



**Vlaanderen**  
is veilig onderweg



## **Verslag wandelingen 6 en 7 mei 2024 en info- en dialoogsessie 15 mei 2024**

Herinrichting Wettersesteenweg, Monseigneur Meulemanstraat, Polbroek (N462)

Aanvullend op de info- en dialoogsessie van 15 mei 2024, organiseerden Agentschap Wegen en Verkeer, Farys, Aquafin en gemeente Sint-Lievens-Houtem samen met studiebureau Goegebeur eerder deze maand (6 en 7 mei) twee wandelingen langs de Wettersesteenweg, Mgr. Meulemanstraat en Polbroek. Tijdens de wandelingen werden er knelpunten, ideeën, suggesties en bezorgdheden verzameld die mee worden bekeken in de studieopdracht over de herinrichting van de N462.

Tijdens de **infosessie** op 15 mei van 19u tot 20u werden een **75-tal omwonenden en ondernemers** langs de N462 geïnformeerd over de projectdoelstellingen en aanpak van de studieopdracht. Ook werd het **ontwerp** getoond voor een stukje van het **traject Mgr. Meulemanstraat tussen het kruispunt met Bruisbeke en de Kousmakerbeek**. Dit stuk traject bevat het smalste stuk van de weg, waar weinig andere mogelijkheden zijn dan alleen de minimale elementen te voorzien. Dit stuk traject wordt mee uitgevoerd samen met het project Bruisbeke. Tijdens de infosessie kregen omwonenden en ondernemers de kans om **vragen te stellen en hun reacties, bezorgdheden en suggesties te delen**. We bestuderen deze feedback bij het verder uitwerken van het plan.

Na de infosessie volgde de **dialoogsessie**, waar een **40-tal omwonenden en ondernemers** met elkaar en het projectteam in gesprek gingen over de **knelpunten en mogelijke ontwerpen voor de weg**. Door middel van een keuze- en puzzelopdracht namen de deelnemers in kleine groepjes keuzes aan de hand van focuspunten die ze belangrijk vinden voor de toekomstige weg.

**Alle verzamelde ideeën en bezorgdheden uit de wandelingen en het info- en dialoogmoment worden naast de resultaten van de lopende onderzoeken gelegd. Het projectteam verwerkt de inzichten en vertaalt ze naar ambities voor het ontwerp voor de nieuwe weg. Daarna maakt het studiebureau in nauw overleg met het ontwerpteam een eerste schetsontwerp van de nieuwe weginrichting.**



# Inhoud verslag

*Dit verslag vat in het eerste deel de verzamelde reacties samen van de infosessie. Het tweede deel focust zich op de inzichten uit de resultaten van de dialoogsessie. Het derde deel bevat de gedetailleerde resultaten van de dialoogsessie.*

<b>Deel 1: Samenvatting wandelingen</b>	<b>5</b>
<b>Deel 2: Samenvatting infosessie over ontwerp van de Mrg. Meulemanstraat</b>	<b>9</b>
2.1 Aanpak	9
2.2 Veelgestelde vragen en antwoorden	10
<b>Deel 3: Samenvatting dialoogsessie over studieopdracht herinrichting N462</b>	<b>14</b>
3.1 Aanpak	14
3.2 Conclusies	16
3.3 Suggesties om verder te onderzoeken	16
3.4 Vragen om verder uit te klaren	17
3.5 Conclusies per punt	18
Punt 1: Wettersesteenweg 133 - 142	18
Punt 2: Wettersesteenweg 95	20
Punt 3: Wettersesteenweg 79 - 64	22
Punt 4: Wettersesteenweg 17A - 16	24
Punt 5: Mgr. Meulemansstraat 1 - 8	26
Punt 6: Polbroek 18 - 23	28
<b>Deel 4: Bijlages van de resultaten</b>	<b>30</b>
4.1 Overzicht punten en opdrachten per tafel/groep	30
4.2 Overzicht gekozen focuspunten per punt	31
4.3 Overzicht resultaten per punt	32
Resultaten punt 1	32
Resultaten punt 2	34
Resultaten punt 3	35
Resultaten punt 4	37
Resultaten punt 5	39
Resultaten punt 6	41

## Deel 1: Samenvatting wandelingen

*Op 6 en 7 mei organiseerden Agentschap Wegen en Verkeer, de gemeente Sint-Lievens-Houtem en het studiebureau Goegebeur wandelingen langs de N462 met bewoners en handelaars. Het was een eerste kennismaking en zinvolle uitwisseling. In dit deel vatten we kort de veelvoorkomende knelpunten en suggesties kort samen. Er werden nog veel meer lokale knelpunten genoteerd dan hieronder staan opgesomd. Alle verzamelde input wordt verder bekeken.*

### “Het is vandaag onveilig om te fietsen en te wandelen langs de N462.”

Er zijn veel fietsers (vooral scholieren) die deze route nemen, maar een stuk minder voetgangers. In beide wandelingen werd het ontbreken van goede fietspaden veelvuldig aangehaald als aandachtspunt. In dichtbebouwde zones zijn ook goede voetpaden belangrijk, zodat men veilig uit de voordeur kan stappen en zich kan verplaatsen, gescheiden van het verkeer. De voornaamste bemerkingen hierbij zijn:

- hindernissen, oneffenheden en onduidelijke situaties.
- het fietspad stopt abrupt zonder bescherming/rugdekking (te Bavegem en Polbroek).

Er werd ook gesuggereerd om te zoeken naar een alternatieve achtergelegen fietsroute, zoals naast de N462 via de voormalige tramroute.

Daarnaast wenst men ook meer oversteekplaatsen.



## De nood aan parkeermogelijkheden kwam vaak aan bod.

Hierbij werden de te smalle parkeerplaatsen en niet aangeduide parkeerplaatsen langs het traject veelvuldig genoemd. De parkeercapaciteit werd dan ook als knelpunt aangehaald.

Er werden ook heel wat suggesties gedaan om deze op te lossen, zoals kortparkeren ter hoogte van handelaars en clusterparkings.

## “Er is trillings- en geluidshinder langs de N462 door het vrachtverkeer.”

De combinatie van het betonnen wegdek en het vrachtverkeer zorgt voor geluidsoverlast. Men vraagt zich af of dit gaat om doorgaand of bestemmingsverkeer voor bv. Rendac Cominbel, Allgro en Inex. Er wordt gevraagd om de wegverharding in asfalt te voorzien. Dit geeft niet enkel hinder voor omwonenden maar zorgt ook voor onveilige situaties voor fietsers en voetgangers.

## Snelheid is een vaak terugkerend thema tijdens de wandelingen.

Men stelt volgende vragen naar aanpassingen van de **snelheidsregimes**:

- bebouwde kom maken van Bavegem, een zone 30 km/u wordt gemengd onthaald.
- 50 km/u doortrekken tussen Bavegem en Sint-Lievens-Houtem met uitzondering van de zone zonder huizen. Daar kan 70 km/u blijven.
- 30 km/u uitbreiden over het gehele smalle gedeelte van de Mgr. Meulemanstraat.

Een duidelijke overgang tussen de snelheidsregimes is van belang. Er moeten poorteffecten gecreëerd worden zoals aan Paardenmarkt - Marktplein.

Er wordt ook gevraagd naar verkeersremmende maatregelen op verschillende plaatsen langsheen het traject.

## Tijdens de wandelingen werd beaamd dat ingrepen rond waterhuishouding noodzakelijk zijn.

Er zijn in Bavegem bijvoorbeeld vaak waterlekken door verouderde rioleringen. Er is water op de rijbaan bij hevige regenval. In het centrum van Sint-Lievens-Houtem is de borduur vaak te hoog of de greppels te diep. Dit werd nu opgelost door in de greppels asfalt te gieten of planken en banden te leggen om het uitrijden te vergemakkelijken.

Men vraagt om het project in Bavegem uit te breiden voor de riolering tot Lege Hellesemweg (400 m). Men vraagt of de riolering in 's Hondshuffel wordt aangepakt (dit is nu niet voorzien in het project).

## Specifieke knelpunten te Bavegem

Hieronder worden de aangehaalde knelpunten in Bavegem kort omschreven.

- Er is een slechte zichtbaarheid aan het **kruispunt met de Veldstraat**. Men gaf twee opties in de verschillende groepen. Het afsluiten van de Veldstraat voor gemotoriseerd verkeer. Of enkelrichting voorzien in de achterliggende wijk met inrit Veldstraat en uitrit Leenstraat.
- Ook het **Kruispunt Hoogbavegemstraat - Kerkkouterstraat** wordt genoemd als belangrijk knelpunt. Het is er onduidelijk, onoverzichtelijk, met slechte zichtbaarheid vooral vanuit Hoogbavegemstraat. De bochtstralen zijn volgens de deelnemers te klein voor vrachtwagens en bussen. Voor één groep is de middengeleider overbodig. Een andere groep vindt de afslagstrook zeker nodig.
- Er werd ook gesproken over **openbaar vervoer**. Het **Hoppinpunt** op de nieuwe locatie is oké volgens de deelnemers. Maar men vraagt zich af of een Hoppinpunt noodzakelijk is als de frequentie van de bus beperkt is.



