

VERSLAG Commissie Openbare Werken en Mobiliteit van donderdag 06 juli 2023

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

1. Goedkeuring verslag COWM d.d. 11/05/2023

Verslag van vorige zitting is als bijlage toegevoegd.

Goedkeuring

2. Opvolging vorige commissie

Kruispunt Vijfwegenstraat:

Fietslicht kant Baronstraat verplaatst (naast gewoon autolicht). Drukknop bleef staan.

Fietslicht (meer gespecificeerd licht) gaat boven gewoon licht, dus fietsers mogen doorrijden wanneer autolicht op rood staat. Het licht aan de drukknop is een herhalingslicht.



Op 28/06/2023 werd het verkeersbord B23 weggenomen.



Opgelost, wel een andere drukknop qua look

Opmerkingen:

Wel nog veel wagens die meerijden met de fietsers.

De vraag komt of de lichten aan de Nieuwstraat/Roeselaarsestraat ook niet met zo'n drukknop kunnen voorzien worden? Want bij deze knoppen zie je niet of er al gedrukt werd (melding oproep opgenomen).

Nog geen vragen binnen gekomen bij de dienst om de drukknoppen te vervangen. Kunnen we wel doorgeven aan AWV, misschien is dit wel mogelijk.

Goed dat het kruispunt Vijfwegen werd aangepast maar het blijft voor sommige commissieleden een eigenaardige situatie, zeker als je van Ardoorie komt. B23 bord spreekt tot het eerstvolgend licht en niet tot het eerstvolgend kruispunt.

Dat zou niet voor iedere gebruiker duidelijk zijn.

Aktename

Adviseringspunten gemeenteraad

3. Aanbestedingsdossier: Beplantingsplan centrumbrug

De stad Izegem stelde eerder het studiebureau Arcadis aan voor de uitwerking van het project van het Brugpark.

Momenteel zijn wegeniswerken in uitvoering door aannemer Willemen.

Daarin zit de renovatie van de brugdekken in opdracht van de Vlaamse Waterweg, de aanpassing van de circulatie in opdracht van de stad en de Provincie West-Vlaanderen. Ook de aanleg van de fietsershelling aan de kant van de Noordkaai en de ontharding op de Dam, de Korenmarkt en de aanloophellingen in volle grond worden in dat dossier uitgevoerd.

Het dossier dat nu voorgelegd wordt, is de plaatsing en invulling van plantenbakken op het betonnen brugdek en de groenaanleg ter hoogte van de Noordkaai.

Met deze aanleg worden de groenzones op volle grond en Korenmarkt, overheen de bruggen doorgetrokke. Op de Noordkaai worden in de ontharde zone aan de Dam groenzones aangelegd met nieuwe bomen. In de groenzone aan de fietsershelling worden ook groenzones aangelegd. Daarnaast wordt ook een gemengde haag voorzien naast het fietspad aan de kant van de bedrijvenszone. Dit is de kant met de steilste helling.

De plantenbakken zijn een combinatie van lage plantenbakken, hogere waarin bomen geplaatst worden, en elementen waaraan een zitelement is toegevoegd.
Deze bakken doen ineens ook dienst als veilige afscherming tussen de rijweg en het fietspad.
De vulling van de plantenbakken bestaat uit daktuinsubstraat en een waterretentie zodat het aantal watergiften beperkt kan worden.

Het studie bureau Arcadis werkte het aanbestedingsdossier en de raming hiervoor verder af.

Het opdracht gevend bestuur is de stad. De publicatie en de aanbestedingsprocedure zullen door de stad georganiseerd worden. Op basis van de raming verloopt de procedure voor deze opdracht via de open aanbesteding. De opdracht wordt bekendgemaakt en vervolgens worden offertes ingediend en beoordeeld met als enige gunningscriterium de prijs.

Het dossier werd opgemaakt met een vast en voorwaardelijk deel, dit in functie van het beschikbare budget. Op de markt is immers een breed gamma aan plantenbakken met groot prijsverschil tussen de leveranciers onderling voorhanden. In het bestek zijn minimale technische vereisten waaraan de inschrijvers moeten voldoen opgenomen. Door een vast en voorwaardelijk deel op te nemen in het bestek zal er (normaal gezien) kunnen gegund worden in functie van het beschikbare budget.

De totale raming van het dossier bedraagt 446.084,70 euro exclusief btw en is als volgt onderverdeeld:

1. Deel 1 Noordkaai: 41.776,50 euro exclusief btw
2. Deel 2a plantenbakken vast deel: 269.671,95 euro exclusief btw
3. Deel 2b plantenbakken voorwaardelijk deel: 134.636,25 euro exclusief btw.

