waarom men dan niet iets verder kan rijden tot Zevendonk.

Met de huidige kleine bussen zou dat nog lukken, maar de bus die de industrie aandoet is te groot en kunnen de bocht niet nemen.

Ook zal voorlopig de bus voor de Mast in Kasterlee tot het rond punt in Zevendonk rijden, dit twee maal per dag, niet in het weekend en niet tijdens de schoolvakanties en dit tot er eventueel een oplossing is voor het gevaarlijke kruispunt.

Vanuit de gemeenschap Zevendonk wordt gesteld dat je een gemeenschap niet zonder bus kan zetten. Men vraagt zich af hoe kinderen vanuit Turneia naar school geraken. Dat betekent dat dagelijks 14 kinderen niet meer naar school kunnen gaan. Men kan er echt niet mee akkoord gaan. Verder vragen de mensen zich af waarom de lijn naar Beerse dan zo belangrijk is omdat er blijkbaar alles kan.

De Lijn benadrukt dat de ritten naar Beerse niets extra kost en benadrukt dat ze samen met de stad pleiten voor verkeerslichten in Zevendonk.

De gemeenschap van Zevendonk benadrukt dat ze al van bij het begin gevraagd hebben om drie keer per dag Zevendonk aan te doen en men vandaag dus niets extra vraagt.

De Lijn stelt vast dat er nu gemiddeld 50 mensen de bus nemen. Met drie maal per dag langs te rijden gaat dit aantal nog aanzienlijk dalen. Volgens de Lijn passen mensen zich niet aan en gaat niemand binnen enkele jaren nog gebruik maken van de bus daar.

De gemeenschap van Zevendonk vraagt wat de Stad gaat doen om mensen in Zevendonk mobiel te maken.

Schepen Marc Boogers benadrukt dat samen met de burgemeester en mensen van Zevendonk naar de Lijn in Antwerpen zal gegaan worden. Van zodra er een officiële beslissing is van de Lijn, zal bekeken worden welke acties zullen ondernomen worden.

De Lijn benadrukt dat het dossier de geijkte procedure heeft gevolgd en de gebiedsgerichte evaluatie is afgerond en het resultaat is wat het is.

Schepen Marc Boogers stelt vast dat men een jaar geleden voor voldongen feiten werd gezet met de Belbus en nu dit. Daarenboven heeft Turnhout enkele extra zaken gevraagd zoals de Heizijde en de begraafplaats Nazareth. Sint-Lucia bereiken is onmogelijk, enz. De bekommernis van de Stad is en blijft een oplossing voor Zevendonk.

Volgens de Lijn zijn de cijfers wat ze zijn en is de beleidskeuze niet: één man per bus. De beleidskeuze is wel op zoek te gaan om ergens anders in de regio vooruit te gaan en vanuit de wijde omgeving Turnhout gemakkelijk bereikbaar te maken.

Peter Roes verduidelijkt dat vanuit de Stad een oplossing wordt aangereikt, namelijk Parkwijk – Schorvoort – Zevendonk.

Volgens de Lijn gaat een dergelijke oplossing minder reizigers vervoeren.

Dimitri Gevers stelt vast dat economisch gezien goed werk is geleverd. Verder stelt hij vast dat het principe van basismobiliteit is gewijzigd en de Lijn daarin meegaat maar wel ten koste van Zevendonk.

Marc Van Damme stelt vast dat het probleem voor Amival is opgelost maar vraagt zich af waarom dat dan niet kan voor Zevendonk.

De bussen die Amival aandoen zijn veel beter gevuld en gefocust op de werkuren. Zevendonk is een kleine groep en moeilijke uren voor de Lijn. Men zou dan een extra bus moeten aankopen en een extra chauffeur aanwerven.

De gemeenschap van Zevendonk begrijpt het allemaal niet goed. Nu wordt Zevendonk om het uur aangedaan en men vraagt naar de toekomst drie keer per dag. Misschien is de bus voor de Mast dan wel een oplossing voor de school maar zeker niet voor de gemeenschap van Zevendonk.

Paul Meeus heeft aandachtig geluisterd naar het beleid van de Lijn en naar de verzuchtingen van de gemeenschap van Zevendonk. Hij heeft er een “deja vu gevoel” van en verwijst naar het probleem met de treinen. Hij is van mening dat nu politiek werk moet geleverd worden: lobbyen, druk uitoefenen. Paul Meeus vindt dat wij als beleidsniveau het andere beleidsniveau moeten benaderen. Men moet nagaan hoe het andere beleidsniveau is samengesteld en aan politieke beïnvloeding doen. Met de NMBS is dat ook zo gebeurd.

Schepen Marc Boogers benadrukt dat de burgemeester hiermee bezig is parallel met mogelijke acties.

Vanuit het publiek worden nog enkele vragen gesteld.

Men spreekt van frequenties aan te passen, maar worden de uren ook aangepast.

De frequentie wordt verhoogd in de daluren.

De haltes Utopolis, Graatakker liggen er slecht bij. Wordt dit meegenomen is het luik doorstroming.

Voor elk punt wordt contact opgenomen met de gemeente.

Men hanteert een bepaalde methodiek gebaseerd op het huidige aantal reizigers maar wat als binnen enkele jaren er woningen of bedrijven gaan bijkomen.

Een gebiedsgerichte evaluatie wordt om de drie à vijf jaar uitgevoerd.

Voorzitter Wannes Starckx dankt de vertegenwoordigers van de Lijn voor hun toelichting en antwoorden op de vragen.

De vertegenwoordigers willen er toch nog even op wijzen dat in het hele plan er ook goede dingen zijn terug te vinden.

Aanvullende reglementen op de politie van het wegverkeer

Aan de hand van een ppt (zie bijlage) geeft Lieve Dauginet toelichting bij dit punt.

Annick De Smet vraagt wat er gaat gebeuren met de Smalvoortstraat waar aan beide kanten geparkeerd wordt.

Dit zal bekeken worden.

Lastvoorwaarden en gunningswijze - voertuigen voor verschillende stadsdiensten

Aan de hand van een ppt (zie bijlage) geeft Patrick Diels toelichting bij dit punt.

Paul Moelans vraagt wat er gaat gebeuren met de gasinstallatie op Stadsbedrijven die blijkbaar nooit gebruikt is geweest.

Deze kan voor de bedoelde wagens niet gebruikt worden en zal men trachten te verkopen.
Paul Moelans vraagt of men het onderhoud van de wagens op gas en elektriciteit zelf gaat onderhouden.

Deze gaan inderdaad door eigen personeel onderhouden worden mits een bijkomende opleiding gas.
Marc Van Damme raadt aan om ook een specifieke opleiding voor elektrische wagens te voorzien omwille van veiligheid.

Paul Moelans vraagt of er een verschil is in levensduur voor elektrische wagens ten overstaan van benzine wagens.

Er is een verschil en dat wordt bepaald door de levensduur van de batterijen.

Paul Moelans verwijst naar een tweetal jaar geleden toen een test werd gedaan met elektrische wagens en vraagt hoe de evaluatie hiervan was.

Het voornaamste negatief punt was het comfort.

Wijziging subsidiereglement voor een volledige scheiding van afval- en hemelwater op privé-domein

Aan de hand van een ppt (zie bijlage) geeft Steven Mateusen toelichting bij dit punt.

Lastvoorwaarden en gunningswijze - heraanleg Baron du Fourstraat - Schoolstraat

Aan de hand van een ppt (zie bijlage) geeft Steven Mateusen toelichting bij dit punt.

Punten agenda gemeenteraad

Schepen Marc Boogers deelt mee dat de procedure voor de onderhandse verkoop van de dekenij Begijnenstraat 1 ook geagendeerd staat. Deze verkoop wordt georganiseerd in samenwerking met Covast.

Paul Meeus vraagt of het pand mag afgebroken worden.

Dit moet nagevraagd worden.

Bij navraag blijkt dat:

De pastorie in de Begijnenstraat is opgenomen op de Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed met volgende beschrijving: *'Dubbelhuis van vier traveeën en drie bouwlagen onder zadeldak (nok parallel aan de straat, mechanische pannen), in neoclassicistische stijl van circa 1850. Lijstgevel met arduinen plint en latere cementbezetting, volgens inscriptie door "V. Vos-Van Mierlo Cimenteur Turnhout", verrijkt met schijnbossage en -voegen. Beëindiging met houten kroonlijst op modillons. Rechthoekige, vlak omlijste vensters, op de begane grond met rolluikkasten, doch met sporen van vroegere luiken. Rechthoekige paneeldeur met bovenlicht in laat-classicistisch arduinen entablement. Nr. 3, gelijkaardige woning als nr. 1; de enige verschillen zijn de meer oorspronkelijke vlakke pleisterbezetting, de dakbedekking met leien en de gietijzeren leuning aan de bovenvensters; ook de deuromlijsting is enigszins anders uitgewerkt.'*

De opname op de 'Lijst' heeft enkele gevolgen:

- Bij werken mag je afwijken van bepaalde normen rond energieprestatie en binnenklimaat, als dat nodig is om de erfgoedwaarde van de geveldelen van het pand die zichtbaar zijn vanaf de openbare weg, in stand te houden.
- Wanneer je een gebouw (of delen van een gebouw) op de lijst wil slopen dan wordt er bij de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning advies gevraagd aan Onroerend Erfgoed.

Het gebouw is opgenomen in de lijst van het bouwkundig erfgoed omdat het mee het straatbeeld bepaalt, vermoedelijk wordt er door Onroerend Erfgoed dan ook het meeste belang gehecht aan de gevel van de woning. Uitvoeren van werken zoals vervangen van schrijnwerk ed. is mogelijk, afbraak van de gevel zal vermoedelijk negatief geadviseerd worden. In principe wordt een woning opgenomen in deze lijst met de bedoeling om het te kunnen bewaren. Onroerend Erfgoed evalueert steeds per ontwerpvoorstel wat er wel en niet kan.

Paul Meeus wijst er op dat hij vorige legislatuur voorgesteld had om het pand in erfpacht te geven. Met een erfpacht heb je onmiddellijk inkomsten en kan je vrij snel het gewenste bedrag verdienen.

Paul Moelans vraagt welk de kostprijs is voor de samenwerking met Covast.

Dit is 7,26% op de verkoopprijs te voldoen door de koper.

Herman Schaerlaekens vraagt waarom die vermindering volgens de diverse schattingsverslagen.

Dit als gevolg van de staat van het pand dat al heel lang leeg staat.

Uit het college

Schepen Marc Boogers deelt mee dat hij volgende commissie een toelichting zal geven over de scootmobiel, de stand van zaken van het save-charter en de stand van zaken met betrekking tot het parkeerbeheer.

Varia

Schepen Luc Debondt verwijst naar de mail die hij aan de raadsleden heeft laten bezorgen in verband met de bestemming van de kredieten die de Vlaamse Gemeenschap heeft voorzien voor het zwerfvuilproject. In 2016 zal er op dat vlak weinig gebeuren vanuit de hogere overheid. Aan de diensten werd gevraagd om een proefperiode in te bouwen. Dit zal een volgende commissie toegelicht worden. Pierre Gladiné stelt vast dat het goed was dat de vraag aan de hogere overheid gesteld werd. Hij vraagt of ook buurten geraadpleegd werden om in het project te stappen.

Schepen Luc Debondt verduidelijkt dat dit jaar een proefproject zal worden opgestart met de jeugdverenigingen indien de nodige kredieten gevonden worden.

Paul Meeus verwijst naar de Vredestraat dat als woonerf is ingericht maar waar de burens klagen over overdreven snelheid. Er werden wel paaltjes gezet maar die zouden afgezaagd zijn.

Schepen Luc Debondt deelt mee dat een eerste controle reeds is gebeurd en dat de paaltjes zullen nagekeken worden.

Herman Schaerlaekens meldt dat de boomroosters in de Korte Gasthuisstraat ter hoogte van de Carrefour schuin liggen.

Men is momenteel alle boomroosters aan het controleren.

