VERSLAG Commissie Openbare Werken en Mobiliteit van donderdag 15 september 2022

Aanwezig:	Verschoot Nick: voorzitter Vandewatere Julie: ondervoorzitter Verhaeghe Frederick, Dries Dehaudt, Grymonprez Kurt, Baert Rik, Renier Veerle, Vandamme Veerle, Carine Sinnaeve: leden Leenknecht Geert: waarnemend lid Caroline Maertens: schepen Vanhooren Siska, Jurgen Comptaert, Vynckier Stefanie: deskundigen
Verontschuldigd:	Carrette Kevin, De Ryckere Tom: leden Manhaeve Els: deskundige
Afwezig:	

1. Goedkeuring verslag COWM d.d. 19/05/2022

Het verslag van de vergadering van de COWM d.d. 19/05/22 wordt goedgekeurd.

Goedkeuring

2. Opvolging vorige commissie

Aktename

Commissiepunten

3. Evaluatie proefproject Boterstraat

Aanwezig:
Caroline Maertens, Tom Verbeke, Siska Vanhooren, Stefanie Vynckier, GR-lid Nadia Staes
Bewoners van de Oude Iepersestraat 65
Bewoners van de Boterstraat 28
Bewoners van de Henri Dewaelestraat 7
Bewoners van de Oude Iepersestraat 67
Bewoners van de Henri Dewaelestraat 16
Bewoners van de Henri Dewaelestraat 13
Bewoners van de Dierick Oude Iepersestraat 46
Bewoners van de Oude Iepersestraat 42
Bewoners van de Boterstraat 16
Bewoners van de Boterstraat 1/5
Bewoners van de Oude Iepersestraat 67
Bewoners van de Oude Iepersestraat 43
Bewoners van de Geitestraat (Lendelede)

Toelichting door Caroline:
Informeel luisteren naar de opmerkingen over de proefperiode. Er zullen geen oplossingen of uitspraken gedaan worden deze avond. We noteren alle suggesties en gaan ermee aan de slag.
Boterstraat 16:
Proefproject werd goed en positief bevonden, het verkeer is 30 tot 40% verminderd.
Maar het probleem blijft dat ze veel te snel rijden. Ik durf niet met mijn kleinkind langs straat te fietsen.
Het zou nog beter zijn om 2 bordjes te zetten, zone 30!
Vanaf Oude Iepersestraat richting Ter Beursplein loopt de rijbaan naar beneden dus halen ze grote snelheden.
Oude Iepersestraat 65:

Qua drukte viel het veel beter mee in de proefperiode maar graag ook aandacht voor een bijkomend probleem. Velen parkeren in de Oude Iepersestraat, ze draaien en keren op de opritten, er zijn geen verkeersregels meer gekend want er wordt ook geparkeerd tot op de hoek van de straat waardoor indraaien en uitrijden heel moeilijk is.

Boterstraat 28:

Met de proefperiode was het een stuk minder druk en ook ongelofelijk veel minder discussies tussen burgers op het gevaarlijk punt (Boterstraat/Oude Iepersestraat). Want daar is het echt levensgevaarlijk. Als er geen eenrichtingsverkeer is dan rijden ze door zonder stoppen of kijken en nemen ze gewoon hun voorrang. Heel vaak vrachtwagens en camionettes die erdoor vlammen.

Parkeren is inderdaad een probleem in de Oude Iepersestraat. Nu komt daar ook een boekhoudkantoor met meer dan 10 personeelsleden. Is beurtelings parkeren een oplossing?

Boterstraat 1/5:

Er zijn eigenlijk meerdere problemen:

1. Sluipverkeer: verkeer dat van SEW komt vermijdt het rondpunt aan de Meensesteenweg en snijdt de hoek af via de Oude Iepersestraat. Ook verkeer dat van Izegem komt slaat de Boterstaat in om het rondpunt te vermijden om naar SEW te rijden.
2. Daarnaast heb je ook de sterk groeiende wijk die de hoek afsnijden.

Voorstel is om op 2 plaatsen eenrichtingsverkeer in te voeren (zowel in de Oude Iepersestraat als in het eerste stuk Boterstraat).

Opmerking: Zal het verkeer vanuit Izegem richting SEW dan niet vroeger indraaien bv. Gapaardstraat en Blekerijstraat nemen? Verkeer verleggen?

Henri Dewaelestraat:

Met het proefproject rijdt wel heel veel verkeer langs de school waardoor het daar nog drukker wordt. Is het een oplossing om de eenrichting in de omgekeerde richting in te voeren?

Opmerking: Als we de richting omkeren dan is het probleem voor de fietsers niet opgelost op het gevaarlijke punt.

Oude Iepersestraat 43:

Heel goeie verandering met de eenrichting en ook een logische verandering, veel veiliger voor de fietser. Ze rijden daar veel te snel. Mensen die van de Beiaardstraat komen halen al grote snelheden.

Nu rijd ik met de bakfiets tegen richting met de kinderen omdat we dan die gevaarlijke bocht niet moeten hebben om over te steken.

Is het een optie om een middenlijn te trekken in de bocht? Of misschien een vluchtheuveltje? Voorrang van rechts herbekijken?

Is het een optie om van de Boterstraat een fietsstraat te maken?

Opmerking: Fietsstraten worden ingericht waar grote stromen van fietsers passeren, dus op fietstrajecten. Bewezen dat dit anders niet werkt en auto’s blijven voorbij steken.

Boterstraat 1/5:

Het fundamentele probleem is dat de Boterstraat gebruikt wordt als sluipweg.

Boterstraat 16:

En de snelheid die gehaald wordt. Zone 30 invoeren is het simpelste.