Op het moment van opmaak van de agenda was het dossier nog niet ter beschikking om toe te voegen. Het dossier werd aan de stad overgemaakt op dinsdag 4 juli en toegevoegd aan het punt op de commissie.

Als bijlage vind je de presentatie, bestek, plannen en raming van het project.

Toelichting:

De groenaanleg van het brugpark is verbonden aan de werken die nu in uitvoering zijn op de centrumbrug. Dossier werd opgemaakt door hetzelfde bureau, nl. Arcadis.

Er zijn 2 gedeeltes:

- een deel vaste planten en bomen in volle grond, bv. op de fietshellingen aan de Noordkaai (kostprijs 40 000 euro)
 - een deel plantenbakken op de brug zelf (kanaalbrug en centrumbrug), dit zijn mobiele bakken die verplaatst kunnen worden met een vorklift. Combinatie van lage en hoge bloembakken in cortenstaal. Sommige plantenbakken zijn zelfs met bloembakken.
- De plantenbakken hebben als doel om de rijweg af te schermen van de fietsers/voetgangers.

De plantenbakken worden in 2 delen opgedeeld, nl. een vast gedeelte en een voorwaardelijk deel. Dit om het budget onder controle te houden. Het vast gedeelte wordt gegund aan het studie bureau. Voor het voorwaardelijk deel is iedereen vrij om in te tekenen. In deze stukken wordt dan wat dener aangeplant maar op die manier heeft iedereen de kans om in te tekenen want er is een groot prijsverschil om de plantenmarkt. Sowieso wordt een kwaliteitscontrole uitgevoerd om zeker te zijn dat er een goeie prijs/kwaliteit is.

De plantenbakken worden niet opgevuld met potgrond maar met daktuinsubstraat met waterretensie die het water zal absorberen en bij droogte het water terug kan afgeven. Dit volgens het duurzaam waterprincipe.

Het vast gedeelte komt op 270 000 euro, het voorwaardelijk deel op 134 000 euro.

Opmerkingen:

Vraag hoe de vaste opstelling er uit ziet en waar de zitbanken komen voor wandelaars.

De bloembakken staan langs en niet dwars, zal een andere aanblik geven maar niet het gevoel dat er te weinig staan.

De vaste bloembakken komen er zeker, de voorwaardelijke zal te zien zijn welke prijzen we binnen krijgen. Mochten deze te hoog zijn dan gunnen we enkel de vaste bloembakken. Dan zal er een andere opstelling zijn maar het is mogelijk.

De zitbanken komen enkel aan de kant van het water zodat er geen gevaar is voor de rijweg. Langs de kant van de rijweg zijn het enkel de fietsers.

4. Nota parkeerplan

In de meerjarenplanning werd een vernieuwing van het mobiliteitsplan voorzien. Dit plan bestaat uit 3 delen, nl. het fietsbeleidsplan, het bereikbaarheidsplan en het parkeerbeleidsplan. De eerste 2 werden reeds uitgevoerd.

Inleiding door Caroline:

Belangrijk bij een nieuw parkeerbeleid is de wagen sturen. We willen ten allen tijde de wagen in het centrum maar beter gestuurd. We moeten doordachter omspringen met het parkeren.

Hierbij komt OPC ook terug in het verhaal. De huidige concessie loopt tot 1 februari 2025, daarom moet binnenkort beslist worden of we de concessie zullen verlengen of een nieuwe zullen uitschrijven. Sowieso zijn nieuwe technische aanpassingen nodigen waaronder de parkeerautomaten want die zijn end of life. Vermoedelijke zullen we landen met een nieuw systeem. Dit moet dus in een groter geheel bekeken worden want individuele aanpassingen zijn moeilijk. Waar willen we nog parkeerautomaten? Waar willen we nog controles op het terrein?

Binnen de huidige concessie zijn geen grote veranderingen mogelijk want er mag maar 10% afgeweken worden van de huidige concessie.

Op vandaag zijn er wel een aantal dringende zaken die moeten opgelost worden:

- Uitbreiding van de blauwe zone
- Bewonersparkeren
- Shop&Go plaatsen
- Laden/lossen

Uitbreiding blauwe zone

Inhoudelijke toelichting door Siska:

In het voorjaar werden tellingen uitgevoerd naar de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen. De tellingen binnen de betalende zone lopen op weekdays en het weekend relatief gelijk met dat verschil dat met de zaterdagmarkt alle parkeerplaatsen grotendeels bezet zijn. Dit doordat de Korenmarkt en de Grote Markt niet beschikbaar zijn. Op andere plaatsen waar betalend parkeren van toepassing is ligt het bezettingspercentage op 51% op weekdays en op 57% op zaterdagen. Wel is een piek waar te nemen in de Ommegangstraat, Melkmarkt en Roeselaarsestraat maar nog geen probleemzone. Er wordt pas gesproken over een probleemzone indien er een bezettingsgraad is van meer dan 85%.

