

Communicatieraad
Donderdag 12 mei 2011

Aanwezig	Wouter Verhaert – Wegen, groen en mobiliteit, Jef Pauwels – Winkel, Herman Proost – Ancosite, Dirk Raeymaekers – Gazet van Turnhout, Ad van Beek – ACV, Bart Bruyninckx, Dirk Verboven – ACV, Pascale De Kort – ACV – Frank Janssens – Heizijde, Patrick Van den Putte – Lokerse Heide, Lieve Dierckx – Stokt, Wim Spaepen – ACV, Jean-Pierre Maes - Gulden Vellekens, Willy Van Geirt - Het Laatste Plaatske, Walter Staes – Brug 2, Magda Van Massenhoven – Brug 2, Nicole Cleymans – Brug 2, Willy Van Gorp – Brug 2, Karel Stoops – Bergbeemden, Johan Janssen – Bergbeemden, Eli Fransen – Vaart, Jacques Van Beurden – Vaart, David Fortuyn – Smiskens, Thomas Peeters - Jeugddienst, Katrien Abrams – Stedelijke onderwijsraad, Tomas Borremans – Verkeersplatform, Elke Gelens – ACV, Cor Van de Seele – ACV, Marcel Slegers – Stokt/ACV, Marc Ha – ACV/Molen-Oost, Katrien Van de Poel – Schepen, Ben Verdick – Communicatie – Philip De Vries – voorzitter, Irene van de Ven - Communicatie
Verontschuldigd	

Inleiding

Schepen Katrien Van de Poel doet een inleidend woordje:

Zij schetst de politieke situatie en de voorgeschiedenis. Maandag 16 mei is er een extra gemeenteraad waar Astrid Wittebolle (Groen!) haar eed zal afleggen als schepen van communicatie, buurt- en wijkwerking, facilitymanagement (stadsgebouwen, logistiek, wagenpark, meubilair), toerisme, feestelijkheden, 2012, Warande/APB en het stadsregionaal beleid

1. Vraag bewonersgroepen: vraag Brug II

Het buurtwerk aan het woord:

Vorig jaar is er een buurtvergadering geweest over het project Heizijdse Velden. Ook de verkeerssituatie daar werd besproken. Er zijn toen een aantal verkeerssituaties voorgesteld. Ondertussen is het mobiliteitsplan niet goedgekeurd, is de Noordboulevard (NBV) van de baan geschoven en komt er misschien de Kanaalboulevard. Wij hebben als buurt nog steeds veel vragen en weinig antwoorden.

Wouter Verhaert: mobiliteitsambtenaar:

Er is een MER-studie in opmaak voor Heizijdse Velden (MER=Milieu Effecten Rapport): daar worden alle punten in opgenomen: de knelpunten die de buurt heeft aangehaald, welke ontsluitingen er moeten komen, welke oplossingen er moeten komen voor de verkeersproblematiek aan het kruispunt ...Er zijn ook al verkeerssimulaties gemaakt.

Maar nu sinds de laatste ontwikkelingen is er besloten dat de NBV niet doorgaat. De berekeningen daarvoor waren al wel gemaakt. We moeten wat dat betreft een stap terug zetten.

De woonontwikkelingen gebeuren wel tussen dit en 10 jaar: we hebben dus nog tijd genoeg om die MER-studie verder te doen. Die studie moet ook eerst afgerond zijn vooraleer projectontwikkelaars gaan ontwikkelen.

De MER-studie moet onder andere aangeven welke ontsluitingen het meest duurzaam zijn voor de buurt.

Daarmee komen wij zeker ook naar de buurt.

Buurtwerk:

Wij willen meewerken aan de besluitvorming en tijdig mee betrokken worden in het traject.

Wouter:

Het is belangrijk dat eerst de studie gebeurt. Maar we begrijpen dat jullie mee aan besluitvorming willen doen. We gaan sowieso naar de buurt komen en via het nieuwe verkeersoverlegplatform dat gecreëerd wordt, zal dit punt ook aangehaald worden.

