

Verslag gemeenteraad 25 april 2016

Burgemeester **De Meulemeester** (Open VLD) verwelkomt iedereen en zegt dat schepen **Peter Dossche** (Open VLD) verontschuldigd is wegens ziekte. **Bruno Van Waeyenberghe** (onafhankelijk) is verontschuldigd wegens professionele bezigheden in het buitenland.

De burgemeester vraagt of iedereen akkoord is om het punt over de contantbelasting op het parkeren bij hoogdringendheid te behandelen, samen met punt 5.

Kristof Meerschaut (N-VA) stelt dat dit strikt gezien niet echt een punt is dat bij hoogdringendheid zou moeten behandeld worden; het was voorspelbaar. Hij zou dergelijke zaken in de toekomst liefst niet meer meemaken.

De **burgemeester** antwoordt dat het zeker niet de bedoeling kan zijn om punten, die op de agenda moeten komen, te vergeten. Dit punt bij hoogdringendheid is onlosmakelijk verbonden met punt 5.

Aangenomen.

1. Secretariaat. Actieve participatie aan het Samenwerkingsverband 'Streekbeleid Zuid-Oost-Vlaanderen'. Goedkeuring.

Burgemeester **De Meulemeester** (Open VLD) zegt inleidend dat dit al besproken is op een commissievergadering en dat de teksten doorgestuurd zijn.

Hij legt uit dat de huidige Vlaamse financiering voor de werking van het Streekplatform Zuid-Oost-Vlaanderen wordt stopgezet op 1 september 2016. Vlaanderen wil een nieuw elan geven aan het streekbeleid in Vlaanderen door het voeren van een actiegericht beleid. De oproep van het Europees Sociaal Fonds voor een versterkt streekbeleid heeft dan tot doel zich te richten naar een breed partnerschap om de streekvisie op te bouwen en te concretiseren via lokale besturen, provincies en Vlaamse overheid.

De nota 'hervorming streekbeleid' is de voorbije maanden opgebouwd na intens overleg met lokale besturen, het provinciebestuur en sociale partners. Streekoverleg Zuid-Oost-Vlaanderen wil de drijvende kracht zijn voor streekontwikkeling en wil de troeven van de regio zoveel als mogelijk versterken en verder uitbouwen door de realisatie van het streekpact. Ook de Vlaamse overheid wil het streekbeleid versterken. Betrokkenheid en participatie van lokale besturen is hierbij cruciaal. Er wordt ook ingezet op werkgelegenheidsbeleid.

Het dossier dat we vanuit Zuid-Oost-Vlaanderen willen indienen bevat deze twee pijlers, zodanig dat we met de 21 gemeenten van de arrondissementen Aalst en Oudenaarde, aangevuld met Oosterzele en Gavere verder de uitdaging kunnen aangaan om streekbeleid in Zuid-Oost-Vlaanderen verder gestalte te geven.

Steven Bettens (Groen) stelt vast dat in de nota heel wat onderwerpen rond streekbeleid behandeld worden, waaronder het onderdeel mobiliteit en ontsluiting. Op pagina 9 worden een aantal pijnpunten geformuleerd, onder andere het feit dat er meer overleg nodig is over de almaar meer dichtslibbende N46. Op de gemeenteraad van 1 juni 2015 heeft Groen gevraagd om de N46 op vlak van kilometerheffing te behandelen zoals de N8 en de N60. Kan daarop aangedrongen worden bij de Vlaamse overheid?

De **burgemeester** zegt dat vooral typisch bovenlokale problemen binnen het streekplatform kunnen besproken worden en de problematiek van de N46 kan daar zeker behandeld worden, gezien die weg tot Aalst loopt en 5 à 6 gemeenten doorkruist.

Aangenomen.

2. Gaselwest/Eandis Assets. Goedkeuren van de agenda van de algemene vergadering, tevens jaarvergadering op vrijdag 29 april 2016 en aanduiden van een vertegenwoordiger en een plaatsvervangende vertegenwoordiger.

Sybille De Vos (Open VLD) merkt op dat in de artikels 3, 4 en 5 data van vorig jaar gebruikt worden.

De **burgemeester** (Open VLD) zal dit laten aanpassen.

Aangenomen.

3. BIM. Gemeentelijk aanvullend reglement op de politie van het wegverkeer betreffende parkeerverbod Weldenstraat, voorrangregeling Minderbroedersstraat, parkeerplaats voor personen met een handicap t.h.v. Groenstraat 26.

Kristof Meerschaut (N-VA) heeft een vraag over de voorrangregeling Minderbroedersstraat, die aangepast wordt omdat daar blijkbaar veel ongevallen gebeuren. Hij vraagt wat de oorzaak daarvan is en of het nieuwe voorstel een oplossing zal zijn voor het probleem. Hoe is dit voorstel tot stand gekomen?

Schepen **Lieven Cnudde** (CD&V) antwoordt dat er een lijst is van zwarte punten en de Minderbroedersstraat is er een van. Vooral aan het 'halve ronde punt' is er onduidelijkheid over de voorrangregeling. Nu komen daar stopborden, maar ook wegmarkeringen. Hopelijk vermindert het aantal verkeersongevallen. Deze situatie is vergelijkbaar met het kruispunt Bruwaan-Pruimelstraat wat vroeger ook een van de zwarte punten was.

Kristof Meerschaut wil weten of dit besproken is met AWW, want het is een gewestweg en hij wil weten of ook overwogen werd om er een volwaardig rond punt van te maken.

Lieven Cnudde antwoordt dat een gelijkaardige ingreep geholpen heeft op het kruispunt Bruwaan-Pruimelstraat. Indien het in de Minderbroedersstraat niet echt helpt kunnen andere opties bekeken worden.

Aangenomen.

4. Gemeentelijk aanvullend reglement op de politie van het wegverkeer betreffende zone 30 in centrum.

Schepen **Lieven Cnudde** (CD&V) geeft een toelichting bij dit punt.

Over het waarom zegt de schepen: er is een verhoogde verkeersveiligheid, een kortere remafstand en minder impact op verkeersslachtoffers. Een zone 30 is een onderdeel van een betere verkeersleefbaarheid. Dit wil zeggen dat iedere weggebruiker zich aanpast aan de andere, zeker wanneer er zich veel weggebruikers op hetzelfde moment bevinden en een zone 30 past ook in het autoluw maken van het centrum van de stad.

De prioriteiten in een zone 30 zijn de verkeersveiligheid en de doorstroming; dus wie daar niet noodzakelijk moet zijn neemt beter een andere weg.

Voordelen zone 30:

- Minder ongevallen
- Minder impact op slachtoffers
- Minder lawaai
- Minder uitlaatgassen
- Minder fijn stof
- Zorgt voor een andere sfeer door de gedeelde openbare ruimte
- Zorgt voor meer gezelligheid

Hoe een zone 30 inrichten? Door ze aan te duiden met borden en met zonestickers op de weg, maar belangrijk is vooral sensibiliseren, informeren, op de juiste manier communiceren en creëren van een mentaliteitswijziging. Ook de politie zal helpen door het aanbieden van hulp en andere info en daarna door andere maatregelen te nemen om ook de die hards weg te halen. Waar nodig zal ook het straatprofiel nog aangepakt worden.

Basis van deze zone 30 is het mobiliteitsplan. Bedoeling is duidelijkheid met leesbare grenzen en een herkenbare zone met zo weinig mogelijk plaatsen tot inrit. In het voorstel gelden volgende grenzen: Dijkstraat, Schelde, spoorlijn naar Ronse.

Er zal gecommuniceerd worden via een apart magazine en infokrant met juiste, eerlijke en correcte informatie. Indien het voorstel vandaag goedgekeurd wordt, dan vertrekt er morgen een persbericht.

Maarten Blondeel (Sp.a) heeft een aantal vragen:

De schepen heeft vroeger gezegd dat een mengeling van auto's, fietsers en voetgangers zorgt voor bescherming van de zwakke weggebruikers doordat de snelheid verlaagt. Dit betekent dat geen fietspaden en zebrapaden meer nodig zijn. De schepen zei dat bij de heraanleg van de Markt dus een aantal zebrapaden zou verdwijnen.

Het raadslid vraagt of het nog altijd zo is dat in een zone 30 geen fietspaden en geen zebrapaden meer zullen aangelegd worden.

In een zone 30 mag iedereen eender waar oversteken. Wanneer er wel nog zebrapaden zijn, dan verwachten automobilisten niet dat voetgangers elders zullen oversteken. Hij voegt hieraan toe dat zijn fractie het voorstel van zone 30 steunt, maar de infrastructuur moet eraan aangepast worden.

Hij verwijst naar de situatie in Remparden en de Doornikstraat: die straten zijn erg breed en er staat enkel een bordje dat er zone 30 is. Doordat er geen zebrapad is verwachten bestuurders niet dat iemand zal oversteken, maar in de praktijk gebeurt dat wel.

Vraag: hoe ziet het college dat in de praktijk, wat zal er gebeuren op vlak van veiligheid van fietsers en voetgangers en zal het eenduidig zijn om die veiligheid te waarborgen?

Steven Bettens (Groen) zegt dat zijn fractie ook voorstander is van de invoering van zone 30 in het centrum, maar hij deelt de bezorgdheden van Maarten Blondeel. Het gaat volgens hem niet enkel over fietspaden en zebrapaden, maar over de volledige inrichting van het domein. Hij vraagt of er visuele wegversmallingen komen en of er een soort poorteffect zal zijn waar de zone 30 begint? Het raadslid verwijst naar een brochure van het Instituut voor Verkeersveiligheid waarin tal van tips in dat verband staan.

