



G E C O R O

Verslag van de bijeenkomst van donderdag 10 februari 2022 (Digitaal 19.30u)

Aanwezigen:

Schepenen: Stijn Adriaensens

Voorzitter: Frans Visser

Secretaris: Cedric Heerman

Leden: Peter Vervoort, Lutgart Proost, Bart Boeckx, Corneel Van de Sande, Joris Willems, Mieke Machielsens, Carolien Van Gorp, John Glenisson, Wouter Vanreusel, Dini Versteynen, Nik Tuytelaers, Luc Vanhout, Linda Van Dooren, Caroline Daemen

Raadsleden/waarnemers:

Gastsprekers: Hugo Meeus, Kristel Grootjans, Marc Boogers, Lieve Dauginet, Dirk Vanhoute

Verontschuldigd: Edith Wouters, Stien Maes, Rik Hendrix, Herman De Backer, Nicole Cleymans

Afwezig: Johan Spits, Sander Bridts, Sofie Schelles, Stef Breugelmans, Erik Smeets, Leo De Houwer

Agenda:

- Goedkeuren vorig verslag
- Ambities, bouwstenen en werkhypothese voor Plan Binnenstad
- Varia

Goedkeuren vorig verslag:

Het vorige verslag wordt goedgekeurd

Ambities, bouwstenen en werkhypothese voor Plan Binnenstad:

Hugo Meeus geeft de presentatie Zuurstof voor Turnhout.

Vragen en bemerkingen:

Op de kaart met de fietsverbindingen zijn er 2 van die verbindingen die doodlopen op de spoorlijn. Wat is het plan om de fietsers van daar verder veilig naar het centrum te leiden? *Allereerst, de plannen en kaartjes die je hier ziet zijn nog maar werkkaarten, er is niets definitief. Er worden gesprekken gevoerd met Infrabel om in de toekomst fietsverbindingen te maken onder het spoor. We proberen de fietsketen zo volledig mogelijk te maken.*

Zulke plannen zijn er in het verleden al meer geweest, dezelfde principes met lussen en zones komen steeds terug. Deze vorige plannen zijn echter nooit tot uitvoering gekomen. Waarom zou het dan nu wel lukken? *Het is niet toevallig dat deze principes steeds terug komen want deze zijn goed. Het is echter niet altijd even makkelijk om zaken uit te voeren. Een stad moet klaar zijn om dergelijk plan uit te voeren. We zijn hierin gesterkt door de uitvoering van gelijkaardige plannen in andere steden. Het is ook niet zo dat er in het verleden helemaal niets van*

de toenmalige plannen werd uitgevoerd. Als men kijkt naar welke maatregelen er sinds de jaren 80 genomen zijn, geeft dit toch goede resultaten naar het autogebruik versus het aantal inwoners.

Wat met het busverkeer? In de plannen die Luc Vanhout een aantal jaren geleden gemaakt heeft was er sprake om het busverkeer aan de rand van de stad te houden en kleinere bussen in te zetten voor in het centrum? *Er zijn gesprekken gaande met de Lijn om te bekijken wat in Turnhout het meest aangewezen is. Ook de betrouwbaarheid en kwaliteit van het openbaar vervoer wordt hierin meegenomen.*

Worden er maatregelen genomen om de ring niet te verzadigen? *Er wordt een evenwicht gezocht door het meer inzetten op de modal shift. Als we in de binnenstad al meer mensen kunnen aanzetten om minder verplaatsingen met de auto te maken, komt er al veel minder verkeer op de ring. Ook AWW wordt betrokken om dit verder mee te bekijken.*

Opmerkingen over parkeren:

- Parkings te weinig gebruikt wegens te duur, tarieven goedkoper maken?
- Strikter beleid nodig rond bewonerskaarten
- Meer parkeerplaatsen verplichten bij nieuwe appartementen
- We hebben het hier al dikwijls gehad over randparkings met pendelbusjes aan de invalswegen, dat zien we niet terug in dit plan
- De routes naar de parkings zouden ook duidelijk leesbaar moeten worden via GPS

Het parkeer verhaal is er eentje met veel aspecten, het is een essentieel onderdeel in hoe je de stad bereikbaar maakt. Het is nodig hierbij de plaatsen op een goede manier, aan de juiste gebruikers, tegen het juiste tarief te verdelen. Ook deelvoertuigen zullen hierbij een belangrijke factor zijn. Wat betreft de GPS, is dit een moeilijk verhaal. We zijn hier wel mee bezig maar we hebben hier als stad helemaal niets meer aan te zeggen.

Discussiëren over parkeren is een beetje symptomatisch in bijna gans Vlaanderen. Overal is men bevreesd over de prijzen, parkeren is echter nergens zo goedkoop als in Vlaanderen. In Turnhout zijn er momenteel meer bewonerskaarten dan dat er parkeerplaatsen zijn, in het buitenland lachen ze daarmee. Daar is dit gewoon een verhaal van vraag en aanbod. Op de vraag of er meer parkeerplaatsen moeten zijn bij nieuwbouw, moet je er rekening mee houden dat hoe meer plaatsen je ter beschikking stelt, hoe meer verkeer je zal aantrekken. Misschien moeten we eindelijk eens van het idee af dat iedereen twee auto's heeft of nodig heeft.

