

Verslag MINARAAD 29 november 2023

Wanneer: van 19 uur tot 21 uur

Locatie: De Stroom, Franklin Rooseveltlaan 1, 9000 Gent

Aanwezig:

Philippe Carchon (vzw De Papegaay)

Verontschuldigd: An Fiers

Voorzitter: Adelheid Vanhille

Verslag: Lieve Mertens

zie ook kolom N in [het overzicht](#)

Volgende vergadering: woensdag 6 december - 19 uur - De Stroom

1. Filip Watteeuw

De vragen voorbereid op de Minaraad van 14 november werden doorgestuurd naar schepen Filip Watteeuw. Schepen Filip Watteeuw en An xxx zijn aanwezig. Vooraf kregen we door dat LEZ geen bevoegdheid is van de schepen.

VRAAG: Verkeer en flankerende maatregelen gemotoriseerd verkeer op de PAG-as - tram 1 zal ook door de straat rijden

Situatieschets door Josiane Tuytens (presentatie zie hier)

Enkele punten uit de toelichting:

- Het uitgangspunt dat er alleen bestemmingsverkeer zou mogen zijn is een belangrijk punt. Op de as is er veel doorgaand verkeer. Er zijn de metingen met Telraam bij daglicht. Als de metingen in de Annonciadenstraat vergeleken worden met die Rozemarijnstraat is er een verschil van 30%, dit is significant.
- Er kwamen minder uitbreidingen van P&R dan beloofd en die paar die verwezenlijkt zijn, zijn niet populair. Hoe kunnen we afraden dat mensen met de auto naar het centrum komen? B.v. in Utrecht: als je parkeert aan de rand, krijg je een OV ticket voor 5 personen om naar het centrum te gaan en terug.
- Elke wijziging in verkeersstroom brengt extra verkeer in een andere straat. Mensen rijden niet noodzakelijk de uitgestippelde omleiding. Mensen proberen of ze er niet op een andere manier geraken.

- Metingen door vrijwilligers via Straatvinken gedurende een uur in de maand mei bevestigen dat er veel verkeer is. Het verkeer is zo samengedrukt dat er bijna geen daluren meer zijn.
"De ene straat mag niet de dupe worden van rust voor de andere straat." We willen het niet verschuiven, we willen het weg.

Antwoord van Filip Watteeuw

Het circulatieplan is 6 jaar oud en heeft een en ander teweeggebracht. In grote lijnen heeft Josiane gelijk, maar ik wil er meer nuance in brengen. Op verschillende assen is het aantal fietsers verdubbeld vergeleken met 2016. Fietsverplaatsingen: van 22% naar 35%. Autobezit is gedaald van 1.2 per huishouden in 2015 naar 1.1 in 2018 naar 1.0 in 2020. 70% gaat op een duurzame manier naar school. Het circulatieplan is niet perfect. *Het grootste mankement zijn de ondergrondse parkings in het centrum van de stad.* Je moedigt mensen aan om met de auto te komen. Het aantal parkeerplaatsen in het centrum moet dus dalen.

We zetten in op het parkeren buiten de R40. Het aantal P&R plaatsen is niet in de voorziene mate gestegen. Het aantal was initieel zeer hoog gelegd. Net voor het invoeren van het circulatieplan was er wat nervositeit bij de coalitiepartners. Vandaar dat er veel zijn gepland. Ze worden weinig benut. De P&R Ledeberg wordt ondertussen wel goed benut. Het heeft tijd nodig (2 jaar) alvorens een P&R ingeburgerd raakt. Als we het verkeer naar het centrum willen terugdringen, moeten er minder parkeerplaatsen in het centrum zijn. Ook mensen uit de randgemeenten komen meer en meer met het OV of met de fiets naar het centrum.

Tussen 2015 en nu zijn er zo'n 8000 parkeerplaatsen geschrapt: van 43.000 tot 35.000. De laatste vier jaar zijn er 6.000 gezinnen die geen gratis bewonerskaart hebben aangevraagd.

De Rozemarijnstraat is inderdaad een probleem. Er is veel te veel verkeer. We zitten in de Rozemarijnstraat nu op de aantallen van de jaren negentig, terwijl dat elders is afgenomen sinds het circulatieplan.