Herman Schaerlaekens heeft vernomen dat er twee opzuigmachines in het magazijn zouden staan die niet gebruikt worden.

In de winter worden deze niet gebruikt omwille van weersomstandigheden.

Paul Moelans had gehoopt op deze commissie een toelichting te krijgen over de signalisatiegebieden.

Door schepen Luc Hermans werd beloofd om één van de volgende commissies een toelichting te geven over signaalgebieden maar dit onderwerp behoort tot commissie 4.

Paul Moelans vraagt of hij een ophijsting kan krijgen van de speelpleintjes.

Speelpleintjes behoort tot commissie 2.

Paul Moelans vraagt of er al actie is ondernomen in verband met de processierups.

Hierover is een artikel verschenen in de Stadskrant van april. De diensten en de firma staan klaar.

Paul Moelans vraagt of een evaluatie kan gegeven worden over PV's opgemaakt in verband met zwerfvuil.

Dit zal op een volgende commissie toegelicht worden.

Paul Moelans verwijst naar mails die hem werden gestuurd in verband met wateroverlast in Egelskop en verwijst naar de stand van zaken.

Ook dit zal op een volgende commissie toegelicht worden.

Jan Van Rompuy
commissiesecretaris

**Vergadering
Commissie 5
dinsdag 19 april 2016**

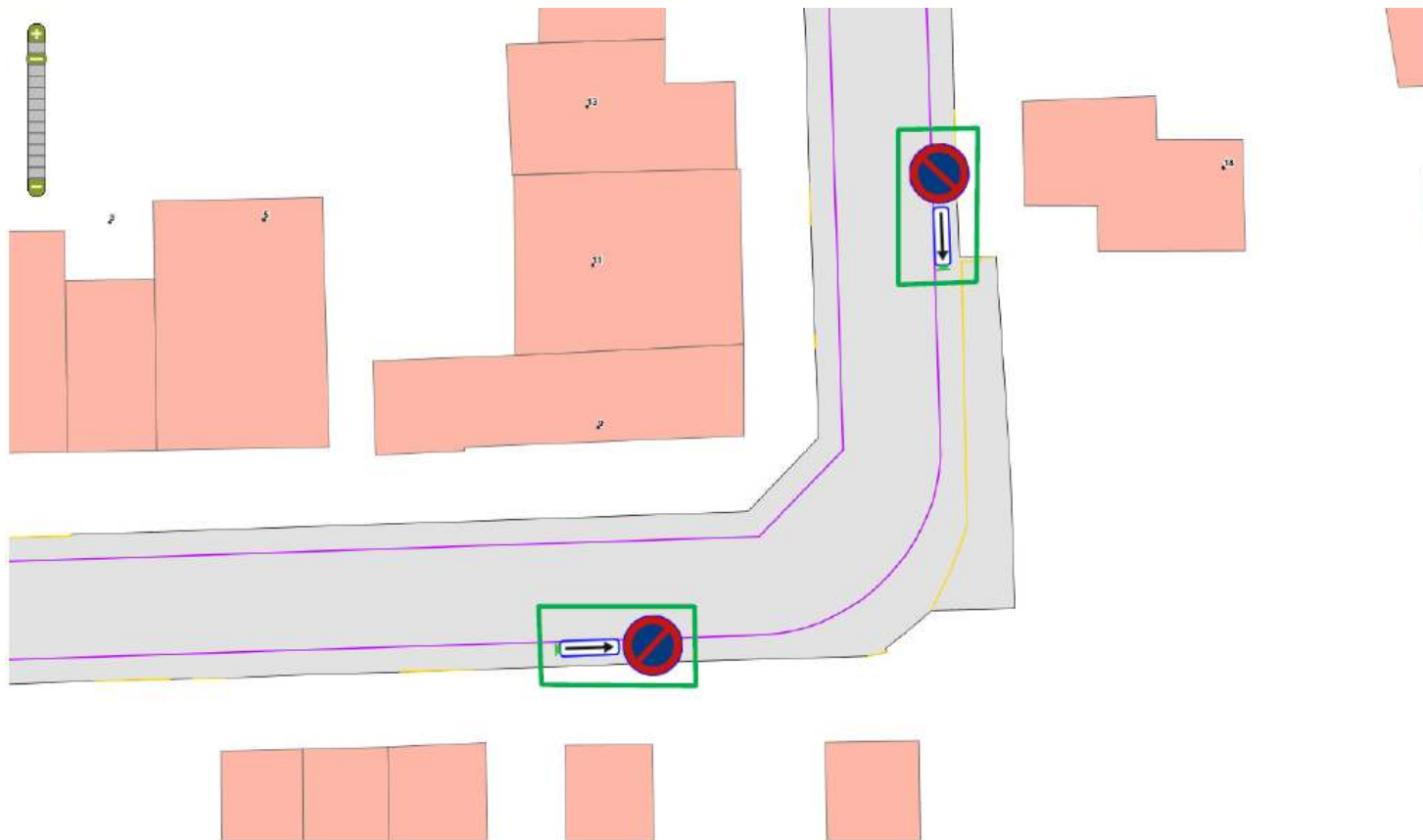
Agenda

- Goedkeuring verslagen vorige commissies
- Gebiedsgerichte evaluatie De Lijn
- Aanvullende reglementen op de politie van het wegverkeer
- Lastvoorwaarden en gunningswijze voertuigen verschillende diensten
- Wijziging subsidiereglement voor volledige scheiding afval- en hemelwater op privé-domein
- Lastvoorwaarden en gunningswijze voertuigen heraanleg B. F. du Fourstraat - Schoolstraat
- Punten agenda gemeenteraad
- Uit het college
- Varia

Aanvullende verkeersreglementen op de politie van het wegverkeer

Huidevettersstraat

- Brandweer → sterk vertraagde doorgang in bocht

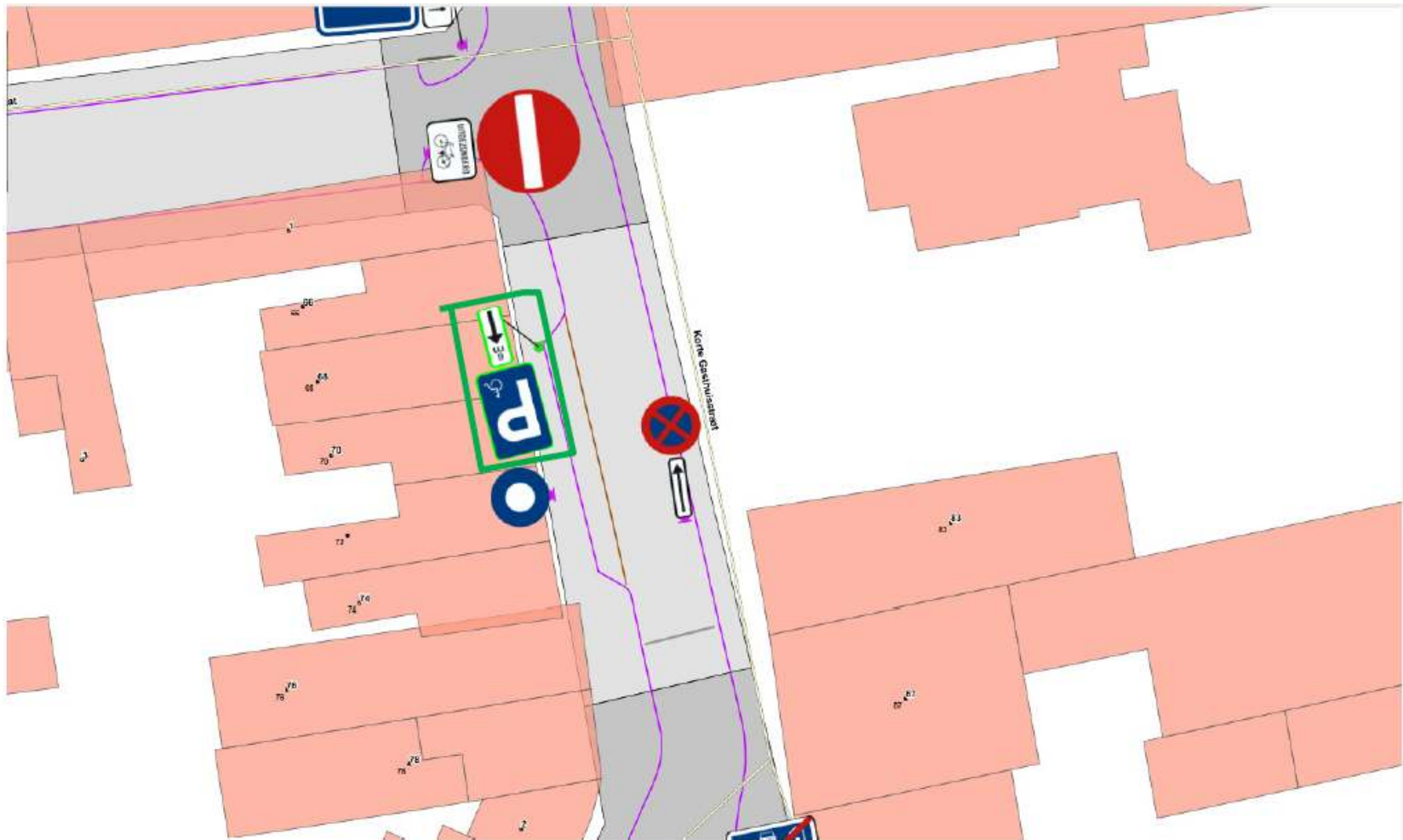


Hammelburgstraat

- Brandweer → doorgang ter hoogte van het T-kruispunt zeer moeilijk door geparkeerde wagens tegenover of in de nabijheid van het T-kruispunt



Korte Gasthuisstraat



leperstraat



2015

Maaier SB-groendienst	€ 50.000	nog aan te besteden
Bestelwagen SB-garage (aardgas)	€ 40.000	
Bestelwagen SB-schrijnwerkers	€ 25.000	
Kleine wagen 2zit SB-gebouwen	€ 10.000	
Wagen 2zit SB-gebouwen	€ 15.000	
Wagen 5zit preventie	€ 15.000	
Wagen 2zit SB-reiniging (elektrisch)	€ 35.000	
Wagen college (hybride)	€ 45.000	
	€ 235.000	

2016

Wagen 5zit Ruimtelijke Ordening	€ 15.000	
Wagen groot 2-zit SB-groendienst	€ 25.000	
Wagen 2zit SB-gebouwen	€ 15.000	
Bestelwagen SB-logistiek	€ 25.000	
2 bestelwagens tweedehands Wollawei	€ 15.000	nog aan te kopen
	€ 95.000	

De wagens zijn bedoeld om de oude te vervangen. Sommige oude voertuigen worden vervangen door twee nieuwe, omdat bijvoorbeeld de dienst gebouwen binnen de stadsbedrijven meer personeel heeft en haar takenpakket (stad en OCMW) groter en meer divers is geworden. Bijvoorbeeld: een grote bestelwagen kost ca. € 25.000; die kunnen we vervangen door twee kleine bestelwagens van respectievelijk € 10.000 (bv. Fiat Fiorino) en € 15.000 (bv. Peugeot Partner).