Vragen/opmerkingen:

V: Niet alles moet wachten tot de MER-studie is afgerond. De situatie ter hoogte aan de frituur is vooral voor fietsers heel gevaarlijk. Dit punt is via de commissie ook al aangehaald. Op het einde van de Plamaten kunnen toch haaietanden geschilderd worden. Dat is duidelijker dan het scheve voorrangsbord dat er nu staat. De witte strepen van het fietspad kunnen dan ook opnieuw geschilderd worden. Op die manier wordt de situatie veel duidelijker en veiliger.

A: Dat nemen we wel mee op.

V: Ondertussen wordt er al wel gebouwd. Kan er nu aan de verkeerssituatie van de Fonteinstraat en de Heizijde al iets gedaan worden, of gaan we dat voor ons blijven uitschuiven?

A: Grote infrastructuurwerken gaan we daar niet doen om dan een aantal maanden later de situatie weer te moeten aanpassen.

V: Er gebeurt momenteel te weinig controle.

A: Dit zullen we aanhalen bij de politie.

V: Voor de controles in de Fonteinstraat was de radarcontrole afgesteld op 69 km/u in een straat waar je 50 km/u mag rijden.

A: Ook dit zullen we ook aanhalen bij de politie.

V: Gaat de fietsbrug nog door?

A: Die is niet geschrapt in het nieuwe bestuursakkoord. We zijn nu aan het bekijken hoe de fietsbrug eventueel gerealiseerd kan worden.

V: Welk gedeelte van het mobiliteitsplan blijft bestaan en welk niet?

A: Dat weten we nog niet. Van het moment dat we dat weten, laten we dat ook aan jullie weten. Die gesprekken moeten nu aangeknoopt worden met de nieuwe schepen. De fietsbrug hing vast aan de NBV. We zijn daar er over aan het nadenken hoe de fietsbrug er nu moet komen en hoe die afwikkeling zal gebeuren.

V: Ook vanuit het woonproject Melkhoek zal er verkeer richting Merksplas rijden, dit kan momenteel via Heizijde. Wordt daar ook rekening mee gehouden betreft de afwikkeling?

A: Dat wordt ook mee opgenomen in de MER-studie.

V: Iemand die vroeger nauw betrokken was in die buurt, maar nu momenteel in de Anco-site woont: bevestigt dat de situatie aan de frituur en omgeving echt heel gevaarlijk is. De situatie verergert ook enorm. De huidige verkeerssituatie daar is absoluut ongeschikt voor het grote woonproject dat daar komt. Er moet echt nu dringend over nagedacht worden.

NIMBY (not in my backyard) proef ik heel dikwijls in de verkeersdiscussies: we moeten beseffen dat mobiliteit en elke verandering daarin, een invloed heeft op ons allen.

A: Om deze situatie en ook andere op te lossen, zijn er echt wel infrastructuurwerken nodig, haaietanden alleen lossen niks op. En met grote ingrepen dan heb je het over het niveau Kanaalboulevard, NBV ...

2. Stadsplatform Beweeg en Beleef - Verkeersplatform

Tomas Borremans van ACW en werkzaam bij de koepel Verkeersplatformen, licht 'verkeersplatformen' toe.

- Een verkeersplatform is
 - o Een onafhankelijk overlegplatform
 - o Met een breed draagvlak vanuit verenigingen, bewoners, instanties en scholen
 - o Rond verkeersveiligheid en mobiliteit
- Met als doel
 - o Een gedragen en doordacht lokaal verkeersveiligheids- en mobiliteitsbeleid door dialoog
 - o Uitwisselen en opzetten sensibilisering en acties
 - o Werk maken van een andere mentaliteit
- Door
 - o Echte participatie en dialoog tussen verenigingen, bewoners, instanties en scholen
 - o Open en constructieve houding

Het eerste verkeersplatform is ongeveer 12 jaar geleden ontstaan in Opwijk naar aanleiding van een tragisch ongeval waardoor een discussieplatform is ontstaan. Momenteel zijn er een vijftiental verkeersplatformen.

