

Oudenaarde, 23 januari 2019

Overeenkomstig het decreet lokaal bestuur breng ik ter kennis van de raadsleden dat volgende voorstellen/vragen aan de agenda van de gemeenteraadszitting van maandag, 28 januari 2019 worden toegevoegd dit overeenkomstig artikel 3 § 1 van het huishoudelijk reglement van de gemeenteraad houdende:

“Gemeenteraadsleden kunnen uiterlijk vijf dagen vóór de vergadering voorstellen of vragen aan de agenda toevoegen.

Wanneer een raadslid een voorstel aan de agenda toevoegt dient dit te omvatten: voorstel van beslissing en een toelichtende nota.

Wanneer een raadslid louter een vraag agendeert hoeft dit niet vergezeld te zijn van een voorstel van beslissing en toelichtende nota.

Voorstellen en vragen worden geagendeerd volgens grootte van de fractie.

Op vragen volgt enkel een antwoord van de betrokken schepen of burgemeester. Enkel de vraagsteller heeft mogelijkheid tot wederantwoord”.

De voorzitter,

Lieven Cnudde.

VRAGEN EN VOORSTELLEN

1. Raadslid Tineke Van hooland

1.1 Vraag 1: Jaarlijkse organisatie Dag van de duurzaamheid

Als maatschappij staan we voor heel wat uitdagingen. We maken ons terecht zorgen om onze leefomgeving waarbij verschillende aspecten van duurzaamheid centraal staan. Denk maar aan de groeiende berg plastic en de bezorgdheden om ons klimaat. Maar uitdagingen brengen ook opportuniteiten met zich mee.

In 2015 lanceerden de Verenigde Naties de ‘Agenda 2030 voor duurzame ontwikkeling’: 17 doelstellingen (SDG’s) die van de aarde een meer duurzame plaats moeten maken tegen 2030. Ook lokale besturen spelen een belangrijke rol in de realisatie van deze doelstellingen.

Teneinde het thema ‘duurzaamheid’ meer bespreekbaar te maken in Oudenaarde, vraag ik om als stad en deelgemeentes jaarlijks een ‘Dag van de duurzaamheid’ te organiseren. Een dag waarop aandacht wordt gegeven aan het thema, een dag van sensibilisering dat duurzaamheid ook innovatief en inspirerend kan zijn, een dag waarop Stad Oudenaarde, burgers, organisaties, verenigingen, scholen, bedrijven, of andere groepen die in hun dagelijkse bezigheden reeds bijdragen aan duurzame ontwikkeling allerlei ‘best practices’ in de kijker kunnen zetten.

Door samen te werken en onze bevolking, onze ondernemers en alle actoren erbij te betrekken zal ook onze stad via deze dag, stap voor stap kunnen bijdragen aan deze doelstellingen.

2. Raadslid Elisabeth Meuleman

2.1 Voorstel 1: Geveltuintjes en gevelgroen.

Heel wat steden en gemeenten stimuleren geveltuintjes en gevelgroen. Een geveltuintje is een smalle groenstrook aan de straatkant, tegen een voorgevel. Geveltuintjes zorgen voor meer kleur in het straatbeeld en bevorderen de biodiversiteit: vogels en insecten vinden er een rustplaats. Bovendien verbeteren ze het klimaat en de luchtkwaliteit. Planten produceren immers zuurstof en filteren fijn stof. In Ronse legt men gratis geveltuintjes aan in de stad : zie <https://www.ronse.be/nl/gratis-aanleg->

[geveltuintjes](#). Daarnaast zetten steden en gemeenten ook in op het vergroenen van hun eigen gebouwen door de aanleg van verticale geveltuinen.

Voorstel:

1. Het stadsbestuur werkt een reglement met subsidies uit voor geveltuintjes
2. Het stadsbestuur inventariseert de eigen gebouwen en bekijkt of gebouwen in aanmerking komen voor de aanleg van gevelgroen en verticale geveltuinen.

3. Raadslid Steven Bettens

3.1 Vraag 1: Nieuwbouwproject Vossemeren in Leupegem.

Een projectontwikkelaar wil in Leupegem 147 nieuwe woongelegenheden bouwen op de voormalige site van Sanceloux. De stad ontving tijdens het openbaar onderzoek voor de aanvraag van de omgevingsvergunning voor dit project 222 bezwaarschriften. Bij de aanvraag moeten een aantal vragen gesteld worden.

