



Verslag algemene bewonersvergadering (ABV) wijk Mechelen-Zuid 2017

5 oktober 2017
Zaal De Posthoorn
Brusselsesteenweg 49

Verslag: Dirk Mattheeuws (projectmedewerker participatie)

1. Aanwezigheden

Aantal aanwezige bewoners	120-tal bewoners
Vertegenwoordiging Stad Mechelen	College: Bart Somers, Marina De Bie, Katleen Den Roover, Stefaan Deleus Afdeling Marcom: Annick Kumbruck en Dirk Mattheeuws Afdeling Sociaal Beleid: Benny Bos (buurtopbouwwerker) Politie: 2 wijkinspecteurs
Externen	Mechelen in Beweging: Rudy Van Camp (coördinator)

AGENDA:

1. **Verwelkoming en toelichting bij algemeen beleid** door burgemeester Bart Somers
2. **Werken Stationsomgeving 2017-2018** door Rudy Van Camp, Mechelen in Beweging
3. **Samen Mechelen maken: de Mechelenmakers en het buurtopbouwwerk** door schepen Katleen Den Roover
4. **Toelages voor klimaatvriendelijke initiatieven en Noord-Zuid projecten – Nieuwe fietsverbindingen** door schepen Marina De Bie
5. **Project Burenbemiddeling** door schepen Stefaan Deleus
6. **Vragenronde**

2. Verloop van de vergadering

Nr	Onderwerp	Synthese
1.	Verwelkoming en toelichting bij algemeen beleid door burgemeester Bart Somers	De vorige bijeenkomsten ging het vooral over stenen, werven,... Nu het beleid toelichten over het samenleven. Mechelen is een stad met 86.000 inwoners en 138 nationaliteiten. Het Centrum telt 20.873 inwoners en 109 nationaliteiten. Hoe gaan we groeien en harmonieus samenleven? 1. Inzetten op gelijkheid - Gendergelijkheid afdwingen - Actieplan tegen seksuele intimidatie: o.a. campagne (voorjaar 2018), meldpunt (1712), scholen, jeugdwerk, politie en parket, ... 2. Inzetten op veiligheid The Force van Mechelen in cijfers: o.a. 4^{de} korps van Vlaanderen, 418 politiemensen (permanent 6 ploegen waarvan 1 overlastploeg (8-24u)), grootste budget per inwoner: 273 euro, naar 246 camera's... ANPR-toezicht (nummerplaatherkenningscamera's): naar 157 camera's. Terugdringen van de criminaliteit. Trajectcontrole: continue snelheidsmeting op 14 invalswegen en 5 vrachtwagensluizen Nu: actief in Hombeek, Liersesteenweg, Leest, Brusselsesteenweg November: Hombeeksesteenweg, Tervuursesteenweg, Nekkerspoelstraat December: 14 trajecten 3. Inzetten op netheid - Extra inzet private firma's groenonderhoud - Extra inzet eigen ploegen –prioriteit onkruid - Extra inzet sociale tewerkstelling MANUS (parken, haaglinten, industrie) - Jobstudenten - Bebloemingsplan - Campagne vuilbakjes en sluikstortingen - Mobiele sluikstortcamera's - Gerichte acties - Ku(i)sploeg - Integrale aanpak politie – preventie –uitvoeringsdiensten 4. Iedereen telt mee en doet mee - Via talentencheques. Voor 11.227 kinderen tussen 5 en 15 jaar t.w.v. 50 euro. - Via singlebon. Voor 15.297 alleenwonenden en éénoudergezinnen t.w.v. 25 euro. - Via UiTPAS. Klantenkaart voor sport, cultuur en vrije tijd. Korting bij verhoogde tegemoetkoming. - Via kleur in het jeugdwerk. 100 jongeren met migratieachtergrond toeleiden naar jeugdbewegingen. - Via spijbelplan. Geïntegreerde aanpak: samenwerking Politie, Jeugd en Gezin en Parket. - Via Go. Project gezinsondersteuning van Politie in samenwerking met de afdeling jeugd- en gezinsgebonden politiezorg, de lagere scholen en Kind en Gezin. - Via Samen Inburgeren: Mechelaars gaan op stap gaan met mensen van andere culturen. Samen oefenen ze Nederlands, leren ze de stad kennen en wisselen ze culturen uit. Looptijd: 6 maanden. Kandidaat? Sameninburgeren@mechelen.be