Oude Iepersestraat 67:

Kunnen er wegversmallingen komen, bloembakken?

Conclusie

We kunnen besluiten dat er 3 problemen zijn:

1. Sluipverkeer
2. Parkeerproblemen (zeker stuk Oude Iepersestraat)
3. Snelheid in de Boterstraat

Mogelijke oplossingen

1. **Eenrichtingsverkeer opnieuw invoeren in de Oude Iepersestraat alsook in het stuk Boterstraat (niet meer inrijden vanaf Meensesteenweg)**
2. **Parkeerproblemen evalueren en eventueel invoeren van parkeerverbod langs 1 zijde**
3. **Herbekijken over de ganse wijk en niet enkel de Boterstraat.**

Aktename

De meeste bewoners die aanwezig waren vonden het proefproject positief.
Het is een goeie oplossing voor het kruispunt Oude Iepersestraat/Boterstraat want het is veiliger voor de fietsers. Wel worden nog grote snelheden gereden in de Boterstraat, vraag naar zone 30. Ook werd het parkeerprobleem in de Oude Iepersestraat aangehaald.

Uiteindelijke conclusie: Eenrichtingsverkeer wordt terug ingevoerd. Het invoeren van een zone 30 wordt in een groter geheel bekeken (niet enkel 1 straat aanpakken maar bekijken voor de ganse wijk). Dit zal meegenomen worden bij de latere heraanleg van het Ter Beursplein. Het probleem rond het parkeren in de Oude Iepersestraat zal geëvalueerd worden eens het eenrichtingsverkeer terug ingevoerd is. Misschien stelt het probleem zich niet meer.

- Wordt er ook eenrichtingsverkeer ingevoerd in het stuk Boterstraat vanaf de Meensesteenweg?
Nee, dat zullen we niet doen want nu kunnen de kinderen gemakkelijk aan de Kiss&Ride zone afgezet worden en overgestoken worden door de gemachtigd opzichter, wat de school ook promoot. Als we de Boterstraat langs die kant afsluiten moeten alle wagens aanschuiven aan het rondpunt vooraleer ze de Kiss&Ride zone kunnen nemen. Op die manier lopen we het risico dat de kinderen langs de straat uitstappen tijdens het aanschuiven.
We zullen zien hoe het verkeer zich verder ontwikkelt met het definitief invoeren van de eenrichting. Met de latere heraanleg van het Ter Beursplein kan ev. gekeken worden naar een betere locatie van de Kiss&Ride zone.

- Binnen welke termijn kan dit gebeuren?
Het aanvullend verkeersreglement moet nog op het schepencollege komen, net als de buurt informeren a.d.h.v.. een bewonersbrief en vaste borden plaatsen. Maar dit kan behoorlijk snel.

- Structureel onmogelijk maken om de Oude Iepersestraat in te rijden vanaf de Meensesteenweg met opnieuw de bloembak en nadar?
Dat is moeilijk want als we de bloembak en nadar dan terug weg doen na een tijdje zullen de mensen toch terug inrijden. Beter onmiddellijk doen zoals het echt is. Aanduiden dat het een 'gewijzigde verkeerssituatie' is. Visueel aanpakken met eventueel arcering. Of langs 1 kant verplicht parkeren invoeren. Zal moeten bekeken worden met de vele opritten die er zijn.

4. Evaluatie schoolomgevingen

In bijlage is per schoolomgeving een verslag toegevoegd van de evaluatie van het gesprek die we hadden met de directie van de verschillende scholen

Deze documenten worden in de zitting besproken.

Aktename

Na de evaluatie van de schoolomgevingen door onze dienst zaten we eind juni samen met de directeurs om onze bevindingen mee te geven. Hun bemerkingen werden bij onze bevindingen genoteerd zodat alles in 1 document zit per school.

Ondertussen is de Kiss&Ride zone aan de Heilig Hartschool al in gebruik sinds 1 september en is het parkeerverbod in de Hondsmertjesstraat verplaatst aan de Sint-Vincentiusschool.
De Sint-Vincentiusschool is met het rusthuis aan het kijken hoe ze hun ingang permanent kunnen wijzigen.
Aan de Knuffel in de Reigerstraat zal gekeken worden om een stuk te ontharden zodat het veiliger is en de ouders niet meer overal geparkeerd staan.
Aan de Stadsparel in de Baron de Pélichystraat kan het beurtelings parkeren afgeschaft worden. Dit wordt voorgelegd op het schepencollege. Er kan gewerkt worden met vaste parkeervakken (liefst langs de kant van de school) zodat ook de fietszone meer gerespecteerd kan worden. Zal duidelijker zijn voor iedereen.

- Waarom werd het afschaffen van het beurtelings parkeren nog niet eerder uitgevoerd?
Het heeft zijn voordelen voor de bewoners.

- Wat met het elektrisch laden van wagens?
Op dit moment mag dit niet op het openbaar domein. Er is een gelegenheid om te laden binnen de 250 meter (Sint-Tilloplein en De Leest).

- Is de vraag nog gekomen van De Bosmolens om een schoolstraat in te richten?
Nee, daar is geen vraag meer voor binnengekomen.
Wel zijn de schoolstraten terug ingevoerd in de Baronielaan, de Meiboomstraat en de Kasteelstraat. Dat verloopt vlot en de scholen zijn tevreden.

Sint-Rafaëlschool vroeg naar slagbomen aan de Octopuspalen om geen bemanning meer te moeten voorzien maar dat zullen we niet doen. Er blijft bemanning nodig aan de schoolstraat. Ook is de slagboom onvoldoende verlicht en is het niet duidelijk dat het om een schoolstraat gaat. Wel kunnen we kijken om betere nadars te voorzien met eventueel wieltjes onder.

