

Beknopt verslag gemeenteraad van 1 oktober 2018

Burgemeester **Marnic De Meulemeester** (Open VLD) heeft verontschuldigen binnen gekregen van **Dirk De Bock** wegens ziekte (Open VLD) en zegt dat schepen **Stefaan Vercamer** (CD&V) later zal komen.

Agenda openbare zitting

SECRETARIAAT

3. Aanstelling tot raadslid van **David Vanden Bossche** (sp.a), ter opvolging van **Maarten Blondeel** (sp.a) en eedaflegging.

Vanden Bossche: "Ik zweer de verplichtingen van mijn mandaat trouw na te komen."

BESTUUR INFRASTRUCTUUR ADMIN. EN ONTWERP

11. Aanstellen van een studiebureau voor de aanleg van fietspad achter AZ en Bernardusscholen

Het is fantastisch goed dat er eindelijk werk zal van gemaakt worden, zegt **Steven Bettens** (Groen). In één van de verkiezingsfolders staat de stad een subsidie krijgt voor de bouw van het fietspad over de rotonde. Klop dit?

Het gaat hier enkel om de aanleg van het fietspad achter de scholen en het AZ, zegt schepen **Lieven Cnudde** (CD&V). Er moet nog een dossier opgemaakt worden voor de vervollediging van de fietsring, m.a.w. voor het aanleggen van een fietsbrug over de rotonde.

14. Aanstellen van een studiebureau voor de aanleg van een fietspad Wortegemstraat-Beverestraat

Het is jammer dat het lang geleden is dat er een commissie geweest is, zegt raadslid **Bettens**. We hebben al een puntje goedgekeurd over tonnagebeperking. In het dossier zit een plannetje waarop een fietspad getekend staat over gans de Beverestraat. Hoe zien jullie dat in de praktijk? U weet ook dat de straat onvoldoende breed is. Hoe realistisch is dat? Gaan jullie er éénrichtingsverkeer maken of parkeerplaatsen opofferen? De Wortegem-, Bevere- en Kortrijkstraat zijn aan bod gekomen op de commissie mobiliteit van 22 februari i.v.m. de weg- en rioleringswerken. Toen werd er gezegd dat voor de werken in de Deinzestraat het voorontwerp zou klaar zijn in september. Wat is de stand van zaken daarvan?

Het aanstellen van een studiebureau voor een fietspad in de Wortegemstraat heeft te maken met de aanleg van een veilig fietspad, antwoordt schepen **Cnudde**. Wat er in de Beverestraat zal gebeuren is afhankelijk van een onderzoek. Alles zal in functie zijn van de heraanleg van de verschillende straten. Hoe ver het staat met de plannen voor de weg- en rioleringswerken, daarover kan collega **Hove** (Open VLD) u inlichten.

Deze werken zijn goedgekeurd voor subsidie door de VMM (Aquafin), maar hoever het dossier vandaag precies staat, daar kan ik niet op antwoorden. Ik wil het navragen en u dat per email bevestigen, antwoordt schepen **Guy Hove**.

Kristof Meerschaut (NV.A) vraagt hoe het zit met het dossier, het stukje missing link, tussen de Kortrijkstraat en Wortegemstraat, via de wijk den Osse. Kan dit niet meegenomen worden in datzelfde dossier?

Dat is zeker besproken op de samenkomst van de diensten Mobiliteit en Openbare Werken, maar ik was daar om medische redenen niet aanwezig, antwoordt schepen **Cnudde**. Ik zal het aankarten om dit ook mee te nemen want het leunt aan bij het geheel van de andere straten.

Punt 15 (verlichtingsarmaturen op de rugbyterreinen) wordt gevraagd om uit te stellen.

Folke D'Haeyer (Groen) vraagt naar de motivatie om dit uit te stellen.

We willen op de sportcommissie nog eens feedback geven naar de bewoners toe, antwoordt schepen **Peter Simoens** (Open VLD). We willen daar een maatschappelijk dragend project voorstellen en liefst op de eerstvolgende gemeenteraad en een aantal correcties aanbrengeen aan onjuiste informatie, bewust of onbewust.

16. Robert De Preesterstraat. Leveren en plaatsen elektromechanica pompstation.

Heeft u al een zicht op de start van de werkzaamheden, vraagt raadslid **Bettens**?

Ik zal daar per email op antwoorden, zegt schepen **Hove**.

19. Leveren en plaatsen van self-level deksels in de Nederenamestraat

Werd er informatie verspreid naar de aangelanden en de burens dat deze werken op 8 oktober zouden starten, vraagt raadslid **Meerschaut**?

Het is gebruikelijk dat we aan de aannemer vragen informatie te verspreiden voor de aanvang van de werken, zegt schepen **Hove**. Wij doen dat quasi in alle aanbestedingen. De brief is vandaag in de bus gedeponeed.

Het gaat om zwevende riooldeksels om het fietscomfort te verhogen, zegt Steven **Bettens**. Dat is een zeer goede zaak. Niet alleen de rijweg voor het gemotoriseerd verkeer wordt gerenoveerd, maar ook het betonnen fietspad zal worden voorzien van een toplaag van asfalt. Waar het fietspad de N46 oversteekt langs de Riedekensbeek, zit het riooldeksel 7 à 8 cm boven de grond. Komt er op termijn een volledige asfaltering van dat fietspad? Kunnen de riooldeksels niet mee besteld worden dat dit dan in één keer hersteld is? En kan het fietspad langs de Aalststraat, ter hoogte van de brouwerij en de lagere school, ook geasfalteerd worden?

We gaan de riooldeksels bestellen die in het dossier zitten. Wanneer we het fietspad zullen renoveren, in overleg met de dienst Mobiliteit, dan zullen we die riooldeksels daar ook vervangen, zegt schepen **Hove**. Wat het fietspad betreft op de Aalststraat, wil ik dit ook nog eens bekijken met mijn diensten.

22. Volkegembos: aankoop gronden leemontginning Volkegem

We zijn blij met de aankoop van het stuk van 1,4 ha. Volkegembos, zegt **Elisabeth Meuleman** (Groen). Dat is iets dat al lang op de begroting staat. Ik heb in het Vlaams Parlement een studie laten uitvoeren door Bos Plus en dat gaat over de doelstellingen die verschillende steden moesten bereiken op vlak van stadsrandbossen. De doelstelling voor Oudenaarde om tegen 2020 te bereiken was 120 ha. Daar is vrij veel van gerealiseerd. Oudenaarde is niet de slechtste leerling van de klas. Er is 65% van gerealiseerd voor 2011. Maar na 2011 is die bebossing stilgevallen. En is er op 1,8 ha na aan de Meerspoort niks meer bij gekomen. In Volkegem ligt nog 8 ha die kan bebost worden. We zitten nog niet aan die objectieven. Als er zich opportuniteiten voordoen dan zou het goed zijn om die te realiseren. Die nabestemmingsovereenkomst is al sinds 2009 afgesloten en toen was er sprake dat er via een samenwerkingsovereenkomst, 'Milieu als opstap naar duurzame ontwikkeling', tot 50% subsidie kon verkregen worden voor de aankoop van gronden voor het realiseren van natuurontwikkelingsprojecten. Nu zie ik dat nergens nog staan. Kunnen wij die subsidies nog krijgen en hebben jullie dat geprobeerd om dit binnen te halen en is dat niet gelukt? Twee jaar geleden heeft het OCMW weiland, te ontginnen grond, verkocht aan Vandemoortel, en die verkoopprijs toen was 14.300 euro per ha. En voor die ontgonnen grond betalen wij nu 20.500 euro per ha. Voor minder goede grond, die al ontgonnen is, gaan we veel meer betalen aan Vandemoortel. Wat is de reden voor dit prijsverschil?

