

Een vlinder beweegt zich duurzaam en slim

Mobiliteitsplan Nazareth



Colofon

Opdracht	P1080 Mobiliteitsplan Nazareth
Opdrachtgever	Veneco Panhuisstraat 1 – 9070 DESTELBERGEN
Opdrachtnemer	MINT NV Hendrik Consciencestraat 1 B – 2800 MECHELEN
Projectmedewerkers	
Tim Scheirs	Projectleider Veneco
Nina Sarens	Projectmedewerker Veneco
Alessio Vrijssen	Projectmedewerker MINT
Sharon Audoor	Directeur Omgeving Nazareth
Marloes Cattersel	Mobiliteitsambtenaar Nazareth
Versiebeheer	
2023-08-28	Definitief Mobiliteitsplan

Goedgekeurd door de gemeenteraad
in zitting van 28 AUG. 2023
Namens de Raad,

Steven Van de Velde
algemeen directeur

Dirk Le Roy
voorzitter



Marloes Cattersel

INHOUDSOPGAVE

Begrippenlijst4

Een vlinder beweegt zich duurzaam en slim5

Mobiliteitsplan Nazareth6

De speerpunten van ons mobiliteitsbeleid7

Doelstellingen9

Participatietraject12

Beleidsscenario - Waar willen we naartoe?13

1.1. *Visie spoorwegovergangen*..... 15

1.2. *Een nieuwe wegencategorisering voor Nazareth*..... 16

1.3. *Nazareth verdeeld in zeven mobiliteitskamers*..... 18

1.4. *Snelheidsplan*..... 22

1.5. *Wandelen in Nazareth* 24

1.5.1. Voetpaden..... 24

1.5.2. Het wandelnetwerk 24

1.6. *Fietsen in Nazareth* 26

1.6.1. Fietsnetwerken en fietsinfrastructuur..... 26

1.6.2. Fietsinfrastructuur 28

1.6.3. Aanleg fietspaden Ruilverkavelingsproject Schelde-Leie 28

1.6.4. Wegwerken missing links 29

1.6.5. Het stallen van de fiets 32

1.7. *Het openbaar vervoer in Nazareth*.....33

1.7.1. Regionaal mobiliteitsplan VVR Gent.....33

1.7.2. Masterplan toegankelijkheid33

1.7.3. Hoppinpunten.....33

1.8. *Deelmobiliteit in Nazareth*.....35

1.9. *Oplaadpunten voor elektrische mobiliteit*35

1.10. *Het gemotoriseerd verkeer in Nazareth*36

1.10.1. Parkeerregime36

1.10.2. Langparkings36

1.10.3. Parkeren op openbaar domein.....38

1.11. *Vrachtverkeer in Nazareth*38

Flankerend beleid.....41

1.12. *Communicatie*41

1.13. *Handhaving*41

1.14. *Monitoring en evaluatie*41

Actietabel.....42



BEGRIPPENLIJST

STOP-principe: De prioriteiten binnen het mobiliteitsbeleid worden opgebouwd volgens het STOP-principe. In het beleid gaat er prioritair aandacht naar de actieve weggebruiker, namelijk de Stappers en Trappers. Daarna krijgt het beleid rond het Openbaar Vervoer de nodige aandacht, pas als laatste wordt er gefocust op het Privaat gemotoriseerd verkeer.

Mobiliteitskamer: Een mobiliteitskamer is een zone of wijk binnen de gemeente waarbinnen de auto te gast is. Het is voornamelijk een verblijfsgebied voor voetgangers en fietsers waar enkel gewenst gemotoriseerd verkeer mogelijk is.

Verkeersleefbaarheid: De algemene kwaliteit van het leven en het subjectief aanvoelen ervan als gevolg van de verkeersdrukke wordt omschreven als de verkeersleefbaarheid van een plek.

Gewenst (vracht)verkeer: Verkeer dat op de juiste wegen van de geldende wegencategorisering rijdt (volgens zijn/haar herkomst-bestemming)

Ongewenst (vracht)verkeer: Verkeer dat niet volgens de juiste wegen van de geldende wegencategorisering rijdt (volgens zijn/haar herkomst-bestemming).

Hoppinpunt: Hoppinpunten zijn knopen in het vervoerssysteem waar reizigers van het ene duurzame vervoersmodi op het andere kunnen stappen. Het principe van combimobiliteit speelt hier een belangrijke rol: reizigers combineren verschillende vervoersmiddelen om hun bestemming te bereiken.

Vervoerregio Gent: Nazareth maakt samen met 23 andere gemeenten deel uit van de vervoerregio Gent.



EEN VLINDER BEWEEGT ZICH DUURZAAM EN SLIM

Gemeente Nazareth heeft een lange traditie in het opmaken van strategische plankaders rond mobiliteit, in 2002 werd een eerste gemeentelijk mobiliteitsplan goedgekeurd dat in 2009 werd verbreed en verdiept. Ook werd in 2003 een apart gemeentelijk fietsbeleidsplan opgemaakt.

Vandaag stellen we vast dat de meeste acties uit de eerdere beleidsplannen zijn uitgevoerd en dat deze plannen bovendien niet actueel genoeg meer zijn om rond dezelfde principes een nieuw actieplan te gaan bedenken voor de komende jaren. In het meerjarenplan 2020-2025 werd dan ook de opmaak van een nieuw fietsbeleids- en mobiliteitsplan opgenomen onder de strategische doelstelling 'een vlinder beweegt zich duurzaam en slim'. Met de keuze voor de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan alsook een nieuw fietsbeleidsplan bewijst de gemeente dat het haar menens is om duurzame mobiliteitsprincipes te laten doorwerken als hefboom om slim te groeien ... om de vlinder zijn vleugels te laten uitslaan ...

De gemeente kan groeien, maar dient te groeien op een slimme, doordachte en duurzame manier met respect voor de identiteit en de troeven van de gemeente en haar drie woonkernen. Gemeente Nazareth heeft namelijk een groot ruimtelijk potentieel waaraan verschillende ruimtelijke ambities gekoppeld zijn. Deze ruimtelijke groei zal gepaard gaan met nieuwe uitdagingen op vlak van mobiliteit. Bij deze groei dient de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid aan de Nazareners ten alle tijden gegarandeerd te worden, de beleidskeuzes binnen dit mobiliteitsplan zullen deze garanties mee helpen faciliteren.

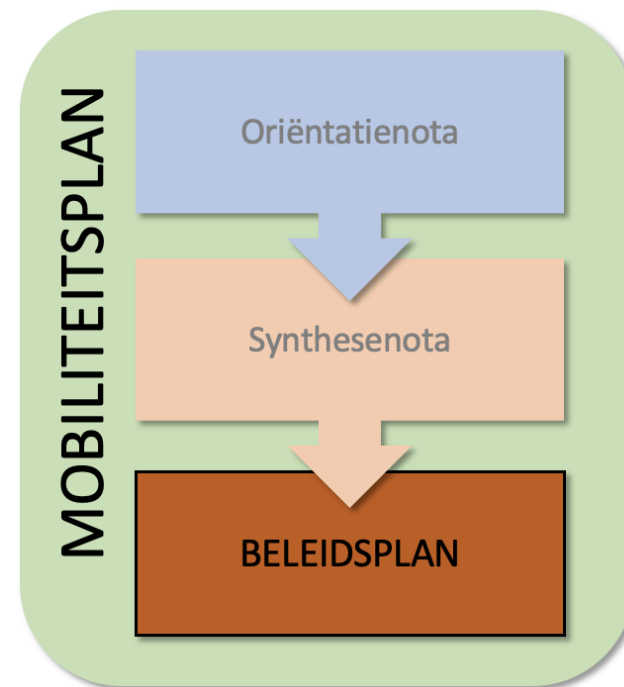


MOBILITEITSPLAN NAZARETH

Dit document is het beleidsplan van het lokale mobiliteitsplan van de gemeente Nazareth. Deze nota is het sluitstuk van een groter en gefaseerd planproces.

Dit proces startte na het doorlopen van de sneltoets, met een eerste oriënterende fase waarbij de probleemstelling rond lokale mobiliteitsvraagstukken verder werd scherp gesteld. Vervolgens werden tijdens de synthesefase oplossingsrichtingen verkend, overwogen en ten slotte ook verder in scenariovorm en netwerkkaarten uitgewerkt. Dit resulteerde in de synthesesnota die ook voor ruime participatie werd kenbaar gemaakt. In deze laatste fase, de beleidsfase, worden uiteindelijk de beleidsbeslissingen vastgelegd binnen een richtinggevend kader maar ook een formeel actieplan. Het beleidsplan houdt daarbij rekening met de opmerkingen die nog vanuit het participatietraject naar boven kwamen. Het resulteert in het definitieve mobiliteitsplan of beleidsplan.

Het is de bedoeling dat het beleidsplan leesbaar is als apart beleidsdocument dat later het nieuwe gemeentelijke mobiliteitsplan zal genoemd worden. Voor de lezers die dieper willen ingaan op bepaalde afwegingen of diepere onderbouwing zoeken van de gemaakte beleidskeuzes, verwijzen we naar de eerdere nota's (de oriëntatienota en de synthesesnota).



DE SPEERPUNTEN VAN ONS MOBILITEITSBELEID

1. Een sterke lokale mobiliteitsvisie op maat van Nazareth

Met het nieuwe mobiliteitsplan kiest lokaal bestuur Nazareth resoluut voor de toekomst van haar gemeente en haar inwoners. Aan de hand van duurzame mobiliteitsprincipes wordt getracht om de algemene verkeersleefbaarheid in de gemeente te verhogen en de verkeersveiligheid van elk van haar burgers te garanderen. Nazareth kiest ervoor om een pragmatisch en realistisch mobiliteitsbeleid te voeren dat op maat gemaakt is van de gemeente. Daarbij engageert de gemeente zich ook voor de opmaak van een verordening duurzame mobiliteit waarin richtlijnen, principes en normen met betrekking tot mobiliteit (breedte fietspaden, voetpaden, fietsenstallingen, voorbehouden parkeerplaatsen, deelmobiliteit),... beschreven worden. Aanvragen voor omgevingsvergunningen zullen steeds ook getoetst worden aan deze nieuwe verordening.

2. Een lokaal mobiliteitsbeleid binnen een regionale visie

Sinds 1 januari 2019 is Vlaanderen ingedeeld in 15 vervoerregio's. Nazareth maakt deel uit van Vervoerregio Gent (VVR Gent). Met de inrichting van vervoerregio's, vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen hebben de gemeenten nu een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen. In elke vervoerregio wordt er gewerkt aan een overkoepelende mobiliteitsvisie: het regionaal mobiliteitsplan (RMP). Het RMP zal dienen als richtinggevend kader waarbinnen gemeenten hun eigen lokale mobiliteitsplan mee zullen kunnen opstellen. Het is van belang dat deze regionale visie op mobiliteit doorsijpelt in het lokale mobiliteitsbeleid van de verschillende gemeentes. Binnen het uitstippelen van het lokaal mobiliteitsbeleid is maximaal rekening gehouden met deze regionale mobiliteitsvisie.

3. Het streefbeeld van de N60 (en N35) als uitgangspunt

Reeds in 2005 werd een streefbeeld opgesteld voor de N60 Gent-Valenciennes, meer bepaald van het aansluitingscomplex met de E17 in de Pinte tot aan de provinciegrens in Ronse. Het streefbeeld werd opgesteld in functie van de geplande herinrichting van de N60 als primaire weg type I. Het mobiliteitsbeleid van Nazareth vertrekt dan ook vanuit het idee dat dit streefbeeld gerealiseerd zal worden. Binnen dit streefbeeld wordt er een structuur van vent- en parallelwegen voorzien, wordt het fietsverkeer ont dubbeld en gaat men uit van ongelijkgrondse kruisingen. Voor AWW is het streefbeeld verouderd en dringend aan actualisatie toe. Nazareth staat hier wel voor open, maar blijft zolang er geen alternatief, goedgekeurd streefbeeld is, voorstander van de realisatie van het goedgekeurde streefbeeld voor zowel N60 alsook de N35.

4. Mobiliteitsbeleid volgens het STOP-principe

Gemeente Nazareth hanteert binnen zijn mobiliteitsbeleid het STOP-principe. Binnen het mobiliteitsbeleid wordt er prioriteit gegeven aan de actieve weggebruikers, aan de Stappers en de Trappers. Vervolgens focust het mobiliteitsbeleid zich op het Openbaar Vervoer en tot slot pas op het Priyaat gemotoriseerd verkeer. Met deze aanpak wenst gemeente Nazareth een duurzaam mobiliteitsbeleid te voeren waar verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid van alle Nazareners voorop gesteld wordt.

5. Leefbaarheid en verkeersveiligheid voor de Nazareners

Om de verkeersleefbaarheid te verhogen zal de centrale as heringericht worden tot een groene boulevard. Concreet zullen de Stationsstraat, de Roombaardstraat en de Drapstraat heringericht worden volgens het STOP-principe, waarbij de nodige aandacht geschonken zal worden aan groene, kwaliteitsvolle natuurelementen met ruimte voor alle weggebruikers. Concreet betreft het een aaneenschakeling van pleinen en lanen tussen Nazareth en Eke. Voor voetgangers en fietsers zullen er



bredero voetpaden, vrijliggende fietspaden en veilige oversteekvoorzieningen voorzien worden. De bushaltes aan beide zijden van de weg blijven behouden, maar worden meer toegankelijk gemaakt en worden ingericht als uitstulpende haltes. Bovendien maakt Nazareth de keuze om geen ongewenst vrachtverkeer op de groene boulevard toe te laten (wel lokaal vrachtverkeer ifv handel). Hiermee kiest Nazareth volop voor verkeersleefbaarheid binnen de dealkernen en het enten van doorgaand verkeer op de 'grote driehoek' E17 – N60 – N35.

Naast de centrale as zullen ook in de woonwijken en dorpskernen de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verhoogd worden. Nazareth zal worden ingedeeld in zeven verschillende mobiliteitskamers. Binnen deze mobiliteitskamers worden zones gecreëerd waarin de auto te gast is, enkel gewenst verkeer mogelijk is en waar de verkeersleefbaarheid aanzienlijk verhoogd wordt. Waar nodig wordt ook het geldende snelheidsregime aangepast aan zijn omgeving.

Wat is een mobiliteitskamer?

Binnen een mobiliteitskamer wordt er binnen een bepaalde wijk, binnen een bepaalde zone of wijk een autoluwe zone gecreëerd. Binnen de kamer wordt de nadruk gelegd op de verblijfsfunctie waar voetgangers en fietsers op een veilige en prettige manier kunnen verplaatsen en verblijven.

Binnen een mobiliteitskamers ligt de focus op lokaal bestemmingsverkeer. Doorgaand autoverkeer wordt via circulatiemaatregelen ontmoedigd en omgeleid naar de randen van de kamer. Deze randen zijn wegen van een hogere wegcategorie (zoals N35, N437 's Gravenstraat, centrale as). Met het invoeren van de mobiliteitskamers wordt vermeden dat sluijverkeer willekeurig door Nazareth rijdt en daarmee de leefkwaliteit van de inwoners negatief beïnvloedt.



Meer info op: [FB Rapport Fixthemix DEF.pdf \(fietsberaad.be\)](#)

6. Het versterken van de netwerken voor de actieve weggebruiker

Naast het verhogen van de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid van de actieve weggebruiker zal ook de algemene bereikbaarheid binnen Nazareth versterkt worden. Zowel in het tragewegennetwerk als in het fietsnetwerk worden de missing links weggewerkt en worden ze verkeersveilig ingericht. Daarbovenop wordt het station van Eke-Nazareth uitgebouwd tot Hoppinpunt waar er makkelijk overgestapt kan worden op verschillende duurzame vervoersmodi.

Doorheen de tijd zullen de verschillende spoorwegovergangen op het grondgebied van Nazareth mogelijks verdwijnen en vervangen worden door bruggen of tunnels om de bereikbaarheid van Nazareth te blijven garanderen. Waar nodig wordt ook de nodige infrastructuur voorzien voor de actieve weggebruiker.



DOELSTELLINGEN

Een ambitieus mobiliteitsbeleid vertrekt vanuit ambitieuze doelstellingen. De doelstellingen die Nazareth voor haar mobiliteitsplan vooropstelt, zijn afgestemd op de strategische en operationele doelstellingen die zijn geformuleerd op Vlaams en op vervoerregionaal niveau. We vertrekken vanuit de **7 ambities** uit het RMP van vervoerregio Gent:



Figuur 1: 7 ambities van de vervoerregio Gent

Elk van deze ambities zijn ook op het lokale niveau relevant. Het zijn immers de gemeenten die mee invulling geven aan de opmaak en de uitvoering van het RMP.

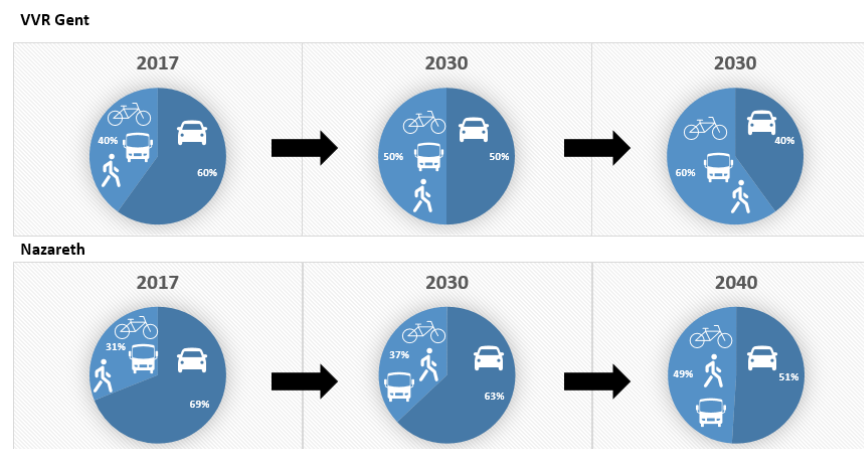
Klimaatgezond

Nazareth wil voorrang geven aan de duurzame en actieve weggebruiker door het **STOP-principe** te onderschrijven. Dat betekent dat onze aandacht voor mobiliteit vertrekt vanuit de voetganger, daarna de fietser, het openbaar vervoer en ten slotte het private, gemotoriseerde verkeer.

