



# VERSLAG

## DEBATCAFE ZWIJNAARDE 24 NOVEMBER 2011

Ontmoetingscentrum Zwijnaarde  
Zaal Melac  
Dorpstraat 31, Zwijnaarde



### VERLOOP

Aangezien het Debatcafé een nieuwe formule van wijkdebat is, kregen alle bewoners bij het binnenkomen een korte en bondige uitleg over het verloop ervan:

- Keuze debatgroep en thema
- Verwelkoming door moderator Greet Riebbels en de burgemeester
- Twee debatrondes onder leiding van een moderator. Er waren zeven debattafels met aan elke tafel minstens één lid van het college van burgemeester en schepenen, een kabinetsmedewerker, een moderator en een groep buurtbewoners. Elke groep besprak twee thema's van elk een 30-tal minuten.
- Terugkoppeling: de moderator interviewde kort de burgemeester en de schepenen over de belangrijkste aandachtspunten, voorstellen en werkpunten.
- Receptie: bewoners konden de burgemeester en schepenen aanspreken. Bewoners konden er ook nog reacties, signalen, opmerkingen, ... kwijt aan de medewerkers van de Gebiedsgerichte Werking.

### INHOUDSTAFEL

Schepen Peeters en schepen Decaluwe.....	3
Schepen De Regge.....	7
Schepen Reynebeau en schepen Versnick .....	15
Burgemeester Termont en schepen Tapmaz .....	19
Schepen De Clercq, schepen Segers en schepen Bracke .....	28
Schepen Coddens.....	32
Schepen Balthazar .....	36
Terugkoppeling .....	42

## Schepen Peeters en schepen Decaluwe

**Vraag:** Hoe kunnen we het gemeenschapsleven in Zwijnaarde stimuleren?

### Inleiding

*Schepen Peeters* schetst de plannen van zijn diensten met betrekking tot het gemeenschapsleven:

Op **site Hekers**, nabij de huidige sporthal komt een nieuwe sporthal. Er is immers plaats tekort in de bestaande sporthal. De nieuwe sporthal is vooreerst bedoeld voor handbalclub Don Bosco Gent, maar er zullen ook andere ploegen terecht kunnen. Door een herschikking van de parking, zouden er voldoende parkeerplaatsen moeten zijn (70 plaatsen). Enkele buitensportterreinen kunnen bij grote manifestaties dienst doen als parkeerterrein; dat zijn nog eens 40 plaatsen bij.

Dienst Stedenbouw werkt aan een plan voor site Hekers en site Zonnebloem. Doel is het samenvoegen van de twee terreinen, met in het midden een groot park. De bouw van de nieuwe sporthal zou in het voorjaar 2012 van start gaan en in september 2013 opgesteld kunnen worden voor het nieuwe competitie seizoen.

Wat **de Melac** betreft: de Stad heeft die zaal overgenomen, omdat er problemen waren met de brandveiligheid en de vzw Melac de nodige kosten niet kon dragen. De Stad heeft gekozen voor een nieuwbouw in plaats van een renovatie van de bestaande zaal. Zo kan er bijkomende vergaderinfrastructuur, archiefruimte en een secretariaat worden voorzien. Met de pastorie, die in slechte staat verkeert, gaat de Stad niets ondernemen.

Wel zal de Stad brandbeveiligingswerken uitvoeren aan 't Kerksken. De plannen van de nieuwe Melac zijn in opmaak. In het voorjaar volgt overleg tussen de Stad en de beheersvzw en de verenigingen. In de zomer moeten de plannen definitief zijn, zodat de Stad in augustus-september de bouwaanvraag kan indienen. Hopelijk is de goedkeuring er ten laatste eind 2012, zodat begin 2013 kan worden gestart met de afbraak en de bouw. Het gaat om een investering van ongeveer 2.5 miljoen euro. Tijdens de werken zal het jeugdhuis Chaos voor een aantal activiteiten gebruikt kunnen worden. Voor de echt grote activiteiten dringt zich een andere oplossing op. Het zal gedurende anderhalf à twee jaar behelpen zijn, maar het resultaat, de nieuwe Melac, zal de moeite waard zijn.

*Schepen Decaluwe* geeft mee dat de nieuwe bibliotheek belangrijk is voor Zwijnaarde.

Het Ontmoetingscentrum Melac is ook voor cultuur van belang. De nieuwe infrastructuur kan een motor zijn om het culturele leven en gemeenschapsleven in Zwijnaarde te versterken, zoals dat ook gebeurd is in Oostakker.

In Zwijnaarde wordt er behoorlijk gefeest, denken we maar aan de Zwijntjeskermis en de Dekenijfeesten. Telkens is daar ook een cultureel luik, met aandacht voor creatieve Zwijnaardenaars.

En het Cultuurplatform Zwijnaarde vormt zowat de motor voor het plaatselijke culturele leven. Dit kan nog dynamischer worden.

### Gespreksronde 1:

Een *bewoner* vraagt wat de buitensportterreinen aan sporthal Hekers zullen inhouden.

*Schepen Peeters* antwoordt dat het om multisportveldjes voor basketbal en voetballen gaat. Nu ligt daar een enigszins verloederd basketterrein en tennisterreinen die al lang niet meer gebruikt worden. Voor petanque komt er een volledig nieuw lokaal in de sporthal.

Een *bewoner* merkt op dat krulbollen niet beoefend wordt in het Gentse. Hij speelde in Drongen, maar dat is afgeschaft.

*Schepen Peeters* antwoordt dat er in Oostakker en Sint-Kruiswinkel wel clubs voor zijn.

*Schepen Decaluwe* geeft mee dat er in Zevergem altijd één geweest is, aan het Doornhammeke.

*Schepen Peeters* gaat na waar er krulbolclubs zijn en zal die info aan de bewoner bezorgen.

Vanuit de *Parochiale Verenigingen* merkt men op dat tot nu toe geen akkoorden gemaakt zijn over 't Kerksken en de lokalisatie voor de parochie.

*Schepen Peeters* antwoordt dat dit inderdaad nog besproken moet worden. Hij heeft gemerkt dat de vzw Parochiale Werken een ander standpunt heeft dan de Stad, die ruimte voor de parochie wil voorzien in het nieuwe ontmoetingscentrum. Dat zal nog gedurende de komende maanden besproken moeten worden.

De vzw *Parochiale Werken* vindt het gebruik van 't Kerksken voor de parochie/parochiale diensten meer aangewezen dan de Melac.

*Schepen Peeters* antwoordt dat hij een goede oplossing zoekt voor het secretariaat en archief van de parochie, in functie van een degelijke invulling van ruimtes. Dat kan bekeken worden op het moment dat de plannen van de nieuwe Melac meer vorm krijgen.

Een *bewoner* vreest voor een groot parkeerprobleem, als de nadruk meer op de Melac komt te liggen. Een ander voegt daaraan toe dat dit niet zal verbeteren met de komst van de tram. Men vraagt of er extra parkeergelegenheid wordt voorzien?

*Schepen Peeters* geeft aan dat dat niet evident is. Er zal een oplossing moeten worden gezocht. Voor de tram komen er wel buurtparkings langs de Heerweg. Meer naar het dorpsplein op is dat niet vanzelfsprekend.

De *Dekenij 't Schaarken* vraagt zich af hoe men de kermis, de markt, ... zal moeten organiseren, eenmaal de tram er komt.

*Schepen Decaluwe* antwoordt dat daar geen pasklare oplossing voor bestaat en dat het Stadsbestuur zal onderzoeken wat er nodig is.

De *dekenij* geeft mee dat ze maar beperkte middelen krijgen.

*Schepen Decaluwe* kadert het verschil met de gemeentekermis: die valt onder een oude belofte van de Stad om die traditionele kermissen te laten voortbestaan. Hij geeft aan dat de spreiding van de kermisbudgetten herbekeken kan worden.

Een *bewoner* komt terug op de parkeerproblematiek en het probleem van lokalisatie van feesten van 't Schaarken met de komst van de tram. Hij ziet daar geen oplossing voor, het studie bureau heeft daar nog geen oplossing voor gevonden.

Een andere *bewoner* treedt hem bij en stelt dat de meeste bewoners weinig meerwaarde zien in de tram en vrezen dat de tram het gemeenschapsgevoel zal doodmaken.

Een zelfstandige stelt dat de meeste bestaande parkings op de Heerweg-Noord van zelfstandigen zijn. De zelfstandigen zijn hun parking kwijt, terwijl dat heel belangrijk is voor hen.

Een *bewoner* vraagt wat de plannen zijn met de pastorie: wordt die afgebroken?

*Schepen Peeters* antwoordt dat zoiets niet kan, aangezien het om een geklasseerd monument gaat. Dat zal worden verkocht. De hele site is geklasseerd, op de garageboxen na.

Een *bewoner* suggereert dat hier een oplossing kan liggen voor het parkeerprobleem.

*Schepen Peeters* antwoordt dat het niet zo groot is, maar dat dit wel bekeken kan worden. Mocht het bedrijf naast de Melac ooit verhuizen, dan zou dat een fantastische kans bieden.

Een *bewoner* stelt dat de tram beter langs de N60 was gelegd.

*Schepen Peeters* antwoordt dat de Stad jaren geleden zelf nog het idee aan De Lijn heeft meegegeven om de tram via de Tramstraat te laten rijden, maar De Lijn heeft dat geweigerd.

*Schepen Decaluwe* verwijst voor deze kwestie door naar schepen De Regge.

## Gespreksronde 2:

Een *bewoner* merkt op dat de huurprijs voor gebruik van zaal Melac aanzienlijk toegenomen is. De dansgroep van Zwijnaarde moet daardoor nu een stuk meer betalen, vandaar hun verhuis naar een andere zaal.

*Schepen Decaluwe* en *schepen Peeters* antwoorden dat dit democratische prijzen zouden moeten zijn. Er is een apart tarief voor Zwijnaardse verenigingen. Schepen Peeters kijkt dit na.

Een *bewoner* merkt op dat er in De Pinte veel meer activiteit is dan in Zwijnaarde en dat die veel meer volk lokken dan hier. In Zwijnaarde lijkt een en ander vastgeroest.

Andere bewoners treden deze vaststelling bij.

Iemand stelt dat Zwijnaarde doodgebloed is; er is ook geen middenstand & winkelstraat meer. De komst van de tram zal dat tij niet kunnen keren.

Ook in het *verenigingsleven* merkt een lage opkomst bij activiteiten. Dat kan ook liggen aan een overaanbod, want er wordt veel georganiseerd.

*Schepen Decaluwe* geeft aan dat het Cultuurplatform in Drongen een website en een krantje heeft waar alle activiteiten worden aangekondigd. Daardoor gaan mensen ook naar activiteiten van anderen.

Het klopt dat Zwijnaarde weinig winkels telt; er leeft hier geen centrumgevoel.

Een *bewoner* geeft aan dat het besef groeit dat er iets schort, maar dat er ook mensen zijn die hier werk van maken. Zo wordt het Jeugdhuis terug een stuk leven ingeblazen. De vzw van het Ontmoetingscentrum Zwijnaarde wil ook aan cultuurprogrammatie doen.

*Schepen Decaluwe* en *schepen Peeters* menen dat een goede infrastructuur hier zeker mee kan helpen, zoals in Sint-Amandsberg (Bernadette) ook is gebeurd.

*Iemand* merkt op dat het ook te maken heeft met het lage aantal inwoners in Zwijnaarde (slechts 7.000).

Een *bewoner* meent dat vele groepen hun oudere mensen zien vertrekken en er geen jonge mensen bijkomen, bv in de KWB.

Een *ander* geeft aan dat de maatschappij verandert; de komst van het internet heeft zijn gevolgen. Maar waarom werkt het in de éne gemeente wel en in de andere niet?

Iemand merkt op dat wellicht vele inwoners van Zwijnaarde niet van daar afkomstig zijn. Jonge families integreren zich niet in Zwijnaarde, maar zijn voor hun activiteiten veeleer op Gent gericht.

Een *bewoner* die voor de wijkkrant De Kiosk schrijft, wijst op de talrijke vragen bij bewoners over de voorziene parkeerruimte aan de nieuwe sporthal. Omwonenden vrezen dat de voorziene 70 plaatsen niet zullen volstaan voor de combinatie van een sporthal met een capaciteit van 500 man, de tramterminus, Zonnebloem, en grote sportmanifestaties.

*Schepen Peeters* antwoordt dat er dan een uitbreiding tot 110 plaatsen voorzien is. De bezoekende ploegen komen meestal met bussen. Het zal zelden zo zijn dat er 500 man in de zaal zit. Ook zal erover gewaakt worden dat het parkeren door pendelaars geen probleem wordt voor de sporthal. En Zonnebloem heeft zijn eigen parking.

Een *bewoner* wijst op het parkeerprobleem voor de Melac.

*Schepen Peeters* antwoordt dat de ligging van het ontmoetingscentrum in het dorpscentrum een bewuste keuze is. Zo kunnen inwoners van Zwijnaarde er gemakkelijk te voet of met de fiets heen. Parkeergelegenheid blijft weliswaar een probleem dat een oplossing vraagt. Ondergronds parkeren is echter onbetaalbaar.

Een *bewoner* vraagt waar men moet gaan staan als de parking van de sporthal niet kan gebruikt worden voor de gebruikers van de tram.

*Schepen Peeters* antwoordt dat parkeerplaatsen in het centrum inderdaad bekeken moeten worden. Dat is echter niet vanzelfsprekend, gezien het dichtbebouwde karakter van Zwijnaarde.

## Aanvulling na het verslag

- *Ivm tarieven van Ontmoetingscentrum Zwijnaarde: Gedetailleerde informatie over de tarieven kan gevonden worden op <http://www.oczwijnaarde.be/tarieven>.*

*Algemeen kan men stellen dat voor socioculturele activiteiten zonder winst geen kosten voor de huur van een zaal worden aangerekend, op voorwaarde dat die activiteit georganiseerd wordt door Zwijnaardse of Gentse verenigingen, erkend door het ontmoetingscentrum of Stad Gent. Aan elke gebruiker wordt wel een bijdrage gevraagd voor 'gebruikskosten' (energie, schoonmaak ...).*

- *Ivm de krulbolclubs:*

1) KRB De Lustige Bolders, locatie: Vierweegsestraat 16 te 9032 Wondelgem

Contactpersoon: Criel Chretien, 09/253 40 44, [chretien.criel@telenet.be](mailto:chretien.criel@telenet.be)

2) KRB St-Amandusbolders, locatie: Pijphoekstraat 34 9041 st-Amandsberg

Contactpersoon: Praet Geert, 09 259 82 70, [g.praet@telenet.be](mailto:g.praet@telenet.be)

## Schepen De Regge

**Vraag:** Er zijn grote openbare werken gepland in Zwijnaarde (heraanleg Heerweg-Noord en –Zuid en tramverlenging, doortrekken R4 ...). Wat zijn aandachtspunten voor Zwijnaarde?

### Inleiding:

#### *Schepen De Regge:*

Uiteraard beseft de Stad dat er een groot aantal grote werken in de omgeving van Zwijnaarde gepland zijn, en dat die goed op elkaar moeten afgestemd zijn om de bereikbaarheid van alle bestemmingen in het gebied te verzekeren. Het gaat om de bouw van het Arteveldestadion, het doortrekken van de R4, de heraanleg van Heerweg-Noord en –Zuid ....

Uit het door onze diensten gemaakte overzicht van al deze werken, bleek dat het onmogelijk is om al die werken tezelfdertijd uit te voeren. Daarom hebben we de Provincie gevraagd of zij de coördinatie van die werken op zich wilde nemen. Alle partners (het Arteveldestadion, De Lijn, Fluxys, Agentschap Wegen en Verkeer, het UZ, Eandis, TMVW, provincie Oost-Vlaanderen ...) waren bereid om samen een coördinator te betalen. Dat samenwerkingsverband kreeg de naam bUZZ ('betere infrastructuur in de omgeving van het UZ'). Coördinator, Frank Vanden Bulcke, is aangeworven door de Provincie Oost-Vlaanderen en heeft als taak de werken en de bijhorende omleidingen op elkaar af te stemmen, een degelijke communicatie naar bewoners en weggebruikers te verzorgen en de hinder zoveel als mogelijk te beperken.

