

## Gemeenteraad 25 september 2017

Burgemeester **Marnic De Meulemeester** (Open VLD) verwelkomt iedereen. Schepen Dossche (Open VLD) is verontschuldigd.

### 1 Brownfieldconvenant site Saffre Frères. Goedkeuring

De **burgemeester** zegt dat er tijdens een commissievergadering een toelichting gegeven werd bij het masterplan door Re-Vive en vandaag kwam ook een advies van de seniorenraad toe. Dat advies zal in het verdere verloop van het dossier meegenomen worden. Binnenkort is er nog een infovergadering en daarna zal het openbaar onderzoek starten.

Wanneer **Steven Bettens** (Groen) vraagt of de agendapunten 21 en 22 nu ook behandeld worden, gezien het masterplan vernoemd wordt, antwoordt de burgemeester dat die straks zullen behandeld worden. Nu gaat het over de Brownfieldconvenant.

**Kristof Meerschaut** (N-VA) heeft een kleine informatieve vraag. In de ontwerpbeslissing staat dat een deel van de loods buurtoverschrijdend moet zijn en dat de stad daarvoor 200.000 euro reserveert. Er wordt een ruimte van 120 m2 voorzien, maar in de convenant staat 150 m2. Kan men eens nagaan waar dat verschil zit en welke oppervlakte correct is.

De **burgemeester** belooft dat dit zal nagegaan worden.

Aangenomen.

### 2 Brownfieldconvenant site Alvey. Goedkeuring addendum.

**Steven Bettens** (Groen) merkt op dat dit agendapunt op de gemeenteraad komt omdat er een andere eigenaar is en een aantal wijzigingen in de convenant moet komen. Tijdens de gemeenteraad van september 2014 heeft Groen tegengestemd omdat de fractie opmerkingen had bij de aanvraag. In het dossier dat nu voorligt ontbreekt de aanvraag tot het bekomen van een Brownfieldconvenant, dus men kan niet weten of die gewijzigd is. Indien de aanvraag gelijk gebleven is, vraagt Groen de stemming en zal de fractie tegenstemmen.

Schepen **Richard Eeckhaut** (CD&V) antwoordt dat wat voorligt alleen een overdracht van de convenant is, zoals hij eerder werd goedgekeurd.

#### Stemming:

Voor: Open VLD, CD&V, Hilde De Smet en Bruno Van Waeyenberghe (onafh.)

Tegen: Groen

Onthouding: N-VA, Sp.a

### 3 Motie aan de Belgische regering om het verbodsverdrag op kernwapens te ondersteunen

Burgemeester **De Meulemeester** (Open VLD) licht toe dat het schepencollege zich geëngageerd heeft om aan de gemeenteraad een motie voor te leggen, waarbij de stad aan de federale overheid een verbod op kernwapens vraagt. Als lid van het internationaal netwerk van Mayors for Peace lijkt het de burgemeester een krachtig en waardevol signaal dat de gemeenteraad wil uitsturen. Hoewel de koude oorlog al een lange tijd voorbij is, blijft deze problematiek nog actueel, cfr. het recent conflict tussen de Verenigde Staten en Noord-Korea. Van de nucleaire afbouw die als sinds de jaren '60 beloofd wordt komt jammer genoeg weinig in huis en zolang er nucleaire wapens bestaan is de kans op het gebruik ervan reëel. Net zoals eerder al chemische wapens verboden werden, vragen wij ook een verbod op kernwapens.

Dit verbod werd vorig jaar reeds behandeld door de Verenigde Naties en 123 landen keurden een resolutie goed. België was één van de 38 landen die tegen stemden. Daarom vragen verschillende steden en gemeenten, waaronder nu ook Oudenaarde, via het netwerk Mayors for Peace, aan de Belgische regering om constructief mee te werken aan een verbodsverdrag op kernwapens. Na goedkeuring van de motie zal een schrijven gericht worden aan de eerste minister, de minister van buitenlandse zaken en de minister van defensie.

Aangenomen.

#### **4 Motie tegen de mogelijke verhuis van de algemene administratie Patrimoniumdocumentatie van Oudenaarde naar Zottegem**

Burgemeester **De Meulemeester** (Open VLD) licht toe dat personeelsleden van het kadaster in de Louise-Mariekaai berichten zouden gehoord hebben dat zij wegens plaatsgebrek zouden moeten verhuizen naar Zottegem. Hier werken 11 mensen, in Zottegem 4 en blijkbaar zou er een verhuis naar Zottegem gepland zijn. De burgemeester stelt dat de stad al het mogelijke moet doen om op zoek te gaan naar een mogelijk alternatief om deze administratie hier te kunnen houden. Hij stelt voor hierover een schrijven te richten aan de minister van financiën.

Aangenomen.

#### **5 Gemeentelijk aanvullend reglement op de politie van het wegverkeer betreffende P-plaats voorbehouden voor personen met een handicap in de Dijkstraat, fietspaden Matthijs Casteleinstraat, tonnagebepanking Robert de Preesterstraat, elektrische laadpalen, aslijn Smallendam, voetgangersoversteek Rekkemstraat.**

**Steven Bettens** (Groen) stelt vast dat een van de punten bij dit dossier het aanduiden is van een fietspad op de Matthijs Casteleinstraat. Het gaat om een tijdelijke maatregel in afwachting van de aanleg van een fietssnelweg, maar hoe ziet u de realisatie van deze fietspaden? Er komen langs beide zijden fietspaden. Is er nog plaats om te parkeren ook en, zo ja, hoe en waar zal dat gebeuren?

**Maarten Blondeel** (Sp.a) vindt het zeer positief dat er op de Matthijs Casteleinstraat werk gemaakt wordt van een fietspad, maar volgens hem is er in het reglement een stukje vergeten. Er wordt een fietspad voorzien aan beide zijden tussen de fietsoversteek en het kruispunt met Smallendam. Voorbij het kruispunt Smallendam richting Walburgakerk is reeds een fietspad voorzien. Aan de andere zijde, tussen Doornikstraat en de fietsoversteek, is er een stukje fietspad tot ongeveer aan de garage Callens, maar daarna stopt het fietspad. Er is dus een stuk vergeten van aan de garage tot aan de fietsoversteek. Is dat een vergissing of heeft u daar bewust voor gekozen?

Schepen **Cnudde** (CD&V) antwoordt dat voorbij het kruispunt naar Smallendam langs beide zijden een fietspad met stippellijnen zal komen en er zal enkel nog langs de kant van parking De Ham kunnen geparkeerd worden. Langs de kant van de spoorweg, waar nu reeds een fietspad is, is er een inham waar wel nog kan geparkeerd worden, maar verder, waar de stippellijnen stoppen, wordt de stippellijn doorgetrokken tot aan de fietsoversteek en daar is parkeren niet meer mogelijk. Aan de andere zijde, kant parking De Ham, komt een volwaardig fietspad vanaf de oversteek, maar daar kan wel nog geparkeerd worden. De weg is voldoende breed om nog langs één zijde te laten parkeren. Men blijft steeds naast het voetpad fietsen.

**Steven Bettens** vraagt of er al zicht is op de realisatie van de fietssnelweg.

Schepen **Cnudde** antwoordt dat de stad op termijn aan het rond punt een veilige oversteek wil realiseren. De optie is om dat bovengronds te doen.

Op de vraag van Maarten Blondeel antwoordt de schepen dat het nu de bedoeling is de fietspaden aan te leggen zoals ze in het dossier beschreven staan. Tellingen tonen aan dat de meeste fietsers richting Spei rijden ter hoogte van de fietsdoorsteek.

**Roland Van Heddegem** (N-VA) heeft het over de aslijn in de Smallendam. Als zijn voorstel in de bijkomende agenda zou gevolgd worden, dan kan dat verdwijnen, want waarom gaat die aslijn er komen? Omdat er regelmatig links geparkeerd wordt. Het probleem in Oudenaarde is dat men zowel rechts als links parkeert. Als zijn voorstel gevolgd wordt zou dat niet meer nodig zijn.

Schepen **Cnudde** antwoordt dat het voorstel van Roland Van Heddegem niet zal gevolgd worden.

**Maarten Blondeel** begrijpt de redenering van de schepen niet goed. Er is daar nu al een stuk fietspad in beide richtingen en, zoals meermaals aangehaald, creëer je een zeer gevaarlijke situatie omdat het fietspad nu uitkomt op geparkeerde wagens. Ofwel is het te gevaarlijk en verbied je het voor fietsers, die dan maar de afslag in één of andere richting moeten nemen. Nu maak je het nog gevaarlijker. Het raadslid vraagt om een veiliger oplossing uit te tekenen dan wat vandaag voorligt.

Schepen **Cnudde** herhaalt dat het fietspad stopt aan de fietsdoorsteek en daar gaan de meeste fietsers richting Spei.

#### Stemming:

Voor: Open VLD, CD&V, Hilde De Smet en Bruno Van Waeyenberghe (onafh.)

Tegen: Sp.a

Onthouding: Groen en N-VA

## **6 Oprichting onderwijsraad (adviesraad) en goedkeuring statuten**

Schepen **Lieven Cnudde** (CD&V) zegt dat het oprichten van een adviesraad niet alle dagen gebeurt en ook niet van vandaag op morgen. Het gebeurt als het ware op een embryonale wijze. Uur na uur, overleg na overleg, dag na dag is iets nieuws tot stand gekomen vanuit geregeld overleg tussen directieleden van verschillende scholen van verschillende onderwijsnetten, die al mooie ideeën hebben gelanceerd. Enkel de onderliggende structuur was nog nodig en die ligt nu voor, samen met de statuten. Zij die aan de wieg stonden en nog staan van OOR, Oudenaardse Onderwijsraad, zijn vol enthousiasme, vandaar dat aan de gemeenteraad gevraagd wordt dit goed te keuren.

**Elisabeth Meuleman** (Groen) wil vooraf zeggen dat ze heel blij is dat er een onderwijsraad komt in Oudenaarde en dat het goed is, hoewel er geen stedelijk onderwijs meer is behalve DKO, dat er gekeken wordt hoe het Oudenaards onderwijs, met flankerende maatregelen, kan ondersteund worden. Netoverschrijdend kunnen een aantal problematieken aangekaart worden, zaken die voor alle scholen en alle netten hetzelfde zijn, of het nu gaat over mobiliteit of de spijbelproblematiek of de aansluiting van de arbeidsmarkt bij het onderwijs.

Het raadslid vraagt waarom dit beperkt wordt tot het lager onderwijs. Ze begrijpt dat de raad geleidelijk moet groeien, maar de mobiliteitsproblematiek en spijbelen stopt niet op 12 jaar; dat is netoverschrijdend, maar ook leeftijdsoverschrijdend. Voor het secundair onderwijs is er op vlak van flankerende maatregelen veel te doen, dus beperk het niet. De samenwerking tussen DKO en regulier onderwijs staat voorop, maar ook dat is relevant voor het secundair onderwijs.

Het raadslid stelt verder dat Groen een probleem heeft met de statuten, want daar staat in dat de schepen ook deel uitmaakt van de stuurgroep of raad van bestuur. In zowat alle andere adviesraden is dat niet het geval. Nu creëer je een situatie waarbij een schepen advies moet geven aan zichzelf, wat de onafhankelijkheid niet ten goede komt, temeer omdat de schepen ook een actieve rol heeft in het

Oudenaards onderwijs binnen een bepaald net. Het is Ok om als schepen in een algemene vergadering te zetelen, maar Groen heeft het er moeilijk mee dat de schepen in het dagelijks bestuur zal zetelen. Ze stelt voor dat uit de statuten te halen.

Schepen **Cnudde** antwoordt dat de raad vooral vanuit de directies van het basisonderwijs gegroeid is en indien nu onmiddellijk zou uitgebreid worden naar het secundair onderwijs, dan zou de groep te groot worden en zou het niet werkbaar zijn. Er zijn inderdaad een aantal problematieken dezelfde, maar de secundaire scholen worden veel meer ondersteund dan de basisscholen.

Wat zijn persoonlijk lidmaatschap betreft stelt de schepen dat hij geen directielid is van een basisschool. Hij krijgt ook bij andere adviesraden de gelegenheid om bij het dagelijks bestuur aanwezig te zijn. Het zal de onafhankelijkheid geen schade toebrengen. Hij stelt dat hij ook nooit een advies zal tegenhouden en herhaalt dat het over basisonderwijs gaat, waarin hij geen functie heeft.

**Elisabeth Meuleman** herhaalt dat zij het problematisch vindt. Bij andere adviesraden is inderdaad soms een schepen aanwezig, maar hij zetelt niet officieel.

Burgemeester **De Meulemeester** zegt dat, wanneer een schepen aanwezig is bij een dagelijks bestuur van een adviesraad, hij daar enkel een adviserende rol heeft, maar dat hij nooit meestemt. De aanwezige schepen kan dus toelichting geven over de materie waarvoor hij bevoegd is, maar niet min of niet meer. Hij verwijst naar de GECORO waar zowel hijzelf als schepen Eeckhaut soms aanwezig zijn, maar de vergadering verlaten wanneer de beraadslagingen beginnen. Ze zijn dus nooit aanwezig wanneer de beslissingen genomen worden. De statuten van OOR zullen aangepast worden zoals hier samen afgesproken is en op die manier is de adviesraad gelijkgeschakeld met de andere.

Aangenomen.

## **7 Goedkeuring subsidiereglement ter ondersteuning van kinderopvanginitiatieven**

Schepen **Lieven Cnudde** (CD&V) zegt dat mensen te vaak denken dat onthaalouder zijn een eenvoudige zaak is, maar er zijn veel zaken die het werk van onthaalouder veeleisend maken en rijk word je er niet van. Daarom wil het stadsbestuur het werk van kinderopvanginitiatieven draaglijker maken voor de bijkomende opgelegde taken en regelgeving. Het stadsbestuur wil al onze onthaalouders financieel steunen en daarom wordt aan de gemeenteraad goedkeuring gevraagd voor het voorliggend subsidiereglement.

Aangenomen.

## **8 Concessie Sportoase – addendum III n.a.v. tarifiering van erkende Oudenaardse watersportverenigingen, OK-passers en trimzwemmers**

**Folke D'Haeyer** (Groen) merkt op dat hij het uiteraard positief vindt dat tussengekomen wordt voor clubs en doelgroepen, die gebruik maken van het nieuw zwembad, maar het betekent een nieuwe, extra onverwachte kost voor de stad. Het bewijst ook dat bij een publiek-private samenwerking de lasten gedragen worden door de stad en de lusten in dit geval voor Sportoase zijn. Groen vraagt de stemming en zal zich onthouden.

**Dagmar Beernaert** (Sp.a) zegt dat haar fractie al een tijdje vragende partij is voor een tussenkomst voor de OK-pas en het baantjeszwemmen en ze vindt het ook goed dat daar gevolg aan gegeven is. Het is wel een beetje spijtig dat het tarief van de OK-pas bijgepast wordt door de stad en niet door de private partner, die al een hele hoop belastinggeld krijgt.

De duur van addendum III gaat enkel over het eerste exploitatiejaar. Het zwembad is geopend in april en drie maand voor het einde van het exploitatiejaar moet worden bekeken of het addendum verlengd wordt of niet, want het kan niet stilzwijgend verlengd worden. Dit betekent dat over pakweg drie maand

opnieuw dezelfde discussie moet gevoerd worden met Sportoase.

