



## **Opschrift**

Vergadering van 14 december 2020

Nummer: 2020\_MV\_00493

### **Onderwerp:**

**Mondelinge vraag van raadslid Anneleen Van Bossuyt: Heraanlegplannen Korte Rijakkerstraat (Mariakerke): open brief bewoners 29/11**

### **Raadslid(-leden):**

Anneleen Van Bossuyt - N-VA

**Bevoegd:** Filip Watteeuw

## **Omschrijving van de vraag**

### **Toelichting:**

-

### **Vraag:**

De heraanlegplannen van het stadsbestuur voor de Korte Rijakkerstraat in Mariakerke worden door veel bewoners niet gesmaakt. Dat blijkt duidelijk uit een bevraging die bewoners organiseerden bij de medebewoners (zie de open brief van 29/11 aan alle gemeenteraadsleden). De respons hierop was hoog en 92% van de respondenten is tegen de plannen. De argumenten van het stadsbestuur op vlak van parkeren, verkeersveiligheid en waterinfiltratie worden door de bewoners expliciet tegen gesproken. De bewoners vinden de huidige aanleg van de straat verkeersveilig (met name ook voor kinderen), met voldoende ruimte voor parkeren en ook voldoende groen. Men begrijpt ook niet waarom de straat voor een heraanleg werd geselecteerd, aangezien men de huidige toestand van de straat als niet problematisch beoordeeld. Men begrijpt ook niet waarom er geen voorafgaandelijk overleg met de bewoners was.

Vandaar mijn vragen:

1. Vanwaar de heraanlegplannen voor de Korte Rijakkerstraat? Waarom werden de bewoners niet vooraf geconsulteerd?
2. Hoe staat de schepen tegenover de bezwaren van de bewoners en tegenover de resultaten van de bewonersbevraging? Zal de schepen in gesprek gaan met de bewoners? Is de schepen bereid bij te sturen?

## **Antwoord**

Als er al verwarring was dan is die ontstaan door de communicatie via een bewonersbrief over de ontharding van twee bochten. Het leek alsof die onthardingswerken de aanleiding en het centrale gegeven waren van de werken. Dat klopt dus niet.

De basis van de werken is de top laag vernieuwing in enkele straten. In de Korte Rijakkerstraat, in de Rijakkerstraat en de Alfons Mienoodtlaan. Ieder jaar hebben we tientallen dergelijke top laag vernieuwingen. In principe verandert er niks aan de structuur van de straat en dus is er ook geen participatieproces. Die werken duren ook niet zo lang.

Welke top laag vernieuwingen we inplannen en uitvoeren wordt bepaald op basis van de kwaliteitscategorieën van het WegenInformatieSysteem. In deze drie straten is er sprake van C1, C2 en C3. Dat betekent dat segmenten zo zijn aangetast dat een verdere degradatie binnen enkele jaren zal leiden tot categorie D en dus tot een integrale heraanleg wat natuurlijk veel duurder is. De aangegeven kwaliteit door het WIS-systeem werd ter plaatse gecontroleerd door onze wegendienst. Gezien de leeftijd van de straat is dit niet zo verbazingwekkend. Als we de straat verder laten degraderen, gaan ook de onderlagen en de fundering kapot. Dit zal de stad Gent uiteindelijk veel meer kosten dan als we tijdig de top laag vernieuwen. De top laag vernieuwing moet dus doorgaan.

Pas na deze vaststelling komt de heraanleg van de bochten tersprake. In tweede orde dus. Veel van onze straten dateren nog uit het tijdperk dat bij wegeaanleg werd overgedimensioneerd en kwistig alle overhoeken en overbreedtes werden afgedekt met een laag beton, asfalt of verharding. Met alle nefaste gevolgen van dien (wateroverlast, klimaat, verdroging, verhitting). Bij dergelijke onderhoudswerken gaat er steeds meer aandacht naar (kleinschalige) ontharding en herwaardering van bermen.