Om effectief in te zetten op een duurzamere mobiliteit is echter meer nodig. Op vervoerregioniveau is de ambitie om het auto-aandeel tegen 2030 van 60% naar 50% terug te brengen en het aandeel duurzame modi te verhogen naar 50%; tegen 2040 moet het auto-aandeel in de vervoerregio verder dalen tot 40%. Om het

autogebruik te verminderen in zowel aandeel (modal split) als aantal voertuigkilometers, gebruiken we de zogenaamde **4 V's** als houvast:

- **Voorkomen** van (auto)verplaatsingen;
- **Verkorten** van verplaatsingen;
- **Veranderen** van de vervoerwijzekeuze;
- **Verschonen** van de voertuigen zelf.



Figuur 2: Doelstelling modal shift

Het huidige aandeel niet-duurzame verplaatsingen voor woon-werk- en woon-schoolverkeer in Nazareth bedraagt vandaag nog 69%¹. Tegen 2030 zou dit aandeel moeten dalen tot 63%, tegen 2040 tot 51%. Deze doelstelling vanuit de

¹ Stadsmonitor, 2017



vervoerregio is louter informatief, maar geeft wel een goed inzicht in het potentieel voor modal shift in Nazareth.

Gezond en veilig

Verkeersveiligheid is een topprioriteit. Nazareth voert een **vision zero**-beleid. Nazareth streeft naar 0 verkeersslachtoffers. Hoe vroeger deze doelstelling gehaald kan worden, hoe beter. Tegen 2050 zouden er zeker geen verkeersslachtoffers meer mogen vallen. Dat doen we door te werken aan veiligere voet- en fietspaden, oversteekplaatsen en veiligere **schoolomgevingen**, maar verkeersveiligheid is meer dan infrastructuur. Zowel in onze kernen als op de wegen buiten de bebouwde kom verlagen we waar nuttig de **snelheid** van het gemotoriseerd verkeer. Door te werken met **mobilitetskamers** creëren we autoluwe zones vrij van doorgaand verkeer waarbinnen de actieve weggebruikers zich ook zonder aparte infrastructuur veilig kunnen bewegen. Conflicten tussen zwaar verkeer en actieve weggebruikers herleiden we tot een minimum met het invoeren van een lokaal **vrachtroutenetwerk** en een **zonale tonnagebeperking** op de wegen die geen onderdeel zijn van dat netwerk.

Na **zware ongevallen** zal worden nagegaan wat de **oorzaak was** en welke initiatieven de gemeente – en eventueel AWW bij ongevallen op kruispunten met de gewestwegen- kan nemen om de **ongevallenlocatie** indien nodig **veiliger te maken**.

² Een hoppinpunt is een vervoersknooppunt waar 1) parkeermogelijkheden voor verschillende personenwagens en fietsen ter beschikking zijn of 2) verschillende vervoermogelijkheden (trein, bus, deelfiets...) kunnen aangeboden worden door

Bereikbaar

Nazareth is bereikbaar volgens het STOP-principe. We maken werk van de verdere uitbouw en het onderhoud van ons **fiets- en voetpadennetwerk** en de trage wegen. We spelen de centrale ligging van het station van Eke-Nazareth uit als troef. We bouwen het station uit tot een **Hoppinpunt**² en voorzien extra stalcomfort en stalcapaciteit voor fietsers aan het station. Het Hoppinpunt zal gebruikt kunnen worden om tussen verschillende vervoersmodi over te stappen. Ook voor gemotoriseerd verkeer blijft Nazareth bereikbaar, maar wel aan een aangepaste snelheid. Een heldere **wegencategorisering** stuurt het gemotoriseerd verkeer naar haar bestemming via de wegen die daar het best voor geschikt zijn, zodat onze wijken en landelijke wegen vrij blijven van (doorgaand) sluipverkeer.

Attractief

We maken de duurzame en actieve vervoermodi aantrekkelijk door veilige, kwaliteitsvolle en goed onderhouden infrastructuur aan te bieden. We bouwen een **wandel- en fietsvriendelijk klimaat**, onder meer door te werken met fietsstraten, door zachte doorsteken op te waarderen en door de oversteekbaarheid van de drukkere verkeersassen te verbeteren en de aanleg van veilige en comfortabele fiets- en voetpaden. We werken aan nieuwe, aangename, autoluwe omgevingen waar de **verblijfs- en ontmoetingsfunctie** centraal staat.

Inclusief

We verbeteren de **toegankelijkheid** van het openbaar domein met aandacht voor jong en oud, meer en minder mobiel. Voetpaden en oversteekplaatsen maken we geschikt voor rolstoelen en kinderwagens, in het bijzonder rond openbare

middel van onder meer deelsystemen, waardoor reizigers met het geschikte vervoermiddel een verplaatsing kunnen maken.



gebouwen, scholen en zorginstellingen. Binnen de mobiliteitskamers creëren we **speel-, beweeg- en ontmoetingsruimten** voor alle inwoners.

Innovatief en welvarend

We streven naar een lager autobezit door **deelmobiliteit** te stimuleren. **Bedrijven** stimuleren we om te werken rond duurzaam woon-werkverkeer en duurzame dienstverplaatsingen.

Partnerschap

Nazareth heeft een belangrijke **voorbeeldfunctie** op vlak van duurzame mobiliteit voor haar inwoners, bedrijven en organisaties op haar grondgebied. Daarom stimuleren we duurzaam woon-werkverkeer en duurzame dienstverplaatsingen voor het gemeentepersoneel en zetten we in op vergroening van het eigen wagenpark. Ook verhogen we de **betrokkenheid van de inwoners** door de wijkwerking verder uit te bouwen en de bevoegdheden en middelen vanuit het college en de gemeenteraad verder te delegeren.



PARTICIPATIETRAJECT

Nazareth zet sterk in op participatie van haar inwoners en adviesraden. Het is dan ook belangrijk dat het nieuwe mobiliteitsplan gedragen en ondersteund wordt door iedereen binnen de gemeente.

In de periode van 16 maart tot 15 juni 2022 organiseerde de gemeente een uitgebreid participatietraject rond de synthesesnota van het mobiliteitsplan waarbij inwoners en leden van adviesraden via een digitale toelichting, maar ook via specifieke infosessies meer uitleg kregen over de visie en doelstellingen van het nieuwe mobiliteitsplan.

Het participatietraject mistte haar doel niet. Zowel vanuit verschillende adviesraden als vanuit inwoners kwam er daarbij heel wat feedback op de synthesesnota, de visie en doelstellingen rond mobiliteit waar we de komende jaren in Nazareth aan willen werken.

Het was daarbij duidelijk dat de visie rond meer aandacht voor duurzame mobiliteit wel wordt gedragen door de bredere bevolking. Heel veel inwoners ondersteunen mee de maatregelen om het wandel- en fietscomfort te verbeteren, de veiligheid bij het verplaatsen te stimuleren, het openbaar vervoer beter te faciliteren en staan open voor initiatieven rond elektrische mobiliteit en deelmobiliteit.

Er waren vooral wat bezorgdheden rond het concept van mobiliteitskamers met de fix-the-mix-maatregelen en de bereikbaarheid van functies. Het opzet van het nieuwe mobiliteitsplan is echter tegemoetkomen aan de bezorgdheden die reeds in de oriëntatienota naar boven kwamen, zoals onder meer de snelheidsproblematiek en het sluipverkeer. Alle functies, zoals handelszaken, bedrijven en akkers, blijven bereikbaar, ook met de wagen. Wanneer er maatregelen genomen worden om verkeer te ontmoedigen of te weren, dan zal er altijd een participatieverhaal aan te pas komen.

Vanuit het participatietraject kwam er specifiek voor de volgende straten een algemene vraag voor aanpassing van de verkeerssituatie, vaak ook aangegeven via meerdere kanalen:

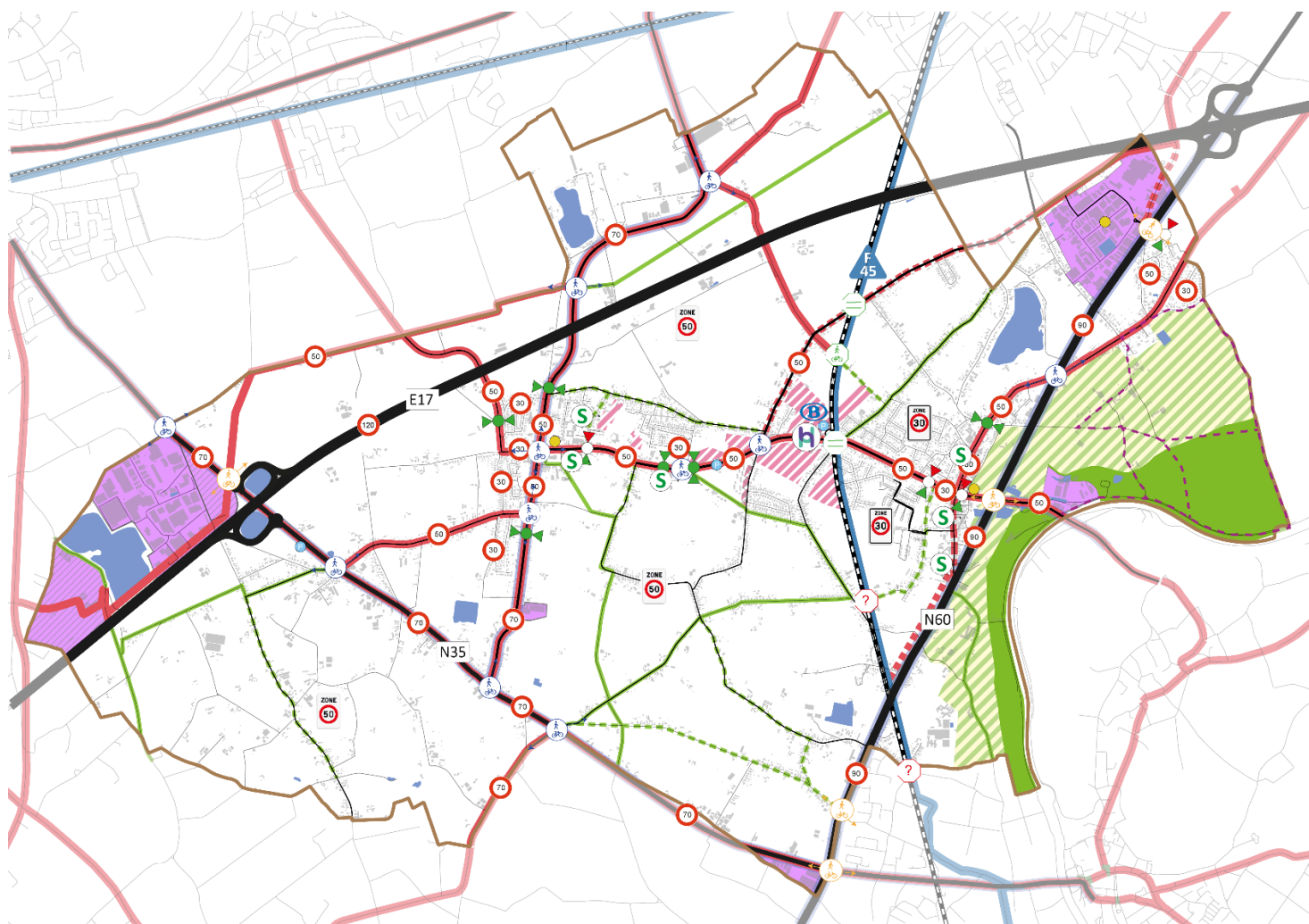
- Warandestraat
- Gaversepontweg
- Schoolstraat
- Kasteelstraat
- Deinzestraat
- Huisepontweg
- Stropstraat

Dit lijstje van straten waar maatregelen moeten genomen worden, is zeker niet eindig. Om te gaan naar een meer duurzame mobiliteit en ruimte voor alle weggebruikers in Nazareth, moeten er nog heel wat acties worden ondernomen. Een heel aantal acties, die ook vanuit het participatietraject naar boven kwamen, zijn opgenomen in de actietabel van dit nieuwe mobiliteitsplan. Mobiliteit is echter steeds in ontwikkeling.

Participatie van alle inwoners blijft, ook in de toekomst, steeds van groot belang in het nemen van maatregelen op het vlak van mobiliteit.

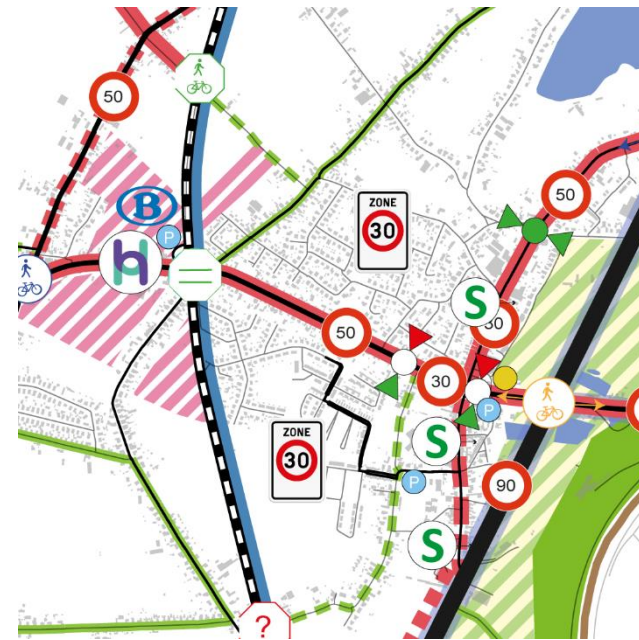
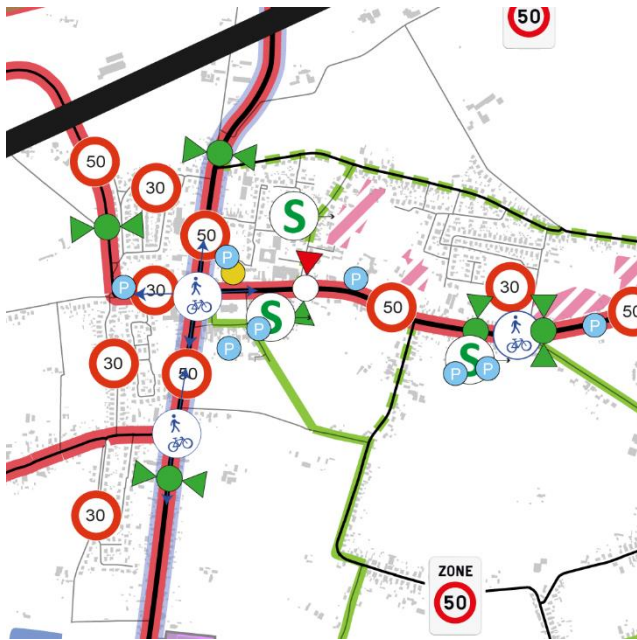


BELEIDSSCENARIO - WAAR WILLEN WE NAARTOE?



Figuur 3: Verkeersstructuurschets mobiliteitsplan Nazareth





Figuur 4 Verkeersstructuurschets detail Nazareth (links) en Eke (rechts)

Wegencategorisering

- Europese hoofdweg
- Vlaamse hoofdweg
- Regionale weg
- Interlokale weg
- Lokale verbindingsweg
- Lokale ontsluitingsweg
- Erf toegangsweg

Vracht

- Lokale vrachtroute

Fiets

- Fietsnelweg
- Bovenlokale functionele fietsroute (BFF)
- Lokale functionele fietsroute (LFF)
- Opwaarderen naar BFF
- Opwaarderen naar LFF
- Vlinder- en Rupsroute
- Gewenste beveiligde voet- en fietsoversteek - bovengronds
- Gewenste beveiligde voet- en fietsoversteek - ondergronds

Ruimte

- School met permanente zone 30
- Station Eke-Nazareth
- Hoppinpunt station Eke-Nazareth
- Lokaal Hoppinpunt: locatie te onderzoeken
- Bedrijventerrein
- Scheldevallei
- Te behouden woonuitbreidingsprijd
- Gemeentegrens

Snelheid

- Poorteffect - niet conform prioriteit te realiseren of aan te passen
- Poorteffect - niet conform maar op KT te behouden
- Poorteffect - conform
- Snelheidsregime 30 km/u
- Snelheidsregime 50 km/u
- Snelheidsregime 70 km/u
- Snelheidszone 30 km/u

Spoor

- Spoorlijn
- Sluiting overweg verder onderzoeken
- Sluiting overweg mits fiets- en voetgangerstunnel
- Akkoord met afschaffen mits tunnel voor voor gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer

Parkeren

- Openbare parking



1.1. VISIE SPOORWEGOVERGANGEN

Infrabel heeft de opdracht van de federale overheid om zoveel mogelijk overwegen af te schaffen tegen 2050. Alle maatschappelijke tendensen wijzen richting een belangrijker aandeel voor het openbaar vervoer en een continue stijging van het aantal reizigers. Centraal binnen het openbaar vervoer staat de trein. Alle tendensen geven aan dat railgebonden transport in de toekomst een nog meer belangrijke rol binnen de mobiliteit te vervullen heeft. Om deze rol op zich te kunnen nemen moet dit een efficiënt, duurzaam, snel en betrouwbaar systeem zijn. Om dit robuust netwerk te realiseren, spelen overwegen een belangrijke rol hierin. Overwegen zijn op vlak van veiligheid, stiptheid, capaciteit, onderhoud... zwarte punten op zowel het spoorwegennet als op het wegennet. Infrabel streeft om deze redenen dan ook een overwegvrij spoorwegennet na. Hiervoor is Infrabel sinds 2019 bezig met de opmaak van een streefbeeld voor de bestaande overwegen, en dit in samenwerking met in eerste instantie de gemeente maar ook in afstemming met de andere (boven)lokale partners.

In dit streefbeeld worden de nodige alternatieven voor de overwegen in kaart gebracht, onder de vorm van nieuwe bruggen of tunnels voor het weg- en/of fietsverkeer, nieuwe of alternatieve wegenis,...

Voor de overwegen in Nazareth heeft Infrabel volgende visie uitgewerkt:

- Overweg Oudenaardseheerweg: De overweg met de Oudenaardseheerweg kan pas gesloten worden nadat een alternatief voor het weg- en fietsverkeer voorzien wordt door middel van een brug of een tunnel. De uitvoering hiervan is voorzien op lange termijn.
- Overweg Vossenholstraat: De Vossenholstraat wordt op korte termijn ingericht als een fietsoverweg (geen doorgang voor ander wegverkeer), op lange termijn wordt er een fietstunnel voorzien.

