

VERGADERINGSVERSLAG

Datum: 08 september 2021
plaats : Raadszaal cc ` t Spoor
uur : 19u30u-22u30

Aanwezig

**Rosanne Mestdagh
Rita Beyaert
Inge Bossuyt
Louis Byttebier
Patrick Claerhout
Koen Opsomer
Cedric Van Den Bussche
Wout Patyn
Willy Vandemeulebroucke
Rik Vandenabeele
André Vanassche**

Voorzitter

**Commissieleden
Gemeenteraadsleden
Burgemeester**

**Alain Top
David Vandekerckhove
Tijs Naert
Kathleen Duchi
Dominique Windels
Francis Pattyn
Daisy Putman
Valerie Claeys
Karel Bauters
Hannelore Fabri**

**Schepenen
Verkeersdeskundige
Milieuambtenaar
Departementshoofd GGZ
Deskundige Leiedal**

Veront-
schuldigd

**Elke Vlaminc
Wouter Brouckaert
Thomas Guillemin**

**commissieleden
gemeenteraadsleden**

Betreft :	<ol style="list-style-type: none">Goedkeuren subsidiereglementen in het kader van klimaat adaptatie:<ul style="list-style-type: none">- Aanleggen van een groendak- Ontharden en vergroenen van private voortuinenGoedkeuren Regionale onthardingsstrategieEvaluatie verkeersfilter BistierlandBestek Generaal Deprezstraat-StasegemsesteenwegVaria
Gebruikte afkortingen	
SECAP	Sustainable Energy and Climat Action Plan - Klimaatplan
BMC	Burgemeestersconvenant
GR	GemeenteRaad

Opmerkingen vorig verslag
Geen opmerkingen

1. Goedkeuren subsidieregelingen in het kader van klimaat adaptatie

1.1 Toelichting :

De duurzaamheidsambtenaar presenteert aan de hand van een powerpointpresentatie de reglementen.

1.2 Bespreking :

A; aanleg van een groendak

- Hoe ga je dit controleren? *De burger moeten foto's nemen en doorsturen. Bij twijfel is er een controle door de technisch medewerker.*
- Hoe weet je als je een groendak kan installeren op je dak? *De aannemer die een offerte maakt heeft deze technische kennis. Het gewicht van een groendak is ook beperkt. Het is zelden een probleem.*
- Vanaf wanneer zijn de aanvragen geldig en is dit met terugwerkende kracht? *Vanaf 1/10/2021 en met terugwerkende kracht.*
- Wat is de dikte van een groendak? *Dat varieert van soort tot soort (tussen de 6 en 25 cm).*

B. ontharden en vergroenen van private voortuinen

- Geldt dit enkel bij voortuinen, zou wel interessant zijn als dit voor de gehele tuin kan? *Ja, enkel voor voortuinen en niet voor terrassen achteraan bvb.*
- Zijn de mogelijke materialen beschreven? *Neen, maar er is wel een vergroening aan gekoppeld zodat we niet verzeilen in zinloze discussies over al dan niet waterdoorlatende materialen.*
- Goede opvolging in vergunningen en verkavelingen om illegale verhardingen op te sporen. Straks subsidieer je nog het herstel van een illegale verharding.
- Hoeveel moet je opbreken, en is het een vast bedrag? *Je moet minimaal 5 m² verharde voortuin weghalen. De subsidie is per m² met een maximaal bedrag van 500 euro en minstens 100 m².*
- kan je geen folder in de bus steken in straten die hiervoor interessant zijn. Vb straten met veel rijwoningen met verharde voortuinen? *Dat is een goed idee. Dat nemen we mee.*

2. Goedkeuren regionale onthardingsstrategie

2.1 Toelichting :

Hannelore Fabri van Leiedal licht dit toe aan de hand van een powerpointpresentatie.