Steven Bettens zegt ook dat nu prioriteit gegeven wordt aan het centrum, maar verwijst naar het mobiliteitsplan waarin ook woonkernen in Leupegem en Bevere, het centrum van Eine en Ename en

de Sint-Jozefswijk als zone 30 aangeduid worden. Hij vraagt wanneer hiervan werk zal gemaakt worden.

Tijdens de commissievergadering zou gezegd zijn dat de Dijkstraat geen zone 30 wordt; het is een wijkverzamelstraat voor Sint-Jozef, maar ze zou ook een soort van ringweg zijn.

Het raadslid vraagt of het niet interessant zou zijn om het fietspad, dat van de Prins Leopoldstraat naar de Gevaertsdreef loopt, door te trekken tot aan het station. Deze doortrekking staat ook in het mobiliteitsplan.

De fietsring kruist de Dijkstraat. Deze fietsring wordt op die plaats veel gebruikt en zal in de toekomst nog meer gebruikt worden nu de sportzaal Groenhof in gebruik is. In het mobiliteitsplan is voorzien dat kruisingen van de fietsring met wegen verhoogd moeten aangelegd worden. Het raadslid vraagt of er werk zal gemaakt worden van die verhoogde fietsoversteek in de Dijkstraat.

Schepen **Cnudde** antwoordt dat er binnen een zone 30 geen verbod is om zebrapaden en fietspaden aan te brengen. Er zal echter in eerste instantie ingezet worden op het goed aanduiden van het begin en het einde van de zone 30, zodat bestuurders goed weten dat ze een zone 30 binnenrijden.

Bestuurders zullen ook attent gemaakt worden door sensibilisering. Ook naar inrichting van straten en kruisingen kunnen en zullen er aanpassingen gebeuren.

Er is voor geopteerd om eerst de zone 30 in te voeren en dan te bekijken waar nog aanpassingen moeten gebeuren. Er zal zeker meer aandacht gaan naar kruisingen van de fietsring binnen de zone 30. Fietsers moeten in ieder geval rekening houden met het aankomend verkeer.

Wat het poorteffect betreft, zal bekeken worden op welke manier er nog zaken kunnen aangepast worden om het in- en uitrijden van de zone 30 duidelijker te maken. Er zijn verschillende fases en niet alles kan in een keer uitgevoerd worden. Door de zone 30 verhogen de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in het centrum.

De schepen voegt hieraan toe dat hij nooit gezegd heeft dat de Dijkstraat een ringweg zal worden. Het is nu gewoon nog een verbindingsweg naar het station, omdat de parking van het station aan deze kant gelegen is. De Dijkstraat blijft voorlopig in een regime van 50 km/uur.

Maarten Blondeel vindt het antwoord van de schepen nogal verwarrend. De schepen zei dat er kan bijgestuurd worden wanneer er op bepaalde plaatsen problemen zijn of het er gevaarlijk is. We kunnen pas weten of het gevaarlijk is indien er zich een ongeval voordoet. Het wegennet moet volgens het raadslid zo ingericht worden om er, samen met de snelheidsbeperking, voor te zorgen dat ongevallen vermeden worden.

Er is geen verbod om zebrapaden te voorzien, maar wat zal er gebeuren wanneer een voetganger oversteeft op een andere plaats en er een ongeval gebeurt? De voetganger zal zeggen dat hij daar mag oversteken en de bestuurder zal zeggen dat hij verward was door het zebrapad. Volgens het raadslid wordt er onduidelijkheid gecreëerd door meerdere opties open te laten. Ofwel is het een zone 30, waar voetgangers overal mogen oversteken en fietsers overal mogen rijden, ofwel is het geen zone 30 en zijn er zebrapaden en fietspaden. Het plan dat voorligt zorgt voor verwarring.

Schepen **Cnudde** zegt dat het niet de bedoeling is om eventuele ongevallen af te wachten voor er ingrepen gebeuren. De zone 30 zal gecreëerd worden volgens de principes van een zone 30 en waar bepaalde zaken kunnen aangepast worden, zal dat gebeuren.

Het is ook niet zo dat fietsers en voetgangers in een zone 30 voorrang kunnen opeisen. Er zal ingezet worden op sensibiliseren en communiceren.

Steven Bettens merkt op dat een poorteffect en asverschuivingen niet verplicht zijn in een zone 30, maar verwijst ook naar Remparen, een straat die zeker niet uitnodigt om 30 km/uur te rijden.

Hij wijst er verder op dat men niet alleen moet sensibiliseren, maar dat men ook moet durven optreden en bestraffen. Het succes zal afhangen van een degelijk handhavingsbeleid.

Schepen **Cnudde** herhaalt dat de handhaving zal georganiseerd worden in overleg met de politie.

Kristof Meerschaut (N-VA) sluit zich voor een stuk aan bij Maarten Blondeel. Hij is pro zone 30, maar in functie van de veiligheid en het verkeer wordt best gekozen voor de meest duidelijke visie en dat kan ook helpen bij de communicatie. Het is gemakkelijker om te zeggen dat voetgangers overal mogen oversteken en alle zebrapaden weg te doen, dan te zeggen dat ze overal mogen oversteken, maar de zebrapaden te laten liggen.

Aangenomen.

5. Gemeentelijk aanvullend reglement op de politie van het wegverkeer betreffende betalend parkeren in het centrum.

Gezamenlijke behandeling met punt bij hoogdringendheid: Contantbelasting op het parkeren

Schepen **Lieven Cnudde** (CD&V) geeft een toelichting:

Wat voorligt is een vereenvoudiging en harmonisering van de verschillende parkeerregimes. Tot nu was er geen logische opbouw, de situatie was verwarrend en er waren ook verschillen in de parkeerduur. Bij controles leidde dat vaak tot discussies. Er waren ook stukken blauwe zone zeer dicht bij het centrum, die omgeven waren door betalende zones; ook dat leidt tot verwarring.

De heraanleg van de Markt is een opportuniteit om de parkeerregimes aan te passen. Het tarief blijft gelijk, maar omwille van de eenduidigheid kan overal in de betalende zone maximum 2 uur geparkeerd worden. Dat is de duur die gehanteerd wordt in de meeste steden in de Belfiuscluster. Inconsequente gaten in de betalende zone worden ook opgevuld. Nu zijn er 194 parkeerplaatsen waar men maximum 1 uur mag parkeren en 669 plaatsen waar men maximum 3 uur mag parkeren. Na de invoer van maximum 2 uur parkeren zal in de ene zone een lagere rotatie ontstaan en in de andere een hogere rotatie, waardoor er dus ook meer capaciteit komt.

De schepen zegt dat er een gans traject afgelegd is om tot dit voorstel van beslissing te komen, met als voornaamste accenten participatie en inspraak. Er is gezocht naar een evenwicht in functie van bezoekers, handelaars, werknemers, leveranciers en bewoners, om de stad zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor iedereen.

Op 18 november 2015 vond een infomarkt plaats in het stadhuis. Een grote meerderheid van de bezoekers had geen opmerkingen en zag de principes van de zones en de afbakening wel zitten. Ook adviesraden gaven hun mening; de middenstandsraad reageerde positief, de gezinsraad had een bemerking over het gratis kwartier en er was ook overleg met het personeel van het AZ Oudenaarde. Unizo liet weten dat gratis parkeren in het centrum geen optie is, dat moet gezorgd worden voor rotatie en dat een redelijk tarief moet gehanteerd worden.

De zone wordt nu geïmplementeerd, maar er zal nog verder onderzoek gebeuren naar de verschillende regimes. De randparkings zijn gratis en de betalende zone wordt uniform. Er wordt momenteel ook nagedacht over alternatieve betalingsmogelijkheden (bankkaarten,

nummerplaatinput, sms, apps,...). De communicatie gebeurt nadat de beslissing genomen is vanavond. Bedoeling is correcte, juiste en eerlijke info te geven. De schepen voegt hieraan toe dat de parking Meerspoort Noord gratis blijft en dat het college nooit verkondigd heeft dat dat zou veranderen. Over het nieuwe parkeersysteem zal via een infomagazine gecommuniceerd worden, in combinatie met info over heraanleg Markt en zone 30. Morgen wordt een persbericht verstuurd.

Steven Bettens (Groen) merkt op dat in 2014 de projectdefinitie heraanleg Markt goedgekeurd werd. 6 van de 12 bladzijden gingen over het parkeerbeleid. In een hoofdstuk wordt het woon-werkverkeer tegenover het woon-winkelverkeer geplaatst. Hij citeert: 'Er kan geen onderscheid gemaakt worden tussen voertuigen van werknemers en van winkelende bezoekers. Maar onderzoek wijst uit dat op de randparkings vooral werkgerelateerde voertuigen staan. De Ham, de Minderbroedersstraat en Meerspoort Noord worden bij het begin van de kantooruren ingenomen. Op die manier worden de plaatsen die het dichtst bij het centrum zijn eerst ingenomen door werknemers gedurende de volledige dag en zijn ze dus niet meer beschikbaar voor winkelende bezoekers. Die moeten dan op grotere afstand parkeren of een betalende plaats innemen. In de denkoefening over de toekomstige parkeerregimes moet dit aspect meegenomen worden zodat woon-werkverkeer parkeert op iets grotere afstand en de beste plaatsen beschikbaar zijn voor winkelende bezoekers.'

Het raadslid zegt dat hij zelf is gaan kijken: De Ham was om 8.20 uur al voor meer dan de helft ingenomen en Meerspoort Noord stond zo goed als vol. Op die momenten zijn de winkels nog niet open, dus de stelling die in de projectdefinitie stond wordt bevestigd.

