

---

GEMEENTE NEVELE  
OPMAAK NIEUW MOBILITEITSPLAN

## BELEIDSPLAN



---

JUNI 2015

---

# INHOUD

<b>INFORMATIEF DEEL</b>	<b>1</b>
<b>1 / INLEIDING</b>	<b>2</b>
1.1 / PARTICIPATIETRAJECT – OPENBAAR ONDERZOEK	4
1.2./ BETROKKEN ACTOREN	4
OVERLEGMOMENTEN	7
<b>2 / KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLINGEN</b>	<b>8</b>
2.1 / AUTONETWERK	8
2.2 / OPENBAAR VERVOER	9
2.3 / FIETS	9
<b>3 / BESLUITEN UITWERKINGSNOTA</b>	<b>12</b>
3.1 / VERKEERSBELASTING	12
3.2 / PARKEERBELEID	14
3.3 / DOORTOCHT HANSBEKE EN VERKEERSKUNDIGE TOETSING	14
3.4 / AFWEGING AANLEG PARALLELWEG LANGS DE E40	16
<b>4 / TOELICHTING BELEIDSSCENARIO</b>	<b>17</b>
NEVELE ONTSLOTEN DOOR RUITMODEL MET RUSTIGE STILLE KAMERS	17
ERKENNING VAN HET PROBLEEM VAN (VERKEERSCONGESTIE)/VERKEERSDRUK IN MERENDREE EN LANDEGEMDORP:	17
ZOMERGEMSTRAAT ALS WOONSTRAAT	18
NEVELE FIETSGEMEENTE	18
<b>5 / RELATIE MET BELEIDSPANNEN HOGERE OVERHEDEN</b>	<b>19</b>
5.1 / RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN	19
5.2 / PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN	21
5.3 / GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN	24
5.4 / PLANNEN NMBS-GROEP VOOR DERDE EN VIERDE SPOOR TUSSEN GENT EN BRUGGE	26

---

<b>RICHTINGGEVEND DEEL</b>	<b>27</b>
<b>6 / WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN</b>	<b>28</b>
6.1 / CATEGORISERING VAN HET WEGENNET	28
<b>7 / WERKDOMEIN B: NETWERKEN PER MODUS</b>	<b>32</b>
7.1 / VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSNETWERK	32
7.2 / FIETSBELEID	44
7.3 / OPENBAAR VERVOER	84
7.4 / ROUTES ZWAAR VERKEER	87
7.5 / SNELHEIDSPAN	89
7.6 / PARKEERBELEID	98
7.7 / SLUIPVERKEER	99
7.8 / VERKEERSVEILIGHEID	100
<b>8 / WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN</b>	<b>103</b>
8.1 / VERVOERMANAGEMENT	103
8.2 / CAMPAGNES	103
8.3 / SENSIBILISERING EN INFORMATIE	103
8.4 / HANDHAVING	104
8.5 / TARIFIERING	104
8.6 / MONITORING EN EVALUATIE	104
<b>9 / ACTIEPLAN</b>	<b>105</b>
<b>10 / VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE</b>	<b>107</b>
10.1 / KADERING BINNEN HET MOBILITEITSDECREET	107
10.2 / SAMENWERKING MET DERDEN	108
<b>11 / VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN GEMEENTELIJKE PLANNEN</b>	<b>109</b>
11.1 / WEGENCATEGORISERING	109
<b>12 / BIJLAGE</b>	<b>110</b>

---

Beleidsnota MP Nevele

VECTRIS cvba

Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven

T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10

[www.vectris.be](http://www.vectris.be) - [info@vectris.be](mailto:info@vectris.be)

---

# INFORMATIEF DEEL

---

## 1 / INLEIDING

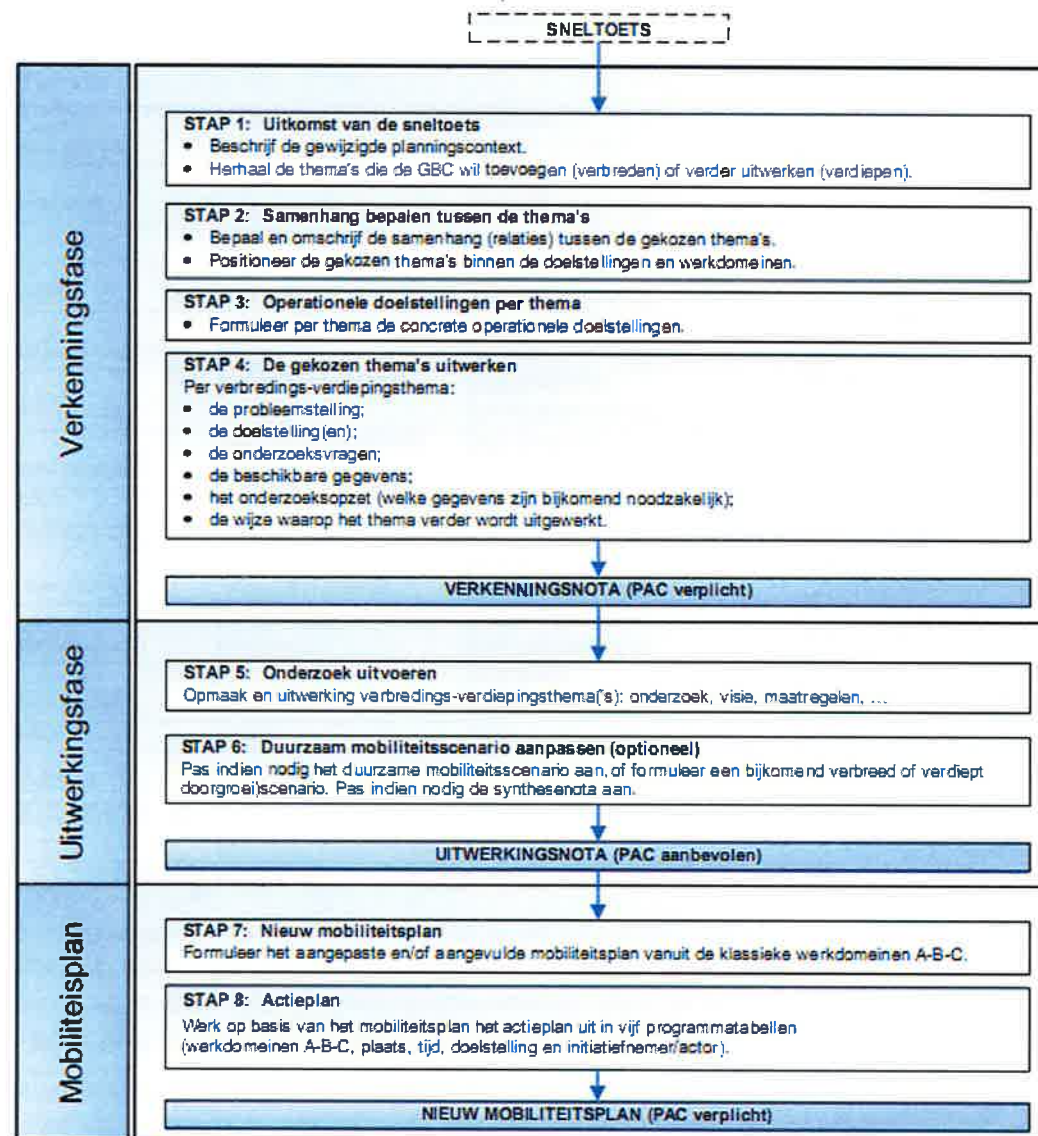
Met het oog op het voeren van een beleid inzake verkeer en mobiliteit, inhoudende de verkeers- en vervoerplanning, de verkeersveiligheid en -leefbaarheid, de mobiliteitsbeheersing, de ruimtelijke planning en de kwaliteit van de openbare ruimte, wenst de gemeente Nevele een mobiliteitsplan op te maken. Bij de evaluatie van het huidige mobiliteitsplan door middel van de sneltoets (GBC op 23 november 2007), heeft de gemeente de keuze gemaakt voor het volledig vernieuwen van het mobiliteitsplan. De opmaak van een mobiliteitsplan is een hefboomproject voor het stimuleren van duurzame mobiliteit binnen de gemeente. Hierbij wordt vertrokken van de kwaliteiten van de gemeente Nevele, als landelijke gemeente met tal van kleine kernen, gelegen binnen het bereik van het stedelijke gebied Gent. Nevele wordt begrensd door de gemeenten Aalter, Zomergem, Lovendegem, Gent en Deinze.

Na de goedkeuring van de eerste stap (Oriëntatienota) op de PAC van maart 2009, werd in het tweede deel dieper ingegaan op de verschillende scenario's.

In een **tweede fase** werden de knelpunten, kansen en doelstellingen uit de oriëntatienota overgenomen. Daarna volgen de onderzoeksresultaten van de gedefinieerde onderzoeken. Deze resultaten vormen de basis van de scenario's. Het eerste opgestelde scenario is het 'Nulscenario', dat handelt over de actuele toestand en dient als referentiesituatie. Vervolgens werden duurzame scenario's opgesteld, met één dat uitdagender is dan het huidige scenario. Voor deze reflectie werd de A-B-C-methodiek gebruikt. Na het opstellen van de scenario's werd een afweging gemaakt van de verschillende opties. Door middel van de kwantitatieve of kwalitatieve afwegingsmethoden werd zo een beslissingsbasis aangeboden voor de beleidsnota.

