

Oudenaarde, 26 september 2018

Overeenkomstig artikel 22 van het gemeentedecreet breng ik ter kennis van de raadsleden dat volgende voorstellen/vragen aan de agenda van de gemeenteraadszitting van maandag, 01 oktober 2018 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,



Marnic De Meulemeester.

VRAGEN EN VOORSTELLEN

1. Raadslid Roland Van Heddegem

1.1. Vraag 1: Stand van zaken tijdelijk sociaal huis (modulaire bouw).



Op 7 mei 2012 gaf het College van Burgemeester en Schepenen toelating aan het AZO om een modulaire bouw op te richten op de gronden van het OCMW. Het ging om een tijdelijke vergunning, voor een termijn van max. 5 jaar (tot 7 mei 2017). Na het verstrijken van deze termijn moest het terrein in zijn oorspronkelijke staat hersteld worden. Bij niet afbraak van de tijdelijke constructie binnen het jaar na de gestelde vergunningstermijn (7 mei 2018) zou de stad de nodige gerechtelijke stappen ondernemen om de afbraak te realiseren en het terrein in zijn oorspronkelijke staat te herstellen.

Inmiddels zijn alle termijnen verstreken en staat de tijdelijke constructie er nog steeds, illegaal. Tijdens de gemeenteraad in zitting van 25 juni 2018 werd aangekondigd dat een nieuwe vergunning aangevraagd zou worden.

Vragen

1. Wordt inmiddels een nieuwe vergunning aangevraagd?

1.2. Vraag 2: Spoorwegbrug Colruyt/Coupure.



Aan de achterzijde van de Colruyt kan je, onder de spoorwegbrug door, richting de Meerspoort. Deze doorgang is slechts 12u per week open voor gemotoriseerd verkeer:

Maandag, dinsdag en vrijdag van 15u45 tot 17u00, woensdag van 12u00 tot 13u00 en donderdag van 07u00 tot 13u00 en van 15u45 tot 17u00.

Vragen

1. Wordt dit gecontroleerd? Hoeveel overtredingen werden hier al geverbaliseerd?
2. Waarom is de doorgang beperkt tot 12u per week?
3. Waarom mag je voorbij de brug 50km/u rijden (en ervoor 30km/u)?

1.3. Vraag 3: Kloostertuin.



Langsheen de Neringstraat, tussen het Sint-Bernarduscollege en het AZ Oudenaarde wordt momenteel de kloostertuin volledig heraangelegd. Deze tuin was vroeger publiek toegankelijk.

Vragen

1. Is het stadsbestuur betrokken bij deze heraanleg? Zal deze tuin in de toekomst opnieuw publiek toegankelijk zijn?

2. Raadslid Kristof Meerschaut

2.1. Vraag 1: Verkeersleefbaarheid Bevere.

Tijdens de gemeenteraad in zitting van 25 juni 2018 werden een aantal maatregelen vooropgesteld die moeten bijdragen aan een verbeterde verkeersleefbaarheid in centrum Bevere.

In de notulen van het College van Burgemeester en Schepenen van 10 september 2018 lezen we dat akkoord gegaan wordt met de korte termijn maatregelen, maar dat de zone 30 en de fietssuggestiestrook uitgesteld worden.

Ter hoogte van de KBO-school werd deze zomer niettemin een fietssuggestiestrook ingetekend tussen de Deinzestraat en Den Osse.

Vragen

1. Met welke concrete maatregelen op korte termijn werd precies akkoord gegaan?
2. Hoe zit het met de fietssuggestiestrook in de Kortrijkstraat? Zal die terug verdwijnen?
3. Waarom werd gekozen voor een fietssuggestiestrook in het eerste deel van de Kortrijkstraat en een volwaardig fietspad in het tweede deel (voorbij de N60-brug)?

