



## Verslag Overlegplatform van 26/6/2018

### Agenda:

1. Goedkeuring vorig verslag
2. Ideeën voor de toekomst van de E17 in Zwijnaarde
  - 2.1. Inleiding door Peter Provenier
  - 2.2. Film over intunneling E17 door D. Coopman
  - 2.3. Maquette Viadukaduk: toelichting en bespreking
3. Invoering van zone 30 in Zwijnaarde: toelichting van de plannen door het Mobiliteitsbedrijf Stad Gent en vragenronde
4. Varia

#### 1. **Goedkeuring vorig verslag**

Het verslag is goedgekeurd zonder opmerkingen.

#### 2. **Ideeën voor de toekomst van de E17 in Zwijnaarde**

##### **2.1. Inleiding door Peter Provenier**

Zie presentatie

([http://docs.wixstatic.com/ugd/560a5a\\_12bcda9d68d748f5a206ac427f429270.pdf](http://docs.wixstatic.com/ugd/560a5a_12bcda9d68d748f5a206ac427f429270.pdf)).

De structuurvisie 2030 'Ruimte voor Gent' werd definitief vastgelegd door de gemeenteraad van mei 2018. Vanuit Zwijnaarde werd een bezwaarschrift ingediend tegen het ontwerp voor deze structuurvisie (oktober 2017). De tekst van het bezwaarschrift is te vinden op [www.toekomstzwijnaarde.be](http://www.toekomstzwijnaarde.be). Samen met het bezwaarschrift werden ook 3 voorstellen ingediend.

Ook anderen dienden bezwaren in. De gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (GECORO) heeft alle bezwaren besproken en dit verwerkt in een advies. De GECORO heeft op quasi alle bezwaren van Zwijnaarde positief gereageerd. Het belangrijkste voorstel van de GECORO voor Zwijnaarde betreft de opmaak van een structuurschets. Mobiliteit zal een belangrijke insteek vormen voor deze structuurschets. Wat betreft de mobiliteitsproblematiek, werd ondertussen een Mobiliteitscoördinatiecentrum opgericht voor de zuidelijke mozaïek. In een dergelijke structuurschets kunnen onder meer onderstaande zaken worden opgenomen:

- meer/ betere sociale (ontmoetings-)ruimtes
- nabijheid voorzieningen
- duurzamer (o.a. mobiliteit, energieverbruik, ..)
- gezonder (o.a. luchtkwaliteit)
- verdichten & ontharden (klimaatadaptatie)
- ...

Als gevolg van de bezwaren van het OPZw werd Zwijnaarde in meerdere hoofdstukken opgenomen in de structuurvisie (bv onderzoek van de leefbaarheid van wijken waar grote verkeersaders passeren, het Overlegplatform Zwijnaarde wordt aangehaald als voorbeeld van burgerparticipatie ...).

Daarnaast werd een resolutie goedgekeurd door het Vlaamse Parlement. Via die resolutie vraagt Vlaanderen onder meer om zo snel mogelijk een studie op te starten over de

maatschappelijke kosten en baten van de verschillende scenario's van de vervanging van het E17-viaduct in Gentbrugge-Ledeberg. De Vlaamse en federale verkiezingen van volgend jaar vormen een opportuniteit om de vragen en voorstellen vanuit Zwijnaarde over de E17 op de agenda te plaatsen.

## **2.2. Film over intunneling E17 door D. Coopman**

Zie <https://vimeo.com/243364659>.

## **2.3. Maquette Viadukaduk: toelichting en bespreking**

De voorzitter van de bewonersgroep Viadukaduk uit Gentbrugge en Ledeborg, benadrukt dat Viadukaduk vooral oplossingen wil zoeken voor de leefbaarheid van de straten rond de viaduct van de E17 in Gentbrugge en Ledeborg.

Viadukaduk heeft 2 doelstellingen:

- Op korte termijn: De geplande renovatie in 2021-2022 zou ervoor moeten zorgen dat de geluidsoverlast wordt beperkt
- Op langere termijn: de ondertunneling van de E17.

Viadukaduk probeert zoveel mogelijk te lobbyen bij allerlei beleidsniveaus en partners te zoeken om samen aan hun doelstellingen te werken. In het Vlaamse parlement werd een resolutie gestemd (zie ook de presentatie van Peter Provenier). Die is jammer genoeg redelijk vaag.