In de **derde en laatste fase** wordt het nieuwe beleidsplan uitgewerkt. Het bijgestuurde duurzaam scenario wordt vertaald naar een beleidsplan, met een terugkoppeling naar de taakstellingen zoals die in de Verkenningsnota werden geformuleerd. Er wordt nagegaan of de taakstellingen zijn gehaald. De uitwerking hiervan zal gebeuren aan de hand van de drie werkdomeinen, A, B en C (ruimtelijke ontwikkelingen, verkeersnetwerken en flankerende maatregelen). Het beleidsplan wordt gekoppeld aan een concreet actieprogramma dat leesbaar is vanuit vijf verschillende invalshoeken:

- een basisactieprogramma, opgebouwd vanuit de werkdomeinen A, B en C;
- een werkprogramma dat aangeeft op welke locatie wat moet gebeuren;
- een investeringsprogramma dat duidelijk maakt wat de timing en de kostprijs is;
- een beleidsprogramma dat is opgebouwd volgens de beleidsdoelstellingen (verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, toegankelijkheid en milieu);
- een takenprogramma dat duidelijk maakt wie de initiatiefnemers en betrokken partners zijn.



Overzicht stappenplan

## 1.1 / PARTICIPATIETRAJECT – OPENBAAR ONDERZOEK

Zoals vastgelegd in het decreet van 20 maart 2009, dient een participatietraject te worden uitgewerkt om de burgers te informeren en inspraak te verlenen bij de voorbereiding en uitwerking van het mobiliteitsplan. De gemeente krijgt de volledige vrijheid om deze participatie zelf uit te werken op de manier die de gemeente het meest aangewezen lijkt.

In Nevele heeft de gemeente ervoor gekozen te communiceren met de bevolking door middel van de website en een inspraakavond voor de inwoners en de adviesraden. Daarnaast wordt een openbaar onderzoek georganiseerd gedurende 6 weken (september – oktober 2015). Tijdens deze periode kan de bevolking het ontwerp mobiliteitsplan inzien bij de gemeentelijke dienst grondgebiedszaken. Het openbaar onderzoek wordt voorafgaandelijk aangekondigd via het gemeentelijk infomagazine.

## 1.2./ BETROKKEN ACTOREN

De opmaak van het nieuwe beleidsplan werd opgevolgd door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, die bestond uit volgende personen:

Naam	Functie	adres	e-mail
Johan Cornelis	Burgemeester	Cyriel Buyssestraat 15 9850 Nevele	<a href="mailto:johan.cornelis@nevele.be">johan.cornelis@nevele.be</a>
Nele Clarebout	schepen voorzitter GBC	Cyriel Buyssestraat 15 9850 Nevele	<a href="mailto:nele.clarebout@nevele.be">nele.clarebout@nevele.be</a>
Dieter Desmet	mobilitetsambtenaar secretaris GBC	Cyriel Buyssestraat 15 9850 Nevele	09/321 92 38 <a href="mailto:dieter.desmet@nevele.be">dieter.desmet@nevele.be</a>
Katrien Van Der Heyden	Agentschap Wegen en Verkeer Districtschef		<a href="mailto:katrien.vanderheyden@mow.vlaanderen.be">katrien.vanderheyden@mow.vlaanderen.be</a>
Frank Desloovere	De Lijn deskundige doorstroming	Brusselsesteenweg 361 9050 Gentbrugge	09/211 93 41 <a href="mailto:frank.desloovere@delijn.be">frank.desloovere@delijn.be</a>
Rosy Taelman	De Lijn mobilitetsontwikkelaar	Brusselsesteenweg 361 9050 Gentbrugge	09/211 92 93 <a href="mailto:rosy.taelman@delijn.be">rosy.taelman@delijn.be</a>
Catherine De Paepe	De Lijn regiomanager regio Gent	Brusselsesteenweg 361 9050 Gentbrugge	09/211 94 81 <a href="mailto:catherine.depaepe@delijn.be">catherine.depaepe@delijn.be</a>
An Saye	dept. Mobiliteit en Openbare Werken Mobilitetsbegeleider	Bollebergen 28 bus 12 9052 Zwijnaarde	09/241 74 95 <a href="mailto:an.saye@mow.vlaanderen.be">an.saye@mow.vlaanderen.be</a>
Lucy Pertrie	dept. Mobiliteit en Openbare Werken	Bollebergen 28 bus 12 9052 Zwijnaarde	<a href="mailto:lucy.pertrie@mow.vlaanderen.be">lucy.pertrie@mow.vlaanderen.be</a>
Pieter Derudder	Provincie Oost-Vlaanderen Diensthoofd mobiliteit	Woodrow Wilsonplein 2 9000 Gent	09/267 75 37 <a href="mailto:pieter.derudder@oostvlaanderen.be">pieter.derudder@oostvlaanderen.be</a>



Carolina De Winne	Provincie Oost-Vlaanderen	Woodrow Wilsonplein 2 9000 Gent	<a href="mailto:carolina.dewinne@oostvlaanderen.be">carolina.dewinne@oostvlaanderen.be</a>
Christiane Van Rijckeghem	NMBS-groep districtsdirecteur	Koningin Maria Hendrikaplein 2 9000 Gent	09/241 23 00 <a href="mailto:christiane.vanrijckeghem@b-holding.be">christiane.vanrijckeghem@b-holding.be</a>
Georges Rogge	NMBS-groep afdelingschef general affairs	Koningin Maria Hendrikaplein 2 9000 Gent	<a href="mailto:georges.rogge@b-holding.be">georges.rogge@b-holding.be</a>
Francis Beosiere	Ruimte Vlaanderen Relatiebeheerder	Gebroeders Van Eykstraat 4-6, 9000 Gent	09/265 45 51 <a href="mailto:francis.beosiere@rwo.vlaanderen.be">francis.beosiere@rwo.vlaanderen.be</a>
Hans Martens	fractie CD&V	Diepestraat 2 9850 Merendree	09/371 56 76 <a href="mailto:martens.hans@telenet.be">martens.hans@telenet.be</a>
Els Van De Woestyne	fractie CD&V plaatsvervanger	Dreef 18 9850 Merendree	<a href="mailto:els.vandewoestyne@hotmail.com">els.vandewoestyne@hotmail.com</a>
Eric Van Huffel	fractie Nieuw-Nevele	Papestraat 11 9850 Nevele	09/371 51 99 <a href="mailto:vanhuffeleric@hotmail.com">vanhuffeleric@hotmail.com</a>
Frederic Bertin	fractie N-VA	Poelendries 33 9850 Landegem	<a href="mailto:freddy.bertin@scarlet.be">freddy.bertin@scarlet.be</a>
Geert Vermeulen	fractie N-VA plaatsvervanger	Marie Comparestraat 13 9850 Nevele	<a href="mailto:geertievermeulen@telenet.be">geertievermeulen@telenet.be</a>
Luk De Gheest	fractie S-PA	Renaat de Rudderstraat 5 9850 Landegem	0472/27 99 68 <a href="mailto:luk.degheest@telenet.be">luk.degheest@telenet.be</a>
Mia Pynaert	fractie S-PA plaatsvervanger	Langemunt 16 9850 Vosselaar	09/371 67 22 <a href="mailto:info@miapynaert.be">info@miapynaert.be</a>
Eddy Dupré	fractie Open VLD	Veldbloemlaan 20 9850 Nevele	09/371 77 19 <a href="mailto:eddy.dupre@skynet.be">eddy.dupre@skynet.be</a>
politie Lowazone	politie Lowazone	Hansbekedorp 13 9850 Nevele	09/244 78 80 <a href="mailto:sec@lowazone.be">sec@lowazone.be</a> <a href="mailto:korpschef@lowazone.be">korpschef@lowazone.be</a>
Tim Van Bruwaene	brandweer	Brugstraat 1 9850 Nevele	<a href="mailto:brandweer@nevele.be">brandweer@nevele.be</a> <a href="mailto:timvb@telenet.be">timvb@telenet.be</a>
Tom Haerens	directeur gemeentescholen	Vaart Links 23 9850 Nevele	09/321 92 60 <a href="mailto:gemeenteschool@nevele.be">gemeenteschool@nevele.be</a>
Kathy Dhondt	gemeentescholen plaatsvervanger	Vaart Links 23 9850 Nevele	09/321 92 60 <a href="mailto:gemeenteschool@nevele.be">gemeenteschool@nevele.be</a>
Philippe Soens	gemeentescholen plaatsvervanger	Vaart Links 23 9850 Nevele	09/321 92 60 <a href="mailto:gemeenteschool@nevele.be">gemeenteschool@nevele.be</a>
Julie Snauwaert	Leefschool Klavertje vier	Biebuyckstraat 1 9850 Nevele	<a href="mailto:julie.snauwaert@telenet.be">julie.snauwaert@telenet.be</a>

Jan Sierens	directeur basisschool Sint-Paulus	Hansbekedorp 35 9850 Nevele	09/371 73 64 <a href="mailto:jan.sierens@naulus-op-weg.be">jan.sierens@naulus-op-weg.be</a>
Sylvia Vander Cleyn	directeur Sint-Vincentius plaatsvervanger basisschool Sint-Paulus	Camille Van der Cruyssenstraat 1A 9850 Nevele	niet bekend
	adviesraad Gecoro		
	adviesraad voor personen met een beperking		
	adviesraad landbouw		
Frank Langerart	adviesraad milieu	Karmenhoekstraat 7 9850 Nevele	09/371 82 73 <a href="mailto:langerart@scarlet.be">langerart@scarlet.be</a>
Willy Van Parys	adviesraad senioren	Bekstraat 20 9850 Nevele	09/371 63 30 <a href="mailto:willy.vanparys@skynet.be">willy.vanparys@skynet.be</a>
Edith Claey	adviesraad voor lokale economie	Hansbekedorp 79 9850 Nevele	09/383 07 17 <a href="mailto:edith.claeys1@telenet.be">edith.claeys1@telenet.be</a>
Danny Bultinck	adviesraad voor lokale economie plaatsvervanger	Leo Lovaertstraat 25 9850 Nevele	09/371 85 66 <a href="mailto:abofisc@telenet.be">abofisc@telenet.be</a>
Miguel Berteloot	afgevaardigde zwakke weggebruikers	Begijnhoflaan 6 9850 Nevele	09/280 09 33 <a href="mailto:mberteloot@yahoo.com">mberteloot@yahoo.com</a>
Willy Van Parys	plaatsvervangend afgevaardigde zwakke weggebruikers	Bekstraat 20 9850 Nevele	09/371 63 30 <a href="mailto:willy.vanparys@skynet.be">willy.vanparys@skynet.be</a>
Chris Van Melkebeke	milieuambtenaar	Cyriel Buyssestraat 15 9850 Nevele	09/321 92 46 <a href="mailto:chris.vanmelkebeke@nevele.be">chris.vanmelkebeke@nevele.be</a>
Tom De Keyser	stedenbouwkundig ambtenaar	Cyriel Buyssestraat 15 9850 Nevele	09/321 92 34 <a href="mailto:tom.dekeyser@nevele.be">tom.dekeyser@nevele.be</a>
Filip Vermeersch	planningsverantwoordelijke dienst planning plaatsvervangend secretaris GBC	Cyriel Buyssestraat 15 9850 Nevele	09/321 92 31 <a href="mailto:filip.vermeersch@nevele.be">filip.vermeersch@nevele.be</a> <a href="mailto:planning@nevele.be">planning@nevele.be</a>