2.2. Vraag 2: Glasbollen Doornikse Heerweg.

De glasbolsite in de Doornikse Heerweg (tussen de Deinzestraat en de Wortegemstraat) zorgt voor veel hinder en overlast. Op voorstel van een burger werd een alternatieve locatie gevonden: in de Pruimelstraat, recht tegenover Hubo. Het College van Burgemeester en Schepenen is akkoord met een verplaatsing (CBS 11.12.2017). Ook Fost Plus en KRB (Kempisch Recyclagebedrijf) zijn akkoord met de verplaatsing. De nieuwe site moet nu enkel nog voorzien worden van een betonnen sokkel. IVLA heeft het stadsbestuur toelating gegeven om deze werken zelf uit te voeren. De bal ligt dus in het kamp van het stadsbestuur.

Vraag

1. Wanneer worden deze werken uitgevoerd en kunnen de glasbollen effectief verplaatst worden?

2.3. Vraag 3: Extra financiële ondersteuning voor de verwijdering van asbestcement.

De Vlaamse Regering heeft negen miljoen euro uit het begrotingsoverschot gereserveerd voor een versnelde asbestafbouw. De OVAM stuurde een brief aan alle gemeenten: de lokale besturen moesten voor 1 oktober 2018 een asbestovereenkomst sluiten met de Vlaamse Regering als ze een beroep willen doen op de extra centen. De steun wordt berekend op basis van het bewonersaantal en de gebiedsoppervlakte van de gemeente en heeft een minimum van 20.000 euro. De aanvraag kon ook uitgaan van een intergemeentelijk samenwerkingsverband waar de gemeente vennoot is. Een lokaal bestuur kan deze financiering ook gebruiken voor het niet-subsidieerbaar saldo bij de projecten uit het subsidiebesluit, zoals de inzameling van asbestcement aan huis.

Vraag

1. Werd ingegaan op het aanbod van de OVAM?
2. Zo niet, waarom niet? Welke initiatieven zal het stadsbestuur nemen om te komen tot een versnelde verwijdering van asbestcement op haar grondgebied?

2.4. Vraag 4: Kledingcontainers.



Via IVLA is geregeld dat de ophaling van textiel via kledingcontainers, in het werkingsgebied van IVLA, alleen toegestaan is aan het Vlaams Inzamelcentrum Textiel (VICT). Daarvoor werd een overeenkomst gesloten. Kledingcontainers van andere organisaties zijn in principe niet toegestaan. Toch staan op bepaalde locaties (vb. Sompelplein, Sint-Annastraat) kledingcontainers die sterk lijken op die van VICT maar waarop een andere organisatie vermeld staat ('Wereldhulp').

Vragen

1. Is dit effectief een andere organisatie of zijn deze kledingcontainers eigendom van VICT?
2. Indien het gaat om een andere organisatie: heeft deze organisatie eveneens een overeenkomst met IVLA of zijn deze kledingcontainers illegaal geplaatst?
3. Geldt de overeenkomst die Ivla gesloten heeft met VICT enkel op openbaar domein of ook op privaat domein?

3. Raadslid Elisabeth Meuleman

3.1. Vraag 1: Voorbij feesten in de stad.

We kenden een hele mooie zomer en onze stad bruiste. Dankzij honderden vrijwilligers konden inwoners van Oudenaarde genieten talloze feesten en kermissen. Het verenigingsleven leeft. Het verdient dan ook alle ondersteuning van het stadsbestuur.

Enkele vragen :

- Zowel tijdens de kermis in Eine als bij de feesten in Ename waren buurtbewoners verbolgen over het feit dat zij zelf hun auto moesten verplaatsen omwille van een parkeerverbod, maar dat er dan wel werd geparkeerd door bezoekers. Hoe wordt dit gecontroleerd, aangepakt, en in de toekomst vermeden?
- Er stond geen (mobiele) fietsenstalling op Noxx, feest t'Ename, Bizonrock...Nochtans komen heel wat bezoekers met de fiets naar die feesten. Voetpaden stonden vol fietsen, Heras hekkens, paaltjes,.. overall stonden fietsen vastgemaakt. In die mate zelfs dat men vragen kan stellen over de veiligheid. Kan er in het vervolg, zoals bij veel festivals en feesten in andere steden, een beveiligde fietsstalling worden ingericht bij dergelijke grote evenementen?
- Op de gemeenteraad van juni beloofde Schepen van milieu Mathieu De Cock om tegen september te zullen onderzoeken of er geen systeem van uitleenbare herbruikbare bekken kan uitgewerkt worden in Oudenaarde. Wat is de stand van zaken van dat onderzoek?