		- In Mechelen-Zuid: 1 buurtopbouwwerker, 2 wijkagenten, 4 Gemeenschapswachten die hun ronde doen, 4 gemachtigde opzichters aan scholen, 1 kinder-, 1 tiener- en 1 jongerenwerker (Vennekant) 5. Jobs voor iedereen Er komen meer en meer jobs naar Mechelen. Toch willen we ook iets doen aan zij die leefloon hebben. - 14 activeringstrajecten van Stad i.s.m. VOKA, UNIZO, VDAB en Sociaal Huis (leefloontrekkenden). - Doelstelling: 879 leefloontrekkenden duurzaam toeleiden naar werk. - Voluit inzetten op Nederlands leren 6. Slim verplaatsen Ambitie: “Stedelijke aantrekkingskracht verhogen door betere bereikbaarheid” - Mechelen is 4^{de} Cambiostad van Vlaanderen (30% toename op 2 jaar tijd) - 900 gebruikers, 30 auto's, 18 standplaatsen - Mobit Deelfietsen: scan de code, rijd met de fiets en parkeer. Download de app op www.mobit.eu. Na 1 maand: 100 fietsen in omloop (tegen eind dit jaar 200) + hoogste deelnemersgraad van 3 steden in proefproject (Mechelen, Kortrijk en Hasselt) 7. Stadsvernieuwing: projecten 2017 – 2018 Augustijnenstraat - Binnendijle Zandpoortvest - Boucherystraat - Grote Nieuwe Dijk fase 3 - Kalverenstraat (parking) - De Streyp (Battel) - Donkerlei fase 3 - Galgestraat (woonwagenterrein) - Dorpsplein Hombeek - Diepestraat en Stationsplein - M. Gandhiwijk - Marterstraat - Otterbeek - Sint-Albertuswijk - Speecqvest - Spoorwegstraat - Tivoli, brug parking - Zonnestraat Het resultaat? - Fiere Mechelaars, in 2008 64.2%, in 2014 75.9% (bron: stadsmonitor). - Mechelen laureaat Overheidsorganisatie van het Jaar 2017.
2.	Werken Stationsomgeving 2017-2018 door Rudy Van Camp, Mechelen in Beweging	Het stationsproject ‘Mechelen in Beweging’ is in de eerste plaats een mobiliteitsproject, waarbij getracht wordt voor alle vervoersmiddelen een zo efficiënt mogelijk oplossing te vinden. Daarom komt er een spoorbypass (o.m. voor de hogesnelheidstrein), een ontsluitingsweg (tangent) voor het autoverkeer met een tunnel van 750m, een verkeersvrije fietsverbinding tussen Brusselsesteenweg en Nekkerspoel en een volledig nieuw bus- en treinstation met ondergrondse parking voor 2.000 auto's. Sinds januari 2013 wordt er gewerkt aan de ondergrondse parking, aan de spoorbypass en aan de tangent. Al deze constructies zijn zo goed als klaar in ruwbouwfase en moeten de volgende jaren afgewerkt worden. Wat lawaai, trillingen, stof en slijk betreft ligt het ergste achter ons, maar nu moet die nieuwe ontsluitingsweg aangesloten worden op o.m. de Jubellaan, de Leuvensesteenweg en het Douaneplein. Daar zal men volgend voorjaar aan beginnen en men hoopt daarmee begin 2020 klaar te zijn. Dit project wil naast een vlottere doorstroming van het autoverkeer – met scheiding tussen doorgaand- en bestemmingsverkeer, heel wat alternatieven aanbieden voor de auto. Er is natuurlijk de bouw van het nieuwe en modern-trein- en busstation, maar ok, de fietsinfrastructuur springt in het oog. Om voetgangers en fietsers 100% veilig over deze tangent te loodsen, wordt tussen het Raghenoplein en de Wagonstraat een oversteekplaats gebouwd die men de Fietspuzzel noemt. Er zijn fietstunnels aan de Jubellaan en het Douaneplein en een fietsbrug ver de Leuvensesteenweg.

