



OPENBARE VERGADERING

Aangepaste agenda

- IR 1 2019_MV_00001 - Mondelinge vraag van raadslid Joris Vandenbroucke: Beveiliging viaduct Gentbrugge
- IR 2 2019_MV_00005 - Mondelinge vraag van raadslid Sandra Van Renterghem: Vraag Unizo beperken impact werken Oostakker Dorp
- IR 3 2019_MV_00007 - Mondelinge vraag van raadslid Christiaan Van Bignoot: Mobiliteit Gentse werkzoekenden richting Vlissingen

Opschrift

Nummer: 2019_MV_00001

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Joris Vandenbroucke: Beveiliging viaduct Gentbrugge

Raadslid(-leden):

Joris Vandenbroucke - sp.a

Bevoegd:

Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag**Toelichting:****Vraag:**

- Kan de schepen bevestigen dat de oplijsting van de veiligheidsmaatregelen zoals aangegeven op de website van AWV volledig is?
- Blijven deze maatregelen van kracht tot de werkzaamheden voor de renovatie worden aangevat in 2020? Heeft de schepen weet van het eventuele voornemen van AWV om deze renovatie versneld aan te pakken?
- In welke mate draagt de stad mee verantwoordelijkheid voor het monitoren en opvolgen van de veiligheid in de omgeving van het viaduct? Plant de stad nog bijkomende maatregelen? Is er structureel overleg voorzien tussen stad, AWV en De Lijn?
- Op welke manier wordt de afschaffing van de P+R en de stelplaats opgevangen?
- Wat is volgens de schepen een realistische timing voor de vervanging van het viaduct door een tunnel? Is hierover overleg gepland tussen het stadsbestuur en AWV?

Vraag:

Na een reeks eerdere incidenten met vallende brokstukken, viel op 19 december een brokstuk van het E-17viaduct in Gentbrugge dwars door de dakkoepel van een bus die op geparkeerd stond op de stelplaats van De Lijn. Daags nadien werd op een overleg tussen AWV, stad Gent en De Lijn besloten om veiligheidsmaatregelen te treffen (<https://wegenverkeer.be/persberichten/nieuwe-veiligheidsmaatregelen-voor-viaduct-gentbrugge>) die in essentie erop neer komen dat de stelplaats en P+R onder het viaduct worden gesloten en het aantal onderdoorgangen beperkt en afgeschermd. Er worden extra inspecties aangekondigd in de maanden januari en februari die mogelijks tot extra maatregelen kunnen leiden. Gelet op de voorziene timing van de grondige renovatie van het viaduct in 2020/2021 zal de impact van de veiligheidsmaatregelen nog een hele tijd voelbaar zijn. De vraag is ook in welke mate de veiligheid werkelijk gegarandeerd is.

Inmiddels weten we dat er in Gent een politieke consensus groeit over de wenselijkheid om dit viaduct te vervangen door een tunnel. In een antwoord op een parlementaire vraag van ondergetekende, geeft minister Weyts aan dat de levensduur van het viaduct na de grondige renovatie in principe verlengd kan worden tot 2045.

Antwoord:

18 januari 2019

Het is goed en begrijpelijk dat deze vragen worden gesteld. Los van het afbrokkelen van deze brug, stellen we al lang dat dit viaduct niet meer van deze tijd is en waarvoor dus een oplossing moet worden gezocht. Wij zijn daarvoor niet verantwoordelijk, maar wel de Vlaamse minister.

Ik wil in eerste instantie benadrukken dat we vanuit de stad de situatie op de voet volgen. De burgemeester en ikzelf - alsook onze diensten - onderhouden nauw contact met AWV over de problemen en de noodzakelijke maatregelen. Maar het is uiteraard de verantwoordelijkheid van AWV om maatregelen te nemen en de veiligheid te garanderen.

Daarnaast moet ik ook beklemtonen dat de situatie van dag tot dag wijzigt en de informatie die ik u vandaag geef, morgen achterhaald kan zijn.

Dat gezegd zijnde: gisterenavond was er inderdaad een overleg met alle betrokken partijen op het stadhuis, zoals u ook in de pers heeft kunnen lezen. De burgemeester had hiertoe initiatief genomen en dat in navolging van het burgemeesterbevel dat de waarnemende burgemeester in december had uitgevaardigd. Gezien de recente gebeurtenissen, werd dit opvolgingsoverleg sneller georganiseerd dan oorspronkelijk voorzien.

Qua **veiligheidsmaatregelen en acties**, genomen en voorzien door AWV, kan ik het volgende zeggen:

* De Brusselsesteenweg blijft open voor auto- en tramverkeer. Op 15 januari kregen we bevestiging dat hier netten werden geplaatst, zodat fietsers en voetgangers vanaf dan terug hun normale weg kunnen volgen. De tijdelijke beschermende constructie die eerder werd geplaatst, werd op dat moment verwijderd.