Aan alle scholen werd gevraagd naar Buck-é. Het is heel moeilijk om de school te motiveren om eraan deel te nemen. Ook de bucks inwisselen op de kermis is moeilijk omdat de foorkramers zelf geen voorstander zijn om nog deel te nemen. We vroegen de scholeno hoe zij de beloningen zagen en het voorstel kwam om voor een gezamenlijk doel te sparen met de ganse school. Ze werden gevraagd om tegen 30/09 hun voorstel door te sturen naar de dienst.

- Wat met de zone 30 in de Burgemeester Vandenbogardelaan?
In deze evaluatie zijn de secundaire scholen niet meegenomen.
De Zonnebloem is alvast geen vragende partij om iets te veranderen. Ook stopt het College vanaf dit schooljaar op woensdag om 12u05 waardoor de drukte zich wat verspreidt in de omgeving.

Nu is een bijkomend probleem zich aan het vormen op de hoek Schoolstraat/Meensestraat. Met de eenrichting in de Meensestraat manoeuvreren de wagens daar op het kruispunt. Ook zet De zonnebloem nu zijn poort open langs de Meensestraat om de fietsers daar buiten te laten wat ervoor zorgt dat het hectischer is.

- Is dit enkel de woensdagmiddag? Moeten we de straat ev. afsluiten met nadars? Over hoeveel minuten spreken we dan? Is het een acuut probleem?
Nee, politie zal het blijven in de gaten houden en ouders erop aanspreken indien nodig.

- Is het buck-é toestel in de Kleine Tovenaar opnieuw operationeel? Werden zij meegenomen in de evaluatie?
Nog geen vraag gekregen om het toestel opnieuw te installeren. De school werd niet meegenomen in de evaluatie omdat ze nog op hun tijdelijke locatie zaten. Dit moet dus nog gebeuren.

- Wat met de bushalte in de Prinsessestraat? Komt die voor de school? Want de fietspooling komt er toe en als het trottoir er verhoogd aangelegd is voor de bushalte zal dit misschien voor problemen zorgen.
Nee, ze komt naast de ingang van de school te liggen.

5. Wijziging mindervalide parkeerplaatsen Sint-Tillokerk

Via gemeenteraadslid Rik Baert kwam de vraag binnen naar de toegankelijkheid van het Kerkplein voor rolstoelgebruikers.

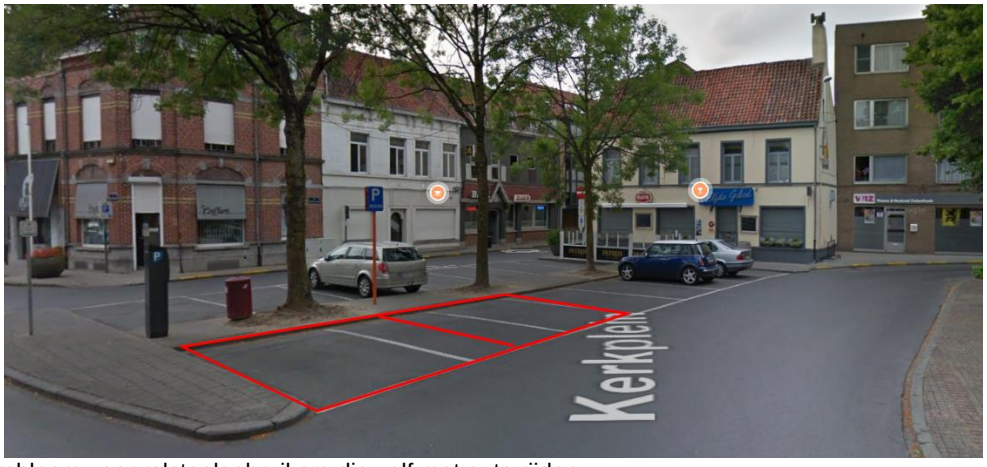
Bijgaand een foto van het heraangelegd pleintje aan de Sint-Tillokerk.
Waar mensen vroeger vanaf de gehandicaptenparking rechtstreeks toegang hadden tot het verhard gedeelte voor de kerk ligt nu een stukje groen. Hierdoor dienen andersvaliden die daar parkeren zich nu op straat te begeven (net op een plaats met 2 bochten in de weg!) om de ingang van de kerk te bereiken.
Mogelijke oplossing zou zijn, of om die losliggende tegels te vervangen door een effen strook betegeling, of om de gehandicaptenparking te verhuizen naar de parkeerplaatsen voor de kerk.

Situatie voor de heraanleg

Rolstoelgebruikers moesten (als passagiers) ook achter hun geparkeerde wagen op de rijweg wandelen tot aan het voetpad. Dus enkel voor rolstoelgebruikers die zelf de auto besturen is dit nu een bijkomend probleem. Ook voor de 2de parkeerplaats blijft dit probleem hetzelfde.