Het verhaal met Smart Cities moet in ieder geval ook verder bekeken worden. Op één of andere manier moeten we er voor kunnen zorgen dat mensen in real time weten dat er ergens parkeerplaatsen vrij zijn. Dit is een belangrijk luik dat ook op stadsregionaal niveau verder moet bekeken worden.

Maatregelen zijn in ieder geval noodzakelijk. Enkele jaren terug hebben we met de Gecoro een studiedag hierover gehouden waarbij we toen een visie gevormd hebben en deze aan de stad bezorgd hebben. Het doet deugd dat veel van wat er in dat document stond nu ook opgenomen werd in dit plan. Een probleem blijft echter het station. Door de jaren heen is het stadshart hier rond gegroeid wat gepaard gaat met een toestroom van bussen die daar naartoe moeten. Hierbij het voorstel om nog eens een station aan de ring met bijhorend regionaal busplatform te bekijken.

Wordt de mobiliteit in de Industriezones ook mee bekeken? Dit kan bijdragen tot minder autogebruik in het stadscentrum. Als er op de industriezone centrale parkings komen op afstand van de bedrijven zullen mensen sneller de fiets nemen. Nu komen ze allemaal gewoon met de auto omdat ze tot aan de deur van het bedrijf kunnen rijden en daar parkeren. *Dit is geen onderdeel van het plan Binnenstad maar wordt wel meegenomen in de stadsregionale plannen.*

Er zijn ook veel bedrijven die een eigen bedrijfsvervoerplan hebben en hierbij de fiets naar voor schuiven. Misschien kan de mogelijkheid bekeken worden om buiten de infrastructuur ook hier meer op te kunnen wegen?

De grote druk op de mobiliteit komt grotendeels van buitenaf. Het probleem ligt vooral net buiten de ring. Het is een groot nadeel dat de ring eigenlijk een soort dijk vormt die als barrière die altijd overgestoken moet worden gezien wordt. Hierdoor nemen veel mensen die in de buurgemeenten of de wijken buiten de ring wonen steeds de auto. Als je bijvoorbeeld enkel nog maar kijkt naar de verbinding tussen Turnhout en Oud-Turnhout, waar moeten fietsers hier oversteken? Op het slechtst geregelde kruispunt van de ring, terwijl er zoveel potentie is om ergens vlakbij dit

kruispunt een ondergrondse fietsverbinding te maken. Zulke zaken zouden de druk al voor een groot stuk kunnen verlagen. *In de stadsregionale plannen worden een aantal ongelijkvloerse oversteken bekeken.*

Historisch, bruisend en voor jong en oud ... 3 begrippen die perfect matchen met toeristen, zelfs meerdaags toerisme. Die willen graag zo dicht mogelijk in het centrum geraken en parkeren. Hoe benaderen we dit zonder oververzadiging van de parkings - zie de eindejaarsweken? Toeristen zijn belangrijk voor de handelaars en horeca. Wat met groepen die de stad willen bezoeken, alles en iedereen aan de buitenrand laten parkeren? Aan de musea blijft parkeren voor bv bussen nagenoeg onmogelijk. Mobiliteit en een duidelijke structuur van bewegwijzering blijft een belangrijk punt voor de toeristen. *Dit is ook een stuk dat we bij deze plannen verder bekijken. Momenteel blijkt dat de parkings in het stadshart het meest leeg blijven. We zitten nu eenmaal met een historische binnenstad die is wat ze is en waar we moeilijk een grote oppervlakte kunnen vrijmaken om hier bijvoorbeeld een parking voor een aantal toeristische bussen te maken. Als we de historische binnenstad gezellig en aantrekkelijk willen houden zullen we hier een aantal keuzes in moeten maken.*

Wordt er rekening gehouden met een LEZ richting 2025 waarbij we dieselbussen met hun stikstof-emissies weren uit het stadshart? *De LIJN plant om over te schakelen op elektrische bussen, hopelijk zullen zijn die er tijdig zodat dit niet meer nodig is om extra op te volgen.*

Is er een plan om de voetpaden in de binnenstad te verbeteren? *Hier is geen apart plan voor maar dit wordt wel meegenomen in de meerjarenplanning voor het onderhoud van straten.*

Wordt er ook voldoende rekening gehouden met ouderen en gehandicapten? We moeten er ook over waken dat zij (of wij met hen) nog ergens kunnen geraken. Het is allemaal mooi om voetgangers en fietsers voor te trekken, maar als we in de winter of als het regent met onze ouderen ergens naartoe willen moet dit ook mogelijk zijn. *Dit is in ieder geval één van onze hoofdpunten die we met dit plan willen bereiken want 1/3 van onze inwoners behoort tot die groep.*

Naar openbaar domein is het nu soms moeilijk voor mensen die slecht te been zijn. Het is misschien een idee om eens te bekijken of we in plaats van een evenwichtig plan bv ouderen kunnen voor trekken? Als ons enige probleem op den duur het vervoer van ouderen is, moeten we hen misschien gewoon met de auto laten rijden?

Varia:

Indien mogelijk als de maatregelen het toelaten zou het fijn zijn om stilaan terug fysiek samen te komen om te vergaderen.