

Oudenaarde, 24 oktober 2016

Overeenkomstig artikel 22 van het gemeentedecreet breng ik ter kennis van de raadsleden dat volgende voorstellen/vragen aan de agenda van de gemeenteraadszitting van maandag, 24 oktober 2016 worden toegevoegd dit overeenkomstig artikel 3 § 1 van het huishoudelijk reglement van de gemeenteraad houdende:

“Gemeenteraadsleden kunnen uiterlijk vijf dagen vóór de vergadering voorstellen of vragen aan de agenda toevoegen.

Wanneer een raadslid een voorstel aan de agenda toevoegt dient dit te omvatten: voorstel van beslissing en een toelichtende nota.

Wanneer een raadslid louter een vraag agendeert hoeft dit niet vergezeld te zijn van een voorstel van beslissing en toelichtende nota.

Voorstellen en vragen worden geagendeerd volgens grootte van de fractie.

Op vragen volgt enkel een antwoord van de betrokken schepen of burgemeester. Enkel de vraagsteller heeft mogelijkheid tot wederantwoord”.

De Voorzitter,

Marnic De Meulemeester.

VRAGEN EN VOORSTELLEN

1. Raadslid Roland Van Heddegem

1.1. Voorstel 1: Opladpunt voor budgetmeters

Mensen die door hun commerciële energieleverancier opgezegd zijn en geen andere leverancier vinden komen terecht bij Eandis, die dan als sociale leverancier optreedt. Wanneer de facturen bij Eandis niet betaald worden wordt een budgetmeter geplaatst. Met dit systeem tracht men te vermijden dat er nieuwe schulden opgebouwd worden: er wordt gewerkt met een oplaadbare kaart, de energie is ‘prepaid’. Essentieel bij de goede werking van dit systeem is de beschikbaarheid van toegankelijke oplaadpunten voor de budgetmeterkaart.

In Oudenaarde zijn er 325 personen met een budgetmeter (elektriciteit en aardgas). Momenteel is in Oudenaarde het opladen van de budgetmeterkaart enkel mogelijk bij het OCMW in de Meerspoort en dit tijdens de kantooruren (niet ’s avonds en niet in het weekend).

De seniorenraad stelt vast dat in een aantal steden en gemeenten de toegang tot de oplader 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 gegarandeerd wordt. Dit is o.m. het geval in Ronse, Deinze, Zottegem en Geraardsbergen. Het zou een goede zaak zijn mocht ook in Oudenaarde de permanente mogelijkheid bestaan voor het opladen van de budgetmeterkaart. Op die manier hoeven mensen die werken geen verlof te nemen om hun kaart in Oudenaarde op te laden.

Aangezien de tijdelijke bouwvergunning van de huidige modulaire bouw binnen een half jaar ten einde loopt, en de constructie dus moet verdwijnen, zal ook het oplaadpunt in Oudenaarde verplaatst moeten worden.

Voorstel

De gemeenteraad,

Gelet op het gemeentedecreet van 15 juli 2005;

Gelet op de regeling met betrekking tot budgetmeters;

Gelet op het advies van de seniorenraad van 6 oktober 2016;

Overwegende dat in Oudenaarde 325 personen beschikken over een budgetmeter voor aardgas en/of elektriciteit;

Overwegende dat het opladen van de budgetmeterkaart in Oudenaarde enkel mogelijk is bij het OCMW in de Meerspoort (Sociaal Huis) en dit tijdens de kantooruren; dat mensen die werken verlof moeten nemen om hun kaart te kunnen opladen;

Overwegende dat het een meerwaarde zou betekenen mocht ook in Oudenaarde de mogelijkheid bestaan om de budgetmeterkaart 24/24 en 7/7 op te laden;

Overwegende dat het huidig oplaadpunt zich bevindt in de modulaire bouw, waarvoor de bouwvergunning afloopt binnen een half jaar; dat er sowieso gekeken moet worden naar een alternatief; **BESLUIT:**

Artikel 1: De mogelijkheid te voorzien voor de installatie van een oplaadpunt dat 24/24, 7/7 toegankelijk is, bij voorkeur ter hoogte van het inkomportaal van het nieuw sociaal huis in aanbouw;

2. Raadslid Kristof Meerschaut

2.1 Vraag 1: Huishoudelijk afval

Op 16 september 2016 keurde de Vlaamse Regering het uitvoeringsplan voor het huishoudelijk afval en gelijkaardig bedrijfsafval goed. Dit plan vertaalt het Vlaamse afval- en materialenbeleid van de komende jaren naar concrete acties op het terrein, zowel naar gezinnen als naar bedrijven toe, en legt de focus op het lokale niveau.