Zo luidt de finale conclusie van de mobiliteitsstudie dat de verkeersgeneratie van de projectsite beperkt is en geen negatieve effecten heeft ten opzichte van de huidige situatie. Dit resultaat staat haaks op het 'Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen (2015-2016)'.

In de beschrijvende nota lezen we op pagina 3 dat de site gelegen is in een overstromingsgevoelig gebied. Aan de kant van de Watermolenstraat ligt een deel van de site in 'effectief overstromingsgevoelig gebied'. Het grootste deel van de rest van de site ligt in 'mogelijks overstromingsgevoelig gebied'. De projectontwikkelaar zal het probleem oplossen door de site op te hogen.

De woonbehoeftestudie die intercommunale SOLVA op 6 december 2018 voorstelde, besluit dat er voor de periode 2018 – 2027 nood is aan 786 bijkomende woongelegenheden. Oudenaarde heeft vandaag al voldoende lopende projecten om aan de woonbehoefte voor de periode 2018 – 2027 te voldoen. Daarbovenop waren er op 1 januari 2018 1 305 wooneenheden meer dan dat er huishoudens zijn. Tijdens de gemeenteraad van 26 november 2018 zei de schepen van Ruimtelijke Ordening dat de behandeling van het dossier Vossemeren in het licht van de woonbehoeftestudie zal moeten bekeken worden.

Vragen:

1. wat is de mening van het stadsbestuur bij de stelling dat de 'bijkomende verkeersgeneratie' geen negatieve effecten zal hebben ten opzichte van de huidige situatie?
2. als meerdere terreinen in effectief overstromingsgevoelig gebied liggen en één van die terreinen wordt opgehoogd, erkent de stad dan dat de andere terreinen harder zullen getroffen worden bij overstromingen?
3. houdt (of hield) het stadsbestuur rekening met de woonbehoeftestudie bij het beoordelen van deze aanvraag voor een omgevingsvergunning? Zo ja, op welke manier houdt / hield het stadsbestuur er rekening mee?
4. werd de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor Vossemeren behandeld door het college van burgemeester en schepenen? Welke was de conclusie? Werde een omgevingsvergunning verleend? Indien wel, is dit een vergunning onder voorwaarden en, zo ja, welke voorwaarden?

Bijkomende informatie bij de vraag van raadslid Steven Bettens over het nieuwbouwproject Vossemeren in Leupegem

- *Bijkomende informatie over de mobiliteit:*

- Volgens de mobiliteitsstudie zou de projectsite een bijkomende verkeersgeneratie van 43 PAE in de ochtendspits en 47 PAE in de avondspits hebben.
- Dit resultaat staat haaks op het 'Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen (2015-2016)' waarin staat dat, om naar het werk te gaan, er een stijging waarneembaar is in de modus fiets en een daling in de modus autobestuurder, maar: "Toch geeft 65,84% aan de auto hiervoor te nemen als bestuurder." (zie *Analyserapport op <https://www.mobielvlaanderen.be/pdf/ovg51/samenvatting.pdf>*)
- Dat het verplaatsingsgedrag inmiddels nog niet gewijzigd is werd in de media op 21 januari 2019 nog eens bevestigd "File of niet, 7 op 10 Belgen met wagen naar werk", blijkt uit onderzoek van Febiac (zie <https://www.hln.be/de-krant/file-of-niet-7-op-10-belgen-met-wagen-naar-werk~ae675fa6/>)

- *Bijkomende informatie bij de woonbehoefte(studie):*

- Wat werd sedert januari 2018 opgeleverd of is gepland:
 - 220 wooneenheden: Scheldekop

