

## GOEDKOPER MET DE LIJN: Zwijndrecht als voorbeeld voor Vlaanderen



**Knut De Swert**  
Voorzitter Groen  
Burcht - Zwijndrecht

Met beperkte bevoegdheden moet je als gemeente actief op zoek gaan naar manieren om een positieve impact te hebben op het leven en de leefomgeving van je inwoners. De verregaande terugbetaling van abonnementen bij de Lijn was lang één van deze groene speerpunten die Zwijndrecht zo speciaal maken in Vlaanderen. Wie gedacht had dat dit door de besparingswoede van de Vlaamse regering zou teruggeschroefd moeten worden, kunnen we aangenaam verrassen: Zwijndrecht maakt de regeling nog aantrekkelijker voor haar bevolking, en dat binnen de voorziene begroting!

Vanaf volgend jaar betalen Zwijndrechtse jongeren tot en met 24 helemaal niks meer voor hun Buzzypass, waarmee ze dus gratis overal in Vlaanderen met De Lijn kunnen rijden. Alle andere inwoners betalen dan voor hun volledig netabonnement (Omnipass) slechts 28 euro. Voor de prijs van 2 tramkaarten kan je als inwoner van Zwijndrecht of Burcht dus een heel jaar gratis met De Lijn rijden. Zelfs voor de hele occasionele gebruiker is het dus de moeite waard om hier gebruik van te maken.

Zwijndrecht investeert al vele jaren zwaar in het openbaar vervoer. Omdat we volop geloven in de rol van het openbaar vervoer om onze mobiliteitsknopen ten helpen ontwarren. Bovendien geeft het de gezinnen, die door de besparingsmaatregelen van de huidige regeringen zwaar getroffen worden, flink wat ademruimte. Uit onderstaande tabel blijkt dat. Eindelijk een maatregel waardoor het leven (jammer genoeg in dit geval beperkt tot Zwijndrecht en Burcht) iets minder duur wordt, zelfs ten opzichte van de bestaande, reeds zeer gunstige, situatie in onze gemeente.

| Gezinssituatie  | Vlaanderen (tarieven 2015) | Zwijndrecht (tarieven 2015) | Zwijndrecht (vanaf 2016) | Besparing 2016 t.o.v. Basisprijs: |
|---|----------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------------|
| Alleenstaande (25-59 jaar)                            | 294 euro                   | 73,5 euro                   | 28 euro                  | 266 euro                          |
| Alleenstaande (60-64 jaar)                            | 294 euro                   | 0 euro                      | 28 euro                  | 266 euro                          |
| 2 ouders, 2 kinderen 17 en 19 jaar                    | 939 euro                   | 234,75 euro                 | 56 euro                  | 883 euro                          |
| Alleenstaande ouder met 3 kinderen (9, 13 en 15 jaar) | 695 euro                   | 173,75 euro                 | 28 euro                  | 667 euro                          |
| Koppel 65+  | 100 euro (+10 euro Mobib)  | 100 euro (+10 euro Mobib)   | 56 euro (+10 euro Mobib) | 44 euro                           |

- 2 Zwijndrecht wordt nog meer hartveilig
- 3 De goene long van Zwijndrecht
- 4 Proefopstelling in de J.B.Tassynsstraat Burgemeester legt uit
- 6 Oosterweelwerken in Zwijndrecht-Burcht – openbaar onderzoek
- 8 Toekomst Binnen-gebied Administratief Centrum



In plaats van honderden euro's te betalen, komt een modaal gezin onder de nieuwste regeling toe met minder dan 60 euro om voor ieder gezinslid een volledig jaarabonnement te kopen. Dat is niet meer dan één volle tank voor je wagen.



Vanaf januari 2016 kunnen alle anderen hun abonnement aan de nieuwe voorwaarden verkrijgen. Hoe dat precies in zijn werk gaat, welke deadlines daarbij van belang zijn en hoe het moet met de resterende tijd van een oud abonnement zal de gemeente één dezer dagen uitgebreid communiceren.