Viadukaduk lichtte toe hoe zij de maquette gebruiken. Dit is een 'speelmaquette' die door de Stad Gent werd gemaakt nav de opmaak van de structuurvisie 2030. Viadukaduk gebruikt die maquette om workshops te organiseren met geïnteresseerden om op die manier ideeën te verzamelen over de mogelijkheden die de zone rond de E17 kan bieden als de E17 zou verdwijnen. Hiermee hoopt Viadukaduk ook bewustzijn te creëren bij de bevolking voor deze mogelijkheden en het draagvlak voor een alternatief voor de viaduct van de E17 te vergroten.

Niet alleen de E17, maar ook de E40 en de R4 zorgen voor verkeersoverlast in Gent en omgeving. Daarom wil Viadukaduk werken aan de vorming van een coalitie met andere bewonersgroepen (zoals het Overlegplatform Zwijnaarde) en met de buurgemeenten. De Stadsbouwmeester van Gent heeft onlangs gereageerd op deze problematiek door te stellen dat het volgens hem geen goed idee is om de E17 te ondertunnelen. Volgens Viadukaduk is het noodzakelijk om alle mogelijke scenario's te onderzoeken, en daarbij ook na te gaan of de overlast zou verplaatst worden.

Volgens dhr Coopman is ondertunneling noodzakelijk, omwille van volgende redenen:

- Verplaatsen van het verkeer dat nu over de E17 rijdt naar de R4 zou grote kosten met zich meebrengen omwille van onteigeningen en omdat er geen inkomsten kunnen worden gegenereerd.
- Ook zou de overlast worden verplaatst van de buurten rond de E17 naar de buurten rond de R4, waardoor de leefbaarheid van andere burgers in het gedrang zou komen. Dat kan niet de bedoeling zijn.
- Ondertunneling laat ook toe om een grotere laag aarde op het 'tunneldak' te laten liggen, waardoor landbouwgrond kan worden behouden.

Viadukaduk vraagt aan de Vlaamse Overheid om alle voorstellen te verzamelen en te onderzoeken en zich niet vast te pinnen op één scenario. Aan bewonersgroepen uit het Gentse en aan de buurgemeenten vraagt Viadukaduk om samen te werken, zodat men op lange termijn naar een oplossing kan werken.

Sommige politieke partijen hebben dit probleem ook al op de agenda geplaatst, bv in hun verkiezingsprogramma voor de gemeenteraadsverkiezingen. Men stelt voor om ook met deze politici het gesprek aan te gaan.

Wat kan het OPZw doen? Wat zijn de eerstvolgende deadlines waarop we ons zouden moeten richten?

- Het OPZw kan de alliantie rond de E17 mee vorm geven en zoveel als mogelijk aandacht vragen voor deze problematiek. Om het draagvlak te vergroten kan het interessant zijn om een concreet voorstel uit te werken, de bewonersgroepen uit Antwerpen (Ringland, Ademloos ...) en/of de bouwmeester uit te nodigen om hierover het gesprek aan te gaan ... Voorlopig heeft het OPZw hierover nog geen contact heeft met bewonersgroepen uit de buurgemeenten.
- De Vlaamse verkiezingen van 2019 vormen een belangrijk moment. Het OPZw kan hierbij mee lobbyen om de problematiek van de snelwegen in Gent in het volgende Vlaamse bestuursakkoord op te nemen.
- Het OPZw kan (mee)werken aan de opmaak van een structuurschets voor Zwijnaarde. In Wondelgem heeft men al gewerkt rond een structuurschets voor de wijk. De structuurschets voor Zwijnaarde kan er komen in de volgende legislatuur. Dat geeft Zwijnaarde tijd om enkele voorstellen uit te werken. Het OPZw zou hiervoor info willen verzamelen: hoe heeft men dit aangepakt in Wondelgem, wat kunnen we leren uit de film 'Plannen voor Plaats'? ... Als die structuurschets voor Zwijnaarde er is, zal de stad zich hierop richten om Zwijnaarde vorm te geven.
- Na de renovatie van 2021-22 zou de viaduct nog ongeveer 25 jaar kunnen meegaan. Dit geeft wat tijd om na te denken over alternatieven. Dhr Coopman stelt dat het ondertunnelen van snelwegen in steden op andere plekken snel is gegaan, en dat het niet noodzakelijk is om nog 25 jaar te wachten ... We mogen niet vergeten dat de bewonersgroepen uit Antwerpen heel hard hebben moeten vechten om de overkapping te verkrijgen ... Ook het sterke economische belang kan gebruikt worden als argument om dit dossier te versnellen en/of in de gewenste richting te sturen.