Het is een onafhankelijk platform:

- Geen politieke of ideologische kleur
- Niet van/voor één groep van weggebruikers
- Niet van/voor één vereniging of individu

Het platform heeft een breed draagvlak vanuit vier invalshoeken:

- Bewoners: buurtcomités, specialisten die in de gemeente wonen, geïnteresseerden ...
- Scholen: leerkrachten, directie, leerlingen en ouders
- Verenigingen
- Instanties: politieke verantwoordelijken, politie, brandweer, gemeentelijke diensten, vervoersmaatschappijen
- Technici en experts kunnen daar nog aan worden toegevoegd

Participatie is belangrijk:

- Open en constructief
- Duidelijke agenda (project, plan, actie, prioriteiten bepalen)
- Geen tijdsdruk
- Het algemeen belang staat voorop

Hoe starten met een verkeersplatform?

- Vanuit lokale situatie (bv. het mobiliteitsplan)
- Voorbereidende werkgroep
- Inhoud bepalen starttraject
- Breed draagvlak creëren
- Startavond
- Knelpunten, prioriteiten en bevraging

Er is geen standaardformule, het proces wordt altijd lokaal vormgegeven.

Vragen/opmerkingen:

V: Het is een onafhankelijk platform, maar er zijn wel politieke verantwoordelijken?

A: Je hebt de politiek wel nodig, maar een politicus kan het platform niet naar zich toe trekken. Dat wil niet zeggen dat de leden geen politieke kleur mogen hebben, maar het platform mag niet één bepaalde kleur hebben.

V: Op welk niveau situeert zo'n platform zich, gaat het een verbetering zijn voor Turnhout?

A: We proberen altijd de dialoog aan te gaan vanuit bewoners naar beleid, in veel gemeenten gebeurt het andersom. De agendapunten worden vanuit verschillende invalshoeken bepaald in samenspraak met het beleid in plaats van enkel vanuit het beleid.

V: Kan een platform voor continuïteit zorgen bv. bij een wissel van beleid?

A: Een platform kan voor meer continuïteit zorgen als het een breed draagvlak heeft. We zijn geen reguliere adviesraad, maar dat willen we niet. Maar met bewoners, leerlingen, verenigingen ... heb je al een groot draagvlak om over de wissel in politiek heen te gaan.

V: Hoeveel mensen zitten er gewoonlijk rond tafel?

A: Er zijn platforms die met een stuurgroep en een algemene vergadering werken, of die met groepen rond bepaalde thema's werken. De vorm is af te spreken.

V: Is er een politiek engagement nodig?

A: Enkel om mee in gesprek te gaan.

V: Over welk gebied praten we?

A: Over heel Turnhout, om ook niet in het NIMBY-systeem te hervallen.

V: Zijn er al platformen in steden van dezelfde grootte?

A: We zijn in Mechelen aan het opstarten.

V: Vervoersmaatschappijen zijn heel belangrijke spelers. In hoeverre nemen zij een platform serieus en sturen zij ook een gesprekspartner?

A: Dat verschilt van platform tot platform. Het lukt zeker niet altijd om ze mee aan tafel te krijgen. Maar ambtenaren en politiek hebben wel regelmatig overleg met vervoersmaatschappijen en op die manier kunnen zij ook punten naar voren brengen.

V: Kunnen we niet beter op niveau van de Stadsregio werken?

A: Dat is iets wat jullie zelf moeten beslissen.

V: Over welke tijdspanne spreken we voor de opstart.