- 265 wooneenheden: reconversie Saffre in de Dijkstraat
 - 162 wooneenheden: SHM Graaf van Landasstraat/Heurnestraat
 - 25 wooneenheden in de Vontstraat (voormalige pastorij + weverij)
 - 90 wooneenheden (incl. 30 assistentiewoningen) op de voormalige post
 - 26 wooneenheden: Steendonck Invest in de Kortrijkstraat
 - 6 wooneenheden Dokter Honoré Dewolfstraat in Leupegem
 - 12 wooneenheden: de Witte Graaf, Graaf Van Landaststraat, Eine
 - 16 wooneenheden (assistentie-appartementen) 'Hof Edelare' op Edelareberg
 - 19 wooneenheden Diependale (SHM)
 - 17 wooneenheden: Babeau op de Zwijndries in Ename
 - 17 wooneenheden: vervanging hotel de Rantere
 - 10 wooneenheden: residentie de Craeye op de Ronseweg in Leupegem
 - 20 wooneenheden: residentie Jemastyl in Bevere
 - 27 wooneenheden: Bergstraat achter fietshandel Assez
 - TOTAAL: 932 wooneenheden
- Residentie Zéno (6 appartementen), residentie BertAn (18 appartementen), de voormalige rotanfabriek Vanderbeken in Eine (23 appartementen), de loods van Raepsaet in het centrum, de tientallen nog te bouwen woning op Den Haezel in Volkegem, de nieuwbouwprojecten langs de Heurnestraat aan de kant van de spoorweg zijn enkele van de waarschijnlijk nog veel voorbeelden die niet in bovenstaande lijst staan.
 - De eerste 9 maanden van 2018 leverde de stad Oudenaarde 64 bouwvergunningen af voor in totaal 162 wooneenheden (bron: Statbel). Een aantal van die 64 verleende vergunningen zullen misschien in de lijst van 14 in 2018 opgeleverde of geplande projecten staan; minsten 50 van de verleende vergunningen alleszins niet.
 - Op 1 januari 2018 telde Oudenaarde 13 570 huishoudens (bron: Statbel) en 14 875 wooneenheden (bron: 'Kadastrale statistiek van het gebouwenpark', eveneens te raadplegen op de website van Statbel). Het verschil tussen het aantal huishoudens en het aanbod aan woongelegenheden neemt in Oudenaarde jaar na jaar toe. In 2010 bedroeg dat verschil 952 woongelegenheden. Begin 2018 bedroeg het verschil dus 1 305 woongelegenheden (+40% ten opzichte van 2010). 1 305 woongelegenheden is 519 woongelegenheden meer dan wat volgens SOLVA nodig is tot 2027. Volgens SOLVA is leegstand noodzakelijk om de woningmarkt naar behoren te doen functioneren (de zgn frictieleegstand). Naast een percentage dat als frictieleegstand moet voorzien worden zijn er ook de tweede verblijven, in Oudenaarde geraamd op 760 in 2016 (over precieze gegevens beschikt onze stad niet). SOLVA is duidelijk over het grote verschil tussen het aantal wooneenheden en het aantal huishoudens: "Door een gebrek aan gegevens van leegstand en tweede verblijven (..), kunnen hier (nog) geen conclusies uit getrokken worden. Monitoring van deze fenomenen is nodig om meer inzichten te kunnen verwerven."

4. Raadslid Folke D'Haeyer

4.1 Vraag 1: Kortparkeren aan het station.

Op woensdag 13 juni 2018 vond er een "participatiemarkt" over de stationsomgeving plaats. Aan de hand van verschillende thema's (mobiliteit, wonen, groen,...) konden mensen hun ideeën kwijt.

Vandaag verloopt kortparkeren aan het station vrij chaotisch, waardoor ook voetgangers en fietsers in het gevaar komen.

Vragen:

- Vraag 1: Wat is de stand van zaken in de opmaak van het masterplan van de stationsomgeving?
- Vraag 2: Is het mogelijk om aan de NMBS te vragen om beter te communiceren dat de betaalparking het eerste kwartier gratis toegankelijk is of om deze wachttijd eventueel te verlengen?"

5. Raadslid Eva Pycke

5.1 Vraag 1: Deelname aan Earth Hour.

De laatste weken is de klimaatproblematiek een actueel en "hot item". Het wordt heel breed gedragen, ook door de jongere generatie. Daarenboven werd het burgemeesterconvenant door onze gemeente ondertekend. Een van de initiatieven die kaderen in het bewustzijn rond klimaat is Earth Hour of Het Uur der Aarde. Het is een internationaal evenement dat bedrijven en huishoudens oproept om verlichting en

andere elektrische apparatuur in hun huis en/of bedrijf voor 1 u te doven. Het vindt plaats tijdens het weekeinde van maart, waarin de zomertijd ingaat, zijnde zaterdag 30 maart 2019 van 20 u30 tot 21u30.

Vraag:

Zal het stadsbestuur, in tegenstelling tot vorig jaar, dit jaar wel terug deelnemen aan Earth Hour? Hiermee geven we een positief signaal naar de burgers toe dat wij in ons beleid ons engageren inspanningen te willen doen om de CO2- uitstoot te verminderen.

Zo ja, welke initiatieven wil het stadsbestuur nemen in het kader van 'Earth Hour'?