## Specifieke knelpunten te centrum Sint-Lievens-Houtem

Hieronder worden de aangehaalde knelpunten in het centrum Sint-Lievens-Houtem kort omschreven.

- Er worden **verkeerslichten gevraagd aan de stelplaats De Lijn**. Zo kunnen bussen makkelijker oprijden op de N462.
- Het **kruispunt Bruisbeke** wordt als gevaarlijk bestempeld voor voetgangers door ontbrekende zebra- en voetpaden. De hoek is volgens de deelnemers te scherp voor vrachtverkeer en gelede bussen. De zichtbaarheid is er onvoldoende.



- Ook het **kruispunt Hauwerzele** aan de slagerij en bakkerij werd uitgebreid besproken. Dit is een zeer gevaarlijke bocht. Ter hoogte van de slagerij en bakkerij zijn dan ook beveiligingen aangebracht. Er zijn geen of zeer smalle voetpaden. Men vraagt zebrapaden in de zijstraten en/of een oversteek voor fietsers.
- Aan het **kruispunt Hoeksken** werd gemeld dat het zebrapad op een gevaarlijke locatie is gelegen achter de bocht. De bewoners raakten het niet eens over een andere, meer veilige plaats voor de oversteek.
- In de **Mgr. Meulemanstraat** is er weinig zichtbaarheid en kan men maar moeilijk de garage in- en uit rijden. Ter hoogte van de bushalte van de Mgr. Meulemansstraat wordt gevraagd om de oversteekplaats tussen de haltes beter te positioneren.
- In de **bochten in Polbroek** heeft men recentelijk extra witte belijning aangebracht die de bochten veel veiliger heeft gemaakt dan de situatie voordien (waarbij vaak accidenten gebeurden). Sommige bewoners parkeren zich op de smalle afgelijnde stroken langs de weg. Zij vragen om de start en het einde van deze strook duidelijker te maken, door bijvoorbeeld een bloembak of groenvak. Bewoners geven aan dat er in de herinrichting rekening gehouden moet worden met de verrassende aard en scherpste van de bocht.
- In Polbroek uiten bewoners de nood aan verhoogde voet- en fietspaden, zodat de wagens de bochten niet kunnen afsnijden. Verder wordt voorgesteld om het voetpad (ev. langs één kant van de weg) vanuit het Marktplaatsplein door te trekken tot aan de Padel en Okay.

# Deel 2: Samenvatting infosessie over ontwerp van de Mrg. Meulemanstraat

## 2.1 Aanpak

Tijdens de infosessie op 15 mei werden **omwonenden en ondernemers** langs de N462 **geïnformeerd** over de projectdoelstellingen en aanpak van de studieopdracht. Daarnaast werd het **ontwerp** getoond voor een stukje van het **traject Mgr. Meulemanstraat tussen het kruispunt met Bruisbeke en de Kousmakerbeek**. Dit stuk bevat het smalste deel van de weg, waar weinig andere mogelijkheden zijn dan alleen de minimale elementen te voorzien. Tijdens de infosessie kregen omwonenden en ondernemers de kans om **vragen te stellen en hun reacties, bezorgdheden en suggesties te delen**. **We bestuderen deze feedback bij het verder uitwerken van het plan.**

Voor de rest van het traject tussen Bavegem dorp en Polbroek zijn er nog geen plannen, omdat de onderzoeken nog lopen.

Het stuk traject van de Mgr. Meulemanstraat tussen het kruispunt met Bruisbeke en de Kousmakerbeek wordt mee uitgevoerd samen met het rioleringsproject Bruisbeke (Aquafin).





## 2.2 Veelgestelde vragen en antwoorden

- *Er wordt op de Mgr. Meulemanstraat snel gereden. Hoe wordt er bij de herinrichting ingezet op het **vermindern van de snelheid van gemotoriseerd verkeer**?*

Antwoord: Door de smalheid van de weg, zijn er tussen Bruisbeke en de Kousmakerbeek weinig snelheidsremmende maatregelen mogelijk. Aansluitend op dit stuk volgt een verdere herinrichting van N462, waar momenteel het projectteam onderzoekt welke snelheidsremmende inrichting en maatregelen haalbaar zijn.

- *Op sommige plaatsen in de Mgr. Meulemanstraat is het erg smal door bebouwing of geparkeerde wagens dicht bij de rijbaan. Deze versmalling zorgt ervoor dat chauffeurs afremmen. Bewoners uiten de vrees dat de extra fietspaden aan beide zijden van de weg chauffeurs zal aanmoedigen om sneller te rijden dan toegelaten. **Waarom wordt de versmalling weggewerkt? Is het een optie om de versmalling te behouden als fietsers en voetgangers zich samen op een strook verplaatsen of door fietssuggestiestroken te voorzien?***

Antwoord: Er werden verschillende scenario's met verschillende partners en instanties besproken. Hieronder lichten we enkele afgewogen scenario's met versmalde wegprofielen toe:

- Scenario: De rijbaan versmalt naar één rijstrook ter hoogte van huisnummers 38, 40 en 42, waardoor **gemotoriseerd verkeer alternerend passeert. Fietsers en voetgangers kunnen wel apart langs beide zijden passeren.**
  - Dit scenario bood erg weinig voordelen ten opzichte van alle nadelen inzake veiligheid, doorstroming en leefbaarheid.
- Scenario: Naast de rijbaan verplaatsen **voetgangers en fietsers zich samen op een gedeelde strook** langs de rijbaan.
  - Dit scenario is niet gewenst wegens de grote kans op conflicten door het grote aantal inritten, toegangen en kruispunten, en tussen voetgangers en fietsers onderling. Het STOP-principe vraagt dat er eerst aandacht gaat naar stappers (voetgangers) en trappers (fietsers). Zeker op een traject van bovenlokale verbindende fietsroutes is het belangrijk fietsers voldoende veiligheid en ruimte te geven. Dit lukt niet bij een gedeeld gebruik van één (smalle) zone.
- Scenario: **Fietsers en automobilisten rijden samen op de rijbaan** in een zone 50 km/u.
  - Dit scenario is uitzonderlijk mogelijk indien maar maximaal de helft van het gemotoriseerd verkeer hier zou passeren (tellingen 2020). Daarnaast geldt een zone 30 km/u enkel over een beperkte afstand.
- Scenario: Fietsers fietsen op **fietssuggestiestroken op de rijbaan.**

→ Fietssuggestiestroken ondersteunen slechts gemengd verkeer. Ze hebben geen enkele juridische verankering in de wegcode en maken deel uit van de rijbaan. Op fietssuggestiestroken mag geparkeerd worden (tenzij er een parkeerverbod ingevoerd wordt), wat dan het behoud van de huidige weginrichting zou betekenen, aangevuld met okergele stroken voor fietsers. De kans op verkeersongevallen is groter bij fietssuggestiestroken dan bij gemengd verkeer. De automobilist zal proberen om de fietser voorbij te steken. Ze vervangen in geen geval een fietspad. Rekening houdend met de verkeersintensiteiten en de gekozen snelheid van 50 km/u zijn fietssuggestiestroken bijgevolg niet wenselijk.

- *Zou men hier kunnen kiezen voor een **tweerichtingsfietspad aan één zijde van de weg?***

Antwoord: Een tweerichtingsfietspad wordt enkel in heel uitzonderlijke situaties gekozen, waarbij het veiliger is dan een enkelrichtingsfietspad. Een tweerichtingsfietspad aanleggen, enkel om ruimte te besparen, is nooit een geldig argument. Twee belangrijke voorwaarden zijn:

- Ze moeten **deel uitmaken van een langer traject** van tweerichtingsfietspaden of fietssnelwegen zodat het aantal oversteekbewegingen minimaal is bij wisselingen van één- naar tweezijdig.

→ Dit is langs de Mgr. Meulemanstraat (en ook de Wettersesteenweg en Polbroek) niet het geval. De afstand van 300 m is hiervoor te beperkt.

- Ze mogen **zo weinig mogelijk gekruist worden door zijstraten en inritten**. Dit zijn potentiële conflictpunten.

→ Langs de Mgr. Meulemanstraat (en ook de Wettersesteenweg en Polbroek) zijn te veel zijstraten en inritten gelegen dat een tweerichtingsfietspad meer gevaarlijke situaties in de hand zou werken.



- **Waarom kiest men niet voor een rotonde of verkeerslichten aan het kruispunt van de N462 met Bruisbeke?**

Antwoord: In het nieuwe ontwerp zal het indraaien met een bredere bochtstraal gebeuren en worden er verhoogde boordstenen voorzien (buiten aan de oversteekplaats). Om dit te realiseren worden er al stukken grond ingenomen.

