

Datum

13 juli 2020

Pagina

1 / 8

Contact

Kim Droesbeke

Stad Zottegem
Gustaaf Schockaertstraat 7
9620 Zottegem

09 364 64 94
mobiliteit
@zottegem.be

VERSLAG VERKEERSRAAD

24 JUNI 2020

Aanwezig:

De heer Evert De Smet – schepen van mobiliteit en verkeer
De heer Tom Van Cauwenberge – afgevaardigde N-VA – voorzitter
De heer Peter Billiet – afgevaardigde GROEN
De heer Stefaan Wanzele – afgevaardigde CD&V
De heer Rudy Muls – afgevaardigde fietsersbond
De heer Chris De Bodt – afgevaardigde stedelijk onderwijs
De heer Wim Vanommeslaeghe – afgevaardigde basis vrij onderwijs
De heer Hassan Turay – plaatsvervangend afgevaardigde N-VA
De heer Jimmy Beque – verkeersdienst politie Zottegem
Mevrouw Ann Vander Poorten – stad Zottegem
Mevrouw Kim Droesbeke – stad Zottegem (verslaggever)

Verontschuldigd:

De heer Niels De Visscher – afgevaardigde SP.A
Mevrouw Fabienne De Vos – afgevaardigde OPEN VLD
Mevrouw Ilse Meerpoel – afgevaardigde CD&V
De heer Aswin Moens – afgevaardigde secundair vrij onderwijs
Mevrouw Barbara Fernandez – afgevaardigde secundair gemeenschapsonderwijs
De heer Nico Van Audenhove – afgevaardigde sportraad
De heer Dirk Fostier – afgevaardigde basis gemeenschapsonderwijs

Afwezig:

De heer Kurt De Moor – afgevaardigde secundair provinciaal onderwijs
De heer Ivan Gaublonne – afgevaardigde adviesraad voor personen met een beperking
Mevrouw Karine Mons – afgevaardigde gezinsraad
Mevrouw Claudine Placke – afgevaardigde seniorenraad
De heer Bart Schelstraete – afgevaardigde middenstandsraad

Punt 1: Goedkeuring verslag vorige vergadering

Er zijn een aantal vragen/opmerkingen in verband met het verslag.

- De heer Rudy Muls en de heer Peter Billiet meenden dat MOVE uitgenodigd zou worden. De schepen antwoordt dat zij uitgenodigd worden op de eerstvolgende fysieke verkeersraad. De voorzitter zal contact opnemen met MOVE.
- De heer Rudy Muls vraagt hoe definitief de plannen van de circulatie in Godveerdegem zijn. De schepen antwoordt dat het signalisatieplan geagendeerd staat op de gemeenteraad en dat is definitief. Het enige wat nog rest is dat er bekeken wordt of er op de Jasmijnstraat een verhoogd fietspad komt. Er zullen

ook nog besprekingen zijn met AWV, onder andere over de oversteek beneden de Jasmijnstraat.