Het plan bevat een aantal acties en streefdoelen die de aandacht vergen van Oudenaarde, en bij uitbreiding de hele intercommunale IVLA.

Vragen

1. Oudenaarde mag in 2022 maximaal 139 kg/inwoner restafval produceren. Ook het ‘met huishoudelijk afval vergelijkbaar bedrijfsafval’ en ‘gemeentevuil’ zit hierin vervat. Hoeveel bedraagt het restafvalcijfer (s.l.) voor Oudenaarde voor 2015? Welke maatregelen zal Oudenaarde nemen om deze doelstelling te halen?
2. Het verbod om huisvuil/gft in te zamelen op een recyclagepark geldt niet langer. Overweegt Oudenaarde om in de toekomst huisvuil/gft in te zamelen op haar recyclagepark? Zullen er daaromtrent afspraken gemaakt worden binnen IVLA?
3. Gemeenten met meer dan 30.000 inwoners moeten per begonnen schijf van 30.000 inwoners over een bijkomend recyclagepark beschikken, tenzij blijkt dat 90% van de inwoners op maximaal 5km (vogelvlucht) van het bestaande park woont. Voldoet Oudenaarde aan deze voorwaarde of moet er gedacht worden aan een bijkomend recyclagepark?

2.2 Vraag 2: Luierafval en incontinentiemateriaal

Momenteel wordt het luierafval en incontinentiemateriaal in speciaal daartoe voorziene witte zakken verzameld op het recyclagepark, en dit in een aparte container. Niettemin wordt dit afval gewoon verwerkt als restafval. De huidige regeling moet dus gezien worden als een sociale maatregel, en is in die zin wel aanvaardbaar. Toch zijn er ook risico's aan verbonden: misbruik door het meegeven van ander restafval in luierszakken (ipv de diftarcontainer) en afvaltoerisme (aangezien deze gunstregeling niet in alle nabije gemeenten bestaat).

Vragen

1. Hoeveel kg/inw bedraagt de luierafvalfractie in Oudenaarde?
2. Wat zijn de opbrengsten (inkomsten witte zakken) en uitgaven voor deze specifieke fractie?
3. Bestaan er cijfers over misbruik van dit systeem (gewoon restafval tussen de luiers)?
4. Hoe groot is de problematiek van luierafvaltoerisme?
5. Aangezien de wegwerpluiers toch als restafval verwerkt worden, waarom mogen de witte zakken dan enkel op het recyclagepark verzameld worden? Waarom kunnen ze niet meegenomen worden bij de ophaalronde (los van de diftarcontainer)?
6. Hoeveel subsidies voor herbruikbare luiers werden er het voorbije jaar toegekend door de milieuraad? Zou een uitbreiding van het toepassingsgebied (ook voor ouderen) niet zinvol zijn?

3. Raadslid Elisabeth Meuleman

3.1 Vraag 1: Site Santens

Op de website van Leuvense Studiebureau TML (Transport and Mobility Leuven) lezen we dat TLM meewerkt aan *'de ontwikkeling van een masterplan voor de voormalige Santensite in Oudenaarde. Het*

projectteam onderzoekt hoe deze site van 18 ha kan worden omgevormd tot een woon- en winkelzone. Hierbij wordt rekening gehouden met stedenbouwkundige, verkeerskundige, programmatorische en landschapsaspecten.

TML verzorgt de verkeerskundige analyse, waarbij de verkeersstromen van en naar de Santensite in kaart worden gebracht, op basis van het voorziene programma, waarna de mobiliteitsimpact op de omgeving wordt ingeschat.