		Vanaf de zomer 2018 gaat de ondergrondse stationsparking open, al is die in een eerste fase alleen bereikbaar via de Hanswijkvaart en de Motstraat. De projectverantwoordelijken werken momenteel de plannen uit voor de afwerking van de Tangent en de bouw van de fietsinfrastructuur. Daarbij wordt alles in het werk gesteld om voetgangers en fietsers altijd doorgang te verlenen en ook het autoverkeer zal op enkele beperkte uitzonderingen na steeds mogelijk zijn. Binnen enkele weken wordt ook de Geerdegemvaart terug opengesteld voor voetgangers en fietsers. Het Dijlepad is terug bereikbaar vanaf het voorjaar 2018. Verdere informatie over dit project en over de werken op de website www.mecheleninbeweging.be en op Facebook. Je kan van dinsdag tot vrijdag tussen 9u en 17u ook gratis bellen op 0800 55 575.
3.	Samen Mechelen maken: de Mechelenmakers en het buurtopbouwwerk door schepen Katleen Den Roover	Mechelenmakers Website Mechelenmakers: www.mechelenmakers.be Je vindt ze op heel wat plaatsen in Mechelen. Enthousiaste bewoners die net dat tikkeltje meer doen om hun buurt te laten bruisen. Ze zijn de drijvende kracht achter vele straatfeesten, rommelmarkten, opruimacties en speelstraten. Ze brengen Mechelaars samen. Heb je al een tijdje een idee? Wil je iets organiseren? Gewoon doen. Deze website zet je al een stukje op weg met informatie en inspirerende voorbeelden. Promofilmpje mechelenmakers: https://makers.mechelen.be/mechelenmaker-hans Ook op mechelenmakers.be: Peters en meters: meewerken aan propere stad Bewonersinitiatieven: als je zelf iets wil organiseren, ondersteunt de stad. Welke ondersteuning biedt de stad? - Initiatieven op straatniveau: max. 3x150 euro per jaar - Initiatieven op buurtniveau: max 3x500 euro per jaar - Aanvraagformulier via www.mechelenmakers.be < ondersteuning < subsidies < buurtactiviteiten Iets melden aan de stad? - Via www.mechelen.be of via gratis nummer 0800 2 0800 - Stadsdiensten / melding discriminatie / klacht / compliment / opmerking over de website Een afspraak maken bij de stad (Huis van de Mechelaar)? www.mechelen.be → klik op “afspraak maken” Buurtopbouwwerk Mechelen-Zuid benny.bos@mechelen.be wijkzaal Mechelen-Zuid: Dijkstraat 41 Ontmoeting: elke 2^{de} donderdag elke maand van 13-17u. (gratis, behalve film (2 euro) + inschrijven niet nodig) Activiteiten mét inschrijving: donderdag 21 december van 20-22u. bloemschikken ‘kerstmis’ (5 euro) inschrijven via Benny. Buurtopbouwwerk zoekt vrijwilligers. Vrijwilligersborrel op donderdag 12 oktober. Wie niet kan komen maar vrijwilliger wil zijn, kan contact opnemen met Benny. Halloweenavond: grote activiteit voor de ganse buurt: maandag 30 oktober om 18u., Dijkstraat 41 (wijkzaal).

