

## 6045 Verbreding en verdieping mobiliteitsplan Nazareth – Beleidsplan Definitieve versie na publieke consultatie

opdrachtgever

Gemeente Nazareth

opgesteld door

SumResearch nv  
coupure rechts 164B  
B-9000 gent  
t +32 9 225 54 88  
f +32 9 223 98 92  
gent@sum.be  
www.sum.be

gent, juni 2010

## INHOUD

1	Inleiding	1
1.1	Participatietraject	1
2	Duurzaam mobiliteitsscenario	2
3	Ruimtelijk beleid	5
3.1	Woon- en leefstructuur, sport en recreatie :	5
3.2	Ruimtelijk-economische structuur	5
4	Verkeersnetwerken	7
4.1	Categorisering van wegen en wegenplan	7
4.1.1	Categorisering van het wegennet	7
4.1.2	Ontsluiting bedrijventerreinen	8
4.2	Gedifferentieerd snelheidsbeleid	11
4.3	Maatregelen parkeren	13
4.3.1	Algemene beleidsvisie	13
4.3.2	Kern Nazareth	13
4.3.3	Kern Eke	13
4.3.4	Algemene bemerking bij het parkeeronderzoek	14
4.3.5	Omgeving Station	14
4.3.6	Parkeren aan de sporthal	14
4.3.7	Parkeren aan het op- en afrittencomplex E17-N60 en E17-N35 - Carpoolparking	14
4.3.8	Fietsstallingen in de kernen	15
4.4	Openbaar vervoer	18
4.4.1	Het station wordt uitgebouwd als openbaar vervoersknooppunt	18
4.4.2	Treinvervoer	18
4.4.3	Busvervoer	19
4.5	Fietsbeleid	22
4.5.1	Fietsroutenetwerk	22
4.5.2	Maatregelen fietsverkeer	25
4.5.2.1	Wegen nog te voorzien met fietspaden	26
4.5.2.2	Te beveiligen kruispunten	29
4.5.2.3	Ongelijkvloerse kruisingen	29
4.6	Voetgangersbeleid	31
4.6.1	Verblijfsgebieden	31
4.6.2	Trage Wegen	33
4.6.2.1	Ongelijkgrondse kruisingen	33
4.6.2.2	Pad richting Kruishoutem	33
4.6.2.3	Spoorwegpad	33
4.6.2.4	Pad Bedrijvzone De Prijkels - E17	33
4.6.2.5	Beerhofpad	34

5	Ondersteunende en Flankerende maatregelen	35
6	Evaluatie relatieschema en taakstellingen	40
7	Actieprogramma	41
7.1	Evaluatie programma beleidsplan 2002	41
7.2	Actieprogramma 2009	43

## FIGUREN

Figuur 1	: Ruimtelijke opties (bron: GRS Nazareth)	6
Figuur 2	: Mobiliteitsvisie 2020 De Lijn Oost-Vlaanderen	20

## KAARTEN

Kaart 1	: Scenario 'duurzame mobiliteit'	4
Kaart 2	: Categorisering wegennet	10
Kaart 3	: Gedifferentieerd snelheidsbeleid	12
Kaart 4	: Parkeerplan kern Nazareth	16
Kaart 5	: Parkeerplan kern Eke	17
kaart 6	: Maatregelen openbaar vervoer	21
kaart 7	: Fietsroutenetwerk	24
kaart 9	: Maatregelen fietsverkeer	30
kaart 10	: Maatregelen voetgangersverkeer	32

## TABELLEN

Tabel 1	: Overzichtstabel wegencategorisering in Vlaanderen (De verkeersspecialist, 2000)	11
Tabel 2	: Maatregelen fietsvoorzieningen (Bron: Fietsbeleidsplan Nazareth, Langzaam Verkeer, 2003)	29

## 1 Inleiding

Dit rapport behoort tot de zevende tot en met de negende stap bij het 'verbreden/verdiepen' van het mobiliteitsplan van Nazareth. Conform het bestaande mobiliteitsplan wordt dit uitgeschreven via de drie klassieke werkdomeinen A-B-C. Het nieuwe beleidsplan vertrekt dus van het bestaande beleidsplan, zoals conform verklaard op de PAC van 18 november 2002, maar integreert uiteraard de bevindingen van de gehouden onderzoeken (stap 5). Het duurzaam mobiliteitsscenario is ook lichtjes aangepast, nl aan de resultaten van het streefbeeld voor de N60, dat dateert van mei 2005, zie hoofdstuk 2 (stap 6).

De gemeentelijke begeleidingscommissie kwam hierover op de volgende dagen samen:

- 14 september 2009
- 23 november 2009
- 1 maart 2010

### 1.1 Participatietraject

Voor het deelrapport 2 categorisering wegen en snelheidsbeleid werd een inspraakmoment georganiseerd waarbij de bevolking middels een presentatie op de hoogte werd gebracht van de plannen.

Voor het beleidsplan wordt het volgende voorzien:

In de periode maart – april 2010 zal het mobiliteitsplan onderworpen worden aan een ruime informatie- en inspraakronde.

Tijdens deze ronde worden volgende initiatieven voorzien :

- Bespreking in globale raadscommissie (22/02/2010)
- Voorlopige vaststelling gemeenteraad (08/03/2010)
- Persontmoeting over info- en inspraakprocedure
- Folder van mobiliteitsplan als extra katern bij infokrant
- Ontwerp en folder zijn te raadplegen op de gemeentelijke website
- mobiliteitsplan ligt ter inzage op het gemeentehuis
- adviesraden worden uitgenodigd om hun advies te geven  
Raad voor Verkeersveiligheid  
GECORO
- overlegvergaderingen met de gemeenteraadsleden  
CAZ of CGGZ
- informatie- en inspraakvergadering – hoorzitting april 2010
- voorlegging PAC: 17 mei 2010
- definitieve goedkeuring in gemeenteraad

## 2

### Duurzaam mobiliteitsscenario

Eke en Nazareth worden uitgebouwd tot twee kwalitatief aantrekkelijke hoofdorpen met een aantal gemeenschappelijke voorzieningen naast een kleine woonkern (Landuit) gericht op Eke. Het woonbeleid is gericht op kernversterking en verdichting langs de centrale as. In de kernen primeert de verblijfsfunctie. De verkeersleefbaarheid wordt aangepakt, de verschillende kernen worden ingericht als zone 30-gebieden.

Voor de N60 als primaire weg I werd in mei 2005 een streefbeeld afgerond. Er komt een scheiding tussen het doorgaande en het toeganggevend verkeer, waarbij drie volwaardige schakelpunten worden weerhouden, één languitgesponnen schakelpunt Makro – Weefstraat voor het regionaal bedrijventerrein van Eke, aan de Stationsstraat-Grenadierslaan en aan de N35 (Vogelzang). De aanwezige langsbebouwing wordt via een vrij ingewikkeld systeem van korte ventwegen en het gebruik van het achterliggend lokaal wegennet bereikbaar gehouden. Hierbij zal erover moeten gewaakt worden de barrièrewerking van de N60 binnen de perken te houden (bv. door bruggen of tunnels), meer in het bijzonder voor het landbouwverkeer, het functionele en recreatieve fietsverkeer (fietstunnels) en voetgangers. De N60 mag geen landschappelijke barrière vormen. De gewestweg bevindt zich bij voorkeur onder het maaiveldniveau, waarbij de gemeentewegen op het niveau van het maaiveld de N60 kunnen kruisen. Ook bij de aanleg van de knooppunten wordt het best gestreefd naar een zo goed mogelijk landschappelijke inpassing.

De centrale as (verbinding N35-N60) met uitlopers zijnde Deinzestraat, 's Gravenstraat tot aan de Nieuwstraat, Steenweg-Noord en Steenweg-Zuid, wordt beschouwd als de voornaamste activiteitenas (diensten en handel) in de gemeente. Dit betekent dat bezoeksintensieve functies bij voorkeur langs deze as worden ingeplant. Landschappelijke en ecologische randvoorwaarden dienen evenwel nageleefd te worden ter hoogte van de Groendreef – Steinstraat en ter hoogte van de N60. Als verdichtingspunten worden aangeduid : beide centra van Nazareth en Eke, de omgeving van het station, de omgeving van de sporthal en de gemeentelijke basisschool.

Binnen de driehoek van verkeerswegen E17-N60-N35 wordt geen doorgaand verkeer verwacht op de activiteitenas Steenweg - Stationstraat - 's Gravenstraat (N437). Deze as loopt door de kernen Nazareth en Eke. Voor elke weggebruiker moet ze een aangename en veilige verbinding betekenen tussen beide dorpskernen. Bij de herinrichting van de centrale as staan een aantal principes voorop. Zo wordt gepleit voor het verlagen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. De verkeersleefbaarheid en oversteekbaarheid dienen verbeterd te worden.

Het parkeren in de kernen wordt beperkt tot parkeergelegenheid voor de plaatselijke behoefte, er wordt geen uitbreiding van parkeergelegenheid voorzien, behalve aan het station. Bij de uitbreiding van de gemeentelijke sporthal werden ook extra parkeerplaatsen voorzien op basis van het aantal gewenste parkeerplaatsen voor de nieuwe sportsite.

Om de congestie op de wegen te verminderen, het aantal ongevallen te reduceren (door minder autokilometer) en de parkeerdruk te verminderen in de steden, wordt geopteerd om een carpoolparking aan te leggen aan het aansluitingscomplex E17 – N60 en E17 - N35. Carpoolers die op korte afstand van het carpoolpunt wonen kunnen gebruik maken van de fiets. Het is dan ook aan te bevelen om een kwalitatieve fietsenstalling te voorzien waaraan de fiets kan bevestigd worden en een beveiligde fietsoversteek over de N60 en N35 te voorzien.

Het openbaar vervoer wordt zowel ruimtelijk als qua frequentie verder uitgebouwd. Het gebruik van het openbaar vervoer moet daarenboven ondersteund worden met verdere algemene kwaliteitsverbetering voor de reiziger, zoals bijvoorbeeld degelijke halte-

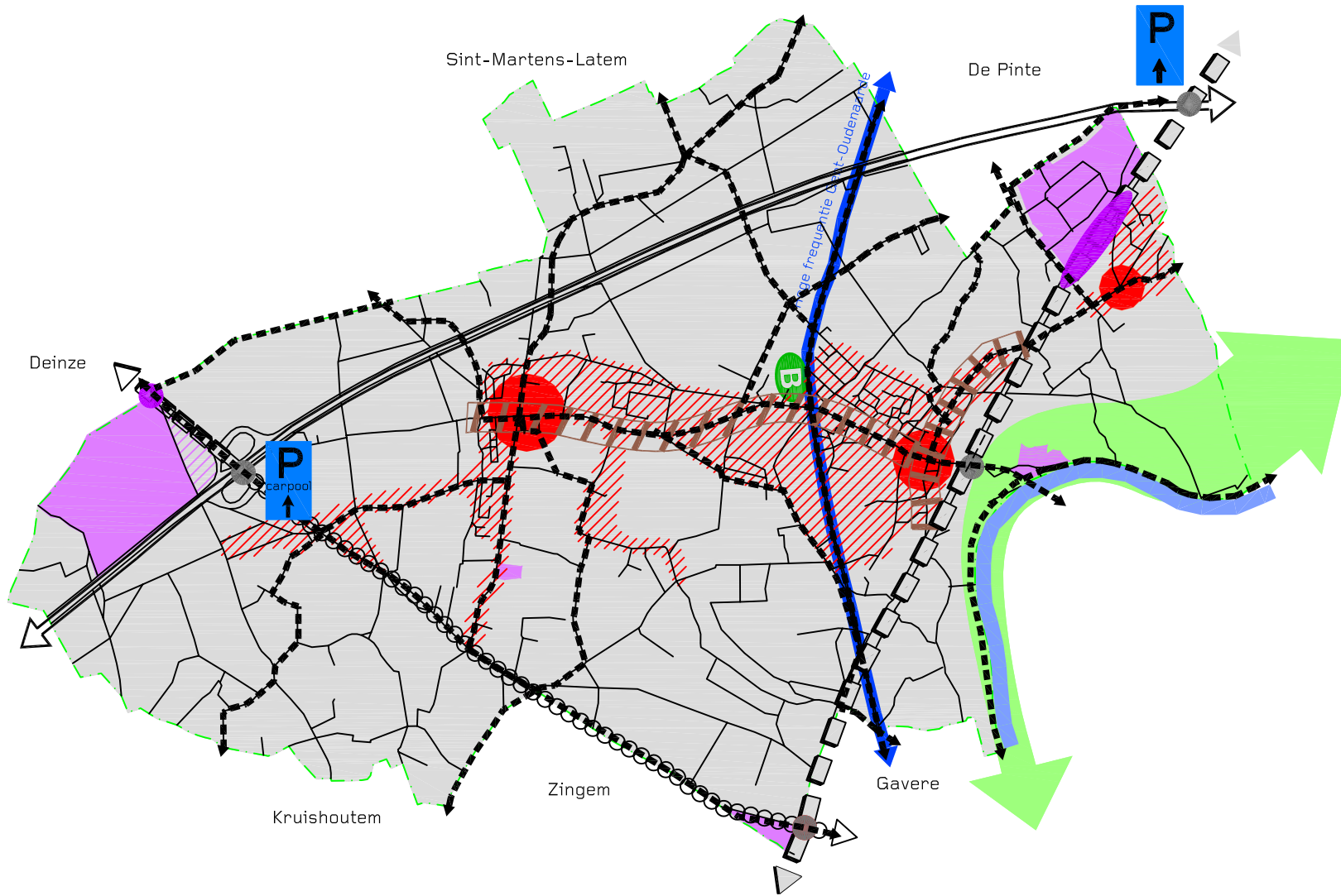
accommodatie en het belang van de stationsomgeving als knooppunt van het openbaar vervoer. De treinverbindingen met Gent en Oudenaarde-Ronse dienen opgewaardeerd (hogere frequentie) te worden als alternatieve vervoerswijze voor de auto.

Het stimuleren van het fietsgebruik gaat samen met het uitstippelen van een degelijk, samenhangend, continu en veilig fietsnetwerk die alle deelgemeenten met elkaar en het centrum verbindt. De specifieke locaties waar het fietsnetwerk wegen met een belangrijke verkeersfunctie kruist, worden extra beveiligd, zodat meer kansen aan het gebruik van de fiets wordt geboden. Het verhogen van het fietsaandeel wordt ondersteund door fietsvergoeding voor gemeentelijke ambtenaren, veilige fietsstallingen dichtbij ingang van het bedrijf en douches. Om niet alleen het fietsverkeer maar ook het voetgangerverkeer te stimuleren moeten de af te leggen routes korter en aangenamer zijn dan voor wagens. Oude kerkwegels en buurtwegen moeten, indien ze nog gebruikt worden, opgewaardeerd worden.

De veiligheid van de scholieren wordt geoptimaliseerd door de schoolomgevingen herin te richten. De scholen worden geïntegreerd in de vooropgestelde zone 30 gebieden en de herinrichting van de centrale as. Een belangrijk aspect inzake veiligheid van de schoolomgevingen zijn de routes op weg naar school gebruikt door de fietsers en voetgangers. Met het oog op verbetering van de schoolroutes kunnen ook alternatieve verplaatsingswijzen voor de auto, zoals fiets (cfr. fietsnetwerk) en openbaar vervoer (cfr. beter openbaar vervoersaanbod) gepromoot worden.

Tot slot worden voldoende ondersteunende maatregelen voorzien, gebaseerd op schoolvervoer, sensibilisatie, informatie en controle. Het naleven van de snelheidsbeperkingen wordt gecontroleerd op geregelde tijdstippen zowel langs de drukke verkeersassen als in kwetsbare verblijfsgebieden. Met deze flankerende maatregelen kan men een wijziging in vervoermiddelkeuze verwachten te Nazareth.

Kaart 1  
Scenario 'duurzame mobiliteit'



Optie categorisering wegensnet

- hoofdweg
- primaire weg I
- primaire weg II
- secundaire weg
- schakelpunt
- schakelpunt t.h.v. bedrijventerreinen
- verblijfsgebied
- centrale as

Optie fietsnetwerk

- fietspaden over lange afstand
- bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
- provinciaal fietsnetwerk

Optie openbaar vervoer

- treinbediening met hoge freq.
- knooppunt verder ontwikkelen in functie van openbaar vervoer

Optie ruimtelijke ontwikkelingen

- Scheldevallei als waardevol natuurlijk element
- versterken dorpskernen



### 3 Ruimtelijk beleid

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Nazareth werd kort na de conformverklaring van het eerste mobiliteitsplan goedgekeurd door de minister (1 april 2003). De gewenste ruimtelijke structuur wordt weergegeven op kaart 2. De volgende opties onder de vorm van bindende bepalingen die repercussies hebben op de mobiliteit worden hieronder geciteerd.

#### 3.1 Woon- en leefstructuur, sport en recreatie :

*De lokale woonbehoeften worden tot 2007 prioritair opgevangen :*

- *langs uitgeruste wegen in het (landelijk) woongebied en binnen de goedgekeurde verkavelingen*  
⇒ verspreid over de gemeente
- *langs de niet-uitgeruste weg Dammekenswegel in Eke (gerealiseerd)*  
⇒ 72 appartementen, goed voor 29 wagens op het spitsuur uitkomend op de Stationsstraat <sup>1</sup>
- *binnen het goedgekeurde BPA-Dorp (uitgevoerd en ontsloten via Steinstraat)*  
⇒ 16 wagens per spitsuur
- *binnen het woongebied "De Biesten" vanaf de Stationsstraat tot aan de Biestebeek*  
⇒ gefaseerde ontwikkeling van 380 woningen, goed voor 152 wagens per spitsuur bijkomend op de Stationsstraat, verkaveling goedgekeurd eind 2006
- *het resterende woonuitbreidingsgebied ten oosten van de nieuwe begraafplaats*  
⇒ 24 woningen of 9 wagens per spitsuur bij komend op de Oudenaardseheerweg.