Op 18 november vond de infomarkt plaats. Toen werd gesteld dat het stadsbestuur grote inspanningen doet om beschikbare parkeerplaatsen te voorzien voor mensen die komen winkelen en voor bewoners. Het voorstel was het eerste uur gratis te maken, vanaf het tweede uur 50 cent te vragen. Werknemers kunnen gratis verder van het centrum parkeren (op wandelafstand). De schepen zei daarnet dat het grootste deel van de bezoekers aan de infomarkt geen opmerkingen had en ook de adviesraden hadden hier geen opmerkingen over. Waarom wordt nu een bocht van 180° gemaakt?

Kristof Meerschaut (N-VA) wil iets kwijt over de communicatie. In de pers verscheen al een artikel over dit punt, dat nu behandeld wordt en er stond duidelijk in dat dit al zou beslist zijn. Het raadslid gaat ervan uit dat het stadsbestuur zal voorzien in een kaart waarop duidelijk staat waar welke regimes gelden.

Hijzelf heeft een kaart gezien waarop ook parkeerplaatsen aangeduid stonden die geen openbare parkeerplaatsen zijn, bijvoorbeeld de parking aan het station. Hij zegt dat dit beter vermeden wordt en dat de stad zich beter beperkt tot die zones waarover de stad zelf uitspraken kan doen.

Lieven Cnudde antwoordt dat wat voorlag tijdens de infomarkt een voorstel was en geen beslissing. Een aantal van de voorstellen van toen zijn besproken in het schepencollege. We brengen de parkeerduur van 1 uur en 3 uur naar 2 uur, waardoor een grotere rotatiegraad ontstaat. Op die manier zijn er ook meer parkeerplaatsen voor mensen die naar Oudenaarde komen winkelen. Bij de uitrol is er geluisterd naar de verschillende adviezen. De schepen zegt dat wat voorligt geen bocht van 180° is, maar een uitstippeling van waar de stad naartoe wil. Na invoering zullen er evenveel betalende als gratis plaatsen bijgekomen zijn. Hij concludeert dat wat voorligt een eerste stap is; er volgt een evaluatie na de heraanleg van de Markt.

Dagmar Beernaert (Sp.a) vindt een en ander verwarrend. Er wordt nu gezegd dat De Ham en Meerspoort Noord niet betalend worden en dat er nog niets beslist is, maar er bestaat wel een kaartje waarop die zones als betalend ingekleurd zijn. Ze vraagt of het stadsbestuur De Ham,

Meerspoort Noord, de parkeerplaatsen langs de Schelde en op de beug betalend maken in de toekomst.

Burgemeester **De Meulemeester** (Open VLD) bevestigt de uitleg van schepen Cnudde. Vandaag wordt beslist over de zone die nu afgebakend is. Er komen meer en meer mensen winkelen in Oudenaarde omdat ze hier gemakkelijk kunnen parkeren, zowel in het betalend als in het gratis regime. Er is vandaag geen enkele reden om Meerspoort Noord en De Ham betalend te maken. Welke plannen er ook circuleren, de voorliggende beslissing is genomen in het schepencollege en wordt gedragen door de meerderheid. Er ligt geen enkele beslissing over Meerspoort Noord en De Ham op tafel.

Schepen **Cnudde** voegt eraan toe dat er aanvankelijk een voorstel was, daarna volgde een participatietraject en nu is een plan uitgewerkt. Het plan omvat de zone zonder Meerspoort Noord en zonder de Ham. Uitgangspunt is eenvormigheid, met dezelfde tarieven binnen eenzelfde tijdperk.

Steven Bettens vindt uniformiteit goed en dat is toe te juichen, maar hij herhaalt dat afgestapt wordt van de projectdefinitie, waarin met schillen gewerkt werd.

Elisabeth Meuleman (Groen) stelt voor om nu die uniformisering goed te keuren. Later kan nagedacht worden over wat het beste is voor de middenstand en als blijkt dat de gratis parkings heel de dag bezet zijn door werknemers dan gaan er allicht aanpassingen moeten gebeuren. Het raadslid gaat niet akkoord met het krantenartikel dat er gekomen is op aanzet van de Sp.a-fractie. Het is gebaseerd op verkeerde informatie, waardoor mensen beginnen te reageren.

Ze herhaalt dat de voorliggende beslissing best nu eerst wordt goedgekeurd en dat later kan geëvalueerd worden en, op basis van wat best is voor de middenstand, bijgestuurd worden.

Burgemeester **De Meulemeester** zegt dat er een verschil is tussen plannen maken en beslissingen nemen. Een voorstel van beslissing ligt nu voor en er zijn geen andere beslissingen of plannen.

Schepen **Cnudde** voegt hieraan toe dat er een groot verschil is tussen een infomarkt, waar participatie en inspraak deel van uitmaken en wat er nadien beslist wordt. De beslissing ligt er nu en na de heraanleg van de Markt zal blijken hoe alles evolueert.

Dagmar Beernaert zegt dat zij die plannen niet uitgevonden heeft. Het college kan zeggen dat er nog geen beslissing is, maar er kan niet ontkend worden dat die plannen er zijn. Ze vindt dat zij als gemeenteraadslid het recht heeft om dat bekend te maken aan de inwoners.

Wim Merchie (CD&V) wil de schepen en zijn diensten feliciteren met de manier waarop dit dossier is aangepakt. Het is professioneel gebeurd en men moet inderdaad verschillende voorstellen naast elkaar durven leggen en bespreken. Nu wordt hier gesteld dat er al zou beslist zijn over een bepaald voorstel dat op tafel lag, maar dat is niet zo. Hij herhaalt zijn felicitaties.

Elisabeth Meuleman pleit voor een goed parkeerbeleid en voor later onderzoek in functie van de middenstand.

Aangenomen.

6. Sport. Verlenging van het concessiecontract voor de uitbating van Sportkot.

Kristof Meerschaut (N-VA) merkt op dat de verlenging van de concessie voor het Sportkot samenhangt met de verlenging van de huur van het gebouw, maar die laatste verlenging staat niet op de agenda. Hij had graag een toelichting.

Het raadslid zegt dat hij begrijpt waarom dit punt op de agenda staat. Door de renovatie van de stedelijke sporthal zal ze voor een bepaalde tijd niet meer toegankelijk zijn. Toen het Sportkot voor het eerst gehuurd werd was de redenering gelijkaardig. Het was in afwachting van de realisatie van Groenhof. Hij pleit ervoor om weloverwogen na te denken over de verhuis van sportclubs naar een andere locatie, want niet elke zaal is geschikt voor elke sport en hij verwijst in dat verband naar zijn eerdere opmerking over de belijning in Groenhof.

Het raadslid zegt dat de stad een belangrijke regisseursrol heeft en dat een planmatige aanpak nodig is. Hij doet een warme oproep om het op een eerlijke manier te doen.

Schepen **Simoens** (Open VLD) antwoordt dat dezelfde uitbater als de voorbije jaren bereid is om de concessie verder te zetten. In het dossier zit ook het huurcontract van de stad met de eigenaar van Sportkot. Het contract is al ondertekend door de eigenaar en hij is bereid verder te verhuren voor drie jaar tegen dezelfde huurprijs.

Blijkbaar is het verlengen van het huurcontract bevoegdheid van het schepencollege.

Wat de 'verhuis' van sportclubs betreft antwoordt de schepen dat de stad volop aan het puzzelen is om te zien welke sportclubs best in het Sportkot zitten en welke in Groenhof. Dit wordt op een ernstige manier gedaan.

Kristof Meerschaut merkt op dat in 2014 zowel het huurcontract als de concessieovereenkomst door de gemeenteraad moesten goedgekeurd worden. Het verbaast hem dat dit nu niet nodig zou zijn en vraagt om het toch nog eens na te gaan en eventueel een voorwaarde in te lassen in de beslissing over de concessie. Eventueel kan tijdens een volgende raadszitting de collegebeslissing bekrachtigd worden.

Schepen **Simoens** antwoordt dat het raadslid gelijk heeft; beide beslissingen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het zal bekeken worden.

Kristof Meerschaut stelt voor om ook al vooruit te kijken naar de regeling van de stedelijke sporthal eens de renovatie klaar is.

Schepen **Simoens** antwoordt dat dat al gebeurt, maar het zal nog een tijdje duren voor de renovatiewerken aan de sporthal starten.

Aangenomen.

Agendapunten 7 en 8: geen opmerkingen, aangenomen

9. Openbare verkoop van onroerend goed gelegen in de Broekstraat 159. Vaststellen van de voorwaarden.

Steven Bettens (Groen) vraagt welke bestemming het perceel heeft; wat kan/mag het doel zijn?

Roland Van Heddegem (N-VA) zegt dat er waarschijnlijk kosten gemaakt zijn bij Solva, want er waren al primaire plannen voor het perceel. Hoe zal hiermee omgegaan worden?

Schepen **Simoens** (Open VLD) antwoordt dat er een openbare verkoop zal georganiseerd worden. Er is een schattingsverslag en er zal ook rekening gehouden worden met de kosten die al betaald zijn aan Solva.

Roland Van Heddegem zag promotie voor het pand in de Kasteelstraat in het tijdschrift van Solva; het project zit blijkbaar in de afwerkingsfase en hij hoopt dat het iets zal opbrengen.

In verband met de bestemming van het perceel antwoordt schepen **Simoens** dat er een vergunning is voor de bouw van 18 appartementen, aangevuld met 18 garageboxen en een aantal openbare parkeerplaatsen.