Het raadslid vraagt zich af waarom er niet voor gekozen werd om de duur van addendum III langer te laten doorlopen. Ze ziet er het nut niet van in om die discussie jaarlijks te voeren.

Schepen **Peter Simoens** (Open VLD) zegt dat via addendum III geofficialiseerd wordt wat al sinds 1 mei van toepassing is. Het moest enkel nog als beslissing aan de gemeenteraad voorgelegd worden.

- Watersportclubs: Sportoase doet zelf een herleiding van de tarieven zoals ze in de concessieovereenkomst staan: 10 euro wordt 7,50 euro. Het is dus niet zo dat de lusten voor Sportoase zijn en de lasten voor de stad. Het is net het omgekeerde.
- OK-pas: Sportoase kent de OK-pas niet, Oudenaarde is op dat vlak een uitzondering op hun andere zwembaden. Aangezien Sportoase dat niet kent zijn ze niet verplicht het toe te passen. De stad trouwens ook niet, maar de stad wil het OK-pastarief graag toepassen. De aanrekening gebeurt via de derdebetalersregeling; de factuur van het verschil zal naar de stad komen.
- Trimkaart: er was aanvankelijk in de tarievenlijst geen sprake van mensen die enkel baantjes willen trekken. Er waren enkel tarieven voor het ganse zwembadcomplex. Wij hebben een voordeeltarief bepleit voor mensen die enkel willen komen sporten: 20 euro voor tien beurten, dus 2 euro per beurt voor inwoners en 25 euro voor niet-inwoners. Dit is een zeer goed compromis.

Wat de opmerking over de termijn van het addendum III betreft stelt de schepen dat er zeker geen slechte bedoelingen zitten achter het feit dat er over drie maand opnieuw moet gesproken worden. De stad neemt aan dat, behoudens uitzonderlijke omstandigheden, alles zo blijft zolang het contract loopt. Het kan nu niet aangepast worden omdat het zo is afgesproken met Sportoase, maar de schepen maakt zich sterk dat de duur van addendum III dezelfde zal zijn als de duur van het contract.

**Dagmar Beernaert** vindt de redenering over de OK-pas een beetje vreemd. Wanneer iemand met een OK-pas naar het zwembad gaat, legt de stad het verschil bij. Bij sportclubs wordt een deel bijgepast door de stad en een deel door de sportclub zelf. Voor Sportoase is er een afwijking.

Het raadslid merkt op dat de schepen ervan uitgaat dat de duur van addendum III dezelfde zal zijn als van het contract. Zij stelt voor om de laatste zin van het addendum 'addendum III wordt niet stilzwijgend verlengd' te schrappen of te zeggen dat het wel stilzwijgend verlengd wordt.

Schepen **Simoens** antwoordt dat, wat de OK-pas betreft, de sportclubs 1/3<sup>de</sup> betalen, op vrijwillige basis. Die sportclubs worden echter ook betoelaagd: wanneer zij instappen in de OK-pasregeling, krijgen zij op basis daarvan extra punten en daar zijn subsidies aan gekoppeld. Zij betalen dus niet het volledige 1/3<sup>de</sup>.

Addendum III wordt niet stilzwijgend verlengd, maar nog deze week vindt de maandelijkse vergadering met Sportoase plaats en de schepen zal vragen om die zin eruit te doen, zodat het addendum wel stilzwijgend verlengd kan worden wanneer er geen expliciete stopzetting aan gegeven wordt. Ook wij willen voorkomen dat er over drie maanden opnieuw over hetzelfde moet gesproken worden. Indien Sportoase daar een probleem mee heeft en addendum III ondertekend wordt zoals het nu is, dan moet het over drie maand opnieuw voorgelegd worden, anders niet.

**Dagmar Beernaert** merkt op dat de schepen zei dat de sportclubs die intekenen op de OK-pas daarvoor een jaar later subsidies krijgen, maar Sportoase krijgt honderd keer meer subsidies dan de gemiddelde sportclub in Oudenaarde.

Wat de duur van addendum III betreft gaat ze ervan uit dat dat wel met Sportoase zal in orde komen, maar haar fractie zal zich voorlopig onthouden tot ze er zeker van is dat het addendum stilzwijgend zal verlengd worden.

Schepen **Simoens** antwoordt dat het raadslid in de gemeenteraad steeds de indruk wekt dat Sportoase bijzonder hoge winsten opstrijkt ten laste van de Oudenaardse belastingbetaler. De stad heeft een

aanbesteding uitgeschreven en Sportoase was de laagste regelmatige inschrijver. De stad heeft een DBFMO-overeenkomst met Sportoase afgesloten, waardoor zij gedurende 30 jaar de volledige verantwoordelijkheid dragen. Zij zorgen ervoor dat de mensen iedere dag in een zeer mooi nieuw zwembad terecht kunnen.

**Folke D'Haeyer** vraagt namens de Groen-fractie de stemming.

Stemming:

Voor: Open VLD, CD&V, Sp.a, Hilde De Smet en Bruno Van Waeyenberghe (onafh.)

Onthouding: Groen, N-VA

### **9 Toelage erkende Oudenaardse zwemclubs: 50% op factuur Sportoase Zwem.com voor jeugd.**

**Kristof Meerschaut** (N-VA) merkt op dat dit punt gaat over het geven van 50% korting op de factuur van Sportoase voor erkende Oudenaardse zwemclubs voor hun jeugdwerking. Daarmee wordt ook voor een stuk teruggereguleerd naar het bestaande retributiereglement, dat door de gemeenteraad vorig jaar werd goedgekeurd. Maar bij voorliggend punt wordt er selectief verwezen naar die retributie en het raadslid vraagt zich af waarom. Er wordt verwezen naar artikel 2, paragraaf 2 dat zegt dat: 'Elke groep gebruikers, indien allen jonger dan 18, bij het houden van oefeningen of in de erkende georganiseerde competitiewedstrijden voor de jeugd, een vermindering van 50% op het bovenvermeld tarief wordt toegestaan'. De eerste paragraaf daarbij is 'tijdens de schooluren', maar nochtans zijn ook de Oudenaardse scholen vragende partij om te kunnen genieten van die 50% korting, zoals dat ook is bij het afhuren van andere sportaccommodatie. Het raadslid vindt dit een billijke vraag van de scholen en hij wil weten waarom dit nu niet is meegenomen in dit reglement. Hij wil weten of dat er later nog komt of niet.

Schepen **Simoens** vindt het een terechte bemerking van het raadslid. In het retributiereglement dat in mei 2016 door de gemeenteraad goedgekeurd werd staat dat zowel scholen als clubs met -18-jarigen de helft van het tarief moeten betalen. Er is nog niets beslist in het schepencollege, omdat nog een nota moet opgemaakt worden. De berekening over hoeveel het zou kosten indien ook het half tarief voor scholen zou gelden moet nog gemaakt worden.

Raadslid **Meerschaut** ziet de beslissing van het college om ook 50% te doen gelden voor scholen tegemoet.

Schepen **Simoens** wil een cijfermatig dossier voorleggen aan het college. De vraag werd aan de scholen gesteld hoeveel uren ze op jaarbasis gebruik maken van het zwembad, maar de stad wacht nog op antwoord. Dan pas kan de nota opgemaakt worden.

Stemming:

Voor: Open VLD, CD&V, N-VA, Sp.a, Hilde De Smet en Bruno Van Waeyenberghe (onafh.)

Onthouding: Groen

### **10 Ontdubbelen verbindingsriolering Rietgracht. Aquafinproject 22.812. Goedkeuren van de samenwerkingsovereenkomst met NV Aquafin en goedkeuren van het addendum bij de overeenkomst.**

Schepen **Guy Hove** (Open VLD) zegt dat dit een belangrijk dossier is voor het stadscentrum, vooral voor de ontdubbeling van de riolering van het centrum. Het gaat om één van de hoofdassen van de stedelijke riolering in het centrum, die bovendien zeer groot is. De riolering is breed genoeg om er met een wagen te kunnen inrijden en hoog genoeg om rechtop te lopen. Er zullen veel afgeleide dossiers kunnen op

aansluiten. Het bewijs ligt hier dat we hiervoor subsidies gaan krijgen en we kunnen ook een aanvang nemen met onder andere de dossiers Sint-Jozefsplein en Wortegemstraat.

Een tweede aspect van dit dossier is dat de riolering over een afstand van ongeveer 400 meter toegankelijk zal gemaakt worden voor het publiek, zodanig dat men het centrum van Oudenaarde ook ondergronds zal kunnen verkennen en waardoor een stuk van ons historisch erfgoed publiek toegankelijk wordt. Men zal kunnen wandelen langs restanten van de middeleeuwse Beverepoort en – versterking. Het traject zal lopen van het kruispunt met de Jacob Lacopsstraat tot ongeveer achter het college, wat een afstand is van 400 meter. De schepen besluit dat op die manier cultuur aan openbare werken gekoppeld wordt.

Aangenomen.

**Agendapunten 11 tot en met 13:** geen opmerkingen, aangenomen

#### **14 Weg- en rioleringswerken Broekstraat. Fase 1 Dijkstraat tot Gelukstede. Goedkeuren van de lastvoorwaarden en de gunningswijze.**

**Roland Van Heddegem** (N-VA) merkt op dat naar aanleiding van deze geplande weg- en rioleringswerken ook al zou moeten nagedacht worden over een toekomstig fietspad of een fietssuggestiestrook tot op de parking van het station. Dit om te vermijden dat men in de toekomst opnieuw kosten zou moeten maken.

Schepen **Guy Hove** (Open VLD) antwoordt dat dit kan bekeken worden wanneer gestart wordt met de uitvoering. Het aanleggen van een fietssuggestiestrook is, in verhouding tot de werken die gepland zijn, een klein werk.

Aangenomen

#### **15 Pastorie te Eine. Verkoop in der minne aan kerkfabriek Sint-Eligius Eine. Vaststellen van de voorwaarden.**

**Maarten Blondeel** (Sp.a) vraagt zich af welke redenering de stad hier volgt om te verkopen aan de kerkfabriek en wat de redenering is van de kerkfabriek om dat pand te kopen. Blijkbaar willen ze daar een sociaal project realiseren. De budgetten van de kerkfabriek staan echter in de begroting van de stad. Dus eigenlijk verkoopt de stad voor een deel aan zichzelf, maar het beheer en de inkleding gebeuren door de kerkfabriek. Is het de bedoeling dat de kerkfabriek daar een nieuw soort OCMW / sociale instelling zal worden? Zijn er nog voorbeelden van kerkfabrieken die panden opkopen om daarin zorginstellingen te creëren?

Schepen **Guy Hove** (Open VLD) antwoordt dat de kerkfabriek van Eine de enige is die over heel veel middelen beschikt en het zal dus absoluut geen vestzak-broekzakoperatie zijn.

De schepen zegt verder dat hij de beweegredenen van de kerkfabriek niet kent.

Schepen **Richard Eeckhaut** (CD&V), bevoegd voor kerkfabrieken zegt dat de kerkfabriek van Eine over heel veel middelen beschikt en onlangs ook heel veel gronden verkocht heeft. Ze wensen die middelen terug te investeren in vastgoed in de sociale sector. De kerkfabriek van Eine heeft bovendien nog nooit subsidies gevraagd.

Aangenomen.

**Agendapunten 16 tot en met 20:** geen opmerkingen, aangenomen

## 21 Voorlopige aanvaarding RUP Stationskwartier I

### 22 Goedkeuren masterplan site Saffres

**Steven Bettens** (Groen) zegt inleidend dat zijn fractie blij is met de evolutie van het dossier over de reconversie van de site Saffre. In 2009 heeft Groen daar haar nieuwjaarsreceptie gegeven, vooral om het verval van die site aan te klagen en om de teloorgang van veel van het Oudenaards erfgoed aan te klagen. Veel van wat in de inventaris onroerend erfgoed staat is ofwel verdwenen ofwel in slechte staat, waaronder de Saffrefabriek.

Groen is blij met het project en beseft dat het niet realistisch is om de hele site te behouden, maar het voorstel van de projectontwikkelaar ziet er uiteindelijk veelbelovend uit en mooie delen van de site blijven behouden, waaronder de bureaus. Er komen autovrije pleinen, plaats voor co-working en start ups. In de verschillende toelichtingsnota's en andere plannen staat dat de site op wandelafstand ligt van het station, scholen, de Markt, het Liedtspark, zwembad, bib, sportvelden,... Ook De Woeker en een supermarkt, bakker, kruidenier,... zijn op wandelafstand en de site ligt daarenboven aan de fietsring, waardoor men per fiets op tien minuten aan de Donk staat en een beetje verder aan het autovrije jaagpad. Er is dus een unieke kans om een autovrij stadsdeel te creëren in onze stad, maar in de verschillende versies die er al geweest zijn van het masterplan worden heel veel autoparkeerplaatsen voorzien. Uiteraard kan je mensen niet verbieden een auto te hebben en er moet kunnen geparkeerd worden, maar men kan mensen wel aanmoedigen zich op een andere manier te verplaatsen. Vorige week werd op een commissie ruimtelijke ordening het masterplan toegelicht door de ontwikkelaar en op de vraag naar fietsstallingen kon hij geen antwoord geven; hij wist niet waar welke fietsstallingen zouden komen. Autodeelsystemen zijn aan bod gekomen tijdens de laatste gecoro, maar autodeelsystemen komen niet aan bod in het masterplan. Als er in Oudenaarde één site is waar een andere mobiliteit kan gepromoot worden, is het daar, maar het gebeurt niet, noch in het RUP, noch in het masterplan, en dat is een gemiste kans. Er komen daar 250 nieuwe woningen en het advies van de seniorenraad dat er een mobiliteitsprobleem zal zijn is terecht.

Wat de maatregelen met betrekking tot energie betreft, lezen we in de aanvraag voor de Brownfieldconvenant dat zal onderzocht worden of er een warmtenet kan geïnstalleerd worden, maar noch in het masterplan, noch in het RUP staan concrete maatregelen.

Er komen, tenslotte, helemaal geen sociale woningen op de site en dat is in tegenspraak met de Brownfieldconvenant. Dat is een heel mooie convenant met mooie doelstellingen en één van die doelstellingen is dat het masterplan inspeelt op de marktbehoeften en op de diversiteit in woonvormen. Bij 'marktbehoeften' zou men er moeten van uitgaan dat men rekening houdt met mensen uit alle lagen van de bevolking.

Op basis van deze overwegingen zou de stad mogen aandringen bij de projectontwikkelaar om aanpassingen te doen. Onder andere in uitvoering van het duurzaam energie-actieplan dat door de gemeenteraad unaniem werd goedgekeurd in maart 2016, en dat onlosmakelijk verbonden is met het burgemeestersconvenant, vraagt Groen een aantal toevoegingen en amendementen te doen. Bij de toelichtingsnota bij het RUP gaat hoofdstuk 6 over de planningscontext. Daar wordt gekeken hoe het RUP staat t.o.v. het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, het provinciaal ruimtelijk structuurplan en tegenover de watertoets. Er wordt ook verwezen naar de inventaris bouwkundig erfgoed. Groen wil hier aan toevoegen dat ook gekeken wordt naar de relatie met het energie-actieplan.