*Alle overige niet-uitgeruste woon-en woonuitbreidingsgebieden worden tijdens de planperiode niet aangesneden. Het woonuitbreidingsgebied achter de sporthal. Hiervoor werd een RUP opgemaakt en uitgevoerd.*

Er kan geconcludeerd worden dat de woonontwikkelingen zonder zware problemen kunnen worden opgevangen op het bestaand wegennet.

#### 3.2 Ruimtelijk-economische structuur

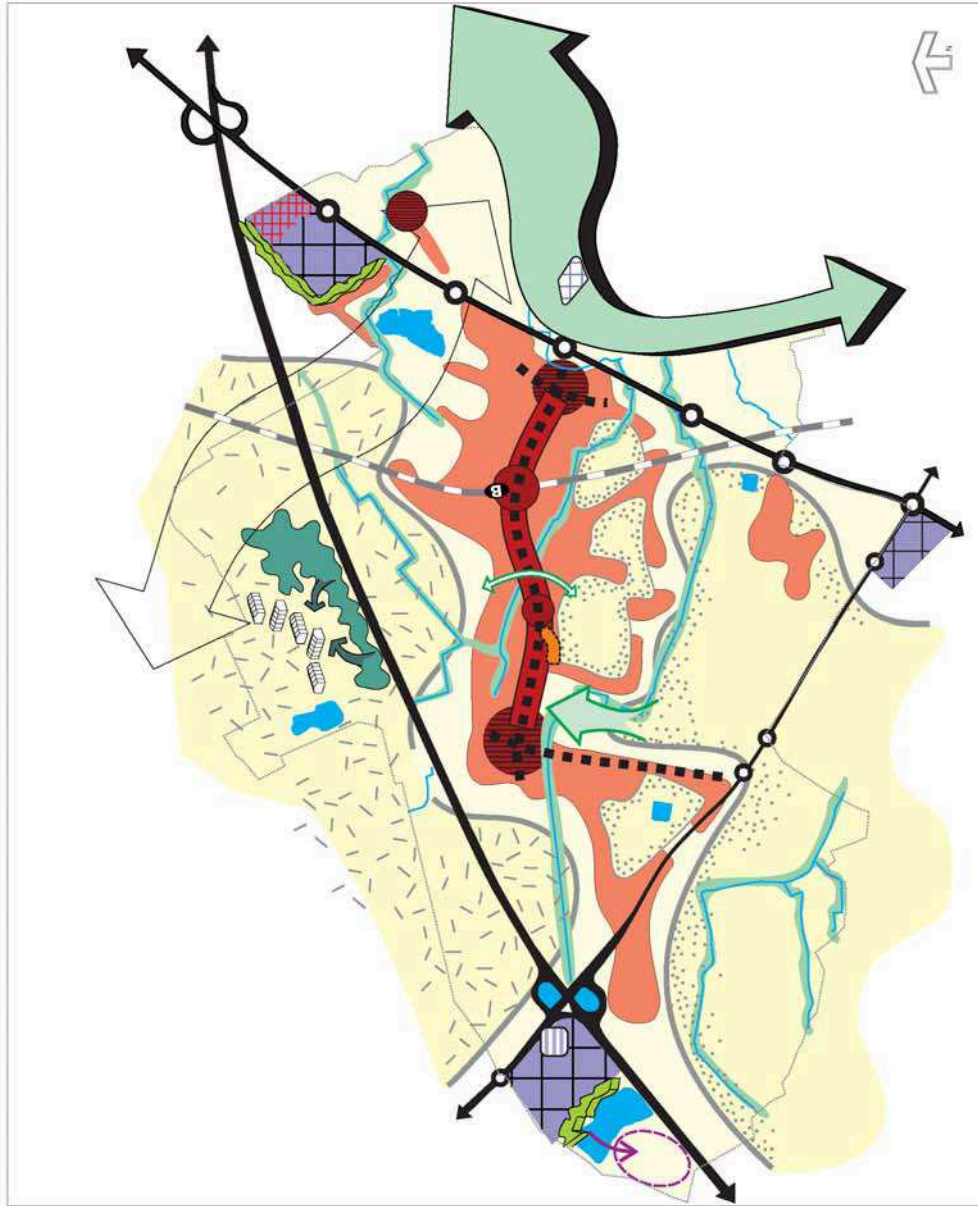
*De bestaande ambachtelijke zone Eke wordt geoptimaliseerd, m.n. :*

- *de ontsluiting naar primaire weg I, N60; (zie streefbeeld)*
- *aan de provincie wordt de afbakening van een detailhandelszone voorgesteld, begrepen tussen de Begoniastraat en de N60. Hierin kunnen bestaande winkels ge(her)groepeerd worden, zonder dat de ontwikkelingsmogelijkheden van niet-winkelbedrijven in het gedrang komen. (provinciaal RUP in opmaak)*

*De bestaande ambachtelijke zone "Vogelzang" wordt in samenspraak met de buurgemeente Zingem geoptimaliseerd in functie van een regionaal bedrijventerrein (o.a. rechtstreekse aansluiting via de N35 en niet meer via de N60). (gerealiseerd)*

*Aan de provincie wordt gevraagd om de driehoek tussen de N35, E17 en de Prijkstraat te bestemmen als een gemengd bedrijventerrein voor zowel regionale bedrijven als lokale bedrijven (provinciaal RUP, afbakening "kleinstedelijk gebied Deinze" in opmaak).*

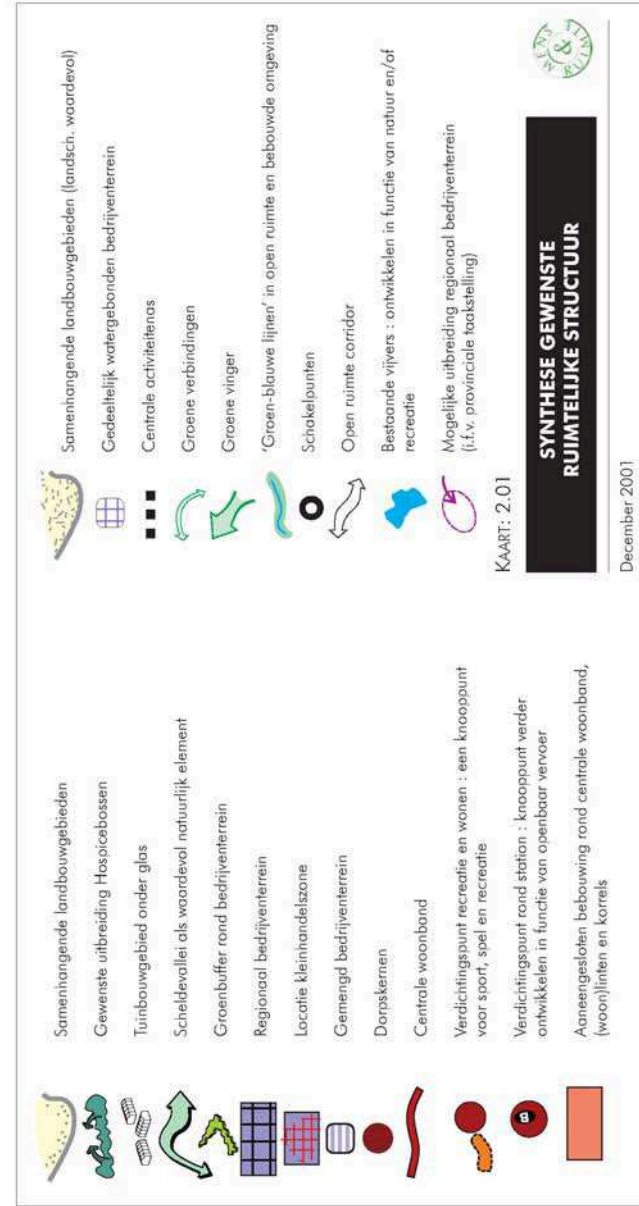
<sup>1</sup> De raming van het aantal voertuigen ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen zijn gebaseerd op algemene kencijfers voor de avondspits



Figuur 1 : Ruimtelijke opties (bron: GRS Nazareth)

## Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Nazareth

Opdrachtgever: Gemeentebestuur van Nazareth



## 4

### Verkeersnetwerken

#### 4.1 Categorisering van wegen en wegenplan

##### 4.1.1 Categorisering van het wegennet

Rekening houdend met de opties van het streefbeeld voor N60 en N35 wordt de volgende categorisering van het wegennet voorgesteld.

#### HOOFDWEG

Tot de hoofdwegen behoren de hoofdtransportassen en achterlandverbindingen, waarvan de E17 Lille - Kortrijk - Gent - Antwerpen (A14) - Nederland die het grondgebied van Nazareth dwarst, een onderdeel is van de "Trans-European Networks" (TEN), het Europese netwerk van transportassen. De E17 beschikt over één op- en afrittencomplex, nl. nr. 7 in Nazareth. Een tweede complex nr. 8 is gelegen op het grondgebied van De Pinte.

#### PRIMAIRE WEG I

Tot de primaire wegen I behoort de N60 (expressweg Gent - Oudenaarde - Ronse). Deze categorie complementeert het hoofdwegennet en heeft geen doorgaande internationale verbinding maar heeft een verbindings- en verzamel functie op Vlaams niveau. De N60 verzorgt de verbinding tussen de A8 (Brussel - Doornik), de kleinstedelijke centra Ronse en Oudenaarde, en het hoofdwegennet (E17).

#### PRIMAIRE WEG II

De selectie van de primaire wegen II in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is niet limitatief. Tot deze categorie behoort de N35 vanaf de aansluiting 7, E17 tot Petegem (Deinze). De N35 is een weg met een verzamel functie voor een kleinstedelijk gebied (Deinze) en sluit aan op de hoofdweg (E17). Het verzorgt eveneens de aansluiting van het regionaal bedrijventerrein Nazareth-Deinze E3-De Prijckels.

#### SECUNDAIRE WEG I

Tot de categorie secundaire wegen, type I behoort de N35 tussen de E17 en de N60, met een verbindende functie. Bovendien verkleint de weg de maaswijdte tussen de E17 en N60, maar functioneert niet als verbinding op Vlaams niveau. Ook verzorgt de N35 een verbindende functie tussen Oudenaarde en Deinze. De relatie tussen beide gemeenten mag niet meer gebeuren via Kruishoutem.

#### LOKALE WEGEN

Zij verzorgen een toeganggevend functie en een verbindende functie op lokaal vlak.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen :

- \* Lokaal I : intergemeentelijke verbindingswegen (verbinding met de buurgemeenten)
  - Nazareth - Deurle ⇔ 's Gravenstraat - Kortrijkseheerweg - Klapstraat, richting Deurle (N437);
  - Nazareth - Eke - Semmerzake/Gavere ⇔ Grenadierslaan, richting Semmerzake (N452) ;
  - Nazareth - Kruishoutem ⇔ 's Gravenstraat (N437), aansluiting op de N35; Boeregemstraat (N437);
- \* Lokaal IIa : intragemeentelijke verkeersweg en ontsluiting van kleinere woonkernen
  - Eke - Nazareth : de as Dorp - Drapstraat - Roombaardstraat - Stationsstraat (N452);
  - Eke - Landuit - Zevergem: Steenweg, van Stationsstraat tot grens Zevergem

- De Pinte - Landuit/Eke: Weefstraat - Sint-Annastraat/ventweg N60 tot aan Steenweg
- Oudenaardseheerweg, van Drapstraat tot grens De Pinte
- Kortrijkseheerweg, van Klapstraat tot grens De Pinte
- Nazareth – Astene : Deinzestraat - Steenweg Astene
- \* Lokaal IIb : wijkverzamelwegen
  - Warandestraat
  - Steinstraat-Groenstraat
  - Groendreef
  - Ten Edestraat
  - Bosstraat
  - Plaanstraat
  - Steenweg-Zuid
  - Oudenaardseheerweg tot Eekhoutsdreef
- \* Lokaal IIc : ontsluiting bedrijvzones
  - Begoniastraat
  - Karreweg
  - Leenstraat
- \* Lokaal III: alle overige wegen(woonstraten en landbouwwegen)

#### 4.1.2

#### Ontsluiting bedrijventerreinen

Alles moet in het werk gesteld worden om het doorgaand vrachtverkeer uit het woongebied te weren. Dit kadert binnen de gewenste verkeershiërarchie. Bovendien dient volgens het RSV de ontsluiting van regionale bedrijventerreinen uitsluitend en rechtstreeks te gebeuren via primaire of secundaire wegen.

##### 1. Bedrijventerrein Eke

- \* bereikbaarheid via E17 (nr .8) en N60 expresweg (Oudenaarde - Gent); via Begoniastraat en Weefstraat

##### 2. Ambachtelijke zone aan kruispunt N35 met N60: \_\_\_\_\_(Vogelzang)

- \* bereikbaarheid via E17 (nr.8) en N60 of via E17 (nr. 7) en N35; de concrete afwikkeling dient te gebeuren via de N35.

##### 3. Ambachtelijk zone Eke Sluis :

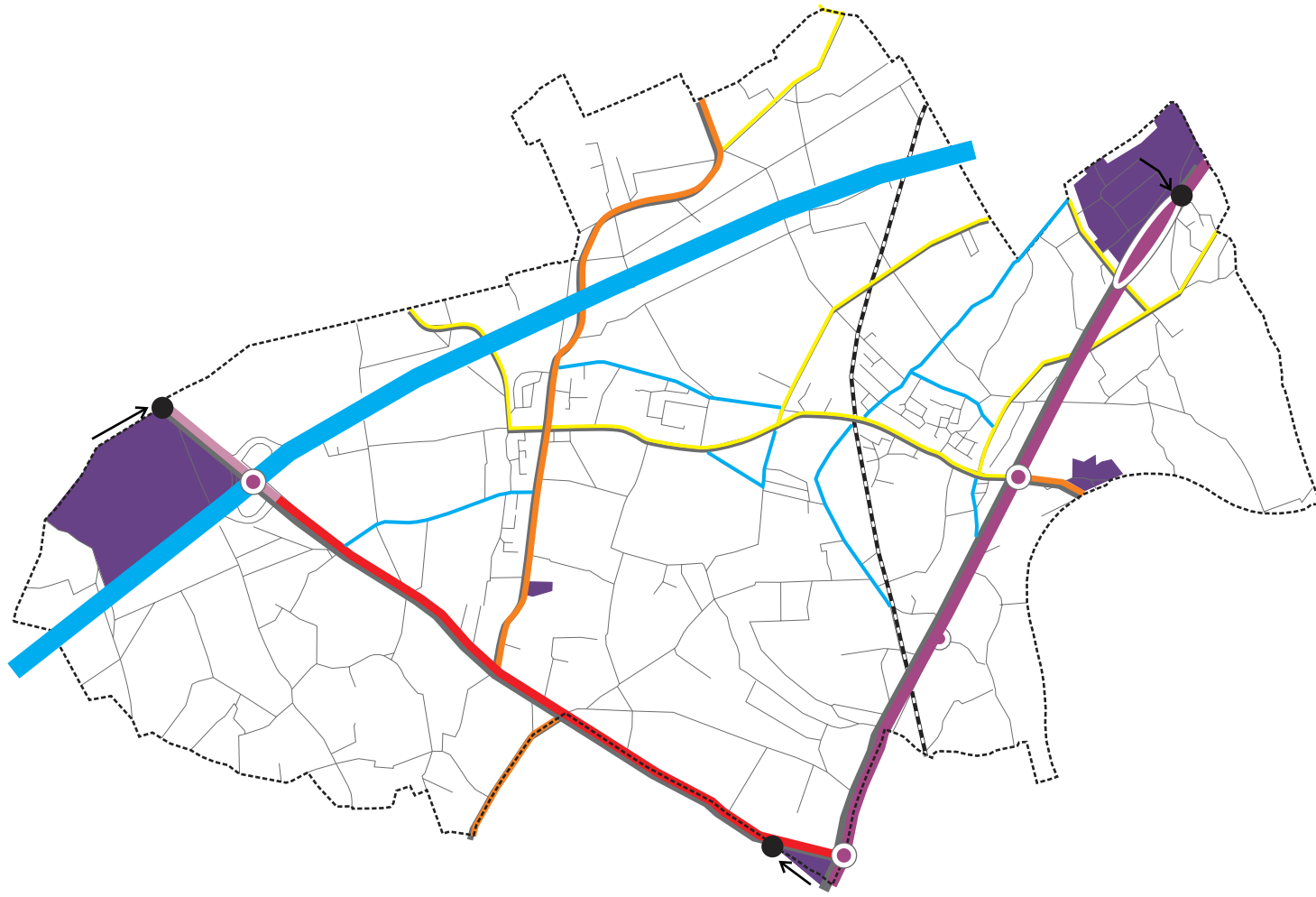
- \* bereikbaarheid via E17 (nr .8), N60 expresweg (Oudenaarde - Gent) en Grenadierslaan of via E17 (afrit nr. 7), N35, N60 en Grenadierslaan ;

4. Industrierrein De Prijkels en nieuw gemengd bedrijventerrein

- \* bereikbaar via E17 (nr .7), N35 (Steenweg Deinze) en Prijkelstraat; verkeersafwikkeling E17 op Steenweg Deinze : lichtengeregeld kruispunt met Karreweg/Kortrijkseheerweg;

Bijkomend moet de bewegwijzering aangepast worden (op de E17), zodat de lokale wegen niet nodeloos belast worden met zwaar vrachtverkeer op zoek naar de bedrijventerreinen. Reeds 20 jaar is de gemeente vragende partij om de autosnelweg E17 te voorzien van adequate bewegwijzering. Zo wordt het volgende voorgesteld :

- vrachtverkeer met bestemming
  - De Prijkels moet autosnelweg verlaten via afrit nr. 7
  - Eke moet autosnelweg verlaten via afrit nr. 8



Kaart 2  
Categorisering van de wegen

- Hoofdweg
- Primaire Weg I
- Primaire Weg II
- Secundaire Weg I
- Lokale Weg I
- Lokale Weg IIa: intragemeentelijke verbindingswegen
- Lokale Weg IIb: wijkverzamelwegen
- Lokale Weg III: overige straten
- Schakelpunt N60
- Tweeledig knooppunt met N60
- Halve aansluiting tussen N60 en het lokale wegennet
- Ontsluitingspunt industrieterrein
- Ontsluitingsweg industrieterrein (Lokale weg IIc)



## 4.2

## Gedifferentieerd snelheidsbeleid

Een van de essentiële stappen naar een verbetering van de verkeersleefbaarheid is het beheersen van de rijsnelheid van auto- en vrachtverkeer. Daarom is in de kaart een gedifferentieerd snelheidsbeleid van Nazareth weergegeven. De voorstellen kaderen binnen de 30-50-70-90 filosofie door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid<sup>2</sup> uitgewerkt en de richtlijnen in het kader van de wegencategorisering in Vlaanderen.