Er werd niet gekozen voor een rotonde of verkeerslichten, omdat hiervoor veel meer ruimte nodig is. Dit betekent nog meer innames van gronden en ook woningen, wat we vermijden. Daarnaast zou de doorstroming op een rotonde moeizamer verlopen vanwege het onevenwicht in verkeersstromen richting Bruisbeke en richting de N462. Ook verkeerslichten zouden voor ongewenste opstoppingen zorgen.

- **In welke mate wordt met het nieuwe ontwerp rekening gehouden met het netwerk van trage wegen en alternatieve fietsroutes in de omgeving?**

Antwoord: Er wordt rekening gehouden met het netwerk van trage wegen en alternatieve fietsroutes in de omgeving van de N462. Bijvoorbeeld de fietsverbinding waar de voormalige tramroute liep, parallel aan de N462. Natuurlijk moeten fietsers met een bestemming of herkomst langs de N462 ook tot op die fietsroute geraken op een veilige manier. Daarom worden fietspaden langs de rijbaan voorzien om een minimale veiligheid voor alle weggebruikers te garanderen.

- **Op welke manier houdt het ontwerp rekening met de oplaadmogelijkheden voor het toenemende aantal elektrische wagens van buurtbewoners en gebruikers?**

Antwoord: Tijdens de herinrichting worden de nutsleidingen vernieuwd, wat onder andere inhoudt dat Fluvius de elektriciteitsleidingen zal versterken. Indien een bewoner een laadpaal aanvraagt, zal de laadpaal worden geplaatst op publiek domein bij een publieke parkeerplaats die het dichtst bij de woonplaats van de aanvrager ligt.

- ***Omdat er een gescheiden riolering wordt aangelegd, zullen alle gebouwen langs de weg afgekoppeld worden op dit gescheiden systeem. Wie betaalt deze afkoppeling en wat moet er op privédomein veranderen?***

Antwoord: Het scheiden van het afval- en regenwater moet ook op je eigen perceel gebeuren. Alle woningen langs de N462 worden aangesloten op het nieuwe gescheiden rioleringsstelsel. Meer info en details vindt u op:

<https://www.farys.be/nl/gescheiden-afvoer-op-prive-domein>.

Een afkoppelingsdeskundige komt bij u langs (na briefwisseling) om u te helpen en te adviseren:

- Eerst wordt de bestaande afvoer in kaart gebracht.
- Daarna wordt gekeken hoe het afval- en het regenwater best kan worden gescheiden.
- Vervolgens ontvangt u een plan van de huidige en de nieuwe toestand.
- Tot slot bepaalt u wie de afkoppelingswerken uitvoert. Eigenaars kunnen dit zelf uitvoeren of beroep doen op een aannemer.

De gemeente Sint-Lievens-Houtem betaalt iedere eigenaar één aansluiting voor afval water en één aansluiting voor regenwater. Daarnaast voorziet de gemeente apart een subsidie van 500 euro voor werken op eigen terrein. De financiële tussenkomst voor de afkoppelingswerken moet aangevraagd worden bij Farys via

[farys.be/nl/formulier/aanvraag-financiele-tussenkomst-afkoppelingswerken](https://www.farys.be/nl/formulier/aanvraag-financiele-tussenkomst-afkoppelingswerken).

Contacteer de dienst openbare werken voor meer info.

- ***Is er al een plan klaar voor de herinrichting van de aansluitende delen van de weg (Wettersesteenweg richting Bavegem en vervolg Mgr. Meulemanstraat naar Polbroek)?***

Antwoord: Nee, enkel voor het stuk Mgr. Meulemanstraat tussen Bruisbeke en de Kousmakerbeek is er reeds een ontwerpplan getekend. Dit werd tijdens de infosessie op 15 mei 2024 toegelicht. Het ontwerp kan u online terugvinden bij het deeltje 'Documenten'. Gezien de smalheid van de weg, zijn hier amper andere ontwerpen mogelijk. Dit stuk kadert binnen een ander project onder leiding van Aquafin.

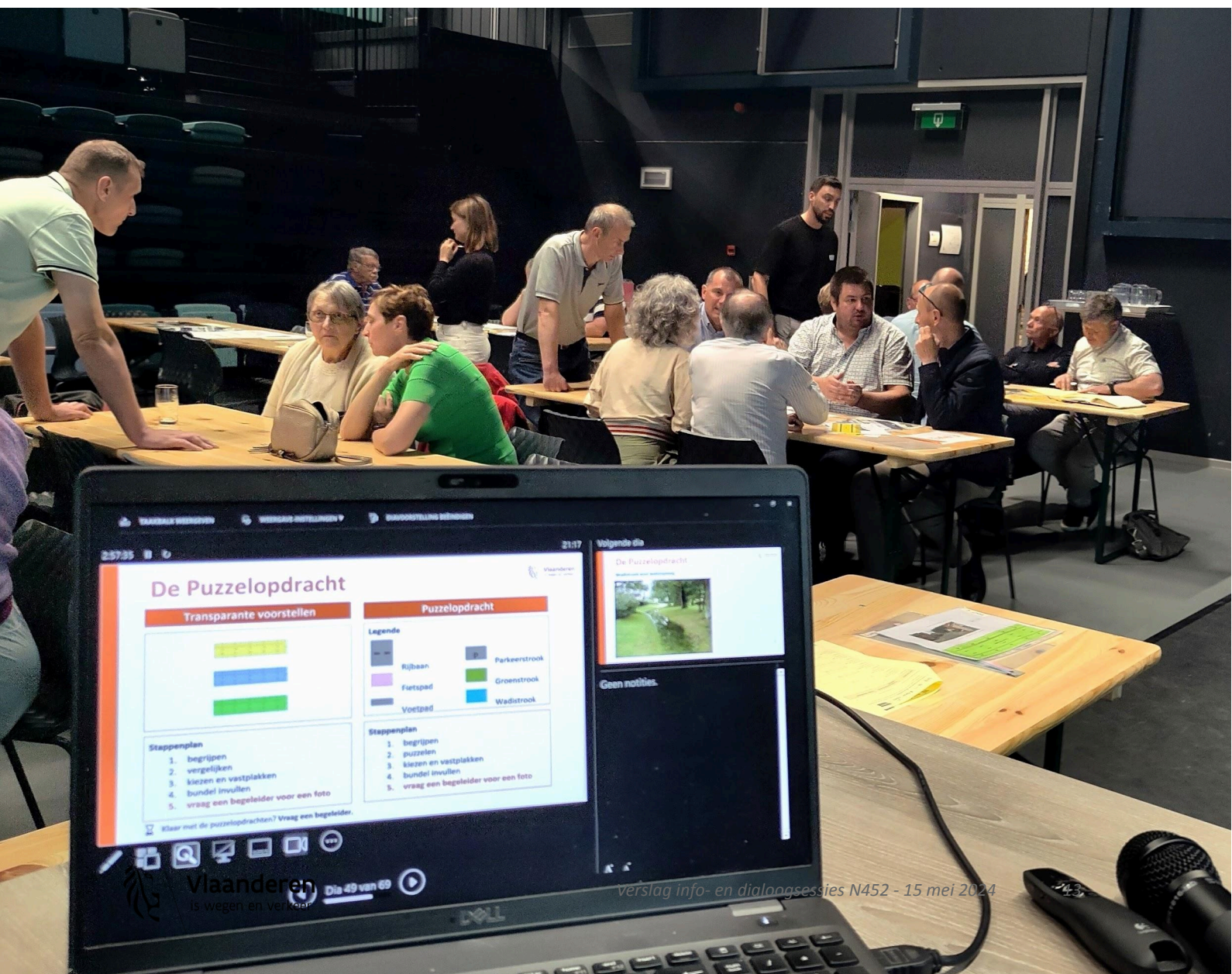
De herinrichting van de rest van de N462 valt binnen de studieopdracht die startte in het voorjaar van 2024. Het ontwerp ligt nog niet vast, omdat de onderzoeken nog lopen. Op 6 en 7 mei 2024 vond het eerste contactmoment met de omwonenden plaats via een wandeling naar Bavegem dorp en naar Polbroek. Op 15 mei organiseerden we een dialoogsessie met de buurt waarbij we ideeën, suggesties, vragen en bezorgdheden hebben verzameld om verder te bestuderen tijdens deze onderzoeksfase.

# Deel 3: Samenvatting dialoogsessie over studieopdracht herinrichting N462

## 3.1 Aanpak

Tijdens de dialoogsessie namen 9 groepen deel met in totaal een **40-tal deelnemers**. De groepen **werkten een voorstel uit voor het ontwerp van de weg** op representatieve punten met een gemiddelde breedte en invulling voor de zone op het traject. In totaal werden er **15 voorstellen** uitgewerkt.

**Samen met alle input uit de wandelingen en het info- en dialoogmoment, worden de voorstellen naast de resultaten van de lopende onderzoeken gelegd.** Daarna maakt het studiebureau in nauw overleg met het ontwerpteam een eerste schetsontwerp van de nieuwe weginrichting.



