



Opschrift

Vergadering van 12 januari 2021

Nummer: 2021_MV_00043

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sven Taeldeman: Verdere aanpak Wijkmobiliteitsplan Dampoort-Gentbrugge

Raadslid(-leden):

Sven Taeldeman - sp.a

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

In een aantal Gentse wijken staat de verkeersleefbaarheid onder druk en moet de verkeersveiligheid echt verbeterd worden. Een planmatige aanpak over een consistent gebied is een goed instrument hiervoor. Daartoe wordt voor 7 wijken in Gent een Wijkmobiliteitsplan opgemaakt deze legislatuur. Dampoort-Gentbrugge is het eerst aan de beurt, en daarvoor liggen nu een aantal scenario's voor. Deze waren onderwerp van een tweede bewonersparticipatieronde in december 2020. Tot een goede planmatige aanpak hoort een goede participatieve aanpak, en daar mag gerust de nodige tijd voor genomen worden. Daar is ook al stevig werk van gemaakt, maar we zien dat omwille van de corona-maatregelen dit verre van evident is, waarover ook signalen en vragen komen uit de wijken. Goed dat er bijkomend inspanningen worden gedaan met in januari – februari bijkomend bewonersgroepen en focusgroepen te consulteren.

Vraag:

- Hoe ziet de extra participatie er nu uit in januari – februari in het kader van de totstandkoming van het WMP Dampoort-Gentbrugge? Welke bewonersgroepen en focusgroepen worden hierin geconsulteerd, en op welke wijze? Wordt hiervoor de nodige tijd uitgetrokken?
- Hoe ziet
 - het toekomstige plandocument eruit? Is dat een plan met toelichtingsnota en actieplan?
 - de verdere besluitvorming en de timing er nu uit, ook gezien de extra inspanningen op vlak van participatie? Wanneer inhoudelijk debat in de commissie, en besluitvorming in college, en gemeenteraad?

- Door middel van schriftelijke vragen wordt momenteel gepolst naar beschikbaar cijfermateriaal, en naar de (neven)effecten van de voorgestelde scenario's op verkeersdruk in omliggende straten, doorstroming openbaar vervoer, ontsluiting en bereikbaarheid, oversteekbaarheid (steen)wegen, etc.
 - Wordt in de planvorming gebruikt gemaakt van actuele beschikbare objectiverende data (verkeerstellingen, ongevalsgegevens, snelheidsbeeld, parkeergegevens, etc), en wordt dit in het plandocument in beeld gebracht?
 - Gebeuren er in het kader van de opmaak van dit plan effectendoorrekeningen, en zullen die deel uitmaken van de plandocument van het WMP?

Antwoord

Mag ik u er eerst toch een op wijzen dat uw uitgebreide vraag vrij laat werd ingediend. Wetende dat er 23 andere vragen zijn gesteld begrijpt u dat het voor ons moeilijk was om hier uitgebreid op in te gaan. Mijn kabinet is met die 24 vragen zeer lang bezig geweest, en de diensten ook.

Laat mij misschien even toe om toch nog even het verloop te schetsen van de voorbije maanden wat de participatie betreft voor het wijkmobiliteitsplan Dampoort/Oud-Gentbrugge. Het WMP Dampoort -Oud-Gentbrugge is gestart met de infomarkt in december 2019, een jaar geleden. Op de infomarkt was er een expositie, een film, posters en experts die beschikbaar waren om tekst en uitleg te geven over het doel, de verwachtingen en het verloop van het traject. In de weken voor en na het infomoment kon iedereen (burgers, handelaars, bewoners van binnen en buiten de wijk...) hun gedacht zeggen over wat de knelpunten waren in de wijk. Ruim 2500 signalen hebben we zo verzameld. De signalen konden worden gegeven via de website van de stad, een mail naar het mobiliteitsbedrijf, telefonisch aan Gentinfo, en via een ideeënbus op de infomarkt. Wat men dikwijls vergeet is dat er een specifieke doelgroepencommunicatie (handelaars via dekenij, bedrijven via Voka, ouderen,..) om iedereen, ja iedereen te betrekken bij dit wijkmobiliteitsplan. De start werd ook uitvoerig gemeld in de pers.

Bij het tweede participatiemoment in dec 2020 is dit traject opnieuw gelopen. Er werden brochures verspreid en specifieke doelgroepen werden opnieuw gecontacteerd. Mensen konden opnieuw hun feedback geven via verschillende kanalen. Ook deze stap werd uitvoerig in de pers vermeld. Wegens corona werd de fysieke infomarkt vervangen door een digitale, maar dat belette mensen niet om meer dan 5.000 (!) signalen door te geven aan het mobiliteitsbedrijf. Dat zijn niet 5000 losse reacties, dat zijn soms reacties met bv. 4 signalen.