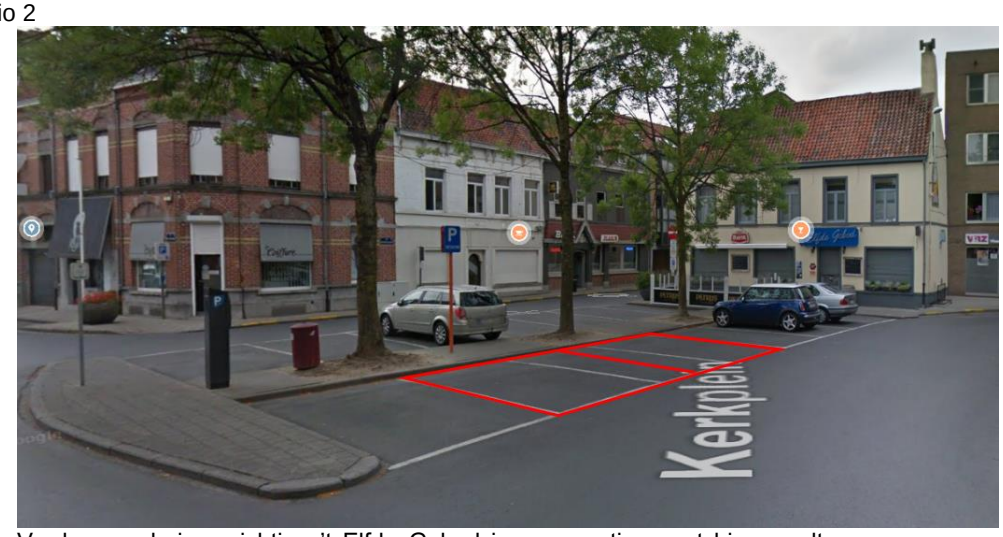
Onderzoek andere locatie rekening houdend dat 2 plaatsen voor MV = 3 gewone haakse parkeerplaatsen:

Scenario 1



Zelfde probleem voor rolstoelgebruikers die zelf met auto rijden.

Scenario 2



Verder opschuiven richting 't Elfde Gebod is geen optie, want hier wordt na corona een uitbreiding van terras toegestaan.
Bij activiteiten zit deze zone meestal in het parcours (Batjes, Kerstmarkt, …) en zijn de MV-parkeerplaatsen niet bruikbaar. Wanneer ze hier komen dan moeten vervangende MV-plaatsen ingericht worden.
Aan de overzijde voorzien ➔ dan moeten ze ook op de rijweg om naar de kerk te gaan.

Scenario 3

Aan de andere zijkant van de kerk heeft men hetzelfde probleem.

Scenario 4

Laten op de plaats waar ze nu zijn maar met pad verhard. Dit pad moet dan een breedte hebben van 1m50. De staptegels zijn nu 60 cm ➔ de groenzone verdwijnt bijna volledig, kans op opstekende boomwortels + probleem voor parking ernaast is daarmee niet opgelost.

Een oplossing kan zijn dat men de rolstoelgebruiker afzet voor de kerk en daarna op een MV-plaats gaat parkeren.

Aktename	Er zijn verschillende voorstellen onderzocht maar geen enkel voorstel lijkt de ideale. In het beste geval kunnen we het beter maken voor 1 mindervalide parkeerplaats. - Door de vergroening moet de rolstoelgebruiker veel verder op de straat wandelen om de kerk binnen te kunnen. Is het een probleem dat de rolstoelgebruiker op de weg rijdt? Waarschijnlijk niet maar het is niet veilig.

- Is het niet beter om de mindervalide af te zetten aan de kerk?
Niet iedereen wordt gebracht en kan afgezet worden, sommigen rijden ook zelf met de wagen.
Als we terug de ganse hoek verharden spreken we over 1,20 meter.

- De mindervalide parkeerplaats elders liggen, is dat een optie?
Ja, maar de vraag is waar. Altijd moet de straat overgestoken worden en zullen we andere parkeerplaatsen verliezen.

- We moeten meer rekening houden bij het ontharden dat we het voor de mindermobiele mensen niet moeilijker maken.

- Veel mensen hebben een mindervalide kaart maar kunnen wel nog wandelen, zijn wel nog mobiel. Hoeveel van de mindermobielen zitten effectief in een rolstoel en rijden zelf met de wagen?

De vraag is, willen we opnieuw verharden of niet?
Als we willen vermijden dat ze een lang stuk op de weg moeten wandelen/rijden dan moeten we terug verharden. Ook moet de borduur aangepast worden zodat er met de rolstoel kan opgereden worden. Aan de borduur is niets aangepast dus was vroeger ook een opstaande borduur.

- Door niemand aangesproken om de toegankelijkheid aan te passen. Gewoon een eigen bevinding.
Is een terechte opmerking om in de toekomst nog meer aandacht te hebben bij aanpassingen aan het openbaar domein. Natuurlijk is het altijd moeilijk om een bestaande toestand te veranderen dan volledig van 0 te kunnen starten.

Conclusie: Voorlopig niets aan het openbaar domein veranderen.

6. Startnota F361 Kortrijk-Roeselare

Nota wordt ter zitting toegelicht.

Aktename

Korte toelichting van de voorstellen:
De stuurgroep stelt een verkeersplateau voor in de Weststraat aan de Klaregrachtstraat. Op die manier zou de snelheid ook verlagen van 70 km/u naar 50 km/u. Met voldoende uitwijkstroken alsook mogelijkheid tot het vernieuwen van het wegdek.
De Klaregrachtstraat wordt voorrangsweg, de zijstraten worden uit de voorrang gehaald en er wordt verlichting geplaatst want sociale veiligheid is ook belangrijk. Ook mogelijkheid tot het vernieuwen van het wegdek.
Op het kruispunt Klaregrachtstraat met de Oude Iepersestraat is het voorstel om op lange termijn een tunnel te voorzien onder de brughelling zodat er niet moet omgereden worden (270m korter) en het veiliger wordt.
Op de kruising met de Meensesteenweg is een verkavelingsaanvraag binnengekomen om de hoek te verkavelen. Het huis op de hoek zou in de toekomst verdwijnen. Daar zijn onderhandelingen bezig met de ontwikkelaar om recht op de Woestynestraat uit te komen vanuit de Woestijnstraat en een fietsdoorsteek te maken tussen de kavels. Op die manier kan een veilige oversteek (in 2 delen) gemaakt worden over de Meensesteenweg.

