

# Verslag Verkeersraad

## 27 mei 2020

**Datum**

8 juni 2020

**Pagina**

1 / 8

**Contact**

Kim Droesbeke

Stad Zottegem  
Gustaaf Schockaertstraat 7  
9620 Zottegem

09 364 64 94  
mobiliteit  
@zottegem.be

**VERSLAG VERKEERSRAAD**

**27 MEI 2020**

**Aanwezig:**

De heer Evert De Smet – schepen van mobiliteit en verkeer  
De heer Tom Van Cauwenberge – afgevaardigde N-VA – voorzitter  
De heer Marc Paul – afgevaardigde N-VA  
De heer Niels De Visscher – afgevaardigde SP.A  
De heer Peter Billiet – afgevaardigde GROEN  
Mevrouw Fabienne De Vos – afgevaardigde OPEN VLD  
De heer Stefaan Wanzeele – afgevaardigde CD&V  
Mevrouw Ilse Meerpoel – afgevaardigde CD&V  
De heer Ivan Gaublonne – afgevaardigde adviesraad voor personen met een beperking  
Mevrouw Karine Mons – afgevaardigde gezinsraad  
De heer Rudy Muls – afgevaardigde fietsersbond  
De heer Aswin Moens – afgevaardigde secundair vrij onderwijs  
De heer Jimmy Beque – verkeersdienst politie Zottegem  
Mevrouw Ann Vander Poorten – stad Zottegem  
Mevrouw Kim Droesbeke – stad Zottegem (verslaggever)

**Verontschuldigd:**

De heer Dirk Fostier – afgevaardigde basis gemeenschapsonderwijs  
Mevrouw Barbara Fernandez – afgevaardigde secundair gemeenschapsonderwijs  
Mevrouw Claudine Placke – afgevaardigde seniorenraad  
De heer Bart Schelstraete – afgevaardigde middenstandsradaad  
De heer Nico Van Audenhove – afgevaardigde sportraad  
De heer Wim Vanommeslaeghe – afgevaardigde basis vrij onderwijs

**Afwezig:**

De heer Kurt De Moor – afgevaardigde secundair provinciaal onderwijs  
De heer Chris De Bodt – afgevaardigde stedelijk onderwijs

**Agenda****Punt 1: Goedkeuring verslag vorige vergadering**

Er zijn een aantal vragen/opmerkingen in verband met het verslag. De heer Peter Billiet vraagt of er een timing was afgesproken over wanneer het BEV op de gemeenteraad zou komen. De voorzitter antwoordt dat er nog geen timing was afgesproken want dat alles gegroepeerd zou worden, maar dat er nog een aantal straten besproken moeten worden. De heer Peter Billiet vraagt om deze te agenderen op de volgende verkeersraad.

De heer Peter Billiet geeft aan dat de vorige vergadering door de heer Ben Boone gevraagd was om de sluiting overwegen op te nemen in het bestek van het nieuwe mobiliteitsplan. Er wordt in het verslag geschreven dat 'dit niet wordt opgenomen in het bestek zelf'. Dit is geen tekst van Ben. Dit is uiteraard het antwoord dat toen gegeven werd door de schepen.

### **Punt 2: Samenstelling verkeersraad**

De voorzitter geeft mee dat de statuten gewijzigd zijn op de vorige gemeenteraad. Daar staat nu in dat minstens 1/3<sup>de</sup> van de effectieve stemgerechtigde leden van het andere geslacht moet zijn. In de praktijk voldoen we hier nog niet aan. Er is wel reeds 1 wijziging gebeurd. De heer Jan Cosijn werd als effectief lid vervangen door mevrouw Ilse Meerpoel. Er zal nog 1 effectief lid moeten veranderen zodat er 12 mannen en 6 vrouwen effectief lid zijn.

De heer Rudy Muls vraagt of CD&V en N-VA 2 vertegenwoordigers hebben in de verkeersraad. De voorzitter antwoordt dat dit zoals in alle andere adviesraden is, er is een afgevaardigde per 5 zetels in de gemeenteraad.