Wijziging subsidiereglement voor een volledige scheiding van afval- en hemelwater op privé-domein

Aanleiding

- Sinds 2007 bestaat er in Turnhout een subsidiereglement voor afkoppeling van hemelwater
- Sinds 1 juli 2011 is keuring van privéwaterafvoer van woningen en gebouwen verplicht – Algemeen Waterverkoopreglement
- Belang van goede informatie van burger over wat er verwacht wordt, kan door begeleiding door afkoppelingsdeskundige

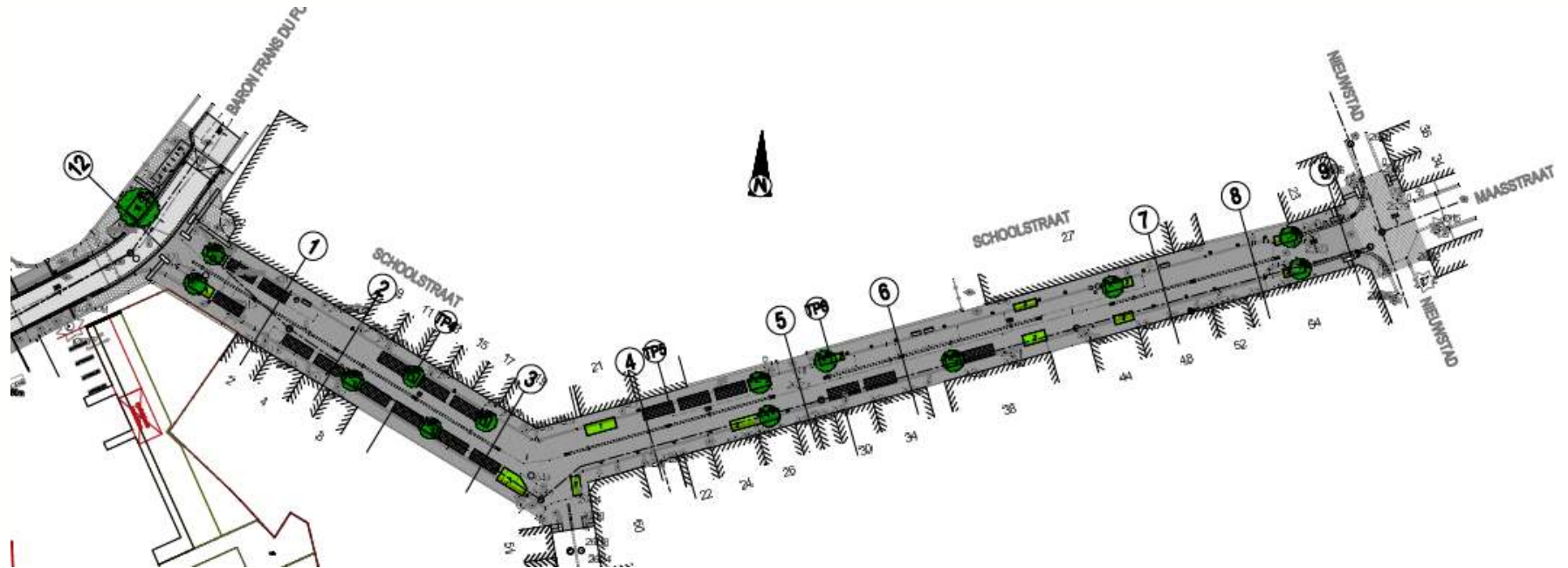
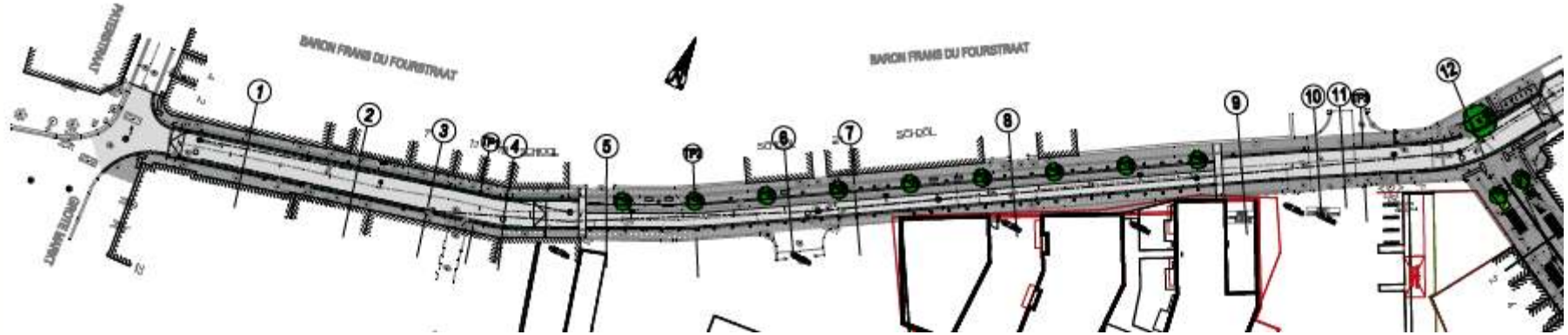
Voorstel tot wijziging

- Uitbreiding naar alle gebouwen (met uitzondering van tweede verblijven) waar een gescheiden riolering wordt aangelegd in de straat. Hierdoor komen ook rijwoningen in aanmerking.
- Aangezien stad de kosten voor afkoppelingsdeskundige en (eerste) keuring op zich neemt, wordt voorgesteld om het maximum bedrag van de subsidie te verminderen met deze kostprijs. Het nieuwe maximumbedrag wordt vastgesteld op 900 euro.
- Uitbetaling enkel mogelijk na bekomen positief keuringsattest

Blijft behouden:

- 80% van kosten
- Gedetailleerde facturen voor te leggen (tezamen met keuringsattest)

Lastvoorwaarden en gunningswijze -
Heraanleg Baron du Fourstraat en
Schoolstraat



Opdracht:

- Deze aanneming omvat aanleg van gescheiden riolering en herinrichting van Baron du Fourstraat (gedeelte) en Schoolstraat
- De uitgave voor de opdracht wordt geraamd op 807 104,57 EUR incl. btw
- Derhalve wordt voorgesteld de opdracht te gunnen bij wijze van de openbare aanbesteding

Punten agenda gemeenteraad

...

Uit het college

...

Varia

...