Ik verwijs hierbij naar uw collega Minister Zuhal Demir; ook de Vlaams minister vindt het als minister voor Leefmilieu belangrijk en heeft hiervoor een Green Deal en Blue Deal gelanceerd. In Vlaanderen is immers 16% verhard en souperen we 7,1 ha open ruimte per dag in 2019. Meer bepaald wil de minister de komende jaren 8,9 miljoen euro investeren om te ontharden en te vergroenen. De minister gaat tevens onderzoeken of het via een gewestelijke verordening mogelijk is dat voortuinen niet volledig worden verhard. Ze verwijst hiervoor o.m. naar Gent (plenaire vergadering 28 okt 2020 Vlaams Parlement <https://www.vlaamsparlement.be/plenaire-vergaderingen/1434121/verslag/1440328>) als één van de pioniers op het lokale niveau.

*“De oppervlakte lokale vergroening doen stijgen, verharde oppervlaktes verwijderen en investeren in biodiversiteit is van enorm belang in onze verstedelijkte gebieden en draagt sterk bij tot klimaatmitigatie en -adaptatie. Wie daarin investeert vindt in mij een partner.” (Zuhal Demir op 11 december 2020)*

In de stad Gent zijn we hier al langer mee bezig. De Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen kijkt bij onderhoudswerken dus ook kritisch naar de huidige toestand en gaat na waar er geoptimaliseerd kan worden. Op die manier proberen zij werk met werk te maken.

De huidige rijweg wijkt in twee bochten enorm uit. De rijweg is er te veel verhard naar recente inzichten. Het nieuwe ontwerpplan voorziet in die twee bochten dat de rijweg teruggebracht wordt tot de breedte zoals in de rest van de straat. Vanzelfsprekend blijven de aanwezige vergunde inritten behouden. De ontharde delen worden vergroend, zoals blijkt uit de plannen.

Alle plannen zijn ingetekend en simulaties gemaakt voor vrachtwagens en brandweervoertuigen. Het profiel is natuurlijk afgestemd op een woonstraat. In de bocht mag er niet geparkeerd worden en ook vandaag kan er niet aan beide zijden geparkeerd worden.

Naast de ontharding en vergroening komt dit het straatbeeld en de verkeersveiligheid ten goede, zoals ook geduid werd in de bewonersbrief. Gemotoriseerd verkeer zal er de bochten trager moeten aansnijden, wat gezien de aanwezigheid van kinderen, toch een absolute meerwaarde is. Vanzelfsprekend kunnen de kinderen ook in het nieuwe groen spelen, mocht dit gebruikelijk zijn in deze straat. Spelen op een rijweg kan, maar is gevaarlijker dan spelen op een verhoogde berm.

De ontwerpen zijn besproken binnen alle stedelijke diensten en kregen unaniem gunstig advies; van de brandweer, stedenbouw, groendienst, mobiliteit en milieudiensten. Dit onderhoudswerk en het vervangen van asfalt door een groene berm vallen onder het regulier beheer van de openbare wegenis. Dit kan in een zone voor wegenis zonder een vergunning en is geenszins een bestemmingswijzing.

Wat u tweede vraag betreft. De projectleider van de DWBW heeft in de loop van november de plannen toegelicht nav één van de klachten. Ook een medewerker van mijn kabinet heeft op 25 november de nodige duiding gegeven aan een 3-tal bewoners in een teams-vergadering. Vorige week heeft de dienst op vraag van een bewoner alle plannen, adviezen en zelfs de rijsimulatie overgemaakt aan de bewoners. We zijn dus niet alleen bereid om in gesprek te gaan, we doen dat al. Ikzelf heb ook al twee maal overlegd met één van de bewoners voor dit dossier.

Op veel van de bezwaren is een antwoord.

Met de nutsmaatschappijen werd overlegd, de bestaande bomen lopen geen gevaar, aan de parkeerplaatsen wordt niet geraakt, de in- en uitritten blijven behouden.

Maar de dialoog is er nu, we zijn in overleg en kijken samen met bewoners of er nog bijstellingen nodig zijn. Sowieso gaan we ervan uit dat voor de groene inrichting nog overleg mogelijk is om dit zo optimaal mogelijk te realiseren.

---