In de toelichtingsnota van het RUP staan in hoofdstuk 7 de planopties. Onder het puntje mobiliteit staat "we opteren ervoor om de site maximaal autoluw te houden en gemotoriseerd verkeer te beperken. De ruimtelijke structuur wordt zo ingericht dat inwendig autoverkeer wordt ontmoedigd, de auto wordt enkel toegelaten in de randen, waardoor de site een aangenaam verblijfskarakter krijgt en duurzame modi worden gestimuleerd."

Groen zou dit graag aanvullen met "duurzame modi worden gestimuleerd door het voorzien van



deelauto's en deelfietsen en door het voorzien van minstens twee gemakkelijk bereikbare en diefstalveilige fietsparkeerplaatsen of –bergingen per woongelegenheden, waar fietsbergingen in de woning niet haalbaar zijn.”

Bij het verordenend gedeelte, de stedenbouwkundige voorschriften, wil Groen graag een aantal puntjes aanvullen:

- bij artikel 0, de algemene bepalingen: mede in uitvoering van het duurzaam energie-actieplan en de doortelling van de criteria van de duurzaamheidsmeter
- artikel 012: toevoeging van sociale woningen: tussen 10 en 25% sociale huurwoningen en minstens 10% sociale koopwoningen
- artikel 013: autodeelplaatsen: parkeerplaatsen voor deelauto's worden op de site voorzien
- artikel 014: fietsbergingen: minstens twee veilige fietsbergplaatsen per woongelegenheden voor die woningen waarin in pandige bergingen niet mogelijk zijn.
- Artikel 015: energie: het is de bedoeling een wijk te ontwikkelen zonder energieverbruik
- Artikel 016: deeltuinen: op het openbaar domein worden deeltuinen voorzien

Het raadslid besluit dat deze opsomming een doorvertaling is van datgene wat in het duurzame energie-actieplan opgenomen is.

**Kristof Meerschaut** (N-VA) zegt inleidend dat zijn fractie dit project steunt, maar het is een masterplan en dus pas een begin. De ontwikkelaars rekenen zelf op een periode van tien jaar om het te realiseren. Er zullen dus nog mogelijkheden zijn om aanpassingen te doen, want in tien jaar kan veel veranderen. Wat voorligt is voor zijn fractie dus aanvaardbaar, maar hij kan zich ook vinden in de eerdere opmerkingen over duurzame maatregelen en het burgemeestersconvenant.

Er zijn echter nog verschillen tussen enerzijds het masterplan en anderzijds de toelichtingsnota. Het raadslid vraagt of die verschillen zullen weggewerkt zijn voor de documenten in openbaar onderzoek gaan. Indien niet, waarom niet?

Schepen **Richard Eeckhaut** (CD&V) antwoordt dat zijn administratie zegt dat dit een ontwerp is, dat nog zal besproken worden in de gecoro en in de volgende commissie, vooraleer er een definitieve beslissing komt. Alles zal besproken en ingecalculereerd worden.

**Kristof Meerschaut** zegt dat het klopt dat er nog aanpassingen kunnen gebeuren bij de definitieve vaststelling, maar hij stelt dat het de duidelijkheid niet ten goede komt wanneer er straks een openbaar onderzoek start over een masterplan waarin iets anders staat dan in de toelichtingsnota. Hij vindt het bijzonder jammer dat nu de kans niet gegrepen wordt om een aanpassing te doen.

Schepen **Eeckhaut** antwoordt dat hij het wel zou willen aanpassen, maar hij verwijst naar het antwoord dat hij gekregen heeft van zijn administratie. Hij zal nog eens informeren hoe het zou kunnen aangepast worden.

**Kristof Meerschaut** ziet niet in waarom het plan niet is aangepast. Ook de watertoets, die wettelijk moet vermeld worden, staat er niet in. Artikel 1 in de voorschriften gaat over de bijgebouwen bij de woningen in de Pauwel Vanderscheldenstraat. Ook dat is blijven staan, maar is niet meer van toepassing. Hij stelt voor alles wat niet meer van toepassing is eruit te halen.

Wanneer schepen **Eeckhaut** antwoordt dat hij het al gevraagd heeft, maar dat het nog niet gebeurd is, stelt raadslid **Meerschaut** voor dat 'de gemeenteraad beslist om de tegenstrijdigheden uit het plan te halen' toegevoegd wordt.

Iedereen gaat met dit voorstel akkoord.

**Maarten Blondeel** (Sp.a) zegt inleidend dat hij denkt dat iedereen het erover eens is dat dit visueel een zeer mooi project wordt. Het is een samenwerking tussen de privé en de stad, die als publieke overheid daar een stuk in faciliteert. De Sp.a is echter teleurgesteld over het feit dat hier 250 nieuwe wooneenheden gecreëerd worden, maar geen enkele sociale woning, geen enkele aan een betaalbare prijs. Niet iedereen kan vandaag op de private markt een betaalbare woning kopen. Het stond nochtans in de beginselverklaring bij het begin van de legislatuur. U wou werk maken van betaalbaar wonen en dan zijn projecten zoals deze bij uitstek geschikt, gezien hun bijzonder goede ligging, ook voor mensen die de middelen niet hebben om zich een wagen te kunnen kopen. De stad zou bij uitstek bij dit soort projecten moeten onderhandelen met de private partner om een deel betaalbaar of sociaal wonen te voorzien. Waarom werd dat niet afgedongen?

Schepen **Eeckhaut** antwoordt dat dit een project is dat nog aanpassingen kan en zal krijgen. Wanneer er binnen dit project woningen verkocht worden zal ook naar de markt geluisterd worden. Vroeger was het wettelijk om een bepaald percentage sociale woningen of betaalbaar wonen op te leggen, maar die wet is vernietigd. Nu kan de stad het enkel vragen. De schepen maakt zich sterk dat er binnen dit project zeker betaalbare woningen zullen aangeboden worden en er wordt nog verder onderhandeld.

Ook over warmtenetten en autodelen en andere zaken die aangehaald zijn werden er besprekingen gevoerd, maar die zaken zijn op papier nog niet hard gemaakt. Ze kunnen er echter nog inkomen. Wat het parkeren betreft, dat is gereduceerd tot 1,1 parkeerplaats per wooneenheid. Er moet planmatig toch nog enige vrijheid zijn en wanneer een bouwvergunning aangevraagd wordt zal de stad vastleggen of ze akkoord is of niet. Alle zaken die aangehaald werden zullen bij de bouwvergunning mee geëvalueerd worden.

**Steven Bettens** merkt op dat het toch evident zou moeten zijn dat het duurzaam energie-actieplan onderdeel vormt van de planningscontext. Er moet dus niet alleen gekeken worden naar de relatie met het ruimtelijk structuurplan, maar ook naar de relatie met het eigen energie-actieplan.

Dat er geen sociale woningen komen vindt het raadslid een gemiste kans. De bespreking van de woonuitbreidingsgebieden moet nog gebeuren. Het kan volgens hem niet zijn dat er hier in het kleinstedelijk gebied in dit project geen sociale woningen gebouwd worden. De kans wordt daardoor groter dat de stad buiten het kleinstedelijk gebied woonuitbreidingsgebieden zal moeten aansnijden omdat er onvoldoende sociale woningen zijn. Er is tot op de laatste autoparkeerplaats geweten hoeveel het er zijn, maar fietsparkeerplaatsen en autodelen komen niet aanbod. Het raadslid stelt dat er vandaag in de stedenbouwkundige voorschriften al heel wat vereisten kunnen opgenomen worden om ervoor te zorgen dat het inderdaad een duurzame wijk zal worden.

**Maarten Blondeel** zegt dat het niet in zijn aard ligt om politieke partijen te viseren, maar hij is verbaasd over de houding van de Oudenaardse CD&V. De schepen en het stadsbestuur geloven dat de vrije markt in zo een project het betaalbaar wonen wel zal regelen. Waarom staat dan in de beleidsverklaring dat de stad moet inzetten op betaalbaar wonen en de stad regulerend moet optreden?

Schepen **Eeckhaut** antwoordt dat het aanbod sociaal wonen en het ter beschikking stellen van grond daarvoor in Oudenaarde vrij groot is. Voor het project Scheldekop werden percentages betaalbaar wonen vooropgesteld, maar die moesten geschrapt worden, want werden bij wet verboden. Hoe zouden we ze nu wettelijk correct kunnen inschrijven?

Raadslid **Wim Merchie** (CD&V) wil tussenkomen over het aspect sociale woningen. De stad werkt actief samen met de Sociale Huisvestingsmaatschappij. Het is dus niet omdat de wet niet toelaat om binnen voorliggend project sociale woningbouw op te leggen, dat er geen andere projecten zijn. De voorzitter en de directrice van de SHM zijn aanwezig en zij zouden een lijst kunnen bezorgen van de sociale huisvestingsprojecten die momenteel in Oudenaarde in voorbereiding zijn en die lijst is zeer uitgebreid.

Dit project is louter een privé-project en de stad mag juridisch geen sociale woonprojecten opleggen, anders zou het gebeurd zijn, zoals ook geprobeerd werd bij het project Scheldekop.

Richard **Eeckhaut** merkt op dat het ook gevraagd werd in dit project, maar dan haakte Re-Vive af.

Burgemeester **De Meulemeester** (Open VLD) voegt hieraan toe dat een delegatie van het schepencollege op uitnodiging van Re-Vive een bezoek bracht aan de Tupperwaresite in Aalst. Daar werden echt betaalbare, betrekkelijk kleine woningen gebouwd. Hij gaat ervan uit dat ook de woningen die hier zullen gebouwd worden betaalbaar zullen zijn.

**Maarten Blondeel** zegt dat hij teleurgesteld is over het feit dat de politiek vandaag blijkbaar niets meer te zeggen heeft aan private investeerders. In het dossier van het zwembad legt de stad zich neer bij beslissingen van Sportoase en ook hier legt de stad zich neer bij beslissingen van een privé-investeerder.

Schepen **Eeckhaut** vindt de manier waarop het debat hier gevoerd wordt nog teleurstellender. De site staat al meer dan tien jaar leeg; er werd intensief naar een investeerder gezocht, maar je vindt niet zomaar iemand. Er werd lang gediscussieerd over wat er moest blijven om die site daar te kunnen ontwikkelen. Iedereen heeft zijn mening kunnen uiten, maar het moet voor de investeerder wel ontwikkelbaar blijven.

**Steven Bettens** merkt op dat hij zijn eerste tussenkomst begonnen is met te zeggen dat Groen blij is met de huidige evolutie. Hij vraagt opnieuw of de schepen het goedgekeurd energie-actieplan wil opnemen in de relaties.

Schepen **Eeckhaut** antwoordt opnieuw dat het eerst in de gecoro en daarna in de commissie zal besproken worden, vooraleer het goedgekeurd wordt en erbij gezet wordt.

#### Stemming agendapunten 21 en 22:

Voor: Open VLD, CD&V, N-VA, Hilde De Smet en Bruno Van Waeyenberghe (onafh.)

Onthouding: Groen en Sp.a

**Agendapunten 23 en 24:** geen opmerkingen, aangenomen

#### **25 Erediensten. Budget 2018 van de verschillende kerkfabrieken**

Burgemeester **De Meulemeester** (Open VLD) zegt dat er bij dit punt uitstel gegeven wordt aan de kerkfabriek Sint-Walburga.

Schepen **Richard Eeckhaut** (CD&V) voegt hieraan toe dat gevraagd werd aan de kerkfabriek hun begroting in te trekken. Er wordt een uitzondering gemaakt in functie van het voorfinancieren van werken aan een gevel, die nu in de steigers staat. Die werken worden uitgevoerd in 2018 en de begroting moet aangepast worden in functie van het voorzien van middelen, om het gedeelte dat de stad moet betalen te kunnen bijbetalen.

Aangenomen.

**Agendapunten 26 tot en met 28:** geen opmerkingen, aangenomen

#### **29 Notulen**

**Kristof Meerschaut** (N-VA) merkt op dat bij de punten 1, 5 en 20 geen nominatieve stemming vermeld is. Hij vraagt of dit nog kan aangevuld worden.

De **burgemeester** (Open VLD) belooft dat dit zal aangepast worden.

### **30 Voorstel aan de gemeenteraad door Marijke Dossche: aanleggen van een veilige fietsroute tussen Prinsenhof en Serpentstraat. Kennisname**

**Marijke Dossche** geeft toelichting bij haar voorstel.

Haar voorstel is om een veilig fietstraject te maken vanuit Huise naar Oudenaarde. Door de N60 is Mullem een beetje afgesneden van Oudenaarde en veel kinderen gaan dan ook naar Huise naar de lagere school. Haar voorgestelde route (plannetje twee) vormt een rechte lijn met als bedoeling om van Huise per fiets naar Mullem te gaan, maar wanneer we de lijn verder doortrekken komen we uit in de fietstunnel die onlangs ingehuldigd werd, het is dus zowel een win-win voor Zingem als voor Oudenaarde. Op deze manier zouden ook kinderen van Huise, van Zingem, die naar Oudenaarde naar school gaan, een mooi en veilig fietstraject hebben.

In eerste instantie is de fietsroute er eigenlijk al, alleen ontbreekt het aan een onverhard parcours van ongeveer 900 meter, waarvan 400 meter voor rekening van Zingem en 500 meter voor rekening van Oudenaarde.

Ze verwijst opnieuw naar het tweede plannetje. Er wordt vertrokken vanuit Huise, gaat door het Prinsenhof en dan is er de route die verhard is met betondallen. Hier en daar zijn wel verfraaiingswerken nodig, op kosten van Zingem. Dan komen we op een onverhard, gevaarlijk stukje, waar men wel kan stappen, maar veilig fietsen is er niet mogelijk. Dan komen we aan de Rooigemstraat, een stuk weg met twee gevaarlijke bochtjes. Een mooi voorstel zou geweest zijn om de oude kerkwegel weer in ere te herstellen. Dan hebben we een mooie, rechte lijn zonder die hindernissen, die dan uitkomt in de Vijflindendries. Dat is een autoluwe straat met slechts vier huizen. Het eerste traject eindigt dus in Mullem en vanuit de Vijflindendries kan je heel gemakkelijk naar de Vaddenhoek gaan, waar veel nieuwe huizen bijgekomen zijn. Wanneer we de Vijflindendries verder zuidwaarts doorrijden hebben we de kleine beekwegel, opnieuw een klein groen stukje en daar zijn er opnieuw betondallen, waar ook wel enige verbetering nodig is. Zo kom je verder tot aan de fietstunnel. Concreet betekent dit dat heel veel lagereschoolkinderen in eerste instantie veilig naar de school van Huise kunnen fietsen en anderzijds zijn er ook veel kinderen, die niet in Oudenaarde wonen, die zo op een veilige manier naar Oudenaarde kunnen fietsen. Dit geldt ook voor de mensen die werken in Oudenaarde.

Dit voorstel sluit dus aan bij heel veel positieve dingen, gaande van meer sporten tot minder auto's op de weg en ook aangenaam vertoeven.

Marijke Dossche vraagt aan het stadsbestuur of het bereid is werk te maken van deze mooie trage weg en hem te verfraaien waar nodig.

Burgemeester **De Meulemeester** antwoordt dat overeenkomstig artikel 40 § 2 van het huishoudelijk reglement van de gemeenteraad het voorstel voor verdere behandeling doorverwezen wordt naar het college van burgemeester en schepenen. Het college zal binnen drie maanden na ontvangst van het verzoekschrift een gemotiveerd antwoord verstrekken.