De Lijn Antwerpen

**Gebiedsevaluatie
Kempen 2015**



Gebiedsevaluatie

Doel: = optimale inzet van beschikbare middelen
 ≠ besparing



Gebiedsevaluatie



Onderzoeken



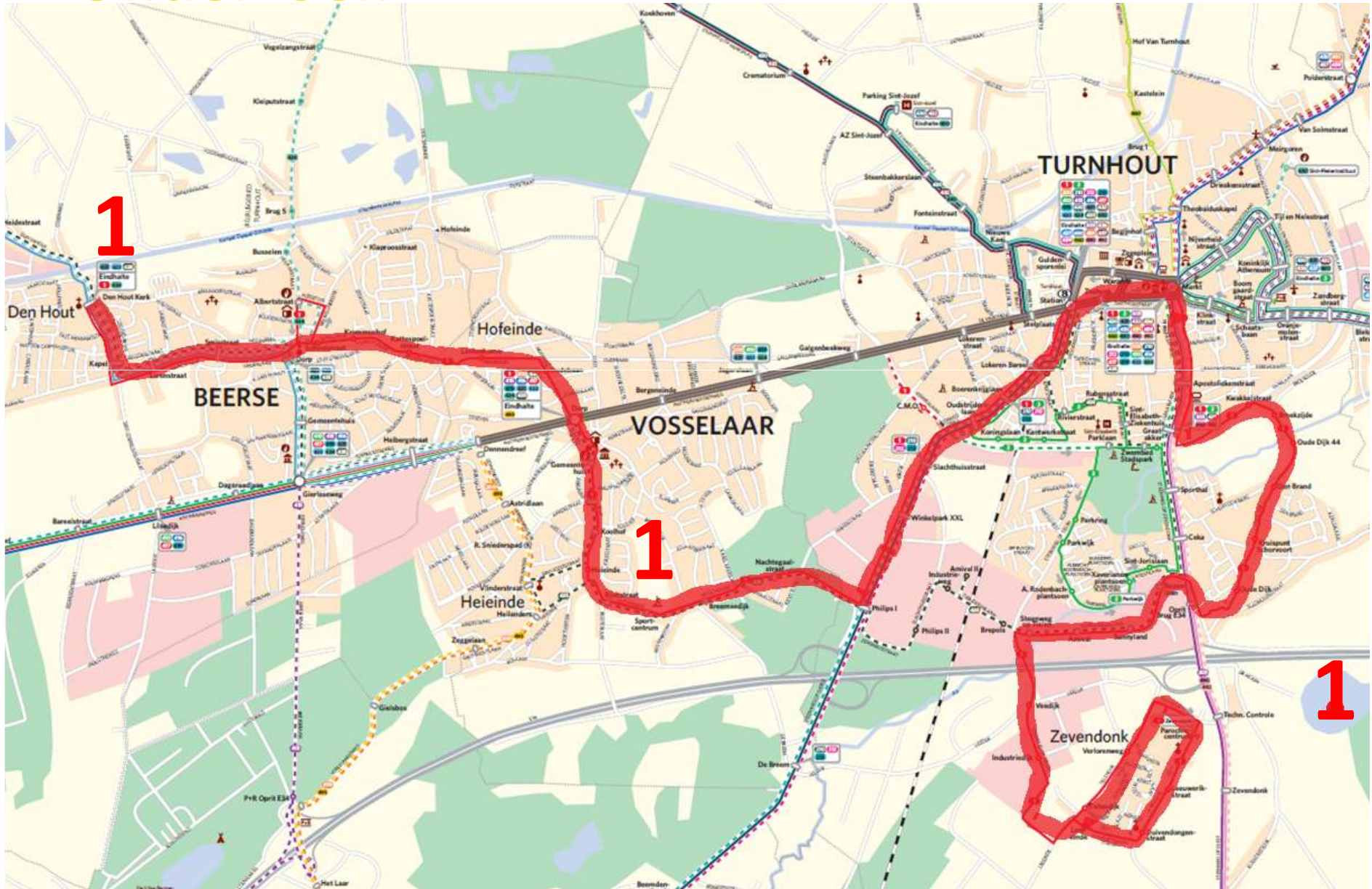
Analyseren



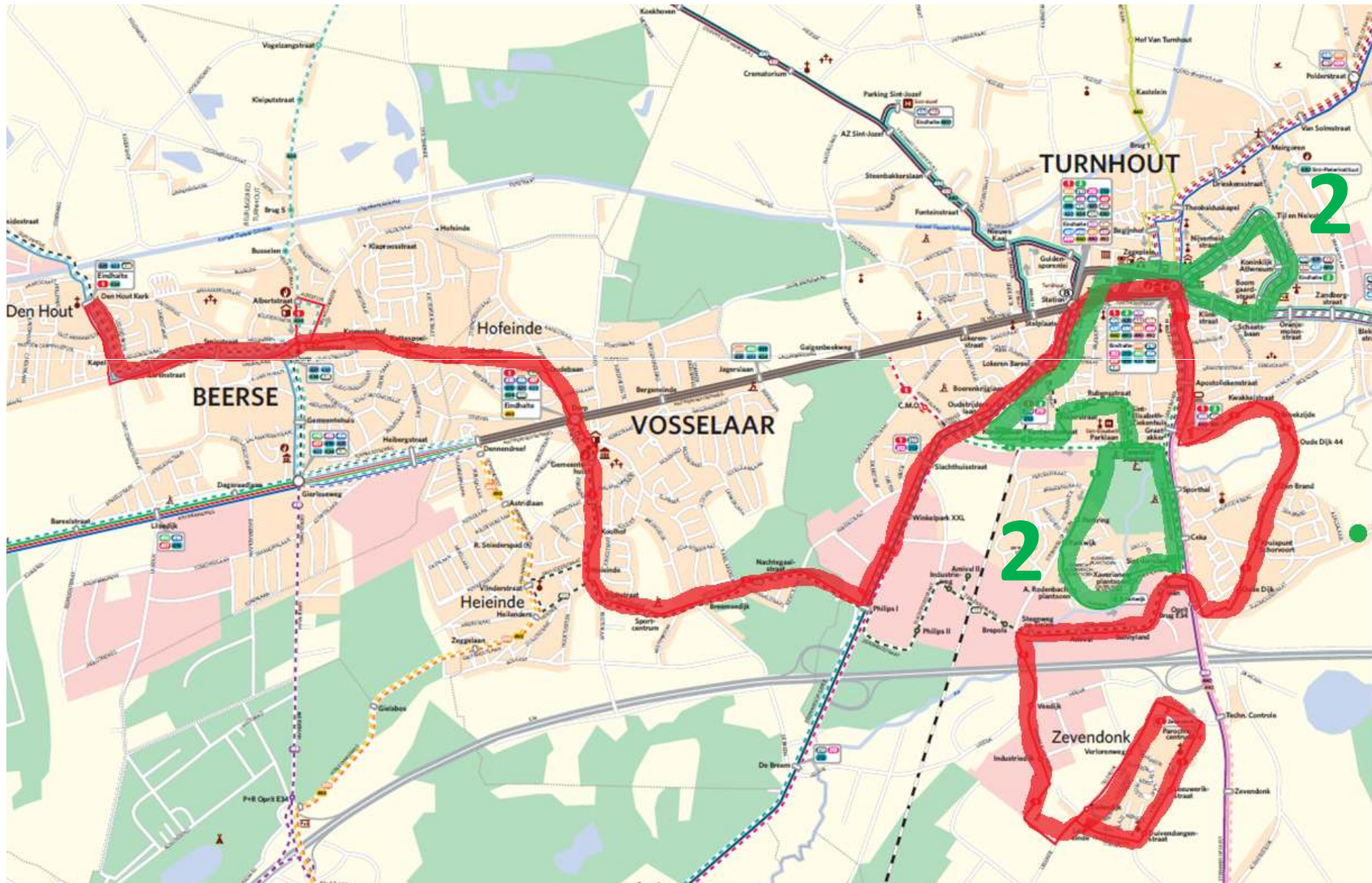
Verbeteren