CATEGORIE	INRICHTING	MAX. SNELHEID
Hoofdweg	- Autosnelweg naar Europese normen	< 120 km/uur
Primaire weg I	- Autosnelweg / stedelijke autosnelweg	< 120 km/uur
	- Autoweg (2x2 of 2x1)	
	- Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeer	
Primaire weg II	- Autoweg (2x2 of 2x1)	< 90 km/uur
	- Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeer	
Secundaire weg I	- Weg (2x2 of 2x1) niet noodzakelijk met gescheiden verkeer	< 90 km/uur
	- Doortocht in bebouwde kom	
Secundaire weg II	- Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeer	< 90 km/uur
	- Doortocht in bebouwde kom	
Secundaire weg III	- Weg (2x2 of 2x1) eventueel met gescheiden bus-, tram- en of fietsbaan	< 90 km/uur
	- Doortocht in bebouwde kom	
Lokale weg I	- Weg (2x1) meestal met gescheiden verkeer in buitengebied	< 70 km/uur
	- Doortocht in bebouwd gebied	
Lokale weg II	- Weg (2x1) meestal met gescheiden verkeer in buitengebied	< 70 km/uur
	- Doortocht in bebouwd gebied	< 50 km/uur
	- meerdere rijstroken en doelgroepstroken op stedelijke ontsluitingswegen	
Lokale weg III	- Plein, erf, ventweg of landelijke weg met gemengd verkeer	bibeko < 30 km/uur bubeko < 70 km/uur

Tabel 1

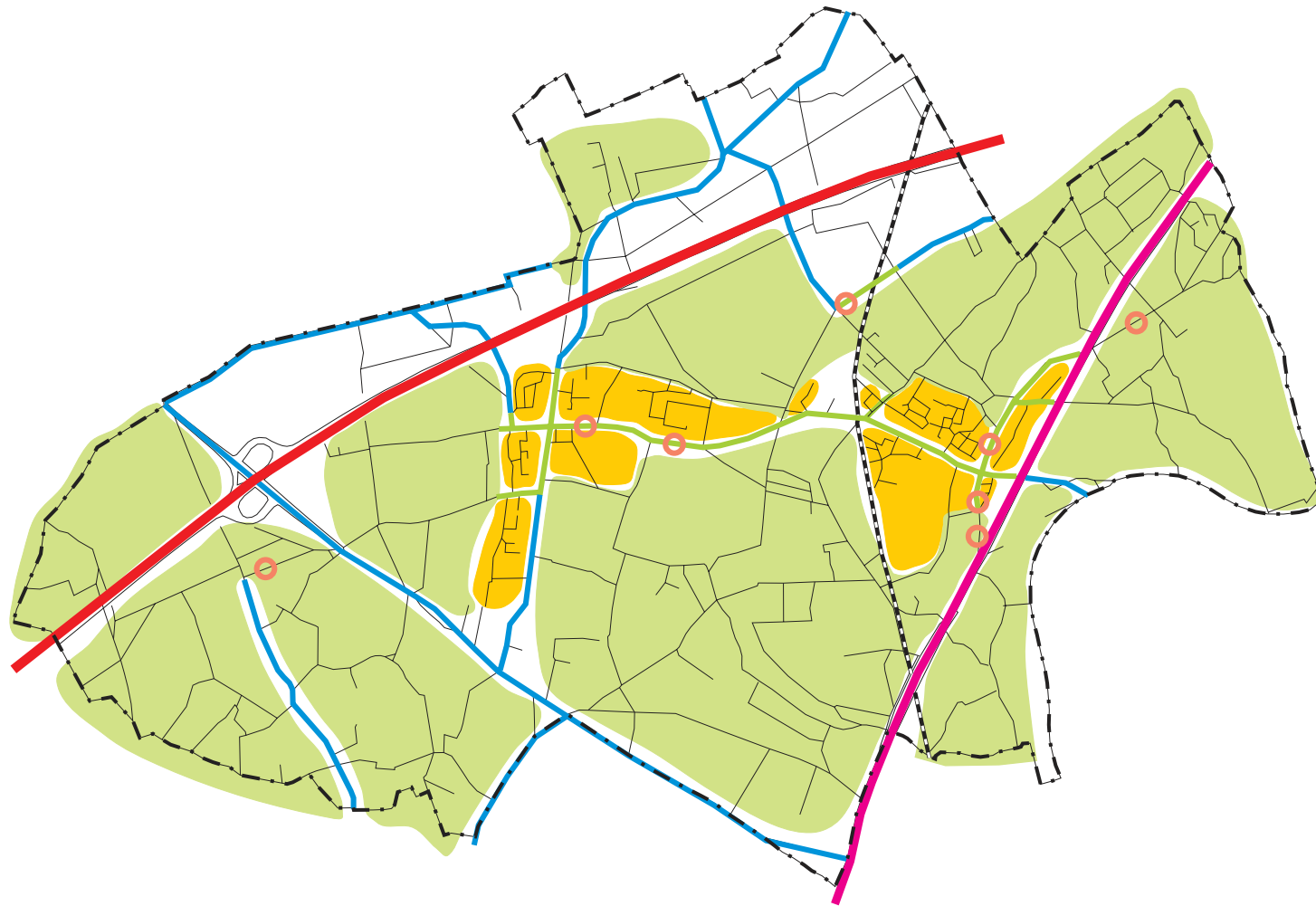
: Overzichtstabel wegencategorisering in Vlaanderen (De verkeersspecialist, 2000)






Voor het nieuwe snelheidsbeeld voor de gemeente Nazareth zijn volgende principes gehanteerd:

- De N60 krijgt in het streefbeeld de status van primaire weg I toebedeeld, hetgeen een ontwerpsnelheid van 120 km/u met zich meebrengt, maar we dienen wel te beschouwen dat deze snelheid pas in een latere fase (na de aanpassingswerken) zal worden verhoogd en dat er dus voorlopig een snelheidsbeperking van 90 km/u geldt.
- Op de andere verbindingswegen wordt buiten de bebouwde kom 70 km/u toegepast.
- Op de hoofdstraten in de bebouwde kom (lokaal weg I, IIa, IIb en III) geldt een maximum van 50 km/u.
- In de woonwijken tussen de hoofdstraten wordt stapsgewijs zone 30 ingevoerd.
- Voor de verschillende wegen zonder verbindingfunctie buiten de bebouwde kom wordt een zone 50 afgebakend.
- Op de centrale as tussen de dorpskernen Eke en Nazareth wordt over de gehele lengte 50 km/u ingevoerd. Over de gehele lengte van deze as zijn een reeks functies gelokaliseerd (station, school, sporthal, kerkhof, bewoning) die 50 km/u verantwoorden. Op deze wijze wordt ook een eenduidige snelheid over de gehele lengte gerealiseerd.
- In de Huisepontweg wordt 70 km/u voorgesteld omwille van het brede wegprofiel.
- Ter hoogte van de scholen blijven de zones 30 aan de begin- en einduren van de school geldig.
- De witte vlekken op de kaart betreffen overwegend onverharde landbouwwegen

<sup>2</sup> B.I.V.V., 30-50-70. Aanbevelingen voor gedifferentieerd snelheidsbeleid binnen de bebouwde kom, Brussel, B.I.V.V., september 1991, 69 p.

Kaart 3  
Gedifferentieerd snelheidsbeleid



-  120 km/u
-  90 km/u
-  70 km/u
-  50 km/u
-  Zone 30 km/u
-  30 km/u op schooluren



4.3 Maatregelen parkeren

4.3.1 Algemene beleidsvisie

Het gemeentebestuur wenst in de dorpskernen van Nazareth en Eke een verder gedifferentieerd parkeerbeleid te voeren. In de kern wordt de nadruk gelegd op een optimale parkeerruimte voor kortparkeerders en bewoners. De langparkeerders, hoofdzakelijk mensen die er met de auto dagelijks komen werken, worden verwezen naar een aantal parkings in de omgeving.

Een private firma zal het toezicht uitoefenen op de blauwe zone en zal de communicatie voeren naar de bewoners. Ze is ook belast met het uitreiken van de bewonerskaarten (1 per woongelegenheden) waar geen garage of autostandplaats beschikbaar is binnen 400 m. Op de bewonerskaarten is ook een plan afgebeeld met de vermelding van de parkings voor langparkeren.

4.3.2 Kern Nazareth

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat geen structureel tekort is aan parkeerplaatsen in de kern Nazareth. Een betere controle van de blauwe zone is wenselijk om de rotatie te verbeteren. Vanaf december 2009 wordt dit door een privéfirma gecontroleerd, die ook de bewonerskaarten uitreikt.

Een verdere optie is het invoeren van blauwe zone op de parkings rond de kerk. De langparkeerders kunnen hierbij verwezen worden naar een aantal andere parkings:

- inschakelen van de parking van het parochiaal centrum als openbare parkeerplaats voor langparkeerders
- parking gemeentehuis: hier is nog enige restcapaciteit, maar toch relatief beperkt (15 vrije plaatsen op het ogenblik van de telling).
- parking Hof ter Meeren (ca. 30 plaatsen), op de hoek van de Deinzestraat en de Steenweg Astene, maar reeds iets verder van omgeving Dorp.
- Parking sporthal (vooral voor langparkeerders en meerdaags parkeren)

Voordeel van deze blauwe zone is dat er een nog ruimer aanbod beschikbaar komt voor kortparkeerders in het dorpscentrum. Anderzijds bleken overdag toch nog 59 plaatsen beschikbaar. De parking Hof ter Meren zal waarschijnlijk minder benut worden, omdat andere parkeermogelijkheden dichterbij liggen. Er kan ook een verschuiving optreden naar de 's Gravenstraat. Bij de invoering van de blauwe zone wordt de situatie daarom best stapsgewijs geëvalueerd.

4.3.3 Kern Eke

In Eke is bij gewone omstandigheden een ruim aanbod van vrije parkeerplaatsen. Ook bij activiteiten in zaal Nova en CC De Brouwerij worden geen problemen verwacht.

Intussen is op de Steenweg blauwe zone langs één zijde ingevoerd tussen de rotonde en de Plaanstraat en in de Stationsstraat tegenover CC De Brouwerij.

Het kan overwogen worden om een goede bewegwijzering van de parking van het sportveld in De Lichterveldestraat aan te brengen, dit om uitzonderlijke pieken op te vangen (bv. bij begrafenissen).

Het is nuttig om afspraken te maken met Spar voor het gebruik van de parking 's avonds. Zo is er een bijkomend parkeeraanbod beschikbaar vlakbij de zaal Nova.

#### 4.3.4 Algemene bemerking bij het parkeeronderzoek

De meeste straten kennen een lage of zeer lage bezettingsgraad. Toch blijkt dat zelfs straten waar nauwelijks parkeerplaatsen bezet zijn heel wat foutief geparkeerd wordt: parkeren op de stoep, parkeren op bushalte... Hieruit blijkt de nood aan meer sensibilisatie terzake.

#### 4.3.5 Omgeving Station

Om het gebruik van de trein te stimuleren, worden best de voorzieningen voor alle vervoerswijzen aan het station geoptimaliseerd. Volgende ingrepen zijn in uitvoering:

- Verplaatsen van de fietsenstalling van de overzijde van het station naar de zijde van het perron, om een optimale aansluiting fiets - trein te garanderen, gepaard gaand met een uitbreiding van de capaciteit (252 fietsparkeerplaatsen).
- Het aanpassen van de parking om de toegankelijkheid van de parking te verbeteren en de parkeer manoeuvres te vereenvoudigen. Het totale aantal beschikbare plaatsen is uitgebreid tot 87 plaatsen.
- Een verruiming van de afzetzone (Kiss&Ride) en het verbreden van de in- en uitrit.
- Om ter hoogte van het station de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers te verbeteren, zijn maatregelen nodig om de rijnsnelheid op deze plaats te reduceren, bijvoorbeeld door visuele versmalling van de rijbaan door beplantingen. Het verlagen van de maximumsnelheid van 70 naar 50 km/uur is gebeurd.
- Het verbeteren van de verlichting op de stationsparking

#### 4.3.6 Parkeren aan de sporthal

Er werd een parking van 250 plaatsen aangelegd aan de nieuwe sporthal. Hiermee is zeker tegemoet gekomen aan de bestaande nood.

#### 4.3.7 Parkeren aan het op- en afrittencomplex E17-N60 en E17-N35 - Carpoolparking

Om de congestie op de wegen te verminderen, het aantal ongevallen te reduceren (door minder autokilometers) en de parkeerdruk te verminderen in de stadscentra, wordt geopteerd om een carpoolparking aan te leggen aan het aansluitingscomplex E17 – N60 (opgenomen in het streefbeeld van de N60 op het grondgebied van De Pinte) en E17 – N35. Deze locaties zijn ideaal omwille van de aansluiting op het hoofdwegennet. Bovendien ligt de parking telkens op de route van de politie en de wegbeheerder zodat er geregeld controle op de terreinen mogelijk is met het oog op de sociale controle. Als signaal om over te gaan tot de inrichting van een carpoolpunt is het feit dat er geregeld op de pechstrook op de brug en aan de voet van de brug van de N60 wordt geparkeerd. In de toekomst is een carpoolparking aan de N35-E17 interessant naar aanleiding van de ontwikkeling van het bedrijventerrein "De Prijckels". Carpoolers die op korte afstand van het carpoolpunt wonen kunnen gebruik maken van de fiets. Het is dan ook aan te

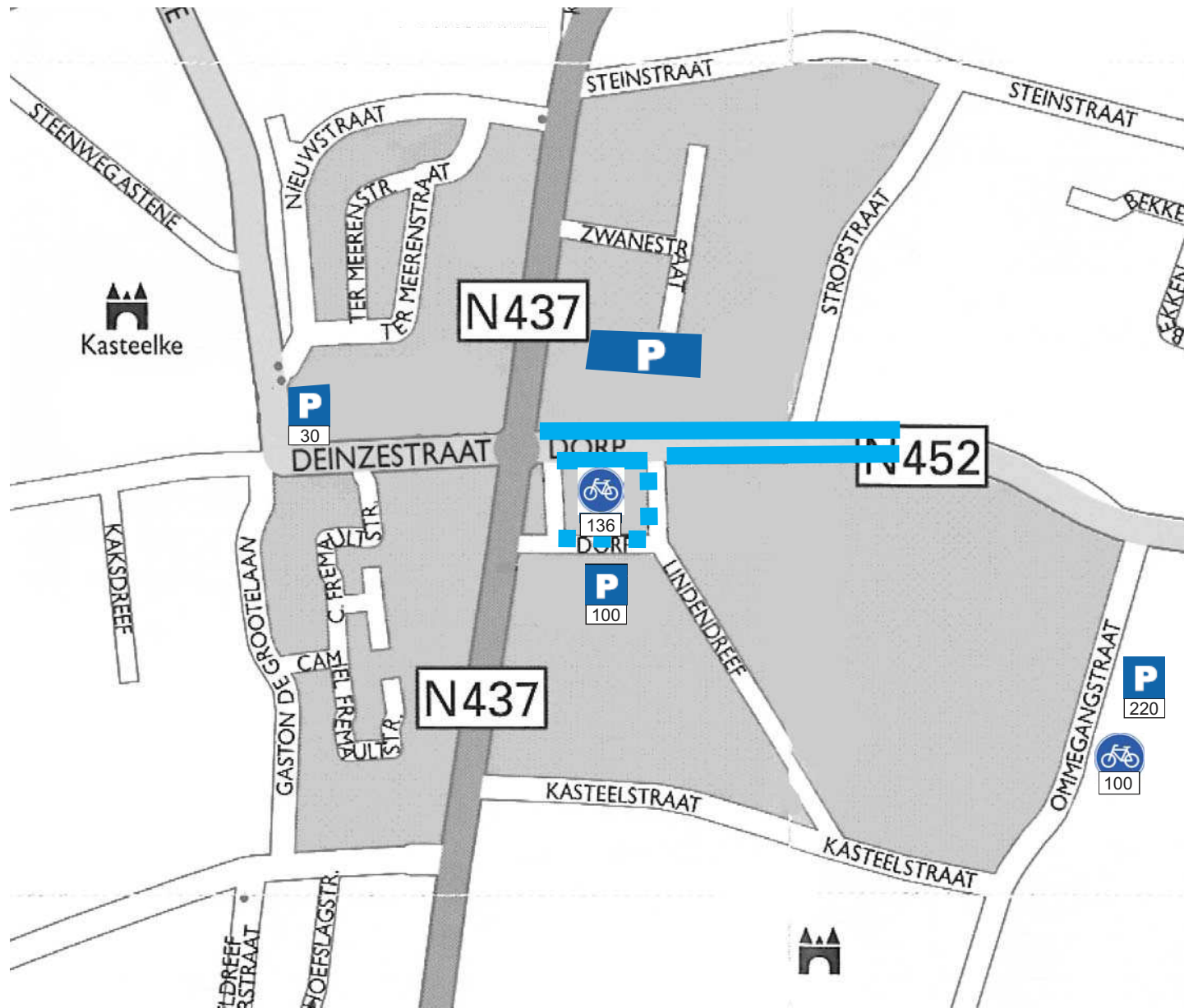
bevelen om een fietsenstalling te voorzien waaraan de fiets kan bevestigd worden en een beveiligde fietsoversteek over de N60 en de N35 te voorzien.