---

## OVERLEGMOMENTEN

GBC oriëntatienota: 23 januari 2009

PAC oriëntatienota: maart 2009

GBC synthesesnota: 4 mei 2010 – 27 september 2013 – 29 november 2013

RMC synthesesnota:

GBC beleidsplan: 16 mei 2014 – 8 juni 2015

RMC beleidsplan:

---

## 2 / KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLINGEN

### 2.1 / AUTONETWERK

Door haar ligging aan de E40 kent de gemeente Nevele een goede ontsluiting naar het hoofdwegenet, maar is ze ook kwetsbaar voor sluisverkeer. Tijdens de ochtendspits verlaten automobilisten de E40 in Nevele om via het lokale wegennet naar het bedrijventerrein in Drongen te rijden. De assen N437 Landegemstraat- Gentstraat – Moorstraat en Stationsstraat - Moorstraat zijn twee belangrijke aanrijroutes naar dit bedrijventerrein.

Vermoedelijk verlaat men in Nevele ook de E40 om via de N437 naar Nazareth, De Pinte te rijden (bedrijventerreinen De Pinte, De Prijkels...). Een van de redenen waarom men in Nevele de E40 verlaat om bijvoorbeeld naar het bedrijventerrein in Drongen-Baarle te rijden, is het slecht functioneren van de op- en afrit in Drongen en van het complex in Aalter. Dit laatste wordt heraangelegd zodat de sluisroutes vanuit Aalter naar oprit Nevele en omgekeerd in de toekomst minder autodruk zullen kennen.

In het mobiliteitsplan van de gemeente Nevele werd de N437 gecategoriseerd als secundaire weg. In het provinciaal structuurplan is deze suggestie echter niet opgenomen, en blijft de N437 een lokale weg. De N437 is wel voldoende uitgerust om verkeer op te vangen en loopt om de kern van Vosselare en Nevele heen. Na de voorziene realisatie van de rondweg in Hansbeke zal ook hier het conflict van het doorgaand verkeer in de doortocht van Hansbeke een oplossing krijgen. Toch is er weinig aanleiding om de N437 te selecteren als een secundaire weg. De ontsluiting van de gemeente Nevele kan via een lokale ontsluitingsweg. De ontsluiting van het kleinstedelijk gebied van Deinze gebeurt via de N409 en de N43 naar het hoofdwegenet.

Een belangrijke karakteristiek van de gemeente bestaat erin dat er heel wat landbouwwegen zijn, al dan niet voorzien van lintbebouwing. Op dit moment geldt hier een snelheidsregime van 90 km/uur. Heel wat van deze wegen zijn ook onderhevig aan sluisverkeer, waardoor conflicten ontstaan met het recreatieve medegebruik van deze landbouwwegen. Het gaat om de assen:

- Kleine Heirenthoek – Kerkstraat – Moorstraat;
- Kleine Heirenthoek – Kerkstraat – Wildekouter;
- Gentstraat – Moerstraat
- Wildedreef – Wildekouter
- Dalestraat – Boerestraat - Kippendonkstraat

Een belangrijke discussie was die in verband met de rondweg rond Hansbeke. Naar aanleiding van de aanleg van het derde en vierde spoor wordt de bestaande overweg in Hansbeke vervangen door een nieuwe tunnel onder de spoorweg op het tracé van de rondweg. Het is de bedoeling na de aanleg van de tunnel het resterende deel van de rondweg aan te leggen. Hier diende te worden bepaald op welke wijze het dorp van Hansbeke zou worden aangesloten op de nieuwe rondweg voor het autoverkeer, hoe moest worden omgegaan met vrachtverkeer in de doortocht en op de rondweg, en hoe het centrum bereikbaar blijft.

---

De gemeente organiseert op vrijdag een markt in Kortemunt. Om de bezoekers die met de wagen naar de markt komen te kunnen opvangen, dient te worden gezocht naar alternatieven. Een mogelijke optie is de Camille Van Der Cruyssenstraat ter hoogte van de kerkmuur. Deze inplanning houdt beide toegangen tot het Marktplein open en zorgt ervoor dat Vaart Links bereikbaar blijft als belangrijke verkeersas. Ook de langparkeerparkings langs Vaart Links blijven op die manier vanuit het centrum bereikbaar. Knelpunt bij deze optie is de openbaar vervoerhalte. De doortochten en centrumstraten van Landegem en Merendree worden gekenmerkt door smalle straten. In combinatie met een toenemende parkeerdruk zorgt dit voor doorstromingsproblemen voor autoverkeer en busverkeer.

## 2.2 / OPENBAAR VERVOER

Het noorden van de gemeente Nevele is met de stations Hansbeke en Landegem goed ontsloten via het spoorwegennet.

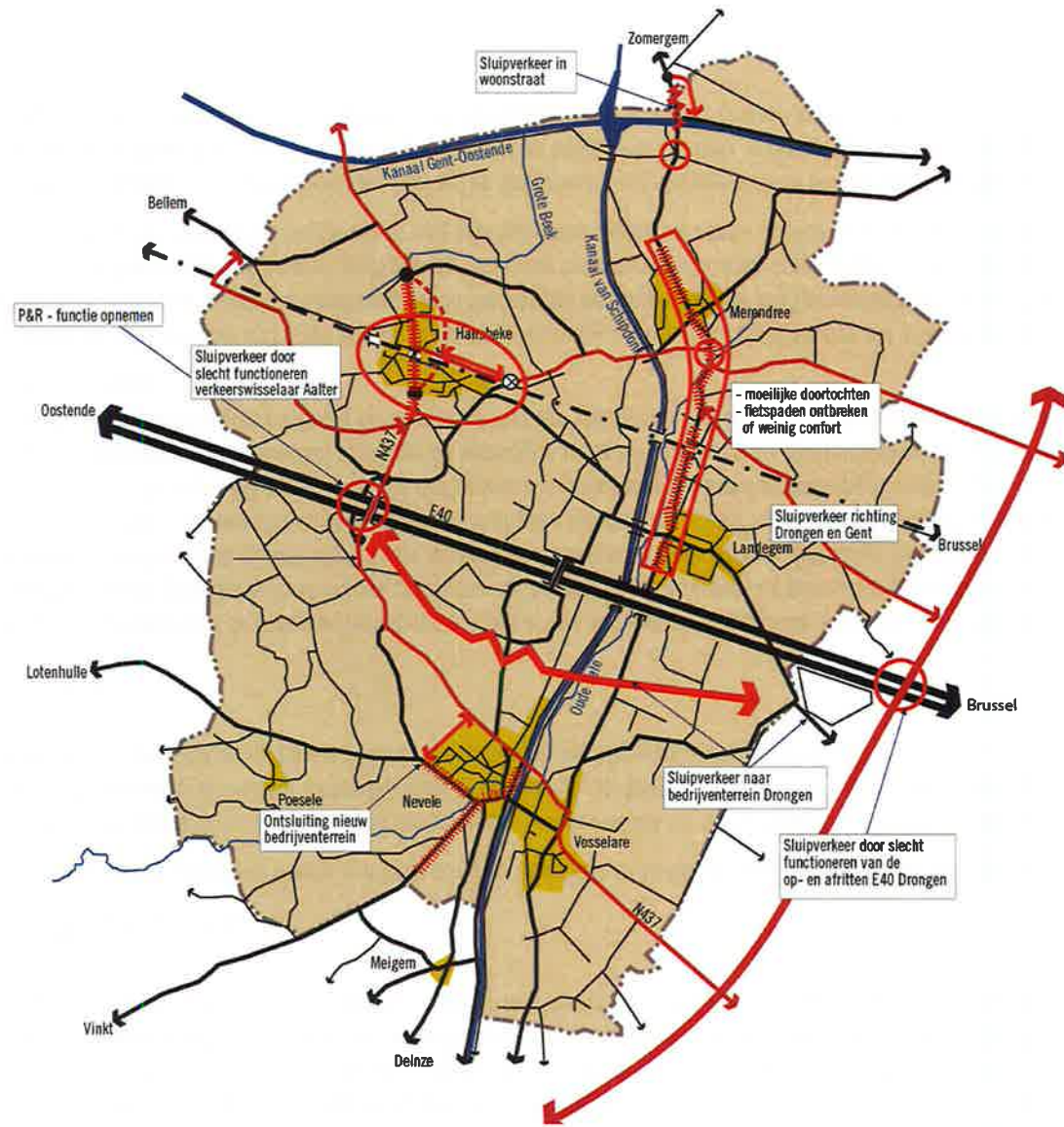
Wat de busverbindingen betreft, geldt voor een gemeente als Nevele die tot het buitengebied behoort dat een verbinding moet worden voorzien zonder overstap met het dichtstbijzijnde grootstedelijk, stedelijk, kleinstedelijk of randstedelijk gebied in het eigen vervoergebied. Dit is het geval richting Gent, maar niet naar het kleinstedelijk gebied Deinze.