Voor alle voorstellen werd een kostenraming opgemaakt in 'worst-case scenario'. De uitvoeringsnota's moeten we nog afwachten. Er is een subsidieregeling uitgewerkt om de kosten te helpen financieren waardoor de stad niet in alles moet tussenkomen. Het fietsfonds komt er niet in tussen. We zijn ook aan het kijken om de aanrijroutes te verbeteren die op de F361 aantakken. Dit kan wel met behulp van het fietsfonds.

De startnota werd nu voorgelegd om een principieel akkoord te krijgen van alle steden/gemeenten langs het traject. Ledegem was in eerste instantie tegen omdat ze fietsers op landbouwwegen steken maar ondertussen zijn ze ook akkoord.

- Het traject wijkt wel af van wat er nu vaak gebruikt wordt als route om van Kortrijk naar Roeselare te rijden (bv. via de Beiaardstraat).

Er is nu gekeken naar het minste omrijdfactor, naar het kortste traject dat mogelijk is. We zullen de fietsers niet kunnen verbieden om langs de Beiaardstraat te rijden maar bieden een veiliger alternatief aan.

- De gemiddelde Izegemnaar zal geen gebruik maken van dit traject, simpelweg omdat het te ver omrijden is vooraleer ze op het traject zitten. Het is een ommetoer en geen meerwaarde.

Zal te zien zijn van waar naar waar de Izegemnaar moet. Via het kanaal of via de N36 is ook een optie. Sowieso is alles een ommetoer als het geen rechte lijn is. Rechter kunnen we dit traject niet maken. De totale afstand Kortrijk - Roeselare is 20,5 km, in vogelvlucht is het 16,5 km. De Beiaardstraat is nooit opgenomen in de eerdere voorstellen.

- Als we een rechte lijn zouden nemen zou het traject niet langs Izegem passeren. Dergelijk traject is ook voor fietsers die het niet erg vinden om 3km te moeten omrijden, mensen die elektrisch rijden of met de koersfiets.

- De kostenraming is ruim gerekend maar blijft wel nog veel geld.
De tunnel zullen wij niet moeten bekostigen, andere werken wel tenzij we dit in de subsidie kunnen steken.

- Raar om zoveel te investeren als het traject eigenlijk niet voor de Izegemnaren is. Voor de inwoners van De Mol is het wel heel interessant. Blijft altijd de vraag van waar naar waar moet je?
De insteek is niet om een fietstraject van Izegem naar Kortrijk te voorzien maar om de verbinding te maken tussen 2 centrumsteden Kortrijk - Roeselare.

- Is er van de klankbordgroep nog sprake geweest? Dit kwam eerder aan bod maar niets meer over gehoord.
Het zal niet meer de bedoeling zijn dat het er nog komt. Waarschijnlijk door corona is dit niet doorgegaan. Is niet meer ter sprake gekomen.

- Wie heeft dit traject uitgetekend? Kennen ze wel goed de weg? Want op hun route in Rumbeke/Roeselare zitten heel veel schoolkinderen.
Tractebel, heeft heel goeie kennis.

- Als de tunnel er komt en ze moeten door de parking van Eetkaffee De Klare Gracht, kan dat? Is dat openbaar domein?
Er was daar vroeger ook een weggetje, volgens het kadaster is het er nog.

7. VeloVeilig 2022

In HLN werd een enquête gehouden betreffende de verkeersveiligheid voor fietsers in Vlaanderen. Respondenten kunnen digitaal hun opmerkingen doorgeven.

In bijlage is een opsomming bijgevoegd van de vermelde locaties en problemen.
Heel wat aangehaalde knelpunten zijn opgenomen in dossiers heraanleg zoals Ambachtenstraat, Kortrijksestraat, Hogestraat, BFF Roeselare – Meulebeke…

Volgende punten zijn nieuwe meldingen:

	Locatie	Probleem
6	Emelgembrug	?
15	Hondekensmolenstraat 60	onduidelijk kruispunt (bocht + Katteboomstraat)
23	Kortrijksestraat 280	te smal fietspad en geen schrikzone
24	Kortrijksestraat 339	oversteek vanuit wijk is moeilijk (breed en hoge snelheid)
25	Leenstraat 3	oversteekbaarheid N36? Oversteekbaarheid Leenstraat?
38	Sasstraat 9	slecht wegdek jaagpad
39	Tinnenpotstraat 36	gevaarlijk kruispunt - voorrang van rechts

Van deze locaties is niet steeds duidelijk omschreven wat het probleem juist is.

Aktename

Via een enquête van HLN kwamen een aantal knelpunten ter sprake.
Met de volgende punten is het onduidelijk wat het probleem precies is. Maar de meeste worden aangepakt bij de heraanleg (bv. Kortrijksestraat, centrum Emelgem, Katteboomstraat).

Emelgembrug: geen idee wat daar precies het probleem is. Er zijn ook geen contactgegevens dus de burger kan niet gecontacteerd worden voor meer info.

Hondekensmolenstraat: wordt mee bekeken bij de heraanleg van de Katteboomstraat.

Kortrijksestraat 280:
Het fietspad in de Kortrijksestraat is een verbetering. Eigenlijk is het te smal (zou eigenlijk nog een schrikzone moeten zijn) maar het is een noodoplossing. Anders was er niets geweest en nu krijgen we toch positieve commentaren. De voorrang wordt beter gerespecteerd en ze rijden trager.

