



## G E C O R O

Verslag van de vergadering van donderdag 8 oktober 2020

(Stadhuis-Raadzaal -19.30u)

---

Aanwezigen:

Schepenen:

Voorzitter:

Secretaris: Cedric Heerman

Leden: Peter Vervoort, Lutgart Proost, Joris Willems, Mieke Machielsens, Luc Vanhout, Caroline Daemen, Simonne Evrard, Stien Maes, Herman De Backer, Bart Boeckx, Carolien Van Gorp, Corneel Van de Sande, Nicole Cleymans, Linda Van Dooren, Nik Tuytelaers, Rik Hendrix

Raadsleden/waarnemers: -

Gastsprekers: Hugo Meeus, Steven Mateusen, Marc Boogers

Verontschuldigd: Wouter Vanreusel, Annick Luyten, Erik Smeets, Els Baeten, Johan Spits, John Glenisson, Philippe Van Durme, Wilfried Sylverans, Frans Visser, Edith Wouters

Afwezig: Stef Breugelmans

Verslaggever: Gert Cloostermans

---

### **Agenda:**

- Goedkeuren vorig verslag
- Toelichting mobiliteit in het Noorden door schepen Marc Boogers
- Toelichting over de gewijzigde stedelijke verordening voor rioleringen en baangrachten
- Stand van zaken Parkwijk
- Varia

### **Goedkeuren vorig verslag:**

De verslagen van de gecorozittingen van maart en september 2020 worden goedgekeurd. Nicole Cleymans merkt wel op dat haar naam niet tussen de aan- en afwezigheden of de verontschuldigten staat. Dit zal worden nagekeken.

### **Toelichting mobiliteit in het Noorden:**

Schepen Marc Boogers en Steven Mateusen geven de presentatie.

Opmerkingen en vragen:

- Er wordt bij een eventuele ondertunneling wel zeer veel geld uitgegeven om de Heizijde te ontlasten. Zijn er geen eenvoudigere manieren om het verkeer daar te ontmoedigen door bijvoorbeeld enkel lokaal verkeer toe te laten met camerabewaking en boetes? *We proberen hier om niet te snel naar soortgelijk systeem te gaan omdat dit ook niet waterdicht is. Bovendien hebben we de voorbeelden van een aantal andere steden waar ze zulke zaken geprobeerd hebben maar daar is gebleken dat het wettelijk moeilijk is om mensen te weigeren in een bepaald gebied te komen. Ook een knip of enkele knippen is niet ideaal. Door de werken is gebleken dat mensen die niet meer kunnen passeren dan toch andere wegen in de buurt gaan zoeken waardoor daar dan weer problemen ontstaan. Zo lijkt er veel verkeer dat normaal via het noorden gaat nu door het centrum te rijden.*
- Klopt het cijfermateriaal wel want de stijging van verkeer lijkt toch significant hoger in 2017? *De cijfers zijn verkregen door tellingen ter plaatse dus deze kloppen.*
- Wat met de natuur als er een ondertunneling komt? De natuur die verdwijnt door de aanleg zal nooit terug komen zoals het was. Het water dat weggetrokken wordt zal tevens nefast zijn voor de natuur rondom.
- Waarom wordt er steeds de vergelijking gemaakt met de ondertunneling in Kasterlee? In Kasterlee is de nieuwe weg er gekomen om de dorpskern te ontlasten van doorgaand verkeer dat door Kasterlee moest, hier zou de weg er komen voor mensen die daar eigenlijk niet moeten zijn. *Dat klopt inderdaad. De bestaande ring zou meer de verdeelsleutel naar het centrum moeten zijn.*
- Het kruispunt van de ring en de Steenweg op Merksplas is een groot probleem. De file die daar dagelijks staat veroorzaakt veel sluipverkeer. *In de streefbeeldstudie van AWV is er een plan gemaakt voor het einde van de ring waarbij dit kruispunt herbekeken wordt en waarbij het huidige deel van de Steenweg op Merksplas binnen de ring zijn voorrang op de gewestwegen zou verliezen. Zodra het nieuwe ziekenhuis er is, is hier ook een goede ontsluiting nodig.*
- Momenteel zijn er grote transitie bezig op gebied van verkeer. Steden zetten veel meer in op openbaar vervoer, fietsen en andere transportmodi dan de auto. Hier gebeurt net het tegenovergestelde. Bijvoorbeeld voor het sluipverkeer door de werken wordt de Dennenstraat breder gemaakt om auto's beter te laten passeren? Iedereen is het er over eens dat veel verkeer niet in het noorden moet zijn maar er wordt wel een weg voor aangelegd. Hier worden meer wegen aangelegd zodat er meer autoverkeer zal komen, in plaats van te proberen om het verkeer te beperken via investeringen in fietsinfrastructuur, openbaar vervoer, .... *Het klopt inderdaad dat er momenteel veel verkeer door het noorden komt dat daar normaal niet moet zijn. We moeten echter ook rekening houden met de ontsluiting van de nieuwe woonclusters die er gaan komen. We proberen hier oplossingen voor te zoeken in een zo autoluw mogelijk systeem. Onze bedoeling is zeker niet extra verkeer aan te trekken, maar we moeten bekijken welk verkeer we daar willen. Het doel van de studie is dan ook de leefbaarheid van de buurt bovenaan stellen. We willen vooral ook weten wanneer de limiet van een straat bereikt wordt zodat we ineens ook weten wat haalbaar is. Als na onderzoek blijkt dat een nieuwe weg niet noodzakelijk is dan zullen daar de nodige conclusies uit getrokken worden.*
- Dit is een moeilijk vraagstuk waar we oplossingen moeten zoeken voor een probleem dat eigenlijk vroeger door de Vlaamse overheid gecreëerd werd. Gaat weginfrastructuur hier een oplossing bieden? Er kan misschien beter ingezet worden op meer communicatie en regionale oplossingen waarbij een aantal vraagstukken samengevoegd worden. Er kan best binnen het nieuwe regionale mobiliteitsplan met de buurgemeenten bekeken worden hoe we het inkomende verkeer kunnen leiden en parallel daarmee bekijken hoe de mensen in de nieuwe woongelegenheden zich gaan bewegen. Dit moet een geïntegreerd verhaal worden.
- Dit probleem bestaat al meer dan 30 jaar. Het is slim van de stad om op twee pistes na te denken: de vraag van de Turnhoutenaren over het sluiten van de ring samen met de ontsluiting van de nieuwe wijk en wat met de N119. De tunnel zal een utopie zijn want het Vlaams gewest gaat daar nooit geld voor vrij maken. Het droogtrekken van het gebied voor de aanleg zou trouwens ook geen goed idee zijn.