2.2 Bespreking :

- Fietspaden zijn niet opgenomen, nochtans zijn dit ook grote verharde stroken in de wegbermen.
- De onthardingsstrategie heeft zijn pluspunten, een visie hierrond is goed maar dient ook niet te ver te gaan of te overdrijven.
- Moeten grachten en beken niet worden uitgebaggerd om meer buffervolume te krijgen?
- Het openleggen van de beek onder de parking in Hulste is geen goed idee. Dit is nodig als uitwijkscenario voor evenementen in het dorp. Het is ook de toegang naar de garages verder op. Ik kan deze onthardingsstrategie enkel goedkeuren als dat onderdeel eruit gaat en de parking behouden blijft. *De parking in Hulste is ontwerpend onderzoek en geen goedgekeurd plan. Het is een theoretisch onderzoek.*
- Ik sta hier wel achter, misschien moeten we wel overdrijven. Je moet wel opletten dat buitengebied en centrumgebied twee verschillende omgevingen zijn die verschillende strategieën noodzaken.
- Hoe kunnen we nieuwe verkavelingen vermijden/tegenhouden? Reconversie en het realiseren van de modal shift zijn nog grote uitdagingen. Er is nog veel werk in het ontharden van wegenis. *Dit is niet gemakkelijk omdat er steeds een zware financiële*

component is voor de stad, namelijk de planschade. Doordat het grootstedelijk gebied Kortrijk werd uitgebreid zijn deze gronden omgevormd tot bouwgrond. Er wordt uitgekeken naar de regelgeving voor het realiseren van de bouwshift van Vlaanderen.

- Kan je de parkeernormen gebruiken om kavels te verkleinen of om sturend op te treden zoals in de Vaartstraat? We durven als stad af te wijken van de parkeernormen als er wordt ingezet op deelmobiliteit (wagens en fietsen). Dit zijn onderhandelingen met de verkavelaar die soms tot positief resultaat leiden.

- Deze maatregelen moeten ingerekend worden in de kostprijs van de verkavelaar waardoor de prijzen stijgen van de woningen.

- Kunnen er in het buitengebied geen straten worden onthard. Ik denk aan de Blauwhuisstraat, Lindestuk...

- Er worden meer voortuinen verhard dan onthard. Hoe kan dit worden tegengegaan? Wordt straks toegelicht (subsidies). Het verharden van voortuinen wordt kritisch bekeken, er worden daar zelden nog vergunningen voor verstrekt. Het wordt ook zaak om in recente verkavelingen de illegale verhardingen tegen te gaan.

3. Evaluatie verkeersfilter Bistierland

3.1 Toelichting :

De mobiliteitsambtenaar van Stad Harelbeke presenteert een powerpoint met de evaluatie van de verkeersfilter.

3.2 Bespreking :

- is er overleg geweest met de hulpdiensten? Ja, in het overleg is bepaald om dezelfde wegeneembare paaltjes te plaatsen zoals in de andere gemeenten van Fluvia. Daar hebben ze ook een sleutel van.

- Is er maar één ingang in Bistierland meer? Neen, er is in het voorstel nog een ingang aan de Arendsstraat en de Deerlijksestraat.

-Uitrit via de Speltstraat naar de Heerbaan kan een conflict geven met de fietsers op de Heerbaan. Dat klopt, er dient aandacht besteed aan de materialisering om de aandacht van de bestuurder te trekken op de mogelijke passerende fietsers.

- Gaat dit geen moeilijke oprij- beweging zijn vanuit de Speltstraat met de files op de Heerbaan. Er komt een voorsorteerstrook op de Heerbaan in Deerlijk om de rechtsaf-beweging naar de N36 te faciliteren zodat er minder file opbouw zal zijn op de Heerbaan. Er is ook de vraag vanuit de school om de Arendsstraat om te vormen tot een zone 30. Dat nemen we op in het mobiliteitsplan.

- De Arendsstraat is door de bomen en het afluigende voetpad reeds wat ingesnoerd waardoor het snelheidsverlagend werkt. De zwakke bocht is de gevaarlijke plaats voor grote snelheden. De zone 30 is een goed idee eventueel nog uitgebreid met een snelheidsremmende maatregel voor de bocht. Of een afluigende fietspad.

- De bewoners in Bistierland waren toch op de hoogte van de huidige situatie. Nu moet de gehele wijk aangepast worden.

- interventie van Inge Bossuyt :

Beste collega's gemeenteraadsleden,

Weer eens zitten we hier onze tijd te verdoen en ons broek te verslijten, en is de titel van het te behandelen punt foutief. De titel 'Evaluatie verkeersfilter Bistierland' zou beter zijn 'BESLISSING over de verkeersfilter Bistierland', want JA, beste collega's, de beslissing is reeds genomen in het schepencollege dat de knip er terugkomt, ZONDER inspraak van gemeenteraadsleden. Zo werd ons maandagavond volmondig meegedeeld op de fractie.

Niet verwonderlijk natuurlijk, ik heb vorig jaar al voorspeld dat de knip er zou komen en dat die er zou blijven, gelijk welke cijfers er bekomen werden uit de enquête of uit de tellingen.