### En wat met het aanbod?

Zelfs al neem je het abonnement niet om dagelijks te gebruiken, als je er een hebt, is de tram of bus altijd de goedkoopste vervoerswijze. Mooi meegenomen voor velen, een echte poort naar de buitenwereld voor gezinnen die weinig budget hebben voor mobiliteit. Wij hopen dat zoveel mogelijk mensen het abonnement zullen nemen en af en toe de auto laten staan wanneer de tram een alternatief is! En wat nog mooier zou zijn... dat meer gemeenten in Vlaanderen ons voorbeeld zouden volgen.

### Hoe werkt het nieuwe systeem in de praktijk?

Eerst komen de 65-plussers aan de beurt. Vlaanderen heeft specifieke regels opgelegd voor deze groep en daar moeten we rekening mee houden. De 65 plussers betalen eerst 50 euro (+ 5 euro voor de Mobib kaart) aan De Lijn, en kunnen nadien 22 euro terug krijgen van de gemeente.

Goedkoper openbaar vervoer is één ding, uiteraard is het ook nodig om voldoende (regelmatig) aanbod te hebben. Op bepaalde momenten is het nog te lang wachten op openbaar vervoer, en op bepaalde piekmomenten zitten de trams eivol. Ook daarvoor doet het gemeentebestuur wat mogelijk is. Met name door bij De Lijn te blijven aandringen om een tweede tramlijn (naast tram 3) door Zwijndrecht te laten rijden en om de bediening van Burcht uit te breiden.

Blijven overleggen is hier de boodschap. Voorlopig stelt De Lijn dat de bezettingsgraad van lijn 3 nog niet hoog genoeg is voor meer trams naar Zwijndrecht. Als je nog eens op een volle tram moet stappen in of naar Zwijndrecht, stuur gerust een mailtje naar De Lijn om hen dat duidelijk te maken. Laat ons in ieder geval alvast aan De Lijn laten zien dat een massa gebruikers in Zwijndrecht een abonnement nemen, dan moeten ze wel rekening houden met ons!

## ZWIJNDRECHT WORDT NOG MEER HARTVEILIG

De voorbije weken werd ons land opgeschrikt door het overlijden van een aantal jonge sporters tijdens de uitoefening van hun sport. Hartfalen houdt geen rekening met leeftijd of fysieke paraatheid. Het kan iedereen overkomen.

Hoe een incident afloopt, hangt af van de beschikbare reanimatiemogelijkheden. Een AED-toestel (Automatische Externe Defibrillator) kan daarbij een belangrijk hulpmiddel zijn.

In onze gemeente vinden we reeds 9 dergelijke toestellen, onder meer in supermarkt Carrefour en in 't Waigat.



In het budget van dit jaar was reeds de aankoop voorzien van nog twee toestellen, één voor de sporthal en één voor het nieuwe ontmoetingscentrum Craeyenhof.

De recente gebeurtenissen hebben ons echter nog eens met de neus op de feiten gedrukt. Daarom hebben we beslist nog drie extra AED-toestellen aan te kopen en er dan ook de financiële middelen voor vrij te maken. De drie extra AED's zullen geplaatst worden op locaties waar intens aan sport gedaan wordt door jong en oud, namelijk op de gemeentelijke sportterreinen Kerkenkouter en De Wallen en op het terrein van FC Burcht.

Uiteraard is het ophangen van die toestellen niet voldoende. Aan het Rode Kruis van onze gemeente zal gevraagd worden zowel het gemeentepersoneel als geïnteresseerde burgers een opleiding aan te bieden zodat ze met deze toestellen aan de slag kunnen.

Na de vakantieperiode zal hierover de nodige informatie gegeven worden.



Chris Vermeulen  
Voorzitter OCMW

# DE GROENE LONG VAN ZWIJNDRECHT: we zetten door



Het oude voetbalveld van Meteor heeft al geruime tijd geen aanmoedigende kreten meer mogen horen. Ontgoocheling of overwinningsgeraas is hier reeds uitgestorven en wordt vandaag overklast door het geraas van de voorbijrijdende auto's. Dit veld ligt helemaal ten noorden van onze gemeente net onder de E34 of expresweg, net voor de bocht in de Polderstraat aan het Vlietbos.

