



Overlegplatform Zwijnaarde 4/2/2020

Peter is de moderator voor deze vergadering.

Hij opent de vergadering om 20u. Hij heet de aanwezigen welkom en stelt de gastsprekers voor.

Op de agenda staan volgende punten :

1. Goedkeuring vorig verslag (10/12/2019)
2. Aandachtspunten en voorstellen voor het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde. Afrondende oefening met Lieven Symons (GMF). Toelichting en bespreking.
3. Windturbines Gent-Zuid, waarvan 1 gepland op het Eiland. Impact op omwonenden en natuur. Door Wim Allegaert van het Burgerplatform Windturbines Gent Zuid

1. Goedkeuring verslag OPZw vergadering van 12/12/019.

Geen opmerkingen. Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Wijkmobiliteitsplan – inleiding – gesprekstafels – gedachtenwisseling

a) Wijkregisseur Ann Manhaeve geeft een toelichting bij de opmaak van het wijkplan

Presentatie: klik [hier](#).

Het wijkplan Zwijnaarde omvat zowel een wijkmobiliteitsplan als een wijkstructuurschets. Het wijkmobiliteitsplan zal uit concrete maatregelen bestaan, de wijkstructuurschets biedt een kader voor toekomstige ontwikkelingen.

Het plan bestrijkt het grondgebied Zwijnaarde en 2 aanpalende woonwijken (op grondgebied St-Denijs-Westrem): het Pleispark en de Schilderswijk, die ten oosten van de Kortrijksesteenweg liggen.

Ann legt de opeenvolgende stappen uit en wijst op kansen voor participatie:

- o **november 2019 – april 2020** = verzamelen van input d.m.v. meerdere participatietrajecten, ook gericht op specifieke doelgroepen (o.a. senioren / kinderen / handelaars / ...) en via diverse kanalen (gesprekken, brochure, wijkmarkt 31 maart, mails, online participatieplatform, stickerborder, enz..)
- o **maart – april 2020** = oprichting wijkpanel voor wijkstructuurschets
- o **2^e helft 2020** = opmaak scenario's door stad Gent en participatie door wijkpanel
- o **begin 2021** = bespreking scenario's op 2^e wijkmarkt
- o **voorjaar 2021** = stad Gent bepaalt definitief scenario + informatievergadering

b) Peter geeft toelichting bij: hoe past de oefening met het GentsMilieuFront (GMF) in de opmaak van het wijkplan?

Presentatie: klik [hier](#).

Het Overlegplatform Zwijnaarde heeft de traditie om volwaardig te participeren op basis van dossierkennis. Vermits de buurtbewoners geen ervaring en geen expertise hebben in het opstellen van wijkplannen, proberen wij – los van de stad Gent – informatie en kennis te vergaren. Het GMF laat buurtcomités inspiratie opdoen onder begeleiding van een stedenbouwkundige. Dit is Lieven Symons, die deze oefening eerder heeft gedaan in de

Dampoortwijk. Wij zijn ingegaan op het aanbod van het GMF. In Zwijnaarde loopt de oefening van 27 augustus 2019 tot 31 maart 2020.

Het is een denkoefening of een generale repetitie, onder een deskundige leiding, met de bedoeling om ons goed voor te bereiden op het echte overleg met de stad Gent.

Het was precies de intentie om buurtbewoners te prikkelen met concrete voorstellen. Iedereen werd tijdens vorige vergaderingen uitgenodigd om te reageren op de plannen en schetsen. Velen hebben daarna nog nagedacht en hebben er met anderen over gesproken, zo een mening gevormd of hun mening gewijzigd en sommigen hebben – alleen of in groep – tegenvoorstellen gemaald. De respons is groot en het opzet is geslaagd om velen actief te betrekken bij het verzamelen van voorstellen voor het wijkplan.

Peter wijst erop dat wij in onze verwachtingen moeten rekening houden met de reikwijdte en de beperkingen van dit wijkmobiliteitsplan:

- o de stad Gent heeft geen (extra) budget voorzien voor de heraanleg van straten – maar als een straat wel moet heraangelegd worden, zal dit wel volgens dit plan gebeuren (in de voorbije legislatuur werden 4 straten volledig heraangelegd in Zwijnaarde),
- o het is beperkt tot Zwijnaarde en 2 extra woonwijken – d.w.z. geen ingrepen op grondgebied De Pinte en Merelbeke,
- o geen werken en circulatiemaatregelen m.b.t. snel-, ring- en gewestwegen (E17, E40, R4, N60/Ovonde, Tramstraat / A. della Faillelaan), waarvoor het Vlaams Gewest bevoegd is.

