

Oudenaarde, 23 juni 2021

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 juni 2021 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”.

voorzitter,

Lieven Cnudde

BP1. Raadslid Franka Bogaert

BP2. Vraag 1: sluikstorten rond glascontainers

Het sluikstorten rond de glascontainers blijft een probleem die heel moeilijk op te lossen valt omdat burgers hun verantwoordelijkheid maar niet willen nemen.

Er zijn nu 2 verplaatsbare camera's en er zouden er 8 bijkomen.

Vragen:

1. Kan daar wat meer uitleg over gegeven worden ?
2. Hoeveel boetes werden al uitgeschreven ?
3. Welke werkwijze zal gehanteerd worden om de mobiele camera's in te zetten in Oudenaarde?

BP3. Raadslid Elisabeth Meuleman

BP4. Vraag 1: bescherming van de kouters van Mater en Volkegem

Tijdens de gemeenteraad van 23 april 2018 stelde ik voor bij Onroerend Erfgoed een erfgoedlandschappendossier op te starten om onze kouters definitief te beschermen.

De schepen was het voorstel genegen en zou de nodige stappen zetten (onder andere te rade gaan bij Onroerend Erfgoed).

Vraag:

wat is de stand van zaken.

BP5. Vraag 2: streetracen

Het probleem van streetracen kwam regelmatig aan bod op deze raad. Het probleem blijft bestaan en neemt zelfs toe.

Vraag:

welke stappen werden tot op heden genomen en zullen genomen worden om dit probleem aan te pakken?

BP6. Raadslid steven Bettens

BP7. Vraag 1: de fietsring als basis van het fietsnetwerk

Op 16 juni stelde het Agentschap Binnenlands Bestuur voor elke gemeente en stad in Vlaanderen de 'Gemeente-Stadsmonitor' voor, een driejaarlijkse bevraging over lokale beleidsthema's. Mobiliteit krijgt er ruime aandacht.

Dat we een stad voor recreatieve fietsers zijn wisten we, een fietsstad voor onze inwoners zijn we nog niet. Dat blijkt ook uit de monitor:

- 28% van de bevroegde inwoners van onze stad vindt dat er veilig kan gefietst worden. Het Vlaams gemiddelde is 43%. In Deinze vindt 49% van de inwoners dat er veilig kan gefietst worden.
- 30% van de bevroegde inwoners van onze stad vindt dat er voldoende fietspaden zijn terwijl het Vlaams gemiddelde 45% bedraagt. In Deinze vindt 53% van de bevroegde inwoners dat er voldoende fietspaden zijn.

Oudenaarde heeft nog een weg te gaan. De Fietsersbond deed begin dit jaar een voorstel voor een logisch uitgewerkt, veilig en comfortabel fietsnetwerk. Op 14 januari ontvingen we allemaal hun lijst met prioriteiten. De 'topprioriteit' voor de Fietsersbond blijft het afwerken van de fietsring. Vanaf die fietsring kunnen dan veilige verbindingen naar de omliggende gemeenten aangelegd worden. De Fietsersbond gaf een aantal heel goede voorstellen. De tunnel onder de N8 in Leupegem zal onderdeel zijn van een veilige verbinding naar Leupegem, Melden en zelfs Berchem, de aanleg van het voorziene fietspad langs de N60 tussen de Kortrijkstraat en Wortegemstraat voorkomt dat veel fietsers de Beverstraat moeten gebruiken enzovoorts.

Maar dus eerst de fietsring. De fietsring is een dubbelrichtingsfietspad rond het stadscentrum dat langs alle middelbare scholen, het zwembad en sportvelden, dichtbij het station en winkels komt.

Het stadsbestuur erkent het belang van de fietsring. Het schepencollege besliste op 10 december 2018 dat fietsers op de fietsring voorrang zullen krijgen op elk van de tien kruispunten en dat alle kruispunten gelijkvormig zullen heringericht worden. In het huidige bestuursakkoord staat letterlijk: "*Het functionele fietsennetwerk en de fietsring moeten verder worden uitgebouwd of worden afgewerkt worden, zodanig dat Oudenaarde een voorbeeldfunctie vervult als fietsstad.*" en ook dat "*de fietsring wordt afgewerkt door de realisatie van het ontbrekend stuk tussen de Matthijs Castelijnsstraat en het ziekenhuis, over het rond punt van de Meerspoort.*"

Tijdens de gemeenteraad van 26 oktober 2020 ging de schepen van mobiliteit in op ons voorstel om zich te informeren over de verschillende alternatieve mogelijkheden voor de aanleg van het fietspad langs de spoorweg tussen de Neringstraat en de Minderbroederstraat en bijhorende brug over het rondpunt op de Minderbroederstraat en om zo snel mogelijk een studieopdracht hiervoor uit te schrijven.