6. Raadslid Maud Wybraeke

6.1 Voorstel 1: Betrekken Oudenaardse klimaatjongeren bij het beleid.

De voorbije donderdagen kwamen er duizenden jongeren uit middelbare scholen in heel België samen in Brussel om te betogen voor het klimaat. Ook uit Oudenaarde nemen een steeds groeiend aantal scholieren aan deze wekelijkse actie deel. De bezorgdheden van deze klimaatjongeren zijn terecht : beleidsmakers moeten meer ambitie tonen op vlak van klimaatbeleid. Oudenaarde ondertekende het burgemeestersconvenant, en beloofde dus tegen 2020 zijn CO2 uitstoot met 20% te doen dalen. Het lijkt er echter op dat die doelstellingen niet zullen worden gehaald. Tegelijk tonen heel wat steden en gemeenten veel meer ambitie, bijvoorbeeld door een klimaatneutrale gemeente als doelstelling voorop te stellen.

Vandaar ons voorstel :

Het stadsbestuur neemt de bezorgdheden van deze jongeren ernstig en geeft hen een forum om die bezorgdheden te formuleren. Dat kan door de jongeren uit te nodigen voor dialoogtafels waarbij ze actief betrokken worden bij het vormgeven van het lokale klimaatbeleid van onze stad. Hierdoor kunnen we een voortrekkersfunctie voor gemeentes in de regio vormen op vlak van inspraak en basisdemocratie voor jongeren.

7. Raadslid Eric Meirhaeghe

7.1 Voorstel 1: Invoeren van een cultuurtrofee.

Op het gebied van de kunst en cultuur, op sociaal-cultureel vlak zijn er veel initiatieven in Oudenaarde en wordt er gezorgd voor een gevarieerd aanbod. Er is veel artistiek en creatief talent in heel uiteenlopende culturele disciplines, zowel op professioneel als op vrijetijdsniveau: muziek, schilderkunst, literatuur, poëzie, theater, volkskunde, fotografie, film, patrimonium, dans, beeldende kunst, enz...

Verskillende verenigingen of individuen leveren hierin uitzonderlijke culturele prestaties. Maar ook de sociale en maatschappelijke waarde van wat zij doen, mag niet onderschat worden.

Zij verdienen erkentelijkheid en waardering.

Dit kan door het uitreiken van een prijs voor cultuurverdienste, of een zgn. cultuurtrofee waarvoor alle kunst- en cultuurbeoefenaars kunnen kandideren of pro-actief benaderd worden.

Een belangrijk motief tot deze organisatie is het bevorderen van het cultuurleven en het stimuleren van gemeenschapsvorming.

Door dit evenement open te zetten voor alle kandiderenden en het grote publiek, brengt men een verscheidenheid aan kunsten en kunstenaars samen en vergroot men de kennis en de bekendheid van de verschillende disciplines.

De organisatie dient dus een dubbel doel: enerzijds het uiten van waardering, anderzijds het bekend maken en promoten van de verschillende cultuur- en kunstdisciplines.

Voorstel : het stadsbestuur reikt, naar analogie met de sporttrofee, jaarlijks een cultuurtrofee uit aan een verdienstelijk initiatief op socio-cultureel vlak, met als doel het uiten van waardering en het bekend maken van lokale initiatieven uit en in onze stad.

8. Raadslid Kristof Meerschaut

8.1 Vraag 1: Shuttlebus centrum.

Vorig jaar werd de shuttledienst tussen het sociaal huis en het centrum terug heropgestart. In augustus werd aangekondigd dat de shuttlebus voortaan extra haltes zou aandoen, en ook meer uren per dag zou rijden. Het College van Burgemeester en Schepenen besliste op 12 november 2018 om de shuttledienst te verlengen tot januari 2019.

Vraag

1. Hoe ziet de toekomst van de shuttledienst er uit na januari 2019?

9. Raadslid Dagmar Beernaert

9.1 Voorstel 1: Livestreaming gemeenteraad.

Zowel de gemeente- als OCMW-raad zijn openbaar. In verschillende gemeenten worden de gemeente- en OCMW-raad ook live uitgezonden via sociale media en/of de gemeentelijke website. Op die manier kunnen inwoners die dat wensen thuis de gemeenteraad live volgen of herbekijken. Dit komt de betrokkenheid van de inwoners bij het beleid en de transparantie van de lokale democratie ongetwijfeld ten goede. Dit voorstel is niet nieuw, maar het begin van deze nieuwe gemeentelijke legislatuur lijkt ons het aangewezen moment om ook in Oudenaarde deze digitale stap te zetten en de gemeente- en OCMW-raad live uit te zenden.

Daarbij volgend voorstel:

Stad Oudenaarde onderzoekt de mogelijkheden om de gemeente- en OCMW-raad live uit te zenden via de sociale mediakanalen van de stad en de gemeentelijke website.

