

VERSLAG COMMUNICATIERAAD 12 MAART 2015

Aanwezig: Leo De Houwer (buurtwerk Benwa), Willy Van Gorp (Brug 2), Jacques Van Beurden (Buurt Vaart), Frank Janssens (Heizijde), Stanny Appels (Begijnhof), Astrid Wittebolle (Schepen Stad Turnhout), Jan Govaerts (Communicatie Stad Turnhout – verslag)

Verontschuldigd: Johan Delsard (Buurtwerking De Loteling), Jean-Pierre Maes (Buurtwerk Gulden Vellekens), Peter Wouters (Buurtwerk Molen Oost), Linda Van Dooren (geïnteresseerde)

1 Goedkeuring vorig verslag

Willy vraagt of er nog antwoord is gekomen op de vraag van Stad Turnhout aan nv De Scheepvaart. Wegen, Groen en Mobiliteit vroeg eerder aan die dienst of brug 2 – eventueel door verschuivingen in hun werkplanning – al voor de ochtendspits sneeuw- en ijsvrij gemaakt kan worden. Het gaat immers om een belangrijke verbinding. Nu wordt die brug pas tegen de middag gestrooid door nv De Scheepvaart. We vragen het na.

2 Advies aanpassing meerjarenplan

Het college van burgemeester en schepenen vraagt advies over het aangepaste meerjarenplan. Tijdens de communicatieraad van 12 februari 2015 bespraken we het meerjarenplan al een eerste keer. Daarop werd een ontwerp van advies uitgeschreven dat u vond in het vorige verslag.

We komen eerst terug op een aantal vragen die tijdens de vorige vergadering nog niet konden worden beantwoord.

Wat is een winkelincubator?

Het gaat om een fysieke plaats waar startende ondernemers terecht kunnen voor ondersteuning. Zij worden er begeleid in hun eerste stappen als ondernemer. Het is niet hetzelfde als de pop-up-winkels. Daarbij gaat het vooral om ondernemers die zich – alvast aanvankelijk – tijdelijk in de stad willen vestigen.

Stad Turnhout wil startende ondernemers extra ondersteunen. Daarom wierf ze ook een horeca-innovatiecoach aan.

Wat houdt de bebloeming en de kerstverlichting concreet in, wie gaat dat doen?

Bebloeming is voor 2015 voorzien in het budget van Stad Turnhout en zal ook zo gefinancierd worden. Voor 2016 wordt nog bekeken of de financiering op een alternatieve wijze kan gebeuren. Centrummanagement vzw heeft nog voor twee jaar budget voorzien voor de kerstverlichting.

Hoe zit het met de aanpak van het fietspad aan de Fonteinstraat?

Over de toekomst van het fietspad wordt beslist na de keuzes in het dossier van de noordelijke ontsluiting. De keuze voor het fietspad is zeker nog niet voorzien voor dit jaar. Het budget is dus al wel voorzien, maar het is nog niet duidelijk welke werken er concreet mee zullen worden uitgevoerd.

Gaat de GECORO eigenlijk nog door?

De GECORO gaat nog steeds door, maar dan nog steeds in de oude samenstelling. Voor twee geledingen worden er nog kandidaten gezocht. Van zodra die kandidaten er zijn, kan de GECORO met de mensen van de nieuwe samenstelling samen komen. Voor de buurten werden al twee kandidaten opgegeven. Zij worden uitgenodigd van zodra de nieuwe samenstelling gekend is. Die nieuwe samenstelling komt normaal in de gemeenteraad van mei.

Daarna volgt er een discussie over het nut en het doel van de communicatieraad.

De aanwezigen stellen vast dat de opkomst voor de communicatieraad sterk daalt de laatste tijd. Volgens de aanwezigen heeft dat veel te maken met de onderwerpen die nog besproken kunnen worden op deze bijeenkomsten. Die zijn sinds een aantal jaren beperkt tot 'zuivere communicatithema's' (hoe informeren we over nieuwe parkeerregeling, over DIFTAR, evaluatie Stadskrant, UiT-magazine ...).

De aanwezigen vonden de communicatieraad echter vroeger zinvoller toen er tijdens de bijeenkomst zelf gecommuniceerd kon worden tussen schepenen, stadsdiensten en buurten. Tijdens de vergadering zelf konden dan vragen uit buurten over verkeer, openbare werken, milieu ... rechtstreeks aan de schepenen of diensten gesteld worden. Die namen die vragen dan vaak ook onmiddellijk mee en zorgden voor een antwoord. Dat wordt nu gemist.

De keuze om alleen nog 'zuivere' communicatie-thema's te behandelen in de communicatieraad is er gekomen na de vaststelling dat schepenen en diensten alsmaar minder naar de communicatieraad kwamen. Schepen en communicatiedienst vonden het weinig efficiënt en weinig zinvol om dit soort zaken te bespreken als de experts (schepen, diensten) ter zake niet aanwezig waren.