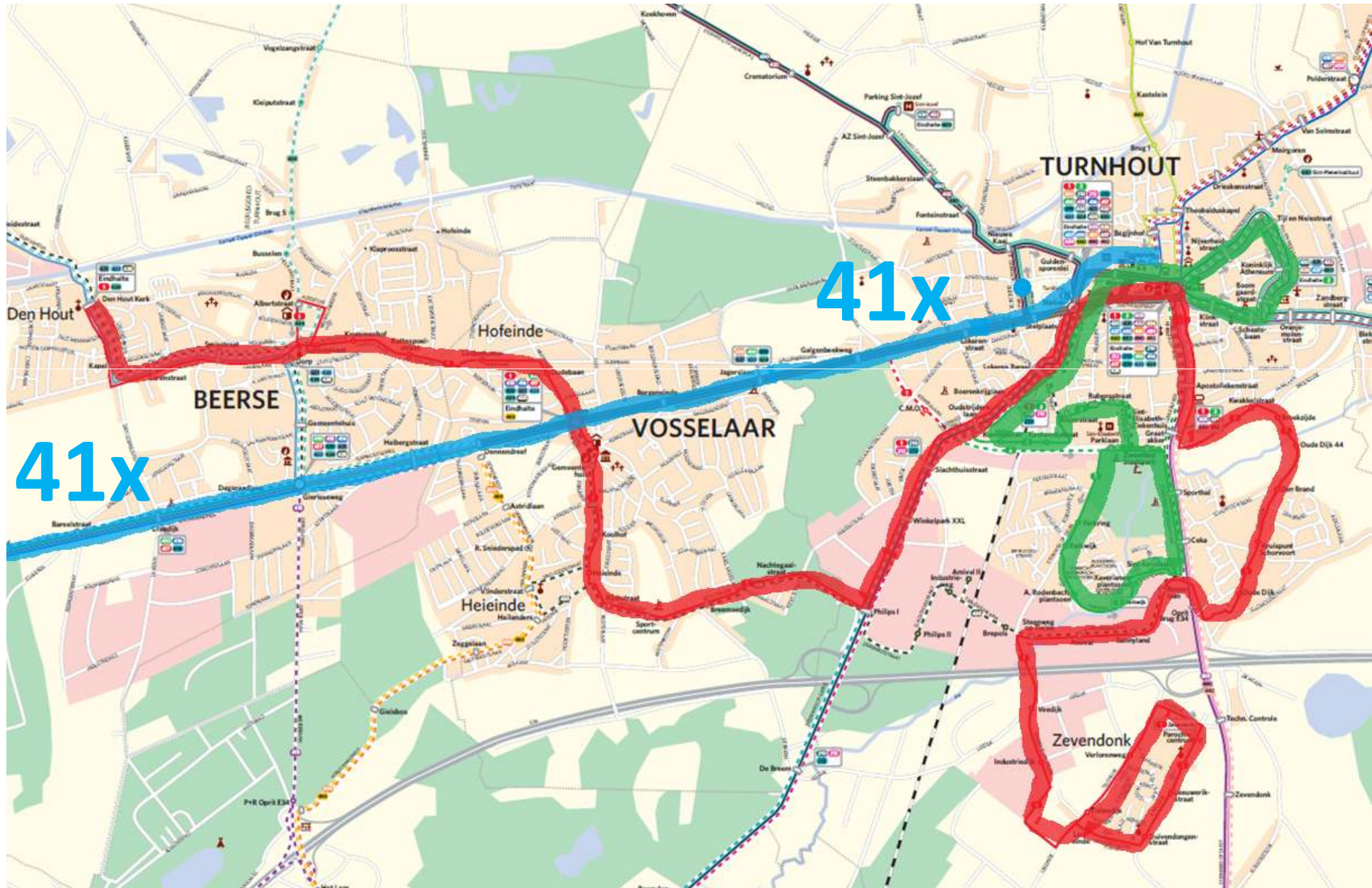
Onderzoek



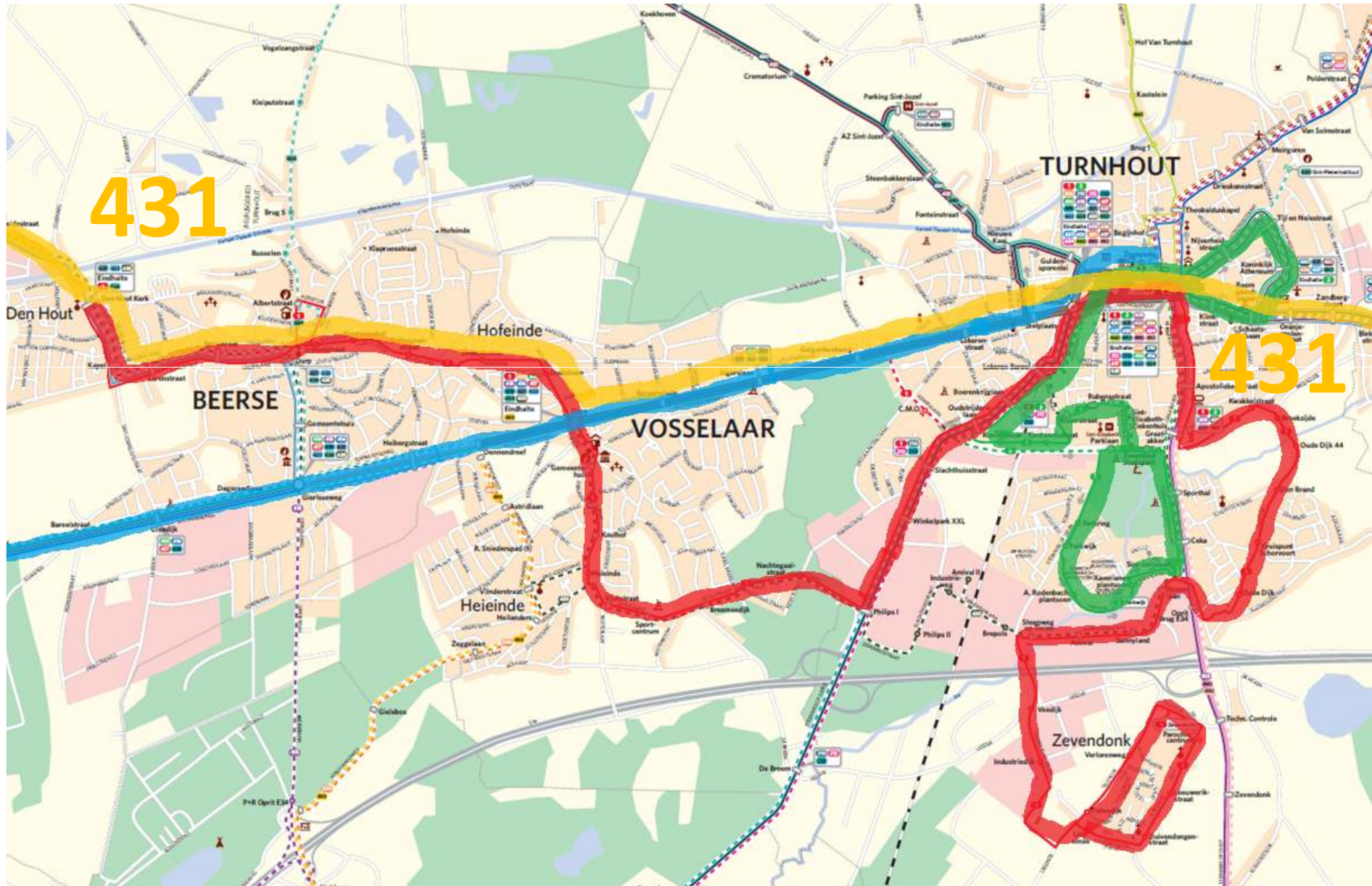
Onderzoek



Onderzoek

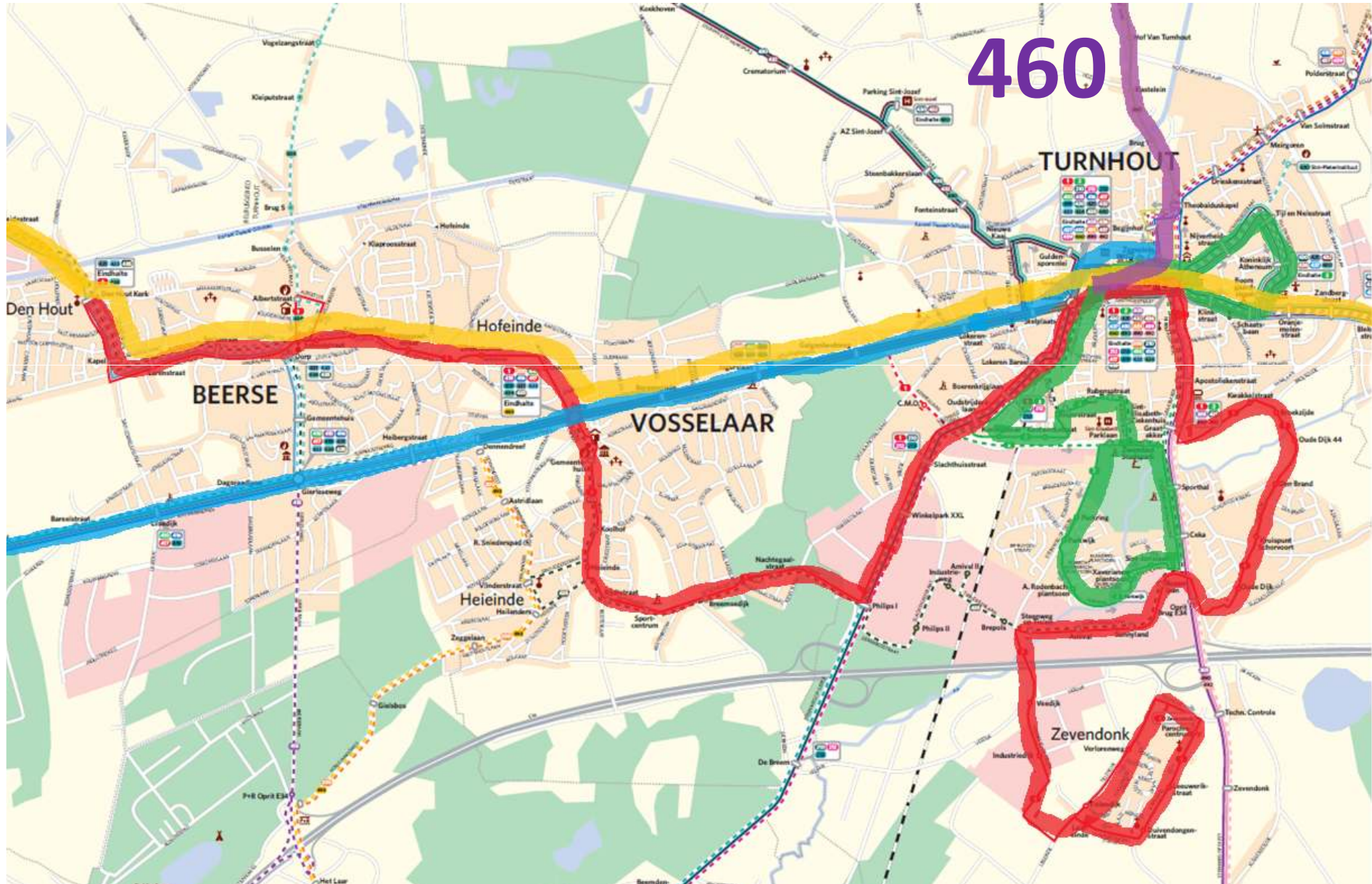


Onderzoek

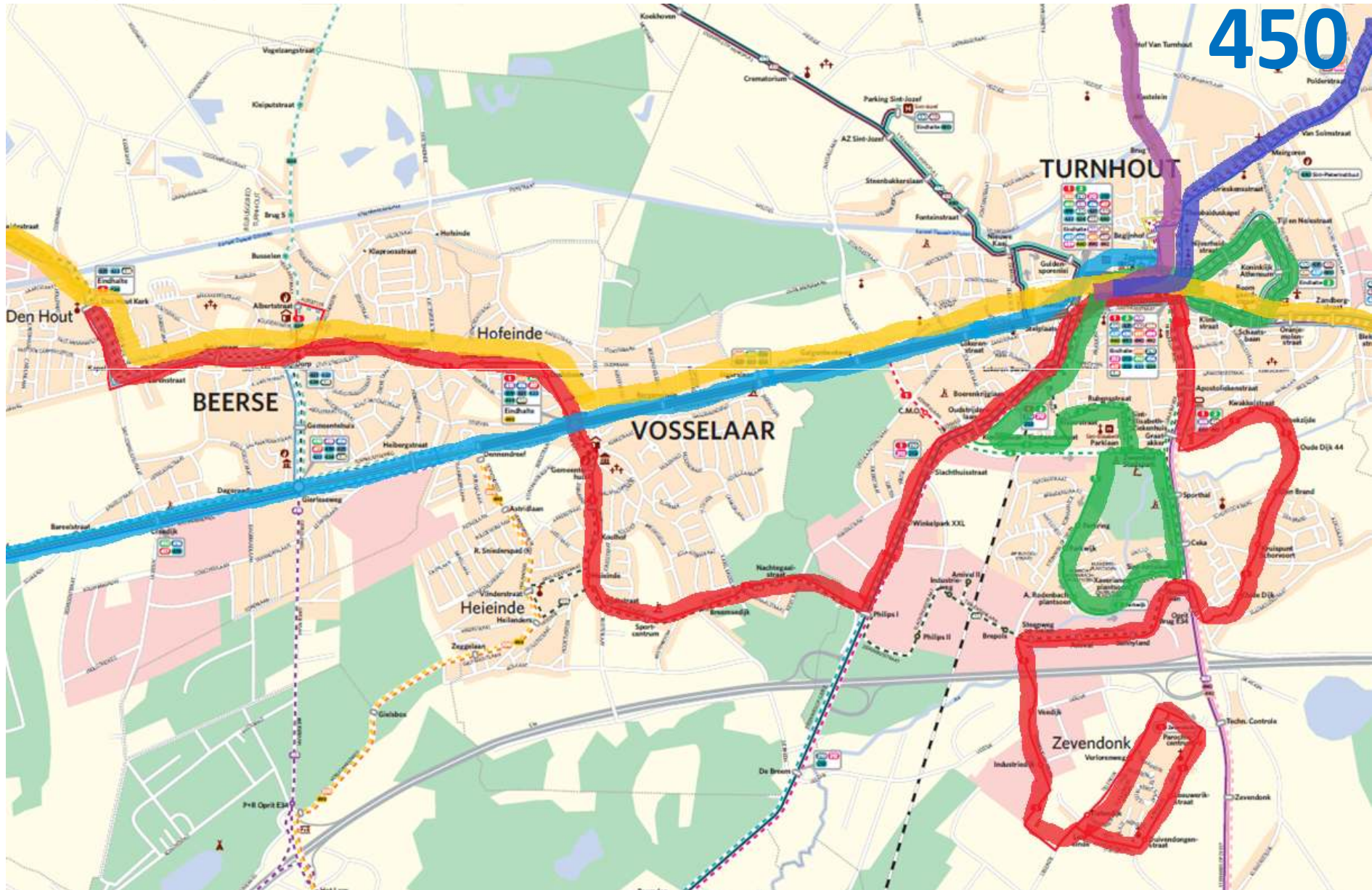


Onderzoek

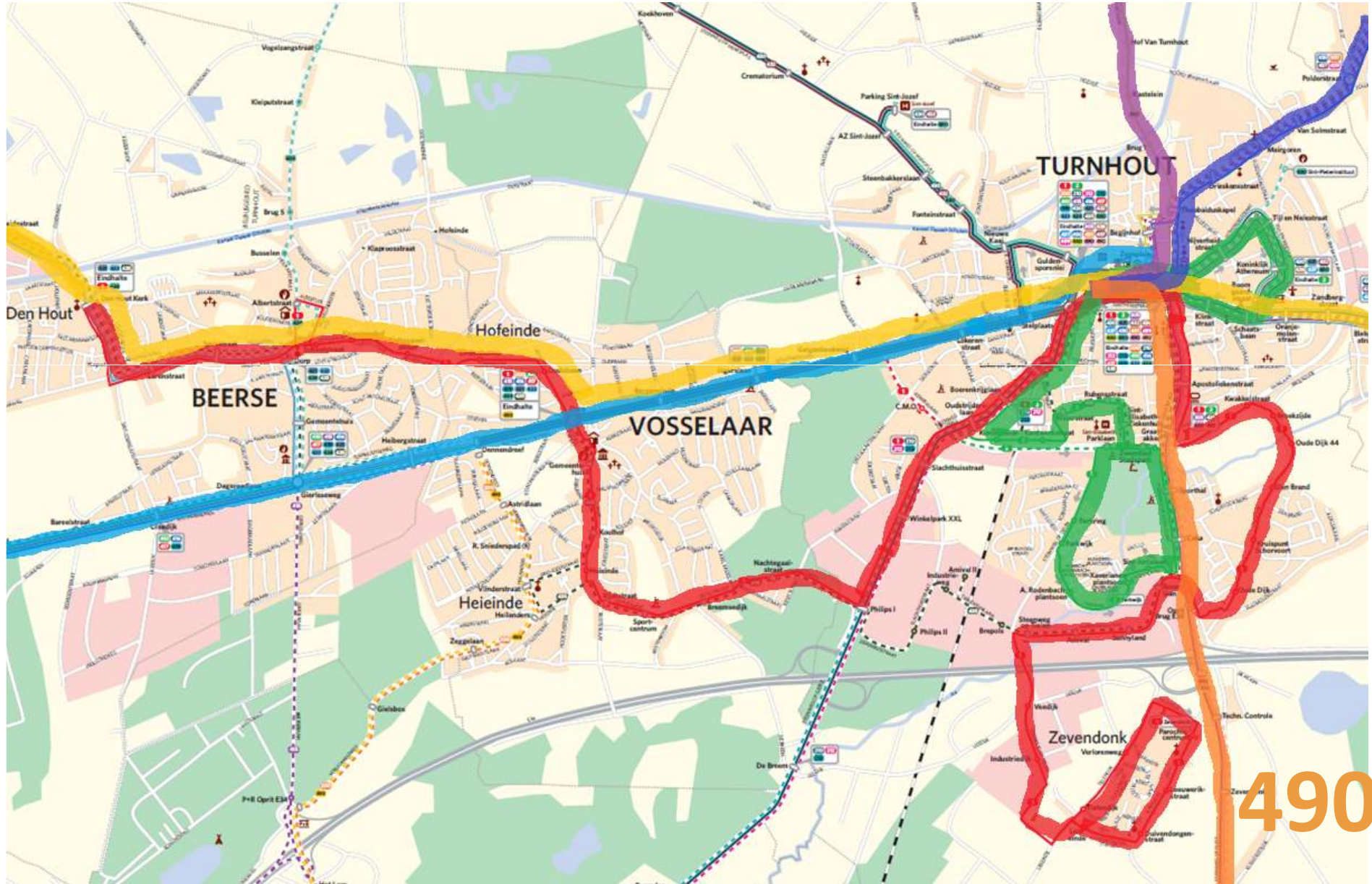
460