**Marijke Dossche** heeft nog een aanvulling. Ze verwijst naar het eerste kaartje. Waar de blauwe stippellijnen zich bevinden is de fietstunnel Eine. Je kan daar enkel richting noord fietsen op een veilige manier. Dan volgt een klein rood stukje ter hoogte van Richa, dus waar de ventweg start. Er is daar een heel grote grasstrook waar gemakkelijk een fietspad zou kunnen gerealiseerd worden tot aan Pedeo. Op de parking van Pedeo is er een asfaltbaan die naar het eigenlijke fietspad doorgaat, dat al voorzien is op de Doornikse Heerweg. Blijkbaar zou er al een stukje in de planning staan om een fietspad aan de Samsonite bij te leggen. Het zou mooi zijn om dat verder door te trekken tot aan de parking van Pedeo, om zo verder door te steken naar het reeds nieuw aangelegde fietspad. Wanneer we dan verder richting Oudenaarde gaan hebben we een mooi aangelegd fietspad in de Gentstraat. Haar dochter gaat sinds dit jaar met de fiets naar school en zij steekt over aan de Lindestraat om zo langs de achterkant van het station aan de groentewinkel (Beverestraat) uit te komen. Hoe meer men de fietser kan ontvlechten van

het autoverkeer, hoe beter. Dus graag ook veilige oversteekplaatsen zodanig dat ze op een veilige manier hetzij naar het station hetzij naar school in Oudenaarde geraken. Kan dit fietstraject ook behandeld worden?

Marijke Dossche heeft nog een laatste vraag, die ook in de petitienota staat. Tijdens haar zoektocht naar trage wegen is zij in contact gekomen met een ambtenaar van de provincie, die haar uitlegde hoe de provincie de gemeenten helpt bij de opmaak van een tragewegenplan. Zij denkt dat, indien Oudenaarde nu zou starten met de opmaak van dergelijk plan, veel communicatie op een positievere manier zou kunnen gebeuren. Door de provincie worden dan verschillende partijen bij elkaar geroepen, inwoners, fietsersbond, scholen,... Zo kan iedereen zijn input geven en kom je tot een constructief verhaal voor alle deelgemeenten van Oudenaarde. De provincie helpt ook met de financiering. Reeds 58 van de 65 gemeenten in Oost-Vlaanderen zijn Oudenaarde voorgegaan.

De **burgemeester** dankt haar voor haar toelichting en voor de vragen. Die worden meegenomen zodanig dat het college binnen de drie maanden een gemotiveerd antwoord kan verstrekken.

**Steven Bettens** zegt dat nog niet zolang geleden een gelijkaardig voorstel op de gemeenteraad kwam, naar aanleiding van 300 handtekeningen. De indiener vroeg om de motie goed te keuren en dat gebeurde toen ook. Waarom kan nu niet onmiddellijk geantwoord worden?

Er wordt gezegd dat het college zal antwoorden drie maanden na ontvangst van het verzoekschrift en het raadslid hoopt dat het voorstel van mevrouw Dossche zal gesteund worden, want uiteindelijk is iedereen voor veilige verbindingen. Hij wijst er echter op dat het verzoekschrift ontvangen werd op 30 juni, over een paar dagen is de periode van drie maand verstreken. Hij veronderstelt dat het college voor dit verzoekschrift geen extra zitting zal samenroepen.

Burgemeester **De Meulemeester** antwoordt dat het verzoekschrift eerst op de gemeenteraad moest komen. Aangezien er geen zittingen zijn in juli en augustus, is deze zitting van september de eerste na het ontvangen van het verzoekschrift. Vanaf vandaag moeten we binnen de drie maanden een antwoord geven, maar dat zal allicht al vroeger kunnen.

Wanneer **Steven Bettens** zegt dat er staat 'binnen de drie maanden na ontvangst' herhaalt de **burgemeester** dat het verzoekschrift eerst voor de gemeenteraad moet komen, zoals vandaag gebeurd is, en na onderzoek zal het college een antwoord verstrekken.

### **31 Verzoekschrift aan de gemeenteraad door Yves Coppens: aanpak en communicatie problematiek Heurnestraat. Kennisname.**

Burgemeester **De Meulemeester** (Open VLD) zegt dat dit punt gaat over de problematiek Heurnestraat, maar de indiener van het verzoekschrift is niet aanwezig om toelichting te geven. De gemeenteraad neemt kennis van zijn verzoekschrift, het zal onderzocht worden en binnen de gestelde termijn zal het college een gemotiveerd antwoord geven.

**Dagmar Beernaert** (Sp.a) zegt dat deze problematiek al ettelijke keren aan bod is gekomen op de gemeenteraad. Het werd onder andere aangekaart door haar voorganger en ook zijzelf bracht het ter sprake eind 2016. Op dat moment antwoordde de schepen dat er in overleg met de buurtbewoners naar een oplossing zou gezocht worden en dat ze zouden gehoord worden, maar ze hebben niets meer vernomen.

Op 1 juni 2017 werd door Yves Coppens en nog een paar inwoners het verzoekschrift aan het stadsbestuur bezorgd. Hij heeft een ontvangstbewijs gekregen. Normaal gezien was het verzoekschrift tijdig ingediend om op de gemeenteraadsagenda van eind juni te komen. Hij was dan ook teleurgesteld dat zijn verzoekschrift niet op de agenda stond. Op de vraag naar het waarom, die gesteld werd door raadslid Beernaert, werd geantwoord dat het zou bekeken worden.

Tot augustus heeft de indiener geen antwoord gekregen, zelfs niet na herhaaldelijk bellen en mailen. Mensen die de moeite doen om een uitgebreid verzoekschrift op te maken zouden antwoord moeten krijgen. Na twee maanden kwam een antwoord met een rare redenering over het feit dat ze het woord verzoekschrift slechts één keer gebruikt hadden en dat er iets fout was met de woordkeuze. In het gemeentedecreet staat dat een verzoekschrift binnen de drie maanden na ontvangst moet beantwoord worden. Het antwoord had er dus al moeten geweest zijn, maar het is er niet en het raadslid vraagt zich af waarom niet. Zij gelooft dat dat ook de reden is waarom de indiener vandaag niet aanwezig is.

Ze concludeert dat de stad een fout gemaakt heeft tegen het gemeentedecreet en dat inspraak met de voeten getreden is.

Burgemeester **De Meulemeester** antwoordt dat dit niet klopt. De indiener heeft een voorlopig antwoord gekregen. Hij zou verschillende begrippen door elkaar gehaald hebben en er is gevraagd naar verduidelijking. Het klopt dus niet dat hij niets ontvangen heeft. Zijn verzoekschrift komt vandaag aan bod, maar jammer genoeg is hij niet aanwezig om het toe te lichten. Hij zal zo vlug mogelijk een gemotiveerd antwoord krijgen.

**Steven Bettens** (Groen) zegt dat men voorstellen kan doen aan de gemeenteraad of vragen kan stellen via een verzoekschrift. Hier gaat het over een verzoekschrift. Een voorstel moet gesteund worden door 300 handtekeningen en zo zijn er al een aantal op de gemeenteraad behandeld (Donk, statiegeld) en jaren terug ook voor een fietsenstallingenplan. Als een voorstel gesteund is door 300 handtekeningen, zoals nu het geval was bij het voorstel van mevrouw Dossche, kan de indiener zelf komen toelichten, kan er gedebatteerd worden en kan de indiener met een antwoord naar huis gaan. Dus ook mevrouw Dossche zou nu een antwoord moeten krijgen.

De **burgemeester** herhaalt dat het verzoekschrift nu zal onderzocht worden en dat er dan een gemotiveerd antwoord zal verstrekt worden. Er moet eerst een toelichting zijn op de gemeenteraad vooraleer er een antwoord kan komen.

**Steven Bettens** zegt dat het voorstel drie weken vooraf moet ingediend zijn opdat het op een eerstkomende gemeenteraad zou kunnen behandeld worden. Bij de drie vorige voorstellen die gesteund werden door 300 handtekeningen werd gedebatteerd door de raad en dat wordt nu verhinderd.

De **burgemeester** ontkent dit en zegt dat er bijkomende vragen mochten gesteld worden.

**Steven Bettens** zegt dat hij in dat geval graag het standpunt zou kennen van de schepen van mobiliteit op het voorstel van mevrouw Dossche. De mening van Groen is zeer duidelijk: hoe meer het zacht verkeer kan ontvlecht worden van het gemotoriseerd verkeer, hoe beter.

Het is een heel concreet voorstel en we weten dat Zingem, waar het voorstel ook ingediend is, zal meegaan in het voorstel. Hij hoopt dat ook Oudenaarde wil dat kinderen van Mullem op een veilige manier hier naar school kunnen komen.

Schepen **Lieven Cnudde** (CD&V) antwoordt dat de vraag hem natuurlijk genegen is, maar er moet onderzocht worden of alle voorstellen haalbaar zijn. Er moet tijd genomen worden om alles te bekijken om op een fundamentele manier een antwoord te kunnen geven. Zo wordt in het voorstel gesproken over een grasstrook, maar wie is de eigenaar? Moeten we ook spreken met het gewest? Dat zijn zaken waar vandaag niet kan op geantwoord worden.

**Kristof Meerschaut** (N-VA) zegt dat het huishoudelijk reglement heel duidelijk is. Er moet een antwoord zijn ten laatste drie maanden na ontvangst en indien het verzoekschrift minstens 14 dagen voor de vergadering werd ontvangen, moet het op de agenda van de eerstvolgende gemeenteraad komen. Deze verzoekschriften hadden dus al veel eerder moeten behandeld zijn. Deze zaken moeten inderdaad onderzocht worden, maar dat had de voorbije drie maanden al kunnen gebeuren. Waarom werd er

gewacht tot nu om te zeggen dat het zal bekeken worden. Het stadsbestuur leeft dus de eigen reglementen niet na.

**Dagmar Beernaert** vindt het de omgekeerde wereld. De indiener stuurt zijn verzoekschrift op 1 juni, dus moest het volgens het eigen huishoudelijk reglement op de gemeenteraad van eind juni behandeld worden. Pas in augustus, na ettelijke telefoons en mails, krijgt hij een antwoord, waarin opmerkingen geformuleerd worden op het woordgebruik van de indiener. Zelf houdt de stad zich niet aan het eigen reglement; wat voor voorbeeld wordt hiermee gegeven aan inwoners die iets op de agenda willen plaatsen?

Burgemeester **De Meulemeester** antwoordt dat de behandeling van alle verzoekschriften, die in het verleden ingediend zijn, correct gebeurd is. Hij zal nagaan wanneer alles precies toegekomen is bij het stadsbestuur. De administratie had gezegd dat de raadsagenda klaar was en er niets meer bij kon. Het heeft niets met kwade wil te maken. Hij zal nog eens nagaan wanneer de zaken binnengekomen zijn en wat er daarna mee gebeurd is.

## Bijkomende agenda

### 1. Raadslid Wim Merchie (CD&V)

#### 1.1. Vraag 1: Gebruik vernieuwde Markt.

Eind november zal de vernieuwde Markt officieel heropend worden. Nu al is te zien dat Oudenaarde op deze realisatie fier zal mogen zijn. Een eigentijds stedelijk plein waarop onze monumenten volop tot hun recht komen, een vernieuwde mobiliteit met veel aandacht voor gezellige terrassen en een bruisend handelsleven.

Op deze vernieuwde Markt zullen in de toekomst veel bestaande activiteiten (wekelijkse markt, kermis, bierfeesten,...) maar hopelijk ook veel nieuwe initiatieven hun plaats vinden.

Daarbij mogen we wel hopen dat de vernieuwde Markt er zo lang mogelijk 'vernieuwd' blijft uitzien en dat de welgekomen activiteiten ook zorg dragen voor onze Markt. Roest- en olieplekken, brokkenmakerij, enz...kunnen best vermeden worden.

#### Vraag:

Welke maatregelen werden voorzien om 'zorg te dragen' voor de vernieuwde Markt ?

Is er een afsprakennota of reglementering opgemaakt voor toekomstige gebruikers van het plein?

Schepen **Guy Hove** (Open VLD) zegt inleidend dat iedereen de bezorgdheid van het raadslid voor de nieuwe Markt deelt.

Op de heraanleg van de Markt mogen we inderdaad fier zijn: de vormgeving, de materialen en gans het verloop van gunning van de opdracht tot de werken die bezig zijn. Straks begint een volgende en laatste fase met name de mooie nieuwe openbare verlichting.

Over het gebruik van de Markt en specifiek het binnenplein werd al nagedacht. Bij de opstelling van de wekelijkse markt wordt hiermee rekening gehouden alsook bij de opstelling van de kermis. Straks zal dit ook zo het geval zijn voor de opstelling van de ijspiste. Structureel zijn paaltjes voorzien om misbruik zoveel mogelijk te voorkomen. Met de marktkramers en foorkramers is er al overleg geweest, dat nog zal verdergezet worden. Dat overleg gaat ook over de plaatsen die zullen toegewezen worden, waarbij uiteraard rekening wordt gehouden met de zwaarte van de vrachtwagens e.d.m. bij die opstelling. Er wordt nog verder gewerkt aan de reglementering en dit zal nog aan bod komen op een commissie.

De schepen nodigt iedereen graag uit op de feestelijke opening van onze Markt op zaterdag 25 november met een zeer mooie voorstelling 'fietsen in de lucht', wat dan weer aansluit bij waarvoor wij in Oudenaarde gekend zijn.

## **1.2. Vraag 2: Verkiezingsperiode zonder affiches.**

In oktober 2018 worden terug gemeenteraadsverkiezingen gehouden. De meeste politieke formaties zullen dus stilaan werk maken van hun campagnevoorbereiding. Misschien het moment om over alle partijen heen een aantal afspraken te maken.

In diverse gemeenten in Vlaanderen, en ook in enkele buurgemeenten, werd over alle partijen heen een reglement uitgewerkt dat het gebruik van verkiezingsborden of verkiezingsaffiches in het stadsbeeld beperkt of zelfs verbiedt.

Hier valt veel voor te zeggen...

Vooraf bij gemeenteraadsverkiezingen leidt het gebruik van dit verkiezingsmateriaal veelal tot een wildgroei van scheefgezakte borden en verbleekte, half afgewaaide affiches die het globale stadsbeeld letterlijk vervuilen. Dit vaak tot ergernis van de kiezers zelf die men wil bereiken.

Zeker vanuit het oogpunt van duurzaamheid is dit echt een verouderd campagnemiddel. Andere communicatiemiddelen hebben een veel kleinere ecologische voetafdruk...

Het gebruik van affiches en borden leidt ook vaak tot menselijke maar onnodige wrevel tussen partijen en kandidaten. Meestal ook geen verheffend spektakel naar de bevolking toe...

Voorbeelden van reglementering hieromtrent zijn probleemloos te vinden in gemeenten die dit reeds jaren tot hun voldoening toepassen.

### Vraag:

Is het stadsbestuur bereid om ook in Oudenaarde een reglementering op verkiezingsborden en –affiches op te stellen?

Kan hieromtrent op korte termijn een samenspraak tussen alle partijen worden georganiseerd zodat een mogelijke reglementering reeds van toepassing zou kunnen zijn in 2018?