Ik denk dat we nu wel alle mogelijke signalen hebben ontvangen. Het is nu aan het mobiliteitsbedrijf om deze signalen te verwerken. Dat zal meer tijd vragen dan aanvankelijk gedacht, maar elk signaal wordt geanalyseerd. We hebben zowel zeer

positieve feedback ontvangen op de voorgestelde scenario's, als negatieve feedback. Bij de negatieve zitten trouwens ook heel wat signalen dat de scenario's niet ver genoeg gaan. Veel mensen reageren vanuit hun eigen situatie. Het is aan het mobiliteitsbedrijf om de overkoepelende visie over de hele wijk te bewaken.

Momenteel werkt het mobiliteitsbedrijf en de dienst beleidsparticipatie een voorstel uit naar de organisatie van focusgroepen in de wijk. Hierin zullen vertegenwoordigers van zorginstellingen, handelaars, bedrijven, scholen, bewoners enzovoort worden betrokken. We rekenen daarbij op organisaties zoals UNIZO, VOKA en de dekenijen om de bedrijven en handelaars te vertegenwoordigen. De bedoeling van deze focusgroepen is om over specifieke thema's te discussieren binnen een gedifferentieerde groep en op zoek te gaan naar mogelijke flankerende maatregelen. Het is dus niet de bedoeling om nog meer input te geven op de scenario's. We kiezen daar heel bewust voor. Ik zou met elke groep apart kunnen gaan praten maar dan krijg je alleen maar uitroptekens. Uitroptekens bij signalen die al gegeven zijn. Ik ga dit ten andere donderdag ook bespreken op het college.

Het project voor de opmaak van een wijkmobiliteitsplan bestaat uit 4 fases. We rekenen op ongeveer 1,5 tot 2 jaar van het absolute begin tot de uitvoering.

In de eerste fase worden de signalen van actoren in de wijk, alsook verschillende verkeersdata (verliestijden openbaar vervoer, ongevallengevens, reistijden, meldingen van de voorbije jaren, verkeerstellingen...). Hieruit worden enkele hoofdknelpunten in de wijken gedestilleerd en worden zo wijk specifieke doelstellingen bepaald.

Daarna volgt de tweede fase van het project waarbij een aantal scenario's worden opgemaakt en worden voorgesteld aan verschillende actoren in de wijk. Ook feedback van bijvoorbeeld brandweer en IVAGO en brandweer wordt gevraagd.

Op basis van al deze feedback wordt er een voorstel tot definitief scenario opgemaakt worden. Dergelijke scenario zal voorgelegd worden in het college van burgemeester en schepenen ter validatie. De grote hoeveelheid van feedback zorgt er in ieder geval voor dat dit niet op heel korte termijn kan afgewerkt worden. Voorlopig is gepland zeker nog in de eerste helft van dit jaar om tot een beslissing in het college te komen.

Bij definitieve keuze van het scenario zullen de actoren in de wijk daarvan op de hoogte gebracht worden en zal de nodige argumentatie voorzien worden die deze keuze onderbouwd. Een verwijzing naar objectieve data kan daarin gebeuren.

Pas daarna kan gestart worden met de derde fase. Deze fase omvat het opmaken van concrete acties die moeten leiden tot een effectieve realisatie van het gekozen scenario op het terrein. Van daaruit kan dan een geschikte en mogelijke uitvoeringsperiode gezocht worden.

De vierde fase bestaat uit een evaluatie van de nieuwe verkeerssituatie. Deze evaluatie start pas 6 maanden na de invoering van het gekozen scenario op het terrein. Er worden wel begin dit jaar als metingen in de wijk uitgevoerd die zullen fungeren als 'nulmeting' voor de evaluatie van de effecten.

Wat betreft de doorrekening waar u naar verwijst mijnheer Taeldeman, wij hebben heel veel gegevens om te kunnen starten. Maar de scenario's zijn niet te nemen of te laten, de scenario's zijn er om het gesprek met de burgers mee te starten en om signalen te kunnen krijgen. Maar het zou onzinnig zijn om dat allemaal door te rekenen. Wat er uiteindelijk zal voorliggen, daar gaan we proberen om dat zoveel mogelijk te kwantificeren.

Tweede punt dat ik wil zeggen over die data. Er zijn heel veel mensen die denken dat als je met heel veel data werkt dat je de emotionaliteit uit zo'n debat kunt weghalen. Ik geloof daar niet zo in. Ik heb met het circulatieplan telkens aangegeven dat er 40% doorgaand verkeer was in de spits dat doorreed dat daar niets moest zijn, maar dat maakt voor mensen voor wie er concreet iets verandert aan hun eigen situatie eigenlijk weinig uit. Wel rationeel, niet emotioneel. We gaan die doorrekening voor de uiteindelijke scenario's dus wel doen maar het zal de emotionaliteit uit het debat niet wegnemen.