De concrete maatregelen van het wijkmobiliteitsplan zullen bestaan uit aanvullende reglementen van politie op het wegverkeer (= plaatsen verkeersborden), maatregelen m.b.t. éénrichtingsverkeer (grote of kleine lussen), knips, verkeersremmers (versmallingen, plateaus, enz..), schoolstraten, fietsstraten (verf op de grond), enz..

Op de vraag of voorstellen m.b.t. gewestwegen aan de stad Gent kunnen overgemaakt worden, antwoordt Peter positief. De stad kan voorstellen meenemen naar het overleg met het gewest. Wat er daarna mee wordt gedaan, valt echter buiten de bevoegdheden van de stad. De eindverantwoordelijkheid voor gewestwegen ligt op het Vlaamse niveau.

Tot slot vertelt Peter wat er wordt gedaan met het resultaat van deze oefening:

1. alle werkdocumenten zijn beschikbaar op de website toekomstzwijnaarde.be
2. een overzicht zal getoond worden op de wijkmarkt van 31 maart - opnieuw de bedoeling om te inspireren, prikkelen, aanzetten tot denken, bespreken en (tegen)voorstellen formuleren.

Het resultaat zal niet voorgesteld worden al 'het voorstel van het Overlegplatform Zwijnaarde' aan de stad Gent.

c) Stedenbouwkundige Lieven Symons van GMF begeleidt de afsluitende oefening om de leefbaarheid in Zwijnaarde te verzoenen met de bereikbaarheid.

De presentatie vind je [hier](#).

Lieven Symons verwijst naar de oefening van 10/12/2019. Hij is tevreden dat de belangstelling groot en is gecharmeerd door de reacties en voorstellen, die daarna werden ingediend.

Wat het éénrichtingsverkeer betreft, herhaalt Lieven:

- a) de basis (de breedte van de weg) biedt veel potenties
- b) de omrijweg moet in verhouding zijn
- c) uitzonderingen op éénrichtingsverkeer zijn mogelijk (dubbele richting of knips)
- d) optimalisatie in functie van het bewonersverkeer

Er zijn dus varianten mogelijk op het eerdere voorstel van 10/12/2019: kleine lussen, alles tegengesteld, knippen, enz..

Bekijk ook de volumes (op basis van verkeerstellingen en Telraam). Zwijnaarde telt 3.600 gezinnen. Op basis van gemiddelden berekend, leidt dit tot 2.520 vervoersbewegingen per dag. Een hoger volume door alle woonstraten samen, wijst op sluipverkeer.

Door een ingreep in een centrale straat, volgt een impact er rond.


Hou rekening met andere functies dan wonen (handel, zorg, tewerkstelling, enz.) en de bereikbaarheid.





Bekijk de toestand van fiets- en voetpaden. Meer straten op maat van fietsers en voetgangers. Besteed aandacht aan gemengde straten. Ook plaats voor ontmoeten op straat.

Er is veel vergrijzing in Zwijnaarde, maar op wat langere termijn komt er een jongere generatie wonen. Hou rekening met senioren en jongeren.

Beperkte ingrepen zijn op korte termijn mogelijk. Later volgt dan een definitieve heraanleg.

Voor 4 types straten toont Lieven de uitgangspunten en de mogelijkheden voor snelle en definitieve ingrepen:

Type straat	Snelle ingreep	Definitieve ingreep
<p>1) gemengde fietsstraat (voorbeeld: Zandvoordestraat)</p> <ul style="list-style-type: none">- fietser centraal op de straatparkeren duidelijk afgebakendvergroenen + ontmoetingsplekken		
<p>2) gemengde woonstraat (voorbeeld: Hekers)</p> <ul style="list-style-type: none">- weg versmallen in functie van snelheid- versmallen in functie van oversteekbaarheid- de groenste wijk van Gent		

Type straat	Snelle ingreep	Definitieve ingreep
<p>3) vrijliggend fietspad (voorbeeld: Eedstraat-Hutsepotstraat voor De Ghellinck)</p> <ul style="list-style-type: none"> - fietspad sluit aan op Parkbos - gescheiden fietspad - lokaal en recreatief fietspad 		
<p>4) dorpsstraat (voorbeeld: Hutsepotstraat)</p> <ul style="list-style-type: none"> - veilige schoolomgeving - ouders en kinderen krijgen plaats - autoverkeer is te gast 		

De schetsen en grondplannen zijn in groot formaat op 4 gesprekstafels gelegd. De aanwezigen verdelen zich over deze tafels en geven commentaar door op rode en groene stickers te vermelden wat niet goed en wel goed is. Ook opmerkingen inzake de haalbaarheid en eventueel tegenvoorstellen kunnen geformuleerd worden. De gemaakte opmerkingen worden hieronder opgelijst:

Algemene opmerkingen:

- Een snelheidsbeperking naar 50 en 30 km/u is een betere en goedkopere oplossing dan de herinrichting van deze straten.
- Vrachtwagens uit woonwijken (bv Domo): vrachtwagens enkel toelaten op hoofdwegen en primaire wegen. Oplossen met verkeersbord verboden voor meer dan 3,5 ton.