4.	Toelages voor klimaatvriendelijke initiatieven en Noord-Zuid projecten - Fietsstraten door schepen Marina De Bie	Subsidie sensibiliserende Noord-Zuidactiviteiten - Voor wie? Verenigingen, ngo's, scholen - Welke initiatieven? Sensibiliserende acties i.v.m. Noord-Zuid (bv. tentoonstelling, debat, themadag, spel,...). - Bedrag? Max. 500 euro, 1x/jaar. - Hoe en waar aanvragen? Heel het jaar door aan te vragen, max. 6 maanden en min. 6 weken voordien. - Aanvraagformulier op www.mechelen.be/mondiaal Subsidie klimaatneutrale initiatieven en buurten - Voor wie? Buurtcomités en (feitelijke) verenigingen - Welke initiatieven? Acties die voor Mechelen Klimaatneutraal draagvlak vergroten (type 1) of bijdragen tot doelstellingen (type 2). - Bedrag? Type 1: max 500. 1x/jaar. Type 2: max. 5000 euro - Hoe en wanneer aanvragen? Via aanvraagformulier op www.mechelen.be/klimaatneutraal. Kan op 2 momenten in het jaar aangevraagd (30 september en 31 maart). Nieuwe fietsverbindingen Fietsostrade F18: • Station Willebroek → verder naar Dendermonde en Sint-Niklaas → niet op korte termijn Fietsostrade F1: • Station Zemst → verder naar Vilvoorde en Brussel → in ontwerp Mechelen in Beweging: • Tangentfietspad (incl. fietspuzzel) → ca. 1 miljoen euro - Missing link: Verbinding tussen tangentfietspad naar Antwerpen → studie klaar eind 2017 Dijlepad: herstelling fietsbruggen → uitvoering juni 2018 Missing link: Geerdegem – Schonenberg en Brusselsesteenweg → 336 000 euro / start voorjaar 2018 Missing link: Rietstraat en Geerdegemstraat → 117 000 euro / start voorjaar 2018
5.	Toelichting project burenbemiddeling door schepen Stefaan Deleus	Wat is burenbemiddeling? Buren liggen soms met elkaar in de knoop. Sommigen lossen de conflicten zelf op, maar af en toe lukt het niet en blijft een ruzie aanslepen. De stad heeft een aantal vrijwillige burenbemiddelaars in dienst. Samen met de burenbemiddelaar zoeken buren naar een oplossing voor hun problemen. De bemiddeling is gratis. Alle partijen zijn gelijkwaardig, ongeacht wie de eerste stap zet. De gesprekken blijven vertrouwelijk. Wanneer? Bij overlast (geluid, geur, huisdieren,...) pesten, vuilnis, groenoverplanting,... Bemiddelaar: - Een open en onpartijdige houding - Discretie over de gespreksinhoud - Communicatief en luistervaardig