Om tot een nieuw ontwerp te komen, werken de deelnemers aan twee type opdrachten. Voor beide opdrachten kregen de deelnemers een luchtfoto van een punt op de weg.

- 1) **Keuzeopdracht:** Deelnemers kiezen één van de schetsontwerpen voorgesteld door het studiebureau.



- 2) **Puzzelopdracht:** Deelnemers maken een nieuw ontwerp met verschillende puzzelstukken. Men kon kiezen uit standaard voetpaden, standaard fietspaden, de rijbaan, een parkeerstrook, groenstroken, en wadistroken (= verlaagde groenzones die optimaal regenwater verzamelen en in de bodem laten infiltreren).



## 3.2 Conclusies

Waar de deelnemers tijdens de **wandeling** vooral **nadruk legden op veiligheid voor fietsers**, legden ze tijdens de **keuze- en puzzelopdracht** vooral nadruk op het **minimaliseren van de onteigeningen**. We zagen elk van de groepen starten met gescheiden fietspaden, die uiteindelijk uit het voorstel verdwenen omdat afgescheiden fietspaden aanleiding geven tot een breder wegprofiel met innames.

Om de veiligheid van de fietsers toch nog enigszins te verbeteren zonder het wegprofiel te verbreden, stelden de deelnemers voor om de **snelheidslimieten te verlagen** en **asverschuivingen** te realiseren.

Daarnaast zien veel deelnemers **trajectcontroles** als een oplossing om auto- en vrachtwagenchauffeurs te verplichten zich aan de snelheidslimieten te houden.

Tot slot werd duidelijk dat de **noden en prioriteiten van bewoners en gebruikers van de N462 niet altijd samenvallen**. Tijdens de samenvattende ronde, gingen verschillende tafels met elkaar in dialoog over de verschillen en gelijkenissen tussen elkaars voorstellen. Dit toont aan dat er een **grondige evenwichtsoefening nodig zal zijn om een samenhangend ontwerp te realiseren voor de nieuwe weg**.

## 3.3 Suggesties om verder te onderzoeken

### Suggesties rond snelheid

- Kan de snelheidslimiet verlaagd worden van **70 km/u naar 50 km/u** waar bebouwing staat in zone 2 (Zandstraat-Bruisbeke)?
- Kan de snelheidslimiet verlaagd worden van **50 km/u naar 30 km/u** in Bavegem dorp, in de Monseigneur Meulemanstraat en in Polbroek?
- Welke **snelheidsremmende maatregelen en inrichting** kan worden voorzien?

### Suggesties rond parking

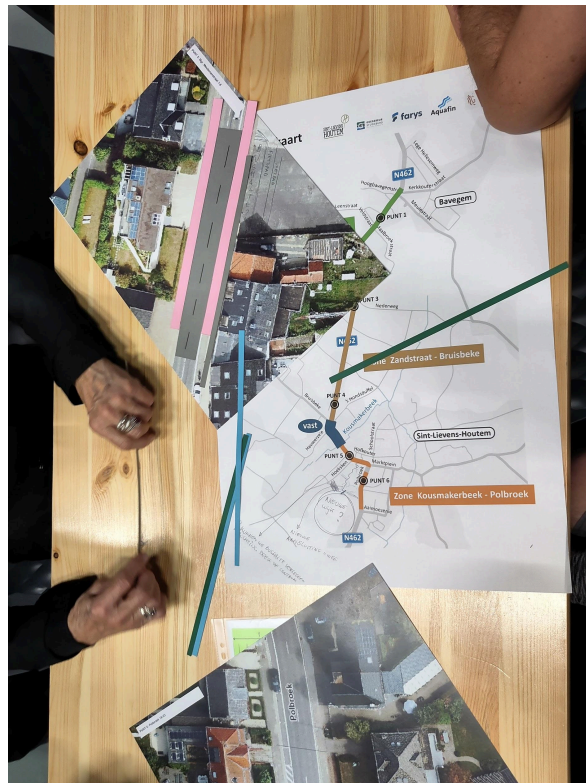
- Kan men waar mogelijk **publieke parking langs de rijbaan** voorzien op:
  - de Wettersesteenweg in Bavegem dorp en tussen Bruisbeke en De stelplaats van De Lijn aan de oneven huisnummers,
  - Mgr. Meulemanstraat, en
  - Polbroek (vooral bij handelszaken)?
- Kan op de site van het **voormalige slachthuis en op het perceel naast de Kousmakerbeek** een publieke parkeerruimte worden gemaakt, alsook op de percelen die worden ingenomen (nr. 38, 40 en 42)?

## Andere suggesties

- Kan er een veilige **oversteek en wegversmalling** komen ter hoogte van de **Zandstraat**?
- Kan het **voetpad geschrapt worden** op de Wettersesteenweg aan de even huisnummers tussen Bruisbeke en de stelplaats van De Lijn?
- Kan de **bushalte** ter hoogte van het voormalige slachthuis (Mgr. Meulemanstraat) **verschuiven** naar een plek met meer ruimte, bv. richting de Koumakerbeek?
- Kan er **voldoende afwatering** voorzien worden onderaan de helling en ter hoogte van Wettersesteenweg 111?
- Kan de **Veldstraat enkelrichting** worden?

## 3.4 Vragen om verder uit te klaren

- Op sommige plaatsen langs de weg (zoals rond punt 1, Bavegem dorp) wordt de verharde restruimte naast de rijbaan gebruikt als parking. Sommige stukken lijken zelfs aangelegd door bewoners. **Waar loopt de rooilijn langs de weg?**
- Hoe worden er **verbindingen** voorzien met **alternatieve fietsroutes**?
- In welke mate zullen de **voetpaden** geschikt zijn voor **minder mobiele personen**?
- Op welke publieke parkeerplaatsen kan men toekomstige **elektrische wagens opladen**?
- Hoe zal men **veilig kunnen uitrijden** uit opritten en garages in het nieuwe ontwerp?





## 3.5 Conclusies per punt

### Punt 1: Wettersesteenweg 133 - 142

Bij punt 1 (Wettersesteenweg 133 - 142) **puzzelden** de deelnemers van drie groepen **een nieuw ontwerp voor de weg**.



De drie groepen geven aan dat hun **focuspunten** liggen op minder snel verkeer en veilige fietsinfrastructuur. Eén groep geeft aan grotendeels onteigeningen te willen vermijden. Verder zijn ook comfortabel te voet gaan en vlakbij parkeren nog overige aangeduide focuspunten.

#### Gemeenschappelijke aspecten:

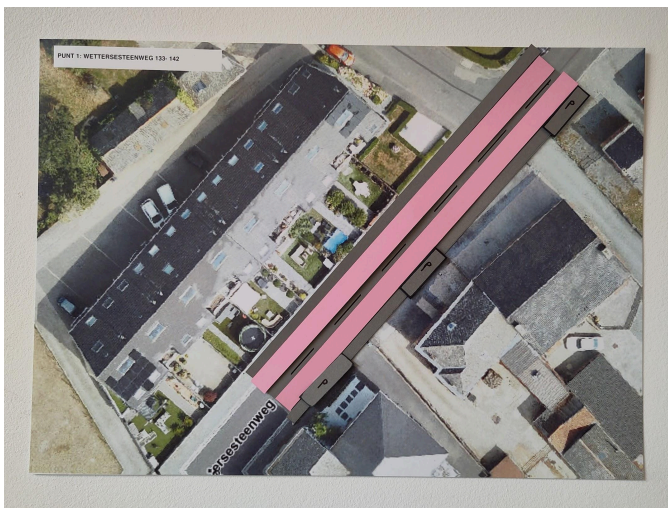
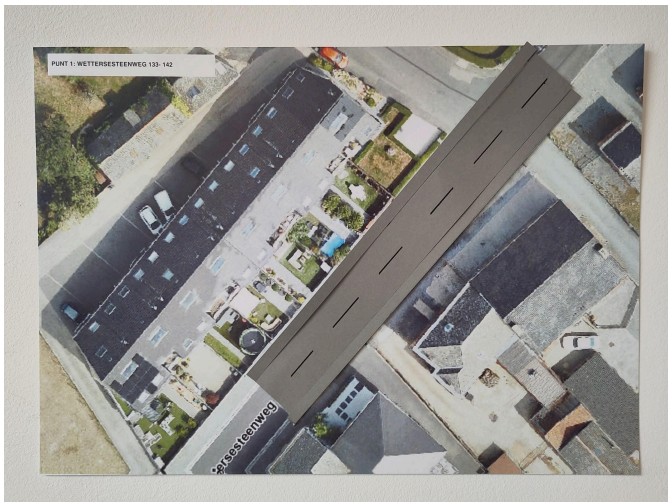
- Alle ontwerpen stellen een **zone 30 km/u (richting Bavegem dorp)** waarbij **fietsers samen met gemotoriseerd verkeer op de rijbaan rijden**.
- **Alle voorstellen ontwijken een bredere weg en onteigeningen.** In de bestaande situatie wordt er naast de rijbaan aan beide kanten van de weg geparkeerd op de restruimte die waarschijnlijk voor voetgangers is voorzien.
- Men wil de **snelheidslimieten afdwingen door asverschuivingen en versmallingen**, bijvoorbeeld daar waar woningen dicht tegen de rijbaan komen (ter hoogte van de Veldstraat). Ook stelt men voor om **trajectcontrole** in te schakelen.