Enkele vragen ivm ondertunneling:

- Men vraagt zich af of een tunnel met 2 x 3 rijstroken breed genoeg is voor een toekomstbestendig vervoer. Dhr Coopman antwoordt hierop dat men de tunnel ook breder kan aanleggen of later een tweede koker kan bouwen. Volgens hem kunnen de maatregelen die men tegenwoordig neemt om autoverkeer af te raden en nieuwe technologie het autoverkeer doen dalen, waardoor er in de toekomst misschien minder auto's zullen rijden.
- Iemand hoorde dat er overlast (stank) optreedt in de zone rond de afzuigplekken in Spanje en dat het duur is om die filters te onderhouden. Men zou om de 250 m een filter moeten voorzien. Dhr Coopman benadrukt dat het systeem om de lucht af te zuigen in Spanje niet performant is en dat het ondertunnelingsproject in Spanje geen inkomsten heeft gegenereerd waardoor de onderhoudskost zwaar om dragen is. Dit

zou niet het geval zijn voor het voorstel dat hij op tafel legt voor de ondertunneling van de E17.

- Vormt de aanleg van een tunnel geen hypothecum op een eventuele latere aanleg van een metro in Gent? Men zal inderdaad een keuze moeten maken.

### 3. Invoering van zone 30 in Zwijnaarde: toelichting van de plannen door het Mobiliteitsbedrijf Stad Gent (Peter Vansevenant) en vragenronde

Zie presentatie (<https://stad.gent/zwijnaarde/inspraak-en-participatie/overlegplatform-zwijnaarde>).

In het mobiliteitsplan voor Gent van 2015 werd gesteld dat het nodig was om een zone 30 in te voeren, niet alleen in de binnenstad maar ook in de deelgemeentes. In het politieke debat van april 2018 beloofde schepen Watteeuw om een zone 30 in te voeren in Zwijnaarde.

Die zou in de volgende zone worden ingevoerd:



Vragen:

- Is er in de hele zone wel nood voor zone 30? Kunnen niet beter meerdere, kleinere zones 30 worden ingevoerd?  
Peter Vansevenant: het Mobiliteitsbedrijf wil niet meer werken met een patchwork van kleine gebieden met zone 30. De ervaring in de binnenstad leerde dat dat zeer moeilijk is, omdat het te weinig duidelijk is voor verkeersgebruikers waar wel en waar geen zone 30 is. Het is belangrijk om de zone 30 in te voeren in een logisch en samenhangend gebied, met een dichte bewoning en een concentratie aan functies van dagelijks nut. Daarnaast wil de Stad de veiligheid van fietsroutes verhogen door de verlaagde snelheid van autoverkeer.
- Komen er ook pictogrammen op de rijweg?  
Peter Vansevenant zal dit navragen.
- Iemand vindt 30 km per uur te traag en vraagt zich af of die zone 30 echt een meerwaarde vormt voor Zwijnaarde. Wat men elektrische fietsen die sneller rijden dan 30 km/u?  
Peter Vansevenant: ervaring leert dat de gemiddelde snelheid in een zone 30 daalt (misschien niet steeds tot 30km/uur). Elke snelheidsverlaging betekent dat de ernst van eventuele ongevallen vermindert. Elektrische fietsen moeten zich ook aan zone 30 houden.
- In Zwijnaarde is er ook een recreatieve zone waar gewandeld en gefietst wordt (zone ten zuiden van het huidig geplande zone-30-gebied). Daar zou zone 30 ook nuttig

kunnen zijn.

Peter Vansevenant: de invoering van de zone 30 in dit gebied is een eerste stap. In een latere fase kunnen we ook bekijken of de invoering van zone 30 in andere gebieden van Zwijnaarde wenselijk is. Daarnaast zal het Mobiliteitsbedrijf ook bekijken of de toegelaten snelheid in andere straten moeten worden aangepast.

- Zal de Heerweg-Noord en –Zuid (tussen de tramterminus en de molen) ook zone 30 worden? En wat met de tram?