- De heer Rudy Muls meent dat in de plannen voor de herinrichting Broeder Mareslaan – Godveerdegemstraat fietssuggestiestroken en een verkeersgeleider waren opgenomen. Deze flankerende maatregelen zijn er niet. Rudy vraagt wanneer deze geplaatst worden. De schepen antwoordt dat de werken zijn uitgevoerd volgens de plannen die de stad heeft opgemaakt. Er zijn vragen over dit kruispunt op de volgende gemeenteraad en er zullen nog flankerende maatregelen genomen worden. Fietssuggestiestroken zullen gebundeld worden met andere locaties. De verkeersgeleider kan misschien wel vroeger.
 - De heer Peter Billiet vraagt of het 'niet-stemmen' door de leden wordt meegenomen in een volgende aanpassing van de statuten. De schepen antwoordt dat het niet de bedoeling is dat er niet meer gestemd zou worden, het is wel wenselijk om een consensus te bereiken. Stemming is een last resort.
 - De heer Peter Billiet geeft aan dat hij omtrent punt 3 en 8 van de vorige verkeersraad TEGEN is. Peter benadrukt dat het belangrijk is om op te nemen in het verslag wie tegen bepaalde zaken is, omdat er in besluitvorming verwezen wordt naar de verslagen van de verkeersraad en in het kader van aansprakelijkheid. Daarnaast wil Peter aangeven dat schepenen of het bestuur aansprakelijk kunnen worden gesteld bij ongevallen indien gevaarlijke situaties worden gecreëerd.
 - Omtrent punt 8 wenst Peter dat ook volgende zaken worden vermeld:
 - Hoefijzerstructuur is ook niet gerealiseerd in verleden en nooit naar gewerkt zie ook de vermelding qua bebouwing die aan geeft dat de hoefijzerstructuur te evalueren is ivf toekomstbeeld Zottegem.
 - Politie-advies is negatief is, zie pag 7 van het advies waar de politie schrijft dat de hoofdas nefast in het straatbeeld aanwezig is
 - Er geen rekening is gehouden met STOP principe
 - Het wegtype dat voorgesteld is moet zorgen voor kwalitatief woonbeleid en niet voor ontsluiting (=debiet en snelheid)
 - Het concept om auto's snel in de stad te krijgen met centrumparkings al in Brussel is uitgeprobeerd en dat we daar nu alle dagen de gevolgen van dragen
 - Deze constructie is geen oplossing --> wat zijn de voorwaarden voor leefbaar en aangenaam centrum versus deze oplossing?
 - De heer Peter Billiet vroeg een timing voor de fietssnelwegen. De schepen antwoordt dat dit straks aan bod komt.
 - De heer Peter Billiet had op de vorige verkeersraad aangegeven dat een oplossing voor de bomen op de Heldenlaan kan zijn dat alle inwoners inzage krijgen in de dossiers en studies. Dat zorgt voor meer duidelijkheid, begrip en kennis bij geïnteresseerden waardoor er minder verkeerde interpretaties zullen zijn.
- De schepen vraagt om zaken die expliciet in het verslag moeten staan, door te geven via e-mail zodat deze er zeker in staan. De verslagen van de verkeersraad zijn namelijk in eerste instantie geen woordelijke weergave, maar een globale weergave van wat aan bod komt.
- In de toekomst kunnen opmerkingen op het verslag via e-mail doorgegeven worden nadat het verslag werd overgemaakt. Zodoende kunnen deze nog in het verslag worden verwerkt.
- De leden van de verkeersraad zijn akkoord met deze werkwijze.

Punt 2: Fietspaden

a. Jasmijnstraat

De schepen vertelt dat een verhoging van dat fietspad in tegenrichting mogelijk is, maar het ligt niet op LFF of BFF en is niet de bedoeling om LFF en BFF steeds aan te passen om subsidies te vangen. De heer Rudy Muls geeft aan dat dit een pijnpunt is dus LFF en BFF herbekijken is misschien toch aan de orde. De voorzitter legt uit dat er aan aantal regels zijn. Bv. Elenestraat is niet opgenomen in LFF of BFF omdat dat geen verbinding is tussen het centrum en een deelgemeente. De verbinding daartussen wordt gelegd door de

fietssnelweg. Er moeten dus gegronde redenen zijn om dat te wijzigen. De heer Rudy Muls vraagt toch om dit te herbekijken en niet te wachten op het nieuw mobiliteitsplan gezien we 8 jaar verder zijn. De schepen stelt voor om een dossier fietsnetwerken op te nemen na het BEV.

De heer Stefaan Wanzele meent dat een verhoogd fietspad enkel kan toegepast worden waar je verkeerstechnisch de nodige ruimte hebt. Bijvoorbeeld op Ten Ede zal er te weinig ruimte zijn en op de Jasmijnstraat waarschijnlijk ook. Belangrijker is om de weginfrastructuur aan te passen zodoende deze fietsvriendelijk is. De schepen antwoordt om in de Jasmijnstraat te werken met schuine borduren.

b. Verhoogde fietspaden op Ten Ede (Fietzersbond)

De heer Rudy Muls wil een stand van zaken, dit is ooit in de pers verschenen. Mevrouw Ann Vander Poorten geeft aan dat dit tijdens vorige verkiezingen gelanceerd werd door SP.A. Ann heeft navraag gedaan bij AWW maar niets meer van gehoord. Er zijn geen plannen.

De heer Peter Billiet meldt dat de kaart van het BFF van 30/07/2018 niet op de website staat; deze kaart is hem niet gekend.

c. Oversteekpunt Tweekerkenstraat – Leliestraat (Fietzersbond)

De heer Rudy Muls vraagt een stand van zaken. Er wordt gevraagd of de signalisatie meegenomen kan worden met de werken die nu gebeuren. De schepen antwoordt dat er nu enkel herstel betonvakken gebeurt, dit heeft niets te zien met signalisatie. Er wordt advies opgevraagd bij de politie omtrent het parkeren en er wordt bekeken of het oversteekpunt geaccentueerd kan worden.