Eén van de 3 groepen voorziet een duidelijke markering voor fietsers op de rijbaan. Een andere groep verwijst naar alternatieve fietsinfrastructuur langs de oude trambaan van Bavegem naar Sint-Lievens-Houtem.

Sommige deelnemers suggereren om de **Veldstraat enkelrichting te maken**.

Voorstellen / ontwerpen punt 1

Opmerkingen



Opmerking: Zone 30 met gemengd verkeer vanaf ingang vetsmelterij tot aan de fietspaden richting Westrem.

Opmerking:

- Zone 30, parkeerplaats waar mogelijk, gemengd verkeer.
- Asverschuiving op de smalle plaatsen, met doorgang van 1 wagen daar waar de huizen te dicht staan, na het kruispunt Wettersesteenweg en Veldstraat.
- Veldstraat één richting

Punt 2: Wettersesteenweg 95

Bij punt 2 (Wettersesteenweg 95) kiezen de deelnemers van twee groepen één van de voorgestelde nieuwe ontwerpen. Geen enkel van de deelnemers woont in deze zone, wel passeert men er vaak.



De **focuspunten** bij punt 2 liggen op veilige fietsinfrastructuur, vlot doorgaand verkeer en wateroverlast vermijden onderaan de helling.

#### Gemeenschappelijke aspecten:

- Geen enkel voorstel bevat open grachten of bomen. Wel wordt er gekozen voor een **smalle groenstrook en gescheiden fiets- en voetpaden**.
- Beide groepen benadrukken **de nood aan betere afwatering**, met nadruk op onderaan de helling en ter hoogte van huisnummer 111 (waar water van de omliggende landbouwgronden naartoe vloeit).
- Er wordt niet voorgesteld om de toegelaten snelheid van 70 km/u te verlagen, maar wel om **trajectcontrole** in te voeren zodat men het snelheidsregime respecteert.

Eén groep koos voor de fietspaden van 1,75 m breed en de andere koos voor fietspaden van 2 m.

## Voorstellen / ontwerpen punt 2

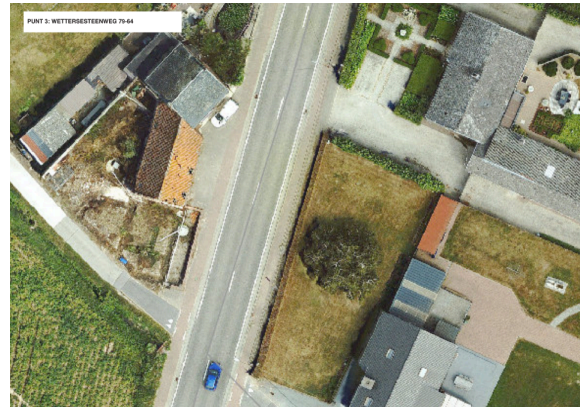
### Bovenste voorstel van groep 1 en het onderste voorstel van groep 3



## Punt 3: Wettersesteenweg 79 - 64

Bij punt 3 (Wettersesteenweg 79 - 64) **kiezen** de deelnemers van drie groepen **één van de voorgestelde nieuwe ontwerpen**. De deelnemers zijn een mix van bewoners en passanten.

**Eén groep puzzelt een eigen voorstel in elkaar**, zonder voetpaden maar wel met smalle fietspaden en **groenstroken tegen de private terreinen** aan beide kanten van de rijbaan. Op die manier wil de groep **vermijden dat wagens op het fietspad staan** om voldoende zicht te krijgen **tijdens het uitrijden** van opritten of garages.



De luchtfoto blijkt niet overeen te stemmen met de foto bij de voorstellen. Wel hebben beide foto's het over hetzelfde profiel en breedte van de weg. Hierdoor verandert er niets aan de oefening.

De **focus** in de resultaten ligt op minder snel verkeer en veilige fietsinfrastructuur. Verder wil men ook de aandacht vestigen op veilige oversteken, minder geluidshinder en toegankelijke buslijnen.

### Gemeenschappelijke aspecten:

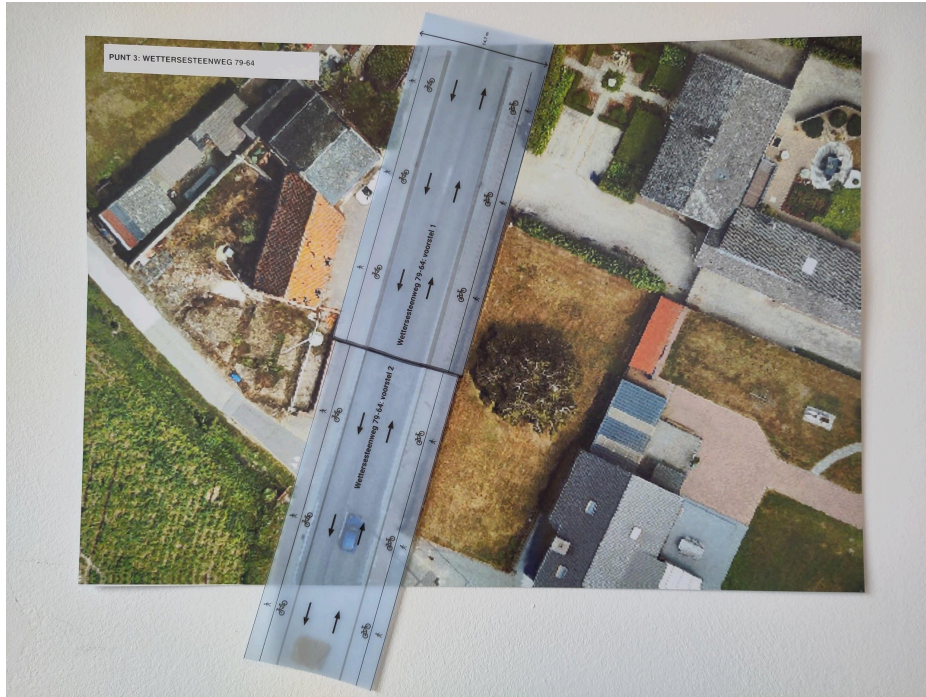
- Het valt op dat men bij punt 3 **niet kiest voor** het voorstel met de **parkeerstrook**.
- Alle voorstellen **scheiden fietsers en gemotoriseerd verkeer**. Er wordt voorgesteld om de **fietspaden net iets smaller te maken**.
- Twee groepen stellen voor om de toegelaten snelheid van **70 km/u te verlagen naar 50 km/u**, voornamelijk op plaatsen waar er bewoning is. De groepen geven aan dat een zone 50 km/u zou zorgen voor meer veiligheid bij het in- en uitrijden van opritten en garages, geluidshinder reduceren en het oversteken van voetgangers en fietsers veiliger maken.

**Ter hoogte van de Zandstraat** stelt men voor om enerzijds een **oversteekplaats** te voorzien, gezien dit een druk oversteekpunt is door de wandel- en fietsparcours (o.a. het MTB-parcour). Anderzijds zou men aan de Zandstraat ook graag een **wegversmalling** zien om het verkeer te vertragen.

De deelnemers halen aan dat **trajectcontrole** kan ondersteunen om snelheidslimieten te handhaven.

Eén groep wil graag **aparte voet- en aparte fietspaden** aanleggen, maar **zonder onteigeningen**.

### Voorstellen / ontwerpen punt 3



## Punt 4: Wettersesteenweg 17A - 16

Bij punt 4 (Wettersesteenweg 17A - 16) **puzzelden** de deelnemers van drie groepen een nieuw **ontwerp voor de weg**.



De **focuspunten** liggen verschillend bij de drie groepen. Bij twee van de drie groepen focust het resultaat zich op minder snel verkeer, veilige fietsinfrastructuur en minder geluidshinder.