#### 4.3.8

##### Fietsstallingen in de kernen

Aan de bushalte in het centrum van Nazareth werd recent de fietsstalling verdubbeld in capaciteit. De fietsstallingen worden hoofdzakelijk gebruikt door busreizigers.

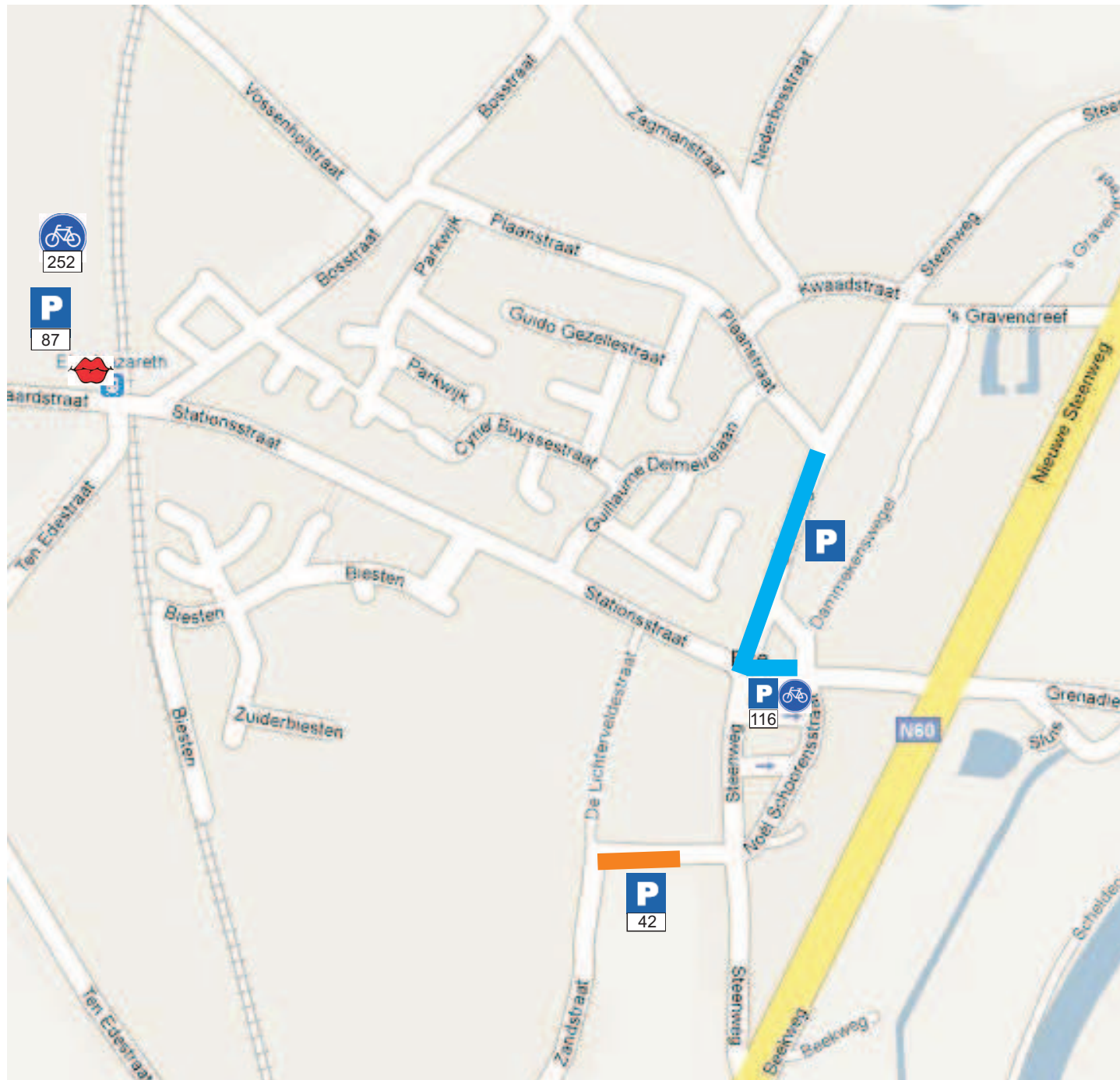
In de beide kernen zijn nog diverse andere fietsstallingen voorzien.









Kaart 4  
Maatregelen parkeren Nazareth

-  Actueel - Blauwe zone
-  Toekomst - Eventuele Blauwe zone (na evaluatie)
-  Zone langparkeerders
-  -(eventueel) aantal parkeerplaatsen
-  Fietsstalling
-  -(eventueel) aantal parkeerplaatsen





Kaart 5  
Maatregelen parkeren in Eke en aan het station

-  Actuele blauwe zone
-  Herinrichting parking De Lichterveldestraat
-  Nieuwe Kiss&Ride zone
-  Plaatsing overdekte fietsstalling
-  -(eventueel) aantal parkeerplaatsen
-  Zone langparkeerders  
-(eventueel) aantal parkeerplaatsen



4.4 Openbaar vervoer

4.4.1 Het station wordt uitgebouwd als openbaar vervoersknooppunt

Het station is goed gelegen tussen de twee hoofddorpen Eke en Nazareth op de centrale as.

Het station, waar een verknoping is van bus- en treinverkeer, wordt als knooppunt bevestigd en versterkt. Een volwaardige herwaardering van de stationsomgeving, een afwerking van het bebouwd gebied ter hoogte van het station, zijn hierbij mogelijke aandachtspunten.

Het openbaar vervoer streeft naar een geïntegreerde werking van het bus- en treinvervoer, in een globaal openbaar vervoersnet, waarin de verschillende vervoerswijzen elkaar aanvullen. De spoorweg Oudenaarde – Gent verzamelt de reizigers op bovenlokaal niveau.

De bovenlokale treinlijn Gent – Oudenaarde - Ronse zou best gekoppeld worden met de lokale buslijnen 71 Oostakker – Oudenaarde, 44 Gent -Nazareth - Oudenaarde, 81 Deinze - Gavere - Zottegem en 84 Deinze – Zingem, waardoor het spoor- en busvervoer op elkaar aansluit. Het openbaar vervoersknooppunt biedt naast gelegenheid tot overstappen ook parkeerruimte, stallingsvoorzieningen voor fietsers, informatie aan de reiziger met behulp van een geluidsinstallatie... Gezien het succes van de belbus in Nazareth, wordt voorgesteld om het station van Nazareth als ankerplaats vast te stellen binnen het belbusgebied.

4.4.2 Treinvervoer

**Optimaliseren spoorweginfrastructuur en treinaanbod**

Op een aantal vlakken, zoals ruimtegebruik, congestie, onveiligheid, emissies en geluidshinder kan het spoorvervoer in het voordeel zijn. Het zijn :

- het geringe ruimtegebruik, gelateerd aan de grote vervoerscapaciteiten;
- de hoge graad van betrouwbaarheid en veiligheid;
- de geringe aanslag op het milieu.

Uit de pendelgegevens stellen we vast dat voor het woon-werkverkeer en woon-school een extra treingebruikerspotentieel bestaat van 2.890 passagiers (tellingen uit 1991). Om een verschuiving te verkrijgen van het autogebruik naar het gebruik van het openbaar vervoer, dient de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren op de lijn Ronse - Oudenaarde – Gent, op drie vlakken.

1. Vanuit het gezichtspunt van de reizigers worden verschillende kwaliteitsaspecten onderscheiden :

- de verplaatsingsnelheid;
- de beschikbaarheid naar tijd;
- de betrouwbaarheid;
- comfort;
- informatievoorziening door een geluidsinstallatie.

De doorstroming en de snelheid spelen een belangrijke rol in het kader van de verbindende en verzamelende functie die de trein vervult tussen de (klein)stedelijke gebieden Ronse en Oudenaarde, en Gent.

Volgens de NMBS zal het aanbod aan treinen op korte termijn niet toenemen.

2. De noodzaak tot aanleg van een tweede spoor kan niet worden uitgesloten, zeker indien het openbaar vervoersnet wordt georganiseerd vanuit een categorisering, waarbij de spoorlijn Gent-Oudenaarde deel uit maakt van het verbindend openbaar vervoersnet (lightrailplan De Lijn).

Er is onlangs op provinciaal aangeven een spoorlijncomité Gent-Ronse opgericht, i.s.m. Trein, Tram en Bus. Bedoeling is deze spoorlijn op te waarderen.

#### 4.4.3

Busvervoer

##### **Realisatie van de basismobiliteit : optimaliseren openbaar vervoersaanbod**

De basismobiliteit werd in de gemeente Nazareth ingevoerd in 2006, samen met een uitbreiding van lijn 76 vanuit De Pinte naar de ambachtelijke zone Eke en het koopcentrum Makro.

##### **Bediening van de ambachtelijke zones en industriezones.**

De bediening van de ambachtelijke zones en industriezones laat nog steeds te wensen over. Dit geldt zowel voor de bedrijvenzone Eke en het koopcentrum Makro als voor de industriezone De Prijkels. Hierbij wordt gedacht aan een betere busverbinding vanuit de stations in de buurgemeenten (Deinze, De Pinte en Gavere, resp. voor de industriezone De Prijkels, de industriezone Eke en de Vogelzang), maar aan het verlengen van buslijn 76 De Pinte-Gent tot in het centrum van Eke.

##### **Stationsomgeving**

Op vraag van de gemeente is de bushalte door De Lijn (die aan de westzijde van de spoorweg was, en vroeger de parking van de apotheker en de toegang tot de stationsparking belemmerde), verplaatst naar de andere zijde van de spoorweg en volwaardig ingericht.

##### **Sporthal**

Bij de uitbreiding van de bestaande sporthal is de bushalte goed uitgerust om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken en de auto thuis te laten.

##### **Netmanagement**

Sinds kort is De Lijn gestart met netmanagement. Netmanagement is een methodiek om na te gaan waar de grootste noden zich voordoen. Netmanagement gaat uit van de vraag naar vervoer, terwijl basismobiliteit uitgaat van een basisaanbod aan vervoer. Op die manier is in Oost-Vlaanderen vanuit het Pegasusplan uit 2003 een mobiliteitsvisie ontstaan voor 2020. Belangrijk hierbij voor Nazareth is de optie van een lightrailverbinding tussen Gent en Oudenaarde via de bestaande spoorlijn en het realiseren van een knooppunt te Gavere vanwaar verschillende buslijnen uit de regio zouden samenkomen en voorzien in een aanvoer naar het grootstedelijk gebied Gent.

**Stedelijkheidsgraad**

- grootstedelijk gebied
- regionaal stedelijk gebied
- kleinstedelijk gebied

**Knooppunten**

- internationale knoop
- interstedelijke IC/IR knoop
- interregionale knoop
- bovenlokale of stedelijke knoop
- belangrijke halte

**Interstedelijke en (inter)regionale vervoersstructuur per spoor**

- trein
- light-train
- sneltram
- regionale tram

**Verbindend busvervoer**

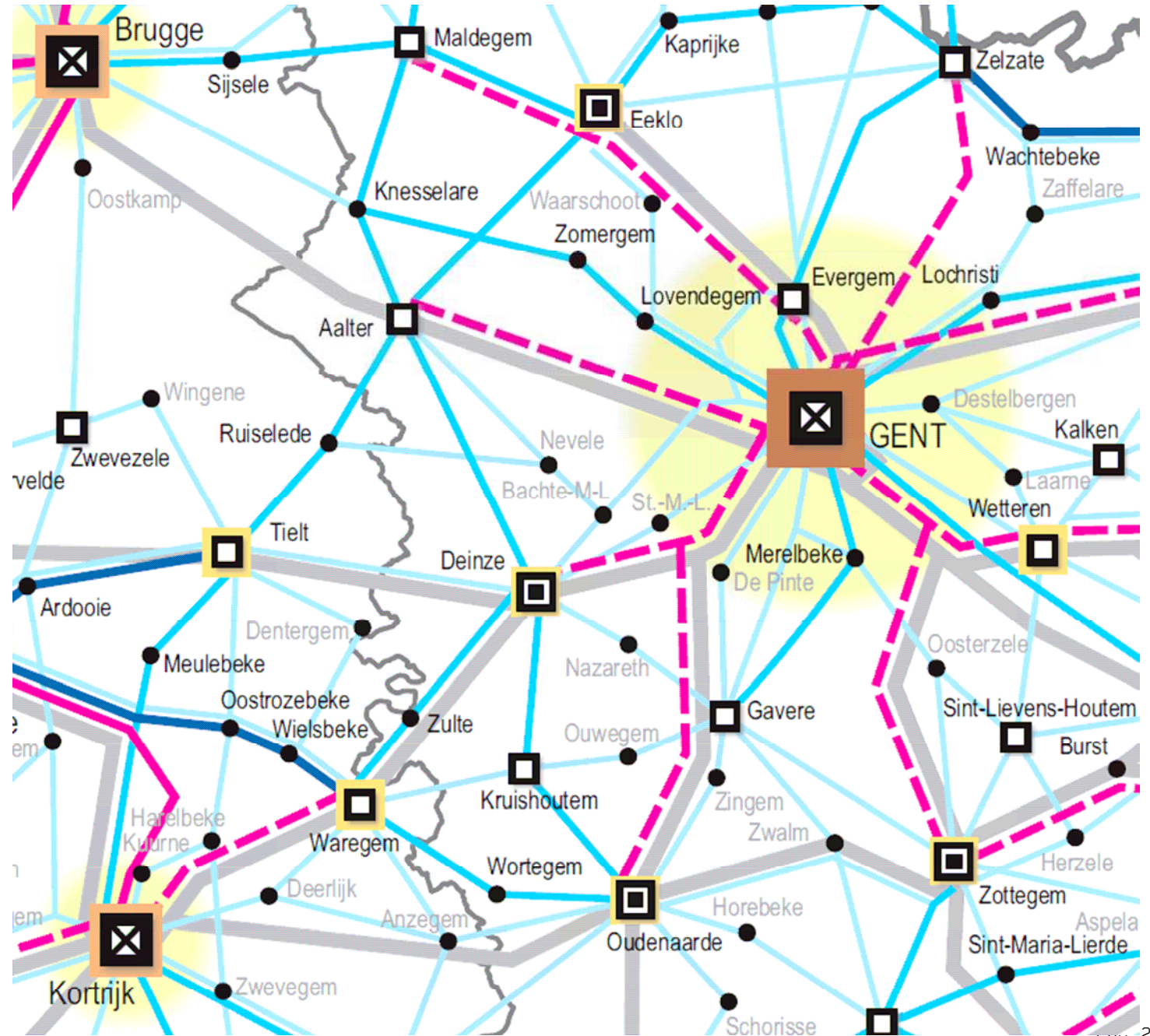
- snelbus
- verbindende streeklijn

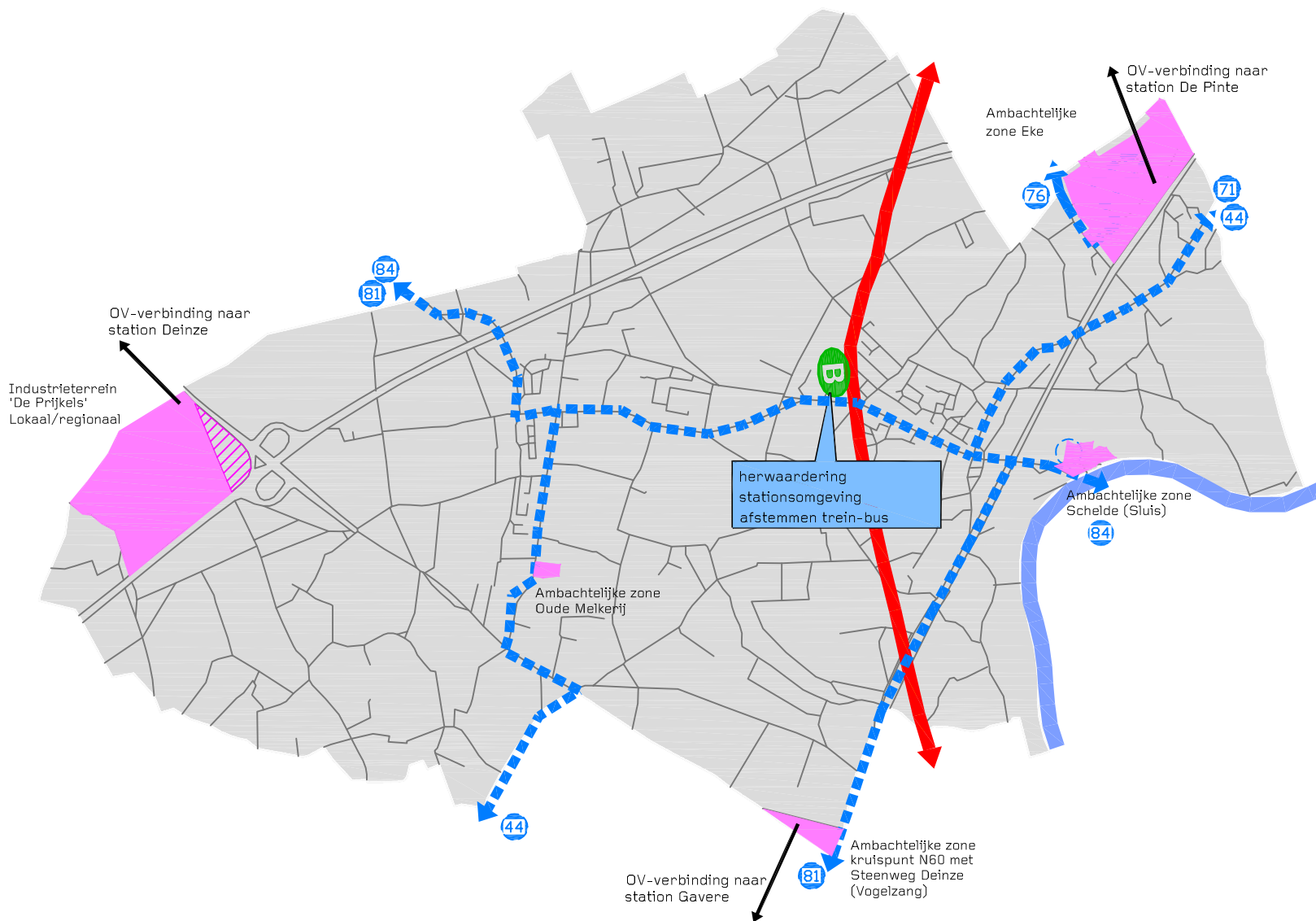
**Ontsluitend busvervoer**

- ontsluitende streeklijn

**(Voor)stedelijk openbaar vervoer**

**Noot:**  
Lokale bussen, functionele ritten en vraagafhankelijk vervoer worden niet op kaart weergegeven





- belbus
- buslijn afgestemd op trein bus met verhoogde freq. op piekuren
- ④④ Oudenaarde - Nazareth - Gent
- ⑦① Nazareth-Gent-Oostakker
- ⑦⑥ De Pinte-Gent-Lochristi-Wachtebeke
- ⑧① Zottegem - Gavere - Deinze
- ⑧④ Zingem - Gavere - Deinze
- treinbediening met hoge freq./ lightrain
- ⓑ knooppunt verder ontwikkelen in functie van openbaar vervoer
- bedrijventerreinen



4.5 Fietsbeleid

4.5.1 Fietsroutenetwerk

De bovenlokale fietsroutes werden geselecteerd in het kader van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Het fietsnetwerk is erop gericht om veilige fietsverbindingen te realiseren tussen de verschillende woonkernen van Nazareth en de naburig gelegen gemeenten. De lokale fietsroutes verkleinen de mazen van het fietsroutenetwerk.