De voorbije legislaturen heeft Groen het aan- en verkoopbeleid van gemeentelijke gronden sterk naar zich toe getrokken. Er werd bijna 9 hectare bos aangeplant. Zo ligt het Vredesbos eerder strategisch naast het Vlietbos,

en het dient ook als geluids- en visuele buffer tegen de E34 en de industrie die erachter ligt.

Door hun historiek als landbouwgemeenten hebben zowel Burcht als Zwijndrecht weinig bossen. We willen dit graag veranderen en trachten dan ook om gronden die aangesloten liggen bij bestaande bossen of kunnen dienen als buffer, aan te kopen en te bebossen.

Het voormalige voetbalveld van Meteor is zo'n stukje. Het sluit naadloos aan op het Vredesbos en het Vlietbos aan de westzijde. We zullen de scholen contacteren om samen met leerkrachten en de leerlingen dit stukje in te planten. Het lijkt ons meer dan de moeite waard door bebossing bij te dragen tot de captatie van koolstof, de biodiversiteit te bevorderen en terloops de leerlingen warm te maken voor een ecologisch project.



**Aard Van der Donckt**  
Schepen Ruimtelijke  
ordening, stedenbouw,  
leefmilieu, duurzaamheid,  
woonbeleid en  
afvalbeleid



**Steven Vervaeke**  
Bestuurslid  
Groen Zwijndrecht

*De strategische inplanting van nieuwe bossen is geen luxe maar een noodzaak voor ons welzijn. De nieuwe Oosterweeltunnel zal onze gemeente immers niet alleen belasten met meer snelwegverkeer, meer lawaai en meer luchtverontreiniging, maar knibbelt ook aan de natuurlijke buffers die het verkeer (ook gevoelsmatig) op afstand houden.*

*Het Sint-Annabos op Linkeroever wordt bijna volledig gerooid en doet de komende jaren dienst als werfzone en slibstort, maar ook stukken Blokkesdijk, Rot en Vlietbos staan onder druk. Alle hindernissen ten spijt blijft Groen Zwijndrecht bij de hogere overheid strijden voor een leefbare gemeente.*

*Op onze website ([groenzwijndrecht.be](http://groenzwijndrecht.be)) en verder in deze Groene Berichten lees je wat je kan doen om in het Oosterweeldossier op te komen voor onze gemeente.*

# PROEFOPSTELLING IN DE J.B.TASSYNSSTRAAT: Burgemeester André Van De Vyver legt uit hoe deze maatregel er gekomen is in het kader van het algemeen beleid om de schoolomgevingen veiliger te maken

Recent hebben bepaalde verkeersmaatregelen die het gemeentebestuur heeft ingevoerd tot enige controverses geleid. Ik word hier vaak op aangesproken. Graag geef ik hierbij nog verdere toelichting. Eerst en vooral wil ik – wellicht ten overvloede – benadrukken dat deze maatregelen uiteraard met de beste bedoelingen genomen zijn, en zeker niet de intentie hebben om inwoners te pesten, en zelfs niet noodzakelijk om mensen aan te zetten de fiets te nemen (al is dat vaak sneller en gezonder, dus sowieso een goed idee). Wel om veilige woonstraten en schoolomgevingen te creëren. Wij danken iedereen die daaraan, gewild of ongewild, meewerkt.



Het is bewonderenswaardig dat burgers discussiëren en vragen stellen over lokale politieke thema's, en dat men zich organiseert om als burger het beleid te beïnvloeden. Zeker als dat ook op een respectvolle manier kan en met redelijke argumenten. Ook in Zwijndrecht heeft dat al vaak voor een verbetering van bestaande plannen en beleid gezorgd. Veruit de meest besproken maatregel is de proefopstelling in de Tassynsstraat, waarbij de straat geknipt werd. Deze maatregel past in het algemene beleid van de gemeente om de schoolomgevingen veiliger te maken, wat bij de scholen Sint-Martinus en Het Laar al eerder uitstekende resultaten heeft opgeleverd. In het geval van de Tassynsstraat zijn er de scholen De Krinkel en de Krinkelrups, maar ook de kinderopvang en de Regenboog bevinden zich in de onmiddellijke omgeving. Dat met name de zwakste weggebruikers hier beschermd moeten worden, is evident. Na overleg met de buurtbewoners en met de school, hebben we met de verkeerscel (waarin ook lokale mobiliteitsspecialisten en de politie zitten) de huidige proefopstelling uitgewerkt. Een evaluatie volgt begin juli, zoals eerder aangekondigd.