De buurtbewoners zitten niet allemaal op dezelfde lijn. Zo lang we twee rijstroken hebben, zal de capaciteit ook gebruikt worden. Als je die versmalt naar een rijstrook, bouw je een weerstand in. Op de duur zal het verkeer afnemen. Niet alle buurtbewoners zien dit zitten.

Een ander aspect is parkeren. Voor het stadsbestuur is het geen evidentie om het aantal parkeerplaatsen te reduceren.

Een circulatieplan doorvoeren vraagt tijd. Mensen hebben tijd nodig om te wennen en zich aan te passen aan de nieuwe situatie. Op de kleine ring is het verkeer onmiddellijk na het invoeren van circulatieplan gestegen met 10 a 12 %, maar intussen is het terug gedaald naar het niveau van vóór het invoeren van het circulatieplan.

Het zal aan het volgende stadsbestuur zijn om dit probleem in de Rozemarijnstraat aan te pakken. Het is niet makkelijk. Voor iedere parkeerplaats die sneuvelt, moet strijd geleverd worden. Achteraf krijg je schouderklopjes, maar op voorhand komen vooral de tegenstanders naar de infovergaderingen om van zich te laten horen.

Aanvullende vragen en reacties:

Josiane: het zijn vooral de bovengrondse parkeerplaatsen die het probleem vormen voor de PAG.

Antwoord:

Je mag niet onderschatten wat een aantrekkingseffect een ondergrondse parking heeft. We moeten maken dat bovengronds parkeren ontmoedigd wordt, maar het is niet gemakkelijk. We hebben natuurlijk bewonersparkeerplaatsen nodig.

Vraag: weerstand inbouwen? We moeten het inkomend verkeer stremmen.

Antwoord:

Het is beide: inkomend en uitgaand.

Het duurt altijd minstens drie maanden voor men gewend is aan de nieuwe situatie.

Het nieuwe vervoersplan van De Lijn zal wel zorgen voor OV later op de dag. Dat kan misschien ook een effect hebben.

Op het vlak van fietsen is er ook het een en ander gebeurd. Soms is het nu al een probleem om je fiets gestald te krijgen. Het is niet eenvoudig om overal fietsstallingen aan te leggen. Soms kennen de mensen de alternatieven niet voldoende (b.v. onder de Stadshal...).

Vraag: fietsparkeerplaatsen in het ontwerp. Wordt er altijd rekening gehouden met b.v. toegankelijkheid?

Antwoord: Er zijn richtlijnen, waar we tijdens het ontwerp mee werken, ook rond toegankelijkheid, en ontharding. Minstens 15% ontharding bij heraanleg van een straat.

Bij elk participatiemoment voor de heraanleg van een straat krijgen we vragen rond het verplaatsen van de boom en het aantal parkeerplaatsen voor auto's. We mogen niet toegeven aan de vraag naar meer parkeerplaatsen. Auto's nemen 70 tot 80 % van de ruimte in in de straat.

Vraag: fietsgebruik en tramsporen

Antwoord: De Lijn moet zijn onderhoud goed doen. De Lijn doet nu een inhaalbeweging om de sporen te onderhouden. Stad Gent probeert te helpen met signalisatie: hier ga je de tramsporen best kruisen. We hebben ook fietslessen waarbij ook wordt ingezet op het kruisen van tramsporen. Het experiment met rubbers is geen succes gebleken. Er is nu een ander proefproject waarbij je wel in de sporen vast kan komen te zitten, maar niet valt.

Richtlijnen rond de breedte van de fietsstrook of de strook tussen tramsporen en voetpad zijn er. Bij nieuwe aanleg wordt hier mee rekening gehouden. Soms is er ook de ruimte niet. Sommige straten zijn zeer smal. Aan de tramhalte komt het perron zeer dicht bij de tramsporen, dat is nodig voor de toegankelijkheid van de tram. Dat valt niet te vermijden.