Fietspaden over lange afstand

Jaagpaden langs de Schelde;  
Spoorwegbedding

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Jaagpaden langs de Schelde  
Spoorwegbedding

Nazareth - Eke -- Semmerzake  
Nazareth – Kruishoutem  
Eke – Zevergem (De Pinte)  
Eke – Sint Martens-Latem  
Nazareth – De Pinte  
Landuit – De Pinte  
Gavere – Deinze  
Nazareth – Deinze

Dorp - Drapstraat - Roombaardstraat - Stationsstraat – Grenadierslaan  
Lindendreef – Kasteelstraat – Ommegangstraat – Leegzakstraat –Ouwegemstraat  
Steenweg - Landuitstraat  
Vossenholstraat – Klapstraat  
's Gravenstraat – Kortrijkseheerweg  
Sint-Annastraat – Weefstraat - Heerweg  
Steenweg Deinze  
Deinzestraat – Steenweg Astene

Provinciaal fietsnetwerk

Nazareth - Eke - Semmerzake  
Nazareth – Kruishoutem  
Nazareth – Ouwegem  
Eke – Zevergem  
Eke – De Pinte  
Eke – Asper  
Nazareth – Asper  
Nazareth – Lozer  
Nazareth – De Pinte  
Nazareth – Astene/Petegem  
Nazareth – Deurle  
Nazareth – Sint-Martens-Latem

Dorp - Drapstraat - Roombaardstraat – Stationsstraat – Grenadierslaan  
Warandestraat – Marollestraat – Hanestraat – Merestraat  
Lindendreef – Kasteelstraat – Ommegangstraat – Leegzakstraat –Ouwegemstraat  
Steenweg - Landuitstraat  
Plaanstraat – Nederbosstraat - Bosstraat  
Nieuwe Steenweg – Pontweg – Legen Heirweg<sup>3</sup>  
Groendreef – Eeckhoudsdreef – Ten Edestraat –Bernstraat  
's Gravenstraat – Steenweg Deinze - Boeregemstraat  
Oudenaardeheerweg  
Deinzestraat – Steenweg Astene/Kortrijkseheerweg  
's Gravenstraat – Kortrijkseheerweg – Klapstraat  
's Gravenstraat – Kortrijkseheerweg

<sup>3</sup> de gemeente vraagt aan de provincie om deze route te schrappen, het jaagpad langs de Schelde is een veilig alternatief

Lokale routes

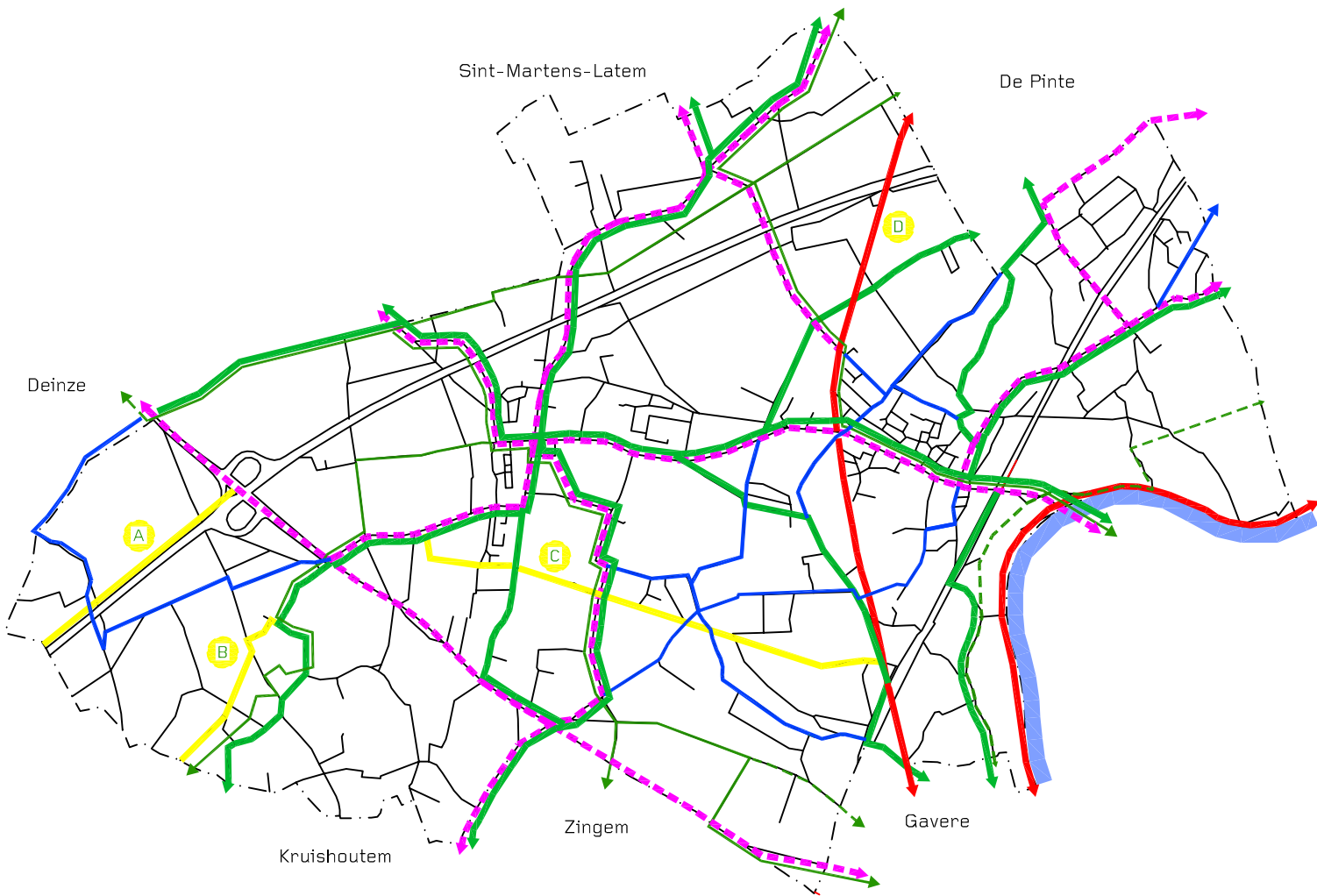
Karreweg -Souverijnstraat  
Kallemoeie – Marollestraat - Huisepontweg – Schoolstraat – Steenweg Deinze  
Plaanstraat – Vossenholstraat  
Bosstraat – Ten Edestraat  
Oudenaardseheerweg (ten zuiden van de Drapstraat)  
Leegzakstraat – Snepstraat  
Steenweg-zuid - De Lichterveldestraat - Zandstraat – Schraaijenstraat  
Steenweg (ten noorden van Landuitstraat)

Recreatieve routes: (volgens de fietsknooppuntenkaart)

Tussen knooppunt 10 en 19: (Grondgebied Deinze - ) Karrewegstraat  
Tussen knooppunt 19 en 21: Steenweg Astene  
Tussen knooppunt 21 en 18: (Grondgebied Kruishoutem - ) Merestraat – Hanestraat – Beenstraat – Deinzestraat  
Tussen knooppunt 21 en 26: Deinzestraat – 's Gravenstraat – Lindendreef – Kasteelstraat – Ommegangstraat – Leegzakstraat – Ouwegemstraat  
Tussen knooppunt 19 en 24: Kortrijkse Heerweg – Langedreef  
Tussen knooppunt 24 en 23: Klapstraat – Kortrijkseheerweg (- Grondgebied De Pinte)  
Tussen knooppunt 24 en 28: Klapstraat – Vossenholstraat – Spoorweg – Stationsstraat – Grenadiersstraat  
Tussen knooppunt 28 en 29: Grenadiersstraat  
Tussen knooppunt 29 en 32: Sluis  
Tussen knooppunt 32 en 33: Waterrattestraat – Binnenweg – Ganzenbroek – Meersstraat – Steenweg – Landuitstraat (- Grondgebied De Pinte)  
Tussen knooppunt 32 en 40: Trekweg langs de Schelde  
Tussen knooppunt 29 en 35: Scheldeoever  
Tussen knooppunt 26 en 27: Ouwegemstraat (- Grondgebied Zingem)  
Tussen knooppunt 26 en 36: Gaversepontweg – Krekelstraat – Steenweg Deinze (- Grondgebied Gavere)

Er worden een aantal bijkomende recreatieve routes voorgesteld:

- Een route langs de Moerbeek, tussen Karperstraat en Sluis en tussen de Waterratstraat en de Nederstraat
- Gaversepontweg
- Langedreef
- Een aantal tragewegenroutes (zie 4.6.2)



Kaart 7  
**Fietsroutenetwerk**

1) Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk  
(Provinciaal)

- fietspaden over lange afstand en bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
- bovenlokaal functionele fietsroutenetwerk
- provinciaal fietsnetwerk

2) Lokaal fietsroutenetwerk

- lokale functionele route

3) Suggestie in het kader van trage wegen

- nieuwe fietsroute

- A Pad Bedrijvenzone De Prijkels - E17
- B Pad richting Kruishoutem
- C Beerhofpad
- D Spoorwegpad

4) Recreatieve routes

- fietsknooppuntroute
- voorstel bijkomende recreatieve route



## 4.5.2 Maatregelen fietsverkeer

## 4.5.2.1 Algemeen

De fietser is één van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Dit is te wijten aan een aantal factoren:

- de snelheid van het gemotoriseerd verkeer;
- het verkeersvolume;
- de breedte van de fietsvoorzieningen;
- het aantal kruispunten;

Uiteraard is het niet nodig om overal fietspaden aan te leggen. Uit een confrontatie van het autonetwerk, het gedifferentieerd snelheidsbeleid en het fietsnetwerk dwingt zich een aantal maatregelen op zoals:

- aanleg van vrijliggende fietspaden op de belangrijkste routes voor auto en vrachtverkeer, waar snelheidsverschillen groot zijn;
- aanleg van kwalitatief betere fietspaden zoals bv. vrijliggende fietspaden;
- beveiligen van de kruispunten waar de fietsroutes de geselecteerde wegen voor het autoverkeer dwarsen, d.w.z. maatregelen treffen die de conflictsituaties tussen fietsers en auto's vereenvoudigen;

TYPOLOGIE FIETSPADEN		MINIMUMMATEN
Fietssuggestiestrook		1.20 m – 1.50m
Aanliggend fietspad	<i>Éénrichtingsfietspad</i>	1.50 m – 1.75m(+ 0.50m veiligheidsstrook)
	<i>tweerichtingsfietspad</i>	Niet van toepassing
Gescheiden fietspad	<i>vrijliggend éénrichtingsfietspad</i>	1.50m - 1.75m + 1.00m veiligheidsstrook
	<i>vrijliggend tweerichtingsfietspad</i>	2.00 - 2.50m + 1.00m veiligheidsstrook
Fietsweg		2.50 – 3.50m

Tabel 2 : Minimummaten voor de verschillende types fietspaden

Bron : *Vademecum Fietsvoorzieningen, Afdeling Verkeerskunde, 2002*

Hieronder is aangegeven welke straten kunnen voorzien worden van fietspaden. Enkel de straten die een belangrijke verkeersfunctie vervullen in het kader van de wegencategorisering worden opgenomen. Voor de andere routes uit het netwerk wordt voor gemengd verkeer gekozen.. Dit zijn de minimale eisen aan fietsvoorzieningen in relatie tot het snelheidsverschil met het autoverkeer. Ook werd de link gelegd met de ongevalanalyse. Gevaarlijke kruispunten en wegvakken waar ongevallen gebeurden met fietsers worden beveiligd. Als bron werd het "Fietsbeleidsplan Nazareth" van Langzaam Verkeer uit 2003 genomen.

4.5.2.2

Wegen nog te voorzien met fietspaden

**BESLISSINGSTABEL KEUZE FIETSVOORZIENINGEN**

**RUIMTELIJKE CONTEXT**

Bevindt het project zich in een verkeersgebied: ga naar 1

Bevindt het project zich in een verblijfsgebied: ga naar 2

**VERKEERSGEBIED 1**

**2 VERBLIJFSGEBIED**

Betreft het fietsvoorzieningen langsheen een secundaire of een lokale weg: indien niet ga naar 1

Betreft het een fietsvoorziening langsheen een primaire weg: ga naar 1.1

Betreft het een verblijfsgebied met een toegelaten snelheid van 50 km/uur: ga naar 2.1

Betreft het een fietsvoorziening langsheen een secundaire of lokale weg: ga naar 1.2

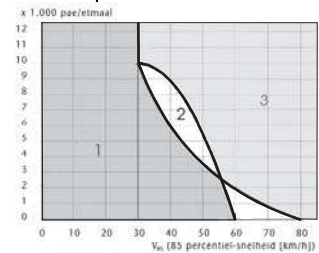
Betreft het een verblijfsgebied met een toegelaten snelheid van minder dan 50 km/uur: ga naar 2.2

**1.1 FIETSVOORZIENING LANGSHEEN EEN PRIMAIRE WEG - VERKEERSGEBIED**

- cf. RSV geen klassieke fietspaden maar parallelvoorzieningen
- geen ontsluiting van aanpalende functies en voldoende ruimte beschikbaar: fietsweg (tweerichtingsfietsverkeer, sterk afgescheiden op min. 5 m van de rijbaan, gesignaleerd als weg voorbehouden voor verkeer van fietsers (en, indien gewenst, voetgangers en ruiters)
- geen ontsluiting aanpalende functies en onvoldoende ruimte beschikbaar: alternatief traject: keuze fietsvoorziening afhankelijk van ruimtelijke context  
alternatief traject: zie 1
- wel ontsluiting aanpalende functies: ventweg: keuze fietsvoorziening afhankelijk van ruimtelijke context  
alternatief traject: zie 1

**2.1 FIETSVOORZIENING IN VERBLIJFSGEBIED - 50 km/uur**

- indien intensiteit hoger dan 5500 pae/etmaal zijn fietspaden altijd noodzakelijk: tweezijdige aanliggende verhoogde eenrichtingsfietspaden: aanbevolen omwille van conflictpresentatie  
tweezijdige vrijliggende eenrichtingsfietspaden: in uitzonderlijke situaties (b.v. woonstraat van boulevardtype)
- indien intensiteit lager dan 5500 pae/etmaal (b.v. landbouwwegen): gemengd profiel, fietsuggestiestroken of fietspaden afhankelijk van intensiteit (zie grafiek)



**1.2 FIETSVOORZIENING LANGSHEEN EEN SECUNDAIRE OF LOKALE WEG - VERKEERSGEBIED (70 - 90 km/uur)**

- voldoende ruimte beschikbaar: tweezijdige vrijliggende eenrichtingsfietspaden: aanbevolen
- bij plaatselijke versmallingen (b.v. vooruitgeschoven woning, smalle brug...): tweezijdige aanliggende verhoogde eenrichtingsfietspaden: uitzondering

**2.2 FIETSVOORZIENING IN VERBLIJFSGEBIED - MINDER DAN 50 km/uur**

- indien intensiteit lager dan 3500 pae/etmaal: gemengd profiel: weginrichting zonder fietspaden  
fietsuggestiestroken: visuele aanduiding van plaats van de fietser op rijbaan met gemengd verkeer
- indien intensiteit hoger dan 3500 pae/etmaal: fietspaden, fietsuggestiestroken of gemengd profiel afhankelijk van intensiteit (zie grafiek)

Figuur 3 - Vademecum Fietsvoorzieningen

WEGVAK	GEWENSTE FIETSVORZIENING	BEMERKINGEN
NIEUW AAN TE LEGGEN FIETSVORZIENINGEN		
Tussen Pontweg en Sluis	Fietsweg	Aanleggen nieuw recreatief traject als parallelroute met Scheldedijk. (VLM)
Parallel aan Moerbeek richting Zevegem	Fietsweg	Aanleggen nieuw recreatief traject als parallelroute met Scheldedijk (VLM)
Brugje tussen Pontweg en Scheldedijk	Fietsweg	Ter hoogte van Kapperstraat.
Deinzestraat-Steenweg Astene ten zuiden van E17	Fietspad	Eerste stuk maakt deel uit van de <b>streefbeeldstudie N452</b> .
Steenweg Astene ten Noorden van E17	Fietspad	Overleg met Deinze gewenst
Warandestraat tussen N35 en G. Degrootelaan	Fietspad	Gekoppeld met rioleringswerken Warandestraat
Warandestraat tussen G. Degrootelaan en 's Gravenstraat	Fietspad	
Karrewegstraat thv bedrijventerrein aan E17	Fietspad	Nood aan fietsvoorzieningen langs drukke industrieweg.
Tussen Prijkelstraat en Soeverijnstraat	Fietsweg	Enkel fietsers toegelaten. Langs de Beerhofbeek.
Langedreef, tussen Deurlestraat en 's Gravenstraat	Fietsweg	Dit traject is nu niet befietsbaar en vormt eveneens een interessante recreatieve route. (Halfverharding is mogelijk). Vermijden dat hier autoverkeer , quads, motoren en bromfietsen doorkomen (paaltjes, tractorsluis).
N437 Boeregemstraat	Fietspad	Aanleg fietspad achter bomenrij.
Spoorroute tussen Deurlestraat en Bernstraat	Fietsweg ten oosten van de spoorweg	Detailuitwerking <b>fietsbeleidsplan</b> Een stukje is verbetering van een reeds bestaand traject.
Weefstraat	Fietspad	Weefstraat sluit aan op ventweg richting Bonapart.
N437 Klapstraat vanaf Kortrijkseheerweg richting Deurle	Fietspad	Momenteel een zeer gevaarlijke situatie wegens het totaal ontbreken van fietsvoorzieningen

