

GEMEENTERAADZITTING d.d. 19 JANUARI 2022

=====

VOORZITTER: Goed, het is 20u.00. Ik open de gemeenteraad van vanavond en ik wil beginnen met een aantal meldingen en om te beginnen ook om jullie te vragen om even een minuut stilte te houden voor het jongetje Dean, dat zo onfortuinlijk om het leven is gekomen.

S T I L T E

VOORZITTER: Dank u wel, allemaal. Goed, eerst en vooral heb ik een paar verontschuldigen. En ik wil de algemeen directeur, Johan Verhulst, verontschuldigen, die wegens ziekte afwezig is. En ook wil ik zeggen, dat schepen Hanssens zich niet in de raadzaal zal begeven, omdat hij positief is getest en eigenlijk ook ziek is, was. Dus hij beantwoordt de en stelt ook het voorstel van het college vanachter de computer voor. En verder moet ik ook vermelden, dat raadslid Bilici mogelijks de raad iets vroeger zal verlaten, omdat hij morgen heel vroeg moet opstaan. Mag ik ook vragen aan de raadsleden om zichtbaar te zijn, dus om hun scherm aan te zetten, zodanig dat ze zichtbaar zijn voor de mensen in de raadzaal ook. Goed, we beginnen met een eerste punt, organisatie commissies en zittingen gemeenteraad en raad voor maatschappelijk welzijn in januari, politieverordening, bekrachtiging. Burgemeester?

BURGEMEESTER: Ja, de klassieke, maandelijks verordening. Hopelijk kunnen we daar volgende maand of in maart komaf mee maken. Dat is ook kort toegelicht tijdens mijn commissie maandag.

VOORZITTER: Dank u wel. Zijn daar vragen? Nee? Dan stel ik voor dat we overgaan tot de stemming. Raadsleden, die anderszins wensen te stemmen dan hun fractieleider aangeeft, moeten dat kenbaar maken. Wie stemt voor? En dat is eenparig. Punt 2, wijkcirculatieplan, gedachteswisseling en voorstel van beslissing. Ik ga even toch – er zijn een aantal heen- en weersprekken geweest ter voorbereiding van de agenda – dus we zijn uiteindelijk geland op het volgende. Ik hoor, denk ik, vanuit de overloop... Ja, dus we beginnen of naar aanleiding van een vraag van CD&V en ook Vooruit, die 2 fracties, die ook een voorstel van beslissing hebben geformuleerd, heb ik besloten om toch hierover een extra gemeenteraad te houden, gezien het belang, gezien ook ja, de commotie die errond is. Dus ik stel voor dat zij, die het, dat zij hun voorstel eerst toelichten. Daar zijn dan daarna 2 andere teksten toegekomen. De eerste is die van het Vlaams Belang. Dat wordt vervolgens toegelicht.

En de volgende is dan de tekst die voorgesteld wordt door het college. Ja? Dus ik vraag jullie om daar inderdaad u te houden aan de voorstelling van het project en dan daarna kunnen de, kan de politieke discussie beginnen. Goed? Ik geef meteen het woord aan de heer De Meyer.

DE MEYER: Voorzitter, heb ik u juist begrepen, dat alleen in de eerste ronde de indieners van het voorstel het woord krijgen?

VOORZITTER: Ja, dat gaan we zo doen. Maar, ik moet ook zeggen, mijnheer De Meyer – dat weet u zelf ook – als toch iemand het woord zou vragen, dat ik het niet mag weigeren hé. Maar ik stel voor en ik denk dat iedereen de hoffelijkheid heeft om ... Ja, dat is zo. Goed, ik geef het woord aan de heer Jos De Meyer en daarna aan de heer Van der Coelden.

DE MEYER: Ja, in mijn voorbereiding op basis van het telefonisch gesprek deze morgen, voorzitter, ga ik uiteraard ons voorstel samen met college Kris Van der Coelden toelichten, maar ook in onderscheiden delen weliswaar, duidelijk te volgen voor de aanwezige collega's en de reflectie geven – kort en bondig – bij het voorstel van de meerderheid.

VOORZITTER: Mijnheer Wymeersch?

WYMEERSCH: Dank u, mevrouw de voorzitter. Eén, ik ben tevreden dat u voor een groot gedeelte bent tegemoetgekomen aan onze opmerkingen. Ten tweede, vind ik het wel – niet dat ik er echt wakker van zal liggen – maar dat u zomaar stelt dat tijdens de toelichting van een voorstel, laat dit een amendement zijn, men zomaar kan interrumperen met uw goedkeuring, ik heb daar mijn bedenkingen bij. Ik heb daar zelfs mijn vragen bij. Dat u bedenkingen en vragen toestaat nadat de indiener of de interpellant zijn stuk heeft afgemaakt, daar kan ik nog mee leven. Maar ik denk dat vragen en antwoorden beter voorzien worden in blok tijdens de politieke discussie. Wat onze fractie betreft, wij hebben dus een amendement ingediend, waarbij ik de inleiding zal verzorgen en waarbij collega Marc Huys, ook gezien zijn geschiedenis in deze materie, tot in de puntjes het voorstel van amendement van het schepencollege zal bekijken.

VOORZITTER: Ja, mijnheer Maes?

MAES: Ja, dank u, voorzitter. Ik wil toch eventjes verwijzen naar het telefonisch gesprek dat we deze morgen gehad hebben. En ik heb er geen enkel probleem mee, dat eerst de drie indieners, dat die aan het woord komen. Maar ik vind dan dat daarna wel het debat moet gevoerd worden en niet tijdens de toelichting van de amendementen, zodanig dat wij ook de kans kunnen krijgen om onze visie rond mobiliteit toe te lichten, nog los van de verschillende amendementen. Het is in die zin, dat wij deze morgen ook een gesprek hebben gehad. Het is in die zin dat ik de gemeenteraad ook heb voorbereid. En ik stel voor, dat we dat toch op die manier gaan organiseren.

VOORZITTER: Goed, dan ga ik het volgende ... Ja?

WYMEERSCH: Ik denk dat collega Maes perfect kan meespelen in het politiek debat dat zich achteraf zal ontsppen na de laatste toelichting. Ik denk dat daar geen enkel probleem, geen enkel probleem is. Ik wens er wel op te wijzen, dat in de mate van het mogelijke van mevrouw de voorzitter wordt verwacht dat zij bij het ontwikkelen van het politiek debat in vraagstelling, in antwoord dat zij ook de grote van de fracties in rekening zal houden.

VOORZITTER: Allé ja, dat is, dat staat nergens gestipuleerd en ik denk dat het een goede ... Nee, sorry. Nee, nee, dat staat nergens gestipuleerd en ik denk dat het rechtmatig is, dat diegene die de allereerste interpellant, dat ook in volgorde van het indienen van de verschillende teksten, dat het op die manier of in die volgorde wordt behandeld.

DE MEYER: Goed, voorzitter, de boodschap is duidelijk. Ik zal proberen mij uitsluitend te houden aan de toelichting van ons voorstel.

VOORZITTER: Dat zou heel ...

DE MEYER: En dan in de tweede ronde een reflectie geven op andere voorstellen.

VOORZITTER: Dat zou heel hoffelijk zijn, dank u wel. Maar ik zie dat mijnheer Van der Coelden nog iets wil toevoegen?

VAN DER COELDEN: Ik ga mij daarbij aansluiten. En mij is het zelfs om het even of ge dan de tweede ronde wil organiseren in volgorde van grootte van de fracties of op een andere manier. Daar leg ik mij dan wel bij neer.

VOORZITTER: Oké, goed. Dan geef ik het woord aan de heer De Meyer.

DE MEYER: Voorzitter, burgemeester, leden van het college, collega's, de motie die vanavond ter bespreking voorligt vanuit CD&V en Vooruit is eigenlijk een uitgestoken hand naar de Sint-Niklase bevolking, naar de mensen toe, maar ook naar de ganse meerderheid en gemeenteraad, zowel oppositie als meerderheid. Ik wil vooraf mijn appreciatie geven, voorzitter, dat ge onmiddellijk op onze vraag ingegaan zijt om een extra debat te organiseren over deze materie en over de motie, die wij en andere collega's hebben ingediend. Ik denk dat het punt belangrijk genoeg is voor een buitengewone gemeenteraad. Uiteraard ook mijn appreciatie naar fractieleider Kris Van der Coelden toe voor de constructieve samenwerking, die we gehad hebben heel specifiek rond deze resolutie. Eigenlijk ook appreciatie naar de correcte houding en de reactie van de bevoegde schepen Carl Hanssens, die we vanuit de gemeenteraadzaal een spoedig en geheel herstel toewensen, want ik vind dat hij zich in deze constructief heeft opgesteld. Waar ik wel over ontgoocheld was – en laat mij toe om dit ook te zeggen – voor we de eerste letter van onze motie nog op papier moesten zetten, las ik dat de fractieleiders van de oppositie deze extra gemeenteraad puur politiek opportunisme vonden, nog voor ze iets gelezen hadden van datgene wat we voorleggen vanavond. Dit vind ik eigenlijk jammer.

Van de meerderheid, excuseer. Excuseer. Laat dat heel duidelijk zijn. Goed dat ge alert reageert, collega. Fundamenteel, fundamenteel in dit debat is niet deze of een andere motie. Het gaat niet vanavond over een partijtje politieke strategie. Het gaat wel over een leefbare, duurzame mobiliteit in onze stad, die leefbaar moet blijven en waar voldoende draagvlak voor moet zijn bij de ganse bevolking. Iedereen die in Sint-Niklaas leeft, weet eigenlijk – en als je nu tot meerderheid of oppositie behoort, het doet er niet toe – dat het draagvlak dat er vandaag is voor de voorgestelde maatregelen totaal onvoldoende is, om niet te zeggen heel sterk afwezig. En ik druk het op een vriendelijke en beleefde manier uit. Daarom stellen we tot tweemaal toe in onze gezamenlijke motie fundamenteel in dit besluitvormingsproces is echte betrokkenheid en participatie van de bevolking en van de gemeenteraad. Als een spontaan gegroeide motie over de mobiliteitsplannen in de Don Boscowijk op korte termijn meer dan 2.200 handtekeningen krijgt, dan is dit meer dan een signaal dat we niet zomaar kunnen negeren, collega's. We delen de bezorgdheid om deze wijk meer leefbaar en meer verkeersveilig te maken, laat dat duidelijk zijn. Maar we delen ook de bezorgdheid van de bewoners en de werknemers in aanpalende wijken. We delen de grote zorg van de middenstanders van deze wijk voor hun bereikbaarheid en de gebrekkige communicatie daarover tot nog toe. Daarom onze uitdrukkelijke oproep om live in overleg te gaan met alle genoemde groepen van mensen, zodra de coronamaatregelen dit toelaten. En dit over de bijsturing van de genomen maatregelen en over de eventuele alternatieven, rekening houdende met het effect op de wijk zelf, maar ook op de omliggende straten. Ons voorstel hield eveneens in om de periode van niet-verbaliseren te verlengen tot 1 juli 2022. Wij kozen deze datum bewust om zeker te zijn, dat live-overleg met alle betrokken groepen inwoners zou kunnen doorgaan en dat uiteraard de nodige aanpassingen zouden uitgevoerd worden voor deze datum. Laat het duidelijk zijn, deze datum is geen fetisj op zich. Dit kan vroeger of moet het toch later, dat zal mede bepaald worden door de coronamaatregelen die de volgende weken en maanden ... 31 maart lijkt ons daarom minder of helemaal niet haalbaar. De andere beschouwingen bij het voorstel van de meerderheid zal ik straks houden. Voor wat betreft het herinrichten van de grote markt, we delen opnieuw de bezorgdheid om onze grote markt gezelliger, groener en gebruiksvriendelijker te maken. We begrijpen echter niet, dat een bijkomende in- en uitrit voor de ondergrondse parking zoals oorspronkelijk voorzien in de plannen en ook in de beleidsnota stond van deze legislatuur, die goedgekeurd werd door deze gemeenteraad, zomaar geschrapt wordt. Wij denken dat dit een historisch gemiste kans is. Daarenboven zijn we ook een beetje verrast, dat we nu plots lezen dat deze oplossing technisch niet haalbaar zou zijn. We praten hier al 2 jaar over en nu pas vernemen we dat deze oplossing technisch niet haalbaar is.

Nochtans stond het in de beleidsnota, voorgesteld door de meerderheid, goedgekeurd door de gemeenteraad. Gans de administratie, onze planologen, onze ingenieurs, onze architecten, gans het leger van de administratie stond daarachter. En plots kan het niet meer. Voor mij is dat verbazingwekkend. Gezien de essentiële randvoorwaarden om het autoverkeer op de Grote Markt, zoals hier naar voorgeschoven wordt in het mobiliteitsplan en wijkcirculatieplan, niet ingevuld zijn en ik noem dan de bijkomende in- en uitrit naar de parking, de realisatie van de oostelijke tangent, de uitbreiding van het stadsbussennet en dat de bijkomende parkings in de ruime omgeving van de Hofstraat als onvoldoende ervaren worden, dat verplicht ons eigenlijk te vragen om een aantal punten aan te passen. Ik som ze even op, die in de motie staan. Eén, de realisatie van een tweede in- en uitrit naar de parking onder de Grote Markt opnieuw en bij prioriteit op te nemen in het project. Twee, te onderzoeken wat de impact zal zijn van de knip op de belangrijke knooppunten op de stadsring. Drie, na te gaan of de knip van het autoverkeer in timing losgekoppeld kan worden van de herinrichting van de Grote Markt. Vier, in de schoot van de vervoersregio hernieuwd aan te dringen op een performant en gebiedsdekkend collectief vervoer tussen de stadskern en de stadsrand. En ten slotte hierover met de middenstand, met de bevolking op wijkniveau in overleg te gaan. Live, zodra de coronamaatregelen het toelaten, ten einde de mensen correct te informeren en een zo ruim mogelijk draagvlak te creëren. En ik eindig met de zin waarmee ik ook gestart ben in mijn inleiding “fundamenteel in dit besluitvormingsproces, collega’s, is echte betrokkenheid en participatie van de bevolking en uiteraard ook van de gemeenteraad”. Ik heb zo kort mogelijk ons voorstel toegelicht en we zullen in de tweede ronde commentaar geven op de andere voorstellen, die voorliggen.

VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer De Meyer. Dan geef ik het woord aan de heer Van der Coelden. Kris?

VAN DER COELDEN: Dank u wel. Laat mij beginnen met mij aan te sluiten bij de woorden van Jos De Meyer. De woorden van appreciatie en die nagenoeg te herhalen ten aanzien van u, voorzitter, omwille van de soepele manier waarop dat ge deze extra gemeenteraad hebt toegestaan. Aan Jos zelf ook omwille van de fijne samenwerking van de laatste weken. Maar ook aan de leden van het college omwille van de insteek die zij gegeven hebben met hun eigen voorstel van beslissing aan deze gemeenteraad, waarbij dat ze toch ook, allé, het speelveld voor het debat verruimen en aantrekkelijker maken. Ik wil ook Carl Hanssens veel beterschap wensen. Het is jammer dat hij er niet is, in de eerste plaats voor zijn gezondheid, maar ook omdat hij een goeie debater is en ook iemand met wie het aangenaam is om in debat te gaan, omdat hij altijd met argumenten werkt. En dat doe je toch liever live dan via het scherm. Mijn tussenkomst zelf zal langer zijn dan die van Jos.

Ik heb die ook uitgeschreven, dus ik ga dat wel met enig, enige intonatie en enthousiasme proberen brengen. Ik hoop dat het u kan boeien. Collega's, de stad staat voor ingrijpende maatregelen op het vlak van de mobiliteit. In 2024 zou het niet meer mogelijk zijn om met de auto over de Grote Markt te rijden, noch van de Parklaan richting H. Heymanplein of richting Hofstraat en Plezantstraat, noch in de omgekeerde richting. Ik heb de jongste week nog eens een oude hobby van mij bovengehaald en auto's geteld. Het gemotoriseerd verkeer op de Grote Markt in de ochtendspits tussen 07u.40 en 08u.40. En wat stel je dan vast? Aan het Hemelrijk – ik kan het niet beter situeren – rijden in één uur in de spits bijna 600, 594 voertuigen de Grote Markt op. Er komen er 360 vanuit de Parklaan. Dat is ongeveer 60 %. 30 %, 173 vanuit het H. Heymanplein en 61 voertuigen – dat is een 10 % - die maken een keerbeweging aan Het Woord om van de cafézijde van de markt naar de kant van Het Landhuis en de Ciperage te rijden. Dus bijna 600 voertuigen langs die kant. Aan de andere kant, aan de kant van de cafés passeerden 412 voertuigen in datzelfde spitsuur. En daarvan rijdt ongeveer 2 op 3, 278 voertuigen, die rijden via de Parklaan staduitwaarts. De tweede dag heb ik mij aan de O.-L.-Vrouwkerk gezet en daar waren er 517 voertuigen in datzelfde spitsuur, die richting de Grote Markt reden. Dat was een kleine 50 %, 242, die kwamen vanuit de Plezantstraat. Een dikke 40 %, 215 voertuigen, die kwamen vanuit de Hofstraat en de rest, een goeie 10 %, die maakten voor de bocht of die maakten een bocht voor de O.-L.-Vrouwkerk om van de ene kant van de Grote Markt van de Parkstraat naar de O.-L.-Vrouwstraat te rijden. Anderzijds zijn er ook in datzelfde uur 298 voertuigen geteld, die via de Parkstraat staduitwaarts rijden. Net iets meer via de Hofstraat dan via de Plezantstraat. Heel ruw samengevat – en dat kan geen kwaad denk ik voor deze discussie – wil dat zeggen dat in de spits ongeveer 1.000 automobilisten kiezen voor een route, die hen via de Grote Markt 's morgens naar hun bestemming ergens anders in de stad brengt. Ik heb dat cijfer dan eens gelegd naast de tellingen, die ik zelf in maart 1997 – dus bijna 25 jaar geleden – uitvoerde, wanneer het toenmalig stadsbestuur – en dat was CVP, PVV en Volksunie, voor wie de namen zich niet herinnert – in het kader van een plan 2000 hadden die toen eveneens de intentie om het verkeer op de Grote Markt te knippen. Toen reden er in een spitsuur – hou je vast – niet minder dan 3.426 voertuigen over de Grote markt. 3.426, dat is bijna 3 keer zoveel als vandaag. Voor wie zich daar niet veel bij kan voorstellen hoe dat kwam, ja, toen lagen er nog 3 rijbanen langs weerszijden van de Grote Markt en waren er ook nog eens twee dwarsstraten.

Toen konden er 500 wagens parkeren op het middenplein van de markt, toen waren het Sint-Nicolaasplein en de Stationsstraat nog niet autovrij en konden die ingereden worden vanop de markt, toen was er op de Houtbriel nog autoverkeer mogelijk in beide richtingen en toen waren er ook nauwelijks oversteekvoorzieningen voor voetgangers op de markt en was de auto op alle vlakken nog de koning. Om maar te zeggen, wie de impact van de heraanleg van de Grote Markt in 2005 op het verkeer minimaliseert – en zo zijn er toch altijd mensen – die doet de waarheid geweld aan. En wie Vooruit wil verwijten, dat we geen voorstander zijn van een gedurfd en duurzaam mobiliteitsbeleid, die doet de historische werkelijkheid geweld aan. Toch heeft die heraanleg in 2005 niet verhinderd dat de Grote Markt vandaag nog steeds functioneert als een groot rondpunt in het hart van de stad. Die functie wegnemen, heeft een grote impact op het verplaatsingsgedrag van de Sint-Niklazenaars en van de mensen die onze stad bezoeken om er te werken, de kinderen naar school te brengen of hun boodschappen te doen. De filters, die sinds 1 januari van dit jaar zijn opgesteld in de Breedstraat en de Goudenregenlaan geven daar alvast een voorsmaakje van. Ze leren ons op wijkniveau aan welke reacties we ons in 2024 zouden kunnen verwachten op niveau van de gehele stad. We hebben samen met de collega's van CD&V deze extra gemeenteraad gevraagd om je ervan te overtuigen dat de stad niet klaar is voor deze ingreep in 2024. De bevolking is er niet klaar voor en de infrastructuur van de stad is er niet klaar voor. Dat de bevolking er niet klaar voor is, hebben we met Vooruit een eerste keer aan den lijve kunnen ondervinden, toen we deze zomer een paar keer flyerden op de donderdagse markt. De flyer vertolkte onze bezorgdheid over de ruimte, die in de toekomst nog zou overblijven voor de donderdagse markt en voor evenementen op het middenplein van de markt, maar de reacties van de marktbezoekers gingen spontaan ook heel vaak over het verkeer. En tot onze eigen verbazing bleek dat in weerwil van de grootschalige communicatie van het stadsbestuur heel wat mensen niet eens wisten dat de knip van het verkeer op de Grote Markt er zat aan te komen. Diegenen die het wel wisten, uitten vaak op een serene manier hun twijfels over de haalbaarheid van die maatregel. Weinig mensen bleken enthousiast. In september 2021 uitten de handelaars uit de stadskern luidop hun ongerustheid over de geplande circulatiemaatregelen en over het gebrek aan dialoog daarover met hun beroepsgroep. Een aantal mensen blies het stadskerncomité nieuw leven in en naar men mij vertelt, zouden er inmiddels al meer dan 70 handelaars lid geworden zijn. De grieven blijven sinds september vorig jaar dezelfde.

Twijfels en onduidelijkheid over waar het stadsbestuur met de mobiliteit in de binnenstad – en dat is zowel de markt al ja, de stationsbuurt – naartoe wil, schrik dat de handelszaken niet goed bereikbaar meer zullen zijn door files of onvoldoende of onvoldoende bereikbare publieke parkeerplaatsen en klachten over het gebrek aan dialoog en over het gevoel dat dit vooral éénrichtingsverkeer is, waarbij het stadsbestuur mensen tracht te overtuigen van het eigen standpunt. Zet dit allemaal tegen een achtergrond van een groeiende onlineverkoop, de coronacrisis die het consumptiepatroon van de klanten al 2 jaar overhoopgooit en de trage vernieuwing van het private patrimonium in de stadskern en dit leidt tot een sfeer van pessimisme en defaitisme, die de stad geen goed doet. Maar je kan dat de handelaars niet verwijten, je kan of je moet er alleen iets aan proberen doen. Meer recent was er dan de onlinepetitie, die het mobiliteitsbeleid van de stad in vraag stelt. En dan druk ik mij nog zacht uit. Op een goede week tijd, zonder steun van organisaties en zonder enige inspanning om de petitie te promoten, werden ruim over de 2.000 handtekeningen verzameld. Het geeft aan hoe dit thema leeft bij de mensen, maar ook hoe men kritisch staat tegenover de geplande maatregelen of tegenover de maatregelen die reeds uitgevoerd zijn, zoals in de Breedstraat en de Goudenregenlaan. Niet alleen de bevolking is niet klaar voor de knip in 2024. Ook de infrastructuur van de stad is er niet klaar voor. In 2015 keurde de gemeenteraad het mobiliteitsplan goed en in 2017 werd dit vertaald in een wijkcirculatieplan. Vandaag stellen we vast, dat drie essentiële voorwaarden om deze plannen om te zetten in de praktijk, ontbreken of niet meer aanwezig zijn. Ten eerste is de oostelijke tangent nog niet gerealiseerd. In het mobiliteitsplan van 2015 vinden we volgende passage terug over die oostelijke tangent als het gaat over fase 2 van het wijkcirculatieplan, waarbij de knip op de markt zou gevolgd worden door maatregelen om sluipverkeer door wijken te verhinderen. En ik citeer “Er wordt vermoed dat ook de realisatie van de oostelijke tangent een randvoorwaarde is. Als er echter al voor de realisatie van de oostelijke tangent gestart kan worden met het verder doordrijven van de wijkcirculatie, dan zal deze mogelijkheid ook overwogen worden”. In deze passage, waarmee dat ge alle kanten uit kunt, proef je de aarzeling over de oostelijke tangent. Toen al was immers duidelijk, dat de realisatie van een nieuwe verbinding tussen Unigro en de E17, inclusief een nieuw op- en afrittencomplex Sint-Niklaas-oost, nog lang op zich zou laten wachten. Moeten we dat geduld hebben of kunnen we al eerder ingrijpende circulatiemaatregelen nemen in de stad? Het mobiliteitsplan was daar zoals ik aangegeven had, bijzonder aarzelend en dubbelzinnig over.