- Overweg Stationsstraat: Net zoals voor de Oudenaardseheerweg is er op lange termijn voorzien dat hier een alternatief voorzien wordt voor weg- en fietsverkeer door middel van een brug- of tunnel.
- Overweg Zandstraat: Er moet nog verder onderzoek gebeuren naar de oplossing voor de overweg met de Zandstraat.
- Overweg Bernstraat: Verder onderzoek is aangewezen. Sluiting van deze overweg zal ook gebeuren in overleg met de gemeente Gavere. Voorwaarde voor een sluiting voor Nazareth is dat de ontsluitingsweg naar Zonnehoeve, enkel te gebruiken door verkeer van Zonnehoeve, zeker voorafgaand gerealiseerd is.

Nazareth wil voorafgaand sluiting van overwegen betrokken worden in het proces en vraagt onderzoek naar waardige alternatieven alvorens tot sluiting over te gaan. Ook het uitvoeren van een verkeersstudie in de omgeving is belangrijk voorafgaand enige ingreep aan de spoorwegovergangen.



Figuur 5: Streefbeeld Overwegen - selectie Nazareth (Infrabel)



1.2. EEN NIEUWE WEGENCATEGORISERING VOOR NAZARETH

De Vlaamse Regering heeft in het Regeerakkoord 2019-2024 beslist om over te gaan naar een nieuwe wegencategorisering. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden en meer samenhangend. De selectiemethodiek volgt een duidelijke logica en zorgt voor een betere leesbaarheid van elke wegencategorie. De grote uitdaging van de nieuwe wegencategorisering bestaat erin om zowel het fiets- als autonetwerk helder en hiërarchisch op te bouwen waarbij elk vervoersmiddel zijn eigen ruimte krijgt. Dit moet enerzijds door het autoverkeer op de juiste verkeersassen te houden en sluisverkeer te vermijden, anderzijds door kwaliteitsvolle fietsroutes uit te bouwen in autoluwe gebieden en het voorzien van fietsinfrastructuur op de belangrijke assen voor autoverkeer.

Hieronder worden de drie netwerkniveaus van de nieuwe wegencategorisering opgesomd.

Oude wegencategorisering		Nieuwe wegencategorisering			
Wegencategorie	Netwerkstructuur	Netwerkniveau	Wegencategorie	Netwerkstructuur	Mazen
Hoofdwegen	Boomstructuur	Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW	Europese mazen
Primaire wegen type I			Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW	Vlaamse mazen
Primaire wegen type II		Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW	Regionale mazen
Secundaire wegen type I			Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW	Interlokale mazen
Secundaire wegen type II			Lokaal weggennet	Ontsluitingswegen (OW)	
Secundaire wegen type III		Erftoegangswegen (EW)			
Lokale wegen type I					
Lokale wegen type II					
Lokale wegen type III					

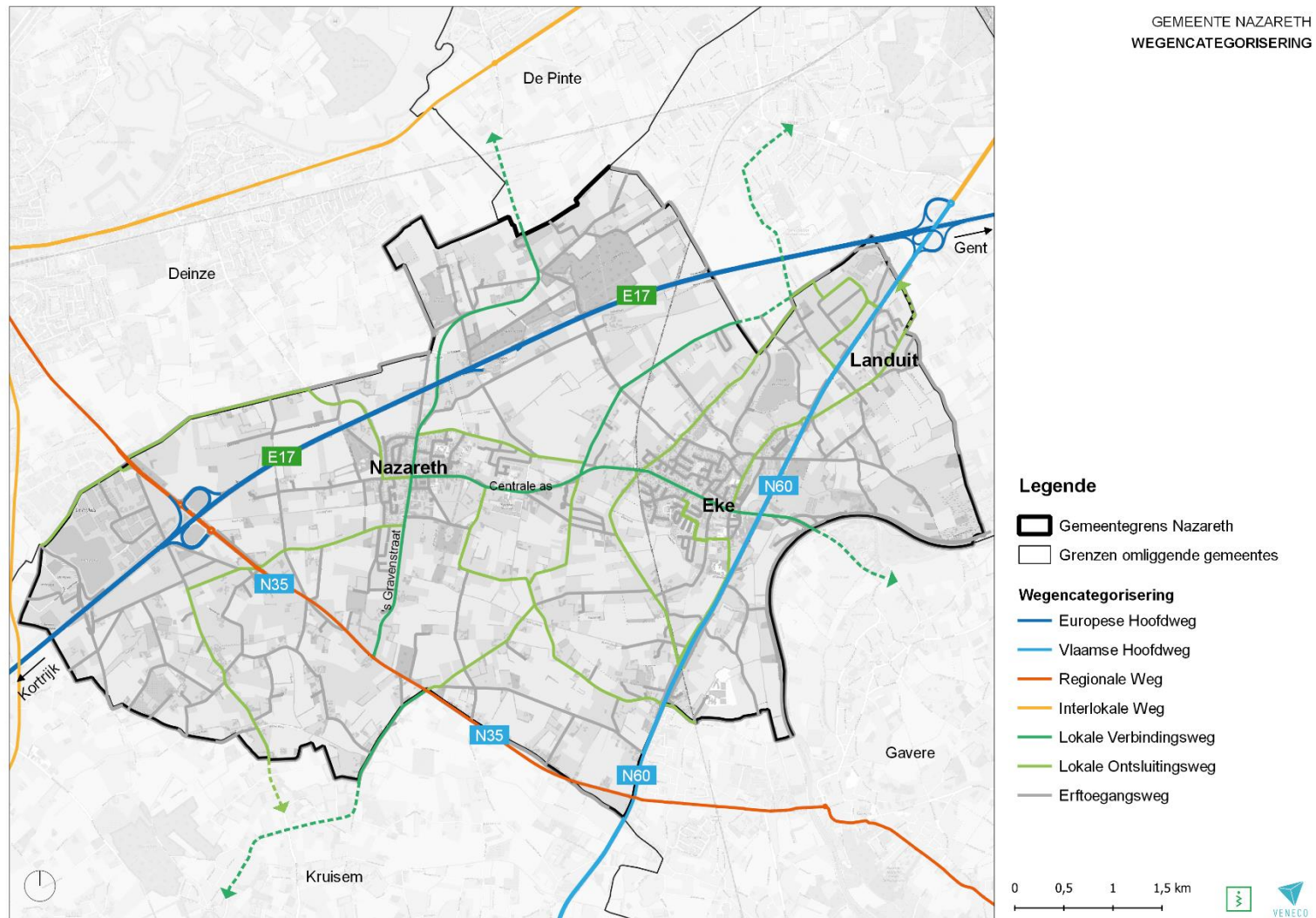
Figuur 6: Oude vs. nieuwe wegencategorisering (MOW, 2019)

Doorgaand verkeer wordt langs de verbindingswegen van het hoofd- en dragend weggennet geleid om overlast voor woonomgevingen tot een minimum te beperken, zoals opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent. Deze wegens zijn in het beheer van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Het lokaal bestuur Nazareth is verantwoordelijk voor de selectie van het lokaal weggennet: De ontsluitingswegen en erftoegangswegen (interlokale mazen). De gemeente opteert ervoor om een extra, niet-officiële lokale wegencategorie in het leven te roepen: **de lokale verbindingswegen**. Deze lokale verbindingswegen vormen, net zoals het hoofdwegennet en het dragend netwerk, een rasterstructuur. Deze extra categorie wordt door Nazareth ingevoerd aangezien het de selectie van het dragend netwerk, door de Vervoerregioraad, te grofmazig vindt en deze wegen in praktijk een grotere functie hebben dan louter lokaal ontsluiten. Met de selectie van lokale verbindingswegen is Nazareth in staat om kleinere en meerdere mobiliteitskamers af te bakenen binnen haar grenzen.

Belangrijk aandachtspunt bij de invoering van de nieuwe wegencategorisering is dat het wegbeeld aangepast wordt aan de aanbevelen, conforme weginfrastructuur. De infrastructuur wordt ook steevast toegepast op de specifieke noden van voetgangers en fietsers. Nazareth zal hiervoor de vademeca opgesteld door de Vlaamse Overheid opvolgen.





Figuur 7: Nieuwe wegencategorisering Nazareth



1.3. NAZARETH VERDEELD IN ZEVEN MOBILITEITSKAMERS

De nieuwe wegcategorisering maakt het mogelijk om Nazareth in te delen in zeven mobiliteitskamers. De grenzen van de mobiliteitskamers worden bepaald door een aantal grotere wegenassen:

- N60
- N437 's Gravenstraat
- N35 Steenweg Deinze
- Centrale as (Dorp – Drapstraat – Roombaardstraat – Stationsstraat)
- Oudenaardseherweg (tussen centrale as en gemeentegrens De Pinte)

Dit zijn de assen waarop we het verkeer willen stimuleren om naar wegen van een hogere categorie te rijden zoals de E17, N60 en N35 voor een bestemming buiten Nazareth. De E17 vormt geen grens tussen de mobiliteitskamers in Nazareth aangezien het aantal aanknopingspunten met de E17 zich beperken tot het complex Deinze/Nazareth en het complex De Pinte.

Binnen zo'n mobiliteitskamer zal de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid sterk verhoogd kunnen worden. De auto is te gast en er zal extra ruimte gecreëerd voor het vrij en comfortabel verplaatsen van voetgangers en fietsers. Dit kan aan de hand van diverse maatregelen die enerzijds het wandelen en fietsen willen stimuleren: aanleggen van fietsinfrastructuur, realiseren van trage verbindingen, aanleggen van voetpaden, bewegwijzering routes,... en anderzijds het ongewenst, doorgaand autogebruik willen ontmoedigen: het invoeren van een lagere snelheidslimiet, wijzigen circulatie, invoeren van snelheidsremmende maatregelen,...

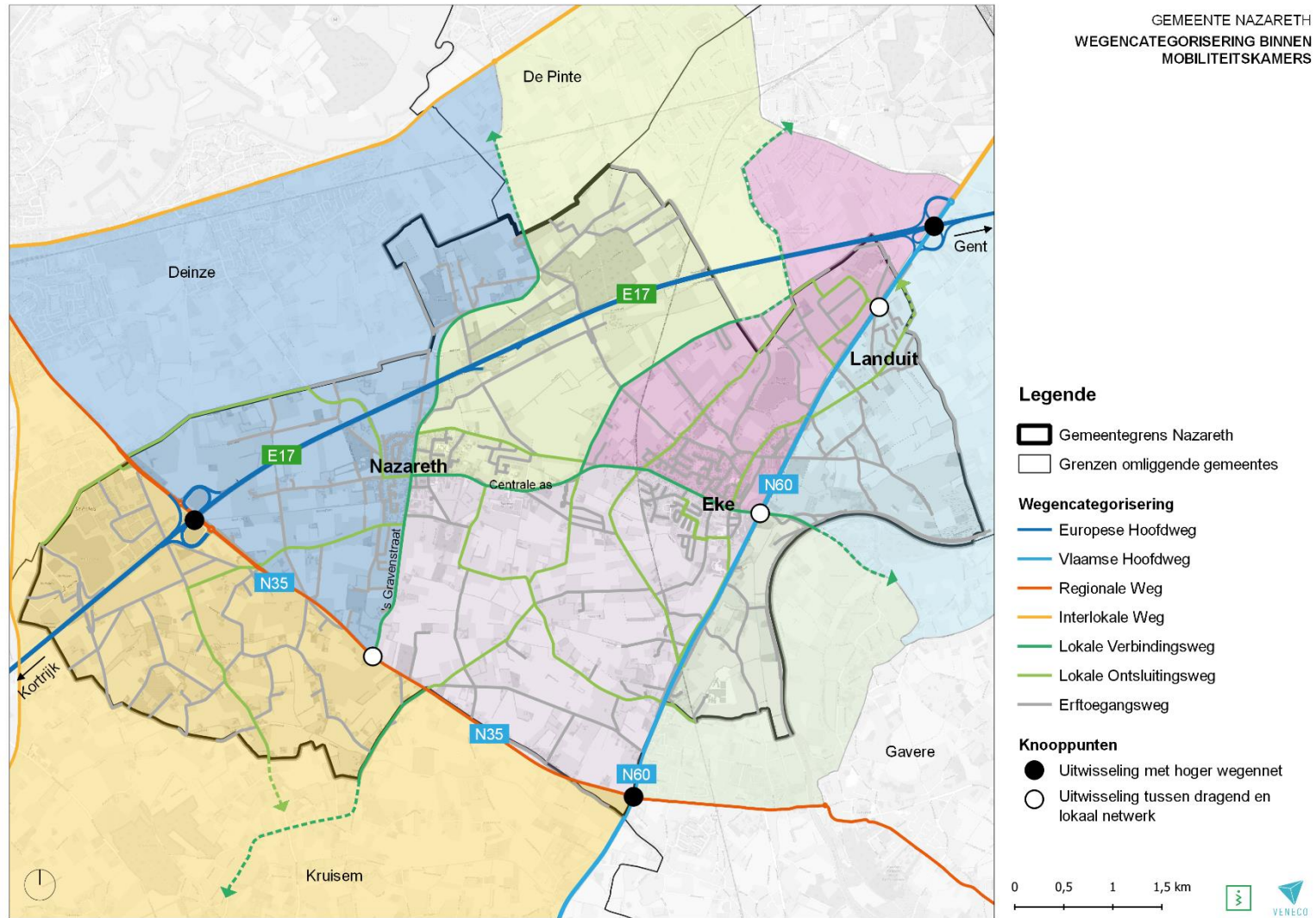
Enkele voorbeelden van circulatiemaatregelen die in overleg met de buurt ingevoerd kunnen worden, zijn bijvoorbeeld:

- Verkeersfilter in de vorm van paaltjes, betonblokken, ANPR-camera's,...
- Een tractorsluis
- Een schoolstraat/fietsstraat
- Eénrichtingsverkeer (uitgezonderd fietsers)
- Beperkt éénrichtingsverkeer (BEV)
- Plaatselijk verkeer
- Tonnagebeperkingen
- ...



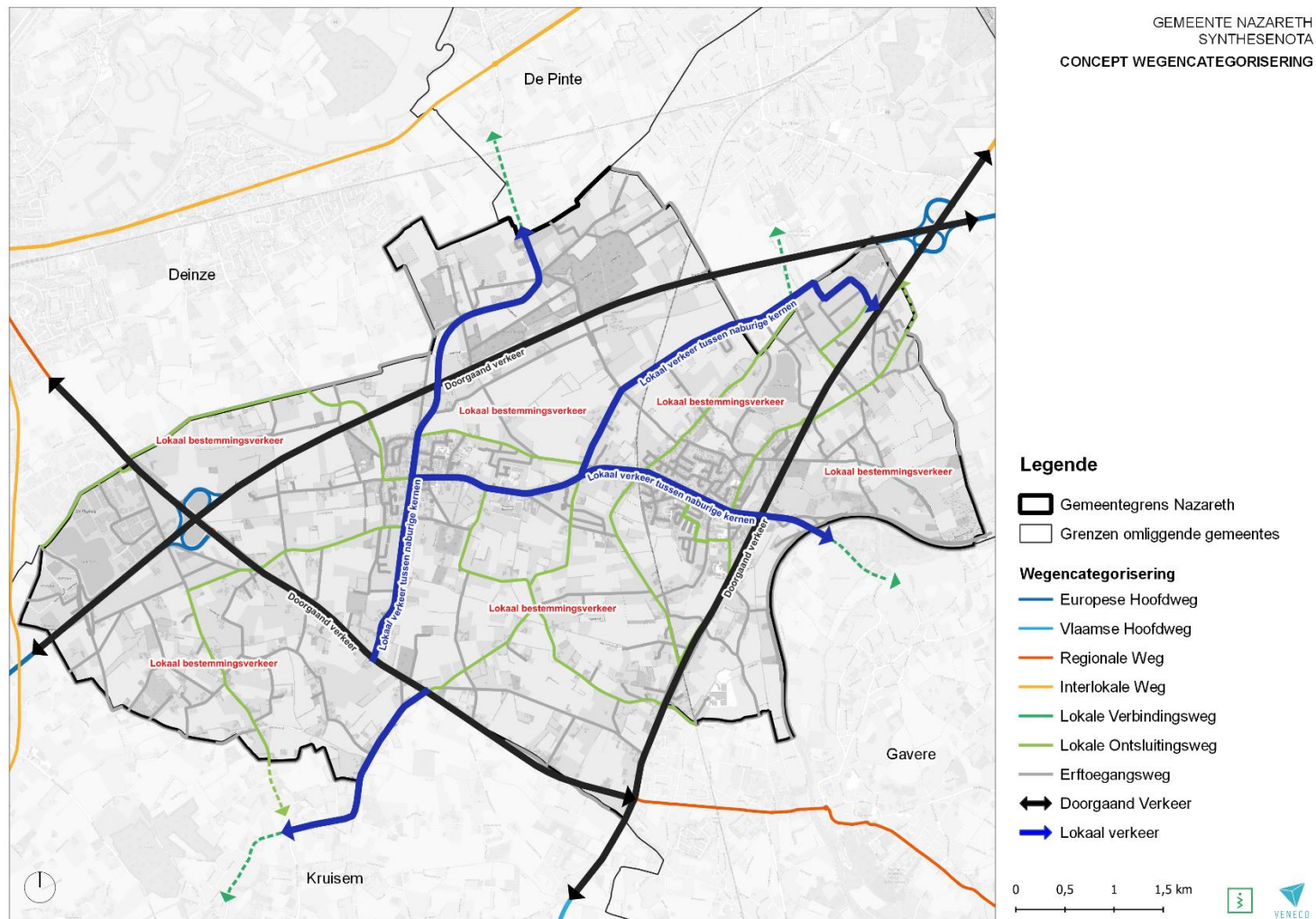
Figuur 8: Voorbeelden mogelijke circulatiemaatregelen





Figuur 9: Wegencategorisering binnen 7 mobiliteitskamers Nazareth





Figuur 10: Principe ontsluiting en verkeersafwikkeling in mobiliteitskamers



Wat betekent dit voor de Nazarener?

Elke bestemming in Nazareth zal met elk vervoersmiddel én volgens de gewenste route bereikbaar blijven. Woonwijken zullen, na invoering van de mobiliteitskamers, verkeersveiliger en verkeersleefbaarder worden. Voetgangers en fietsers zullen meer kwalitatieve ruimte krijgen en er zullen minder conflicten met het gemotoriseerd verkeer plaatsvinden. De wijken blijven steeds volledig doorwaadbaar voor voetgangers en fietsers en zullen ook bereikbaar blijven met de wagen. Waar nodig worden er tussen de verschillende mobiliteitskamers veilige oversteekplaatsen voorzien zodanig dat de mobiliteitskamers op een veilige manier met elkaar verbonden worden.