		- Aanvaarding van personen: openheid voor verschillende culturen, opvattingen en levensstijlen De bemiddeling gebeurt in verschillende fases. Fase 1 en 2: Onthaal en opening van het gesprek - <i>introductie</i> Fase 3: informatie omtrent de feiten en de emoties –<i>verhaalvertelling</i> Fase 4: oriëntatie op de belangen en de wensen – <i>exploratie</i> Fase 5: oplossing – <i>overeenkomst</i> Nood aan burenbemiddeling of geïnteresseerd in vrijwilligerswerk als bemiddelaar? Contacteer team burenbemiddeling: 015 29 83 83 burenbemiddeling@mechelen.be www.mechelen.be/burenbemiddeling
6.	Vragenronde	Vraag: Wat fietsinfrastructuur betreft: een tijdje geleden was er de idee voor een fietsbrug aan Stuivenbergvaart? Hoe ver staat dit? <i>Antwoord Bart Somers: Bij de ontwikkeling van de woonwijk Stuivenberg was er inderdaad sprake om daar een fiets- en voetgangersbrug te bouwen. Maar door een procedure voor de rechtbank is het GRUP (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan) vernietigd. Hierdoor ligt de ontwikkeling stil tot de Vlaamse Overheid een nieuw GRUP goedkeurt. Ze zijn daar momenteel mee bezig. Ook aan Cometsite komt een fiets- en voetgangersbrug om link te leggen tussen centrum en Vrijbroekpark. Daar is ook nog een discussie tussen stad en Waterwegen en Zeekanaal over vaste versus ophaalbrug, waarbij de stad voorstander is van een ophaalbrug. Bij ontwikkeling Spreeuwenhoek wil de stad ook nog een brug voorzien (ter hoogte van Zwembad Leliestraat).</i> Vraag: Geerdegemvaart van Colomabrug naar Plaisancebrug: wordt dit 2-richtingsverkeer? <i>Antwoord Bart Somers (en betrokken dienst): Ook tussen de nieuwe gelijkgrondse brug (ter hoogte van de Postzegelbrug) en Colomabrug zal in de toekomst éénrichtingsverkeer worden ingevoerd, met uitzondering van fietsers en openbaar vervoer (opdat indien Colomabrug open staat openbaar vervoer op die manier kan doorrijden naar de openbaar vervoersbrug). De rijrichting voor de auto's zal in de richting van Colomabrug worden ingesteld.</i> Vraag: Weg tussen Guldendal en Joker, op Geerdegemvaart, was vroeger brandgang voor Inofer. Nu is Inofer er niet meer. Mogen we daar blijvend parkeren? Dit is ook geen blauwe zone. <i>Antwoord Bart Somers: Zolang er niks gebeurt met Inofer of weg niet wordt heraangelegd, zal parkeren worden toegestaan. Zodra heel de structuur verandert zal dit niet meer kunnen. Spreken dan over meer dan 3-4 jaar. Zullen dit dan bekijken. Er komen tegen dan misschien ook meer buurtparkings bij. Het is geen blauwe zone omdat dit tijdelijk is.</i> Vraag: Bouwaanvraag hangt uit voor het stuk tussen Guldendal en Dijkstraat. Komen blijkbaar heel wat serviceflats. Vrees voor heel wat parkeerdruk door bezoekers en personeel. <i>Antwoord Bart Somers en Marina De Bie: normen voor parkings is niet hetzelfde voor serviceflats. Is niet zo dat</i>