Schepen De Smet geeft toelichting over een kandidatuur van een nieuwe organisatie die deel wil uitmaken van de verkeersraad, met name MOVE. Dit is een burgerplatform dat gegroeid is vanuit een aantal mensen die ook lid zijn van Bevegemse Buren. Zij willen met MOVE een burgerplatform voor mobiliteit ontwikkelen en willen een vertegenwoordiger afvaardigen voor de verkeersraad. De voorzitter geeft aan dat hiervoor een statutenwijziging nodig is. Dit kan volgende keer geagendeerd worden. Deze mensen worden ook best uitgenodigd.

De heer Rudy Muls geeft aan dat het logisch is dat een dergelijk overkoepelend burgerinitiatief toetreedt. We hebben dit nog niet, nu zijn er allemaal verschillende doelgroepen.

De heer Stefaan Wanzeele sluit zich aan, hij moedigt het aan dat mensen zich engageren. De statuten moeten echter niet halsoverkop aangepast worden. Daarnaast suggereert hij om bij een volgende aanpassing van de statuten de naam te wijzigen naar mobiliteitsraad. Mobiliteit is breder en capteert alle vormen van verplaatsingen. Hij vindt ook dat we als raad naar buiten mogen treden, workshops kunnen organiseren over items zoals deelmobiliteit.

### **Punt 3: Stand van zaken circulatie Godveerdegem**

Schepen De Smet toont de huidige plannen (deze zijn aangevuld met de nodige signalisatie en belijning) en geeft uitleg per kruispunt en straat.

#### **a. Kruispunt Ronselaar**

Fietsers vanuit het centrum worden verplicht om het fietspad te nemen dat naar binnen is verlegd. Er zijn haaiantanden gezet voor het fietspad, dus fietsers hebben er voorrang. Er zijn voorsorteerstroken om naar rechts, links en rechtdoor te rijden. Men kan rechtdoor rijden naar de Doolstraat (o.a. aangelanden).

#### **b. Godveerdegemstraat**

Alle opritten zullen vrij bereikbaar zijn. Er zijn verdrijvingsvlakken en parkeervakken voorzien op de ongebruikte rijstrook. Tussen het fietspad en de parkeervakken is er een schrikstrook van 0,50 meter. Aan het brandstofstation wordt een in- en uitrit voorzien.

#### **c. Kruispunt Godveerdegemstraat – Jasmijnstraat**

Auto's die van het centrum komen, worden fysiek belet om rechtdoor te rijden. De fietsers die vanuit het centrum de Jasmijnstraat inrijden, worden beschermd door een fysiek obstakel zodat wagens niet te kort afdraaien. Ook langs de andere kant komt een verhoogd fysiek obstakel. De toegang tot de Jasmijnstraat wordt hierdoor versmald (trechter) waardoor het verkeer wordt afgeremd.

#### **d. Jasmijnstraat**

Fietsers die naar beneden rijden, zijn gemengd verkeer. Fietsers die naar boven rijden hebben een fietspad van 1,75 meter met een schrikstrook van 0,25 meter. Er zullen parkeervakken afgebakend worden om de Jasmijnstraat verder te versmallen zodat er geen twee wagens naast mekaar kunnen rijden. Er moet zo laat mogelijk voorgesorteerd worden.

e. Kruispunt Jasmijnstraat – Tweekerkenstraat

Er is een voorsorteerstrook naar rechts en links. Wagens moeten er voorrang verlenen. Het fietspad in tegenrichting wordt doorgetrokken en mondt uit in een stukje fietssuggestiestrook.

f. Tweekerkenstraat

Wagens uit de Rodestraat moeten verplicht rechtsaf rijden. Er is een fietspad in tegenrichting. Door deze ingreep wordt er veel parkeerplaats weggenomen aan het ontmoetingscentrum. Dat wordt opgevangen op de Godveerdegemstraat. De schepen zal ook verder bekijken om extra parking te creëren op de eigendom van de kerkfabriek.

g. Vragen, opmerkingen en suggesties

De heer Rudy Muls geeft aan dat de fysieke barrière bovenaan de Jasmijnstraat inderdaad de snelheid verlaagt waarmee de bocht wordt genomen. Hij vraagt wat de breedte is tussen de twee fysieke obstakels. De schepen geeft aan dat dit ongeveer 4 meter is.