Bedankt schepen Naert voor het NIET doorsturen van het evaluatiedocument, gelukkig is er nog een algemeen directeur die wel de regels kent van openbaarheid van bestuur.

Wel een oprechte dank u wel aan Daisy, voor het opmaken van dit lijvig document vol nuttige informatie.

Als betrokken bewoner van de Herpelsstraat wil ik mijn persoonlijk aanvoelen met de vele medebewoners hier laten blijken.

De bewoners van de straat Bistierland echter klagen reeds van in het begin over het doorgaand verkeer en snelheid. Je zou denken dat je weet waar je gaat wonen als je een huis koopt !

Ik wil hier dan ook even mijn kijk geven op de cijfers uit de bundel

- Snelheid

Bistierland 45 km/u (gemeten in 2019 voor de knip en voor corona en tijdens het piek uur van 17 tot 18u)

Herpelsstraat 43 en 46 km /u, (gemeten in april 2021 tijdens de knip, tijdens corona en ook nog eens tijdens de paasvakantie op een zaterdagvoormiddag !)

Vergelijken we nu geen appels met peren ????

De toegelaten snelheid in deze woonstraten is 50 km/u. Er wordt dus niet te snel gereden volgens de regels. Als dit gevoelsmatig of volgens de verkeersveiligheid te hoog is, dan moeten er maatregelen genomen worden om die snelheid te minderen en dit kan in eerste instantie enkel door een zone 30 in te voeren en te controleren. Waar ik volledig achtersta. Snelheid minderen doe je niet door een knip in te voeren. Dat blijkt héél duidelijk uit de commentaren van de bewoners op Bistierland.

Door het verder volbouwen van de wijk en door het invoeren van het éénrichtingsverkeer, die oorspronkelijk gepland was bij de aanleg van Bistierland, heb je al een grote kans dat de snelheid vanzelf zal dalen.

- Aantallen

Dat er meer verkeer is op Bistierland dan in de Herpelsstraat is logisch, er staan immers meer dan dubbel zoveel woningen en je hebt er nog dagelijks werfverkeer. Op Bistierland wonen voornamelijk jonge gezinnen en tweeverdieners, terwijl de Herpelsstraat al voor zeker ¼ uit gepensioneerden bestaat, die niet meer het dagelijkse woon-werkverkeer hebben. Toch blijkt het duidelijk uit de cijfers, weliswaar tijdens de vakantie en tijdens corona, dat de Herpelsstraat zwaar belast is. Maar zoals ik al herhaaldelijk heb gezegd is de Herpelsstraat van oudsher een doorgangsstraat, dit zeker sedert de komst van het Supra Bazar, de Carrefour en de industriezone De Geit. Dit hebben we nooit aangeklaagd, we wonen er graag en nemen dit er dan ook maar bij. Maar genoeg is genoeg !

Uit de tellingen van de verkeersstromen zien we duidelijk dat de bewoners van Bistierland door de Herpelsstraat rijden. De bewoners geven dit ook toe. Jammer dat we ook geen cijfers hebben van het verkeer in de Herpelsstraat uit 2019, dan pas zou je appels met appels vergelijken en de juiste toename van het verkeer in de Herpelsstraat zien.

- De knip en de enquête

De conclusie is dat er geen doorgaand verkeer meer mogelijk was (nogal logisch) maar dat het verkeer zich verplaatst naar andere straten, zoals de Spinnetstraat en de Paukenstraat. De Herpelsstraat wordt hier wijselijk vergeten. Toch moet men vaststellen dat er nog altijd sluipverkeer is. Ook is de conclusie dat verkeersveiligheid en kindvriendelijkheid belangrijke thema's zijn op Bistierland. Beste collega's is er één mens te vinden in Harelbeke, in Vlaanderen of in België die dit geen belangrijk thema's vindt ?

52% van de bewoners op Bistierland is voor de knip, 48 % is tegen de knip en 79% van de bewoners van de Herpelsstraat is tegen de knip op Bistierland

Hier eens de cijfers per straat die tegen de knip zijn

Bijeneterstraat 37% tegen, Bistierland toch nog 16 % tegen, Contrabasstraat 89 % tegen, Harpstraat 67 % tegen, Klaroenstraat 48 % tegen, Luitstraat 62 % tegen, Paukenstraat 72 % tegen, Spinetstraat 69 % tegen, Tamboerijnstraat 75 % tegen, en in de Triangelstraat zijn ze er allemaal voor

Toch neemt het college hier de beslissing dat de knip op Bistierland terug keert !