We bekijken het circulatieplan in het studiegebied en optimaliseren deze om te zorgen dat de verschillende groepen verkeersdeelnemers (doorgaand verkeer, bestemmings- en lokaal verkeer) zich langs de wenselijke routes zullen afwikkelen.

Ook zullen we het hele mobiliteitsconcept bekijken vanuit het standpunt van parkeren. Het is belangrijk dat we de parkeerdruk op het centrum en de stationsomgeving niet verhogen. Met het oog op specifieke programmaonderdelen in het plangebied (bijvoorbeeld retail) worden richtlijnen rond parkeren en ontsluiting meegegeven.'

- Wat houdt het 'voorziene programma' met 'specifieke programmaonderdelen in het plangebied (bijvoorbeeld retail)' exact in? Welke retail wordt beoogd? Aant het stadsbestuur nog een retailcentrum aan de rand van de stad opportuun?
- Hoe wordt de buurt op de hoogte gebracht? Welke inspraak- en informatiemomenten worden voorzien?
- De projectontwikkelaar maakt ongetwijfeld mooie winsten door het feit dat deze ontwikkeling daar mogelijk wordt gemaakt. Welke return is voorzien voor de stad en haar inwoners (sociale woningen, sociale voorzieningen, groen- en speelruimte...?)
- Wanneer wordt deze studie opgeleverd?

4. Raadslid Steven Bettens

4.1 Voorstel 1: Tragewegenplan in Oucdenaarde

Op 20 maart 2013 keurde Provincieraad een nieuw reglement voor tragewegensubsidies aan gemeenten goed. Gemeenten worden bij de opmaak van concrete actieplannen, de financiering ervan, onderhoudsplannen, ... ondersteund. Nieuw sedert 2013 is dat de provincie 40 % van de inrichtingswerken aan trage wegen betaalt.

Op de gemeenteraad van 29 april 2013 vroeg Groen in welke mate de stad bezig is met een tragewegenbeleid en de opmaak van een tragewegenplan en of zij zich liet bijstaan door de provincie. De toenmalige schepenen van mobiliteit antwoordde dat de stad net begonnen was met het opstellen van een stappenplan voor de opwaardering van de trage wegen.

Vorige week, in het weekend van 15 en 16 oktober, vond de jaarlijkse Dag van de Trage Weg plaats. Het is inmiddels 3 en half jaar geleden dat we onze vraag over trage wegen stelden. Ondanks het antwoord van de toenmalige schepenen van mobiliteit moeten we vaststellen dat de stad nog steeds geen contact heeft opgenomen met de provincie voor de opmaak en de uitvoering van haar tragewegenplan.

Trage wegen zijn nochtans belangrijk omdat ze verschillende functies combineren en perfect passen binnen de ambitie om dé fietsstad van de regio te worden:

- trage wegen kunnen autoluwe verbindingen zijn tussen woonkernen, scholen, recreatiegebieden en andere attractiepolen binnen gemeenten;
- ze hebben ook een recreatieve functie voor wandelaars en fietsers;
- trage wegen kunnen een belangrijke rol spelen in het verbinden van natuurgebieden;
- ten slotte hebben ze ook een cultuurhistorische waarde: het zijn dikwijls relictten van oude wegen, waarlangs men historische elementen zoals kapelletjes aantreft.

Toen we onze vraag in 2013 stelden, telde onze provincie 39 steden en gemeenten die beschikten over een tragewegenplan of gestart waren met de opmaak ervan. Vandaag zijn dat inmiddels 51 steden en gemeenten.

Voorstel:

de stad dient haar kandidatuur in bij de dienst Mobiliteit van de provincie om zich te kunnen laten ondersteunen bij de opmaak, de uitvoering en de financiering van een tragewegenplan.

Twee praktische voorstellen voor de opwaardering van trage wegen:

- 'Sentier n° 59' is de trage weg die vertrekt in de bocht van de Wolfabriekstraat / Puistraat, eerst de Maarkebeek en wat verder de Schapendries oversteekt om dan te eindigen dicht bij Onderbos. Deze trage weg is een heel goede verbinding tussen de tunnel onder de N60 in

Leupegem en het fietspad op de oude spoorwegbedding richting Melden en Berchem. Tussen de Schapendries en Onderbos is het eerste deel van deze trage weg in slechte staat. Fietsers moeten er door een dikke laag kiezelstenen waardoor fietsen moeilijk en niet veilig is.