Peter Vansevenant: ja, de Heerweg-Noord en –Zuid (tussen de tramterminus en de molen) worden ook zone 30. Het eerste artikel van de wegcode stelt dat die niet geldt voor spoorvoertuigen. Bij gemengd verkeer betekent dit dat de tram achter de auto's moet rijden en daardoor toch slechts 30 km/u kan rijden.

- Wat met de Remi Vlerickstraat en de Zandvoordestraat? Zullen die meer verkeer krijgen? In de R. Vlerickstraat wordt ook vaak snel gereden. Daar staan veel geparkeerde auto's. In de dorpskern kan je eigenlijk vaak niet eens aan 50 km/u rijden.

Peter Vansevenant: Beide straten behoren ook tot de dorpskern van Zwijnaarde en bevinden zich dus ook in de zone 30. In straten waar men geen 50 km/u kan rijden, is de zone 30 eerder een bevestiging van de huidige situatie.

- Kan men ook het Parkbos bekijken, en de Maaltemeers (veel verkeer naar Don Bosco)?

Peter Vansevenant: Dat is inderdaad een zone die we willen bekijken. We zullen allicht in de volgende legislatuur een verkeersstructuurschets maken, waar ook het parkbosgebied in zal opgenomen worden.

- Wat met Klossestraat? Daar wordt vaak snel gereden.

Peter Vansevenant: Ook de Klossestraat kan in de verkeersstructuurschets worden bekeken.

- Kunnen straten eenrichtingsverkeer worden om het sluipverkeer tegen te gaan?

Peter: zone 30 is het eerste punt waar we willen aan werken om de verkeerssituatie in Zwijnaarde te verbeteren. In tweede instantie kan een verkeersstructuurschets zoeken naar oplossingen, waarvan eenrichtingsverkeer een element kan zijn. Wel opgelet: eenrichtingsverkeer kan snelheidsverhogend werken omdat chauffeurs niet voorzichtig moeten zijn voor tegenliggers.

- Kan men trajectcontrole uitvoeren in Zwijnaarde?

Peter Vansevenant: nee, dat is voor autosnelwegen en wordt door het Vlaamse Gewest georganiseerd.

- Een verkeerslicht dat op rood springt als men te snel rijdt, werkt zeer goed.

Peter Vansevenant: dat klopt, ik ken ook zo'n licht.

- Moeten ook bussen trager rijden? Zal door deze snelheidsverlaging de dienstverlening niet verminderen?

Peter Vansevenant: de gemiddelde snelheid die door bussen wordt gehaald is meestal niet veel hoger dan 30 km/u. Door de invoering van zone 30 wordt dus niet veel tijd verloren.

- Het OPZw vraagt aan het Mobiliteitsbedrijf om bij latere plannen, eerst te overleggen met het OPZw. Peter Vansevenant belooft om dat te doen.

#### 4. Varia:

##### 4.1. Verkeer & rijbaankussens in de Klossestraat en in de Rijvisschestraat:

Op de plaatsen waar de fietssnelweg de Klossestraat en de Rijvisschestraat kruist, ontstaat een potentieel gevaarlijke situatie. Beveiliging van die oversteken is nodig, maar die rijbaankussens die er nu liggen, veroorzaken hinder voor omwonenden en de snelheid van wagens wordt er onvoldoende door geremd. Bovendien vraagt men zich af of die rijbaankussens voldoen aan de regelgeving. Dergelijke rijbaankussens vormen geen goede

manier om de snelheid te remmen vindt men. Vormen bloembakken geen beter alternatief?

Door de Klossestraat passeert veel verkeer, ook zwaar verkeer, waardoor de hinder die door die rijbaankussens wordt veroorzaakt groot is. Eén van de redenen voor dat vele verkeer is dat De Pinte in haar mobiliteitsplan heeft voorzien dat er meer verkeer door de Klossestraat moet passeren om sluijverkeer door de woonstraten van de gemeente te vermijden. Wordt de toename van zwaar verkeer ook veroorzaakt door de tolheffing door Vlaanderen?