De belangrijkste bouwheren zijn hier ook aanwezig: Sylvie Syryn (AWV), Isabelle Colbrandt (De Lijn) en Peter Maes (Eandis).

We zullen ook een klankbordgroep oprichten om over de werken in gesprek te gaan. Afgevaardigden van groepen kunnen zich aanmelden en zullen worden uitgenodigd op die klankbordgroep. Meer informatie kunt u krijgen bij Ann Manhaeve van de Gebiedsgerichte Werking.

We willen heel veel aandacht besteden aan goede communicatie naar iedereen (omwonenden, andere bewoners, bedrijven ...), voor ons een erg belangrijk aandachtspunt. Die communicatie zal op meerdere manieren gebeuren, waaronder:

- via nieuwsbrieven: in het voorjaar van 2011 werd een eerste nieuwsbrief uitgebracht naar aanleiding van een infomarkt. Daarin brachten we een overzicht van alle werken. We zullen op geregelde tijdstippen, naarmate de dossiers vorderen, alle geïnteresseerden op de hoogte houden.
- via een website, waarop de voortgang van de werken kan worden gevolgd
- via infomomenten: na de infomarkt in het voorjaar, volgde een tweetal weken geleden een nieuwe infomarkt in Zwijnaarde. Ook in de toekomst zullen nog infomomenten worden georganiseerd in functie van de start en de voortgang van de werken.

Alle geplande werken hebben de verbetering van de leefbaarheid van Zwijnaarde op het oog:

- het sluiten van de R4 en de bouw van nieuwe ontsluitingswegen voor bedrijventerreinen zullen veel verkeer en vooral veel zwaar verkeer uit Zwijnaarde weghalen;
- de komst van de tram zal een snelle verbinding via openbaar vervoer naar het stadscentrum toelaten;
- nieuwe fietspaden langs de Heerweg-Noord en –Zuid zullen er het fietscomfort verhogen.

Over enkele maanden zullen de werken aan een nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein aan de Klaartestraat starten. Die weg zal aantakken op Nederzwijsnaarde. Die werken gebeuren vooral op het bedrijventerrein zelf, en zullen niet veel hinder voor het verkeer veroorzaken. Tegen eind 2012 zou deze weg afgewerkt moeten zijn.

### Gespreksronde 1:

Een *bewoner* vraagt of er al informatie beschikbaar is over de timing van de werken. Hij vreest dat de werken aan de R4 en de heraanleg van de Heerweg-Noord en –Zuid (tot Hekers) zullen samenvallen.

De *schepen* geeft mee dat partners proberen te vermijden dat werken die elkaar of elkaars omleiding kunnen storen, zouden samenvallen. De coördinator, Frank Vanden Bulcke, heeft meer informatie over de timing van de verschillende werken. De werken aan de R4 zullen weinig hinder veroorzaken, want die weg bestaat momenteel nog niet. De wegenwerken voor de verlenging van de tram zouden eind 2012 - begin 2013 van start gaan, maar die zullen weinig interfereren met de werken van de R4. Het behoort tot de opdracht van de coördinator om alle partners samen te brengen, om erover te waken dat de werken elkaar inderdaad niet wederzijds hinderen. Daarvoor komen de partners nu al geregeld samen.

*Frank Vanden Bulcke* vult aan dat het inderdaad belangrijk is om alle werken en hun omleidingen goed op elkaar af te stemmen. Wel waarschuwt hij dat het niet uit te sluiten valt dat sommige werken wel tezelfdertijd in uitvoering zullen gaan, omdat anders de totale realisatie van alle werken te veel tijd in beslag zou nemen. Vandaar het grote belang om degelijk te communiceren en de werken goed op elkaar af te stemmen. Frank Vanden Bulcke benadrukt dat dat net zijn opdracht is en dat hiervoor een overlegstructuur is opgericht. Aangezien de provincie geen bouwheer is, kan ze als het ware als een scheidsrechter bemiddelen tussen de verschillende partners met een eigen werf.

Een *bewoner* vraagt of de werken voor de verlenging van de tram wel degelijk begin 2013 van start zullen gaan.

De *schepen* geeft mee dat de nutswerken in 2012 zullen starten. *Isabelle Colbrandt* van De Lijn bevestigt dat Eandis de voorbereidende werken in 2012 zal uitvoeren, en dat De Lijn hoopt om de eigenlijke wegenwerken in januari 2013 te laten starten.

Een *bewoner* vraagt zich af of de Heerweg nog zal kunnen worden gebruikt tijdens de werken van Eandis. De schepen antwoordt dat dit net één van de zaken is die de coördinator heel binnenkort concreet zal bekijken. Deze werken zullen immers op

korte termijn starten. Verkeer op de Heerweg zal uiteraard mogelijk blijven, maar de manier waarop moet bekeken worden, oa met de politie. Dat hangt bv ook af van de plaats die nodig is om de werken uit te voeren. Zodra de precieze timing van de start van de werken geweten, zullen de bewoners daarvan op de hoogte worden gebracht. *Peter Maes* van Eandis vult aan dat Eandis de werken van verschillende maatschappijen (TMVW, Belgacom, Telenet ...) coördineert. Eandis zal een contactpersoon aanstellen en een specifieke bewonersbrief verspreiden met informatie over de timing en fasering van de werken, de contactgegevens van de personen die ter plaatse toezicht houden op de werf en de werfleider, ... Eandis zal ervoor zorgen dat bewoners tijdig worden geïnformeerd en werkt nu volop aan de voorbereiding van die werken. Hierbij wordt ook overlegd met de politie over de manier waarop de verkeersimpact best wordt opgenomen. Vast staat al dat er altijd verkeer in de Heerweg mogelijk zal zijn.

De *schepen* kondigt een infomoment over de nutswerken aan van zodra de timing en de fasering gekend is. Het is de bedoeling om bij de start van elke nieuwe fase in de werken, de bewoners te informeren. Dat kan voor kleinere mededelingen per brief gebeuren, maar voor veranderingen met een grotere impact zullen er in de komende jaren allicht nog tal van infovergaderingen volgen.

Een *bewoner* stelt dat Zwijnaarde slechts twee 'toegangen' heeft tot het centrum van Gent: via de Heerweg-Noord en via de N60. Hij vreest dan ook dat die werken op de Heerweg een grote chaos zullen veroorzaken, zelfs al worden werken op elkaar afgestemd en al blijft verkeer toegelaten op de Heerweg-Noord. Hij beseft dat er van vandaag op morgen geen bijkomende toegangen tot het stadscentrum bij kunnen getoverd worden, maar vraagt de partners voldoende aandacht voor de verwachte grote verkeershinder gedurende meerdere jaren als gevolg van deze werken.

De *schepen* antwoordt dat de werken aan de R4 net gericht zijn op een vlottere leiding van de verkeersstromen. De Stad vraagt immers al lang aan AWW om het ontbrekende stuk R4 in Zwijnaarde bij te bouwen. Tijdens de werken moet het verkeer uiteraard worden omgeleid. Meestal zal het verkeer minstens gedeeltelijk door kunnen. Op het moment dat er rioleringswerken worden aangelegd, zal de Heerweg wel volledig worden onderbroken. Dat zal echter nooit voor een lange periode gelden op eenzelfde stuk. Rioleringswerken worden immers in 'moten' uitgevoerd. Telkens onderbreekt men een bepaalde sectie (bv tussen twee zijstraten) en bekijkt men waarlangs het verkeer best wordt omgeleid.

Een *bewoner* vraagt zich af of het niet beter was geweest om eerst de R4 te sluiten, en dan pas aan de werken op de Heerweg-Noord en -Zuid te beginnen. Momenteel passeert daar immers veel verkeer, ook veel zwaar verkeer van de industrieterreinen aan de Klaartestraat en het Technologiepark. De sluiting van de R4 zou ervoor gezorgd hebben dat dat verkeer niet meer langs de Heerweg moest passeren tijdens de werken voor de heraanleg. Andere *bewoners* sluiten zich aan bij deze bedenking. De *schepen* beaamt dat de werken aan de R4 best zo snel mogelijk beginnen, maar dat we jammer genoeg niet kunnen wachten om de werken één na één uit te voeren. We wachten immers al heel lang op de sluiting van de R4 en de heraanleg van de Heerweg.

*Sylvie Syryn* van AWW laat weten dat de werken aan de R4 in maart 2012 zullen starten en 3 à 4 jaar zullen duren. De werken zullen voor een groot deel op eigen terrein gebeuren, dus met beperkte hinder. Op enkele plaatsen zullen ook aansluitingen met de bestaande wegen worden gemaakt. Op die momenten zullen

de werken aan de R4 wel hinder veroorzaken. Daarbij zal uiteraard wel goed onderzocht worden hoe die hinder minimaal kan worden gehouden.

*Schepen De Regge* vult aan dat er een nieuwe weg komt die het industrieterrein Zwijnaarde III (langs de Klaartestraat) zal ontsluiten via Nederzwijnaarde. Die werken zullen in het voorjaar van 2012 starten, en tot eind 2012 duren (als alles goed gaat). Die weg zal dus afgewerkt zijn vooraleer De Lijn de grote werken op de Heerweg-Noord start. Het gevolg is dat die vrachtwagens dan niet langer door de Heerweg moeten rijden.

Een *bewoner* vraagt of de op- en afritten van de R4 aan de Heerweg-Noord en de Gestichtstraat inderdaad afgesloten zullen worden, en wijst op de verwachte moeilijkheden van deze ingreep. Het zou betekenen dat Zwijnaarde geen eigen op- en afrit van de R4 meer zou hebben, behalve aan de ovonde, waar het nu al file is tijdens de spits. Een andere *bewoner* beaamt dit en vraagt hoe het sluiten van de huidige op- en afritten een oplossing kan bieden als dat betekent dat het verkeer van twee files (één aan de ovonde en één aan de Heerweg) samengevoegd zal worden. *Sylvie Syryn* antwoordt dat het nodig is om die op- en afritten te sluiten om het doorgaand verkeer uit Zwijnaarde te weren.

*Bewoners* zijn het daar niet mee eens en vrezen dat doorgaand verkeer dan file zal veroorzaken aan het rondpunt in Merelbeke. Hierdoor zal het verkeer met bestemming Zwijnaarde in Merelbeke in de file komen te staan.

*Sylvie Syryn* herhaalt dat de scheiding van het economische vrachtverkeer van het privé-verkeer de verkeersdruk in Zwijnaarde moet verlichten. Verder bevestigt zij dat chauffeurs met bestemming Zwijnaarde inderdaad de afrit van de R4 aan de N60 zullen moeten nemen, om via de ovonde te passeren. Het verkeer aan de ovonde zit daarbij aan de limiet van zijn capaciteit tijdens de spits (enkel tijdens de schoolperiode). AWW wil bekijken wat hieraan kan worden gedaan, maar kan eventuele aanpassingen van de ovonde niet meer realiseren tijdens het project R4-Zuid. Eerst moet immers goed bekeken worden hoeveel verkeer men daar kan verwachten in functie van de geplande ontwikkelingen en langs welke weg dat verkeer het beste rijdt. Daarom laat AWW momenteel een microsimulatie uitvoeren op E17, E40 en de R4 in de driehoek verkeerswisselaar Destelbergen, Sint-Denijs-Westrem en Merelbeke. Dat moet een beeld geven op de hoeveelheid en de stromen van het huidige verkeer. Daarnaast wil men bekijken welke verkeersimpact men kan verwachten door de nieuwe ontwikkelingen in het zuiden van Gent (de Loop, Rijvissche, Technologiepark Ardoyen ...). Op basis van die gegevens kan men dan bepalen welke maatregelen aangewezen zijn om die verkeersstromen beter te laten verlopen.

*Bewoners* reageren dat dit te laat komt. Die eventuele ingrepen moeten er komen vooraleer de afrit aan Heerweg-Noord wordt afgesloten. Nu al voelt men nood aan aanpassingen, bv een tunnel onder de ovonde. Zij vinden het ook geen goede zaak dat de oprit van de E40 aan de N60 zal worden gesloten. Al deze maatregelen zorgen ervoor dat de toegang tot Zwijnaarde problematisch wordt.

De *schepen* antwoordt dat het niet mogelijk is om nu al ingrepen uit te voeren op de ovonde. Het zou onverantwoord zijn om aan de ovonde te werken terwijl ook op de andere plekken in en rond Zwijnaarde werken plaatsvinden. Verder is de oprit van de E40 aan de N60 te kort, en daardoor gevaarlijk.

Een *bewoner* werpt op dat die oprit dan maar langer moet worden gemaakt.

Volgens de *schepen* kan dat niet op korte termijn. Bovendien is het uitgangspunt dat de op- en afrit aan de Gestichtstraat open blijft tot de realisatie van de zogenaamde 'Coca-Colaweg'. Die weg moet Coca Cola via Kaasboer en het voetbalstadion een min of meer rechtstreekse verbinding met de R4 geven. Wanneer de gegevens van de studie van AWV beschikbaar zijn, zal blijken of er nog bijkomende ingrepen nodig zijn en op welke plekken.

Verder wijst een *bewoner* er op dat er bepaalde zijstraten van de Heerweg-Noord enkel via de Heerweg bereikbaar zijn. Die zijstraten worden elk jaar tijdens de kermis, vergeten.

De *schepen* wijst er op dat de kermis geen organisatie van de Stad is. De partners zullen zeker aandacht besteden aan de bereikbaarheid van die straten tijdens de werken.

Een andere *bewoner* meldt dat men asfalt gegoten heeft op de brug van Zwijnaarde aan de autosnelweg. De nieuwe asfaltlaag ligt echter iets hoger dan de oude. Op de plek waar nieuwe en oude asfaltlaag samenkomen, is hierdoor een soort drempel ontstaan. Die zorgt voor trillingshinder in de Rooskenstraat wanneer daar vrachtwagens over rijden. Ook de panelen van de geluidsmuur zijn kapot en worden niet vervangen.

Tot slot vraagt een *bewoner* of het mogelijk is om meer parkeerplaatsen te voorzien langs de nieuw aangelegde Heerweg-Noord. Zij vreest dat de plaatsen die momenteel zijn voorzien, niet zullen volstaan voor alle bewoners.

## Gespreksronde 2:

Meerdere bewoners begrijpen niet waarom De Lijn kiest voor een tramtracé dwars door het dorp. Ze stellen dat dit tracé het gemeenschapsleven zal hypothekeren. De tram zal immers door een zeer dicht bebouwde straat passeren, waar weinig mensen een garage hebben. De meeste bewoners zullen daardoor ver van hun huis moeten parkeren. Ook plaatselijke bedrijven en zelfstandigen zullen parkeerplaatsen en daardoor ook klanten verliezen. De bewoners vrezen verder dat de komst van de tram dat verlies niet zal compenseren. Laden en lossen, vaak met vrachtwagens zal problematisch worden.

Isabelle Colbrandt van *De Lijn* antwoordt dat dit probleem ook op de infomarkt van 7 november werd aangekaart. De Dienst Mobiliteit zal nagaan hoe het probleem van laden en lossen opgelost kan worden. Ook het parkeerregime ligt nog niet vast (bv waar kortparkeren voor klanten kan worden voorzien). Dat zijn zaken die in de klankbordgroep kunnen bekeken worden.