WEGVAK	HUIDIGE FIETSVOORZIENING	BEMERKINGEN
<b>TE VERBETEREN FIETSVOORZIENINGEN</b>		
N35, vanaf noordelijke gemeentegrens tot Warandestraat	Fietspad	Van een aanliggende fietsstrook naar een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad
N437 's Gravenstraat, tussen Warandestraat en Steinstraat	Fietspad	Mogelijke doorsteek vanaf Zwanestraat richting basisschool Stropstraat. Detailuitwerking zie <b>fietsbeleidsplan</b> .
N437 's Gravenstraat, vanaf Steinstraat richting Deurle	Fietspad	Detailuitwerking zie <b>fietsbeleidsplan</b>
Kortrijkseheerweg, tussen Deurlestraat en Klapstraat	Fietspad	Van aanliggende fietspaden naar vrijliggende fietspaden.
Heirweg	Fietspad	Van een fietssuggestiestrook naar een aanliggend verhoogd fietspad
Oudenaardseheerweg, tussen Deurlestraat en spoorweg	Fietspad	Fietspad scheiden van de rijbaan d.m.v. haagblokken + fietspad ter hoogte van de spoorwegovergang. (zie <b>profiel 1 schoolomgeving fietsbeleidsplan</b> )
Oudenaardseheerweg, tussen spoorweg en klapstraat	Fietspad + schoolomgeving (suggestiestroken)	Detailuitwerking zie <b>fiches schoolomgeving fietsbeleidsplan</b>
Oudenaardseheerweg, tussen Klapstraat en Roombaardstraat	Fietspad	Fietspad scheiden van rijbaan d.m.v. haagblokken
Steenweg, tussen Landuitstraat en Zevergem	Fietspad	Van een dubbelrichting vrijliggend fietspad naar eenrichtings vrijliggend fietspad gescheiden door haagblokken (profiel zie <b>profiel 1 schoolomgeving fietsbeleidsplan</b> )
Steenweg, tussen Landuitstraat en N60	Fietspad	Detailuitwerking zie <b>fietsbeleidsplan</b>
Steenweg tussen Plaanstraat en Stationsstraat	Fietspad	Detailuitwerking <b>in projectfase</b>
Steenweg ten zuiden van kern Eke tussen school en N60	Fietspad	Naast aanliggend verhoogd fietspad kan hier een plein uitgewerkt worden.
N452 Grenadierslaan	Fietspad	Wegbeeld versmallen door het aanbrengen van een bomerij tussen rijbaan en fietspad.
Stationsstraat (centrum Eke) tot spoorweg	Fietspad	Detailuitwerking zie <b>streefbeeld N452</b>
Roombaardstraat en Drapstraat van spoorweg tot Stropstraat	Fietspad	Omgeving sporthal en omgeving Kleintjesnood, detailuitwerking zie <b>streefbeeld N452</b>

Zandstraat tussen spoorweg en ten Edestraat	Fietspad	Er ligt nu een dubbelrichting aanliggend fietspad dat te smal is.
WEGVAK	HUIDIGE FIETSVOORZIENING	BEMERKINGEN
<b>TE SCHRAPPEN FIETSVOORZIENINGEN</b>		
N60	Fietsstrook	Langs primaire weg type I horen geen fietspaden thuis.

Tabel 3 : Maatregelen fietsvoorzieningen (Bron: Fietsbeleidsplan Nazareth, Langzaam Verkeer, 2003)

Alle andere wegen die deel uit maken van een fietsroutenetwerk (hetzijn bovenlokaal, lokaal of recreatief) en die niet opgenomen zijn in bovenstaande lijst, zijn straten waar het verkeer gemengd verloopt, en er dus geen nood is aan bijkomende fietsvoorzieningen.

## 4.5.2.3

## Te beveiligen kruispunten

Bij kruisingen van het fietsroutenetwerk met drukke verkeerswegen (cfr. categorisering) is vooral de veiligheid van de zwakke weggebruiker van belang. Het merendeel van de ongevallen waarbij fietsers en bromfietzers betrokken zijn, vindt immers plaats op kruispunten.

De nog te beveiligen kruispunten zijn weergegeven op de kaart, vb.

- 's Gravenstraat – Warandestraat
- N60 - Grenadierslaan
- Steenweg Deinze – Schoolstraat – Warandestraat – Hanestraat
- Lange Munt - 's Gravenstraat
- Steenweg Deinze - 's Gravenstraat
- Gaversepontweg - Steenweg Deinze – Boeregemstraat
- Deinzestraat – G. De Grotelaan (- Steenweg Astene)
- Steenweg Deinze – Wulvestraat - Dragonderwegel

## 4.5.2.4

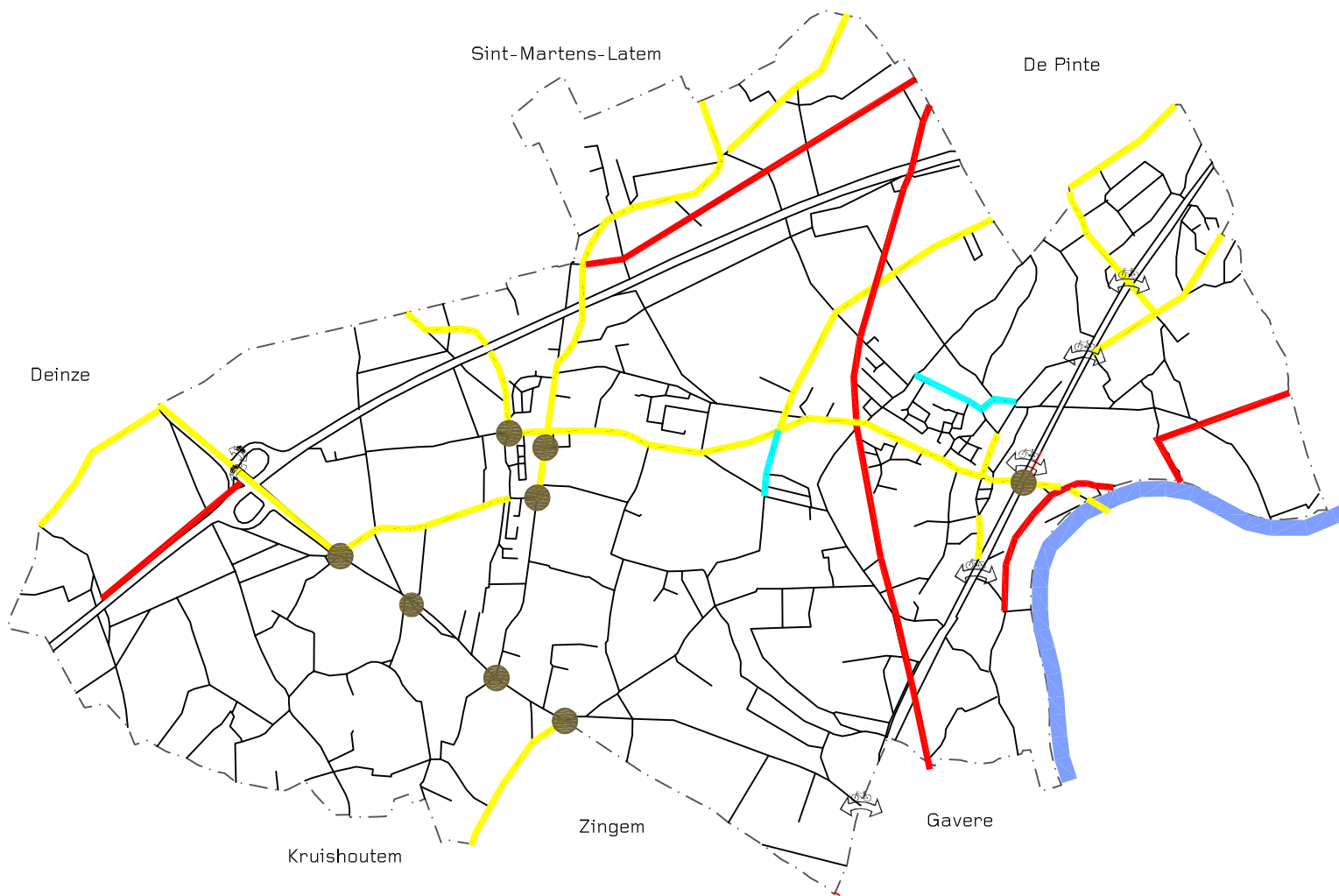
## Ongelijkvloerse kruisingen

Ten einde de oversteekbaarheid van de N60 te verbeteren en de barrièrewerking te verminderen wordt een ongelijkgrondse fietsverbinding voorgesteld ter hoogte van (cfr. streefbeeld N60)

- Grenadierslaan
- Pontweg
- Gaversepontweg






Ook voor het primair deel van de N35 worden de volgende ongelijkgrondse fietsdoorsteken voorgesteld:

- Ter hoogte van op- en afrit E17 kant Deinze
- Op dezelfde plek onder de N35 (zachte verbinding met de Prijkels)



Kaart 8

**Fietsmaatregelen**

-  fietsweg
-  fietspad
-  fietsuggestiestrook
-  ongelijkvloerse kruising
-  te beveiligen kruispunt voor fietsers

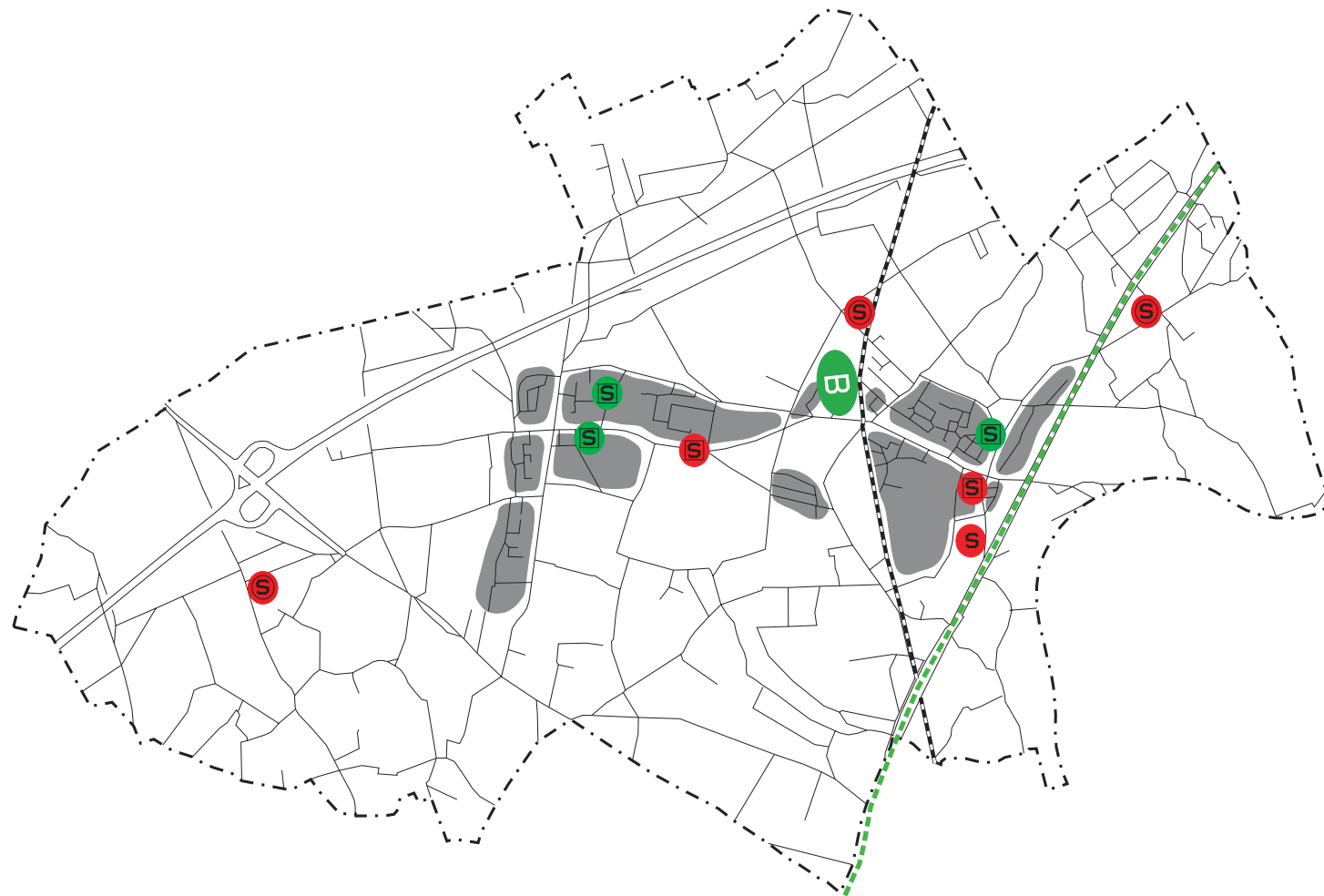


4.6 Voetgangersbeleid

4.6.1 Verblijfsgebieden

In verband met het voetgangersverkeer te Nazareth gaat de specifieke aandacht uit naar verblijfsgebieden, de verbindingen met het station, de schoolomgevingen, de verkeersveiligheid op het wegennet en de doortochten.

- \* De verkeersleefbaarheid is belangrijker dan vlot autoverkeer. In de woonstraten zal een beter voetgangersmilieu tweeweggebracht worden door de zone 30-regeling in te voeren. Tot de zone 30 gebieden behoren volgende verblijfsgebieden (eerste fase), zoals weergegeven in het gedifferentieerd snelheidsbeleid :
  - de verkavelingen langs de N452 (excl. N452);
  - het eigenlijke centrum van Nazareth, Eke en Landuit.In een tweede fase is het de bedoeling om alle verblijfsgebieden het statuut van zone 30 te geven. Het nieuwe snelheidsregime wordt aangekondigd door middel van een poort. Binnen de poorten wordt het wegprofiel aangepast op maat van de voetganger.
- \* Zo wordt vastgesteld dat de centrale as tot N60, 's Gravenstraat (N437) tussen Warandestraat en Nieuwstraat, de Steenweg-noord, Steenweg-Zuid en de Deinzestraat een conflictsituatie kennen. De leefbaarheid is er ontoereikend. Aanpassingen op deze lokale wegen, ten voordele van alle verkeersdeelnemers, zijn bijgevolg primordiaal. Het aangeven van de overgang naar een lager snelheidsregime enkel door verkeersborden is onvoldoende. Het is gewenst dat de weggebruikers ook op een andere manier op de overgang attent wordt gemaakt, zodat duidelijk is dat ze hun rijgedrag moeten aanpassen. Dit wordt afgedwongen d.m.v. bv. een middengeleider op de komgrens ("poorteffect"). Tussen de poorten binnen de bebouwde kom wordt het profiel aangepast in functie van de beoogde snelheid. Een toetsing kan gebeuren door middel van de 85-percentielwaarde. Voor de centrale as (vroegere N452) werd reeds een streefbeeld opgesteld en verschillende delen reeds aangepakt.
- \* De schoolenquête wees uit dat de kleuter- en basisscholen uit Nazareth en Eke leerlingen uit eigen kern halen (meer dan 85%). Dit betekent dat bij de herinrichting voldoende aandacht moet geschonken worden aan de zwakke weggebruiker. Een verschuiving in de modal split van de schoolkinderen is noodzakelijk. De meeste kinderen worden met de auto naar school gebracht, want één van de argumenten is de onveiligheid op straat. Alle schoolomgevingen werden ondertussen zone 30.
- \* Punctuele maatregelen accentueren de aanwezigheid van gemeenschapsvoorzieningen o.a. de sporthal en de gemeenschapsschool. De oversteeklengte wordt ingekort door een middenberm aan te brengen, waardoor tevens de overgang gemaakt wordt tussen twee verschillende dwarsprofielen.
- \* De stationsomgeving wordt heringericht op maat van de zwakke weggebruiker. De klemtoon wordt gelegd op het langzaam verkeer, fietser, voetganger, gebruikers van het openbaar vervoer en de verblijfsactiviteiten.
- \* De barrièrewerking wordt aangepakt door middel van oversteekplaatsen, fiets- en voetgangersbruggen of -tunnels (N60, N35).



### Kaart 9

### Maatregelen voetgangersverkeer

-  Kleuter onderwijs
  -  Basisschool
  -  Beveiligen schoolomgeving
  -  Reeds beveiligde schoolomgeving
- Zone 30
-  zone 30
- Stationsomgeving
-  veilige en directe voetgangersassen van en naar station
- Barrièrewerking
-  verminderen barrièrewerking



#### 4.6.2 Trage Wegen

Het herwaarderen van buurt- en voetwegen (zgn. trage wegen) past in het beleid om het netwerk van voet- en fietspaden verder te verfijnen en aantrekkelijke routes te creëren, die korter zijn dan voor de wagens.

De voorstellen uit het onderzoeksrapport werden overgemaakt aan de VLM om, in samenwerking met de omliggende gemeenten verder te bekijken in het kader van het landinrichtingsproject Leie en Schelde.