## 2.3 / FIETS

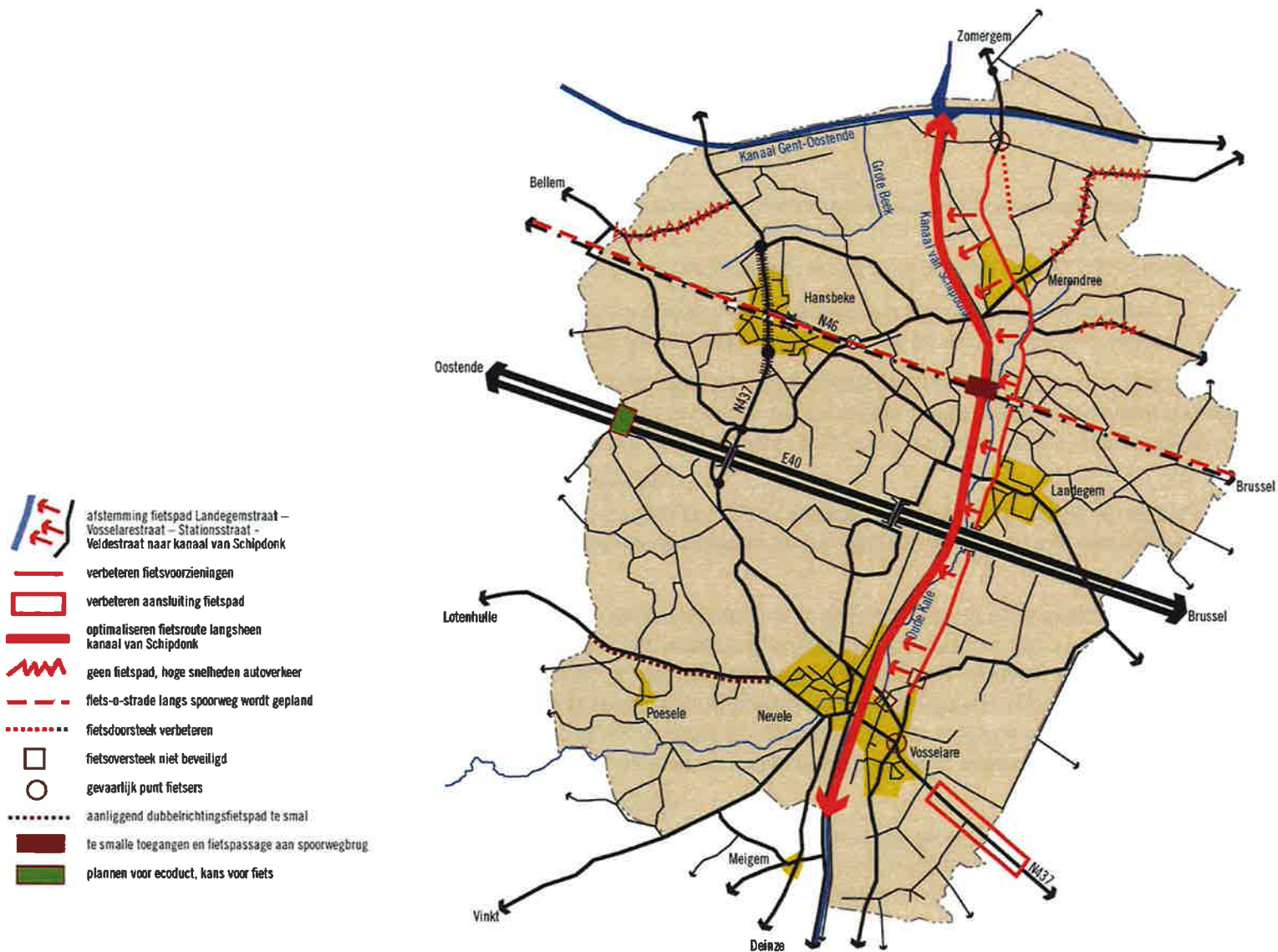
Uit de inventarisatie van de fietsvoorzieningen bleek dat er nog een aantal ontbrekende schakels zijn in het netwerk. Zo is er langs Veldestraat noord geen fietsinfrastructuur, mede door de beperkte ruimte (gracht en bomen). Een mogelijk alternatief hier is een route via het kasteel van Velde (ook gekend als het roze kasteel) en de achterkant van de kerk. Ook langs het gedeelte van de Stationsstraat-Veldestraat tussen Langenakker en Merendreedorp is er geen infrastructuur voor fietsers. Het snelheidsregime werd ondertussen aangepast naar 50 km/u. Dit neemt niet weg dat de voorbije jaren ook een aantal inspanningen werden gedaan met mooie resultaten. Langs de Vaartstraat (N461) werden aanliggende verhoogde fietspaden voorzien die comfortabel en veilig zijn. De Nevelestraat en Biebuyckstraat (N437) werden volledig heraangelegd met een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad, met voldoende tussenruimte tussen rijweg en fietspad.

De gemeente kent ook heel wat trage wegen. Waar mogelijk zullen deze ingeschakeld worden als alternatieve fietsroute (functioneel of recreatief). Zo bestaat tussen de Gerolfsweg en de Veldestraat een trage weg die een fietsverbinding realiseert tussen Durmen en het centrum van Merendree. Ook tussen Landegem en Hansbeke bestaan verschillende trage wegen die als alternatieve fietsroute tussen beide kernen kunnen fungeren. Verder zijn er nog heel wat trage wegen die eerder op zich staan en geen netwerk vormen.

Het Afleidingskanaal van de Leie/Schipdonkkanaal en het kanaal Gent-Brugge vormen belangrijke schakels in het non-stop hoofdroudefietsnetwerk. Beide fietsroutes kruisen elkaar ter hoogte van Durmen, waar het Schipdonkkanaal aansluit op het kanaal Gent - Brugge. De verschillende fietsroutes zouden op dit knooppunt beter op elkaar moeten worden afgestemd.



*Knelpuntenkaart auto*



*Knelpuntenkaart fiets*

---

## 3 / BESLUITEN UITWERKINGSNOTA

### 3.1 / VERKEERSBELASTING

Op de belangrijkste invalswegen van de gemeente werd onderzoek gedaan naar de huidige verkeersbelasting. Hiervoor werd een beroep gedaan op bestaande tellingen, maar werden ook nieuwe metingen uitgevoerd. In eerste instantie werd op basis van het herkomstbestemmingsonderzoek inzicht bekomen in de piekbelasting. Aanvullend werd aan de hand van lustellingen inzicht bekomen in de verkeersbelasting van de wegen.

De algemene conclusies waren dat de huidige wegbelasting op de hoofdontsluitingsstructuur van de gemeente in overeenstemming is met de functie van de weg. Er stellen zich geen problemen met de afwikkelingscapaciteit van het verkeer op deze wegen. De drukste wegsegmenten in de gemeente zijn de Damstraat richting Sint-Martens-Lerne (379 vtg/uur) en de Biebuyckstraat net na de afrit van de snelweg (335 vtg/uur). De intensiteiten op de afrit van de snelweg, de Veldestraat en de Alsemweg schommelen rond de 200 vtg/uur. In het noorden van Nevele rijden tussen 7u30 en 8u30 149 voertuigen Hansbeke binnen ter hoogte van de brug over het kanaal. De Moerstraat (post 6), de Moorstraat (post 7) en de Wildekouter (post 8) zijn de minst drukke punten met respectievelijk 96, 69 en 112 vtg/uur.

Ook de wegen waar automatische tellingen werden uitgevoerd kennen geen hoge intensiteiten. In de Merendreestraat werden 250 vtg/uur geregistreerd, en op Vaart Links bedraagt de intensiteit maximaal 360 vtg/uur. Dit zijn volgens de richtcijfers van CROW<sup>1</sup> wegen met een middelmatige verkeersfunctie.

Het kentekenonderzoek had als doelstelling na te gaan welke verkeersstromen de afrit van de E40 in Nevele gebruiken in plaats van die in Drongen, om naar het bedrijventerrein van Drongen te gaan. Hiervoor werden negen onderzoekspunten ingesteld die aan begin- en eindpunten van de mogelijke routes lagen tijdens de ochtendspits. Op Vaart Links was geen telpost aanwezig.

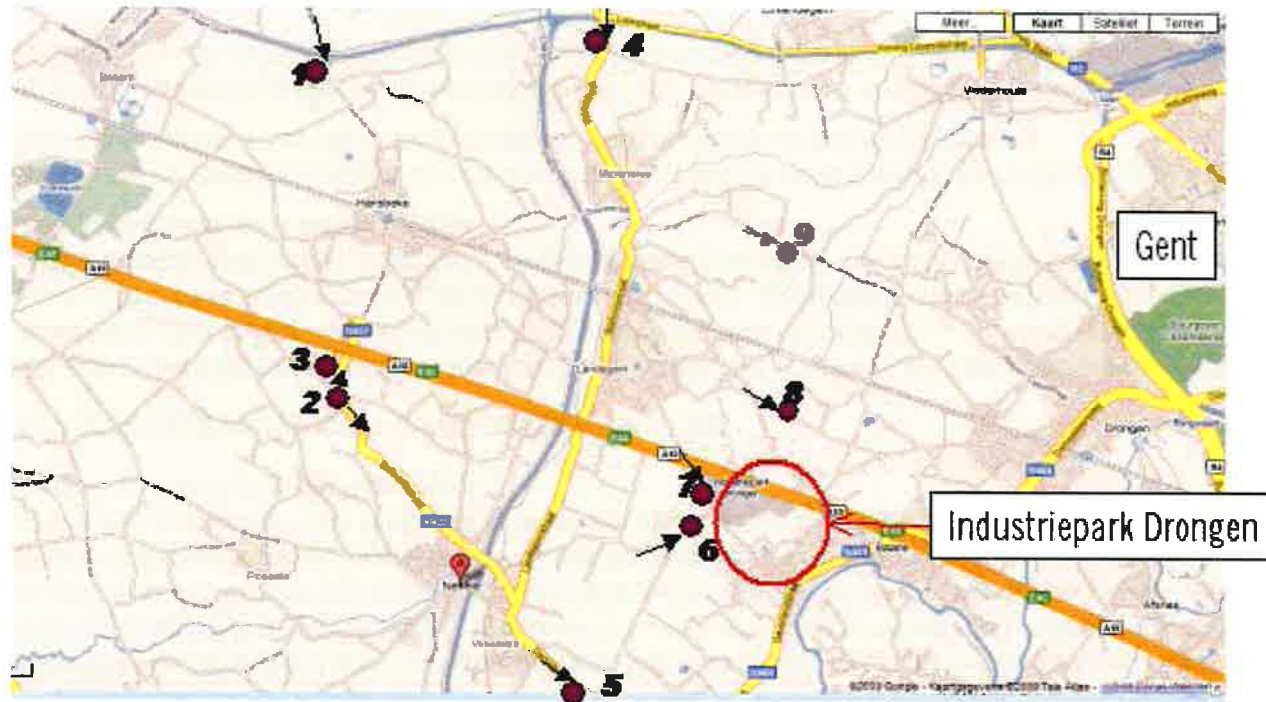
Er wordt een bijkomende meting uitgevoerd op korte termijn, dit door middel van een herkomst- en bestemmingsonderzoek en aanvullend zal ook metingen gebeuren in kader van het onderzoek naar verkeersbelasting op de wegen.

