



Opschrift

Vergadering van 12 maart 2025

Nummer: 2025_MV_00154

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Jonas Naeyaert: Heraanleg Edward Blaesstraat

Raadslid(-leden):

Jonas Naeyaert - Vlaams Belang

Bevoegd: Joris Vandenbroucke

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

De heraanleg van de Edward Blaesstraat, de Harmoniestraat en de Onderwijsstraat in Ledeberg wordt voorgesteld als een verbetering, maar roept, zoals bij veel stadsprojecten, vragen op over de inspraak van de bewoners. In het persartikel van de stad wordt vermeld dat inwoners nog een brief zullen ontvangen en dat het parkeeraanbod in de parkeertoren Ledeberg aantrekkelijker zal worden. Dit brengt echter enkele belangrijke vragen met zich mee.

Vraag:

- Hoeveel parkeerplaatsen zullen er exact verdwijnen voor de buurtbewoners?
- Wat bedoelt de stad precies met ‘aantrekkelijker parkeeraanbod’ in het parkeergebouw van Ledeberg?
- Hoe wordt voorkomen dat de verhoogde parkeerdruk zich verplaatst naar omliggende straten?
- Waarom wordt in dit project slechts één laadpaal voorzien, terwijl de stad ambitieuze elektrificatiedoelstellingen heeft?
- Hoe is de buurt betrokken geweest bij dit project?
 - Wat waren de resultaten van de bevestigingen?
 - Welke aanpassingen zijn doorgevoerd naar aanleiding van de inspraak van bewoners?
- Er zijn twee schooluitgangen in de straat. Hoe zal de stad dit aanpakken tijdens de werken?

Antwoord

Beste Mr. Naeyaert,
Beste Mevr. Baert,

De heraanleg van de Edward Blaesstraat/Harmoniestraat en onderwijsstraat komt er omdat deze straten er vandaag tot op den draad versleten bij liggen. Het regulier onderhouden van deze straten is al enige tijd niet meer aan de orde. De toegankelijkheid van deze cluster is abominabel. De voetpaden zijn er gemiddeld 1,4 meter breed en op een bepaalde plek zelfs maar 48 centimeter. Iemand die minder goed te been is, laat staan iemand in een rolstoel zit, mag deze straten vandaag schrappen op zijn/haar route.

Op 10 november 2021 werd een binnenloopmoment georganiseerd en lagen de plannen en de 3D simulaties ter bespreking voor aan de bewoners. De algemene teneur ten opzichte van de inrichting als woonerf waren positief. De meeste aanwezigen apprecieerden het feit dat hun straat toegankelijk en aangenamer wordt om in te leven en dat de aanwezige schoolomgeving veiliger wordt. Op vraag van bewoners werden snelheidsremmers en een laadpaal toegevoegd aan het ontwerp.

Wat de laadpalen betreft, heeft de stad de intentie om een basisaanbod te voorzien in de wijken. De palen in de omgeving van de Edward Blaesstraat zijn vandaag nog niet verzadigd. Bovendien is er een steeds grote rol weggelegd voor de private markt als het op laadinfrastructuur aankomt. We merken dat steeds meer Gentenaars laden aan (ultra)snellaadstations of bv. op de parking van de supermarkt.

De werken zullen in fases verlopen waardoor de bereikbaarheid van de school gegarandeerd blijft.

Wat parkeren betreft waren de meningen verdeeld. Niettegenstaande de meeste inwoners echt tevreden waren over de bijkomende bomen, fietsenstallingen en de noodzakelijk 4 meter doorgangsruiimte voor de brandweer, waren er bewoners die de verminderde ruimte voor parkeren als negatief ervaren. Concreet vermindert het aantal parkeerplaatsen in die stratencluster van 45 naar 22 plaatsen. En ik begrijp dat dit absoluut niet evident is in een buurt waar de parkeerdruk al erg hoog is. Om dit verlies van parkeerplaatsen in de straat te compenseren, engageer ik mij om een aantrekkelijker parkeeraanbod voor buurtbewoners uit te werken in de vlakbij gelegen parking Ledeberg.

Ik ben ervan overtuigd dat dit college op vlak van haar parkeerbeleid belangrijke keuzes te maken heeft. De vraag die zich namelijk opdringt is hoe we ons parkeren op een méér comfortabele en tegelijkertijd beperktere oppervlakte kunnen organiseren zodat ruimte ontstaat voor andere maatschappelijke noden. Het is mijn overtuiging dat een nieuwe, meer doordachte parkeerfilosofie een ware hefboom kan betekenen voor veel sociale-, economische of klimaatnoden van onze stad. Dat parkeerbeleid dus over meer gaat dan mobiliteit.