Aangenomen.

Agendapunt 10: geen opmerkingen, aangenomen

11. BIA/BIO. Heraanleg Markt. Bekrachten van de collegebeslissing dd. 4 april 2016 houdende opstarten nieuwe gunningsprocedure d.m.v. een onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking.

Dagmar Beernaert (Sp.a) stelt vast dat de vijf indieners van een offerte een onvolledig dossier indienden met verschillende mankementen. Ze hadden tot vandaag de tijd om een aangepaste, volledige offerte in te dienen. Ze vraagt of ze alle vijf opnieuw een offerte ingediend hebben en of ze nu correct zijn. De indieners hadden tot vorige woensdag de tijd om protest aan te tekenen tegen de procedure die de stad opgestart had. Het raadslid vraagt of er effectief protest aangetekend is.

Steven Bettens (Groen) heeft dezelfde vragen, maar heeft ook een bemerking over de stenen die zullen gebruikt worden voor de Markt. Blijkbaar zijn het stenen die courant gebruikt worden op Franse marktpleinen, maar ze kosten 216 euro/m², wat erg duur is. Er zijn ook al stevige Franse stenen te krijgen voor 80 euro/m² en stenen uit Portugese groeven kosten slechts 40 euro/m². Door de keuze voor de steen zal het marktplein een paar 100.000 euro duurder zijn.

Schepen **Guy Hove** (Open VLD) bevestigt dat geen enkele van de ingediende offertes volledig in overeenstemming was met het bestek. Er is juridisch advies ingewonnen bij een gespecialiseerd bureau en het schepencollege heeft na de nodige uitleg beslist de procedure stop te zetten. Elke individuele inschrijver is aangeschreven met het verzoek opnieuw een offerte in te dienen en met de vermelding van het gebrek dat de eerste offerte vertoonde. Er werd in de brieven geen melding gemaakt van de tekortkomingen van de andere indieners, noch van de verschillende prijzen. Iedereen is dus op dezelfde wijze behandeld en alle rechten zijn gerespecteerd.

De schepen voegt eraan toe dat hij het nieuwe dossier nog niet gezien heeft, maar blijkbaar zijn er deze keer maar vier indieners.

Alle indieners hadden het recht een verzoek in te dienen bij de Raad van State, maar voor zover de stad weet, zijn er geen verzoeken ingediend.

De stenen waren omschreven in het bestek, dat aan de gemeenteraad voorgelegd werd en goedgekeurd is. De stenen zijn inderdaad niet goedkoop, maar er zullen er duurdere zijn en ook goedkopere. Het zijn de stenen die beantwoorden aan de voorwaarden van het bestek, dat door de gemeenteraad is goedgekeurd.

Aangenomen.

Agendapunt 12: geen opmerkingen, aangenomen.

13. Pompstation + persleiding Mullem – Project nr. 22.264. Goedkeuring van het ontwerp van uitvoering, het verslag nopens de biedingen, voorlopig bepalen van het stadsaandeel en machtigen aan NV Aquafin tot het gunnen der werken.

Kristof Meerschaut (N-VA) zegt dat het belangrijk zal zijn voor de mensen van Mullem dat de timing van deze werken afgestemd wordt op de planning van de werken die momenteel uitgevoerd worden op de N60. De beide planningen zouden best niet overlappen want het is niet evident om van die kant van de N60 het centrum te bereiken. Ook het kruispunt Vaddenhoek-N60 wordt opengelegd en dat kan bij momenten dramatisch zijn. De faseringen worden dus best eens vergeleken.

Schepen **Guy Hove** vindt dit een zeer nuttige suggestie, die zeker ook zal meegedeeld worden aan Aquafin, die de werken begeleidt en uitvoert.

Aangenomen.

14. Stedelijke sporthal Rodelos: aanstellen studiebureau voor renovatie sporthal – bestek nr. D23512015. Bekrachtiging van de toewijzingsbeslissing dd. 21 maart 2016.

Maarten Blondeel (Sp.a) zegt dat hij bij de bespreking van de principiële beslissing voor het aanstellen van een studiebureau reeds de opmerking maakte dat de raming die voorlag veel te hoog was en hij heeft toen gesuggereerd om een ingenieur voltijds aan te werven in functie van die opdracht. Nu blijkt dat de toenmalige budgettering niet voldoende was en komen we uit op een bedrag van 92.000 euro voor de studie van de renovatie van de sporthal. Hij vindt dat het stadsbestuur de afweging zou moeten maken of er in eigen huis niet de nodige expertise aanwezig is. Dat zou eventueel kunnen in samenwerking met het OCMW. Het OCMW heeft namelijk een ingenieur aangeworven om dergelijke studies goedkoper te kunnen doen.

Het raadslid vindt dat dit in de toekomst zeker overwogen moet worden want dit zal zeker passen bij de grotere organisatie die stad en OCMW in de toekomst zullen zijn.

Schepen **Simoens** (Open VLD) begrijpt dat het geen klein kostenplaatje is, maar het gaat over een ernstig gebouw. De raming voor de renovatiewerken zelf is 2 miljoen euro. In die optiek is het bedrag voor de studie nog binnen de marges.

De schepen stelt verder dat, wanneer we als stad een ingenieur aanwerven, het geen stabiliteitsingenieur is. Hier gaat het over stabiliteit en technieken en dat zijn geen alledaagse zaken. Veiligheid komt voor alles. De sporthal zal ook nog een paar tientallen jaren moeten meegaan na de renovatie, dus een gespecialiseerde ingenieur is noodzakelijk, ook voor het bijstaan van de stadsarchitecte.

Aangenomen.

15. Financiële zaken. Jaarrekening boekjaar 2015 van de verschillende kerkfabrieken.

Kristof Meerschaut (N-VA) stelt vast dat de kerkfabrieken samen een exploitatieoverschot hebben van 206.000 euro. Ook vorig jaar was er een overschot van meer dan 235.000 euro. Hij vraagt zich af of dit geen structureel probleem is wanneer er jaarlijks te veel geld gegeven wordt aan de kerkfabrieken en hij vraagt om dat eens te bekijken.

Schepen **Eeckhaut** (CD&V) antwoordt dat dat jaarlijks bekeken wordt. Ieder jaar bij de opmaak van de begroting wordt bij iedere kerkfabriek nagegaan of wat ze vragen valabel is of niet. Bepaalde

zaken die voorzien zijn worden soms niet uitgevoerd. Het is vergelijkbaar met de begroting van de stad; als er geen overschot is kan het werk niet uitgevoerd worden.

Kristof Meerschaut begrijpt dat er niet te nipt mag begroot worden, maar meer dan 200.000 euro overschot is meer dan de moeite. Hij is dan ook verbaasd dat het jaarlijks bekeken wordt.

Schepen **Eeckhaut** antwoordt dat het over 13 verschillende kerkfabrieken gaat die elk afzonderlijk hun begroting en hun rekening indienen. Indien er slechts één kerkraad zou zijn in de stad zou het gemakkelijker zijn. Dan zou het budget juister en efficiënter kunnen vastgesteld worden.

Kristof Meerschaut antwoordt dat die suggestie van de schepen in de goede richting wijst en stelt dat hierover in de toekomst moet nagedacht worden.

De **schepen** beaamt dat.

Aangenomen.

Agendapunt 16: geen opmerkingen, aangenomen.

Bijkomende agenda

Vragen en voorstellen

Raadslid Roland Van Heddegem (N-VA)

Vraag 1: verbouwing oud-WLZ tot nieuw sociaal huis

De verbouwing van het oud woon-, leef- en zorgcentrum (WLZ) tot nieuw sociaal huis bestaat erin dat het voormalige rusthuis wordt gestript en heringericht om de administratieve diensten (OCMW en sociale dienst) en aanleunende diensten zoals KABA, sociale winkel, het huis van het Nederlands, leerpunt, PISAD, enz. te kunnen huisvesten. Toen OCMW-raadslid Wim Dhondt in mei 2015 vroeg wie dit zal bekostigen antwoordde de OCMW-voorzitter dat het Algemeen Ziekenhuis Oudenaarde (AZO) dit zal betalen volgens het afgesproken canon. Op die manier kan AZO maximaal tot 3.925.217,7 euro financieren, zijnde het bedrag van de canon voor de duur van de overeenkomst (30 jaar).

In de marge van deze schriftelijke vraag stelt het raadslid ook vragen over de erkenning dagopvang, over een halve verdieping die eventueel zou bestemd zijn voor stadsdiensten en over de timing.

Vragen:

- Welk bedrag (reeds betaalde facturen) werd tot op heden reeds aangewend uit de beschikbare pot van het canon?
- Wat is de raming van de kosten die nog betaald moeten worden?
- Zal AZO bereid zijn/in staat zijn om alle verbouwingen te financieren?

Het huidige sociaal huis (modulaire gebouwen) moet volgens de tijdelijke vergunning tegen 7 mei 2017 volledig opgeruimd zijn en het terrein moet in zijn oorspronkelijke staat hersteld zijn.

- Is er reeds een verlenging voor het gebruik van de tijdelijke containers als sociaal huis aangevraagd?

Schepen **Stefaan Vercamer** antwoordt:

- Het dossier erkenning dagopvang kan voor drie jaar verlengd worden en dat is ook zo gebeurd. Of het binnen die drie jaar zal uitgevoerd worden is nog niet beslist.
- Timing verhuis: er was voorzien dat de diensten eind mei hun intrek zouden nemen in de linkervleugel; het zal uiteindelijk half juni zijn.
- De halve verdieping die nog vrij was wordt nu toch bezet, nadat de vraag gekomen is van Netwerk Levensende en van Pisad. Het Bisschopskwartier en het poortgebouw komen vrij.
- Financiering: de investering voor het modulair gebouw en de renovatie is inderdaad ten laste van AZO en het systeem van de canon wordt daarvoor gebruikt.