Burgemeester **De Meulemeester** (Open VLD) antwoordt dat afspraken over het al dan niet plaatsen van verkiezingsborden kunnen gemaakt worden tussen partijen die deelnemen aan de volgende gemeenteraadsverkiezingen. Hijzelf kan alleen maar positief op de vraag antwoorden. Hij denkt dat bij iedere partij de bereidheid bestaat om aan tafel te gaan zitten en tot afspraken te komen. Er kunnen inderdaad veel boodschappen gegeven worden en daarvoor kunnen ook andere zaken gebruikt worden dan verkiezingsaffiches. Er zijn ook elektronische boodschappen. Het is echter niet de bedoeling dat er hier vandaag inhoudelijk op ingegaan wordt. Hij herhaalt dat deze zaak tussen partijen moet geregeld worden.

## **2. Raadslid Roland Van Heddegem(N-VA)**

### **2.1. Voorstel 1: Veilig naar school.**

Inleidend zegt het raadslid dat hij het bedroevend vindt dat bij de behandeling van punt vijf van de officiële agenda al gezegd werd dat zijn voorstel niet zou gevolgd worden, hoewel hij toen de kans nog niet gekregen had om het toe te lichten.

In Oudenaarde werden reeds initiatieven genomen om de schoolomgevingen veiliger te maken. Op gebied van mobiliteit werd eerst in Leupegem en recent 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 het initiatief om op de laatste zondag van augustus een fietstocht met kinderen te organiseren en zo een voorbeeld naar de kinderen te geven. 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, Beverestraat, Hoogstraat, Bergstraat, Fortstraat, Keizer Karelstraat... zijn zeker mogelijk.

Zelfs dan nog zullen er omstandigheden zijn waarbij kinderen met de wagen naar school gebracht worden, zoals bij slecht weer, wegens te ver of te gevaarlijk. Hierbij denken we aan de Smallendam welke door de heraanleg van de Markt meer verkeer, ook zwaar verkeer en bussen, te verwerken krijgt. Een oplossing is hier mogelijk door het Droesbekeplein als 'Kiss and Ride' in te richten bij het begin en einde van de schooldag. Deze Kiss and Ride zou ook geschikt zijn voor de scholen in de Hoogstraat. Inrijden via de Matthijs Casteleinstraat en uitrijden langs de Minderbroederstraat naast het CRVV. Hij heeft hierover contact gehad met de directie van de KBO-school en ook met de korpschef van de politie. Volgens hem kan het perfect.

#### Voorstel 1

De gemeenteraad vraagt aan het College van Burgemeester en Schepenen om werk te maken van het inrichten van meer fietsstraten.

#### Voorstel 2

Het Droesbekeplein krijgt een functie als 'Kiss and Ride' bij het begin en einde van de school.

Schepen **Lieven Cnudde** (CD&V) antwoordt dat het College besliste tot het toepassen van het concept fietsstraat in de Trekweg rechteroever, als onderdeel van de fietsring. Dit zal in het aanvullend politiereglement van de GR van oktober behandeld worden, waarna de signalisatie en bebording kan voorzien worden. Een infomoment met de bewoners van de straat en omgeving wordt voorzien. Momenteel zijn er nog geen plannen om andere straten het statuut fietsstraat te geven.

Het is belangrijk de keuze voor een fietsstraat goed te overdenken en bepaalde zaken zorgvuldig tegen elkaar af te wegen. Indien goed gekozen is de fietsstraat zeker een middel om de fietser zichtbaarder te maken in het straatbeeld en zijn veiligheid te verhogen.

In het Cahier "Fietsstraten" van Fietsberaad Vlaanderen worden volgende elementen opgesomd die van belang zijn in het bepalen of het al dan niet opportuun is om een straat het statuut fietsstraat te geven. We kunnen hierover ook eens brainstormen tijdens een commissie.

- Streefdoel is dat de fietsers in aantal groter zijn dan de gemotoriseerde weggebruikers, met aandacht voor volgende principes:
  - De geloofwaardigheid van het concept hangt af van het aantal fietsers dat in spitsuur of gedurende de dag gebruik maakt van de fietsstraat, waarbij er rekening dient gehouden dat het aantal fietsers na de invoering van de fietsstraat nog kan stijgen.
  - Voor het autoverkeer kan 2.000 voertuigen/etmaal als bovengrens voor een fietsstraat gehanteerd worden.
  - $\text{fiets} \geq 2 * \text{auto}$  is de ideale verhouding voor dominantie fietsverkeer.

- Een fietsstraat is een straat binnen een verblijfsgebied, die functioneert als belangrijke fietsverbinding en die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is. Het autoverkeer kan beperkt aanwezig zijn, maar is duidelijk ondergeschikt aan het fietsverkeer.
- In een bebouwde omgeving waar de verblijfsfunctie dominant is.
- Uit de verkeerscirculatie (of het verkeerscirculatieplan) moet blijken dat doorgaand autoverkeer (zonder herkomst/bestemming in de straat) maximaal wordt geweerd; sluipverkeer is niet compatibel met het concept van de fietsstraat.
- Enkel plaatselijk vrachtverkeer (herkomst/bestemming in de straat); geen bediening van winkelcentra of grootdistributie.
- Openbaar vervoer enkel indien lage frequentie
- Langsparkeren buiten de rijloper(s) is mogelijk;

Op basis van deze principes en op basis van een evaluatie van het functioneren van het concept in Trekweg rechteroever kan bekeken worden of er andere straten zijn waarbij het concept toepassing zou kunnen krijgen.

Gezien trekweg rechteroever op de fietsring van Oudenaarde ligt en tijdens een avondspitstelling bleek dat de verhouding fietsers/auto's 39 vs. 2 was, kwam deze straat zeker in aanmerking voor het concept.

**Roland Van Heddegem** merkt op dat een fietsstraat ervoor zorgt dat autobestuurders die wegen gaan mijden en ze andere routes gaan kiezen, waardoor de fietstraat veiliger wordt. In Oudenaarde wordt te vaak gezegd dat de fietser het verkeer moet afremmen en het raadslid vindt dat verkeerd. Hij vraagt om bij iedere toekomstige heraanleg van een straat te bekijken of het een fietsstraat kan worden.

Over het voorstel om Droesbekeplein in te richten als K&R heeft schepen **Cnudde** volgende bemerkingen:

- Ook de stad heeft recent overleg gepleegd met de directie van KBO Smallendam, maar uiteindelijk valt die situatie daar wel mee. Alle bedenkingen werden genoteerd en binnenkort wordt nog eens teruggekoppeld naar de school.
- Er zijn geen scholen gelegen in de onmiddellijke omgeving van het Droesbekeplein. Dichtstbij is KBO Walburga in Smallendam. Deze school heeft een eigen K&R voor de deur waardoor het twijfelachtig is dat een K&R op Droesbekeplein door de ouders van deze school zou gebruikt worden. Voor andere scholen is Droesbekeplein te ver afgelegen om als K&R gebruikt te worden.
- Voor ouders die Smallendam niet willen inrijden bestaat de mogelijkheid om de (betalende) parking op hoek Smallendam x Matthijs Casteleinstraat te gebruiken. Voor 8u30 hoeft niet betaald te worden, na 8u30 kan deze met ticket gratis kwartiertje gebruikt worden. In de praktijk is vast te stellen dat heel wat ouders van KBO St Walburga deze parking op die manier gebruiken. Met huidige K&R, parking De Ham en Matthijs Casteleinstraat zijn er zeker genoeg mogelijkheden om kinderen veilig af te zetten.
- Droesbekeplein inrichten als K&R zou de beeldkwaliteit / de sfeer van het plein sterk aantasten.

**Roland Van Heddegem** herhaalt zijn opmerking over de aslijn, waardoor enkel kinderen die vanuit één bepaalde richting gebracht worden kunnen uitstappen aan de Kiss & Ride zone aan de school.

Schepen **Lieven Cnudde** herhaalt dat er ook mogelijkheden zijn om kinderen af te zetten op De Ham. Er is een zebrapad richting Ronde van Vlaanderenplein en één dat rechtstreeks naar de school gaat. De school werkt ook met gemachtigde opzichters, die de kinderen veilig helpen oversteken. Binnenkort gaat de stad nog eens naar KBO om alles daar nog eens toe te lichten.

**Roland Van Heddegem** merkt op dat het Droesbekeplein nauwelijks gebruikt wordt. Het is een stil plein en ook hij wil dat zo houden, maar volgens zijn voorstel zouden auto's er maar gedurende een korte periode opkomen. Hij pleit ervoor het plein te gebruiken.

**Dagmar Beernaert** (Sp.a) merkt op dat ze een paar maanden geleden het voorstel geopperd heeft een charter werfverkeer op te maken, zodanig dat er bij het begin en het einde van de school geen zwaar werfverkeer in de schoolbuurten komt. Dat voorstel werd toen positief onthaald. Wordt dat ook nog meegenomen in het overleg met de scholen?

Schepen **Cnudde** antwoordt dat dat de bedoeling is.

### **3. Raadslid Kristof Meerschaut (N-VA)**

#### **3.1. Vraag 1: Aanbevelingen PIEK 2-project**

Enkele jaren geleden was de stad Oudenaarde een van de betrokken partners bij het PIEK2-project, waarbij onderzocht werd om het laden en lossen van goederen in steden in de ochtend- en avonddagrand stiller en duurzamer te maken. In 2015 werd het eindrapport gepubliceerd, met daarin heel wat aanbevelingen, ook voor lokale overheden (<http://www.mow.vlaanderen.be/piek-vlarem/docs/document03.pdf>).

#### Vragen

1. Heeft het stadsbestuur de aanbevelingen ter harte genomen? Werden intussen concrete maatregelen genomen om laden en lossen in de stad meer optimaal te laten verlopen?
2. Sinds de 'knip van de Markt', en gelet op het feit dat onder de spoorwegbrug in Bevere geen grote vrachtwagens kunnen passeren, heeft het vrachtverkeer naar handelszaken in het centrum zich noodgedwongen verplaatst. Er zijn ook scholen op die nieuwe trajecten. Werd dit fenomeen reeds bestudeerd door het stadsbestuur?

Schepen **Lieven Cnudde** (CD&V) antwoordt dat het PIEK-project ging over stille leveringen in de dagrand. In Oudenaarde was enkel de vestiging van Albert Hein in de Gentstraat betrokken. Gezien de vestiging van Albert Hein niet meer aanwezig is in Oudenaarde (pand ingenomen door Lidl), gezien vanuit andere distributiecentra geen signalen komen dat leveringen in de dagrand plaatsvinden of wenselijk zijn en gezien evenmin klachten van eventuele geluidsoverlast bij omwonenden van distributiecentra werden geregistreerd, werden vooralsnog geen stappen ondernomen. Op het einde van het lijvig rapport staan een aantal aanbevelingen voor lokale besturen. Wanneer er problemen zouden gemeld worden, kan het document zeker ter hand genomen worden. In de aanbevelingen staat hoe je dit juridisch moet aanpakken, dat je in overleg moet gaan met buurtbewoners, dat de veiligheid moet gegarandeerd worden. Hoe pak je de geluidshinder aan, welk overleg voorzie je met de transporteur....

Zoals bepaald in het mobiliteitsplan en goedgekeurd door de gemeenteraad heeft de Markt geen functie meer als rondpunt en verkeersdraaischijf, conform het beleidsvoornemen om het centrum autoluw te

maken. Vooral het verkeer dat vroeger vanaf het rond punt over de Markt richting Nederstraat reed dient nu andere routes te kiezen. Afhankelijk van de bestemming zal dit hetzij via N60, hetzij via de as Smallendam – Margaretha van Parma – Tussenbruggen – Jezuïetenplein – Woeker gebeuren. Het is een logisch gevolg van de gemaakte beleidskeuzes dat deze routes meer verkeer te verwerken krijgen dan voorheen. Een telling van het verkeer in Smallendam werd aan de politie aangevraagd maar er zijn momenteel nog geen resultaten beschikbaar. Er werd niet enkel gevraagd naar het aantal auto's maar ook naar welk soort gemotoriseerd verkeer er is. Nu rijden ook de bussen van De lijn langs daar, maar eens de Markt klaar is, zullen de bussen opnieuw via de Markt rijden.

**Kristof Meerschaut** vindt het belangrijk dat de problematiek in het oog gehouden wordt en het verheugt hem dat er tellingen voorzien zijn. Hij hoopt dat die zullen besproken worden tijdens een commissie, wat door de **schepen** bevestigd wordt.

### 3.2. Vraag 2: Stand van zaken burgemeestersconvenant.

De stad Oudenaarde ondertekende op 29 oktober 2015 het burgemeestersconvenant, en engageerde zich daarmee om de CO<sub>2</sub>-uitstoot met minstens 20% te verminderen tegen 2020. Het referentiejaar daarbij is 2011, in dat jaar bedroeg de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot in Oudenaarde 217.291 ton. De ambitie houdt in dat er ruim 43.000 ton minder CO<sub>2</sub>-uitstoot is in 2020.

Vorbij zomer werd de nulmeting van 2015 bekend gemaakt, het jaar waarin het burgemeestersconvenant ondertekend werd. De CO<sub>2</sub>-uitstoot bedroeg in 2015 214.311 ton. Intussen zijn we najaar 2017, iets meer dan twee jaar van de eindmeet, met nog heel veel werk voor de boeg.

#### Vragen

1. Wat is de stand van zaken van de doelstellingen uit het SEAP?
2. Beschikt de stad over gegevens die aantonen dat we sinds 2015, met de sindsdien genomen maatregelen, op het goede spoor zitten?
3. Welke stappen zal het stadsbestuur zetten om de ambitie alsnog te halen?
4. De eigen stedelijke diensten blijken verantwoordelijk voor 2.000 ton CO<sub>2</sub>-uitstoot (2011). Hoever staat het met de reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot van de eigen stedelijke diensten?

Schepen **Richard Eeckhaut** (CD&V) antwoordt dat hierbij vooral gekeken wordt naar opportuniteiten. Zo wordt ernaar gestreefd om bij elk project of realisatie aandacht te hebben voor duurzaamheid en rationeel energiegebruik (bv. renovatie van de Sporthal, regiomasterplan openbare verlichting, ...). Aan Eandis is gevraagd om zo snel mogelijk alle lampen te vervangen en daarvoor zal geld voorzien worden in de begroting. We nemen deel aan acties van andere overheden en behoren tot het Netwerk Burgemeestersconvenant van de Provincie en het Netwerk Klimaatgezond Zuid-Oost-Vlaanderen. Binnen deze netwerken worden good practices uitgewisseld en gezamenlijke acties besproken (bv. samenaankopen, groepsrenovaties, ...). Daarnaast werken we projectmatig (bv. energiecoaching bij bedrijven, klimaatbende, die nu getrokken wordt door VOKA). Tot slot is het ook duidelijk dat een volledige realisatie van het SEAP niet door de stad alleen kan gerealiseerd worden. We zetten in op participatie door het subsidiëren van klimaatverenigingen en klimaatprojecten. Er is echter nog werk aan de winkel om Oudenaarde méé te krijgen.

Op vlak van energieverbruik door eigen diensten zijn al heel wat stappen gezet: er is een energieboekhouding met regelmatige opname van de meterstanden voor de stadsgebouwen, waardoor lekken, fout gebruik of verouderde installaties snel kunnen opgespoord worden.