De heer Rudy Muls vraagt of er rapportage mogelijk is van de opvolging van punten uit de verkeersraad. De schepen antwoordt dat dit praktisch niet haalbaar is. Indien een punt verder staat, zal het terug geagendeerd worden op de verkeersraad.

d. Inventaris fietspaden, suggestiestroken, fietsstraten

De voorzitter geeft aan dat de stad niet echt over een inventaris beschikt. De heer Jimmy Beque antwoordt dat de politie ook geen overzicht heeft. De fietsstraten en suggestiestroken zijn beperkt in aantal en een inventaris van de fietspaden is terug te vinden in het mobiliteitsplan of op de overzichtskaart van de provincie.

De heer Rudy Muls zal bekijken of de fietzersbond input kan geven om een beter beeld en overzicht te krijgen. De schepen antwoordt dat dit belangrijk kan zijn om missing links aan te pakken.

De heer Stefaan Wanzele stelt voor om fietsstraten ook mee op te nemen in de werkgroep van het BEV.

De heer Peter Billiet vraagt om de kaarten over BFF en LFF mee te sturen met het verslag.

Punt 3: Voorstel fietspad Elenestraat (Fietzersbond)

De heer Rudy Muls doet de suggestie om dit fietspad aan te pakken gezien de slechte staat. Er wordt ook te snel gereden in deze straat.

De schepen geeft aan dat dit fietspad inderdaad niet zo comfortabel is. Er zijn geen subsidies mogelijk m.a.w. de 150.000 euro waarover we per jaar beschikken zou hier snel besteed zijn. Deze 150.000 euro is echter bedoeld om te investeren in het LFF en BFF met als doel missing links aan te pakken en zoals aangegeven is het alternatief voor de Elenestraat de fietssnelweg. Ook de Elenestraat aanpakken zou dubbel op zijn. De heer Rudy Muls vindt dat het wegbeeld er toch aangepast moet worden gezien er ook te snel gereden wordt. Er gebeuren regelmatig ongevallen.

De heer Peter Billiet geeft aan dat er misschien gemeten moet worden om te kijken hoeveel fietsers er passeren. Het is een handige verbindingsweg dus we moeten de opportuniteiten bekijken. Als we de straat smaller maken zal de snelheid verlagen en zal men meer geneigd zijn de fiets te nemen.

De heer Stefaan Wanzele geeft aan dat de Elenestraat vergeleken kan worden met de Beugelstraat. De Beugelstraat is een verbetering, maar de paaltjes staan hinderlijk. Stefaan vraagt om dit te bekijken.

De heer Peter Billiet vindt het voorstel van Rudy goed en wil aan de schepen vragen dit toch in overweging te nemen.

Mevrouw Ann Vander Poorten meldt dat de aanpak van de Beugelstraat 250.000 euro heeft gekost zonder belijning.

Punt 4: Herinrichting Arthur Gevaertlaan

a. Uitleg over de studie door de schepen

Zowel de A. Gevaertlaan, het rond punt en de spoorwegbrug werden bekeken. Er werd in eerste instantie een algemeen beeld geschetst van de straat. Het probleem is dat er 1 grote asfaltvlakte is zonder fietspaden, structuur, parkeervakken, busvakken, ... Het rond punt is zodanig breed dat men niet het gevoel heeft dat dit een rotonde is.

De ruimte die voorhanden is, gaat van 9,13m tot 9,66m. De aanbevolen ruimte bij 50km/uur is in totaal 11meter. De aanbevolen ruimte bij 30km/uur is 9meter70.