VRAAG: Openbaar vervoer - standpunt over De Lijn over de afstand tot een halte – Wat met de belbus? → hoe kan Stad Gent dit beïnvloeden

De Lijn heeft in de gegeven omstandigheden een mooie oefening gemaakt. De Vlaamse regering heeft een budgettaire rem gezet (budgetneutraliteit werd opgelegd). Gent krijgt meer vervoerskilometers en langere dienstverlening. De meeste haltes die geschrapt worden, zijn minder frequent gebruikte haltes. We mogen geen steen werpen naar De Lijn. De Vlaamse

regering moet echter meer budget voorzien. Minister Lydia Peeters heeft wel meer investeringsbudget voorzien, maar onvoldoende exploitatiebudget. Men heeft in de laatste tien à twintig jaar De Lijn gewurgd. Als we willen dat OV belangrijk is, moeten we het anders aanpakken. Momenteel is het OV enkel voor diegenen die geen alternatief hebben. Eigenlijk moet het OV er zijn voor iedereen.

Aanvullende vragen en reacties:

Vraag: wat kan Stad Gent doen?

Antwoord: Stad Gent betaalt jaarlijks al 3 miljoen aan De Lijn voor allerlei diensten. De shuttles voor de P&R zijn op budget van de stad. We moeten de druk hoog houden. Als er nu actiegroepen protesteren, moet Stad Gent die ondersteunen en hun stem zijn bij de minister. Zelf overnemen gaat niet. De shuttles worden nu afgeschaft en De Lijn gaat dat overnemen. Vanuit de Watersportbaan zal de frequentie toenemen.

Vraag: Lijn 6 valt weg en die heeft een goede verbinding met het administratief centrum.

Antwoord: Dat is een van de problemen. We gaan goed moeten kijken waar het mis loopt. Er komen aantrekkelijke lijnen bij, maar het is altijd ten koste van iets anders.

Men heeft op Vlaams niveau het OV afgebouwd. Het is de verdienste van minister Peeters dat het investeringsbudget gestegen is.

Door het circulatieplan is de efficiëntie van De Lijn gestegen (minder files) en we hebben daar meer ritten door gekregen. Meer passagiers (12%, maar we zouden naar 20% moeten gaan).

Vraag: de koerierdiensten kijken naar niets. Dubbel parkeren. Op de tramsporen stilstaan.

Antwoord: Dit heeft te maken met het verdienmodel. Dit moet toch op te lossen zijn.

Trambestuurders kunnen bekeuren, maar dat gebeurt niet genoeg. Idem voor de slecht geparkeerde wagens die de tram hinderen. Op dat moment moet je dan zeggen dat die parkeerplaats slecht is en moet verdwijnen.

VRAAG: Elektrische mobiliteit – laadinfrastructuur: visie van de stad waar de laadinfrastructuur moet komen

Het wagenpark zal in de komende jaren volop verder elektrificeren. Een uitdaging is dan ook het voorzien van de nodige openbare (snellaad)infrastructuur voor de eigen bewoners maar ook de gebruikers van het hogere wegennetwerk. Is er een overzichtsplan met de geplande en reeds gerealiseerde locaties voor openbare laadpalen en snellaadstations?

Hoe worden deze locaties geselecteerd? Is er enige vorm van coördinatie en evaluatie mbt deze locaties? Werd de technische haalbaarheid bekeken samen met Fluvius?

Wat zijn voor Stad Gent de criteria om al dan niet een omgevingsvergunning toe te kennen voor snellaadstations?

Antwoord: De elektrificatie van het wagenpark is goed voor de luchtkwaliteit, maar we gaan daar niet alle mobiliteitsproblemen mee oplossen.

Hoe gaan we om met de laadinfrastructuur? Met de laadpalen zijn we de parkeerplaatsen aan het vast zetten. We moeten meer naar bedrijfsparkings die semi-publiek zijn. De Vlaamse subsidie van 5.000 euro voor een elektrische wagen is absurd. Voortschrijdend inzicht. We moeten loskomen van die laadpalen op openbaar domein. Het was in het begin nodig om elektrisch rijden aan te moedigen, maar de uitbreidingen komen beter elders. We willen niet heel het openbaar domein vol zetten met laadpalen. We zijn ook voorstander van deelmobiliteit.

Vraag: elektriciteitsnetwerk Fluvius: wat met zonnepanelen die veel injecteren? Wat als er veel laadpalen zijn?