Bovenstaande actie zal tevens mee opgenomen worden in het actieplan en krijgt hoge prioriteit en is tevens op korte termijn uit te voeren.

---

<sup>1</sup> CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (Nederland) en wordt als dusdanig ook gebruikt als referentie voor projecten in België





#### Overzicht telposten kentekenonderzoek

Uit het onderzoek kunnen volgende conclusies worden getrokken:

- De grootste verkeersstroom voor doorgaand verkeer is de route vanaf de afrit van de E40 langs de Biebuyckstraat en de Damstraat (N437) richting Sint-Martens-Leerne (telpost 3 naar 5).
- De tweede grootste verkeersstroom met doorgaand verkeer is de route langs de Veldestraat, Langenakker en Alsemweg (telpost 4 naar 9) van het noorden naar de kern van Drongen toe.
- Het grootste deel (83%) van het verkeer had op de onderzoeksdag de gemeente Nevele als bestemming.
- Er is slechts in geringe mate sprake van sluipverkeer op de wegen richting Drongen en Gent. Het verkeer dat deze wegen gebruikt, heeft de gemeente Nevele als herkomst.
- Het totaal aandeel verkeer gemeten op de uitvalswegen, afkomstig uit de gemeente zelf, bedraagt 89%.

- 
- Een kanttekening bij dit onderzoek betreft de situatie op het hoofdwegennet. Door de vlotte(re) doorstroming van de E40 op het ogenblik van het onderzoek hadden de bestuurders mogelijk geen reden om de snelweg vroeger te verlaten en binnendoor te rijden richting Drongen en Gent.

### 3.2 / PARKEERBELEID

Bij het parkeerdrukonderzoek werd het aantal geparkeerde wagens afgezet ten opzichte van het aantal parkeerplaatsen voor de Markt, Kortemunt, Vaart Links, Cyriel Buyssestraat, Camille Van Der Cruyssenstraat, Gez. Lovelingsstraat, en de parkings van de gemeenteschool en naast de gemeenteschool. Ook aan het station van Hansbeke werd er geteld en op Hansbekedorp.

Uit het onderzoek van donderdag 14 mei 2008 is gebleken dat enkel de Kortemunt en Cyriel Buyssestraat boven de kritische waarde van 80% komen, die het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid hanteert. In Cyriel Buyssestraat zijn foutparkeerders opgenomen; op Vaart Links bevinden zich tijdens de tellingen geen afgebakende parkeervakken, ondertussen zijn die wel aangebracht.

Op 1 januari 2014 werd in een aantal straten blauwe zone ingevoerd. In de loop van januari, februari en maart werden een aantal parkeertellingen gedaan om zicht te krijgen op de nieuwe situatie.

In Nevele bleek dat, hoewel bepaalde straten op bepaalde telmomenten een bezetting van meer dan 80% lieten optekenen, er gemiddeld gezien geen hoge parkeerdruk is, noch binnen de blauwe zone, noch op de parkings voor langparkeren. In Landegem is de parkeerdruk duidelijk lager en ligt de gemiddelde bezetting op ongeveer 30% van de beschikbare parkeercapaciteit. In Merendree ging tijdens één van de telmomenten een festiviteit door, waardoor bijna de volledige parkeercapaciteit werd benut. Ondanks deze ene piek is de gemiddelde parkeerdruk niet hoog te noemen; gemiddeld wordt een bezetting van minder dan de helft gehaald in de blauwe zone en bijna 2/3 op de parkings voor langparkeren. Ook in Hansbeke is de parkeerdruk beperkt: gemiddeld wordt in de blauwe zone een bezetting van 29% genoteerd en op de parkings voor langparkeren 72%.

### 3.3 / DOORTOCHT HANSBEKE EN VERKEERSKUNDIGE TOETSING

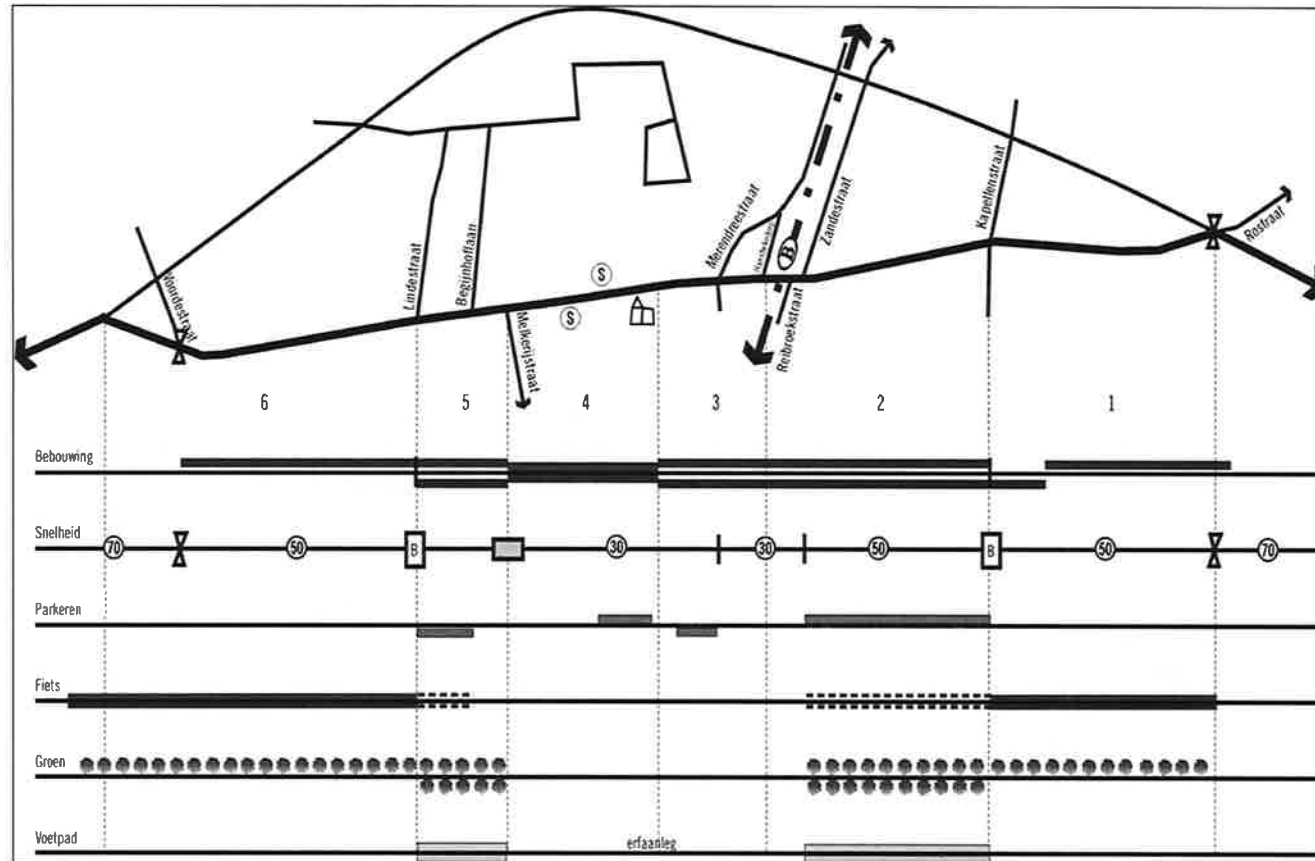
AWV plant een oostelijke rondweg rond Hansbeke, zodat het verkeer niet meer de kern moet doorrijden via de smalle doortocht Hansbekedorp. Deze rondweg past ook in de afschaffing van de overweg. Door het realiseren van de rondweg kan de Nevelestraat worden geherprofileerd. Omdat Hansbekedorp zijn doorgaande functie zal verliezen, zijn daar ook ruimtelijke mogelijkheden. De aansluiting van de Merendreestraat op de ontsluitingsweg zal met twee invoegstroken gebeuren: een invoegstrook richting Zomergem en een invoegstrook richting Nevele (enkel rechts afslaan mogelijk).

Er werd zowel een ruimtelijk-functionele als verkeerskundige analyse gemaakt van de doortocht. Hiervoor werd Hansbekedorp verdeeld in verschillende segmenten. De verkeerskundige analyse werd ondersteund door een intensiteitsmeting.

Op basis daarvan werden concepten uitgewerkt voor de herinrichting van de doortocht. De doortocht van Hansbeke, tussen de aansluitingen met de rondweg, is ruimtelijk en verkeerskundig onderverdeeld in drie duidelijke delen: de dorpskern en aan weerszijden

een overgangsgebied. De overgangsgebieden krijgen een snelheidsregime van 50 km/h. De dorpskern en de stationsomgeving worden een woonerf en/of zone 30. Ook in de Merendreestraat is een overgangsgebied gewenst. De fietsinfrastructuur is aangepast aan het snelheidsregime en de ruimtelijke kenmerken van het gebied.