Schepen **Mathieu De Cock** (CD&V) zegt dat wat subsidies betreft hij het niet goed weet. De persoon kennende die met de dossiers bezig is geweest, zal alles wel goed nagegaan zijn en dat de wetgeving is aangepast zodat het niet meer mogelijk is om de subsidie nog te krijgen. Wat betreft de prijs wil ik u eerst corrigeren dat de grond die hier gekocht wordt, niet van Vandemoortel wordt gekocht. Van de prijs van de grond in Eine heb ik geen idee. Dat is via het OCMW gegaan, maar ik veronderstel dat het met vraag en aanbod te maken heeft. Deze prijs is al in 2009 bepaald, nu zou je daar veel meer voor betalen.

Vraag en aanbod lijkt mij eigenaardig, repliceert raadslid **Meuleman**. Dat er daar zoveel vraag is naar grond die al ontgonnen is, om die te gaan herbebossen en dat we daar meer voor moeten betalen dat lijkt mij niet echt een kwestie van vraag en aanbod. Waarom zou dat zoveel duurder zijn dan weiland dat nog moet ontgonnen worden. Toch eens nakijken en het antwoord op email zetten.

BESTUUR INFRASTRUCTUUR RO

23. Gemeentelijk stedenbouwkundige verordening detailhandel

Dit ontwerp is er gekomen om de leefbaarheid en de aantrekkingskracht van ons stadscentrum te versterken, zegt voorzitter **De Meulemeester**. De essentie is dat de stad inzake detailhandel een stimulerend beleid wenst te voeren in de stadskern en een

complementair beleid wil uitbouwen met de detailhandelszones in de periferie. Uit cijfers blijkt dat er de nood is aan bijkomende vierkante meter grootschalige detailhandelsruimte, maar dat die ruimte vrij beperkt is. De visie van de stad is om de grootschalige detailhandel te bundelen door ontsluiting en het opnieuw op de markt brengen van oneigenlijk gebruik van bedrijfsgronden en het herstellen van het evenwicht tussen centrum en de periferie. Deze verordening zal bindende voorschriften opleggen in vijf specifieke zones. De eerste zone is het kernwinkelgebied. Een afbakening van dit gebied is nodig om een positieve stimulans te geven aan de stedelijke kern en een economische activiteit op het gelijkvloers op te leggen. De stad levert belangrijke financiële inspanningen zoals door de heraanleg van de markt, door het verstrekken van subsidies, leegstand weg te werken en het centrum zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Met deze verordening wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke verdichting van het handelaanbod. Daarom is het bij functiewijziging of bij nieuwbouw verplicht om een commerciële functie: detailhandel, horeca, diensten of kantoren te voorzien op het gelijkvloers. Op de markt zijn enkel horeca en winkels toegelaten: bij voorbeeld interimkantoren zijn hier niet wenselijk. Bij nieuwbouw of verbouwingen wordt een aparte toegang tot de verdiepingen opgelegd. Op deze wijze wil de stad de leegstand op de verdiepingen aanpakken. De tweede zone is de zone voor middelgrote detailhandelszaken, die zich bevindt aan de achterzijde van het station en omvat een ruime zone rond het Frunpark. Binnen deze zone wordt ingezet op het behoud en de uitbreiding van de gelijkvloerse commerciële plint en op het verhogen van de attractiviteit en de belevingswaarde van de stationswijk. Ook hier wordt een verbod ingesteld op nieuwe woonfuncties op het gelijkvloers. Er wordt ook gefocust op middelgrote detailhandelszaken. Dat zijn panden met een minimale bruto vloeroppervlakte van 1.000 m². Met deze verordening wordt een voorafname gedaan van de latere voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan stationsomgeving-centrum. De derde zone omvat de aanloopstraten van het kernwinkelgebied. Een overgangszone tussen het kernwinkelgebied en de zone voor middelgrote handelszaken. Deze straten genieten ook van een stimulerend ruimtelijk beleid inzake detailhandel. Net zoals in het kernwinkelgebied wordt bijzondere aandacht besteed aan de gelijkvloersplint. Een verbod om een bestaand gebouw met een functie detailhandel, horeca, kantoor, commerciële of administratieve diensten op de gelijkvloerse bouwlaag om te vormen tot woonfunctie. In tegenstelling tot het kernwinkelgebied is het in de aanloopstraten wel mogelijk een bestaande woning te slopen, herop te bouwen en het aantal entiteiten te vermeerderen op de gelijkvloerse plint. De vierde zone is het winkelarm gebied. Het situeert zich om en op de Westerring en de Ronseweg. De zone heeft een hoge visibiliteit, kent een goede autobereikbaarheid en oefent hierdoor een hoge aantrekkingskracht uit op grootschalige commerciële groot- en detailhandelszaken. Deze zone heeft als bestemming zone voor milieubelastende industrie en woongebied. Niettegenstaande deze gewestplanbestemming krijgt dit meer en meer een commerciële invulling. Nieuwe commerciële vestigingen leggen niet enkel de bestemming onder druk, bedrijvigheid en wonen, genereren veel verkeer maar hebben ook een impact op het kernwinkelgebied. De stad wenst met deze verordening complementariteit na te streven inzake kleinhandelsbeleid voor kern en periferie. Zij voorziet in een bundeling van grootschalige detailhandel langs de N60, die niet onmiddellijk thuishoren in het centrum. En binnen het winkelarm gebied geldt een verbod op het oprichten of het uitbreiden van een gebouw met een kleinhandelsfunctie binnen de categorie van verkoop van goederen voor persoonsuitrusting, verkoop van voeding en horeca en grootschalige detailhandel, minimaal 1000 m² netto winkeloppervlakte is er enkel mogelijk binnen de

categorieën verkoop, planten, bloemen voor land- en tuinbouw en verkoop van andere producten. Als vijfde zone de aanloopstraten van de periferie. Deze zones bevinden zich op en om de invalswegen van de Westerring en Ronseweg. Om geen verdringingseffect te krijgen rond het voorgesteld beleid in het winkelarm gebied wordt tevens een restrictief kleinhandelsbeleid vooropgesteld in deze zones voor wat betreft de categorieën verkoop, goederen voor persoonsuitrusting, die in tegenstelling tot het winkelarm gebied waar een totaal verbod geldt voor de categorie van goederen voor persoonsuitrusting, wordt in deze zone beperkt kleinhandelsactiviteiten in deze categorie toegestaan met een maximale netto winkel- en vloeroppervlakte van 200 m².

Raadslid **Meerschaut** heeft een opmerking i.v.m. de aanloopstraten periferie. Het gaat over het feit dat er in de Deinzestraat twee stukjes zijn en dat er maar één van de twee in de opsomming staat. Het volstaat om ook het tweede deel toe te voegen. Wat betreft het winkelarm gebied denk ik dat die functiewijzigingen wel toegelaten zijn voor zaken die de goede richting gaan. Inzake het kernwinkelgebied zijn de verduidelijkingen van de verbouwprojecten die niet raken aan de stabiliteit van het gebouw, dat is inderdaad al een heel goede stap. Men moet niet een aparte ingang eisen. Als je een dak vernieuwt, dat is ook een stabiliteitswerk, dan moet men wel beseffen dat dit niets doet aan het gelijkvloers. Ook op die manier zal men verplicht worden. Ik begrijp dat dit niet evident is om een heel sluitende definitie te formuleren. We kunnen het me deze definitie proberen, als er wordt vastgesteld dat er toch problemen zijn dan kan het aangepast worden. Ik denk dat het nu heel belangrijk is dat de verordening wordt goedgekeurd. Omdat het een dossier is die al een tijdje in de pijplijn zit en dat we heel dringend nodig hebben. We kunnen ons daar wel in vinden.