In ons eigen verkiezingsprogramma van 2018 hebben we met sp.a/Vooruit lang en intens gediscussieerd om uiteindelijk de knoop door te hakken door te stellen dat de oostelijke tangent de vlotte doorstroming van het verkeer op de Ring moet garanderen, zoals de westelijke tangent, de brug over de spoorlijn Antwerpen/Gent met de rotonde aan de Tuinlaan trouwens een voorwaarde was om de markt opnieuw aan te leggen in 2005. De realisatie van die oostelijke tangent is een project van de Vlaamse overheid, dat redelijk ver staat van de dossiers, waarmee een doorsnee gemeenteraadslid in Sint-Niklaas geconfronteerd wordt. Groot was echter mijn verbazing toen ik mij informeerde over de huidige stand van zaken. Zonder daarin veel te overdrijven, het dossier staat nog zo goed als nergens. Er is nog steeds geen definitieve keuze gemaakt voor de aansluiting van het Europark-Zuid op de nieuwe verbindingsweg. Vervolgens moet nog de hele procedure van een ruimtelijk uitvoeringsplan worden doorlopen, te beginnen met de opmaak van een MER-studie. Daarna moeten de nodige gronden verworven worden en pas dan kan men beginnen aan de effectieve realisatie van de weg. Naar mijn aanvoelen is het niet overdreven om te stellen, dat – zelfs als er hard wordt doorgewerkt op dit dossier en iedereen op dezelfde lijn zit – de stad het de eerste 10 jaar zal moeten stellen zonder oostelijke tangent. Dat betekent dat een fundamentele verbetering van de doorstromingsmogelijkheden op de Singel er niet inzit. Het stadsbestuur ... En de Singel bedoel ik dus de hele stadssingel hé. Het stadsbestuur gaat onderzoeken hoe de verschillende kruispunten op de stadsring zullen reageren op de knip op de markt, maar de uitkomst van die oefening is mijns inziens vrij voorspelbaar. De punten, waar men nu reeds aanschuift – de N70 van Unigro tot Tereken en de kruispunten Vijfstraten, Driekoningen- en Plezantstraat – zullen nog zwaarder belast worden, zonder dat er noemenswaardige verbeteringen mogelijk zijn, eenvoudigweg omdat daarvoor de ruimte ontbreekt. Tweede punt, dit stadsbestuur heeft de bewuste keuze gemaakt om geen bijkomende in- en uitrit te voorzien voor de parking onder de Grote Markt, waardoor deze niet meer bereikbaar zal zijn voor het verkeer komende uit het noorden. Dit in tegenstelling tot het wijkcirculatieplan uit 2017, waarin deze maatregel effectief opgesomd wordt. De discussie hierover is al omstandig gevoerd in de gemeenteraad. Ik ga ze vanavond dan ook niet overdoen. Maar laat ik het erop houden, dat dit een majeur probleem stelt voor de mensen, die vanuit het noorden met de wagen de stadskern willen bereiken. Dat het alternatief om dit op te vangen door een bricolage – vergeef mij het woord – aan tijdelijke parkeermogelijkheden op privéparkings en in de Hofstraat niet geloofwaardig en niet toereikend is. En dat een voldoende grote parking ter hoogte van de academie wel een alternatief zou kunnen zijn, mits men de tijd neemt om dit project ook effectief te realiseren. Zo'n parkeergarage was na de heraanleg van de markt in 2005 trouwens de volgende fase van het zogenaamde Margarethaplan van het stadsbestuur.

Maar het is nooit gerealiseerd, omdat er zich ook niet echt een dringende noodzaak stelde. Ten derde, verdwijnen de stadsbussen. Niet vanaf 1 januari 2022, zoals oorspronkelijk gepland, maar wellicht begin 2023. U moet er het mobiliteitsplan uit 2015 maar eens op nalezen en zien welke ambities er toen werden uitgesproken over het stadsbussennet. Dat ging niet verdwijnen, maar uitgebreid worden om nieuwe ontwikkelingen, zoals de uitbreiding van de Clementwijk, de nieuwe locatie van AZ Nikolaas en de ontwikkeling van De Woningen tot woongebied aan te sluiten op het openbaar vervoer. En ook deze discussie ga ik vanavond niet in extenso opnieuw voeren. En ik ben er mij van bewust, dat dit niet de persoonlijke keuze is van de schepen van mobiliteit of van het stadsbestuur, maar feit is wel, dat volgend jaar één van de belangrijkste alternatieven voor het gebruik van de auto verdwijnt in Sint-Niklaas. In een beleid, dat de mensen wil aanmoedigen om zich op een meer duurzame wijze te verplaatsen, is dit een cruciaal element. Collega's en met name collega's van de meerderheid, het mobiliteitsbeleid van de stad is een trein. Een trein, die verder raast, maar die onderweg al drie belangrijke wagons verloren is en waarvan een groot deel van de reizigers uitgestapt is, omdat ze zich niet meer herkennen in de bestemming van de trein. Deze extra gemeenteraad is het meest krachtige signaal dat we als oppositie aan u kunnen geven om deze trein te doen stoppen. Om te stoppen en uit te stappen, te zien of we nog op het juiste spoor zitten, of er nog voldoende brandstof is om het einddoel te bereiken en om opnieuw aansluiting te vinden bij de reizigers die onderweg afgestapt zijn. We hebben, samen met de collega's van CD&V, dit opzet verwoord in een voorstel van beslissing, dat we vanavond ter stemming voorleggen. Ik ga ervanuit, dat u inmiddels de tekst hebt kunnen lezen. Jos heeft hem daarnet trouwens nog eens bondig toegelicht. Wat de verkeersfilters in de Breedstraat en de Goudenregenlaan betreft, erkennen we in de eerste plaats de problematiek van het sluijverkeer in de wijk en de terechte bezorgdheid om de leefbaarheid en de veiligheid in de wijk te verbeteren. De eerste twee weken dat de filters actief zijn, hebben echter ook duidelijk gemaakt waar de knelpunten zich situeren. Een aantal bewoners en werknemers in belendende straten hebben nu veel meer tijd nodig om met de wagen hun plaats van bestemming te bereiken. Om nog een laatste keer terug te grijpen naar het mobiliteitsplan uit 2015 – en nu wordt het misschien een beetje technisch – in feite heeft men in deze buurt met de verkeersfilters al fase 3 van de wijkcirculatie doorgevoerd, de fysieke scheiding van 7 wijken in de binnenstad, terwijl men in de rest van de stad nog aan fase 1 en 2 moet beginnen. We appreciëren de correctie, die inmiddels gecommuniceerd is aan de bewoners van de buurt van de Veldstraat en de L. De Meesterstraat, maar de bewoners van de Walburgstraat, de Grote en Kleine Peperstraat, de Kalkstraat en het wijkje rond de Van Durmestraat zitten au fond met hetzelfde probleem.

Hoewel de Dahliaweg en de Madeliefjesdreef in principe voorbehouden zijn voor plaatselijk verkeer, negeren bestuurders deze aanwijzingen om de knip in de Breedstraat te omzeilen door gebruik te maken van deze straten, die absoluut niet voorzien zijn op doorgaand verkeer. Puntje 3 over die filters. In de Breedstraat specifiek stelt zich ook het probleem van het autoverkeer, dat rechtsomkeer maakt, omdat het zijn bestemming – en dat kan het danscentrum zijn of de school of handels- en horecazaken in de straat – bereikt heeft en terug wil zonder dat daar specifieke voorzieningen voor zijn. Wat niet altijd gepaard kan gaan met de zorg voor de verkeersveiligheid. En ten slotte is er veel ongenoegen bij handelszaken en andere publieksgerichte functies in de wijk, die het moeilijk hebben om aan hun klanten uit te leggen hoe ze nog bereikbaar zijn. In ons voorstel van beslissing stellen we voor om te evalueren, het systeem bij te stellen en dit te doen in dialoog met alle betrokkenen. De bewoners, de handelaars en de organisaties die gevestigd zijn in de wijk. Om deze dialoog in een sfeer van openheid en constructiviteit te kunnen voeren, stellen we ook voor om pas vanaf 1 juli 2022 effectief te sanctioneren. En zonder vooruit te willen lopen op de discussie straks, waarbij dat we ook elkaars voorstellen gaan wikken en wegen, kan ik u zeggen dat het voorstel van beslissing vanuit de meerderheid in zeer grote mate overeenkomt met de zorg die ik daarnet geuit heb. En ik zal dat straks nog eens herhalen in de discussie onder mekaar. Ook het voorstel van beslissing over de Grote Markt dat we neergelegd hebben, start met een gedeelde bezorgdheid. Die om de markt gezelliger en groener te maken, welke aan de basis lag van de open oproep voor het aanstellen van een ontwerper voor de markt, die we in 2019 mee goedkeurden. In het voorstel wordt ook nadrukkelijk verwezen naar het mobiliteitsplan en het wijkcirculatieplan – en ik heb dat in mijn tussenkomst ook al een aantal keren gedaan – waarvan we de principes trouw zijn, maar waarbij essentiële voorwaarden – en die heb ik daarnet opgesomd – momenteel niet ingevuld zijn om tot uitvoering over te gaan. Vandaar dat het voorstel van beslissing vaststelt dat momenteel noch de infrastructuur, noch het draagvlak aanwezig zijn om in 2024 over te gaan tot het knippen van het autoverkeer op de Grote Markt. En dat met het voorstel van beslissing de gemeenteraad opdracht geeft aan het college en dat via het voorstel de gemeenteraad opdracht geeft aan het college om één, de realisatie van een 2^e in- en uitrit naar de parking onder de Grote Markt opnieuw en bij prioriteit op te nemen in het project. Twee, te onderzoeken wat de impact zal zijn van de knip op de belangrijkste knooppunten op de stadsring en in hoeverre de realisatie van de oostelijke tangent noodzakelijk is om de bereikbaarheid te garanderen. Drie, na te gaan of de knip in timing losgekoppeld kan worden van de herinrichting van de Grote Markt. En vier, in de schoot van de vervoersregio hernieuwd aan te dringen op een performant en gebiedsdekkend collectief vervoer tussen stadskern en stadsrand.

En ook hier wordt gepleit voor overleg met de middenstand en met de bevolking op wijkniveau. Live, zodra de coronamaatregelen het toelaten en desnoods moet men ook wachten met het overleg tot de epidemiologische situatie het weer mogelijk maakt. De ervaring van 2 jaar digitaal vergaderen leert immers dat dit een uitstekende manier kan zijn om mensen te informeren, maar dat het geen goede manier is om te discussiëren, meningen uit te wisselen en tot compromissen te komen, die nodig zijn om de stad vooruit te helpen. Ik sluit af. Collega's, we staan vandaag op een sleutelmoment. Ingrijpende maatregelen in de verkeerscirculatie vereisen een infrastructuur, die dat kan opvangen en een draagvlak bij de bevolking, die haar verplaatsingspatronen zal moeten aanpassen. Beide elementen zijn vandaag naar ons aanvoelen onvoldoende aanwezig om de geplande maatregelen in 2024 door te voeren. Daarom riskeren we in 2024 af te stevenen of daarop af te stevenen in een sfeer van discussie, tegenstelling en polarisatie. Politieke tegenstelling misschien, maar laat dat nog de minste van uw zorgen zijn. Dat hoort bij het democratisch debat. En we zullen dat debat blijven voeren zoals ik dat hopelijk ook in uw perceptie vanavond proberen doen heb, op basis van argumenten en vanuit een positieve bezorgdheid over de toekomst van de stad. Maar veel ernstiger is de tegenstelling en de polarisatie binnen de bevolking en bij de mensen die op onze stad aangewezen zijn voor hun werk, hun studies of hun vrijetijdsbesteding. Hoewel ik hun bezorgdheid deel, was ik geschrokken van het krantenartikel van afgelopen week, waaruit blijkt dat bij een aantal zelfstandigen het idee rijpt om een volksraadpleging af te dwingen, wanneer ze onvoldoende gehoor zouden krijgen van het stadsbestuur. Laat ons in het belang van de stad hopen dat het niet zover moet komen en dat dit verholpen kan worden door gesprek en door bereidheid om plannen aan te passen. Dat is de cruciale verantwoordelijkheid die u, ongeacht de uitkomst van deze gemeenteraad, als stadsbestuur in de onmiddellijke toekomst moet opnemen. Dank u wel.

VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Van der Coelden. Dan geef ik nu het woord aan het Vlaams Belang voor het tegenvoorstel dat zij formuleren. En ik geef het woord aan Frans Wymeersch. Frans?

WYMEERSCH: Dank u, mevrouw de voorzitter. Collega's, als ik de tussenkomsten van collega's De Meyer en Van der Coelden hoor en ik lees de teksten ook vanuit de meerderheid – en ik denk dat collega Van der Coelden er terecht en juist naar verwezen heeft – dan zegt en schrijft bijna iedereen, misschien in verschillende toonaarden, dat men wel beseft dat er een probleem is en dat men zelfs beseft waar de problemen liggen. Wat men eigenlijk niet beseft, is dat de ondertoon die bij de bevolking leeft zo hevig is, heviger dan men denkt, heviger dan men kan aanvoelen en dat het wel eens rapper tot een botsing van ideeën zou kunnen komen.

Daarom vond ik het goed – alhoewel ik daar mijn bedenking bij heb en ik kom daar direct eventjes op terug in mijn inleiding – dat collega De Meyer in zijn inleiding zei van kijk, het is goed dat wij vanuit de oppositie en zelfs over al de partijgeledingen heen in dezelfde richting denken en in dezelfde richting willen werken. Mag ik daar – ik kom daar seffens op terug, collega – in enige mate mijn wenkbrauwen fronsen. Dat er inderdaad een debat zich opdringt, collega's, lijkt mij voor de hand. En niet de regelmatig terugkerende fragmentarische debatten rond allerlei ruimtelijke debatten, ruimtelijke projecten, mobiliteitsprojecten en dergelijke. Het is altijd van hetzelfde een beetje, maar alles in een globale visie komt hier nooit aan bod in zijn totaliteit. En dat missen wij en dat is vandaag broodnodig. Maar, collega's, de totstandkoming van dit debat, hoe goed het ook is en het mag wat ons betreft een aanzet zijn, een start zijn voor een breed debat, een breed gedragen, maatschappelijk debat, een ruim debat en een correct debat, maar de manier waarop dit debat doorgaat en het is tot stand gekomen, dat doet mij denken aan de commedia dell'arte. Een slecht opgevoerde commedia dell'arte, want wie er in dit stuk de harlekijn en de kapitein is, dat zal mij worst wezen en dat kan ik hier niet herkennen, maar het is duidelijk dat de opgevoerde commedia dell'arte door de meerderheid vooral, maar ook een stukje door de collega's uit de oppositie, een verkeerde aanzet is geweest. Als ik, collega's, 14 dagen geleden als het dan lang geleden is in een onbewaakt moment in het bruisende dorp dat Belsele heet oud-collega Willockx tegen het lijf liep, die mij onmiddellijk de vraag stelde “zeg, we zijn dat van plan, samen met de collega's van CD&V, jullie gaan toch mee tekenen”, ja goed, collega Pannecoucke had dezelfde vraag dezelfde dag ook al gekregen van Gaspard Van Peteghem, tuurlijk zeiden wij ja. En we hebben eerlijk, naïef zoals we zijn – ik zit hier nog niet lang genoeg, dus ik ben nog een beetje naïef – hebben wij een aantal dagen zitten wachten op een tekst vanuit de collega's van de oppositie. Een tekst, die er niet is gekomen. En ik moet eerlijkheidshalve zeggen, lezende de tekst van de beide collega's en overigens een uitstekende tekst die allerlei problemen aanraakt en aanwijst, maar daaruit blijkt dat ze op sommige punten toch niet 100 % door dezelfde deur kunnen vooralsnog. Wat we echter vandaag of is het gisteren hebben meegemaakt, dat is wat mij betreft du jamais vu. Collega's en het is de eerste keer op 34 jaar gemeenteraad en ik heb het ook nooit gehoord van andere collega's in andere steden en/of gemeenten, nog nooit meegemaakt, maar als het al gebeurd is zal men mij dat wel zeggen, denk ik dan, dat een college van burgemeester en schepenen zijn uitvoerend petje afzet, zijn petje van gemeenteraadslid terug opzet en zelf een amendement op een voorstel van gemeenteraadsliden indient. Dat is bij mijn weten – zeker in Sint-Niklaas – de laatste 40 jaar niet gebeurd. En ik denk daarvoor ook niet.

Afgezien van het feit of ik dat zelfs wel betwijfel of dit kan of niet kan, maar dat doet zelfs niet ter zake, vind ik dat een zeer rare manier van werken. En mijn eerste reactie was – en dat is mijn slecht karakter dan dat speelt en na lezing ook van – kijk, dit is de vlucht vooruit. Want in deze vlucht vooruit, zoals ik het nu bestempel, in de tekst en het amendement van de meerderheid, van het college dus, vind ik - en feitelijk voor een groot stuk - een nieuwjaarsbrief terug die moet bijsturen wat men zelf al heeft ondervonden als niet echt goed waar men een stuk al gedeeltelijk tegemoetkomt aan de bedenkingen én van oppositie én van de brede lagen van de bevolking, dat men nieuwe plannen naar voorschufft en dergelijke. Een vlucht vooruit. Of het zou moeten zijn dat het de hernieuwing was van de trouwbeloften. Trouwbeloften, die men halverwege de periode hernieuwt. De trouwbeloften, die gedaan zijn door de drie meerderheidspartijen, ware het niet dat meestal die trouwbeloften worden hernieuwd op het ogenblik dat er een crisismoment zich aandient tijdens de huwelijksperiode. Laat er ons van uitgaan, burgemeester, dat dit niet het geval is, maar men weze dan toch maar verwittigd. En dus, wat mij dus ook opvalt, is dat wij als gemeenteraadsleden geconfronteerd worden in een politiek debat, waar dus het college straks zijn eigen amendement zal indienen en zal verdedigen. Niet dat ik er compassie mee heb, maar dan vraag ik mij af wat de rol is van de fractievoorzitters van de meerderheidspartijen, die hier akte kunnen nemen van de teksten van het college, getrouwheids- en gewoontegetrouw op het einde van de rit dit zullen goedkeuren, maar zo werkt een goedwerkende meerderheid niet en zo werkt een goedwerkende gemeenteraad niet.

VOORZITTER: Ja, Frans, wil je tot het voorstel ... Je tot je voorstel ...

WYMEERSCH: Ja, maar ik dacht niet, ik zal mij haasten, mevrouw de voorzitter, maar ik dacht niet dat dit ...

VOORZITTER: Oké. Nee, nee, maar het is niet van haasten, maar je bent ...

WYMEERSCH: ... gemillimeterd werd in enig ander besluit. Nu, afgezien van het feit dat er in het verleden vrij serieuze blunders zijn gemaakt op ruimtelijk gebied en op stedenbouwkundig gebied in het verdere verleden en in het nabije verleden – ik ga geen namen noemen – maar als onze vroegere burgemeester, wiens naam ik daarjuist heb vernoemd, ootmoedig toegeeft enkele dagen geleden, dat hij eind van de jaren '90, begin van de jaren 2000 in het zak is gezet door die Amsterdammer, dan weet hij perfect dat er daar ook dingen gebeurd zijn, die niet hadden mogen gebeuren. Maar we zien, collega's, ondanks een mobiliteitsplan, een circulatieplan, een wandelplan, een middenstandsplan, een horecaplan en dergelijke, dat het met de stad niet goed gaat. Als ik door de Stationsstraat wandel, dan bloedt mijn hart.

Afgezien van het feit – en nu maak ik er een beetje een karikatuur van, kort door de bocht – afgezien van het feit dat er daar 20 kapperszaken zitten en een aantal zaken waar je een hemd en een bloes voor 10 euro kan kopen, is de grandeur van de Stationsstraat volledig de mist in. En dan vraagt men zich af hoe dat dit kan. Dan vraagt men zich af hoe dat dit kan. En dan moet men beseffen, dat het een oefening is die hier tegelijkertijd in twee richtingen zal moeten worden uitgevoerd. Aan de ene kant door de aantrekkingskracht van een stadscentrum te herstellen, maar aan de andere kant moet het herstel van die aantrekkingskracht in zulke mate gebeuren, dat het het mobiliteitsprobleem niet zwaarder zal belasten. Het is een zware – ik zal niet zeggen een onmogelijke – oefening, maar een zeer zware oefening, want zonder een aantrekkelijke stad, zonder een aanlevende stad zal het mobiliteitsprobleem ook nooit worden opgelost. En daarnet – en daarmee rond ik af, mevrouw de voorzitter – valt hier een paar keer de term oostelijke tangent. En ik vrees dat collega Van der Coelden gelijk heeft. Ik ben in het snuisteren deze middag in mijn oude papieren ben ik nog een interpellatie of twee tegengekomen aan Steve Stevaert, van mezelf aan Steve Stevaert uit 2001, over de stand van zaken van het protocol westelijke tangent, oostelijke tangent en dergelijke. Dat is meer dan 20 jaar geleden, dus die oostelijke tangent moest daar al 10 jaar liggen hé. Die moest er al 10 jaar liggen. En daar was een groot project in dat protocol, burgemeester – en dat zult u ook nog weten - niet alleen de twee tangenten, de spaghettikrul ter hoogte van de Euroshop en de Wase shopping, een ondergrondse parking aan de Hofstraat – had men ze maar gelegd, denken we dan, had men ze maar gelegd – en de overname door het gewest van de rotondes aan de Driekoningenstraat, die uiteindelijk ook zijn uitgevoerd, maar dan wel in eigen beheer. Maar dus de oostelijke tangent, die zit nog, hij zit zelfs nog niet in de stijgbeugels, maar die had er dus al 10 jaar minstens effectief open moeten zijn, maar dat is dus niet het geval. Collega's, collega Huys zal er technisch gezien iets dieper op ingaan, maar ik wil de oproep doen, inderdaad, collega De Meyer, aan al onze collega's uit de oppositie, maar ook aan de collega's uit de meerderheid. Want er zijn net wat collega's in de meerderheid, burgemeester en collega's uit de meerderheid zelf, fractievoorzitters, die dezelfde of veel van dezelfde inzichten hebben als wij hebben. Niet als wij als fractie, maar inzichten zoals de mensen op de straat, inzichten zoals heel de oppositie. En laat het ons dan doen, niet op een fragmentarische manier, niet met een nieuwjaarsbrief die hier en daar wordt uitgevoerd en daar en daar en daar niet wordt uitgevoerd. Maar laat ons nu voor één keer, voor één keer in het belang van de stad onze persoonlijke belangen achterwege en laat ons Sint-Niklaas nu primeren.

VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Wymeersch. Mijnheer Marc Huys? Je hebt het woord.

HUYS M.: Ja, beste collega's, ik ga proberen van op een heel eenvoudige manier aan te vullen wat Kris en mijn enfin, hij is geen voorzitter niet meer, Frans daarjuist heeft gezegd. En ik ga het niet hebben over dingen die al gezegd zijn, dat is nogal duidelijk zelfs, over de effecten van de knippen, het gebruik en communicatie naar de bevolking toe, gebrek aan participatie, de slechte bewegwijzering vooral van het WCP. De borden waren heel slecht, heel slecht aangegeven. Waarover ik het wel ga hebben, dat is eigenlijk over de essentie. En de essentie is heel eenvoudig. Want verkeerskunde is niet zo'n moeilijk vak en ik heb het zoveel jaren gestudeerd, is niet zo moeilijk als men denkt. En het WCP, dus het wijkcirculatieplan van augustus 2017 is gebaseerd op een aanname van de term doorgaand verkeer. En dat doorgaand verkeer is op een bepaalde manier geïnterpreteerd. Nu, doorgaand verkeer is een zeer rekkelijk begrip en is afhankelijk van het referentiepunt dat ge neemt. Neemt ge bv. de straat als referentiepunt, dan is doorgaand verkeer verkeer dat de straat inrijdt en terug uitrijdt. Ge kunt ook nemen als referentiepunt de wijk en ge kunt bv. een hele stad nemen. Ge kunt zelfs een heel land nemen, enz... Nu, in het WCP is als norm, als referentiepunt genomen een wijk. Zo eenvoudig is dat. En nu is de stad ingedeeld in een aantal wijken, waartussen barrières zijn opgeworpen of zullen worden opgeworpen en dat is niet onze visie. Onze visie is, dat ge een stad als referentiepunt moet nemen. Ik verwijs bv. naar Hulst, dat is één van de prachtigste steden in de omgeving, waar dat principe ook is toegepast, maar waar men als voorwaarde heeft gesteld "ge krijgt binnen de vesten hebt ge een homogeen gebied, waar geen barrières tussen de verschillende wijken zijn, maar daarrond zijn verschillende wijken die wel gescheiden zijn van mekaar door grote banen, waar geen huizen staan of door pleinen, enz...". En daar kunt ge wel natuurlijk mits een hiërarchie van wegen op te bouwen een WCP volledig goed uitwerken. Wat is nu het effect van wat ge gedaan hebt? Ik ga twee voorbeelden geven. En die twee voorbeelden moeten de contradictie van dat WCP illustreren. Ik woon in de Regentiestraat 45, telefoon ... Ah nee, dat hoeft er niet bij. En ik ben gewoon om mensen naar de kliniek te voeren en te gaan halen. Vroeger deed ik dat via de Lindenstraat, Azalealaan, Moerland. Dat was gemakkelijk, geen probleem. Nu kan dat niet meer. Kan dat niet meer, want die camera's hangen daar, ik kan beboet worden. En dan stel ik mij de vraag ja, maar ben ik nu echt doorgaand verkeer? Ik rij van de Regentiestraat een paar 100 m verder met de bestemming in de stad. Ben ik dan doorgaand verkeer? Nee, ik ben bestemmingsverkeer. En de contradictie wordt nog duidelijker als ge ziet wat ik nu moet doen. Ik moet de Antwerpse Steenweg of de Truweelstraat gebruiken om naar de Singel te rijden en zo via de Singel, Parklaan, enz... ergens in de omgeving van de kliniek te geraken. Maar die straten, die lopen toch ook door een wijk. Dat zijn toch straten, die deel uitmaken van de wijk.