De functionele fietsroute van de Reibroekstraat naar Hansbekedorp moet een vlotte verbinding vormen. Hiervoor moet de fiets- en voetgangerstunnel onder de sporen voor fietsers ook gemakkelijk bereikbaar zijn vanuit de Reibroekstraat.



*Doortochtanalyse Hansbekedorp ter hoogte van rondweg*

---

### 3.4 / AFWEGING AANLEG PARALLELWEG LANGS DE E40

Uit het herkomst-bestemmingsonderzoek is gebleken dat het aandeel doorgaand verkeer en sluipverkeer richting bedrijventerrein in Drongen beperkt is. Het verkeer dat via de landelijke wegen richting bedrijventerrein in Drongen rijdt, is eerder lokaal verkeer dat gegenereerd wordt in de eigen gemeente. De wegen die hiervoor gebruikt worden, met name de Moorstraat en de Gentstraat, zijn daar echter onvoldoende voor uitgerust. Bovendien conflicteert dit verkeer met de landbouwfunctie van deze wegen en het recreatief medegebruik van de wegen. Om die reden werd gezocht naar een nieuwe alternatieve verbinding. Er werd onderzocht of in het verlengde van de bestaande weg, de Houtstraat, een nieuwe wegverbinding kon worden gerealiseerd parallel aan de E40. De nieuwe weg zou aansluiten op de Landegemstraat ter hoogte van de onderdoorgang met de E40. Het kruispunt zou worden beveiligd met een middenberm die tegelijk dienst kon doen als poort tot de bebouwde kom van Landegem. De middenberm kon ook fungeren als veilige stapsteen voor fietsers die vanaf de Vaart Rechts richting bedrijventerrein van Drongen willen rijden.

Het college wenst wanneer de opportuniteit zich voordoet een nieuw Nevels lokaal bedrijventerrein te ontwikkelen dat aansluit bij het bedrijventerrein van Drongen. De gemeente sluit de aanleg van een parallelweg niet uit, maar zal in het geval dat de opportuniteit zich voordoet overleg plegen met alle actoren en voorzien in flankerende maatregelen. MOW is niet overtuigd van de meerwaarde van de parallelweg, en is van mening dat een dergelijke parallelweg meer sluipverkeer zal aantrekken. De ontsluiting van het bedrijventerrein voor gemotoriseerd verkeer dient in de toekomst te gebeuren via het nieuwe op- en afrittencomplex met de E40. De andere lokale toegangswegen kunnen bijvoorbeeld d.m.v. een tractorsluis enkel voor fietsers toegankelijk gemaakt worden.

---

## 4 / TOELICHTING BELEIDSSCENARIO

### NEVELE ONTSLOTEN DOOR RUITMODEL MET RUSTIGE STILLE KAMERS

Met dit beleidsplan wil de gemeente Nevele het verkeer op haar grondgebied op een duurzame en veilige manier organiseren. Hierbij wordt vooral ingezet op maatregelen om het autoverkeer te sturen in de gewenste richting. In de huidige situatie heeft het gemotoriseerd verkeer nog de mogelijkheid om zich ongehinderd een weg te zoeken over het fijnmazig wegennet. Op die manier worden ook landelijke wegen belast met doorgaand verkeer.

Om de bereikbaarheid van Nevele te verbeteren en tevens de verkeersleefbaarheid te garanderen in de kernen en de open landbouwgebieden, wordt in dit scenario het 'ruitmodel met stille en groene kamers' geïntroduceerd. In dit model wordt het verkeer zoveel mogelijk afgewikkeld via de hoofdassen:

- Veldestraat, Stationsstraat, Vosselarestraat, Landegemstraat, Hansbekestraat;
- Vaartstraat, Hansbekedorp, Nevelestraat, Biebuyckstraat, Damstraat;
- Merendreestraat, Hansbekestraat, Diepestraat, 170m Veldestraat, Langenakker, Alsemweg.

De open landbouwgebieden binnen dit netwerk worden afgebakend als rustige stille kamers waar sluipverkeer wordt vermeden. Hierdoor kunnen deze gebieden zich ontwikkelen als stille en groene gebieden. In concreto betekent dit dat deze gebieden toegankelijk blijven voor de verschillende gebruikers (omwonenden, landbouwers, recreanten...) maar dat sluipverkeer er wordt geweerd. Om de leefbaarheid te verbeteren, wordt rond Hansbeke een rondweg aangelegd, en wordt via een nieuwe ontsluitingsweg de kern van Nevele ontlast. De zone tussen Merendree en Landegem wordt als één doortocht aangepakt, met aandacht voor veilige fietsvoorzieningen. Het oost-westverkeer wordt gekanaliseerd via de Wildekouter en Langenakker. Het kanaal fungeert als ruimtelijke drager voor het recreatief-functioneel fietsverkeer waar sluipverkeer wordt geweerd. Na realisatie van de omleidingsweg rond Hansbeke mag worden verwacht dat de verbinding Zomergem-Nevele vlotter zal verlopen en dat de verkeersdruk op de as Merendree-Landegem kan afnemen.

### ERKENNING VAN HET PROBLEEM VAN (VERKEERSCONGESTIE)/VERKEERSDRUK IN MERENDREE EN LANDEGEMDORP

Het staat vast dat er zich in de dorpskern van Landegem en Merendree een probleem van (verkeerscongestie)/verkeersdruk manifesteert. Alle mogelijke oplossingen zullen verder bekeken en onderzocht worden teneinde hier een oplossing voor te bieden. Doorgaand verkeer moet echter altijd mogelijk blijven.

---

## ZOMERGEMSTRAAT ALS WOONSTRAAT

Om het doorgaand verkeer uit de Zomergemstraat te weren wordt gekozen voor een nieuwe tak die de verbinding maakt vanaf de Durmenstraat (Zomergem) naar Lamstraat. Na realisatie kan Zomergemstraat geknipt worden van de Lamstraat.

## NEVELE FIETSGEMEENTE

Nevele is gelegen binnen het invloedsgebied van het Grootstedelijk gebied van Gent en het kleinstedelijk gebied van Deinze. De uitbouw van de fietssnelweg langs de spoorweg tussen Nevele en Gent zorgt daarbij voor een snelle verbinding naar de stad. In noord-zuid richting fungeert het kanaal als snelle fietsroute tussen Nevele en Deinze. De opkomst van de E-bike zorgt er voor dat de actieradius van de fietser vergroot en de bovenlokale functies op fietsafstand komen te liggen van Nevele. Binnen de gemeente wensen we het fietsgebruik te vergroten door de uitbouw van een fijnmazig netwerk van lokale autoluwe fietsroutes. De bovenlokale fietsroutes worden verder uitgerust met veilige en comfortabele fietspaden.

---

## 5 / RELATIE MET BELEIDSPANNEN HOGERE OVERHEDEN

### 5.1 / RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

<b>STATUUT</b>	Beleidsdocument. Bindend voor de overheden. Vormt het algemene kader voor ruimtelijke plannen op elk meer gedetailleerd niveau
<b>ACTUALITEITSWAARDE</b>	Goedgekeurd op 23.09.1997 – herzien op 12.12.2003

Binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) wordt een onderscheid gemaakt tussen gemeenten gelegen in het stedelijk gebied en gemeenten gelegen in het buitengebied. Van de gemeenten gelegen in het buitengebied zijn een aantal geselecteerd als economisch knooppunt. De groei van activiteiten moet zoveel mogelijk worden opgevangen in de stedelijke gebieden en de economische knooppunten. Dit enerzijds om de leefbaarheid en economische slagkracht van de steden te versterken, en anderzijds om verdere versnippering en aantasting van de open ruimte tegen te gaan.

**Nevele** is gelegen in het buitengebied. In het buitengebied overweegt de open ruimte. De natuurlijke en agrarische structuur vormen de fysische dragers van de open ruimte. De bebouwde ruimte en infrastructures maken er deel van uit.

Het RSV heeft voor de periode 1992-2007 de behoefte aan bijkomende woningen geraamd op 400.000 woningen, waarvan het aantal bijkomende woningen voor de provincie Oost-Vlaanderen bepaald is op 85.725. De verdeling van dit bijkomende aanbod in stedelijke gebieden en in de kernen van het buitengebied is voor Oost-Vlaanderen bepaald op 61% (ongeveer 52.300 woonegelegenheden) versus 39%. De verdeling over de verschillende stedelijke gebieden werd in het RSV niet uitgewerkt.

Het RSV stelt de ontwikkeling van een specifiek beleid voor het buitengebied voorop, namelijk een beleid waarbij de essentiële functies worden gevrijwaard en versterkt (landbouw, natuur, bos, wonen en werken op niveau van het buitengebied). Het uitgangspunt en de basisgegevens zijn het bestaande fysisch systeem. Het buitengebiedbeleid moet namelijk worden gedifferentieerd naar de verschillende ruimtelijke structuren: de natuurlijke structuur, de agrarische structuur, de nederzittingsstructuur, enzovoort. Randvoorwaarden moeten worden opgesteld voor de verschillende functies per ruimtelijke structuur. Op die manier kunnen de afbakening van en de ontwikkelingsperspectieven voor elke ruimtelijke structuur worden gedefinieerd.

Nevele is **niet** geselecteerd als **economisch knooppunt**.

Het RSV heeft voor Oost-Vlaanderen bepaald dat van de nieuwe bedrijventerreinen 77 tot 82% moet voorzien worden als lokaal en regionaal bedrijventerrein in de economische knooppunten, en 18 tot 23% als lokaal bedrijventerrein in de gemeenten buiten de economische knooppunten. Bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven kunnen voorkomen binnen beide categorieën.

Als niet-economisch knooppunt kan Nevele bijgevolg enkel recht hebben op lokale bedrijventerreinen of bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven (indien dergelijke bedrijven aanwezig in de gemeente).