Binnen de woonwijken zal de auto te gast zijn, enkel lokaal bestemmingsverkeer zal er nog mogelijk zijn. Doorgaand verkeer, dat geen bestemming heeft in de wijk, wordt omgeleid en gestimuleerd naar de wegen die hiervoor dienen met behulp van circulatiemaatregelen in de wijk, zoals de lokale verbindingswegen en de wegen van het dragend wegennet en het hoofdwegennet. Hierdoor worden de stromen van het gemotoriseerd verkeer en de stromen van voetgangers en fietsers maximaal ontvlochten.



Wat betekent dit voor een bezoeker?

Alle bestemmingen zullen in Nazareth met elk vervoersmiddel bereikbaar blijven. Door middel van circulatiemaatregelen zal ervoor gezorgd worden dat dit op de meest wenselijke manier kan gebeuren. Bezoekers zullen zolang mogelijk op de hoofdstraten rijden vooraleer ze via de lokale, kleinere wegen naar hun bestemming kunnen rijden.

Wat betekent dit voor een passant?

Passanten zonder bestemming in Nazareth zullen gestimuleerd worden om op de grotere verkeersassen te blijven rijden. Doorgaand verkeer zal in de dorpskernen ontmoedigd worden door snelheidsremmende en verkeersontmoedigende maatregelen. Alle functies blijven wel bereikbaar voor bestemmingsverkeer.

Wat betekent dit voor het openbaar vervoer?

De routes van het openbaar vervoer zullen blijven verlopen zoals ze dat op de dag van vandaag doen in het kader van het decreet basisbereikbaarheid.

Wat betekent dit voor een handelaar/landbouwer?

Handelaars en akkers van landbouwers blijven steeds bereikbaar. Bezoekers met een bestemming in Nazareth (zoals een handelszaak, een akker of een bedrijf) zullen ze kunnen blijven bereiken met de verschillende modi. Iedereen blijft dus met alle modi bereikbaar, al zal afhankelijk van de modi een bepaalde route aantrekkelijker zijn. Soms zal het dus wel interessanter zijn om de ene modi boven de andere te verkiezen.



1.4. SNELHEIDSPAN

Nazareth kiest ervoor om naast zijn wegcategorisering en de invoering van de mobiliteitskamers ook haar snelheidsregimes meer op maat van de leefomgeving van de Nazarener in te richten. De nieuwe snelheidsprincipes zijn ambitieus maar trachten de verkeersveiligheid van elke weggebruiker zoveel mogelijk te garanderen. Het snelheidsregime is sterk afhankelijk van locatie, uitzicht van de weg, nabijheid van voorzieningen... Nazareth kiest ervoor om geen snelheidsverhogingen in te voeren en snelheidsbeperkingen uit het verleden minstens te behouden.

Gemeente Nazareth kiest voor:

- Het uitbreiden van een zone 30 in de woonwijken. **30 km/u** op lokale wegen binnen de bebouwde kom en op regionale/interlokale wegen (m.u.v. gewestwegen) in de buurt van scholen, de dorpskernen en andere belangrijke attractiepolen. Er wordt enkel nog gewerkt met **een vaste zone 30** in de schoolomgevingen, woonwijken en de sportsite. De variabele zones 30 verdwijnen. Deze keuze wordt bewust gemaakt doordat in de schoolomgevingen diverse functies zijn gelegen en er steeds meer activiteiten plaatsvinden buiten de schooluren.
- **50 km/u** op lokale wegen buiten de bebouwde kom en op regionale/interlokale wegen binnen de bebouwde kom indien er minstens aanliggende, verhoogde fietspaden aanwezig zijn.
- **70 km/u** enkel nog buiten de bebouwde kom op de N35 en N437 (lokale verbindingswegen) en op regionale/interlokale wegen buiten de bebouwde kom waar conforme, verkeersveilige en vrijliggende fietsinfrastructuur aanwezig is en het wegbeeld dit toelaat.

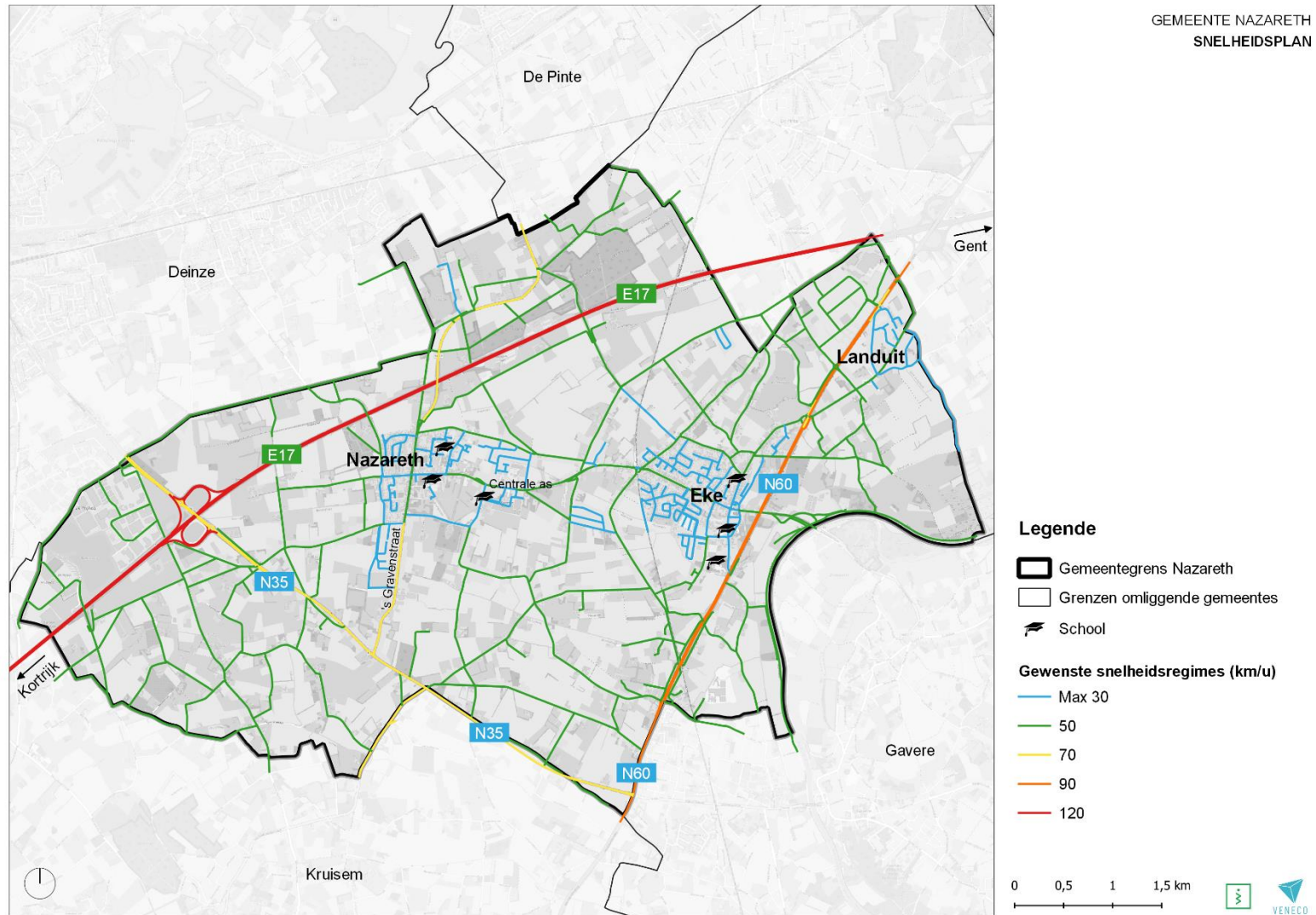
- **90 km/u** op de Vlaamse Hoofdwegen zoals N60 (behoudens plaatselijke omstandigheden een lagere snelheid vereisen zoals thv op- en afrittencomplex De Pinte)
- **120 km/u** op de Europese Hoofdwegen zoals E17

Aan de randen van de bebouwde kom en bij wisselende snelheidsregime binnen de bebouwde kom wordt er gekozen om poorteffecten te voorzien om het gewenste snelheidsregime af te dwingen.



Figuur 11: Poorteffect N437 's Gravenstraat richting kern Nazareth





Figuur 12: Gewenst snelheidsplan Nazareth



1.5. WANDELEN IN NAZARETH

1.5.1. VOETPADEN

Binnen de dorpskernen, in de mobiliteitskamers en tussen de verschillende mobiliteitskamers is het van uitermate belang dat voetgangers zich veilig en vlot kunnen verplaatsen. Er is nood aan veilige voetpaden en een gestructureerd herstel van voetpaden in slechte staat.

Bij aanleg van voetpaden zal er ook rekening worden gehouden met de verordening duurzame mobiliteit waarin normen voor maatvoering van voetpaden opgenomen worden. De voetganger moet zich vrij en zonder obstakels op het voetpad kunnen bewegen.

Er dient aandacht uit te gaan naar de fysieke barrièrewerking van de verschillende grote wegen in Nazareth. Nazareth pleit actief voor het voorzien van ~~meer~~ veilige oversteekvoorzieningen. Hierbij wordt er prioritair aandacht geschonken aan oversteekvoorzieningen op de N60 en N35. Enkel in de schoolomgevingen worden oversteekvoorzieningen bijkomend geaccentueerd door het regenboogzebrapad.

1.5.2. HET WANDELNETWERK

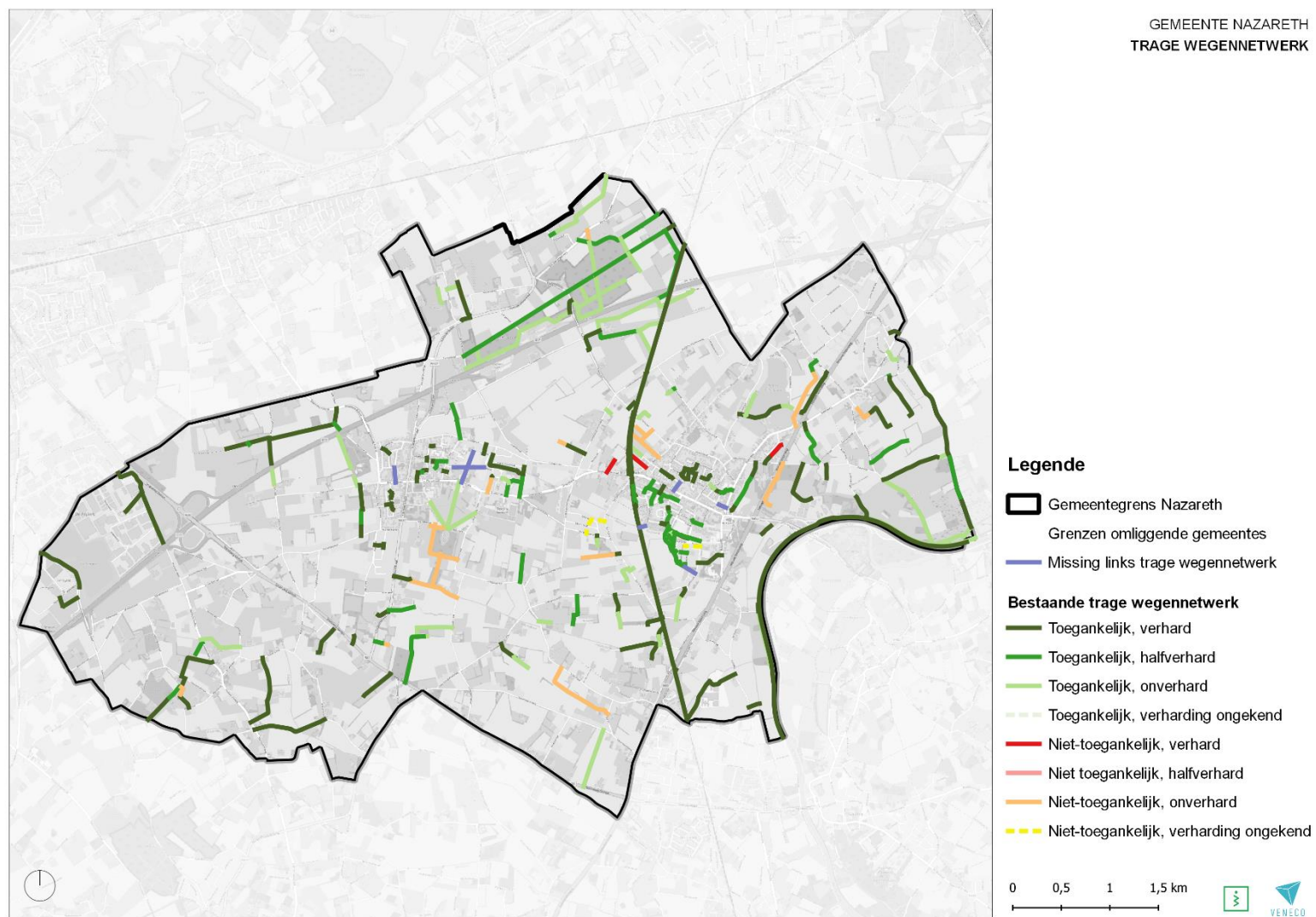
De trage wegen in de dorpskernen vormen interessante pistes om het voetgangersnetwerk fijnmaziger te maken.

Wandelaars zijn op alle trage wegen welkom. Fietsers waar mogelijk ook, maar zij zijn 'te gast' en mogen wandelaars niet hinderen.

In het landelijk gebied tussen de woonkernen vormen de trage wegen met name voor fietsers (en lange-afstandswandelaars) een veilig en aantrekkelijk alternatief voor wegen met gemotoriseerd verkeer, al dan niet voorzien van fiets- of voetpaden. Aanvullend op de fietsknooppunten is er nood aan een functioneel

(fiets)wandelnetwerk voor Nazareth. Hierbij kunnen een aantal missing links weggewerkt worden. Dit functioneel (fiets)wandelnetwerk wordt bewegwijzerd met een herkenbare huisstijl, zoals dat bijvoorbeeld vandaag al gedaan wordt bij de Vlinder- en Rupsroute. Ook het opzetten van acties rond Trage Wegen (o.m. deelname aan de dag van de Trage Weg) moet de Nazarener stimuleren om te wandelen in Nazareth. Het trage wegennetwerk kan ook ingeschakeld worden voor bijvoorbeeld ruiters en mountainbikers.





Figuur 13: Trage Wegennetwerk Nazareth



1.6. FIETSEN IN NAZARETH

1.6.1. FIETSNETWERKEN EN FIETSFRASTRUCTUUR

Nazareth wenst het bestaande fietsroutenetwerk te versterken. Het functioneel fietsroutenetwerk in Nazareth bestaat uit de Fietssnelwegen, de Bovenlokale Functionele Fietsroutes (BFF) en de Lokale Fietsroutes (LFF). Het recreatief fietsroutenetwerk wordt gevormd door de bekende fietsknooppunten.

De Fietssnelwegen

De fietssnelwegen zijn kwaliteitsvolle fietsroutes, rechttoe-rechtaan, voor fietsverplaatsingen tussen steden. Fietssnelwegen zijn bedoeld om vlot en comfortabel van A naar B te rijden. De fietssnelwegen zijn geschikt om lange woonwerkverplaatsingen snel met de fiets af te leggen.

In Nazareth zijn alle geplande fietssnelwegen reeds gerealiseerd. Om het gebruik van de fietssnelwegen te stimuleren, kiest Nazareth ervoor om de fietssnelwegen maximaal bereikbaar te maken vanuit de verschillende dealkernen, daarnaast zal de fietssnelweg maximaal gekoppeld worden aan het hoppinpunt aan het station van Eke-Nazareth. De fietssnelweg is ook toegankelijk voor speedpedelecs én mag ook door voetgangers gebruikt worden. Voetgangers moeten echter wel rekening houden met de fietsers.

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) verbindt verschillende woonkernen met belangrijke attractiepolen zoals dorpskernen, winkelcentra, sportcentra, culturele centra, scholen, bedrijventerreinen etc. Het BFF zijn vaak de kortste verbindingen en zijn daarom vaak parallel aan drukke wegen gesitueerd. Het beheer van het BFF is in handen van Provincie Oost-Vlaanderen. Nazareth kiest ervoor om het BFF te behouden en onderzoekt waar nodig fietsinfrastructuur

verbeterd kan worden. Nazareth doet vanuit haar mobiliteitsplan de suggestie tot het aanpassen van het BFF-netwerk. Het is een voorstel die ter goedkeuring aan de wijzigingscommissie voorgelegd moet worden:

- Begoniastraat – Heerweg: de huidige route is nog weinig realistisch door ontwikkelingen op de bedrijvzone Eke. Er is ook geen intentie voor de aanleg van een fietspad langsheen de Begoniastraat. Voorstel tot verlegging route naar Oude Eedstraat.
- Steenweg Eke tussen Kerk Eke en N60: De fietspaden langsheen de N60 zijn verdwenen. Logische keuze om de BFF-route door te trekken langsheen de Steenweg via een parallelle fietsroute langsheen de N60 tot aan de fietssnelweg F45. Op deze manier wordt een veilige BFF-route voorzien parallel aan de N60.
- Oudenaardseheerweg: De Oudenaardseheerweg is een belangrijke fietsroute tussen Nazareth – de fietssnelweg F45 – de bedrijvzone Eke en verder naar de gemeenten De Pinte/Zwijnaarde.

Lokale Fietsroutes (LFF)

Om het fietsnetwerk in Nazareth sluitend te maken en de Nazareners voldoende fietsalternatieven te bieden, wenst Nazareth de lokale fietsroutes verder uit te breiden. De uitbouw van de lokale fietsroutes moet de Nazarener in staat stellen om zich op een veilige manier met de fiets te verplaatsen binnen de gemeente, of dit nu naar school, naar het werk, naar een hobby of naar vrienden of familie is. De lokale fietsroutes vormen bijgevolg een aanvulling op het BFF.