		je 1 op 1 garage nodig hebt. Je hebt ook niet zoveel personeel nodig want in serviceflats wonen mensen die zo lang mogelijk zelfstandig kunnen wonen, doen maar beperkt beroep op diensten. Stad volgt parkeernorm die door Vlaanderen wordt opgelegd maar dit is niet 1 op 1. Moeten ons daar geen zorgen over maken. Probleem vandaag is dat onze parkeernorm te hoog ligt. Heel veel ontwikkelingen in de stad vragen 1,2 parkeerplaatsen per flat en we krijgen ze niet verkocht, ze staan leeg. Aantal auto's in Mechelen is gedaald, ondanks het feit dat de bevolking stijgt. Vraag: Welke maatregelen kan de stad nemen tegen de geluidshinder van de E19? Antwoord Bart Somers: Is een vraag die regelmatig terugkomt op de bewonersvergadering van Mechelen-Zuid. Het is de Vlaamse regering die daarvoor een akoestisch onderzoek heeft gedaan. Zij hanteren hiervoor normen, zoveel decibel op een bepaalde afstand en op basis daarvan beslissen zij om al dan niet geluidspanelen te plaatsen en ze ook te subsidiëren. Hierbij is een dubbel probleem: zij meten dat op de wettelijke afstand dat ze dit moeten doen. Tweemaal hebben ze dit al gedaan en telkens blijkt uit dat onderzoek dat deze zone niet onder de norm valt van Vlaanderen om daar geluidsschermen te plaatsen. Tweede probleem: doordat de autostrade hoog én ook breed is, is er impact van geluidsschermen vlakbij de autostrade maar hebben die geen effect op grotere afstand omdat het geluid zich over de schermen slaat. Vraag: Zijn er nog andere werken dan de Tangent, bv. aan de afrit van de E19? Antwoord Bart Somers: Alles blijft zoals het nu is. Vlaanderen is wel nog aan het onderzoeken om de rotonde aan Technopolis om te vormen naar een superrotonde omdat de draaicirkel vandaag de dag te klein is. Maar voor het viaduct zijn er geen plannen. Ooit waren er voorstellen om daar ook een superrotonde te maken maar het viaduct blijft liggen. Vraag: Van Schonenberg tot aan de Brusselsesteenweg gaat men het fietspad verlengen. Hoe gaan ze dit exact doen? Gewoon verlengen of ook verbreden? Antwoord Marina De Bie en Bart Somers: het gaat vooral over het verbeteren van de bestaande infrastructuur. Bekijken nog wanneer we een bewonersvergadering doen om plannen aan bewoners te tonen. Vraag: Op de woningmarkt in Mechelen-Zuid lukt het niet om een groot genoeg huis te vinden voor gezin met 3 kinderen. Mogen we verwachten dat men in Mechelen-Zuid, binnen afzienbare tijd, soepeler gaat zijn in bouwreglement voor bijkomende bouwlagen? Antwoord Bart Somers: We zijn momenteel bezig met een aantal bouwprojecten waar we zullen moeten verdichten (o.a. Cometsite, Dageraadstraat (brandweerkazerne), achter het station, Keerdok). Willen hierbij inzetten op verschillende typologieën. We hebben hierbij te maken met een dubbele druk. Enerzijds de druk naar kleine betaalbare woningen. Anderzijds ook druk naar grotere woningen voor middenklasse gezinnen of nieuw samengestelde gezinnen. De private markt moet hierop inspelen. Stad heeft onlangs bouwreglement gewijzigd. In onze woonwijken gaan we geen grote veranderingen doorvoeren. Maar in de nieuwe woonwijken proberen we ook grote woningen te voorzien. Niet enkel appartementen maar ook grondgebonden woningen.
--	--	--