Peter Vasevenant:

- Ervaring leert dat de rijweg moet worden verhoogd als men echt snelheid wil remmen. Snelheidskussens doen dat al in zekere mate, verkeersplateau's zijn nog beter.
- Bloembakken werken niet goed als snelheidsremmer. Je moet die immers zo plaatsen dat vrachtwagens, IVAGO, brandweer nog door kunnen waardoor personenwagens toch vrij vlot kunnen doorrijden.
- De Stad vindt het noodzakelijk om de fietsoversteken van de Oudespoorweg over de Rijvisschestraat en de Klossestraat (inclusief de oversteek aan de Heistraat) te beveiligen en heeft daarom die snelheidskussens aangebracht. In september (na de start van het nieuwe schooljaar) zal het Mobiliteitsbedrijf de effecten en het gebruik van die kussens meten. Peter Vasevenant is bereid om terug te komen naar het OPZW om die metingen te bespreken.
- Als die rijbaankussens niet reglementair liggen, zullen ze worden herlegd.
- Het klopt dat de snelheid slechts zeer plaatselijk wordt geremd. Maar voor die oversteken betekent dit dat de snelheid verlaagt net op de oversteek. Op die manier wordt die oversteek beveiligd.
- Volgens het Vlaamse gewest tonen hun cijfers aan dat de vermeerdering van zwaar verkeer door de Klossestraat niet veroorzaakt wordt door de tolheffing.

4.2. Welke veiligheidsmaatregelen worden gepland voor de gebruikers van de parkbosbruggen aan de kruispunten met de Rijvisschestraat, Maaltemeers en N60?

Peter Vasevenant: het verhoogde kruispunt op de Maaltemeers, het invoeren van een fietsstraat en het plaatsen van de fietsstraat in de voorrang zal de fietsveiligheid op dat stuk van de fietssnelweg bevorderen.

In de Rijvisschestraat is het moeilijker om een dergelijk verhoogd plateau aan te leggen. Daarvoor zou het immers nodig zijn om een groot stuk van de straat te verhogen omdat daar een asverschuiving tussen de Oudespoorweg en Rijvisschepark optreedt.

In de Klossestraat werd de fietsoversteek beveiligd door hekkens, maar die functioneren niet goed. Meerdere hekkens werden dan ook weggenomen.

*Aanvulling van het Mobiliteitsbedrijf na de vergadering: In eerste instantie komen fietsers er in de voorrang op het kruispunt met de Maaltemeers. Dit wordt ondersteund door middel van het aanbrengen van een bruinrode coating op het kruispunt. Het aanvullend reglement is daartoe reeds goedgekeurd in het College.*

*Verder is het inderdaad de intentie om de straat om te vormen tot een fietsstraat (in principe tussen de twee brughellingen). De fietsstraat zal er komen wanneer de Leebeekstraat een topaagvernieuwing krijgt, dit zal ten vroegste in 2019 zijn. Op dat moment zal er ook vooraf een aanvullend reglement ter goedkeuring worden voorgelegd aan het College.*

4.3. Waar en wanneer worden de beloofde fietsbarometer aan de parkbosbruggen geplaatst?

Peter Vasevenant: Die fietsbarometer werd geplaatst en wordt onderhouden door de Provincie. Op de Oudespoorweg werd thv Rijvissche een tijdelijke mobiele teller geplaatst.

Peter zal navragen of er 2 fietsbarometers kunnen komen.

De Provincie zal de data van de fietsbarometers ter beschikking stellen van de Stad. Peter zal navragen of die data openbaar toegankelijk kunnen worden gemaakt.

#### 4.4. Stand van zaken verwerving domein De Ghellinck

De Vlaamse overheid heeft De Ghellinck verworven, met uitzondering van de vierkantshoeve en de hovenierswoning. In de pers verscheen het bericht dat deze gebouwen als horeca zouden worden uitgebaat door de eigenaar. Het is niet duidelijk of dat bericht klopt. De andere gebouwen (hoeve langs de N60 en de boswachterswoning) werden wel aangekocht maar zijn verhuurd. De huurders mogen daar nog even blijven. Het is niet helemaal duidelijk waar de toegangen tot dit domein zullen liggen. Het plan moet nog verder worden uitgewerkt. Allicht zal er een toegang komen via de Hutsepotstraat, misschien ook via de Gebuurtestraat.