Voorstel: de stad verhardt ook dit stuk van 'sentier 59' zodat op het ganse traject van deze trage weg comfortabel kan gefietst worden

- Het Zevenbunder ('Sentier n° 12') is een directe en veilige fietsverbinding tussen Maarke / Etikhove en Leupegem / Oudenaarde-centrum. Een aantal jaren terug werd het stuk tussen de Hekkebrugstraat en Ladeuze door de stad opnieuw aangelegd. Het traject tussen de Spoorweglaan en de Hekkebrugstraat heeft ook opknapwerk nodig.

Voorstel: de stad zorgt voor een naadloze aansluiting tussen het einde van de Spoorweglaan en het begin van het Zevenbunder.

tussen de Spoorweglaan en de Hekkebrugstraat liggen een aantal tegels verzakt. De stad voert de nodige werken uit om deze verzakkingen weg te werken.

4.2 Vraag 2: Restauratie Huis de Lalaing

De opstart van het restauratiedossier voor huis de Lalaing is een van de actiepunten in de BBC (zie AC-10.2.1).

In de notulen van het Schepencollege van 12/09/2016 lezen we: "Voor Huis De Lalaing vooronderzoek restauratie afronden. Parcours erfpacht met publieke functie onderzoeken, bevraging via concurrentiedialoog."

Vragen:

1. zal de stad een restauratiedossier klaar hebben dat dit jaar nog ontvankelijk wordt verklaard door het bestuur erfgoed (zoals bepaald in het BBC)?
2. wat bedoelt de stad met 'parcours erfpacht met publieke functie onderzoeken'?
3. welke plannen heeft de stad zelf met het huis de Lalaing? Welke functies wil de stad er behouden of in onder brengen?

5. Raadslid Maarten Blondeel

5.1 Vraag 1: Wijziging van zebrapaden, stoplijnen en verkeerslichten t.h.v. de ophaalbrug

Toelichting:

Op 12/10/2016 meldt de schepen van mobiliteit dat zebrapaden en stoplijnen zullen worden verplaatst en dat aan Waterwegen en Zeekanaal zal worden gevraagd om de verkeerslichten te verplaatsen ter hoogte van het kruispunt Marlboroughlaan, Margaretha Van Parmastraat, tussenbruggen, ophaalbrug.

Sp.a kaartte deze problematische verkeerssituatie aldaar deze legislatuur keer op keer aan voorafgaand aan de goedkeuring van het betreffend mobiteitsplan. Ondermeer op de suggestie voor een proefopstelling werd niet ingegaan.

Vragen :

- Wat bracht het stadsbestuur uiteindelijk tot inzicht?
- Vond hieromtrent reeds een overleg plaats met Waterwegen en Zeekanaal? Zijn zij bereid deze aanpassingen aan de verkeerslichten te doen?
- Wanneer zullen de voorgestelde wijzigingen worden uitgevoerd?

5.2 Vraag 2: Ontbreken van een voetpad t.h.v. Watermolenstraat 12

Toelichting:

Het voetpad in de Watermolenstraat is ter hoogte van Watermolenstraat 12 onderbroken. Op die plaats ontbreekt ook openbare verlichting.

Deze situatie is onveilig en absurd en heeft onder meer tot gevolg dat bijvoorbeeld schoolgaande kinderen op die plaats - des te meer als zich daar geparkeerde wagens bevinden - op straat dienen te begeven.

De stad had de intentie deze strook grond te verwerven, minstens reeds sinds 2010. Er was sprake van een minnelijke onderhandeling, eventueel zelfs een onteigening.

Vragen :

- Wat is de reden dat de stad tot op vandaag er niet in slaagt om op die plaats het voetpad door te trekken?

- Welke stappen zal de stad ondernemen om deze absurde en onveilige situatie te regelen?