Raadslid **Beernaert** zegt dat iedereen het eens is over het principe. We moeten ervoor zorgen dat er voor nieuwe winkels uitgekeken wordt naar het winkelkerngebied. Door het in zo'n strak keurslijf te gieten, mag dat niet een hinderpaal voor mensen zijn om een buurtwinkel te beginnen in de straten die hier opgesomd zijn. Er moet na een jaar een evaluatie volgen.

We zijn blij dat deze verordening er is, zegt raadslid **Meuleman**. Deze maatregel zal er voor zorgen dat bepaalde zones afgebakend zijn en dat er functies gebundeld kunnen worden. Dat gebeurt overal. Iedereen wil een kernversterkend beleid voeren, zodat het centrum niet versnipperd. Er zullen nog kinderziektes inzitten die moeten bekeken worden. Het is heel moeilijk om een aantal zaken af te bakken. Wat me wel verbaasde in de krant was de heel agressieve communicatie van de heer Branteghem van de nv Zwijnaarde, die daar zijn Riedepark wil uitbreiden en gevat is door die verordening. Hij denkt dat hij dit naast zich kan neerleggen. Hij zegt dat het de politiek is die dat wil, maar niet de mensen en dat hij een enquête wil houden aan de stemhokjes. Mijn vraag is of hij dat effectief van plan is en of jullie daar iets kunnen aan doen? Er moet aan de bevolking duidelijk gemaakt worden waarom dit zo belangrijk is. Voor dat de mensen een tendentieuze enquête in handen krijgen. Het derde luik, het centrummanagement dat in handen is van het bureau City D uit Houthalen-Helchteren in het verre Limburg en een centrummanager die echt van bij ons was en de regio zeer goed kende en een groot netwerk had. Die laatste is er nu niet meer. Is zo'n centrummanager echt overbodig? Als dat management alleen door City D gedaan wordt,

heeft dat dan lokaal een echte impact? Of zijn er nog plannen om met een centrummanager te werken in de toekomst? Wat is daar de evaluatie van?

Voorzitter **De Meulemeester** wil dat zo goed mogelijk communiceren via alle kanalen. De subsidies beginnen goed op gang te komen. Op de commissie hebben we toelichting gegeven over de centrummanager. De taken worden uitgevoerd door het bureau City D. De mensen van vzw Oudenaarde Winkelstad spelen daarin een zeer actieve rol. Er is een zeer goede samenwerking met City D, bijvoorbeeld via werkgroepen. De taak van centrummanager wordt verder uitgevoerd zij het in een andere structuur. Er zullen nog meer initiatieven genomen worden vanuit de vzw zelf.

BESTUUR SOCIALE ZAKEN

25. Uitbetaling subsidies sociale zaken

Waarom wordt er in de beslissing in algemene termen gesproken terwijl het heel concreet over één aanvraag gaat nl. over het Wereldfeestival voor 1.500 euro, vraagt raadslid **Meerschaut**?

We hebben een pot voor subsidies, onder meer ook voor de GROS, zegt schepen **Vercamer**. Dat maakt deel uit van een hele lijst. Bij de vorige uitbetaling van subsidies stond die hele lijst vermeld. Het Wereldfeestival was nog niet opgenomen in die lijst. Toch kunnen we aan dit belangrijk initiatief deze subsidie toekennen. We ondersteunen met de stad dergelijke initiatieven.

SECRETARIAAT

27. Verzoekschrift audit naar vzw Oudenaarde Winkelstad

Raadslid **Beernaert** wil dat dit ook behandeld wordt op de commissie en niet enkel in het schepencollege, zodat ze ook kan zien dat er effectief een onderzoek komt.

Het is de bedoeling dat dit grondig onderzocht wordt en ook in de commissie behandeld wordt, antwoordt de burgemeester.

Het is belangrijk dat een raadslid wil weten wat er precies aan de hand is, poneert Kristof **Meerschaut**. Men moet zo snel mogelijk komen met de bewijsstukken dat alles in orde is. Het is ook geen verplichting om drie maanden te wachten. Om alle rust in dit dossier te bewaren zou het goed zijn om alle stukken die er al zijn op tafel te leggen.

We moeten over alle elementen beschikken om een zeer duidelijk antwoord te kunnen geven, zegt burgemeester **De Meulemeester**. Het financieel verslag moet wel eerst aan de algemene vergadering van 4 oktober voorgelegd worden. We hebben ons ook voorgenomen dat het geen drie maanden zal duren.

Bijkomende agenda

1.1. Stand van zaken tijdelijk sociaal huis (Roland Van Heddegem).

Op 7 mei 2012 gaf het College van Burgemeester en Schepenen toelating aan het AZO om een modulaire bouw op te richten op de gronden van het OCMW. Het ging om een tijdelijke vergunning, voor een termijn van max. 5 jaar (tot 7 mei 2017). Na het verstrijken van deze termijn moest het terrein in zijn oorspronkelijke staat hersteld worden. Bij niet afbraak van de tijdelijke constructie binnen het jaar na de gestelde vergunningstermijn (7 mei 2018) zou de stad de nodige gerechtelijke stappen ondernemen om de afbraak te realiseren en het terrein in zijn oorspronkelijke staat te herstellen. Inmiddels zijn alle termijnen verstreken en staat de tijdelijke constructie er nog steeds, illegaal. Tijdens de gemeenteraad in zitting van 25 juni 2018 werd aangekondigd dat een nieuwe vergunning aangevraagd zou worden. Werd inmiddels een nieuwe vergunning aangevraagd?

Op de OCMW-raad van 18 juli hebben we dit onmiddellijk behandeld, zegt schepen **Vercamer**. We hebben contact gehad met de dienst stedenbouw van de stad, die ons bevestigd heeft dat dit definitief kan vergund worden mits dat er een aantal aanpassingen gebeuren. Onder meer de integratie in het aanpalende natuurgebied. We hebben drie architectenbureaus moeten aanschrijven om die bouwaanvraag in orde te kunnen brengen. Die hebben ons naar de definitieve bestemming gevraagd. Daar hadden we geen antwoord op, omdat het kan zijn dat het tijdelijk gebruikt zou worden hetzij door de politie hetzij door iemand anders. En dan is er een architectenbureau met het idee gekomen om een tijdelijke vergunning aan te vragen met de functie zoals het vandaag is. We hebben voor die piste gekozen. Intussen is die bouwaanvraag opgemaakt en op 7 september ondertekend. Dat zal nu verder zijn beslag krijgen de volgende weken.

1.2. Spoorwegbrug Colruyt/Coupure.

Aan de achterzijde van de Colruyt kan je, onder de spoorwegbrug door, richting de Meerspoort. Deze doorgang is slechts 12u per week open voor gemotoriseerd verkeer: Maandag, dinsdag en vrijdag van 15u45 tot 17u00, woensdag van 12u00 tot 13u00 en donderdag van 07u00 tot 13u00 en van 15u45 tot 17u00. Wordt dit gecontroleerd? Hoeveel overtredingen werden hier al geverbaliseerd? Waarom is de doorgang beperkt tot 12u per week? Waarom mag je voorbij de brug 50km/u rijden (en ervoor 30km/u)?

