

Oudenaarde, 14 december 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, 17 december 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.

1. Raadslid Roland Van Heddegem

1.1. Voorstel 1: Veilig naar school.

Vorig jaar in september deed ik reeds een oproep voor veiliger verkeer in de schoolomgevingen. Helaas blijkt er sindsdien weinig veranderd, daarom deze wake up-call naar het nieuwe bestuur dat in 2019 aantreedt.

In Oudenaarde werden eerder reeds initiatieven genomen om de schoolomgevingen veiliger te maken. Op gebied van mobiliteit werd eerst in Leupegem en later in Nederename een schoolstraat gecreëerd. Er kan echter nog meer gebeuren. Veel ouders en grootouders zijn bezorgd over de veiligheid van hun kinderen en kleinkinderen en denken daarbij te helpen door hen met de wagen naar school te brengen (en liefst zo dicht mogelijk). Ze creëren hierdoor evenwel chaos en nog meer onveiligheid. Bovendien wordt hierdoor het gebruik van de fiets afgeremd. De fietsersbond nam daarom reeds verschillende initiatieven. Er is echter meer nodig en daartoe moet de stad haar verantwoordelijkheid opnemen. Fietsstraten kunnen hierbij de oplossing bieden. In alle schoolomgevingen geldt een snelheidsbeperking (al of niet tijdsgebonden) van 30 km/u die jammer genoeg te weinig wordt gerespecteerd. Een fietsstraat betekent speciale markeringen, een snelheidsbeperking van 30 km/u en een verbod om fietsers in te halen. Hierdoor worden de automobilisten ontmoedigd, daalt het sluipverkeer en zoeken ze andere wegen op.

Fietsers voelen er zich weer veilig, de lucht verbetert en het burgemeesterconvenant krijgt een boost. Het aantal straten dat hiervoor in aanmerking komt moet uitgezocht worden, zoals de Vlaanderenstraat, Hoogstraat, Fortstraat, Keizer Karelstraat... zijn zeker mogelijk. Zelfs dan nog zullen er omstandigheden zijn waarbij kinderen met de wagen naar school gebracht worden om diverse redenen zoals slecht weer, te ver of te gevaarlijk. Aan de Smallendam, welke door de heraanleg van de Markt meer verkeer, ook zwaar verkeer en bussen te verwerken krijgt, dacht men door het aanbrengen van een volle witte lijn een oplossing te hebben. Recentelijk bleek dit onvoldoende. Met een beetje goede wil moet het mogelijk zijn om van het Droesbekeplein een echte 'Kiss and Ride' te maken bij het begin en einde van de schooldag. Inrijden via de Matthijs Casteleinstraat en uitrijden langs de Minderbroederstraat naast het CRVV.

Voorstellen

1. De gemeenteraad vraagt aan het College van Burgemeester en Schepenen om werk te maken van het inrichten van meer fietsstraten.
2. Het Droesbekeplein krijgt een functie als 'Kiss and Ride' bij het begin en einde van de school.

1.2. Vraag en voorstel 2: Masterplan Onze-Lieve-Vrouwehospitaal en herbestemming politiekantoor.

Begin 2018 gaf het schepencollege opdracht aan 2 studiebureaus om een masterplan op te maken met het oog op de restauratie en herbestemming van het OLV-hospitaal. Een paar maand later werd deze opdracht uitgebreid in functie van de bouw van een nieuw hoofdcommissariaat. In juni werd op de politieraad ingestemd om de helft van de studiekosten bij te dragen. Op de politieraad van oktober kregen we het verslag de werkgroep: er werden 4 scenario's uitgewerkt. Geen enkel ervan kreeg de voorkeur en werd er geopteerd voor een nieuwbouw project op een andere locatie.

Intussen is het ook een zekerheid dat de politiezones dienen uitgebreid te worden wat impliceert dat men over meer ruimte dient te beschikken.

Vragen

1. Is de opdracht voor dit Masterplan nu ten einde?
2. Wat gebeurt er met het huidig hoofdcommissariaat wanneer een nieuwbouw klaar is op een andere locatie?