* Het fiets- en voetpad langs de Land van Rodelaan richting de Gentbrugse Meersen werden afgesloten. Voetgangers kunnen gebruik maken van het voetpad langs de andere zijde van de Land van Rodelaan. Fietsers richting Gentbrugse Meersen worden omgeleid. Autoverkeer blijft in beide richtingen mogelijk. Wij zullen bekijken of we het enkelrichtingsfietspad in de Land van Rodelaan kunnen inrichten als dubbelrichtingsfietspad.

* De afsluiting via hekwerk, die sinds 24/12/2018 in voege is, blijft zolang als nodig staan.

* De Braemkasteelstraat blijft open voor alle weggebruikers.

* De onderdoorgang voor fietsers in het verlengde van de Jozef Wauterstraat blijft open.

* De onderdoorgang aan de Henri Pirennelaan is opengesteld voor alle weggebruikers. De zone voor fietsers en voetgangers werd ook daar beveiligd met netten en de tijdelijke beschermende constructie werd verwijderd.

* De onderdoorgang aan de Van Swedenlaan blijft open voor alle weggebruikers, maar werd lokaal versmald.

* Van de fiets- en voetpaden naar de Gentbrugse Meersen blijft één van de onderdoorgangen voor fietsers en voetgangers open.

De viaduct wordt verder grondig geïnspecteerd. Het agentschap Wegen en Verkeer zal zich op die inspectie baseren om nieuwe maatregelen te nemen. Zoals gezegd zullen we hierop als stad bijzonder kritisch toekijken. Op basis van die informatie, zullen we oordelen of AWV de risico's afdoende inschat en de gepaste maatregelen voorstelt. De kans bestaat dat wij als stad dus bijkomende maatregelen zullen vragen. Daarvoor kan ik echter nu nog geen uitspraken doen.

Over de sanering zelf, verneem ik van AWV dat vervroegen geen optie is. Het studiewerk loopt nog en ze zijn dus nog niet klaar om aan te besteden. Ook moet in enkele weekends het verkeer op de E17 op één rijstrook gebracht worden om enkele voegen lokaal op te breken en betononderzoek te doen. De werken zullen meer dan 6 maanden duren en moeten tijdens de zomer- en herfstmaanden uitgevoerd worden, omwille van het weer en de impact op het verkeer. Vermits de aanbesteding nog moet worden opgestart, is 2019 niet meer realistisch. AWV zal de aanbestedingsprocedure in 2019 opstarten zodat de aannemer zeker kan starten in mei 2020 zoals voorzien.

U vroeg ook nog naar **de verantwoordelijkheid en de rol van de stad** in dit dossier. Ik heb u daarstraks al toegelicht dat we dit op de voet volgen. Gisteren heeft de stad nogmaals heel duidelijk gemaakt dat AWV verantwoordelijk is voor het nemen van

dringende en afdoende maatregelen en dat het ook hun verantwoordelijkheid is om over die maatregelen te communiceren naar de burgers en weggebruikers.

Over de P+R stelplaats voor De Lijn kan ik u nog niet veel vertellen. We zullen de capaciteit van de P+R uitbreiden door de bouw van een parkeergebouw, maar dat zal al snel 2,5 jaar in beslag nemen. We moeten ook bekijken of er andere alternatieven zijn, bijvoorbeeld op de terreinen van de NMBS. Naar een structurele oplossing voor de bussen van De Lijn moet nog worden gezocht.

Tot slot: voor een **realistische timing voor de vervanging** van de viaduct door een tunnel, moet u zich echt wel richten tot de bevoegde minister. Ik zou trouwens elk Vlaams parlementslid in onze gemeenteraad willen oproepen om dat te doen. Ik zal daarover ook zelf met de minister in gesprek gaan, maar ik kan alleen maar vaststellen dat Vlaanderen op dit moment nog niet wil starten met een langetermijnstudie en dat ze eerst focust op de renovatie. Naar mijn mening zou men beter nu al starten met de studie voor de lange termijn. Het is door een gebrek aan langetermijndenken dat we vandaag al die problemen aan het viaduct meemaken.

Opschrift

Nummer: 2019_MV_00005

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sandra Van Renterghem: Vraag Unizo beperken impact werken Oostakker Dorp

Raadslid(-leden):

Sandra Van Renterghem - N-VA

Bevoegd:

Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Unizo is bezorgd over de impact die werken in Oostakker Dorp zullen hebben op de lokale ondernemers en handelaars. Men vraagt aan de stad extra aandacht voor informatie, communicatie en signalisatie. Unizo vraagt ook dat de termijn van de werken zou ingekort worden om de impact zo beperkt mogelijk te houden.

Vraag:

1. Wat is de reactie van de schepen op de vraag van Unizo en de lokale ondernemers/handelaars? Werd sinds het verzoek in de pers bekend werd contact genomen en/of samen gezeten met Unizo en de lokale ondernemers/handelaars? Wat is eventueel het resultaat van dit contact/overleg?
2. Welke maatregelen neemt de stad op vlak van informatie, communicatie en signalisatie ter ondersteuning van de lokale ondernemers en handelaars?

Antwoord:

18 januari 2019

Ik ben op de hoogte dat er ongerustheid was bij de handelaars, ik heb daarom meteen bijkomend overleg laten organiseren. Er is hierover in december samengezeten met Unizo, vertegenwoordiging van de handelaars, Eandis, Farys - Synductis en de Wegendienst.