Er is daar inderdaad al geverbaliseerd geweest, zegt burgemeester **De Meulemeester**. In de richting van de Meerspoort werden 6 overtredingen vastgesteld en in de andere richting 25 overtredingen.

Schepen **Lieven Cnudde** (CD&V) voegt er aan toe dat het beperkt gebruik in het BPA beschreven staat. De weg wordt beperkt opengesteld voor gemotoriseerd verkeer om uitgaand school- en werkverkeer en verkeer voor de markt vlot te laten verlopen. De Meerspoort als lokale weg type III zorgt voor de plaatselijke ontsluiting. Op een lokale weg wordt verkeersveiligheid en – leefbaarheid vooropgesteld. Voor een lokale weg type III wordt een max. snelheid van 50 km/uur binnen de bebouwde kom vooropgesteld. De Meerspoort vanaf de brug tot aan de Minderbroederstraat valt onder dit regime. De

Meerspoort vanaf de brug tot aan Beverestraat ligt in zone 30 zoals goedgekeurd op CBS van 07/03/2016. Het kan wel nog eens bekeken worden om zone 30 ook daar nog uit te breiden.

1.3. Kloostertuin.

Langsheen de Neringstraat, tussen het Sint-Bernarduscollege en het AZ Oudenaarde wordt momenteel de kloostertuin volledig heraangelegd. Deze tuin was vroeger publiek toegankelijk. Is het stadsbestuur betrokken bij deze heraanleg? Zal deze tuin in de toekomst opnieuw publiek toegankelijk zijn?

Schepen **Hove** zegt dat deze tuin in het verleden niet publiek toegankelijk was. Ik wil dat nog eens verifiëren bij de zusters zelf. De tuin behoort tot de private eigendom van de congregatie van de zusters Bernardinnen en is tot vandaag ook niet publiek toegankelijk. De stad is daar niet bij betrokken.

2.1. Verkeersleefbaarheid Bevere (Kristof Meerschaut)

Tijdens de gemeenteraad in zitting van 25 juni 2018 werden een aantal maatregelen vooropgesteld die moeten bijdragen aan een verbeterde verkeersleefbaarheid in centrum Bevere. In de notulen van het College van Burgemeester en Schepenen van 10 september 2018 lezen we dat akkoord gegaan wordt met de korte termijn maatregelen, maar dat de zone 30 en de fietssuggestiestrook uitgesteld worden. Ter hoogte van de KBO-school werd deze zomer niettemin een fietssuggestiestrook ingetekend tussen de Deinzestraat en Den Osse. Met welke concrete maatregelen op korte termijn werd precies akkoord gegaan? Hoe zit het met de fietssuggestiestrook in de Kortrijkstraat? Zal die terug verdwijnen? Waarom werd gekozen voor een fietssuggestiestrook in het eerste deel van de Kortrijkstraat en een volwaardig fietspad in het tweede deel (voorbij de N60-brug)?

Het college van burgemeester en schepenen keurde op 10/09/2018 volgende korte termijn maatregelen goed, antwoordt schepen **Cnudde**. Het invoeren van een vrachtverbod uitgezonderd plaatselijk verkeer en lijnbussen in de volgende straten: Kortrijkstraat, Doornikse Heerweg (tussen Kortrijkstraat en Wortegemstraat), Wortegemstraat (tussen Doornikse Heerweg en de kerk van Bevere), Deinzestraat (ten zuiden van de Doornikse Heerweg) en de Beverestraat (kruispunt Beverestraat met Gentstraat, in de richting van N60). Er passeren daar inderdaad vrachtwagens die een andere route kunnen nemen en via de gewestwegen hun weg verder kunnen zetten. Zij horen niet thuis in de omgeving van die scholen. We zullen ook bekijken welke bestaande zebrapaden kunnen omgevormd worden tot 3D-zebrapad, op basis van de richtlijnen die vanuit de leverancier worden gegeven om het snelheidsremmend effect te bekomen via blokken. Dat moet zeer binnenkort gebeuren. Doornikse Heerweg (tussen Deinzestraat en Gentstraat): geen verdere korte termijn maatregelen mogelijk. Verkeersdruk zal afnemen na heraanleg rotonde Bruwaan (Samsonite). Het plaatsen van mobiele snelheidsinformatieborden in de Deinzestraat, Doornikse Heerweg, Wortegemstraat en Kortrijkstraat. Het uitwerken van een betere aanduiding van de schoolomgevingen van KBO Bevere ende Broebelschool d.m.v. wegmartering. De fietssuggestiestrook in de Kortrijkstraat zal voorlopig niet verdwijnen. Dit zal opnieuw onderzocht worden in het kader van de lange termijn maatregelen, zijnde de heraanleg van de Deinzestraat, Wortegemstraat en Kortrijkstraat met voorziene aanvang

2020/2021. De fietssuggestiestrook werd aangebracht door Eandis naar aanleiding van werken aan de nutsvoorzieningen onder de betonstrook langs het voetpad. Het fietspad werd aangelegd/hersteld door de stad.

De vier eerste zaken, die werden goedgekeurd op 10 september, kunnen op korte termijn uitgevoerd worden, zegt raadslid **Meerschaut**. Is daar al een timing voor gekend?

De zaken die we binnen mobiliteit kunnen vastleggen worden doorgegeven aan de uitvoering die de dienst Openbare Werken ter harte zal nemen. Schepen **Cnudde** zegt dat hij er alle vertrouwen in heeft dat dit zo rap mogelijk zal uitgevoerd worden.

2.2. Glasbollen Doornikse Heerweg.

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

Het is blijkbaar niet zo gemakkelijk, wegens vrij druk in de bouwsector, om een aannemer te vinden om deze "bagatel" uit te voeren, zegt schepen **De Cock**. Dus hebben we gezegd om deze werken te laten uitvoeren door onze technische dienst. We kunnen dan de betalingsvraag naar Fost Plus sturen die ons dan vergoedt voor die werken. Binnen 2 à 3 weken zal deze sokkel gegoten worden. Ik hoop dat tegen de volgende gemeenteraad de bollen zullen verplaatst zijn. Het is een kwestie van een maand als iedereen zijn werk hier doet zoals beloofd.

2.3. Extra financiële ondersteuning voor de verwijdering van asbestcement.

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

We zijn inderdaad ingegaan op dat aanbod van OVAM, zegt Mathieu **De Cock**. Het aanbod bestond uit twee delen. Het eerste was een eenmalige subsidie van 20.000 euro. Dit is het minimumbedrag en eigenlijk kan de kleinste gemeente daarop aanspraak maken. Grotere steden kunnen hogere bedragen krijgen, maar wij vallen daar een beetje tussenin als stad van 30.000 inwoners. We blijven dus bij dit minimumbedrag. Ik vind dat zelf niet helemaal in verhouding, maar goed. Die aanvraag is ingediend door de milieudienst in samenspraak met IVLA. Er was ook nog een tweede luik: het aanbod van OVAM waarbij we nog wat meer tijd hebben om te kijken wat we de komende jaren zullen doen om onze inwoners mee te helpen en te stimuleren om naar die asbestafbouw te gaan. Dit wordt bekeken door de milieudienst samen met IVLA. Mogelijk zal dit ook intergemeentelijk gebeuren, maar dat moet nog verder uitgewerkt worden.