5.3 Vraag 3: Vernietiging stedenbouwkundige vergunning voor lokale beschermingswerken van de wijk Lammekensstraat

Toelichting:

De Raad voor Vergunningsbetwistingen vernietigde bij arrest d.d. 05/04/2016 de stedenbouwkundige vergunning verleent door de gedelegeerde stedenbouwkundige ambtenaar van het departement RWO, afdeling Oost-Vlaanderen van 14/09/2012, waarbij aan de Vlaamse Milieumaatschappij, afdeling Operationeel Waterbeheer een stedenbouwkundige vergunning werd verleend voor lokale beschermingswerken van de wijk Lammekensstraat.

Dit om reden dat er geen milieueffectrapport werd opgesteld en evenmin een ontheffing van deze verplichting werd gevraagd.

Deze beschermingswerken zijn intussen reeds uitgevoerd en betreffen de aarden dijk en betonnen elementen langs de tuinen van de aanliggende percelen.

De Raad beval de gedelegeerde stedenbouwkundige ambtenaar een nieuwe beslissing te nemen over de aanvraag van de Vlaamse Milieumaatschappij en dit binnen een vervaltermijn van vier maanden te rekenen vanaf de betekening van het arrest.

Vragen :

- Heeft de Stad reeds kennis van een nieuwe beslissing van de gedelegeerde stedenbouwkundige ambtenaar?
- Welke is desgevallend de inhoud van deze beslissing?

6. Raadslid Dagmar Beernaert

6.1 Vraag 1: Beleidsplan dierenwelzijn en hondenloopweide

Begin deze maand, op 4 oktober, was het opnieuw Werelddierendag. In onze stad hadden de dieren echter nog geen reden tot feesten. Een jaar geleden stelde sp.a op de gemeenteraad voor om een hondenloopweide aan te leggen in Oudenaarde. Het stadsbestuur ging akkoord met de aanleg van een uitloopplaats voor honden en liet verstaan dat een beleidsplan dierenwelzijn in opmaak was. De synthesenota hierover zou snel voorgelegd worden aan het schepencollege. Er werd 5.000 euro voorzien. Tot op vandaag werd nog steeds geen hondenloopweide gerealiseerd.

Daarom volgende vragen:

1. Wat is de stand van zaken van het beleidsplan dierenwelzijn? Wanneer wordt dit gefinaliseerd? Werd de synthesenota reeds behandeld in het Schepencollege?
2. Wat is de stand van zaken van de beloofde hondenloopweide?
 - a. Ging het stadsbestuur –zoals aangegeven op de gemeenteraad van 30 november 2015- reeds op zoek naar een geschikte locatie?
 - i. Zo ja, welke locaties werden in overweging genomen? Welke locatie werd weerhouden?
 - ii. Zo neen, wanneer zal een onderzoek naar een geschikte locatie plaatsvinden?
 - iii. Op welke termijn zal Stad Oudenaarde een hondenloopweide realiseren?

6.2 Vraag 2: Stand van zaken kerkenplan en herbestemming parochiekerken Oudenaarde

In het bestuursakkoord beloofde de meerderheid dat er werk zou gemaakt worden van medegebruik of herbestemming van de parochiekerken op grondgebied Oudenaarde. Iets wat overigens al in 2011 door de Vlaamse regering aan de lokale besturen werd gevraagd in de conceptnota 'Een toekomst voor de Vlaamse parochiekerk' en vervolgens werd herhaald in een omzendbrief.

Het inventariseren van de parochiekerken op Oudenaards grondgebied is momenteel afgerond. De situatie op het terrein (toenemende financiële lasten en verminderd aanbod aan erediensten) dwingt er toe om snel werk te maken van concrete oplossingen voor de herbestemming van de kerken.

Op 1 februari 2016 werd het projectbureau herbestemming parochiekerken gelanceerd. Op 13 juni werd een tweede mogelijkheid voor steden en gemeenten om in te tekenen in dit project afgerond. Uit het antwoord van de bevoegde schepen op een vraag hieromt op de gemeenteraad van juni bleek dat Stad Oudenaarde met twee projecten intekende bij het projectbureau, nl. de kerken van Sint-Jozef en Pamele. De schepen liet verstaan dat er tegen de volgende gemeenteraad meer duidelijkheid zou zijn over een definitief kerkenplan waarbij iedereen zijn verantwoordelijkheid zou nemen. Er zou op zeer korte termijn samengezeten worden met de vertegenwoordigers van de kerkfabrieken en het centraal kerkbestuur.