	Vraag: Wij wonen aan de overzijde van Cometsite. Hebben nooit iets gehoord over wat er gaat komen. Gaan wij nog betrokken worden? <i>Antwoord Bart Somers: procedure is zo dat ontwikkelaar bouwaanvraag indient. Alle bewoners hebben gedurende bepaalde periode de tijd om bezwaren te uiten. De stad heeft hierbij de plicht, als vergunningsgevende overheid, die bezwaren te onderzoeken en te weerleggen of aan te nemen. Op basis daarvan wordt dan een bouwvergunning verleend. Wet verplicht om binnen bepaalde perimeter de bewoners hiervan op de hoogte brengen. Het feit dat er een bouwvergunning wordt gevraagd is ook omdat dit bouwgrond is. Dit brengt rechten met zich mee. Bewoners hebben altijd de kans bezwaren te uiten.</i> Meer info op de website: www.mechelen.be/zorro Vraag: Tussen Dijkstraat en Brusselsesteenweg (rechtover supermarkt) is een bos. Komt er een verkaveling achter die garageboxen? <i>Antwoord Bart Somers: Wat ik daar graag zou hebben is dat al die garages ondergronds zouden gaan of meer gebundeld worden en dat er een park komt. Nu zijn die garages niet meer onderhouden, worden volgestopt met rommel... 1 op de 2 garages worden niet gebruikt voor de auto. Het probleem is dat eigenaars van garages moeilijk te overtuigen zijn om in te stappen in een project die ook nog eens betaalbaar is voor de stad. Want garages brengen voor de eigenaars heel veel op voor weinig uitgaven.</i> <i>We willen niet dat dit vol gebouwd wordt. Is wel bouwgrond maar dat wil nog niet zeggen dat dit allemaal vol gebouwd zal worden. De stad heeft hetzelfde gedaan met parkje naast de gevangenis. Is ook bouwgrond, maar hebben er een park van gemaakt.</i> Vraag: In Guldendal is een parkje waar 'privé' op staat, is dat zo? Mogen wij daar niet wandelen? <i>Antwoord Bart Somers: moeten we nakijken.</i> <u>Antwoord betrokken dienst:</u> Het plein dat grenst aan de achterzijde van bestaande woningen aan de Dijkstraat, is publiek. De graszone met beplantingen ten noordoosten van de appartementen is privaat. MAAR de paden/ doorgangen zijn wel publiek toegankelijk (verplicht vanuit het RUP/ vergunning). Vraag: Als je nu van de snelweg komt heb je 2 rijvakken en vanuit Zemst komen ook 2 rijvakken. Hoe gaat dit naar de Tangent van 4 naar 2 rijvakken? <i>Antwoord Bart Somers: Is vandaag ook zo. De rijvakken vanuit Zemst zullen via invoegstrook (zoals nu voor de Passade) op stroken die van snelweg komen. De 2 vakken gaan over in 1 rijvak.</i> Vraag: Zullen de trajectcontroles nog uitgebreid worden, bv. Brusselsesteenweg richting Zemst? <i>Antwoord Bart Somers: Tot nu toe zijn er 14 trajectcontroles gepland. Dat is meer dan waar ook in Vlaanderen. Daarna gaan we evalueren. Ons idee is: we hebben 14 trajectcontroles. Niemand gaat onthouden waar die zijn en iedereen die naar Mechelen komt gaat zeggen: we gaan ons houden aan de snelheidsregels.</i> <i>Maar het zou kunnen dat we dit op termijn uitbreiden. Wat we niet gaan doen is uitbreiden om uit te breiden. Waar we bijvoorbeeld nog kunnen uitbreiden tussen Hombeek dorp en Leest dorp. Eén van de voorwaarden voor trajectcontrole is dat er altijd minimaal een afstand van 400 m nodig is.</i>
--	--

