



GR20161020 AP8. Interpellatie van raadslid Kurt Van Den Driessche aan de schepen van openbare werken en de schepen van mobiliteit m.b.t. de heraanleg van de Dreefstraat, Pollarestraat en Pollarebaan

Volgende motivering wordt door de heer Kurt Van Den Driessche in zijn interpellatie vermeld:

"Motivatie:

Zowel de Dreefstraat, Weggevoerdenstraat, Pollarebaan als Pollarestraat zullen binnen afzienbare tijd worden heraangelegd. Deels wegens noodzakelijke vervanging van rioleringen.

Op zich hebben wij daar niets op tegen, maar...

Toelichting:

Wat de inspraak van derden betreft is er ons inziens alvast nog marge tot verbetering. Zo werden op de Gecoro van 15 september die wegeniswerken slechts oppervlakkig behandeld omdat de leden de plannen niet vooraf hadden kunnen inzien. Veel advies was er over de Dreefstraat ook niet meer te geven want die werken stonden op de gemeenteraad de week nadien al geagendeerd. Het advies van de Gecoro kwam dus te laat en eigenlijk was het beter geweest dat dossier uit te stellen tot het ontwerp 'af' was. Uiteindelijk heeft één opmerking het gehaald toen de opmerking die ik tijdens de Gecoro had gemaakt door collega Vermassen via een amendement werd goedgekeurd. Dit was echter een pleister op een houten been. In de daarop volgende Gecoro werd het dossier ten gronde besproken en was er blijkbaar consensus over het feit dat de stad keuzes moet durven maken. Een beetje van alles voorzien is geen voorbeeld van goed bestuur. En als de plannen worden uitgevoerd zoals goedgekeurd, dan zal in de praktijk blijken dat er zich ernstige problemen stellen. Met enige verbazing bleek er een begin van draagvlak te zijn voor mijn idee om de Dreefstraat één richting te maken (richting Koepoort) en door de richting in de Stationsstraat om te keren kan dan een lus ontstaan in het centrum van Ninove... Dergelijke ingreep zou trouwens op meerdere vlakken een positieve invloed hebben.

Een gelijkaardig scenario nu met de heraanleg van de Pollarestraat. Vorige donderdag op de Gecoro, vandaag op de gemeenteraad. Wat gaan we doen met dat advies dat mogelijk zelfs nog niet uitgeschreven is?

Vragen:

- Hoe valt deze werkwijze te rijmen met het belang dat deze meerderheid beweert te hechten aan inspraak, in deze van een adviesraad?
- Waarom werd de gemeenteraad niet eerder betrokken in de opmaak van deze toch wel ingrijpende werken?

Voorstel van beslissing:

De gemeenteraad beslist:

- Punt 24 van de gemeenteraad van 22 september 2016, met name de goedkeuring van de renovatie van de Weggevoerdenstraat en de Dreefstraat, wordt ingetrokken.
- Het CBS wordt de opdracht gegeven om na te gaan in hoeverre de herinrichting van de Dreefstraat als enkele richtingstraat, in combinatie met het omkeren van de richting in de Stationsstraat, een oplossing kan bieden voor de doorstroming in de binnenstad.

Amendementen bij punt 25:

Het ontwerp wordt aangepast op volgende punten:

- De boordsteen op het einde van de Kaatsweg wordt opgeschoven richting sporthal om aan de weggebruiker duidelijk te maken dat het jaagpad hoofdzakelijk is bestemd voor de zwakke weggebruiker.

De bufferzone langsheen de Kaatsweg wordt niet rechthoekig, maar organisch uitgevoerd teneinde beter aan te sluiten bij de architectuur van het stadspark en met de bedoeling.

- een maximaal aantal waardevolle en bestaande bomen ter hoogte van de huidige inplanting, te kunnen vrijwaren van kappen.
- Langsheen de Kaatsweg, aan de zijde van het stadspark, wordt een strook grasdallen voorzien zodat bij evenementen ook in de berm kan worden geparkeerd zonder schade te veroorzaken aan berm of voertuigen.
- Er worden geen overrijdbare boordstenen voorzien als afscheiding tussen de weg en/of parkeervakken en het voetpad om parkeren op het voetpad te ontmoedigen. De boordstenen langs de voetpaden worden uitgevoerd als hoge boordstenen, uitgezonderd aan oversteekplaatsen voor voetgangers en ter hoogte van inritten van woningen. Daar worden zwak hellende boordstenen gebruikt (type geschikt voor rolstoelgebruikers). De voetpaden worden vlak uitgevoerd.
- Alle straten met enkele richting worden met dezelfde breedte van 2,7m uitgevoerd. Straten met enkele richting worden ter hoogte van schuin parkeren plaatselijk verbreed tot 3,5m om het in en uitrijden te vereenvoudigen. Aan die zijde van de weg wordt een parkeerverbod ingevoerd. Straten met dubbele richting worden 5,4m breed uitgevoerd.
- Langsheen alle straten zal aan minimaal één zijde een voetpad worden voorzien met een breedte van 1,5m. Aan de overzijde bedraagt de breedte van het voetpad minimaal 1m.
- Om de parkeerdruk te verlichten zal de resterende ruimte van het openbaar domein optimaal worden ingericht met parkeervakken, met bij voorkeur dwars parkeren, zoniet schuin parkeren of in laatste instantie langs parkeren.
- De eerste drie schuine parkeerplaatsen ter hoogte van het kruispunt met de Albertlaan worden vervangen door groenaanplanting.
- De tweede en derde zone voor langs parkeren komende van de Brusselstraat wordt aan de rechter zijde van de rijweg voorzien i.p.v. aan de linker zijde, hetgeen enerzijds voor een asverschuiving zal zorgen die de snelheid helpt remmen en anderzijds een meer logische wijze van parkeren beoogt.

