

## **Tussenkomsten CD&V voor gemeenteraad van 18 juli 2011**

### **Punt 2 : Plaatsen geluidsschermen t.h.v. het skateterrein :**

De CD&V zal zich hierop onthouden, omdat er eerst een degelijk onderzoek wordt verricht door de Provinciale Milieudienst om de minimale hoogte te bepalen alsook de vereiste constructie om tot resultaat te leiden en dit nadien naast zich neer wordt gelegd... De minimale hoogte onder andere dient 3,5 meter te zijn i.p.v. de voorziene 2,5 meter. We hebben dus ernstige bedenkingen bij de efficiëntie van dit voorstel, welke achteraf vermoedelijk niet meer kan bijgestuurd worden. Als je de overlast ernstig wilt nemen, moet je ook de best mogelijke oplossing voorzien en u niet enkel laten misleiden door het prijskaartje.

→ **College kiest bewust toch voor “minder volwaardig” geluidsscherm omwille van enerzijds het grote prijsverschil en anderzijds het risico dat het nog kan moeten afgebroken worden mochten de burens het tot een juridische procedure brengen die door de gemeente verloren zou worden... Tevens zou de betonnen constructie waarvoor men nu kiest nog kunnen gerecupereerd worden.**

### **Punt 3 : Aanpassingswerken aan het aardgas- en waterleidingsnet in kader van rioleringswerken Beeweg :**

Akkoord. Navragen of de kosten voor de gemeente (23355 €) zullen verhaald worden op het studie bureau ? Wat is anders de bedoeling van het proces-verbaal van ingebrekestelling?

### **Punt 4 : Aanleg verkeersremmende elementen kruispunt Doornzelestraat – Hijfte-Center. Goedkeuring plan der werken.**

Proficiat met het degelijk plannetje door eigen diensten. Blijkbaar is dit toch mogelijk !!! Bijkomende vraag : Is deze constructie ook getest met camion + remorque? Indien dit ook hieraan voldoet (wat toch wel een grotere draaicirkel vereist dan een oplegger zoals de foto's in het dossier tonen) keuren wij dit plan goed ! Het is alvast een verbetering voor de veiligheid van de school, hopelijk zal ook de algemene verkeersveiligheid voor auto's en vrachtverkeer hierdoor geen hinder ervaren. Indien nodig kan er ook nog een spiegel geplaatst worden voor het verkeer komende vanuit Hijfte-Center richting Hijftestraat, zodat zij aankomend vrachtverkeer vanuit de Doornzelestraat kunnen zien.

### **Punt 6 : Verkaveling Stationsstraat (Boone – Lammertyn) :**

Conform ons stemgedrag van vorig jaar op dit dossier zal de CD&V zich ook nu onthouden, temeer daar wij bij navraag op de technische dienst omtrent dit dossier nog steeds de mening zijn toegedaan dat zelfs de goedkeuring het wegtracé met de rooilijnen nog voor verandering vatbaar is, gezien de VMM het technisch dossier (of de wegen- en rioleringswerken) toch koppelt aan het wegtracé met de rooilijnen en stelt dat er mogelijks nog een wijziging zal nodig zijn van het rooilijnenplan om aan de wensen van de Polder van Moervaart en Zuidlede tegemoet te komen.

→ **Het opgesplitste dossier (enerzijds goedkeuring wegtracé anderzijds niet-goedkeuring technisch gedeelte) komt op vraag van de verkavelaar toch opnieuw op de gemeenteraad omdat het vorig jaar niet conform het grond- en pandendecreet was, nu wel. Toch bevat het nog te veel onduidelijkheden en onzekerheden zelfs met betrekking tot het wegtracé (o.a. door onenigheid tussen VMM en de Polder van Moervaart en Zuidlede) waardoor de CD&V-fractie zich onthield.**

## **Punt 7 : Definitieve vaststelling van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (versie L)**

### **Rita De Vylder**

We zijn blij dat we eindelijk een document hebben, nog net op de valreep. Het heeft heel lang geduurd, het is ook een heel log document, vrij onoverzichtelijk, algemeen en bewust vaag gehouden om zoveel mogelijk opties open te houden op alle gebied...