---

Binnen het RSV wordt geopteerd voor een optimalisering van het bestaande wegennet aan de hand van een functionele categorisering. De categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel de leefbaarheid. Functioneel heeft men drie hoofdfuncties: de verbindingfunctie, de verzamelfunctie en de functie van het toegang geven. Op basis hiervan wordt een onderscheid gemaakt tussen hoofdwegen, primaire wegen, secundaire wegen en lokale wegen. Hoofdwegen en primaire wegen worden op Vlaams niveau afgebakend.

Wat Nevele betreft, wordt de A10/E40 als **hoofdweg** beschouwd.

De spoorlijn Oostende-Brussel behoort tot het **hoofdspoorwegennet**. Er wordt geopteerd voor een capaciteitsuitbreiding van de spoorverbinding tussen Brugge en Gent en een snelheidsverhoging tussen Oostende en Brussel.

Het Afleidingskanaal van de Leie/Schipdonkkanaal (Deinze, Merendree-Durmen) en het kanaal Gent-Brugge (Merendree-Durmen – Ringvaart) behoort tot het **hoofdwaterwegennet**. Hier primeert de economische functie, de combinatie met overige functies moet overwogen worden. Lokale knelpunten in het hoofdwaterwegennet worden op korte termijn weggewerkt om het net zijn internationale verbindingfunctie te geven.

Het kanaal Gent-Brugge wordt in het RSV als enige **secundaire waterweg** aangehaald die op dit ogenblik nog een belangrijke vervoerfunctie vervult en die momenteel een prioritaire behandeling vereist. De verbetering van het kanaal Gent-Brugge is een mogelijke optie voor de verbinding tussen de haven van Gent en de kusthavens. De verbetering van het Schipdonkkanaal tussen Merendree-Durmen en Zeebrugge is eveneens een optie.

Op het secundaire waterwegennet is de vervoerfunctie richtinggevend tegenover de recreatieve, de landschappelijke en de waterwinningsfunctie, maar toch moet gestreefd worden naar een maximale integratie van alle functies. Langs secundaire waterlopen kunnen eveneens watergebonden bedrijventerreinen worden aangelegd en ingericht.



---

## 5.2 / PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

<b>STATUUT</b>	Beleidsdocument. Bindend voor de overheden. Geeft kader voor opmaak provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen.
<b>ACTUALITEITSWAARDE</b>	Goedgekeurd door de minister op 18/02/2004

De gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt uitgewerkt volgens deelstructuren. Deze die specifiek betrekking hebben op Nevele en directe omgeving worden behandeld.

### 5.2.1 / Gewenste nederzettings- en economische structuur / kleinhandel

Nevele is geselecteerd als **hoofddorp**; Landegem, Hansbeke, Vosselare en Merendree als **woonkern**. Poesele kent geen selectie. Zowel een hoofddorp als een woonkern staan in voor de taakstelling inzake bijkomende woningen voor de gemeente.

De selectie als hoofddorp vormt bijkomend de basis voor de situering van bijkomende lokale bedrijventerreinen. Een nieuw lokaal bedrijventerrein is enkel mogelijk bij het hoofddorp Nevele of aansluitend bij het bestaand bedrijventerrein Baarle-Drongen. Voor bijkomende bedrijvigheid staat een richtcijfer van 5 ha per hoofddorp voorop. Het kan in principe niet worden gesplitst, tenzij hiervoor voldoende ruimtelijke verantwoording kan worden gegeven.

In de andere dorpen, gehuchten en woningclusters van het buitengebied, die niet als hoofddorp of als woonkern zijn geselecteerd (zoals Poesele), kan geen bijkomende juridische voorraad voor wonen of bijkomende mogelijkheden voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijven gecreëerd worden. Wel blijft de bestaande juridische voorraad bestaan (PRS pg. 303). Voor de planperiode 1991-2007 wordt voor Nevele een maximaal bijkomend aantal woningen van 586 eenheden voorzien. Aangezien deze planperiode voorbij is, kan getoetst worden of dit aantal effectief is gerealiseerd (zie hoofdstuk nederzettingsstructuur).

In de gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen moet de taakstelling wonen voor de gemeente getoetst worden aan de juridische voorraad. Indien er nog voldoende juridische voorraad blijkt te zijn, kan geen woonuitbreidingsgebied worden aangesneden. Hiermee moeten ook leegstaande woningen en eventueel voor wonen te hergebruiken leegstaande bedrijfspanden e.d. als juridische voorraad beschouwd worden.

Voor bestaande kleinhandel van bovenlokaal belang (groter dan 300 à 400 m<sup>2</sup>) in het buitengebied wordt een restrictief beleid gevoerd. Deze kleinhandel kan hoogstens blijven bestaan op het huidige niveau, ruimtelijke en functionele schaalvergroting zijn niet wenselijk. Er kunnen geen nieuwe handelszaken bijkomen. Een bestaande handelszaak kan zich herlokalisieren binnen de gemeente voor zover dit gebeurt naar een locatie in het hoofddorp en de ruimtelijke draagkracht niet wordt overschreden. Nieuwe grootschalige handelszaken van lokaal belang (300 – 400 m<sup>2</sup>) kunnen enkel in een hoofddorp voorzien worden.

---

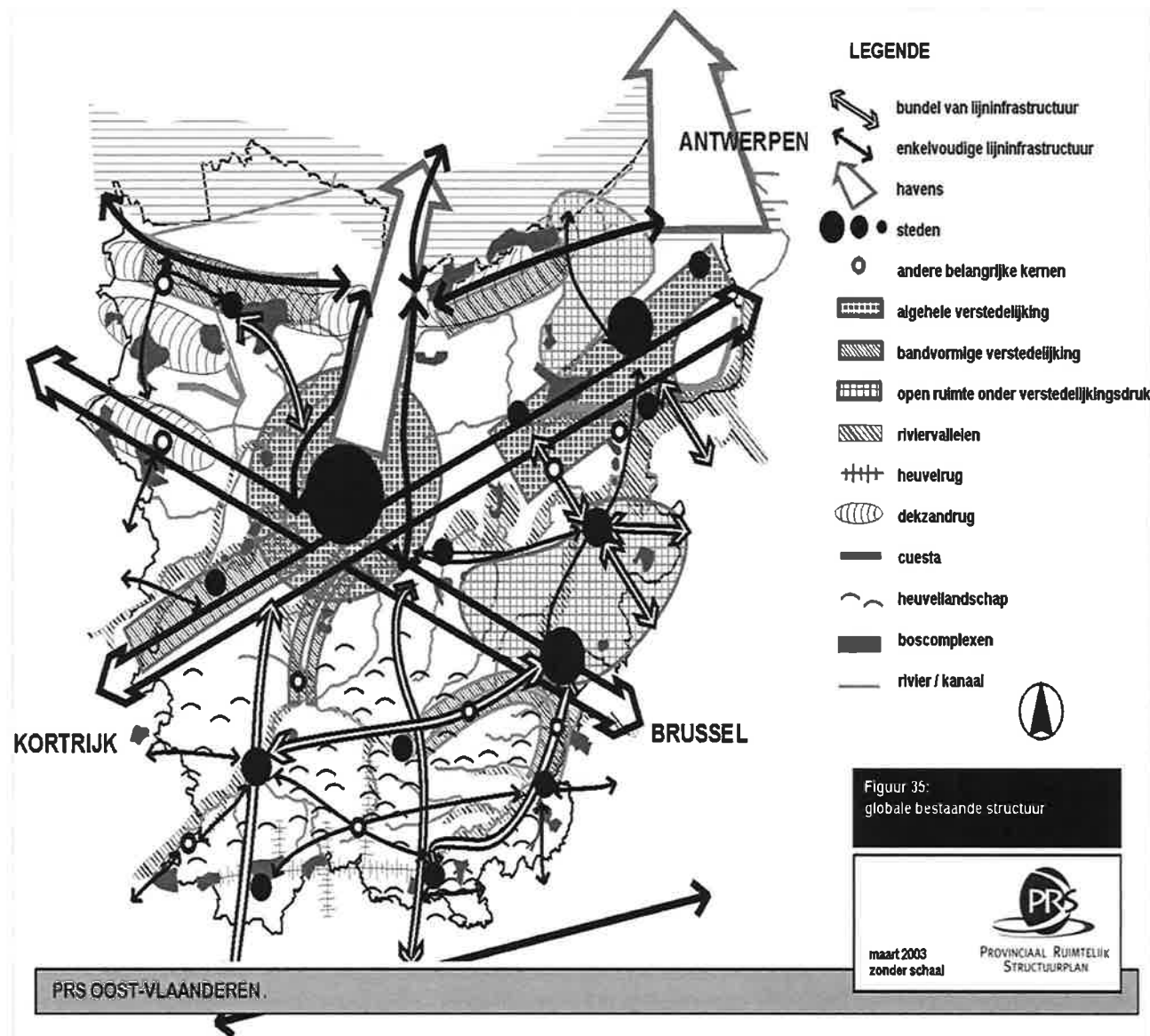
### 5.2.2 / Gewenste structuur verkeer en vervoer

Bij het uitwerken van een gewenste ruimtelijke structuur van verkeer en vervoer bestaat een belangrijke taak voor het provinciaal niveau er in tot een selectie te komen van de secundaire wegen, met een verdere subcategorisering van de secundaire wegen in drie types (I, II en III)<sup>2</sup>. Binnen Nevele werd enkel het op- en afrittencomplex op de E40 geselecteerd als **secundaire II**.

Voor het kanaal van Gent naar Brugge (Merendree-Durmen – Brugge) en het afleidingskanaal van de Leie (Merendree-Durmen – Zeebrugge) (beide secundaire waterwegen) wordt een belangrijke aanvullende rol gezien ten aanzien van recreatie en toerisme. Dit geldt in de eerste plaats voor het vaartoerisme. Daarnaast vormen de waterwegen belangrijke aders voor wandel- en fietsverkeer, paardrijden, rolschaatsen...