Ook in de blauwe zone werden tellingen uitgevoerd. Op weekdays is er een bezettingsgraad van 57%, op zaterdagen is dit 65%.

Omgeving Heilig Hartstraat/Roeselaarsestraat is een hogere bezetting te merken.

De gratis randparkings goederenstation en Prins Albertlaan hebben een gemiddelde bezettingsgraad van 57% en 64%.

In de zijstraten waar gratis mag geparkeerd worden werd op sommige plaatsen tot 88% en 94% bezettingsgraad gemeten dus hogere pieken. In deze straten is het dus aan te raden om een aanpassing te doen om het lang parkeren te vermijden (dit ten voordele van de bewoners).

Een aantal parkeerplaatsen verdwijnen ook of krijgen een nieuw alternatief. Het parkeren in de Nieuwstraat is eruit maar dit wordt vervangen door de parkeerhaven in de Nieuwstraat.

Onder de centrumbrug verdwijnen de plaatsen maar er is nog genoeg capaciteit in de Prins Albertlaan.

De parkeerplaatsen op de Melkmarkt en een paar op de Korenmarkt verdwijnen maar op de Wijngaardparking is nog voldoende capaciteit om dit op te vangen.

Voorstel:

Uitbreiden van de blauwe zone in de omgeving van de Heilig Hartstraat en de Sint-Tillokerk met keuze tussen 2 uur of 4 uur. Wel rekening houden dat het moet duidelijk zijn voor de mensen. Hoe meer verschillende zones, hoe moeilijker voor de mensen om het te begrijpen en hoe meer verkeersborden er ook moeten staan. Op afgebakende parkings is dit makkelijk met een begin en eind bord maar in straten is dit moeilijker.

Als we gaan naar een blauwe zone van 2 uur dan zijn er meer vrije plaatsen voor de bewoners.

Voordelen:

Meer kans op een parkeerplaats want een hogere rotatie. Bewoners zullen misschien gestimuleerd worden om toch hun garage te gebruiken aangezien ze een bewonerskaart zullen moeten aankopen.

Nadelen:

Bewoners moeten een bewonerskaart aankopen. De langparkeerders worden geweerd wat het probleem kan verleggen naar de aanpalende straten. Dit zal sowieso moeten opgevolgd worden. Maar misschien zijn de langparkeerders dan te ver af van hun bestemming en zijn ze misschien dichterbij als ze op een randparking staan.

Exclusief bewonerskaarten liever niet invoeren want overdag zullen tal van parkeerplaatsen vrij zijn door bewoners die gaan werken zijn. Daardoor zal het rendement langer liggen want bezoekers kunnen deze vrije plaatsen niet gebruiken.

Bespreking:

Mocht dit voorstel doorgaan, valt dit nog binnen de 10% uitbreiding van de concessie van OPC? Kan dit dan opgevolgd en gehandhaafd worden door hen? Of kan dit pas vanaf 1/02/2025?

Dit zullen we moeten bekijken met OPC wat mogelijk is van uitbreiding zodat we binnen die 10% blijven. Er zullen ook plaatsen wegvallen die niet meer gecontroleerd moeten worden maar het gebied wordt groter en er zullen meer nummerplaten zijn om te controleren als er meer bewonerskaarten uitgegeven worden. Is momenteel moeilijk te zeggen over hoeveel extra effectieve parkeerplaatsen het gaat die moet gecontroleerd worden. Er zijn in veel straten geen parkeervakken geschilderd op de weg.

Men is voorstander voor het invoeren van een beperking van 2 uur. Bij 4 uur zullen de werknemers de schijf gaan verdraaien.

Standaard in de wegcode staat ook 2 uur en dan moeten er in principe geen borden gezet worden. Wanneer we bv. rond de Sint-Tillokerk gaan voor 4 uur dan moeten we borden zetten en burgers zullen de borden niet gezien hebben. Aan het zwembad zijn er nog altijd mensen die niet gezien hebben dat het daar 4 uur is.

Begrafenissen en kerkdiensten duren ook niet langer dan 2 uur dus zou geen probleem mogen zijn.

Op dit moment kunnen de bewoners geen bewonerskaart kopen omdat ze geen gereguleerde zone hebben voor hun deur.

Wat betekenen de percentages boven de 100%?

Dit zijn voornamelijk straten waar ze fout geparkeerd stonden bv. voor hun garage of buiten het parkeervak wat onmiddellijk een verkeerd beeld geeft (vooral in straten waar maar enkele parkeerplaatsen zijn). Op vandaag tellen we iedereen en niet enkel de bewoners.

Conclusie:

Uitbreiden blauwe zone met 2 uur om meer rotatie en meer vrije plaatsen te hebben.