Er was in de vorige legislatuur ook een heikele kwestie van éénrichtingsverkeer die voorgesteld werd in Harelbeke. Omdat ook daar het verkeer zijn weg zou zoeken naar een andere straat werd daar eveneens een bevraging gedaan. Het

schepencollege besliste toen op voorhand dat 50/50 niet voldoende was om dit in te voeren, maar dat er een duidelijke meerderheid moest zijn in beide straten. Zo gezegd, zo gedaan. Blijkbaar verschillen de normen van legislatuur tot legislatuur.

Er wordt dus met 2 maten en 2 gewichten gewerkt in Harelbeke.

In de evaluatie zitten alle commentaren per straat uitgesplitst.

Er zijn 31 positieve commentaren op de knip van bewoners op Bistierland, mensen die toegeven dat ze via de Herpelsstraat rijden, mensen die inzitten met de hulpdiensten en mensen die de knip op een andere plaats willen.

Er zijn meer dan 60 negatieve commentaren op de knip van bewoners op Bistierland. Ik raad de burgemeester en de collegeleden (natuurlijk kunnen de gemeenteraadsleden het document ook inkijken) eens aan om al de commentaren van de bewoners van Bistierland te lezen. Dan zal je misschien tot een beter inzicht komen dat de mensen op Bistierland maatregelen willen, maar GEEN KNIP.

De bewoners daar beseffen zelf en schrijven het dan ook dat je het probleem verschuift naar andere straten binnen Bistierland en vooral naar de Herpelsstraat.

Ze zijn bezorgd om het valse gevoel van veiligheid voor hun kinderen (wat maandagavond nog werd weggelachen), over de bereikbaarheid van de hulpdiensten, over het sneller rijden in de veel te smalle zijwegen. Men wil geen wijk Bistierland in 2 delen, maar ze willen één wijk zijn. De knip is te drastisch, het is het verleggen van het probleem, de bewoners zijn zelf het slachtoffer en zoals uit de cijfers blijkt moest 80% van de bewoners omrijden. Volgens de bewoners verbetert de knip enkel de verkeersveiligheid op de hoofdas van de wijk. Ik zuig dit niet uit mijn duim, het staat allemaal in deze bundel.

Wat de Herpelsstraat betreft, willen de bewoners ook maatregelen voor veiliger en trager verkeer. Een wegversmalling, een drempel of een fietsstraat het maakt niet uit. De eerste prioriteit voor de Herpelsstraat is het weren van het sluipverkeer uit Bistierland, samen met de aanpak van het kruispunt Paukenstraat / Herpelsstraat. Eigenlijk iets wat al moest uitgevoerd zijn bij de aanleg van Bistierland. Net zoals het kruispunt Arendsstraat / Bistierland.

Op dit kruispunt is de zichtbaarheid zo goed als nihil, gelijk in welke richting je rijdt. Daar een deftige verkeersdrempel (geen kussen) zou wellicht de veiligheid ten goede komen. Ik ben blij dat dit alvast in jullie beslissing staat. Hopelijk wordt hier snel werk van gemaakt. Dit zal én de kinderen én de snelheid ten goede komen.

Over de wegversmalling ter hoogte van nr 40 of in die buurt heb ik meer mijn bedenking. Dit zal zeker het parkeren niet ten goede komen. Nu staat de straat al goed vol en vormen de geparkeerde wagens een hindernis op zich. Als je wil kan ik een filmpje tonen hoe de zichtbaarheid en de parkeerdruk is. Misschien kan eerst geprobeerd worden met een zone 30 of een fietsstraat.

Dat er door het invoeren van éénrichtingsverkeer op Bistierland geen of weinig sluipverkeer meer zal zijn in de Herpelsstraat vanuit Bistierland, zoals maandag werd beweerd, is volledig van de pot gerukt. Alle bewoners na de knip, dat is dus meer dan de helft, moeten de Herpelsstraat gebruiken om boodschappen te doen in de Carrefour of in Supra, een andere weg hebben ze niet. De Heerbaan zullen ze niet gebruiken, want ze maken omweg en hebben 2 verkeerslichten.