En dat is juist het probleem in een oude stad zoals Sint-Niklaas, een oude stad gelijk Hulst bv., waar de wijken aan mekaar, in mekaar vloeien. Waar eigenlijk geen scheiding, geen fysieke scheiding is tussen de verschillende wijken. Maar wat er nu gebeurt, is dat gij die scheiding automatisch in feite oplegt. En ik ... kijk, zonder boos te worden, want ja, ik word er soms nogal boos over als ik zo'n plannen lees, moet ik denken aan George Orwell en Aldous Huxley. George Orwell met 1984, met zijn Big Brother. Dat zijn de camera's, die hier nu staan. En Aldous Huxley met zijn Brave New World, waar hij de mensen liet opsluiten in een reservaat. Nu, ik verwijs ook naar wat Kris gezegd heeft. Het grote gevaar nu is niet alleen dat er opstop-pingen gaan gebeuren, files, enz... Daar is mee te leven. Maar waar niet mee te leven gaat zijn, dat is wat Kris heeft genoemd de polarisatie bij de bevolking, nl. het feit dat wij op die manier alle wijken tegen mekaar aan het opzetten zijn. En dat hoort ge al in de straten hé. Het is duidelijk dat op deze manier het sociaal weefsel, dat zo eigenlijk fragiel is, dat dat nu langzamerhand kapot gaat gemaakt worden. En dat vind ik erg. Conclusie en dat staat dan in ons voorstel, de knippen moeten weg. Zo simpel is het. Ik kom dan aan de Grote Markt. De Grote Markt, daar zijn twee discussiepunten. Dat is eerst en vooral de knippen en ten tweede de noordelijke in- en uitgang. En ik begin met die noordelijke in- en uitgang. Ge weet dat het een erfenis is, dat we uit het verleden hebben gekregen. Bij de aanleg van de parking is niet uitgevoerd wat er origineel gepland was. Origineel was een parking gepland met meer dan 600, een capaciteit van meer dan 600 auto's, met een dubbele ingang, dubbele uitgang én als alternatief, als variant daarop – luister goed – een tunnel ... Voorstel, ja, ja, maar het is dus niet goedgekeurd omwille van politieke redenen, maar daar spreek ik nu niet over. Wat moet er nu gebeuren met die situatie, die we historisch geërfd hebben? Het is bijna onmogelijk, maar ik zeg niet, ik zeg wel goed bijna onmogelijk – maar het onmogelijke zal misschien blijken wel mogelijk te zijn – structurele wijzigingen aan te brengen, zodanig dat die tweede in- en uitgang kan gerealiseerd worden. Ge moet u dat goed voorstellen wat er moet gebeuren. Er moet veel kapwerk gebeuren, beton moet uitgeschoten worden, de circulatie binnenin moet volledig gewijzigd worden, omdat ook de huidige uitgang ook moet veranderd worden. Anders moeten die auto's dan over dat stuk waar die mooie infrastructuur ligt van dat pleinvorming, enz... Dus het zal zeer duur zijn, maar het is te doen. Dan wat de knippen betreft - en daar ga ik mij volledig aansluiten bij wat Kris daarjuist gezegd heeft, maar ik had natuurlijk zijn tekst nog niet, dus ik kon nog niet anticiperen - wat we hier gekregen hebben, de markt die we gekregen hebben, is ook weer een erfenis uit het verleden.

En ik werp geen steen naar onze voorouders die het hebben heraangelegd – de Hofstraat werd volledig uitgebroken, volledig aangelegd met twee rijstroken in elke richting, de Plezantstraat is verbreed – dus heel die infrastructuur is gericht op de aantrekkingskracht van de markt op de auto te vergroten. Als ge nu gaat knippen, gaat ge historisch die visie veranderen. Dus moet ge - ge moet consequent zijn, denk ik – ook de structuur, die nu stervormig naar de markt loopt, moet ge anders bekijken. Ge kunt natuurlijk niet werken zoals Haussmann in Parijs van heel de boel af te breken en een circulaire structuur rond de markt te brengen. Ook is het niet mogelijk zoals in Mechelen om gebruik te maken van de straten, die rond de markt eventueel als binnenring, laat ik het zo zeggen, te gebruiken. In Mechelen is dat toevallig wel mogelijk. En met andere woorden, er moet een andere infrastructuur komen. Er ligt een infrastructuur – dat is de zogenaamde Ring, die natuurlijk niet goed ligt, maar ja, hij ligt er – de vraag is of die de capaciteit gaat hebben om alles op te vangen. En ik vrees, samen met Kris en Jos, ja, dat die de capaciteit niet zal hebben en dat we er dus met een enorm groot probleem qua file en blokkering van kruispunten gaan zitten. De gevolgen van die knippen, als die doorgaan, dat is hier ook al aangehaald, leegloop van de winkels, het isoleren van de Grote Markt hé. Maar kunt ge u dat voorstellen, dat ge een prachtige markt hebt, dat dat een pretpark is, maar dat er geen mensen lopen, omdat ze er niet kunnen komen. Wie gaat nu in het groen van een markt gaan vertoeven als er bv. veel gemakkelijker naar De Ster kunnen gaan of ergens naar de Ardennen kunnen gaan? Dat vraag ik mij af.

(door elkaar gepraat, onverstaanbaar)

HUYS M.: De Ardennen ook hé. Ge moet ook rekening houden met het feit dat er veel sluipverkeer gaat komen hé. Onderschat de intelligentie van de automobilisten niet hé. Sluipverkeer is altijd, is van alle tijden en zal er altijd blijven. Zelfs als er borden staan “ge moogt hier niet door”. Maar ik had deze avond nog een visioen. Veronderstel dat die knippen doorgevoerd worden, weet ge wat effect dat gaat hebben bv. op de Hofstraat en op de Parklaan op termijn? Er gaan geen auto's niet meer komen hé of heel weinig hé. Dan zit ge met een Hofstraat, één kant van de Hofstraat waar twee rijstroken liggen en waar geen kat komt. Hetzelfde voor de Parklaan, van de markt naar de rotonde. Er komt geen kat niet meer. Dus met andere woorden, ge kunt er gebruik van maken om te ontharden, enz..., meer groen te komen en natuurlijk, dat is een mogelijkheid. Wat de oostelijke tangent betreft, het is te hopen dat dat als effect heeft dat we dat probleem van doorstroming van het verkeer, dat we dat daarmee gedeeltelijk kunnen oplossen. Volledig zal dat niet zijn. Maar gedeeltelijk, laten we hopen. Maar ja, ge hoort het, het kan misschien nog 20 jaar duren. En daarmee denk ik dat ik ongeveer alles gezegd heb wat ter motivering, als apologie voor wat wij voorstellen. Ge hebt dat allemaal kunnen lezen.

Wij vragen dus de knippen weg, we vragen dat de mogelijkheid wordt onderzocht om de toegang ten noorden van de Grote Markt aan de parking, of die nog kan onderzocht worden. En we vragen natuurlijk ook, dat dit wordt goedgekeurd. Ik dank u.

VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Huys. Dan geef ik nu het woord aan schepen Hanssens. Hij gaat het tegenvoorstel van het college vertegenwoordigen. Schepen, u hebt het woord.

HANSSENS: Dank u wel, voorzitter. Ik hoor een kleine echo.

VOORZITTER: Marc, uw micro! De micro van de raadzaal.

HANSSENS: Goed, dank u, voorzitter. Het voordeel en tegelijk ook het nadeel van als derde spreker of als derde een voorstel voor te leggen, want het is natuurlijk geen amendement, maar het is een voorstel dat op zich staat, net zoals het voorstel van het Vlaams Belang op zich staat en het originele voorstel van CD&V en Vooruit op zich staat, het grote voor- of nadeel is dat je al een heleboel argumenten hebt gehoord en dat de neiging u bekruipt om een aantal zaken toch te kaderen of in sommige gevallen zelfs te corrigeren. Maar ik ga mij strikt aan het scenario houden, dat afgesproken is en mij aan mijn tekst houden om mijn punt toe te lichten. Als de raad het mij toelaat of de voorzitter het mij toelaat, zou ik mogelijks ook een illustratie kunnen delen bij het voorstel om het inzichtelijker te maken. Maar dat zien we als we op dat punt zelf komen. Voorzitter, collega's, samen maken we de stad van morgen, is voor ons meer dan een titel op de omslag van een bestuursakkoord en meerjarenplan. Het is de vlag, die een grote lading acties en ambities dekt om te komen tot een stad, waar onze inwoners naar snakken. En dat is een veilige, verkeersveilige, leefbare en gezellige stad, waar het goed wonen is, waar werken een plezier wordt, winkelen een ontspannen beleving en genieten in al zijn vormen in de stad een evidentie moet zijn voor bewoners en bezoekers. Dat is de stad, waar wij voor gaan. En dat tegen een achtergrond van steeds groter wordende uitdagingen op vlak van klimaat, gezondheid, van luchtvervuiling tot de coronacrisis en een steeds groeiende bevolking, die druk zet op al onze diensten en infrastructuur. Naast alle initiatieven op het vlak van infrastructuur, sport, dienstverlening, onderwijs en werkgelegenheid is een echt mobiliteitsbeleid een noodzaak om die stad van morgen te verwezenlijken of het zelfs maar vol te houden. Op dat laatste vlak is in de laatste twee bestuursperiodes met grote eensgezindheid gewerkt aan dat mobiliteitsverhaal. En het is voor ons vreemd om vast te stellen, dat we vandaag hier in deze gemeenteraad dit debat hebben over mobiliteitsbeleid. Deze visie is immers diepgeworteld in gekende beleidsdocumenten, die in de vorige twee bestuursperiodes en misschien zelfs al verder uitvoerig de revue zijn gepasseerd en de test van het publieke en/of politieke debat meer dan goed hebben doorstaan. Ik denk in de eerste plaats aan het lobbenstadmodel, klimaatplan, maar dan ook vooral en vooral dat mobiliteitsplan.

Het huidige mobiliteitsplan is een praktische routekaart, die ons de weg wijst naar een leefbare en verkeersveilige stad, gebaseerd op vier strategische pijlers. Maak de fiets het vervoersmiddel bij uitstek in de stad, versterk de stamassen van het openbaar vervoer, maak beter gebruik van de bestaande parkings en versterk de autoluwe stad door de invoering van een circulatieplan. De vier pijlers hebben elk afzonderlijk tientallen acties, maar vooral versterken ze elkaar. En deze aanpak kon tot nu toe op brede steun in de gemeenteraad rekenen, omdat – en ik zal het zelf zeggen waarom – één, we allen achter de wens van de Sint-Niklazeenaar staan van een leefbare en verkeersveilige stad. Twee, dat we begrijpen dat de weg daar naartoe inspanningen vergt voor alle vervoersmiddelen en wel degelijk impact heeft op iedereen, verandering zal vereisen. Drie, dat het resultaat was van een goed en een intens participatieproces, waarbij administratie en schepen hun werk wel deden en het gesprek aangingen met de bevolking. En ten vierde, het de belofte inhield de verdere stappen participatief en met de verschillende wijken aan te vatten. En zo werd het circulatieplan in 2017 uitgewerkt op basis van de principes uit datzelfde mobiliteitsplan, samen met de inwoners van de wijken zelf. 10 intense sessies, 800 aanwezigen. En op basis van die principes maken we van wijken terug plaatsen waar mensen graag wonen en vrijer kunnen bewegen, ademen en genieten van hun woonplaats. Door bestemmend verkeer in de centrumwijken, ja, dat vrij kan circuleren, in en uit die wijken via de historische invalswegen, maar als je van wijk tot wijk gaat, ja, dan gebruik je de rondweg. En ik gebruik bewust het woord Ring niet. Dat heb ik nog nooit zelf gebruikt. En in 2019 werd dan in de Breedstraat als verdere uitwerking van deze maatregel een sessie georganiseerd, waar maar liefst 140 mensen aanwezig waren. Ik was daar zelf ook aanwezig. Ik heb de inleiding gedaan, ik heb zelf mee in discussie gegaan. En waar dit scenario, zoals dat nu is uitgevoerd in de Priesteragiewijk, als het geprefereerde scenario uitkwam. De bevolking is dus in alle fasen intensief betrokken geweest. In sessies, in aanwezigheid van de administratie en mezelf. Maar tegelijk is elke stap steeds omzichtig gezet met oog en opening voor evaluatie en bijsturing. De knip op de Grote Markt wordt nu links en rechts ter discussie gesteld. Maar ook deze heeft natuurlijk een verre voorgeschiedenis. Kris noemde de Grote Markt het grootste rondpunt van Sint-Niklaas. Ik zou het zelfs het grootste rondpunt van Vlaanderen durven noemen. Maar ik zou het ook vooral een grote verkeerswisselaar noemen, die vandaag als schakel tussen de wijken dient. En daardoor dus altijd een verkeersfunctie heeft behouden, ook na de heraanleg in 2015. In de principes van het circulatieplan in ons mobiliteitsplan werd al aangegeven, dat een knip op dit rondpunt noodzakelijk is om een omslag te maken en de wijken leefbaarder te maken. Maar ook – en daar ligt de clou – om te eindigen met een bereikbaarere stad.

Doen we dit niet, dan kunnen we onze ambities voor beleving, vergroening en een goede omgeving voor bezoekers en genietters gerust vergeten voor de komende jaren. Al vanaf 2005 staat inderdaad doorgaand verkeer samen aan te schuiven met het bestemmingsverkeer. En dat is een drama vandaag. Omdat dit ook vreet aan die bereikbaarheid van onze stad. Daarom, collega's, heeft ons voorstel bijzonder veel aandacht voor maatregelen, die de bereikbaarheid van ons centrum nog moeten versterken. Met voorstellen, die al een tijdje in voorbereiding zaten, zoals de introductie van nieuwe parkings in het noorden van onze stad en uitgebouwde MOBI-punten waar men kan overstappen van auto op andere vervoersvormen. De essentie van het bereikbaarheidsbeleid is dus verleiden naar andere en duurzame manieren van verplaatsen en ons bereikbaarheidsbeleid moet sturen en dat vraagt inderdaad het verderzetten van inspanningen. Goede fietsinfrastructuur om mensen naar hun bestemming te brengen. Openbaar vervoer, dat regelmatig en sneller rijdt op vaste routes en verder rijdt dan vandaag, zodat mensen in de gemeenten rondom ons het openbaar vervoer als een echt volwaardig alternatief gaan zien. De beladen kilometers in het nieuwe vervoersplan stijgen van 16.000 km tot bijna 25.000 km in de richting van onze stad. Buurtparkings om bewonersparkeren op te vangen. Extra uitgeruste rand- en/of centumparkings, die auto's moeten opvangen verder van het centrum aan aantrekkelijke tarieven en een nieuw dynamisch parkeergeleidingssysteem vormen het volledige plaatje. Voor al diegenen die op een andere manier naar de stad gaan komen, ontstaat er meer ruimte voor diegenen die niet anders kunnen dan de auto te nemen. De pendelaar, die van veraf, van een slecht bereikbare plaats komt. Diegene die moeilijk ter been is. Diegene die kleine kinderen vervoeren, enz... Die mensen moeten wij optimale bereikbaarheid in het centrum ook voorzien, ook met de auto. Een duurzaam mobiliteitsbeleid creëert meer ruimte voor diegenen die aangewezen zijn op de auto. En dat is een fundamenteel verschil van insteek. We zijn daarbij echter niet blind voor de uitdagingen op onze rondweg. De studie over de kruispunten op de rondweg zal inzicht geven welke flankerende maatregelen genomen moeten worden. Dit is in het belang van het doorgaand autoverkeer, maar is ook de beste garantie tegen ongewenst verkeer in de wijken. We zitten, collega's, in de laatste rechte lijn van de uitrol van het mobiliteitsplan. Een plan, dat duurzaam en participatief is opgebouwd en dat tot op heden alleszins brede politieke steun kent en dat de problemen van vandaag wil aanpakken. En niet wacht op morgen. We blijven daarom 100 % gaan voor de keuzes, die dit bestuur en het vorige bestuur genomen heeft, maar tegelijk toont ons voorstel vanavond, dat we de bezorgdheden erkennen. Dat we ruimte blijven laten voor evaluatie en bijsturing. Dat we ook bijkomend onderzoek en flankerende maatregelen willen nemen in functie van bereikbaarheid, doorstroming en de strijd tegen het sluipverkeer. En ten vierde, dat we de dialoog willen blijven voeren met alle belanghebbenden.

Niet alleen in die voorbereidingsfase, maar ook in de uitvoeringsfase. En hierin rijk ik dus in die geest dus ook meteen de hand aan al diegenen binnen en buiten deze raad om terug mee op die kar te springen en er niet af te springen, maar om samen een veilige, te gaan voor die veilige, verkeersveilige, leefbare en gezellige stad waar het goed wonen is, waar werken een plezier wordt, winkelen een ontspannen beleving en genieten in al zijn vormen in de stad een evidentie moet zijn voor bewoners en bezoekers, om dat te realiseren. En daarom – ik moet eventjes op adem komen, voorzitter, eventjes drinken - ...

VOORZITTER: Roland had het gesuggereerd, ja.

HANSSENS: En daarom stelt het college van burgemeester en schepenen een genuanceerd voorstel van beslissing voor. Dat we voor de Priesteragiewijk onmiddellijk de vergunningszone uitbreiden met naast al toegevoegde bewoners en handelaars van de Lamstraat, L. De Meesterstraat, Sint-Vincentiusstraat, Polderstraat en Veldstraat, ook de bewoners en handelaars van de Antwerpse Steenweg, het Brugsken – omdat zij ook tot de originele wijk eigenlijk horen, maar dat dat de in- en uitvalswegen daarvan zijn – maar ook de Kalkstraat, Zeildoekstraat, Karmelhof, Walburgstraat, Hospitaalstraat, Grote Peperstraat en Kleine Peperstraat, omdat dat ook een ingesloten wijk is, om die mensen ook een doorrijvergunning te gunnen. Ten tweede, de verkeersfilters continu te evalueren op verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid, bereikbaarheid, doorstroming en parkeren voor alle modi. En aan te passen waar nodig om de ongewenste effecten bij te sturen. We rekenen daarom ten derde op de studie van de rondweg en de kruispunten, waar we toch goeie hoop hebben, dat die kan afgeleverd worden tegen eind april. Om dan een grote evaluatie te maken en nog nodige bijstellingen te doen. Ten vierde, de buurtparking Breedstraat te openen in 2022, zodat ook al de parkeerdruk en dus ook de nood om rond te rijden in de wijk verminderd wordt. Ten vijfde, na metingen extra maatregelen te nemen om sluipverkeer op die wegen waar we het niet wensen te weren, bv. de Dahliaweg. De voorgestelde gedoogperiode daarom tot 31 maart te verlengen. En ten zevende, een aangepast reglement voor te leggen aan deze gemeenteraad na een grondige evaluatie 3 maanden na het aflopen van de gedoogperiode. Voor de Grote Markt stellen we een 10-puntenplan voor, dat een verzameling is van punten die al in voorbereiding zaten en van een aantal zaken, die we nu versneld willen uitvoeren. De eerste en het belangrijkste daarvan is, is om tegemoet te komen aan de grote vrees en vraag van de handelaars om ook de parking Grote Markt bereikbaar te maken vanuit het noorden van de stad. En wij zouden de opdracht graag aannemen om de modaliteiten en voorwaarden te bepalen over hoe dat dat dan wel moet gebeuren.

Ten tweede, dat we eind 2022 en begin 2023 - voordat de werken beginnen aan de Grote Markt – 4 extra parkings opengaan - het gaat over de parkeer- en fietscentrumparking SVK, de parking O.-L.-Vrouw Presentatie, parking Het Hof en de uitbreiding van de parkeerplaatsen in de Hofstraat - uit te voeren in afwachting van een nieuwe grote centrumparking, hopelijk op de cultuursite in de Hofstraat. Ten derde, de invoering van een nieuw en dynamisch aanpasbaar parkeerverwijzingssysteem dat ook deel uitmaakt van de concessie op parkeren, op de belangrijkste invalswegen van de stad, dat de snelste en veiligste route aanduidt naar de parkings voor de bezoeker, inclusief de verwijzing naar het dichtstbijzijnde alternatief. Ten vierde, het uitbouwen van het regionaal Hoppinpunt Waasland Shoppingcenter met het uitbreiden van de busperrons en de bouw van fietsenstallingen voor minstens 200 fietsen, de introductie van een fietsdeelsysteem, zodat de autopenndelaar of bezoeker met een voertuig naar keuze zijn weg kan verderzetten naar het centrum, te voet, met de elektrische fiets of de fiets, de step of met de bus. Ook voor de centrumparking, de parkeer- en fietsparking SVK, de ingebruikname van een overdekte fietsenstalling, de introductie van het fietsdeelsysteem zodat de autopenndelaar of bezoeker de weg verder kan zetten met het voertuig naar keuze, te voet, met de elektrische fiets of de step. De introductie van een centrumbusconcept waarbij pendelaars of bezoekers, die met de auto parkeren aan de rand de frequent bediende haltes tussen Waasland Shoppingcenter en Grote Markt en station kunnen aandoen aan zeer democratische prijs. De pendelaar, die met de trein komt of met de auto kan zo makkelijk met het openbaar vervoer naar het centrum gebracht worden. Steun te voorzien voor de oprichting van een Minder Mobielen Centrale Sint-Niklaas voor diegenen die zich moeilijk kunnen verplaatsen. Het in de gemeenteraad besliste onderzoek, waar ik daarnet al naar verwezen heb, naar de impact van de knip op de belangrijkste knooppunten op de ronweg, zo snel mogelijk uit te voeren. En over al deze maatregelen voor de bereikbaarheid van de stad regelmatig in overleg te gaan met de handelaars ... (?) wijkniveau. Ten slotte, de nodige gelden vrij te maken om samen onder meer de handelaars, helder te communiceren naar inwoners en bezoekers en hen te informeren over de bereikbaarheid van het centrum met alle ... (?) modi en over de beschikbare parkeermogelijkheden. En ten slotte, als derde luik van ons voorstel, dat we de nodige middelen vrijmaken om helder te communiceren tijdens de werken, samen met handelaars bv., om ervoor te zorgen dat ook tijdens de werken aan de Grote Markt wij duidelijk maken hoe je best naar Sint-Niklaas kan komen. Dank u wel.

VOORZITTER: Dank u wel, schepen, voor uw inspanning om dat allemaal ondanks uw gezondheidstoestand zo te brengen. Goed, dan hebben we alle teksten gehoord, alle voorstellen en tegenvoorstellen gehoord. En is nu het debat open. Ik zie, ja, ik zie al ...

Ik vermoed dat eerst ... Ik zie al dat er een ... Ik geef eerst het woord aan de interpellanten of pardon, aan de mannen die het voorstel hebben ingediend. Ik zie dat ook Jef het woord vraagt. Ja?

MAES: ... (onverstaanbaar, knop niet ingedrukt).

DE MEYER: Voorzitter, het is goed dat de werkafspraken nageleefd worden. Als dat tot nog toe altijd gebeurd is, is natuurlijk een andere vraag. Collega's, het is niet mijn gewoonte om u te overstelpen met een woordenvloed. Ik ga proberen opnieuw kort en bondig een aantal reflecties te geven bij de voorstellen, die voorliggen van het schepencollege. En ik ga proberen mij daarbij te beperken tot de essentie. De voorstellen van het schepencollege in verband met de mobiliteit en de herinrichting van de Grote Markt zijn samengebracht in een 10-puntenplan. Enkele zijn nieuw, maar de meeste waren uiteraard reeds gekend. En vele zijn er gekomen mede op onze vraag en van andere collega's hier binnen de gemeenteraad. Enkele zijn nieuw. Daar zullen we straks nog iets over zeggen. De teneur daarvan – laat ons duidelijk zijn en we hebben geen moeite om dat toe te geven – is constructief. Het is duidelijk, dat het schepencollege toegeeft, dat haar oorspronkelijke voorstellen eigenlijk onvoldoende waren. Dat is op zich geen oneer, maar voortschrijdend inzicht op basis van de politieke discussies, die we regelmatig gehad hebben in commissies en in deze raad. Wij hebben steeds gepleit – en nu nog – en ook anderen voor voldoende overleg, voor participatie, voor goede communicatie, zeker ook naar de handelaars toe. Voor voldoende parking in de ruime omgeving van de Hofstraat. Ik noem heel specifiek de SVK-parking, de stadsrandparking Waasland Shoppingcentrum, de impact van de knip op de belangrijke knooppunten op de Ringwegen, goed dat hiermee rekening gehouden wordt, zou ik zeggen. Of de introductie van het centrumbusconcept een volwaardig alternatief is voor de stadsbussen is natuurlijk nog een andere vraag. Op dit moment, collega's, zijn we daar echt nog niet van overtuigd. Het onderzoek van de impact op de knip van de belangrijke knooppunten is natuurlijk best afgerond en opnieuw besproken in de gemeenteraad alvorens men overgaat tot de aanbesteding van de werkzaamheden. Dit lijkt ons een evidentie te zijn. De oprichting van een Minder Mobielen Centrale is op zich positief, alhoewel we natuurlijk de modaliteiten nog niet kennen. De parking onder de Grote Markt bereikbaar houden vanuit het noorden is een erkenning van de probleemsituatie - laat dat duidelijk zijn - die we steeds hebben aangekaart. Maar hoe terug naar het noorden? Via het zuiden, Parklaan, rondpunt, N70, Singel enerzijds of westelijke tangent anderzijds. Ik vrees dat de mobiliteit op de Parklaan en op de N70 weliswaar een immobiliteit wordt. Of komt er toch nog een 2^e uitgang? Samengevat, jullie erkennen de problemen die we hebben aangekaart en die leven bij de bevolking. Deels. Er worden een aantal stappen gezet in de goede richting, maar onvoldoende.