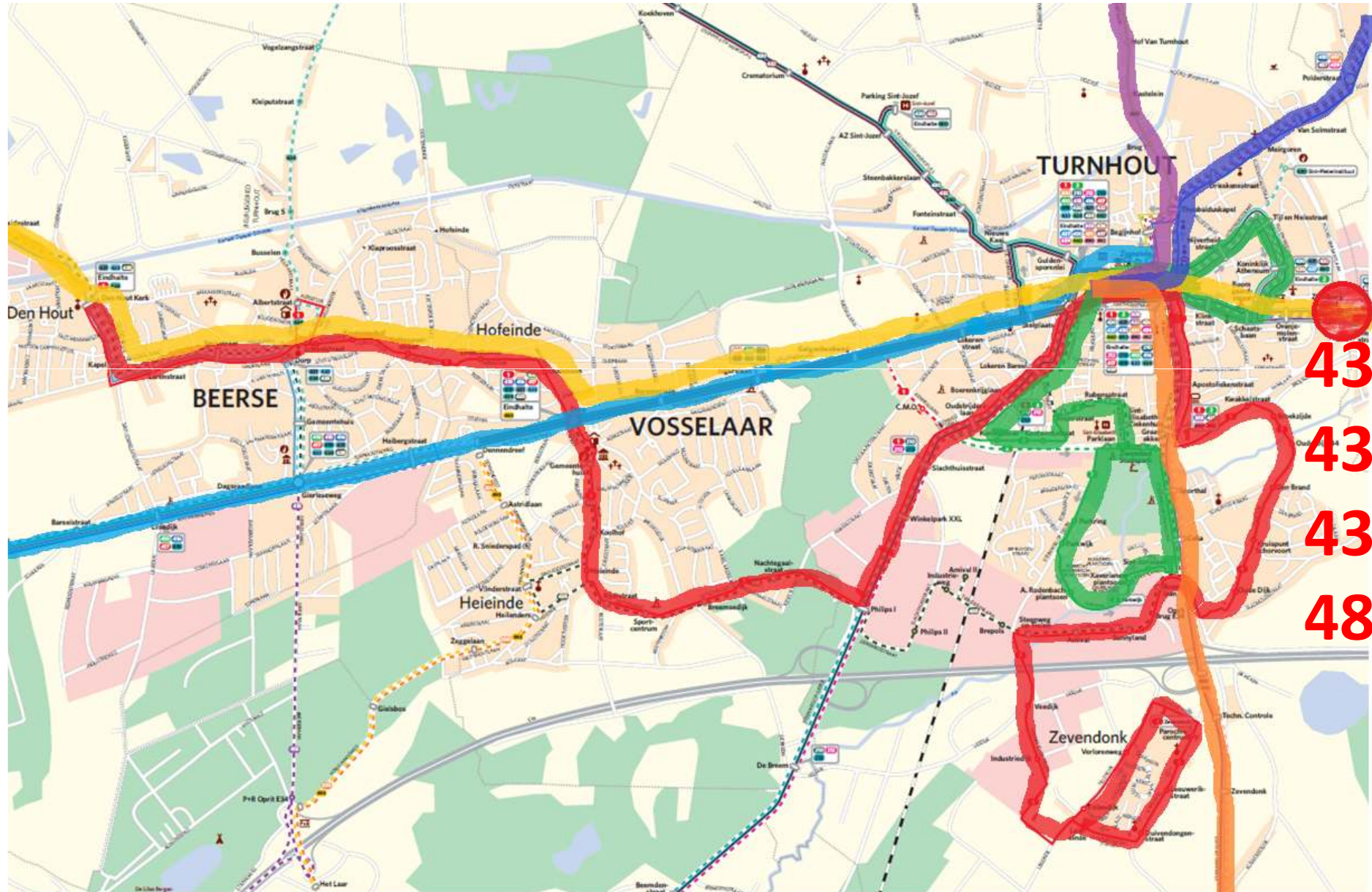
Onderzoek



Onderzoek



Onderzoek



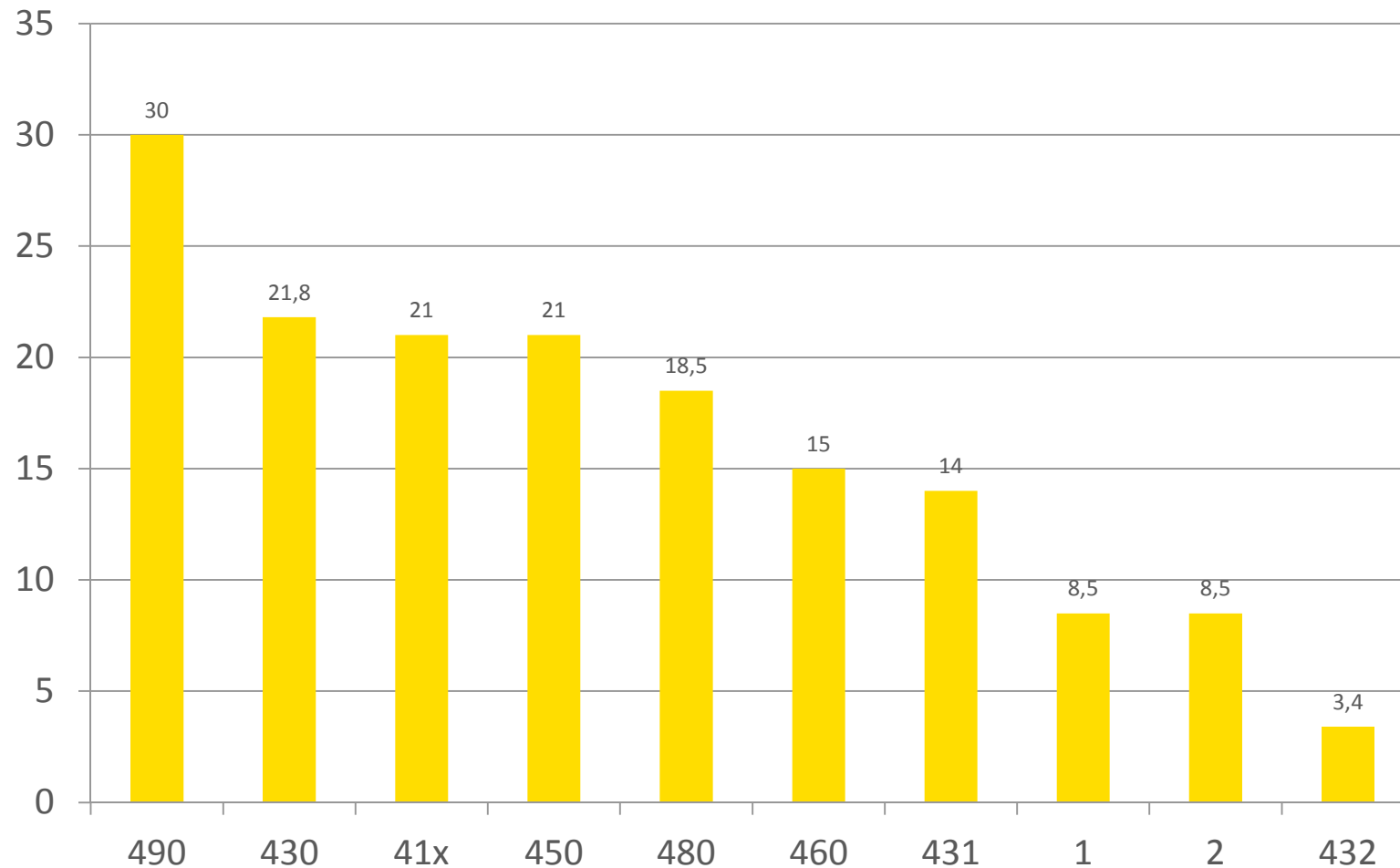
430

431

432

480

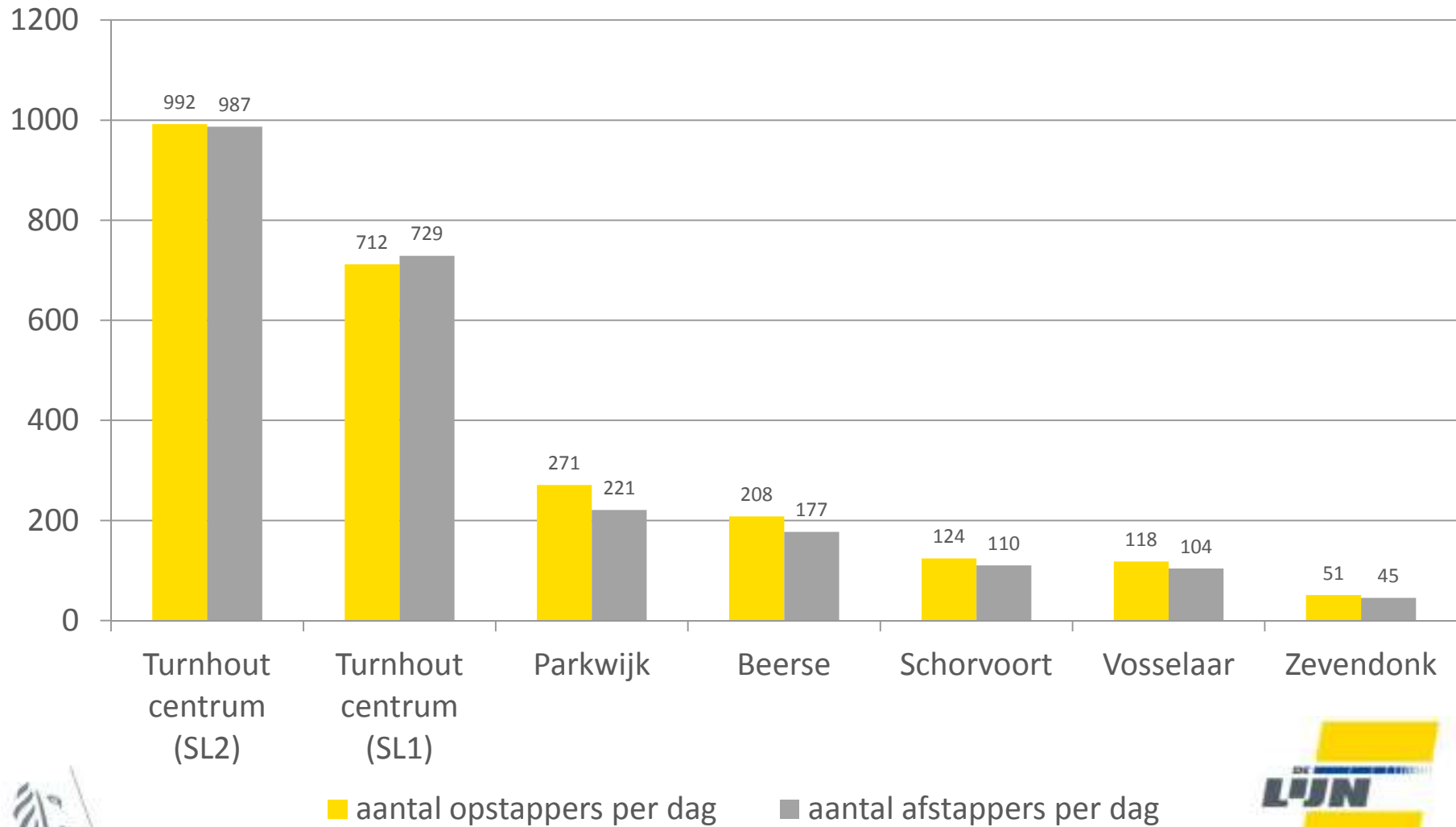
Analyse



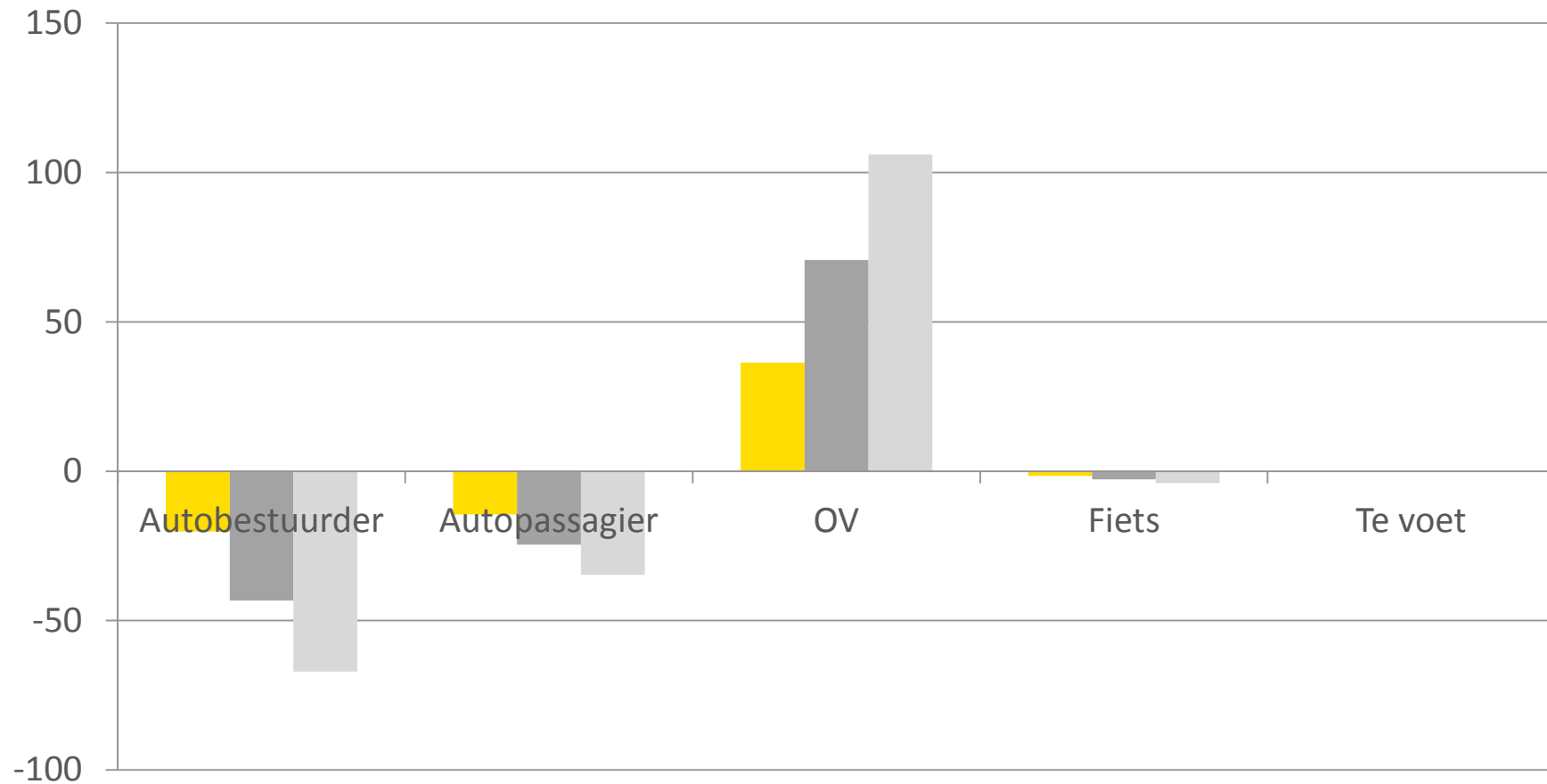
■ gemiddelde max bezetting omgeving Turnhout