Daarom volgende vragen:

1. Wat is vandaag de stand van zaken in het dossier van het kerkenplan? Is er een definitief kerkenplan, zoals vooropgesteld door de schepen tijdens de gemeenteraad op 30 juni?
 - a. Zo ja, kan u het kerkenplan toelichten?
 - b. Zo neen, waar stukt het dossier?
2. De kerk van Sint-Jozef en Pamelekerk werden ingeschreven in het project van de Vlaamse overheid tot herbesteding.
 - a. Wat is de stand van zaken voor beide dossiers?
 - b. Kan u de procedure toelichten?
 - c. Wanneer mogen we het eindresultaat, de studie naar een potentiële herbesteding, verwachten?

6.3. Vraag 3: Parkeervraagstuk aan het station Oudenaarde

Er komt uitstel, maar geen afstel. Vanaf 28 november zal de parking aan het station van Oudenaarde betalend worden. Twee weken later dan voorzien door technische redenen. In het kader van het betalend maken van de NMBS-parking besliste Stad Oudenaarde om een deel van de Broekstraat en de Pauwel Vanderscheldenstraat tot blauwe zone om te dopen. Er werd hierover op 4 oktober tijdens een informatievergadering met NMBS en Stad Oudenaarde met de buurtbewoners gecommuniceerd.

Daarover volgende vragen:

1. Het aantal plaatsen, zowel in de Broekstraat als in de Pauwel Vanderscheldenstraat is beperkt. Zal iedereen die een bewonerskaart voor de blauwe zone aanvraagt de garantie hebben op een parkeerplaats in eigen straat?
2. Het betalend maken en doorknippen van de stationsparking zal een effect hebben op de buurt, wanneer plant Stad Oudenaarde een evaluatie van de verkeerssituatie in de stationsbuurt?
3. Op de infovergadering werden door de buurtbewoners enkele mogelijke pistes om de parkeerdruk te verminderen naar voor geschoven. Plant Stad Oudenaarde een onderzoek naar de haalbaarheid daarvan?
4. Op de infovergadering werd een gunsttarief naar voor geschoven voor buurtbewoners die hun wagen laten overnachten op de stationsparking (het zgn nachtabonnement). Er was dus duidelijk nog ruimte voor aanpassingen in de tarifiering. Heeft Stad Oudenaarde het voorstel geopperd om een gelijkaardig gunsttarief te bekomen voor inwoners van Oudenaarde die pendelen?
 - a. Zo ja, waarom ging NMBS hiermee niet akkoord?
 - b. Zo neen, waarom niet?

6.4 Vraag 4: Subsidies voor gevelrenovatie

In 2011 rolde Stad Oudenaarde een project uit om via subsidies voor gevelrenovatie en renovatie van leegstaande handelspanden de winkelkernen een aantrekkelijker uitzicht te geven. Dat subsidieregulelement werd goedgekeurd op de gemeenteraad van oktober 2011, net vijf jaar geleden. Door het project 'Stad met Stijl' kon Oudenaarde hierbij ook rekenen op Europese en Vlaamse subsidies. Dertig procent van het factuurbedrag kon zo door de handelaars gec recupereerd worden.

De heraanleg van de Markt en de vernieuwing van onze stadskern zal de komende tijd voor de handelaars heel wat ongemakken meebrengen. Bovendien lijkt de heraanleg van de markt het uitgelezen moment om ook enkele gevels te vernieuwen om zo tot een vernieuwd totaalplaatje in de winkelkern te komen.

Daarom volgende vragen;

1. Hoeveel handelaars/handelspanden tekenden destijds in op dit project?
2. Hoe werd dit project geëvalueerd?
3. Overweegt het stadsbestuur om, in het kader van de heraanleg van de Markt, een dergelijk initiatief te herhalen?