De aankoop van het domein De Ghellinck vormde het onderwerp van een vraag van Filip Van Laecke in het vragenuurtje van 26/6/2018

([https://channel.royalcast.com/stadgent/#!/stadgent/20180626\\_1](https://channel.royalcast.com/stadgent/#!/stadgent/20180626_1)). Schepen Coddens antwoordde dat er een snelle munitiescan zal gebeuren in het domein De Ghellinck om na te gaan waar wat mogelijk is. Het is de bedoeling om het grasveld vooraan en de landbouwgronden achteraan zo snel mogelijk in te richten. De landbouwzones zullen worden bebost en ingericht als speelzone (geen speelbos). Hij meldde ook dat Vlaanderen het bos, of toch minstens de weg door het bos, zo snel mogelijk zal proberen openstellen – wat al heel lang werd gevraagd door de Klankbordgroep van het Parkbos en door het OPZw. Over dat domein zal een trage weg worden aangelegd, en men kan niet anders dan hiervoor rekening houden met de munitieproblematiek.

Tom vult aan dat er hoogst waarschijnlijk grote stukken bos niet toegankelijk zullen blijven omwille van de munitie. In het RUP is dit bos als een kernbosgebied voorzien. Het is daarbij nooit een optie geweest om het volledige bos open te stellen voor recreatie omdat daar belangrijke natuurrijkdom (fauna en flora) aanwezig is.

Het OPZw kan een toelichting over de munitieproblematiek organiseren via contacten van Arthur De Decker.

#### 4.5. Het Ekerpad

In Hekers liggen meerdere paadjes in dolomiet waarop plassen ontstaan bij regenbuien. DWBW antwoordde dat de kwaliteit van deze onverharde wegen voldoende is; het water moet tijd moet krijgen om te infiltreren.

In Hekers hebben bewoners ook last van de grote bomen. Bewoners stuurden over die bomen en de paadjes een mail naar schepen Coddens, die nu met deze vragen bezig is.

#### 4.6. Voorstelling van en oproep voor het project 'Wijkwegwijzer':

Ann Agon diende een project in bij Wijk aan Zet, 'Wijkwegwijzer' (zie presentatie) om nieuwe bewoners van Zwijnaarde wegwijs te maken in Zwijnaarde. Eind oktober zou zij een eerste moment willen organiseren, waarbij een soort infomarkt en een wandeling in Zwijnaarde zou worden georganiseerd. Het doel van dit initiatief is om:

- Te informeren
- Kennis te maken met de omgeving
- Drempel te verlagen
- Bevorderen van cohesie
- Band tussen de inwoners en Zwijnaarde te versterken

Ann zoekt mensen om hier samen aan te werken, en vraagt of het Overlegplatform hierbij kan helpen. Op een dergelijke onthaaldag zouden de lokale organisaties kunnen aanwezig zijn ... Wie geïnteresseerd is kan contact opnemen met [annagon@telenet.be](mailto:annagon@telenet.be). Het OPZw vindt dit alvast een heel positief initiatief.

- 4.7. Aanvraag wijk-aan-zet voor de werking van het overlegplatform Zwijnaarde  
Voor de werking van het Overlegplatform zou de kerngroep een structurele subsidie willen aanvragen via Wijk aan Zet. Dit zou toelaten om een aantal grotere activiteiten te organiseren (bv een gesprek met de bouwmeester van Gent, de vertoning van 'Plannen voor plaats' ...). Om een dergelijke aanvraag te kunnen indienen zijn een aantal handtekeningen nodig. Tom vraagt wie bereid is om een dergelijke aanvraag te ondertekenen.
- 4.8. Oproep voorstellen voor nieuw memorandum van het Overlegplatform Zwijnaarde voor de volgende legislatuur  
Het OPZw zou, in tegenstelling tot in 2013, een memorandum willen aanbieden aan het nieuwe bestuur, vooraleer het bestuursakkoord is afgewerkt. Wie wil meewerken, mag een seintje geven aan Peter Provenier (via Hoplr, FB, mail).
- 4.9. Vernieuwen afvalt(top)laag Hutsepotstraat, Eedstraat, ...  
Het WIS is een databank van de Stad Gent die informatie bevat over de staat van de wegen. De Stad gebruikt deze databank om na te gaan welke wegen prioritair moeten worden aangepakt. Deze databank is niet online te raadplegen.  
De communicatie over het vernieuwen van de top laag in de Hutsepotstraat is niet goed gebeurd. Het OPZw vraagt om in het vervolg beter te communiceren.
- 4.10. College keurde op 14 juni 2018 de scopingsnota RUP 169 Groen goed. Daarin werden 7 nieuwe gebieden opgenomen, waarvan 1 in Zwijnaarde (Prelaatsdreef)  
De Prelaatsdreef was één van de voorstellen die het OPZw had ingediend ivm het ontwerp RUP Groen.
- 4.11. Plannen P&R aan het Maaltebruggepark zijn door College goedgekeurd op 31 mei 2018 – omgevingsvergunning wordt aangevraagd  
Deze P&R is betalend, allicht om parkeerders van Maria Middelaes te weren. Men vraagt zich af of het wel een goed idee is om een P&R betalend te maken, als men wil dat mensen het openbaar vervoer gebruiken.
- 4.12. De hoeve, gelegen aan de Hutsepotstraat 170 en opgenomen in de Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, is afgebroken op 6 en 7 juni 2018. De Stad had de verkavelingsvergunning geweigerd, de aanvragers gingen in beroep en op 15 maart 2018 heeft de Provincie de verkavelingsvergunning verleend (en dus de sloop goedgekeurd). Blijkbaar was de hoeve in zo'n slechte staat na bewoning door krakers en door gebrek aan onderhoud, dat de hoeve moest worden gesloopt.
- 4.13. Parkbosbruggen
- Arrest Raad van State 31 mei 2018  
De Stad Gent is in beroep gegaan tegen een beslissing van de Raad voor vergunningsbetwisting ivm de 'bestuurlijke lus'. De Raad van State heeft gesteld dat zij hiervoor niet bevoegd is.
  - Naamgeving: volgende namen zullen worden gegeven aan de bruggen en het pad tussen de E40 en de Rijvisschestraat: Zoé Borluutbrug, Modderenmanpad (onder voorbehoud want de procedure loopt nog), André Denysbrug
  - Inhuldiging: alle leden van het OPZw kregen een uitnodiging voor de opening op vrijdag 29 juni 2018, om 16u.