3.2. Vraag 2: Masterplan Oudenaarde Linkeroever.

- Einde juni 2018 zou de woonbehoeftestudie en een nieuwe studie van beschikbare bedrijventerreinen en de nood aan nieuwe terreinen klaar zijn. Zijn die studies ondertussen klaar? Wanneer krijgen we deze updates te zien en worden ze besproken? Wat zijn de conclusies?
- Voor het dempen van de vijver op de site Santens werd in 2015 door zowel de stad als de provincie een vergunning toegekend. Nochtans hadden onder meer ANB en de eigen administraties negatief geadviseerd. De Raad voor Vergunningsbetwistingen vernietigde deze vergunning. Toch verleende de Bestendige Deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen op 28 juni 2018 alsnog een vergunning om de vijver te dempen. Eerder dit jaar vonden participatiemomenten rond het Masterplan Oudenaarde Linkeroever plaats. Daar was zowat iedereen het erover eens dat de vijver op de site Santens moest behouden worden. Ook de provinciale diensten gaven opnieuw een negatief advies over het dempen van de vijver. Werd de stad naar een nieuw advies gevraagd? Indien ja wat was haar antwoord hierop? Indien niet, waarom is de stad niet tussengekomen om haar advies van gunstig naar ongunstig te wijzigen gelet op de resultaten van het inspraakmoment?
- In de notulen van het schepencollege van 27/8/2018 lezen we dat "goedkeuring wordt verleend aan de samenwerkingsovereenkomst tussen de stad Oudenaarde en de provincie Oost-Vlaanderen met betrekking tot het verlengen van het Masterplan voor Oudenaarde Linkeroever.". Hoe zal het verdere plannings- en participatieproject verlopen?

4. Raadslid Steven Bettens

4.1. Vraag 1: Mobiliteit in Eine.

Op 23 augustus vond in een school in Eine een druk bijgewoond infomoment rond de mobiliteit in enkel straten van de gemeente plaats. Deelnemers aan dit infomoment konden schriftelijk suggesties doorgeven. Om een goed beeld te krijgen van de verkeersstromen zouden tellussen gelegd worden.

Vragen:

- Welke algemene conclusies kunnen getrokken worden uit de suggesties die de stad naar aanleiding van dit infomoment ontving?
- Wanneer worden de tellussen gelegd?

4.2. Vraag en voorstel 2: Verkeersleefbaarheid in Melden.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft plannen klaar om de Berchemweg ter hoogte van het kruispunt met de Meldenstraat herin te richten. Hoewel de bevoegde schepen op een vraag van Groen tijdens de gemeenteraad van 23 april 2018 heel duidelijk antwoordde dat aanpassingen aan die plannen nog mogelijk zijn, ontving een bewoner uit Melden einde juli de bevestiging dat de werken zullen worden uitgevoerd zoals oorspronkelijk gepland.

“We zullen er voor zorgen dat de 50 km/u en de zebrapaden terug bespreekbaar gemaakt worden. Er wordt dus door AWW een nieuw voorstel uitgewerkt met een tijdige communicatie naar ons en naar de bewoners. Met wat nu voorligt kunnen we ons ook niet helemaal in vinden,” had de schepen tijdens de gemeenteraad van april nochtans gezegd.

Het voorliggende plan is niet realistisch. De eventuele bouw van perrons voor buspassagiers verhindert de toegang tot een toegang die als garage kan dienstdoen en een stuk bouwgrond.