Volgens *bewoners* vervoeren de bussen nu vaak weinig mensen, en diegenen die om een tram vragen (de school Don Bosco en de bedrijven aan bv de Tramstraat) zullen door het gekozen tracé onvoldoende worden bediend. Bovendien heerst nu al een grote parkeer- en verkeersdruk langs het toekomstige tracé. Die druk zal nog toenemen na de komst van een nieuwe sporthal en het versterken van de Melac. Bewoners van het centrum zullen hiervan veel hinder ondervinden. Daar komt nog eens het afsluiten van de op- en afrit van de R4 aan de Gestichtstraat en de Heerweg-Noord bij. Mensen die naar Zwijnaarde willen, zullen in de toekomst via de ovonde of het knooppunt van Merelbeke moeten rijden. Daar zijn echter nu al veel

files. Een bewoner vreest dat er ook in de Heerweg-Noord files zullen ontstaan, en dat die files tot in Nieuw Gent zouden kunnen strekken.

Een *bewoner* stelt een alternatief tracé voor, nl via de Sterre, N60, en langs de Tramstraat. Op die manier zou De Lijn studenten naar de Sterre kunnen vervoeren, en tegelijk de school Don Bosco en de bedrijven kunnen bedienen. De directeur van Don Bosco klaagt dat er dagelijks scholieren te laat komen omdat de bus in de file staat.

Ook de kermis zal volgens *bewoners* in de toekomst niet meer kunnen doorgaan indien een tram door de Heerweg-Noord rijdt. Voor oude mensen is dat zeer erg. *Schepen De Regge* antwoordt dat Stad Gent en De Lijn lang gediscussieerd hebben over het tracé en dat De Lijn verschillende tracés heeft onderzocht. Het tracé langs de ovonde en de Tramstraat is niet alleen veel duurder. Dat tracé zou twee gevaarlijke kruispunten moeten kruisen (de Sterre en de ovonde), waardoor die route veel gevaarlijker is. Bovendien is het voor De Lijn niet interessant om een tram aan te leggen die vooral op 'spitsverkeer' tijdens wekdagen is gericht. Een tram heeft immers de bedoeling om zoveel mogelijk mensen tegelijkertijd te kunnen vervoeren. Met een vlotte, verzekerde doorstroming kan dat mensen overtuigen om de auto thuis te laten en de tram te nemen. Als de tram vlakbij hun woning stopt, zullen mensen veel makkelijker met de tram naar het UZ, het station, het stadscentrum gaan. Daarom legt De Lijn liefst een tram aan op sites waar veel mensen wonen, en bedient ze zones waar veel mensen werken, eerder dan met behulp van bussen. In het geval van Zwijnaarde koos De Lijn dus voor een tracé door een woonbuurt, dat bovendien minder duur is.

Een tram verbetert volgens de *schepen* de leefkwaliteit doordat hij geen uitlaatgassen produceert, geen lawaai maakt, en heel wat auto's vervangt. Een hermelijntram kan immers tot 250 mensen vervoeren, wat ongeveer 125 auto's vertegenwoordigt. *Bewoners* werpen hiertegen op dat de bussen nu weinig mensen vervoeren, en dat de vraag dus niet zo groot is.

*Schepen De Regge* vult aan dat de parkeerplaatsen op Heerweg-Noord en -Zuid niet moeten verdwijnen omdat daar trasporen zullen worden aangelegd. Die parkeerplaatsen moeten wijken voor nieuwe fietspaden. Het stadsbestuur ontvangt al lang veel vragen naar betere fietspaden langs die as, want daar wordt veel gefietst. Omdat de Stad beseft dat parkeerplaatsen belangrijk zijn, investeerde zij in twee buurtparkings. Hierdoor zullen na de werken nog evenveel officiële parkeerplaatsen overblijven. Mensen parkeren zich nu echter vaak niet-reglementair. Die plaatsen zullen inderdaad niet langer beschikbaar zijn.

Een *bewoner* vraagt of aan de eindhalte een kiss & ride-zone zal worden voorzien. De *schepen* geeft mee dat dat niet het geval is. De sporthal biedt wel mogelijkheden aan parkeerders. Overdag zal die sporthal immers vooral door scholen worden gebruikt. Die kiezen er vaak voor om te voet, via bussen of met het openbaar vervoer te komen. Hierdoor kunnen die parkeerplaatsen worden gebruikt door tramgebruikers.

Een *bewoner* vraagt hoe het busverkeer zal worden georganiseerd na de komst van de tram. Zal er bv. nog een bus door de Zandvoordestraat rijden?

Isabelle Colbrandt van *De Lijn* antwoordt dat het busverkeer na de komst van de tram zal herbekeken worden. Het kan niet de bedoeling zijn dat bussen achter de

tram rijden, maar de woonbuurten rond het toekomstige tramtracé moeten wel blijven beschikken over goed openbaar vervoer. De Lijn blijft bij haar engagement om iedereen binnen een straal van 500 meter openbaar vervoer te voorzien. Bij de hertekening van de bussen zal rekening worden gehouden met deze norm. Bewoners die op 500m van de tram wonen (in vogelvlucht), zullen de tram kunnen nemen. Mensen die verder wonen, zullen via bussen worden bediend, die allicht via een andere weg zullen rijden dan nu het geval is. Een *bewoner* van Maaltemeers merkt op dat het meten van afstand in vogelvlucht betekent dat de afstand in realiteit vaak veel groter is. Hij moet bv de bus nemen op de N60, en hiervoor die steenweg oversteken. Dat is daar zeer moeilijk. De *schepen* wil die oversteek laten bekijken.

*Bewoners* halen voorbeelden van andere gemeenten aan, waar de parkeerplaatsen na heraanleg van bepaalde drukke wegen wel konden worden behouden. Zo werden er in Merelbeke en De Pinte ook fietspaden aangelegd op een vrij smalle weg, en gingen de parkeerplaatsen voor zelfstandigen daar niet verloren.

Een *bewoner* vraagt of een frequentere doorkomst van de bus geen alternatief kan bieden voor de tram.

*Isabelle Colbrandt* stelt dat de tramverlenging naar Zwijnaarde slechts een klein onderdeel is van een plan met tramverlengingen in heel Gent. Dat plan voorziet om de rand van Gent via trams te verbinden met het centrum. Om een continue aan- en afvoer van reizigers te hebben, moet de tram door dichtbevolkte wijken passeren. Het klopt dat er grote ontwikkelingen zijn gepland, bv. op het Technologiepark, en dat er aan Don Bosco een grote vraag is naar meer openbaar vervoer. Dat is echter een spitsaanbod, met enkel 's ochtends en 's avonds een belangrijke vraag. Dat is geen goed tracé voor een tram, want in de uren tussen de spits zal de tram leeg blijven. De Lijn begrijpt dat de komst van een tram door een straat waar bewoners dat niet gewoon zijn, voor die bewoners niet evident is.

*Isabelle Colbrandt* stelt bij wijze van voorbeeld dat de komst van een tram in de Voskenslaan voor bewoners meer voor- dan nadelen heeft, en dat die bewoners dat ook beamen. Zij tonen zich tevreden met de vlotte tramverbinding, niettegenstaande de werken voor veel overlast hebben gezorgd. De Lijn bevestigt dat zij samen met de andere partners van bUZZ de hinder door de werken zoveel mogelijk zal beperken. *Bewoners* herhalen dat zij de verlenging van de tram naar Zwijnaarde niet wensen, en vinden dat de vergelijking met de Voskenslaan mank loopt. De Voskenslaan ligt immers in 'de stad'.

*Bewoners* vinden het niet goed dat de eindhalte in een smalle straat wordt aangelegd. Daar passeert nu een bus, die mensen naar die bestemming kan brengen.

De *schepen* antwoordt dat aan de eindhalte meerdere bestemmingen liggen, die via een tram beter bereikbaar worden (bv. sporthal, bibliotheek).

De *Lijn* vult aan de tram om de 20 minuten zal passeren en dat een tram voor minder verkeershinder zal zorgen in een dergelijke vrij smalle straat waar veel auto's parkeren. Nu kunnen wagens en de bus elkaar soms niet kruisen omdat geparkeerde wagens in de weg staan. Dat zal na de komst van de tram niet meer het geval zijn.

*Bewoners* klagen dat het enige groene plein van Zwijnaarde (aan Hekers) door allerlei nieuwe ontwikkelingen onder druk komt te staan. Daar is in het verleden

immers de bibliotheek gebouwd, en wil men nu de sporthal uitbreiden en een eindhalte voor de tram bouwen.

De *schepen* antwoordt dat de bibliotheek en de uitbreiding van de sporthal er gekomen zijn op vraag van Zwijnaarde. Schepen en bewoners zijn het erover eens dat dat zinvolle initiatieven zijn, voor mensen van allerlei leeftijden. Die bestemmingen beter bereikbaar maken met het openbaar vervoer is volgens de *schepen* dan ook een logische keuze, die bovendien ecologisch verantwoord is. De tram zal afgewerkt zijn in 2014. De *schepen* belooft in 2015 terug te komen om te horen wat bewoners vinden van de tram.

## **Schepen Reynebeau en schepen Versnick**

**Vraag:** Hoe kunnen we zorgen voor een toegankelijke gezondheidszorg en een goede dienstverlening voor senioren wat betreft zorg, activiteiten, ontmoeting in Zwijnaarde?

### **Inleiding:**

#### *Schepen Reynebeau:*

Wat gezondheidszorg betreft, is voor de wijkbewoners belangrijk dat er een voldoende aanbod is van huisartsen. In Zwijnaarde zijn er 4 solo-huisartsenpraktijken en 3 apothekers. Voor een bevolking van 7100 is dat binnen de norm. Voor de komende 5 jaar wordt er in Zwijnaarde op dat vlak nog geen probleem verwacht, nadien zal er wel nood zijn aan nieuwe instroom van artsen om pensioneringen van artsen op te vangen. De Gezondheidsraad brengt dit in kaart en waakt erover dat er voldoende opvolging is.

We zijn hier om te luisteren naar de noden van bewoners, ivm de toegankelijkheid van gezondheidszorg, voorzieningen voor senioren, het verenigingsleven. In samenwerking met OCMW en Sportdienst geven we een aanbod van diverse activiteiten voor senioren.

#### *Schepen Versnick:*

Het OCMW zet sterk in op seniorenbeleid. Het is daarbij de bedoeling om senioren zolang als mogelijk actief en gelukkig thuis te houden. Daarvoor is er bv een dienst ergotherapie aan huis, om aan mensen tips te geven. Het OCMW bestrijdt ook actief eenzaamheid, door een programma waarbij alle senioren boven de 80 jaar systematisch bezocht worden door medewerkers van het OCMW. Verder is er de werking van de lokale dienstencentra, waar allerlei activiteiten worden georganiseerd. Ook in Zwijnaarde is een lokaal dienstencentrum gepland, op de site waar het woonzorgcentrum Zonnebloem staat. Het lokaal dienstencentrum zou aan de huidige in- en uitrit van Zonnebloem aan de Hutsepotstraat komen. Het is ook de bedoeling om er een 40-tal seniorenflats te bouwen. Het is interessant om die nabij een lokaal dienstencentrum (activiteiten) en nabij een woonzorgcentrum (assistentie) te plaatsen. Het OCMW heeft een masterplan opgemaakt; dit wordt nu bediscussieerd met Stedenbouw. Het is de bedoeling om in de loop van 2012 de werken aan de seniorenflats aan te vatten. Men zal een woonrecht kunnen kopen voor een bepaalde periode in deze seniorenflats.

### **Gespreksronde 1:**

Een *bewoner* meldt dat zij al inlichtingen heeft genomen ivm de serviceflats. Zij hoorde dat men nu nog niet kan inschrijven, maar dat de inlichtingen zullen worden verstrekt bij de start.

*Schepen Versnick* bevestigt dat, het is nu nog te vroeg. Als alle concrete gegevens gekend zijn, zal het OCMW de mensen hierover informeren en kan men zich inschrijven.

Verschiedende *bewoners* van Zwijnaarde hebben interesse om zo in Zwijnaarde en in elkaars buurt te blijven wonen.

*Schepen Versnick* geeft aan dat er in het lokaal dienstencentrum, dat vlakbij de seniorenflats zal zijn, allerlei activiteiten zullen worden georganiseerd, en dat er dienstverlening zal gebeuren.

Een *bewoner* suggereert dat daar ook vrijwilligerswerk kan worden gedaan.

Een *bewoner* vraagt of de twee dokters die met pensioen zullen gaan, vervangen zullen worden.

*Schepen Reynebeau* antwoordt dat dat pas over vijf jaar zal zijn. Dit wordt in kaart gebracht en beginnende artsen worden via de Gezondheidsraad geadviseerd waar het aangewezen is om een praktijk over te nemen.

Een *bewoner* vraagt of Zwijnaarde deel uitmaakt van de wachtdienst van de Stad Gent.

Antwoord van de *Stad Gent*: de huisartsen van Zwijnaarde vallen niet onder de Huisartsenvereniging Gent, maar onder de Huisartsenkring Schelde & Leie. Dit is een keuze van de huisartsenkring. Er is een samenwerking met die kring.

Een *bewoner* vraagt of inwoners van Zwijnaarde ook naar de wachtdiensten die de Stad Gent organiseert kunnen gaan. Het zou goed zijn als dit zou kunnen.

*De Stad* legt uit dat dat gebonden is aan de omschrijving van de huisartsenvereniging: Zwijnaarde sluit niet bij Gent aan en kan dus niet naar de wachtdiensten van Gent gaan. De Stad neemt die opmerking mee als aandachtspunt, via de Gezondheidsraad. Het is weliswaar de keuze van de artsen om de huisartsenkring zo te organiseren.

De mogelijkheid voor senioren om aan activiteiten deel te nemen in Zwijnaarde, is beperkt, zo stellen *bewoners*.

OKRA Zwijnaarde organiseert elke maand een grote kaarting, maar vraagt zich af waar ze naartoe zullen moeten gaan als de Melac wordt afgebroken. OKRA zou dan graag het Jeugdhuis ter beschikking hebben.

Is hier in Zwijnaarde geen mogelijkheid voor een seniorenclubhuis? OKRA zou graag bij gebruik van zaal Zonnebloem een kleine winst kunnen aanrekenen bij drankgebruik.

Het *OCMW* antwoordt dat de zaal Zonnebloem gratis kan worden gebruikt, door verschillende verenigingen. De drank wordt er goedkoop aangeboden.

Een *bewoner* vult aan dat er bij de werken aan de Melac, gedurende 2-3 jaar weinig ontmoetingsruimte zal zijn in Zwijnaarde. Het lokaal dienstencentrum komt er wel, maar zolang dat er niet is, is er wel een nood. Een suggestie: containers zetten; misschien zijn er containerklasjes over bij Onderwijs?

Het *OCMW* heeft in Zonnebloem wel een tijdelijke oplossing voor avondvergaderingen.

Het Lokaal Dienstencentrum komt er. Tot zolang kunnen inwoners van Zwijnaarde terecht in het Lokaal Dienstencentrum De Regenboog in de Lucas De Heerestraat.

### **Gespreksronde 2:**

Een *bewoner* betreurt de bouwplannen aan de Hutsepotstraat: waarom moet die mooie entree volgebouwd worden?

*Schepen Versnick* antwoordt dat de eerste plannen zo waren dat het lokaal dienstencentrum (LDC) en serviceflats op het terrein zouden worden gebouwd.

Dienst Stedenbouw vindt echter dat de straat moet volgebouwd worden en het LDC



onmiddellijk toegankelijk moet zijn van op de straat. De visie van Stedenbouw is ook om de gebouwen aan de randen te zetten van de sites (ook de nieuwe sporthal), zodat er in het midden een mooie groene ruimte vrij blijft, die voor iedereen toegankelijk is.

Een *bewoner* merkt op dat het moeilijk is in Zonnebloem binnen te geraken. *Schepen Versnick* antwoordt dat er voor alle woonzorgcentra wachtlijsten zijn. Het OCMW kiest ervoor 20% lichter zorgbehoevenden en 80% zwaar zorgbehoevenden binnen te laten. Men moet zich vroeg genoeg inschrijven. Het toelaten gebeurt op een zeer correcte manier.

Een *bewoner* heeft er problemen mee dat de wachtlijsten enkel voor inwoners van Gent zijn. Wie pas op het einde van zijn leven buiten Gent gaan wonen is, en in Gent kinderen heeft wonen, zou zich hier ook moeten kunnen inschrijven.