Ik pas voor een toekomstbeeld waarbij we straten ontoegankelijk laten door te smalle voetpaden te smal heraan te leggen die bovendien letterlijk drempels zijn waar mensen met een rolstoel en anderen die minder goed te been zijn niet over kunnen, dat we aanvaarden dat rijen geparkeerde wagens het zicht van overstekende kinderen versperren of het laden en lossen van lokale handelaars onmogelijk maken. Maar evengoed pas ik voor de idee dat het blind schrappen van autoparkeerplaatsen wagens in rook zouden doen opgaan. Dat laatste klopt gewoonweg niet.

Collega's, het kan toch niet de bedoeling zijn om straten anno 2025 opnieuw in te richten volgens concepten van de jaren '50 en '60 uit de vorige eeuw? Alleen al door de minimumbreedtes voor voetpaden – anderhalve meter, en als we willen mogelijk maken dat mensen hun gevel kunnen isoleren, nog eens een paar centimeters extra en door de doorrijdbreedte die de brandweer tegenwoordig nodig heeft, is het simpelweg onmogelijk om straten in onze dichtbevolkte wijken opnieuw aan te leggen zoals ze erbij decennia lang hebben bij gelegen.

Dan kunnen we beter ineens gaan voor een toekomstige gerichte full option en kiezen voor de inrichting van woonstraten als woonerf. Woonerven zijn veiliger en toegankelijk voor iedereen, woonerven zijn dankzij ontharding en vergroening veel aangenamer en gezonder om in te wonen, maar tegelijk vormen ze ook een buffer tegen oververhitting en tegen wateroverlast. Woonerven zijn de toekomst, daarom staat ook in het bestuursakkoord dat woonstraten op die manier moeten heraangelegd worden. Maar daarom moeten we, zoals ook in het bestuursakkoord staat, werk maken van een ander parkeerbeleid.

Want zoals ik al zei : het is niet omdat je parkeerplaatsen schrapt, dat de auto's die er stonden spontaan verdwijnen. Ook in de komende decennia zullen een deel van onze verplaatsingen met de wagen gebeuren.

Dus moeten we formules ontwikkelen die meer Gentenaars in staat stellen om weg van de straat te parkeren. Gezonde, actieve Gentenaars zijn hier doorgaans toe in staat en worden op die manier zekerder van hun parkeerplaats – lees: rijden minder toertjes in de buurt op zoek naar een plek -. Zo winnen we twee keer. Er ontstaat ruimte op straat voor andere noden dan de parkeernood. Maar bovendien: Voor wie echt op straat moet parkeren, ontstaat méér zekerheid om dicht bij de bestemming plaats te vinden: Gentenaars die minder goed te been zijn, leveranciers die laden en lossen, zorgpersoneel of een bezoeker die iets of iemand ophaalt.

Deze nieuwe parkeerfilosofie moet nu omgezet worden in concrete maatregelen en projecten. Het keren van een tanker gebeurt niet op 1 dag. Minder capaciteit op straat zal gepaard moeten gaan met meer capaciteit weg van de straat. Samenwerking met partners (privaat én publiek) die onderbenut parkeerareaal bezitten zal opgezocht worden. Formules zullen uitgedacht worden om diverse doelgroepen de juiste plek te doen vinden. Voor wat betreft de cluster Edward Blaesstraat, straten die letterlijk in de schaduw van de nieuwe parkeertoren liggen, gaf ik de opdracht aan het Mobiliteitsbedrijf om concrete voorstellen op tafel te leggen. Vooruit lopen op deze voorstellen kan ik vandaag uiteraard niet doen. Dat zult u wel begrijpen.

Collega's, de manier waarop we straten inrichten doet ertoe. Meer zelfs, de manier waarop we openbaar domein vorm geven, toont welk maatschappijbeeld we voor ogen hebben. Wat mij betreft is dat een inclusief beeld, waarbij we niemand belemmeren om omwille van fysieke barrières volop deel te nemen aan het openbare leven. De creatie van gelijkgrondse woonerven wordt wat mij betreft dan ook de norm in woonstraten waar de verkeersdrukke dit toe laat. Als we willen dat iedereen in een aangename wijk woont maar iedereen ook kan geraken waar hij moet zijn, ook met de wagen, dan zijn woonerven de oplossing.