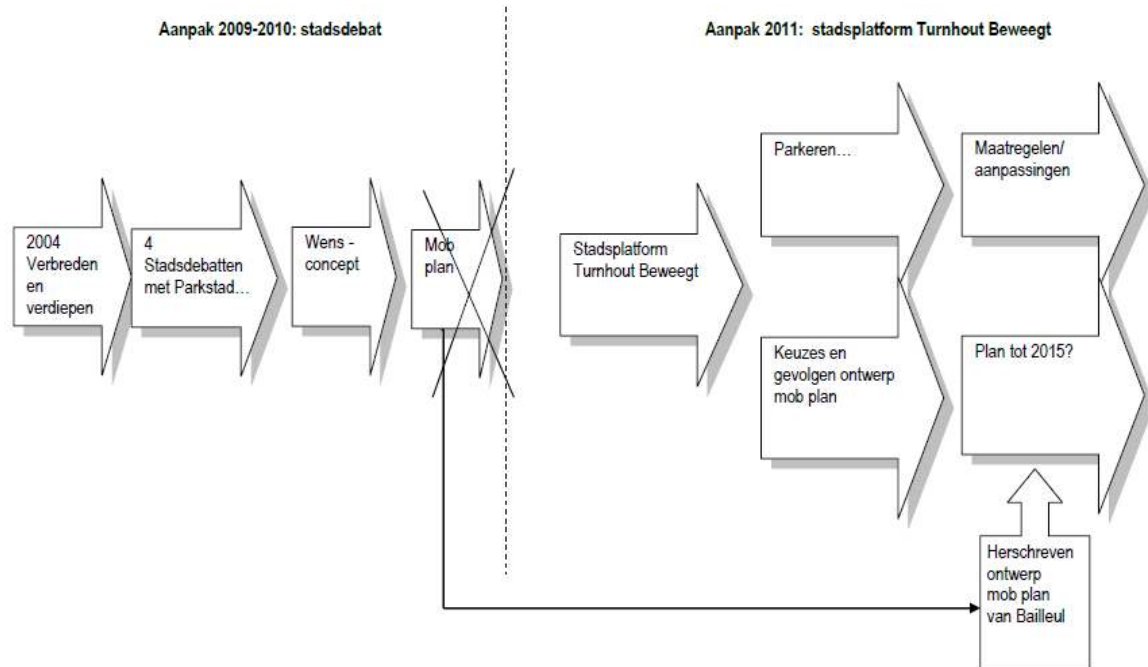
A: Hier zitten al veel partners aan tafel en kan het misschien relatief snel. Maar gewoonlijk duurt het wel een jaar ongeveer.

Ben vertelt dat Stad Turnhout zelf ook bezig is met het oprichten van het platform.

Volgens Tomas is het moeilijk om het dan een verkeersplatform te noemen, want dan gebeurt het initiatief vanuit de gemeente.

Ben antwoordt dat het stadsbestuur en de stadsdiensten voelden dat ondanks al de technieken en kanalen die ze gebruikt hebben rond het mobiliteitsplan dat ze verplicht waren om een platform op te richten. Dus dat is toch een andere insteek.

Stadsplatform Turnhout Beweegt van stadsdebat naar stadsplatform



Hoe adviseert het Stadsplatform

- Met inhoudelijk **samenhangende** adviezen
- Met **inhoudelijke argumenten** en aspecten van de verschillende leden
- En bij geen algemene consensus worden de **hoofdpijnen met voor- en nadelen** van de verschillende keuzes en opties weergegeven
- Bij grote eensgezindheid kan toch een **minderheidsstandpunt** in het verslag of het advies.
- Het mobiliteitsplatform kan op eigen initiatief derden om **advies** vragen of **onderzoeken** laten verrichten, of voorstellen laten toelichten.