Daarop kwam de afspraak dat dit soort meldingen werden genoteerd en werden beantwoord via het verslag.

Bovendien vinden inwoners vaak rechtstreeks de weg naar schepenen en diensten via telefoon en e-mail. De behoefte om dit soort meldingen via een vergadering te doen, is intussen misschien ook afgenomen doordat er andere communicatiekanalen sneller kunnen werken.

Overlapt de behoefte om zaken vanuit buurten te kunnen melden niet met de thema's die behandeld worden in de buurtraad? En is de vraag niet of dit soort meldingen doorgeven via een vergadering wel zinvol en efficiënt is? We creëren zo een tussenkanaal tussen buurten en de diensten. Is dat noodzakelijk?

De vraag is welk kanaal er efficiënter voor zorgt dat de vragen en opmerkingen van mensen uit buurten en wijken op de juiste plaats terecht komen, er opgenomen worden en beantwoord worden.

Een aantal aanwezigen herinner zich de app 'Turnhout in Actie' nog. Dat was toch een handig middel waarmee zoiets georganiseerd kan worden.

De schepen wijst op het feit dat hier een communicatie-probleem schuilt. De app is louter een technische oplossing. Maar zo'n technische oplossing lanceren, wekt de illusie dat alle problemen die je op die manier meldt ook snel opgelost worden. Daarom is men nu achter de schermen bezig met het herwerken van de app zodat de gebruiker eerst een categorie van melding moet aanduiden. Per categorie kan dan misschien ook een raming voor de termijn voor een eventuele oplossing worden vermeld.

De aanwezigen vinden het belangrijk dat er een duidelijk antwoord komt op een melding. Het antwoord dat er geen budget is om een bepaald probleem op te lossen, of dat niet past binnen het beleid of ... vinden de aanwezigen ook een antwoord. Ook dat vindt men voldoende, als het maar binnen een redelijke termijn komt.

Is het zinvol om thematische communicatieraden te organiseren waarop de bevoegde schepenen en diensten aanwezig zijn? Eigenlijk kan je dan even goed naar de commissies komen. Die zijn ook thematisch en de bevoegde schepen en diensten zijn er aanwezig. Ook als inwoner kan je er op het einde je vraag stellen. Wat als het thema mobiliteit niet behandeld is in de communicatieraad en je hebt in je buurt een mobiliteitsprobleem. Moet je dan een jaar wachten alvorens je je probleem kwijt kan? Lijkt geen erg flexibele oplossing.

We spreken af dat alle aanwezigen deze denkoefening laten bezinken en proberen nieuwe werkwijzen of oplossingen uit te denken. Die bespreken we op een volgende bijeenkomst.

Normaal was een volgende communicatieraad gepland op 16 april 2015. Dat is echter in de paasvakantie (vaak niet zo ideaal) en de schepen kan die dag niet aanwezig zijn. We vinden het beter om zo'n belangrijke denkoefening te organiseren op een moment waarop er zoveel mogelijk mensen aanwezig kunnen zijn. Dus niet tijdens een schoolvakantie en samen met de schepen. We annuleren dus de bijeenkomst van 16 april en prikken een nieuwe datum, voor de buurt- en communicatieraad van mei 2015.

Na deze discussie beslissen de aanwezigen om geen advies uit te brengen over het voorliggende meerjarenplan. De aanwezigen willen niet verder gaan dan een kennisname van het plan. De aanwezigen beseffen dat ze hierdoor geen formeel antwoord zullen krijgen op de vragen en opmerkingen die werden opgenomen in het ontwerp van advies. De aanwezigen vinden dat ze niet deskundig genoeg zijn om over dit uitgebreide plan te adviseren.

3 Meldingen

Frank Janssen van Heizijde merkt op dat de omleiding voor werken Kastelein slecht en te onduidelijk staan aangegeven. Vooral vanaf Brug II (Fonteinstraat, Heizijde), maar ook Dennenstraat en Langvenstraat. Te weinig wegwijzers.

De beterschap die beloofd werd enkele communicatieraden geleden, is niet zichtbaar.

Fouten (ook diegene die pas na de start van de werken erin sluipen door omdraaien of wegnemen van borden) in de omleiding worden blijkbaar niet opgevolgd. Aannemer doet geen aanpassingen en dat geeft de indruk dat de stad hier niet op aandringt of dit niet opvolgt.

Antwoord: Vanaf het begin ligt de verantwoordelijkheid bij de aannemer. In de loop van de eerste dagen doet Stad Turnhout een controle om te bekijken of de aannemer alle vergunde signalisatie correct heeft geplaatst. Het is aan de aannemer om alle geplaatste signalisatie in stand te houden en dus te controleren. De stadsdiensten hebben helaas de tijd niet om alle signalisatie op hun grondgebied elke week na te kijken.