Het studie bureau heeft voor de A. Gevaertlaan een aantal scenario's opgemaakt die eventueel mogelijk zijn:

- o Een eerste scenario omvat een verlaging van de snelheid naar 30km/uur met twee varianten. Een eerste variant betreft voorrang van rechts met onderbroken fietspaden. Een tweede variant betreft voorrangsweg met doorlopende fietspaden. In principe is hiervoor te weinig plaats.
- o Een tweede scenario omvat een verlaging van de snelheid naar 30km/uur in combinatie met een dubbelrichtingsfietspad. Dit scenario is echter reeds afgeraden, zeker binnen de bebouwde kom omdat wagens uit zijstraten niet de juiste kant op kijken.
- o Een derde scenario omvat behoud zone 50 met fietssuggestiestroken van 2 meter. De suggestiestroken versmallen het wegbeeld, zeker in combinatie met wegversmallingen. Dit is de enige optie om ook de afslagstroken naar de Grotenbergestraat te behouden. Er zijn twee varianten. Een eerste variant betreft voorrang van rechts met fietssuggestiestroken. Een tweede variant omvat voorrangsweg met fietssuggestiestroken.

Voor de rotonde werden 2 scenario's opgemaakt:

- o Een eerste scenario is om de rotonde samen te knijpen door een punaise te schilderen met gemengd verkeer op de rotonde. Het gevolg van dit scenario is dat de Deinsbekerstraat eenrichtingsverkeer zou moeten worden. Anders kunnen we geen rond punt creëren.
- o Een tweede scenario is om de A. Gevaertlaan als voorrangsweg door te trekken over de rotonde met fietssuggestiestroken.

Voor de spoorwegbrug werd ook een scenario uitgewerkt:

- o Infrabel is niet bereid deze brug aan te pakken dus moeten wij dit zelf aanpakken. Er zou geopteerd worden om de fietssuggestiestroken door te trekken in combinatie met rugdekking voor de brug.
- ➔ Alles samengenomen is de idee de voorrang van rechts te behouden omdat dit de snelheid verlaagt en zorgt voor uniformiteit. Initieel was het de bedoeling om fietspaden te voorzien op de A. Gevaertlaan, maar door te weinig ruimte zal er overgeschakeld moeten worden naar fietssuggestiestroken. Daarom gaat de voorkeur momenteel uit naar scenario 3A (in combinatie met een aantal parkeerplaatsen en andere asverschuivingen) en wenst de schepen het advies van de verkeersraad omtrent dit voorkeursscenario.

b. Bespreking door de verkeersraad

De heer Peter Billiet wil aangeven dat weinig mensen het volgende weten: op kruispunten met voorrang van rechts en doorlopende fietspaden, moet de fietser geen voorrang geven. Dit is een uitzondering. Of dit veilig is, is een andere zaak. Daarnaast wil Peter aangeven dat men bij het eenrichtingsverkeer zeker moet oppassen voor de snelheid. Peter geeft voorts aan dat hij al deze scenario's ten gronde wil kunnen bekijken.

De heer Rudy Muls kan zich wel nog vinden in de rotonde en de onderdoorgang, maar heeft vragen bij de rest. Parkeerplaatsen kunnen enkel als verkeersvertraging nodig is. Daarnaast vindt hij dat enkel fietssuggestiestroken veel te weinig is. Hij vraagt zich af of er niet meer mogelijkheden zijn, bv. gemengd voet-fietspad.

De heer Stefaan Wanzele wil een 4^{de} scenario voorstellen: een fietsstraat, bijvoorbeeld in combinatie met asverschuivingen. Op het rond punt kan men het principe van de fietsstraat doortrekken. Daarnaast vindt Stefaan dat hier wel een zone 30 gemaakt kan worden. De heer Rudy Muls kan zich hierin vinden.

De heer Peter Billiet wil inpikken op de fietsstraat. De straat moet dan wel zeer smal gemaakt worden zodat wagens achter de fietsers blijven. Daarnaast vraagt Peter om het advies van De Lijn te vragen over deze straat want volgens Peter hebben de bussen maar 6meter nodig binnen de bebouwde kom.

De heer Stefaan Wanzele wil inpikken over de afmetingen voor de bussen. De Lijn volgt steeds de maatvoering in hun adviezen. Specifiek voor de A. Gevaertlaan zullen er quasi nooit bussen kruisen omdat dit dezelfde lijn is. Op de Meire is het bijvoorbeeld veel moeilijker om te kruisen.

De heer Rudy Muls vraagt waarom er nog parkeerplaatsen nodig zijn. De schepen antwoordt dat dit absoluut niet nodig is.

c. De schepen wenst advies van de verkeersraad over voorkeursscenario 3A

Voor de heer Rudy Muls zijn de voorstellen onvoldoende. Rudy wil gaan voor fietspaden, met onderzoek naar gemengd voet-fietspad. Daarnaast ook voorstander voor de zone 30, gekoppeld aan het voorstel voor een fietsstraat.