Door kleine technische maatregelen houden we het energieverbruik ook in verhuurde zalen binnen de perken (tijds klok, blokkeren van radiator kranen in gangen, thermostatische kranen ...)

Bij stookplaatsrenovaties maar ook andere renovatie- of nieuwbouwwerken wordt steeds bijkomend advies m.b.t. rationeel energieverbruik ingewonnen. Ook hemelwatergebruik wordt hierbij bekeken. Bij de opmaak van het regiomasterplan openbare verlichting werd ervoor gekozen om op landelijke wegen minder verlichting te voorzien. Na 23 uur wordt de verlichting waar mogelijk gedoofd. Bij nieuwe of te vervangen lampen wordt gekozen voor LED. Het regiomasterplan wordt systematisch uitgerold. Zo wordt sedert april 2017 de verlichting in Mater en Volkegem om 23 uur gedoofd en worden binnenkort in een eerste fase 1322 armaturen vervangen door LED verlichting.

Voor het machinepark en het wagenpark wordt het brandstofverbruik naar beneden gehaald door het aankopen van machines op batterijkracht en CNG-wagens. Er is een eigen laadinstallatie voor CNG-wagens ter beschikking op de stadswerf. Voor machines die wel nog brandstof-aangedreven zijn, wordt gebruik gemaakt van alkylaatzbenzine (Aspen), wat gezonder is voor mens en milieu.

De schepen voegt hieraan toe dat dit een heel goed onderwerp is om eens te bespreken tijdens een commissievergadering en dan samen te bekijken hoe de stad nog meer kan sensibiliseren, want dat is het moeilijkste. Iedereen zou ermee begaan moeten zijn.

**Kristof Meerschaut** hoort veel goede voornemens en ook een aantal zinvolle initiatieven, maar de grote vraag blijft of dat wel zal volstaan. Aan het tempo waarmee gesensibiliseerd wordt zullen volgens hem die 40.000 niet gehaald worden. Hij vraagt of de schepen zelf nog echt gelooft dat het gaat lukken.

Schepen **Eeckhaut** antwoordt dat hij denkt dat het een moeilijke opdracht is om te halen. Ook de **burgemeester** zegt dat de stad al het mogelijke doet, maar het zal niet gemakkelijk zijn.

**Kristof Meerschaut** vindt het goed dat dit eens op een commissie besproken wordt; allicht zijn er ook goede voorstellen van de andere oppositiepartijen.

**Richard Eeckhaut** hoop vooral dat in een dergelijke vergadering goede voorstellen hard kunnen gemaakt worden. Goede ideeën zijn niet altijd gemakkelijk af te dwingen.

#### **4. Raadslid Elisabeth Meuleman (Groen)**

##### **4.1. Voorstel 1: Uitbreiding van het retailpark N60.**

Op dit ogenblik loopt het openbaar onderzoek naar de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor de uitbreiding van het retailpark langs de N60.

Deze aanvraag staat haaks op de visie van het stadsbestuur en de voltallige gemeenteraad. De gemeenteraad keurde in zitting van 27 maart 2017 unaniem het beleidskader voor detailhandel goed. Basisdoelstellingen zijn ondermeer het creëren van duurzame vestigingsmogelijkheden voor kleinhandel en het vermijden van ongewenste kleinhandelslinten en het versterken van kernwinkelgebieden.

Voorstel: de voltallige gemeenteraad herbevestigt het beleidskader voor detailhandel en geeft een negatief advies met betrekking tot het afleveren van een stedenbouwkundige vergunning voor de uitbreiding van het retailpark N60.

Burgemeester **De Meulemeester** (Open VLD) antwoordt dat de aanvraag tot uitbreiding van het retailpark op 17 augustus 2017 volledig en ontvankelijk is verklaard. Het openbaar onderzoek loopt van 14 september 2017 tot en met 13 oktober 2017. Alle interne en externe adviesinstanties zijn bevroegd. Het college moet uiterlijk beslissen in zitting van 27 november 2017 (einde termijn 29 november 2017).

De burgemeester voegt hieraan toe dat het nu niet verstandig zou zijn om tussen te komen in de lopende procedure. De beslissing moet genomen worden door het schepencollege. De bezorgdheid van het raadslid zal meegenomen worden bij de bespreking van de aanvraag tot uitbreiding van het retailpark.

**Elisabeth Meuleman** beaamt dat er een openbaar onderzoek lopende is en iedereen bezwaar kan aantekenen. De gemeenteraad heeft in het verleden beleidsbeslissingen genomen en wanneer blijkt dat een bepaalde aanvraag zeer duidelijk ingaat tegen die eerder genomen beslissingen én er is een openbaar onderzoek, dan kan de gemeenteraad toch ook beslissen dat de raad een negatief advies geeft. Dit staat los van de beslissing die het college moet nemen. Door als gemeenteraad, met alle partijen, te beslissen, wordt een krachtig signaal gegeven. Een uitbreiding van het retailpark zal inderdaad de kleinhandel nog verder kapotmaken. Ook de gecoro heeft dat standpunt ingenomen en stelt dat de leegstand in het centrum dan nog zal toenemen en dat moet absoluut vermeden worden. Ze vraagt opnieuw om op haar voorstel in te gaan en als gemeenteraad te zeggen dat er bezwaar aangetekend wordt.

Schepen **Richard Eeckhaut** (CD&V) zegt dat de beslissing duidelijk in de gemeenteraad genomen is en dat die beslissing dus niet nogmaals moet genomen worden. Het dossier komt op de agenda van de gecoro op 17 oktober en op de commissie op 14 november. De gemeenteraad heeft hier al unaniem beslist tegen de uitbreiding te zijn.

Burgemeester **De Meulemeester** herhaalt dat er over het beleidskader een beslissing genomen is en die beslissing wordt opnieuw meegenomen wanneer het college uiteindelijk een beslissing moet nemen.

**Elisabeth Meuleman** merkt op dat er ook al andere beslissingen genomen zijn door de gemeenteraad, maar soms komen daar projecten uit voort die haaks staan op die beslissingen of die niet in de lijn liggen van de beslissingen die genomen zijn. Ze vindt het dus perfect legitiem om vanuit de oppositie te vragen om het te herbevestigen en een negatief advies te geven tijdens de termijn dat het openbaar onderzoek loopt.

Schepen **Eeckhaut** herhaalt dat hij duidelijk gezegd heeft dat de beslissing al eerder genomen is in de gemeenteraad.

Burgemeester **De Meulemeester** op zijn beurt herhaalt dat de beslissing over het beleidskader genomen is en het openbaar onderzoek is nog lopende. Het college zal zeker inspelen op de bezwaren die binnenkomen en ook rekening houden met het goedgekeurde beleidskader.

**Elisabeth Meuleman** wil dat er over haar voorstel gestemd wordt.

De **burgemeester** heeft er geen probleem mee dat er gestemd wordt over het beleidskader, maar de procedure moet gevolgd worden, dus er kan volgens hem niet gestemd worden over een negatief advies.

**Elisabeth Meuleman** stelt voor haar voorstel op te splitsen: enerzijds een stemming over het beleidskader en anderzijds een stemming over het negatief advies door de gemeenteraad.

Burgemeester **De Meulemeester** herhaalt dat nog niet kan gestemd worden over het advies, want er kunnen nog allerlei elementen en klachten binnenkomen, die dan moeten bekeken worden. Over het beleidskader kan gestemd worden.

Uiteindelijk wordt het beleidskader detailhandel bevestigd door de gemeenteraad.

#### **4.2. Voorstel 2: Verlenging concessies voor grafkelders.**

Na een steekproefsgewijze vergelijking met andere steden en gemeenten kunnen wij toch wel besluiten dat grafconcessies in Oudenaarde bijzonder duur zijn. De huidige tarieven bedragen 1.835 euro voor een

concessie + grafkelder voor 2 personen voor dertig jaar. Vooral de verlengingen nadien zijn bijzonder duur. 260 euro per persoon voor 5 jaar. Dit is 520 euro voor een grafkelder voor beide ouders, bijvoorbeeld, voor slechts vijf jaar. In andere steden en gemeenten is de initiële termijn vaak langer, en is de verlenging ook veel langer en dus indien bekeken per jaar, ook veel minder duur. Sterven treft iedereen, arm en rijk, en hiervoor hoge tarieven rekenen is toch wel bijzonder asociaal.

Voorstel : De tarieven voor concessies worden herbekeken en verlaagd. Op zijn minst wordt de concessie voor verlenging ook voor twee personen gerekend, zoals in de initiële concessie, en niet per persoon. Aanvullend vraagt het raadslid of de verlening niet op een andere manier kan toegekend worden. Vijf jaar is een erg korte termijn.

Schepen **Carine Portois** (Open VLD) heeft een paar cijfers laten opzoeken. Ze heeft cijfers van de concessies en van de kelders van negen gemeenten en ze is tot de vaststelling gekomen dat Oudenaarde zeker niet de duurste is of één van de duurste, integendeel.

Voorbeelden:

- Gent: initiële concessie van 50 jaar. Wanneer we dat omrekenen naar 30 jaar komt het op 4.375 euro en daar zitten wij een pak onder. Qua verleningen staan in Gent geen cijfers op de site
- Wortegem-Petegem: heeft een termijn van 25 jaar. Daar wordt ook een prijs van 1.500 euro gehanteerd voor de concessie en de kelder. Daar is wel de verlening goedkoper: ongeveer 300 euro voor 5 jaar.
- Kluisbergen: ook termijn van 30 jaar en ook 1.600 euro;
- Ronse: groot verschil met Oudenaarde en veel duurder. Daar kost 25 jaar 3.670 euro.

Momenteel verandert de manier van teraardebestelling ook. Steeds meer mensen kiezen voor crematie en de as van de overledene wordt uitgestrooid of meegenomen naar huis.

De schepen begrijpt dat de mensen veel geld moeten betalen, maar ze denkt dat het niet echt nodig is om de prijzen aan te passen. Ze gaat wel mee in het voorstel om de periode van verlenging te herbekijken en eventueel langer te maken. Er zal onderzocht worden of dat haalbaar is.

**Elisabeth Meuleman** is blij met dat antwoord. Het is inderdaad zeer moeilijk om tarieven te vergelijken en vooral de verlenging is zeer duur, gezien het maar voor vijf jaar is. Daarenboven rekt de ene per m<sup>2</sup>, bij de ander is de kelder er al dan niet bij. In de ene gemeente geldt het voor 1 persoon, in de ander voor 2 tot 3 personen. Het is dus moeilijk te vergelijken. Ook zij heeft cijfers opgevraagd en vergeleken. In Brugge wordt de concessie verlengd voor 5 jaar voor eenzelfde bedrag als hier voor 5 jaar. In Ninove betaalt men ook 500 euro, maar voor een verlenging van 30 jaar. Indien die termijn hier dus kan verlengd worden zou het raadslid zeer tevreden zijn.

**Carine Portois** belooft dat het zeker zal bekeken worden.

## **5. Raadslid Steven Bettens (Groen)**

### **5.1. Vraag en voorstel 1: Plan-MER Regionaal Bedrijventerrein Oudenaarde.**

De gemeenteraad besliste in zitting van 29 mei 2017 dat er een evaluatie en actualisatie moest gebeuren van de ruimtelijk-economische studie die aan de basis ligt van het planproces voor de opmaak van het PRUP Regionaal bedrijventerrein Oudenaarde. Bovendien besliste de gemeenteraad dat het onderzoek pas kan vervolgd worden nadat de actualisatie en evaluatie werd uitgevoerd. Tijdens de gemeenteraadszitting van 26 juni 2017 bevestigde de burgemeester dat de evaluatie en actualisatie in samenspraak tussen stad en provincie zal moeten gebeuren, dat het uiteindelijk op vraag van de stad is dat dit zal moeten gebeuren.

Tijdens de commissie Ruimtelijke Ordening van 19 september II vernamen we dat gewerkt wordt aan de update van de voorraad aan bedrijventerreinen.

Vraag: zaten provincie en stad al samen over dit plan-MER / PRUP? Is de provincie akkoord met deze werkwijze? Is zij akkoord met de evaluatie en actualisatie van de ruimtelijk-economische studie alvorens verder te gaan met het proces dat al dan niet zal leiden tot de opmaak van een PRUP?

Voorstel: de gemeenteraad gaf op 29 mei II bij het plan-MER een advies bij consensus. De stem van de burger en het burgerinitiatief werd gehoord en leidde mee tot deze consensus. Groen pleit ervoor dat het stadsbestuur alle partners verder zal betrekken in dit proces voor de ontwikkeling van bijkomende industrieterreinen en stelt om die reden voor dat de stad Oudenaarde een inspraak- en adviesorgaan opricht met daarin vertegenwoordigers van het burgerinitiatief, van alle politieke partijen alsook andere belanghebbende partijen.

Burgemeester **De Meulemeester** (Open VLD) antwoordt dat op het overleg van 23 juni 2017 tussen stad en de provincie werd beslist de ruimtelijke economische studie te updaten. De stad zou hiervoor het initiatief nemen. We vragen aan SOLVA om ons hierin bij te staan. Momenteel krijgt SOLVA alle mogelijke informatie in functie van het opmaken van een offerte. Aansluitend is ook opdracht gegeven aan de stadsadministratie om een oplijsting te maken van de restgronden die zich nog bevinden bij bedrijven. Het is belangrijk om over concrete en correcte cijfers in dit verband te beschikken. Eens de actualisatie gebeurd is door SOLVA zullen we een concreet beeld hebben van de nog beschikbare gronden voor industrie.

Het voorstel is boeiend. Wij zijn voorstander van burgerparticipatie en van het zoveel mogelijk betrekken van burgers bij bepaalde initiatieven. Wij hebben in de eerste plaats een heel goede commissiewerking; iedere maand zijn er commissievergaderingen waar dossiers besproken worden en waar soms ook externen uitgenodigd worden om informatie te verstrekken. Er zijn ook goedwerkende en actieve adviesraden en er is ook de gocoro en het driepartijenoverleg voor grotere dossiers. Daarnaast zijn er nog veel bilaterale overlegbijeekkomsten, waar veel vragen beantwoord worden en informatie verstrekt wordt aan verenigingen, groeperingen en individuele burgers en wij ontvangen ook actiegroepen.

Recent werd een conceptnota voor nieuwe regelgeving op vlak van burgerparticipatie ingediend in het Vlaams parlement. Die conceptnota wordt binnenkort besproken in de commissie. Hierdoor staan we aan het begin van de invulling van trajecten burgerparticipatie en wij staan daar heel positief tegenover. We kunnen dit ook verder bespreken in onze eigen commissies zodat we er na de bespreking in het Vlaams parlement kunnen op terugkomen.

**Steven Bettens** onthoudt van dit antwoord dat de stad tegen het einde van het jaar administratief wil uitgeklaard hebben of SOLVA de actualisatie kan doen. Hij hoopt dat het niet enkel zal gaan over het uitzoeken hoeveel voorraad industriegrond er nog is. De administratie is daarmee bezig, maar het is ook nodig om te bekijken hoeveel nood er is aan extra bedrijventerreinen.

Het raadslid vraagt of de burgemeester formeel kan bevestigen dat de provincie akkoord is met deze werkwijze. Tijdens de gemeenteraadszitting in mei werd ook gesproken over het nulalternatief en over het feit dat de uitbreiding binnen de contouren van het kleinstedelijk gebied moet blijven. Gaat de provincie ook daarmee akkoord?