Er zijn hier een reeks maatregelen voorgesteld waar ik mij in kan vinden en waar de bewoners op Bistierland hopelijk gelukkig van zullen worden (zone 30 of fietszone, éénrichtingsverkeer). Maar het is duidelijk dat met het terug invoeren van de knip, gekozen wordt voor het welbehagen van enkele bewoners op Bistierland en dat de inwoners van de Herpelsstraat achterblijven met het extra sluipverkeer van Bistierland. Zoals reeds gezegd in mijn betoog wordt er met 2 maten en 2 gewichten gemeten en is niet iedere inwoner van Harelbeke even veel waard.

Als slot had ik graag nog de vraag gesteld of deze beslissing werd besproken met het schepencollege van Deerlijk en wat hun reactie hier is.

- Er zijn vroeger ook al zaken verkeerd gegaan. De uitrit werd plots veranderd van locatie? *Dat is ons onbekend. De werken zijn normaal uitgevoerd volgens de vergunning.*
- Niet alle bewoners hebben een degelijk antwoord gekregen.
- Er wordt geen rekening gehouden met de opmerkingen van de opmerkingen van de bewoners van de Herpelsstraat, waarom zijn er geen tellingen gebeurd in de Paukenstraat? *De opmerkingen zijn opgenomen in de evaluatie, er zijn tellingen op verschillende momenten en op verschillende plaatsen geweest. Deerlijk is gecontacteerd en kan zich vinden in het voorliggende plan.*
- In de vorige legislatuur werd ook al een aantal keer geopperd om een knip te plaatsen in de Herpelsstraat, dit werd toen niet weerhouden, ook omwille van de vele werken die nog dienden te gebeuren.
- Zone 30 vind ik een goed idee, de knip niet.
- Circulatie in de wijk is een goed idee
- De opmerking van daarnet over de Arendsstraat is terecht en moet zeker meegenomen worden.
- De vraag die voorligt is hoe je er voor zorgt dat het verkeer dat er niet moet zijn in de wijk er ook daadwerkelijk niet kan komen. Dat is geen eenvoudige opgave.
- Dit kan toch ook met een wegversmalling verbeterd worden.
- Dat zal niet vermijden dat er nog steeds sluipverkeer is.
- Aanpassing uitvoeren aan de Heerbaan om de mensen daar te ontmoedigen om de wijk in te rijden. *Het is een en – en verhaal; vaak leiden deze maatregelen ook tot klachten over geluidshinder, onaangepast verkeersgedrag...*
- Een knip is het verleggen van verkeer naar andere straten, dat is ook wat er in de opmerkingen van de evaluatie staat.
- Vergunningen voor verkavelingen dienen beter bekeken te worden.
- De Herpelsstraat was vroeger ook al een sluipstraat vóór Bistierland. Het sluipverkeer was met Bistierland verdeeld over beide straten.

4. Bestek Generaal Deprezstraat – Stasegemsesteenweg

4.1 Toelichting :

Aan de hand van een presentatie wordt het bestek en de plannen toegelicht door Karel Bauters, departementshoofd grondgebiedszaken.

4.2 Bespreking :

- Is er rekening gehouden met de plannen van Infrabel om de overweg verderop af te sluiten? *Het verkeer dat over deze overweg aan de Steenbrugstraat gaat is beperkt en gaat deels richting Beneluxlaan. De impact van dit ontwerp is beperkt. Er is nog geen rekening gehouden met de plannen op lange termijn van Infrabel om de overweg in de Generaal Deprezstraat aan te pakken.*
- Veldrijk is een drukke weg, het verkeer zal zich opstapelen aan het voorrangskruispunt.
- kan de oversteek vanuit Stasegem dorp op Veldrijk wat breder uitgewerkt worden voor de fietsers. Kan er ook een waarschuwbord komen aan de oversteek met het fietspad. *Dit is al wat verder uitgewerkt door het ontwerp bureau zodat de fietsers meer ruimte krijgen.*
- er is veel discussie over de bestaande boombakken op de Stasegemsesteenweg. De mensen vinden dat het hun zicht wegneemt. *Dit zal nu deels opgelost zijn door de nieuwe inrichting.*

- Verlies je de subsidies van het fietsfonds niet? We doen nu een beroep op de subsidies van het Kopenhagenplan die minder zijn maar een veel eenvoudiger procedure. De volledige vernieuwing zal nog wel een tijd duren. Wanneer we over 10 jaar een beroep doen op het fietsfonds zal dit mogelijks terug in aanmerking komen.

5. Varia

- Wanneer komt de Kervijnstraat op de gemeenteraad. *Normaal gemeenteraad oktober.*