Bewonersparkeren

Inhoudelijke toelichting door Siska:

Op vandaag kunnen burgers met een bewonerskaart zowel in de betalende zone als in de blauwe zone parkeren met uitzondering van de Grote Markt, de Marktstraat en de parkeerhaven in de Marktstraat, dit met een onbeperkte parkeerduur. Er kunnen maximaal 2 bewonerskaarten per gezin uitgereikt worden en 1 kaart per nummerplaat.

Er zijn anders geen voorwaarden aan gekoppeld bv. dat bewoners geen eigen garage mogen hebben of dat een bewonerskaart niet geldig is voor mobilhomes/grote camionettes. Ook zijn er geen beperkingen opgelegd. Iedereen die zich in de betalende of blauwe zone bevindt mag overall staan (met uitzondering van de Grote Markt, Marktstraat en parkeerhaven Marktstraat).

Wanneer we het bewonersparkeren uitbreiden moet nagedacht worden of we hier toch geen voorwaarden aan moeten koppelen want er zullen veel meer bewonerskaarten zijn en bewoners zullen niet gestimuleerd worden om zich met de fiets te verplaatsen in het centrum.

Voorstel:

Beperkingen opleggen in gebruik bv. enkel parkeren in de eigen straat en de aanpalende straten (een straal van ... meter), of per straat aanduiden waar wel of waar niet mag geparkeerd worden. De handhaver steekt de nummerplaten 1x in het systeem en duidt aan waar wel en waar niet mag geparkeerd worden.

Momenteel een kleine 200 bewonerskaarten. Indien we uitbreiden dan zullen het er misschien 300 zijn. We kunnen niet iedereen gratis laten parkeren over gans het gebied.

Bespreking:

Wanneer kan je een bewonerskaart aankopen?

Als je in de betalende zone of de blauwe zone woont kan je een bewonerskaart aanvragen.

Ook leasingwagens kunnen een bewonerskaart aanvragen. Daarvoor heeft de aanvrager een attest nodig van de werkgever om aan te geven dat de wagen ook privé gebruikt wordt.

Aanvulling door de politie: Opletten met mobilhomes en lichte vrachten want die staan overal in de straten en krijgen meldingen van bewoners dat ze hun daglicht kwijt zijn als die voor hun raam staan en de voertuigen nemen ook meer dan 1 parkeerplaats in waardoor er nog minder plaats is in de straat. Ook bij evenementen vaak problemen, indien er parkeerverbod geldt in de straat dan moet er ergens anders plaats voorzien worden voor houders van bewonerskaarten.

Wat met bewoners die een garage hebben?

De commissieleden zijn eerder voorstander om hier geen rekening mee te houden, daar in het gebied waar blauwe en betalende zone is, er weinig tot geen garages zijn. Als ze er zijn, dan zijn het meestal klein (onbruikbare). Ook werd vroeger nog geen verplichting opgelegd om een garage of standplaats op privaat te voorzien. Hier zou dus geen rekening mee gehouden worden, ook bewoners met een garage kunnen dus een bewonerskaart aanvragen.

Wat met het toepassingsgebied van de bewonerskaart?

Hierover is geen unanimititeit.

Sommige leden zijn eerder voorstander van een opsplitsing in zones om het aanbod voor bewoners toch nog groot te houden. Anderen zijn wel voorstander van straat per straat een oplossing te zoeken met aanpalende straten.

Dit wordt ook nog verder uitgezocht door de dienst hoe dit praktisch en duidelijk aangepakt kan worden. Ook bewoners van de Grote Markt en Markstraat kunnen bv. niet in eigen straat staan. Een opdeling in zones is dan mogelijk een beter voorstel.

Wat met mobilhomes en aanhangwagens?

Niet toelaten om een bewonerskaart te krijgen.

Aanvulling hierbij is dat aanhangwagens slechts 24u mogen blijven staan volgens de wegcode.

Momenteel is er geen mobilhomeparking, maar deze kunnen steeds terecht op de parking goederenstation op vandaag. Wanneer ze moeten laden en lossen kunnen ze in de betalende zone een ticket nemen of de blauwe kaart leggen (of te onderzoeken of ze hier een inname voor kunnen aanvragen?). Velen die een mobilhome hebben huren of kopen geen garage maar zetten die gewoon op het openbaar domein wat niet de bedoeling is.

Conclusie:

Uitbreiding zone bewonerskaarten en liever werken met zones dan met aanpalende straten.

Shop&Go

Inhoudelijke toelichting door Siska:

De vraag naar Shop&Go plaatsen stijgt.

Bestaande regeling is dat je de eerste 15 minuten gratis kunt parkeren a.d.h.v. een gratis ticket. Parkeerplaatsen waarbij de 15 minuten of 30 minuten regeling geldt kan door middel van de parkeerschijf maar dat is heel moeilijk te handhaven.