Analyse



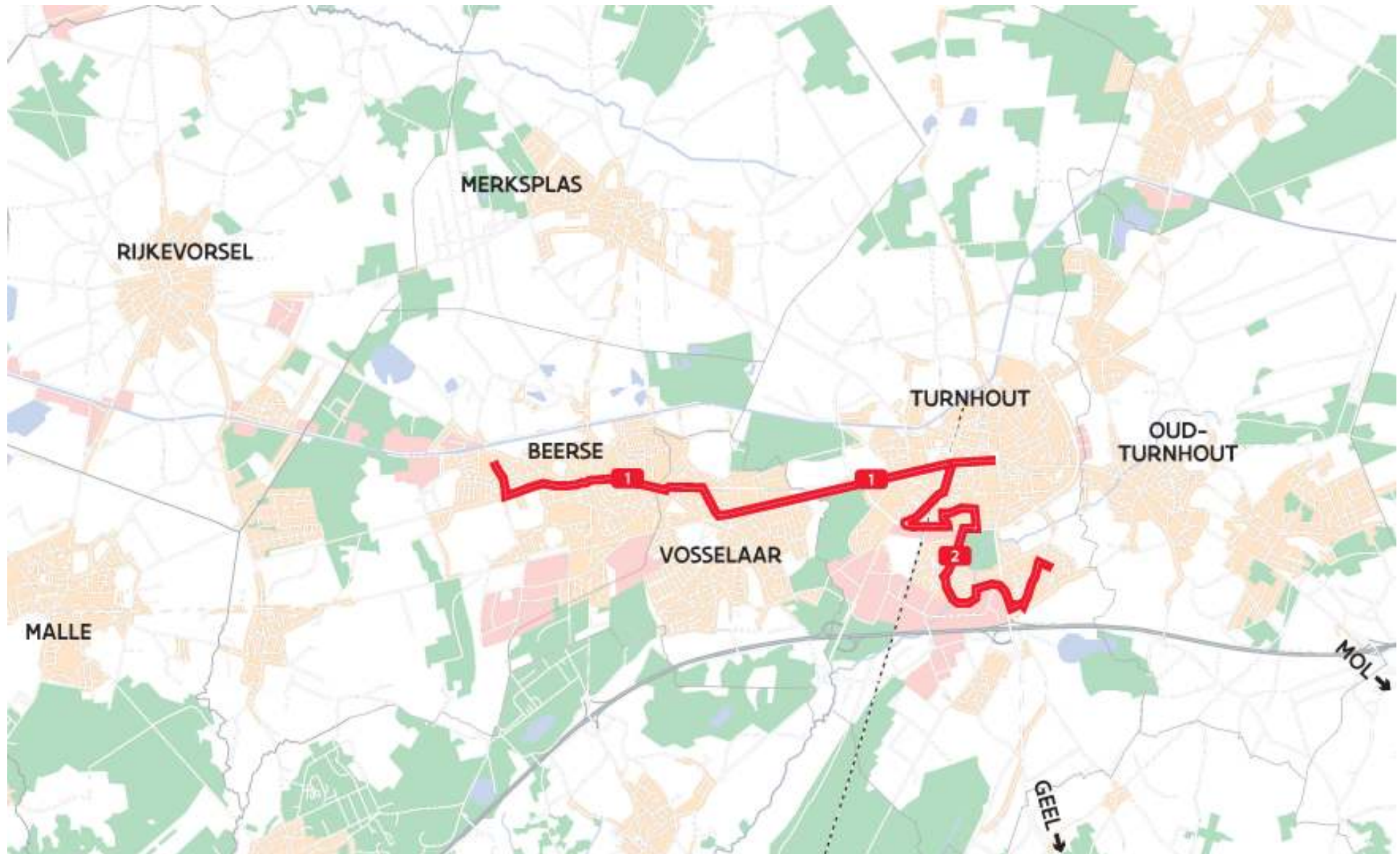
Analyse



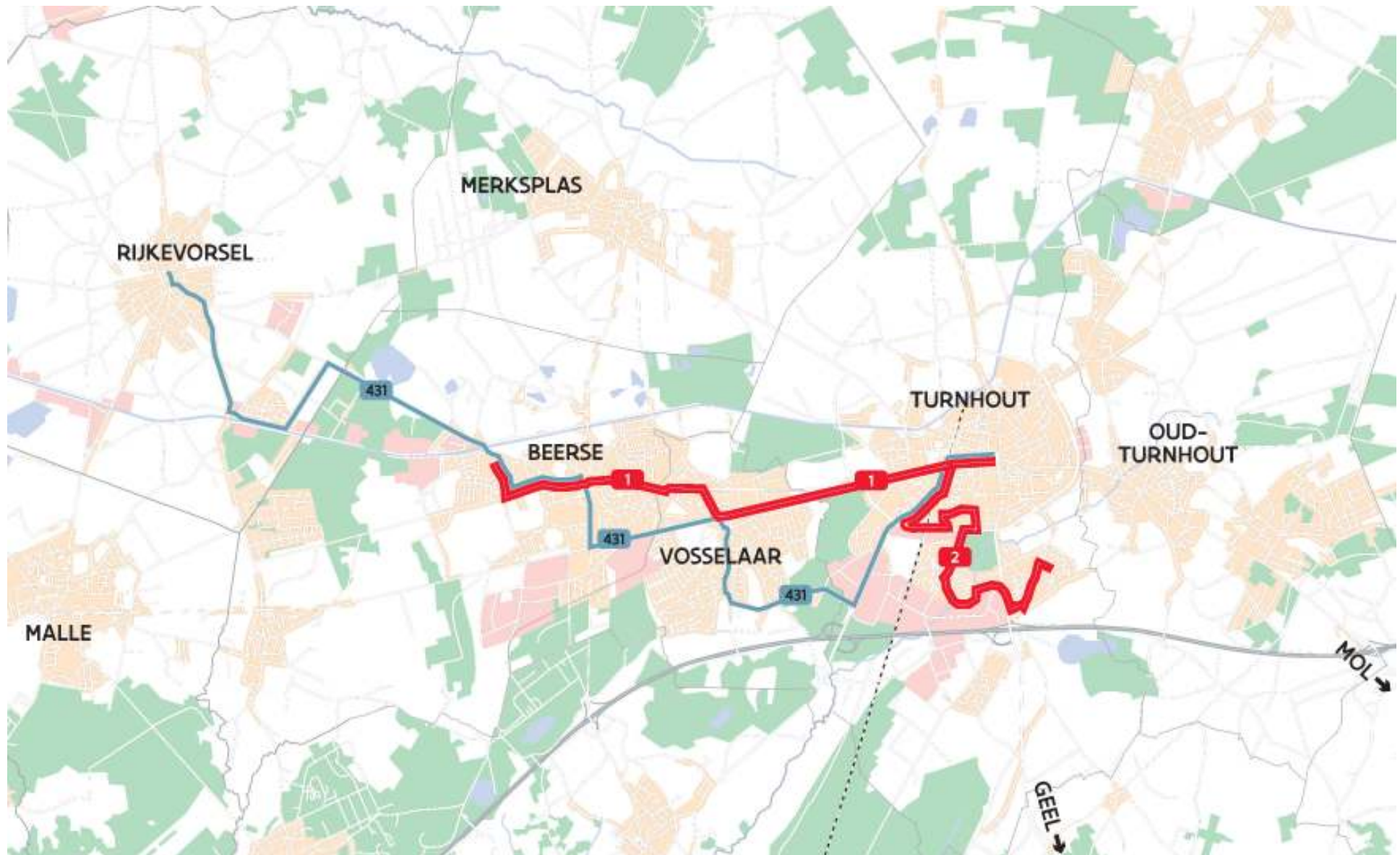
- Reizigerswinst (per daluur) na frequentieverhoging 490
- Reizigerswinst (per daluur) na frequentieverhoging 490+430
- Reizigerswinst (per daluur) na frequentieverhoging 490+430+480