Voor het lokale fietsroutenetwerk wenst Nazareth de volgende assen te selecteren, waarvan sommige assen als suggestie tot lokale fietsroute worden meegenomen:

- Groendreef – Eeckhoutsdreef – Ten Edestraat
- Huisepontweg – Schoolstraat – Marollestraat - Callemoeie



- Gaversepontweg/Snepstraat – Stoofstraat – fietstunnel N60 – Pontweg (Gavere)
- Bosstraat - Vossenholstraat
- Stropstraat – Steinstraat
- Leegzakstraat – Kasteelstraat – Lindendreef – Dorp
- Schraaienstraat

Om de doorwaadbaarheid voor voetgangers en fietsers te kunnen garanderen, is het belangrijk dat enkele fysieke barrières veilig overgestoken kunnen worden, waar het kan bovengronds, waar het niet kan ondergronds. Zo kiest Nazareth ervoor om de kruisingen met de N60 ongelijkvloers (met een brug of een tunnel) te organiseren, op de N35 worden de fietsoversteken zowel gelijkvloers als ongelijkvloers geselecteerd. Ook aan de grenzen van mobiliteitskamers moet aandacht uitgaan naar veilige oversteekvoorzieningen zowel beveiligd (vb. verkeerslichten ter hoogte van het kruispunt N35 x 's Gravenstraat) als onbeveiligd (vb. oversteek N437 's Gravenstraat ter hoogte van Warandestraat).

Om fietsers meer verkeersveiligheid te bieden, kiest Nazareth ervoor om verschillende fietsstraten uit te rollen. In volgende straten wenst Nazareth op korte en middellange termijn een fietsstraat uit te rollen. In de schuingedrukte straten werd een proefopstelling tot fietsstraat ingevoerd in december 2022:

- *Stropstraat*
- Eeckhoutsdreef
- *Dorp; tussen rotonde dorp en slagerij Oosterlinck (korte termijn), tussen rotonde Dorp en Stropstraat (lange termijn)*
- *Lichterveldestraat; tussen Steenweg en fietsoversteek (VBS Eke)*

- Bosstraat (Stationsstraat-Plaanstraat)
- Deinzestraat (Dorp- BKO Ter Meeren)
- Vossenholstraat
- Ommegangstraat
- ...

Op basis van evaluatie van de 3 ingevoerde fietsstraten zal bekeken worden welke good practices meegenomen kunnen worden voor de verdere uitbouw van fietsstraten in de gemeente. Fietsstraten moeten weloverwogen ingevoerd worden, rekening houdend met een aantal randvoorwaarden, en zijn niet de maatregel bij uitstek. Ook De Lijn is geen voorstander van fietsstraten op routes van het openbaar vervoer.



Figuur 14: Fietsstraten Nazareth/Eke



1.6.2. FIETSINFRASTRUCTUUR

Een belangrijke maatregel om het fietsen binnen de gemeente te stimuleren, is het voorzien van veilige en comfortabele fietsinfrastructuur. Het vademecum fietsvoorzieningen blijft een belangrijke leidraad voor de aanleg van fietspaden. Nazareth kiest ook voluit voor fietscomfort door steeds voor fietspaden in asfalt te kiezen. Het voorzien van fietsservicepalen op strategische locaties (fiets snelweg) voor een snelle herstelling of het oppompen van banden zal hierin ook verder onderzocht worden.

De betrokkenheid van inwoners, de fietsersbond, de mobiliteitsraad en andere partijen is van groot belang om het fietsen in Nazareth te stimuleren. Het is belangrijk om knelpunten in de fietsroutes te detecteren en prioriteiten te bepalen. Het opmaken van een inventaris van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur vormt een belangrijke eerste stap. Daarna kunnen ook prioriteiten bepaald worden en kunnen ook fietsvoorzieningen aangelegd worden zoals o.m. in de Ommegangstraat, Kasteelstraat, Leegzakstraat, Heerweg,....

Tenslotte moeten de bovenlokale fietsroutes ook goed bewegwijzerd worden. Het eventueel aanduiden van de fietsafstand verlaagt mogelijk de barrière om de verplaatsing met de fiets uit te voeren.

1.6.3. AANLEG FIETSPADEN RUILVERKAVELINGSPROJECT SCHELDE-LEIE

In het kader van het ruilverkavelingsproject Schelde-Leie waarbij landbouwgronden worden herschikt om de perceelstructuur te verbeteren, wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om ook voorzieningen op de wegen te verbeteren, o.m. door de aanleg van fietspaden. Het ruilverkavelingsplan Schelde-Leie voorziet heel wat inrichtingsmaatregelen zoals ontsluitingswegen voor landbouwpercelen, aanleg/herstel van fietspaden en vernieuwing van het wegdek. Voor Nazareth zijn daarbij specifiek volgende dossiers lopende, waarbij voornamelijk ook de aanleg van kwalitatieve fietspaden wordt beoogd:

- Kortrijkseheerweg: De aanleg van dit fietspad vormt een onderdeel van de verbinding tussen het Parkbos Gent en de Hospicebossen te Nazareth.
- Klapstraat/Vossenholstraat: De aanleg van een veilig en comfortabel fietspad zal de verbinding vormen tussen het toekomstig fietspad langs de Klapstraat ten noorden van de Hospicebossen en de Fietssnelweg F45.
- Oude Heirweg/Kortrijkseheerweg/Karrewegstraat: Dit fietspad zal de verbinding vormen tussen de Hospicebossen te Nazareth, het stadsbos Deinze en industriezone De Prijkels. Er zijn reeds schetsontwerpen om hier een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad te gaan voorzien.
- N437 Kortrijkseheerweg/Klapstraat: Ook AWW voorziet nog in de aanleg van veilige fietspaden buiten de bebouwde kom van Nazareth op de N437 Kortrijkseheerweg/Klapstraat richting Deurle.

De uitvoering voor deze projecten is voorzien ten vroegste vanaf 2025. Vanuit Nazareth willen we blijven aandringen op een zo snel mogelijke aanleg van deze fietsvoorzieningen op belangrijke routes voor het fietsverkeer.



1.6.4. WEGWERKEN MISSING LINKS

Binnen het mobiliteitsplan worden alvast enkele weg te werken missing links opgenomen:

Ter hoogte van de bedrijvzone Eke zou in functie van het fietsen richting De Pinte de brug over de E17 aangepast worden door middel van fietsvoorzieningen (1). Op deze manier wordt een veilige fietsroute tussen de bedrijvzone Eke en De Pinte mee gefaciliteerd.

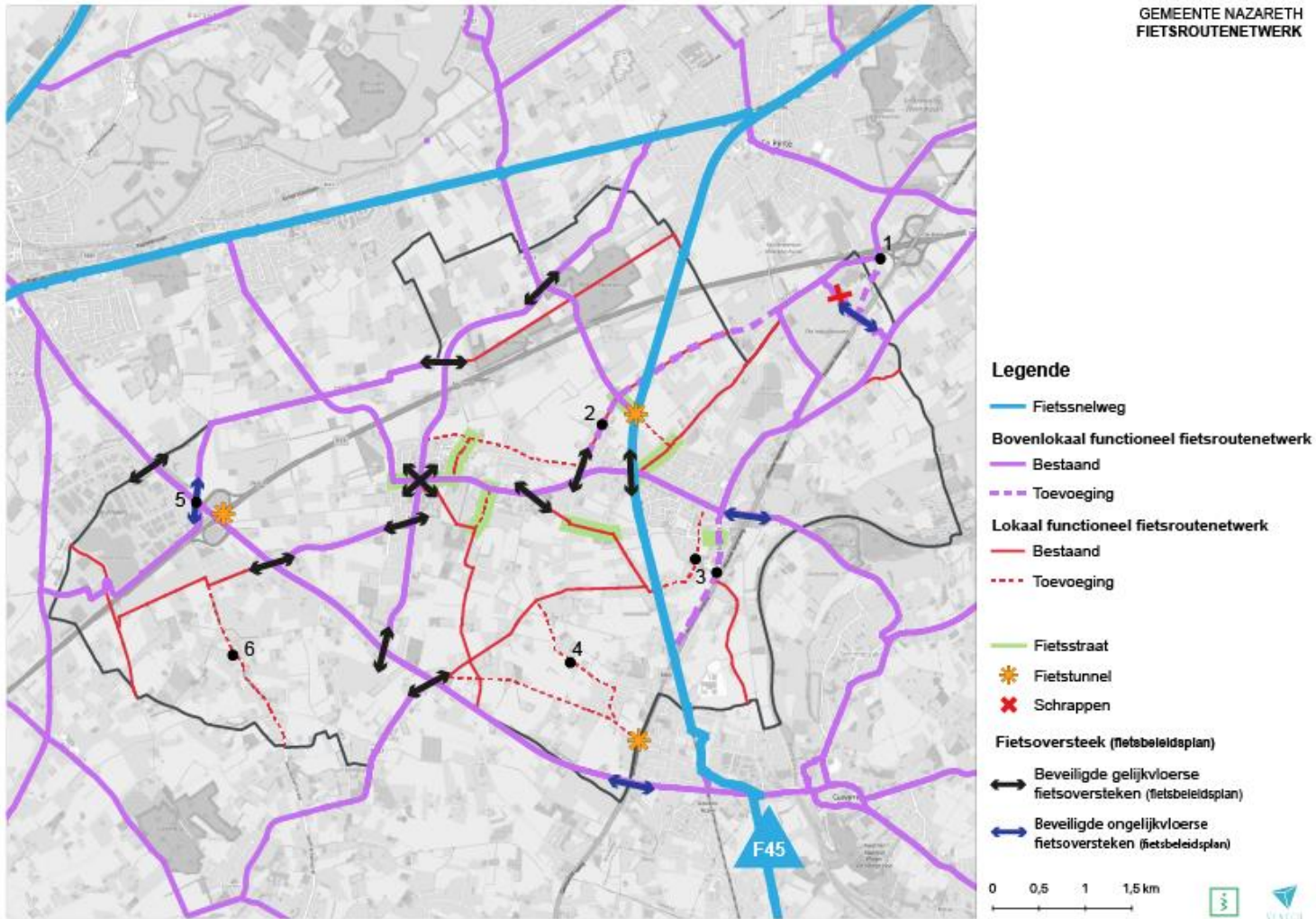
Voor de Oudenaardseheerweg zullen tussen De Pinte en de centrale as ook veilige fietsvoorzieningen aangelegd worden. In De Pinte zijn reeds veilige fietspaden aanwezig. Op korte termijn zal ook het fietspad tussen de Lakenmeersstraat en de spoorweg aangelegd worden (2).

Ook voor de Kouterwijk die de voorbije jaren zich verder heeft ontwikkeld, worden mogelijkheden onderzocht om de trage verbindingen te stimuleren. Een bijkomende aansluiting naar de Zandstraat/fiets snelweg vormt voorwerp van verder onderzoek (3).

De Snepstraat en Gaversepontweg worden door inwoners als lokale fietsroutes veel gebruikt. Ook de Huisepontweg richting Kruisem is een route die door inwoners uitvoerig wordt gebruikt. De aanleg van fietsvoorzieningen (fiets suggestiestroken, fietspaden, verlichting,...) kan deze routes nog aantrekkelijker maken (4 en 6).

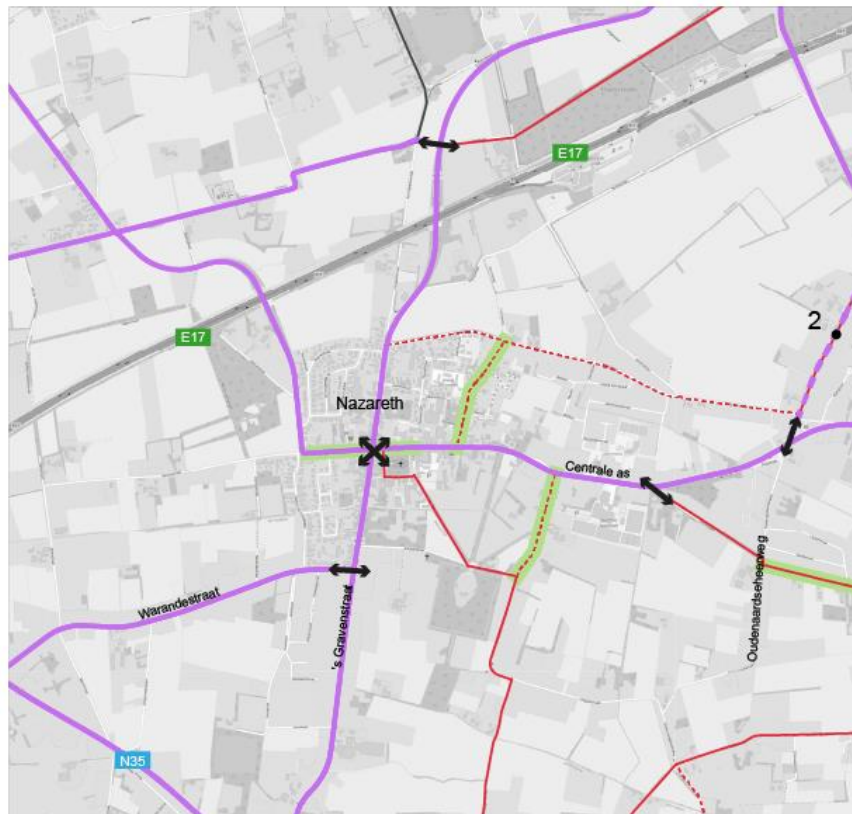
Tenslotte is er ook nog de realisatie van de ongelijkvloerse fietsoversteek richting De Prijkels om het fietsen naar de bedrijvzone te promoten. De intensiteiten op de N35 zullen nog toenemen. Ook is er een behoorlijke aanwezigheid van zwaar verkeer (5).



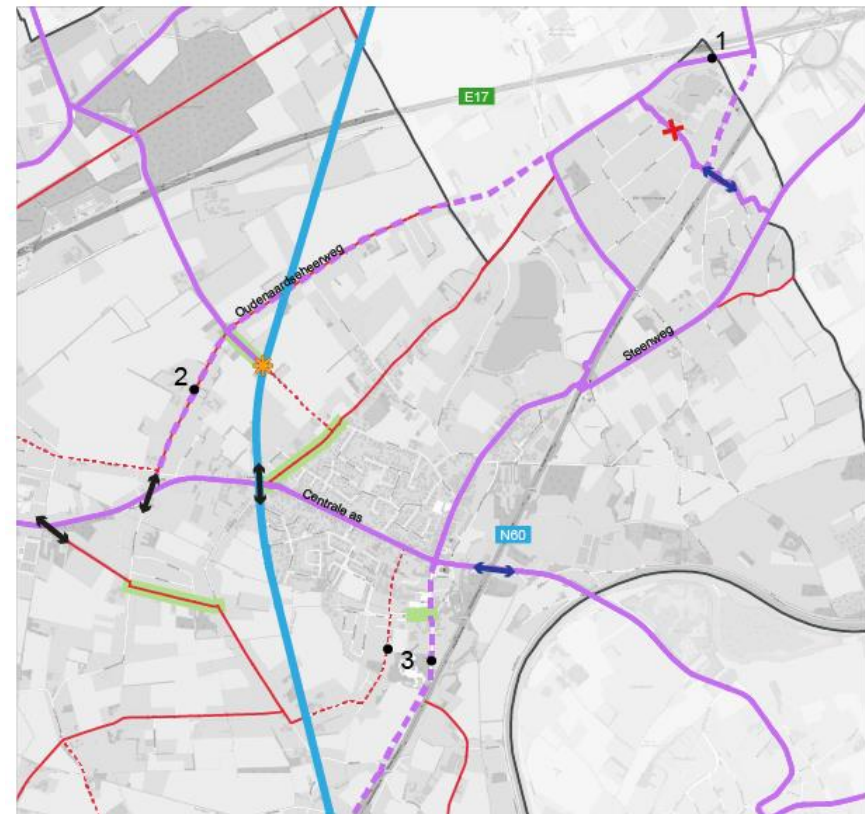


Figuur 15: Fietsroutenetwerk Nazareth





Figuur 16: Fietsroutenetwerk - detail Nazareth



Figuur 17: Fietsroutenetwerk - detail Eke/Landuit



1.6.5. HET STALLEN VAN DE FIETS

Een fietser heeft steeds een vertrekpunt en een bestemming. Om de fietsers voldoende comfort te bieden, is het belangrijk dat hij op plaats van bestemming zijn fiets steeds op een veilige en kwalitatieve manier kan stallen. Wanneer er op de bestemming van de fietsers goede fietsenstallingen aanwezig zijn, zullen fietsers sneller gemotiveerd zijn om zich per fiets te verplaatsen.

Nazareth heeft nood aan meer en betere fietsenstallingen waarbij er ook steeds meer rekening gehouden wordt met het toenemende aandeel fietsvarianten waaronder elektrische fietsen, speedpedelecs, bakfietsen etc. Het laatste decennium zijn er heel wat nieuwe fietsvarianten gekomen. Het kwalitatief stallen van al deze fietsen vormt dan ook een grote uitdaging. Bij de realisatie van nieuwe fietsenstallingen kiest Nazareth ervoor om deze zo flexibel mogelijk in te richten opdat vele verschillende fietsvarianten zich op een kwalitatieve manier kunnen stallen. Ook aanvullende voorzieningen zoals buurtfietsboxen in wijken of kluisjes voor het opbergen van fietsmateriaal kunnen verder onderzocht worden.

Voor reguliere fietsen kiest Nazareth ervoor om enkel nog fietsnietjes te gebruiken, met voldoende tussenafstand zijn deze het meest gebruiksvriendelijk. Nazareth kiest ervoor om de lay-out van de singuliere fietsenstallingen uniform te maken en zo de herkenbaarheid ervan te verhogen. Hiervoor doet Nazareth ook beroep op adviezen van de mobiliteitsraad/fietsersbond om de kwaliteit van fietsenstallingen ter verbeteren.



Figuur 18: Fietsstalling Dorp Nazareth

Nazareth kiest ervoor om de stalcapaciteit te verhogen in de dorpskernen, aan het treinstation, ter hoogte van bushaltes van De Lijn, aan hoppinpunten en ter hoogte van de handelaars in het kernwinkelgebied. Wanneer handelaars commercieel parkeren wensen te faciliteren dan kan dit enkel op voorwaarde van realisatie van kwaliteitsvolle fietsenstallingen.

Om vandalisme en diefstal alsook een subjectief onveiligheidsgevoel tegen te gaan, moet er ook verdere aandacht uitgaan naar beveiliging van fietsenstallingen, voornamelijk aan het station Eke-Nazareth, maar ook nabij openbare functies.