- Wat is een schrikzone?
Een soort veiligheidszone, een marge voor mochten de auto's uitwijken dat ze niet onmiddellijk op het fietspad zitten.

- In de volgende legislatuur zal vermoedelijk ook het 2de deel Kortrijksestraat heraangelegd worden. Vanaf het rondpunt met de Baronielaan tot aan rondpunt Rijksweg.

Kortrijksestraat 339:
Daar is wel een voetgangersoversteek maar iets verder. Er is al een oversteek ter hoogte van de Rozestraat.

Ander probleem aan het rondpunt in de Kortrijksestraat. Veel fietsers die gewoon vanuit de wijk komen en het zebrapad nemen om over te steken. Je verwacht daar als autobestuurder geen fietsers.
Als we het padje wegnemen en gras zaaien zullen ze in het gras rijden.

Leenstraat 3:
Ook geen idee waar precies het probleem zit. Bedoelen ze de N36, de Molstraat of de Leenstraat zelf.

- Nu de aanpassing van het fietspad is afgerond waarbij de fietsers de Molstraat inrijden om dan de Leenstraat uit te komen is het er toch wel gevaarlijk als er een file staat van auto's in de Molstraat. De fietsers schieten voor/naast/tussen de auto's om de Leenstraat in te kunnen. Kan er een extra markering aangebracht worden? Het is zichtbaarder voor auto's dat daar fietsers oversteken.

Het is aan de fietser om te stoppen en voorrang te geven. Als we daar markering aanbrengen moeten we dit overal doen zoals terug overal voorrang van rechts schilderen. Hoe meer we accentueren, hoe meer fietsers zullen doorrijden. Het is dubbel.

- Is te hopen dat de struikjes die nu aangeplant zijn niet te hoog zullen komen. Anders zal je vanuit de Molstraat niet meer zien of een auto zijn pinker gebruikt. De vraag was indertijd om De Mol rechtstreeks te laten aantakken op het rondpunt maar AWV wilde dat niet. Zou wel beter geweest zijn. Het is een gevaarlijk punt.

- In Roeselare zijn alle schoolomgevingen aangepast met groene thermoplast 'schoolomgeving' en is de rijbaan versmald zodat er maar 1 rijrichting per keer meer door kan.

Sasstraat 9:
Daar liggen kasseien als je van het Jaagpad komt. Ook het fietspad is een erbarmelijk betonstrookje. Het ligt er heel slecht bij.
Kijken om dit aan te pakken.

Tinnenpotstraat 36:
Voorrang van rechts met de Veldstraat of Wezestraat. Geen pasklaar antwoord op hoe we dit kunnen aanpakken.

- Kwam het kruispunt Tinnenpotstraat/Ardooisestraat erin voor. Want ook heel

gevaarlijk voor fietsers. Is daar een tweerichtingsfietspad en moeilijke zichtbaarheid door de haag vanuit de Tinnenpotstraat.
Hiervoor werden al inlichtingen gevraagd aan de provincie, maar nog geen antwoord op gekregen. We sturen nog eens een reminder vanuit de dienst.

- Wat met kruispunt Lijsterstraat/Manestraat (aan Kruipendaarde), is daar ook heel gevaarlijk voor fietsers.
Een oplossing is om de fietsers via de Vernagelingstraat te laten rijden.

- Is er nog nagedacht over de voorrang van rechts over de ganse Roeselaarsestraat?
We zullen een update van het fietsbeleidsplan geven in de volgende commissie.

8. Lijst procedures

OVERSTEEKPLAATS VOOR VOETGANGERS				
Aanvraag locatie	Resultaat Stroomschema	Datum College	Beslissing College	
geen aanvragen				

PARKEERPLAATS VOORBEHOUDEN VOOR MINDER VALIDEN				
Aanvraag locatie	Resultaat Stroomschema	Datum College	Beslissing College	
Prinsessestraat 96	Geen			Mevrouw heeft zelf geen wagen en zou zijn om haar in de wagen te laten stappen als ze haar gaan ophalen
Camiel Ameyestraat 11	Geen			Er is al een MV-parkeerplaats ter hoogte van nummer 35

PARKEERVERBOD			
Aanvraag locatie	Resultaat Stroomschema	Datum College	Beslissing College
Wezestraat 2-20	te onderzoeken	23/05/2022	uitvoeren