Overigens omvatten de maatregelen veel meer dan het knippen van de Tassynsstraat. Ook de zone 30 in de Statiesstraat en de aanpassing van de leveringsuren voor vrachtwagens (niet meer tijdens de schooluren!) horen

hierbij. En in een ruimer kader passen hierin ook de vraag van de gemeente aan De Lijn voor meer investeringen in bv. een extra tramlijn naar Zwijndrecht, een uitbreiding van de P+R te Melsele en ook de regeling waarbij inwoners van Zwijndrecht zeer goedkoop een abonnement op De Lijn kunnen nemen (zie artikel vooraan deze Groene berichten).

## Waarom moesten we iets doen in de Tassynsstraat?

Eenvoudigweg omdat de situatie onveilig was. Mede door het veiliger maken van de Laarstraat, werd de toestand in de Tassynsstraat onhoudbaar. Dat was niet alleen de in-



druk van vele mensen die daar dagelijks kwamen (en die mij dat ook kwamen vertellen), maar ook een hard feit, gebaseerd op cijfers. De Tassynsstraat had te kampen met wildparkeerders op de fietspaden, het niet laten oversteken van ouders met kinderen, te snel rijden (1 op 5 bestuurders, met een maximum van 94 per uur) en overbelasting (meer dan 16000 voertuigen op 14 dagen). Een belangrijke factor was het sluipverkeer dat probeert zoveel mogelijk de file op de snelweg te vermijden door via de Zwijndrechtse dorpskern naar de oprit linkeroever te rijden. De combinatie van mensen die kost wat kost tijd willen winnen enerzijds, en de aanwezigheid van onze schoolkinderen en hun ouders op straat anderzijds, vonden we niet kunnen. We kozen ervoor om niet te wachten tot er ongelukken gebeurden.

## Waarom knippen?

Uiteraard is knippen een drastische oplossing. Zoals ook op de bewonersvergadering aan bod kwam, zijn andere oplossingen uiteraard bekeken. De politie heeft wat dat betreft voldoende ervaring om in te schatten wat in een specifieke situatie kan werken en wat niet. Een "U rijdt te snel"-bord is ruim onvoldoende (het stond er trouwens toen de metingen gedaan werden). Verkeersdrempels remmen wel enigszins de snelheid, maar enkel plaatselijk en ze schrikken sluipverkeer niet echt af, waardoor de gevaarlijke

drukke waar de kinderen door moeten, aanhoudt. Flitspalen werken nog veel plaatselijker, want na de paal trekten men weer op. In ieder geval is het onmogelijk maken van verkeersbewegingen vanuit de Statiestraat onvermijdelijk willen we het ongebreidelde sluipverkeer tegengaan.

Los daarvan zijn constructieve ideeën die ook een oplossing bieden altijd welkom. Ik wil expliciet ook de mensen die nu negatief staan ten opzichte van de afsluiting van de Tassynsstraat uitnodigen om verder mee na te denken over alternatieven en aanpassingen die de leefbaarheid van de woonstraten en de veiligheid van de schoolomgevingen garanderen. Een heel aantal mensen hebben mij daar al suggesties rond gedaan. Misschien zijn er mogelijkheden waaraan wij nog niet gedacht hadden.

### **Waarom niet enkel tijdens de schooluren de straat afsluiten?**

De overdreven drukke in de Tassynsstraat was niet geconcentreerd tijdens de schooluren, maar in de hele spitsperiode. Bovendien leveren tijdelijke afsluitingen problemen van onduidelijkheid op, met name voor het sluipverkeer van buiten de gemeente. De aanwezigheid van voertuigen die 'wachten tot het weer opengaat' zou nog onveiligere situaties creëren.