1.7. HET OPENBAAR VERVOER IN NAZARETH

1.7.1. REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VVR GENT

Het regionaal mobiliteitsplan voorziet een strategische doorkijk voor de OV-structuur op langere termijn. Nazareth ziet graag volgende elementen opgenomen worden in de regionale uitwerking van de OV-structuur op langere termijn.

- Blijven inzetten op het belang van het treinstation van Eke-Nazareth als connectie op het treynet. Nazareth is vragende partij voor een snelle treinverbinding op lijn 86 tussen Ronse en Eeklo. Ook een verhoging van frequentie van de trein van 2 treinen per uur tijdens de weekdays moet voor Nazareth het streefdoel blijven.
- Een centraal hoppinpunt gekoppeld aan de stationsomgevingen, geflankeerd door ondersteunende lokale hoppinpunten in de dorpskernen. Het hoppinpunt aan het station van Eke-Nazareth is absolute prioriteit.
- Hoog frequent en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) op de N60 kan enkel mits koppeling met het streefbeeld waarbij voorzien wordt in kwaliteitsvolle haltevoorzieningen en toeleidende (trage) wegen vanuit het lokale weefsel naar de haltes toe én behoud van bediening Landuit.
- Bediening vanuit zowel Eke als Nazareth naar de perifere bedrijventerreinen op het grondgebied.
- Het garanderen van de doorstroming van het openbaar vervoer. De centrale as en invoering van mobiliteitskamers hebben geen negatieve invloed op de doorstroming van het openbaar vervoer.
-

1.7.2. MASTERPLAN TOEGANKELIJKHEID

Het masterplan toegankelijke haltes vraagt om tegen 2030 minstens 50% van de haltes van De Lijn in het beheer van het lokaal bestuur toegankelijk te maken. Het openbaar vervoer moet zoveel mogelijk toegankelijk zijn voor iedereen in de gemeente. Het verder uitrusten van haltes met fietsenstallingen, kwalitatieve schuilhuisjes, maar ook blindegeleidlijnen, minimale hoogteverschillen en rolstoeltoegankelijkheid vormt dan ook belangrijk aandachtspunt de komende jaren.

Blijvend overleg met zowel De Lijn als Infrabel/NMBS is belangrijk om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren.

1.7.3. HOPPUNPUNTEN

Een Hoppinpunt is een vervoersknooppunt waar 1) parkeermogelijkheden voor verschillende personenwagens en fietsen ter beschikking zijn of 2) verschillende vervoermogelijkheden (trein, bus, deelfiets...) kunnen aangeboden worden door middel van onder meer deelsystemen, waardoor reizigers met het geschikte vervoermiddel een verplaatsing kunnen maken 3) aanvullende functies zoals een pakjesautomaat of een korteketenautomaat een plaats krijgen. De mate waarin het hoppinpunt uitgerust wordt, hangt af van het type hoppinpunt (buurt, lokaal, regionaal of interregionaal).

In Nazareth zal in eerste instantie het station van Eke-Nazareth uitgebouwd worden tot lokaal hoppinpunt. Nazareth wil zoals aangegeven in het Regionaal Mobiliteitsplan op termijn ook in haar dealkernen Nazareth en Eke en op bedrijventone Eke steeds een lokaal hoppinpunt voorzien. Voor Nazareth is de realisatie van het hoppinpunt aan het station van Eke-Nazareth absolute prioriteit, voorzien binnen de Vervoerregio Gent. In het hoppinpunt voorzien we zo ruimte voor een proefproject met deelwagens en deelfietsen, een uitbreiding van de



fietsenstalling aan het station voor buitenmaatse fietsen, een postautomaat, een fietsherstelpaal en toegankelijke haltes voor het openbaar vervoer. Momenteel is enkel nog maar een schetsontwerp beschikbaar. In het technisch ontwerp zal de inplanting van de voorbehouden parkeerplaatsen en de postautomaat kritisch nog bekeken worden. De zichtbaarheid van het kruispunt uitrit parking station met de Roombaardstraat is daarbij een belangrijk aandachtspunt. Na realisatie van dit hoppinpunt kunnen dan op basis van evaluatie de andere lokale hoppinpunten uitgebouwd worden.

Voor de buurthoppinpunten heeft Nazareth momenteel nog geen visie klaar. De evaluatie van het hoppinpunt aan het station Eke-Nazareth en de lokale hoppinpunten zal daarbij een belangrijke factor zijn in de verdere uitwerking van buurthoppinpunten. Er kan echter wel alvast in de nabijheid van attractiepolen ondersteunende infrastructuur (zoals pakjesautomaten of laadinfrastructuur voor elektrische fietsen) onderzocht worden.

Meer info op: [Samen maken we de mobiliteitsswitch | Vlaanderen.be](https://www.vlaanderen.be/samen-maken-we-de-mobiliteitsswitch)



Figuur 19: Schetsontwerp hoppinpunt station Eke-Nazareth met voorstel tot aanpassing van NMBS in kader



1.8. DEELMOBILITEIT IN NAZARETH

Nazareth zal zich in het kader van STOP-principe inzetten om deelmobiliteit te promoten en meer kenbaar te maken bij inwoners (o.m. organisatie van infomomenten en opzetten communicatie rond deelmobiliteit en initiatieven om autodelen te promoten). Daarnaast wordt er ook in de nieuw op te maken 'verordening duurzame mobiliteit' rekening gehouden met richtlijnen rond deelmobiliteit bij nieuwe ontwikkelingen/stedenbouwkundige aanvragen. Om de beschikbare ruimte zo optimaal mogelijk te benutten zetten we in op deelmobiliteit. Een gedeeld vervoermiddel wordt efficiënter gebruikt. Een deelvoertuig staat minder stil omdat het door meerdere mensen wordt gebruikt. In het kader van de uitrol van de hoppinpunten wordt er een eerste deelwagen en worden er enkele deelfietsen voorzien ter hoogte van het lokaal hoppinpunt Eke-Nazareth. De werking en het gebruik van deze deelwagens zal na enige tijd geëvalueerd worden. Bij een positieve evaluatie kunnen er extra deelwagens/deelfietsen voorzien worden op andere locaties binnen de gemeente. Indien er een deelwagen van een aanbieder komt zal de gemeente een aantal acties nemen om de deelwagens interessant te maken:

- De gemeente voorziet een voorbehouden parkeerplaats op langparkings en nabij openbare voorzieningen.
- We zorgen ervoor dat de voorbehouden parkeerplaatsen maximaal beschikbaar zijn door gerichte controle.
- Goede herkenbaarheid van de autodeelplaats.
- Deelwagens mogen ook gratis parkeren op grondgebied Nazareth.

Nazareth voert periodieke evaluaties van de deelwagens uit zodat er snel ingespeeld kan worden bij over- of onderaanbod van deelwagens.

1.9. OPLAADPUNTEN VOOR ELEKTRISCHE MOBILITEIT

Sinds 2016 werkt de Vlaamse Overheid aan de uitrol van basisinfrastructuur voor publieke laadpunten. In Nazareth werden sindsdien reeds 17 publieke laadpalen gerealiseerd onder meer ter hoogte van het gemeentehuis Nazareth, de Sportsite en de Kerk in Eke. Bij nieuwe ontwikkelingen zal elektrische mobiliteit ook steeds meer een plaats krijgen. Daarnaast worden ook door AWW op korte termijn snellaadpalen voorzien ter hoogte van de carpoolparking N35 thv complex E17 Deinze/Nazareth ivf reizigers langsheen E17.

Het Departement Mobiliteit en Openbare werken heeft op 1 september 2022 een nieuw digitaal loket gelanceerd voor het aanvragen van publiek toegankelijke laadpalen op het openbare domein zowel voor burgers als voor lokale besturen.

Nazareth verbiedt voor private laadpunten het leggen van kabels op openbaar domein zoals voet- en fietspad ivf de toegankelijkheid van het openbaar domein. Iedereen die niet over een private parkeerplaats, garage of oprit, beschikt en geen laadpunt kan installeren, kan via dit loket een publiek toegankelijk laadpunt aanvragen op maximaal 250 meter afstand van de woonplaats. Er dienen wel aan een aantal voorwaarden te worden voldaan.

Daarnaast kan de gemeente publiek toegankelijke laadpalen op strategische plaatsen aanvragen via een digitaal loket specifiek opgericht voor lokale besturen. De gemeente wenst de wildgroei aan laadpalen aangevraagd door bewoners tegen te gaan door voldoende strategische plaatsen te selecteren. Nazareth wil hoe dan ook laadpalen voorzien ter hoogte van dorpskernen, op strategische locaties langs de centrale as en ter hoogte van het station Eke-Nazareth. Alle mogelijke locaties zullen uitgewerkt worden in een laadpalenplan. Ook voor elektrische fietsen zal er aandacht uitgaan naar eventuele uitbreiding hiervan.



Tenslotte wil Nazareth bedrijven aansporen om semi-publieke laadpalen te plaatsen en elektrische mobiliteit te stimuleren.

Zie ook: [Publieke laadpunten voor elektrische wagens | Vlaanderen.be](#)

Zie ook: [Publieke laadpunten voor elektrische voertuigen | Vlaanderen.be](#)

1.10. HET GEMOTORISEERD VERKEER IN NAZARETH

1.10.1. PARKEERREGIME

Op vlak van parkeren wenst de gemeente Nazareth haar sturend doch pragmatisch parkeerbeleid verder te gaan ontwikkelen. Enerzijds is Nazareth geen gemeente waar een stringent parkeerbeleid autoverkeer én -bezit onmogelijk of onbetaalbaar wil maken. Anderzijds wil men, zeker in de kernen, geen vrijgeleide geven dat iedereen, overal en onbepikt in de tijd zijn auto kan stallen. Dit wil zeggen dat de gemeente streeft naar een proactief parkeerbeleid volgens het principe; *“de juiste auto, op de juiste plek, op het juiste tijdstip”*.

Nazareth stelt een behoud van de huidige parkeerregimes voor³. Enkel voor de blauwe zone in Nazareth wordt een kleine uitbreiding voorgesteld, die in lijn ligt met het goedgekeurde detailhandelsplan⁴. Ter hoogte van de rotonde N437 's Gravenstraat en Langemunt wordt de blauwe zone op zeer korte termijn uitgebreid door middel van kortparkeerplaatsen voor bezoekers van de handelaars. Verdere uitbreidingen van de blauwe zone kunnen enkel binnen kernwinkelgebieden gerealiseerd worden zoals opgenomen in het goedgekeurd detailhandelsplan.

³ De langparking van het station Eke-Nazareth is in het beheer van Infrabel en is dus geen gemeentelijke langparking.

Bewoners zonder garage/oprit in de blauwe zone kunnen een bewonerskaart aanvragen.

1.10.2. LANGPARKINGS

Nazareth wil meer inzetten op een betere bewegwijzering van de aanwezige langparkings in de gemeente om het gebruik ervan te stimuleren en zoekverkeer te vermijden. Ook de inrichting van de parking wordt verder onderzocht: voorzien van fietsenstallingen, gemarkeerde parkeerplaatsen, voorbehouden parkeerplaatsen, sociale veiligheid,....

Gratis langparkeren kan in de kern van Nazareth op de volgende locaties:

1. CC Centrum (39 parkeerplaatsen)
2. CC Dekenij (38 parkeerplaatsen)
3. CC De Zwaan (34 parkeerplaatsen)
4. Site 't Kinderkasteeltje (te realiseren na 2025)
5. BKO Ter Meeren (37 parkeerplaatsen)
6. Sportsite (65 parkeerplaatsen (kleine parking) + 123 parkeerplaatsen (grote parking))
7. Parkbegraafplaats (38 parkeerplaatsen)

In de kern van Eke bevinden zich de volgende gratis langparkings:

1. Kerkplein (56 parkeerplaatsen)
2. Parking De Lichterveldestraat (60 parkeerplaatsen)

Daarnaast is er nog de parking aan het station van Eke-Nazareth (80 parkeerplaatsen), in het beheer van Infrabel. Deze parking is een langparking voor

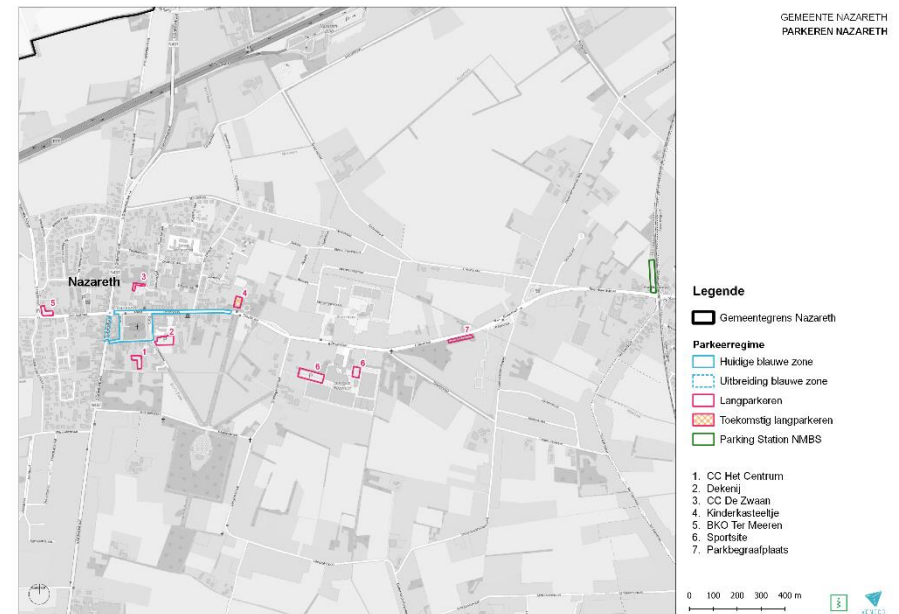
⁴



pendelaars die gebruik maken van het openbaar vervoer en blijft ook zonder parkeerregime behouden. Er is ook een ruime fietsenstalling aanwezig.⁵

Aan het op- en afrittencomplex E17 Deinze/Nazareth is er een carpoolparking (75 parkeerplaatsen) waar pendelaars gratis lang kunnen parkeren. De carpoolparking is in het beheer van ANB en De Pinte en is vooralsnog ook zonder parkeerregime. Er is ook een fietsenstalling en Kiss & Ride aanwezig.

Nazareth onderzoekt in samenspraak met enkele private partners of een dubbelgebruik van private parkings (parkings supermarkten, bedrijven,...) mogelijk is. Hiermee kan dan parkeerdruk van bewoners of bij evenementen mee opgevangen worden.



Figuur 20: Blauwe zone en langparkings – detail Nazareth

⁵ Infrabel heeft voorlopig geen intentie om een betalend regime op de stationsparking in te voeren. Bij wijzigingen in het regime/inrichting van de stationsparking zal Infrabel steeds in overleg treden met lokaal bestuur Nazareth.





Figuur 21: Blauwe zone en langparkings – detail Eke

1.10.3. PARKEREN OP OPENBAAR DOMEIN

Ook op openbaar domein streeft Nazareth zoveel mogelijk naar een duidelijke en veilige organisatie van het parkeren. Bij het inrichten/herinrichten van wegen zal het langsparkeren worden gestimuleerd. Het haaks parkeren (zoals in de Stationsstraat ter hoogte van de Kerk in Eke) zal in het kader van veiligheid op termijn zoveel mogelijk verboden worden in de schoolomgevingen, nabij belangrijke functies en voorzieningen alsook langsheen fietsroutes.

Parkeren in schoolomgevingen en nabij openbare functies zal steeds een belangrijk aandachtspunt blijven.

1.11. VRACHTVERKEER IN NAZARETH

De E17, N60 en N35 zijn binnen de vervoerregio Gent geselecteerd als Regionaal-Vlaamse vrachtroutes. Doorgaand vrachtverkeer dient op deze assen te rijden. Nazareth stippelt zelf een lokaal vrachtrouten netwerk uit. Dit lokaal vrachtrouten netwerk dient ter ontsluiting van lokale bedrijvigheid en de lokale bedrijventerreinen van De Prijkels en bedrijvenzone Eke alsook andere kleinere KMO-zones. Zo is de N437 's Gravenstraat en de Boeregemstraat opgenomen in het lokaal vrachtrouten netwerk. De centrale as vormt echter geen onderdeel van het lokale vrachtrouten netwerk. In Nazareth zal er een zonaal tonnageverbod (+3,5 ton) gelden uitgezonderd plaatselijk verkeer en landbouwvoertuigen. Dit betekent dat onder meer op de centrale as tussen Nazareth en Eke- een tonnagebeperking geldt en doorgaand zwaar verkeer zoveel mogelijk wordt geleid naar andere assen (N35, N60). Het toeleveren van ondernemingen/bedrijven langsheen de centrale as en binnen het zonale tonnageverbod blijft altijd mogelijk. Om dit in goede banen te leiden zal er werk gemaakt worden van een bewegwijzeringsplan voor lokale vrachtroutes. Ook wordt er intensiever ingezet op het communiceren van de gewenste vrachtroutes naar bedrijvenzones en GPS-operatoren met de vraag om de gewenste routes mee te nemen op bon leveranciers, doorgeven bestellingen,... Ook de vervoerregio Gent en het Agentschap Wegen en Verkeer kunnen op hoger niveau het zwaar verkeer mee in goede banen leiden.