- 4.14. De raad voor vergunningsbetwistingen schorste op 29 mei 2018 de stedenbouwkundige vergunning voor de weefstroken op de E40 omdat AWV de milieueffecten in de MER-screeningsnota onvoldoende heeft onderzocht.
- 4.15. Verkavelingsvergunning THV BOSTOEN – IPES in Oudespoorweg / Rijvisschestraat (70 nieuwe wooneenheden) is goedgekeurd door de Gemeenteraad op 22 mei 2018 – bezwaren zijn verworpen.
- 4.16. Omgevingsvergunning Polytoren Alinso en parkeertoren voor 320 wagens is door Provincie verleend op 7 juni 2018 (bezwaartermijn loopt tot 20 juli 2018). Er komt ook een tijdelijke ontsluiting van de site Alinso naar de R4, zodat het werfverkeer niet door Zwijnaarde moet rijden. De Stad Gent voorziet 230.000 euro voor de aantakking van het interne wegennet van de site op de R4 voor werfverkeer. De permanente ontsluiting van bedrijventerreinen Zwijnaarde II en III is voor de volgende legislatuur. Hiervoor is het bestek voor de studieopdracht in opmaak. Het is de bedoeling om hiervoor een studie bureau aan te stellen na het zomerverlof 2018 (duur van de opdracht: 1 jaar). De uiteindelijke realisatie van de weg hangt af van de verwerving van de grond en uitvoeringskostprijs.

In het RUP 169 Groen (in opmaak) is het voormalige kasteelpark Scheldelinde opgenomen, gelegen ten zuiden van de Alinso site (= bedrijventerrein Zwijnaarde II). Het gaat om 1,68 ha, die volgens het gewestplan reeds parkgebied is (nu nog in eigendom van Alinso en aan te kopen door de Stad). Vermits er in opdracht van Alinso een parkeertoren zal gebouwd worden naast de Polytoren en de ingang van het bedrijventerrein Zwijnaarde II naar het noorden wordt verplaatst (om aan te sluiten op de R4), hadden kerngroepleden van het OPZw voorgesteld om de bedrijfsparking langs Nederzijnwaarde en de ingang aan de Leistraat te vergroenen en bij het kasteelpark te voegen, alsook de zone tot aan het Scheldekanaal, waar de oever nu wordt ingenomen door Ghent Dredging (dat dus moet verdwijnen). In de plaats van een park van amper 1,68 ha, bovendien gelegen in de schaduw van de E17, wordt een park of bos van ± 8 à 9 ha voorgesteld dat een volwaardige groene buffer zou vormen tussen de woonstraten enerzijds en de industriële en logistieke activiteiten op het bedrijventerrein anderzijds. Het zou een park kunnen worden voor de dichtbebouwde noordelijke buurten van Zwijnaarde (zijnde: 't Schaarken en 't Roosken) en er zou een volwaardige link ontstaan met het Scheldekanaal en verder de Scheldevallei. In het RUP 169 Groen is er nu enkel sprake van een bijzonder smalle strook.