Essentieel blijft voor ons een tweede in- en uitrit voor de ondergrondse parking. Dit is een historische kans die je mist. Ik herhaal het voor de zoveelste keer. En ik herhaal ook nog eens jullie eigen leger van administratie stond daar een paar jaar geleden ten volle achter. Dus verrast dat het vandaag niet meer zou kunnen. Twee, de voorwaarden voor de definitieve knip op de Grote Markt - en ik heb er kort naar verwezen daarnet en collega Kris Van der Coelden is er uitgebreid daarnet op ingegaan, dus ik ga ze hier niet allemaal herhalen - zijn niet vervuld en dat zal leiden tot meer immobiliteit. En dit is als oplossing hoegenaamd niet duurzaam. Drie, ons hernieuwd pleidooi voor dialoog met zoveel mogelijk mensen en dit na coronatijden live. Dan nog een paar woorden opnieuw over de Don Boscowijk. Ik zoek eventjes waar ik mijn documentje gelegd heb. Ik heb daarnet al iets gezegd over de voorgestelde datum van 1 juli. Voor ons is dit geen fetisj. Het mag ook een andere datum zijn, maar fundamenteel is wel dat er overleg gebeurt met de wijk, ook met ruimere aanpalende straten en ook met personeelsleden in de onderwijsinstellingen, die palen aan deze wijk en deze straten en ook met de personeelsleden van AZ Nikolaas of moet ik zeggen AZ Vitaz, in zoverre deze mensen in het verleden gebruik maakten, soms of dagelijks, om naar het werk te gaan. Wij denken ook dat de goedgekeurde regelgeving, die reeds besproken werd vroeger en gestemd op de gemeenteraad, eventjes zal moeten ingetrokken worden en later bijgestuurd. Samengevat, datum 31 maart, wij denken dat dit geen wijs voorstel is. Twee, dialoog met aanpalende wijken en straten. Drie, personeelsleden van de onderwijsinstellingen en AZ Vitaz en eventuele andere grote bedrijven die daar in de nabijheid gelegen zijn, daar moet ook met in dialoog gegaan worden. Tot hier, voorzitter - ik heb beloofd van kort en bondig te zijn – onze bemerkingen.

VOORZITTER: Ja, goed. Wenst u een aanvulling, mijnheer Van der Coelden?

VAN DER COELDEN: Ja en die zal een stuk korter zijn dan mijn eerste tussenkomst. Misschien zelfs korter dan wat Jos daarnet gezegd heeft. Ik heb het daarnet al aangegeven in mijn tussenkomst. Wat de problematiek van de verkeersfilters betreft in de Don Boscowijk kunnen wij ons voor een zeer groot deel terugvinden in de tekst, die voorgelegd wordt door het college. Daar zit de uitbreiding van de zone in, waarbinnen dat mensen een vergunning kunnen krijgen, de problematiek van het sluipverkeer wordt daarin erkend. Er zijn nog een aantal andere dingen die ik opgeworpen heb, onder meer dat draaien in de Breedstraat en dergelijke, maar allé, als er werkelijk een gesprek op gang komt met de mensen in de buurt, een dialoog en een ernstige evaluatie van heel het systeem, dan ben ik ervan overtuigd dat dat kan worden opgenomen in die oefening.

Het zou kunnen, dat we nog een amendement indienen – daar moet ik eens met Jos over praten – om toch nog iets te veranderen aan de timing, omdat we de mening toegedaan zijn, dat zolang je in gesprek bent met mensen en zolang dat je een systeem aan het finetunen bent, dat het wenselijk is om geen boetes in te voeren, om niet sanctionerend op te treden tegenover de mensen die de verkeersfilters negeren. Maar misschien dat we dat straks nog moeten bekijken. Maar dan, wat de Grote Markt betreft, ik denk niet dat wij een probleem hebben met het hele 10-puntenplan dat voorgesteld wordt in de tekst van het college. Wie kan er iets op tegenhebben, dat er Hoppin's worden ingericht aan de rand van de stad, dat daar fietsdeelsystemen worden aangeboden, dat er een Minder Mobielen Centrale zou komen in Sint-Niklaas, dat er goedkoop vervoer, openbaar vervoer zou worden aangeboden op de as tussen Shoppingcenter, markt en station, dat er een deftig parkeergeleidingssysteem zou worden uitgebouwd en dergelijke? Daar zit hem niet het knelpunt. Het knelpunt, het knelpunt zit hem wel in het feit, dat in de tekst van het college er geen enkele opening wordt gemaakt naar het in vraag stellen van de timing van het project op de Grote Markt. En dat ook de bekommernissen, die ikzelf naar voor heb gebracht in de tussenkomst, dat daar ook weinig of niets over wordt gezegd. Het meest intrigerend is natuurlijk die zin over het proberen opnemen van een toegang tot de parking in het project. Bon, dat intrigeert mij. Ik zou wel eens willen weten hoe men dat dan in concreto ziet en wil realiseren als dat niet de bijkomende in- en uitgang is naast het stadhuis. Dus, ik ben benieuwd, laat het mij daarop houden. Twee, wat het stadsvervoer betreft en de stadsbus betreft, allé, hetgeen dat voorgesteld wordt, de Minder Mobielen Centrale en het goedkoop busvervoer, ja, beantwoordt natuurlijk niet aan de lacune, die er zal vallen op het moment dat die 4 stadslijnen er niet meer zullen zijn en dat er alleen nog een bus zal rijden in een grote lus rond het centrum van de markt. Wat zal betekenen, dat een aantal wijken, een aantal straten in Sint-Niklaas verstoken zullen blijven van stadsvervoer. Maar wat ook – en dat is misschien zelfs nog belangrijker in het perspectief van de discussie die we voeren over de knip op de Grote Markt – ja, als ge dan een busvervoer hebt dat u niet meer toelaat om vanuit de verschillende wijken rond de markt met de bus naar de markt te rijden, want die stadslusbus die komt niet op de markt, die laat u niet afstappen op de markt, ja, dan heb je geen behoorlijk alternatief, dat ge kunt aanbieden aan de mensen als ge hen wilt ontraden om zich met de wagen te verplaatsen. En dan ten derde, wat de oostelijke tangent betreft, ik kijk met belangstelling uit naar de studie over de knelpunten en de kruispunten op de stadssingel en hoe die beter kunnen gemaakt worden in perspectief van veel meer verkeer te verwerken te krijgen. Maar ik heb mijn scepsis al uitgedrukt daarover.

Ik vrees, als ge die 1.000 auto's niet meer over de Grote Markt gaat leiden, dat ge tot toestanden – en ik ga er geen Armageddon van maken hé en de zondvloed voorspellen en het einde van de wereld – maar ge gaat met toestanden komen op bepaalde punten, die ge echt niet meer kunt toelichten aan de mensen zonder ze en ze nog recht in de ogen blijven kijken ook. Ten slotte en wat mij in feite in zekere zin nog het meest tegenvalt, dat is de totale miskenning – allé, ik wik mijn woorden – van de dialoog die moet worden gevoerd met de mensen. Allé, ik snap dat, er woont 80.000 man in Sint-Niklaas. Ge kunt niet met 80.000 mensen gaan discussiëren. En er zullen altijd mensen zijn, die zeggen “ik weet van niets” of “ik ben niet gehoord” of “ze hebben niet geluisterd naar mij”. Dat is onvermijdelijk. Daar kun je alleen een poging doen om er zoveel mogelijk te bereiken en er zo goed mogelijk mee in discussie te gaan. Maar dat bv. het handelsapparaat in de middenstand, wat een weloverzichtelijke groep is, die definieerbaar is, die ge belangrijk vindt en waar de frustratie bijzonder groot is – en daar overdrijf ik niet in – allé, dat ge daar zelfs in deze discussie geen opening maakt om te zeggen “we gaan praten met die mensen”, “we gaan zien of we een draagvlak kunnen krijgen voor wat we van plan zijn”, maar dat er alleen maar gezegd wordt “we gaan mensen informeren en we gaan communiceren naar de mensen”, dat vind ik teleurstellend. En allé, beginselvastheid dat is een troef in de politiek. Dat moet ge hebben. Ge moet niet voortdurend uw huid naar de wind laten hangen. Maar op een bepaald moment kan beginselvastheid ook wel eens beginnen omslaan in koppigheid en in krampachtigheid om vast te houden aan uw eigen gelijk. En allé, soms heb ik een beetje de indruk dat we in dat straatje aan het verzeilen zijn. En dat is geen straat, waar ge echt wil komen als bestuurder denk ik.

VOORZITTER: Dank u, mijnheer Van der Coelden. Ik geef nog eerst het woord aan de heer Marc Huys en dan, mijnheer Maes, dan is het aan u. Ja?

HUYS M.: Beste collega's, toen ik dit document van amendement van het schepencollege las, wist ik niet wat ik las eigenlijk. Ik zeg ja, dat is een grapje hé, wat steken die hieruit? En het is eigenlijk precies een document van ... Het is heel mooi hé, dat het schepencollege haar schepen indekt en beschermt en ervoor opkomt, solidair. Ik vind dit allemaal heel mooi. Maar dit is werkelijk een voorbeeld van – hoe noemen ze dat – een kat in het nauw die rare sprongen maakt, mensen die in drijfzand en ge moet zeker, als ge in drijfzand zit, niet spartelen. Maar dat is wat ze nu aan het doen zijn hé. En ik ga een paar dingen er uithalen. Dus eerst en vooral die vergunningszone, die wordt uitgebreid. Nu, ik heb het WCP-plan toch gelezen en daarin staat, dat de wijken van mekaar geschieden worden. Nu is dat, het principe wordt hierdoor ondermijnd hé. Ge stapt dus af van het principe van dat is een woonwijk. Ah ja, we gaan die wijk nog uitbreiden.

Ik ga u het voorbeeld geven van wat er kan gebeuren in de toekomst of zal gebeuren in de toekomst hé. Die wijk die gaat uitbreiden over heel de stad hé. Dat kan ik u verzekeren. Ik geef u het voorbeeld van de Kalkstraat. Kalkstraat bestaat eigenlijk uit twee delen. Een eerste deel van de Groenen, ik zal het zo zeggen, tot de Peperstraat. Tweede deel, Peperstraat tot aan de Houtbriel. Nu veronderstel ik, dat de Kalkstraat, de bewoners van de Kalkstraat, allemaal van de twee delen, een vergunning krijgen. Nu, de mensen die in het eerste deel wonen, die kunnen – en dat is de redenering geweest van het schepencollege, denk ik – die kunnen weg via de Kleine Peperstraat, Walburgstraat, L. De Meesterstraat, enz... En dat is de route, waarop de vergunning slaat. Maar wat gebeurt er met de mensen, die in het andere deel van de Kalkstraat wonen? Die gaan via de Ankerstraat. Maar de Ankerstraat krijgt geen vergunning. Dus ik vraag mij af, wat als ge nu naast zo iemand woont, die wel een vergunning krijgt en gij niet? Wat gaat ge zeggen? Het eerste wat ge gaat doen, dat is ja, reclameren, een vergunning aanvragen en dan begint het hé. Ik sprak daarjuist van die polariteit. Let daarmee op, die polariteit gaat er komen. Ik heb ook nog iets gevonden, nl. ik denk dat als ik het goed gelezen heb, dat er nog meer filters gaan komen. Want er staat bij, dat het WCP gaat uitgerold worden. Dat 10-puntenplan, nog meer filters. Ja, laten we dan maar hopen, laten we dan maar hopen dat er niet dezelfde reactie komt als nu hé. Hoeveel filters er zijn, dat weet ik niet. Een kleine 10-tal zeker of nog meer? Maal 2.200, dat is 22.000 handtekeningen. Ik wens u veel succes. Ook valt mij op, dat er hier plannen worden gemaakt, enerzijds die al oud zijn, die al uitgeprobeerd zijn in het verleden en die niet gewerkt hebben, dat is één. En ten tweede, dat er plannen gemaakt worden, die nog moeten gerealiseerd worden, waarvan nog niets op papier staat. Zoals bv. over die parkings, randparkings, enz... Dat is ook nog een oud zeer trouwens. Randparking en dan met bussen naar het centrum, dat marcheert allemaal niet. Maar hier staat ook in bv. van het centrumconcept. Dat is nog een oud concept van Willockx hé. Toen hij het koopcentrum realiseerde, was ons bezwaar destijds nee, dat kan niet, want dat is concurrent voor de binnenstad. Nee, zeg hij, we leggen een bus in tussen het koopcentrum en de binnenstad en dan kunnen de mensen daar naar goeddunken gebruik van maken aan een zeer goedkope prijs. Voor hem was het dan nog gratis trouwens. Dan stel ik mij toch altijd die vraag, er wordt veel gesproken over onderzoek, onderzoek, onderzoek. Maar hoe gaat dat onderzoek allemaal gebeuren? Als ik hier voorstellen gedaan heb om onderzoek te plegen, een herkomst bestemming, enz..., dan ging dat niet en dat was te moeilijk, enz... Dus ik zou graag hebben, dat dat gespecificeerd wordt. En daarmee ben ik ongeveer rond. Ja, ik kan hier natuurlijk uren over zeveren, maar oké, ik denk dat het ongeveer dat is. Tenzij dat ... Ja, de parkings heb ik daarjuist gezegd hé. Ja, oké. Voilà, dat is het.

VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Huys. Dan geef ik het woord aan de heer Jef Maes. Jef?

MAES: Ja, dank u, voorzitter. Ik had bijna de indruk, dat u hier ons uit het debat wilde weren. En in tegenstelling tot wat er deze morgen was afgesproken, ik ga nu de twee delen, die ik had voorbereid in een algemene visie over mobiliteit ja, willens nillens bijna moeten vermengen met de opmerkingen op de voorstellen van de meerderheid. Ik denk dat wij in de toekomst zelf ook een amendement gaan indienen, als dat betekent dat wij dan meer in het debat kunnen betrokken worden. Maar we hebben geen amendement ingediend, net omwille van het feit dat we de tekst van Vooruit en CD&V ondersteunen. Dus en als dat wil zeggen, dat je die ondersteunt, dat je dan eigenlijk bijna uit het debat wordt geweerd, dan gaan we daar in de toekomst onze conclusies uittrekken. Goed, ter zake dan. Ja, ja, ik ga het zeggen, omdat we op een aantal vlakken toch een andere klemtoon leggen. En ik wil daar toch wel zeggen, dat we vertrekken van een aantal doelstellingen, die we denk ik met vele partijen in deze gemeenteraad delen, nl. dat we moeten in de eerste plaats zorgen voor gezonde en leefbare buurten, waarin de levenskwaliteit voor de inwoners in de woonwijken, dat die primeert en dat de mensen – en dat is evenwaardig – dat de mensen die de stad en de wijken willen bezoeken, dat die dat op een zorgeloze manier kunnen doen zonder zich in een knoop te moeten rijden. Maar tegelijkertijd moeten we ervoor zorgen, dat de buurten niet verstoord worden door te veel doorgaand verkeer. Al die punten, dat zorgt nu vandaag voor een immense commotie. En die commotie, ik denk dat we dat niet mogen onderschatten. En ik denk dat er een zeer grote opdeling is in onze stad bij de bevolking tussen voor- en tegenstanders. Ik denk dat we ook moeten voorzichtig zijn, dat dat niet polariseert en dat we daar een oplossing voor hebben. En die oplossing, dat is in debat gaan met de hele bevolking. En dat is wat mij eigenlijk wel ontbreekt in de voorstellen van het stadsbestuur. Er wordt heel veel gesproken over communicatie en overleg met bepaalde doelgroepen, maar er staat niets in de voorstellen over een debat rond het geheel van het mobiliteitsplan. Want er wordt dan gezegd door het stadsbestuur en door de schepen, dat alle maatregelen, waar nu commotie over is en debat, dat die al in het wijkcirculatieplan staan, stonden en dat daar tal van vergaderingen over zijn geweest. En dat klopt. Maar die vergaderingen, die zijn wel doorgegaan zowat 4 à 5 jaar geleden. En in tegenstelling tot een aantal andere steden – en ik verwijs dan naar Gent bv. of naar Leuven, waar men eigenlijk die wijkcirculatieplannen en die mobiliteitsplannen in één keer heeft doorgevoerd – heeft men dat hier in stappen gedaan. En daar zijn we eigenlijk nu nog altijd met die stappen bezig. Maar dat maakt dat mensen eigenlijk het gehele plaatje niet meer zien en ook allang niet meer weten wat daar 5 jaar geleden, 4 of 5 jaar geleden eigenlijk allemaal is over verteld. Dus ik denk dat het nu, gezien heel de commotie en de tweedeling die er in de bevolking dreigt te komen, dat het belangrijk is om dat debat te houden.

En ik denk dat wat betreft de Grote Markt – en ik ga daar eerst en vooral op ingaan – ik denk dat het inderdaad belangrijk is om te zorgen, dat er minder autoverkeer is in het centrum. Maar anderzijds moeten we ook wel ervoor zorgen, dat alle diensten, alle winkels, heel het stadscentrum, dat dat bereikbaar is voor iedereen die daar wil naartoe gaan. En dat het ook bereikbaar is voor mensen, die problemen hebben en minder mobiel zijn. Daar staat een voorstel van in, maar dat moet, vind ik dat toch nog concreet moet uitgewerkt worden. We vinden het ook belangrijk, dat al die maatregelen, die in het circulatieplan staan, dat die een effectief gevolg hebben, terwijl dat we nu zien, dat die maatregelen voornamelijk een verplaatsing zijn van het verkeer. En dat dat niet een vermindering van de totaliteit van het verkeer geeft. En dat betekent, dat je moet inzetten op alternatieven. Alternatieven zoals het openbaar vervoer. En er wordt nu in de voorstellen van het stadsbestuur gesproken over een aantal verbindingsbussen tussen randparkings en het centrum van de stad. Dat juichen wij toe, maar ik vind het jammer dat de schepen nog altijd eigenlijk het plan van het afschaffen van de stadsbussen blijft verdedigen en het plan van de basisbereikbaarheid nog altijd blijft verdedigen, want dat gaat betekenen dat er heel wat mensen uit verschillende wijken van de stad eigenlijk geen openbaar vervoer of geen snel openbaar vervoer meer gaan hebben. En als we dan voor alternatieven moeten zorgen, dan moeten we dat doen zoals in steden zoals in Brugge gebeurt. Als je naar Brugge gaat en je gaat daar, je parkeert je wagen daar aan het station, dan neem je de gratis pendelbus naar het centrum. Wel, het zijn dergelijke initiatieven, dat wij ook in Sint-Niklaas nodig hebben. Laat ons randparkings maken en laat ons zorgen voor gratis pendelbussen, die het centrum van de stad verbinden. En laat ons ervoor zorgen, dat de stadsbussen, het stadsbussenplan, wat een zeer goed plan is, dat dat ook blijft verder bestaan. Het systeem van de deelfietsen, wij pleiten daar al een aantal jaren voor. We zijn nu blij dat dat ook mee in de voorstellen wordt opgenomen. En ik denk dat dat misschien een beetje de wet van de fysica is, want onder druk wordt alles vloeibaar. Nu blijkt ook het systeem van de deelfietsen vloeibaar en wordt dat mee geïntroduceerd in de plannen. Dus, ik denk dat men eigenlijk veel meer moet inzetten en duidelijk maken naar de bevolking en ook naar de automobilisten, dat men alternatieven aanbiedt. En ik denk dat de mensen nu, de meerderheid van de automobilisten vandaag de indruk krijgen, dat zij worden gepest. En het aantal mensen, dat eigenlijk mij contacteert omwille van de vele aantallen zone 30-bordes aan 35 à 36 km/uur of de mensen die dat allerlei problemen hebben om ergens te geraken, die problemen die moeten we ernstig nemen. Dus en dat kan alleen maar door met die mensen in het debat te gaan. Wat betreft de knip op de – want ik ga niet te veel ingaan op de ... - wat betreft de knip of de verkeersfilters rond de Breedstraat en de Lindenstraat. Daar is grote verdeeldheid over. Daar is een groep, die daar voorstander van is.

En dat zijn de mensen die daar wonen en die daar uiteraard de voordelen van zien. En ik zie dat zelf in de Breedstraat, dat er veel minder verkeer is. En mijn familie, die in de Lindenstraat woont, die ziet dat er in de Lindenstraat veel minder verkeer is. En de mensen op Hoplr, die in de wijk wonen, daar zie je dat die positief reageren, want er is minder verkeer. Dus die mensen, die zijn positief daarover. Dat is belangrijk, dat is ook op een participatievergadering met een grote meerderheid van de mensen goedgekeurd en dat democratisch proces dat moeten we ook respecteren. Maar aan de andere kant is het zo, dat al de mensen in de omliggende buurten daar niet over geraadpleegd zijn. Dat daar geen dialoog mee is aangegaan. En dan denk ik dat we het plaatje iets breder moeten bekijken. Ik ga een voorbeeld geven hé. Ik ben gecontacteerd door iemand die in de Kon. Elisabethwijk woont en die mee heeft gedaan aan de participatie in de Elisabethwijk en die voor de knip in de Elisabethwijk is, maar tegen de knip in de Breedstraat. Natuurlijk, omwille van het feit dat in die Elisabethwijk, dat hij daar het voordeel van ziet en niet het voordeel van de Breedstraat. Maar, daar moeten we dan ook met die mensen bekijken wat gaan de gevolgen zijn van die knip in de Elisabethwijk als zij ook niet meer door de Breedstraat kunnen. Op welke manier gaan we dat oplossen? We hebben al commotie gehad ook rond mensen, die zeggen van ja, maar die knip in de Nieuwe Molenstraat, wat gaat dat aan problemen krijgen? We krijgen nu ook mensen uit de Antwerpse Steenweg, die zeggen ja, maar het kruispunt aan de Antwerpse Steenweg en de Raap, dat wordt nu gigantisch zwaarbelast. Op welke manier gaan we dat nu aanpakken? Daar is geen antwoord op. En dat gaat nog erger worden als die knip in de Nieuwe Molenstraat zou worden aangepakt. Dus ik denk dat we dat plaatje breder moeten bekijken en met die buurt in zijn brede totaliteit daarover moeten communiceren, daarover in debat gaan. En ik ben er zeker van, dat daar positieve oplossingen uit kunnen komen. En het is absoluut belangrijk, dat daar een breder draagvlak voor komt. Want als dat breed draagvlak er niet is, dan gaat die dualiteit in de bevolking blijven. Er moet ook natuurlijk rekening gehouden worden met het sluipverkeer. En het wordt al in het plan aangeduid. De Dahliaweg bv., waar nu sluipverkeer doorgaat. Buurtbewoners hebben mij daar eens rond aangesproken. Ik ben gaan kijken. We hebben daar een kwartier gestaan. Er zijn 5 auto's doorgereden, in alletwee de richtingen. Hoewel het verboden is en dat er zelfs een verbod staat in de ene richting. Dat wordt nu allemaal genegeerd. En we moeten daar geen metingen voor doen. En we moeten daar geen politie gaan zetten om daar mensen te gaan verbaliseren. Ik denk dat onze politie andere prioriteiten heeft. De mensen uit de buurt, die stellen daar een zeer eenvoudige oplossing voor. Zet daar op de scheiding tussen de Dahliaweg en de Madeliefjesweg, zet daar paaltjes. En de mensen die aan de ene kant wonen, die kunnen sowieso langs de knip van de Breedstraat weg. En de mensen aan de andere kant, die kunnen ook weg daarnaar.