In 2011 vroeg AZO om de OCMW-diensten, die ondergebracht waren in het Sint-Elisabethgebouw, een andere huisvesting te geven. Het AZO wou er zo vlug mogelijk extra ziekenkamers in maken en dat moest snel gaan omdat anders de investeringskost niet zou kunnen terugbetaald worden via het RIZIV. In 2012 werd een notariële erfpachtovereenkomst opgemaakt. AZO en het OCMW stelden dat in de tussenperiode – tot de renovatie van het vroegere WLZ zou klaar zijn – AZO een modulair gebouw zou optrekken en het ter beschikking stellen van het OCMW. Dit moest een kosteloze, neutrale operatie zijn voor het OCMW. Deze duidelijke afspraak staat in de notariële akte, waarin ook melding gemaakt wordt van een bedrag van 130.000 euro. In een bijlage bij de akte wordt de systematiek van de canon uitgelegd. Op 30 jaar komt het neer op 3,9 miljoen euro.

Tussenkost AZO:

- o Oprichting en afbraak modulaire, tijdelijke gebouwen
- o Kosten renovatie oud WLZ Meerspoort
- o Lopende intrestlasten van de lening voor de financiering van de tijdelijke gebouwen
- o Huuropbrengsten van de tijdelijke gebouwen
- Situatie vandaag: op basis van de aanbestedingen die gebeurd zijn zijn de prijzen gekend. De renovatie van de vier verdiepingen gaat 4.752.000 euro kosten, zonder BTW en zonder ereloonkost. Dit komt neer op 1.080 euro/m², wat een gangbare marktprijs is. Wanneer alles inbegrepen is zal de renovatie 6 miljoen euro kosten.
- Het gelijkvloers, dat nu ook gerenoveerd wordt, samen met de linkervleugel, zit mee in het dossier van de nieuwbouw.

De schepen concludeert dat hij correct zal uitvoeren wat beslist en afgesproken is tijdens de vorige legislatuur.

Roland Van Heddegem merkt op dat de canon nooit goed uitgelegd is aan de OCMW-raadsleden en ook de notariële akte is voor hem niet helemaal duidelijk. Hij maakt zich zorgen dat de rekening uiteindelijk door de stad zal moeten betaald worden. De aannemers moeten nu betaald worden en de bouwheer is het OCMW.

Stefaan Vercamer herhaalt dat er formeel afgesproken is met AZO dat de operatie voor het OCMW kostenneutraal moet zijn.

Wanneer **Roland Van Heddegem** vraagt of er een lening zal aangegaan worden om de aannemers te betalen antwoordt de **schepen** dat hij daarop tijdens een volgende zitting zal antwoorden.

Roland Van Heddegem gelooft niet dat het in orde zal komen zonder dat het ziekenhuis in moeilijkheden zal geraken. Hij vraagt ook of er al een aanvraag gebeurd is om de vergunning voor de

modulaire gebouwen te verlengen. Het gebouw moet tegen 7 mei 2017 afgebroken zijn, maar de verbouwwerken zullen dan nog niet klaar zijn.

Stefaan Vercamer antwoordt dat de sociale dienst na het verlof verhuist naar het sociaal huis; de andere diensten verhuizen eind 2017. Er is nog geen verlenging aangevraagd.

Raadslid **Van Heddegem** zegt dat tijdig aan AZO moet gevraagd worden om de vergunning te laten verlengen.

Stefaan Vercamer antwoordt dat alles goed opgevolgd wordt en dat er een verlenging zal gevraagd worden indien nodig.

Raadslid Kristof Meerschaut (N-VA)

Vraag 1: budget afvalverwerking

Sinds het containerpark niet meer gratis is en daardoor ook het afvaltoerisme nagenoeg weggevallen is, bespaart de stad jaarlijks 620.000 euro. Dit konden we vernemen in een rapport van de stedelijke milieudienst tijdens de commissievergadering op 17 maart 2016. Dit is goed nieuws, want de stad betaalt niet langer voor de verwerking van afval afkomstig van buiten Oudenaarde. Helaas voelen de Oudenaardse gezinnen en bedrijven hier vooralsnog niets van aangezien de belastingen sindsdien ongewijzigd gebleven zijn. De stad heeft in 2015 bij haar inwoners en bedrijven 620.000 euro meer opgehaald dan nodig voor de verwerking van afval.

Vragen:

- Wat is er met het geld uit 2015 gebeurd? Werden er met dit geld projecten uitgevoerd die niet voorzien waren? Zo ja, welke?
- Wat zal de stad in de toekomst doen met deze 620.000 euro inkomsten per jaar die wel nog steeds opgehaald wordt bij de gezinnen en bedrijven, maar niet meer naar afvalverwerking moet gaan?

Schepen **Richard Eeckhaut** antwoordt dat er rekening mee gehouden is bij de opmaak van de begroting 2015; niet de volledige 620.000 euro, maar toch met een goed deel daarvan. Daarnaast lag de aanbesteding voor de verwerking van afval lager in 2015. In de toekomst mogen we verwachten dat het meer is.

De schepen voegt hieraan toe dat afval een grondstof is. Tegenwoordig moet betaald worden voor bepaalde fracties en zijn er kosten voor bepaalde fracties. Het is niet de bedoeling met het geld iets anders te doen, het zit in de globale pot van de begroting. De inkomsten dekken niet alle kosten.

Kristof Meerschaut zegt dat er twee manieren zijn waarop kosten voor afvalverwerking gedekt worden: een directe en een indirecte. Vroeger was het 100% indirect, want het gebeurde via de belastingen; het containerpark was gratis. Nu is een groot stuk ook direct en die directe inkomst volstaat niet om de kosten te dekken. Maar het indirecte gedeelte is er ook nog. Als er inderdaad bij de opmaak van de begroting 2015 al rekening mee gehouden is, over hoeveel gaat het dan?

De **schepen** kent het exacte bedrag niet meer, maar herinnert zich dat het voorziene bedrag tijdens de begrotingsbesprekingen verlaagd is. Er is met een gedeelte rekening gehouden, de rest blijft in de algemene pot van de begroting. Hij voegt eraan toe dat er geen belasting op afval is, het zit vervat in de AGH.

Kristof Meerschaut vraagt nogmaals naar het bedrag en wil de redenering reconstrueren om zo te weten wat er over is.

De **schepen** herhaalt dat het geld niet als dusdanig over is, maar dat het gebruikt wordt om zaken te realiseren die de gemeenschap ten goede komen.

Kristof Meerschaut vraagt waaraan het geld dan uitgegeven is en hij wil weten hoe geredeneerd wordt voor de komende jaren. Blijkbaar zouden de kosten voor ophaling stijgen.

Schepen **Eeckhaut** antwoordt dat de kosten voor ophaling voor een bepaalde tijd vastgelegd zijn. De kilometerheffing zou zeker doorgerekend worden en dat zal bij toekomstige aanbestedingen zeker gebeuren. Ook bij toekomstige aanbestedingen voor het containerpark weet je niet vooraf hoeveel het zal zijn.

De schepen concludeert dat de stad alles zo goed mogelijk probeert te beheren en dat is tot nu vrij goed gelukt. Hij zal het bedrag laten weten aan Kristof Meerschaut, maar kan niet voorspellen wat de besparingen zullen zijn de komende jaren. Er moet eerst geëvalueerd worden.

Raadslid Elisabeth Meuleman (Groen)

Voorstel 1: invoering van schoolstraten

In een krantenartikel van begin vorig jaar lezen we dat 60% van de Vlaamse steden en gemeenten deze bestuursperiode verkeersmaatregelen plant om bewoners op de fiets te krijgen. Vooral 'schoolstraten', waar het verboden is om bij het begin en aan het einde van de schooldag met de auto te rijden, zijn in opmars. Uit het artikel: 'In de buurt van scholen ontstaat vaak verkeerschaos. Ouders zetten hun kinderen af met de auto, leerlingen komen te voet of met de fiets toe en ondertussen moet het gewone verkeer er nog door. Daardoor voelen ouders en kinderen zich vaak onveilig aan de schoolpoort. De Vlaamse steden en gemeenten hebben dit blijkbaar ook begrepen, want uit een grootschalige enquête van Fietsberaad Vlaanderen blijkt dat 12% deze regeerperiode 'schoolstraten' gaat invoeren. Bedoeling is zo meer ruimte aan de kinderen te geven, en de veiligheid aan de schoolpoort te verhogen.'

Een 'schoolstraat' is een straat waarin een school gevestigd is en die twee maal per dag, bij het begin en einde van de schooldag, tijdelijk wordt afgezet voor ingaand gemotoriseerd verkeer gedurende een half uur (met uitzondering van hulpdiensten). Het voornaamste doel is de verkeerschaos bij de start en einde van schooldag te verminderen zodat ouders en kinderen meer geneigd zijn om met de fiets of te voet te komen. Nu wordt dikwijls de chaos als argument gegeven om niet met de fiets of te voet te komen omdat men het te gevaarlijk vindt tussen al die auto's. Ouders die met de auto komen parkeren zich reglementair in de buurt en komen het laatste stukje te voet.