Globaal worden de volgende trage wegen voorgesteld:

##### 4.6.2.1 Ongelijkgrondse kruisingen

- Zoals in het streefbeeld van de N60 aangegeven, is een ongelijkgrondse fietsoversteek (fietsbrug) over de N60 wenselijk ter hoogte van Stationsstraat - Grenadierslaan.
- Ongelijkgrondse kruising met de N60 ter hoogte van de Steenweg - Pontweg: als verbinding naar Zonnehoeve, Gavere, Scheldevallei... Deze doorsteek is voorzien in het streefbeeld N60.
- Ongelijkgrondse kruising met de N60 ter hoogte van de Gaversepontweg. Deze is voorzien in het streefbeeld van de N60. Naast het beperken van de lokale barrièrewerking, wordt een verkeersluwe parallelle route met de N35 gecreëerd.

##### 4.6.2.2 Pad richting Kruishoutem

Pad in het verlengde van Warandestraat richting Kruishoutem (voetweg 157-158-85/164). In het ruilverkavelingsplan is evenwel één korte schakel afgeschaft (deel van voetweg 158). Wij stellen voor hier opnieuw een doorsteek (200 meter) te voorzien om een aaneensluitend traject te behouden.

##### 4.6.2.3 Spoorwegpad

Verschillende wegen lopen richting station, zodat het vanuit de verschillende richtingen relatief goed te voet en per fiets bereikbaar is. Volgende verbeteringen worden nog voorgesteld:

- Pad langsheen de spoorlijn naar De Pinte (opgenomen in BFF). Dit kan eventueel ook gefaseerd uitgevoerd worden, gezien elk trajectstuk op zich reeds voordelen biedt.
- Fietspad langs het spoor richting Gavere, met onderdoorgang onder de brug van de N60. Ook voorbij de N60 is het wenselijk het pad langsheen de spoorlijn verder door te trekken.

Dit is reeds in uitvoering.

##### 4.6.2.4 Pad Bedrijvenzone De Prijkels - E17

De bedrijvenzone is momenteel voor fietsers sterk geïsoleerd vanuit de richting Nazareth. Momenteel liggen plannen klaar om een nieuw dubbelrichtingsfietspad aan te leggen aan de noordzijde van de N35, met een tunnel onder de afrit van de E17. Het is echter ook wenselijk om ter hoogte van de voorziene fietstunnel ook een tunnel te voorzien onder de N35 om een veilige en korte aansluiting te hebben op de bedrijvenzone. Zo dient men niet om te rijden tot aan het kruispunt met de Kortrijkseheerweg.

Hierop kan ook een nieuw fietspad richting Astene aansluiten. Deze routes bieden ook diverse recreatieve mogelijkheden.

4.6.2.5

Beerhofpad

Er wordt voorgesteld om langs de Beerhofbeek een fietspad aan te leggen. Zo ontstaat een lang rechtlijnig traject dat zowel recreatief als functioneel interessant kan zijn, gecombineerd met een landschapselement.

Aan westelijke zijde sluit de route aan op voetweg 116. Vanuit de 's Gravenstraat kan een doorsteek gemaakt worden naar de wijk rond de Axeldreef en vervolgens richting Dragonderwegel of Warandestraat richting Deinze.

Aan de oostelijke zijde kan aangesloten worden op de Jagerstraat en op Turkeijenhoeklos (voetweg 27). Via de Jagerstraat kan verder gefietst worden langs het spoorfietspad onder de brug van de N60 richting Gavere of naar het Scheldepad.

Het is een interessante recreatieve route door een aantrekkelijk landschap, los van het autoverkeer.

Ook de functionele fietser kan voor een deel van zijn traject dit Beerhofpad volgen, bijvoorbeeld van Nazareth naar de Zonnehoeve en Gavere, van Eke naar de bedrijvzone De Prijkels...

## 5 **Ondersteunende en Flankerende maatregelen**

### **C1: VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN EN SCHOLEN:**

#### Acties die verdergezet worden :

- Fietsvergoeding voor gemeentelijke ambtenaren

#### Geplande acties

- Promotie en marketing van bedrijfsvervoerplannen:

De bedrijven van het industrieterrein zullen gezamenlijk door de gemeente aangemoedigd worden om samen met Veneco een bedrijfsvervoersplan op te maken. De pas opgerichte vzw ECONA (Economische Knooppunt Nazareth) kan hier een belangrijke rol in spelen als schakel tussen bedrijven onderling door een gezamenlijk bedrijfsvervoerplan voor de bedrijvzones uit te bouwen. In het bedrijfsvervoersplan moeten maatregelen genomen worden om de werknemers aan te moedigen om andere transportmiddelen te gebruiken dan de wagen. Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer dient gestimuleerd te worden door deze mensen bv. bepaalde voordelen aan te bieden. Daarnaast zal er bv. een carpoolprogramma opgestart worden. Op de twee grote bedrijvzones wordt het fietsgebruik aangemoedigd door o.a. veilige fietsstallingen dichtbij ingang van het bedrijf, douches. Als actiepunten voor ECONA hieromtrent wordt voorgesteld om een enquête te houden bij de bedrijven gevestigd in Nazareth.

- Fietspool wordt door bv. de oudervereniging van de school in samenspraak met de school georganiseerd. Fietspoolen houdt in dat de leerlingen met de fiets naar school begeleid worden door een volwassene. Fietspool richt zich vooral naar leerlingen van het basisonderwijs, die op die wijze fietservaring opdoen op weg naar school.
- De gemeente zal tegenover haar eigen personeel een voorbeeldfunctie vervullen (bv. fietsvergoeding , degelijke fietsstallingen) die andere diensten en bedrijven in de gemeente aanzetten op te volgen.

## **C2: TARIFERING OPENBAAR VERVOER, PARKEREN:**

### Bestaande acties

- Tussenkost in kosten abonnementen voor beursstudenten

### Geplande acties

- parkeerbeleid; de effectiviteit van een gemeentelijk parkeerbeleid is sterk afhankelijk van de mate waarin de maatregelen die tot doel hebben het parkeren te reguleren, worden nageleefd. Handhaving en controle zijn dan ook te beschouwen als sluitstuk van het gemeentelijk parkeerbeleid. Dit wordt vanaf 1 december ingevoerd in samenwerking met een private firma.

## **C3: ALGEMENE SENSIBILISERING BIJ MIDDEL VAN CAMPAGNES:**

### Acties die verdergezet worden :

- Belang van het opnemen van allerhande informatie betreffende De Lijn en de N.M.B.S. in het gemeentelijke infoblad mag zeker niet onderschat worden. Het is wenselijk de inwoners ook via dit kanaal snel en efficiënt te informeren aangezien hiermee ook zowel de niet-dagelijkse als de potentiële openbaarvervoersgebruikers beter worden bereikt.
- Aankondiging van de geplande snelheidscontroles op de website van de Politiezone:
  - Er worden circa 110 voorzien per jaar (9 verbaliserende per maand, en 1 per week preventief door middel van snelheidsinformatiebord)
  - De resultaten worden onder andere bekendgemaakt via de website van de Politiezone en de gemeentelijke infokrant.
- de gemeente werd lid van het Steunpunt Straten, een vereniging die pleit voor de opwaardering van de publieke ruimte, niet enkel door obstakelvrije voet- en fietspaden te garanderen, maar door maatregelen die de kwaliteit en de identiteit van de publieke ruimte bevordert, om de mensen te stimuleren de auto aan de kant te laten.
- De verkeersproblemen worden rechtstreeks door individuen of verenigingen aangebracht en in de mate van het mogelijke opgelost door politie/technische dienst (vb. aangeduide parkeerplaatsen voor schoolbus, gehandicapten, ... )
- jaarlijkse verkeers(dag)(week) met verschillende initiatieven (sensibilisering van kinderen, ouders, weggebruikers)
- in de verlofperiode in verkavelingen en plaatsen waar veel kinderen komen door middel van borden '**spelende kinderen**'

**C4: SPECIFIEKE MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN:**

Acties die verdergezet worden :

- sensibilisering
  - naar parkeren toe
    - juist gebruik en onderscheid tussen lang- en kortparkeren in en rond de blauwe zone's
    - in straten waar er nauwelijks parkeerplaatsen bezet zijn blijkt dat heel wat foutief geparkeerd wordt: parkeren op de stoep, parkeren op bushalte... Hieruit blijkt de nood aan meer sensibilisatie terzake
- verkeerslessen
  - naar scholen
    - door leerkrachten, in alle scholen met al dan niet gebruik van de verkeersklas ingericht door gemeentebestuur
    - in de donkere periode door de politie in de verkeersklas – actie '*zien en gezien worden*'
    - Fietskoffer van de lokale politie
  - naar senioren: heropfrissingscursus (lessenreeks)(in verkeersklas)
    - samenwerking gemeentebestuur en seniorenraad
    - lesgevers: rijsschool en politie
- kindvriendelijke scholenroutes opgesteld in samenwerking met de scholen in het kader van het Octopusplan.
- dagelijks toezicht aan en rond de scholen
  - begeleiding bij oversteken
  - toezicht op onverantwoord parkeren
- verkeersparken.
  - aangelegd verkeerspark op speelplaats gemeenteschool Nazareth ( met mobiel materiaal)
  - mobiele behendigheids piste gemaakt in samenwerking politie/technische dienst en beschikbaar voor alle scholen
- fietsregistratie
  - door politie op regelmatige basis
  - vrij naar de bevolking (2 x per jaar) op initiatief van gemeentebestuur en politie ter gelegenheid van themadagen
  - aangekondigd via infokrant
- fietscontroles

- 1 algemene per school voor de donkere periode en tijdens de donkere periode verhoogd toezicht door politie, specifiek op fietsverlichting aan de scholen en het station
- door gemeentebestuur werden reeds prijsjes voorzien voor fietsen die in orde zijn (fietserbreder, reflector, ...)
- de voorzieningen (o.a. bushaltes) in propere staat houden door deze regelmatig te reinigen en de vuilbakken regelmatig te ledigen.

#### Geplande acties

- het gebruik van de nog aan te leggen carpoolparking ter hoogte van het op- en afrittencomplex van de E17-N60 en E17-N35 dient gepaard te gaan met begeleidende maatregelen. Het carpoolen zal gepromoot worden door campagnes op het getouw te zetten, de carpoolparking aanduiden op gemeentelijk stratenplan. Dit zal gecoördineerd worden door de vzw ECONA.
- promotie gebruik trage wegen
- aanpassen stratenplannen aan de veranderende N60 en hun categorisering
- aangezien de gemeente Nazareth over twee industrieterreinen beschikt die beiden aan een verschillende afrit van de E17 liggen, kan veel verkeer door Nazareth vermeden worden door aan deze twee afritten signalisatieborden aan te brengen die verwijzen naar het juiste industrieterrein
- bewegwijzering van de alternatieve routes: omdat veel mensen het wegennet kennen vanuit het standpunt van automobilist is het nuttig om alternatieve fietsroutes en nieuw aangelegde doorsteken te bewegwijzeren. Voor de provinciale routes kunnen subsidies van de provincie verkregen worden.
- Een goede bewegwijzering van alle parkings is aanbevolen, om uitzonderlijke pieken op te vangen (bv. Bij begrafenis).
- Organisatie onderhoud trage wegen en begeleidend groen

#### **C5: HANDHAVING VAN NIEUWE SNELHEIDSREGIMES, PARKEERREGIMES:**

##### Acties die verder gezet worden :

- Controle op respect voor de voetgangers en fietsers
- Controle op parkeren op voetpaden en fietspaden
- Snelheidscontroles na invoeren van nieuwe snelheidsregimes

**C6: BELEIDSONDERSTEUNING:**

Acties die verder gezet worden :

De aanwezigheid van een Raad voor Verkeersveiligheid, een gemeentelijke verkeersdienst bij de politie, gecombineerd met een vlotte samenwerking met de gemeentelijke technische dienst en ondersteund door het gemeentebestuur dragen bij tot een "veilig verkeer"

- Permanente bijscholing bij de politie en vorming van gemachtigde opzichters door de lokale politie
- Reflecterende vestjes ter beschikking gesteld door gemeentebestuur aan gemachtigde opzichters
- Opleiding van gemachtigde opzichters door lokale politie:
  - alle leerkrachten van alle scholen (bij aanvang van nieuw schooljaar start een nieuwe opleiding voor nieuwe leerkrachten)
  - senioren van de verschillende bonden
  - jeugdverenigingen (in de toekomst)
- inrichten van een verkeersklas:
  - ter beschikking stellen van verschillende lokalen en aankoop van didactisch materiaal
  - vrij beschikbaar voor scholen, verenigingen ...

## 6 Evaluatie relatieschema en taakstellingen

In stap 3 zijn middels het relatieschema taakstellingen geformuleerd. Taakstellingen zijn in feite concrete en meetbare doelstellingen. In dit hoofdstuk wordt nagegaan of en hoe de onderlinge samenhang is bereikt.

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen	Opgenomen in beleidsplan
<b>Parkeerbeleid</b>	Handhaving	Organisatie parkeercontroles	JA
	Bewegwijzering	Aanpassing bewegwijzering aan nieuw parkeerbeleid, teneinde parkeerzoekverkeer te beperken	JA
	Openbaar vervoer	Voldoende fietstallingen aan OV-haltes Voldoende parkeerplaatsen aan station	JA
<b>Snelheidsbeleid</b>	Handhaving	Organisatie snelheidscontrole	JA
	Categorisering lokale wegen	Aanpassen inrichting aan gewenst snelheidsbeleid	JA
<b>Trage Wegen</b>	Bewegwijzering	Aanpassen stratenplannen	JA
	Gemeentelijke organisatie	Organisatie onderhoud trage wegen en begeleidend groen	JA
	Campagnes	Promotie gebruik trage wegen	JA
	Lokaal en bovenlokaal fietsnetwerk	Opnemen van trage wegen in fietsroutenetwerk	JA

**7****Actieprogramma**

## 7.1

Evaluatie programma beleidsplan 2002

De volgende tabel geeft een overzicht van wat sinds 2002 werd uitgevoerd

Maatregel	Actor
<b>Ruimtelijk beleid</b>	
Optimaliseren ontsluiting industrieterrein "Vogelzang"	gemeente + A.W.V.
<b>Categorisering van de wegen</b>	
<b>N60</b>	
Streefbeeld N60 (vak De Pinte – Ronse)	A.W.V.
Gedeeltelijk afsluiten aantakking Sint-Annastraat (enkel rechtsuit)	A.W.V.
<b>N35</b>	
Streefbeeld N35	A.W.V.
Verkeerslichten t.h.v. De Prijkels	A.W.V.
Aanpakken kruispunt N35 / Leenstraat	A.W.V.
Heraanleg Leenstraat – Zingem	A.W.V.
Aanpassingen kruispunt Leenstraat x Steenweg Deinze (grondruiling + inrichten voorrangsgeregeld kruispunt met linksafslagstrook)	A.W.V.
<b>N452</b>	
Streefbeeld centrale as io Nazareth	Gemeente
Herprofileren N452 op basis van streefbeeld (bijna volledig uitgevoerd) – zie ook maatregelen fietsverkeer	gemeente
<b>Maatregelen parkeren</b>	
Langparkeren aan sporthal (incl. parkeerstudie)	gemeente
Uitbreiding blauwe zone in kern Nazareth aan beide zijden van Dorp tot aan rotonde	gemeente
Overleg over inschakeling parking Spar tijdens de avond	gemeente
<b>Maatregelen openbaar vervoer</b>	
Introductie belbus	De Lijn
Opwaardering buslijn 71	De Lijn
Betere bediening ambachtelijke zones Eke	De Lijn
Plaatsen geluidsinstallatie aan station	NMBS

Herinrichting stationsplein:	Gemeente + NMBS
Uitbreiding overdekte stalling bushalte station Nazareth	Gemeente + De Lijn
Vervanging oude fietsstallingen door kwalitatieve stallingen	Gemeente
<b>Maatregelen fietsverkeer</b>	
Heraanleg vrijliggende fietspaden N35 tussen Warandestraat en N60	AWV + Gemeente + Provincie
Verbetering / aanleg fietsweg Pontweg tussen Scheldestraat en Bernstraat	Gemeente + Provincie
Aanleg fietssuggestiestroken Bosstraat – Plaanstraat	Gemeente + Provincie
Aanleg fietssuggestiestroken Schoolstraat	Gemeente + Provincie
Verbeteren halfverharding tussen Dorp en Kasteelstraat (Lindendreef)	Gemeente
Aanleg fietspaden Steenweg tussen Stationsstraat en Lichterveldestraat	Gemeente + Provincie
Aanleg fietssuggestiestroken Warandestraat tussen Gaston de Grootelaan en N437	Gemeente + Provincie
<b>Maatregelen voetgangersverkeer</b>	
Zone 30 schoolomgevingen te Eke en Nazareth	gemeente
Zone 30 : verkavelingen langs N452 en dorpkernen (gedeeltelijk)	gemeente
<b>Flankerende maatregelen</b>	
<b>C6: beleidsondersteuning</b>	
C6 : Overname centrale as	Gemeente + AWV

De gemeente Nazareth heeft heel wat gerealiseerd sinds het goedgekeurd mobiliteitsplan. De voornaamste aandacht is gegaan naar de leefbaarheid van de centrale as tussen de kern van Eke en die van Nazareth. De gewestweg werd overgenomen qua beheer, er werd een streefbeeld opgesteld en punt- en deelsgewijs aangepakt. Enkel de omgeving van de sporthal moet nog worden aangepakt.

Het streefbeeld van de N60 en de N35 zijn opgemaakt door het Vlaams gewest. Na uitdrukkelijke vraag van de politie en de gemeente Nazareth werd ook de lokale toegang tot het nevenbedrijf langs de E17 afgesloten (was niet opgenomen in het actieprogramma), waardoor een belangrijke sluiproute langs kleine wegen definitief onmogelijk werd gemaakt en ook de toen voorziene politiecontrole overbodig is geworden.

De Lijn heeft gezorgd voor basismobiliteit en verbeteren van de ontsluiting van het bedrijventerrein Eke met de bus.