Antwoord: Fluvius kent de zwakke punten van het net in Gent. Op sommige plaatsen kunnen er geen laadpalen bijkomen. Fluvius werkt aan het netwerk om dat op te lossen.

Vraag: gratis parkeren als je laadt. Zo zijn er veel laadpaalklevers, voorbeelden van Nederlanders die 's morgens aankomen en er de hele dag blijven staan.

Het zijn niet alleen Nederlanders die dat ontdekt hebben.

VRAAG: Wegen en onderhoud: Wat is de visie op het onderhoud van de wegen in de randgemeenten? Wat met ontharding? Visie op straatbeeld & verlichting? Plaats voor de voetgangers? Toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers en kinderwagens?

Antwoord: Het budget voor wegenonderhoud is te laag. Bij het begin van de legislatuur was er budget omgerekend om elke weg om de 125 jaar te vernieuwen. Dit budget is verhoogd en begin 2020 was er budget om elke 70 jaar de wegen te vernieuwen. We moeten eigenlijk naar om de 50 jaar. Tijdens corona en de latere inflatie werden we geconfronteerd met hogere prijzen voor grondstoffen en de werkuren. Zo kan je veel minder doen met je budget. We zijn dat nu aan het rechte trekken. We moeten naar een stijging van het onderhoudsbudget. Streefdoel: 2% van de nieuwwaarde van de wegen moet je jaarlijks steken in onderhoud.

Minder investeringen in de deelgemeentes / randgemeentes? Dit werd onderzocht. De meeste deelgemeentes hebben niet te klagen. De enige deelgemeente die wat achter loopt, is Sint-Denijs-Westrem. We hebben de perceptie tegen, maar het is niet zo.

Straatverlichting

We hebben een tijd de lichten gedoofd. Hier kwam veel reactie op, vooral na een paar maanden, want het had blijkbaar ook te maken met het seizoen en/of mensen al dan niet veel buiten gingen. De Stad kreeg veel reacties vooral van vrouwen die zich niet veilig voelden. Er is nu een budget om de lampen te vervangen door LED. We hadden wel spaarlampen. Gent heeft lang gewacht met over te schakelen naar LED omdat we er minder bij te winnen hadden (al eerder was er fors geïnvesteerd in energiezuinige lampen). LED verlichting heeft bijkomend het voordeel dat je kan dimmen. Op fietsassen en rond groengebieden heb je niet altijd dezelfde lichtintensiteit nodig. Slimme verlichting is mogelijk.

Toegankelijkheid.

Fietspaden zijn over het algemeen zeer geschikt voor rolstoelgebruikers. In functie van de fiets hebben we veel hoogteverschillen weggewerkt. Probleem zijn nog altijd de voetpaden. Er staat van alles in de weg: verkeersborden, kasten van Fluvius... Een voetpad moet obstakelvrij zijn.

Terrassen nemen ook veel openbare ruimte in. In principe zou je 2 meter moeten hebben, maar dat wordt soms in vraag gesteld.

Er zijn ook straten waar straatbomen in de stoep werden aangeplant. Dit gebeurt niet meer, maar ze staan er wel. De wortels duwen de tegels omhoog. Moeilijke discussies.

In de Roodborstjesdreef hebben we met fijne dolomiet gewerkt. Dat werkt beter.

Kasseien? Er zijn veel slechte voorbeelden en we krijgen van dienst Onroerend Erfgoed niet altijd de goedkeuring om het anders aan te leggen. Soms mogen we afgeplatte kasseien nemen, maar dat is nog niet goed genoeg voor rolstoelgebruikers. Er zijn ook plaatsen waar we met stroken beton mogen werken tussen de kasseien.

Ontharding

20 % van het openbaar domein wordt onthard bij een heraanleg.

Als we nu heraanleggen in 2023, zijn de eerste schetsen al gemaakt in 2018. De verandering is bezig, maar het gaat langzaam. Het is een trage cyclus en er is een zekere inertie bij de diensten. Ze hebben hun manier van werken. Je moet met die mensen gaan discussiëren en hen overtuigen. Het duurt een paar jaar om ze te overtuigen. Mensen moeten voorbeelden zien uit het buitenland enz. Je mag ook niet onderschatten hoe moeilijk het is om parkeerplaatsen te schrappen.