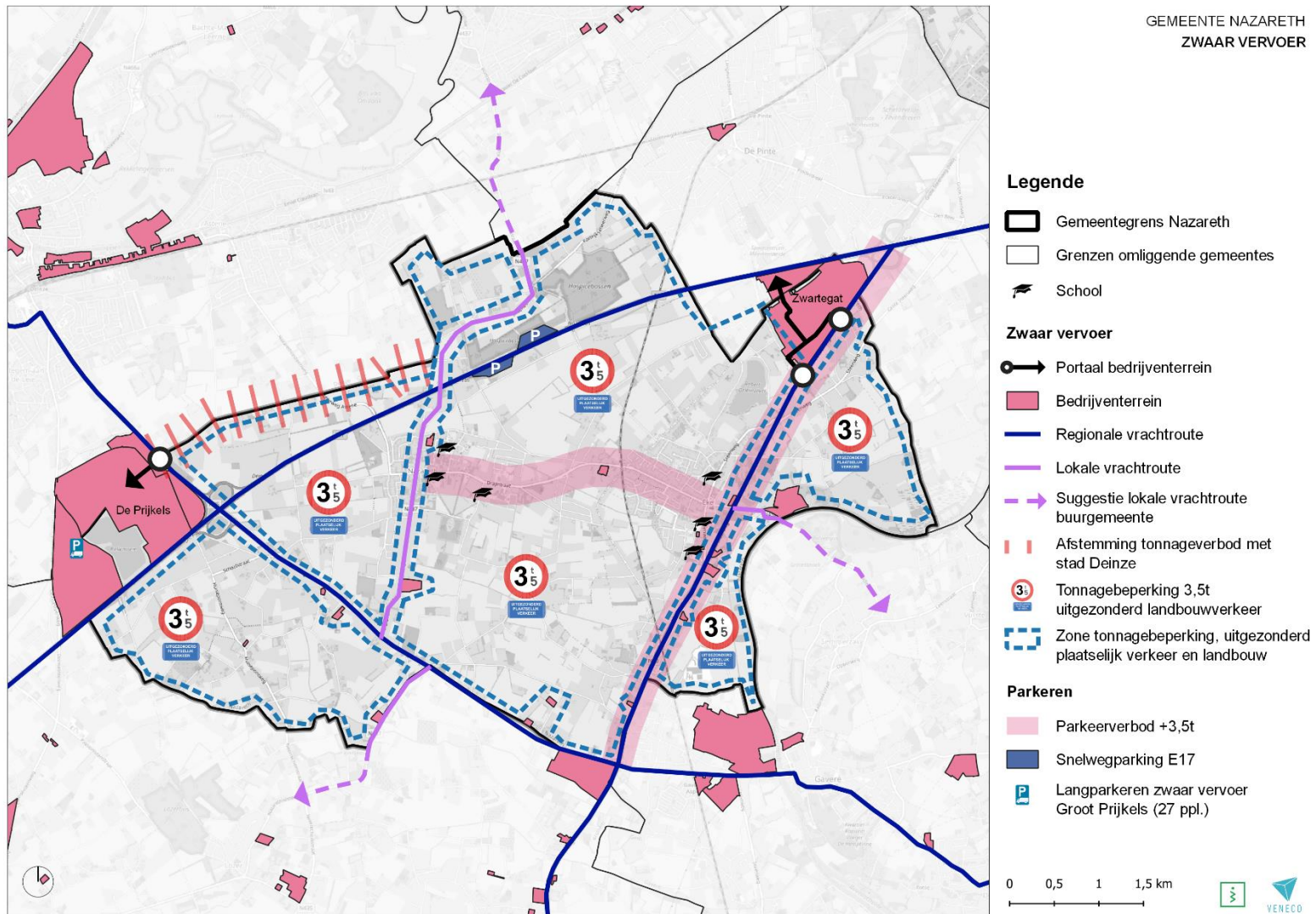
Nazareth kiest ervoor om geen bijkomende locaties voor vrachtwagenparkeren te voorzien buiten de industriezones. Een extra locatie zou het aanzuigefect van vrachtverkeer kunnen vergroten. Vrachtwagenchauffeurs kunnen parkeren op de vrachtwagenparking langs de E17 of op de bestaande vrachtwagenparking op bedrijventerrein De Prijkels. Op openbaar domein binnen de driehoek E17-N60-N35 moet het parkeren zoveel mogelijk gefaciliteerd worden op eigen domein en niet op de smalle parkeerstroken op openbaar domein.



Tenslotte moet er ook meer aandacht besteed worden aan het vrachtverkeer bij werkzaamheden (wegenwerken, bouwprojecten, groenonderhoud,...). Enerzijds moeten aannemers bij grotere werken waarbij een weg deels of gedeeltelijk afgesloten wordt, de bereikbaarheid van handelaars maximaal garanderen. Dit houdt minimaal communicatie over de uit te voeren werkzaamheden in alsook het aanleveren van contactgegevens van aannemer/verantwoordelijke werf.

Anderzijds is er het vrachtverkeer in schoolomgevingen. Zo ondertekende Nazareth in 2022 het charter werftransport van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV), waarbij het zich engageert om inspanningen te leveren om het vrachtverkeer en landbouwverkeer telkens een halfuur voor begin en einde van de schooluren zoveel mogelijk te weren uit de schoolomgevingen in functie van meer verkeersveiligheid. Er dient nog verder onderzoek te gebeuren naar signalisatie en handhaving om het charter werftransport meer af te kunnen dwingen in onze schoolomgevingen. Bij werken wordt steeds aan aannemers gevraagd om inspanningen te leveren om rekening te houden met de veiligheid van de schoolomgevingen.





Figuur 22: Zwaar verkeer Nazareth



FLANKEREND BELEID

1.12. COMMUNICATIE

Het uitdragen van de visie van het mobiliteitsplan stopt niet bij de opmaak van het plan. Een goede communicatie is een belangrijk hulpmiddel om inwoners te informeren over mobiliteit in de gemeente.

Daarbij willen we communicatie richten naar alle doelgroepen in de gemeente: het kindje op weg naar school, de actieve senior op weg naar een sportactiviteit, de openbaar vervoergebruiker, de werkende ouder, de winkelier, de handelaar, de fervente fietser,...

Het gebruik van alle communicatiekanalen vanuit het lokaal bestuur is daarbij een must: van infosessies rond deelmobiliteit, tot infobrochures voor nieuwe inwoners met alle informatie over mobiliteit in de gemeente. Of van webpagina's op onze gemeentelijke website met algemene informatie rond het openbaar vervoer tot het voeren van campagnes via sociale media voor meer verkeersveiligheid. Ook meer gerichte communicatie naar scholen (educatieve ondersteuning) of aannemers (charter werftransport) leidt tot meer bewustwording van mogelijke mobiliteitsproblemen en daadwerkelijke actie voor meer verkeersveiligheid.

Er zijn alvast een aantal projecten die verder uitgebouwd kunnen worden en zo mee kunnen bijdragen tot meer duurzame mobiliteit in de gemeente:

- Project Op Wielekes: de fietsbib voor kindjes van 2 tot 12 jaar zal in het voorjaar van 2023 de deuren openen. Er is een ambitie om op termijn dit project verder uit te bouwen naar ook jongeren +12, het beschikbaar stellen van fietsmateriaal (zoals helmen en verlichting) tot het aanbieden van fietslessen.

- Fietsroutekaart: Een digitale fietsroutekaart brengt de meest populaire fietsroutes (schoolroutes, woon-werkroutes,...) in kaart. Het is een digitale kaart waar jaarlijks knelpunten aangeduid kunnen worden.
- Week van de mobiliteit: op vandaag nemen vooral de kinderen in de scholen deel aan de jaarlijkse week van de mobiliteit in september. Op termijn is het doel om ook andere doelgroepen hierin te betrekken.
- Speel- of leefstraten: Verder promoten van de inrichting van speel- of leefstraten binnen de gemeente.

1.13. HANDHAVING

Een goede handhaving van maatregelen is vaak onmisbaar om gewenst verkeersgedrag mee in goede banen te leiden. In samenwerking met de lokale politie zullen ook de nodige controles moeten gebeuren (zwaar verkeer, blauwe zones, snelheidscontroles,....).

1.14. MONITORING EN EVALUATIE

Op basis van verkeersonderzoek, tellingen, metingen en bevestigingen kan nagegaan worden of maatregelen het gewenste effect hebben. Verkeersingrepen kunnen aan de hand van proefopstellingen met bijhorende evaluatie uitgetest worden. Ook kan een nulmeting voor de invoering van een maatregel interessant zijn om na invoering te kunnen meten of er effectief meer gewandeld of gefietst wordt.

In samenwerking met de lokale politie zal ook een globale databank opgezet worden waarin continu alle gegevens omtrent verkeersdichtheid, controles, snelheidsmetingen, ongevallen,... raadpleegbaar zijn. Op die manier komen sneller knelpunten op het vlak van mobiliteit naar boven en kan er gerichtere actie ondernomen worden.



ACTIETABEL

Dit lokale mobiliteitsplan heeft de ambitie om sterk richtinggevend te zijn bij alle volgende gemeentelijke beleidsbeslissingen rond mobiliteit. Maar de echte kracht zit hem in de uitvoering van de acties. Ze zijn de vertaling van de visie die in dit beleidsplan werd opgenomen voor de mobiliteit in Nazareth te verbeteren. Dit zijn immers de maatregelen die de inwoners en bezoekers aan van de gemeente bij hun verplaatsingen zullen ervaren. Heel wat acties vergen ook het engagement van andere actoren dan het gemeentebestuur en zijn daar dan ook mee bepalend voor timing van uitvoering.

Onderstaande tabel biedt een overzicht per werkdomein volgens de oude procedure voor gemeentelijke mobiliteitsplannen. Op deze manier grijpen we expliciet terug naar de traditie binnen de Vlaamse mobiliteitswereld om via samenwerking tot de uitvoering van integrale mobiliteitsprojecten te gaan. Alle projecten, maatregelen en acties die in dit beleidsplan aan bod kwamen, worden geordend volgens de klassieke werkdomeinen. Deze werkdomeinen zijn respectievelijk:

- A. Ruimtelijke projecten met invloed op mobiliteit
- B. Netwerken per modus
- C. Flankerend beleid

Voor elke actie worden er een timing, prioriteit en verantwoordelijkheden aangestipt, in overleg met de leden van de projectstuurgroep. Acties waar naar timing continu rond gewerkt worden, krijgen geen prioriteit toegewezen. Het zijn immers doorlopende acties. Door dit beleidsplan en de actietabel goed te keuren engageert elke actor zich om binnen haar eigen bevoegdheden, de budgettering en werkprogramma's hierop af te stemmen.



Actie	Onderwerp	Actie	Locatie	Doelstellingen RMP	Prioriteit	Timing	Initiatiefnemer	Partner
WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN								
A.1: Ruimtelijke planning								
A.1.1	Mobiliteitsadviezen	Het mobiliteitsbeleid van Nazareth vertrekt steeds vanuit het STOP-principe.	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig		continu	Nazareth	
A.1.2	Mobiliteitsadviezen	Opmaken van een verordening 'duurzame mobiliteit' waarin de richtlijnen, principes en normen van het mobiliteitsplan bindend worden beschreven (o.a. normen voor breedte voetpaden en fietspaden, fietsenstallingen, parkeerplaatsen, deelmobiliteit, ...)	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig		Continu	Nazareth	
A.1.3	Mobiliteitsadviezen	Het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijkbeleid gaan hand in hand en worden maximaal op elkaar afgestemd (ruimtelijk beleidsplan en uitvoeringsplannen)	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig		Continu	Nazareth	/
A.1.4	Mobiliteitsadviezen	Bij elke nieuwe ontwikkeling/vergunning die de (her)ontwikkeling van woongebieden beoogt wordt: -het advies van de mobiliteitsambtenaar gevraagd - de Quicksan Duurzame Wijken met het oog op duurzame mobiliteit uitgevoerd - de aanleg van trage wegen en zachte verbindingen onderzocht	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig		Continu	Nazareth	Project-ontwikkelaar
A.1.5	Geluid	Bij herstelling wegdek kiezen voor geluidsarme verharding op E17 en N60 alsook op alle andere gewest- en lokale wegen	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig		Continu	Nazareth/AWV	AWV
A.1.6	Mobiliteitsadviezen	Invoeren van een parkeernorm voor fietsenstallingen, autoparkeerplaatsen en autodelen bij iedere ruimtelijke ontwikkeling	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig		Continu	Nazareth	Project-ontwikkelaar
A.2: Strategische ruimtelijke ontwikkelingen met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit								
A.2.1	Herinrichting wegen	Uitvoeren op korte/middellange termijn van de goedgekeurde streefbeelden voor N60 en N35	N60/N35	Bereikbaar	Hoog	KT/MLT	AWV	Nazareth
A.2.2	Herinrichting wegen	Herinrichting van de centrale as volgens het STOP-principe en het concept van de Groene Boulevard	Centrale As	Bereikbaar Gezond en veilig Attractief Inclusief	Hoog	MLT	Nazareth	Farys Fluvius



A.2.3	OV-knooppunt	Uitbouw hoppinpunt aan station Eke-Nazareth	Station Eke-Nazareth	Bereikbaar	Hoog	KT	Nazareth	Infrabel
A.3: Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen								
A.3.1	Wegencategorisering	Opmaak bewegwijzeringsplan in functie van het versterken van de wegcategorisering	Gebiedsdekkend	Bereikbaar	Hoog	KT	Nazareth	
A.3.2	Wegencategorisering	Bewaken van de hiërarchie en gewenste functies conform de gekozen wegcategorisering	Gebiedsdekkend	Bereikbaar		Continu	Nazareth AWV	
A.3.3	Mobiliteitskamers	Bevraging/participatie fix-the-mix maatregelen in de verschillende mobiliteitskamers	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig		Continu	Nazareth	
A.3.4	Mobiliteitskamers	In kaart brengen mogelijke sluiproutes en wegen met snelheidsproblemen aan de hand van verkeersonderzoek en uitwerken van maatregelen door middel van participatie en proefopstellingen	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig		Continu	Nazareth	
A.3.5	Snelheid	Invoeren nieuw snelheidsplan	Gebiedsdekkend	Gezond en veilig	Hoog	KT	Nazareth	
A.3.6	Snelheid	Permanente zone 30 invoeren ter hoogte van alle schoolomgevingen en de sportsite	Gebiedsdekkend	Gezond en veilig	Hoog	KT	Nazareth	
A.3.7	Snelheid	Onderzoeken en inrichten poorten thv grens bebouwde kom	Gebiedsdekkend	Gezond en veilig	Hoog	KT	Nazareth	
A.3.8	Snelheid	Herinrichten Dorp Landuit en onderzoeken poorteffect thv komgrens Steenweg Landuit binnen wegenis- en rioleringsproject	Eke	bereikbaar	Gemiddeld	KT	Nazareth	De Pinte Aquafin Farys
WERKDOMEIN B : NETWERKEN PER MODUS								
B.1: Voetgangersvoorzieningen								
B.1.1	Voetgangersinfrastructuur	De aanleg van brede voetpaden conform de normen voorzien in de nieuwe verordening duurzame mobiliteit	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Attractief inclusief		Continu	Nazareth	
B.1.2	Voetgangersinfrastructuur	Opmaak voetpadenplan (inventarisatie)	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig	Hoog	KT	Nazareth	
B.1.3	Voetgangersinfrastructuur	Opmaak wandelroutenetwerk	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig	Hoog	KT	Nazareth	
B.1.4	Trage Wegen	Opmaak Trage Wegenplan	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig	Hoog	KT	Nazareth	Trage Wegen VZW
B.1.5	Trage Wegen	Betere bewegwijzering trage wegen om deze meer kenbaar te maken	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig	Hoog	KT	Nazareth	Provincie Oost- Vlaanderen



B.1.6	Initiatieven	Ondersteuning bewonersinitiatieven voor speel- of leefstraten	Gebiedsdekkend	Gezond en veilig		Continu	Nazareth	
B.1.7	Trage Wegen	Stimuleren gebruik trage wegen (vb. Deelname 'dag van de Trage Weg')	Gebiedsdekkend	Gezond en veilig		Continu	Nazareth	Trage Wegen VZW
B.2: Fietsroutenetwerk								
B.2.1	Fietsbeleid	Betrekken lokale fietsersbond/mobiliteitsraad voor verder uitwerken fietsbeleid	Gebiedsdekkend	Inclusief		Continu	Nazareth	Fietsersbond
B.2.2	Fietsbeleid	Jaarlijkse telling van fietsers op strategische locaties en van gestalde fietsen in fietsstallingen	Gebiedsdekkend	Klimaatgezond		Continu	Nazareth	
B.2.3	Fietsnetwerk	Bijsturing bovenlokaal (BFF) en lokaal fietsroutenetwerk (LFF) in afstemming met gebruik en mogelijke realisatie missing links	Gebiedsdekkend	Bereikbaar	Hoog	MLT	Nazareth	Provincie Oost-Vlaanderen MOW
B.2.4	Fietsnetwerk	Nazareth bouwt haar LFF verder uit door de aanleg van missing links zoals Zandstraat - Kouterwijk, fietsvoorziening brug Oude Eedstraat (brug E17), Steenweg Eke - fietssnelweg F45, Kouterwijk - fietssnelweg F45,...	Gebiedsdekkend	Bereikbaar	Hoog	MLT	Nazareth	Provincie Oost-Vlaanderen
B.2.5	Fietsinfrastructuur	Omwille van het rijcomfort worden alle fietspaden aangelegd in asfalt (afwijking mits gefundeerde motivatie)	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig Attractief		Continu	Nazareth	
B.2.6	Fietsinfrastructuur	Garanderen van comfortabele breedtes bij nieuwe fietsinfrastructuur conform het vademecum fietsvoorzieningen	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig		Continu	Nazareth	
B.2.7	Fietsinfrastructuur	Opmaken prioritair strooiplan fietspaden	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig		Continu	Nazareth	
B.2.8	Fietsinfrastructuur	Bewegwijzeren van (boven)lokale functionele fietsroutes	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Attractief		Continu	Nazareth	Provincie Oost-Vlaanderen
B.2.9	Fietsinfrastructuur	Inventariseren kwaliteit van de fietsinfrastructuur en opmaken van een prioriteitenlijst voor de herinrichting van fietsinfrastructuur	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig Attractief	Hoog	MLT	Nazareth	
B.2.10	Fietsinfrastructuur	Verdere aanleg van fietsstraten na evaluatie: Dorp tussen Stropstraat en rotonde Nazareth, de Lichterveldstraat (Steenweg-ingang klooster), Stropstraat, Deinzestraat (Dorp-BKO Ter Meeren), Vossenholstraat, Ommegangstraat, Bosstraat (Stationsstraat-Plaanstraat), Eekhoutsdreef, ...	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig	Hoog	MLT	Nazareth	