### Gemeenschappelijke aspecten:

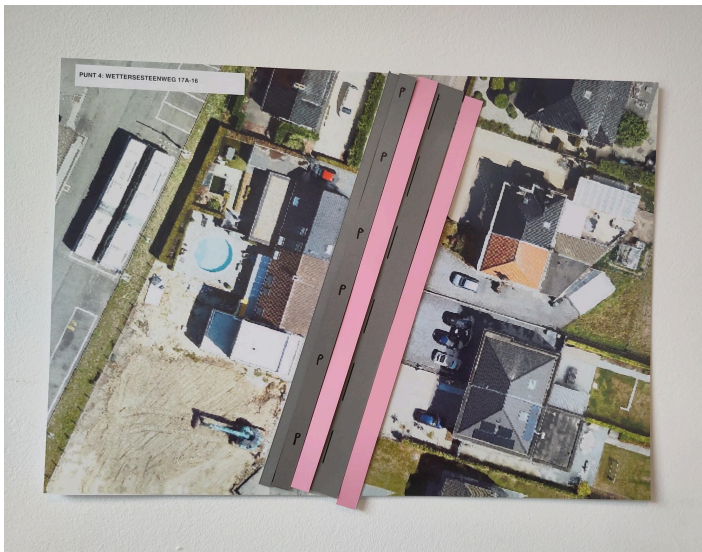
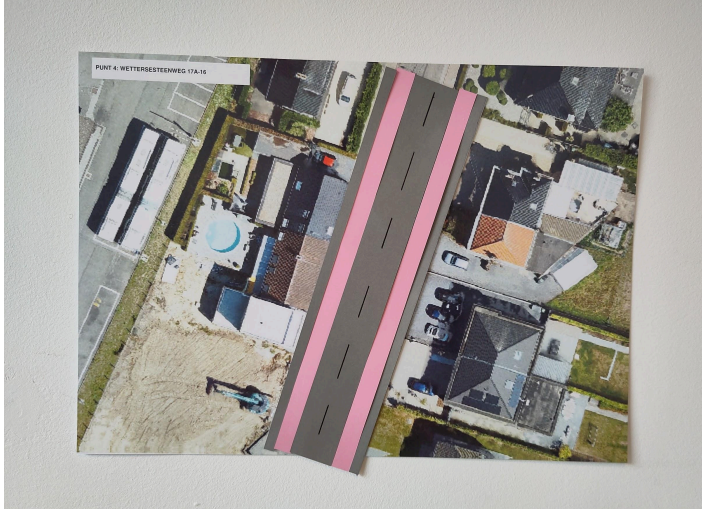
- Er wordt voorgesteld om de **snelheid** van 70 km/u **te verminderen** naar 50 km/u of ter hoogte van het kruispunt met Bruisbeke zelfs naar 30 km/u.
- **Trajectcontrole** wordt ook hier gesuggereerd als een oplossing zodat automobilisten zich ook aan de snelheidslimiet houden.

Opvallend is dat slechts **één groep bewust kiest** voor de focus op **vlakbij parkeren**. De groep wil de mogelijkheid behouden om te kunnen parkeren langs de oneven huisnummers. Om binnen de huidige breedte te blijven, moeten fietsers langs deze kant op de rijbaan fietsen. Aan de kant van de even huisnummers voorziet de groep wel een apart fietspad, maar geen voetpad. **Met dit ontwerp stelt de groep het voetpad langs de even nummers tussen Bruisbeke en de stelplaats van De Lijn in vraag**. Ter hoogte van het bord van de bebouwde kom (huisnummer 16) blijken de meeste voetgangers over te steken naar de kant met oneven nummers om daar verder te wandelen, naar de stelplaats bijvoorbeeld. De extra ruimte die vrijkomt zou men gebruiken voor parking.

Verder uiten deelnemers de **noodzaak** om de **voetpaden** geschikt te maken **voor rolstoelgebruikers**.

Net zoals bij punt 3 voorziet één groep aparte smalle fietspaden, geflankeerd door groenstroken langs private domeinen. Dit om te garanderen dat men **veilig** van opritten en garages kan **uitrijden**. Een andere groep wil geen groenzones in het ontwerp integreren, omdat er in deze zone voortuinen zijn.

### Ontwerpen / voorstellen punt 4





## Punt 5: Mgr. Meulemansstraat 1 - 8

Bij punt 5 (Mgr. Meulemansstraat 1 - 8) **puzzelden** de deelnemers van twee groepen een nieuw **ontwerp voor de weg**. De deelnemers bestaan voornamelijk uit bewoners.



De **focuspunten** liggen verschillend bij de twee groepen. In één resultaat legt men aparte fietspaden naast de weg, zonder de snelheidslimiet van 50 km/u te verlagen. In het andere resultaat creëert men een zone 30 km/u waarbij fietsers op de rijbaan fietsen om parkings langs de weg te behouden. Men kijkt hier naar specialisten om 'out of the box' te denken om tot een ontwerp op maat te komen.

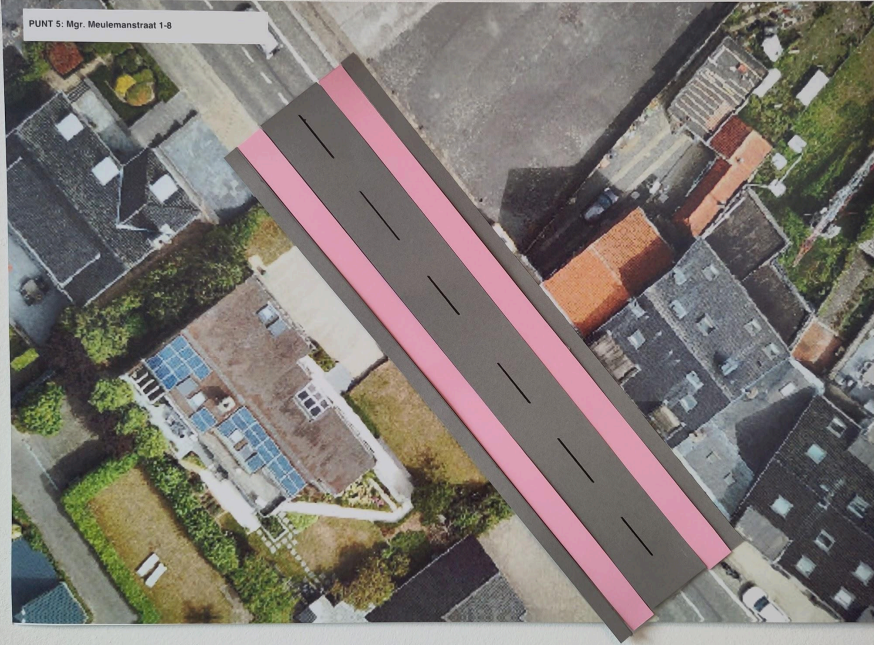
### Gemeenschappelijke aspecten:

- Beide voorstellen leggen **aparte voetpaden** aan.
- Beide voorstellen willen de **bushaltes behouden**. Wel wil een groep de bushaltes **verschuiven richting de Kousmakerbeek**, waar de bebouwing minder dicht bij de weg staat.

Er wordt voorgesteld om de **snelheid van het verkeer te verlagen** door waar mogelijk een **parkeerstrook** te voorzien **afwisselend langs de kant van de even en oneven huisnummers**. Men stelt de vraag of de parkeerstrook opgedeeld kan worden met zijdelingse parkeerplaatsen, zodat er meer wagens kunnen parkeren. Een **alternatieve locatie voor parkeren** voor buurtbewoners en bezoekers, ziet men op het **perceel naast de Kousmakerbeek**.

Verder uiten deelnemers frustratie over **verlichtingspalen in het midden van het voetpad**, wat passeren voor minder mobiele personen moeilijk maakt.

Voorstellen / Ontwerpen punt 5



## Punt 6: Polbroek 18 - 23

Bij punt 6 (Polbroek 18 - 23) koos **geen van beide groepen een voorgesteld ontwerp**. Beide groepen puzzelden een eigen ontwerp met parkeerplaatsen langs de weg.



Beide groepen kozen als **focuspunten** minder snel verkeer en vlakbij parkeren.

### Gemeenschappelijke aspecten:

- Zo zien we dat beide ontwerpen Polbroek **zone 30 km/u** maken met **gemengd fiets- en autoverkeer op de rijbaan**. Alleen voorziet de ene groep enkel langs de oneven huisnummers een parkeerstrook, terwijl de andere groep de parkeerstrook laat afwisselen langs de even en oneven nummers.
- **Alle ontwerpen willen de parkeerstrook behouden**, voornamelijk vanwege het versmallende effect waardoor **automobilisten vertragen**. De huidige markeringen van de parkeerstroken langs de weg hebben een groot afremmend effect. Ook kan het **afwisselend voorzien** van de parkeerstrook voor asverschuivingen zorgen, die ook de snelheid verlagen.

Deelnemers geven aan dat **groenstroken** ook een **vertragend effect** hebben op automobilisten.

Eén groep wil met het resultaat ook de **link** leggen met een **alternatieve fietsroute** via Aalmoezenie en Kloosterstraat naar de Mgr. Meulemanstraat via het verbindingspad Polbroek-Hoeksken (zie RUP Polbroek).

Verder vraagt men om de parkings in Polbroek **waterdoorlatend** aan te leggen.