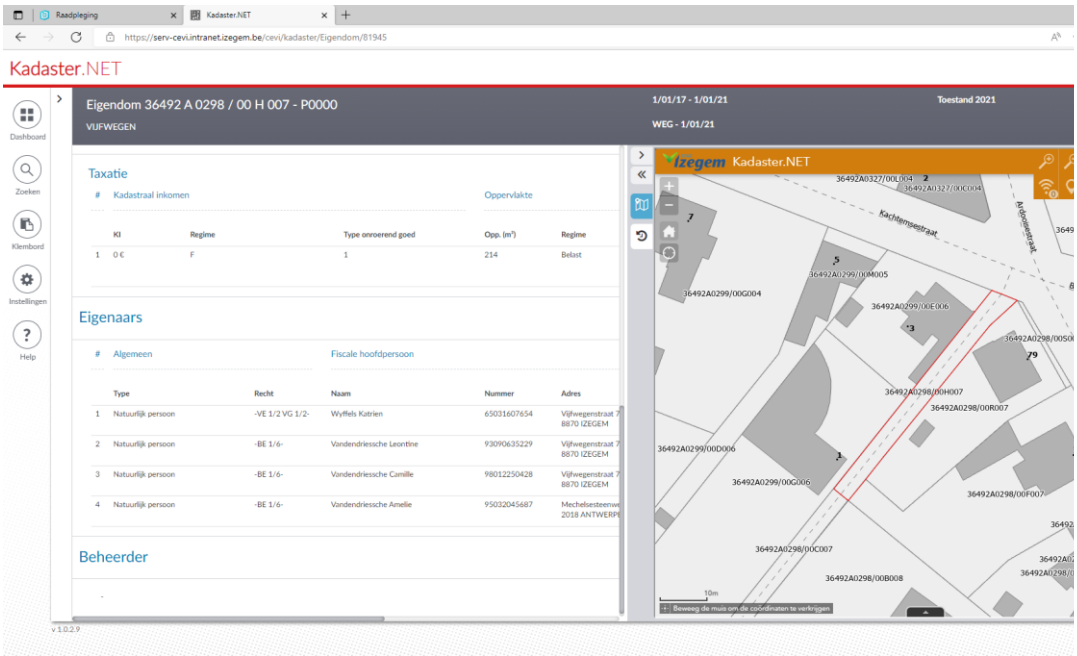
SPELENDE KINDEREN			
Aanvraag locatie	Resultaat Stroomschema	Datum College	Beslissing College
geen aanvragen			

Aktename In de volgende commissie zullen we de procedure omtrent de parkeerplaats voor mindervaliden bespreken. Werken nu 2 jaar met de procedure en willen eens evalueren.

9. Varia

1. Vervoerregio. Regionaal mobiliteitsplan. Afstemming verschillende netwerken op lokaal beleid.

2. Voetpaden kruipunt Vijfwegen
Overzicht eigendomsstructuur Vijfwegen


Raadpleging
Kadaster.NET
https://serv-cevi.intranet.izegem.be/cevi/kadaster/Eigendom/81945
Kadaster.NET
Dashboard
Zoeken
Klemboord
Instellingen
Help
Eigendom 36492 A 0298 / 00 H 007 - P0000
VUFWEGEN
1/01/17 - 1/01/21
WEG - 1/01/21
Toestand 2021
Taxatie
Kadastraal inkomen
Oppervlakte
KI Regime Type onroerend goed Opp. (m²) Regime
1 0 € F 1 214 Belast
Eigenaars
Algemeen
Fiscale hoofdpersoon
Type Recht Naam Nummer Adres
1 Natuurlijk persoon -VE 1/2 VG 1/2- Wyffels Katrien 65031607654 Vijfwegenstraat 7 8870 IZEGEM
2 Natuurlijk persoon -BE 1/6- Vandendriessche Leontine 93090635229 Vijfwegenstraat 7 8870 IZEGEM
3 Natuurlijk persoon -BE 1/6- Vandendriessche Camille 98012250428 Vijfwegenstraat 7 8870 IZEGEM
4 Natuurlijk persoon -BE 1/6- Vandendriessche Amelie 95032045687 Mechelsesteenweg 2018 ANTWERPEN
Beheerder
Izegem Kadaster.NET
Kachlemsestraat
Arbosestraat
36492A0327/00L004
36492A0327/00C004
36492A0299/00G004
36492A0299/00M005
36492A0299/00E006
36492A0298/00H007
36492A0298/00R007
36492A0299/00D006
36492A0299/00C006
36492A0298/00F007
36492A0298/00C007
36492A0298/00B008
10m
Beweeg de muis om de coördinaten te verkrijgen
v 1.0.2.9

3. Dag van de Veiligheid – 1 oktober

4. Samenwerkingsovereenkomst Fluvius – stad Izegem Blekerijstraat 199-203

Via de VMM werd een oplijsting ontvangen worden van locaties die niet aangesloten blijken op de (boven)gemeentelijke riolering, de zogenaamde PRIO 1 dossiers.

Aan de stad en Fluvius werd gevraagd het nodige te organiseren om deze percelen aan te sluiten op de openbare riolering en in eerste instantie gebeurde door Fluvius nazicht in hoeverre de respectievelijke percelen al dan niet aangesloten blijken.

De particulieren hebben nl. aansluitplicht. Indien percelen niet aangesloten blijken, zal Fluvius instaan voor de (gratis) aansluiting op de openbare riolering, en dit vanaf de rooilijn. De werken op privaat domein zijn ten laste van de eigenaar, en zullen begeleid worden door de afkoppelingsdeskundige van Fluvius.

Enkel bij netuitbreiding (i.c. op privaat domein) wordt een aparte regeling voorzien.
Afkoppeling op privaat domein kan enkel afgedwongen worden indien op openbaar domein een gescheiden stelsel werd aangelegd. De particulier zal dan geadviseerd worden om gelijktijdig de afkoppeling uit te voeren op privaat domein.

In de Blekerijstraat zijn de achterliggende woningen (en niet-aangesloten percelen) bereikbaar via een private weg met privaat karakter. Deze weg is al gedeeltelijk eigendom van de stad en wordt ook al door de stad onderhouden
De betrokken eigenaars hebben zelf de onderhandelingen gevoerd in verband met de nog niet afgestane grond en zijn tot een akkoord gekomen dat die gratis afgestaan wordt aan de stad Izegem.

Voor de opmaak van de aktes en de feitelijke grondafstand zal de dienst Patrimonium instaan.

Nadat de overdracht kan via het raamcontract van Fluvius het bestek, de raming en de meetstaat opgemaakt worden voor de aanleg van de riolering en het inrichten van de bovenbouw. Tegelijk wordt ook een subsidieaanvraag ingediend bij de VMM voor de 75 % subsidiëring van de rioleringswerken.