En dan is dat sluipverkeer opgelost. Dus ik denk dat we ook op dat vlak moeten luisteren naar wat de mensen in de wijken eigenlijk aan te brengen hebben, want die mensen die zitten daar in een situatie. Dus wat wij nu vragen – en ik ga het relatief kort houden, gezien het uur – dat is dat er in eerste instantie, dat er een groot publiek debat wordt georganiseerd. Dat er meer en gratis openbaar vervoer voor de pendelbussen is van de randparkings richting centrum. Dat het deelfietsensysteem snel wordt ingevoerd en dat het debat over de herinrichting van de Grote Markt, dat dat met heel de bevolking wordt gevoerd. Want ik denk, er is heel veel al, allé, er is al, wat er gecommuniceerd is en geparticipeerd is rond de Grote Markt, dat gaat voornamelijk over meer groen, meer water, meer bomen. Allemaal leuke dingen, positieve dingen. Maar ik denk dat er weinig mensen weten, dat in dat plan ook een knip zit. En hoe ga ik vanuit mijn wijk bv. naar de andere kant van de stad kunnen geraken, als die knip wordt gerealiseerd? Is dat duidelijk? Is dat al gecommuniceerd met de mensen? Nee. De mensen hebben daar totaal geen zicht op hoe dat gaat verlopen. Waar gaan de bushaltes komen? Is daar een zicht op? Ik heb het gisteren nog gevraagd aan chauffeurs van De Lijn. Die weten het niet. Daar zijn onderhandelingen over bezig. Dat is niet duidelijk. Maar in elk geval, er gaat geen bus meer stoppen op de Grote Markt en op het H. Heymanplein. Dus dat is absoluut niet positief als we willen dat er andere zaken, andere alternatieven worden uitgewerkt. Dus wij vragen, dat er een ruim debat is met de bevolking en dat er geen éénrichtingsverkeer is. Maar dat er goed ook geluisterd wordt naar opmerkingen en bedenkingen van mensen, zodanig dat daarmee rekening kan gehouden worden. En wij zijn positief ten opzichte van wat er in het voorstel van de meerderheid staat wat betreft het uitbreiden van de vergunningszone, maar ik denk dat we daar toch ook nog een aantal straten aan moeten toevoegen zoals daar collega Van der Coelden daarnet heeft gezegd. We zijn ook voor het uitstellen van de gedoogperiode, zoals dat in het voorstel van Vooruit en CD&V staat. En je kan daar nog over maanden gaan schuiven, maar ik denk dat dat een secundaire discussie is. Of het nu 31 maart moet zijn of 1 juli, dat laten we in het midden. Maar ik denk ook, dat het belangrijk is dat er met mensen uit de buurt wordt gesproken. Want het gaat niet alleen om doorgaand verkeer. De bedoeling van die verkeersfilters moet zijn, dat het noord/zuid-verkeer dat anders de Singel zou moeten nemen, dat dat niet door die wijk rijdt. En het is niet de bedoeling, dat we mensen uit de omgeving, dat we die pesten. Een vrouw, die mij bv. heeft gecontacteerd van 't Brugsken heeft 3 kinderen. Eén is een licht autistisch kind, dat ze naar de VTS brengt. Wel, ze mag niet door de knip van de Breedstraat. Ze moet rondrijden, maar dan brengt ze haar 2 andere kinderen naar de Berkenboom en dan moet ze weer helemaal gaan rondrijden. Dat is een totaal onmogelijke situatie.

Wel, zulke mensen dat die door die knip kunnen rijden – en dat zit nu gelukkig in het voorstel – wel, zulke mensen die moeten we niet pesten. Die moeten we zorgen, dat die eigenlijk heel dat mobiliteitsplan, dat die daar voorstanders van worden en geen tegenstanders. En dus daar zijn belangrijke dingen, die we daar hebben moeten rond ontwikkelen. Ik ga toch nog op een aantal andere punten in uit het voorstel van de meerderheid, waar wij toch ook wel vragen rond hebben. Meer bepaald denk ik, dat er een aantal punten zijn die verder moeten geconcretiseerd worden en die zeer onduidelijk zijn, zoals de modaliteiten en de voorwaarden bepalen om de parking onder de Grote Markt bereikbaar te maken vanuit het noorden. Dat is zeer vaag. Laat ons dat toch wel wat concreter maken. De parking in de Hofstraat. Ja, we zijn daarvoor, maar we zijn daar dan niet voor dat uiteindelijk de busstrook, die vanaf het station tot aan de shopping eigenlijk loopt, doorheen de stad – er zijn heel veel steden die ons dat benijden, dat zulk een busstrook, dat die daar rijdt – ja, als daar tijdelijk misschien moet op ingegrepen worden, misschien dan wel in afwachting van een parking aan de academie en de schouwburg. Maar eigenlijk zou die busstrook zoveel mogelijk moeten kunnen behouden worden. Dan gaat men ook ervoor zorgen dat het busverkeer, dat dat niet eigenlijk ja, verzinkt in de files die er ontstaan in de stad. En dus dat mag niet gebeuren. Dat is dat de bussen eigenlijk vertraging gaan oplopen. Dus het fietsdeelsysteem heb ik al gezegd, dat we dat positief vinden. En over de ja, de maatregelen en de bereikbaarheid van de stad, regelmatig in overleg gaan met handelaars en de bevolking op wijkniveau, ik denk dat we dat moeten uitbreiden en dat we dat met het geheel van de bevolking moeten doen, zoals dat een aantal jaren geleden is gebeurd rond het wijkcirculatieplan. Ik denk dat de meeste mensen dat allemaal al vergeten zijn wat daar toen eigenlijk is naar voor gebracht en waar ze toen eigenlijk een mening over hebben gevormd, dat ze nu daar niet meer ja, helemaal een zicht op hebben en daar ook niet 100 % meer achterstaan.

VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Maes. Dan geef ik het woord aan de heer Luk Huys van N-VA.

DE MEYER: Voorzitter, kunnen we eventjes pauzeren?

VOORZITTER: Maar allé ja.

HUYS L.: Voorzitter, ik stel voor dat we eerst de replieken van de meerderheid ...

VOORZITTER: Ja, ik zou, ik stel voor dat we ...

HUYS L.: ... eens aanhoren ...

VOORZITTER: Ja, voilà. Dan stel ik voor, dat we dat toch nog doen. En dan wil ik een pauze inlassen voordat we tot stemming overgaan. Oké? Goed, ik geef het woord aan de heer Huys.

HUYS L.: Dank u, voorzitter. In ieder geval, Frans, als u zegt dat het voorstel van de meerderheid alleen een denkoefening is van het college, ik kan u in ieder geval zeggen, dat mijn contingent van 2 dagen politiek verlof per maand, ze zijn op. Dus ik denk dat we binnen de meerderheid met alle leden van de meerderheid zeer constructief aan dit voorstel in de afgelopen weken gewerkt hebben. Collega's, ik zou graag van start willen gaan met enkele citaten. "Het wijkcirculatieplan moet verder worden uitgevoerd met als uitgangspunt dat doorgaand verkeer tussen de verschillende wijken in de binnenstad zoveel mogelijk wordt vermeden en dat elke wijk in principe slechts toegankelijk is vanaf de stadsring". Dit las ik in het s.pa-programma van 2018. In verband met de knip op de markt lees ik in het mobiliteitsplan 2015 "Er moet voldaan zijn aan volgende randvoorwaarden om deze circulatiemaatregelen te nemen. Eén, heraanleg N70-oost moet afgerond zijn en twee, het Driekoningenkruispunt moet heraangelegd zijn". Beiden zijn ondertussen gerealiseerd. Collega's, ik ben bedroefd, zeer bedroefd. Bedroefd, omdat er al 30 jaar een mobiliteitsprobleem heerst in onze stad. En dat we in 2015 een mobiliteitsplan goedkeurden met een 4/5^e meerderheid. Dus ook met de steun van s.pa en CD&V. Om deze stilstand om te buigen naar een mobiliteitsniveau een centrumstad waardig ... bedroefd, omdat dit eigenlijk een vertrouwensbreuk betekent. Hoeveel is een ja-stem van een gewezen coalitiepartner nog waard? Zou het niet meer baat hebben als u onze en ook uw beslissingen zou uitleggen aan de burgers in plaats van nog meer nodeloze ongerustheid te kweken? En als we ergens een tandje moeten bijsteken, dan weet u maar al te goed dat de deuren van onze collegeleden steeds openstaan, ook voor de leden van de oppositie. Ik hoor vooral van burgers "wat een triestig schouwspel". Vandaag hebben we een debat, waarbij vooral Vooruit vraagt om de stilstand nog wat te verlengen. En ja, op TV-Oost vermeldt collega Van der Coelden dat zijn beweging nog steeds achter de principes van het mobiliteitsplan staat, maar niet achter de uitrol. Staat deze uitdrukking niet in schril contrast met uw programma? Men zou de gedachte kunnen krijgen van "willen ze het uitstellen tot de volgende bestuursperiode". Een scenario zoals in 1998 doemt dan al eens op. Maar, ik hoop dat deze gedachten volledig fout zitten. En dat is gemeend. Want ik kan weinig alternatieven vinden om binnen de geest van het huidige mobiliteitsplan de huidige maatregelen niet uit te voeren. Laat me stellen, dat de laatste 30 jaar reeds vele recepten zijn uitgetoet, maar dat de mayonaise nooit echt gepakt heeft. Wat u nu in vraag stelt, collega's uit de oppositie, is een werk van 9 jaar denken, overleggen, luisteren, aanpassen en dit telkens opnieuw. Het is een werk van 9 jaar behoedzaam oplossingen zoeken, per wijk. Rekening houden met de oplossingen voor de naburige wijk. Ik hoop niet dat u nu ook begint te pleiten voor parkeren op de Grote Markt, drie rijstroken op de Grote Markt en een Stationsstraat vol auto's?

Want dit zijn de uitlatingen van menig van uw steunbetuigers op de sociale media. Dit is het gevolg van uw polarisatie op een door u goedgekeurd plan. Dit is het gevolg van een karrevracht aan negativiteit, waardoor de mensen echt beginnen te geloven dat het een ramp wordt. Wel, collega's, niets is minder waar. Als we doorwerken, is er binnenkort terug een mobiele, leefbare en kwalitatieve mobiliteit. Het feit dat de CD&V, vooral de CD&V de niet-realiserende van de noordelijke in- en uitrit van de Grote Markt-parking op tafel legt, kan ik nog ergens begrijpen. Ik denk dat bijna alle partijen in deze zaal deze realisatie in hun programma hadden. En ja, de argumenten van de conceptstudie, euh, de argumenten die de conceptstudie naar bovenbrachten, hebben ons overtuigd. Indien niet, zat de in- en uitrit zeker vast in de plannen. En ze zijn ook al meerdere keren aan bod gekomen, zowel in commissies als in raadzittingen. Met of tegen de zin van het studiebureau zouden we de in- en uitrit opnemen moest het mogelijk zijn. De argumenten – ik zal ze misschien nog eventjes herhalen – zijn zeer duidelijk. Ze gaan ten koste van een comfortabel dus extra noordelijke ingang en uitgang, gaan ten koste van een comfortabel en veilig verkeer met in het bijzonder voor fietsers en voetgangers en zal een pak beschikbare parkeerplaatsen kosten. En wees gerust, we beseffen dat het schrappen van de noordelijke in- en uitgang bijkomende maatregelen vraagt. Vandaar de bijkomende centrum- en doelgroepwerkings in ons voorstel. Vandaar dat we het idee van het inrijden vanuit het noorden richting bestaande inrit vandaag – vroeger dan we van plan waren – op tafel leggen. We liggen hier wel degelijk wakker van en we zullen onze verantwoordelijkheden opnemen. 31, ik herhaal, 31 participatiemomenten zijn er geweest over dit mobiliteitsplan en aanhangende plannen en projecten. 31! Ik denk dat er nog nooit – ik ben er bijna zeker van – in een project zoveel geluisterd is naar de burger. Steeds werden er verschillende scenario's op tafel gelegd, die opgesteld werden door onze ambtenaren. Ik herhaal, door onze ambtenaren en geen studiebureaus. Deze scenario's werden ook steeds binnen de meerderheid afgetoetst. Ik veronderstel dat collega Van der Coelden deze vergadering in de vorige bestuursperiode nog herinnert. En ja, het uiteindelijke gekozen scenario had steeds medestanders én tegenstanders, maar het had steeds een ruim draagvlak in de betrokken buurt. En, collega's, wenst u dit participatieproces nu te herdoen? Ik zie er niet direct het nut van in. Dat wil weliswaar niet betekenen, dat we de communicatie met de buurt en betrokkenen doorknippen, integendeel. We evalueren en overleggen continue met de buurten. En of het nu digitaal, fysiek of schriftelijk gebeurt, dan is mijn antwoord zeer duidelijk: zo efficiënt mogelijk. En als er één ding is, dat er de laatste jaren niet makkelijker is op geworden, dan is het communicatie. Communicatie kan immers maar succesvol zijn als de ontvanger ze opneemt. We moeten hier wellicht nog meer in investeren en wellicht zullen jullie het ons dan weer kwalijk nemen wanneer we raad vragen aan externen.

Maar goed. Maar als de burger onze oplossingen niet begrijpt, ligt dit wellicht voor een belangrijk deel aan onze communicatie. Het is en blijft een primair aandachtspunt. Het feit dat de ganse discussie over het mobiliteitsplan is ontstaan door één – ik herhaal nogmaals – één maatregel in de Breedstraat en de Goudenregenlaan gaat mijn pet te boven. Deze flankerende maatregel komt er na een participatie, waarbij op de laatste vergadering – als ik mij niet vergis was dat september 2019 – 140 aanwezigen waren en waar duidelijk voor dit scenario gekozen is. Ook hier heeft schepen Hanssens – en niet de advocaat, niet een studiebureau – toelichtingen en antwoorden gegeven. En tot uw verrassing wellicht krijgen wij zeer veel positieve en minstens zeer constructieve reacties uit de Priesteragiewijk. En het is enkel vanuit deze reacties dat we ook voorstellen om de doorgangsbewijzen uit te breiden. Daar hadden we deze gemeenteraad niet echt voor nodig. Daarenboven ... Dank u, mijnheer Wymeersch, dat ik even mag verder babbelen. Daarenboven voorzien we twee belangrijke evaluatiemomenten. De eerste op het einde van de gedoogperiode in april en een tweede in juli. En als blijkt dat hierbij bijsturingen nodig zijn, dan zullen we die ook doorvoeren. Maar laat ons wel duidelijk zijn, deze maatregel is bedoeld om het sluipverkeer weg te houden. En is de filter een geldmachine? Neen. Buurtbewoners en bestemmingsverkeer kunnen na registratie alle wegen in hun wijk blijven gebruiken. Maar goed, bepaalde anderen zien graag betonblokken verschijnen. Wees er dan ook eerlijk over. Ik denk wel dat de wijk hierop niet zo positief zal antwoorden. De knip van de Grote Markt en dus ook de heraanleg nu uitstellen, betekent het verder bestendigen van de stilstand en de Grote Markt als groot rondpunt van Vlaanderen. Want, collega's, 60 % van het verkeer over onze Grote Markt stopt niet in onze stad. Ze kopen hier geen brood, geen vlees, geen kledij, geen boeken. Als die 60 % te veel verkeer uit ons verkeer geweerd is, zullen we met gemak onze favoriete winkel in het stadscentrum kunnen bereiken. Ik dacht dat er in 2015 hierover een ruime meerderheid bestond. Ik ga er dan ook vanuit, dat 4/5^e van deze meerderheid zijn beslissing volmondig zou verdedigen en uitleggen. Jammer genoeg blijkt dit een illusie. Dus, dit mobiliteitsplan heeft dringend nood aan verdere ontplooiing. Onze handelaars en centrumbewoners verdienen dit. En laat mij zeer duidelijk stellen, bestemmingsverkeer, mindervaliden, bejaarden, laad- en losverkeer zal nog steeds en zelfs vlotter ons centrum kunnen bereiken, met de auto. Laat hierover geen misverstand bestaan. Voorzitter, ik weet dat het zeer ongebruikelijk is, dat er vragen worden gesteld vanuit de meerderheid aan de oppositie, maar ik heb alvast de volgende vragen aan de beweging Vooruit. Eén, waarom was u van oordeel dat het mobiliteitsplan in 2015, een wijkcirculatieplan in 2017, wél een oplossing bood aan het mobiliteitsprobleem en nu niet langer? Twee, waarom had u destijds geen opmerkingen over de participatie en nu wel, terwijl er feitelijk geen enkele andere manier van aanpak is gekomen?

En drie, u was in de vorige bestuursperiode een grote voorstander van de knip op de Grote Markt. Blijkbaar heeft u daar vandaag twijfels over. Wat is dan uw oplossing om het probleem van de stilstand van vandaag of het probleem van onze Grote Markt en het feit dat het probleem, euh onze Grote Markt het grootste punt van Vlaanderen is? Het ontwerp van beslissing van Vooruit en CD&V dwingt ons om vroeger dan bedoeld naar buiten te komen met bepaalde maatregelen en oplossingen. Ik lees in ons voorstel de antwoorden op de vragen, die u hier en in de pers stelt. Ik ga er dan ook vanuit, dat u dit volmondig zult steunen. Maar het is een hoop. Afgelopen jaren is er zeer hard gewerkt door schepen Hanssens en zijn ambtenaren. Volledig binnen de geest van het mobiliteitsplan 2015. Gaan we vanavond tegen onze burgers zeggen “het zal nog één of enkele jaren langer stilstaan betekenen”? Wel, de N-VA-fractie zal hierin niet meegaan. Daarom leggen we een eigen voorstel voor op deze door de voorzitter bijeengeroepen extra zitting. Een voorstel, dat voor ons althans geen aanpassingen bevat voor het mobiliteits- en circulatieplan, maar wel verduidelijkingen en antwoorden aan onze burgers in verband met de uitvoering ervan. Ja, dit is werk van een luisterend oor. Collega’s, ik wil u meegeven waartoe dit debat alvast wel leidt. Het leidt tot een polarisatie tussen de mensen, die het sluipverkeer ... Dank u dat ik verder mag! Die het sluipverkeer kotsbeu zijn en de mensen meestal van buiten onze stad, die staan op hun vrijheid om te rijden waar ze maar willen. Het leidt tot verhitte discussies tussen voor- en tegenstanders van het mobiliteitsplan. Wat ik voor alle zekerheid nog eens herhaal, door een 4/5^e meerderheid werd goedgekeurd. Maar vooral, het leidt tot een persoonlijke aanval op schepen Hanssens als persoon. En dat is ...

(door elkaar gepraat, onverstaanbaar)

WYMEERSCH: Wat voor een gepatenteerde leugenaar zijde gij, jong! Wat een leugenaar zijde gij? Neem die woorden terug! Neem die woorden terug!

PANNECOUCKE: ... (onverstaanbaar, knop niet ingedrukt).

WYMEERSCH: ... (?).

VOORZITTER: De meerderheid is ...

WYMEERSCH: Mevrouw de voorzitter, ik vind dat u moet eisen, dat hij die woorden terugneemt, want die zijn hier nooit gezegd! Dat is uw taak als voorzitter.

HUYS L.: Als u mij zou laten uitspreken, dan zult u weten dat het niet over u gaat of over één of ander gemeenteraadslid, maar, maar, als u mij laat uitspreken, dan zult u het horen.

WYMEERSCH: Oh, jongen, toe!

HUYS L.: Uitlatingen zoals “smijt dienen Hanssens buiten”, “ik wens u nieuwe hersencellen” en nog meer haatuitspraken op de sociale media zijn het gevolg van deze discussie.

En dit zijn geen uitlatingen door leden van de gemeenteraad, maar dat zijn dingen die ik lees op de sociale media, die ook de familieleden van schepen Hanssens lezen en die zeer hard toekomen.

WYMEERSCH: Ik heb wel wat meer moeten slikken zulle, vriend.

HUYS L.: Dit is een gevolg van de stijl van communicatie vanuit bepaalde oppositiepartijen. En is dit de nieuwe politiek, waar u, voorzitter, over praat? Mijnheer Van der Coelden, veel geluk dan. Mijn laatste woorden hiervoor zijn woorden van dank. Dank ...

WYMEERSCH: Mevrouw de voorzitter, wij eisen dat u ingrijpt!

HUYS L.: Dank aan de ambtenaren ...

WYMEERSCH: ... (onverstaanbaar, knop niet ingedrukt).

PANNECOUCKE: Dat vind ik ook!

VOORZITTER: Mijnheer Huys, ...

HUYS L.: Dank aan de ambtenaren, die ...

WYMEERSCH: Ze zijn te lui om iets te doen en nu komen ze ons de lessen spellen.

VAN DER COELDEN: Dus ene die Carl Hanssens verwijt dat hij geen hersencellen heeft, die is aangestuurd door Vooruit?

VOORZITTER: Nee, nee, nee, ...

HUYS L.: ... zich al 9 jaar lang inzetten om ...

WYMEERSCH: ... (onverstaanbaar, knop niet ingedrukt) ... in een constructieve sfeer.

VOORZITTER: Mijnheer Wymeersch, ...

WYMEERSCH: Zowel de collega's De Meyer, Van der Coelden als ikzelf als schepen Hanssens hebben opgeroepen tot een sereen debat. En die ... (?) die komt dat hier verbodden! Maar het zal wel!

VOORZITTER: Mijnheer Wymeersch, we laten iedereen uitspreken.

PANNECOUCKE: Maar hij moet wel de waarheid zeggen hé.

VOORZITTER: Mijnheer Huys?

HUYS L.: Mijn laatste woorden hiervoor, ik ga even hernemen. Mijn laatste woorden hierover zijn woorden van dank. Dank aan de ambtenaren, die zich dag in, dag uit al 9 jaar lang inzetten om de stad terug mobiel te maken in plaats van de huidige stilstand. Maar ook dank aan schepen Hanssens voor zijn luisterend oor voor iedereen. Zijn manier van rekening houden met de grootste gemene deler, zijn bereidheid om maatregelen te evalueren en indien nodig aan te passen en zijn doortastbaarheid om van de huidige stilstand naar mobiliteit te gaan. Carl, we blijven als fractie 200 % achter het mobiliteitsplan staan én achter u staan. We steunen dan ook zonder enige twijfel het voorstel van beslissing van het college. Voorzitter, ik dank u.

VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Huys. Dan geef ik het woord aan de heer Aster Baeck voor zijn tussenkomst.

BAECK: Dank u wel, voorzitter.

GEERTS: Ik heb ook even het woord gevraagd.

VOORZITTER: Ja, Christel, ik heb een lijstje al met mensen die ondertussen het woord hebben gevraagd. Dus ik ga u zeker aan het woord laten, maar laat ons nu ...

GEERTS: Ik zie dat lijstje toch niet op de chat, mevrouw.

VOORZITTER: Ah nee, dat kun je niet zien, omdat er al een aantal mensen ondertussen hun hand hebben opgestoken ook in de zaal. Dus, voilà. En dan daarna bent u, nu op dit moment noteer ik ook uw naam, ja. Goed.

GEERTS: Maar ik wou gewoon reageren op het vorige, dus u zou mij eigenlijk beter direct het woord geven.

VOORZITTER: Ja, maar goed. Ik denk dat ook andere mensen nog kunnen reageren. Ik stel voor dat we toch even ...

GEERTS: Op die tijd had ik het al gezegd, maar ...

VOORZITTER: Oké, ja, dat is spijtig. Goed, oké. Mijnheer Baeck?

BAECK: Dank u wel, voorzitter. Ik moet toegeven, ik heb wat tijd nodig gehad om alles te plaatsen. In de afgelopen weken werd er zowel door bepaalde politieke partijen als bepaalde groepen individuen een beeld opgevoerd van een Sint-Niklaas, dat volledig aan het doodbloeden is. Een stad, die onleefbaar en onbereikbaar is geworden. Een stad, waarvan het bestuur in een bubbel leeft en niet luistert naar de grieven van zijn burgers. Op bepaalde fora werd die boodschap nog wat overgoten met een sausje van lelijke woorden en framing. Nee, ik zou op dit moment niet graag in de schoenen van onze schepenen staan. Het stoorde mij enorm, dat deze meerderheid werd afgedaan als ongeïnteresseerd. Dat klopt niet. We hebben altijd gezegd, dat waar nodig we zullen bijsturen. Dat we in gesprek gingen gaan met onze burger. Met meer dan 20 participatiemomenten over het mobiliteitsplan én de wijkcirculatie is het duidelijk, dat we het reeds deden en dit in de toekomst ook zullen blijven doen. Sterker nog, burgerparticipatie werd in Sint-Niklaas pas deze bestuursperiode met 2 eigen voltijdse participatieambtenaren naar een veel hoger niveau getild. Niet zo heel lang geleden werden buurtvergaderingen georganiseerd, waarbij een schepen of een burgemeester wat discussieerde met burgers in de zaal, zonder echt te luisteren om dan daarna huiswaarts te keren met het idee dat je aan participatie had gedaan. Nee, dat is niet onze participatie. Wel zijn we geëvolueerd naar vernieuwde concepten, waarbij mensen niet alleen voor of tegen kunnen zijn, maar waarbij we ook het gesprek aangaan.