Concreet wordt er aan de ingang van de straat een verplaatsbaar bord gezet door een politieagent of gemachtigd opzichter. Het bord geeft aan dat de toegang voor 30 minuten verboden is.

Deze aanpak biedt talrijke voordelen:

- Minder chaos en dus veiliger voor voetgangers en fietsers
- Meer plaats voor voetgangers en fietsers
- De straat is beter bereikbaar voor hulpdiensten
- Verhoogd wooncomfort voor buurtbewoners
- Kinderen en begeleidende ouders hebben meer beweging

- Minder fijn stof, uitlaatgassen in de buurt van de school, dus gezonder
- ...

Uit een evaluatie van het Gentse 'Proefproject Schoolstraat' van mei 2014 blijkt dat maar liefst 8 op de 10 ouders, leerlingen, schoolmedewerkers en buurtbewoners het een goede maatregel vinden om bij het begin en het einde van een schooldag de straat een half uur af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

Op dit ogenblik is er een concrete vraag van de lagere school in Leupegem om de straat aan de school om te vormen tot schoolstraat. Andere schoolomgevingen zoals in Mater kunnen ook makkelijk ingericht worden als schoolstraat.

Voorstel:

- Het stadsbestuur neemt de nodige maatregelen om de straat ter hoogte van KBO Leupegem in te richten als schoolstraat
- Het stadsbestuur onderzoekt of straten bij nog andere scholen in Oudenaarde en deelgemeenten als schoolstraat kunnen ingericht worden.

Schepen **Lieven Cnudde** (CD&V) antwoordt dat het klopt dat bij het begin en het einde van de schooluren de omgeving van de school vaak chaotisch functioneert, door foutief parkerende ouders, die zo dicht mogelijk bij de ingang van de school willen parkeren.

I.v.m. de situatie aan KBO Leupegem was er al overleg met de directie, de politie en met de wijkagent die schriftelijk aan de alarmbel trok. Er zijn al verschillende voorstellen besproken tussen directie en politie om de ouders te sensibiliseren, maar als de politie niet ter plaatse is lukt het niet.

Het principe van de schoolstraat, waarbij de schoolomgeving voor het autoverkeer wordt afgezet d.m.v. een nadar en gemachtigd opzichter is het schepencollege bekend. Het is ook bekend dat dit systeem in de steden waar het reeds werd uitgetoetst doorgaans positief wordt geëvalueerd.

Een schoolstraat kan niet aan elke schoolomgeving worden toegepast; de omgeving dient zich ervoor te lenen en er zijn een aantal randvoorwaarden van belang.

Er loopt momenteel een onderzoek naar de mogelijkheid voor het invoeren van het principe schoolstraat aan het KBO Leupegem. Het schepencollege heeft vorige week het principe goedgekeurd om een schoolstraat in te voeren in Leupegem, maar in eerste instantie wordt een overleg ingepland met de school en de buurt om het draagvlak voor het invoeren van een schoolstraat te peilen. In een latere fase kan bekeken worden of het elders ook mogelijk is.

Het voorstel van Elisabeth Meuleman is dus goedgekeurd.

Vraag 2: 60^{ste} verjaardag Jotie T'Hooft

Op maandag 9 mei zou Jotie T'Hooft 60 geworden zijn. De nationale geschreven pers toonde interesse en wil naar aanleiding van deze verjaardag iets doen. Daarbovenop werd gevraagd of de stad samen met dit persorgaan iets wil organiseren.

Vragen:

- Is de stad ingegaan op de uitnodiging en zal ze samen met dit persorgaan iets organiseren?

- Neemt de stad zelf initiatief om iets te organiseren naar aanleiding van de 60^{ste} verjaardag van de bekendste dichter van onze stad?

Schepen **Guy Hove** (Open VLD) antwoordt dat de bibliotheek en de dienst cultuur daarmee bezig zijn. Ze willen deze verjaardag niet onopgemerkt laten voorbijgaan. Op 8 mei 2016 voorzien zij een programma rond Jotie in de bibliotheek. Dit wordt uiteraard via alle perskanalen bekendgemaakt, maar echt samenwerken met de pers is dit niet. Zij vroegen wat wij van plan waren rond Jotie 60 jaar en willen daar aandacht aan besteden.

Wij plannen in 2017 de herdenking van het overlijden van Jotie. Hij is gestorven op 6 oktober 1977, volgend jaar is het dus 40 jaar geleden. Dan voorzien wij onder andere een avond rond de literaire tijdgenoten van Jotie.

Raadslid Steven Bettens (Groen)

Vraag 1: fietsoversteek aan de kerk in Leupegem

Volgens de notulen van het schepencollege van 29 maart II zou er eindelijk werk gemaakt worden van een veilige oversteek ter hoogte van de kerk in Leupegem. Indien dit effectief zo is, juicht Groen deze beslissing uiteraard toe. De vraag voor een veilige oversteek is in politieke termen heel oud, heeft Groen tijdens deze en de vorige legislatuur hier al meermaals gesteld en werd begin vorige maand kracht bijgezet door 150 fietsers die vroegen er prioritair werk van te maken.

In de notulen lezen we dat het college akkoord gaat met een voorstel tot onderzoek naar 'prefinanciering ondertunneling N8'.

Vragen:

- Wat houdt deze prefinanciering concreet in? Hoe werkt dergelijke prefinanciering? Zijn er andere dossiers waarbij de stad werken startte via prefinanciering?
- Welke stappen werden al ondernomen?
- Welke timing heeft het stadsbestuur voor ogen?

Schepen **Lieven Cnudde** (CD&V) antwoordt dat ook het schepencollege de bezorgdheid deelt en dat de vraag naar een veilige fietsoversteek aan de kerk van Leupegem al op verschillende fora besproken is. AWV, de stad en de provincie zijn op dit vlak partners. Onlangs werden stukken fietssnelwegen ingereden en bij die gelegenheid is het ook nog eens aangekaart bij gedeputeerde Hertog.

De concrete vragen naar de modaliteiten zijn voorbarig, gezien de technische mogelijkheid nog nader moet worden onderzocht. We laten het dossier niet liggen en zullen de modaliteiten meedelen eens we ze zelf kennen; we kunnen dus ook nog geen timing voorstellen.

Steven Bettens zegt dat hij hoopt dat er verder zal 'gestreden' worden voor een veilige fietsoversteek. Blijkbaar is er een voorkeur voor een ondertunneling.

Lieven Cnudde antwoordt dat alle mogelijkheden afgewogen werden met de provincie op basis van verschillende studies en blijkbaar zou een ondertunneling het meest aangewezen zijn.

Vraag 2: Grote Prijs 'Een borduur voor je stuur'

Recent werd aan de kant van het stadscentrum het fietspad langs de Schelde tussen de ophaalbrug en de Matthijs Casteleinstraat aangelegd. Dit fietspad maakt deel uit van de fietssnelweg Gent –

Oudenaarde – Kluisbergen. Tussen de ophaalbrug en de Smallendam komen drie straten uit op de Margaretha van Parmastraat, de straat waarlangs dit stuk fietssnelweg werd aangelegd: de Grachtschelde, de Kasteelstraat en de Jan zonder Vreeslaan. Fietsers die vanuit een van deze drie zijstraten het tweerichtingsfietspad langs de Schelde op willen rijden, moeten eerst de straatgoot dwarsen en vervolgens over een borduur. De fietsers die vanop het fietspad langs de Smallendam het fietspad langs de Schelde op willen, wordt het nog moeilijker gemaakt. Het fietspad langs de Smallendam stopt door recent uitgevoerde werken abrupt ter hoogte van de toegang tot het Apostolinnenplein. Fietsers moeten er over een hoge borduur, komen dan op een ruimte in kassei om vervolgens op het fietspad langs de Schelde te komen.

In het Vademecum Fietsvoorzieningen lezen we onder hoofdstuk 4.3.3: ‘volledig vermijden van een goot en boordsteen bij het begin en aan het einde van een fietspad en bij elke kruising van een rijweg. Het materiaal van het fietspad moet naadloos aansluiten aan het materiaal van de rijweg en liefst worden doorgetrokken over de rijweg, eventueel verhoogd.’ Het vademecum is digitaal raadpleegbaar via de link www.mobielvlaanderen.be/pdf/vademecum/hfdst41.pdf

Vragen:

- Wil de stad de nodige maatregelen nemen en voor de voorlopige oplevering van dit fietspad en de andere omgevingswerken, goten en boordstenen wegwerken?
- Op welke manier zullen de fietspaden langs beide zijden van de Smallendam aansluiten op het nieuw aangelegde fietspad langs de Schelde?
- Tijdens de gemeenteraad van 14 december 2015 stelde Groen een fiets- en voetgangerstoets bij openbare werken voor, zodat de situatie voor de zachte weggebruiker minstens even goed of, indien mogelijk, beter wordt. De bevoegde schepen antwoordde het voorstel te bespreken op een commissie. We herhalen onze vraag voor dergelijke toets op comfort en veiligheid van de zachte weggebruiker.

Schepen **Guy Hove** (Open VLD) antwoordt dat hij er zelf ook al opmerkingen over gemaakt heeft tijdens de commissie, maar stelt dat bij de opmaak van plannen niet over één nacht ijs gegaan wordt.

Het recent aangelegde traject langsheen Marlboroughlaan, Margaretha van Parmastraat en Jan Van Pameleplein werd voorafgaandelijk aan de uitvoering door verscheidene commissies nagekeken, getoetst aan het vademecum fietsvoorzieningen en goedgekeurd zonder opmerking over materiaalkeuze of overgang.