De heer Rudy Muls geeft aan dat de fietsersbond had gepleit voor een fietsoversteek bovenaan de Jasmijnstraat en vraagt waarom dit niet weerhouden is. De schepen antwoordt dat AWW daar geen voorstander van is, net zoals zij geen voorstander zijn van de huidige oversteek op de Godveerdegemstraat. De Godveerdegemstraat is wel een gemeenteweg, maar een extra oversteek op die plaats zou voor een minder goed overzicht zorgen als deelnemer in het verkeer. De fietsers moeten er voorrang geven, een oversteek geeft soms een verkeerde indruk dat men voorrang heeft. De stad volgt hierin het advies van AWW.

De heer Rudy Muls vraagt waarom er geen fysieke afscheiding voorzien is tussen het fietspad op de Jasmijnstraat (in tegenrichting) en de weg. De schepen antwoordt dat hij bereid is om een licht verhoogd fietspad te laten aanleggen, met een schuine borduur. Er is geld gebudgetteerd voor fietspaden dat daarvoor gebruikt kan worden.

De heer Rudy Muls haalt nog een pijnpunt aan, dat is de oversteek van Tweekerkenstraat naar Jasmijnstraat. Er was de vorige verkeersraad al gevraagd voor extra signalisatie of verlichting, maar hiervan is niets te zien op de plannen. Fietsers die afslaan zijn niet zichtbaar. De verantwoordelijkheid wordt bij de fietser gelegd. De schepen antwoordt dat we hierover in overleg zijn geweest met AWW. Bij een heraanleg van de Tweekerkenstraat kan dergelijke aanpassing opgenomen worden. De heer Rudy Muls vraagt dat dit herbekeken wordt met AWW en de politie zodat er toch iets voorzien wordt van flankerende maatregelen.

De heer Peter Billiet stelt dat het voor de mensen die uit de Tulpenstraat naar de Jasmijnstraat rijden gevaarlijker is geworden. Wagens die vanuit de Jasmijnstraat komen, kijken enkel naar links en zien niet waar ze naartoe rijden. Daardoor ziet men de fietser uit de Tulpenstraat niet (blinde hoek). Een oplossing is om de onderkant van de Tweekerkenstraat smaller te maken zodat de wagen loodrecht komt te staan op de Tweekerkenstraat en verplicht is om te kijken. Daarnaast vraagt hij naar een harde bescherming tussen de fietsers die op dat kruispunt de Jasmijnstraat willen inrijden en de wagens die vanuit de Jasmijnstraat willen afdraaien naar het OC (via eiland/jersey). De schepen antwoordt dat dit kan meegenomen worden als we het fietspad verhogen.

Voor het kruispunt Godveerdegemstraat – Jasmijnstraat vraagt de heer Peter Billiet of het mogelijk is om een eiland verder door te trekken want de bocht kan nog vrij hard afgesneden worden als men van richting Delhaize komt. De schepen antwoordt dat het de bedoeling is om enerzijds de vlotte doorstroming te geven, maar anderzijds moet er nog

voorrang gegeven worden aan het verkeer dat vanuit het centrum komt. Men zal zeer moeten afremmen om de bocht te nemen.

De heer Peter Billiet vraagt of op het kruispunt Ronselaar het fietspad verhoogd kan zijn, want nu lijkt het alsof de fietsers moeten wachten terwijl ze voorrang hebben. De schepen antwoordt dat er haaiantanden en verkeersborden zijn. Dat wijst op voorrang geven door de wagens. Een verhoogd fietspad over de weg lijkt niet echt haalbaar, wordt ook veel overreden. De heer Peter Billiet geeft aan dat de voorsorteerstroken ook weggenomen kunnen worden. De schepen antwoordt dat dit juist het opzet van de nieuwe circulatie is.

De heer Peter Billiet vraagt of de fietspaden op de Godveerdegemstraat niet breder gemaakt kunnen worden. De schepen antwoordt dat er een tussenafstand tussen het fietspad en de parkeerstrook is van 0,50 meter waardoor een ruimer gevoel wordt gegeven. Een schrikstrook aan de overkant is niet mogelijk gezien de breedte.

De heer Stefaan Wanzeele vindt het voorstel proberen waard, het is niet ideaal, hij zou misschien wel andere zaken gedaan hebben en vindt dat het bestuur ook moet openstaan om naderhand aanpassingen te doen, mocht blijken dat bepaalde principes niet werken.