De nieuwe systemen werken met sensoren die een signaal geven wanneer de tijd verstreken is. Dit gebeurt niet op het terrein zelf met een licht dat begint te branden maar de mensen op terrein krijgen een melding op hun terminal. Het voordeel van dergelijk systeem is dat je data krijgt van de plaatsen waar misbruik is. Het schrikt de mensen ook af omdat ze weten dat de pakkans veel groter is aangezien je de handhaving hierop kan richten.

Voorstel:

Het systeem kan meegenomen worden in de concessie. Tot die tijd kan een testperiode ingevoerd worden op de Korenmarkt en de Wijngaardparking om te zien hoe het werkt? Hoe we de handhaving

hierop kunnen aanpassen. We kunnen ook leren uit de data als er bv. maar 6 halve dagen gehandhaafd wordt, wat gebeurt er met deze plaatsen wanneer er niet gecontroleerd wordt?

Bespreking:

Welk type winkels gaan we voorzien? Doen we dit op individuele vraag? Welke uren hanteren we? Nemen we dezelfde als de blauwe en betalende zone zoals de meeste steden? Of doen we dit eerder volgens de openingsuren van de zaak?

Wat met tijdstippen van invoeren?

Heel complex om op maat te werken.

Er komt wel vraag van handelszaken die 's avonds nog open zijn en het kortparkeren stopt om 18u wat dan? Die parkeerplaatsen zullen dan ingenomen worden door langparkeerders waardoor de handelszaken terug hun parkeerplaatsen kwijt zijn voor bv. de afhalingen.

De controles zullen echter ook niet doorgaan tot 21u, dus handhaven zal quasi onmogelijk zijn na 18u.

Kortparkeren wordt in de meeste steden en gemeentes ingevoerd voor bepaalde types handelszaken. Dit zijn: bakker, slager, apotheek, krantenwinkel,... geen frituren of handelszaken met afhaalmogelijkheden zoals pizzeria's ed. Het kortparkeren wordt ook in andere steden alleen maar tijdens de regeling van blauwe zone en/of betalende zone ingevoerd, tzt niet op zon- en feestdagen en op andere dagen bv. tussen 8u en 18u. Dus ook handelszaken die op zondag open zijn, kunnen in andere steden niet van deze kortparkeerplaatsen gebruik maken.

Wel kan a.d.h.v. de data gekeken worden dat indien de kortparkeerplaats voor meer dan 85% volzet is er een 2^{de} parkeerplaats wordt bij gecreëerd. Er is altijd een mogelijkheid tot uitbreiden indien de vraag groter wordt.

Wat met de deelgemeentes? Ligt buiten de zone, buiten het centrum, zal daar kunnen gecontroleerd worden?

Dat is het voordeel met de sensoren dat we hiervan de data hebben. Als er grote overschrijdingen zijn kunnen we de handhaving aanpassen naar de deelgemeentes.

Kan er dan in een deelgemeente ook een testperiode ingevoerd worden?

Dat zou kunnen maar op basis van wat ga je selecteren dat je het voor die handelszaak test en voor een andere niet? Sowieso zullen er klachten komen of we het nu testen of niet.

Als er teveel ophef zal zijn dan beter niet doen.

Voorstel locaties:

- 3 op de Korenmarkt
- 2 op de Wijngaardparking

Conclusie:

Testen op Korenmarkt en Wijngaardparking

Die sensoren zullen er niet op korte termijn zijn dus sowieso werken we verder met de borden die er nu ook al zijn op de Korenmarkt en de Wijngaardparking.

Daarnaast zal ook het retributiereglement moeten aangepast worden voor het gebruik van de bewonerskaarten.

Ook krijgen we klachten dat veel medewerkers van handelzaken/bedrijven zelf in het centrum of voor hun zaak geparkeerd staan waardoor ze plaatsen weg nemen van betalende klanten. Op die manier zullen we altijd parkeerplaats te kort hebben natuurlijk. We geven dit intern nog eens door aan de collega's die in de Cel Kleinhandel zetelen. Mochten jullie iemand binnen jullie eigen entourage kennen die hierop aanwezig is mag die boodschap ook altijd doorgegeven worden.

Ook is het de bedoeling om de uren overal gelijk te trekken. Allemaal 30 minuten i.p.v. soms ook 15 minuten. Staan die uren ergens op een bord van wanneer tot wanneer de Shop&Go telt?

De uren staan normaalgezien telkens op het onderbord genoteerd.

Laden en lossen

Er zijn 7 locaties waar laden en lossen is toegestaan.

Grootste knelpunt zijn de handelszaken die op de Korenmarkt gelegen zijn (kant Grote Markt). Die kunnen belevd worden vanuit de brouwerszone of vanuit de Nieuwstraat. Voor veel handelaars is dit voldoende.