Sessies, waarin we luisteren naar onze burger, waar we input vragen, waarin we naar knelpunten vragen, om dan vervolgens met die input aan de slag te gaan, op zoek te gaan naar oplossingen en onze plannen bij te sturen waar nodig. Het tegendeel beweren, is de waarheid oneer aandoen. Collega's, onze doelstelling is en blijft helder. Wij gaan voor een leefbare, veilige, aangename, bereikbare en groene stad. Een stad waar het leuk vertoeven is, waar mensen graag naar school gaan of komen werken. Een stad waarin je kan ondernemen. Een stad, waar je kan ontspannen, waar je gelukkig kan zijn. Een stad, die er is voor elke Sint-Niklazenaar. Een stad, waar mensen terecht fier op kunnen zijn. En hoe je het draait of keert, om dat te kunnen bereiken, moet je keuzes maken. Keuzes, waar wij van dachten dat we die jaren geleden en met de ruime meerderheid al hadden gemaakt, maar helaas. Helaas. Gedreven door het ongenoegen van een deel van onze inwoners ligt er hier vanavond een voorstel voor, dat een aantal belangrijke doelstellingen opzijshift. Doelstellingen, waar mijn fractie juist heel hard aan vasthoudt. Doelstellingen, die volgens ons fundamenteel zijn. Waarom doen we dit nu? Waarom kiezen we juist voor al deze mobiliteitsplannen? Alles begint bij verkeersveiligheid. Van 2009 tot en met 2020 waren er in Sint-Niklaas maar liefst 4.680 verkeersongevallen met letsel. Deze verkeersongevallen zijn goed voor 5.245 lichtgewonden, 403 zwaargewonden en 42 doden. En dat zijn enkel de cijfers die opgenomen werden in de statistieken. Aantal lichtgewonden ligt nog hoger. 5.699 burgers kwamen de afgelopen 12 jaar rechtstreeks in aanraking met een verkeersongeluk in Sint-Niklaas. Achter die duizelingwekkende cijfers zitten natuurlijk mensen met een naam, met een leven, met familie en vrienden. Het aantal betrokkenen is vele malen groter en ook deze mensen zijn slachtoffers. De mama, die zich in allerijl naar het ziekenhuis begeeft, omdat één van haar kinderen op de fiets is aangereden. Familie, die uren in een wachtzaal moet wachten op nieuws. We kennen jammer genoeg allemaal mensen, die dit hebben meegemaakt. Gelukkig, de cijfers zijn licht dalend en dat is goed nieuws. We zetten stappen in de goede richting, maar we kunnen nog beter. De invoering van de zone 30 in de binnenstad vorig jaar, maar ook het verder invoeren van het wijkcirculatieplan zetten resoluut veiligheid voorop. Dat velen deze verkeersslachtoffers impliciet nog altijd zien als een soort van collateral damage van de vlotte doorstroming en de dominantie van auto vinden wij eigenlijk een beetje stuitend. Dat maatregelen om hier iets aan te doen afgedaan worden als een pestmaatregel om de mensen het geld uit de zakken te kloppen, is intellectueel oneerlijk en gemakzuchtig. En, collega's, eigenlijk zou het debat hier gewoon al moeten stoppen. Als we deze cijfers moeten afwegen met een beetje trager rijden of het een beetje langer onderweg zijn, dan is voor ons de keuze snel gemaakt. Als gevolg op deze cijfers wil ik graag nog eens het STOP-principe bovenhalen. Een principe, dat al enkele jaren in verschillende lokale partijpolitieke programma's staat.

Het STOP-principe wordt gebruikt bij de inplanting van het mobiliteitsbeleid, waar de prioriteit eerst naar stappen, dan naar trappen – dat is de fiets – vervolgens openbaar vervoer en dan pas naar personenwagens gaat. Wikipedia wist mij zelfs te vertellen, dat het Carl Decaluwe was die dit STOP-principe lanceerde als kritiek op het beleid van Steve Stevaert. Omdat het toenmalig mobiliteitsbeleid volgens deze CD&V-er niet voldoende verregaand was. Een klein wist-jedatje. Dit principe hebben wij als stad ook al een heel tijdje overgenomen en vertelt ons dat we keuzes moeten maken. Zeer weinig straten zijn voorzien op twee reglementaire voetpaden en fietspaden, waar ook nog eens langs weerszijden van de straat geparkeerd kan worden én waar autoverkeer in die twee richtingen mogelijk is. Wanneer je dat toch wil combineren, krijg je een miskleun. Kijk bv. naar de Antwerpse Steenweg. Vijfstraten daarentegen is een voorbeeld van hoe het wel veilig kan wanneer er duidelijke keuzes gemaakt worden. En zelfs in deze straat moeten we eigenlijk niet spreken over levenskwaliteit. Onze keuzes moeten de mobiliteit een andere richting uitsturen. De modal shift. Een goed voornemen, dat niet alleen in ons programma stond. Aan “Sint-Niklaas fietsstad” werden in verschillende lokale programma’s hoofdstukken gewijd, gelukkig. Een shift, waarvan wij als fractie al jaren overtuigd zijn. Een shift, die ons helpt om te overleven, te evolueren naar een gezonde stad waar er een drastische daling van fijn stof is en waar het gevelgroen bezoekers in de straten verwelkomt. Straten, waarin er terug geleefd, gespeeld en ontmoet kan worden. Straten, waarin we onze burens terug leren kennen aan de voorkant van het huis in plaats van ons te verstoppen in die veilige afgesloten ruimte aan de achterkant van datzelfde huis. Samenleven gaat er gemakkelijker op worden. Dit is ons streefbeeld van de straat van de toekomst. Dit willen we ook doen met de Grote Markt van Sint-Niklaas. De grootste markt van België – ja, jongens, ik gebruik België en niet Vlaanderen of een andere provincie of zoiets, fiere Belg! – dus die grootste markt van België voelt vandaag vooral aan als de grootste versteende rotonde van België. Een punt, waarover meer dan 70 % van de autobestuurders gewoon rijdt als doorgaand verkeer. Een grote, warme, stenen vlakke met bijna geen groen, behalve hier en daar een boompje in een bak of een half begroeide groene zitbank. Ook onze Grote Markt kan en moet anders. Ondanks goeie bedoelingen is de huidige markt een miscast van jewelste. Hieraan blijven vasthouden, zouden een historische vergissing zijn. Voor onze fractie is het daarom onbespreekbaar om de besluitvorming met betrekking tot de Grote Markt on hold te zetten. Deze stad heeft in zijn transformatie al veel te veel vertraging opgelopen. Als we van Sint-Niklaas echt iets willen maken, moeten we hier samen volop voor gaan. Dit ontwerp van die Grote Markt staat ook los van politieke partijen. De Grote Markt is het symbool van onze stad en dat moet daarboven staan. Dit is evengoed de markt van CD&V, Vooruit en PVDA als van N-VA, Open Vld en Groen.

Dit is onze markt, dus laat ons gewoon hier samen voor gaan. We reiken wel opnieuw de hand. Dat bewijst deze gemeenteraad. We gaan het debat aan en we zullen ook luisteren naar jullie suggesties. We hebben begrip voor de onzekerheden en de vele vragen. In sommige gaan we mee en zullen we - zoals we altijd hebben gezegd – bijsturen waar nodig. Andere suggesties staan dan weer lijnrecht tegenover de doelstellingen, die we samen goedkeurden en volgen we dus niet. Aan het voorstel van de meerderheid, dat vanavond ook voorligt, werd door verschillende mensen heel hard gewerkt. Dit is volgens ons een gedragen voorstel, dat tegemoetkomt aan een heleboel terechte opmerkingen. Zoals beloofd, blijven we deze verder monitoren en bijsturen waar nodig. Laat ons in eerste instantie kijken wat de effecten van deze bijkomende maatregelen zijn. Onze fractie wil bij deze ook nog eens uitdrukkelijk onze steun uitspreken voor de schepen van mobiliteit, die de afgelopen jaren heel hard heeft gewerkt aan een uitgewerkt mobiliteitsbeleid, vertrekkend van sterke principes met duidelijke doelstellingen. Een beleid, dat voorheen niet bestond. En dat heeft hij samen met zijn ambtenaren gedaan, waarvoor bedankt. Tot slot, collega's, neen, wij voeren geen oorlog tegen auto's. Wel voeren we een strijd voor een leefbare stad. En dit zullen we blijven doen. Vergeet ook niet, dat er heel veel inwoners wél vragende partij zijn voor minder auto's en lagere snelheden. Het aantal zone 30-bordjes, dat in sommige straten uithangt, is in die optiek tekenend. En ook, er zijn handelaars en ondernemers die wel fan zijn van deze plannen. Sommigen spreken zich uit, anderen blijven liever stil. Het polariserende klimaat hierrond doet veel mensen jammer genoeg zwijgen en dat is voor beide insteken. En om af te sluiten met dezelfde beeldspraak, die hier al eerder werd gebruikt, vanavond is onze trein zoals gevraagd even gestopt. We deden dit bewust. In tegenstelling tot wat beweerd, denderen we niet rustig verder. Onze bestemming – een leefbaar Sint-Niklaas – is duidelijk en blijft onveranderd. We hopen dat dit na vanavond terug duidelijk is, ook voor jullie. Dus doe mee, kom van dat zijspoor en hang jullie wagonnetje er terug aan. Laat ons samen tempo maken naar de doelstellingen, die we in 2015 samen hebben goedgekeurd. Dank u wel.

VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Baeck. En dan geef ik tot slot het woord aan de heer Noppe. Karel, je hebt het woord.

NOPPE: Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Er is al heel veel gezegd. Dat is dan inderdaad het nadeel van als één van de latere sprekers aan bod te komen. Dus ik zal mijn tussenkomst beperken tot een aantal zaken, die voor onze fractie in heel dit debat het belangrijkste zijn. En het belangrijkste, het is al door een paar collega's ook aangehaald, een bereikbare stad, een levendigere stad, een stad die aantrekkelijk is voor iedereen die hier woont maar ook op bezoek komt, een stad waar je graag vertoeft.

En in dat kader is het wijkcirculatieplan één van de acties en één van de middelen, die hier in de gemeenteraad in het verleden is goedgekeurd en momenteel wordt uitgevoerd. En de doelstelling van dat plan is niet zoals sommigen durven beweren “het ambeteren van mensen of het weggagen van automobilisten of bezoekers uit onze stad houden”. Nee, de schepen heeft het daarnet ook heel duidelijk toegelicht wat de visie is en waarbij circulatie kan binnen wijken, maar dat je tussen wijken via grotere invalswegen moet gaan. Dat gaat over leefbaarheid, dat gaat over het weren van doorgaand en sluipverkeer in die woonwijken. En als je dan op sociale media onder andere ook argumenten hoort, “ja, dan moest ge maar niet in de stad zijn gaan wonen, dat weet ge toch dat het daar druk is”, dat is wel een heel ander verhaal natuurlijk. Het gaat over leefbaarheid en iedereen heeft daar recht op. En mensen, die vanbuiten de stad komen, kunnen gerust een kleine omweg maken of een andere route nemen. Dat is een kleine inspanning, maar die wel heel veel voordelen heeft voor de mensen in die wijk. Voordelen, allé, misschien zijn sommigen het al vergeten, maar door het wijkcirculatieplan kunnen we ook straten en pleinen gaan heraanleggen. Ik denk bv. aan het Brugsken. Ik denk aan de Elisabethwijk, waar er plannen zijn. Waarbij verkeersveiligheid voorop komt, maar ook een aangename woonomgeving, waarbij er ruimte komt voor zwakke weggebruikers. Denk ook aan de extra ruimte, bv. in de L. De Meesterstraat, die er is gekomen voor de schoolomgeving. Maar ook ruimte voor meer groen en beleving en leefbaarheid. Collega’s, we zijn zeker niet de eerste stad, die zo’n wijkcirculatieplan invoert en uitvoert. Dat moet geen reden op zich zijn om het hier in Sint-Niklaas ook te doen, maar het toont wel aan dat er een trend is in heel veel steden in België, in Vlaanderen, maar ook in Europa, om te gaan naar leefbaarheid in die woonwijken. Over de Grote Markt dan, collega’s. Als ik naar een andere stad ga, als ik ergens wil gaan winkelen of op bezoek wil gaan, een voorstelling, een cultuurvoorstelling wil doen, noem het maar op, als ik een stad wil bezoeken, dan wil ik vooral niet aanschuiven. Ik wil niet in de file staan. Ik wil parking kunnen vinden en ik wil die parking vlot kunnen vinden. En dat zijn ook doelstellingen, die mee in dit plan zitten. En ik ben er zeker van, dat ik niet de enige ben, maar dat heel veel mensen met die veronderstelling op bezoek willen komen in Sint-Niklaas. Bereikbaarheid is dus belangrijk. Bereikbaarheid voor alle vervoersmodi, voor het openbaar vervoer, de fiets, maar ook voor de wagens, maar wel op de juiste assen. Niet meer knal door het stadscentrum, waar je niet moet zijn, tenzij dat dat uw bestemming is uiteraard. Het resultaat is, wie hier moet zijn, zal hier vlotter en sneller geraken. Dat is meteen ook een antwoord op collega Marc Huys zijn vraag. Wie zal er rijden in de Parklaan, in de Hofstraat en ga zo maar door? De mensen die er moeten zijn, de bewoners, mensen die op bezoek komen, mensen die hier komen winkelen.

En het doemscenario, het doemscenario dat u schept dat er niemand meer zal komen, daar doet u absoluut de handelaars geen plezier mee, integendeel. Dat is op uw verantwoordelijkheid. Parkings, parking vinden, dat is belangrijk. Er zijn parkings, collega's. De parking van de Grote Markt, die blijft bereikbaar. Daar zijn voldoende plaatsen. De parking op Zwijgershoek blijft bereikbaar. Er zijn plaatsen. De parking in de Verdurmenstraat blijft bereikbaar. Parking op het Stationsplein blijft bereikbaar. Die parking is onlangs trouwens, heeft een kleine update gekregen, is wat opgekuist. Er zijn extra camera's gekomen. De parking op de Grote Markt, daar komt nu met dit voorstel vanuit de meerderheid nog een extra troef bij. We hadden eerst gezegd "we doen de Hofstraat, we voorzien daar – sorry – we voorzien daar op korte termijn extra parkeerplaatsen in de Hofstraat en op langere termijn zoeken we een oplossing bij de nieuwe cultuursite". En is dat voldoende? Dat is altijd een vraag en bezorgdheid geweest. Ik heb die ook nog aangehaald in de gemeenteraad. En ik denk dat we daar met een heel open vizier daar kijken en dat er nu in dit voorstel nog een extra maatregel komt, die er echt wel voor zorgt dat wie dan ook die uit het noorden komt, de markt vlot zal kunnen bereiken en zal kunnen kiezen om in de Hofstraat te parkeren of toch onder de Grote Markt. Parkings vinden, mensen willen daar geen tijd aan spenderen. Men wil vlot ergens geraken. Daarom dat dat begeleidingssysteem, verkeersbegeleidingssysteem – wat al lang is aangevraagd en wat ook in de oproep staat voor de parkeerconcessie – dat dat zó belangrijk is. Geen zoekverkeer meer, dat zorgt voor frustraties. Voor frustraties bij mensen die naar de stad komen en geen parking vinden, maar ook bij bewoners die geconfronteerd worden met auto's die rondjes rijden om toch maar een plaats te vinden. Dus in die zin onderschrijven wij ook de visie, die er is op parkeren, waarbij dat het gaat van randparkings voor mensen die voor een langere tijd in het centrum moeten zijn en van daaruit best kunnen gaan. Dat gaat over centumparkings, zoals ik al net heb toegelicht. Maar gaat ook over buurtparkings voor bewoners. De tweede in- en uitrit, collega's, daar is ook al heel veel over gezegd en over gedaan. Het klopt, dat dit al voor, als een voorwaarde – sorry - was opgenomen in de opdracht, maar voor onze fractie is het resultaat het belangrijkste, niet het middel op zich. En het resultaat of het doel beter gezegd, is een vlotte bereikbaarheid voor iedereen uit alle windrichtingen. Als dan blijkt doorheen het proces, dat die tweede in- en uitrit niet de beste keuze is om meerdere redenen, op vlak van ruimte voor die zwakke weggebruikers op de markt, op vlak van ruimte op de markt om nog evenementen en dergelijke te kunnen organiseren, dan denk ik dat het correct is van het stadsbestuur en van deze meerderheid om niet voor die oplossing te gaan, maar voor alternatieven open te staan.

Hadden we het omgekeerd gedaan, dan had u er waarschijnlijk op gewezen, dat we die suggesties van de ontwerpers gewoon naast ons neerlegden en dat we halsstarrig volhielden en koppig waren om toch maar die in- en uitrit aan te leggen. Het belangrijkste – ik herhaal het nog eens – voor ons is het resultaat. En het resultaat is, dat die markt ook vanuit het noorden bereikbaar moet zijn. En dat doen we met de Hofstraat, de parking op de cultuursite én nu ook met het bijkomende voorstel om ook nog vanuit het noorden de parking onder de Grote Markt te kunnen bereiken. Evalueren en bijsturen, het is altijd al het uitgangspunt geweest. Het is een eerste keer aangetoond vorige week, wanneer het college al een aantal straten bijkomend toegang heeft gegeven door de verkeersfilters. En dat doen we nu opnieuw door opnieuw een aantal bijkomende straten die toegang te geven. Ik denk dat dat ook aantoont, dat deze meerderheid en dit college ook openstaat voor suggesties en voor aanpassingen. Een heel belangrijke daarin – de schepen heeft het ook aangehaald – is een studie die op komst is over de impact op de knooppunten op de rondweg. Ik denk dat we daar allemaal heel hard naar uitkijken en benieuwd zijn. En zoals de schepen ook aangaf, indien nodig zullen we dan ook bijstellingen doen. We zijn ook een bereikbaar stadsbestuur. Ik denk dat er heel veel vragen binnenkomen, niet alleen bij de oppositie, maar ook bij ons komen er heel wat vragen en bezorgdheden binnen. En het college en deze meerderheid heeft ook geluisterd naar die bezorgdheden, die de laatste weken zijn geuit. Het voorstel wat we hier vanavond doen, denk ik, is heel evenwichtig en biedt heel veel antwoorden op veel van die verzuchtingen. En het klopt dat er inderdaad ook een heel aantal mensen zijn, die heel luid kunnen roepen en op sociale media ook heel veel aandacht kunnen krijgen en ook een weerklank krijgen in de media. Maar laat ons ook niet vergeten, dat er nog heel veel andere mensen zijn, die misschien niet de goesting hebben of de neiging hebben om zich in dat debat te gooien, maar die ook wel het eens zijn met de doelstellingen, die wel achter die leefbaarheid van de wijken staan, die wel achter een bereikbare stad staan. Overlegmomenten zijn er al veel geweest. De collega's hebben het al aangehaald, maar het is iets dat we moeten blijven doen en dat we ook zullen blijven doen. Iedereen kijkt uit naar opnieuw fysiek te kunnen samenkomen, maar helaas beslist corona er anders over. Maar gewoon alles maar uitstellen en uitstellen en uitstellen, ik vrees dat dat geen realistische oplossing is. We zullen misschien nog één à twee jaar – ik hoop hoe minder hoe beter – maar als we nog één of twee jaar alles, maar dan ook alles in deze stad on hold moeten zetten, omdat we elkaar niet fysiek kunnen zien, dan zijn we gewoonweg niet goed aan het besturen. Ook in de toekomst blijven we dus overlegmomenten inplannen, ook met de handelaars, ook met andere belangengroepen. Onze doelstelling “een vlotte bereikbare stad, een leefbare stad en een gezellig stadscentrum”, dat is hetgeen waarover we in overleg willen gaan met al die betrokken partijen.

Een negatieve sfeer of negatieve publiciteit, die zal onze stad echt geen windeieren leggen. We moeten begrip hebben en zeker luisteren naar bezorgdheden, maar ik hoop dat we ook op een bepaald punt eens gezamenlijk positief naar buiten kunnen komen om onze stad in the picture te zetten. Communicatie en ja, ik volg daar een beetje, een heel klein beetje collega Maes, als hij zijn bedenking maakt “het plan, het circulatieplan is in verschillende fasen, verschillende momenten ingevoerd”. Dat klopt, dat heeft voordelen. Wat biedt tijd om bij te sturen, om aanpassingen te doen. Je krijgt geen heel groot shockeffect, zoals in andere steden is geweest. Maar dat heeft inderdaad wel het nadeel, dat sommige inwoners het overzicht kwijt geraken of het gevoel hebben dat er continue veranderingen gaan blijven komen of onrust van “wat zal er nu nog op ons afkomen”. En ik denk dat het belangrijk is, dat we daar blijven over communiceren vanuit de stad. Dat we ook duidelijk aangeven wat het vertrekpunt is, waarom we dit doen en dat we op die manier echt wel heel veel mensen, bij heel veel mensen die schrik en die bezorgdheden kunnen wegnemen. Tot slot, collega’s, we zijn ook zeer, zeer blij in dit voorstel dat er een expliciet engagement wordt aangegaan om meer te gaan communiceren en meer te gaan informeren naar niet alleen onze bewoners, maar ook naar alle bezoekers van buiten de stad. En ik zou toch nog eens de oproep, die ik zelf, maar ook bv. schepen Somers al heeft gedaan, om samen hand in hand - de handelaars, de stad en andere belanghebbenden – om samen positief te communiceren. Dat is echt wel nodig. Ik vind dat we dat absoluut moeten doen. We moeten onze stad eens positief naar buiten laten komen. En dat wil niet zeggen, zoals ik daarnet zei, dat er geen opmerkingen mogen komen of bijsturingen noodzakelijk zijn. Maar laat ons naar die buitenwereld toe toch echt wel eens beginnen communiceren over hoe goed het hier wel is in onze stad, hoe vlot je hier gaat kunnen geraken, waar je moet parkeren. Laat ons de positieve kanten in the picture zetten. En ik denk dat we ons daar allemaal een heel groot plezier mee gaan doen. Dank u wel, voorzitter.

VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Noppe. Ik heb ondertussen vragen gekregen om tussen te komen van de heer Wymeersch. Ik ... Ge hebt daarnet uw hand opgestoken.

WYMEERSCH: ... (onverstaanbaar, knop niet ingedrukt).

VOORZITTER: Dat is al opgelost? Oké, goed. Ik kijk even in de richting van mijnheer Van der Coelden of die wou tussenkomen? Nee, dan zou ik het woord ... Ja, ja, dan wil ik eerst het woord geven aan mevrouw Geerts, want mevrouw Baeten heeft gezegd dat zij op het lijstje naar voor mag. Dus, mevrouw Geerts, u krijgt het woord.

GEERTS: Ja, dank u, voorzitter. Ik ga niet op de inhoud van het dossier in, wat hier vanavond gezegd is. Ik denk dat mijn fractieleider dat zeer goed gedaan heeft. Ik wil gewoon algemeen, er moet mij toch iets van het hart.

We krijgen van de meerderheid, die zegt ja, een uitgestoken hand. Laat ons hand in hand gaan. Maar dan vind ik het wel wat jammer, dat er eigenlijk nauwelijks wordt ingegaan op de heel concrete punten, die de oppositie aanbrengt. We krijgen hele pleidooien over leefbare stad, maar daar zijn we het allemaal over eens. Ik begrijp al helemaal niet de, ja, de scherpe tussenkomst van mijnheer Luk Huys. Dat was een beetje een breuk. Ik vond dat we het tot dan toe heel sereen hadden gehouden. En ik wil daar graag op reageren, vooral op het feit dat hij toch insinueerde dat het ook naar schepen Hanssens zou gericht zijn. Als er één iemand is binnen deze meerderheid, waar wij vanuit onze fractie Vooruit een uitermate groot respect voor hebben, dan is het schepen Hanssens. En ik heb zelfs niet de toestemming gevraagd aan de fractie om dit te kunnen zeggen, omdat ik weet dat dat zo is. Wij weten, de schepen die kent zijn dossiers. Die heeft inhoud, die heeft visie. We zijn het daar niet altijd mee eens. En die is ook niet te beroerd om zijn nek uit te steken. En dat appreciëren wij in zeer grote mate. En ik denk, als ik hier vanavond de meerderheid hoor, dat de schepen de enigste is, die eigenlijk begrijpt dat er iets moet gebeuren en die niet lichtzinnig zal omgaan met een spontaan gegroeide petitie en toch heel wat weerstand vanuit de middenstand. Dus ik wil dat toch héél expliciet zeggen, in het bijzonder naar mijnheer Huys, dat onze opmerkingen, de inhoudelijke opmerkingen, die door mijnheer Van der Coelden gemaakt zijn en door mijnheer De Meyer, dat die zeker niet naar de persoon van de schepen gaan, integendeel! Integendeel, wij hebben het allergrootste respect voor de schepen en ik moet zeggen, hadden jullie, hadden de bijdragen van de meerderheid op het niveau van de schepen geweest, hadden we nog een veel betere discussie gehad deze avond.

VOORZITTER: Dank u wel, mevrouw Geerts. Dan geef ik het woord aan mevrouw Baeten. Lore, je hebt het woord.

BAETEN: Horen jullie mij goed?

VOORZITTER: Ja, wij horen je, ja.