Alle opmerkingen die de stadsdiensten krijgen van politie en/of burgers worden onmiddellijk doorgegeven aan de betrokken aannemer. Als de diensten zelf iets opmerken dat niet klopt, doen ze het nodige om dit zo spoedig mogelijk op te lossen.

Meldingen rond fouten in signalisatie mogen doorgegeven worden via mobiliteit@turnhout.be.

Over deze concrete situatie: er is geen signalisatie in de Dennenstraat en Langvenstraat omdat dit niet in de omleiding zit ... Dit is een sluipteg en die wordt uiteraard niet aangeduid.

Er staat voorsignalisatie op de nodige locaties om duidelijk te maken dat de Heizijde is afgesloten, maar helaas krijg je bij langdurige werken, na verloop van tijd sluiptegverkeer...

Aan de aannemer werd gevraagd – naar aanleiding van deze vraag – om alle signalisatie nog eens na te kijken en indien nodig aanpassingen te doen. Een medewerker van Stad Turnhout zal dit mee opvolgen op de werf.

We houdt toezicht op de manier waarop de beheerswerken langs het Bels Lijntje? Die werken lijken erg bruto uitgevoerd. Bovendien wordt er gewerkt tot het duister wordt waardoor takken niet goed opgeruimd worden. Dat geeft gevaarlijke situaties.

Kan dit doorgegeven worden aan de opdrachtgever van de werken?

Wat is het vervolg van deze werken?

Stopt het hiermee of worden er nog bomen gekapt?

Antwoord: Agentschap Natuur en Bos (ANB) is de beheerder van het groen langs het Bels Lijntje. ANB regelt kappingen en verkoop hout op stam. De loten worden door particulieren gekapt. Die mensen werken wanneer ze daarvoor de tijd hebben.

ANB laat weten dat ze in de mate van het mogelijke toezicht houden op de kappingen. Hun beeld is anders: over het algemeen wordt er netjes en voorzichtig gewerkt. Soms is de te kappen strook erg smal, en dan lukt het niet om bomen te vellen zonder dat ze op de weg of in een aanpalende tuin belanden. Dat is echter de verantwoordelijkheid van de koper van het lot, hij is aansprakelijk voor eventuele schade bij derden. Buiten enkele licht beschadigde rododendrons is er bij mijn weten echter nergens veel overlast ontstaan.

Het Bels Lijntje wordt doorgaans zeer netjes achter gelaten. Tijdens de werken zelf kunnen er tijdelijk wel wat takjes op het asfalt liggen, maar ANB vindt dat het ook aan fietsers is om hun snelheid en gedrag aan te passen, wanneer ze merken dat er kappingen gebeuren. Men hoort veel kopers van een lot hierover klagen! Vooral wielertoeristen blijken niet te vertragen, negeren aanwijzingen, reageren agressief ... Hoffelijkheid moet van twee kanten komen...

Er mag normaal gewerkt worden tot zonsondergang. Sommigen werken door tot in het schemerdonker, ik begrijp dat dit veiligheidsproblemen kan veroorzaken en misschien moeten de regels in de toekomst dan ook verstrengd worden (bv. werken tot één uur vóór zonsondergang en vanaf één uur na zonsopgang).

Voor volgende winter zijn geen kappingen meer voorzien. ANB wacht nu eerst het beheerplan voor het Bels Lijntje af. Dan moet ook bekeken worden of er in de toekomst nog gewerkt wordt met verkoop aan particulieren op deze manier.

Vrachtwagens van IOK schermen de inhoud van hun containers niet altijd af. Waarom rijden er zoveel over de Heizijde (van Merksplas richting Kastelein)? Dit geeft gevaarlijke situaties voor fietsers.

Antwoord: IOK heeft hiervoor al hun containerwagenaanvoerders bevestigd. Geen enkele aanvoerder gebruikt echter de route Heizijde - Kastelein! 14 van de 18 bevestigde aanvoerders kent deze route zelfs niet, en diegenen die de route wel kennen, weten dat deze verboden is voor vrachtverkeer.

Dit is ook logisch te verklaren.