In de Marktstraat is een combinatie laden/lossen in de voormiddag en gewone parking in de namiddag. In het begin waren er problemen dat er leveringen waren met grote vrachtwagens maar nu gebeuren de leveringen met kleinere vrachtwagens vanop de brouwerszone zonder veel problemen. Liever niet hals over kop ergens een zone inrichten maar evalueren hoe het loopt na de werken.

Bespreking:

Wat met de verzinkbare paaltjes? Die zijn momenteel constant naar beneden en er worden weinig tot geen misbruiken vastgesteld.

Wanneer de palen terug werken dan kunnen de levering nog altijd perfect vanop de ramblas gebeuren. Per handelszaak kunnen 2 of 3 telefoonnummers ingegeven worden in het telefoniesysteem. Wanneer de leverancier de zaak waar hij moet leveren contacteert, dan kunnen deze nummers de palen naar beneden laten en kan er op de ramblas geparkeerd worden voor het laden/lossen.

Er wordt zeer veel tegen die palen gereden wat een zeer hoge kost is om ze telkens te herstellen en te onderhouden.

Er wordt wel vastgesteld dat er toch gereden wordt in de Ketelstraat en op de Korenmarkt (kant Grote Markt), door eigen uitbaters. Velen negeren de borden en dat geeft wrevel bij de andere handelaars. Misschien kan politie verhoogd toezicht houden?

Er staat werfafsluiting en C3, bord stilstaan en parkeren staat er ook dus alles is aanwezig om te verbaliseren.

Conclusie:

Huidige laad- en loszones blijven behouden.

Goedkeuring

5. Kruispunt Kortrijksestraat - Rozenlaan/Elckerliclaan - voorrang van rechts

Toegevoegd punt op GR van 22/05/2023 omtrent de verkeersveiligheid Kortrijksestraat – Rozenlaan/Elckerliclaan.

Hier hebben we 2 mogelijkheden:

* Ofwel veranderen we de voorrangsregel en maken we van de Kortrijksestraat de hoofdweg en brengen we haaietanden aan op het wegdek ter hoogte van het kruispunt met de Rozenlaan en de Elckerliclaan.

* Ofwel onderbreken we het fietspad in de Kortrijksestraat ter hoogte van de kruispunten en brengen we B17 tekens (voorrangskruis) aan op het wegdek.

Bespreking:

Wat houdt ons tegen om de voorrang te veranderen en haaietanden aan te brengen? Het fietspad onderbreken zou echt een heel raar signaal zijn.

Dan ontstaat de kans dat er te snel zal gereden worden in de Kortrijksestraat. We kregen hier heel vaak meldingen over voor het fietspad er gemarkeerd werd. Sinds de belijning er is nemen bestuurders ook meer hun voorrang. Kunnen we met weinig ingrepen de snelheid verlagen?

Politie: er is ook nog een 3de scenario. Laten zoals het is. Aan de ongevallencijfers te zien gebeuren hier zeer weinig ongevallen met lichamelijke schade. Er zal anders een autostrade gecreëerd worden.

Enkele commissieleden hebben daar zelf observaties gedaan niemand geeft daar voorrang. De verwarring moet er weggenomen worden en de snelheid oplossen.

De kans bestaat dat we hier eenzelfde situatie creëren als de Burgemeester Vandenbogaerdelaan. Zoals al in eerdere commissies uitgelegd werd die straat ontworpen en aangelegd met een voorrang van rechts principe. Maar doorheen de jaren werden er beslissingen genomen die dit teniet doen door daar het fietspad overal door te trekken en werd de voorrang aangepast. Een drempel wordt aangelegd om de voorrang van rechts te ondersteunen. Een bord die enkel de voorrang voor auto's aangeeft bestaat niet.

Het voordeel met de Burgemeester Vandenbogaerdelaan is dat de fietspaden daar afgescheiden zijn van de rijweg, Kortrijksestraat niet.

Snelheidscontroles kunnen maar op een heel beperkte plaats in de Kortrijksestraat. Ook de politie is geen voorstander om het fietspad te onderbreken ter hoogte van de kruispunten.

In het algemeen zijn de commissieleden het eens (met uitzondering van Kurt) om voorlopig alles te laten zoals het is en bij de herinrichting van de Kortrijksestraat de voorrangsregel en de snelheid grondig te onderzoeken. Nu grote werken doen zoals verkeersdrempels leggen zullen niet gebeuren om deze dan binnen enkele jaren te moeten wegnemen..

De vergelijking wordt gemaakt met de Roeselaarsestraat waar wel borden zijn geplaatst om de voorrang te verduidelijken.