Het belang van de fietsring als basis voor de uitbouw van een fietsnetwerk kan niet genoeg benadrukt worden. De afwerking ervan moet inderdaad een topprioriteit zijn.

Vragen:

- Gaf de stad na de gemeenteraad van oktober 2020 opdracht voor een studie voor de aanleg van het ontbrekende stuk fietsring langs de spoorweg tussen de Neringstraat en de

Minderbroederstraat en over het rondpunt op de Minderbroederstraat? Kan deze toegelicht worden?

- Op twee van de tien kruispunten met wegen voor gemotoriseerd verkeer heeft de fietsring vandaag al voorrang. Waarom werd niet gekozen voor een gelijkvormige inrichting?
- Het kruispunt met de Stationsstraat is voor fietsers in de Stationsstraat heel gevaarlijk. Zal de stad het kruispunt voor die fietsers veiliger maken?
- Op de fietsring komen in de Blekerijstraat twee nieuwe kruispunten met wegen voor gemotoriseerd verkeer, namelijk de toegangswegen tot de site Saffrou (cf. gemeenteraad 25/02/2019). Zal de fietsring ook op die kruispunten voorrang hebben? Welke maatregelen zullen genomen worden zodat de veiligheid voor fietsers op die kruispunten gegarandeerd is?

BP8. Vraag 2 en voorstel: geplande werken rond de jachthaven

Tot voor een aantal jaren werden de bomen aan de jachthaven jaarlijks gesnoeid. Regelmatig onderhoud van de bomen voorkwam ongemakken bij de bewoners en gebruikers van de jachthaven. Uit getuigenissen op en rond de jachthaven blijkt dat het minstens drie jaar geleden is dat de bomen een snoeibeurt kregen.

Op 23 april 2021 verleende de Vlaamse overheid een omgevingsvergunning voor de werken aan de jachthaven. De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar oordeelde dat hiervoor voorafgaandelijk geen openbaar onderzoek moest gehouden worden. De Oudenaardse GECORO reageerde verrast, sprak zich uit tegen de werken en adviseerde alsnog een alternatief ontwerp met het behoud van de bomen te onderzoeken. De stad zou niet ingaan op dat advies en dit in een antwoord aan de GECORO motiveren (zie ook de gemeenteraad van 31 mei 11).

Belanghebbenden konden tot en met 17 juni beroep aantekenen tegen de beslissing voor het verlenen van de omgevingsvergunning. De Vlaamse Waterweg, die samen met de stad Oudenaarde financier en opdrachtgever van de werken is, gunde de werken al op 15 juni. Indien belanghebbenden beroep hebben aangetekend bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen bestaat de mogelijkheid dat niet binnen de voorziene periode met de werken zal kunnen gestart worden. Zelfs de mogelijkheid dat de vergunning vernietigd wordt, is niet onbestaande.

Vragen:

- Werd een gemotiveerd antwoord aan de GECORO verstuurd en, zo ja, kunnen wij hiervan een kopie ontvangen?
- Waarom werden de bomen de laatste 3 jaar niet meer gesnoeid?
- Waarom werden de werken al gegund nog voor het einde van de beroepsperiode?
- Wie zal de aannemer vergoeden als blijkt dat hij niet tijdig met de werken kan beginnen?

Voorstel:

zolang de bomen er staan en uit respect voor de buurt en de gebruikers van de jachthaven moet de stad voor een goed onderhoud van de bomen zorgen. De stad snoeit de bomen zo spoedig mogelijk na het einde van het broedseizoen.

BP9. Raadslid Eric Meirhaeghe

BP10. Vraag 1: schouder

Van het Europees Sociaal Fonds Vlaanderen (ESF) kregen regio's de kans en subsidies om een sociaal circulaire hub op te starten waar reguliere, circulaire en sociale bedrijven elkaar vinden om circulaire economie te stimuleren en daarbij werk te creëren voor mensen met een langere afstand tot de reguliere arbeid. Samen met de Arteveldehogeschool, Aarova, SEVA, Beli Centro, De Dagmoed, en Groep Maatwerk werkte de stad aan het project SCHOUDER (Sociaal Circulaire Hub OUDenaarde EN Regio). De eerste fase waarbij 20 hubs in wording de tijd kregen om o.a. hun planning, visie en missie op te stellen werd succesvol afgerond. Oudenaarde werd uitgeroepen tot één van de tien winnaars en mocht effectief van start gaan met de hub vanaf 1 mei 2021, dit tot eind 2022.