- Ten noorden van Turnhout heeft IOK slechts twee locaties waar hun containerwagens occasioneel komen, zijnde containerparken Baarle-Hertog en Ravels (Weelde).
- De IOK-vrachtwagens die vanuit de site Beerse naar de containerparken Baarle-Hertog of Ravels rijden, volgen stevast de route Beerse -> Merksplas -> Weelde-Station.
- De 'sluiproute' zou voor hun containerwagens geen enkel voordeel/tijdsvoordeel opleveren. De afvoer van containerpark Baarle-Hertog gaat voor 100 % richting overslagstation in Mol en verwerkers in het Limburgse. Alleen het tuinafval van containerpark Ravels gaat naar de compostering in Beerse. Deze wagen zou eventueel de 'sluiproute' kunnen gebruiken, maar afvoer van het tuinafval van containerpark Ravels gebeurt maar aan een frequentie van 1 keer transport om de 2 à 3 weken. En de aanvoerder in kwestie zegt dat hij de sluiproute nog nooit heeft gebruikt.

Wat het afschermen van lading betreft. Alle 35m³ containers zijn uitgerust met de zogenaamde klapnetten. Dat is een heel eenvoudig systeem waarmee op eenvoudige wijze de lading van geladen containers kan afgedekt worden.

Wanneer onze kleinere 12m³ en 15m³ containers vol zitten, dan worden deze op de containerparken van tevoren door de parkwachters zelfs met een zeil afgedekt zodat onze aanvoerders dit niet kunnen 'vergeten'.

IOK durft dus met 99 % zekerheid stellen dat tijdens transport onze geladen containers wel degelijk volledig afgedekt worden.

Het gebeurt in situaties zoals deze echter wel vaker dat de IOK-wagens verward worden met de vrachtwagens van afvalophaler/afvalverwerker Sita. Zou het kunnen dat dit hier ook het geval is? Sita heeft ook een vestiging in Beerse, en hun vrachtwagens en containers zijn ook groen. Niet dat IOK de concurrença's met de vinger wil wijzen.

Bovenstaande neemt niet weg dat IOK zijn aanvoerders onmiddellijk met nadruk toch er op heeft gewezen om de route Heizijde – Kastelein NIET te nemen. IOK zal dit via hun Track&Trace systeem ook op geregelde basis opvolgen.

Mochten er alsnog klachten zijn, dan graag concrete info zoals datum, tijdstip, nummerplaat ... zodat dit makkelijker kan nagekeken worden.

Speelterreintje in Heizijdse Velden krijgt mooi vorm. Kan hier ook een droldropper of vuilnisbakjes bij geplaatst worden? Er is nu al sprake van zwerfvuil en zwerfpoep.

Antwoord: Op deze locatie zijn geen vuilbakken noch droldroppers voorzien. De betrokken diensten binnen Stad Turnhout bekijken dit best nog eens. Indien er bijvoorbeeld droldroppers voorzien worden, is het misschien interessant om deze te voorzien op de overgang tussen woonwijk en park.

Vuilbakken zullen er moeten komen aan de BBQ-zone (evt. gekoppeld aan uitbating stadsboerderij).

Wat is de timing op de aanleg van de talud Bruyne Strijd naar kanaal?

Antwoord: Werken zouden ten laatste afgerond moeten worden voor het bouwverlof. Stad Turnhout hoopt dat de werken kunnen starten in april zodanig dat werken in mei rond zijn. Aanleg noorden Nieuwe Kaai zou in dezelfde periode moeten afgerond worden. Aanplant van bomen en struiken is voor het najaar (november, december).

De zone rond de fietsbrug is volgens aanwezigen op de communicatieraad niet goed genoeg verlicht. Als de duisternis valt, is het erg donker. Mensen uit de buurt durven er 's avonds niet meer te wandelen.

Kan hier verlichting bijgeplaatst worden?

Kan hier ook buiten de kantooruren politie passeren?

Antwoord: Politie antwoordt dat deze plaats wordt opgenomen in hun 'bestand toezicht'.

Wegen, Groen en Mobiliteit antwoordt dat de vraag rond extra verlichting tussen brug 1 en brug 2 al enkele jaren oud is. Project heeft altijd stilgelegen omdat er een kabel gegraven moet worden tussen de monumentale bomen op de kanaaldijk. Bijkomende complexiteit is dan waar je verlichting zou plaatsen: aan de centrumzijde of aan de noordzijde?

De centrumzijde zou een meerwaarde zijn voor de wandelaar die 's avonds langs Anco richting fietsbrug zijn toertje wil maken. De noordzijde is zinvol voor de fietsers die langs het kanaal rijden en zo, via de fietsbrug, naar het centrum rijden.

In een wereld met onbeperkte financiële middelen zouden we beide doen, als we de bomen op de kanaaldijk kunnen behouden. Werken met zonne-energie is dan weer onmogelijk omwille van de bomen.

Verdwenen paaltjes ter hoogte van Restaurant Puur werden doorgegeven. Alle groene paaltjes worden er verwijderd omwille van de trajectcontrole.

Rubberen dichting die loskomt uit voeg tussen fietsbrug en asfalt werd doorgegeven. Dit werd ondertussen hersteld.