B.2.11	Fietsinfrastructuur	Aanleg nieuwe fietspaden langsheen N437 en in de ruilverkaveling Schelde-Leie: Kortrijkseheerweg/Oude Heirweg/Karrewegstraat, Klapstraat-Vossenholstraat	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig	Hoog	LT	Nazareth AWV	VLM Deinze
B.2.12	Fietsinfrastructuur	Aanleg nieuwe fietspaden in Oudenaardseheerweg (Lakenmeersstraat - spoorweg), Heerweg, Steenweg Landuit, Huisepontweg,...	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig		Continu	Nazareth	Farys
B.2.13	Fietsinfrastructuur	Aanleg stroken naast kasseistrook ifv fietscomfort in de Kasteelstraat	Nazareth	Bereikbaar Gezond en veilig	Hoog	KT	Nazareth	
B.2.14	Fietsinfrastructuur	Herstelling wegen ifv fietscomfort zoals o.m. in Ommegangstraat, Leegzakstraat, Snepstraat,...	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig		Continu	Nazareth	
B.2.15	Fietsinfrastructuur	Plaatsen van fietsservicepalen (banden oppompen, kleine herstelling) langsheen fietssnelweg F45 en centrale locaties	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig	Gemiddeld	MLT	Nazareth	
B.2.16	Schoolfietsroute	Herziening schoolfietsroutenetwerk: updaten schoolfietsroutekaart en inventariseren knelpunten	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig	Hoog	KT	Nazareth	Provincie Oost- Vlaanderen
B.3: Openbaar vervoernetwerk								
B.3.1	Hoppinpunten	Maximale uitbouw van het Hoppinpunt aan station Eke/Nazareth is voorzien in het kader van Vervoerregio Gent	Gebiedsdekkend	Innovatief en welvarend Inclusief Partnerschap	Hoog	KT	Nazareth	VVR Gent
B.3.2	Hoppinpunten	Verdere uitbouw lokale hoppinpunten (en buurthoppinpunten) in de kern van Eke, Nazareth en bedrijvzone Eke	Gebiedsdekkend	Innovatief en welvarend Inclusief Partnerschap	Gemiddeld	LT	Nazareth	
B.3.3	Halte-infrastructuur	Realisatie Masterplan Toegankelijkheid: toegankelijkheid en bereikbaarheid van haltes (looproutes, fietsenstallingen, minder mobiele gebruikers) volgens prioriteitenlijst realiseren	Gebiedsdekkend	Inclusief Bereikbaar	Hoog	LT	Nazareth	INTER
B.3.4	Halte-infrastructuur	Onderzoeken van ondersteunende infrastructuur nabij attractiepolen (zoals pakjesautomaten of laadinfrastructuur voor elektrische fietsen)	Gebiedsdekkend	Inclusief Bereikbaar	Gemiddeld	MLT	Nazareth	
B.3.5	OV-verbindingen	Blijven ijveren voor een OV-bediening vanaf het hoppinpunt station Eke/Nazareth richting de bedrijventerreinen Eke en De Prijkels	Gebiedsdekkend	Bereikbaar	Gemiddeld	LT	Nazareth	
B.3.6	OV-verbindingen	Blijven inzetten op de realisatie van een sneltreinverbinding op lijn 86 tussen Ronse en Eeklo	Gebiedsdekkend	Bereikbaar	Hoog	MLT	Nazareth	Infrabel



B.3.7	Deelmobiliteit	Evalueren werking deelwagens en strategische locaties zoeken voor verdere uitrol deelwagens op grondgebied Nazareth	Gebiedsdekkend	Klimaatgezond Innovatief en welvarend	Gemiddeld	MLT	Nazareth	
B.3.8	Communicatie	Blijven inzetten op communicatie rond nieuw openbaar vervoernetwerk om het gebruik ervan te stimuleren	Gebiedsdekkend	Klimaatgezond Innovatief en welvarend		Continu	Nazareth	
B.4: Vrachtverkeer								
B.4.1	Vrachtroutes	Stimuleren van het gebruik van het vrachtroutenetwerk (driehoek E17, N60, N35) door vrachtverkeer en landbouwverkeer via aangepaste signalisatie.	Gebiedsdekkend	Bereikbaar		Continu	Nazareth AWV	Buurge- meenten
B.4.2	Vrachtroutes	Communiceren van vrachtroutes naar bedrijven en GPS-operatoren	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Partnerschap	Hoog	KT	Nazareth	
B.4.3	Vrachtverbod	Invoeren zonale tonnagebeperking +3.5 ton binnen driehoek E17 - N60 - N35 (uitgezonderd plaatselijk verkeer en landbouwverkeer)	Gebiedsdekkend	Gezond en veilig	Gemiddeld	MLT	Nazareth	AWV
B.4.4	Vrachtverbod	Charter werftransport: Bewaken veiligheid schoolomgevingen door weren zwaar verkeer en landbouwverkeer bij begin en einde van de school.	Gebiedsdekkend	Gezond en veilig	Hoog	KT	Nazareth	
B.4.5	Vrachtwagenparkeren	Parkeerverbod zwaar verkeer (+3,5 ton) op openbaar domein binnen driehoek E17 - N60 - N35 behalve op voorziene locaties	Gebiedsdekkend	Bereikbaar	Hoog	KT	Nazareth	Lokale Politie
B.5: (Her)inrichting van wegen								
B.5.1	Herinrichting	Hanteren gewenste inrichtingsprincipes per wegencategorie bij heraanleg wegen	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig		continu	Nazareth	AWV
B.5.2	Spooroverwegen	Onderzoek en overleg met Infrabel en aanliggende gemeenten aangaande het streefbeeld 'sluiten spoorwegovergangen'.	Spooroverwegen	Bereikbaar Gezond en veilig	Gemiddeld	MLT	Nazareth	Infrabel Gavere De Pinte Provincie Oost- Vlaanderen
B.5.3	Oversteekvoorzieningen	Aanleggen veilige oversteekvoorzieningen voor fietsers op de N60 en N35	N60/N35	Gezond en veilig	Hoog	MLT	AWV	Nazareth Provincie Oost- Vlaanderen



B.5.4	Oversteekvoorzieningen	Realiseren van veilige oversteekvoorzieningen tussen de mobiliteitskamers (o.m. Warandestraat x N437 's Gravenstraat)	Gebiedsdekkend	Gezond en veilig	Hoog	MLT	Nazareth	AWV Provincie Oost-Vlaanderen
B.5.5	Oversteekvoorzieningen	Plaatsen verkeerslichten aan kruispunt N35 x 's Gravenstraat teneinde de oversteekbaarheid en veiligheid voor langzaam verkeer te verbeteren	Nazareth	Bereikbaar Gezond en veilig	Hoog	KT	AWV	Nazareth
B.5.6	Herinrichting	Aanleg uitwijkstroken ten behoeve van landbouwverkeer (Meersstraat, Ganzenbroek, Schraaienstraat)	Gebiedsdekkend	bereikbaar	Gemiddeld	KT	Nazareth	VLM
B.5.7	Herinrichting	Onderzoek herinrichting Steenweg Eke (incl. schoolomgeving) ifv probleem parkeren schoolomgeving/fietsveiligheid	Eke	Bereikbaar	Gemiddeld	LT	Nazareth	provincie Oost-Vlaanderen
B.6: Stallings- en parkeerbeleid								
B.6.1	Fietsenstallingen	Onderzoek naar de noodzaak van extra fietsenstallingen, ook met aandacht voor buitenmaatse fietsen, elektrische fietsen,...	Gebiedsdekkend	Attractief Inclusief Bereikbaar	Hoog	MLT	Nazareth	Fietsersbond Mobiliteitsraad
B.6.2	Beleid	Actualiseren van het fietsbeleidsplan Nazareth	Gebiedsdekkend	Attractief Inclusief Bereikbaar	Hoog	KT	Nazareth	
B.6.3	Fietsenstallingen	Waar nodig fietsenstallingen aanpassen aan de comfortnorm en capaciteitsvereisten (waar nodig bewaakt)	Gebiedsdekkend	Attractief Inclusief Bereikbaar	Hoog	KT	Nazareth	
B.6.4	Fietsenstallingen	Installeren testcase buurtfietsbox/fietsgarage (cfr. Westkouter)	Eke	Attractief Inclusief Bereikbaar	Gemiddeld	MLT	Nazareth	
B.6.5	Fietsenstallingen	Realiseren van uniformiteit in uitzicht fietsenstallingen	Gebiedsdekkend	Attractief Inclusief Bereikbaar		Continu	Nazareth	Fietsersbond
B.6.6	Fietsenstallingen	Voorzien van fietsenstallingen op alle langparkings en nabij openbare functies	Gebiedsdekkend	Attractief Inclusief Bereikbaar	Hoog	KT	Nazareth	
B.6.7	Fietsenstallingen	Mogelijkheden nagaan voor meer beveiliging van de fietsenstallingen aan het station en nabij openbare functies	Gebiedsdekkend	Attractief Inclusief Bereikbaar	Hoog	MLT	Nazareth	NMBS
B.6.8	Stationsparking	Uitwerken visie stationsparking Eke-Nazareth (uitbreiding fietsenstalling door dubbele stalling)	Station Eke-Nazareth	Inclusief Innovatief en	Hoog	KT	Nazareth	NMBS



		buitenmaatse fietsen, deelfietsen, elektrische fietsen, pakketautomaat, laadpalen, deelwagens,...)		welvarend Klimaatgezond				
B.6.9	Blauwe zone	Evalueren van bestaande blauwe zones en bewonerskaarten: kortparkeren uitbreiden in overeenstemming met situatie ter plaatse	Nazareth	Inclusief Innovatief en welvarend Klimaatgezond	Gemiddeld	MLT	Nazareth	
B.6.10	Parkeerplaatsen	Verbod op haaks parkeren buiten parkings fietsroutes en nabij scholen. Als er een parkeernood is, wordt met langsparkeren gewerkt,	Gebiedsdekkend	Inclusief Innovatief en welvarend Klimaatgezond	Gemiddeld	Continu	Nazareth	
B.6.11	Parkeerplaatsen	Uitwerken van een betere signalisatie en bewegwijzering langparkings Nazareth/Eke	Gebiedsdekkend	bereikbaar	Hoog	KT	Nazareth	
B.6.12	Parkeerplaatsen	Voorzien van voorbehouden parkeerplaatsen op langparkings (elektrische voertuigen, autodelen, mindervaliden,...)	Gebiedsdekkend	Inclusief Innovatief en welvarend Bereikbaar	Gemiddeld	Continu	Nazareth	
B.7: Goederenvervoer								
B.7.1	Vrachtroutes	Bewegwijzeringsplan lokale vrachtroutes	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig	Hoog	MLT	Nazareth	
B.7.2	Vrachtroutes	Aanvullend reglement lokale vrachtroutes	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig	Hoog	MLT	Nazareth	
B.7.3	Vrachtroutes	Handhaving lokale vrachtroutes	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig		Continu	Nazareth	Lokale Politie
B.7.4	Vrachtwagenparkeren	Uitbreiden parkeren voor vrachtwagens op bedrijventerreinen	Gebiedsdekkend	Bereikbaar	Gemiddeld	MLT	Nazareth	
B.7.5	Bereikbaarheid	Garanderen bereikbaarheid ondernemers bij wegenwerken	Gebiedsdekkend	bereikbaar	Hoog	Continu	Nazareth	
B.8: Laden en Delen								
B.8.1	Laadpalen	Uitwerken van een laadpalenplan (laadpalen aan langparkings, langsheen de Centrale As, aan belangrijke haltes openbaar vervoer en ter hoogte van de kernen)	Gebiedsdekkend	Innovatief en welvarend	Gemiddeld	MLT	Nazareth	
B.8.2	Laadpalen	Snellaadpalen voorzien op strategische locaties zoals o.m. carpoolparking N35 thv complex E17 Deinze/Nazareth voor pendelverkeer op de E17. Locaties binnen Nazareth vormen voorwerp van verder onderzoek,	Gebiedsdekkend	Innovatief en welvarend	Hoog	KT	AWV	Nazareth



B.8.3	Deelmobiliteit	Autodelen en deelfietsen verder uitbreiden binnen gemeente obv good practices autodelen hoppinpunt station Eke/Nazareth	Gebiedsdekkend	Innovatief en welvarend			Nazareth	NMBS
B.8.4	Deelmobiliteit	Infomomenten/communicatie rond diverse autodeelinitiatieven om autodelen te promoten	Gebiedsdekkend	Innovatief en welvarend	Gemiddeld	KT	Nazareth	
WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN.								
C.1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen								
C.1.1	Mobiliteitsadviezen	Afhankelijk van de schaal van nieuwe projecten moet een MOBER of mobiliteitstoets opgemaakt worden en worden flankerende maatregelen bepaald ter bevordering van duurzame vervoersmodi (bv. voorzien deelwagens, deelfietsen...)	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Gezond en veilig	Gemiddeld	Continu	Nazareth	Project- Ontwikkelaar
C.1.2	Scholen	Zoveel mogelijk knelpunten aan schoolomgevingen aanpakken door de opmaak van schoolvervoerplannen	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Inclusief Gezond en veilig	Gemiddeld	MLT	Nazareth	
C.1.3	Scholen	Updaten gemeentelijke schoolfietsroutekaart	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Inclusief Gezond en veilig	Hoog	KT	Nazareth	Provincie Oost- Vlaanderen Ugent
C.2: Algemene sensibilisering en marketing, informatie en promotie naar doelgroepen								
C.2.1	Communicatie	Informatie-, promotie- en sensibiliseringscampagnes rond het mobiliteitsplan	Gebiedsdekkend	Inclusief		Continu	Nazareth	
C.2.2	Communicatie	In de verf zetten van de realisaties op het openbaar domein die de duurzame mobiliteit bevorderen.	Gebiedsdekkend	Inclusief		Continu	Nazareth	
C.2.3	Communicatie	Gerichte communicatie naar en educatieve ondersteuning van scholen	Gebiedsdekkend	Inclusief		Continu	Nazareth	
C.2.4	Communicatie	Kaart met de transportmogelijkheden van openbaar vervoer ter beschikking stellen op de website van de gemeente	Gebiedsdekkend	Inclusief		Continu	Nazareth	
C.2.5	Communicatie	Resultaten acties handhaving kenbaar maken via gemeentelijke infokanalen	Gebiedsdekkend	Inclusief		Continu	Nazareth	Fietsers- bond
C.2.6	Communicatie	Promoten van de komst van kwaliteitsvolle fietsenstallingen en algemeen het fietsgebeuren	Gebiedsdekkend	Inclusief		Continu	Nazareth	
C.2.7	Communicatie	Sensibiliseringscampagne tegen fietsdiefstallen en voor veilige fietsloten	Gebiedsdekkend	Inclusief		Continu	Nazareth	
C.2.8	Evenementen	Deelname week van de mobiliteit met gerichte acties	Gebiedsdekkend	Inclusief		Continu	Nazareth	Lokale Politie



C.2.9	Communicatie	Advies op maat van nieuwe bewoners: opmaak folder rond mobiliteit in Nazareth	Gebiedsdekkend	Inclusief		Continu	Nazareth	
C.2.10	Communicatie	Project Op Wielekes verder uitbouwen en openstellen voor andere doelgroepen (jongeren + 12, ouderen, helmen, verlichting,...)	Gebiedsdekkend	Inclusief	Hoog	KT	Nazareth	Provincie Oost-Vlaanderen
C.2.11	Communicatie	Bij invoering van maatregelen opfrissen van wegcode/verkeersregels alsook aandacht op webpagina hiervoor onder luikje 'mobiliteit'	Gebiedsdekkend	Bereikbaar Inclusief Gezond en veilig		Continu	Nazareth	Lokale Politie
C.2.12	Participatie	Blijvend inzetten op participatie van de inwoners bij projecten rond mobiliteit en verkeersveiligheid	Gebiedsdekkend	Inclusief		Continu	Nazareth	
C.3: Handhaving								
C.3.1	Handhaving	Ongevalgegevens en snelheidsmetingen gebruiken als input voor veiligheidsbeleid en als input voor snelheidscontroles	Gebiedsdekkend	Gezond en veilig Innovatief en welvarend		Continu	Nazareth	Lokale Politie
C.3.2	Handhaving	Intensiveren snelheidscontroles in verblijfsgebieden en zone 30	Gebiedsdekkend	Gezond en veilig Innovatief en welvarend		Continu	Lokale Politie	Nazareth
C.3.3	Handhaving	Controle ongewenst doorgaand vrachtverkeer (=/= lokaal bestemmingsverkeer)	Gebiedsdekkend	Gezond en veilig Innovatief en welvarend		Continu	Lokale Politie	Nazareth
C.3.4	Handhaving	Gericht controleren parkeren blauwe zone en kortparkeerplaatsen	Gebiedsdekkend	Gezond en veilig Innovatief en welvarend		Continu	Lokale Politie	Nazareth
C.3.5	Handhaving	Actualisatie reglement blauwe zone	Gebiedsdekkend	Gezond en veilig Innovatief en welvarend	Hoog	MLT	Nazareth	Lokale Politie
C.3.6	Handhaving	Periodiek overleg met de lokale politie en buurgemeenten om handhaving beter op elkaar af te stemmen	Gebiedsdekkend	Gezond en veilig Innovatief en welvarend		Continu	Lokale Politie	De Pinte Sint-Martens-Latem Gavere
C.4: Beleidsondersteuning								
C.4.1	Communicatie	Periodiek overleg tussen mobiliteitsambtenaar en belangengroepen zoals scholen, fietsersbond, politie,...	Gebiedsdekkend	Inclusief Gezond en veilig Innovatief en welvarend		Continu		



C.4.2	Deelmobiliteit	E-fiets-lease programma bedrijven : onderzoeken mogelijkheden	Gebiedsdekkend	Inclusief Gezond en veilig Innovatief en welvarend	Gemiddeld	MLT		Provincie Oost- Vlaanderen
C.4.3	Deelmobiliteit	Dienstfietsen ter beschikking stellen van gemeentepersoneel	Gebiedsdekkend	Inclusief Gezond en veilig Innovatief en welvarend		Continu		
C.5: Monitoring en evaluatie								
C.5.1	Monitoring	Uitvoeren structurele verkeerstellingen van alle modi op strategische locaties	Gebiedsdekkend	Inclusief Gezond en veilig Innovatief en welvarend		Continu	Nazareth	AWV Lokale Politie Provincie Oost- Vlaanderen
C.5.2	Monitoring	Opvolging participatie inzake wijzigingen mobiliteit	Gebiedsdekkend	Inclusief Gezond en veilig Innovatief en welvarend		Continu	Nazareth	
C.5.3	Evaluatie	Terugkoppeling monitoringgegevens naar bevolking	Gebiedsdekkend	Inclusief Gezond en veilig Innovatief en welvarend		Continu	Nazareth	
C.5.4	Evaluatie	Creëren van een globale databank met alle mobiliteitsgegevens omtrent verkeersdichtheid, ongevallencijfers, snelheidsmetingen,...	Gebiedsdekkend	Inclusief Gezond en veilig Innovatief en welvarend		Continu	Nazareth	Lokale Politie





WWW.VENECO.BE



WWW.MINTNV.BE