2.4. Kledingcontainers.

Via IVLA is geregeld dat de ophaling van textiel via kledingcontainers, in het werkingsgebied van IVLA, alleen toegestaan is aan het Vlaams Inzamelcentrum Textiel (VICT). Daarvoor werd een overeenkomst gesloten. Kledingcontainers van andere organisaties zijn in principe niet toegestaan. Toch staan op bepaalde locaties (vb. Sompelplein, Sint-Annastraat) kledingcontainers die sterk lijken op die van VICT maar waarop een andere organisatie vermeld staat ('Wereldhulp'). Is dit effectief een andere organisatie of zijn deze kledingcontainers eigendom van VICT? Indien het gaat om een andere organisatie: heeft deze organisatie eveneens een overeenkomst met IVLA of zijn deze kledingcontainers illegaal geplaatst? Geldt de overeenkomst die IVLA gesloten heeft met VICT enkel op openbaar domein of ook op privaat domein?

In principe is het niet toegestaan om afvalinzameling op privaat domein te doen als je daar niet de correcte vergunningen voor hebt, antwoordt schepen **De Cock**. De overeenkomst die IVLA gesloten heeft met VICT gaat over openbaar domein. Als er op ons grondgebied kledingcontainers van andere organisaties verschijnen, dan wordt dat ter plaatse vastgesteld door de milieudienst. Wat u net gemeld heeft is doorgegeven aan de milieudienst, maar men is nog niet ter plaatse geweest. Als het blijkt over een andere organisatie te gaan wordt deze organisatie aangeschreven met de vraag binnen de 3 weken zelf dat weg te halen. Als dat niet gebeurt, doet de technische dienst dat. De enige uitzondering is dat er op de containerparken kledingcontainers staan van de Kringwinkel.

3.1. Voorbije feesten in de stad (Elisabeth Meuleman).

We kenden een hele mooie zomer en onze stad bruiste. Dankzij honderden vrijwilligers konden inwoners van Oudenaarde genieten talloze feesten en kermissen. Het verenigingsleven leeft. Het verdient dan ook alle ondersteuning van het stadsbestuur. Zowel tijdens de kermis in Eine als bij de feesten in Ename waren buurtbewoners verbolgen over het feit dat zij zelf hun auto moesten verplaatsen omwille van een parkeerverbod, maar dat er dan wel werd geparkeerd door bezoekers. Hoe wordt dit gecontroleerd, aangepakt, en in de toekomst vermeden? Er stond geen (mobiele) fietsenstalling op Noxx, feest t'Ename, Bizonrock...Nochtans komen heel wat bezoekers met de fiets naar die feesten. Voetpaden stonden vol fietsen, Heras hekkens, paaltjes,.. overal stonden fietsen

vastgemaakt. In die mate zelfs dat men vragen kan stellen over de veiligheid. Kan er in het vervolg, zoals bij veel festivals en feesten in andere steden, een beveiligde fietsstalling worden ingericht bij dergelijke grote evenementen? Op de gemeenteraad van juni beloofde Schepen van milieu Mathieu De Cock om tegen september te zullen onderzoeken of er geen systeem van uitleenbare herbruikbare bekertjes kan uitgewerkt worden in Oudenaarde. Wat is de stand van zaken van dat onderzoek?

Wat feest t' Ename betreft was ik op de hoogte van de parkeerproblemen, maar van Ename wist ik het niet, zegt schepen **John Adam** (Open VLD). Bezoekers zijn ook in overtrekking. De wet geldt voor iedereen. Op dat moment kan de politie verwittigd worden die dan op basis van het politiereglement kan optreden. Als er veel fout geparkeerd wordt, is het teken dat er toch iets misloopt. Ik zal dit probleem meennemen naar de evaluatie van die feesten waar ook de politie en de veiligheidsdiensten aanwezig zijn. Ik hou jullie op de hoogte.

Vanuit de technische dienst zijn er wel al mobiele fietsstallingen opgesteld o.a. bij de Ronde van Vlaanderen voor wielertoeristen en ook bij andere wielermanifestaties, zegt Lieven **Cnudde**. Ik ben wel akkoord om daar meer aandacht aan te schenken en dat er ook meer beveiliging is. Eigenlijk bij elk evenement waar er veel bezoekers zijn.

Bij IVLA was er vorige week een overleg met alle milieuambtenaren waar het voorstel van herbruikbare bekertjes werd besproken, zegt schepen **De Cock**. Ook bij andere gemeenten leeft die vraag. Er zijn een aantal praktische implicaties die we verder moeten bekijken. IVLA zal een voorstel uitwerken. Ik ben er voorstander van dat dit op intercommunaal vlak gebeurt, omdat het zinvoller is om een groter aantal bekertjes aan te kopen.

Wat betreft het eerste deel van mijn vragen is het belangrijk om dit aan te kaarten want dat zorgde voor heel wat ergernis, replicert Elizabeth **Meuleman**. Bewoners moesten heel ver gaan parkeren omdat de plaats voor hun deur ingenomen was. De politie was ter plaatse en heeft dat ook kunnen constateren. Het is moeilijk om een ganse rij te verbaliseren, maar dan moet dat op een andere manier aangepakt worden.

Ik denk niet dat voor de herbruikbare bekertjes een drie jaar durende wetenschappelijke studie moet gemaakt worden, als je de Gentse Feesten bekijkt die zo ingewikkeld zijn met al die verschillende vzw's en waar dit toch vrij vlot is rondgeraakt. Het is vrij vanzelfsprekend om zoiets aan te kopen en uitleenbaar te maken. Er is een groot draagvlak voor.

3.2. Masterplan Oudenaarde Linkeroever.

Einde juni 2018 zou de woonbehoeftestudie en een nieuwe studie van beschikbare bedrijventerreinen en de nood aan nieuwe terreinen klaar zijn. Zijn die studies ondertussen klaar? Wanneer krijgen we deze updates te zien en worden ze besproken? Wat zijn de conclusies? Voor het dempen van de vijver op de site Santens werd in 2015 door zowel de stad als de provincie een vergunning toegekend. Nochtans hadden onder meer ANB en de eigen administraties negatief geadviseerd. De Raad voor Vergunningsbetwistingen vernietigde deze vergunning. Toch verleende de Bestendige Deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen op 28 juni 2018 alsnog een vergunning om de vijver te dempen. Eerder dit jaar vonden participatiemomenten rond het Masterplan Oudenaarde Linkeroever plaats. Daar was zowat iedereen het erover eens dat de vijver op de site Santens moest behouden

worden. Ook de provinciale diensten gaven opnieuw een negatief advies over het dempen van de vijver. Wordt de stad naar een nieuw advies gevraagd? Indien ja, wat was haar antwoord hierop? Indien niet, waarom is de stad niet tussengekomen om haar advies van gunstig naar ongunstig te wijzigen gelet op de resultaten van het inspraakmoment? In de notulen van het schepencollege van 27/8/2018 lezen we dat "goedkeuring wordt verleend aan de samenwerkingsovereenkomst tussen de stad Oudenaarde en de provincie Oost-Vlaanderen met betrekking tot het verlengen van het Masterplan voor Oudenaarde Linkeroever.". Hoe zal het verdere plannings- en participatieproject verlopen?