Op de luchtfoto hieronder is in het wit aangeduid wat de Stad op het oog heeft. De rood omliggende zone is wat Zwijnaardse burgers hebben voorgesteld.



Vermits dit Zwijnaardse voorstel niet is opgenomen in de op 14 juni 2018 door het college

goedgekeurde scopingsnota RUP 169 Groen, ziet het er naar uit dat men niet is ingegaan op de vraag. Wij zullen dus verder moeten aandringen, o.a. tijdens de verdere procedure van het RUP 169 Groen.

- 4.17. De Stad voorziet in haar begroting 2018 de som van 530.000 euro voor studies en grondverwerving voor de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Coca-Cola.
- 4.18. Bouwovertreding ingang Technologiepark Tramstraat (rechtover Campusstraat)
- Bouwvergunning van 10 juli 1990 aan Texaco Technology Europe, bijzondere voorwaarde: “ 9. De toegang kant van de Tramstraat zal tijdens de werkuren beperkt dienen te blijven voor voetgangers, (brom)fietsers en bezoekers van Texaco Technology Europe NV. Om dit materieel te verwezenlijken zal op de meest aangewezen plaats een hekken worden geplaatst.”
  - Er werd geen vergunning verleend om de bijzondere voorwaarde te wijzigen i.v.m. deze ingang van het Technologiepark.
  - Antwoord van Dienst Toezicht Wonen, Bouwen en Milieu : “Deze bouwovertreding werd nooit vastgesteld, dus ook niet geverbaliseerd. Hierbij merkt de Dienst Toezicht op dat de wetgeving i.v.m. bouwovertredingen werd gewijzigd waardoor de verjaringstermijn voor bouwovertredingen in woongebieden ingekort werd tot 5 jaar. Met andere woorden, de overheid heeft 5 jaar de tijd om een bouwovertreding vast te stellen. Indien dit niet binnen de 5 jaar na de uitvoering gebeurt, is de bouwovertreding verjaard. Dit betekent dat daar geen strafrechtelijke procedures meer kunnen voor opgestart worden en dat het bouw misdrijf kan in stand gehouden worden zonder dat men hiervoor nog kan veroordeeld worden. De toestand wordt daardoor evenwel niet geregulariseerd en blijft dus onvergund. Men kan dus geen rechten putten uit de wederrechtelijke toestand en bij nieuwe aanvragen tot omgevingsvergunning zal enkel rekening gehouden worden met de laatst vergunde toestand bij de beoordeling van de nieuwe aanvraag.”
  - Besluit: Door de verjaring van deze bouwovertreding, kan de Stad geen procedure meer starten tegen deze inbreuk.
  - Uit het MER Technologiepark blijkt dat de ingang langs de Tramstraat de ingang is die meest wordt gebruikt. Die toegang veroorzaakt sluipverkeer door de Campusstraat, Hutsepotstraat, Eedstraat, Krekelstraat.
  - Volgens het OPZw kan dat misdrijf niet verjaard zijn, omdat het misdrijf elke dag opnieuw wordt gepleegd wanneer auto's binnenrijden via die toegang. Die weg mag er immers liggen, maar die mag niet worden gebruikt door auto's die niet aan de voorwaarden voldoen. Is het een optie om juridische stappen te ondernemen tegen deze toestand? We moeten in elk geval politieke druk uitoefenen om deze toegang af te sluiten. Die toegang wordt trouwens naar voor geschoven als één van de toegangen voor de parkeergarage.
  - Dhr Coopman stelt dat men best aan de bouwpolitie vraagt om een vaststelling te doen als er een bouwovertreding gepleegd is.
  - Kan deze toegang dienen om werknemers van het Technologiepark toe te laten om in Zwijnaarde boodschappen te doen? Ja, maar dan liever met de fiets.
- 4.19. Hutsepotstraat 276: de haag hangt over de weg, fietsers kunnen daar niet meer door.
- 4.20. VRT NWS jij kiest: <https://jijkiest.vrtnws.be/landing>  
Oproep om deze site te raadplegen en/of voorstellen voor Zwijnaarde op die site te plaatsen.