Op dit overleg werd de aanpak van de voorbereidende nutswerken besproken, de faseringen voor optimale bereikbaarheid en de communicatie. We willen werken met korte communicatielijnen. Er werd afgesproken dat er aanspreekpersonen worden aangeduid, dat de handelaars vertegenwoordiging krijgen in de wekelijkse werfvergaderingen, en er komt ruime voorsignalisatie.

Er werd ook afgesproken om met een uitgebreide onderfasering te werken om voor optimale bereikbaarheid te zorgen. Het gebruikelijk communicatieplan bij heraanlegprojecten wordt uitgerold, er komt een mailinglijst, en er worden bij elke nieuwe fase bewonersbrieven verspreid.

Er kwam op het overleg ook een vraag naar het tijdelijk openstellen van een oude afrit Ledergemstraat. Deze vraag ligt nu ter advies bij het Mobiliteitsbedrijf en AWW. Het verder inkorten van de duur van de werken werd onderzocht, maar de huidige fasering heeft al de bedoeling om met zo min mogelijk hinder de bereikbaarheid van de ondernemers maximaal te blijven garanderen.

Onze diensten dringen bij de nutsbedrijven aan op blijvende aandacht voor communicatie en signalisatie, en uiteraard zal hier ook bij de heraanlegwerken zeer goed op gelet worden.

Opschrift

Nummer: 2019_MV_00007

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Christiaan Van Bignoot: Mobiliteit Gentse werkzoekenden richting Vlissingen

Raadslid(-leden):

Christiaan Van Bignoot - Open Vld

Bevoegd:

Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Een buitenlands bedrijf geeft aan te willen investeren in North Seaport, meer bepaald in Vlissingen. Dit zou 150 banen opleveren, doch deze werkrachten zijn niet te vinden in de directe regio van Vlissingen: de werkloosheidsgraad is daar zeer laag.

Het vinden van geschikt (gekwalificeerd) personeel is sowieso geen sinecure maar de VDAB heeft aangegeven de haven en de havenbedrijven te willen ondersteunen. Met als doel om Gentse werkzoekenden naar de jobs in Vlissingen toe te leiden. In de regio Gent ligt de werkloosheidsgraad immers hoger dan in de regio rond Vlissingen.

De samenwerking met en de ondersteuning van VDAB is een fantastische kans die we niet verloren mogen laten gaan en waar we met de stad in de mate van het mogelijke best op inspelen.

Vraag:

Voorziet de stad Gent op vlak van mobiliteit maatregelen of ondersteuning om Gentse werkzoekenden naar deze jobs in Vlissingen toe te leiden? Ik denk hierbij bijvoorbeeld aan het opzetten van shuttlediensten met privé bedrijven.

Kan u het gesprek aangaan met NMBS en De Lijn om ook van die kant stimuli te voorzien teneinde de mobiliteit van Gentse werkzoekenden naar Vlissingen te bevorderen?’

Kan u nog op andere manieren een rol spelen in dit potentieel positief verhaal voor de Gentse werkgelegenheid?’

Antwoord:

18 januari 2019

Uiteraard vind ik het een schitterende zaak dat dergelijke buitenlandse ondernemingen zich komen vestigen in de haven en daar voor werkgelegenheid zorgen. Hoe dergelijke bedrijven kunnen worden ondersteund en welke maatregelen er kunnen worden genomen in functie van de werkgelegenheid, zijn natuurlijk in eerste instantie kwesties die onder de bevoegdheid van collega's schepen Bracke en Van Braeckevelt vallen. Met uitzondering van het mee zoeken naar goede mobiliteitsoplossingen voor potentiële Gentse werknemers richting Vlissingen, denk ik dan ook dat mijn rol redelijk beperkt is.

Maar wat die mobiliteitsoplossingen betreft, zie ik 2 noemenswaardige mogelijkheden:

1. We kunnen bekijken of Max Mobiel een rol kan spelen in het opzetten van shuttles richting Terneuzen en Vlissingen. Vermits Max Mobiel momenteel enkel actief is in de Gentse regio en daarvoor ook vanuit Vlaanderen wordt gefinancierd, zal daarvoor wel een ander financieel model moeten worden uitgewerkt. Maar ik wil dat zeker bespreken binnen de Raad van Bestuur. Voor de financiering moeten we ook kijken naar mogelijk Europese middelen.
2. Het reguliere openbaar vervoer kan absoluut een stuk beter. Vandaag doe je er met de trein en de bus ongeveer 3,5 uur over om van Gent in Vlissingen te geraken. Spoorlijn 204 tussen Gent en Zelzate, waarvoor nu het onderzoek is gestart om die om te vormen tot een lijn voor personenvervoer, kan daarin al een rol spelen. Potentiële doortrekkingen naar Terneuzen wordt ook onder de loep genomen. Ik zal zeker verder in overleg gaan met de NMBS en De Lijn om te bekijken welke mogelijkheden er zijn.