*Schepen Versnick* antwoordt dat de woonzorgcentra openstaan voor iedereen, maar met voorrang voor Gentenaars. Als er wachtlijsten zijn, wordt dat problematisch voor niet-Gentenaars.

Een *bewoner* vraagt of het klopt dat een Gents rusthuis een nieuwe afdeling zou bouwen aan de Heerweg-Zuid. Dit zou dan eventueel vlak naast het Jeugdhuis komen, waar er gefuifd wordt.

*Schepen Versnick* antwoordt dat hem dat niet bekend is. Een Jeugdhuis is een indicatie om daar geen rusthuis te bouwen. Als er een dergelijke bouwaanvraag zou komen, zal Dienst Stedenbouw wellicht zijn bezwaren hieromtrent uiten. De school aan de campus Zonnebloem is wél zeer goed: die brengt overdag wat leven in de brouwerij.

*Schepen Reynebeau* vraagt hoe het verenigingsleven loopt in Zwijnaarde. De voorzitter van de *culturele raad* van Zwijnaarde antwoordt dat er een rijk verenigingsleven is in Zwijnaarde, maar dat dat onder druk staat, door de veroudering van de leden. Het is ook moeilijk om nieuwe bestuursleden te vinden die zich voor langere tijd willen engageren. Dit komt vanuit de basis: mensen willen zich eerder op korte termijn, projectmatig engageren, dan op lange termijn. De verenigingen werken meer en meer samen en ondersteunen elkaar. Waar de cultuurraad kan helpen, zal ze dat zeker doen.

*Schepen Versnick* vult aan dat er een zeer goede samenwerking is tussen Zonnebloem en het verenigingsleven in Zwijnaarde.

Een *bewoner* heeft een vraag over de toegang van Zonnebloem, naast de bibliotheek, die is afgesloten: blijft dat zo?

*Schepen Versnick* antwoordt dat het OCMW verplicht is geworden op basis van een uitspraak van de Raad van State om die toegang af te sluiten. Het is de bedoeling in het kader van het masterplan voor de site te bekijken hoe een efficiënte verkeerscirculatie op de site kan worden georganiseerd.

Een *bewoner* stelt een vraag over Wijk aan Zet. Moet men voor een straatfeest, als er een appartementsblok in de straat staat, ook gans die blok uitnodigen? De bewoner heeft te maken met zo'n appartementsblok in Nieuw Gent, met een groot verloop.

De *schepenen* geven aan dat zij niet bevoegd zijn voor Wijk aan Zet: dit kan tijdens de receptie worden besproken met de mensen die hiervoor bevoegd zijn. In principe

kan men weliswaar moeilijk een straatfeest organiseren en daar bepaalde straatbewoners niet op toelaten.

De *moderator* stelt dat het net de bedoeling van Wijk aan Zet is dat mensen van de buurt elkaar leren kennen.

## **Burgemeester Termont en schepen Tapmaz**

**Vraag:** Hoe kunnen we ervoor zorgen dat Zwijnaarde zo veilig mogelijk is, onder meer wat betreft het verkeer?

### **Inleiding:**

#### *Burgemeester:*

We mogen gerust zeggen dat Zwijnaarde één van de mooiste en rustigste deelgemeenten is van Gent. Globaal gezien is Zwijnaarde een veilige wijk, en dat op vele vlakken.

Mobiliteit is echter een van de grote problemen van Zwijnaarde. Overal in de stad, en ook in Zwijnaarde, worden we geconfronteerd met chauffeurs die te snel rijden, die verkeerd parkeren, die op fietspaden staan ... Het college beseft dat de ovonde aan Bollebergen en de Heerweg-Noord en –Zuid zwaar belast is door het verkeer.

Het zal zeker in de komende jaren een grote uitdaging worden voor het stadsbestuur om samen met de mensen van Zwijnaarde naar de best mogelijke oplossingen te zoeken om de mobiliteit te blijven garanderen.

In andere wijken vormt overlast (bv sluikstorten) vaak een groot probleem.

Zwijnaarde heeft gelukkig niet zo vaak hiermee te maken. De voorbije jaren heeft de Stad veel geïnvesteerd in sensibilisering om het huisvuil op de goede manier buiten te zetten, onder meer via acties als 'Gent propere stad'. Helaas stellen we vast dat veel mensen nog te weinig discipline opbrengen om correct met afval om te gaan. Daarom besliste de Stad om over te gaan tot het oprichten van een 'overlastteam' binnen de politie. Dat team bestaat momenteel uit 31 mensen en treedt repressief op, vooral op specifieke locaties waar sluikstorten een groot probleem vormt. Ook studenten die herhaaldelijk voor overlast zorgen kunnen door dat overlastteam worden gevat en beboet.

Vanavond willen we vooral luisteren naar wat bewoners van Zwijnaarde ons willen zeggen of vragen met betrekking tot veiligheid.

### **Gespreksronde 1:**

Een *bewoner* van de Heerweg-Zuid bevestigt dat daar inderdaad vaak veel verkeer passeert op de spitsuren. De Heerweg-Zuid bestaat eigenlijk uit 2 delen. In een eerste deel liggen fietspaden en is het wegdek nog in behoorlijke staat. Het wegdek en de fietspaden van het laatste gedeelte, tussen de Zandvoordestraat/Eedstraat en de brug naar Zevergem, zijn echter in slechte staat. Door de slechte staat van de fietspaden fietsen veel fietsers, ook schoolkinderen op weg naar Don Bosco bv, op de rijweg. De weg is echter niet zo breed, er passeert een bus en veel verkeer. Fietsers moeten bovendien vaak uitwijken door geparkeerde auto's. Hierdoor ontstaan gevaarlijke situaties.

Naar aanleiding van het vorige wijkdebat werd een snelheidsbeperking van 50 km/u ingesteld. Die snelheidsbeperking is een goede zaak maar wordt jammer genoeg nog geregeld overtreden. Om de veiligheid van fietsers te verbeteren is het nodig om de staat van de fietspaden in het laatste stuk van de Heerweg-Zuid te verbeteren. De *burgemeester* meldt dat een deel van de Heerweg-Zuid in de nabije toekomst wordt heraangelegd. Een deel van de fietspaden werd naar aanleiding van vroegere vragen uit Zwijnaarde onlangs ook heraangelegd. Voor het laatste deel van de

Heerweg-Zuid bestaan nu echter nog geen plannen. De vraag naar betere fietspaden zal doorgegeven worden aan de bevoegde dienst.

De *burgemeester* vraagt de aanwezigen wat zij vinden van de asverschuiving in de Rijvisschestraat.

Een *bewoner* meldt dat hij daar elke dag passeert met de wagen. Het is goed dat de Stad werkt aan de veiligheid voor fietsers. Tezelfdertijd zorgen fietsers ook vaak zelf voor onveiligheid. De politie zou fietsers meer moeten controleren, bv voor fietsverlichting, want veel fietsers rijden zonder licht en zijn bovendien donker gekleed. Aan de rijbaankussens van de Rijvisschestraat is bv geen straatverlichting, waardoor fietsers zonder licht zeer moeilijk zichtbaar zijn. Ook fietsers die van de viaduct over de autosnelweg naar de Heerweg-Noord rijden, vormen vaak een gevaar doordat ze snel en zonder licht naar beneden rijden.

De *burgemeester* vult aan dat een studie aantoonde dat de fietsverlichting van meer dan 70% van de fietsers in Gent niet in orde zou zijn. De Stad is zich van die problematiek bewust en organiseert grote controles van fietsverlichting, elke maand november en december. Die controles hebben vooral plaats in het stadscentrum, en kunnen jammer genoeg niet overal worden georganiseerd.

Een andere *bewoner* vindt dat de asverschuiving in de Rijvisschestraat de veiligheid van fietsers niet verbetert. Een auto die wacht om een tegenligger door te laten, staat links van de weg. Om verder te rijden moet die fel overdraaien, waardoor de wagen over de fietssuggestiestrook moet rijden. Dat probleem stelt zich nog veel scherper bij vrachtwagens. Wanneer er zowel links als rechts van de weg fietsers rijden, is het voor auto's zeer moeilijk om door die asverschuiving te passeren.

Vroeger werd volgens de *burgemeester* vaak te snel gereden in de Rijvisschestraat. De rijbaankussens remmen het verkeer in elk geval af. Die wegnemen zou ervoor zorgen dat daar weer te snel wordt gereden.

*Bewoners* vullen aan dat de rijbaankussens in een stuk straat liggen waar auto's 70 km/u mogen rijden. Zij vinden het vreemd dat men op de rotonde, waar veilige fietspaden liggen, slechts 50 km/u mag rijden, terwijl men in bepaalde delen van de drukke en smalle Rijvisschestraat zonder fietspaden 70 km/u mag rijden. Ook in de drukke Tramstraat met een aanliggend fietspad dat niet veel bescherming biedt, mogen chauffeurs 70 km/u rijden.

De *burgemeester* antwoordt dat de wet oplegt dat de snelheid op de rotonde moet worden beperkt tot 50 km/u, omdat daar een school is gevestigd.

Een andere *bewoner* stelt voor om een dubbelrichtingsfietspad te voorzien aan één kant van de Rijvisschestraat. De Rijvisschestraat is hier echter te smal voor, weet *commissaris Steijaert*. Fietspaden en rijwegen moeten wettelijk immers aan bepaalde normen (oa breedte) voldoen. Er is ook verwarring ontstaan omdat veel weggebruikers denken dat de fietssuggestiestroken eigenlijk fietspaden zijn, terwijl dat niet het geval is.

De *burgemeester* meldt dat het verkeersleefbaarheidsplan voorziet om aan beide zijden van de Rijvisschestraat fietspaden aan te leggen. Voetgangers zullen daar dan ook kunnen op lopen. Daarvoor zijn echter onteigeningen nodig, zodat de Rijvisschestraat voldoende breed wordt. Op korte termijn zijn hier nog geen plannen voor.

Volgens *bewoners* passeert veel verkeer dat van de Kortrijksesteenweg naar de Oudenaardsesteenweg rijdt via de Rijvisschestraat. Wanneer de afrit van de R4 aan

de Heerweg-Noord zal worden afgesloten, zal dit nog veel meer sluipverkeer veroorzaken.

Volgens de *burgemeester* moet inderdaad best goed worden bekeken of het wenselijk is om die afrit te sluiten.

Die afrit zou onveilig zijn, maar niemand van de aanwezigen heeft weet van ongevallen op die plek.

Een *bewoner* vindt het een goed idee om de R4 door te trekken, maar heeft het gevoel dat Zwijnaarde door het afsluiten van de bestaande afrit van de R4 (aan Heerweg-Noord) meer geïsoleerd zal worden. Bovendien komen er nog enkele duizenden werknemers bij op het Technologiepark. Op zich is dat een goede zaak, maar ook die zullen bijkomend verkeer veroorzaken. Hij vraagt zich af langs waar al het verkeer zal passeren? Ook de komst van de tram zorgt voor discussie. Zal men wachten tot al het verkeer strop zit, tot de kleine wegen vol sluipverkeer zitten en pas dan een oplossing zoeken? Voor bedrijven zoals Coca Cola, voor Eiland Zwijnaarde zal men een aparte afrit organiseren, maar voor de 'gewone mensen' van Zwijnaarde wordt volgens hem te weinig gedaan. Hij begrijpt dan ook niet waarom men besliste om de afrit van de R4 naar de Heerweg-Noord af te sluiten.

Diezelfde *bewoner* begrijpt ook niet waarom men wil investeren in nieuwe fietsbruggen naar het Parkbos (aan de Oudespoorweg), terwijl vlakbij fietspaden liggen op de bestaande bruggen. Zou het niet beter zijn om die investeringen in te zetten voor grotere noden, zoals veilige fietspaden of meer parkeerplaatsen langs de Heerweg-Noord?

De *burgemeester* antwoordt dat men inderdaad aandacht moet geven aan een goede bereikbaarheid van Zwijnaarde. Volgens de burgemeester zou het inderdaad beter zijn indien het Vlaamse Gewest zo lang mogelijk wacht om de op- en afrit van de Heerweg-Noord en de Gestichtstraat te sluiten.

Wanneer de werken op de Heerweg-Noord en –Zuid zullen beginnen, zal een deel van het verkeer worden omgeleid via de ovonde van Bollebergen, vervolgt de *burgemeester*. Op dat moment zal de verkeersdruk op de ovonde nog groter worden, waardoor we vrezen dat het sluipverkeer in Zwijnaarde zal toenemen. Momenteel legt men de laatste hand aan een studie<sup>1</sup> die onder meer de verkeersafwikkeling op de ovonde bestudeert. In die studie werd de idee geopperd om een rechtstreekse toegang van het Technologiepark tot de R4 te bouwen. Dit is echter nog maar een idee, de weg naar realisatie kan nog lang duren. Door die rechtstreekse toegang zou de verkeersdruk in Zwijnaarde sterk moeten verminderen. Ook de rechtstreekse toegangen voor de andere bedrijventerreinen zoals Eiland, Coca Cola zullen zorgen voor een daling van het verkeer door Zwijnaarde.

Het doortrekken van de R4 zal er wel voor zorgen dat chauffeurs op de R4 rechtstreeks tot Merelbeke kunnen rijden, en niet meer via de Heerweg-Noord en de Adolphe della Faillelaan moeten passeren. Als de afrit aan de Heerweg-Noord open zou blijven, vreest AWW dat dit toch nog sluipverkeer door Zwijnaarde zou veroorzaken.

Een *bewoner* meldt dat de verkeersafwikkeling vlot is verlopen bij recente werken aan de Gestichtstraat. Tijdens die werken zijn geen noemenswaardige files ontstaan. Het afsluiten van die op- en afrit zal dus allicht niet voor grote problemen zorgen. Hij is er ook van overtuigd dat het afsluiten van de afrit aan de autokeuring inderdaad

<sup>1</sup> Het gaat hier over het plan-MER dat wordt gemaakt naar aanleiding van de opmaak van een nieuw ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) voor het Technologiepark Ardoyen / Tramstraat.

het verkeer door Zwijnaarde zal verminderen. Chauffeurs met de nabijgelegen bedrijventerreinen of Merelbeke als bestemming zullen dan immers niet meer door Zwijnaarde kunnen rijden. Veel mensen die nu met de auto rijden, zouden trouwens ook de fiets of het openbaar vervoer kunnen nemen. Ook dat zou voor minder verkeer zorgen, vindt diezelfde bewoner.

Een andere *bewoner* vreest dat het sluiten van de afrit aan de Heerweg-Noord wel voor problemen kan zorgen. Hij stelde vast dat veel chauffeurs die de afrit van de R4 aan de autokeuring nemen, richting Gent gaan. Hij vraagt zich af of die mensen dan ook via de ovonde zullen worden gestuurd? Iemand anders onderstreept ook het belang van de op- en afrit aan de Gestichtstraat. Via die weg (en de Pegoudlaan aan Flanders Expo) hebben bewoners van Zwijnaarde immers een snelle toegang tot de E40. Als de Gestichtstraat wordt afgesloten van de R4 moeten deze mensen ook via de ovonde ...

Indien de op- en afrit van de R4 aan de Gestichtstraat en de Heerweg-Noord gesloten zouden worden, heeft Zwijnaarde enkel toegang tot de R4 via de N60, stelt een *bewoner*. Een bijkomende toegang tot de R4 zou kunnen geboden worden door de op- en afrit aan het bedrijventerrein aan Domo enkel voor personenwagens toegankelijk te maken. Op die manier zou het vrachtverkeer uit Zwijnaarde geweerd worden, maar zouden bewoners van Zwijnaarde maar beperkt moeten omrijden om op de R4 te geraken. Hij onderstreept dat niet iedereen met de fiets naar het werk kan ...