	Vraag: Bij Trajectcontrole tussen Spoorwegbrug en Posthoornstraat moet je 2 camera's passeren. Er zijn heel veel zijstraten op de Brusselsesteenweg. Daar staan geen camera's, dus als je uit een zijstraat komt rij je zo snel als je zelf wil. Misschien borden plaatsen aan zijstraten? <i>Antwoord Bart Somers: Trajectcontrole in Hombeek wijst uit dat er een serieuze impact is, ook op de mensen die uit de zijstraten komen. Dit om 2 redenen. Veel mensen hebben schrik, als ze toch rapper rijden, dat ze (psychologisch) toch een boete gaan krijgen. Als je uit een zijstraat komt, kun je inderdaad geen boete krijgen. Maar voor veel mensen, ook al weet je dat rationeel, heeft dat toch psychologisch een impact. Een andere reden is: er zijn altijd mensen die de 2 camera's passeren en maar 30km/u. zullen rijden en die remmen alle andere auto's. Er bestaat nog altijd ook iets als burgerzin. Als er een bord staat zone 30, gaan we ervanuit dat mensen zich daaraan houden. Camera's zijn geen wondermiddel maar wel belangrijk middel om een mentaliteitsverandering door te voeren.</i> <i>Borden bijplaatsen lijkt ons niet nodig, er is al een woud van borden maar gaan het onderzoeken.</i> Vraag: Kunnen er nog meer speelpleintjes komen voor -6jarigen in al die nieuwe woonprojecten? <i>Antwoord Bart Somers: Willen dit hoe langer hoe meer en passen die ook toe in alle projecten die we doen.</i> Vraag: Voor fietsers wordt veel gedaan. Wat met stallingsprobleem voor fietsers? Aanhangfietsers, 3 wielers,... In de historische binnenstad kunnen bewoners langs voor niet alle fietsen kwijt. Het zou een makkelijke manier kunnen zijn om bij het aanpakken van binnengebieden de achterliggende tuinen te ontsluiten op die binnengebieden om bewoners langs daar hun fiets veilig te kunnen parkeren. Nu zie ik dit niet gebeuren. <i>Antwoord Marina De Bie: Als we zelf eigenaar zijn, doen we dit overal. Bv. op de Oude Liersebaan, Caputsteenpark en Donkerlei hebben we de eigenaars de mogelijkheid gegeven om toegang te geven naar het binnengebied.</i> <i>Tegelijkertijd proberen we in die nieuwe binnengebieden gemeenschappelijke fietsstallingen te voorzien waar bewoners binnen kunnen met een badge.</i> <i>Bij privé-ontwikkelaars is het niet altijd mogelijk zo'n ontsluiting op te leggen. Is wel een zeer goede suggestie om te bekijken of we in onze stedenbouwkundige verordening geen voorwaarden kunnen opleggen om te ontsluiten.</i> Vraag: Tussen de Phillipus de Montelaan en de Europalaan is een fiets- en voetgangerspad waar het héél donker is 's avonds. Kan daar geen verlichting worden voorzien? <i>Antwoord Bart Somers: Gaan we bekijken.</i> Vraag: Ridder Dessainlaan: 2 problemen: hoge snelheid (boven de 80km/u) en parkeerdruk (kunnen eigen wagens niet meer parkeren). <i>Antwoord Bart Somers: De grote parkeerdruk is onder andere te wijten aan de oude woningen in de buurt die niet breed zijn en inwoners die 2 wagens hebben (bv. Hoveniersstraat). Heel wat bewoners hebben geen garage en zetten hun wagen op straat. Daardoor is er natuurlijk een probleem. Mensen vinden geen garages, er zijn er niet veel, het kost veel. Maar in feite zet iemand met een wagen privébezit op openbaar domein en maakt</i>
--	---

		<i>het een probleem van de collectiviteit. Is niet eenvoudig om dit op te lossen. Waar zouden we daar een parking kunnen bouwen? En als de stad daar een parking zou bouwen, dan doen we dat met het belastinggeld van alle bewoners, ook van diegene die wel een garage kopen of huren of geen auto hebben. Waarom zouden zij moeten betalen voor een parking van iemand anders?</i> <i>We hebben ook bewonerskaarten ingevoerd. Is ook niet rechtvaardig want als heel de stad met bewonerskaarten vol staat dan kan er niemand meer komen die niet in de stad woont. We hebben dit gedaan, zelfs met referenda, omdat we daar begrip voor hebben. Zijn de enige stad die 2 gratis bewonerskaarten geeft. Er moet daar misschien ook eens over nagedacht worden. Omslag zal zijn gebruik van fiets, deelwagens... Hebben geen ideale oplossing voor het parkeren.</i> <i>Wat het snel rijden betreft. Er gebeuren al heel wat metingen en ik wil mij engageren dit nog eens te doen. Maar hoe gaat dit in zijn werk? Politie legt banden en meten de snelheid. Ze hanteren daarbij de V85 norm. Wat wil dit zeggen? Ze leggen alle snelheden naast elkaar en de 85^{se} snelheid nemen ze als norm. In heel veel straten ligt die lager dan de snelheid die mag gereden worden. M.a.w. 85% van de mensen houdt zich aan de snelheid. De 10-15% die hoger rijden die irriteren. 80km/u. in de Ridder Dessainlaan is misschien wat overdreven. Maar er zal overal wel eens een zot zijn die 's nachts door een straat rijdt aan hoge snelheid en voor deze snelheidsproblemen bestaan ook geen wonderoplossingen.</i>
--	--	--