### **Waarom is sluipverkeer een belangrijke factor?**

De Tassynsstraat is een woonstraat en een schoolomgeving, geen hoofdweg. Doorgaand verkeer hoort zoveel mogelijk op de hoofdwegen, die daarvoor voorzien zijn. Ook andere straten die met gelijkaardige problemen te maken hebben (cijfers!), kunnen na melding onderzocht worden. Daar hoort uiteraard steeds eerst een harde meting van het probleem bij (door meting van aantal voertuigen en snelheid gedurende een bepaalde periode). Er zijn ook al straten onderzocht waarbij bleek dat er niet teveel verkeer was, en slechts weinigen te snel reden. Daar zijn normen voor, die hebben wij niet uitgevonden. Als er een probleem is, zoeken we een geschikte oplossing voor die betrokken straat (als wij er al als gemeente controle over hebben).

### **Weet de gemeente dan niet dat veel inwoners van onze gemeente hierdoor moeten omrijden?**

Ja, dat weten we natuurlijk. Afhankelijk van waar je woont, kan de afsluiting van Laarstraat (schooluren) en Tassynsstraat hinder opleveren, zonder twijfel. Mogelijks zijn er momenten van de dag waarop dit extra lastig is, maar door de band genomen gaat dit over een paar minuten. Met alle respect, maar overdrijvingen als dat Zwijndrechtse winkels helemaal niet meer bereikbaar zijn of Zwijndrecht in twee gedeeld is, helpen ons zeker niet vooruit. Iets lastiger, dan kan zeker. Onmogelijk, zeker niet. U geniet daar niet van, wij genieten daar niet van, maar het is wel de moeite waard. Creatieve oplossingen en nieuwe gewoonten kunnen hierbij helpen. Wij danken iedereen die deze inspanningen doet, in het belang van de veiligheid van onze kinderen en de leefbaarheid van onze straten.



### **Verplaatst het verkeer zich dan niet gewoon naar andere straten, die dan met meer verkeer zitten?**

Voor een beperkt deel wel. Sommige straten zullen iets meer verkeer te verwerken krijgen, en om de omvang daarvan te zien doen we precies zo'n proefopstelling. Als dat ondraaglijk blijkt, worden daar oplossingen voor gezocht. Het is echter ook niet nuttig om nu alle zonden van Israël op de proefopstelling te steken. De N70 had vroeger ook sterke filevorming tijdens de spits. De bareel zal altijd dichtgaan als er een trein komt, en de politieagent zal kinderen de straat helpen oversteken zoals hij dat voorheen deed. De Statiestraat zal altijd een belangrijke, en veel gebruikte verbindingsweg blijven; dat was voor de knip van de Tassynsstraat net zo. We zien nu al dat er alles samen genomen minder verkeer door Zwijndrecht passeert. We zijn bij publicatie alweer enkele weken verder, en dan kunnen we eigenlijk beter die effecten niet meer voorstellen alsof we er nog op wachten!

### **Is er dan niks aan de huidige toestand te verbeteren?**

Waarschijnlijk wel. Er staan sowieso nog maatregelen op stapel die ook de doorstroming op de hoofdwegen kunnen bevorderen. Dat zal de evaluatie begin juli leren. Wij hebben uitdrukkelijk geen permanente muur gebouwd. Als er verbeteringen mogelijk zijn, zullen die zeker overwogen of uitgeprobeerd worden. Respectvolle feedback wordt meegenomen. Het is goed mogelijk dat u het niet eens bent met het principe dat veilige schoolomgevingen primeren op rijcomfort en reistijden binnen de gemeente, en dat het net omgekeerd zou moeten zijn. Dan vinden we elkaar niet in dit dossier. Maar het is veel waarschijnlijker dat u het daar wel mee eens bent, maar met bepaalde aspecten niet, of dingen anders ziet. Of zelfs nog andere oplossingen ziet. Of gewoon nog meer uitleg wilt. Ik zie uw reactie graag tegemoet.