- A. Afgevaardigde /vertegenwoordiger bestaande groepen
 B. aangesteld op basis van **individuele kandidatuur wegens leef- en woonervaring**
 C. aangesteld op basis van **individuele kandidatuur** met beschrijving deskundigheid (job, beroep, ...)
 - waarvan minstens 50% bewoners van Turnhout
 - het is niet zozeer van belang waar we groepen onderbrengen – als ze er maar bij zijn

Motief	Vervoerswijze	Afhankelijk van mobiele mensen	Dragen de gevolgen	Beheren het systeem	Kennis, input, evaluatie	Groepen rond mobiliteit
Werkers A	Voetgangers B	Handelaars A	Bewoners B	Raadsleden en Schepenen C	Verkeer-deskundigen C	Mobiel Turnhout A
Scholieren A	Fietzers B	Ouderen, zieken, gehandicapten A	Het milieu A	Openbaar vervoer maatschappij C	Milieu-deskundige C	Turnhout mobiel A
Recreanten A	Autogebruikers B	Werkgevers A	Kinderen, ouders van B	Ambtenaren B	Economisch deskundige C	Groep van handelaars A
Stadsbezoekers B	Trein- bus-gebruikers B	Dienst-verleners B	Verkeers-slachtoffers B	Politie mensen C	Specialist parkeren, OV, fiets, logistiek C	Advies lokale economie A
Transport -sector A		Minderjarigen, ouders van A		Administratie Wegen Verkeer A	Specialist Ruimt. Plann. C	Turnhout Parkstad A

Ben:

Als we beide platformen naast elkaar leggen, zien we toch enkele verschillen.

Hoe pakken we het aan?

- Het mobiliteitsplan hebben we laten herschrijven door iemand die betaald is door de Stadsregio. Deze persoon heeft de 300 bladzijden samengevat op 16 bladzijden in verstaanbare taal. Deze herschreven versie zou ideale stof kunnen zijn om in groep te bekijken en te bediscussiëren.
- We kiezen ook hier voor een externe voorzitter, we hebben al gepolst bij Mark Martens.
- Het voorstel is om per belangengroep een afgevaardigde te sturen. Als we van elke groep iemand hebben, komen we al op 42 personen.
- Tijd is belangrijk: om telkens terug te koppelen naar de achterban is er toch een aantal maanden nodig, dus is het voorstel om de mensen zelf de agenda te laten bepalen en bepaalde punten die voor hen prioritair zijn, naar voor te schuiven.
- We willen werken met een geprojecteerd verslag dat onmiddellijk afgeprint kan worden en op die manier ook sneller bij de achterban geraakt.

Vragen/Opmerkingen:

V: Wie is de motor van een verkeersplatform in de ideale situatie?

A: Dat is een groep mensen die samenkomt en er voor zorgt dat alle vertegenwoordigers er zijn.

V: In de presentatie staat de zin 'aangesteld op basis van individuele kandidatuur ...' Gebeurt er dan een stuk screening?

A: We willen serieuze gesprekspartners aan de tafel: vb. niet een buschauffeur maar een bestuurslid van de Lijn. We willen ook AWW aan tafel hebben.

V: Een bestuurder zit op beslissingsniveau, maar bv. een scholier niet.

A: Scholieren zijn ervaringsdeskundigen, maar bv. een directeur kan misschien wel meer doorvoeren.

V: Wie vertegenwoordigt kinderen en minderjarigen?

A: Dat staat allemaal nog open.

V: Ga je niet naast elkaar werken: Parkstad – stadsplatform

A: We willen Luc Van Hout graag mee aan tafel en hij wordt gevraagd als gesprekspartner. De inhoud van Parkstad moet sowieso op de agenda komen.

V: Wat je nu presenteert, wordt uitgevoerd, dus is het geen verkeersplatform?

A: Dit is besproken geweest in de commissie en college, maar het college heeft nog geen goedkeuring voor gegeven.

V: Hoe hoog is de tijdsdruk?

A: Over het parkeren moeten we voor de zomer een aantal beslissingen nemen.

V: Een verkeersplatform wordt getrokken door vrijwilligers, maar dat is een serieuze kar om te trekken. Als het door de stad getrokken wordt, valt er een pak werk weg voor de vrijwilligers.

A: We verwachten toch wel meer van de bevolking. Onze vorige technieken zijn mislukt, nu met een nieuwe techniek verwachten we toch meer van de bewoners.

V: Heb je al een idee van personen die je gaat vragen?

A: We hebben al een aantal ideeën: vb. we gaan aan de onderwijsraad al afvaardiging vragen.