In de consensustekst staat te lezen dat men zich "in eerste instantie niet zal focussen op de grote, gevestigde bedrijven, maar eerder op de kleinere initiatieven/ondernemingen" en ook "dat relevante stakeholders werden aangesproken. Er is voldoende aandacht en engagement van reguliere bedrijven. De beoogde samenwerking is op bepaalde vlakken al heel concreet."

Verder vermeldt de tekst ook dat er verschillende mogelijke pistes/actoren zijn die hier een dragende rol in zouden kunnen spelen. Er wordt hierbij verwezen naar de stad Oudenaarde en de provincie.

Toch is een aantal KMO'S, tot wie het platform uiteindelijk gericht is, nog niet op de hoogte. Op de website van de stad Oudenaarde staat dan wel de aankondiging, maar blijkbaar is dit onvoldoende.

Vragen:

Op welke manier werden de “kleinere initiatieven/ondernemingen” en “relevante stakeholders” gecontacteerd?

Gaat de stad na op welke manieren men nog beter en blijvend kan informeren?

Op welke manier zal de stad haar dragende rol opnemen?

Op welke vlakken is de beoogde samenwerking al heel concreet?

BP11. Vraag 2: verkeersleefbaarheid en -veiligheid Fietelstraat.

De getuigenissen van veel bewoners uit de Fietelstraat tonen aan dat de situatie meer dan problematisch is. De verkeersonveiligheid en de verkeersonleefbaarheid zijn er zeer reële problemen.

De druk van het verkeer staat kwaliteitsvol leven in de weg.

Niet de werken in de Nestor de Tièreststraat zijn in de eerste plaats de oorzaak van het ongenoegen en de angst die er leeft onder de buurtbewoners. Wel dat de feiten bij de stad al jaren gekend zijn, is onaanvaardbaar. Op de infovergadering in de KBO-school in 2018 over de mobiliteit in Eine werden al heel wat grieven over de Fietelstraat meegedeeld. Tot op heden werd niets ondernomen.

Uit een mail: *“De mensen in de straat klagen al jaren over de problematiek en deze is er zeker niet op gebeterd. Wij voelen ons in de steek gelaten en genegeerd. Wij hopen dat er eindelijk eens geluisterd wordt en er een oplossing gezocht wordt.”*

Helaas ligt de opmaak van het mobiliteitsplan, met een deelplan voor o.a. Eine, voorlopig weer stil en dit doet het ergste vermoeden. Nochtans wordt het hoog tijd dat de stad hier ingrijpt en in de eerste plaats oor heeft voor volgende bezorgdheden en bekommernissen van de buurtbewoners.

- Er is druk rijverkeer in beide richtingen doordat de straat steeds meer als sluiptweg gebruikt wordt, maar ook omdat er te weinig en/of onduidelijke bewegwijzering is.
- Kinderen die met de fiets naar school komen, lopen steeds opnieuw gevaar want zelfs rond de begin- en einduren van de school is er onaangepaste rijgedrag van sommige automobilisten.
- De voorrang van rechts worden dan ook door hen genegeerd.
- De te hoge snelheid zorgt niet enkel voor verkeersonveilige situaties, maar ook voor geluidsoverlast door de aard van het wegdek.
- Het straatracen, vooral 's avonds, neemt toe.
- Er is een tonnagebeperking in de straat, maar toch is er geregelde passage van:
 - vrachtwagens aan niet aangepaste snelheid,
 - Lijnbussen zonder dienst. Hiervoor werden zowel politie als De Lijn zelf al aangesproken. Er gebeurt niets.
- Er komen steeds meer woningen bij terwijl de infrastructuur niet aangepast is/wordt. Een nieuw appartementsblok zal de verkeersdruk alleen maar doen toenemen.

Vragen:

- Welke maatregelen zal de stad nemen om de snelheids- en tonnagebeperking te doen naleven?
- Welke maatregelen zal de stad nemen om de lege bussen van De Lijn langs een andere route te laten rijden?
- Welke maatregelen zal de stad nemen om de toename van het verkeer te doen afnemen en het sluiptverkeer tegen te gaan?
- Voorziet de stad meer en betere bewegwijzering?