→ *De verkeersraad neemt kennis van de stand van zaken inzake deze nieuwe circulatie. Er werden wel een aantal opmerkingen en suggesties geformuleerd.*

#### **Punt 4: Slechte zichtbaarheid oversteekpunt Tweekerkenstraat – Leliestraat (Fietzersbond)**

De heer Rudy Muls geeft aan dat deze doorsteek richting Leliestraat en centrum frequent wordt gebruikt, maar de zichtbaarheid om over te steken is er slecht. Wat kan hieraan gebeuren op korte termijn bijvoorbeeld met signalisatie?

De schepen antwoordt dat de Tweekerkenstraat inderdaad een gewestweg is, maar het parkeren is wel een gemeentelijke bevoegdheid. Wij kunnen zelf ervoor zorgen dat het parkeren wordt herbekeken zodat er meer zichtbaarheid is op dat kruispunt. Er zal hiervoor advies gevraagd worden aan de politie. Daarnaast kan deze bezorgdheid meegenomen worden bij de besprekingen met AWW over een heraanleg van de Tweekerkenstraat. Een timing voor heraanleg is niet gekend.

De heer Rudy Muls vraagt om iets te ondernemen zeker tegen het einde van dit jaar.

De heer Peter Billiet geeft aan dat het ook loont om bij bouw aanvragen na te gaan of gebouwen niet te dicht bij zijstraten e.d. staan en de zichtbaarheid van weggebruikers beperken.

#### **Punt 5: Fietssnelweg F417: stand van zaken**

##### **a. Stand van zaken**

Schepen De Smet geeft een stand van zaken voor F417. Er wordt een afspraak gemaakt met mevrouw De Winne van de provincie. Deze afspraak zou reeds in maart doorgaan, maar werd geannuleerd door de coronacrisis. Deze werd nu vastgelegd begin juni. Zowel voor Zottegem als de provincie is deze fietssnelweg prioriteit. Het stuk aan de overweg aan Hof Van Oranje is nog Oosterzele, deze oversteek moet veilig gemaakt worden en zit in de plannen van AWW van de heraanleg van de Provinciebaan. 150 meter verder komen we Zottegem binnen (Spoorwegstraat) om vervolgens via het brugje te rijden op de Dassegemstraat. Daarna moet er een nieuw stuk fietssnelweg gemaakt worden tot aan het brugje op de hoek van Snijdreefken en Holleweg. Daarna komt deze uit via Rijkbos naar Bambostraat en brandweer. De Bambostraat wordt volledig heraangelegd, inclusief riolering. Hierover zijn er al besprekingen geweest met de provincie om te zien hoe dit wegdek er moet uitzien voor de fietssnelweg. Indien ooit de overweg op Rijkbos gesloten zou worden, zal er minder hinder zijn voor de fietsers op de snelweg.

Na F417 is de prioriteit F419 (Zwalm – Oudenaarde). Daarbij moet de verbinding tussen het Mijnerwerkerspad doorgetrokken worden tot het tracé van de fietssnelweg om een verbinding naar Brakel te realiseren.

Na F419 is de prioriteit F414 (naar Aalst). Hier is op Zottegems grondgebied minder te realiseren, enkel het stuk aan café De Halt naar Herzele.

F418 (Geraardsbergen) heeft de laagste prioriteit.

Tot slot is het knooppunt van fietssnelwegen in het centrum ook zeer belangrijk.

b. Vragen, opmerkingen en suggesties

De heer Rudy Muls vraagt om expliciet in overleg te gaan met Oosterzele. Daarnaast is er de problematiek van de sluiting van de overwegen. In Leeuwergem kunnen beide overwegen onmogelijk gesloten worden zonder dat er fietsinfrastructuur voorzien wordt. Dat is een pijnpunt. De schepen geeft aan dat aan Infrabel werd meegegeven dat er minimum 1 jaar op voorhand communicatie moet zijn over de sluiting van een overweg zodat er ruim op voorhand overleg kan gepleegd worden met de buurt en er alternatieven/infrastructuurwerken gerealiseerd kunnen worden.

De heer Rudy Muls geeft ook aan dat het knooppunt van de fietssnelwegen in het centrum belangrijk zal zijn. Dat wordt nu bemoeilijkt door de aanpassingen die gebeuren op het kruispunt Godveerdegemstraat – Broeder Mareslaan. Er wordt nog gevraagd om repetitief een stand van zaken te geven over fietssnelwegen.