De *burgemeester* herhaalt dat hij bij het Vlaamse Gewest zal aandringen om de op- en afrit van de R4 aan de Gestichtstraat en de Heerweg-Noord zo lang mogelijk open te houden (*lees ook de aanvullingen op het einde van dit thema*).

Wat de parkeerplaatsen aan de Heerweg-Noord en –Zuid betreft, deelt de *burgemeester* mee dat er buurtparkings zullen worden aangelegd, zowel in Heerweg-Noord als in Heerweg-Zuid. Hij wijst erop dat een aantal parkeerplaatsen moeten verdwijnen omdat er langs weerskanten van de Heerweg fietspaden zullen worden aangelegd, en niet door de komst van de tram. Na de heraanleg van Heerweg-Noord en –Zuid zal hetzelfde aantal parkeerplaatsen beschikbaar zijn als nu. Momenteel wordt echter vaak niet reglementair geparkeerd, bv op brede trottoirs. Dat zal niet meer mogelijk zijn.

Een *bewoner* merkt op dat één van de buurtparkings is voorzien aan de Jan Sonnevillesstraat. Daar bevindt zich nu een appartementencomplex met een betalende parkeerplaats achter het gebouw. De bewoners van dat gebouw parkeren zich echter op straat en zullen de toekomstige buurtparking inpalmen. Andere bewoners zullen daardoor te weinig plaats vinden, vreest hij.

De *burgemeester* herhaalt dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen niet zal dalen door de werken.

Wat de fietsbruggen naar het parkbos betreft, stelt de *burgemeester* dat de Stad achter die plannen staat. Het Vlaamse Gewest heeft die plannen voor fietsbruggen naar het parkbos geïnitieerd, en zal er het grootste deel van financieren. De Stad zal als bouwheer optreden, en werkt hiervoor samen met de gouverneur van de Provincie Oost-Vlaanderen.

Een *bewoner* vraagt zich af hoe mensen van de Heerweg-Noord of –Zuid in de toekomst zullen moeten verhuizen of mazout laten leveren? Op tramsporen noch op

fietspaden mag immers geparkeerd worden. Zal de brandweer of de MUG nog kunnen interveniëren op de Heerweg? Zijn er laad- en loszones voorzien? Volgens de *burgemeester* bestaan er heel veel zulke plekken in Gent, en kan dat pragmatisch worden aangepakt. *Ann Manhaeve*, de wijkregisseur, antwoordt dat in de huidige plannen parkeerinfrastructuur staat ingetekend. De manier waarop die infrastructuur kan worden gebruikt, zal in een latere fase worden bekeken. Het gaat dan bv om plaatsen voor laden & lossen, eventueel invoeren van blauwe zone of betalend parkeren, van plaatsen voor kortparkeren of voor bewonersparkeren ... In het kader van de bouwvergunning, de huidige fase, wordt enkel de infrastructuur voorzien. Samen met haar partners zal de Stad een klankbordgroep oprichten voor die werken, om samen met mensen van Zwijnaarde de beste aanpak voor de 'minder hinder' te bespreken. De inrichting van de parkeerinfrastructuur kan bv door een dergelijke klankbordgroep worden bekeken.

Tot slot vraagt een *bewoner* of parkeren op het trottoir is toegelaten. Dat gebeurt bv geregeld in de Rijvisschestraat, de Heerweg-Noord, de Heerweg-Zuid en de ovonde. De *commissaris* antwoordt dat het voor de politie niet haalbaar is om deze inbreuken allemaal te beboeten.

Als afronding wil een *bewoner* meegeven dat hij het waardeert dat het stadsbestuur naar Zwijnaarde is gekomen voor een dergelijk debatcafé. Hij hoopt dat het bestuur de opmerkingen en vragen van bewoners inderdaad zal meenemen in de besluitvorming.

## Gespreksronde 2:

Een *bewoner* vraagt om de Kregelstraat aan te pakken. Men heeft daar al vaak gemeten, maar tot nu toe nog niets ondernomen. Langs de Kregelstraat passeert zoveel sluipverkeer, dat het zeer moeilijk is om deze straat over te steken. De Kregelstraat is bovendien vrij smal. Als een bus daar fietsers wil inhalen, of een auto moet kruisen, veroorzaakt dat vaak gevaarlijke situaties.

Ook de Rijvisschestraat is een gevaarlijke straat, vinden bewoners. Daar rijden heel veel fietsers, vaak naast elkaar en naast de fietssuggestiestroken. Hierdoor moeten auto's uitwijken tot op de fietssuggestiestroken van de tegenliggers. Meerdere *bewoners* vinden de recente aanpassingen aan de Rijvisschestraat geen goede zaak. Zij vinden dat auto's te veel benadeeld worden ten voordele van fietsers, en dat fietsers ook vaak niet in orde zijn (zonder licht, onaangepast gedrag).

De *burgemeester* deelt mee dat bij snelheidscontroles in de Kregelstraat 41.847 voertuigen werden gecontroleerd. De gemiddelde snelheid bedroeg 49 km/u, en 40 % van de chauffeurs reed te snel. Dat betekent dat de politie zal overgaan tot 'flitsen'.

Wat de Rijvisschestraat betreft, begrijpt de *burgemeester* de kritiek op de asverschuiving. Dergelijke maatregelen maken het autobestuurders inderdaad niet altijd gemakkelijk. Daar tegenover staat wel de vaststelling dat die asverschuiving in de Rijvisschestraat ervoor zorgt dat auto's daar niet meer zo snel kunnen rijden als vroeger, wat een belangrijke verbetering is.

*Bewoners* beamen dat het goed is dat auto's nu niet meer zo snel rijden in de Rijvisschestraat en vragen om de snelheidslimiet in deze straat te verlagen van 70km/u tot 50km/u over de hele straat.

Een andere bewoner vraagt zich af waarom de suggestiestrook voor fietsers niet aan de buitenste rand van de straat ligt, aan de zijde van de N60 (daar is de Rijvisschestraat plaatselijk iets breder). Op die manier nodigt men fietsers uit om op het midden van de weg te rijden.

Aan de asverschuiving ontstaan ook geregeld gevaarlijke situaties, melden bewoners. Auto's moeten immers slalommen tussen de 'kussens'. Daardoor worden zij verplicht om op de tegenliggende fietssuggestiestrook te rijden, en komen ze 'kop aan kop' te staan met fietsers. Vooral bij fietsers die snel of met meerdere naast elkaar rijden, is dat gevaarlijk.

Bewoners vinden de rubberen kussens niet mooi en vragen om deze te vervangen door bloembakken.

De *burgemeester* vult aan dat er aan gedacht wordt om een strook van de weides te oteigenen om de Rijvisschestraat te verbreden. Op die manier zou de Stad volwaardige fietspaden kunnen aanleggen.

Een *bewoner* stelt voor om meer volwaardige fietspaden aan te leggen. Op die manier is het zowel voor fietsers als voor automobilisten duidelijk wie waar moet rijden en zou de veiligheid voor fietsers verbeterd worden. Iemand anders vult aan dat de suggestiestroken als nadeel hebben dat auto's er mogen over rijden. Hierdoor rijden ze fietsers soms van de straat en in de berm.

Geparkeerde auto's zorgen er soms voor dat chauffeurs onvoldoende zicht hebben als ze de Hutsepotstraat of de Campusstraat (richting Tramstraat) uit rijden. Vroeger stelden *bewoners* al voor om in de Campusstraat eenrichtingsverkeer in te voeren. Men vraagt zich af of paaltjes een oplossing kunnen bieden.

De *commissaris* vult aan dat het belangrijk is om de juiste route uit te kiezen, in functie van het verwachte verkeer en je bestemming. Zo is het niet aangewezen om tijdens het spitsuur door de Campusstraat te rijden als je daar niet woont. Naar aanleiding van het vorige wijkdebat werd ook gevraagd om de Campusstraat enkel voor plaatselijk verkeer toegankelijk te maken. Het college antwoordde toen dat dat voor bijkomend verkeer op de Heerweg-Noord zou zorgen, wat daar de druk nog zou doen toenemen. Dat is niet wenselijk.

Volgens *bewoners* vormt het sluipverkeer een ander belangrijk probleem. Chauffeurs proberen de ovonde te vermijden, en rijden daarom via de Kregelstraat door het centrum van Zwijnaarde. Onder meer op vraag van het Overlegplatform, werden metingen uitgevoerd om het verkeer in kaart te brengen. Schepen Temmerman vertelde in het vorige wijkdebat echter dat de Kregelstraat weliswaar smal is, maar als officiële verbindingsweg naar Zwijnaarde wordt beschouwd. Men kan daar dan ook niet van sluipverkeer spreken.

*Bewoners* stellen dat het sluiten van de R4-buitenring tussen Zwijnaarde en Merelbeke alvast een belangrijke ontlasting van Zwijnaarde zou betekenen. Volgens de *burgemeester* zouden die werken volgend jaar starten en tegen 2014 worden afgewerkt. Bewoners en de *burgemeester* begrijpen niet waarom het Vlaams Gewest de afrit van de R4 naar de Gestichtstraat of aan de Heerweg-Noord wil afsluiten. De

burgemeester zal dit aankaarten bij het Vlaams Gewest (*lees ook de aanvullingen op het einde van dit thema*).

Een *bewoner* merkt op dat Zwijnaarde ook geen voorstander was van het afsluiten van de op- en afrit van de E40 naar de N60. Toch besloot het Vlaams Gewest hiertoe. De huidige, tijdelijke, openstelling vindt men een goede zaak. Het afsluiten van die op- en afrit aan de N60 leidde tot meer sluipverkeer langs de Rijvisschestraat. Terwijl chauffeurs vroeger onmiddellijk van de N60 op de E40 geraakten, rijden ze nu via de Rijvisschestraat en de Putstraat tot aan de Kortrijksesteenweg. Daar neemt men dan de oprit naar de E40. Ook vrachtwagens nemen die route langs de Rijvisschestraat, en kunnen moeilijk door de asverschuiving passeren. Daardoor rijden zij de berm stuk en vormen zij een gevaar voor fietsers. Men vraagt zich af of het mogelijk is om een verbod voor vrachtwagens in te stellen in de Rijvisschestraat. Anderen werpen op dat er momenteel werken bezig zijn aan de Rijvisschestraat, en dat vrachtwagens daar moeten passeren.

De *burgemeester* antwoordt dat de Stad tijdens eerdere wijkdebatten telkens de vraag kreeg om iets te doen aan de veiligheid voor fietsers in de Rijvisschestraat. Auto's reden daar veel te snel, vond men. De asverschuiving is er net gekomen om daar een antwoord op te bieden (*lees ook de aanvullingen op het einde van dit thema*).

*Bewoners* erkennen dat de wagens nu inderdaad trager rijden in de Rijvisschestraat. Zij vermoeden ook dat daar nu minder verkeer passeert, omdat chauffeurs die route mijden. Toch blijven zij van oordeel dat die asverschuiving niet alleen positieve effecten heeft, maar ook gevaarlijk is.

Een *bewoner* vraagt of het toegelaten is dat zware landbouwvoertuigen op de rijweg passeren. De *commissaris* antwoordt dat zij dat inderdaad mogen doen.

Een andere *bewoner* vraagt de verbetering van de staat van de trottoirs en de fietspaden in Zwijnaarde. Nu worden vaak kleine stukjes aangepakt, maar het zou goed zijn om die meer structureel te verbeteren. Zo vertonen bv. de fietspaden van de Zandvoordestraat grote verzakkingen.

De *burgemeester* meldt dat er een actieplan voor de aanpak van trottoirs bestaat, maar dat hij de concrete plannen voor Zwijnaarde niet kent. Hij raadt bewoners aan om schepen De Regge hierover aan te spreken. De burgemeester geeft nog mee dat de trottoirs en de fietspaden van Heerweg-Zuid (tot Hekers) zullen worden heraangelegd samen met de bouw van de tramsporen. Omwille van de sterke vraag uit Zwijnaarde werd onlangs ook het deel tussen Hekers en de Zandvoordestraat aangepakt.

Een *bewoner* stelt dat men vroeger een tweerichtingsfietspad had langs de Zandvoordestraat. Een tijd geleden werd dat echter een enkelrichtingsfietspad. Sindsdien moeten fietsers langs één zijde van de Zandvoordestraat op de rijweg fietsen. Daar is plaatselijk wisselend parkeren, en passeren bussen. Hierdoor moeten fietsers slalommen in die straat.

De *burgemeester* zal navragen waarom dat fietspad niet meer in beide richtingen mag gebruikt worden (*lees ook de aanvulling hieronder*). Vermoedelijk is het fietspad te smal om in twee richtingen te worden gebruikt, en laat de verkeerstechnische afdeling van de politie daarom het fietspad nog slechts in één richting gebruiken. De

burgemeester kan aansprakelijk worden gesteld wanneer hij tegen het advies van de politie in, een dergelijk fietspad toch in twee richtingen zou laten gebruiken.

Een *bewoner* meldt dat het tweerichtingsfietspad langs de N60 aan de afrit van de R4 zeer gevaarlijk is. Chauffeurs verwachten daar niet dat fietsers van beide kanten kunnen komen. Ook het Overlegplatform kaartte dit probleem al aan. Aan die afrit is er immers een 'aanloopstrook' voor auto's, zodat zij al op voorhand kunnen voorsorteren om makkelijker in te schuiven in het verkeer van de N60. Dit zorgt voor heel gevaarlijke situaties. Een bijkomend waarschuwingbord zou daar nuttig zijn.

Tot slot vraagt een *bewoner* het bestuur om nauwlettend de geplande grote werken in Zwijnaarde op te volgen. Er worden immers veel werken gepland op een heel korte tijd. De meeste van die werken worden daarbij uitgevoerd door andere overheden, waardoor men vreest dat de lokale impact op de planning onvoldoende zal zijn. Kan een klankbordgroep worden opgericht voor deze werken, eventueel vanuit het Overlegplatform?

De *Stad* heeft inderdaad het initiatief genomen om een klankbordgroep op te richten. Tijdens de voorbije infomarkt over de geplande werken kregen aanwezigen een flyer met meer informatie. Ook hier zijn flyers en infobrochures over de werken beschikbaar. Een dergelijke klankbordgroep dient als overlegorgaan en kan adviezen geven. Het is belangrijk dat mensen van Zwijnaarde, die de omgeving kennen, deel uitmaken van die klankbordgroep.

*Aanvulling na het debatcafé:*

*Wat betreft het fietspad in de Zandvoordestraat meldt het Mobiliteitsbedrijf dat het fietspad inderdaad te smal is om veilig als dubbelrichtingsfietspad te dienen. Bovendien zijn er een paar zijstraten en op- en afritten waar de automobilist de fietser uit de andere richting niet verwacht.*

*Wat betreft de asverschuiving in de Rijvisschestraat: De snelheidsremmers zijn een proefproject naar aanleiding van de vele klachten over onaangepaste snelheid in deze straat. Het Mobiliteitsbedrijf beseft dat auto's bij de slingerbeweging uitzwenken over de fietssuggestiestroken. Dit is onvermijdelijk gezien de beperkte breedte van deze straat. Anderzijds gaat het hier niet om "fietspaden", maar om "suggestiestroken". Fietssuggestiestroken geven enkel een indicatie voor de weggebruikers. Wederzijdse aandacht automobilist - fietser blijft dus vereist. De Stad is er zich van bewust dat hier conflictsituaties kunnen optreden en zal dit verder observeren en evalueren. Deze snelheidsremmers blijken naar snelheidsgedrag wel zeer efficiënt te zijn. De gemeten snelheid is er gedaald van 65 km/u naar 47 km/u.*

*Wat betreft de op- en afrit van de R4 aan Gestichtstraat en Heerweg-Noord: Het Vlaamse Gewest stelt in het Streefbeeld R4 dat voor elke deelgemeente van Gent ten hoogste 1 op- en afrit op de R4 zou worden voorzien. Voor Zwijnaarde is dit de kruising met de N60 (dus Bollebergen). Het Vlaamse Gewest is zich ervan bewust dat het verkeer aan de ovonde tijdens de 'schoolspits' aan de limiet van zijn capaciteit zit en wil bekijken wat hieraan kan worden gedaan. Zie voor meer informatie hierover het gesprek met schepen De Regge. Tijdens de werken aan de R4 zal men specifieke aandacht besteden aan de bereikbaarheid van Zwijnaarde. Concreet betekent dit onder meer dat het Vlaamse*

Gewest de afritten 'Zwijnaardsesteenweg' (autokeuring en Gestichtstraat) zo lang mogelijk open zal houden. Bovendien kan de oude afrit van de E40 naar de N60 worden gebruikt indien dit nodig zou zijn.