**André Van de Vyver**  
Burgermeester

(andre.vandevyver@zwijndrecht.be)

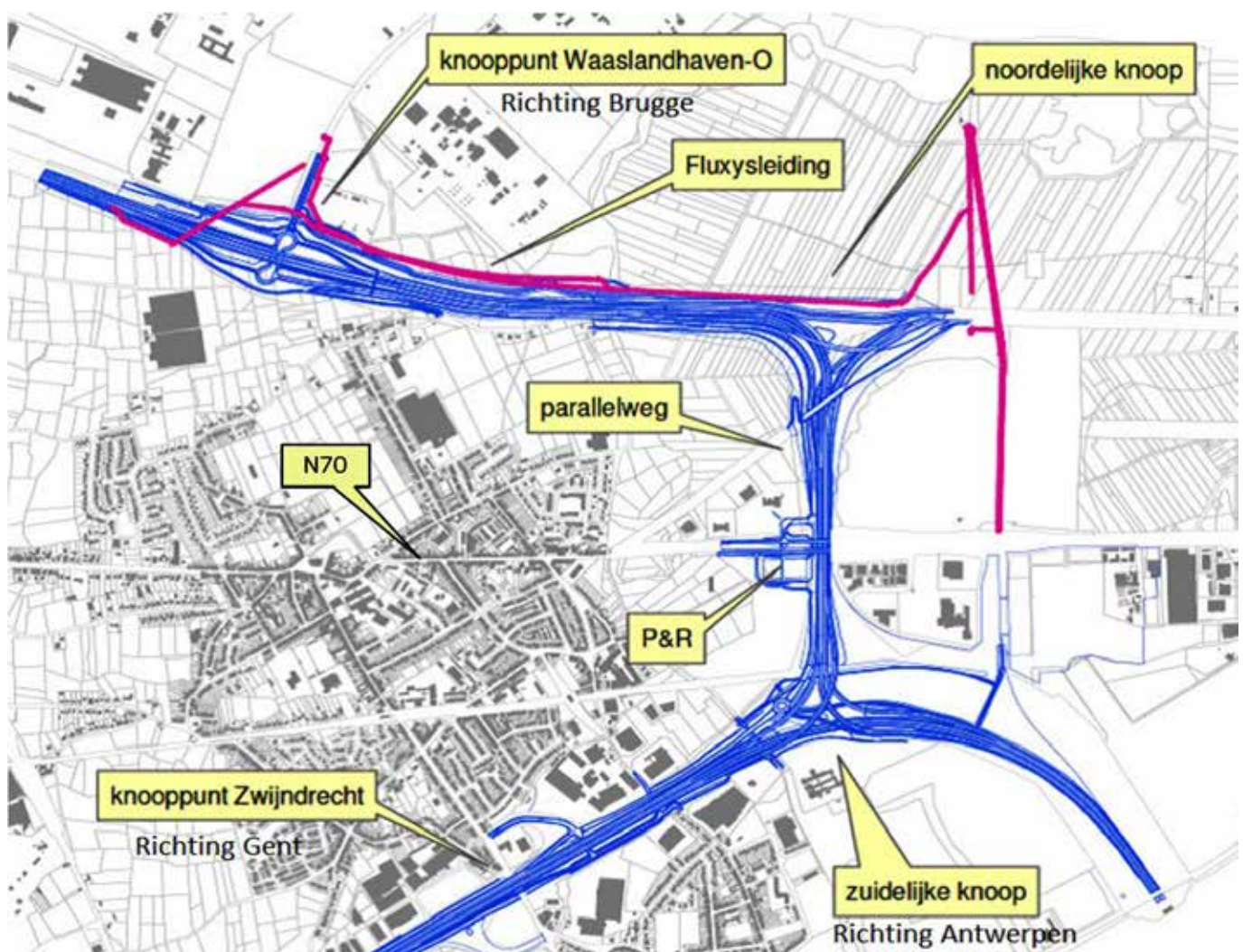
# OOSTERWEELWERKEN IN ZWIJNDRECHT-BURCHT OPENBAAR ONDERZOEK

De laatste procedurestappen voor de realisatie van Oosterweel op Linkeroever worden gezet. De nv BAM heeft besloten om de werken op Linkeroever en in Zwijndrecht uit het Oosterweelplan te halen en deze alvast te beginnen uitvoeren. Deze werken zijn zeer ingrijpend en een bedreiging voor de leefbaarheid van voor onze gemeente.