Vraag:

- Zal het stadsbestuur nog communiceren met de bewoners en het voorliggende plan bespreken?
- Zal het stadsbestuur AWW vragen de plannen sowieso te hertekenen (de perrons die de toegang verhinderen is al een voldoende reden)?
- Waarom wordt het verkeer vanuit Kerkhove via de N8 naar Oudenaarde gestuurd en niet via de N453?

Voorstel:

- De maximumsnelheid op de N8 wordt in de bebouwde kern van Melden verlaagd tot 50 km/u.
- Het stadsbestuur maakt het behoud van het zebepad niet enkel terug bespreekbaar maar pleit voor het onvoorwaardelijke behoud ervan.
- Het stadsbestuur bepleit het behoud van de flitspalen, ook na invoering van de trajectcontrole.
- Het stadsbestuur breidt de bebouwde kom, aangeduid met de verkeersborden F1a of F1b, van Melden uit.

4.3. Vraag en voorstel 3: Markt.

Op 25 september was het exact tien maanden dat de vernieuwde markt feestelijk werd geopend. We moeten vaststellen dat bijna een jaar na de opening een en ander nog niet functioneert zoals het hoort.

Vragen

- Als antwoord op mijn vraag tijdens de gemeenteraad van 29 januari 2018 antwoordde de bevoegde schepen dat de werking van de sensoren van de 30 minuten-parkeerplaatsen vanaf 1 februari operationeel zou zijn. Vanaf welke datum wanneer werken deze sensoren (dus in combinatie met de noodzakelijke handtoestellen) zoals het hoort?
- Heeft de stad deze ‘Shop & go’- parkeerplaatsen al geëvalueerd?
- Overweegt de stad dergelijke parkeerplaatsen ook in te voeren in de winkelstraten en op de manier een betere circulatie en parkeerplaats voor de winkels te garanderen?
- Bussen van de Lijn mogen richting station nog steeds niet over de markt rijden. De Lijn ontvangt klachten van reizigers die hun trein missen omdat de bus nog steeds via de Smallendam moet omrijden en hierdoor kostbare minuten verliest. Wanneer zal de ANPR-camera er zijn?

De uitbreiding van randparkings was een voorwaarde om parkeerplaatsen op de markt te laten verdwijnen.

Voorstel:

- De gemeenteraad beslist om deze randparkings voldoende en beter waar nodig, aan te duiden.
- De gemeenteraad beslist om op de verschillende invalswegen tot het stadscentrum aan de hand van digitale borden duidelijk te maken hoeveel parkeerplaatsen op de grotere parkings (Ham, Bekstraat, Woeker, Tacambaro en dergelijke meer) beschikbaar zijn.

Tijdens de gemeenteraad van 23 april 2018 werd een proefopstelling goedgekeurd waarbij verkeer langs de Voorburg terug mogelijk werd. Deze proefopstelling kwam er mee op vraag van handelaars.

Voorstel: de gemeenteraad beslist om tussen het sluitings- en openingsuur van de winkels in het centrum gemotoriseerd verkeer via de Voorburg niet langer toe te laten.

Op de markt bevinden zich momenteel 4 parkeerplaatsen voor personen met een handicap. Het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid van de Vlaamse Overheid bepaalt de dimensionering van dergelijke parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen voor personen met een handicap op de markt zijn onvoldoende breed of missen tussenruimte om bv rolstoelgebruikers comfortabel in en uit te kunnen laten stappen.

Voorstel: de gemeenteraad beslist de parkeerplaatsen voor personen met een handicap aan te passen zoals bepaald in het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid.