## **Schepen De Clercq, schepen Segers en schepen Bracke**

### **Vragen:**

In Zwijnaarde zijn allerlei economische ontwikkelingen gepland. Wat zijn de aandachtspunten voor Zwijnaarde?

Hoe kunnen we de handel en horeca in Zwijnaarde ondersteunen en stimuleren?

*Schepen Segers* geeft enkele cijfers voor Zwijnaarde. Zwijnaarde telt 7.100 inwoners. Opvallend voor Zwijnaarde is dat het aantal Belgen zeer hoog is (er zijn slechts 3% niet-Belgen in vergelijking met 12% niet-Belgen in Gent), dat men ruim woont, dat er weinig mensen alleen wonen, dat het netto-inkomen in Zwijnaarde 25% hoger is dan het gemiddelde in Gent, dat er veel mensen met de wagen rijden. Er zijn in Zwijnaarde ook meer 55-plussers dan in Gent.

*Schepen Bracke* schetst dat Gent-Zuid de laatste tien jaar een ommezwaai kent, van een vervuilende naar een propere industrie. De toekomstige ontwikkelingen op nieuwe bedrijventerreinen en op Ardoyen brengen natuurlijk voor mensen van Zwijnaarde heel wat met zich mee. Daarom komen de schepenen vanavond luisteren naar wat mensen van Zwijnaarde als knelpunten ervaren.

*Een inwoner* merkt op dat als er zaken worden uitgevoerd, men goed rekening moet houden met de handelaars die er zijn. Dat houdt in dat, als de Heerweg-Noord en Heerweg-Zuid worden opengelegd, er een tijdelijk voetpad wordt aangelegd, zodat de voetgangers de winkels kunnen bereiken.

*Schepen De Clercq* antwoordt dat in het bestek met de aannemer een aantal clausules zullen worden opgenomen. Hij zal onder meer bewegwijzering voor de handelszaken moeten voorzien. Er wordt ook een klankbordgroep opgericht, waarop Dienst Economie aanwezig zal zijn en ook de handelaars zullen uitgenodigd worden. Die klankbordgroep zal regelmatig samenkomen, de situatie op de voet volgen en nog meer minder-hinder-maatregelen nemen.

*Schepen Bracke en De Clercq* halen aan dat er een rechtstreekse ontsluiting van het bedrijventerrein aan de Klaartestraat en voor Domo via de R4 komt. Nu zijn er veel klachten dat de vrachtwagens door de wijk rijden. Die maatregel zal dus een verbetering voor de wijk zijn. De verschillende werken zullen uiteraard goed op elkaar moeten worden afgestemd, en de bereikbaarheid en bewegwijzering e.d. zullen goed in het oog moeten gehouden worden. Ook een goede communicatie is hier van belang.

*Schepen De Clercq* geeft mee dat dankzij het initiatief 'Gent, Ondernemende Stad' een budget aan handelaars kan worden gegeven om hun straat in de kijker te zetten. Dat is bijvoorbeeld op de Korenmarkt gebeurd: handelaars hebben daar optredens georganiseerd. Hiervoor kan men contact opnemen met Dienst Economie.

Een *handelaar* vraagt of er middenstanders of anderen aanwezig kunnen zijn op de werfvergaderingen. *Schepen De Clercq* antwoordt dat zoiets zeker kan, dat gebeurt ook bij andere werken. Ook Dienst Economie (Dirk Inghels) zal de werken opvolgen.

Er wordt opgemerkt dat Zwijnaarde al moeilijk te bereiken is. Er zijn nu al files van de Heerweg-Noord tot aan de N60. Het afsluiten van de afrit aan de Gestichtstraat en van de afrit naar de Heerweg-Noord, zal de situatie alleen maar erger maken.

*Schepen De Clercq* antwoordt dat het afsluiten van de afrit aan de Gestichtstraat nog een tijd zal duren. De Stad wil de bereikbaarheid en toegankelijkheid goed in het oog houden. Het afsluiten van de afritten van de R4 zijn werken van AWV, niet van de Stad. Wel wil het Stadsbestuur de toegankelijkheid en de bereikbaarheid bewaken. *Schepen Segers* vindt het aangewezen om de afritten van de R4 pas af te sluiten, eenmaal de R4 tussen Zwijnaarde en Merelbeke verlengd is. Bovendien is het Vlaams Verkeerscentrum bezig met een studie (microsimulatie) naar het toekomstig verkeer op de E17-E40-R4, tussen Destelbergen, Sint-Denijs-Westrem en Merelbeke. Die simulatie zal input geven voor de beslissingen over de noodzakelijke ingrepen om het verkeer optimaal te sturen. Die beslissingen zijn nu dus nog niet genomen.

*Schepen Bracke* antwoordt dat het verkeer nu door elkaar loopt. De bedoeling is om de stromen naar het bedrijventerreinen voor een stuk weg te halen uit de dorpskern van Zwijnaarde.

Een *inwoner* geeft aan dat die maatregelen voor de ovonde aan de N60 niet veel zullen veranderen.

*Schepen Bracke* antwoordt dat er op de N60 ook veel verkeer voor het Technologiepark zit. Er wordt onderzocht hoe het Technologiepark Ardoyen rechtstreeks kan aantakken op de R4.

Een *inwoner* antwoordt dat ook dan nog de ovonde veel verkeer zal blijven slikken.

Een *handelaar* stelt dat de komst van de tram economisch niet verantwoord is: een veel te grote kost voor een beperkt gebruik.

Iemand betreurt het gekozen tracé van de tram. Sommigen zien meer heil in de N60 als tracé: goedkoper, en men bereikt de bedrijven aan de Tramstraat en Don Bosco.

*Schepen De Clercq* stelt dat er ook inwoners zijn die vragen dat de tram snel zou komen. De mensen kunnen na het debat, tijdens de receptie, iemand van De Lijn aanspreken.

Een *inwoner* vindt dat er te veel bijgebouwd wordt in Zwijnaarde. Naar Gent of Merelbeke rijden tussen 16u 45 en 18u is uitgesloten, wegens de file.

*Schepen Bracke en schepen De Clercq* antwoorden dat dat zal veranderen met het doortrekken van de R4.

Iemand merkt op dat het doorgaande verkeer wel belangrijk is voor de weinige winkeliers die er nog zijn.

Een ander stelt dat er werk moet gemaakt worden van de middenstand in Zwijnaarde.

*Schepen De Clercq* zegt dat het belangrijk is de parkeerplaatsen te monitoren. Goed nieuws is dat de 1.000 parkeerpalen in Gent vanaf mei 2012 vervangen zullen

worden. Van dan af zal er 15 minuten gratis parkeren zijn. Dat is fundamenteel voor de middenstand. De Stad wil ook graag samenwerken om de handelszaken extra in de kijker te stellen. Zo kunnen bijvoorbeeld de winkels bekend worden gemaakt bij de bedrijven.

Een *handelaar* stelt dat de meeste mensen naar grootwarenhuizen gaan.

*Schepen De Clercq* antwoordt dat zijn beleid er ook in bestaat de kleinhandel een duw in de rug te geven, bv via fiscale stimuli. Er zijn hier een aantal interessante ideeën geopperd:

- 1) het aanbod van winkels bekendmaken bij werknemers van bedrijven in Zwijnaarde,
- 2) de kleinhandelaars op de kaart zetten – bv. door middel van een folder van buurtwinkels die aan nieuwkomers in Zwijnaarde wordt gegeven.

Een *handelaar* antwoordt dat zij al verschillende malen aan het dienstencentrum gevraagd hadden om een folder te leggen, maar dat dit geweigerd werd. *Schepen Segers* wil bekijken hoe dat kan aangepakt worden. Eventueel kan aan de lokale handelaars gevraagd worden om een pakketje te maken dat naast het welkomstpakket van de Stad Gent wordt aangeboden. Of er kan misschien lokaal een moment voor nieuwkomers worden georganiseerd.

Iemand haalt de parkeerproblematiek aan. Het is nu al moeilijk om te parkeren in de Dorpsstraat. Met de tram zal het nog voller komen te staan. Dat is een probleem voor de winkels en cafés. Komt deze straat in aanmerking voor blauwe zone of betalend parkeren?

*Schepen De Clercq* antwoordt dat dat onderzocht kan worden. Wellicht gebeurt dit al, als gevolg van de werken.

De *Stad* wil, eens de tram er is, bekijken welk parkeerregime het beste is.

Iemand van Zwijnaarde antwoordt dat er nu al een probleem is.

*Schepen De Clercq* antwoordt dat er zal moeten gekeken worden wat tussentijds mogelijk is.

Een *handelaar* zegt dat de parkeerproblematiek op een vergadering vorig jaar ook al ter sprake is gekomen. De handelaars hebben toen aangegeven dat er al een probleem was. Er zou moeten onderzocht worden welke uren er bv. buurtparkeren is en welke uren bv. kortparkeren (5-10 minuten; bv. tussen 16u en 19u), zodat men zijn boodschappen kan doen bij de middenstand.

Iemand merkt op dat er geen parkeerplaats voorzien is voor de mensen die met de wagen tot de tramhalte komen, om vervolgens de tram te nemen.

Vanuit *de Stad* wordt geantwoord dat er op het traject drie buurtparkings worden voorzien.

Een *inwoner* stelt voor dat de Stad zou kunnen uitkijken naar een vrije woning, om deze aan te kopen, te slopen en in te richten als parkeerplaats.

*Schepen De Clercq* antwoordt dat er een concrete suggestie over een bepaald pand is. Dat wordt onderzocht, maar is wat budget betreft niet evident.

Een *inwoner* benadrukt dat aan de terminus van de tram, overdag, parkeerplaats nodig zal zijn voor mensen die met de wagen en vervolgens met de tram naar hun werk gaan. Als ze niet nabij kunnen parkeren, zullen ze met de wagen naar het werk trekken.

Een suggestie: leg kleine bussen in, bijvoorbeeld vanuit Zevergem, naar de tram.

Een *inwoner* kaart aan dat de Krekelstraat zeer smal is, dat er snel wordt gereden, en het gevaarlijk is voor fietsers.

*Schepen Bracke* antwoordt dat de Stad werkt aan plannen voor heraanleg van de Krekelstraat. Het is de bedoeling om fietspaden naast de rijweg aan te leggen. Het is echter een vrij complex dossier, waarvoor samenwerking met de gemeente De Pinte nodig is.

*Iemand* vraagt wat de evolutie is van 't Eiland Zwijnaarde.

*Schepen De Clercq* antwoordt dat er kennisbedrijvigheid komt, wat heel belangrijk is voor jobs. Er komt ook watergebonden activiteit. Het wordt een zeer duurzaam bedrijventerrein, met groenassen en een landschapsheuvel. Dat is een zeer belangrijke ontwikkeling, maar volledig afhankelijk van de R4.

Een *inwoner* vraagt of de huidige verbinding zal blijven bestaan.

Antwoord: die zal enkel voor fietsers, brandweer en hulpdiensten blijven bestaan.

Een *inwoner* stelt dat er nu heel wat mensen met de hond gaan wandelen op 't Eilandje en vraagt waar zij dan heen moeten?

Antwoord: men kan via vier kanten het terrein op met de fiets of te voet.

*Aanvulling na het debatcafé:*

*Er zal een vertegenwoordiger van de buurt en/of de handelaars kunnen deelnemen aan het niet technische deel van werfvergaderingen ikv de heraanleg Heerweg-Noord en (een deel van) de Heerweg-Zuid. Hierover zullen afspraken gemaakt worden in de Klankbordgroep Minder Hinder Zwijnaarde.*

## **Schepen Coddens**

**Vraag:** Hoe kunnen we ervoor zorgen dat de kinderen van Zwijnaarde in de buurt en op een veilige manier naar school kunnen gaan?

### **Inleiding**

*Schepen Coddens* geeft aan dat in Zwijnaarde het percentage kinderopvang vrij hoog is, omdat er veel onthaalouders zijn.

Wat het basisonderwijs betreft, beginnen zich wel problemen te stellen in Zwijnaarde. Er is de Sint-Vincentiuschool en de kleuterschool van de Stad Gent, De Boekenmolen gesloten, omdat er te weinig leerlingen waren voor het basisonderwijs. Nu stellen zich echter wel problemen wat de capaciteit betreft: kleuters geraken moeilijker ingeschreven in Zwijnaarde en vooral de doorstroming naar het eerste leerjaar wordt moeilijk. Er is een regelmatig overleg over de netten heen om te kijken hoe die problemen kunnen worden aangepakt. In De Boekenmolen is onvoldoende plaats voor én een peuterschool én buitenschoolse opvang én een kleuterschool én een lagere school. Hier moeten keuzes gemaakt. De schepen heeft aan zijn diensten de opdracht gegeven om te bekijken of en waar de Stad de huidige peuterschool kan herlokaliseren op het grondgebied van Zwijnaarde om zo in De Boekenmolen plaats te maken voor én buitenschoolse opvang én kleuterschool én lagere school. Men is dit nu aan het bestuderen.

Wat veiligheid betreft, zijn een aantal infrastructurele werken uitgevoerd aan de scholen. Er gebeuren ook grote inspanningen door de scholen zelf, maar veel hangt ook af van de discipline van de ouders.

Wat het secundair onderwijs betreft, heeft de aanleg van de ovonde voor meer veiligheid gezorgd. Anderzijds vertraagt die wel het verkeer.

### **Gespreksronde 1:**

Een leerkracht van de *Sint-Vincentiuschool* zegt ontgoocheld te zijn in het negatieve antwoord op het voorstel dat de school had uitgewerkt in verband met verkeersveiligheid, in het kader van het project 'Thuis in het Stadhuis'. Hun vraag was: éénrichtingsverkeer van de Campusstraat tot de Dorpsstraat, fietspaden in de Hutsepotstraat en een parkeerverbod 50 m voor en 50m na de school. Deze bijdrage was als eerste geselecteerd, en toch was het antwoord negatief.

*Schepen Coddens* antwoordt dat het niet evident is om éénrichtingsverkeer in te voeren. Zoiets heeft altijd invloed op de grotere omgeving, bijvoorbeeld doordat circulaties verschuiven. Het invoeren van éénrichtingsverkeer leidt vaak tot groot protest bij andere inwoners.

Het invoeren van een parkeerverbod bij de school om de zichtbaarheid bij het oversteken te vergroten, is in onderzoek. Voor het aanleggen van fietspaden moet men rekening houden met normen in verband met de breedte van het trottoir, het



fietspad, de rijweg, de nood aan parkeergelegenheid. Er waren ook nog niet zolang geleden werken aan de Hutsepotstraat. De enige oplossing is de aanleg van fietssuggestiestroken.

'Thuis in het Stadhuis' heeft de bedoeling een democratische vorming te geven aan kinderen: met kinderen een proces doorlopen om tot discussies te komen, wetende dat suggesties niet noodzakelijk kunnen worden uitgevoerd.

Een *inwoner* vraagt wat de bedoeling is van de braakliggende strook in de Rijvisschestraat. Kan daar geen fietspad of parkeergelegenheid op worden gemaakt? *Schepen Coddens* antwoordt dat hij dat moet bekijken.