BP12. Raadslid Eva Pycke

BP13. Vraag 1: PFOS-verontreiniging

De laatste tijd is het PFOS-probleem een zeer actueel thema. Ook hier in Oudenaarde zijn er mogelijks verdachte locaties met risico op PFOS-verontreiniging in de bodem, het grondwater en de waterbodem. Ook stortplaatsen en waterzuiveringsinstallaties kunnen een bron van PFOS zijn.

Mogelijke locaties hier in Oudenaarde die extra aandacht vragen zijn de ex-textielsites Santens, Gevaco, Alvey, Saffrou, de oefenplaatsen van de brandweer ...

Vragen:

1. Gaat onze stad metingen uitvoeren naar PFOS-verontreiniging? Meten is weten...
2. Hoe wordt bepaald op welke locaties deze metingen zullen doorgaan?
3. Welke maatregelen zullen genomen worden bij overschrijding van de norm?

BP14. Raadslid Kristof Meerschaut

BP15. Vraag 1: oprichting woonmaatschappij

Tijdens de gemeenteraadscommissie van 2 juni 2021 werd toelichting gegeven bij het traject voor de oprichting van een woonmaatschappij Vlaamse Ardennen.

In de zomer van 2020 besliste de Vlaamse Regering dat er vanaf 1 januari 2023 per gemeente nog slechts één woonmaatschappij actief mag zijn. Op deze manier kunnen (kandidaat)huurders steeds terecht bij één loket per gemeente en moeten ze zich niet inschrijven op verschillende wachtlijsten. Dit moet ook resulteren in een transparantere werking.

Om voldoende slagkracht te hebben, moet een woonmaatschappij minstens 1.000 wooneenheden in haar bezit hebben. Kleinere spelers moeten op zoek naar partners. Hun werkingsgebied moet daarenboven aaneensluitend zijn.

Uiterlijk op 31 oktober 2021 dienen lokale besturen een voorstel van werkingsgebied in bij de Vlaamse regering. Het voorstel moet vooraf geagendeerd worden op de gemeenteraad.

Vragen

1. Wat is inmiddels de stand van zaken?
2. Zal het voorgestelde werkingsgebied overeenstemmen met de referentieregio?

BP16. Voorstel 1: fusie van gemeenten

De vorige Vlaamse Regering (2014-2019) gaf de aanzet tot schaaloptimalisatie. Op 1 januari 2019 zagen 7 nieuwe fusiegemeenten het levenslicht. Zij doorbraken het taboe waardoor de eigen bestuurskracht opnieuw ter discussie staat in veel gemeentehuizen. De coronacrisis wakkerde de hoogdringendheid van dit debat aan.

De Vlaamse overheid leerde veel bij van de fuserende gemeenten. Het Vlaamse Regeerakkoord 2019-2024 kiest duidelijk voor vrijwillige fusies omdat de lokale besturen zelf doordrongen moeten zijn van de noodzaak om hun bestuurskracht te versterken. Ze zijn zelf het beste geplaatst om in te schatten hoe dat moet gebeuren. Het draaiboek 'vrijwillige fusies van gemeenten' werd dit voorjaar geactualiseerd.

Sowieso begint alles bij een individuele onderzoeksfase, deze bestaat uit:

- **Eerste inventarisatie:** een overzichtelijke beschrijving van de gemeente, nodig om de mogelijke synergieën of uitdagingen in te schatten.
- **SWOT-analyse:** instrument om de eigen bestuurskracht te beoordelen. Het creëert de nodige transparantie om constructief te praten met mogelijke fusiepartners.

(https://lokaalbestuur.vlaanderen.be/sites/default/files/public/thema/strategische_projecten/fusies/draaiboek_vrijwillige_fusies_20210326.pdf, p11-12)

Voorstel

1. Ter voorbereiding van een eventuele fusie wordt een studie uitgevoerd zoals voorzien in het draaiboek 'vrijwillige fusies van gemeenten' – individuele onderzoeksfase.

