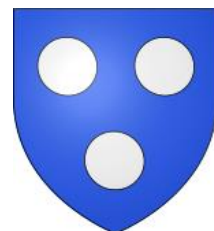


**Analyse en voorstellen Vlaams
Belang Koekelare –
Gemeenteraad 15 september
2025**



Compacte besluittekst onze voorstellen

De gemeenteraad vraagt het college om:

1. de **fietsoversteken** aan Ringlaan x Moerestraat mee op te nemen in de **heraanleg Moerestraat**;
2. via een **signalisatie-quickscan** de **onduidelijke voetpaden/zebrapaden** (o.a. aan de OKay) prioritair te **verduidelijken**;
3. de **Kerkstraat** (Buidel ↔ De Monroe) als **fietsstraat** in te richten na **proefperiode** en **bewonersbevraging**;
4. bij **De Lijn versterkingsritten** te vragen in de ochtendspits op **lijnen 355 en 55**, met tijdelijk **monitoringsoverleg** met scholen en de Lijn;
5. een **aangewezen vrachtwagen(rust)parking** te voorzien aan de rand van de industriezone en de **politieverordening** hierop af te stemmen;

Punt 1 — Veilige, rechtstreekse fietsoversteken Ringlaan x Moerestraat

Context

Vandaag moeten fietsers ter hoogte van de lichten vaak via het voetpad “improviseren” om van **Moerestraat** naar **Ringlaan** (en omgekeerd) te raken. Dat is onduidelijk, oncomfortabel en creëert conflicten met voetgangers. In de gemeenteraad stond reeds de **heraanleg van de fietspaden in de Moerestraat** geagendeerd—dit is het ideale moment om de **fietsoversteken** mee te nemen.

Voorstel

- **Aanleg van twee conflictarme fietsoversteken** aan de verkeerslichten (opstelvakken + doorsteken in de middenberm).
- **Verhoogd en visueel herkenbaar** (rode coating/markering, duidelijke voorrangsregelingen), met **tactiele tegels** en **doorlopende fietsstrook** over het kruispunt.
- **Lichtregeling** afstemmen zodat fietsers in één cycli logisch en veilig kunnen oversteken (desnoods aparte fietsfasen).

Uitvoering

- **Ontwerp & signalisatieplan** koppelen aan het bestek voor de Moerestraat-werken.
- Overleg met **politie/wegbeheerder** om snelheidsregime en zichtbaarheid te optimaliseren.

- **Timing:** inbouwen in de huidige heraanleg (meerwaarde zonder aparte werf).
- **Kostenefficiëntie:** bundelen met de lopende werken = minder mobiliteits- en inrichtingskosten.

Effecten & indicatoren

- Minder conflictmomenten voetganger–fietser, **vlottere doorstroming** voor fietsers.
- **Gebruik en veiligheid** monitoren via tellingen/klachtenbalans 6 en 12 maanden na oplevering.

Punt 2 — Duidelijke voetpad- en zebrapadaanduiding (o.a. aan OKay)

Context

Op een aantal plaatsen (bv. aan de **OKay**) is onduidelijk waar het **voetpad** precies loopt of waar voetgangers **prioriteit** hebben. Onvoldoende zichtbare markering zorgt voor onveiligheid, zeker bij schemer/donker.

Voorstel

- Uitrol van een **“signalisatie-quickscan”**: inventaris van onduidelijke voetpaden/zebra’s in kernen en schoolomgevingen.
- **Extra borden/markering** plaatsen waar onduidelijkheid heerst; **verlichting** optimaliseren; versleten zebra’s **herverven**.
- Een **onderhoudscyclus** vastleggen (jaarlijks na winterperiode) voor snelle bijwerking.

Uitvoering

- Team **openbare werken + politie + schooldirecties/handelaars**: meldpunten bundelen en prioriteitenkaart maken.
- **Binnen 3 maanden**: eerste batch (top-10 risicopunten) oplossen; **binnen 12 maanden**: volledige kern.
- Communicatie: **“Wij maken jouw stap veiliger”** oproep aan inwoners om knelpunten te melden.