5. Raadslid Dagmar Beernaert

5.1. Vraag en voorstel 1: Toegankelijkheid bushaltes.

Van de 207 Oudenaardse bushaltes zijn er slechts 6 (of 3%) waar mensen met een motorische beperking alleen de bus kunnen nemen, aan nog 13 andere bushaltes kunnen ze de bus nemen mits assistentie en aan slechts 4 bushaltes zijn hulpmiddelen voorzien voor mensen met een visuele beperking, zoals een ribbellijn en rubbertegels. Oudenaarde scoort daarbij overigens veel slechter dan het Vlaamse gemiddelde waar 1 op 10 bushaltes zonder hulp toegankelijk zijn voor mensen met een motorische beperking, 1 op 4 met assistentie en waar 4,7% van de haltes aangepast werd voor mensen met een visuele beperking.

133 bushaltes (of 64%) bevinden zich langs gemeentewegen, de 74 andere haltes (of 36%) bevinden zich langs een gewestweg.

Daarbij volgende vragen:

1. Waarom wordt bij het heraanleggen van wegen en haltes geen rekening gehouden met de toegankelijkheid van de bushaltes (vb. heraanleg markt)?
2. Is het stadsbestuur bereid om samen te zitten met De Lijn om de toegankelijkheid van de bushaltes te evalueren en een plan op te maken om de toegankelijkheid te verbeteren?

Daarbij volgend voorstel:

Stad Oudenaarde maakt samen met De Lijn op korte termijn een plan op om systematisch de bushaltes in Oudenaarde toegankelijker te maken.

5.2. Voorstel 2: Aanpak joyriders.

De laatste weken en maanden ontvangen we steeds meer verhalen en meldingen van joyriding en straatracen. Autobestuurders nemen het tegen elkaar op en scheuren door de met gierende banden door de straten. Dit roekeloze gedrag zorgt voor een onveiligheidsgevoel in sommige buurten (meldingen oa. uit de Bergstraat, centrum Eine, Prins Leopoldstraat, N60, ...)

Daarom volgend voorstel:

Het stadsbestuur dringt er bij politiezone Vlaamse Ardennen op aan om actief werk te maken van de aanpak van joyriding en werkt samen met de politie een sensibiliseringscampagne uit om roekeloos rijgedrag tegen te gaan.

5.3. Vraag 3: Nummerplaatherkenning Markt.

Bij de heraanleg van de markt werd een systeem van nummerplaatherkenning voorzien om bepaalde voertuigen (oa. openbaar vervoer, politie- en ambulancediensten) door de knip van de ene zijde naar de andere zijde te laten rijden. Tot op vandaag, bijna een jaar na de officiële opening van het nieuwe marktplein, is dit systeem nog niet in voege. Hierdoor moeten oa. bussen van De Lijn dagelijks omrijden met extra kosten, langere busritten en extra verkeersdruk aan de ophaalbrug tot gevolg.

Daarbij volgende vragen:

1. Wat is de stand van zaken in dit dossier?
2. Vanwaar de vertraging?
3. Wanneer zal het systeem operationeel zijn?

5.4. Vraag en voorstel 4: Uitbreiding 1 euro-maaltijd OK-pas.

Bijna 4.700 leerlingen trokken begin september in Oudenaarde opnieuw voor een schooljaartje naar de secundaire school. Kinderen met een OK-pas kunnen in de lagere school aan één euro een warme maaltijd eten, maar vanaf de middelbare school geldt dat voordeeltarief niet. En dat is een serieuze meerkost voor gezinnen met een OK-pas. Sp.a stelt daarom voor om het systeem van één euro maaltijden uit te breiden naar de secundaire school, we zijn ervan overtuigd dat elk kind recht heeft op een gezonde, warme maaltijd op school.

Daarom volgende vragen:

1. Hoeveel één euro maaltijden worden vandaag in de lagere scholen voorzien voor kinderen met een OK-pas?
2. Hoeveel kinderen met een OK-pas lopen school in de Oudenaardse secundaire scholen?
3. Overweegt het stadsbestuur een uitbreiding van de één euro maaltijden voor kinderen met een OK-pas in de secundaire scholen?

Daarbij volgend **voorstel**:

Het stadsbestuur bekijkt de mogelijkheid om het systeem van één euro maaltijden uit te breiden naar kinderen met een OK-pas in de secundaire scholen