BP17. Raadslid Boris Labie

BP18. Voorstel 1: lawaaiflitspalen

Wagens die hard optrekken, gierende banden, knallende uitlaten en motoren, boomcars die met hoog volume door de stad rijden... Het fenomeen komt niet alleen voor in grootsteden, ook in Oudenaarde worden we ermee geconfronteerd (vb. Markt en omliggende straten). Dit haantjesgedrag wordt door veel mensen als enorm storend ervaren. De geluidsoverlast gaat bovendien vaak gepaard met onverantwoord rijgedrag.

Door het plaatsen van lawaaiflitspalen kan aan deze problematiek tegemoet gekomen worden: aan flitspalen worden microfoons gekoppeld, op basis van nummerplaatherkenning en geluid kan men te weten komen welk voertuig voor overlast zorgt.

Niet alleen in het buitenland (Frankrijk en Nederland) werd reeds geëxperimenteerd met lawaaicamera's, ook in Genk werd vorig jaar een proefproject opgestart.

(<https://www.hln.be/genk/genk-installeert-micros-om-geluidsoverlast-van-racende-autos-aan-te-pakken~af3ea82c/>)

Voorstel

1. Het stadsbestuur onderzoekt de mogelijkheid om ook in Oudenaarde lawaaiflitspalen te plaatsen.

BP19. Vraag 1: paaltjes markt

Bij de heraanleg van de Markt werden rond het centrale plein en de parkeerzones een 100-tal verzinkpaaltjes geplaatst. Deze moeten verhinderen dat wagens de Markt als doorsteek gebruiken en dat wagens op het binnenplein parkeren.

Van bij de ingebruikname (eind 2017) zorgden deze paaltjes voor problemen: er wordt vaak tegen gereden en ze gaan makkelijk stuk. Er ontstond een discussie met de aannemer over de kwaliteit van de paaltjes. Drie jaar later blijft er van het oorspronkelijk concept weinig over: op vele plaatsen zijn de paaltjes verdwenen of liggen ze los op de grond. Je kan tegenwoordig makkelijk van de ene zijde van de Markt naar de andere rijden, over de parking, zonder door *het boetestraatje* te rijden. Dit laatste zorgt overigens ook nog steeds voor veel problemen bij (vooral) bezoekers van buiten de stad, omdat het doorgangsverbod niet duidelijk is. Bepaalde GPS-dienstverleners sturen automobilisten nog steeds door het boetestraatje.



Vragen

1. Wat is het stadsbestuur van plan? Zullen de verzinkpaaltjes nog hersteld/teruggeplaatst worden? Hoeveel hebben de herstellingen reeds gekost? Werden die kosten teruggevorderd van de aannemer?
2. Blijft het concept van 'de knip' behouden? Zo ja:
 - a. Zal het stadsbestuur een meer duidelijke aanduiding voorzien voor bezoekers?
 - b. Zal het stadsbestuur de GPS-dienstverleners wijzen op de correcte situatie?

BP20. Raadslid Kathy De Rycke

BP21. Vraag 1: dode bomen langs jaagpad Schelde

Op de linkeroever van de Schelde, langs het jaagpad, staan op korte afstand (brug N60 – pompstation) een vijftal dode en/of zieke bomen. Dit is een risico voor de veiligheid. Op 1 juni viel een boom om thv de parking in de Minderbroederstraat. Hier vielen gelukkig geen slachtoffers, enkel een paar auto's werden beschadigd.

Met de vakantie in het vooruitzicht zullen waarschijnlijk veel mensen recreatief gebruik maken van het



jaagpad (wandelen, fietsen, mountainbiken...).

Vragen:

1. Van wie zijn die bomen?
2. Kan het stadsbestuur de eigenaar aansporen de dode/zieke bomen te rooien en nieuwe aan te planten?

BP22. Vraag 2: groepsaankoop beweegbanken en/of sportbakken

Vlaams minister van sport Ben Weyts maakt het voor lokale besturen gemakkelijker en goedkoper om te investeren in buitensport(infrastructuur). *Sportspurt Vlaanderen* voorziet in verschillende groepsaankopen. (<https://www.sport.vlaanderen/verenigingen/ondersteuning/sportspurt-vlaanderen/>)

Voor Oudenaarde kan de intekening op beweegbanken en sportbakken interessant zijn:

- Een **beweegbank** doet dienst als zitbank en fitnessstoestel. Ze heeft verschillende afzonderlijke oefenstations. Iedereen kan ermee aan de slag, ongeacht de leeftijd.
- Een **sportbak** is mobiel. Zo kunnen jeugdwerkers, buurtsportwerkers, jeugdbewegingen deze bak overal in de gemeente gebruiken. De bak is gevuld met verschillende sportmaterialen (vb: kanjamset, wackitbalset, spikebalset...). Via een QR-code vinden de begeleiders/deelnemers de spelregels en demonstratiefilmpjes.