- Waarom wordt er voor het noorden niet nagedacht over een lussenplan? Dit is een redelijk simpel concept dat niet noodzakelijk enkel voor stedelijke centra toegepast kan worden. Tevens worden de woorden fietsers en voetgangers zeer weinig gebruikt in dit verhaal. Dit zijn kaarten die zeker ook getrokken moeten worden en waar men beter het geld in kan steken.
- Ook nog even meegeven dat het hier niet enkel over twee straten gaat maar over een hele buurt. We horen dikwijls enkel praten over de Heizijde en Fonteinstraat terwijl eigenlijk de hele buurt ten noorden van het kanaal betrokken partij is. Dat wordt ook regelmatig in de communicatie wel eens vergeten.
- We hebben het hier nu enkel over het noorden maar hoe staat het met het verhaal van de zuidelijke ring? Dit kan ook voor een stuk een impact hebben op wat in het noorden gebeurt. En gekoppeld daaraan, wat wordt het statuut van de N119 nu deze een upgrade gaat krijgen? We moeten actief verzet aantekenen tegen het opwaarderen van de N119, anders gaan we met sluipende besluitvorming geconfronteerd worden. *Wat de zuidelijke ring betreft, daar zijn we voor Vlaanderen een prioriteit en is het wachten op het geld. De opmaak van een start- en projectnota voor dit project is aangevat. In het najaar wordt het kruispunt aan de Carrefour al conflictvrij gemaakt door AWV wat wel een toename van de filevorming met zich mee zal brengen. Wat de upgrade van de N119 betreft, deze zou gaan tot aan de E34 en niet tot aan de ring.*

### **Toelichting over de gewijzigde stedenbouwkundige verordening voor rioleringen en baangrachten:**

Steven Mateusen geeft de toelichting. Op de vergadering van november moet de Gecoro hier een officieel advies voor opmaken.

#### **Vragen en opmerkingen:**

Waarom plaatst Turnhout zelf IBA's? Op andere plaatsen doet Pidpa dit. *Omdat in tegenstelling tot de meeste andere steden en gemeenten wij zelf beheerder van de riolering zijn.*

Is het voor het keuringsbewijs niet interessanter om dit zelf te doen zodat de stad weet wat er met het water gebeurt?

#### **Stand van zaken Parkwijk:**

Hugo Meeus geeft de presentatie.

#### **Vragen en opmerkingen:**

We blijven een beetje op onze honger zitten over een totale visie. Het zou misschien interessant zijn om een bureau aan te stellen om het verhaal globaal te bekijken en de uitwerking hiervan tussen stad en De Ark op papier te zetten in een nieuw masterplan. Nu blijven er nog een aantal vragen:

- Wat met verdichting
- Wat met het energieverhaal
- Wat met inspraak
- Wat met openbaar domein

Daarom zou het interessant zijn om de stad en De Ark terug rond de tafel te brengen om de grote visie te bepalen en van de Parkwijk terug een wijk van de toekomst te maken. *We hebben de stedenbouwkundige studie van Stramien als basis. Er is een aanbesteding om hierop een verdere studie te maken om deze zaken gezamenlijk te bekijken.*

Kan er ook over gewaakt worden dat zodra de Parkwijk klaar is, dat er dan ook voldoende handhaving is. Nu zien we bijvoorbeeld op andere plaatsen veel mensen die hun voortuintjes herinrichten als parkeerplaats en dergelijke. *We moeten hier inderdaad de sociale aspecten op een goede manier proberen te vatten en alles niet enkel op stedenbouwkundig niveau bekijken. Zoals bijvoorbeeld hoe wordt de groene ruimte gebruikt, wat met de veiligheid, ...dit moet goed bestudeerd worden en daar moet naar ontworpen worden.*

**Varia:**

Geen varia