Ontwerpen / voorstellen punt 6



# Deel 4: Bijlages van de resultaten

## 4.1 Overzicht punten en opdrachten per tafel/groep

Tafels	Punt 1	Punt 2	Punt 3	Punt 4	Punt 5	Punt 6
<b>Tafel 1</b> (4 deelnemers)	Puzzel-opdracht	Keuze voorstellen				
<b>Tafel 2</b> (3 deelnemers)	Puzzel-opdracht					
<b>Tafel 3</b> (5 deelnemers)	Puzzel-opdracht	Keuze voorstellen				
<b>Tafel 4</b> (0 deelnemers)						
<b>Tafel 5</b> (6 deelnemers)			Keuze voorstellen	Puzzel-opdracht		
<b>Tafel 6</b> (4 deelnemers)			<i>Keuze voorstellen</i> -> Eigen puzzel-opdracht	Puzzel-opdracht		
<b>Tafel 7</b> (4 deelnemers)			Keuze voorstellen	Puzzel-opdracht		
<b>Tafel 8</b> (0 deelnemers)						
<b>Tafel 9</b> (3 deelnemers)					Puzzel-opdracht	<i>Keuze voorstellen</i> -> Eigen puzzel-opdracht
<b>Tafel 10</b> (4 deelnemers)					Puzzel-opdracht	<i>Keuze voorstellen</i> -> Eigen puzzel-opdracht
<b>Tafel 11</b> (0 deelnemers)						
<b>Tafel 12</b> (3 deelnemers)						<i>Keuze voorstellen</i> -> Eigen puzzel-opdracht

## 4.2 Overzicht gekozen focuspunten per punt

Focuspunten	punt 1	punt 2	punt 3	punt 4	punt 5	punt 6	Totaal
Minder snel verkeer	3	0	3	2	1	2	11
Veilige fietsinfrastructuur	2	1	2	2	1	1	9
Vlakbij parkeren	1	0	0	1	1	2	5
Veilige oversteken	0	0	1	1	1	1	4
Minder geluidshinder	0	0	1	2	0	0	3
Comfortabel te voet gaan	1	0	0	1	0	0	2
Toegankelijke buslijnen	0	0	1	0	1	0	2
Anders, nl. grotendeels onteigeningen vermijden of	1	1	0	0	0	0	2
Gescheiden verkeersstromen	0	0	0	0	1	0	1
Vlot doorgaand verkeer	0	1	0	0	0	0	1
Buren ontmoeten	0	0	0	1	0	0	1
Kwaliteitsvol parkeren	0	0	0	0	0	0	0
Conflictvrij kruisen	0	0	0	0	0	0	0
Aangenaam verpozen en kuieren	0	0	0	0	0	0	0

## 4.3 Overzicht resultaten per punt

### Resultaten punt 1

#### Ontwerpen puzzelopdracht punt 1



**Opmerking:** /

**Opmerking:**

- Zone 30 met gemengd verkeer vanaf ingang vetsmelterij tot aan de fietspaden richting Westrem.

**Opmerking:**

- Zone 30, parkeerplaats waar mogelijk, gemengd verkeer.
- Asverschuiving op de smalle plaatsen, met doorgang van 1 wagen daar waar de huizen te dicht staan, na het kruispunt Wettersesteenweg en Veldstraat.
- Veldstraat één richting.

#### Aandachtspunten punt 1

- Alternatieve fietsinfrastructuur langs oude trambaan van Bavegem naar SLH.
- Site oude slachthuis: clusterparking voorzien.
- Kern Bavegem: zone 30 omwille van minder verkeer +gemengd verkeer met fietspad op de rijbaan.
- Parking langs de huizen
- Wat met elektrische wagens?

- Trajectcontrole om zone 30 te confirmeren

Parking aan de handelszaken

### Overzicht van de mate van consensus over het ontwerp voor punt 1

Tafelnr.	Punt	Voorstel	Link met N462	In welke mate ben je (niet) akkoord?	Uitleg + opmerking(en)
3	punt 1	puzzelopdracht	Ik heb er een zaak	5 - helemaal akkoord	
3	punt 1	puzzelopdracht	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	
3	punt 1	puzzelopdracht	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	
3	punt 1	puzzelopdracht	Ik woon er	3 - neutraal	Er moet een fietspad komen op het hele traject
3	punt 1	puzzelopdracht	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	
1	punt 1	puzzelopdracht	Ik woon er	4 - akkoord	Tevreden, omdat je geen onteigeningen hebt, je hebt geen ander alternatief.
1	punt 1	puzzelopdracht	Ik woon er	4 - akkoord	Tevreden, omdat je geen onteigeningen hebt, je hebt geen ander alternatief.
1	punt 1	puzzelopdracht	Ik woon er	4 - akkoord	Tevreden, omdat je geen onteigeningen hebt, je hebt geen ander alternatief.
1	punt 1	puzzelopdracht	Ik woon er	4 - akkoord	Tevreden, omdat je geen onteigeningen hebt, je hebt geen ander alternatief.
1	punt 1	puzzelopdracht	Ik woon er	4 - akkoord	Ik verdedig de belangen van mijn broer die er woont
2	punt 1	puzzelopdracht	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	goede fietspaden
2	punt 1	puzzelopdracht	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	
2	punt 1	puzzelopdracht	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	



## Resultaten punt 2

### Ontwerpen puzzelopdracht punt 2



### Aandachtspunten punt 2

- Gracht aan nr. 111 moet blijven voor veiligheid van 111 en de afwatering van landbouwgrond.
- Beneden de berg moet er rekening gehouden worden om het water weg te leiden.
- Trajectcontrole ook garanderen snelheid.

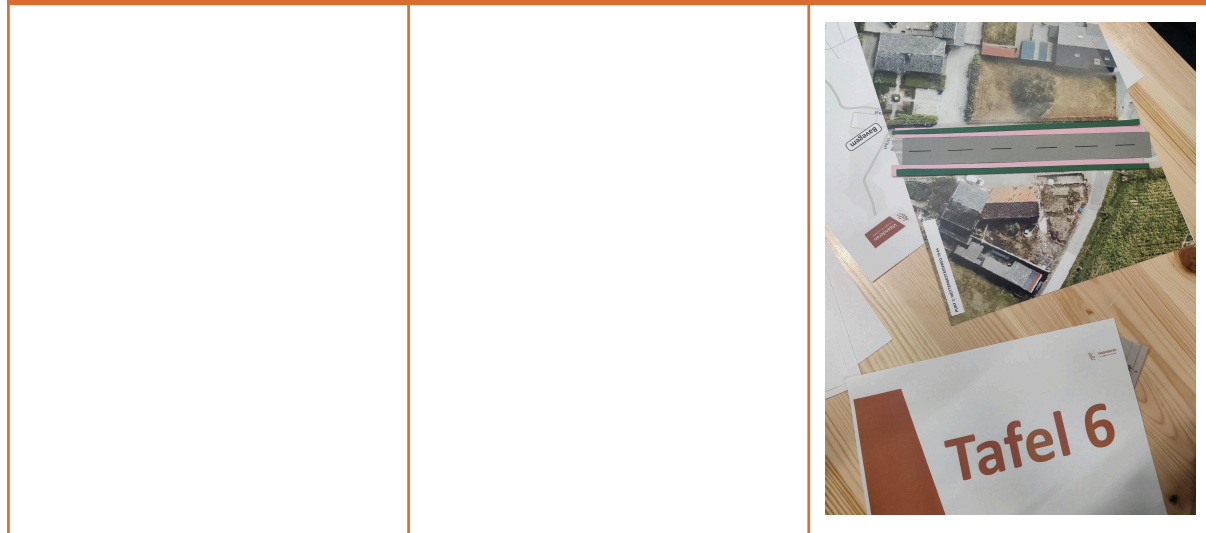
### Overzicht van de mate van consensus over het ontwerp voor punt 2

Tafelnr.	Punt	Voorstel	Link met N462	In welke mate ben je (niet) akkoord?	Uitleg + opmerking(en)
3	punt 2	voorstel 2	Ik passeer er	5 - helemaal akkoord	
3	punt 2	voorstel 2	Ik passeer er	5 - helemaal akkoord	
3	punt 2	voorstel 2	Ik passeer er	5 - helemaal akkoord	
3	punt 2	voorstel 2	Ik passeer er	5 - helemaal akkoord	
3	punt 2	voorstel 2	Ik passeer er	5 - helemaal akkoord	
1	punt 2	voorstel 1	Ik passeer er	4 - akkoord	Rekening houden met de randvoorwaarden van AWV + veilige fietspaden.
1	punt 2	voorstel 1	Ik passeer er	4 - akkoord	
1	punt 2	voorstel 1	Ik passeer er	4 - akkoord	
1	punt 2	voorstel 1	Ik passeer er	4 - akkoord	

1	punt 2	voorstel 1	Ik passeer er	4 - akkoord	
---	--------	------------	---------------	-------------	--

## Resultaten punt 3

### Ontwerpen keuzeopdracht punt 3



### Aandachtspunten punt 3

- Ter hoogte van de beek als je van Bavegem komt: wegversmalling -> vertraagd verkeer, veel last voor bewoners
- De 70 km/u moet 50 km/u worden. Voorbij de huizen mag 70 km/u.
- Geen onteigening bij voorstel 2

- Reduceren snelheid van 70 naar 50, afgedwongen met trajectcontrole.
  - > minder gevaarlijk bij in- en uitrijden van garage
  - > reduceren geluidsoverlast
  - > overstekende voetgangers en fietsers
- We stellen een oversteekplaats voor voetgangers en fietsers ter hoogte van de Wettersesteenweg - Zandstraat. Dit is een druk oversteekpunt door de vele wandel- en fietsparcours o.a. het MTB parcours van SLH ligt op deze weg.
- Wegprofiel: groenstrook - fietspad - rijweg - fietspad - groenstrook
- redenering: groenstrook voor extra buffering bij het uitrijden van oprit/garage om te vermijden dat auto's bij het uitrijden direct op het fietspad komen (met snuit van wagen).