Ivm de 'gemengde woonstraat' (voorbeeld Hekers):

- versmalling is positief, is vooral belangrijk ter hoogte van de zebrapaden
- ontharding is positief
- creëert ruimte en groen
- voorstel: asverschuiving ikv oversteekbaarheid (zeker bij eenrichtingsverkeer)
- aandacht voor goede aanleg om risico op verzakkingen en degradatie van de weg te vermijden(cfr Heusden)

Ivm 'vrijliggend fietspad' (voorbeeld: Eedstraat-Hutsepotstraat voor De Ghellinck)

- eenrichtingsverkeer voor auto's en een afgescheiden tweerichtingsfietspad ernaast is goed idee
- Misschien kan er een looppiste naast het fietspad worden aangelegd?
- Het is positief dat fietsers veilig afgescheiden van de auto's rijden
- Zorg dat het fietspad comfortabel is. De betonstroken langs de Hutsepotstraat zijn dat bvb niet.
- Tweerichtingsverkeer voor auto's in de Eedstraat behouden en opnieuw 50 of 40 km/u toelaten.
- Als het tweerichtingsfietspad aan de noordkant van de Hutsepotstraat zou liggen, zou dit betekenen dat kinderen die naar Don Bosco willen fietsen, de straat een extra keer moeten oversteken. Daartegenover staat dat er aan de zuidelijke kant meer inritten zijn.

Ivm de 'dorpstraat' (voorbeeld: Hutsepotstraat)

- Er wordt nog te snel gereden, ook in het weekend.
- Geen kasseien als fietsstraat aub.
- Eénrichtingsverkeer in Campusstraat en in het deel van de Hutsepotstraat voor de school.
- Geen 'sluipparkeerders' van Technologiepark in de Hutsepotstraat. Voorstellen: bewonerskaart? Max. 2 uur parkeren?
- Als de Hutsepotstraat volledig eenrichtingsverkeer wordt, zal dit veel last bezorgen aan de bewoners. Het voorstel van de 'ringweg' rond het centrum van Zwijnaarde zou betekenen dat we 5km moeten omrijden om naar de oprit van de E40 te rijden.
- Mogelijkheid om tijdens de schooluren de Hutsepotstraat af te sluiten ter hoogte van de Campusstraat en de Heerweg.
- Voorstel: zebrapad over Hutsepotstraat zodat men veilig van Halfbunder naar de sporthal kan stappen.
- Meer groen rond de scholen is positief

- De 'ringweg' rond het dorpscentrum zou ook zwaar verkeer doen omrijden. Dat moeten we vermijden. We moeten onnodig zwaar verkeer mijden.

Ivm de 'gemengde fietsstraat' (voorbeeld: Zandvoordestraat):

- Vraag om bij heraanleg rekening te houden met de bewoning. In de Zandvoordestraat liggen veel aaneensluitende rijwoningen. Die bewoners hebben een parkeerplaats op straat nodig. Andere woningen hebben voldoende eigen parkeerruimte. Daar is een groenere invulling van de straat wel mogelijk.
- Het is goed dat een aparte zone voor fietspad en trottoir wordt voorzien.
- Een gemengde fietsstraat is OK, maar niet in combinatie met een verbod voor auto's om via de Hutsepotstraat naar de N60 te rijden.
- Eenrichtingsverkeer voor wagens is positief. Dat biedt duidelijkheid voor fietsers.
- Ivm de suggestie om op korte termijn te werken met het invoeren van een fietsstraat (zonder heraanleg):
 - o Een fietsstraat is geen goed idee.
 - o Men vraagt zich af of dit dan een eenrichtingsstraat wordt, zoals wordt voorgesteld door de 'ringweg' rond het centrum. Is de combinatie van een fietsstraat en eenrichtingsverkeer haalbaar?
 - o Kan het bestaande fietspad in de Zandvoordestraat tweerichtingsverkeer toelaten?
 - o Een fietsstraat is duidelijk voor iedereen, dat is goed. Het hoeft echter geen fietsstraat te zijn, als het maar duidelijk is wie waar plaats krijgt om te rijden/stappen.