De heer Jimmy Beque geeft aan dat scenario 3A als het beste naar voor komt. Er is reeds een recent zonaal snelheidsplan in Zottegem. De nieuwe maatregelen moeten gekoppeld worden aan een bestaand plan. De politie is zeker voorstander om de voorrang van rechts te behouden. Dit is het basisprincipe van de wegcode. De politie is voorstander om de rotonde te behouden in plaats van klassiek kruispunt. De rugdekking voor fietsers die onder de sporen willen rijden, was ook een voorstel van de politie. Het dubbelrichtingsfietspad is zeker uitgesloten. Voor het eenrichtingsverkeer in de Deinsbekestraat is er bijkomend onderzoek nodig op vlak van verkeersintensiteit en verkeersstromen. Indien er wel parkeerplaatsen komen, moet dit gebeuren in combinatie met verkeersgeleiders.

De voorzitter vult aan dat het BEV ook moet meegenomen worden bij het eventueel invoeren van eenrichtingsverkeer.

De heer Chris De Bodt kan zich vinden in voorstel 3A. De fietssuggestiestroken zijn een goede oplossing, zeker in vergelijking met de situatie op Ten Ede is de A. Gevaertlaan een straat waar minder snel gereden wordt en is dat veiliger voor een fietser.

De heer Hassan Turay wil dit nog verder bekijken en kan nu niet concluderen.

Voor de heer Wim Van Ommeslaeghe lijkt het voorstel 3A ook het best.

De heer Peter Billiet wil dit rustig kunnen bekijken en geeft nu negatief advies.

De voorzitter en de schepen geven aan dat het de bedoeling is dat een quick win wordt gerealiseerd. De bedoeling is om zo snel mogelijk een verbetering met minimale kosten te voorzien zonder voorafnames voor later.

De heer Rudy Muls vindt het positief dat dit gebracht wordt, maar niet dat er meteen advies wordt gevraagd. De schepen vindt het zeer goed dat er extra ideeën worden aangeleverd, deze input is zeer gewaardeerd, maar het is niet de bedoeling dat elk dossier x aantal keer terugkeert. Zo geraken we niet vooruit. Rudy vindt het logisch dat na de volgende besprekingen met het studiebureau teruggekeerd wordt naar de verkeersraad.

De heer Stefaan Wanzele stelt voor dat de suggesties zeker meegenomen worden naar het studiebureau en naar de gemeenteraad.

De heer Jimmy Beque geeft aan dat de opmerkingen die nu gegeven werden door de politie geen officieel advies omvatten. Dit zijn gewoon opmerkingen en suggesties die gegeven werden aan het studiebureau.

Punt 5: Sensibilisering en maatregelen nav Corona (fietsersbond)

De heer Rudy Muls vraagt om een aantal zaken concreet te maken. Hij doet onder meer het voorstel van het omvormen van kiss and ride zones naar kiss and bike zones, het inrichten van meer fietsstraten, schoolstraten, parkeerplaatsen omvormen tot fietsstallingen, ... Er werd hiervoor ook input van de scholen gevraagd en er moet per school bekeken worden wat mogelijk is. Daarnaast wordt van de stad gevraagd om meer te sensibiliseren voor het nieuwe schooljaar. De heer Rudy Muls vraagt of de stad een e-mail kan sturen naar de scholen (o.a. voor de fietsenstallingen). Er wordt gevraagd of de politie gegevens heeft over ongevallen ten tijde van corona.

De heer Wim Van Ommeslaeghe heeft opgemerkt dat tgv de coronacrisis het aantal fietsers naar school verdubbeld is. De school heeft te weinig fietsparkeerplaatsen en vraagt daarom naar eventueel tijdelijke, verplaatsbare fietsenstallingen.

De heer Jimmy Beque geeft aan dat dergelijke statistieken niet onmiddellijk voorradig zijn, maar wel mogelijk. De politie merkte tijdens de coronaperiode wel minder verkeer en minder verkeersongevallen. De snelheid is wel wat gestegen. Het is moeilijk om een ongeval te linken aan de coronaperiode. Dit is eerder te wijten aan omstandigheden.

De heer Chris De Bodt geeft aan dat er inderdaad meer fietsers zijn enerzijds door corona, anderzijds werd er veel op ingezet door de school zelf. Er moeten zeker verdere zichtbare zaken gedaan worden (zoals de fietsenstallingen).