Als we een integrale heraanleg plannen, geven we inspraak aan de bewoners.

Aanvullende reactie en antwoorden

Vraag: In welke mate heeft de Stad Gent iets te zeggen over wat een supermarkt doet met zijn parking?

Antwoord: Als er een omgevingsvergunning nodig is, vraagt Stad Gent om de 5 parkeerplaatsen een boom. Er zijn ook voorwaarden rond waterinfiltratie. Bij de heraanleg van de parking van de Carrefour in Sint-Denijs-Westrem was wellicht geen omgevingsvergunning nodig omdat het ging om het hernieuwen van asfalt.

Stad Gent heeft parkeerrichtlijnen: minstens... maximum (er zijn weinig gemeenten waar ze een maximum voorzien, maar Gent doet dat).

Met opmerkingen [1]: nog na te vragen of te checken

Vraag: grasdallen? Kan dat op openbaar domein?

Antwoord: Dat wordt weinig toegepast. Ofwel heb je een parkeerplaats die intensief gebruikt wordt en dan wordt de grond vast aangereden. Infiltratiegewijs is dat niet geweldig (fundering).

Als de parkeerplaats niet intensief gebruikt wordt, groeit er veel onkruid en klagen de omwonenden.

Grasdallen zijn ook geklasseerd als halfverhardingen.

Vraag: aantal parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen

Antwoord: Het aantal parkeerplaatsen kan dalen tot nul afhankelijk van de soort ontwikkeling. Maar er moet ook rekening gehouden worden met de RUP, daarin kunnen ook voorwaarden opgelegd worden van een minimaal aantal parkeerplaatsen. RUP heeft voorrang.

PS Voor de nieuwe Campus van de Artevelde hoge school aan Dampoort ligt het aantal minimum parkeerplaatsen niet vast in het RUP, nagevraagd op het infomoment op donderdag 30 november (meer info via [deze link](#)).

VRAAG: Circulatieplannen

Waarom de huidige problemen die er nu zijn bij het circulatieplan van het centrum vooraleer de plannen voor de randgemeenten op te starten?

Wat met de participatie bij wijzigingen e.a.?

Randgemeenten / wijkcirculatieplannen: enkel Zwijnaarde en Gentbrugge. Welke visie is er op de resterende?

Antwoord: Het vergt veel tijd om alle pijnpunten opgelost te krijgen. De gebieden rond het centrum wachten ook al lang op aanpassingen. Men probeert nu via rechtsprocedures alles op de lange baan te schuiven. Als we nu niet beginnen, wordt het nooit gerealiseerd. We voeren in, evalueren tussentijds en na een jaar evalueren we grondig. Dan aanpassen waar nodig.

De evaluatie gebeurt op basis van data: verkeersintensiteit, aantal ongelukken, aantal fietsers...Zijn er effectief problemen of niet?

Zwijnaarde: zou op 4 december ingaan, maar is nu uitgesteld wegens een rechtsprocedure. Vermoedelijk ergens in januari is er een uitspraak en dan kan het uitgevoerd worden.

We gaan gewoon verder met de verschillende circulatieplannen, we volgen de planning.

Aanvullende vraag en antwoord:

[Vraag: het circulatieplan is er nu toch heel wat jaren, wanneer worden de knips ingericht?](#)

Antwoord: Stad Gent had voorzien om na 5 à 10 jaar de heraanleg te doen. Heel vaak zijn de knips op plaatsen waar een integrale heraanleg gepland is. Wachten we daarop of spenderen we nu veel geld aan een tijdelijke oplossing? We kozen ervoor om de werken te koppelen aan een integrale heraanleg.

De eerste heraanleg is ondertussen in uitvoering.

VRAAG: De Miniraad had een nieuw model uitgerold met de bedoeling maximale participatie te garanderen. Hadden jullie weet van ons schillenmodel? Waarom werd hierop geen beroep gedaan?

Aanvullende verduidelijkingen Miniraad als klankbord? We kunnen signalen capteren. Deze gesprekken zijn belangrijk voor ons.

Vraag/opmerking: Het is onze frustratie dat we vroeger gevraagd werden om advies.