BAETEN: Ja, dank u wel, voorzitter. We zijn ja, 3 jaar verder. Ook mijn eerste 3 jaar in de politiek. En wat er nu de laatste weken is gebeurd, wat ik heb gelezen, dat heeft mij soms met verstomming verbaasd, maar ook ja, vaak teleurgesteld. Het is, misschien ben ik naïef of is het nieuw, ben ik niet doorgewinterd in de volledige retorieken die je ook in de raadzaal hoort. En ik heb het woord polarisatie nog nooit zoveel horen vallen als vanavond. Ik had het zeker niet verwacht om of dat we ook ja, vanuit het Vlaams Belang te horen en te zeggen van “pas op voor polarisatie”. Ik had het gevoel dat er in het begin van, allé, een constructieve motie inderdaad lag. Dat die ook door u, voorzitter, dat er ruimte was voor een gesprek.

Ik voel dat ook bij Aster zijn tussenkomst, die inhoudelijk een aantal zaken aanbrengt zoals het STOP-principe dat we ook heel belangrijk vinden. Als Karel Noppe zegt van, ja, we moeten er samen voor gaan, dan denk je, oké, er is ruimte voor een debat. En dan hoor je een tussenkomst van Luk en die doet mij denken aan wat ik de laatste dagen in de pers heb gelezen en dat heeft mij enorm teleurgesteld. Daar word ik dan droevig van. Want daar las je dan vanuit de oppositie dat het plat opportunisme is, maar nog erger, dat wij jullie momenten afpakken. Als ik in de politiek zaken als momenten moet lezen, ja, dan rijzen mijn haren ten berge. Want ik weet niet of wij in de politiek zitten om momentums te creëren. En ik denk evenmin, dat wij vanuit de oppositie of zelfs vanuit onze partij jullie momentum willen af..., allé, afpakken. Voor ons gaat het ook over die leefbaarheid van onze stad en over de tevredenheid van wie er woont en wie er werkt. Ik denk dat onze burgers veel meer verdienen dan politiek geruzie, dat ik vandaag helaas toch ook weer heb moeten horen. Ik weet niet of dat op voorhand was geschreven en dat dat dan niet aangepast is aan de stijl van de andere tussenkomsten, maar het stelt mij echt teleur. En ik vind dat onze burgers tijd en ruimte verdienen om mee te spreken over wat hen aanbelangt. Zowel op korte als lange termijn. En ik denk dat we terug naar die eerste motie moeten gaan, waar de vraag wordt gesteld van ja, ga toch verder in gesprek, want de zorgen zijn heel hoog. En dat is wat ik nu toch wel op dit moment na een paar teleurstellende tussenkomsten opnieuw wil aanbrengen.

VOORZITTER: Dank u wel, Lore. Dan geef ik het woord aan raadslid Filip Herman.

HERMAN: Ja, dank u, voorzitter. Hoort u mij?

VOORZITTER: Ja, wij horen jou.

HERMAN: Oké. Ik wou gewoon eventjes ingaan op wat een aantal sprekers hebben gezegd, allé, als buurtbewoner van de Breedstraat en eigenlijk de buurt die eigenlijk aangewend is om eigenlijk heel dit debat in gang te steken. Ik heb heel veel, allé, net zoals Jef – ik hoop dat ik Jef mag zeggen, dat is mijn stijl toch – ik heb ook heel veel gesproken met buurtbewoners uit mijn straat, maar ook uit de omliggende straten en daar waren inderdaad heel veel vragen. Dat klopt. Bij elk nieuw en zeker een heel nieuw principe, zoals de verkeersfilters introduceren, komen daar heel veel vragen uit. Maar allé, ik heb die toch altijd heel goed kunnen uitleggen met de juiste informatie, die je ook online vindt en die ook wel in de bewonersbrief is gestuurd en nog andere communicatiemiddelen. Maar ik wou gewoon nog zeggen, dat daar als je dat uitlegt, dat er heel veel mensen zeer positief zijn. Dat is toch mijn ervaring. Net zoals Jef met een aantal mensen heeft gesproken, die minder positief waren om gelijk welke reden, dat kan, zijn er toch zeer veel positieve reacties. Ik heb die ook persoonlijk, mondeling, via mail mogen ontvangen.

En daarom is het ook wel raar, men spreekt toch altijd over die petitie van die meer dan 2.000 personen, dat daar allé, dat daar misschien ook veel mensen bij zijn, die het volledige plaatje niet mee hebben. Dat kan hé. Dat mag. Dat ligt misschien aan ons, dat we dat niet goed communiceren. Dat de communicatie op de website of gelijk waar in brieven, in communicatie niet voldoende is. Daar moeten we aan werken. Maar uiteindelijk, als ge die uitleg geeft, vind ik persoonlijk, dat de mensen het plaatje wel snappen. En de filosofie is heel duidelijk hé. Het is zoals Karel daarnet ook gezegd heeft, het is, je neemt een hoofd weg en je slaat af waar je moet zijn. Dat is eigenlijk de essentie van de zaak. Ik heb dan ook nog eens de cijfers van de overtreders – allé, overtreders – potentiële overtreders opgevraagd bij de politie. In de verkeersfilter van de Breedstraat gingen we bij de eerste dag van de invoering - dat is een momentopname hebben ze mij wel gezegd, want dat is geen volledige dag, maar een momentopname van een aantal uur, elke dag hetzelfde uur – van 1.200 personen die geen vergunning hadden naar een iets meer dan 180 op maandag. Vorige maandag hé, dus die net voorbij is. En dat is toch eigenlijk een positieve evolutie vind ik, want veel meer mensen krijgen waarschijnlijk de communicatie nu pas door. Ik heb ook gevraagd aan de communicatiedienst om eigenlijk de GPS-gegevens en instructies ook nog eens na te kijken. Want ik heb dat ook getest vanuit verschillende invalswegen en de GPS-providers – een aantal heb ik getest – zijn nog niet up-to-date. Daar wordt ook aan gewerkt. Dat is ook doorgegeven. En ik wou ook nog ingaan, er is ook gezegd geweest, dat er gesproken wordt over pesten van bestuurders. Ik heb het daar eigenlijk persoonlijk heel moeilijk mee, want het gaat hier nog altijd over verkeersregels hé. Dus een verkeersregel, als ge bij wijze van spreken zoals werd gezegd 36 km/uur rijdt in een zone 30, in principe kan je dan verbaliseerd worden. Uiteraard. Is dat anders dan vroeger? Uiteraard. Is het een nieuwe regel? Ja, maar het is een regel. Dus als iedereen nu zich gewoon eens aan de verkeersregels zou houden, dan hebben we ook geen problemen om wegverleggingen of verkeersdrempels of gelijk wat toestanden te moeten inrichten, extra signalisatieborden. Dus het gaat hier gewoon over het feit van oké, er is een bepaald kader van verkeersregels, volg de verkeersregels en als u vindt dat u die niet wil volgen, dan krijgt u een boete. Heel simpel. Dan heel kort nog wil ik toch zeker ook dank uitdrukken aan schepen Carl Hanssens, waar ik de laatste weken ook als buurtbewoner, allé, ja in een zeer kort overleg altijd terecht kon met bedenkingen van de buurt, vragen van de buurt. Er is altijd direct een antwoord op gekomen. En eigenlijk wil ik wel concluderen, dat de essentie blijft – ook na de verkeersfilters – alles blijft bereikbaar. Het is eigenlijk een beetje bijsturen van gedrag. En volgens mij op termijn – en we moeten dat evalueren in de komende tijd – gaat het nog altijd beter en vlotter bereikbaar worden.

Dus in dat opzicht met het voorstel dat is en ik heb daar ook een stukje mijn bijdrage in, niet zoveel als andere leden van het college, maar ben ik nog altijd fier als Sint-Niklazenaar én als Vlaming dat dit plan en dit mobiliteitsplan uiteindelijk tot uitvoering zal geraken. Dank u wel.

VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Herman. Dan heb ik nog in volgorde de heer De Meyer, de heer Van der Coelden en de heer Maes. Ja, de heer De Meyer was eerst, ja. Oké.

DE MEYER: Gewoon ter herinnering. In de gezamenlijke motie van Vooruit en CD&V lees ik nog even de eerste zin bij de mobiliteit van Don Boscowijk “Gezien de terechte bezorgdheid om deze wijk meer leefbaar en verkeersveilig te maken ...” en bij mobiliteit en herinrichten Grote Markt “Gezien de terechte bezorgdheid om de Grote Markt gezelliger, groener en gebruiksvriendelijker te maken ...”. Dit voor de mensen, die eventueel de tekst niet zouden gelezen hebben. Een paar algemene bemerkingen, voorzitter, die mij van het hart moeten. Als er gepolariseerd wordt in de gemeenteraad weet dan dat dit een multiplicator heeft op het polariseren in de samenleving. Twee, voor dit concrete punt voor deze motie hebben we op de meest correcte manier samengewerkt met de collega’s van Vooruit op een constructieve manier en onze bedoeling was – en we hebben dat ook beiden uitdrukkelijk gezegd in de inleiding – om eigenlijk een hand uit te steken naar de bevolking en naar de meerderheid. We waren ook zinnens om eventueel na het gesprek dat we hier gehad hadden voor Don Boscowijk amendementen in te dienen om te komen tot een overeenkomst met zoveel mogelijk raadsleden. We gaan dit niet doen. En ge gaat ook niet moeten proberen ons vanavond ervan te overtuigen. Drie, grote projecten, collega’s, hoe dan ook, die worden langzaam doorgevoerd met permanent overleg als je echt een draagvlak wil creëren. En deze maatregelen zijn dermate ingrijpend – en ge kunt discussiëren over timingen en dergelijke meer en iedereen zal zijn waarheid hebben – maar ge zult tijd moeten nemen en ge zult overleg moeten plegen in de gemeenteraad en naar de bevolking toe. Vier, ik ga het nu niet doen en we hebben het ook niet gedaan bij het begin van de gemeenteraad en we gaan het ook niet doen, dreigen met een referendum of met een volksraadpleging, maar ge moet als bestuur wel weten dat als de frustratie bij de bevolking te groot wordt, zij het zelf kunnen doen. En dan wordt de polarisatie nóg veel groter. Eigenlijk kon ik alles wat ik nu gezegd heb samenvatten in één zin “spijtig genoeg, ik heb begrepen, voor mij mag er gestemd worden”. En u begrijpt dat ik eigenlijk na sommige tussenkomsten bijzonder ontgoocheld ben.

VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer De Meyer. Ik geef het woord aan de heer Van der Coelden.

VAN DER COELDEN: Allé, ge zult begrijpen, voorzitter, na de tussenkomst vooral van collega Luk Huys, dat ik mij verplicht voel om na Christel zelf ook nog te reageren namens de fractie. Allé, laat mij eerst de hoop uitspreken, dat dit geen vooraf doorgenomen scenario was binnen de meerderheid hé. Van de schepen toont de dialoogbereide, rationele kant van het college en laat de fractieleider van de grootste meerderheidspartij dan maar eens flink bashen in de eerste plaats op Vooruit. Allé, laat mij hopen dat dat niet de afspraak was. De tussenkomsten van collega's Noppe en Baeck stellen mij op dat gebied wel een beetje gerust, want die waren heel anders van toon, dan de tussenkomst van Luk Huys. Twee, ik wil er de collega's van de meerderheid – en dat zijn ze dan allemaal – toch wel op attent maken, dat ze de complexiteit van het verkeer, dat zich rond de Grote Markt begeeft, miskennen in hun tussenkomsten. Allé, het is echt niet zo – ik heb niet gevraagd aan de mensen als ik daar stond te tellen waar ze vandaan kwamen en waar ze naartoe reden – maar het is echt niet zo of ik zal het anders zeggen, de mensen die van Stekene komen en naar Temse rijden over de Grote Markt van Sint-Niklaas dat is een absolute, absolute minderheid van het aantal automobilisten. Daar zijn mensen, die in alle richtingen rijden. Die vanuit de stad naar Sint-Gillis rijden. Die van Temse naar de Broederschool rijden. Die van de Breedstraat naar de Aerschotstraat rijden. En dan terug naar de Heilige Familie en van de Heilige Familie naar Da Vinci en zo naar hun werk. Allé, maar daar kun je moeilijk lijnen in trekken. De enige lijn, die ge zult trekken, is als ge aan die mensen vraagt “waarom doe je dat met de auto”, ja, dat 97 van de 100 waarschijnlijk wel een goeie reden hebben om te zeggen dat dat het gemakkelijkst is, dat dat het rapst is en waarschijnlijk ook zullen erop zeggen dat dat de enige redelijke manier is om zich te verplaatsen. Daarmee wil ik niet zeggen, dat alles moet blijven gelijk dat het is, maar het is complex. En ik denk dat er niemand beter dan Carl Hanssens dat ook wel zal kunnen bevestigen, want die krijgt de opmerkingen van die mensen in zijn mailbox. Ten derde, wat Vooruit betreft, ik heb in mijn tussenkomst – en die heeft lang genoeg geduurd – ik denk dat ik proberen duidelijk maken heb, waarom Vooruit nog altijd gehecht is aan de principes van het mobiliteitsplan en aan de principes van het wijkcirculatieplan, maar dat we van oordeel zijn, dat momenteel de timing er niet is en in 2024 de timing er niet zal zijn of het moment er niet zal zijn om ze op die manier uit te voeren, gelijk dat het nu voorligt. En ik heb gezegd dat daar drie essentiële voorwaarden voor ontbreken. Ik ga dat niet herhalen. Ik kan alleen maar vaststellen – en dan kijk ik weer in de eerste plaats naar Luk Huys – ja, of ik hier dan een half uur dat zit toe te lichten in geuren en kleuren en met alle nuances die daarbij horen of ik doe dat niet, ja, dat maakt blijkbaar geen fluit verschil als ge thuis een tussenkomst geschreven hebt en ge leest die hier dan af zonder dat ge daarop anticipeert wat voorgaande sprekers gezegd hebben.

Ten slotte, ik heb mijn tussenkomst afgesloten of mijn tweede dan met te zeggen “beginselvastheid mag niet omslaan in koppigheid”. Nu, als ik de tussenkomst van onze collega-fractie leider van de N-VA hoor, dan gaat dat nog een stapje verder en dan vind ik dat al eerder getuigen van arrogantie en van een beetje zot te zijn van het eigen gelijk en communicatie en informatie alleen maar te zien als een manier om mensen te overtuigen en mee te krijgen en duidelijk te maken wat zij verondersteld worden van te zeggen en te denken. En als er dan gesproken wordt over polarisatie, allé, ik denk dat wij de eerste zijn om mee het discours te betreuren en af te vallen dat inderdaad op sociale media soms gevoerd wordt en dat soms zeer persoonlijk en zeer hard en zeer beledigend kan zijn. Maar om dan te gaan en het is zelfs niet insinueren, het werd zelfs letterlijk gezegd, dat de toon die Vooruit zet, leidt tot dat soort ja, excessen op sociale media, allé, dat is niet één stap erover, dat is 7 stappen erover. Ik daag u uit om één iemand te vinden, die nauw betrokken is bij de werking van Vooruit en die dat soort citaten die hier vermeld wordt op sociale media of om het even waar de laatste weken, de laatste maanden tentoont gespreid wordt. Integendeel, als ik dat dan zit te lezen en ik zie wie reageert, ja, dan denk ik soms van verdorie, mensen – sorry, dat ik het moet zeggen – mensen van de N-VA, dat is hier uw eigen achterban die zo reageert hé. Dat zijn uw eigen sympathisanten die dat soort, allé, niet het ultiem beledigende, maar die wel heel sterk taalgebruik hanteren. En als ik die zelfstandigen in de krant zie staan, dat is niet onze achterban hé. Dat is jullie achterban, die daar staat hé. En die polariseert om dat woord nog maar eens te gebruiken. Allé, ik hoop in ieder geval, ik hoop in ieder geval dat de tussenkomst van de fractieleider van de N-VA niet representatief was voor de ingesteldheid van dit college, van deze meerderheid, want dan vrees ik dat we in plaats van naar een groot draagvlak en een duurzaam bestand, dat we gaan afstevenen op een open oorlog als dat de manier is waarop er met mensen gepraat wordt. En ik denk dat dat het laatste is wat de stad kan gebruiken. En voor de rest wil ik mij aansluiten bij Jos De Meyer, laat ons niet te lang wachten om tot de stemming over te gaan.

VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Van der Coelden. Dan geef ik het woord aan de heer Maes. Jef, je hebt het woord.

MAES: Ja, dank u, voorzitter. Ja, ik wil even kort ingaan op wat mijn ja, wijkgenoot, straatgenoot, Filip – als ik Filip mag zeggen, hé – daarnet gezegd heeft. Ik heb in mijn tussenkomst helemaal niet beklemtoond, dat er heel veel problemen zijn bij mensen in de Breedstraat. Integendeel, ik heb net beklemtoond dat de voorstanders van die knip, dat die net in het gebied zitten waar eigenlijk het effect zich resorteert. Maar dat daar natuurlijk de mensen, die daar rond wonen, dat die daar wel een probleem mee hebben en dat die mensen daar niet in geconsulteerd zijn.

En ik denk dat we dat wel moeten doen vanuit een breder perspectief, van wat er nog allemaal zit aan te komen. Want, zoals ik daarnet ook heb gezegd, mensen kennen het totale plaatje niet meer. En dat plaatje dat moet wel veel duidelijker zijn. En ik denk als we het over polarisatie hebben, ik heb inderdaad gewaarschuwd voor polarisatie. Ik denk niet dat men enig woord of enige zaak heeft kunnen lezen vanuit de PVDA of heeft kunnen horen hier in deze gemeenteraadzaal, dat wij dit debat willen polariseren. Integendeel, ik denk dat wij duidelijk een standpunt hebben ingenomen, dat wij voor die knip zijn, maar met aanpassingen. We hebben in het verleden ook duidelijk gezegd, dat wij voorstander zijn van de knip op de Grote Markt, maar dat we wel goed moeten zien of dat allemaal wel mogelijk is en op welke manier dat dat kan gebeuren en welke de opmerkingen en de inbreng is van de mensen. Dus als je wil die polarisatie vermijden, dan moet je het debat met de bevolking durven aangaan. En dat is volgens mij essentieel. En dat vind ik nu jammer genoeg niet terug in de voorstellen, die het schepencollege heeft gedaan. Er zitten een aantal positieve elementen in, maar ik denk dat we moeten de discussie en het debat met de bevolking aangaan om te kijken en ik denk dat daar interessante en nuttige zaken uit zullen komen en dat daardoor een breder draagvlak kan zijn voor een oplossing, die constructief is. En ik denk dat dat ook altijd onze positie is geweest in dit debat en dat gaan we verder blijven verdedigen.

VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Maes. Dan stel ik voor dat de schepen, dat ik het woord even geef aan schepen Hanssens nog.

HANSSENS: Ja, dank u wel, voorzitter. Het was eventjes een echo terug. Ik heb met veel aandacht het debat gevolgd. Dat zal u niet verbazen. En eigenlijk dacht ik op een gegeven moment tijdens het debat terug naar bijna dag op dag een jaar geleden. Dag op dag een jaar geleden, zaten wij allemaal tezamen in een algemene commissie verkeersveiligheid. Mensen dat aanwezig waren - in principe waren dat alle gemeenteraadsleden, want het was een algemene commissie verkeersveiligheid – en toen overliepen we in een ellendig lange PowerPoint – ik geef het toe – alle acties die wij als stadsbestuur opnemen om de belofte van een verkeersveiligere stad waar te kunnen maken. Er is toen vanuit alle banken appreciatie gekomen en ook een erkenning, dat veel van de problematieken waar we mee geconfronteerd worden, op zich misschien niet zo moeilijk te begrijpen zijn en dat het heel gemakkelijk is om te roepen vanachter het scherm van een computer “doe er iets aan”, maar dat de oplossingen heel vaak complex en multifocaal zijn. Dat wil dus zeggen, dat we op veel verschillende elementen moeten duwen, knopjes moeten duwen alvorens te komen tot een goed resultaat. Waarom zeg ik dat? En waarom denk ik daaraan terug aan die periode? Dat is zonder enige twijfel de moeilijkste periode geweest van mijn schepen zijn. Omdat je je op die moment machteloos voelt.

Er is iemand gestorven in het verkeer en mensen die mij kennen, die weten dat ik elk verkeersslachtoffer, dat ik mij dat persoonlijk aangrijp. En toen ook zijn er dingen gezegd die niet kloppen, maar ten minste was er een begrip voor het feit dat we verschillende acties moeten ondernemen om te komen tot een resultaat. In mijn tussenkomst heb ik dat ook proberen te benadrukken, dat we hier eigenlijk niet een ander debat aan het voeren zijn. Het is hetzelfde debat, maar vanuit een ander oogpunt. En die acties dat toen voor... (?), de acties die we nodig hebben om wijken leefbaar te maken of te houden, om mensen erbij te betrekken, om ouders te overtuigen om hun kinderen te voet of met de fiets naar school te sturen, dat is waar we naartoe werken. En die maatregelen, die nu genomen worden in het kader van het wijkcirculatieplan, die passen perfect in die commissie van januari 2021, maar die passen perfect in deze discussie over verkeersleefbaarheid en dus de verkeersfilters in de stad. En dat is toch een element, dat ik in het debat veel te weinig heb gehoord. Vandaag heb ik vooral automobilititeit gehoord. Mobilititeit gaat veel verder dan dat. Het zijn veel, veel, veel meer facetten dan dat. En we moeten veranderen, mensen. Wij moeten veranderen. En die verandering roept weerstand op. Waarom? Omdat verandering een ingreep is op uw gewoontes. En ja, dat is een ingreep op uw vrijheid ook. En ik vind dat we dan allemaal wel die intellectuele eerlijkheid moeten tonen naar de burger toe van kijk, dit is wat dit stadsbestuur probeert te bereiken en dat is goed. En jullie zijn het er allemaal over eens dat dat goed is. En over de middelen, daar moeten we over discussiëren, maar niet over de doelstelling. Ik heb dat vandaag wel gehoord in het debat. Doelstellingen zijn we het allemaal eens, de middelen daar zijn we het misschien minder over eens. Maar dat is wel – en dan sla ik een mea culpa – dat is misschien wat we in de afgelopen jaren misschien veel te weinig hebben benadrukt en veel te weinig hebben duidelijk gemaakt, dat we dat moeten doen. Dat als een algemene beschouwing. Ik wil nog ingaan op een drietal punten, die in het debat zijn aan bod gekomen en waarvan ik vind dat ofwel de interpretatie van raadsleden niet correct zijn of dat de uitleg die gegevens is aan een aantal punten niet kloppen. En ik beperk mij maar tot een paar, maar wel zeer belangrijke punten. Inzake oostelijke tangent wordt geponeerd, dat het misschien nog 10 jaar duurt, omdat er een MER zou moeten uitgevoerd worden en dan een RUP. Ja, dat klopt niet. Wat is de stand van zaken vandaag? Er is een geldig RUP om de oostelijke tangent aan te leggen. En de helft van alle nodige onteigeningen, die zijn gebeurd. Die zijn allemaal gebeurd binnen het afgelopen jaar. Ondertussen is er een openbaar onderzoek lopende om een onteigeningsplan definitief goed te keuren. Waarom? Omdat met iedereen is gepraat en ongeveer de helft nog niet is overgegaan tot verkoop. Voor die verkoop is 10 miljoen euro voorzien in de meerjarenbegroting van de Vlaamse overheid. En 10 miljoen euro is voldoende om alle resterende onteigeningen te doen dit jaar.