Effecten & indicatoren

- Daling meldingen/incidenten aan deze locaties, **meer subjectief veiligheidsgevoel** bij voetgangers en senioren.

Punt 3 — Fietsstraat Kerkstraat (Buidel ↔ café De Monroe)

Context

De **Kerkstraat** is een belangrijke as voor **schoolgaande fietsers** (ochtend/avondpiek). Gemengd verkeer met auto's levert onveilige situaties op.

Voorstel

- Inrichting van de **Kerkstraat** als **fietsstraat** (max. 30 km/u, auto's zijn te gast, geen inhalen van fietsers).
- **Rode rijloper** of duidelijke markering, "**fietsstraat**"-portieken bij inritten, **snelheidsremmers** waar nodig.

Uitvoering

- **Verkeerskundig onderzoek** (tellingen/snelheidsprofiel/ongevalsanalyse) + **bewoners/ouders/scholen** bevragen.
- Proefopstelling mét **tijdelijke markering** gedurende 3–6 maanden → evaluatie, dan definitieve aanleg.
- Handhaving/ondersteuning via **politie** in de startfase (sensibiliseren i.p.v. meteen beboeten).

Effecten & indicatoren

- **Lagere snelheid**, hogere **fietsdichtheid** in de spits.
- Evaluatie na 6 en 12 maanden op basis van tellingen en schoolfeedback.

Punt 4 — Volle bussen in de ochtendspits (lijnen 355 & 55): vraag om versterkingsritten

Context

Op **lijn 355** (Diksmuide–Vladslo–Koekelare–Wijnendale–Torhout) en **lijn 55** (Torhout–Koekelare–Leke–Diksmuide) zitten bussen 's morgens **vol vóór** ze Bovekerke/Koekelare binnenrijden. Ze **rijden haltes voorbij**, met **te laat komen** (strafpunten) en **druk op ouders** tot gevolg. Een uur later nemen is geen optie (te late aankomst).

Voorstel

- **Versterkingsritten** (extra bus) in spitsrichting op kritieke tijdstippen of grotere bus.
- **Tijdelijke monitoring** (2–4 weken): bezettingsgraden per halte, zodat De Lijn **capaciteit gericht** inzet.

- **Afspraken met scholen** (tijdelijk soepel omgaan met te-laat door overmacht) tot de versterking loopt.

Uitvoering

- Gemeente organiseert **driehoeksoverleg: De Lijn – scholengroepen – politie – gemeenten** (Koekelare, Torhout, Diksmuide).
- Data aanleveren: **haltes met opstapdruk**, exacte **uren**, doorstromingsknelpunten.
- **Termijn**: binnen 1 maand eerste versterking in proef; bij succes **vaste versterkingsrit** in dienstregeling.

Effecten & indicatoren

- Daling van **volle-bus-meldingen**, **opstapgarantie** voor leerlingen, minder **te-laat-registraties**.
- Korte survey bij ouders/leerlingen 1 maand na invoering.

Punt 5 — Nacht-/rustparking voor vrachtwagens

Context

Vrachtwagens **mogen niet** terecht op vroegere plekken; in woonstraten ontstaat **wildparkeren**, lawaaihinder en onveilige situaties.

Voorstel

- Richt een **aangewezen vrachtwagen(rust)parking** in, bijv. aan de rand van de **industriezone**, met **bewegwijzering**, **goede verlichting**, **afvalpunt** en **tijdvensters** (nacht).
- Pas de **politieverordening** aan zodat woonstraten expliciet ontlast worden en handhaving gericht kan gebeuren.

Uitvoering

- **Locatiestudie** (bereikbaarheid, omwonenden, veiligheid), overleg met **transporteurs** en **politie**.
- Markering & signalisatie, opname in GPS/routeplanning via sectorcommunicatie.
- Evaluatie na 6 maanden (bezetting/hinder).

Effecten & indicatoren

- **Minder hinder** in woonstraten, hogere **veerkracht** en duidelijke **rechtszekerheid** voor chauffeurs.