We sommen de belangrijkste op:

- Een volledige wijziging van de op- en afritten langs de E17 en de E34 in Zwijndrecht en op Linkeroever. Drie knooppunten (richting Brugge, richting Gent en richting Antwerpen) verbonden door een parallelweg langs de E17 en de E34 zorgen voor de uitwisseling tussen de snelweg en het onderliggend wegennet.
- Een nieuw parkeergebouw op het Zand (1.500 wagens), langs de Blancefloerlaan met een nieuwe tramkeerlus op die plaats.
- geluidsmuren en/of geluidsbermen langs beide autostrades.

Wij menen dat hetgeen voorligt de leefbaarheid van Zwijndrecht-Burcht al te zeer aantast (we denken dan bv. aan de verkeersvolumes die er na de bouw van de Oosterweelverbinding zullen bijkomen). Maar vooral staat buiten kijf dat **enorme kansen op een betere levenskwaliteit blijven liggen**. De bouwstenen van de voorgestelde oplossing (afwikkeling tussen lokaal en snelwegverkeer, park & ride, geluidswering) mogen dan wel



## Volgens ons haalbare uitvoeringsvarianten en –alternatieven:

- ▶ het insleuven en overkappen van de E17 tussen de woonkernen van Zwijndrecht van Burcht. *De verhoogde ligging van de snelweg is immers een niet te remediëren bron van lawaai en fijnstof.*
- ▶ het uitbreiden van de park and ride in Melsele i.p.v. op het Zand, in combinatie met extra tramlijnen tot in Melsele. *Het is immers niet zinvol personenwagens verder te laten rijden dan nodig.*
- ▶ het volledig schrappen van de op- en afritten aan de Pastoor Coplaan, *aangezien dit complex elke doeltreffende buffering in de weg staat.* De lokale parallelweg loopt dan verder tot aan complex Kruibeke, dat de functie van “knooppunt Zwijndrecht” (richting Gent) overneemt of er wordt een op- en afrit Antwerpen voorzien op Linkeroever.
- ▶ het opschuiven van de ‘kluifrotonde’ op de E34 naar het Westen om woningen (vnl. Neerstraat) minder te belasten en effectieve buffers mogelijk te maken.



Greet Bergmans  
OCMW-raadslid



Steven Vervaet  
Bestuurslid  
Groen Zwijndrecht

Om een stedenbouwkundige vergunning voor de werken te kunnen krijgen, moet eerst een projectmilieueffectenrapport worden opgesteld. Daarin worden naast de concrete effecten op mens, gezondheid en mobiliteit ook redelijke locatie- of inrichtingsalternatieven onderzocht.

In de ‘kennisgeving’ staat wat men precies van plan is en hoe men de effecten daarvan wil onderzoeken.

Zij ligt ter inzage bij de dienst ruimtelijke ordening van de gemeente (Laarstraat 90) van 5 juni tot 4 juli.

Ze is ook online beschikbaar via [www.lne.be/themas/milieueffectrapportage/inspraak/lopendeinspraak-procedures](http://www.lne.be/themas/milieueffectrapportage/inspraak/lopendeinspraak-procedures).

Je kan een bijdrage leveren door zelf **alternatieve voorstellen en opmerkingen** voor het onderzoek in te dienen (ten laatste op 4/7) bij de dienst ruimtelijke ordening of deze te bezorgen aan het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie Dienst Milieueffectrapportagebeheer project-MER Infrastructuurwerken Linkeroever, Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 BRUSSEL (mer@vlaanderen.be).

