

Antwoord van N-VA, Groen en Open Vld op de kritiek van Vooruit – en CD&V – over de mobiliteitsaanpassingen de Priesteragiewijk en de Grote Markt

De activering van de verkeersfilters in de Lindenstraat en de Breedstraat veroorzaken in Sint-Niklaas de afgelopen week enige beroering. Dat is ook normaal, het de eerste keer is dat zo'n instrument wordt gebruikt in onze stad en ondanks de brede informatiecampagne, kwam de nieuwe toestand voor heel wat bezoekers van buiten de wijk als een verrassing. Vooruit – gevolgd door CD&V – grijpt deze commotie aan om het hele mobiliteitsbeleid in vraag te stellen en in een beweging ook de heraanleg van de Grote Markt, die in 2023-'24 gepland is.

De verkeersfilters zijn bedoeld om de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de Priesteragiewijk te verbeteren en zijn mede het resultaat van een lang participatieproces. Op de laatste vergadering waren liefst 140 buurtbewoners aanwezig. Het stadsbestuur monitort dagelijks de toestand en kent ook doorrijvergunningen toe aan automobilisten buiten de wijk die daarvoor goede redenen hebben. Overtreders worden t.e.m. 28 februari niet geverbaliseerd, maar ontvangen een verwittiging. Zoals steeds zal het stadsbestuur een evaluatie maken en niet aarzelen om indien nodig de maatregelen bij te sturen.

We hadden ook kunnen kiezen voor een harde knip met paaltjes of betonblokken. Maar in dat geval namen we maatregelen voor sluipverkeer én bestemmingsverkeer én bewoners. De huidige maatregel is er één die enkel het sluipverkeer beoogt.

Geen improvisatie maar een stapsgewijze invoering van een volledig plan

De nieuwe regeling in de Priesteragiewijk is slechts één onderdeel van het circulatieplan, dat kadert in het mobiliteitsplan, dat in 2015 (ook door Vooruit - toen nog SP.a - en CD&V) door de gemeenteraad werd goedgekeurd. Vooral Vooruit distantieert zich nu van het mobiliteitsplan, terwijl de afgelopen 6 jaar stapsgewijs andere onderdelen werden goedgekeurd en gerealiseerd (versterking fietsnetwerk, sterkere hoofdverbindingen openbaar vervoer, weren van doorgaand verkeer, versterking rondweg, uitgerold tonnage- en snelheidsplan, betere parkeermogelijkheden).

Participatie, studiebureaus en stadsbussen

Het is een flagrante onwaarheid wanneer Vooruit beweert dat er voor de verkeersmaatregelen slechts een schijnparticipatie was, waarbij schepenen de dialoog met de mensen weigeren maar studiebureaus het woord laten voeren. Voor het mobiliteitsplan en het wijkcirculatieplan werden de voorbije jaren liefst **31 inspraakvergaderingen** georganiseerd, helemaal begeleid door de eigen stadsdiensten. **Daar kwam geen studiebureau aan te pas.** Telkens lichtte schepen Carl Hanssens de voorstellen uitvoerig toe en beantwoordde hij zelf de vragen.

Voor een aantal andere projecten (nieuw zwembad, Heymanplein) doet het stadsbestuur wel een beroep op studiebureaus om de eigen stadsdiensten te ondersteunen. Dat gebeurt inderdaad meer dan in het verleden, maar het stadsbestuur doet ook meer investeringen. Een en ander moet echter in een juist perspectief worden geplaatst: de kosten voor studiebureaus bedragen minder dan 2 procent in vergelijking met de personeelsuitgaven van de stad.

Vooruit spuit bewust een mistgordijn over de toekomst van de **bussen** in onze stad. Die is immers gegarandeerd met zo'n 530 bussen die elke werkdag over de Grote Markt zullen blijven rijden. Het klopt dat de Lijnen 1, 2, 3 en 4 verdwijnen, maar de haltes op deze lijnen zullen bediend worden door

de nieuwe stadslijn of door streekbussen. De bussen zullen trouwens een cruciale rol blijven spelen voor de bereikbaarheid van de randparkings, het station en het Waasland Shopping Center.

De Grote Markt

Vooruit zegt nu terug te komen op de goedkeuring van het circulatieplan en de verkeersfilter (“knip”) op de Grote Markt “omdat de ‘omstandigheden zijn veranderd”, nl. het uitblijven van de **Oostelijke Tangent**. In de beslissing van 2017 werd deze voorwaarde echter nooit gesteld, wel de aanleg van de dubbele rotonde aan Driekoningen, die inmiddels gerealiseerd is.

Daarnaast gaven aanvankelijk ook wij de voorkeur aan een **tweede in- en uitrit** voor de marktparking. Grondig onderzoek heeft evenwel uitgewezen dat er met een tweede inrit nog amper ruimte zou zijn voor voetgangers en fietsers in de Onze-Lieve-Vrouwstraat. Samen met de vaststelling dat er **extra parkeergelegenheid** kan worden gecreëerd aan de noordkant – wat van cruciaal belang is voor de winkels in het stadscentrum – heeft dit geleid tot het huidige plan voor de Grote Markt. Er zullen op korte termijn een 50-tal extra parkeerplaatsen bijkomen in de Hofstraat en op lange termijn nemen we de realisatie van een volwaardige parking aan de Schouwborg mee op in de voorbereidende studie voor de toekomstige cultuursite. Dit stadsbestuur is dus helemaal niet autovijandig ingesteld zoals de oppositie beweert. De bereikbaarheid van het stadscentrum voor alle vervoersmodi en de leefbaarheid van de binnenstad staan voor ons centraal.

Conclusie

Het lijkt er sterk op dat de zet van Vooruit – daarin gevolgd door CD&V – een krampachtige poging is om het momentum van de huidige meerderheid te breken. De oppositiepartijen slikken uit opportunisme hun eigen standpunten in. Helaas is dit een houding die Sint-Niklaas in het verleden meermaals heeft opgezadeld met een achterstand t.o.v. de andere centrumsteden. We kunnen deze keer nog bijbenen, maar dan moet het wel nú gebeuren. We zijn een volwaardige centrumstad en gedragen ons daar best ook naar in het belang van onze inwoners, handelaars en bezoekers.

Luk HUYS
fractievoorzitter N-VA

Aster BAECK
fractievoorzitter Groen

Karel NOPPE
fractievoorzitter Open Vld