Wat woonbehoeftestudie en bedrijventerreinen betreft heb ik in juni gezegd dat het cijfermateriaal klaar was, maar dat men bezig was de toelichtingsnota te schrijven, zegt schepen **De Cock**. De dienst heeft bericht gekregen dat dit min of meer klaar zou zijn. We moeten dus een datum voor een commissie op korte termijn vastleggen. Ik wil graag dat Sova daar toelichting bij geeft. Er leefde op de participatiemomenten wel het gevoel dat deze vijver kon behouden blijven en ik deel ook die mening. Wij zijn door de provincie niet om advies gevraagd. En wat die samenwerkingsovereenkomst betreft is er wel een beslissing genomen om een nieuwe overeenkomst af te sluiten waardoor we de samenwerking voor drie jaar gaan verlengen. En dat het projectteam wordt uitgebreid met een planoloog om het masterplan verder uit te diepen. We wachten nog op een voorstel van het projectbureau om een concreet plan van aanpak voor de komende drie jaar met een timing en uitwerking van de participatiemethodiek.

Kan die woonbehoeftestudie die klaar is toch intussen niet overgemaakt worden, vraagt raadslid **Meuleman**? in verband met die vijver blijft dat een zeer eigenaardige historie en vraag ik me af welke motieven hier spelen. Er is telkens negatief geadviseerd en de politiek legt dat gewoon naast zich neer. Voor wat moet die vijver per sé gedempt worden?

De studie is klaar, maar we hebben ze nog niet gekregen, dus kan ik ze ook niet doorsturen, zegt schepen **De Cock**. We zullen ze uiteraard wel doorsturen als we ze hebben. We willen niet per sé dat die vijver wordt gedempt. Er gaat al een hele historiek aan vooraf en de adviezen waren ook niet allemaal negatief. We hebben gezegd dat het beter zou zijn om nog geen vergunning af te leveren om die vijver te dempen omdat er nog geen duidelijkheid over is in dat masterplan.

4.1. Mobiliteit in Eine (Steven Bettens).

Op 23 augustus vond in een school in Eine een druk bijgewoond infomoment rond de mobiliteit in enkele straten van de gemeente plaats (rond het retailpark). Deelnemers aan dit infomoment konden schriftelijk suggesties doorgeven. Om een goed beeld te krijgen van de verkeersstromen zouden tellussen gelegd worden. Welke algemene conclusies kunnen getrokken worden uit de suggesties die de stad naar aanleiding van dit infomoment ontving? Wanneer worden de tellussen gelegd?

In totaal ontving de dienst mobiliteit 92 formulieren, waarvan 86 van burgers (de helft bewoner van de betrokken straten, de helft geen bewoner) en 6 van bedrijven, antwoordt schepen **Cnudde**. Uit de suggesties en opmerkingen blijkt dat er ook heel wat opmerkingen zijn over een ruimer gebied dan enkel de bovenvermelde straten. Zo werden er ook

opmerkingen gemaakt over de Graaf van Landaststraat, Weversstraat, Nestor de Tièrestraat en de Gentstraat. De ingrepen in de betrokken straten hebben dus ook een impact op een groter gebied dan enkel de betrokken straten zelf.

Belangrijkste thema's die terugkeren in de suggestieformulieren:

Wat betreft klachten, deze kunnen gebundeld worden in de volgende thema's:

- Snelheid
- Verkeersdruk
- Negeren verboden richting
- Bereikbaarheid en omrijfactor (zowel van woonstraten, bedrijven als winkelzone)
- Signalisatie (zowel van de circulatie als van de bedrijven en het winkelzone)
- Fietsvoorzieningen
- Verkeersveiligheid
- Circulatie

Wat betreft suggesties, deze kunnen gebundeld worden in de volgende thema's:

- Meer snelheidscontroles
- Snelheidsremmende maatregelen zoals wegversmallingen, andere snelheidsremmers, invoeren zone 30
- Meer controle op negeren verboden richting
- Rijrichting omdraaien
- Openstellen Serpentsstraat
- Betere fietsvoorzieningen zoals fietspaden en wegmarkering
- Betere signalisatie van de circulatie
- Betere signalisatie van de bedrijven en winkelzone

Op het totaal van 118 opmerkingen kan de volgende onderverdeling gemaakt worden:

Vindt dat er iets gedaan moet worden aan:

- De rijrichtingen: 33,9% van de opmerkingen
 - o Rijrichting Fietelstraat omdraaien: 7,63% (9 meldingen waarvan 2 van bewoners van de Fietelstraat en 7 van niet-bewoners)
 - o Rijrichting omdraaien van Kraneveld richting ventweg (6,78%) (8 meldingen waarvan 5 bewoners van Kraneveld en 3 niet-bewoners)
 - o Rijrichting omdraaien van de Molenstraat richting Eine: 6,78% (8 meldingen waarvan 5 bewoners van de Molenstraat en 3 niet-bewoners)
 - o Verkeerssluizen afschaffen of aanpassen: 3,39%
 - o Molenstraat terug dubbele rijrichting: 2,54%
 - o Kraneveld openstellen: 1,69%
 - o Rijrichting omdraaien P. Ruyffelaertstraat met Pontstraat: 1,69%
 - o P. Ruyffelaertstraat doortrekken tot ventweg: 0,85%
 - o Fietelstraat in beide richtingen: 0,85%
- De overdreven snelheid: 23,73% van de opmerkingen
- Betere signalisatie: 16,95% van de opmerkingen
- Serpentsstraat openstellen: 14,41% (14 meldingen waarvan 11 van bewoners van de Serpentsstraat en 3 van niet-bewoners) van de opmerkingen
- Betere fietsvoorzieningen: 11% van de opmerkingen

Een concrete datum voor de tellussen is nog niet ingepland. Het hoe en waar van de tellingen wordt nog verder bekeken door het college van burgemeester en schepenen. We zullen in de Fietelstraat, waar twee scholen zijn, de variabele zone 30 installeren. En beter kenbaar maken dan dat het nu het geval is. De Fietelstraat is één van de straten, zoals ook in Grimbergen, waar uit metingen blijkt om de snelheid te verminderen. Misschien zorgen we daar met bloembakken voor asverschuivingen. Ook gaan we in overleg met AWV op 25 oktober om te zien wat we kunnen vragen om mee te gaan in onze voorstellen rond bijkomende en betere signalisatie. Zoals het omleiden van het doorgaand verkeer via de ventweg en niet door het centrum van Eine, zodat het zo veel mogelijk op de N60 blijft. AWV heeft ook toegezegd om een dubbelvaksrotonde aan te leggen aan de Samsonite met een vrijliggend fietspad. We willen ook de resultaten van de formulieren openbaar maken zodat iedere burger er inzage van heeft.

4.2. Verkeersleefbaarheid in Melden.

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

“We zullen er voor zorgen dat de 50 km/u en de zebrapaden terug bespreekbaar gemaakt worden. Er wordt dus door AWV een nieuw voorstel uitgewerkt met een tijdige communicatie naar ons en naar de bewoners. Met wat nu voorligt kunnen we ons ook niet helemaal in vinden,” had de schepen tijdens de gemeenteraad van april nochtans gezegd. Het voorliggende plan is niet realistisch. De eventuele bouw van perrons voor buspassagiers verhindert de toegang tot een toegang die als garage kan dienstdoen en een stuk bouwgrond. Zal het stadsbestuur nog communiceren met de bewoners en het voorliggende plan bespreken? Zal het stadsbestuur AWV vragen de plannen sowieso te hertekenen (de perrons die de toegang verhinderen is al een voldoende reden)? Waarom wordt het verkeer vanuit Kerkhove via de N8 naar Oudenaarde gestuurd en niet via de N453? Daarom de volgende voorstellen. De maximumsnelheid op de N8 wordt in de bebouwde kern van Melden verlaagd tot 50 km/u. Het stadsbestuur maakt het behoud van het zebrapad niet enkel terug bespreekbaar maar pleit voor het onvoorwaardelijke behoud ervan. Het stadsbestuur bepleit het behoud van de flitspalen, ook na invoering van de trajectcontrole. Het stadsbestuur breidt de bebouwde kom, aangeduid met de verkeersborden F1a of F1b, van Melden uit.