We merken toch nog enkele 'schoonheidsfoutjes' of 'onoplettendheden' op, zoals :

- op p49 spreekt men nog over fietsverbindingen tussen attractiepolen waaronder bedrijventerreinen, stations en **ziekenhuizen**. Volgens ons passen de 'ziekenhuizen' hier niet in het rijtje...
- op p84 zien we bij de jeugdinfrastructuur nog de jeugdlokalen op de Zavel staan, terwijl deze er al verdwenen zijn,
- op p89 merken we op dat de omschrijving van landelijke woonzone type 1 en 2 identiek is. Is dit correct? Wat is het verschil?
- Ook op p89 bij staan bij 'voorzieningen' een aantal locaties opgesomd. Als het de bedoeling is dat deze lijst volledig is, dan ontbreken er volgens ons nog een aantal locaties, zoals :
  - \* bij jeugdlokalen : wel vermeld bij Lochristi, niet bij Zaffelare en Zeveneken
  - \* bij Zeveneken staan ook de gemeentelijke lokalen niet vermeld.

\* Op p167 staat tevens dat de gemeente Lochristi *de intentie* heeft om een kleinschalig sierteeltmuseum te starten... Deze intentie is volgens ons reeds achterhaald.

Dat zijn nog enkele gebreken, maar gelukkig zijn inmiddels de vele taalfouten en andere tekstuele slordigheden gecorrigeerd.

**Bij het Richtgevende deel** is er een correctie aangebracht op p139 :  
"aandacht voor bereikbaarheid" vervangt de titel "aanpakken van de toenemende verkeersoverlast". Dit heeft toch een iets minder ambitieuze ondertoon...

#### **Er zijn een aantal verbeteringen aangebracht :**

We vinden het goed dat overal de term 'vallei' en 'beekvallei' verdwenen is en vervangen door 'waterlopen'.

De parkgebieden en zonevremde feestzalen worden goed onder de loupe genomen en krijgen zo meer mogelijkheden.

Er worden 3 RUP's voorzien voor hogere dichtheden m.b.t. het bindend sociaal objectief.

**Algemeen** kunnen we stellen dat dank zij de Gecoro de vele bezwaarschriften zo goed mogelijk zijn verwerkt, welke hier en daar nog wat bijgestuurd zijn door het College.

Wij kunnen ons als CD&V vinden in de bindende bepalingen.

Net zoals we de versie K goedkeurden om snel werk te kunnen maken van de nodige RUP's, zullen we ook vandaag deze definitieve versie van het GRS (versie L) goedkeuren .

We hopen dat er dan ook sneller werk wordt gemaakt van de te voorziene RUP's dan dat de opmaak van het GRS aan tijd heeft gevegd.

➔ **Bovenstaande opmerkingen van onze fractie werden – na een korte schorsing van de gemeenteraad - ter zitting nog aangepast in het GRS.**

## **Toegevoegd punt : Principebeslissing i.v.m. wegprofiel Ruilare en daaraan gekoppelde snelheidszonerings**

### **Dirk Van Nieuwerburgh**

Uit de notulen van het schepencollege van 3 mei (die we pas op 18 mei ontvingen) blijkt dat het schepencollege beslist heeft om voor het dwarsprofiel in Ruilare te kiezen voor een ontwerp dat enkel mogelijk is als de snelheidszonerings van Ruilare veranderd wordt van zone 70 naar 50. Deze beslissing was gebaseerd op een nota van de dienst openbare werken, die we dan ook opgevraagd en bestudeerd hebben.

Op de voorlaatste vergadering van het VOP op 9.05, dus na de collegebeslissing van 3.05, werden de mogelijke ontwerpen voor het dwarsprofiel van Ruilare na de rioleringswerken besproken. Daarbij werd uiteengezet dat een zone 70 regime moeilijk haalbaar zou blijven wegens het feit dat men 0,5 m te kort om dit binnen het huidige openbaar domein te doen, wat dus onteigeningen zou vereisen. Daarbij werd het idee naar voor geschoven om over te stappen naar een zone 50 regime, waarbij het wegdek maar 5 m breed meer zou zijn. Op het VOP van 9.05 werd echter niet om een advies gevraagd. De uitleg kwam overeen met een eerste voorstelling van ideeën ter bespreking.

Na studie van het document dat diende ter voorbereiding van het schepencollege van 3.05, kunnen we alleen maar zeggen dat de beslissing van het college ons te voorbarig lijkt en een aantal aspecten toch beter bestudeerd zou moeten worden.