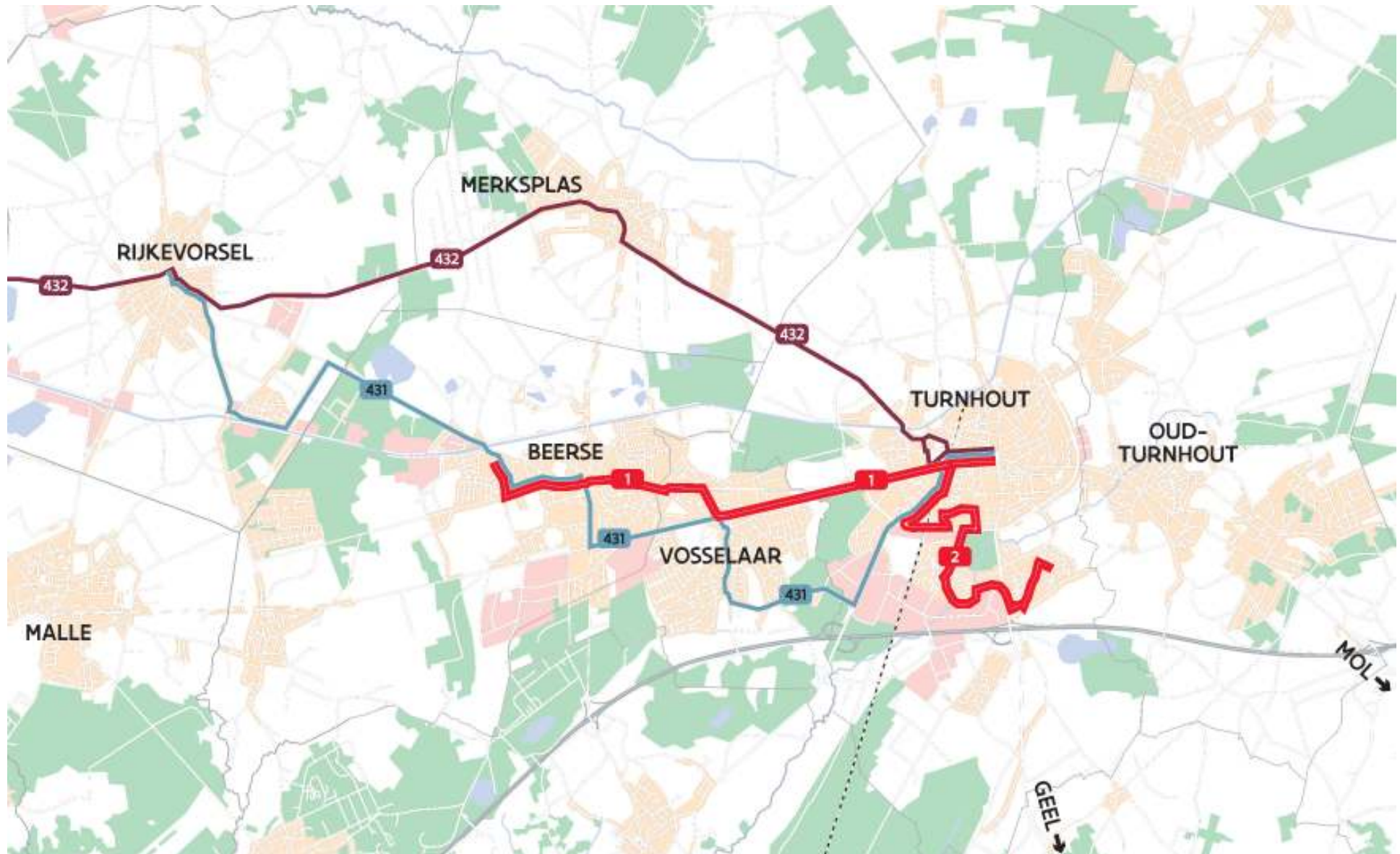
Verbeteracties



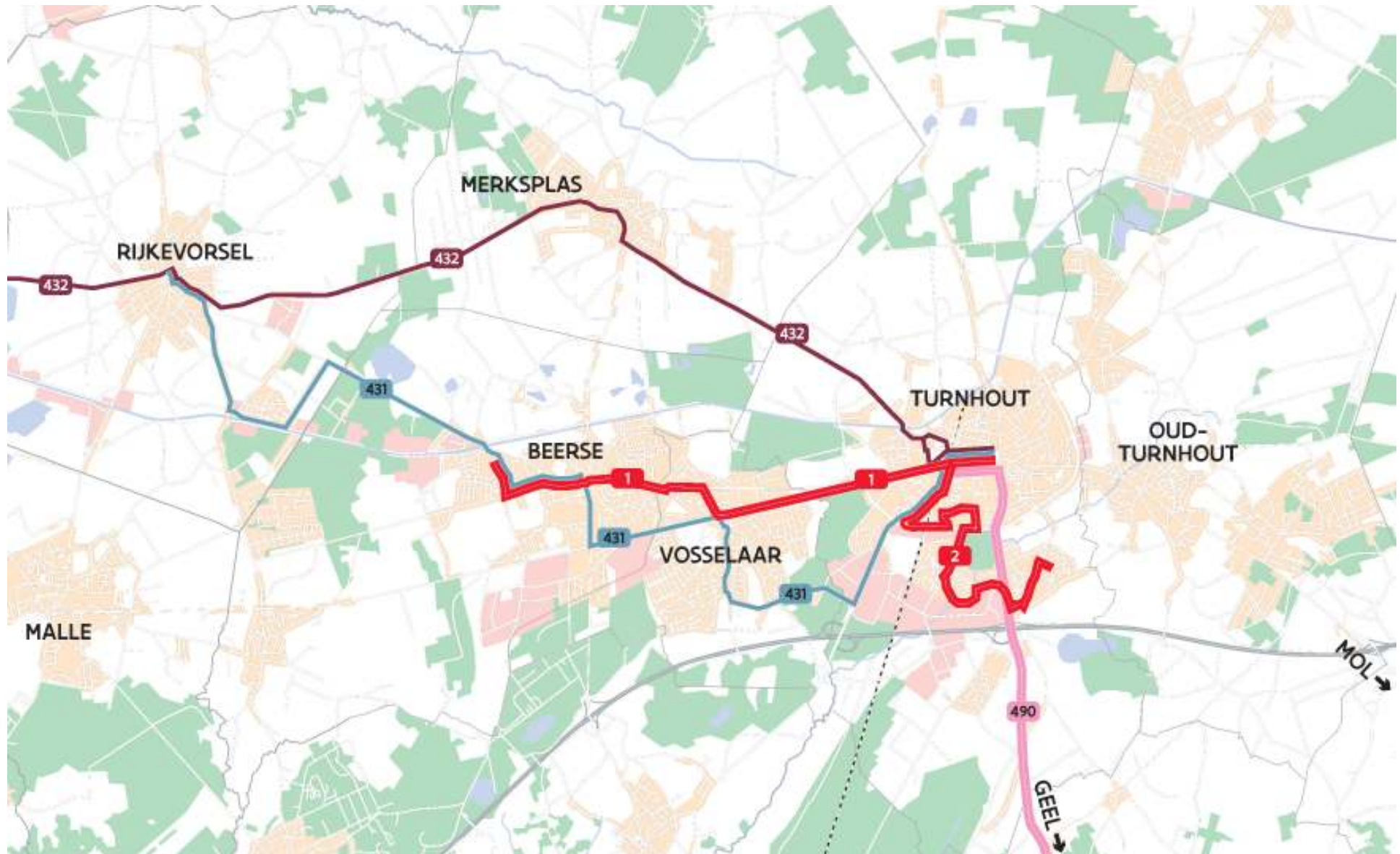
Verbeteracties



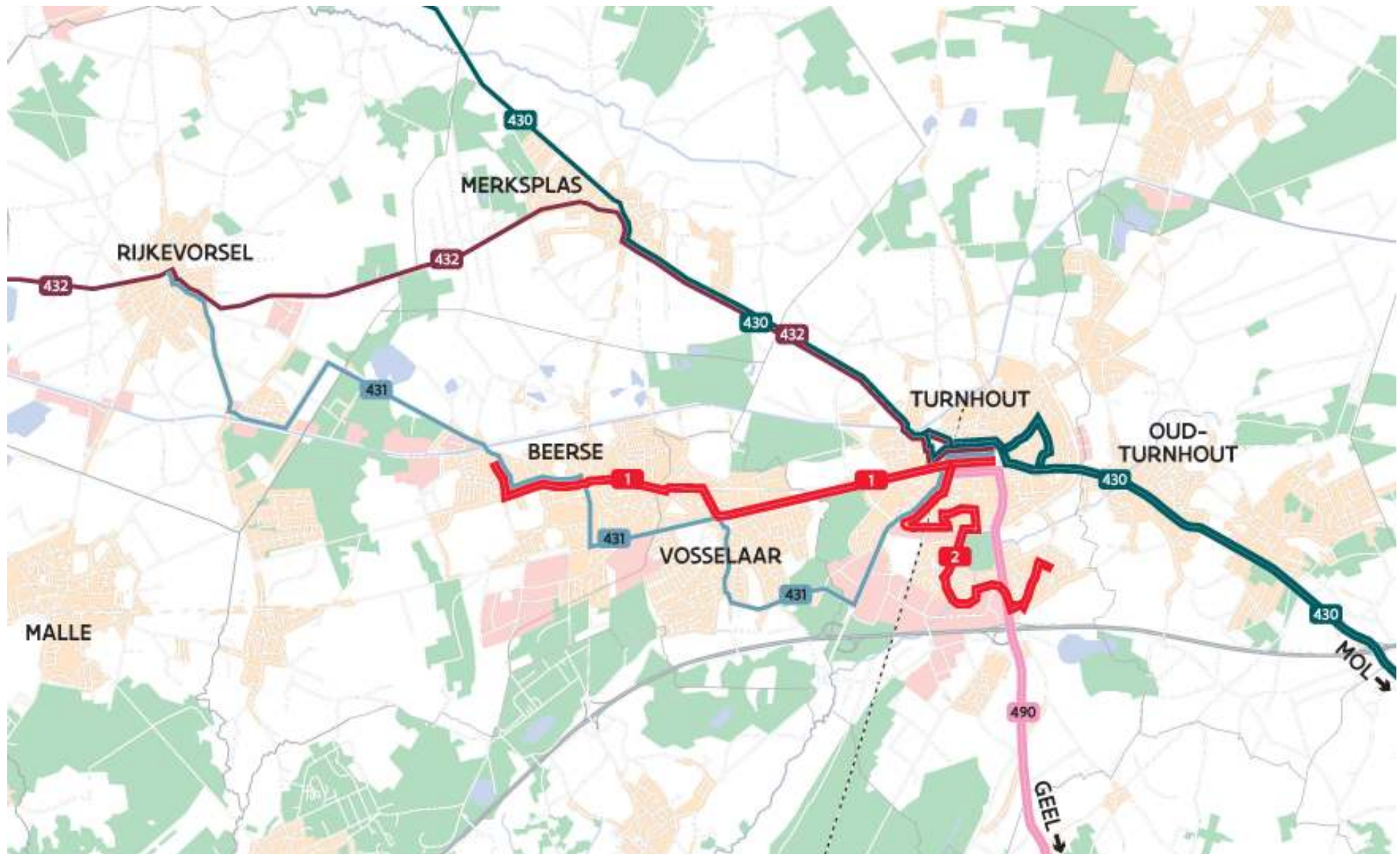
Verbeteracties



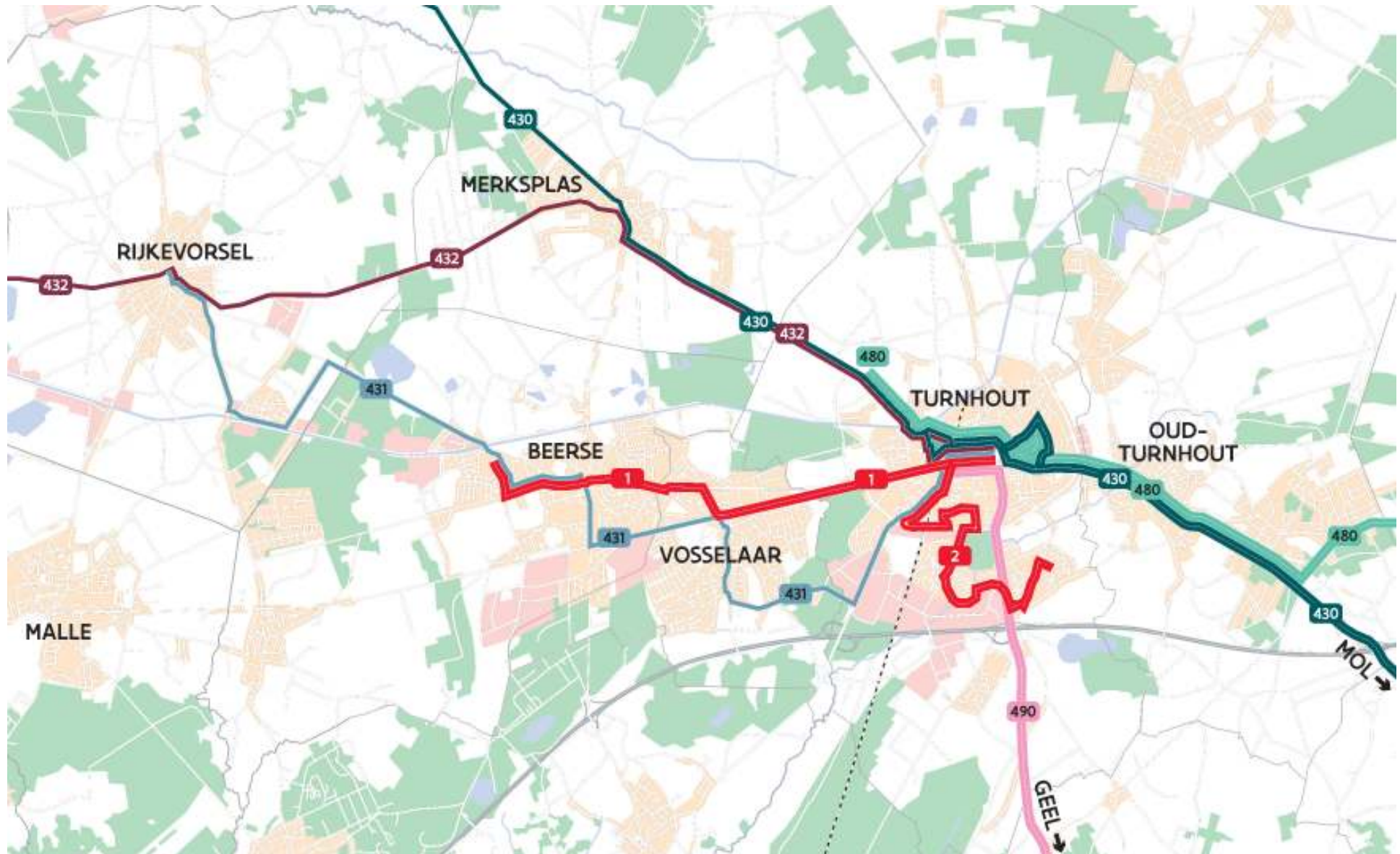
Verbeteracties



Verbeteracties



Verbeteracties



Samenvatting gebiedsevaluatie

Meer reizigers met dezelfde middelen