De heer Stefaan Wanzele is voorstander van het realiseren van de fietssnelweg naar Gent en akkoord met de prioriteiten. Daarnaast wil hij een suggestie doen: het boek 'het recht van de snelste'. Hierin staat een stuk over fietssnelwegen en hoe zij hiernaar kijken in Nederland.

De heer Peter Billiet vraagt naar een timing om te weten wat er in de pipeline zit. De schepen antwoordt dat het stukje aan het Hof Van Oranje zal gerealiseerd worden met de heraanleg van de Provinciebaan. Tussen de 2 bruggen aan Dassegemstraat en Snijdreefken is er al een overeenkomst met Infrabel en die grond kan gebruikt worden. Het aanpakken van de Holleweg zal bekeken worden met de provincie op de volgende afspraak. Voor de heraanleg van de Bambosstraat loopt een rioleringsdossier. Op het volgende stuk naar de Leeuwerikstraat zou verlichting en een middengeleider komen zodat er geen wagens meer doorkunnen. Het volgende stuk richting brandweer is nog niet zo concreet.

De heer Rudy Muls blijft op zijn honger zitten naar een concrete timing.

**Punt 6: Afbakening en signalisatie fietsenstallingen Heldenlaan en andere (Fietzersbond)**

De heer Rudy Muls geeft aan dat het positief is dat er fietsenrekken geplaatst werden bovenaan de Heldenlaan. Echter, zodra er wagens voor geparkeerd staan, zijn deze niet meer bruikbaar. Daarom de vraag om signalisatie of een paaltje te plaatsen en om deze beeldvorming door te trekken naar alle fietsenstallingen in Zottegem. Veel stallingen vallen niet op. Daarnaast wil Rudy ook vragen om de corona als opportuniteit te zien om de fietser meer naar voor te brengen. Hoe kunnen we op korte termijn meer naar voren treden als fietsvriendelijke stad?

De schepen antwoordt dat wagens daar inderdaad ten onrechte parkeren. Indien we de zone willen afbakenen met een paaltje of dergelijke moet dit echter elke week weggenomen en teruggeplaatst worden voor de opstelling van de wekelijkse markt. De ervaring leert dat dergelijke infrastructuur dan niet meer terugkomt. Praktisch is dit dus zeer moeilijk te realiseren. Alle verdere ingrepen die structureel zijn, wil de schepen meenemen naar de heraanleg van de Heldenlaan.

Er wordt wel verder ingezet op fietsenstallingen / fietsenrekken, met name op meerdere plaatsen in het centrum van Zottegem. Een eerste dossier is het voorzien van fietsnietjes op de Hoogstraat. Daarbij zal ook zeker bekeken worden dat er voldoende ruimte is en dat er geen wagens in de weg kunnen staan.

De heer Peter Billiet wil de suggestie doen om een marktkraam te verplaatsen bovenaan de Heldenlaan. De schepen antwoordt dat hij dit zal navragen bij de bevoegde schepen, maar weet dat het zeer moeilijk is om een standplaats te veranderen van een marktkramer.

#### **Punt 7: Varia**

##### **a. CNG-tankstation Leenstraat**

De schepen geeft duiding over dit dossier. Oorspronkelijk was de stad hiervoor te vinden omdat de stad zelf een CNG-voertuig heeft. Inmiddels is gebleken dat CNG minder milieuvriendelijk is dan vroeger werd aangenomen. Bij volgende aankopen van voertuigen zou de stad niet meer opteren voor CNG, maar bijvoorbeeld voor diesel met AdBlue. De stad is dus zelf geen vragende partij voor een CNG-tankstation in de Leenstraat.

##### **b. Autovrije Zondag**

De organisatie loopt verder en de autovrije zondag is ingepland op 20 september. Of dit effectief zal doorgaan is afhankelijk van de nationale veiligheidsraad in het kader van de coronamaatregelen.

##### **c. Heldenlaan**

De schepen geeft uitleg. De heraanleg van de Heldenlaan hangt vast met het verhaal over de platanen. Dit is een complex dossier, maar de bedoeling is om dit deze legislatuur toch uit te voeren. Daarvoor moet een knoop doorgehakt worden over de platanen. Tot nu toe is hier geen consensus over. De wortels van de platanen reiken tot aan de borduren van de voetpaden, waardoor er mogelijks schade aan de wortels komt bij de aanpak van de riolering. Daarnaast zal het behoud van de bomen ook de mogelijkheden op vlak van mobiliteit inperken. De heer Peter Billiet geeft aan dat er voldoende technieken bestaan hiervoor.