Eens het onteigeningsplan definitief is, zal er overgegaan worden tot gerechtelijke onteigeningen en dan zal de Vlaamse overheid alle percelen die nodig zijn om de oostelijke tangent aan te leggen in eigen bezit te hebben. Wat er wel nog moet gebeuren – en dat klopt – is dat de aansluiting van Europark-Zuid op die oostelijke tangent, dat daar nu een finaal verslag moet komen en daartoe is er eerst een MER nodig. Waarom? Omdat – u zal zich herinneren - bij de vernietiging van een deel van het GRUP van de oostelijke tangent, het ontbreken van zo'n MER voor die aansluiting de reden was voor de vernietiging door de raad van state. Dus wij gaan dat rechtzetten en het college heeft daar maandag toe de opdracht gegeven om die MER op te starten. Dat met betrekking tot de oostelijke tangent. Een tweede punt is eerder een politiek punt en het gaat over mijn houding of de houding van het college ten opzichte van het vervoersplan en het openbaar vervoersplan zoals dat vandaag is. Er is een andere insteek vanuit bepaalde partijen uit de oppositie en die van mezelf met betrekking tot hoe we kijken naar dat nieuwe vervoersplan. Ik vind namelijk wel, dat het vervoersplan de belofte inhoudt van een waardig alternatief te zijn om in plaats van een wagen met het openbaar vervoer naar de stad te komen. Vanwaar komt die overtuiging? Die overtuiging komt ervan, dat weliswaar veel verschillende lijnen die kriskras door het Waasland gaan, nu gebundeld zijn op bepaalde lijnen. Er zijn er nog een stuk of 7. Maar die allen de randgemeenten of de gemeenten rondom Sint-Niklaas gaan verbinden met een vaste frequentie, die bedrijfszekerder is, die om het half uur minstens gaat lopen en dat het aantal beladen kilometers richting Sint-Niklaas drastisch omhooggaat met bijna 50 %. Ik heb het daarstraks al gezegd. Van 16.000 à 17.000 km naar 25.000 km. Dus er gaan meer kilometers gereden worden naar Sint-Niklaas met dat nieuwe vervoersplan. En mensen van buiten Sint-Niklaas gaan dus een waardig alternatief hebben om naar de stad te komen en niet met de auto naar de stad te komen. Wil je dat niet doen met de auto naar ... euh, met de bus naar de stad komen, dan gaat dat ook nog, maar daar bieden we dus de oplossing van de randparkings aan. En we zullen daar blijven over discussiëren. Vanuit mobiliteitsoogpunt komt dit wel tegemoet aan wat er in het mobiliteitsplan staat, nl. het versterken van de stamassen van en naar onze stad toe. Waar niet aan tegemoetkomt – en dat geef ik toe – is dat we de Clementwijk hadden voorzien om bediend te blijven, maar dat is er helaas uitgevallen in de compromisronde. U weet, we moeten overeenkomen met 10 lokale besturen in die vervoerregioraad. Ten slotte iets over de communicatie en de dialoog. Ik denk eerlijk gezegd, dat ik in het verleden altijd mijn verantwoordelijkheid heb genomen. Dat ik van alle schepenen ook diegene ben die het meest de visu in, fysiek met de burger in dialoog ben geweest in de afgelopen jaren. Was het niet voor het circulatieplan, mobiliteitsplan, dan wel voor een openbaar werk, al dan niet met collega Van Peteghem in de vorige bestuursperiode.

Helaas is dat in de laatste 2 jaar bijna niet mogelijk geweest. Hebben we geëxperimenteerd met allerlei middelen. En ik vrees en ik denk – en ik treed Karel daarbij bij – dat we dat nog zullen moeten doen in de toekomst. Maar ik beloof u ook hier, dat van zodra het kan, dat we terug fysieke bijeenkomsten gaan doen. Maar, beste collega's, ik wil er wel bijvoegen, dat we heel veel geleerd hebben in de afgelopen 2 jaar qua communicatiemiddelen. Er is nog nooit zoveel gecommuniceerd geweest dan in de afgelopen 2 jaar. Er is nog nooit zoveel informatie tegelijk bij de burger terechtgekomen. En die burger krijgt nu een volledige info in een brochure, duidelijk uitgelegd, kan dat op zijn gemak lezen thuis. Iedereen krijgt dezelfde informatie en mag op eigen manier en op eigen tempo antwoorden, suggesties doen. En die worden behandeld en daar wordt over teruggekoppeld en dat wordt dan ook publiek gezet via een website. Er is een zeer groot ruimte en vraag en nood aan inderdaad fysieke bijeenkomsten. En er zijn mensen, die zich alleen maar kunnen beroepen daarop. En ik erken dat ook. Maar het kon niet anders tot nu toe. Maar ik kan u hier beloven, dat we dat van zodra dat kan direct zeker terug zullen opnemen. Maar ik wil er ook wel op wijzen, dat dankzij onze nieuwe manieren van communiceren, dat wij andere mensen bereiken, die we anders nooit bereiken. En ik kan nu uit ervaring spreken, jonge mensen en jonge gezinnen, die komen bijna nooit naar die fysieke vergaderingen. Die hebben daar waarschijnlijk geen tijd voor. Mensen die in ploegen staan bv., die konden ook nooit feedback geven. Die konden nooit naar die vergaderingen toe gaan. Ik denk dat we daar ondertussen met opgenomen webinars, met folders, brochures en allerlei mogelijkheden om feedback te leveren een goeie bijdrage hebben aan kunnen geven. Maar ik geef toe en ik denk dat verschillende sprekers dat hebben bevestigd, ook van de meerderheid, dat we wel eens een nieuwe communicatiecampagne moeten opstarten en nog eens goed uitleggen waar gaan we naartoe, zodat iedereen mee is, zodat die vergaderingen dat we achteraf gaan hebben of die feedback dat we vragen, achteraf ook die fysieke vergaderingen dat we achteraf gaan hebben, dat iedereen ook beslagen aan die vergadering kan beginnen en zodat we een goeie dialoog daar kunnen toe hebben. En dan, Kris, op een gegeven moment zei je van ja, ik ben zeer ontgoocheld dat er in het voorstel van het college zelfs de handelaars, de dialoog met de handelaars niet vermeld werd. Maar ik denk dat ge het ondertussen zelf al hebt gezien, maar onder puntje 9 staat er heel duidelijk van onze voorstellen over al deze maatregelen én de bereikbaarheid van de stad regelmatig in overleg te gaan met de handelaars en de bevolking op wijkniveau. Dat is bijna letterlijk hetzelfde als wat in jullie voorstel staat. En dan kom ik ten slotte tot het voorstel, voorzitter, van CD&V en Vooruit en als ik dat bekijk en naast ons voorstel leg en dan lees ik in art. 1 inzake mobiliteit Don Boscowijk de voorgestelde periode van niet-verbaliseren te verlengen tot 1 juli. Ik heb de uitleg van mijnheer De Meyer gehoord en ik kan hem volgen daarin.

Wij stellen eventjes voor ja, om tot 31 maart te doen. Dat is wat we nu in gedachten hebben. Is dat nodig om dat langer te maken, ja, dan zullen we dat doen. We zullen in overleg gaan met de buurtbewoners, zoals we gezegd hebben. En voor de Grote Markt, ja, daar staan we iets verder van mekaar, vooral voor het eerste en het derde punt, realisatie van een tweede in- en uitrit naar de parking onder de Grote Markt opnieuw opnemen in het project. Ja, dan spreek je over een volledig nieuw project. Het ganse project is getekend. De ondergrond is getekend. De groenzones, de evenementenzones, de waterspiegels zijn ingetekend. Daar is geen ruimte nu om dat er nu nog in te nemen. Dan spreekt men dus over een totaal nieuw plan en dan kunnen we het werk van het afgelopen jaar en een half verdwijnen. Maar daar bieden wij dan een alternatief, de bereikbaarheid van de parking vanuit het noorden, waarschijnlijk door camera's gecontroleerd. Derde puntje, na te gaan of de knip van het autoverkeer in timing losgekoppeld kan worden van de herinrichting van de Grote Markt. Dat kan niet, want er is maar één rijbaan voorzien over de Grote Markt. Als we toch nog over die nieuwe markt verkeer laten rijden, sorry, maar dan wordt het nog erger dan dat het vandaag is, maar dat we dus ook vooruit kunnen gaan met dit ontwerp dat nu voorligt. Dus, daarom kunnen wij niet op dat voorstel ingaan en denk ik dat wij bij ons voorstel blijven, in de wetenschap dat heel veel van de opmerkingen of voorstellen dat in jullie voorstel staat, met uitzondering van die twee punten die ik nu heb aangehaald, overeenkomen.

VOORZITER: Dank u wel, schepenen. Ik ... Ja, ik zie geen vragen voor tussenkomsten. Dan geef ik nog het woord aan de burgemeester, die nog het woord vraagt.

BURGEMEESTER: Ja, collega's, het is goed en het was nodig dat dit debat heeft plaatsgehad. Drie jaar geleden of drie weken geleden waren wij als meerderheid en als college toch ook wel heel verrast door de forse taal, die wij lazen in de pers. Dan de vraag om een gemeenteraad samen te roepen, uitnodiging die door Vooruit en CD&V aan alle fracties werd gericht. Maar ik denk dat de voorzitter er goed aan gedaan heeft – en dat is ook erkend door alle fracties – door daar niet te veel tijd over te laten gaan en door te zeggen oké, ik maak van mijn decretale mogelijkheid om de raad samen te roepen gebruik en ik doe dat ook. Ik denk dat het ook goed is, dat naast CD&V en Vooruit, die een eigen voorstel van beslissing hebben ingediend, dat Vlaams Belang – die dat ook wenselijk en nodig achtte – en ook het college - dat duidelijk wist met het voorstel van Vooruit en CD&V waar zij naartoe wilden – om te zeggen goed, wij gaan niet zomaar zeggen, wij gaan dat amenderen of wij gaan dat wegstemmen, maar wij gaan onze eigen visie ook naar vorenbrengen. Het vuur is natuurlijk aan de lont gestoken door de nieuwe maatregelen voor de Priesteragiewijk. Nieuwe maatregelen, die op technisch vlak ja, nieuw zijn voor Sint-Niklaas.

Het is niet zomaar een verbodsbord of het is niet zomaar een fysiek obstakel dat de toegang tot de straat of tot de wijk verhindert of verbiedt. Nee, maar het is inderdaad een filter. Het is geen knip, het is een filter. En wij hebben de voorbije maanden en voorbije jaren toch ook wel gemerkt, dat ondanks de enorme inspanningen die hier geleverd zijn op het vlak van informatie, communicatie en participatie, dat dat ook zijn beperkingen heeft. We leven in een maatschappij, waar wij overspoeld worden door informatie. Waar wij enorm veel participatiemogelijkheden hebben. Maar wat stellen we vast? Eén, dat bij een heleboel mensen al die informatie ja, aan hen voorbijgaat en dat pas wanneer een bepaalde maatregel wordt ingevoerd en zij voor een bord staan of voor een camera staan, dat zij beseffen dat de toestand veranderd is. Twee – en dat is ook door een aantal collega's aangeraakt geworden – wanneer wij participatie organiseren naar bepaalde straten en naar bepaalde buurten, dan krijg je natuurlijk heel veel respons meestal toch van die betrokken bewoners, omdat het toch over hun straat en over hun wijk gaat. Maar de passanten van ver of van nabij, ja, die lezen dat dan wel en die zeggen ja, dat is niet mijn straat, dat is niet mijn buurt, dat gaat mij niet aan, terwijl het in een aantal gevallen wel zo is. Er is, er zijn de voor en de tegens afgewogen om ja, de big bang, een groot nieuw circulatieplan in één keer invoeren, zoals men in Zweden bv. gedaan heeft om van links naar rechts te rijden, dat overnight gebeurt, zoals men dat zei, met alle borden en alle verkeerslichten veranderd tientallen jaren geleden. Een aantal grotere steden hebben dat ook gedaan. Welnu, inderdaad, onze infrastructuur is er niet altijd op voorzien om dat zo te doen. En dat verwekt wel wat wrevel en ongenoegen van ja, is dat hier nu ook weeral veranderd. En mensen moeten voortdurend hun automatische piloot, hun gewoonte om van A naar B te rijden, aanpassen. Maar ja, na een paar weken lukt dat meestal wel. Herinner u nog – de collega's, die wat ouder zijn – toen ge van de Kalkstraat naar de Grote Markt kon rijden. Niemand die daar nu nog bij stilstaat. Als ge van de Parklaan naar het H. Heymanplein rijdt nu, dan moet ge eigenlijk een km rondrijden hé. Niet rond de markt, maar tot aan het O.-L.-Vrouwplein moet ge daarvoor rijden. Wie durft er hier nog pleiten voor het heropenstellen van de Kleine Breedstraat? Ik denk dat ook niemand daar nog voorstander van is. Meer recente ingrepen op Driegaaien, een stukje éénrichtingsverkeer, heeft toch wel de veiligheid en de verkeersveiligheid verbeterd. Dat is natuurlijk een omrijfactor voor diegenen, die dat vroeger gebruikten, aan verbonden. Ik denk dat ook het éénrichtingsverkeer op 't Brugsken, éénrichting L. De Meesterstraat globaal gezien toch positief zijn onthaald. Maar goed, die commotie met de twee filters rond de Priesteragiewijk ja, dat is dan toch door een aantal oppositiepartijen vertaald geweest van ja, wat staat er ons te wachten op de Grote Markt. En ik heb, collega's – en sommigen hebben daar ook al op gealludeerd – toch wat een déjà-vu gevoel naar 1998.

Wij stonden toen – Marc Huys was toen schepen van mobiliteit – twee jaar voor de uitvoering van het plan 2000. Nee, nee, maar het plan 2000. Nee, dat is juist. Dat is goed, oké. Twee jaar voor de invoering van het plan 2000. En toen werden er ook in de tegenstanders van de onderkeldering van de Grote Markt allerlei doemscenario's – ik ga ze niet herhalen wat er toen allemaal als argumenten tegen die onderkeldering is naar vorgebracht – en wij hebben dan met het Margarethaplan dus gezien, na de verkiezingen van 2000, toen men eigenlijk in 3 fasen gekomen is tot de ondergrondse parking, die dan in 2005 – 7 jaar later – is in gebruik genomen. En iedereen was tevreden en dat erkent iedereen ook, dat die ondergrondse parking er is gekomen, dat die constante parkeergelegenheid er is gekomen, terwijl er vroeger, als er een evenement was op de Grote Markt, ja, dan waren er 300 plaatsen minder. Collega's, als wij kijken naar de conclusie en het voorstel van beslissing, dat het college en de meerderheid voorstellen aan deze raad, dan denk ik in vergelijking met de punten van Vooruit, CD&V enerzijds en Vlaams Belang anderzijds, dat er eigenlijk geen fundamentele verschillen zijn wat betreft de Priesteragiewijk. Ik lees nergens – noch bij CD&V/Vooruit en eigenlijk ook niet bij Vlaams Belang – dus dat men absoluut tegen die verkeersfilters is. Men vraagt aan verfijning van het systeem, een langere gedoogperiode, het uitreiken in een ruimer gebied van doorrijvergunningen en dergelijke meer. En ik denk, allé, dat we daar met die kleine nuanceverschillen wel mekaar kunnen vinden. Ik denk dat de opening, die schepen Hanssens daarnet gelaten heeft, daar ook een richting aanwijst. Maar wat de Grote Markt betreft, denk ik dat we daar niet tot een akkoord zullen komen. Dus de oppositie, de voltallige oppositie zegt van ja, we moeten die plannen on hold zetten, want wij geloven niet of wij zijn er niet van overtuigd dat dit zal kunnen werken en vanuit de meerderheid zeggen wij wij willen die plannen toch doorzetten, weliswaar met een aantal verfijningen, met een aantal bezorgdheden waar wij tegemoet aan willen komen, met een aantal bijstellingen die er zijn en zeker wat betreft de bereikbaarheid van de ondergrondse parking van de Grote Markt. Dames en heren, collega's, ik denk dat het ons aller bedoeling is om in Sint-Niklaas verder te maken een stad waar het aangenaam is om te wonen, te werken, te winkelen en de vrijetijd te besteden. Dat wij allemaal pleiten voor een veilige en bereikbare en aantrekkelijke stadskern, maar ook voor leefbare woonwijken en deelgemeenten. Dat is de bekommernis, die wij allemaal delen. De doelstelling, die we allemaal delen. De manier om daartoe te komen of dat op basis van een overtuiging is of van een geloof of van een wetenschap, daar verschillen wij in. Wij willen wel, denk ik, ook allemaal in dialoog blijven en ook bereid zijn om plannen en bepaalde uitvoeringen bij te sturen. In die zin, collega's, zou ik toch willen vragen aan de voltallige gemeenteraad om het voorstel, zoals het college heeft ingediend, om dat goed te keuren. Ik dank u.

VOORZITTER: Dank u, burgemeester. Mijnheer Van der Coelden?

VAN DER COELDEN: Mag ik een korte schorsing vragen?

VOORZITTER: Ja, oké, dat is goed. Een 10 minuten? Is dat goed of ... Ja?

WYMEERSCH: Mevrouw de voorzitter, wij kunnen dit afhandelen op tijd van 10 seconden hé. U moet maar één keer laten stemmen. Vermits dat u eerst moet stemmen over de amendementen heb je twee voorstellen, die van het college en die van het Vlaams Belang, beiden amendementen zijn. Op het moment dat u het voorstel van de meerderheid laat stemmen en dat is goedgekeurd, komt het oorspronkelijk voorstel van CD&V en Vooruit te vervallen, vermits er een amendement in de plaats is gekomen en zijn de stemmingen voorbij.

VOORZITTER: Daar ben ik mij van bewust, mijnheer Wymeersch. Ja. Het kon ook nog zijn, dat er nog subamendementen eventueel ...

WYMEERSCH: Die moesten al binnen zijn hé.

VOORZITTER: Goed. Dat ... Ja. Maar ik vind als de schorsing wordt gevraagd, dan mag ik die schorsing geven. Dus ik geef nog een schorsing van 10 minuten, mijnheer Van der Coelden.

SCHORSING

VOORZITTER: Ik open terug de zitting. De mensen thuis vroegen terecht waar we bleven. Goed, er is ondertussen ... Ja, er is een extra vraag gekomen. In principe is het zo, dat we de amendementen stemmen, maar er is een vraag gekomen van de indieners van het oorspronkelijk voorstel om het voorstel van de meerderheid op te delen in artikels. Eerste artikel, zijnde het stuk over de Priesteragiewijk en het tweede artikel, over de markt. Dus, dat is het voorstel. Mijnheer Wymeersch?

WYMEERSCH: Dank u, mevrouw de voorzitter. Eén, ontgaat mij de bedoeling daarvan. Stel, stel dat we het zo doen en het eerste gedeelte stemmen. Wat is er dan de facto gebeurd? Dus dat het ...

VOORZITTER: Met, de facto is er dan gebeurd, dat er misschien een andere ...

WYMEERSCH: Is er dan een sub van ...

VOORZITTER: ... een ander aantal stemmen, stemmenaantal kan zijn voor beide.

WYMEERSCH: Dus we stemmen eerst, we gaan eerst een stuk van het college stemmen. Dat is uw voorstel.

VOORZITTER: Nee, nee, nee, we gaan eerst het eerste amendement stemmen, zijnde het ...

WYMEERSCH: Het college.

VOORZITTER: ... zijnde het voorstel van Vlaams Belang. Dat is het eerst ingediende amendement. Dan wordt er gevraagd om het voorstel van de meerderheid, pardon, van het schepencollege om dat op te splitsen, om daar een gesplitste stemming te doen voor het eerste artikel aangaande de Priesteragiewijk, tweede artikel aangaande de Grote Markt.

WYMEERSCH: En wat is daar de bedoeling of het nut van?

VOORZITTER: Dat moet u vragen aan de mensen die de gesplitste stemming vragen.

WYMEERSCH: Jos, wat is de bedoeling of het nut van die gesplitste stemming van de collegetekst?

DE MEYER: Omdat we verschillend stemmen over die twee stukken.

WYMEERSCH: Ah, dus u zou willen laten blijken, dat u maar gedeeltelijk akkoord bent?

DE MEYER: Juist.

VOORZITTER: Ik denk dat dat een mogelijkheid is, ja. Goed.

WYMEERSCH: Wel, kijk, kijk. Nee, awel goed. We gaan er, ik ga er geen frieningskes aanhangen hé. Ik kom uit de textiel, maar ik ga er geen frieningskes aanhangen. De ... Nee, nee, nee, ik begrijp de vraag en zelfs de filosofie van Kris en van Jos. Ik zou die zelfs willen steunen. Ik zou die zelfs willen steunen en ik denk dat Aster en consoorten en Karel die ook zal steunen. Ik zou niet begrijpen, waarom dat Luk ze zou steunen, maar soit. Maar we gaan dat niet doen. We gaan dat niet doen en ik zal u zeggen waarom. De teneur in deze gemeenteraad was goed, tot dat er daar op de hoek een haatzaaiër binnen kwam waaien en die alle uitgestoken handen gewoonweg heeft afgekapt en gezegd van jongens, wij zijn de goeie en jullie zijn de slechte. Daar kwam het op neer. Wel, de slechte zeggen nu, mevrouw de voorzitter, neen.

VOORZITTER: ... (onverstaanbaar, knop niet ingedrukt).

WYMEERSCH: Maar ik blijf erop wijzen, dat men eerst alle amendementen stemt als amendement in zijn totaliteit hé. Let erop ...

VOORZITTER: ... (onverstaanbaar, knop niet ingedrukt). Sorry, excuseer. Dus dat hoeft niet, mijnheer Wymeersch. Als dat als een apart artikel wordt bekeken, dan kan dat. Ja. Goed. Dan stel ik de vraag, de vraag is de volgende "gaan we akkoord of wie is er akkoord om het voorstel te volgen, nl. eerst stemmen we over het amendement van het Vlaams Belang, dan wordt er gestemd over het amendement van het college met de opsplitsing van art. 1 over de Priesteragiewijk, art. 2 over de Grote Markt en dan desgevallend zou, wordt er gestemd over het oorspronkelijk ingediende voorstel als dat nog van toepassing is".

WYMEERSCH: Mevrouw de voorzitter, om de collega's van CD&V in de mogelijkheid te stellen om ons standpunt in verband met de knip op de markt mee goed te keuren, vragen wij de gesplitste stemming van ons amendement in die zin.

VOORZITTER: Oké, dat kan ook. Dan stel ik voor dat we daar ook een gesplitste stemming voor hebben. Dus wie, ik vraag nu, wie geeft het akkoord om over die beide amendementen in gesplitste stemming te stemmen? Wie gaat akkoord? Raadsleden, die anderszins wensen te stemmen dan hun fractieleider aangeeft, moeten dat kenbaar maken. Wie stemt voor? En dat is eenparig. Goed, dan stel ik voor dat we overgaan tot de stemming. We stemmen over het eerste artikel van het amendement van het Vlaams Belang, gaande over de Priesteragiewijk.

WYMEERSCH: ... (onverstaanbaar, knop niet ingedrukt).

VOORZITTER: Ah ja, dat wordt gestemd. Raadsleden, die anderszins wensen te stemmen dan hun fractieleider aangeeft, moeten dat kenbaar maken. Wie stemt voor dat art. 1 van het Vlaams Belang? Dat is ... Bij het Vlaams Belang zie ik dat er raadsleden zijn die anderszins wensen te stemmen. Nee? Goed. Wie stemt er voor het 2^e artikel in de motie, euh, wie stemt er tegen, excuseer. Wie stemt tegen? Dat is meerderheid en PVDA. Wie onthoudt zich? Dat zijn CD&V en Vooruit. Dan stemmen we over het 2^e artikel van de motie van het Vlaams Belang, gaande over de Grote Markt.

WYMEERSCH: De knip, het verwijderen van de knip.

BURGEMEESTER: ... (onverstaanbaar, knop niet ingedrukt).

WYMEERSCH: Ja, 2 is de knip.

VOORZITTER: De knip, ja, inderdaad. Wie stemt voor dit artikel? Dat is ... Er zijn alle ... De knip op de markt, dus dat zijn ...

BURGEMEESTER: Allé, volgens mij zijnde artikels 2, 3 en 4 als ik het goed lees.

VOORZITTER: Ja, dus 2, 3 en 4, ja, oké. Artikels 2, 3 en 4, wie stemt voor? Dat is het ... Euh, raadsleden, die anderszins wensen te stemmen dan hun fractieleider aangeeft, moeten dat kenbaar maken. Ik zie geen reactie in ... Nee? Dan is dat het Vlaams Belang. Wie stemt tegen? Dat is de meerderheid en PVDA. En wie onthoudt zich?

WYMEERSCH: Tot zover de hypocrisie van CD&V, mevrouw de voorzitter.

VOORZITTER: Ja, goed. Dan gaan we ...

DE MEYER: Voorzitter, stemverklaring?

VOORZITTER: Dat mag, ja.

DE MEYER: Wij hebben ons onthouden, omdat ons voorstel verder gaat en sterker gemotiveerd is.

VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer De Meyer. Goed, dan stemmen we over het amendement, ingediend door het college van burgemeester en schepenen. En we gaan het stuk over de Priesteragiewijk als artikel 1 beschouwen. Dus wie stemt voor dit stuk, dit artikel? Dat is de meerderheid. Wie stemt tegen? Dat is Vlaams Belang. Wie onthoudt zich?

Dat zijn CD&V, PVDA en Vooruit. Dan gaan we naar het 2e artikel, mobiliteit en herinrichten van de Grote Markt. Wie stemt voor dit 2^e artikel? Dat is de meerderheid. Wie stemt tegen? Dat is de voltallige oppositie. Dan stemmen we over het laatste artikel, pardon, de laatste stemming zijnde het oorspronkelijke voorstel van CD&V en van Vooruit. Het is vervallen, oké, maar ... Het is vervallen, voilà. Maar ik zou zeggen ... Goed, in feite is het inderdaad vervallen. Ik wou nog de elegantie aanbieden, maar het is inderdaad vervallen.

BURGEMEESTER: Ik denk dat we dat in ons huishoudelijk reglement eens moeten preciseren.

VOORZITTER: Ja, goed. Dan wou ik jullie, wou ik iedereen bedanken voor de aanwezigheid, ook voor de inbreng die er is geweest. Ik bedank ook het publiek, dat hier en ook aanwezig was misschien thuis, die ik niet gezien heb en ook de schepen en de ambtenaren die met dat mobiliteitsplan bezig geweest zijn. Dank u wel, allemaal. Slaapwel en tot vrijdag. Ik sluit de gemeenteraad van ...

---ooOoo---