V: Dat gaat een intensief traject worden.

A: Dat klopt, zeker in het begin.

Opm: Om te twee weken is bv. al moeilijk, je moet kunnen terugkoppelen naar de achterban. Als je geëngageerde mensen verwacht: die hebben vaak ook al een drukke agenda.

V: Is het de doelstelling om een mobiliteitsplan op te maken tot 2015?

A: Een mobiliteitsplan is 5 jaar geldig. Vandaar dat voor 2015-2016 gekozen wordt. Maar we kijken in een plan ook verder dan 5 jaar natuurlijk.

V: De andere gemeentes van de Stadsregio hebben hun gedeelte wel goedgekeurd? Gaan die nu mee aan tafel zitten?

A: We gaan dat wel vragen. De regionale samenwerking is in het nieuwe bestuursakkoord ook prioriteit.

V: Hoe gaan we iedereen uitnodigen?

A: Dat kan via de bestuursleden van verenigingen, scholen, raden ...

V: Gaan die vergadermomenten openbaar zijn?

A: Wat ons betreft wel.

V: Tegen wanneer moeten de kandidaten binnen zijn?

A: We kunnen al een voorlopige groep samenstellen. En voor een ruimere groep zal dat september of oktober zijn vermoeden we.

V: Als de gemeenteraad rond parkeren een aantal beslissingen neemt, is dat dan definitief? Of kan dat nog veranderen?

A: Details staan er gewoonlijk niet in: bv. binnenstad autoluw zal er in staan, maar de concrete invulling niet. Tarieven van parkeren zullen er ook niet in staan.

De schepen vult aan:

Rond het parkeren is er al een en ander besproken in het college, dus bepaalde dingen kunnen redelijk snel gaan en kunnen voor de grote vakantie op de agenda van de gemeenteraad.

Belangrijk is ook dat we nog steeds naar buurten zullen gaan om zaken toe te lichten, het platform zal niet het enige communicatiemiddel zijn.

Verschilpunten tussen beide verhalen? Tomas:

- Tijdsdruk bij het stadsplatform: moeilijk om al die mensen te laten participeren. Ik stel mij ook de vraag bij de haalbaarheid daarvan.
- Als hiervoor gekozen wordt vanuit genoeg invalshoeken, dan kan je hier wel iets mee doen. Zeker ook met iemand als Mark Martens.
- Je moet wel oppassen om eerst met specialisten beslissingen neemt en dan pas bevolking betrekken.

3. Nieuwsbrief Communicatie

Zoals afgesproken verzonden we een eerste Nieuwsbrief Communicatie met tussentijdse informatie. Wat is uw mening daarover? Voldoet dit of mag het iets meer zijn?

→ De reacties zijn positief.

Varia:

- Er komt nog een buurtvergadering rond Turnova-kermis.

Vragen/opmerkingen:

V: De aanplanting van de acacia robinia op de Grote Markt: zou giftige bloesem afgeven? Daar zijn nog wat vragen over bij de horeca.

A: We zullen het navragen. Er was een deskundige aangesteld voor het groen, daar zullen we horen.

V: Hoe ver staat het met Turnhout Zuid? Is al meermaals gevraagd.

A: We gaan dit via mail antwoorden en ook een bewonersbrief sturen naar de omgeving.

V: Oude Vaartstraat: Wij hebben twee problemen rond communicatie

- We hadden een brief gestuurd ivm de overlast voor onze buurt naar aanleiding van een wielervedstrijd: 14 dagen na datum hebben wij een antwoord gekregen van mobiliteit waar zelfs nog gesproken wordt over de NBV.
- Als de goten gereinigd worden, krijgen wij niks in de bus. De stad heeft parkeerborden geplaatst maar niemand had z'n auto verplaatst en al die mensen zullen dan een boete krijgen. Als er van te voren was aangekondigd dat de goten gereinigd gingen worden, dan waren de wagens wel verplaatst.

Voor verslag,

Irene van de Ven