## COLOFON

“Groene Berichten” is een uitgave van GROEN Zwijndrecht

Verantwoordelijke uitgever: Knut De Swert, Constant Van Goeystraat 8, 2070 Zwijndrecht

Redactie: Steven Vervaet, Ingrid Pierré (foto’s) en Guy Van Koetsem

Voor meer info: e-mail : [info@groenzwijndrecht.be](mailto:info@groenzwijndrecht.be) of [www.groenzwijndrecht.be](http://www.groenzwijndrecht.be)  
of telefoon secretariaat 03 252 98 77

# TOEKOMST BINNENGEBIED ADMINISTRATIEF CENTRUM

Iedereen in de gemeente kent het Binnengebied. Het ligt enigszins verborgen achter de huizen en brengt bij iedereen wel andere herinneringen naar boven. Sommigen spreken nog van Den Olifant, Sparta tijdens de gouden jaren, anderen kennen dit waarschijnlijk enkel als het skateplein en het grasveld ernaast, de kleintjes spelen graag in de speeltuin en de petanquebanen worden ook graag gebruikt door de ouderen.



In het gewestplan staat dit gebied al vele decennia ingekleurd als woongebied. Mits de aanleg van enkele straten zou het eigenlijk helemaal verkaveld kunnen worden. Eind jaren '90 zag ons (toen ook al Groene) gemeentebestuur dit niet graag gebeuren, en er werd een programma vastgelegd aan de hand van een BPA (bijzonder plan van aanleg). Dit programma was ambitieus maar nam ook veel ruimte in beslag: naast een centraal gebouwde sporthal, een nieuw gemeentehuis en park- en recreatiezone moest het binnengebied ook plaats bieden aan voldoende sociale huisvesting en private woningen.

Dat de bouwprojecten in het binnengebied tot op vandaag niet gerealiseerd zijn, is eigenlijk een goede zaak. We krijgen immers de kans nog

zorgvuldiger om te springen met de ruimte die ons rest, een moderne opvatting over ruimtelijke ordening op dit toch wel waardevolle gebied los te laten en te kiezen voor een andere, meer open en groene invulling.

Eerder aangegane engagementen rond noodzakelijke (sociale) woningbouw in een dergelijk centraal gelegen gebied kunnen uiteraard niet helemaal van de tafel geveegd worden. Maar door de verschillende functies beter te combineren, de zones voor (sociale en private) woningen te beperken en slim te concentreren, en de beschikbare open ruimte (die nu zelfs deels onzichtbaar is) net toegankelijker te maken, kan het gebied optimaal gebruikt worden voor sociale en recreatieve functies, en tegelijk nog zichtbaarder worden als groene long van Zwijndrecht.

Het bestuur heeft ervoor gekozen om inwoners aan dit veelomvattende project te laten participeren. Uitbreiding en ontwikkeling worden door omwonenden wel eens als een bedreiging ervaren, maar ze kunnen ook een opportuniteit zijn om juist zoveel mogelijk kansen te creëren en een goede situatie nog te verbeteren, met behoud of zelfs uitbreiding van toegankelijke groene ruimte, speelplekken, ontmoetingsplekken en verzamelplaatsen voor evenementen, in harmonie met een beperkte, slim ingeplante woonzone. Burgers, omwonenden en dagelijkse gebruikers van het gebied hebben daar vaak uitstekende ideeën over.

In maart werd een eerste bewonersvergadering georganiseerd waaraan zo'n 100 bewoners deelnamen. Daaruit bleek alvast dat er een breed draagvlak is om het gebied zo groen en open mogelijk te houden en te maken. Zwijndrecht heeft dit nodig. Onze administratie heeft de suggesties en opmerkingen uit deze vergadering gedestilleerd en zal het gebied voorstellen tijdens een tweede participatiemoment met een beperktere bewonerswerkgroep. Samen met de bewoners wil het bestuur tot een mooi nieuw plan komen waarmee we de toekomst voor onze kinderen kunnen maken, want dit plan is een plan voor vele jaren.



Spreekt de Groene koers die Zwijndrecht vaart u wel aan, en wil u hieraan meebouwen? Aarzel vooral niet om ons aan te spreken! [info@groenzwijndrecht.be](mailto:info@groenzwijndrecht.be)