In de Roeselaarsestraat op de kruisingen met de Wijngaardstraat en Kruisstraat gingen we ervan uit dat de fietser de regels kenden maar nu hebben we er ook borden gezet.

Dit gebeurde op expliciete vraag zijn daar de klinknagels weggedaan en borden gezet maar volgens de wegcodes moeten we geen borden zetten. Ook is de situatie hier voor alle verkeersmodi gelijk (en niet voor fietsers anders dan voor auto's cfr. de Kortrijksestraat).

Voorrangregels zetten we sowieso nog eens in Izine

Conclusie:

We laten het zo en herbekijken de kruispunten bij de herinrichting.

Goedkeuring

6. Lijst procedures

Geen aanvragen binnen gekregen sinds vorige commissie.

Aktename

7. Varia - Zevekotestraat 13-15. Probleem toegankelijkheid woning

Vraag van bewoonster Zevekotestraat 13

Problemen met in- en uitrijden van woning



Gaat niet over de situatie aan de straat, maar in het doodlopend stuk van de woningen die achter huisnummer 15 liggen waarbij huisnummer 13 problemen heeft met in- en uitrijden. Op het perceel van huisnummer 9 staat een poort waardoor er niet meer op het perceel kan gereden worden om te manoeuvreren.



Vraag om een stuk van de tuin te onteigenen van huisnummer 15 om beter de bocht te kunnen nemen kunnen wij niet.
Situatie zal privé moeten opgelost worden. Er kan vanuit de stad niets gedaan worden.

Aktename

8. Varia - Onderzoek slagboom schoolstraat

Speelstraat/Fietsstraat ligt niet in Geluwe maar in Geluveld (Oude Zandvoordestraat).

Dit was gestart als een proefproject door vorige mobiliteitsambtenaar. Sowieso zijn de borden die er staan niet reglementair.

De fietsstraat ligt in een eenrichtingsstraat waar zeer weinig doorgaand verkeer is en ook geen woning is (enkel 1 garage).

Af en toe breiden ze de speelplaats van de school uit door een speelstraat in te richten en dan wordt de straat afgesloten met de slagboom. Voor de rest wordt deze niet gebruikt.

In de Baronielaan zou de slagboom 8,5 meter moeten overbruggen terwijl die slechts een lengte heeft van 3,8 meter.



Aanvulling over de GO's:

Telefonisch contact gehad met de mobiliteitsambtenaar van zowel Wervik als Zonnebeke en in beide gevallen worden de gemachtigd opzichters gecoördineerd via de scholen en weten ze daar op de dienst zeer weinig over.

Dit zijn voornamelijk vrijwilligers die zelfs onbezoldigd werken. De inspanningen en inzet moeten uit de scholen komen. Als stad kan je ondersteunen met materiaal en ze bedanken door een bedankingsmoment zoals wij doen met taart en koffie.

Vrijwilligersvergoeding 2023

<https://www.liantis.be/nl/nieuws/nieuwe-maximumvergoedingen-voor-vrijwilligerswerk-2023>

Vergoedingen voor vrijwilligerswerk

Voor vrijwilligerswerk kan je een onkostenvergoeding krijgen. Er bestaan **twee systemen**:

1. Je maakt aanspraak op een forfaitaire kostenvergoeding

Die maximumbedragen worden jaarlijks vastgelegd. In 2023 is dat **40,67 euro** per dag en **1.626,77 euro** per jaar.

Maar voor een aantal categorieën van vrijwilligers bedraagt het jaarlijks plafond van de forfaitaire kostenvergoeding meer. Wie het volgende vrijwilligerswerk verricht kan tot **2.987,70 euro** per jaar verdienen:

- sporttrainer, sportlesgever, sportcoach, jeugdsportcoördinator, sportscheidsrechter, jurylid, steward, terreinverzorger-materiaalmeester, seingever bij sportwedstrijden;
- de nachtoppas, te weten het inslapen, evenals de dagoppas bij hulpbehoevende personen volgens de voorwaarden en kwaliteitscriteria die iedere Gemeenschap bepaalt;
- het niet-dringend liggend ziekenvervoer: het liggend ziekenvervoer naar, vanuit en tussen ziekenhuizen en vestigingsplaatsen van ziekenhuizen.

Daarnaast is er in 2023 een apart forfait voorzien van **4.067,05 euro** voor:

- de vrijwilligers die in 2023 (tot 31 maart) effectief ingezet worden in de zorgsector en in vaccinatiecentra ter bestrijding van de coronacrisis.

Het voorbeeld uit Geluveld is een andere situatie dan Izegem.

Vraag is of een slagboom kan gebruikt worden in plaats van een nadar omdat dit esthetischer is dan een nadar.

Bespreking:

In Sint-Elooisstraat in Kortrijk gebruiken ze ook een slagboom voor een schoolstraat.