7.2

Actieprogramma 2010

KT = 2010-2012

MT = 2013-2015

LT = na 2015

Actieprogramma 2010

ACTOREN:

- Gemeente Nazareth (GN)
- Gemeente Sint Martens-Latem (SML)
- Gemeente Zingem
- Administratie Wegen en Verkeer (AWV)
- Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn
- N.M.B.S.
- OctopusPlan
- Provincie Oost-Vlaanderen (prov.)
- De parochie
- Privé
- Steunpunt Straten
- TV3V – Tijdelijke Vereniging Arcadis Belgium – Grontmij - Technum
- Veneco
- Vzw ECONA
- Politiezone Schelde-Leie (Poi)

AWV merkte reeds op in het kader van andere mobiliteitsplannen dat het Gewest zich enkel kan engageren voor projecten die op haar driejarenprogramma vermeld staan. Concrete afspraken worden gemaakt in de vorm van een bijakte of module. De gemeente Nazareth engageert zich voor de projecten die vallen binnen de jaarlijkse begroting.

Nummer	Maatregel	Doelstelling	Tijds kader	Actor	Kostprijs (€)	Opmerkingen
<b>Categorisering</b>						
<b>1: Ombouw N60 tot primaire weg I</b>						
1.1	Heraanleg N60 tussen Savaanstraat en Vijverstraat	bereikbaarheid	LT	AWV		
1.2	Ondertunneling rotonde Begoniastraat	bereikbaarheid		AWV		
	fase 1: studie		KT		250000	
	fase 2: uitvoering		MT		5000000	
1.3	Aanleg laterale wegen tussen Steenweg en Weefstraat	bereikbaarheid	LT	AWV		
1.4	Intunneling N60 thv Bonaparte en aanleg parallelwegen	bereikbaarheid	LT	AWV		
1.5	Afsluiten aantakking 's Gravendreef en Koedreef	bereikbaarheid	LT	AWV		
	N60 omvormen tot autoweg en weren van fietsverkeer	bereikbaarheid	LT	AWV		
1.6	tussen Steenweg en N452					
1.7	Bouwen fietsbrug in as N452	bereikbaarheid	KT	AWV	500000	
1.8	Aanleg ventweg t.h.v. Pontweg	bereikbaarheid	LT	AWV		
1.9	Verlengen ventweg tussen Scheldestraat en Pontweg	bereikbaarheid	LT	AWV		
1.10	Afsluiten middendoorsteek Steenweg	bereikbaarheid	LT	AWV		
1.11	Aanleg laterale weg tussen Steenweg en Veldstraat	bereikbaarheid	LT	AWV		
1.12	Bouwen fietstunnel t.h.v. Pontweg	bereikbaarheid	LT	AWV		
1.13	Afsluiten aantakking Veldstraat	bereikbaarheid	LT	AWV		
1.14	N60 omvormen tot autoweg tussen N452 en Snepstraat	bereikbaarheid	LT	AWV		
1.15	Aanleg ontsluitingsweg Zonnehoeve	bereikbaarheid	KT	privé - GN - AWV	module 14	
1.16	Afsluiten middendoorsteek Snepstraat / Bernstraat	bereikbaarheid	LT	AWV		
1.17	Afsluiten aantakking Snepstraat	bereikbaarheid	LT	AWV		
1.18	Afsluiten middendoorsteek Gaversepontweg / Pontweg	bereikbaarheid	LT	AWV		
1.19	Afsluiten aantakking Gaversepontweg	bereikbaarheid	LT	AWV		
1.20	Aanleg ventweg t.h.v. MD Decor -Ignis	bereikbaarheid	LT	AWV		
1.21	Aanleg ventweg t.h.v. Gaversepontweg	bereikbaarheid	LT	AWV		
1.22	Heraanleg knooppunt Vogelzang	bereikbaarheid	MT	AWV		
<b>2: N35 (primaire weg II / secundaire weg)</b>						
2.1	aanpak gevaarlijk punt 4114: aanleg rotondes op- en afrittencomplex E17 met fietstunnel	bereikbaarheid / verkeersveiligheid	KT	AWV		
	aanpassingen wegsegment Karrewegstraat en Warandestraat (verwijderen afslagstroken, aanleg dubbelrichtingsfietspad, verwijderen parkeerstrook,	bereikbaarheid				
2.2	aanleg 2x2 rijstroken tussen beide op- en afritten		KT	AWV	1090000	module 13
2.3	aanleg carpoolparking en ontsluiting op N35	toegankelijkheid / bereikbaarheid	KT	AWV, GN	142000	

Nummer	Maatregel	Doelstelling	Tijds kader	Actor	Kostprijs (€)	Opmerkingen
2.4	aanpak gevaarlijk punt 4175: kruispunt Warandestraat x Steenweg Deinze (aanleg rotonde) + hieraan koppelen geplande doortrekking riolering Warandestraat - Schoolstraat	bereikbaarheid / verkeersveiligheid	MT	AWV, TV3V	449000	
2.5	aanpassen kruispunt 's Gravenstraat x Steenweg Deinze (aanleg rotonde)	bereikbaarheid	MT	AWV	400000	
2.6	aanleg middengeleider tussen Warandestraat en N60	bereikbaarheid	MT	AWV	3017000	
2.7	aanleg ventwegen op oostelijk wegsegment	bereikbaarheid / toegankelijkheid	LT	AWV	2524000	
<b>3: Maatregelen Parkeren</b>			KT			
<b>Sporthal:</b>						
3.1	Invoering blauwe zone langs straat	bereikbaarheid	LT	GN	p.m.	
<b>Kern Nazareth:</b>						
3.2	Uitbreiding blauwe zone in kern Nazareth:	bereikbaarheid		GN	p.m.	
3.3	- Fase 2 (na evaluatie): dorpsplein aan de kant van de school	bereikbaarheid	MT			
3.4	- Fase 3 (na evaluatie): dorpsplein aan de kant van parochiaal centrum	bereikbaarheid	MT			
3.5	Parking parochiaal centrum openstellen voor langparkeerders (overdag)	bereikbaarheid	KT	GN + parochie	p.m.	
<b>3.6: Kern Eke:</b>						
3.7	Onderzoek optimalisatie parkeerschikking op kerkplein	bereikbaarheid	KT	GN	p.m.	
3.8	Herinrichting parking De Lichterveldestraat	bereikbaarheid	KT	GN	.....	
3.9	Overleg over inschakeling parking Spar tijdens de avond	bereikbaarheid	KT	GN	p.m.	
<b>4: Maatregelen openbaar vervoer</b>			KT			
4.1	Opwaardering buslijn 84	bereikbaarheid	LT	De Lijn		
4.2	Goed uitgeruste bushalte aan sporthal	toegankelijkheid	KT	De Lijn + GN		
4.3	Invoeren licht-train	toegankelijkheid	LT	NMBS+De Lijn		
4.4	verbeteren bereikbaarheid bedrijventerreinen De Prijkels, Vogelzang en Eke	toegankelijkheid	LT	De Lijn		
4.5	station als ankerplaats belbusgebied	toegankelijkheid	LT	De Lijn		
<b>5: Maatregelen fietsverkeer</b>						
Wijzigen van routes uit het BFF/provinciale fietsroutes ifv de bestaande paden en kerkwegels na uitvoeren VLM-						
5.1	studie Trage Wegen	verkeersveiligheid	KT	Prov		
5.2	-route Gavere - Nazareth via Beerhofpad in plaats van Ten Edestraat	verkeersveiligheid	KT	Prov		

Nummer	Maatregel	Doelstelling	Tijds kader	Actor	Kostprijs (€)	Opmerkingen
5.3	-route Nazareth -Kruishoutem via de voorgestelde paden ipv via Merestraat - Hanestraat	verkeersveiligheid	KT	Prov		provinciaal fietsnetwerk
5.4	Doorsteek tussen Bosstraat en bedrijventzone Eke in het kader van het Transformatieproject Industriezone Eke	verkeersveiligheid	KT	Prov		
5.5	fietspad 's Gravenstraat tussen Warandestraat en Steinstraat (N437)	verkeersveiligheid	MT	AWV + GN		module 13 & fietsfonds
5.6	fietspad 's Gravenstraat vanaf Steinstraat richting Deurle (N437)	verkeersveiligheid	KT-MT	AWV + GN +SML	8200000	module 13 & fietsfonds
5.7	Aanleg fietspad Boeregemstraat (N437)	verkeersveiligheid	LT	AWV + GN		module 13 & fietsfonds
5.8	Aanleg fietspad Deinzestraat-Steenweg Astene ten zuiden van E17	verkeersveiligheid	KT	GN + MOW + Prov		fietsfonds
5.9	Aanleg fietspad Steenweg Astene ten noorden van E17	verkeersveiligheid	MT	GN + Prov + MOW		fietsfonds
5.10	Aanleg en verbetering fietspad Oudenaardseheerweg tussen Deurlestraat en spoorweg	verkeersveiligheid	LT	GN + Prov		provinciaal fietsnetwerk
5.11	Aanpak schoolomgeving (Vossenhol)	verkeersveiligheid	KT	GN + Prov + MOW		fietsfonds
5.12	Aanleg fietspad Oudenaardseheerweg tussen Klapstraat en N452	verkeersveiligheid	LT	GN + Prov		fietsfonds
5.13	Aanleg fietspad Steenweg Eke tussen Landuitstraat en Zevergem	verkeersveiligheid	LT	GN + Prov + AWV		module 13
5.14	Aanleg fietspad en inrichting schoolomgeving Steenweg Eke tussen Landuitstraat en N60	verkeersveiligheid	KT	GN + Prov		fietsfonds
5.15	aanleg fietsweg tussen Pontweg en Sluis	verkeersveiligheid	LT	VLM	20% door provincie betaald	fietsfonds
5.16	aanleg fietsweg parallel aan Moerbeek richting Zevergem tssn Waterratstraat en grens Zevergem.	verkeersveiligheid	LT	VLM	20% door provincie betaald	fietsfonds
5.17	aanleg fietsweg tussen Prijkelstraat en Soeverijnstraat (thv Callemoeie)	verkeersveiligheid	LT	VLM	20% door provincie betaald	
5.18	Aanleg spoorroute tussen Deurlestraat en Bernstraat	verkeersveiligheid / bereikbaarheid	KT	Prov	800000	fietsfonds
5.19	aanleg fietspad in Weefstraat	verkeersveiligheid	KT	GN + Prov	80% door provincie betaald	fietsfonds
5.20	aanleg fietspad in de Heerweg	verkeersveiligheid	MT	GN + Prov + MOW	80% door provincie betaald	fietsfonds
5.21	Aanleg fietspad in de Kortrijkseheerweg	verkeersveiligheid	LT	GN + Prov	40% door provincie betaald	fietsfonds
5.22	Aanleg fietspad in de Kortrijkseheerweg thv bedrijventerrein aan E17	verkeersveiligheid	LT	GN + Prov	100000 (40% door provincie betaald)	fietsfonds

Nummer	Maatregel	Doelstelling	Tijds kader	Actor	Kostprijs (€)	Opmerkingen
5.23	Aanleg fietspad Warandestraat tussen N35 en Gaston de Grootelaan	verkeersveiligheid	KT	GN + Prov + MOW	80% door provincie betaald	fietsfonds
5.24	Aanleg fietsweg in de Langedreef tussen de Deurlestraat en 's Gravenstraat	verkeersveiligheid	KT	GN + Prov		fietsfonds
5.25	Aanleg fietsweg op het brugje tussen de Pontweg en Sluis (ter hoogte van de Kapperstraat)	verkeersveiligheid	MT	GN		fietsfonds
5.26	Verbeteren fietspad op de Steenweg ten zuiden van N452 tussen school en N60	verkeersveiligheid				
5.27	Verbreden fietspad in de Zandstraat tussen de spoorweg en de ten Edestraat	verkeersveiligheid	MT	GN + Prov		
5.28	Verbeteren fietsvoorzieningen in centrumgebied van Eke in de Stationsstraat tot spoorweg	verkeersveiligheid	MT	GN + Prov	150000	
5.29	Verbeteren fietsvoorzieningen Roombaardstraat en Drapstraat van spoorweg tot Stropstraat	verkeersveiligheid	MT	GN + Prov	150000	
<b>6: Voetgangersbeleid/verkeersveiligheid</b>						
6.1	Zone 30: verkavelingen langs N452 en dorpskernen			GN		
6.2	Zone 30: overige verblijfsgebieden			GN		
6.3	Centrale as: omvormen omgeving sporthal en basisschool	leefbaarheid / toegankelijkheid	KT	GN	fietsfonds	
6.4	Wegbeeld versmallen door het aanbrengen van een bomenrij in de Grenadierslaan	verkeersveiligheid	KT	GN + Prov + AWV	80000	
<b>7: C1: vervoersmanagement met bedrijven, diensten en scholen</b>						
<i>Acties die verdergezet worden :</i>						
7.1	C1 : Fietsvergoeding voor gemeentelijke ambtenaren	schade aan natuur en milieu beperken	continu	GN	405 per jaar	
<i>Geplande acties</i>						
7.2	C1 : Promotie en marketing van bedrijfsvervoersplannen (Eke en Prijkels) door vzw ECONA	bereikbaarheid / leefbaarheid	continu	GN + Veneco		
7.3	C1 : Fietsvoorzieningen (fietsstallingen)	toegankelijkheid	continu	GN	10000 per jaar	
7.4	C1 : Fietspool	leefbaarheid	continu	GN		
<b>8: C2: tarifiering openbaar vervoer, parkeren</b>						
<i>Geplande acties</i>						
8.1	C2 : Derde betalerssysteem (30€ tussenkomst in de abonnementsprijs voor beursstudenten)	toegankelijkheid	continu	GN + De Lijn		
8.2	C2 : Ordehandhaving van parkeerbeleid (opdracht aan privéfirma)	leefbaarheid	continu	GN		
8.3	C2 : Uitrusting bushaltes	toegankelijkheid	continu	GN + De Lijn		

Nummer	Maatregel	Doelstelling	Tijds kader	Actor	Kostprijs (€)	Opmerkingen
9	<b>C3: algemene sensibilisering bij middel van campagnes</b>		continu	Pol		
	<u>Acties die verdergezet worden :</u>					
9.1	C3 : Sensibiliseringscampagnes door OCTOPUS en voetgangersbeweging	leefbaarheid	continu	GN + Pol	2478 per jaar	
9.2	C3 : Actie fietscontrole	verkeersveiligheid	continu	GN + Pol		
9.3	C3 : Toezicht aan en rond scholen	verkeersveiligheid	continu	GN + Pol		
9.4	C3 : Actie veilig schoolbegin	verkeersveiligheid	continu	GN + Pol		
9.5	C3 : Rechtstreeks contact verkeersproblemen	leefbaarheid	continu	GN + Pol		
9.6	C3 : Stickeractie 'graag traag'	verkeersveiligheid	continu	GN + Pol		
9.7	C3 : Info over openbaar vervoer, verkeersveiligheid en mobiliteit in infoblad	toegankelijkheid	continu	GN + Pol		
9.8	C3 : Aankondiging van snelheidscontroles	verkeersveiligheid	continu	Pol		
9.9	C3 : Jaarlijkse verkeers(dag)(week) door OCTOPUS en voetgangersbeweging	verkeersveiligheid	continu	GN + Pol		
10	<b>C4: specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen</b>					
	<u>Acties die verdergezet worden :</u>					
10.1	C4 : Verkeerslessen	verkeersveiligheid	continu	Pol		
10.2	C4 : Fietswedstrijden - behendigheidscircuit	verkeersveiligheid	continu	Pol		
10.3	C4 : Verkeersparken	verkeersveiligheid	continu	Pol	500 per jaar	
10.4	C4 : Fietscontroles	verkeersveiligheid	continu	Pol		
10.5	C4 : Promoten fietsregistratie	leefbaarheid	continu	GN + Pol		
10.6	C4 : Onderhoud openbaar vervoerhalte	leefbaarheid	continu	GN	6000 per jaar	
10.7	<u>Geplande acties:</u>					
10.8	C4 : Promotie gebruik trage wegen an VLM-studie	leefbaarheid / toegankelijkheid	continu	GN		
10.9	C4 : Aanpassen stratenplannen na VLM-studie	toegankelijkheid		GN		
10.10	C4 : Bewegwijzering aanpassen op E17 ifv vrachtverkeer (zie hoofdstuk categorisering)	verkeersveiligheid / bereikbaarheid	LT	AWV		
10.11	C4 : Promoten gebruik carpoolparkings na aanleg van de 2 carpoolparkings N35-N60	leefbaarheid / toegankelijkheid	LT	GN + A.W.V.		
10.12	C4 : Organisatie onderhoud trage wegen en begeleidend groen	leefbaarheid / toegankelijkheid	continu	GN		
11	<b>C5: handhaving van nieuwe snelheidsregimes, parkeerregimes:</b>			Pol		
	<u>Acties die verdergezet worden :</u>					

Nummer	Maatregel	Doelstelling	Tijds kader	Actor	Kostprijs (€)	Opmerkingen
11.1	C5 : Controle op respect voor voetganger en fietser	leefbaarheid / verkeersveiligheid	continu	Pol		
11.2	C5 : Controle op parkeren (toevertrouwd aan private firma)	leefbaarheid	continu	GN		
11.3	C5 : Snelheidscontroles	verkeersveiligheid	continu	Pol		
12	<b>C6: beleidsondersteuning</b>		continu			
	<u>Acties die verdergezet worden :</u>					
12.1	C6 : Bijscholing door politie en vorming gemachtigde opzichters	verkeersveiligheid	continu	Pol		
12.2	C6 : Reflecterende uitrusting voor gemachtigde opzichters ter beschikking stellen	verkeersveiligheid	continu	GN	300	
12.3	C6 : Inrichten verkeersklas	verkeersveiligheid	continu	GN	1000 per jaar	

**datum** opgesteld te gent juni 2010

**onder de algemene  
directie van** Bart Canfyn, voorzitter

**projectleider** Patrick Maes, geograaf-ruimtelijk planner

**projectmedewerker** Stijn Vandousselaere, b.b.ir

**SumContact** SumResearch nv  
brussel@sum.be  
gent@sum.be  
www.sum.be