Voorstel

1. De locatie naast de brandweer (vrijliggende terreinen tussen de brandweer en de N60) verder te onderzoeken als zoeklocatie voor de oprichting van een nieuw politiebureau.

2. Raadslid Kristof Meerschaut

2.1. Voorstel 1: Berm Industrierrein Ring 2.

De berm/graskant langsheen de ventweg ter hoogte van Samsonite is volledig kapotgereden door parkerende vrachtwagens. Vroeger stonden hier slechts occasioneel vrachtwagens geparkeerd, nu bijna dagelijks. Op die manier kan de berm zich niet spontaan herstellen.



Voorstel

1. De gemeenteraad geeft het stadsbestuur de opdracht om alsnog op zoek te gaan naar een locatie die geschikt is als vrachtwagenparkeerplaats.
2. Zodra een officiële vrachtwagenparkeerplaats is aangeduid komt er een verbod op het parkeren van vrachtwagens op plaatsen die daarvoor niet geschikt zijn, zoals woonwijken en onverharde bermen.

2.2. Vraag 2: Kruispunt Bruwaan-Pruielstraat.

In het industriepark de Bruwaan worden de pechstroken vaak gebruikt voor het parkeren van vrachtwagens met opleggers. Soms blijven opleggers wekenlang op dezelfde plaats staan. Vooral ter hoogte van het kruispunt met de Pruielstraat ontstaat een probleem doordat de opleggers het zicht verhinderen voor verkeer dat vanuit de Pruielstraat (kant N60) het industriepark wil indraaien. Deze problematiek werd eerder ook al aangekaart. Door het aanbrengen van diagonale witte lijnen kan vermeden worden dat opleggers te dicht bij het kruispunt geparkeerd worden.



Vraag

1. Wanneer worden beloofde diagonale strepen lijnen aangebracht?
2. Werden de eigenaars van de opleggers die al wekenlang geparkeerd staan op dezelfde plaats reeds aangesproken?

2.3. Vraag 3: Oudenaardebon.

Bepaalde deelnemende handelszaken aanvaarden momenteel geen Oudenaardebon meer omdat de stad naar verluidt een slechte betaler zou zijn. Dit is geen positieve reclame voor een nochtans goed initiatief.

Vragen

1. Klopt de bewering dat de stad een slechte betaler is? Hoe lang duurt het vooraleer de bon betaald wordt?
2. Wat zal het stadsbestuur ondernemen om aan de problematiek tegemoet te komen?

2.4. Vraag 4: Marketingcampagne Oudenaardse handelskern.

Er loopt momenteel een marketingcampagne om het Oudenaardse handelscentrum te promoten na de heraanleg van de Markt, en het gewijzigd circulatie- en parkeerplan. Om de Oudenaardse handelskern naar de eigen inwoners en het eigen verzorgingsgebied te promoten werd 54.000 euro vrijgemaakt, 20.000 euro door de vzw Oudenaarde Winkelstad (OWS) en 34.000 euro door de stad Oudenaarde. De campagne loopt van september 2018 tot aan de Ronde van Vlaanderen 2019. In de notulen van de vergadering van 04.09.2018 (OWS) staat vermeld dat de stad een dienstverlener heeft aangeduid om de marketingcampagne te voeren, en dit na het beoordelen van 3 offertes.

Vraag

1. In welke zitting heeft het College van Burgemeester en Schepenen beslist tot aanstelling van de dienstverlener? Graag een officieel uittreksel van die beslissing.
2. Welke andere kandidaat-dienstverleners werden gecontacteerd om een offerte in te dienen?
3. Op basis van welke criteria werd de uiteindelijke dienstverlener gekozen? Graag een afschrift van het gunningsverslag. Welke rol had OWS bij het selecteren van de dienstverlener?
4. Welk concreet marketingplan werd aanvaard? Welke initiatieven werden er reeds genomen en zullen er nog genomen worden? Welke kostprijs staat daar tegenover (per initiatief)?

5. Welke zaken uit het marketingplan worden door leden van OWS of het stadspersoneel zelf uitgevoerd?
6. Wat is de rol van CityD bij de uitrol van dit marketingplan?