Gecoro is nog verplicht, dus die worden nog wel ingeschakeld. Waarom gebeurt het hier niet?

Antwoord: Het schillenmodel is ons bekend. Maar de link tussen het schillenmodel en de Miniraad minder.

We krijgen heel veel signalen van veel verschillende mensen en veel organisaties. We zien niet meteen hoe we het hadden moeten gebruiken.

We krijgen spontane adviezen van ouderenraad en adviezen rond toegankelijkheid.

Afsluitende vraag

Vraag: [Modal Shift](#). [Op vlak van fietsen scoren we goed, maar OV laat te wensen over. P&R was niet de grote sprong voorwaarts.](#)

Antwoord: Ik ben het niet eens met de conclusie. Nogal pessimistisch.

In 2014-15 hebben we doelstellingen geformuleerd die we overtroffen hebben.

- Gent heeft zwaar ingezet op fietsen omdat je daar het snelst resultaat mee kan halen.
- Door in te zetten op voetgangers kan je minder effect hebben. Intussen wordt wel meer ingezet op voetgangers. We verwachten daar een serieuze stijging (nu 10% van de verplaatsingen). Het gaat traag, maar het stijgt.
- Het aandeel van het autovervoer daalt; van 54% naar 35% van de verplaatsingen. Het autodelen is populair: momenteel doen 20.000 Gentenaren aan autodelen.
- Het OV, niet de bevoegdheid van de Stad, blijft zitten op een laag percentage. Het is pijnlijk dat er haltes zijn afgeschaft. Het is jammer dat je dat soort keuzes moet maken. Nu wordt er meer ingezet waar er meer passagiers zijn. Er is systematisch gekozen voor waar er meer mensen bediend worden. Het zal wel een impact hebben. Nu komen er frequentere en snellere verbindingen en ook tot 's avonds laat. We mogen niet verwachten dat het de grote sprong voorwaarts is. Als het al maar niet meer achteruit gaat. We willen ook liever een OV zoals in Hamburg. In Gent zou het OV naar 20% moeten gaan. Gilkinet heeft ervoor gezorgd dat er voor jaren meer budget is voor de NMBS. Hopelijk kan Vlaanderen dat doen voor De Lijn.

2. Varia

A/Herinnering om de [checklijst](#) in te vullen tegen ten laatste zondag 3 december. Ook de punten van Bos+ worden toegevoegd

B/ Omgevingsvergunningen met MER

1.Luminus: openbaar onderzoek loopt van 2 november tot 1 december

Bestaand park windmolens aan Kluizendok: 15 (in twee fases gebouwd)

Drie windmolens uit fase 1 worden vervangen door 4 windmolens

- locatie op bedrijvenpark zelf
- hogere productie
- zijn hoger
 - meer impact op slagschaduw → visualisatie op verschillende locaties op www.kluzendokwind.be

Milderende maatregelen:

- geluid: windturbines zullen tijdens de avond en de nacht stiller draaien,
- vleermuizen: specifiek stilstandregime toegepast op 2 windturbines om effecten op vleermuizen te voorkomen
- Slagschaduw: slagschaduwdetectiesysteem met automatische stilstandmodule
-

2.DELAVAL nv - openbaar onderzoek van 4 december 2023 tot en met 2 januari 2024
Industriepark-Drongen 10 - nummer OMV_2023004486 - het verder exploiteren en veranderen van een bedrijf voor de productie van detergents en hygiëneproducten
Informatievergadering op 11 december om 19.30 uur - digitaal

Bijlage

Schepen Filip Watteeuw heeft volgende bevoegdheden:

- mobiliteitsbeleid, parkeerbeleid en verkeersplanning, taxidiensten;
- inname openbare weg en tijdelijke inname van de openbare weg;
- stedelijke wegen, bruggen en (onbevaarbare) waterlopen;
- lichtplan;
- 3D GIS;
- buurtwegen, rooilijnen;
- architectuurbeleid, stadsbouwmeester;
- stedenbouw, omgevingsvergunningen;
- bescherming van monumenten en stadsgezichten en van niet-wettelijk beschermde merkwaardige gebouwen, beheer over stadsmonumenten, stadsarcheologie, Archief Gent;
- notarisinlichtingen