Punt 6: Fietssnelwegen

a. Uitleg door de schepen

Voor F417 (naar Gent) heeft de provincie gemeld dat de aanbesteding voorzien is voor eind juni-begin juli. De effectieve aanleg voor het gedeelte tot aan Snijdreefken is voorzien voor eind dit jaar. Er werd ook besproken hoe de fietssnelweg dan verder naar Zottegem kan worden gebracht (o.a. via fietsstraten op Holleweg, Rijkbos en Bambostraat). Op de Leeuwerikstraat zouden we een middengeleider kunnen plaatsen om het sluipverkeer hier uit te halen. Het is zeker de ambitie tegen het einde van de legislatuur deze fietssnelweg tot aan de Leeuwerikstraat te krijgen (omgeving Panacea).

Voor F414 zijn er contacten met Herzele en Erpe-Mere. Ondertussen was er een persbericht en enquête rond het sluiten van de overwegen in Leeuwergem. Er komt een gesprek met de initiatiefnemer hiervan.

De schepen geeft voorts ook aan dat er een voorstel van resolutie in de Kamer werd ingediend waarbij gepleit wordt voor het einde van de koehandel tussen de sluiting van overwegen en de realisatie van fietssnelwegen. De schepen wil dit in Zottegem ombuigen tot een voordeel door Infrabel mee te laten betalen voor de realisatie van de fietssnelwegen.

Voor de F419 heeft de provincie meegedeeld dat de startnota in oktober naar de PSG zal gaan. Zottegem heeft deze startnota nodig om onder meer het wandelpad van Kronegem tot Nelekouter op te waarderen.

b. Bespreking door de verkeersraad

De heer Rudy Muls wil terugkomen op de resolutie. Het is goed dat de schepen dit positief ziet, maar er is het beheerscontract. De vraag is in hoeverre dit waarde van wet heeft.

De schepen geeft aan dat Infrabel gewoon overwegen kan sluiten zonder de stad zelfs te raadplegen. De resolutie is bedoeld om dat tegen te gaan en ervoor te zorgen dat Infrabel in overleg treedt met steden en gemeenten.

De heer Peter Billiet wil meegeven dat Infrabel wel in onderhandeling wil gaan. Zij willen tegemoet komen en dat biedt unieke kansen. Die kansen moeten gegrepen worden. Op zich zijn er ook mensen in Leeuwergergem die er niet op tegen zijn om een overweg te sluiten, dus daar zijn zeker goede deals te sluiten met Infrabel.

Punt 7: Beperkt eenrichtingsverkeer

De voorzitter stelt voor om een werkgroep op te richten voor het BEV om de resterende straten te bespreken, maar ook om te bekijken wat uiteindelijk de globale aanpak zal zijn om tot realisatie over te gaan.

Rudy, Stefaan en Peter wensen deel te nemen aan een werkgroep. Wie nog wenst aan te sluiten, kan dit nog melden.

Punt 8: Weerkerende punten

a. Mobiliteitsplan

Schepen De Smet geeft aan dat we een draft van de oriëntatienota kregen. De participatiemomenten zijn ook vastgelegd:

De timing en procesverloop

Oriëntatienota:

- 19 juni: Arcadis maakt een draft oriëntatiefase over tegen 19 juni.
- 26 juni: eventuele opmerkingen van de gemeenten worden overgemaakt aan Arcadis.
- 2 juli: Arcadis past de nota aan en verzendt de nota naar de PSG – leden.
- Eerste week september: PSG oriëntatienota
- **Eind september: participatiemoment 1: communicatie richting bevolking, eerste algemene toelichting over mobiliteitsplan**

Synthesenota

- **Eind oktober: participatiemoment 2: werkgroepen bevolking mbt knelpunten en kansen (inschrijving vereist)**
- oktober/november: uitwerking synthesenota Arcadis
- december: bespreking synthesenota in de PSG en voorbereiding participatiemoment 3
- **jan/feb: participatiemoment 3: werkgroepen bevolking mbt visies/concepten (inschrijving vereist)**
- maart: PSG synthesenota

Beleidsnota

- april: opmaak beleidsnota door Arcadis
- mei: bespreking in ambtelijke werkgroepen
- juni: aanpassingen en bespreking in PGS
- **eind juni: participatiemoment 4: voorstelling aan de bevolking door middel van infomarkt**

De heer Rudy Muls dacht dat er vroeger geland ging worden. Er wordt gevraagd om dit al te communiceren naar de bevolking.

b. Vervoerregio

De schepen deelt mee dat op 26 juni de goedkeuring van het OV-plan geagendeerd staat. De stad heeft daar vragen over gesteld en er werd feedback gevraagd; daar werd nog geen antwoord op gegeven. Zolang we geen duidelijkheid krijgen over vervoer op maat, de mobipunten en flexbusgebieden zal er geen goedkeuring gegeven worden voor dat OV-plan. Wij moeten namelijk het volledige plaatje kunnen bekijken.