Vraag:

1. Is het stadsbestuur bereid om in te tekenen op één of meerdere groepsaankopen in het kader van sportspurt Vlaanderen?

BP23. Raadslid Dagmar Beernaert

BP24. Vraag 1: verdwijnen bushaltes Oudenaarde

De bevoegde Vlaamse minister liet ons weten dat er in de vervoerregio Vlaamse Ardennen in totaal 131 bushaltes verdwijnen, dat is bijna 10% van alle haltes op het grondgebied van onze vervoersregio. In Oudenaarde verdwijnen 26 haltes, er komen 12 nieuwe haltes bij. Er worden ook 4 haltes verplaatst. In totaal verdwijnen in onze gemeente dus 14 haltes.

In andere gemeenten van onze vervoersregio, nl. Ronse en Oosterzele, komen voor alle haltes die verdwijnen nieuwe haltes in de plaats. In Maarkedal komen zelfs netto 4 nieuwe haltes bij. In Herzele, Brakel en Zottegem verdwijnen dan weer meer haltes.

Het volledige belbussysteem gaat op de schop. In de plaats komt een systeem van hoppinpunten of mobipunten en vervoer op maat.

Vooruit Oudenaarde is heel erg ongerust over het verdwijnen van de haltes. Voor ons is het cruciaal dat het openbaar vervoer in onze stad zo toegankelijk, betaalbaar en bereikbaar mogelijk is voor alle inwoners van Oudenaarde.

Daarom volgende vragen:

1. Is er ondertussen al een duidelijk zicht over welke haltes verdwijnen? Over waar de nieuwe haltes die geplaatst worden? Over de haltes die verplaatst worden? Kan u ons een overzicht bezorgen?
2. Op basis van welke argumenten werd beslist om haltes al dan niet te schrappen?
3. Welk standpunt nam de schepen in tijdens de vervoersregioraad mbt het verdwijnen van de bushaltes op Oudenaards grondgebied?
4. Gaat Oudenaarde het engagement aan om alle nieuwe haltes langs gemeentewegen toegankelijk te maken voor personen met een motorische en visuele beperking?
5. Hoe zal het stadsbestuur aan inwoners van onze stad en gebruikers van het openbaar vervoer communiceren over het verdwijnen van bushaltes in de buurt?
6. Is er ondertussen al een duidelijk zicht op wat het vervoer op maat de gebruiker zal kosten?

BP25. Raadslid Vincent Thomaes

BP26. Vraag 1: schrik voor amokmakers

Na de gevechten in de Gentse Blaarmeersen en het zinloze geweld op het domein De Rijdt in Brakel en eveneens het geweld tegen een (LHBTI) jongere door twee allochtone jongeren in het kader van gaybashing hier in Oudenaarde zijn heel wat stadsgenoten ongerust over de veiligheid hier in Oudenaarde.

Nu het stadsbestuur van plan is om Den Donk in te richten als recreatiegebied met zwemwater (wat we enkel kunnen aanmoedigen) heeft men schrik dat de amokmakers die elders geweerd worden naar Oudenaarde zullen afzakken.

Vraag:

Welke voorzorgsmaatregelen zal het stadsbestuur treffen om die amokmakers op ons grondgebied te weren?

BP27. Vraag 2: ondergrondse glascontainers

Waar blijven de extra glasbollen of ondergrondse glascontainers?

Ruim 2 jaar geleden werd dit probleem al aangekaart toen in Bevere enkele glasbollen in de Doornikse Heerweg verdwenen

De burgemeester beloofde dit probleem op te lossen door het plaatsen van extra glasbollen maar er moest nog een goede locatie gevonden worden in Bevere

Zelf heb ik enkele locaties in kaart gebracht op de gemeenteraad van 27 mei 2019 die verder onderzocht zouden worden

Later bij een volgende vraag erna was de locatie nog niet volledig optimaal en werd dan ook nog bekeken om de glasbollen te wijzigen naar ondergrondse glascontainers (wat zeer positief is naar geluidsoverlast toe) maar tot op heden en bij mijn weten zijn die ook nog nergens gelokaliseerd

Vraag:

wanneer en waar komen de ondergrondse glascontainers