Gedeelte Margaretha Van Parmastraat – Marlboroughlaan (kruispunt ophaalbrug) en gedeelte Jan Van Pameleplein:

2/4/2015: GBC (Gemeentelijke Begeleidingscommissie)

15/6/2015: RMC (Regionale Mobiliteitscommissie) – kwaliteitsadviseur

Gedeelte Margaretha van Parmastraat (tussen Grachtschelde en Jan Zonder Vreeslaan):

20/11/2015: GBC

21/12/2015: RMC – kwaliteitsadviseur

In GBC worden onder andere het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) – afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (BMV), AWV en Provincie Oost-Vlaanderen dienst Mobiliteit vertegenwoordigd.

Een RMC wordt geleid door een kwaliteitsadviseur van BMV.

De werken aan het Jan Van Pameleplein zijn nog steeds in uitvoering. De borduren in Smallendam zullen verlaagd worden om het comfort van de fietsers te verbeteren.

De meeste dossiers met betrekking tot fietspaden, zeker wanneer ze gesubsidieerd worden, moeten het traject van GBC en RMC doorlopen.

Onlangs werd samen met collega schepen Cnudde beslist dat er maandelijks overleg moet zijn tussen de diensten mobiliteit en openbare werken. Er is ook een voorstel om een gezamenlijke commissie openbare werken-mobiliteit te organiseren.

Steven Bettens vindt dit laatste een heel goed voorstel. Blijkbaar moet inderdaad een heel traject van GBC's en RMC's afgelegd worden, maar men kan zich afvragen of die mensen zelf wel fietsen.

Het raadslid stelt dat de fietssnelweg wel OK is, maar je moet erop geraken. Er zijn volgens hem voldoende goede voorbeelden – bv. fietsoversteek Matthijs Casteleinstraat – en hij stelt voor om de fietsersbond te betrekken bij de initiële opmaak van plannen.

Raadslid Tim Vanderhaeghen (Groen)

Vraag 1: verhuur camping

Verhuur camping aan Roompot en Team Roompot, een wielploeg die deelnam aan de Ronde van Vlaanderen.

Na een snelle procedure konden zij de camping voor 6 maand huren. Daarvoor werd overeengekomen dat de stad het onderhoud en de nutsvoorziening in orde zou brengen. Tijdens de Ronde werd deze uitgebaat, maar nu is daar niet veel leven meer te bespeuren.

Vragen:

- Hoeveel bedraagt de huurprijs voor deze 6 maand?
- Het contract is voor 6 maand, maar Team Roompot is niet meer aanwezig. Wat nu? Wie is verantwoordelijk voor onderhoud en gebeurlijke incidenten?
- Balans van de hele operatie: wat heeft dit aan de stad gekost (opkuis, in orde maken van nutsvoorzieningen,...)
- Is er geen dubbele verhuur met de goedkeuring aan the Outsider (zie notulen van het schepencollege van 15 maart 2016)

Burgemeester **De Meulemeester** (Open VLD) antwoordt dat de camping verhuurd werd om niet. Het contract geldt voor zes maand en in de overeenkomst staat voor welke delen inzake onderhoud de huurder verantwoordelijk is. De kosten die de stad heeft gemaakt zijn het ruimen van beerputten voor 3.500 euro, douche en toilet voor 2.600 euro, elektriciteit in de sanitaire blokken voor 1.850 euro en het vegen en het verwijderen van veegafval, aanvankelijk met eigen materieel, maar dan uitbesteed voor 8.100 euro. De balans naar bezetting was positief, de dienst toerisme kon op het eind geen mensen meer naar daar doorsturen. Er is geen dubbele verhuur met The Outsider, het betreft hier het deel dat gelegen is tussen de Donkstraat en de Donkvijver.

De burgemeester voegt hieraan toe dat Oudenaarde 14 dagen lang wereldnieuws was en dat dankzij de publiciteitscampagne van Team Roompot er ook veel meer Nederlanders naar Oudenaarde gekomen zijn voor de Ronde. Ook voor het fietstoerisme het jaar door spant Nederland de kroon.

Tim Vanderhaeghen zegt dat het inderdaad goed is dat we mensen het hele jaar door kunnen ontvangen, het is dus ook goed dat ze het hele jaar zouden kunnen kamperen. Het contract is voor zes maand, wil dat dan zeggen dat er niemand anders iets tijdelijk kan organiseren op de camping?

De **burgemeester** kent nog geen verdere initiatieven van Team Roompot. Wanneer zich andere mogelijkheden van verhuur voordoen kan dat samen met Roompot besproken worden. De stad staat open voor alle initiatieven. Binnenkort is er opening der biedingen voor de permanente uitbating; we gaan dan zien wat de toekomst brengt. We hopen samen met u dat de camping zo vlug mogelijk ten volle kan benut worden. De stad zal zorgen voor verder onderhoud.

Tim Vanderhaeghen zegt dat het ijdele hoop is dat Team Roompot daar nog iets zal organiseren.

Raadslid Maarten Blondeel (Sp.a)

Vraag 1: snoeiwerken in het Liedtspark

Toelichting:

Op mijn eerdere vraag op de gemeenteraad van 22/02/2016 antwoordde de schepen: 'dat de hagen niet meer dan 20 à 25 cm werden ingekort en dit door een al te enthousiaste medewerker.' Niet meer en niet minder.

Op 24/02/2016 werd door de inspecteur onroerend erfgoed een proces-verbaal afgesloten waarin duidelijk en expliciet sprake is van een 'misdrijf onroerend erfgoed'. De overtreding is strafrechtelijk sanctioneerbaar.

Volgende vaststellingen werden gedaan:

- Werken zijn uitgevoerd zonder toelating en zonder vergunning
- De onderbeplanting aan de border aan de Parkstraat en Dijkstraat is volledig met de grond gelijk gemaakt en gerooid waardoor de bufferfunctie totaal is weggevallen
- Ook een 15-tal bomen werd tot aan de grond afgezaagd
- De inkorting van de haagbeuk met maximum 25 cm kan niet, gelet op de diameter van de doorgezaagde takken
- Een afsluiting werd geplaatst zonder vereiste toelating
- Ook reeds oudere schade aan het park werd vastgesteld: bij werken aan de Ravelijn werden verschillende bomen beschadigd die waarschijnlijk zullen afsterven
- De betonnen brug is erg verwaarloosd
- In de Ravelijn komen overlopen van privéterreinen terecht. Zijn deze bekend en aanvaard door de stad en waartoe zijn deze overlopen in gebruik?

Concluderend wordt gesteld dat door de kaalslag een zeer open karakter is ontstaan dat de intrinsieke waarden van het park in Engelse landschapsstijl ernstig verstoort. De werken hebben een negatieve impact op de artistieke waarde van het park.

Vragen:

- Door wie en op welke wijze werd opdracht gegeven tot de snoeiwerken en rooiingswerken?
- Zijn de voormelde overlopen in de Ravelijn de stad bekend en door haar aanvaard en weet de stad waartoe deze overlopen in gebruik zijn?
- Welke stappen werden reeds ondernomen om tot een minnelijke schikking met de inspecteur onroerend erfgoed te trachten te komen?

Schepen **Guy Hove** (Open VLLD) zegt dat hij al die vragen al eerder beantwoord heeft en verwijst naar een eerder beknopt verslag. De laatste jaren zijn veel investeringen gebeurd in het Liedtspark: het ravelijn is in vier fasen gerestaureerd en ook een deel van de omgevingswerken nieuwe academie situeren zich in het park.

De snoeiwerken kaderen in een nota van het schepencollege van 9/2/2015. Erfgoed werd van de planning op de hoogte gesteld. Een aanvraag tot toelating is verstuurd naar Erfgoed op 1/12/2015. Op 16/12/2015 kwam de toelating van Erfgoed bij de stad via aangetekend schrijven. Ondertussen was er ook contact waarbij gezegd werd dat voor normale onderhouds- en snoeiwerken geen toelating van het Agentschap nodig was. Daarom werden die werken uit de toelating geschrapt. Het gaat hier dus over een misverstand waarbij de groendienst een andere interpretatie had dan die van Erfgoed. Bij het snoeien hebben ze de heesters ook gesnoeid denkende dat het normaal snoeiwerk was, omdat die heesters en bomen nooit formeel aangeplant werden; het was eigenlijk wildgroei.

Op 9/2/2016 was er een inspectie van Erfgoed in het Liedtspark en op 18/2/2016 hadden ze een onderhoud met de groendienst. Er werd toelichting gegeven bij de PV van vaststelling die gemaakt is op 24/2/2016.

Naar aanleiding hiervan werden intussen met Onroerend Erfgoed nieuwe afspraken gemaakt naar herstelling toe.

- Een beplantingsplan van de gesnoeide en deels gerooide border werd samen met een aanvraag van toelating aan of in beschermd onroerend erfgoed reeds overgemaakt. De eerste nieuwe aanplantingen zijn intussen ook reeds uitgevoerd.
- Een tweede maatregel is opmaak beheerplan. Het beheerplan dient zowel bouwkundig (kasteel) als landschappelijk (park) te worden opgemaakt. Alles dient dan gebundeld te worden tot één geheel. Een beheerplan van het volledige park is momenteel, in afspraak met Onroerend Erfgoed in de maak. Dit beheerplan is inclusief een minnelijke schikking, er zijn dus geen verdere gevolgen.
- Er blijft permanent overleg met Onroerend Erfgoed en er is ook een boomchirurg ingeschakeld.

Wat de overlopen betreft: deze zijn inderdaad bij de stad bekend en aanvaard. Het betreft regenwaterafvoeren van de daken van aanpalende gebouwen.