De **burgemeester** antwoordt dat die afspraak gemaakt is tijdens de vergadering die plaatsvond voor de vakantie. Dan werd ook het actiecomité te woord gestaan, samen met de gedeputeerde van ruimtelijke ordening. De provincie heeft toen bevestigd akkoord te gaan en ook met het feit dat de stad initiatief neemt voor de update en actualisatie van de ruimtelijk-economische studie.

Wanneer **Steven Bettens** vraagt of dit betekent dat het nulalternatief zal onderzocht worden en dat men binnen de contouren van het kleinstedelijk gebied zal blijven, antwoordt de **burgemeester** dat de



haalbaarheid ervan onderzocht wordt. Er moet eerst begonnen worden met de actualisatie en de update. We moeten duidelijk zicht hebben op de behoeften en op welke gronden er nog daadwerkelijk beschikbaar zijn om economische activiteiten op uit te oefenen. Dat is de start en daarna kan verder gewerkt worden.

**Steven Bettens** merkt op dat men dus ook de nood naar bijkomende industriegrond zal moeten aantonen én dat de betrokkenen zullen moeten op de hoogte zijn.

Er zijn inderdaad veel vormen van participatie: commissies met soms externe sprekers, adviesraden, gecoro,... maar wat het unieke was aan het advies dat in consensus genomen werd tijdens de gemeenteraad van mei, was dat ook het burgerinitiatief betrokken was en tijdens de infovergadering wel degelijk rekening gehouden werd met hun inbreng. In BBC staat bij actie 1.3.1 'we gaan nieuwe participatievormen onderzoeken' en daarnet zei de burgemeester dat hij zeer positief staat tegenover het traject burgerparticipatie. De meeste informatievergaderingen dienen om mededelingen te doen. De stad zou ook participatievergaderingen kunnen organiseren zoals in het verleden gebeurd is voor de Oudstrijdersstraat en de Ronseweg. Om over industriegrond commotie te vermijden is het best mensen die onderlegd en betrokken zijn uit te nodigen voor een participatievergadering i.p.v. een informatievergadering.

Burgemeester **De Meulemeester** antwoordt dat bij alle informatievergaderingen die de stad organiseert ook geluisterd wordt naar de inbreng van aanwezigen en dat rekening gehouden wordt met de voorstellen. Hij haalt het voorbeeld aan van de groenaanleg bij de Ham.

Burgerparticipatie leeft en is in beweging en daar zal de stad zeker op inspelen.

**Steven Bettens** vraagt of bij een volgende stap in dit dossier een infovergadering kan georganiseerd worden met mogelijkheid tot debat.

De **burgemeester** antwoordt dat in dit dossier, en in andere, op het gepaste moment mensen zullen betrokken worden, die een belangrijke bijdrage kunnen leveren, zodat we tot een gedragen beslissing kunnen komen.

## **5.2. Voorstel 2: Overlaging van de Deinzestraat (N459).**

Het wegdek van de N459 (Deinzestraat) veroorzaakt over meerdere kilometers heel wat geluidsoverlast. Het gedeelte tussen de N60 en Ooikeplein bestaat uit betonvlakken. Er is een niveauverschil tussen elk betonvlak wat de oorzaak van het storende geluid is. Op een parlementaire vraag van Elisabeth Meuleman van juni van dit jaar antwoordde de minister dat er tot nu toe geen structurele onderhoudswerken zijn gepland op dit wegvak aangezien de verharding zich nog in goede staat bevindt. De minister vervolgt echter in zijn antwoord: "Gelet op het mindere rijcomfort met mogelijke geluidsoverlast tot gevolg, zal AWV bekijken of een overlaging hier een mogelijke oplossing kan bieden."

Voorstel: de stad Oudenaarde start gesprekken op met het Agentschap Wegen en Verkeer en vraagt de overlaging van de betonvlakken om op die manier de geluidsoverlast te verminderen.

Schepen **Guy Hove** (Open VLD) antwoordt dat dit stuk van de Deinzestraat inderdaad voornamelijk een geestweg is en dus onder de bevoegdheid van AWV valt. De stad ontving op 24 mei een klacht die diezelfde dag is overgemaakt aan AWV, maar tot nu hebben we nog geen antwoord ontvangen. De stad zit op regelmatige basis samen met AWV, dus dit voorstel moest niet gedaan worden. Er is al over meerdere problemen gesproken en geprobeerd tot een overeenstemming te komen. Bij een volgende ontmoeting zal dit zeker ter sprake komen. Tijdens de laatste commissie is ook gezegd dat wat wij uit onze laatste ontmoetingen begrepen hebben, is dat het gewest, wat de wegen met drie cijfers betreft, hij de intentie schijnt te hebben die wegen over te dragen. Als het gewest die wegen overdraagt zal het allicht

naar de stad zijn, maar dan moeten de modaliteiten en voorwaarden onderhandeld worden, want de stad zal niet zomaar een weg in slechte staat overnemen.

De schepen herhaalt dat er regelmatig overleg is met AWW en dat dit punt bij een volgende bijeenkomst zal besproken worden. De N459 is echter niet de enige gewestweg met drie cijfers op ons grondgebied en er moet dus zeker nog overleg zijn binnen het schepencollege.

## **6. Raadslid Maarten Blondeel (Sp.a)**

### **6.1. Vraag 1: Bediening ophaalbrug.**

#### Toelichting :

Op de gemeenteraad van 30/01/2017 werd beslist dat de Stad de nodige initiatieven zou nemen om tot een akkoord te komen met Waterwegen en Zeekanaal om de spertijd van het bedienen van de ophaalbrug te verlengen op schooldagen van 8u00 tot 8u30 en op woensdag van 12u tot 12u30.

Bij brief van 27/06/2017 stelde Waterwegen en Zeekanaal voor de spertijd te verschuiven naar 8u15 tot 8u30 en 12u15 tot 12u30.

#### Vraag :

- Werd door de Stad een akkoord gegeven op dit voorstel?

Schepen **Lieven Cnudde** (CD&V) antwoordt dat In de zitting van het CBS d.d. 28/8/17 een akkoord werd gegeven m.b.t de wijziging van de spertijden. W&Z werd hiervan op de hoogte gebracht in een brief d.d. 5/9/17. De vraag naar een timing voor deze wijziging werd gesteld doch daar werd nog geen antwoord op ontvangen. De stad is in ieder geval akkoord met het voorstel.

Raadslid **Blondeel** vindt het spijtig dat de stad antwoordde op het einde van de zomervakantie en niet in het begin, anders had de situatie bij het begin van het schooljaar al kunnen aangepast zijn.

### **6.2. Vraag 2: Factuur voor het verwijderen van markering parkeerplaatsen in Remparden en Doornikstraat.**

#### Toelichting :

In Remparden en Doornikstraat werden de markeringen van de parkeerplaatsen (witte steen) opgebroken en vervangen door een grijze steen.

Op de gemeenteraad van 30/01/2017 stelde de schepen van openbare werken dat hiervoor een budget was voorzien van € 1.000,00. De factuur was nog niet bekend.

#### Vraag :

- Is de factuur intussen bekend en hoeveel bedraagt deze desgevallend?

Schepen **Guy Hove** (Open VLD) antwoordt dat de werken werden uitgevoerd door aannemer Adiel Maes in het kader van het bulkdossier "groot onderhoud van buurtwegen" waarvoor jaarlijks een afzonderlijk budget wordt voorzien.

De voorgestelde raming van 1.000 EUR hield werken in van maar enkele parkeerplaatsen in de Doornikstraat. Bij uitvoering van de opdracht werd dit uitgebreid en werden ook parkeerplaatsen in de Remparden heraangelegd. De totale kostprijs van deze werken bedroeg 8.343,25 EUR (exclusief BTW). Dit bedrag werd niet afzonderlijk gefactureerd, maar werd gedistilleerd uit de vorderingsstaten.

**Maarten Blondeel** merkt op dat er blijkbaar een verkleuring is in de stenen die daar geplaatst zijn. Hij vraagt zich af of de werken wel nuttig waren gezien er nog altijd een duidelijk onderscheid is en de

parkeerplaatsen nog zichtbaar zijn. Hij vindt het veel geld voor een maatregel waarvan het nut niet bewezen is.

### **6.3.. Vraag 3: Herstel beeld Adriaen Brouwer.**

#### Toelichting :

Het beeld Adriaen Brouwer van de hand van Jul Vuysteke werd reeds geruime tijd geleden beschadigd. Onder meer de penselen in de hand van Adriaen Brouwer werden afgebroken. Tot op vandaag werd dit beeld nog niet hersteld.

Op de gemeenteraad van 28/11/2016 beloofde de schepen werk te maken van de herstelling.

In het licht van de geplande tentoonstelling rond de werken van Adriaen Brouwer dient dit beeld des te meer in zijn glorie te worden hersteld.

#### Vraag :

- Waarom werd het beeld van Adriaen Brouwer in de Kruisstraat tot op heden nog niet in zijn oorspronkelijke staat hersteld?

Schepen **Guy Hove** (Open VLD) antwoordt dat\_in overleg met de kunstenaar werd gezocht naar een manier om het beeld zodanig te herstellen dat dit minder kwetsbaar wordt voor vandalisme. De penselen worden opnieuw geplaatst, maar op het palet gemonteerd en niet meer los/vrij in Adriaen zijn hand, zodat afbreken niet meer mogelijk wordt.

Het College van Burgemeester en Schepenen heeft deze herstelling, ten bedrage van 1050 EUR (excl. BTW) goedgekeurd in de zitting van 13/02/2017.

Het bleek niet meer mogelijk om het beeld te laten herstellen voor de AB Bierfeesten van 2017; maar de opdracht is gegeven en de herstellingswerken zullen tijdig uitgevoerd worden tegen de Adriaan Brouwer expo in 2018. Het gaat maar om een kleine herstelling, maar die worden het vaakst uitgesteld.

### **6.4. Vraag 4: Opruimen van afval na schooltijd achtergelaten op het Amerikaans monument op het Tacambaroplein en in het Liedtspark.**

#### Toelichting :

Met het aanvangen van het nieuwe schooljaar werd na schooltijd het voormelde monument en het Liedtspark opnieuw aanzien als publiek stort voor papier, blikjes, etc...

Dit is bijzonder storend en getuigt van een laakbare mentaliteit bij de vervuilers.

#### Vraag :

- Wie staat in voor het opruimen van dit afval?
- Op welke tijdstippen en met welke regelmaat dient deze opruiming te gebeuren?
- Wie draagt daarvan de kost?
- Heeft de Stad een plan van aanpak om deze problematiek aan te pakken?

Schepen **Guy Hove** (Open VLD) antwoordt dat het Amerikaans monument geen eigendom is van de stad maar Amerikaans grondgebied. Het onderhoud is (door Amerika) uitbesteed aan tuinaannemer Van Audenaert, die ook verantwoordelijk is voor de netheid. De aanwezige vuilnisbakjes worden wel geledigd door de stadsdiensten.

In het Liedtspark staat de groendienst van de stad in voor het onderhoud. Op maandag, woensdag en vrijdag komt de Cel Netheid & Hygiëne langs. Het opgeruimde zwerfvuil en de inhoud van de vuilnisbakjes wordt op de stadswerf gestort in een grote container, kosten voor afvoer worden gedragen door de stad (Milieudienst).

De Cel Netheid & Hygiëne (5 arbeiders) is elke dag op pad. Zij staan in voor het ledigen van de vuilbakjes, reiniging van het centrum en opruimen van zwerfvuil en sluikstorten.

Van 18 tot 24 september liep de Handhavingsweek tegen zwerfvuil en sluikstorten. Naar aanleiding daarvan werd overlegd tussen de milieudienst, cel Netheid & Hygiëne, de gemeenschapswacht en de politie. Op de zgn. zwarte punten (centrum, glasbollen, Donk, Liedtspark) werd verhoogd toezicht gehouden. Ook in de toekomst zal meer samengewerkt worden met de politie. Identificatie van daders blijft echter een moeilijkheid.

In het kader van de Handhavingsweek werden de (secundaire) scholen aangeschreven, met de vraag hieraan aandacht te besteden in het lespakket. Ook de horeca-uitbaters van centrum en stationsbuurt kregen een brief met aandachtspunten omtrent het gebruik van de straatvuilnisbakjes, het afval van terrassen en meeneem-verpakkingen en de huis-aan-huisinzameling.

Er worden dus veel inspanningen gedaan door de stad met betrekking tot zwerfvuil, maar de eerste verantwoordelijke is en blijft de burger die het vuil achterlaat.

## **7. Raadslid Dagmar Beernaert (Sp.a)**

### **7.1. Vraag en voorstel 1: Tegenexpertise geluidsmeting Groenhof en renovatie Rodelos.**

Sporthal Het Groenhof kampt met een akoestisch probleem, dat brengt overlast mee voor de buurt. De akoestiek zou niet voldoen aan de Vlarem-wetgeving. Hier omtrent is er een conflict tussen Stad Oudenaarde, de scholengemeenschap en NV Scholen voor Morgen (de bouwheer van de sporthal). Een tegenexpertise moest op een onafhankelijke manier uitsluitel brengen.

Door de renovatie van sporthal Rode Los moesten de verschillende sportverenigingen tijdelijk elders onderdak vinden. De puzzel lijkt nu rond, maar voor enkele sportclubs brengt deze tijdelijke verhuis een meerkost met zich mee omdat ze noodgedwongen genoeg moeten nemen met een duurdere zaal.

Daarom volgende vragen:

1. Wat was het resultaat van de tegenexpertise?
2. Welke conclusies trekt het stadsbestuur uit de resultaten van de tegenexpertise en welke maatregelen zullen er getroffen worden?
3. Hebben alle sportverenigingen/sporttakken ondertussen een nieuw tijdelijk onderkomen gevonden waar ze hun sport kunnen beoefenen? Hoe verliep de verdeling?
4. Is het stadsbestuur bereid om sportclubs die financieel nadeel ondervinden door de renovatie van sporthal Rode Los hiervoor te compenseren?

Daarbij volgend voorstel:

Stad Oudenaarde voorziet compensaties voor Oudenaardse sportclubs die als gevolg van de renovatie van Sporthal Rode Los financieel nadeel ondervinden.

Schepen **Peter Simoens** (Open VLD) antwoordt dat uit de tegenexpertise is gebleken dat bij normaal gebruik (= sportactiviteiten) er geen overschrijding is van de Vlarem-normen. Er is m.a.w. geen bouwtechnisch probleem. Dit wil echter niet zeggen dat de naaste burenen geen geluidsoverlast kunnen ondervinden bij bepaalde activiteiten. Het kaatsen van ballen tegen de buitenmuur of het trainen op muziek kan aanleiding geven tot overlast. Dit komt vooral voor tijdens de avond- en weekenduren, dus tijdens het gebruik onder verantwoordelijkheid van de stad.

Het is dan ook de stad die zal zoeken naar een oplossing. In eerste instantie zal dit gebeuren door sensibilisatie van de gebruikers. Er wordt gevraagd geen doelen op te stellen tegen de buitenmuur bij balsporten, en de nooddeuren steeds gesloten te houden. Daarnaast wordt ook gevraagd correct te parkeren en rekening te houden met de rust van de burenen bij het verlaten van de zaal. Het is immers door de cumulatie van verschillende hinderaspecten dat de overlast als (te) extreem wordt ervaren.