Focus op veilig fietsen

### Overzicht van de mate van consensus over het ontwerp voor punt 3

Tafelnr.	Punt	Voorstel	Link met N462	In welke mate ben je (niet) akkoord?	Uitleg + opmerking(en)
7	punt 3	2	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	Volledig akkoord met ons resultaat
7	punt 3	2	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	Volledig akkoord met ons resultaat

**Overzicht van de mate van consensus over het ontwerp voor punt 3**

7	punt 3	2	Ik passeer er	5 - helemaal akkoord	Volledig akkoord met ons resultaat
7	punt 3	2	Ik passeer er	5 - helemaal akkoord	Volledig akkoord met ons resultaat
6	punt 3	puzzelopdracht	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	
6	punt 3	puzzelopdracht	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	Belangrijk dat auto's minder snel rijden, nu lijkt de steenweg soms meer op een racebaan.
6	punt 3	puzzelopdracht	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	
6	punt 3	puzzelopdracht	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	
5	punt 3	voorstel 1	Ik passeer er	5 - helemaal akkoord	
5	punt 3	voorstel 1	Ik passeer er	5 - helemaal akkoord	
5	punt 3	voorstel 1	Ik passeer er	5 - helemaal akkoord	
5	punt 3	voorstel 1	Ik passeer er	5 - helemaal akkoord	
5	punt 3	voorstel 1	Ik passeer er	5 - helemaal akkoord	
5	punt 3	voorstel 1	Ik passeer er	5 - helemaal akkoord	

## Resultaten punt 4

### Ontwerpen puzzelopdracht punt 4



### Aandachtspunten punt 4

- Aanpassen van kruispunt met Bruisbeke -> werd besproken. Fietsers op de rijbaan vanuit centrum richting Bruisbeke
- Parkeren langs oneven huisnummers -> oneven huizen staan langs de rijweg tot de stelplaats van de Lijn
- Geen voetpad nodig tot aan de stelplaats, omdat de mensen t.h.v. nr. 16 oversteken naar de overkant en er geen voetgangers langs deze zijde lopen
- Fietsstrook op de weg (geel gekleurd)
- Snelheid van 70 naar 50 km/u brengen door middel van trajectcontrole. Reden: enerzijds minder gevaarlijk bij het in- en uitrijden van garage of oprit, anderzijds geluidsoverlast bij hogere snelheid.
- Voetpaden geschikt voor rolstoelen
- Snelheid beperken tot 30 km/u tegen kruispunt aan.
- Parkeren bij aangelanden.
- Geen groenzone gezien groen in voortuinen.
- Rekening gehouden met de rooilijn.

### Overzicht van de mate van consensus over het ontwerp voor punt 4

Tafelnr.	Punt	Voorstel	Link met N462	In welke mate ben je (niet) akkoord?	Uitleg + opmerking(en)
7	punt 4	puzzelopdracht	Ik heb er een zaak	5 - helemaal akkoord	Volledig akkoord met ons resultaat
7	punt 4	puzzelopdracht	Ik passeer er	5 - helemaal akkoord	Volledig akkoord met ons resultaat
7	punt 4	puzzelopdracht	Ik passeer er	5 - helemaal akkoord	Volledig akkoord met ons resultaat

Overzicht van de mate van consensus over het ontwerp voor punt 4

7	punt 4	puzzelopdracht	Ik woon er	1 - helemaal niet akkoord	Wat met de bocht? Er zijn andere mogelijkheden!
6	punt 4	puzzelopdracht	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	Heel belangrijk dat de snelheid naar beneden gaat.
6	punt 4	puzzelopdracht	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	
5	punt 4	puzzelopdracht	Ik passeer er	4 - akkoord	
5	punt 4	puzzelopdracht	Ik passeer er	4 - akkoord	
5	punt 4	puzzelopdracht	Ik passeer er	4 - akkoord	
5	punt 4	puzzelopdracht	Ik passeer er	4 - akkoord	
5	punt 4	puzzelopdracht	Ik passeer er	4 - akkoord	
5	punt 4	puzzelopdracht	Ik passeer er	4 - akkoord	

## Resultaten punt 5

### Ontwerpen puzzelopdracht punt 5



### Aandachtspunten punt 5

- Ev. stukken met parkeerplaatsen bv. 3 of 5 achter elkaar. Of misschien schuine parkeerplaatsen, dan kunnen er meer wagens parkeren.
- Kan men van het perceel naast de Kousmakerbeek een parkeerruimte maken?
- Best de bushalte verschuiven richting beenhouwerij Jo naast de Kousmakerbeek, daar is meer plaats.
- Bushalte behouden
- Snelheid beperken
- Veilige fietsinfrastructuur
- Geen verlichtingspalen in het voetpad

### Overzicht van de mate van consensus over het ontwerp voor punt 5

Tafelnr.	Punt	Voorstel	Link met N462	In welke mate ben je (niet) akkoord?	Uitleg + opmerking(en)
9	punt 5	puzzelopdracht	Ik passeer er		
9	punt 5	puzzelopdracht	Ik woon er		
9	punt 5	puzzelopdracht	Ik woon er		

Overzicht van de mate van consensus over het ontwerp voor punt 5

10	punt 5	puzzelopdracht	Ik woon er	4 - akkoord	Liever traag en apart parkeren, waardoor geen aparte fietspaden nodig zijn.
10	punt 5	puzzelopdracht	Ik woon er	4 - akkoord	
10	punt 5	puzzelopdracht	Ik woon er	4 - akkoord	Met indien mogelijk veilige fietsinfrastructuur. Aan de specialisten om out of the box te denken.
10	punt 5	puzzelopdracht	Ik heb er een zaak	4 - akkoord	Behoud van parkeerstroken!!! Noodzakelijk voor toegang voor minder mobiele personen (kine!) -> zone 30 gemengd verkeer verder doortrekken voor deel dat al vast ligt + behoud parkeervakken!!!

## Resultaten punt 6

### Ontwerpen keuzeopdracht punt 6 -> deelnemers maakten eigen puzzelopdracht



### Aandachtspunten punt 6

- We stellen voor de Polbroek zone 30 te maken. Tegelijk kan een parallelle fietsroute gemaakt worden naar de markt via Aalmoezenie en Kloosterstraat en naar de Mgr. Meulemanstraat via verbindingspad Polbroek Hoeksken (zie RUP Polbroek) en Hoeksken.
- We behouden maximaal de parkeerplaatsen.
- De markeringen die een aantal jaar geleden werden aangebracht hebben een remmend effect en dit willen we behouden. Deze mogen waterdoorlatend zijn.
- Opteren voor gemengd verkeer, rijbaan wordt smaller met de mogelijkheid om de parkeerplaatsen geschrinkt te plaatsen zodanig dat de snelheid naar beneden gaat en geeft de mogelijkheid om groene zones (boompjes) te voorzien, zodat de auto's niet op de voetpaden gaan rijden.
- Opmerking: Van zodra er parkeerstroken aanwezig waren in Polboek, zijn er geen ongevallen meer gebeurd.

### Overzicht van de mate van consensus over het ontwerp voor punt 6

Tafelnr.	Punt	Voorstel	Link met N462	In welke mate ben je (niet) akkoord?	Uitleg + opmerking(en)
12	punt 6	puzzelopdracht	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	Niet akkoord met voorstel 1 of 2, wel met eigen voorstel



### Overzicht van de mate van consensus over het ontwerp voor punt 6

12	punt 6	puzzelopdracht	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	Niet akkoord met voorstel 1 of 2, wel met eigen voorstel
12	punt 6	eigen voorstel	Ik passeer er	5 - helemaal akkoord	Niet akkoord met voorstel 1 of 2, wel met eigen voorstel
10	punt 6	puzzelopdracht	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	Voorstel gemengd verkeer
10	punt 6	puzzelopdracht	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	Voorstel gemengd verkeer
10	punt 6	puzzelopdracht	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	Voorstel gemengd verkeer
10	punt 6	puzzelopdracht	Ik woon er	5 - helemaal akkoord	Voorstel gemengd verkeer