2.5. Vraag 5: Nieuwbouwproject site oude post.

Het College van Burgemeester en Schepenen leverde op 22 oktober 2018 een omgevingsvergunning af aan de vzw Woonzorgcentrum H. Hart voor de oprichting van een nieuw woonzorgcentrum met 60 zorgkamers, 30 erkende assistentiewoningen en een ondergrondse parking op de site van het voormalige postgebouw in de Bekstraat.

Het vergunde project voldoet evenwel niet aan de stedenbouwkundige voorwaarden die de stad zelf, op voorhand, had vooropgesteld. Het gaat om:

- Het respecteren van de '45°-regel', ter hoogte van de tuinen van de woningen aan het Jezuitenplein en de Koningsstraat
- De verplichting om trapsgewijs af te bouwen naar de randen toe: in het bijzonder naar de Bekstraat toe, waar 3 bouwlagen een absoluut maximum was.
- De verplichting om de nieuwbouw niet verder richting de Bekstraat te bouwen dan het oude postgebouw

Op basis van deze criteria hebben diverse kandidaat-kopers een prijs geboden om een project te kunnen ontwikkelen op deze site. Maar uiteindelijk mag de vzw Woonzorgcentrum H. Hart een project realiseren waarbij de vooraf gecommuniceerde stedenbouwkundige voorwaarden kennelijk van geen belang meer zijn.

Vraag:

1. Waarom werd aan de vzw Woonzorgcentrum H. Hart een vergunning afgeleverd die in strijd is met wat vooraf afgesproken was met de andere kandidaat kopers?

3. Raadslid Dagmar Beernaert

3.1. Voorstel 1: Parkeerbeleid op maat van zorgverstrekkers.

Het is voor een zorgverstrekker vaak moeilijk om bijvoorbeeld in het centrum een parkeerplaats te vinden dichtbij de patiënt. Nu moeten bijvoorbeeld thuisverpleegkundigen vaak een eind ver stappen, wat met medisch of sanitair materiaal geen evidentie is. Ook andere steden, zoals Gent, Antwerpen, Diksmuide en Ieper werkten een parkeerbeleid uit op maat van de zorgverstrekkers die werkbaar zijn in hun gemeente of stad.

Daarbij volgend **voorstel**:

Stad Oudenaarde rolt een parkeerbeleid uit op maat van de zorgverstrekkers in onze stad.

- ➔ Iedere zorgverstrekker met een Riziv-nummer kan zich laten registreren in het administratief centrum. Daar krijgt hij een parkeerkaart om aan de voorruit van zijn wagen te leggen. Met deze parkeerkaart mag de zorgverstrekker gratis parkeren op het volledige Oudenaards grondgebied, inclusief blauwe zones. De parkeertijd is beperkt tot de tijd nodig voor de consultatie of de verzorging (bijv. nooit langer dan twee uur starttijd aan te geven met parkeerschijf).
- ➔ Patiënten of hun burens die een garagepoort of oprit hebben en die niet gebruiken overdag omdat ze thuis blijven of omdat ze uit gaan werken, kunnen via een zorgsticker aan de zorgverleners kenbaar maken dat zij voor een korte periode voor hun garage of oprit mogen parkeren. Zorgverleners met een parkeerkaart kunnen hiervan gebruik maken. De parkeertijd is beperkt tot de tijd nodig voor de consultatie of de verzorging.

4. Raadslid Elisabeth Meuleman

4.1. Voorstel 1: Veilige en uniforme schoolomgevingen.

De veiligheid aan onze scholen blijft de gemoederen beroeren. In Bevere blijft de situatie zowel aan KBO als de Broebelschool problematisch. Aan KBO Bevere werd een meisje bijna slachtoffer van een auto-ongeval. Ook aan de Smallendam voerden leerlingen recent actie nadat de 9-jarige Manon bijna door een auto werd gegrepen. Maar ook in Eine, aan de Vier Tuinen, KBO College.. is de roep om een veiligere schoolomgeving groot. Dat kan door de invoering van schoolstraten, waarbij de straat telkens bij het begin en aan het einde van de schooltijd wordt afgesloten voor verkeer. Deze maatregel maakt schoolomgevingen echter niet veilig doorheen de rest van de dag, bijvoorbeeld op de middag. Daarom roept Groen het stadsbestuur op om aan alle scholen uniforme, veilige omgevingen te creëren.