Intussen werden ook offertes gevraagd voor het plaatsen van netten tegen de muur, om de balimpact tegen te houden. Die offertes zijn nog niet binnen.

De buurt werd hierover ingelicht. Er komt van hun kant uit een vraag om een overlegmoment te organiseren, waartoe de stad uiteraard bereid is. Dat zal georganiseerd worden eens we de offertes hebben.

Met de sportverenigingen is grondig overlegd en voor elk van de verenigingen is een oplossing gevonden. De verdeling is op een korte tijd samengesteld, weliswaar iets te laat – dit had beter afgerond geweest in juni, nu was eind juli alles zo goed als rond.

In één uitzonderlijk geval (badminton) is een oplossing gezocht in een privé-zaal (Recrean) in afwachting van verder nieuws over extra belijningsmogelijkheden in 't Groenhof. De stad heeft aan de bouwheer van het Groenhof gevraagd of we extra belijningsverf of klevers mogen aanbrengen in de kleine zaal, maar we hebben nog geen antwoord gekregen.

De tarieven van de zalen in de Hoogstraat zijn gealigneerd met de zalen die beheerd worden door de stad. Voor privé-zalen is dat niet per definitie het geval – zij bepalen hun eigen prijzen.

Momenteel heb ik slechts weet van 1 vereniging die voorlopig niet terecht kan in 't Groenhof, nl. Pluymkes (badmintonclub). Aan hen werden volgende voorstellen gedaan:

- Trainen op een ander moment (andere dag) in het Groenhof of in één van de zalen in de Hoogstraat
- Afwachten of er belijning komt in 't Groenhof – uitsluitel volgt normaal eind september – en dan de kleine zaal van 't Groenhof gebruiken als trainingszaal (4 dubbele terreinen).

Hierop ging de club niet in waardoor we de Recrean hebben voorgesteld, waar wel plaats was. De uitbater van Recrean heeft met hen een speciale prijs overeengekomen.

Mijn voorstel is om niet in te gaan op een compensatie, omdat de club wél de kans kreeg om in één van de zalen in het beheer van de stad te spelen, weliswaar niet op de door hen gewenste dag.

**Dagmar Beernaert** vraagt wanneer het overlegmoment met de omwonenden voorzien is. Binnen welke termijn?

Schepen **Simoens** antwoordt dat eens de offertes binnen zijn, zal geweten zijn hoeveel de maatregelen zullen kosten. Dat wordt dan voorgelegd aan het schepencollege en daarna kan gesproken worden met de buurt. Hij hoopt dat dit vlug zal kunnen gebeuren.

**Dagmar Beernaert** hoopt dat de badminton op termijn zal kunnen terugkeren naar Groenhof en noteert dat geen andere sportclubs financieel nadeel ondervinden.

## **7.2. Vraag en voorstel 2: Fietsveilig station en afspraken met de NMBS.**

NMBS besliste onlangs om het loket in Oudenaarde te sluiten op zaterdag- en zondagnamiddag. Treinreizigers zullen op die momenten enkel kunnen gebruik maken van de automaten.

Op 28 november werd de stationsparking in Oudenaarde betalend. Resultaat: de bezetting daalt met 44%. Naar aanleiding van eerdere vragen hierover op de gemeenteraad beloofde het stadsbestuur om rond tafel te zitten met NMBS over een mogelijke aanpassing van de tarieven.

Het lijkt een weerkerend fenomeen bij het begin van het schooljaar. Opnieuw wordt er met de regelmaat van de klok melding gemaakt van fietsdiefstallen op de stationsparking in Oudenaarde. Naar aanleiding van eerdere vragen hierover op de gemeenteraad werd de belofte gemaakt om ook de veiligheid aan het

station ter sprake te brengen bij een overleg met NMBS. Een beveiligde fietsenstalling voor treinreizigers zou een oplossing kunnen bieden.

In verschillende Vlaamse en Nederlandse steden wordt de pakkans voor fietsdiefstallen verhoogd door gebruik te maken van lokfietsen. Lokfietsen zijn fietsen uitgerust met een GPS-volgsysteem. Zodra de fiets wordt meegenomen krijgt de lokale politie een melding waarmee ze de fiets kan traceren.

Daarom volgende vragen:

1. De beslissing van NMBS om de openingsuren van het stationsloket aan te passen betekent een aanzienlijke daling in de dienstverlening naar de treinreizigers toe, bovendien is het gebruik van de automaten niet voor iedereen een evidentie. Is het stadsbestuur bereid om er bij NMBS op aan te dringen de openingsuren van het stationsloket opnieuw te herzien?
2. Wat was het resultaat van het overleg tussen Stad Oudenaarde en NMBS omtrent een mogelijke verlaging van de tarieven en de veiligheid aan het station?
3. Overweegt het stadsbestuur om in overleg met de lokale politie lokfietsen in te zetten om zo de pakkans van fietsdieven te verhogen?

Daarbij volgende **voorstellen**:

Stad Oudenaarde dringt er bij NMBS op aan om een beveiligde fietsenstalling te voorzien aan het station van Oudenaarde.

Stad Oudenaarde zet, samen met de lokale politiediensten, een project met lokfietsen op poten om zo de pakkans bij fietsdiefstallen te verhogen en een sterk afradend effect te creëren

Schepen **Lieven Cnudde** (CD&V) antwoordt op de tweede vraag dat er tot op heden nog geen overleg geweest is hierover met de NMBS. Er werd eerst bekeken wat de tarieven in gelijkaardige steden zijn en hij heeft overleg met zijn collega's in Waregem en Deinze, waar zich identiek dezelfde situaties voordoen. Het is dus de bedoeling de krachten te bundelen en samen te overleggen met de NMBS.

Op de vraag over de fietsdiefstallen geeft burgemeester **De Meulemeester** (Open VLD) vooreerst de cijfergegevens van de geregistreerde fietsdiefstallen:

	Oudenaarde	stationsbuurt
2014	104	17
2015	83	25
2016	121	45
2017 (tot 20 sep)	120	51

De lokale politie onderzoekt de mogelijkheid tot het gebruik van een lokfiets. In ieder geval valt het gebruik van een lokfiets onder de toepassing van de BOM-wetgeving (bijzondere opsporingsmethoden). Dit betekent dat de inzet van een lokfiets aan specifieke regels is onderworpen (o.a. strenge afweging van de opportuniteit en proportionaliteit, goedkeuring parket, rapportering,...).

Binnenkort is er hoe dan ook een onderhoud over veiligheid in het algemeen en in de stationsbuurt, ook voor het gedeelte wat betreft de spoorwegen zelf. We proberen met de spoorwegen tot een overeenkomst en tot samenwerking te komen voor wat betreft een beveiligde fietsstalling. In de tweede plaats probeert de stad samen met de politie tot een systeem van lokfietsen te komen en zo de pakkans bij fietsdiefstallen te verhogen en op die manier een afradend effect te creëren.

**Dagmar Beernaert** is blij met beide antwoorden en merkt op dat één van de argumenten van de NMBS om de parking betalend te maken was, dat 30% van de mensen op minder dan 3 km van het station woont

en dus met de fiets kan komen. Dan moet natuurlijk alle accommodatie voorzien zijn. Ze is vooral blij dat er alvast meegedacht wordt.

### **7.3. Vraag 3: Parkeergelegenheid vrachtwagens.**

We stellen vast dat vrachtwagens vaak gedurende lange tijd parkeren in de woonwijken rondom het industrieterrein of langs de N60 in afwachting van hun levering of om de rij- en rusttijden te respecteren. Dit is hinderlijk en zorgt voor een onveilige situatie in de woonwijken. Deze problematiek werd reeds eerder door onze fractie, met name door mijn voorganger André Vansteenbrugge, aangekaart. De meerderheid beloofde hier werk van te maken en nam het voorstel om speciale parkeergelegenheid voor vrachtwagens te realiseren. Tot op vandaag werd dit evenwel nog niet gerealiseerd.

Daarom volgende vragen:

1. Wat is de stand van zaken in dit dossier?
2. Welke timing voorziet het stadsbestuur in de realisatie van een parkeergelegenheid voor vrachtwagens?
3. Welke locatie wordt vooropgesteld?
4. Van welke voorzieningen zullen de gebruikers kunnen genieten?

Schepen **Lieven Cnudde** (CD&V) antwoordt dat eind 2013 een overleg werd gepland waarop heel de sector werd uitgenodigd. Op dit overleg was slechts 1 firma aanwezig. Daarnaast werd met Voka hierover advies ingewonnen. Uit deze acties bleek dat er verschillende soorten vrachtwagenparkings zijn en dat het belangrijk is om de doelstelling van de vrachtwagenparking scherp te stellen vermits de voorzieningen en ligging sterk afhankelijk zijn van het gewenste of voorziene gebruik ervan. Er zijn vrachtwagenparkings die dienen om een vrachtwagen te parkeren op momenten dat die niet in bedrijf is, zodat die niet in een woonwijk hoeft geparkeerd te staan. Er zijn ook vrachtwagenparkings die bedoeld zijn om te parkeren tijdens de rij- en rusttijden. Deze laatste hebben uiteraard meer voorzieningen nodig (sanitair) omdat de chauffeur doorgaans aanwezig is in of rond de vrachtwagen.

Daarnaast bleek ook uit het overleg dat vrachtwagenchauffeurs niet perse vragende partij zijn voor parkings van het eerste type omdat de vrachtwagen dan verder van huis staat en er minder sociale controle is. Het creëren van een aanbod houdt niet automatisch in dat het ook gebruikt zal worden.

De afgelopen jaren zijn bij het stadsbestuur relatief weinig klachten van geparkeerde vrachtwagens binnengekomen:

- Den Osse: klacht over het parkeren op zich
- Berchemweg: klacht over de beperkte zichtbaarheid als gevolg van geparkeerde vrachtwagens
- Bruwaan: klacht over beperkte zichtbaarheid als gevolg van geparkeerde vrachtwagens

Volgende locaties worden momenteel opgelijst als mogelijke parkings voorbehouden vrachtwagens:

- Westerring t.h.v. On Semi en Samsonite
- Bruwaan tussen Pruimelstraat en Doorn
- Bruwaan tussen Pruimelstraat en Deinzestraat
- Berchemweg

We moeten wel zien dat we dingen voorzien die echt efficiënt zijn. De stad krijgt in ieder geval weinig of geen signalen over parkeren in woonzones, maar het staat inderdaad in BBC, dus we kijken verder.

**Dagmar Beernaert** zegt dat zij signalen had gekregen dat er in de Lindestraat regelmatig vrachtwagens verkeerd geparkeerd staan, vandaar haar vraag.

#### 7.4. Vraag 4: Leegstaande bedrijfsruimten.

De Vlaamse overheid neemt maatregelen om de leegstand van bedrijfsruimten (groter dan 5 are) tegen te gaan. Gemeenten dienen ieder kalenderjaar voor 1 maart een gemeentelijke lijst op te stellen van de leegstaande/verwaarloosde bedrijfsruimten die op hun grondgebied zijn gelegen. De Vlaamse overheid kan hier dan een heffing gebieden.

Daarbij volgende vragen:

1. Werd door Oudenaarde dergelijke gemeentelijke lijst van leegstaande/verwaarloosde bedrijfsruimten opgesteld en overgemaakt aan de Vlaamse overheid? In 2014? 2015? 2016? 2017?
  - a. Zo ja, welke panden bevonden zich op deze gemeentelijke lijst? Welke heffing dienden de eigenaren te betalen aan de Vlaamse overheid in de respectievelijke jaren?
  - b. Zo neen, waarom werd deze lijst niet opgesteld en overgemaakt aan de Vlaamse overheid?
  - c. Zal Stad Oudenaarde voor 1 maart 2018 een gemeentelijke lijst opstellen en bezorgen aan de Vlaamse overheid?

Burgemeester **De Meulemeester** antwoordt:

Deze lijst werd in 2016 en 2017 tijdig overgemaakt aan Ruimte Vlaanderen.

We zijn ook klaar met de oplijsting van de panden 2016 en 2017 en zullen u die lijst overmaken.

De gemeentelijke lijst zal inderdaad ook tijdig voorgelegd worden in 2018, daarvoor worden in de loop van 2017 t.e.m. maart 2018 de nodige gegevens verzameld.

#### 7.5. Vraag 5: Uithuiszettingen in Oudenaarde.

In Vlaanderen zijn vorig jaar 12.242 huishoudens bedreigd met uithuiszetting, bijna 400 meer dan het jaar voordien en ongeveer evenveel als 2010.

Daarom volgende vragen:

1. Hoeveel Oudenaardse gezinnen werden in 2010 het huis uitgezet? In 2015? In 2016?
2. Welke maatregelen neemt het Oudenaards stadsbestuur en het OCMW om te voorkomen dat gezinnen uit hun (huur)woning worden gezet?
3. Hoeveel Oudenaardse gezinnen werden in 2010 het huis uitgezet? In 2015? In 2016?

Schepen / OCMW-voorzitter **Stefaan Vercamer** (CD&V) antwoordt inleidend dat het niet zo is dat een verhuurder een huurder zomaar uit zijn huis kan zetten. Het is de vrederechter die al dan niet een uithuiszetting zal bevelen, maar van zodra er een vraag komt, treedt onmiddellijk een beschermende maatregel in, in die zin dat het OCMW preventief wordt verwittigd. De volgende stap is dat het OCMW schriftelijk contact opneemt met die huurder om te bemiddelen. In Oudenaarde gaan we daar verder in. Het OCMW heeft al jaren een samenwerkingsovereenkomst met het Centrum Algemeen Welzijn en van zodra het OCMW een aanmelding krijgt dat iemand de vraag stelt om iemand uit huis te zetten, neemt het OCMW contact op met het CAW, dat een bemiddelingspoging start. Het CAW gaat na wat er kan gebeuren om toch te vermijden dat die uithuiszetting zou gebeuren. Het is wel zo dat de huurder daar vrijwillig moet in meestappen, hij kan niet verplicht worden. Dan wordt er overlegd, ofwel met SHM, soms met privé-eigenaars, soms met diensten maatschappelijk werk... Meestal komt daar een begeleidingsvoorstel uit en soms lukt dat.



Het OCMW houdt alleen de meldingen bij, maar kan niet bijhouden hoeveel effectieve uithuiszettingen er zijn. De SHM heeft samenwerkingsverbanden met alle OCMW's in de regio, van de privé weten we het niet.

In 2015 waren er 46 meldingen in Oudenaarde en het OCMW heeft 20 bemiddelingen gedaan. Dit heeft geleid tot 'slechts' 5 uithuiszettingen. In 15 gevallen is het dus gelukt om uithuiszetting tegen te gaan.

In 2016 waren er 53 meldingen en daar zijn 22 bemiddelingen opgestart. Daar is nog geen enkele uithuiszetting uit voortgevloeid, maar er zijn 6 bemiddelingen nog lopende.

De preventieve woonbegeleiding werkt dus en die bemiddelingsopdracht wordt serieus genomen en meestal lukt het. Om uithuiszettingen te vermijden moeten alle partijen meewerken. Wanneer een huurder niet meewerkt en zich niet houdt aan de afspraken, dan is er op een bepaald moment een grens waar de bemiddeling stopt.