Een *inwoner* vraagt wie Sint-Vincentius als GOK-school heeft bestempeld. *Schepen Coddens* antwoordt dat elke school hierin haar eigen beleid bepaalt. Het decreet over gelijke onderwijskansen legt wel regels op wat betreft inschrijvingen. De eerste inschrijvingsperiode is voor broers en zussen. Voor de tweede aanmeldingsperiode kiest de school of ze voorrang geeft aan kinderen die voldoen aan de gelijke onderwijskansen of anderzijds aan kinderen die niet voldoen aan de gelijke onderwijskansen.

Wie voldoet aan 'gelijke onderwijskansen'?

- kinderen die thuis geen Nederlands spreken,
- kinderen van wie de moeder geen secundair onderwijs heeft gevolgd,
- mensen met schooltoelage,
- mensen zonder vaste verblijfplaats.

De school kan voorrang geven aan het éne of het andere, om het evenwicht te behouden: aan GOK-kinderen als ze relatief veel niet-GOK-kinderen heeft of omgekeerd. De school kan er ook voor kiezen om géén voorrang aan één van beide groepen te verlenen.

De *inwoner* zegt gehoord te hebben dat hierdoor niet-GOK-kinderen op Sint-Vincentius geen kans meer krijgen.

*Schepen Coddens* spreekt dat tegen: tijdens de derde inschrijvingsperiode kunnen de andere kinderen inschrijven. Sinds de vraag naar plaatsen op scholen het aanbod overstijgt, is er met alle onderwijsnetten in Gent beslist dat de kinderen die het dichtst bij de school wonen, voorrang hebben op andere kinderen. Er is vorig jaar nog een criterium bijgekomen: de afstand van het werk van de ouders tot de school. De school kan hier een aantal plaatsen voor voorzien.

*Vanuit Sint-Vincentius* komt de opmerking dat het weigeren van kinderen niet te maken heeft met de keuze van de school voor GOK of niet-GOK, maar met het feit dat bepaalde klassen overvol zitten. In die klassen kan men niet meer inschrijven.

Een *inwoner* kaart de problematiek van de in- en uitgang van Zonnebloem aan. Vroeger mocht je inrijden langs de Heerweg-Zuid en kon je uitrijden aan de Hutsepotstraat. Dit werd door ouders gebruikt, als een soort Kiss & Ride. Ten gevolge van een arrest van de Raad van State is de inrit aan de Heerweg-Zuid afgesloten. Hierdoor kunnen de ouders hier geen gebruik meer van maken en stelt zich een probleem in de Hutsepotstraat. Kan het stadsbestuur de oorspronkelijke situatie niet herstellen?

Een suggestie: de weg gedurende een half uur of een uur openstellen als de school open- en dichtgaat, zou al een hele verbetering zijn. Misschien komt men dan ook tegemoet aan de buur, die last had van de inrit.

Een *inwoner* vraagt of een asverschuiving in de Hutsepotstraat, voor de school, mogelijk is, om zo de snelheid af te remmen.

Een *inwoner* vraagt of er een oplossing in de maak is voor de ovonde. Er was sprake van een brug, hoever staan die plannen?

*Schepen Coddens* antwoordt dat er momenteel geen plannen zijn om daar een brug te bouwen. Wel zijn er aanwijzingen dat de ovonde in de toekomst nog drukker zal worden. Er loopt momenteel een studie in Zwijnaarde, in verband met mobiliteit. Een *inwoner* geeft als suggestie een tunnel te voorzien. Een ander sluit hierbij aan: de toegang aan de andere kant van de Oudenaardsesteenweg onder de brug voorzien – zodat fietsers daar doorkunnen. Of men kan een timing voorzien bij het indrukken – zodat er bv. 5 of 10 minuten tussen is eer het licht om over te steken op groen springt.

*Schepen Coddens* antwoordt dat het moeilijk is om zo'n timing in te stellen. De politie heeft dat bekeken. De leerlingen komen er in grote aantallen op ongeveer hetzelfde moment toe.

Een *inwoner* suggereert een oplossing: als men het verkeer van de kinderen die van Zwijnaarde & Zevergem komen, aan de Hutsepotstraat recht zou laten oversteken, dan heb je die niet op de ovonde en gaan ze mee met de lichten.

## Gespreksronde 2:

In verband met de ovonde aan Don Bosco Zwijnaarde, geeft een *inwoner* een aantal suggesties die al eerder zijn gemaakt:

- 1) een tunnel onder de N60 in het talud van de brug – zodat fietsers hierlangs kunnen oversteken,
- 2) de bus een extra rondje rond de ovonde laten rijden, zodat de leerlingen aan de kant van de school kunnen uitstappen,
- 3) automobilisten die van de R4 komen en die richting Gent moeten via de gesupprimeerde afrit van de autosnelweg op de N60 richting Gent laten rijden, in plaats van langs de huidige afrit richting Oudenaarde.

*Schepen Coddens* antwoordt dat De Lijn geen extra rondje wil rijden, wegens teveel tijdverlies. Voor de rest zullen een aantal zaken moeten worden bekeken voor de toekomst. Een brug over de N60 is nu niet gepland. Maar er zal werk moeten worden gemaakt van de verkeersafwikkeling in Zwijnaarde.

Een *inwoner* geeft aan dat er, onder meer in de Campusstraat, sluipverkeer is van automobilisten die de ovonde willen vermijden.

Een *inwoner* geeft een opmerking over de verkeerslichten aan de N60-Hutsepotstraat. De lichten voor voetgangers blijven op rood staan, ook als de wagens op de N60 stilstaan en men ingedrukt heeft om over te steken. *Schepen Coddens* antwoordt dat dat de politie dat eens zou moeten nakijken.

Een *inwoner* meldt een probleem van spookfietsers over de brug van de N60. Er is ook vandalisme: verkeerslichten voor fietsers en verkeersborden worden gedraaid, dat is gevaarlijk. Er zou een beter systeem moeten zijn voor die lichten en borden, zodat ze niet gemakkelijk gedraaid kunnen worden.

Zij suggereert dat mensen foto's zouden kunnen maken van de leerlingen als zij vandalenstreken uithalen, en dat die foto's in de school zouden worden uitgehangen bij wijze van sensibilisering. Anderen merken op dat dat bij jongeren wel eens het omgekeerde effect zou kunnen hebben.

Iemand van de *Ouderraad van Don Bosco Zwijnaarde* geeft aan dat, wanneer iemand een scholier een vandalenstreek ziet uithalen, dit aan de directie kan worden gemeld. De directie zal dan zeker actie ondernemen. Dan moet men wel de leerling kennen.

*Schepen Coddens* bevestigt dat de school daar zeker wil aan meewerken.

*Schepen Coddens* merkt op dat de komst van de tram één van de oplossingen is voor de (toenemende) verkeersdruk in Zwijnaarde.

*Inwoners* geven aan dat de tegenstand zich niet richt tot de tram op zich, maar tot het traject ervan. Een traject dat van bewoners uit Zwijnaarde voorgesteld was, liep via Don Bosco en door het Technologiepark – zodat leerlingen en werknemers de tram kunnen gebruiken. De Heerweg-Noord is ook zeer smal om een tram door te laten rijden.

Een *inwoner* heeft een probleem met het gedrag van fietsers en voetgangers. Zij suggereert dat leerlingen hier les over zouden moeten krijgen, in het lager en secundair onderwijs.

*Schepen Coddens* antwoordt dat er in het basisonderwijs veel aandacht wordt besteed aan verkeerseducatie. In de loop van het middelbaar beginnen leerlingen dat aan hun laars te lappen. Naast educatie en preventie moet er daarom ook gestraft worden. Er moet gekeken worden of hier nog een tandje kan bijgestoken worden.

## **Schepen Balthazar**

**Vraag:** Hoe kunnen we het groen in Zwijnaarde koesteren?

### **Inleiding**

*Schepen Balthazar* geeft mee dat Zwijnaarde relatief goed bedeed is wat betreft groenoppervlakte per inwoner. Wat de geplande ontwikkelingen betreft: de Stad heeft plannen om de groene zone aan site Hekers-Zonnebloem herin te richten en er een echt wijkpark (1.5 ha) van te maken, tegelijk met de andere ontwikkelingen op de site.

Daarnaast is er de ontwikkeling van het Parkbos. Daar zijn nu belangrijke stappen vooruit gezet, onder meer met de verwerving van het terrein van Grand Noble waardoor meer dan 100 ha nu kan worden ingericht. De bedoeling is dat het Parkbos uitgroeit tot een groene long waarin het aangenaam fietsen en wandelen is.

Daarnaast tracht de Stad het groen zo goed mogelijk te onderhouden. Vaak gaat dat om extensief beheer, want de oppervlakte parkjes en dergelijke in Gent is sterk toegenomen, terwijl het personeel van de Groendienst niet in dezelfde verhouding gestegen is.

### **Gespreksronde 1:**

*Een bewoner uit Dagmaalhof* getuigt van het ongemak dat de bewoners hebben van de beuken: opritten worden opgestuwd, de afsluitingen weggeduwd, bomen trekken voedsel uit de grond zodat de eigen tuinen geen kans meer hebben, ze nemen het zonlicht weg (zonnepanelen hebben dus geen zin), wortels zitten hier en daar tot in de aalput. Drie jaar geleden werd beloofd dat men Dagmaalhof grondig zou aanpakken, er is nog niets gebeurd. In Dagmaalhof zijn de verkeerde bomen aangeplant. Bovendien staan ze te dicht bij de rooilijn. Hij vraagt hier iets aan te doen. Veel inwoners hebben er problemen mee. De bomen verliezen veel bladeren, meer dan in de bladkorven kunnen en IVAGO neemt de bladeren die door de bewoners ernaast worden gelegd niet mee. De korven zijn bovendien te licht en vallen om.

*Schepen Balthazar* antwoordt dat het waardevol is dat er bomen zijn. Als er klachten zijn, vraagt de schepen aan een specialist van de Groendienst om dit te bekijken: zijn de bomen nog gezond? Is er zware hinder? Met zware hinder zoals beschadiging aan wegdek of huizen, zwaar verlies van zonlicht wordt rekening gehouden. Voor zonnepanelen verwijdert de Stad geen bomen, dat is het algemeen principe, bomen zijn te belangrijk voor het milieu om dit te doen. De Groendienst zal gevraagd worden om de situatie in Dagmaalhof te bekijken.

Wat de bladeren betreft: er vallen veel bladeren in een beperkte periode, en IVAGO kan niet alles tegelijk opruimen. Er loopt nu een experiment in enkele straten, met ophaling van bladeren in zakken. Bladeren kunnen trouwens ook gecomposteerd worden.

*Een bewoner* geeft een suggestie voor Dagmaalhof: kunnen de bladeren niet samen worden gelegd, centraal in het rondpunt, tussen de rododendrons, om daar te composteren?

*Schepen Balthazar* zal dat laten bekijken.

*Een bewoner* geeft een opmerking over de manier waarop bladeren worden opgehaald: de zuigmachine is al jaren stuk en IVAGO veegt de bladeren op met schop en borstel.

*Bewoners* merken op dat de korven te licht zijn en omvallen. Bovendien zijn ze niet fijnmazig genoeg; eikels bv vallen erdoor.

Ook de organisatie van de ophaling van bladeren kan beter, wordt opgemerkt. Bladeren vallen niet alle tegelijk. Zo is IVAGO in Rijnvissepark geweest voor het legen van lege bladkorven. Misschien moet er een buur aangesteld worden die doorgeeft wanneer het moment er is om de korven te legen.

*Schepen Balthazar* zal die opmerking doorgeven.

*Een bewoner* betreurt het verdwijnen van groen aan het Rijnvisseproject. Daar is veel natuur vernietigd. Men heeft daar een talud gemaakt waar het niet mocht, die is nu niet weg, maar geëffend, ten koste van de natuur. De projectontwikkelaar heeft er bomen geroid. In zijn vergunning staat dat hij de tijdelijke werfweg op de Oudespoorweg, wat een fietspad moet worden, terug moet herstellen of overgeven aan degene die de fietsbruggen gaat bouwen. De bewoner vraagt of de schepen ervoor kan zorgen dat dit gebeurt?

*Schepen Balthazar* neemt dit mee als aandachtspunt.

*Een bewoner* juicht de parkaanleg op site Zonnebloem-Hekers toe. Kinderen moeten hier ruimte krijgen om te spelen, want de speelruimte in Zwijnaarde is verminderd. Het zou ook goed zijn om speeltuigen te plaatsen in het zicht van bewoners van het woonzorgcentrum.

Zij hoopt dat de Prelaatsdreef, na de werken, weer in orde gebracht zal worden. Het bos van de Ghellinck is niet meer toegankelijk, om veiligheidsredenen. Het is jammer dat niemand binnenmag in zo'n prachtig stuk groen. In de toekomst zou dat deel uitmaken van het Parkbos. Is het mogelijk om in afwachting hiervan het toch al zo te organiseren dat de kinderen er wel al in kunnen?

*Schepen Balthazar* zal navragen bij de parkboscoördinator of Agentschap voor Natuur en Bos wanneer de Ghellinck al dan niet gedeeltelijk zal worden opengesteld (zie ook de aanvulling achteraan dit thema).

Wat site Zonnebloem-Hekers betreft: normaal gezien wordt in parken spelinfrastructuur voorzien, als het kan zowel voor kleintjes als voor wat oudere kinderen. Dat zal hier dus ook zeker voorzien worden.

*Bewoner*: In de Leebeekstraat stonden 2 containers en een toilet tijdens de werken langs de R4 deze zomer. Deze zijn er ook een tijd na de werken ongebruikt blijven staan. Intussen zijn die, na melding, weggehaald, maar liggen er nog buizen, paletten, een kartonnen doos. Dit is ook al gemeld, maar ze liggen er nog. En vuil trekt vuil aan; scholieren gaan er nu nog gemakkelijker afval gooien.

*Schepen Balthazar* zal vragen dit op te kuisen.

*Een bewoner* betreurt dat de tram langs de brug tussen Zwijnaardsesteenweg en Zwijnaarde komt, omdat dan al het groen langsheen de brug zal moeten sneuvelen. Er is geen draagvlak in Zwijnaarde voor dit tracé van de tram.

*Een bewoner* vraagt naar afvalkorven & blikvangers in parken en het parkbos. Bezoekers laten flesjes, blikjes en ander vuil achter in het Rijnvissepark en elders.

*Een bewoner* merkt op dat ze twee jaar geïverd heeft voor een afvalkorf in de Leebeekstraat, en daar twee jaar lang zelf heeft opgekuist en mensen aangesproken. Maar die afvalkorf is haar geweigerd.

*Schepen Balthazar* antwoordt dat er criteria zijn opgesteld voor het plaatsen van afvalkorven. In een gewone woonstraat moeten er geen korven worden geplaatst. Maar doorgaans is er wel reden om er één te plaatsen waar er passanten zijn die eten of drinken op straat, bv in de nabijheid van een school. Hij zal de Leebeekstraat doorgeven.

Maar er is ook een probleem wat betreft respect voor het openbaar domein. Daar steken de Stad, IVAGO, politie veel energie en tijd in. Er is een nieuw team bij de politie, het Buurtoverlastteam. Dat zet zich onder meer in voor problemen als sluikestorten en zwerfvuil. Dat Buurtoverlastteam richt zich in de eerste plaats op die wijken waar het probleem het grootst is, de zogenaamde aandachtswijken. Maar de bedoeling is om rond die fenomenen repressief te gaan optreden. De Stad kan daar nu ook de gemeentelijke administratieve sancties voor inzetten.

*Een bewoner* suggereert om te sensibiliseren rond netheid, bv. zoals in De Pinte, waar borden hangen met de boodschap: 'Houd uw gemeente proper'.

*Een bewoner* merkt op dat in de Krekelstraat veel vuilnis achtergelaten wordt door bezoekers van Indiana.

## **Gespreksronde 2:**

*Een bewoner* heeft een alternatief voorstel voor de twee geplande parkbosbruggen. Hij heeft dit uitgetekend op een kaart. Deze alternatieve 'fietshighway' loopt langs de bestaande brug over de Ringvaart (eventueel door de brug te verbreden), langs de N43 (gescheiden van de N43), tot vlak voor het klaverblad van de autosnelweg, daar slaat het linksaf, gaat het onder de brug door (te maken opening onder de brug) en zo door tot Rijnvissestraat en Putstraat.