Ik blijf bij mijn citaat van april, zegt schepen **Cnudde**. We zullen met het AWV zeker spreken over de heraanleg. Ik heb contacten gelegd. Van één van de projectmanagers van AWV heb ik vernomen dat het dossier Melden niet zal gerealiseerd voor 2020. Er is een overleg gepland op 25 oktober waarop we onze opmerkingen en die van de bewoners zullen voorleggen. Ik moet ook nog met een andere persoon van AWV overleg plegen om een infomoment te organiseren. We moeten daar op aandringen, want AWV doet dat spontaan niet. Op de vraag waarom het vrachtverkeer niet via de N453 wordt gestuurd heeft AWW het volgende geantwoord: er zijn voor het vrachtverkeer al verschillende studies opgestart.

De conclusie is dat de N8 de voorkeursroute is ten opzichte van de N453 en ook t.o.v. de N36, de gewestweg van Berchem naar Ronse. Enerzijds is er de wegcategorisering, op elke weg wordt een categorie gekleefd, dus is de N453 een lokale weg type 2, terwijl de N8 een secundaire weg is van het type 1. De onhaalbaarheid van de N36 heeft vooral te maken met de smalle doorgang aan de kerk in Berchem. Langs de N8 zijn de fietspaden ook vrijliggend, op de N453 is dat minder het geval. De N8 is rechtlijziger dan de N453 en er zijn minder kruispunten. Dat neemt niet weg dat we doortocht in Melden anders kunnen bekijken.

Steven **Bettens** vraagt of de stad het voorstel steunt om op dat stuk Berchemweg de 50 km/uur in te voeren? Overall waar deze weg door de dorpskern (Waarmaarde, Kerkhove, Berchem, Avelgem) loopt is de maximale snelheid 50 km/u. Waarom moet Melden dan de uitzondering zijn? Het zebrapad tenslotte moet ook terug bespreekbaar en behouden worden. Gaat u ook het behoud van de flitspalen en het invoeren van een bebouwde kom bepleiten?

Die voorstellen zijn niet nieuw en hebben we al geformuleerd in april, zegt de schepen **Cnudde**. Uiteraard staat de stad achter deze voorstellen. We zullen bij AWV de 50 km/uur, het zebrapad en de rest bepleiten en ervoor zorgen dat de plannen worden aangepast.

4.3. Markt.

Op 25 september was het exact tien maanden dat de vernieuwde markt feestelijk werd geopend. We moeten vaststellen dat bijna een jaar na de opening een en ander nog niet functioneert zoals het hoort. Als antwoord op mijn vraag tijdens de gemeenteraad van 29 januari 2018 antwoordde de bevoegde schepen dat de werking van de sensoren van de 30 minuten-parkeerplaatsen vanaf 1 februari operationeel zou zijn. Vanaf welke datum wanneer werken deze sensoren (dus in combinatie met de noodzakelijke handtoestellen) zoals het hoort? Heeft de stad deze 'Shop & go'- parkeerplaatsen al geëvalueerd? Overweegt de stad dergelijke parkeerplaatsen ook in te voeren in de winkelstraten en op de manier een betere circulatie en parkeerplaats voor de winkels te garanderen? Bussen van de Lijn mogen richting station nog steeds niet over de markt rijden. De Lijn ontvangt klachten van reizigers die hun trein missen omdat de bus nog steeds via de Smallendam moet omrijden en hierdoor kostbare minuten verliest. Wanneer zal de ANPR-camera er zijn? De uitbreiding van randparkings was een voorwaarde om parkeerplaatsen op de markt te laten verdwijnen. De gemeenteraad beslist om deze randparkings voldoende en beter waar nodig, aan te duiden. De gemeenteraad beslist om op de verschillende invalswegen tot het stadscentrum aan de hand van digitale borden duidelijk te maken hoeveel parkeerplaatsen op de grotere parkings (Ham, Bekstraat, Woeker, Tacambaro en dergelijke meer) beschikbaar zijn.

Tijdens de gemeenteraad van 23 april 2018 werd een proefopstelling goedgekeurd waarbij verkeer langs de Voorburg terug mogelijk werd. Deze proefopstelling kwam er mee op vraag van handelaars. De gemeenteraad beslist om tussen het sluitings- en openingsuur van de winkels in het centrum gemotoriseerd verkeer via de Voorburg niet langer toe te laten. Op de markt bevinden zich momenteel 4 parkeerplaatsen voor personen met een handicap. Het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid van de Vlaamse Overheid bepaalt de

dimensionering van dergelijke parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen voor personen met een handicap op de markt zijn onvoldoende breed of missen tussenruimte om bv rolstoelgebruikers comfortabel in en uit te kunnen laten stappen. De gemeenteraad beslist de parkeerplaatsen voor personen met een handicap aan te passen zoals bepaald in het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid.

5.3. Nummerplaatherkenning Markt (Dagmar Beernaert).

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

Sinds 1 februari zijn de shop & go parkeerplaatsen in gebruik en operationeel, antwoordt schepen **Cnudde**. De eerste retributie werd uitgeschreven op 6 februari 2018. De shop & go plaatsen worden momenteel geëvalueerd. Begin september vond er een overleg met plaatsbezoek plaats tussen de vzw Oudenaarde Winkelstad en de mobiliteitsconsulenten. OWS wenst de shop & go parkeerplaatsen uit te breiden naar de Broodstaat, Nederstraat en Hoogstraat. De dienst mobiliteit onderzoekt momenteel deze vraag.

Op technisch vlak is dit meteen een probleem, omdat dit draadloos werkt. De parkings Markt 1 en Markt 2 worden op 3 plaatsen aangeduid: rotonde Minderbroederstraat, Matthijs Casteleinstraat en kruispunt Krekelput x Broodstraat met dynamische borden die het aantal beschikbare plaatsen vermelden. Het is ook de bedoeling dat we op die borden met een euro-teken willen aanduiden of het betalende of gratis parkings zijn. De parking Meerspoort wordt op 2 plaatsen aangeduid op een dynamisch bord: rotonde Minderbroederstraat en Matthijs Casteleinstraat. Sinds de heraanleg van de Markt worden alle parkings op meerdere plaatsen aangeduid met een uniforme signalisatie: letter P + naam parking in een rood vlak. Op CBS van 20/08/2018 werd goedgekeurd dat t.h.v. het Tacambaroplein er een extra dynamisch bord komt met vermelding van Markt 1, Markt 2 en Meerspoort. De huidige proefopstelling wordt dit najaar geëvalueerd. Deze suggestie wordt meegenomen in de globale evaluatie. De ontwerpdienst houdt rekening met de voorwaarden vermeld in het vademecum bij nieuwe ontwerpen en past deze toe indien mogelijk.