De heer Stefaan Wanzeele wil graag een voorspelling doen. Volgens hem zal alle parkeerplaats op de Heldenlaan geschrapt moeten worden om de ondergrondse parking onder het college te doen werken. In andere kleinere steden werken de ondergrondse parkings namelijk niet. Hou hier zeker rekening mee bij de heraanleg van de Heldenlaan. De heer Peter Billiet sluit zich hierbij aan. De schepen antwoordt dat er een engagement van het stadsbestuur is om geen parkeerplaatsen *in totaliteit* te schrappen, dus alle parkeerplaatsen wegnemen op de Heldenlaan is geen optie. Er zullen er wel minder zijn.

##### **d. Arthur Gevaertlaan**

De schepen meldt dat een onderzoeksbureau werd aangesteld. Er was reeds een startoverleg en het bureau zal weldra met een aantal opties komen voor een herinrichting van deze straat a.d.h.v. markeringen en signalisatie. Er zal bekeken worden in hoeverre parkeren nog mogelijk gemaakt moet worden, hoe de fietser een plaats krijgt op de weg, enz. Ook het kleine rondpunt wordt meegenomen in de studie. De opties zullen voorgesteld worden op een volgende verkeersraad.

#### **Punt 8: Extra: Godveerdegemstraat – Kastanjelaan – Broeder Mareslaan**

Schepen De Smet schetst de historiek van dit dossier. Dit is een gevolg van het mobiliteitsplan uit 2012 dat nog altijd van kracht is en waarin de hoefijzerstructuur als verdeelweg langs het centrum loopt. Het dossier is ook op de verkeersraad van juni 2019 besproken geweest door de toenmalige schepen. Dit dossier was dus stadium verkeersraad al voorbij en werd geagendeerd op de gemeenteraad. Er is heel wat miscommunicatie geweest rond het advies van de politie. Het advies wordt voorgesteld als negatief, terwijl dit positief is. Uiteraard zijn er bemerkingen. Het advies zal meegestuurd worden met het verslag.

De heer Tom van Cauwenberge wil aanvullen dat dit dossier uitgevoerd wordt als gevolg van de invoering van het eenrichtingsverkeer op de Godveerdegemstraat en L. Roelsstraat. Door deze bestendiging is deze wijziging een logische volgende stap.

De heer Rudy Muls is zeer ontgoocheld op vlak van transparantie. Hij verwacht dat documenten naar de adviesraad komen, zonder dat openbaarheid van bestuur ingeroepen moet worden. Het advies dateert reeds van juni 2019 en werd inderdaad

besproken op de verkeersraad toen, maar wel zonder plannen. In andere dossiers doen we dit wel en zien we concrete plannen. Het advies schrijft dat de situatie “nadelig is voor fietsers”. Uit het straatvinken is gebleken dat er veel fietsers passeren op dit kruispunt. Op vlak van de veiligheid voor fietsers voelt men zich voorbij gelopen en niet betrokken. De schepen geeft aan dat het advies niet correct wordt geciteerd en dat de zinsnede “nadelig voor fietsers” aangevuld moet worden. Er staat dat het “nadelig is voor fietsers die van de Langestraat naar de Godveerdegemstraat rijden”. Dit is een groot verschil. De heer Rudy Muls antwoordt dat de fietser altijd met een snelweg rond hem zit, eender welke richting hij uit moet. Er moeten snelheidsremmende maatregelen genomen worden voor de veiligheid van fietsers.

De heer Stefaan Wanzeele vindt dat er nu meer inspraak is in de verkeersraad dan vroeger. Echter, hij pleit voor zo veel mogelijk transparantie in de verkeersraad en wil dat er meer gekeken wordt naar mobiliteit in het algemeen in plaats van enkel naar het verkeerskundige plaatje. Het advies is terecht en klopt verkeerskundig, maar op vlak van mobiliteit zijn er andere inzichten mogelijk. Daarom stelt Stefaan ook voor om een mobiliteitsraad te stichten in plaats van een verkeersraad.