9.2 Voorstel 2: Singletoets.

Uit de woonbehoeftestudie die SOLVA maakte in opdracht van Stad Oudenaarde blijkt dat het aantal alleenstaanden in Oudenaarde op 15 jaar is toegenomen met 6,38%. Waar in 2000 nog een vierde van het aantal huishoudens uit slechts één persoon was samengesteld, vertegenwoordigen de alleenstaanden in 2015 al bijna een derde van het aantal huishoudens in onze stad. Uit de gemeentemonitor kunnen we afleiden dat in 2017 32% van de inwoners van Oudenaarde alleenwonend is. Volgens prognoses in diezelfde gemeentemonitor zou dat aantal in 2035 al oplopen tot 34%. Alleenstaanden vormen een steeds grotere groep, ook in onze stad.

Die groeiende groep alleenwoners is divers: er zijn de jongeren die voor het eerst op eigen benen staan, er is de grote groep tussen 30 en 65 die er al dan niet zelf voor kiest om alleen te wonen, en er zijn de 65-plussers die vaak als weduwe of weduwnaar alleen verder moeten. Allemaal groepen voor wie de lusten, en vooral de lasten van alleen wonen fors kunnen verschillen. Wat alle alleenwoners gemeen hebben, is dat ze verhoudingsgewijs een groter deel van hun inkomsten besteden aan basisbehoeften. Of je nu een huis huurt of koopt, je elektriciteit of gas verbruikt, je een auto of een wasmachine aankoopt, het zal altijd goedkoper uitvallen als je de rekening door twee kan delen. Uit een studie van het Centrum voor Sociaal Beleid van de Universiteit Antwerpen blijkt ook dat een koppel slechts 33 procent meer maanbudget nodig heeft voor noodzakelijke kosten en uitgaven dan een alleenstaande. Een rechtstreeks gevolg is meteen het tweede punt dat de alleenwoners gemeen hebben: in alle categorieën - jong, oud, met kinderen, zonder kinderen - ligt hun armoederisico beduidend hoger dan bij andere gezinnen. Een beleid op maat dringt zich op.

Daarom volgend voorstel:

Stad Oudenaarde rolt een beleid uit op maat van haar alleenstaande inwoners. Beleidsinitiatieven worden getoetst op hun impact op alleenstaanden door een zogenaamde ‘singletoets’.

10. Raadslid Vincent Thomaes

10.1 Vraag 1: Problematiek vaste paaltjes rond de parkeerplaatsen op de Markt.

Zoals velen onder jullie wel al zullen bemerkt hebben zijn er heel wat paaltjes op en rond de markt beschadigd.

Eén van de redenen van deze beschadiging is dat de paaltjes veel te laag zijn (ze komen namelijk niet boven de motorkap uit)

Met gevolg: om de haverklap aanrijdingen. Hoewel het vrijwel nooit gaat over zware klappen, merken we hier toch op dat de paaltjes keer op keer aangereiden worden.

Bij het terug komen van een winkel of horecabezoek worden de paaltjes vergeten, ze worden niet opgemerkt door de bestuurders van op de markt geparkeerde voertuigen, die er dan ongewild tegenaan botsen.

Door beschadiging van deze paaltjes en voertuigen ontstaat er heel wat ergernis bij de bestuurders die deze parkeerplaatsen op de markt gebruiken.

Vraag: Is er een mogelijkheid om deze paaltjes te vervangen door eventueel een hoger type paaltjes, zoals bv in de Broodstraat, of afgeronde op de grond liggende borduren om zo deze ergernis en beschadiging van materiaal te voorkomen?

10.2 Vraag 2: Gevaarlijk kruispunt hoek Eindrieskaai met Keizer Karelstraat.

Ongeruste burgers melden ons dat er regelmatig ongevallen met fietsers plaats vinden op het kruispunt Eindrieskaai met Keizer Karelstraat (fietspad met twee rijrichtingen) en de oversteekplaats aan de voetgangersbrug voor fietsers

Volgens politieverlagen zijn er in de periode 2017-2018 vier verkeersongevallen gebeurd met gekwetsten waarbij fietsers betrokken waren, ongevallen met stoffelijke schade zijn hier uiteraard niet bij opgenomen.

Vraag: Kan het plaatsen van spiegels of eventueel knipperlichten ter hoogte van dit kruispunt enig soelaas bieden ? Is dit of een andere oplossing ooit onderzocht geweest?