De inwerkingstelling van de camera is een heel complex ICT-proces waarbij er verschillende software en netwerken met elkaar moeten gelinkt worden, waaronder ook een link met het netwerk van de politie, zegt schepen **Peter Dossche** (Open VLD). Hiervoor dient er nieuwe software op maat ontwikkeld te worden en moeten er afspraken gemaakt worden met de politie. De verwachting op dit moment is dat we tegen eind november/december in testfase kunnen gaan. Dit is onder voorbehoud van onverwachte problemen die zich kunnen voordoen bij de software-ontwikkeling. De ANPR-camera werd reeds geplaatst, maar is nog niet operationeel. De stad is er zich van bewust dat dit voor De Lijn hinder met zich meebrengt. De stad doet al het mogelijke om de camera zo snel mogelijk in werking te

stellen. De Lijn werd reeds geïnformeerd over deze stand van zaken en zal nog verder bericht ontvangen eens het systeem operationeel is.

Voor de mindervalidenparkings wordt bij de aanleg van straten en pleinen altijd rekening gehouden met de bestaande vademecums en daar wordt in de mate van het mogelijke rekening mee gehouden, zegt schepen **Hove**. Deze parkings op de markt zijn gesitueerd op de rand, zodanig dat de mindervaliden die met hun wagen parkeren meer ruimte hebben dan op andere parkings.

Ik betwijfel of het plaatsen van zo'n ANPR-camera complex is, repliceert raadslid **Bettens**. AWV kondigt eind augustus aan dat er controle gaat komen met een ANPR-systeem en dat dit 5 weken later gaat operationeel zijn op de Berchemweg. Ik denk niet dat er daarvoor een nieuwe programmatuur moet geschreven worden. Er zullen wel andere redenen zijn. Voor de aanduiding van het al dan niet gratis parkeren zou er nog een extra bord moeten geplaatst worden. Zeker voor de toeristen. Als de paaltjes op de hoeken weg zijn dan is er nog onvoldoende plaats om met een rolstoel uit te stappen. Volgens het vademecum Duurzaam Parkeerbeleid moet er anderhalve vrije loopruimte zijn naast de parkeerplaatsen, en die is er zeker niet. Ik vraag dus om die plaatsen te hertekenen.

Het is grappig dat ik net hetzelfde antwoord heb gekregen dan de vorige keer op mijn vraag over de nummerplaatherkenning, zegt raadslid **Beernaert**. Het enige verschil was de termijn die nu weer wat verder is opgeschoven. Ik vraag me af wat er mis is in dat dossier. Als het op andere plaatsen wel kan, waarom dan in Oudenaarde niet?

5.1. Toegankelijkheid bushaltes (Dagmar Beernaert).

Van de 207 Oudenaardse bushaltes zijn er slechts 6 (of 3%) waar mensen met een motorische beperking alleen de bus kunnen nemen, aan nog 13 andere bushaltes kunnen ze de bus nemen mits assistentie en aan slechts 4 bushaltes zijn hulpmiddelen voorzien voor mensen met een visuele beperking, zoals een ribbellijn en rubbertegels. Oudenaarde scoort daarbij overigens veel slechter dan het Vlaamse gemiddelde waar 1 op 10 bushaltes zonder hulp toegankelijk zijn voor mensen met een motorische beperking, 1 op 4 met assistentie en waar 4,7% van de haltes aangepast werd voor mensen met een visuele beperking. 133 bushaltes (of 64%) bevinden zich langs gemeentewegen, de 74 andere haltes (of 36%) bevinden zich langs een gewestweg. Waarom wordt bij het heraanleggen van wegen en haltes geen rekening gehouden met de toegankelijkheid van de bushaltes (vb. heraanleg Markt)? Is het stadsbestuur bereid om samen te zitten met De Lijn om de toegankelijkheid van de bushaltes te evalueren en een plan op te maken om de toegankelijkheid te verbeteren? Daarom stellen wij voor dat de stad Oudenaarde samen met De Lijn op korte termijn een plan opmaakt om systematisch de bushaltes in Oudenaarde toegankelijker te maken.

Wij ontwerpen geen bushaltes, dat doet De Lijn zelf, zegt Lieven **Cnudde**. Zij hebben modellen daarvoor en weten hoe die haltes er moeten uitzien. Natuurlijk kunnen we met De Lijn samenzitten, dat hebben we concreet ook gedaan voor de stationsomgeving. En samen met de ontwerpdienst van de stad bekijken we dan hoe we dit kunnen organiseren.

Vroeger waren trajecten van De Lijn voornamelijk gevestigd op gewestwegen, vult schepen **Hove** aan. Enkele jaren geleden heeft De Lijn in het kader van haar klantvisie trajecten uitgetekend waarbij zij dorpskernen aandoen, maar die waren in deze functie niet aangelegd. Vandaar dat er nu weinig haltes zijn die aangepast zijn voor personen met een handicap. Zowel bij de heraanleg van Tacambaro als de Markt is daarmee rekening gehouden. En in de toekomst zal dat ook gebeuren.

Dat is nog altijd geen reden waarom we het in Oudenaarde slechter doen dan in de andere Vlaamse steden, poneert raadslid **Beernaert**. Bij een vernieuwing moet dit inderdaad meegenomen worden, want niet overal op de Markt zijn er verhoogde boordstenen.

Naar de toekomst toe zal dat ook gebeuren, antwoordt de burgemeester.

5.2 Aanpak joyriden

We ontvangen steeds meer meldingen van joyriding. Autobestuurders nemen het tegen elkaar op en scheuren met gierende banden door de straten. Dit roekeloze gedrag zorgt voor een onveiligheidsgevoel in sommige straten. Er zijn meldingen uit de Bergstraat, de Markt, centrum Eine, Prins Leopoldstraat, N60, ... Kan het stadsbestuur er bij de politie op aandringen om actief werk te maken van de aanpak van joyriding en samen een sensibiliseringscampagne opstarten?

De politiezone Vlaamse Ardennen erkent deze problematiek en werkt er intensief aan, zegt voorzitter **De Meulemeester**. Het is ook moeilijk om gevaarlijk rijgedrag op heterdaad vast te stellen. De politie volgt dagelijks de intrekkingen rijbewijs op, nu zijn dat er niet minder dan 284 in de zone Vlaamse Ardennen. Omdat daar heel wat recidivisten bij zitten wordt onderzocht om het voertuig bestuurlijk in beslag te nemen.

5.4 Uitbreiding 1 euro-maaltijd OK-pas

Kinderen met een OK-pas kunnen in de lagere school aan 1 euro een warme maaltijd eten, maar vanaf de middelbare school geldt dat voordeeltarief niet. En dat is een serieuze meerkost. Kan men deze 1 euro maaltijd uitbreiden naar de secundaire school?

We doen dit op eigen kracht, zegt schepen **Vercamer**. We hadden gerekend op subsidie maar minister Homans heeft ons project afgekeurd. Ze vond dat dit moest aangeboden worden in een sociaal restaurant. Dat kost ons gemiddeld 20.000 euro per jaar. Vorig schooljaar waren er gemiddeld 137 maaltijden per maand. Onze doelstelling was dat er elk jaar 20% meer kinderen uit gezinnen met een lager inkomen een warme maaltijd krijgen. We overschrijden ruim deze doelstelling. 260 kinderen uit het basisonderwijs hebben een 1 euro maaltijd gebruikt vorig schooljaar. Hoeveel hebben er een OK-pas? 207 in het secundair onderwijs, 121 in het kleuteronderwijs, 260 in het basisonderwijs en 25 in het hoger onderwijs. Als we dit zouden doortrekken zou dit 15.000 euro in het secundair onderwijs kosten. We zullen dus deze goede suggestie onderzoeken. Het moet wel passen in het integraal beleid van de kinderarmoedebestrijding.