6.5 Voorstel 5: Tijdelijk gebruik leegstaande handelspanden

In het centrum van Oudenaarde staan verschillende winkelpanden leeg. Blinde, grijze vlekken in onze winkelstraten. Een creatieve oplossing dringt zich op. Leegstaande panden bieden kansen aan starters, creatievelingen en ondernemers op zoek naar tijdelijke winkelruimte, atelierruimte, vitrineruimte, pop-up of co-workingspaces. Het tijdelijke gebruik van leegstaande handelspanden in het winkelcentrum van

Oudenaarde biedt jonge starters een laagdrempelige mogelijkheid om te ondernemen, om ideeën uit te proberen en vernieuwde concepten een kans te geven. Bovendien versterkt dit onze winkelkern met creatieve, nieuwe initiatieven die later eventueel kunnen doorgroeien binnen de handelskern.

Daarom volgend **voorstel**:

Stad Oudenaarde speelt een faciliterende rol tussen eigenaars van commerciële panden in het Oudenaardse stadscentrum en ondernemers die een invulling willen realiseren. De nadruk ligt op het stimuleren van vernieuwende, authentieke en kwaliteitsvolle initiatieven.

Een pand kan via tijdelijk gebruik ingevuld worden voor verschillende functies:

- Winkelruimte
- Vitruineruimte
- Pop-up (evenementieel karakter)
- Atelierruimte
- Co-workingsspaces/bar d'office

Als facilitator staat Stad Oudenaarde in voor:

- Een lijst/database van de leegstaande handelspanden die in aanmerking komen voor tijdelijk gebruik.
- Het opstellen en terbeschikking stellen van een modelovereenkomst tussen de eigenaar van het handelspand en de ondernemer die er een invulling aan wil geven.
- Promotie rond de mogelijkheid tot het tijdelijk gebruiken van leegstaande handelspanden
- Opvolgen en evalueren van het tijdelijk gebruik van leegstaande handelspanden (oa. welke zaken maken hiervan gebruik, hoe lang worden ze bezet, evaluatie modelovereenkomst,...)
- Ondersteuning van initiatieven om het tijdelijk gebruik van leegstaande handelspanden te stimuleren.

7. Raadslid Hilde De Smet

7.1 Vraag 1: Kruispunt aan de ophaalbrug

Het is met vreugde in het hart dat ik zowel in de commissie mobiliteit, in het verslag daarvan als in de media heb mogen vaststellen dat er stappen ondernomen worden ivm het zeer gevaarlijke punt aan de ophaalbrug. Hoewel niemand een glazen bol heeft om te zien of dit nu “de” oplossing zal zijn hopen we toch dat er meer duidelijkheid kan gebracht worden.

Los daarvan is er op enkele tientallen meters van dit punt nog een pijnpunt nl. de manier waarop we de Broodstraat inslaan richting Markt komende vanuit richting Krekelput.

Men kan bijna niet anders dan op het gevoel rijden en hopen dat er geen tegenligger plots van achter de hoek komt ook al is het zone 30. Men kan er hier niet van onderuit dat het zicht op die plaats slechts de lengte van een auto is.

Men heeft trouwens een vals gevoel van veiligheid door de spiegel die geplaatst werd. Een spiegel geeft een vervormd beeld van de aankomende weggebruikers die vanuit andere richtingen komen en daardoor te laat opgemerkt worden.

Vraag :

- Is het mogelijk op zeer korte termijn de voorrang te wijzigen zodat de mensen die vanuit richting Jezuïetenplein komen, moeten stoppen voor het zebrapad dat er reeds ligt?

Dit kan zeer eenvoudig met geen al te grote investeringen als ik mij niet vergis.

De opmerking die gemaakt werd op de commissie mobiliteit dat al het verkeer dan plots terug over de markt zou gaan, kan ik ten stelligste ontkrachten aangezien zij die vanuit de Krekelput komen nog steeds het gemakkelijkst zijn richting Jezuïetenplein te rijden als men niet op de Markt moeten zijn.

Ook de opmerking die circuleert dat er grotere files zouden ontstaan voor het verkeer komende vanuit Jezuïetenplein wanneer de ophaalbrug omhoog staat, is onterecht aangezien men maar 1 plaats moet vrijhouden voor de doorgang naar de Broodstraat.