Bepaalde mensen hebben wel doorgang en moeten wel doorgelaten worden dus de slagboom moet bemand zijn.

Een slagboom kan inderdaad niet geplaatst worden zodat er geen bemanning meer moet zijn.

Schoolbussen moeten door kunnen, bewoners, hulpdiensten,...

Ook bestaat de kans dat bestuurders zullen slompen rond de slagboom. De fietser zal natuurlijk langs de slagboom links moeten rijden terwijl hij nu rechts van de nadar kan rijden.

Als we in de Kasteelstraat een slagboom gaan zetten, hoe kunnen de fietsers daar rond rijden? En in de Meiboomstraat staat de nadar schuin omdat de Werkhuizenstraat moet vrij blijven. Daar zal al geen slagboom kunnen gezet worden.

En wat als een school dan geen schoolstraat meer wenst te houden? Dan staan we daar met die slagboom.

Politie: Heel wat vrijwilligers haken af omdat ze de nadars moeten zetten. Nu er wielen onder staan zijn de nadars nog zwaarder.

Conclusie:

Dienst mobiliteit informeert eens bij de school in Kortrijk hoe het daar loopt en wat de slagboom kost.

Terugkoppeling in volgende commissie.

Aktename

9. Varia - Kruispunt Lieven Gevaertlaan/Kachtemsestraat.

De situatie is er gekend, we weten dat het niet ideaal is maar als we de fietsgeleidingsstrook na de bocht aanbrengen zoals voorzien op plan dan zit de fietser midden in het verkeer. De fietser ziet geen verkeer komen vanuit de Lieven Gevaertlaan. Ook zijn de fietsers dan al weg richting kruispunt Vijfwegen terwijl ze naar Kachtem moeten. Dus misschien toch beter om in het verkeer te komen op straat en zo links af te

slaan. Ook zijn is die witte geleidingsstrook een suggestie waar de fietser kan oversteken, het is geen verplichting om daar over te steken.

Vergelijking met de bocht aan de viswinkel. Maar niet dezelfde situatie en de zichtbaarheid is er beter. In het midden van de bocht geleidingsstrook aanbrengen aan de Lieven Gevaertlaan zal ook een raar signaal geven.

Conclusie:

Nakijken of het stuk groen in de bocht onze eigendom is. Zoja snoeien en proper zetten zodat zichtbaarheid beter is.

Aktename

10. Varia

Uitbreiding Claus2You autodelen

Vanaf 7 juli komt er zowel in Kachtem, Emelgem als op de Bosmolens een deelwaggen. Ook op de Korenmarkt komt nog 1 extra deelwaggen bij.

Korenmarkt: naast de huidige deelwaggen komt een elektrische Fiat Doblo. Op die manier kunnen we de burgers die enkel elektrische kunnen/mogen rijden ook een deelwaggen aanbieden. Alsook burgers die een grotere wagens wensen om bv. iets mee te vervoeren.

Op het infomoment van 15 november 2022 bij de start van Claus2You verhaal werd dit al als opmerking gegeven.

Kachtemseplein: voor restaurant Vonk komt een Fiat 500



Emelgemseplein: naast de elektrische voertuigen komt een Fiat 500



Ter Beursplein: naast de elektrische voertuigen komt een Fiat 500



We kregen ondertussen de vraag van een bewoner om op het Ter Beursplein de locatie van de deelwagons te veranderen naar de andere kant van de woningen. Er zou niet in de onmiddellijke omgeving van de woning geparkeerd kunnen worden. Echter blijft de locatie van de deelwagons behouden om zo uniform te zijn zoals op de andere plaatsen. Het openbaar domein kan niet geprivatiseerd worden door parkeerplaatsen dicht bij de woning vrij te houden voor de bewoners.

Bespreking:

Wat met evenementen?

Auto's kunnen verplaatst worden indien nodig, gebruikers worden ervan op de hoogte gebracht als de wagen elders staat. Maar we proberen de wagens te zetten op parkeerplaatsen waar ze het minst in de weg staan.

De wagen in Kachtem, die staat nu recht tegenover Vonk maar daar is al zo weinig parkeerplaats. Zou de wagen niet beter in de Victor Saelensstraat staan?

De wagens worden telkens op plaatsen gezet waar ze goed in het zicht staan.

Politie: Kan de elektrische wagen open gedaan worden van buitenaf want als hij aan het laden is kunnen we niet takelen.

Er kan altijd gebeld worden naar het nummer van Claus2You die op de wagen hangt, dan kunnen ze de wagen vanop afstand openen. .

Beelaere's Hof

Aannemer heeft gemaaid en rond de bomen is het proper gezet. De zones die te verwilderd zijn zal hij in het najaar terug aanplanten, zone per zone en straat per straat.

Aktename

De verslaggever,
Dienst mobiliteit