De heer Peter Billiet geeft aan dat de hoefijzerstructuur vermeldt wordt in het oude mobiliteitsplan. Met de evaluatie in 2018 van het mobiliteitsplan, werd in het verslag opgenomen dat de hoefijzerstructuur geëvalueerd moet worden gezien de extra bebouwing die in Zottegem is bijgekomen. Daarop mag dus niet gebaseerd worden voor dit dossier. Daarnaast komen een aantal dossiers veel terug op de verkeersraad, daar wordt er wel draagvlak gezocht en voor dit ingewikkeld kruispunt niet. Bovendien is het politieadvies negatief op pagina 7, ‘nefast’. De schepen antwoordt dat ‘nefast’ in een andere context wordt gebruikt.

Er wordt ook over de snelheid gesproken op het kruispunt. De schepen geeft aan dat dit een zone 30 is en als deze snelheid niet gerespecteerd wordt, zal er handhaving nodig zijn of flankerende maatregelen.

De heer Ivan Gaublonne vraagt of er rekening gehouden is met oversteekplaatsen voor mensen met een beperking. De schepen antwoordt dat de oversteekplaatsen in principe hetzelfde blijven. De schepen vraagt na of er effectief voor gezorgd wordt dat er borduren worden geplaatst die toegankelijk zijn voor mensen met een rolstoel. De schepen zal hiervoor ook verder contact opnemen met Ivan.

De heer Rudy Muls vraagt nog eens hoe de veiligheid van fietsers gegarandeerd kan worden. Er wordt sowieso te snel gereden en fietsers komen uit alle richtingen. Schepen De Smet antwoordt dat de voorrangswijziging er is. Er is niet meer gevaar dan op een ander kruispunt. Dit is een zone 30 richting het stadscentrum. Handhaving en sensibilisering zal er nodig zijn.

De heer Tom Van Cauwenberge geeft aan dat dit nooit een zeer veilig punt was, dat kruispunt was altijd reeds twijfelachtig. De vorige situatie was niet veiliger. Met de nieuwe situatie zal er meer duidelijkheid zijn.

De heer Rudy Muls vraagt om op zijn minst een communicatiecampagne op te zetten, er moet minstens tegemoetkoming komen door ordehandhaving en sensibilisering. Daar kunnen nog acties rond ondernomen worden.

Mevrouw Fabienne De Vos wil de heer Rudy Muls bijtreden. Verschillende buurbewoners vrezen dat het een autostrade wordt door de rechtekking.

De heer Stefaan Wanzeele hoopt op voortschrijdend inzicht. Indien naderhand blijkt dat het beter of anders kan, zullen er conclusies moeten getrokken worden.

#### **Punt 9: Extra: Vervoerregioraad**

De heer Stefaan Wanzeele vraagt om hier nog een korte update over te geven.

De schepen geeft een update. De Lijn heeft een aantal voorstellen gedaan voor kernnet en aanvullend net. Er wordt een inkrimping voorgesteld in de daluren van de lijnen die niet rendabel zijn. Binnen de vervoerregioraad wordt er gezocht naar andere mogelijkheden binnen het budget van vervoer op maat om meer op maat te werken. Deze puzzel wordt nu gemaakt zodat alle gebieden op de een of andere manier gedekt zijn, want ook de belbus wordt hervormd. Daarbij wordt ook rekening gehouden met personen met specifieke noden. De bedoeling is ook om via mobipunten te kunnen aansluiten op het kernnet en aanvullend net. Een groot deel van het budget voor vervoer op maat zal gaan naar een semi-flex lijn naar Velzeke en verder naar Zwalm.

De volgende bestuurlijke vervoerregioraad is gepland op 29 mei.

De heer Rudy Muls vraagt zich af of men reizigersstromen wil verbeteren en vraagt of er daar op ingezet wordt.

De heer Stefaan Wanzeele vindt dat Zottegem op vlak van aanvullend net achteruit gesteld wordt, hij wil de schepen hiervoor waarschuwen, er moet zeker gepleit worden voor Zottegem in de vervoerregioraad.

#### **Punt 10: Extra: Mobiliteitsplan**

De schepen meldt dat de offerte gegund is aan studiebureau Arcadis. Er is een startoverleg geweest waarop onder andere het participatietraject werd vastgelegd met timings. Als eerste fase komt er een informatieve vergadering, in een tweede fase kan er input gegeven worden over knelpunten, vervolgens zullen er thematische werkgroepen worden opgericht. Tot slot zal er een infomarkt komen (na nieuwjaar).

Volgende verkeersraad: woensdag 24 juni 2020.