Maarten Blondeel vindt dat er een belangrijk verschil is tussen februari en nu. De schepen spreekt nog altijd over een 'misverstand', hoewel het nu gaat over een 'misdrijf'. Er wordt opnieuw verwezen naar een nota die het raadslid nog niet gezien heeft. Hij stelt verder dat het precies mensen van de groendienst waren die adviseurs waren bij de beschermingsprocedure. Diezelfde mensen die daar nu nog werken weten volgens het raadslid maar al te goed hoe het park moet zijn en hoe het moet beschermd worden. Hij gelooft niet dat die mensen zomaar zelf zouden beslissen om zo drastisch tewerk te gaan. De schepen weigert te zeggen wie in dit dossier opdracht gegeven heeft en niemand wenst blijikbaar verantwoordelijk te zijn. Hij herhaalt dat hij graag die nota zou zien.

Guy Hove antwoordt dat hij eerder gezegd heeft dat er in de nota sprake was van 12 verbeterwerken. Eén ervan is kwalitatief beter onderhoud. Hij voegt eraan toe dat alle nota's van het college toegankelijk zijn voor iedereen en dat hij dus niets verbergt.

Vraag 2: verlichting in de bibliotheek

Toelichting:

De verlichting in de leeszaal van de bib dateert reeds van 1993. Deze verlichting is al geruime tijd in lamenteuze toestand.

Ondanks de vernieuwing van de inkomhalie werd de verlichting van de leeszaal niet aangepakt.

Vragen:

- Waarom werd geen nieuwe verlichting voorzien in de leeszaal tegelijkertijd met de vernieuwing van de inkomhalie?
- Kan de stad spoedig werk maken van een leeszaal met verlichting die naam waardig?

Schepen **Hove** antwoordt dat er de laatste jaren heel wat geïnvesteerd is in de infrastructuur van de bibliotheek. De vernieuwing van het dak, de volledige herinrichting van de inkom, de volledige renovatie van de jeugdafdeling in de kelderverdieping, het volledig herschilderen van alle verdiepingen. Dit moet om budgettaire redenen gespreid worden over een aantal jaren. De verlichting van de leeszaal is de laatste fase van de renovatie. De verlichting werd aangekocht eind vorig jaar voor een bedrag van 15.887,32 euro. Deze armaturen moeten geplaatst worden door onze technische dienst en iedereen weet dat het al een heel druk voorjaar geweest is voor deze mensen. Zij beginnen heel binnenkort aan de plaatsing van de verlichting.

Raadslid Dagmar Beernaert (Sp.a)

Vraag 1: herbestemming parochiekerken Oudenaarde

In het bestuursakkoord beloofde de meerderheid dat er werk zou gemaakt worden van medegebruik of herbestemming van de parochiekerken op grondgebied Oudenaarde. Iets wat overigens al in 2011 door de Vlaamse regering aan de lokale besturen werd gevraagd in de conceptnota 'Een toekomst voor de Vlaamse parochiekerk' en vervolgens werd herhaald in een omzendbrief.

In januari 2016 konden we vernemen dat Oudenaarde nog geen zicht heeft op een mogelijke herbestemming van de parochiekerken op haar grondgebied, er is nog geen kerkplan. Verder dan het benoemen van een hoofdkerk (Sint-Walburgakerk) kwam het vooralsnog nog niet.. Er wordt momenteel een inventaris opgemaakt. Nochtans dwingt de situatie op het terrein (toenemende financiële lasten en verminderd aanbod aan erediensten) er toe om snel werk te maken van concrete oplossingen voor de herbestemming van de kerken.

Op 1 februari 2016 werd het projectbureau herbestemming parochiekerken gelanceerd. Vanaf nu kunnen lokale besturen door middel van een eenvoudige administratieve procedure een aanvraag indienen bij het 'projectbureau herbestemming parochiekerken'. Aanvragers kunnen een haalbaarheidsstudie uitvoeren naar de potentiële herbestemming van een parochiekerk. De aanvragen moesten voor 29 februari ingediend worden.

Daarom volgende vragen:

- Wat is de stand van zaken in het dossier van de herbestemming van de Oudenaardse parochiekerken?
 - o Werd de inventaris ondertussen afgerond?
 - o Wat zijn de conclusies?
- Is het stadsbestuur overtuigd dat de belofte om tot herbestemming over te gaan zoals vermeld in het bestuursakkoord gehaald kan worden?

- Zo ja, welke stappen zal de meerderheid hiertoe ondernemen?
- Werd er door stad Oudenaarde een aanvraag ingediend bij het projectbureau om de situatie op Oudenaards grondgebied mee te analyseren?
 - Zo neen, waarom niet?
 - Zo neen, overweegt stad Oudenaarde om in te tekenen op een volgende projectoproep?

Schepen **Richard Eeckhaut** (CD&V) antwoordt dat de inventaris klaar is, maar er zijn nog geen conclusies. Hij wijst erop dat iedere kerkfabriek afzonderlijk rechten heeft. Er zijn nog 13 erg geëngageerde kerkfabriekbesturen, die verantwoordelijk zijn voor het onderhoud, het burgerlijke en materiële aspect van de kerk. De geestelijken zijn verantwoordelijk voor het geestelijk aspect. Binnen de parochieploegen is al veel gedebatteerd en er zijn tien parochies die samen aan het werken zijn. Ook de kerkfabrieken van kerken waar geen vieringen meer zijn houden vast aan hun plichten. De besturen zijn verkozen voor een bepaalde periode en willen de kerk blijven beheren. Het stadsbestuur doet het mogelijke om kerken vrij te krijgen.

De schepen zegt dat de onderhandelingen iets vertraagd zijn omdat de voorzitter van het centraal kerkbestuur een tijd ziek geweest is. De eerstvolgende vergadering vindt plaats in mei en dan wordt besproken welke kerken eventueel zouden vrijgegeven worden en welke kerkbesturen eventueel kunnen samensmelten. Dit zijn echter louter suggesties.

Wanneer vandaag gevraagd wordt om iets te mogen organiseren in een kerk, en het schaadt het religieuze niet, is er altijd bereidheid tot samenwerken. Maar dat is nog iets anders dan een kerk vrijgeven.

Er is nog geen projectaanvraag ingediend want er zijn nog geen vrije kerken.

De schepen is hoopvol dat er tegen het einde van de legislatuur iets zal gerealiseerd zijn.

Dagmar Beernaert begrijpt uit het antwoord dat de geesten nog niet rijp zijn en dat er binnen alle kerkfabrieken conservatief gereageerd wordt. Ze begrijpt niet dat het elders wel kan, bijvoorbeeld in Maarkedal, en niet in Oudenaarde.

Schepen **Eeckhaut** herhaalt dat de stad niet zomaar een kerkfabriek kan opheffen, dat moeten ze vrijwillig doen. Er moet ook rekening gehouden worden met het bisdom. Zowel de stad als het bisdom moet de begrotingen van de kerkfabrieken goedkeuren.

De schepen zegt dat de stad zoveel mogelijk druk zal zetten om te kijken op welke manier er serieuze oplossingen kunnen gevonden worden. Hij verwijst ook naar een raadscommissie die samen met de kerkfabrieken plaatsvond en hij hoopt er in alle openheid nog een te kunnen houden.

Vraag 2: parkeerbeleid Oudenaarde

De heraanleg van de Markt en het bijhorende schrappen van een groot aantal parkeerplaatsen op de Markt zal een groot effect hebben op de mobiliteit en het parkeerbeleid in onze stad.

Het stadsbestuur ging er steeds prat op dat er na de heraanleg van de Markt evenveel betalende als niet-betalende parkeerplaatsen zullen beschikbaar zijn als ervoor. Op de commissie mobiliteit werd duidelijk dat de meerderheid in het kader van het parkeerbeleid in Oudenaarde denkt in het werken in verschillende fases (de zogenoemde 'schillen'). Uit de bespreking bleek dat de plannen die voorliggen voor de zogenoemde tweede schil mogelijk betaalparkeren op verschillende parkings die vandaag niet te betalen zijn, overwegen.

Vorige maand werd duidelijk dat NMBS concrete plannen heeft om de parking voor en achter het station in Oudenaarde betalend te maken.

Daarom volgende vragen:

- Overweegt stad Oudenaarde om (een deel van) de nieuwe parking Meerspoort-Noord (vandaag niet-betalend) betalend te maken?
- Overweegt stad Oudenaarde om (een deel van) de parking aan de Ham (vandaag niet-betalend) betalend te maken?
- Welke timing voorziet het stadsbestuur omtrent een beslissing hierover?
- Op de vorige gemeenteraad engageerde de meerderheid zich ertoe om overleg te plegen met NMBS over de plannen om de stationsparking betalend te maken. De plannen zijn zeer concreet en zouden op korte termijn uitgevoerd worden.
 - o Heeft het overleg tussen stad Oudenaarde en de NMBS reeds plaatsgevonden?
 - o Wat zijn de resultaten van het overleg?
 - o Is er reeds duidelijkheid over de praktische maatregelen om de parking betalend te maken en de timing hiervan?
 - o Vond er reeds overleg plaats met de horeca- en handelszaken? Met de buurtbewoners?

Daar de meeste vragen reeds eerder aan bod kwamen, wordt enkel de laatste vraag over de stationsparking behandeld.

Schepen **Lieven Cnudde** (CD&V) antwoordt dat er overleg is met de NMBS op woensdag 27 april 2016. Er is nog geen duidelijkheid over de praktische maatregelen en er is nog geen overleg geweest met andere betrokkenen.