De voorliggende samenwerkingsovereenkomst regelt de afspraken tussen de stad en Fluvius voor de uitwerking van dit project.

Aktename 1. Vervoerregio
De visienota zijn ze aan het finaliseren en wordt toegelicht op 11 oktober aan alle gemeenteraadsleden. Daarom een warme oproep om te gaan luisteren. De toelichting door hen zal veel uitgebreider zijn dan mochten wij dit doen.

2. Voetpaden kruispunt Vijfwegen
Er moet rekening gehouden worden met de rooilijn op het openbaar domein. Er kan niet zomaar op privaat domein een verlichtingspaal of nutskast geplaatst worden. We kunnen wel vragen aan Telenet om de nutskast te verplaatsen achter de verlichtingspaal.

- Het verkeersbord B23 is onduidelijk voor velen. Kan dit weggenomen worden?
Nee want anders mogen de fietsers niet door het rood licht van de auto's rijden.
- Kunnen we dit kruispunt met vierkant groen zien als een test-case voor andere kruispunten?
We hebben geen andere kruispunten meer met verkeerslichten in ons beheer. Degene langs de Roeselaarsestraat zijn in beheer van AWV.

3. Dag van de veiligheid - 1 oktober
Oproep om aanwezig te zijn op de dag van de veiligheid die doorgaat aan de bibliotheek.

4. Samenwerkingsovereenkomst Fluvius - Stad Izegem (Blekerijstraat 199-203)
Toelichting dat dit dossier op de gemeenteraad komt.

Overige varia:

- Zone 30 uitbreiden in de Dirk Martenslaan? Nu is daar zone 30 aan de school, dan terug 50 om dan de fietszone te starten.
Ja dat is mogelijk. Er werd gewacht tot de cultuurfabriek en de nieuwe ontwikkeling er kwam maar kunnen we sneller uitvoeren. Vraag wordt op het schepencollege gezet.

- Wetgeving speedpedelecs, hoe zit het in mekaar?
Op de volgende commissie komt de politie toelichting geven.

- STAVAZA trage weg Hogestraat - Binnenstraat
Met de aannemer zijn we ter plaatse geweest maar er heeft niemand tijd om eraan te beginnen. Vermoedelijke aanleg maart-april 2023. Maar dit is geen optie om nog zo lang te wachten.
Als de kraanman ergens uitvalt zal hij komen starten. Binnen de 14 dagen wordt de trage weg uitgezet.

- Wat met de paaltjes langs de Roeselaarsestraat?
Initieel is dit aan de aannemer om te herstellen bij de oplevering. Maar van AWV hebben we de toestemming om het zelf te doen. Flexibele palen zijn binnen, nu enkel nog uitspuiten ter plaatse en kijken waar we er effectief nog willen.

- Gebrekkige communicatie van de aannemer aan de bewoners bij de wegenwerken Haverhof
De aannemer communiceert heel kort, belt aan bij de huizen om te laten weten dat ze vanaf morgen niet meer van/op de oprit kunnen. 2 mensen heeft hij niet kunnen bereiken. De mensen zien ook dat de aannemer aan het naderen is en kunnen desnoods zelf contact opnemen, daarom ook de infobrochure met de contactgegevens.

- Wat met de afvalophaalpunten?
Die in de Rumbeeksestraat blijft staan, die in de 9de Liniestraat schuift mee op met de werken.

- Is er al weerverlet geweest?
Ja, een dag of 3

- Wat met het ontwerp van de Hogestraat? Wanneer komt hiervoor een infovergadering?
We hebben nog geen plan dus infovergadering is niet meer voor dit jaar. Nu doorgegeven aan het studiebureau wat er mogelijk is qua invulling a.d.h.v. de breedte van de weg. Misschien is dit iets voor de volgende commissie.
Sowieso worden de werken niet gestart voor midden 2024 want zo lang zullen we bezig zijn aan Haverhof, zonder weerverlet meegerekend.
Daarnaast ligt ook de heraanleg Kortrijksestraat op tafel. Hier zullen we participatie opstarten in het najaar. Maar afgekeurd plan door Aquafin.
Ook de plannen van de Katteboomstraat werden afgekeurd door Aquafin.

- Zijn de werken Vijfwegenstraat/Kachtemsestraat opgeleverd?
Ja, de rondgang en ingebruikname is gebeurd.
Enkel de fietssuggestiestrook en de markeringen in de Vijfwegenstraat moeten er nog komen. De aannemer die dit komt doen heeft problemen gehad op een vorige werf en is aan het uitzoeken of het aan het product lag of aan de weersomstandigheden. Suggestiestrook is daar gescheurd en moet opnieuw gedaan worden.
Het mag dus niet te warm zijn en nu is het misschien te nat.

- Komt nog extra markering aan het kruispunt Kachtemsestraat/Lieven Gevaertlaan, aan het tankstation? Daar rijden de auto's op het fietspad als ze van de lichten komen en richting Kachtem rijden.
Daar zullen we kijken om paaltjes te plaatsen. We konden daar niet anders omdat we met de oprit van het huis zitten. Normaal zou fietspad rechtdoor lopen maar nu maakt het een verschuiving.
Ook worden nog visgraten aan de wegversmalling ter hoogte van de Egaalstraat geplaatst.

- Als je uit de Lieven Gevaertlaan komt en je moet naar de Kachtemsestraat richting Kachtem, hoe moet je daar oversteken als fietser?
Daar hebben we geen goeie oplossing gevonden? Als fietser zou je best op de baan komen en je arm uitsteken om over te steken.

De verslaggever,
Stefanie Vynckier