Ons voorstel :

1. Elke schoolomgeving wordt op een gelijkaardige, uniforme manier aangeduid. (Dat kan door het wegdek over een tiental meter in een uniform kleur te verven. Over enkele tientallen meters langs beide zijden van de schoolpoort worden gekleurde beugels aangebracht. Zo voorkom je dat kinderen over die lengte - behalve op het zebra-pad aan de schoolpoort zelf - kunnen oversteken én dat auto's kunnen parkeren op het voetpad. Voor en na het geschilderde wegdek wordt in zeer grote letters 'SCHOOLZONE' op het wegdek geschilderd. Elke schoolzone is bovendien zone 30, en wordt nog eens aangeduid met grote verkeersborden in beide richtingen met 'Schoolzone. Matig uw snelheid.)
2. Waar nodig en mogelijk worden voetpaden verbreed en parkeerplaatsen afgeschaft.
3. Er komt een sensibiliseringscampagne voor ouders en grootouders en de kinderen zelf. (Bijvoorbeeld een educatieve verkeerskoffer om kinderen vertrouwd te laten worden met de verkeerswerkelijkheid.)

5. Raadslid Steven Bettens

5.1. Vraag 1: Ruimtegebruik in Oudenaarde.

Op 6 december stelde intercommunale SOLVA de woonbehoeftestudie en ruimtelijk-economische studie voor Oudenaarde voor. Aan de hand van de te verwachten bevolkingsevolutie werd de nood aan wooneenheden en aan bedrijventerreinen berekend tot 2027 (voor woningen) en tot 2030 (voor bedrijventerreinen).

SOLVA concludeert dat het aanbod aan bouwpercelen ruim voldoende is. Rekening houdend met de bevolkingsevolutie bedraagt de nood voor de periode 2017 - 2027 786 <<tel:2017%20-%202027%20786>> wooneenheden.

Ook het aanbod aan bedrijventerrein kan volgens deze visie volstaan: tot 2030 is er nood aan 24,7 ha te ontwikkelen bedrijventerrein.

Op 1 januari 2018 telde Oudenaarde 13 570 huishoudens (bron: Statbel) en 14 875 wooneenheden (bron: 'Kadastrale statistiek van het gebouwenpark', te raadplegen op de website van Statbel). Het verschil tussen het aantal huishoudens en het aanbod aan wooneenheden neemt in Oudenaarde jaar na jaar toe. In 2010 bedroeg dat verschil 952 wooneenheden. Begin 2018 bedroeg het verschil dus 1 305 wooneenheden (+40% ten opzichte van 2010). 1 305 wooneenheden is 519 wooneenheden meer dan wat volgens SOLVA nodig is tot 2027.

SOLVA formuleerde tijdens de voorstelling van deze studies geen aanbevelingen. Het huidige aanbod aan bedrijventerreinen, het aanbod aan woongronden, de reeds verleende bouwvergunningen en op stapel staande plannen zijn gekend. Rekening houdend met het Witboek Ruimte Vlaanderen, de kernnota 'Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen' en het Vlaamse Ruimterapport dat op 11 december verscheen, is het noodzakelijk zorgvuldig met de open ruimte om te springen.

Vragen:

1. Welke conclusies trekt de stad uit de beide studies?
2. Zullen deze beide studies basis zijn voor het ruimtelijk beleid de komende legislatuur? Op welke manier zal zich dit vertalen?
3. Het verschil tussen het aanbod aan wooneenheden en het aantal huishoudens is groot en wordt elk jaar groter. We kennen de door SOLVA becijferde nood aan wooneenheden tot 2027. Vooral nog vergunningen afgegeven worden voor grote nieuwbouwprojecten en vooral onbebouwd terrein te laten aansnijden is het aangewezen de verklaring voor dat verschil te kennen. Wat is de verklaring voor dit verschil?