De bewoner ziet volgende voordelen van dit alternatief: het is niet duur en de weg komt uit op gekend terrein. De geplande twee bruggen hebben als nadeel dat mensen niet zien waar die gaan uitkomen. Bovendien betekenen die bruggen een waardevermindering van de woningen waar de brug zal passeren en een verstoring van het landschap. Het betekent ook dat er bomen zullen moeten sneuvelen, dat er een gevaarlijke verkeersstoestand komt aan Maaltemeers, dat men twee bruggen over moet.

Het alternatieve voorstel zou bovendien gunstig zijn voor de scholieren van Don Bosco.

Een bewoner treedt dit bij: liever de bestaande infrastructuur (Oudenaardsesteenweg en Kortrijksesteenweg) optimaliseren voor fietsers dan 2 nieuwe fietsbruggen. De 2 nieuwe bruggen betekenen geldverspilling. Het Parkbos zelf is wel zeer positief.

*Bewoners* merken op dat de geplande bruggen steunen op de beslissing dat de verbinding naar het parkbos in een rechte lijn moet lopen. Een bewoner stelt dat dit nadien is verantwoord door een verantwoordingsstudie waarin volgens hem het aantal te verwachten fietsers overschat is. Hij vraagt om die studie te laten onderzoeken door een onafhankelijk studie bureau.

*Schepen Balthazar* zal het voorgestelde alternatief doorgeven aan de betrokken diensten.

De schepen merkt op dat er een ernstig probleem is wat betreft verkeersveiligheid voor fietsers. Daarnaast zijn er heel goede redenen om meer mensen aan het fietsen te krijgen: men vermijdt hiermee de files, het is gezonder, het is nodig het autogebruik in de samenleving terug te dringen (oa voor de luchtkwaliteit). Een aantal Europese landen, o.a. Nederland, heeft geleerd dat je daarvoor veilige, aparte, comfortabele fietsverbindingen moet maken, naar scholen, werk, recreatiegebieden. Daarom is het een verstandige keuze om een aparte fietsbaan aan te leggen naar het Parkbos.

Enkele eerste bedenkingen van *de schepen* bij het voorstel van de bewoner: het is een grote omweg en langs de Kortrijksesteenweg fietsen is niet aangenaam.

Een *bewoner* vraagt of de schepen bereid is om het project van de 2 bruggen opnieuw te bekijken. Met als argumenten: er is geen draagvlak voor, er zijn ernstige alternatieven, de financiële crisis.

*Schepen Balthazar* antwoordt dat het parkbos nodig is voor de ruime omgeving. Dan is het ook belangrijk dat men daar op een vlotte en veilige manier heen kan, niet alleen met de wagen. Schepen Balthazar zal hierover nog eens afstemmen met schepen De Regge. Het kan echter niet de bedoeling zijn om almaar van standpunt te veranderen.

Een *bewoner* vraagt hoe de Stad Gent staat tegenover 'trage wegen'. Alle gemeenten tussen Schelde en Leie vanaf De Pinte zitten in een groot project met VLM rond trage wegen, het stukje Gent – Parkbos zit daar niet bij (*zie ook de aanvulling achteraan dit thema*).

*Schepen Balthazar* antwoordt dat de Stad daar positief tegenover staat. In Drongen is er een project geweest rond trage wegen. Daar was zeer veel interesse voor. Dat vraagt wat studiewerk (waar liggen ze) en inspanningen van de Stad om ze aan te leggen. Maar soms zijn er conflicten rond het opnieuw openstellen van trage wegen; niet alle eigenaars stellen die wegen graag open.

De Stad gaat na hoe het zit met trage wegen in Parkbos in Gent.

Een *deelnemer* vraagt om aan Zonnebloem het groen een stuk open te houden. De school gebruikt dit.

*Schepen Balthazar* geeft mee dat het plan van de herinrichting van het groen nog niet afgewerkt is. Het zal wellicht geen probleem zijn om met die vraag rekening te houden.

Een *bewoner* verwondert zich erover dat de schepen het Maaltebruggepark en Park de Ghellinck niet vernoemd heeft, terwijl daar ook plannen voor zijn. De *moderator* wijst erop dat de tijd beperkt is en er tijdens deze debatronde veel tijd is gegaan naar de parkbosbruggen.

*Aanvulling na het debatcafé:*

*Ivm 'trage wegen': in het kader van het Parkbos worden fiets-, wandel- en ruiterroutes voorzien. Vaak zal dat om 'trage wegen' gaan: wegen die uitsluitend of hoofdzakelijk door zachte weggebruikers worden gebruikt. Voor het deel van het Parkbos in Gent wordt echter geen afzonderlijk Tragewegenplan opgemaakt. Dit gebeurt wel voor de aan het Parkbos grenzende gebieden in Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem - Afsnee. De Stad stapt voor die gebieden mee in het project van de Provincie rond 'Opmaak Tragewegenplan' en zal een visie rond de ontwikkeling van een tragewegennetwerk uitwerken, dat zal aantakken op de trage wegen voorzien in het Parkbos.*

*Ivm het terrein De Ghellinck: Het terrein van De Ghellinck is momenteel nog privaats eigendom. Het zal pas kunnen worden opengesteld voor het publiek als het door de overheid verworven is. Dat is gepland voor 2014, maar wordt mogelijk vervroegd naar 2013. Daarnaast moet er nog een risico-analyse gebeuren, die wellicht eind 2012 zal zijn afgerond. Of het terrein al voor de inrichting als parkbosportaal gedeeltelijk kan worden opengesteld, en wanneer dat zal zijn, zal mee afhangen van de resultaten van de risico-analyse. Een vervroegde gedeeltelijke openstelling zal ten vroegste halfweg 2013 mogelijk zijn.*

*Ivm het voorgestelde alternatief voor de parkbosbruggen: dit werd bekeken door schepen De Regge en de betrokken dienst. Hieronder het antwoord:*

*Antwoord op de genoemde 'nadelen 2 bruggen':*

- *Aan de suggestie van waardevermindering van de woningen wordt voorbij gegaan aan het feit dat er ook positieve elementen zijn. De nieuwe situatie waarbij er een veilige fietsverbinding is tussen het Parkbos en het centrum van Gent kan gezinnen aantrekken die deze strategische plek aantrekkelijk vinden. Wonen in een groene omgeving en gemakkelijk bereikbaar d.m.v. de bruggen kan een groot potentieel hebben.*
- *'Verstoring van het landschap': Door het werken met de Vlaams Bouwmeester en de Open Oproep wedstrijdprocure is gekozen voor een esthetisch slanke brug, die zich inpast in het landschap. Tijdens de concept- en voorontwerpfase is regelmatig teruggekoppeld met Agentschap Natuur en Bos + RWO Erfgoed om deze kwaliteiten te bewaken. Bovendien is het rechtlijnige tracé van de oude spoorlijn deels gekozen om zijn historische karakter. Door de fietsverbinding door te trekken in de Leebeekstraat wordt het oude tracé over zijn volledige lengte terug zichtbaar in het landschap.*
- *'Sneuvelen van bomen langs de Leebeekstraat':*

*We trachten, in samenspraak met de Groendienst, zo veel mogelijk kwalitatieve bomen te behouden in de Leebeekstraat. Er zullen wellicht enkele bomen moeten gerooid worden om de brug te realiseren. Deze zullen gecompenseerd worden met nieuw te planten bomen die het dreef karakter van de Leebeekstraat versterken.*

- *'Gevaarlijke verkeersstoestand kruising Maaltemeers': Dit kan ontwerpmatig aangepakt en opgelost worden. De kans op ongevallen aan de aan de Maaltemeers is hoe dan ook gering. De verkeersintensiteit is beperkt op de Maaltemeers. Door de nieuwe verbinding via de Parkbosbruggen zullen voetgangers en fietsers niet meer via de N43 of de N60 moeten gaan. Hierdoor vermijden ze de gevaarlijke verkeersstoelstanden aan de op- en afritten van de R4 met de N60 en de N43.*
- *'De 2 bruggen na elkaar oprijden zal als onaangenaam ervaren worden': De voorgestelde fietssnelweg (alternatief langsheen de N43 / R4) + tunnel onder de E40 is naar voetganger- en fietsbeleving minder aangenaam dan 2 bruggen. Er worden routes gevolgd waar druk verkeer langs rijdt en een tunnel wordt naar sociale veiligheid ook als minder aangenaam ervaren.*

Antwoord op 'Waarom Alternatief?'

- *'Goedkoper' (1 brug ipv 2)*  
Zonder in detail te gaan is het allerminst zeker dat het alternatief goedkoper zal zijn dan de 2 fietsbruggen. In het alternatief wordt:
  - *de bestaande brug aan de N43 verbreed.*
  - *een tunnel onder de E40 ingepland (een tunnel is over het algemeen duurder om te bouwen dan een brug, zie ook de haalbaarheidsstudie door TucRail)*
  - *de N43 ingrijpend heraanlegd. Er wordt een dubbel-richting fietspad langsheen de N43 gevraagd met dure onteigeningen in woongebied*  
Dit zijn ingrepen met een hoog prijskaartje
- *De omrijfactor voor het alternatief is enorm (3,5km). Voor voetgangers betekent dit een omweg van +/- 45min wandelen. De 2 bruggen zullen ook wandelaars bedienen die het Parkbos willen bezoeken.*
- *De route langsheen de autostrade E40 en de kantorensite 'Reyvische' ligt (deels) in natuurgebied. Hier is het niet mogelijk grond op te hogen of verhardingen aan te brengen.*

*Wij zien geen meerwaarde voor fietsers en voetgangers in het alternatief tracé ten opzichte van de 2 bruggen:*

- *Omrijfactor is enorm*
- *Het is geen aantrekkelijke fietsverbinding en wandelverbinding langsheen de drukke N43.*
- *Het is het allerminst zeker of het alternatief in totaliteit goedkoper zal zijn dan de 2 fietsbruggen.*

SAMENVATTEND DEEL VAN DE AVOND

### Terugkoppeling

**Na de twee debatrondes volgde een terugkoppeling door de burgemeester en de schepenen voor alle aanwezigen.**

**Schepen Decaluwe** heeft gehoord dat er veel hoop is voor de nieuwe Melaczaal. Dat kan een stimulans zijn voor de heropbloei van het gemeenschapsleven. Hij neemt als aandachtspunt mee: de verhouding kermis – dekenij 't Schaarken. Dit moet worden herbekeken.

**Schepen Peeters** geeft mee dat de mensen de nieuwe sporthal zien zitten, in maart 2012 start de bouw. Een bezorgdheid van de inwoners betreft het parkeren, in het kader van de nieuwe ontwikkelingen: niet enkel in verband met de sporthal, ook in verband met de nieuwe Melac, de tramterminus... Van de Melac worden de plannen opgemaakt, daarvoor zal in het voorjaar 2012 worden samengezeten met de vzw Ontmoetingscentrum Zwijnaarde en de verenigingen van Zwijnaarde. Er zal ook nog met de Parochiale Werken worden overlegd om de toekomst van 't Kerksken te bespreken en te kijken waar lokalen voor de parochie moeten komen.

**Schepen Coddens** zegt dat de mensen zich terecht zorgen maken over de schoolcapaciteit in Zwijnaarde. Er is onderzoek om te kijken waar dat kan opgevangen worden. Sint-Vincentius maakt plannen om uit te breiden; dat is weliswaar beperkt. De Stad bekijkt de mogelijkheid om van De Boekenmolen opnieuw een volwaardige basisschool te maken. Dan moet de peutertuin wel op een andere locatie komen; dit wordt onderzocht.

**Schepen Bracke, schepen De Clercq en schepen Segers** hebben zorgen gehoord over de werken aan de Heerweg-Noord en -Zuid. Er is in dat kader voor de handelaars een contactpersoon van Dienst Economie.

Bij de gesprekken met **schepen De Regge** stonden de geplande grote werken in Zwijnaarde centraal. Vanuit de twee groepen kwamen verschillende signalen.

Tijdens het eerste gesprek uitten bewoners vooral hun bezorgdheid over de bereikbaarheid van Zwijnaarde tijdens en na die werken. Schepen De Regge gaf mee dat dit een belangrijk aandachtspunt is voor de Stad en de betrokken partners, die nauw samenwerken om de hinder door die werken minimaal te houden. Het is belangrijk om de mensen van Zwijnaarde goed te informeren over de werken. Elke bewoner van Zwijnaarde kreeg enkele maanden geleden een informatiebrochure over de geplande werken in de bus. In de toekomst zullen bewoners bij elke nieuwe fase van de werken opnieuw de nodige informatie krijgen. De schepenen nodigde verder de aanwezigen uit om deel te nemen aan de klankbordgroep die in kader van die werken zal worden opgericht.

Tijdens het tweede gesprek ging het vooral over de komende tram. Een aantal bewoners uitte kritiek op die plannen, die volgens hen parkeerplaatsen zouden doen

verdwijnen. Ook de hoge verkeersdruk op de ovonde kwam aan bod. Schepen De Regge meldt dat aan AWW werd gevraagd om te bekijken welke bijkomende ingrepen aan de ovonde mogelijk zijn om er de doorstroming makkelijker te maken. Een aanwezige bewoner maakte hiervoor trouwens een voorstel over aan de mensen van AWW.

**Schepen Reynebeau** meldt dat er bezorgdheid was over de huisartsenwachtdiensten. Die zijn zo georganiseerd dat Zwijnaarde niet onder de Huisartsenvereniging Gent valt en inwoners van Zwijnaarde niet naar de huisartsenwachtposten in Gent kunnen gaan. Er was ook bezorgdheid over het feit dat er twee huisartsen in Zwijnaarde op korte termijn met pensioen zullen gaan. Dit wordt verder opgevolgd.

**Schepen Versnick** geeft mee dat men uitkijkt naar de realisatie van de seniorenflats en lokaal dienstencentrum van het OCMW. Voor sommigen is dat wel nog lang wachten. Verder blijkt ook dat men vreest voor een tekort aan lokalen tijdens de geplande bouwwerken.

**Schepen Balthazar** rapporteert dat er lang gepraat is over de geplande twee nieuwe fietsbruggen. Iemand had een alternatief voorstel. Verder ging het ook over bladhinder. Bomen en groen zijn belangrijk, maar als er ernstige hinder is, bekijkt de Stad die.

**Schepen Tapmaz** merkte op dat het gesprek vooral over verkeersveiligheid ging, en heeft vooral geluisterd naar de signalen en vragen uit Zwijnaarde.

**De burgemeester** merkte op dat beide groepen het enkel over verkeersveiligheid hadden. Het is blijikbaar aangenaam wonen in Zwijnaarde, want de algemene veiligheid stelt er geen probleem.

In beide groepen was men ongerust over de bereikbaarheid van Zwijnaarde indien de op- en afritten naar de R4 aan de Gestichtstraat en de Heerweg-Noord zouden worden afgesloten. Verder drong men er op aan om de R4 zo snel mogelijk door te trekken tussen Merelbeke en Zwijnaarde. De aanwezigen waren ervan overtuigd dat dat heel wat sluipverkeer uit Zwijnaarde zou halen.

Verder maakte men zich boos over fietsers die zonder lichten rijden. Ook de moeilijkheden bij de asverschuiving in de Rijvisschestraat en de vraag naar een dubbelrichtingsfietspad in de Zandvoordestraat werden besproken.

**Schepen Coddens** vulde aan dat verkeersveiligheid in schoolomgevingen ook in de gespreksgroepen bij hem aan bod gekomen is.

**Na de algemene terugkoppeling over de debatrondes, volgde als laatste onderdeel, de receptie. Tijdens die receptie bleven de burgemeester en schepenen een tijd aanwezig om te luisteren naar verdere vragen en aandachtspunten van bewoners.**