Punt 9: Varia

a. Autovrije zondag

Mevrouw Kim Droesbeke geeft een toelichting. Dit wordt dit jaar georganiseerd door de diensten milieu, mobiliteit en vrije tijd. Er zal een combinatie zijn van autovrije zondag, vrije tijdsmarkt en jeugdboekenverkoop. Daarnaast zullen er nog randactiviteiten zijn zoals de rainbow run, een foodtruckfestival, alternatieve voertuigen, etc. Wie ideeën heeft of een standje wil uitbaten, kan dit doorgeven. De diensten bekijken dan waar dit kan ingepland worden binnen het autovrij centrum.

De schepen geeft aan dat ook de aanbieder van de deelwagens een standje wil uitbaten om het autodelen te promoten. De fietsersbond wenst ook een standje uit te baten.

De voorzitter voegt toe dat vanuit de verkeersraad steeds ideeën aangeleverd kunnen worden voor de volgende jaren.

b. Rugdekking Bruggenhoek

De schepen geeft de informatie mee dat er een goedkeuring werd gegeven op de gemeenteraad omtrent het aanpakken van de overgang tussen het fietspad en de fietssuggestiestrook op de Bruggenhoek, naar analogie met Grotenbergestraat, ook voor andere plaatsen moeten we dit bekijken, zoals bv. Sint-Andriessteenweg.

c. Jan De Lichtepad (gezinsraad)

De voorzitter geeft een toelichting over de situatie op het Jan De Lichtepad. Het probleem zou zijn dat mountainbikers en wandelaars mekaar kruisen. Bepaalde stukken zijn in principe enkel toegankelijk voor wandelaars en op een ander stuk loopt de mountainbikeroute. Dat werd vastgelegd in een gemeenteraadsbesluit van 2008.

Tussen Knutsegemstraat en Knutsegemstraat is er enkel toegang voor wandelaars. Dat is veruitwendigd door een C3 en een molentje. Het molentje heeft nog weinig functie, men kan als mountainbiker tussen de boom en de molen rijden. De afsluiting hiertussen is weggefallen. Bij de toegang aan de Penitentenlaan geldt dezelfde situatie. Bij de toegang aan de Beugelstraat staat er een C3, maar geen fysieke belemmering. Bij de toegang aan Kouterken staat er geen C3, noch een fysieke belemmering. Dat schept onduidelijkheid. Aan de Hondenbos is er ook geen fysieke belemmering.

De heer Stefaan Wanzele ziet het probleem niet echt. Met corona was er veel volk, maar erbuiten niet. De voorzitter geeft aan dat er tussen de molentjes wel een probleem is, als daar een mountainbiker rijdt, kan dat gevaarlijk zijn voor wandelaars. De heer Stefaan Wanzele vindt dat dergelijke wegen gepromoot moeten worden voor iedereen en dat er getracht moet worden dit ook leuk te houden voor iedereen.

De heer Chris De Bodt ervaart het Jan De Lichtepad toch ook eerder als een wandelpad. Er zijn nog genoeg andere wegen voor mountainbikers.

De heer Rudy Muls wil ook de gezinsraad bijtreden. Op het stuk voor wandelaars is het niet goed om mountainbikers toe te laten.

De heer Peter Billiet heeft een genuanceerde mening en pleit voor gezond verstand en hoffelijkheid.

Besluit: De 2 toegangen met molentjes (gedeelte Knutsegem) zouden best hersteld worden (zeker niet geschikt voor mountainbike; te veel bochten en smal). Er moet een C3 geplaatst worden aan brugje 'Kouterken'. Te bekijken of het gedeelte Hondenbos – Velzekestraat herbekeken moet worden, er is namelijk voor een groot deel een wandelpad en veldweg.