3. Windturbines Gent-Zuid

Wim Allegaert van het Burgerplatform Windturbines Gent Zuid geeft uitleg bij de impact op de omwonenden en de natuur van 3 geplande windturbines in zuiden van Gent.

De kerngroep van het burgerplatform telt 15 leden uit Merelbeke, Zwijnaarde en Gentbrugge. Het Burgerplatform is voorstanders van alle vormen van hernieuwbare energie, op aanvaardbare afstand van woningen, met behoud van een goede gezondheid voor de omwonenden, en zonder impact op de natuur.

Inhoud van de uiteenzetting

- waar komen er (3) windturbines
- toelichting slagschaduw & geluid
- toelichting natuurimpact
- vragen & volgende stappen

De omgevingsvergunningen voor de 3 windturbines worden apart gevraagd. Eén aanvraag werd ingediend, maar is nog niet in openbaar onderzoek gegaan. Het gaat over de windturbine op de site van Amcor Flexibles Gent, ten oosten van de Ghelamco Arena. De grootste van de 3 turbines, met een tiphoogte van 200 m. en 4 MW vermogen, is gepland op het Eiland in Zwijnaarde. Het bureau '3E' bereidt de vergunningsaanvraag voor.

De PowerPoint presentatie is gevoegd bij het verslag.

Een grote bezorgdheid is het geluid in de lagere frequenties (de lage tonen zoals bassen).

De laatste 10 jaar is de wetgeving niet meer gewijzigd hoewel er intussen meer studies en inzichten over de negatieve impact zijn. Sommige landen (o.a. Duitsland) hebben hun wetgeving aangepast, maar in Vlaanderen wordt daartoe nog geen initiatief genomen.

In Merelbeke Flora zullen 7.000 inwoners de nadelen van de windturbines ervaren.

Vermits de Scheldevallei een doortrekgebied is, wordt gevreesd voor vogelslachtoffers. Het vogelopvangcentrum (VOC) aan de Liedermeersweg in Merelbeke bevindt zich op 350 m.

De stad Gent is voorstander van de windturbines in onze omgeving. De gemeente Merelbeke is er tegen. De antwoorden van de projectontwikkelaars zijn beperkt tot de verbintenis dat de huidige reglementering zal gerespecteerd worden.

Wim Allegaert wijst erop dat bezwaren best zo snel mogelijk worden geformuleerd. Het openbaar onderzoek duurt slechts één maand en daarna kunnen geen bezwaarschriften meer ingediend worden.

Volgende vragen worden uit het publiek gesteld, waarop Wim Allegaert antwoordt:

Vraag: Waarom moet dat een turbine van 200 meter hoog zijn ?

Antwoord: Er wordt geplaatst volgens het principe 'Als we ze mogen zetten, dan zo hoog mogelijk'

Vraag: Moet de hoogte van de opgehoogde grond worden bijgeteld bij de grootte van de windturbine ?

Antwoord: Ja. Er wordt gemeten vanuit de basis naar de tip bij hoogste stand van de wieken.

Vraag: Cumuleert het geluid van de windmolen met dat van de E17 ?

Antwoord: Het geluid van de E17 is niet hetzelfde geluid als van de windmolen.

Vraag: Weerkaatsen de geluiden in huis ?

Antwoord: Een gezin uit Puurs, dat op 500 m. van een windmolen woont, kan 60 nachten per jaar niet slapen. Of het geluid zich via de lucht of via de grond verplaatst tot in de woning, is niet gekend.

Vraag: Als een windturbine in een corridor staat met weinig wind en de wieken bovendien vaak moet worden stilgelegd (omwille van normen voor slagschaduw en geluid of ter bescherming van trekvogels en vleermuizen), zijn de lasten voor de omgeving dan wel in verhouding met de hoeveelheid schone energie, die er kan geproduceerd worden?

Antwoord: Een windturbine produceert gemiddeld 16% van de tijd stroom. Omwille van de groene stroomcertificaten is dit voor installateurs en producenten toch rendabel.

Wim Allegaert: Een windturbine heeft wel degelijk een visuele impact. Vergelijk het met een televisie, die op de achtergrond speelt terwijl je met iemand een gesprek wil voeren. De bewegende wieken trekken de aandacht, ook onbewust.

Wim Allegaert: Schepen Tine Heyse van Stad Gent kon geen garantie geven dat het bij 3 windmolens zou blijven.

Vraag: Hoe zit het met de helikopters van UZ ?

Antwoord: Die kunnen inderdaad gehinderd worden als op dat ogenblik de wieken draaien.

Bijlage: PowerPoint presentatie.