Volgende zaken hadden volgens ons eerst moeten gebeuren :

- **Reële overweging van het dwarsprofiel met vrijliggend fietspad van 2 m breed.**  
De inrichtingseisen voor een vrijliggend fietspad zijn min 2 m breedte, wat ivm het fietsverkeer in Ruilare wellicht realistisch is. Als men dit aanhoudt met een zone van 70 cm voor nutsleidingen naast de gracht, is een weg van 6 m (en dus behoud zone 70) wel mogelijk binnen de 12 m breedte van het openbaar domein.  
Dat de afstand van weg tot gracht te weinig en dus onveilig is, lijkt ons overdreven. Ook nu is in Ruilare de gracht op sommige plaatsen dicht bij de weg en ook bij andere wegen in onze gemeente komt dit regelmatig voor. Dit is voor ons dan ook geen reden om zone 70 te elimineren.  
Deze optie is wel bekeken met de politiezone en dienst openbare werken, maar wij vinden toch dat deze optie te snel afgewezen is.
- **Bespreking van het ontwerp van wegprofiel met de aangelanden.**  
Er is volgens ons onvoldoende bekeken met de aangelanden of een zone 50 in Ruilare wel realistisch is in functie van het verkeer dat deze weg moet gebruiken, vooral landbouwvoertuigen en vrachtwagens. Er is immers meer dan één bedrijf (transportbedrijf) dat met de vrachtwagen bereikbaar moet zijn. Met een breedte van 5m zullen volgens ons zeker onveilige situaties ontstaan, enerzijds met gewoon autoverkeer dat moeilijk voorbij kan, anderzijds wanneer vrachtwagens en/of landbouwvoertuigen elkaar moeten kruisen.
- **Studie tot mogelijkheid tot handhaving van de snelheid.**  
Ruilare is bijna 3 km lang, wat controle op de gebruikte snelheid niet eenvoudig maakt. Zone 50 invoeren betekent niet automatisch dat dit ook nageleefd wordt. Wordt het verkeer dan niet eerder onveiliger hierdoor (zie ook vorige bemerking)? In de nota was geen standpunt van de politie hierover terug te vinden.  
Wat zal men dan verder doen : nog verkeersremmende elementen aanbrengen om zone 50 af te dwingen wat voor zwaar verkeer de toestand nog meer bemoeilijkt?

- **Officieel adviesaanvraag van het VOP.**

Het VOP werd niet officieel om advies gevraagd op 9.05. Het besluit van het college dateert bovendien al van voor de vergadering waarop het werd voorgesteld. Er wordt wel vermeld dat principe nog met VOP besproken moet worden.

- **Aftoetsen aan het mobiliteitsplan.**

Het invoeren van zone 50 in Ruilare is in tegenspraak met het mobiliteitsplan en moet dus vastgelegd worden in de acties naar aanleiding van de evaluatie ervan. Dit is echter nog lopende.

CD&V is daarom van mening dat de beslissing van het college toch op onvoldoende overleg gebaseerd is en vraagt daarom een uitgebreider overleg met aangelanden te organiseren, dit goed te evalueren in kader van het mobiliteitsplan en daarna officieel advies van het VOP te vragen. Ook voorafgaande politiek overleg met de fracties vinden wij een noodzaak. Wij zijn op dit moment niet voor of tegen een zone 50 in Ruilare, maar vinden dat deze beslissing te snel en te vroeg genomen is. We hebben de indruk dat het al dan niet moeten onteigenen in dit dossier te zwaar gewogen heeft.

→ **Antwoord van Schepen Raman : Deze beslissing is nog niet definitief, maar vooraleer naar de bewoners en aangelanden te gaan, moet er een voorstel en studie uitgewerkt zijn dat kan voorgelegd worden. Er zal dus nog een informatievergadering plaatsvinden (vermoedelijk in september / oktober) waarop nog alles kan besproken en gewijzigd worden. Tevens zal dit dossier ook nog teruggekoppeld worden naar het VOP. Wordt dus nog vervolgd...**

### **Vraagstelling: Rita De Vylder**

Vorig jaar in juli / augustus is er met de vzw Trage Wegen en de geïnteresseerde burgers van de gemeente enkele keren vergaderd over de evolutie van de trage wegen en wat de mogelijkheden en wensen zijn van de inwoners.

Daar was de mening van de inwoners, de vzw Trage Wegen en deze van het college zeker niet steeds gelijklopend. De inhoud van deze vergadering zou gebundeld worden en alle aanwezigen zouden een verslag ontvangen. Een jaar na de laatste vergadering ontvingen wij nog niets.

Anderzijds zien we wel dat er reeds budgetten worden vrijgemaakt voor de opmaak van het trage wegenplan Zaffelare / Beervelde terwijl er nog niets concreets doorkwam voor Zeveneken / Lochristi.

Mijn vraag bij deze is of we nog een verslag of overzicht mogen verwachten en wat de plannen zijn ?

→ **Antwoord van de burgemeester : er zal worden nagezien of er een verslag van deze vergaderingen gemaakt is. Dit zal dan aan de betrokkenen worden bezorgd.**