---

2 Sec.I: verbindingfunctie op bovenlokaal niveau primeert; sec.II: verzamelfunctie op bovenlokaal niveau primeert; sec.III: verbindingfunctie van het openbaar vervoer en het fietsverkeer op bovenlokaal niveau primeert.



Gewenste ruimtelijke structuur provincie Oost-Vlaanderen

---

### 5.3 / GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Het GRS van Nevele was het eerste goedgekeurde GRS in Vlaanderen. Door de ruime overschrijding van de 5-jarige planperiode was het GRS op een aantal vlakken echter strijdig met de nieuwe wetgeving of zorgden hiaten voor problemen, zoals het ontbreken van een ruimtelijk afwegingskader. Een actualisatie door herziening werd derhalve steeds pertinenter.

De deputatie heeft in het verleden bepaalde delen van RUP's uitgesloten en in twee gevallen (RUP's Leeuwken en Moerstraat) binnen termijn zelfs geen beslissing genomen. Bij de uitsluitingen werd steeds gewezen op de dringende noodzaak tot herziening.

Aangezien het ruimtelijk structuurplan momenteel nog in herziening is, is onderstaande samenvatting dan ook enkel een weergave van de huidige stand van zaken.

Wat de gewenste ruimtelijke **economische structuur** betreft wil de gemeente pro-actief inspelen op de nood aan bedrijventerreinen. Het nieuw lokaal bedrijventerrein is ondertussen reeds voor 100% volzet.

Nevele heeft een op- en afrittencomplex op de E40. Dit wordt aanzien als belangrijke troef. De N437 ter hoogte van dit afrittencomplex is door de provincie geselecteerd als secundaire weg type II. Nieuwe geïsoleerde activiteitenzones aansluitend op deze op- en afritten, worden volgens de principes van het RSV en PRS niet aanvaard. Nevele is echter van oordeel dat, om de mobiliteitsproblematiek in bedwang te houden, juist deze locaties uiterst geschikt zijn voor een nieuw lokaal bedrijventerrein, kantorencomplex of kleinhandelszone...

Verder wil de gemeente kleinschalige bedrijvigheid in de kernen blijven ondersteunen en een aparte commerciële zone te realiseren op maat van de kern.

Wat betreft de gewenste **nederzettingsstructuur** wenst de gemeente de beschikbare ruimte voor bebouwing optimaal te benutten. In het informatief gedeelte is berekend dat Nevele over een voldoende aanbod aan bouwgrond beschikt, om aan de eigen behoefte tegen zowel 2007 als 2015 te kunnen voldoen. Voor het opvangen van de eigen woningbehoefte, dienen bijgevolg geen bijkomende gronden als woongebied bestemd te worden, wel dienen verschillende binnengebieden uitgerust te worden met de nodige infrastructuren. De gemeente stelt dat de twee resterende woonuitbreidingsgebieden – de andere zijn principieel vrijgegeven via het goedkeuringsbesluit van het GRS in 1998 - reeds op korte termijn kunnen bebouwd worden ten behoeve van een sociale dimensie.

Het betreft de woonuitbreidingsgebieden Kerrebroek (4,3 ha) te Nevele en Veldestraat – Heilige Geeststraat (4,3 ha) te Merendree. Beide gebieden worden gefaseerd aangesneden. Er dient gestreefd te worden naar een mix van woningen voor sociale doelgroepen (huur, koop, gezinswoningen, bejaardenwoningen en appartementen) en sociale kavels. Dit zijn kavels die beneden de marktprijs verkocht worden en waarvoor de gemeente specifieke toewijscriteria opstelt.

Met betrekking tot de gewenste **verkeers- en vervoersinfrastructuur** stelt de gemeente dat bij de categorisering van het wegennet wordt rekening gehouden met het doel om het doorgaand verkeer zo veel mogelijk en op termijn zelfs volledig uit de dorpskernen en de verblijfsgebieden te weren.

---

Als alternatieven voor het autoverkeer moeten het fietsnetwerk en het netwerk voor openbaar vervoer aangepast en vervolledigd worden. De stopplaats Hansbeke (trein), als knooppunt van openbaar vervoer, wordt heringericht, mede door de ondertunneling en het afschaffen van de spoorwegovergang 23. Verder werden overgangen 21 en 22 ook reeds afgesloten.

Tussen het bedrijventerrein Drogen I en het Station Gent-Sint-Pieters bestaat er een pendeldienst die tijdens de ochtend- en avondspits telkens 4 keer over en weer pendelt. Er kan nagegaan worden hoe de pendeldienst kan uitgebreid worden naar het station van Landegem.

Om te komen tot een veilig en samenhangend fietsroutenetwerk geldt het provinciedekkend functioneel en recreatief netwerk als basis. De verfijning (= lokaal fietsroutenet) gebeurt op gemeentelijk niveau. Het lokaal netwerk zorgt voor veilige fietsverbindingen tussen de verschillende bovenlokale fietsassen en staat tevens in voor alternatieve routes. Cruciaal hierbij is dat werksites (bedrijventerreinen) mee in het netwerk opgenomen worden. Een aantal nieuwe lokale routes, enkel gericht op langzaam verkeer en die diverse fragmenten aan elkaar rijgen (kasteelparken, centrumweefsel, station, gemeentelijk sportcentrum en nieuwe en bestaande woonprojecten), worden gecreëerd.

De gemeente blijft achter de idee staan voor de uitbouw van een carpoolparking op het op- en afrittencomplex van de E-40. Een afwijking van de zonering volgens het gewestplan zou hiervoor kunnen toegestaan worden omwille van redenen van openbaar nut. Bovendien betreft de locatiekeuze een ingesloten gebied, nog weinig van nut voor de landbouw. Realisatie van een carpoolparking met ongeveer 125 parkeerplaatsen is voorzien voor 2015-2016.

In een aantal dorpskernen wordt een tekort aan parkeerplaatsen verwacht. Zuinig omgaan met ruimte impliceert ook zoeken naar multifunctioneel gebruik van terreinen, teneinde niet voor elke functie bijkomende ruimte in te nemen.

In Nevele werd de parking aan het afgesloten stuk van vroegere gewestweg aan de Biebuyckstraat heringericht, waardoor momenteel 24 plaatsen voor langparkeren zijn uitgebouwd (gerealiseerd als Parking De Akker).

In het kader van de gewenste recreatieve en culturele structuur wil de gemeente het Afleidingskanaal van de Leie/Schipdonkkanaal uitbouwen als structurerend element. Bedoeling is om bestaande of nieuwe recreatieve en toeristische functies, te linken aan het kanaal.

---

#### 5.4 / PLANNEN NMBS-GROEP VOOR DERDE EN VIERDE SPOOR TUSSEN GENT EN BRUGGE

De kustregio is zowel een toeristische trekpleister als een belangrijke economische toegangspoort naar de havens van Zeebrugge en Oostende. Om zowel reizigers als goederen vlot te vervoeren in deze regio speelt de trein een cruciale rol.

Op piekdagen rijden er tot ruim 300 reizigers- en goederentreinen op de lijn tussen Gent en de kust. Dit aantal treinen zal in de toekomst alleen maar toenemen. Zeker in de wetenschap dat de haven van Zeebrugge in 2010 26,4 miljoen ton containers behandelde en tegen 2020 een verdubbeling verwacht.

Om die toename op te vangen en de treinen in de toekomst vlot te laten rijden, investeert Infrabel in de aanleg van een derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge. Daarbij zal het snelle verkeer op de middelste sporen en het trage verkeer op de buitenste sporen rijden, zodat ze elkaar op geen enkel moment kunnen hinderen.

De werken aan het derde en vierde spoor verlopen telkens op een gelijkaardige manier:

- Uitvoeren van grondwerken om de bedding te verbreden voor een 3de en 4de spoor
- Verbreden van de bestaande bruggen en tunnels
- Aanleggen van de sporen
- Uitvoeren van bovenleidings- en seininrichtingswerken

De 5 stopplaatsen (Drongen, Hansbeke, Bellem, Sint-Maria-Aalter en Oostkamp) en 3 stations (Landegem, Aalter en Beernem) op de spoorlijn blijven behouden. De perrons, luifels, schuilhuisjes en fietsenstallingen worden vernieuwd in dezelfde visuele stijl.

---

# RICHTINGGEVEND DEEL

---

## 6 / WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN

### 6.1 / CATEGORISERING VAN HET WEGENNET

In het concept van een duurzaam veilig wegverkeer moet de vormgeving van de wegen worden aangepast aan de toegekende functie. Combinaties van verbindende, ontsluitende en erftoegangsfuncties moeten (zo veel mogelijk) worden uitgesloten. Omwille van de voorspelbaarheid van het gebruik en het gedrag is er bij voorkeur slechts één unieke en duidelijk herkenbare vormgeving van een type weg per functie. Dit vergt een consequente categorisering van wegen in een drastisch beperkt aantal functionele en a priori veilige categorieën. Ook de vormgeving van de aansluitingen moeten per paar van categorieën en binnen een categorie uniek en duidelijk herkenbaar zijn.

Afbakening, markering en verkeerstechnische voorzieningen moeten op een unieke manier gekoppeld zijn aan een categorie of aansluitingstype. Ook moet per categorie één strikt snelheidsregime gelden.

#### **Categorisering en selectie vastgelegd in het RSV**

Het RSV voert een categorisering van wegen in. Er zijn 4 niveaus: hoofdwegen, primaire wegen, secundaire wegen en lokale wegen. Het versterken van de alternatieven voor het autoverkeer voldoet niet om de toename van de automobiliteit tot stilstand te brengen en de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid gevoelig te verbeteren. Een aanvullend beleid ten aanzien van het autoverkeer blijft noodzakelijk.










Er wordt geopteerd voor een verdere optimalisering van het bestaande wegennet. Deze optimalisering houdt een functionele categorisering van het wegennet in. De categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel bereikbaarheid ofwel leefbaarheid.

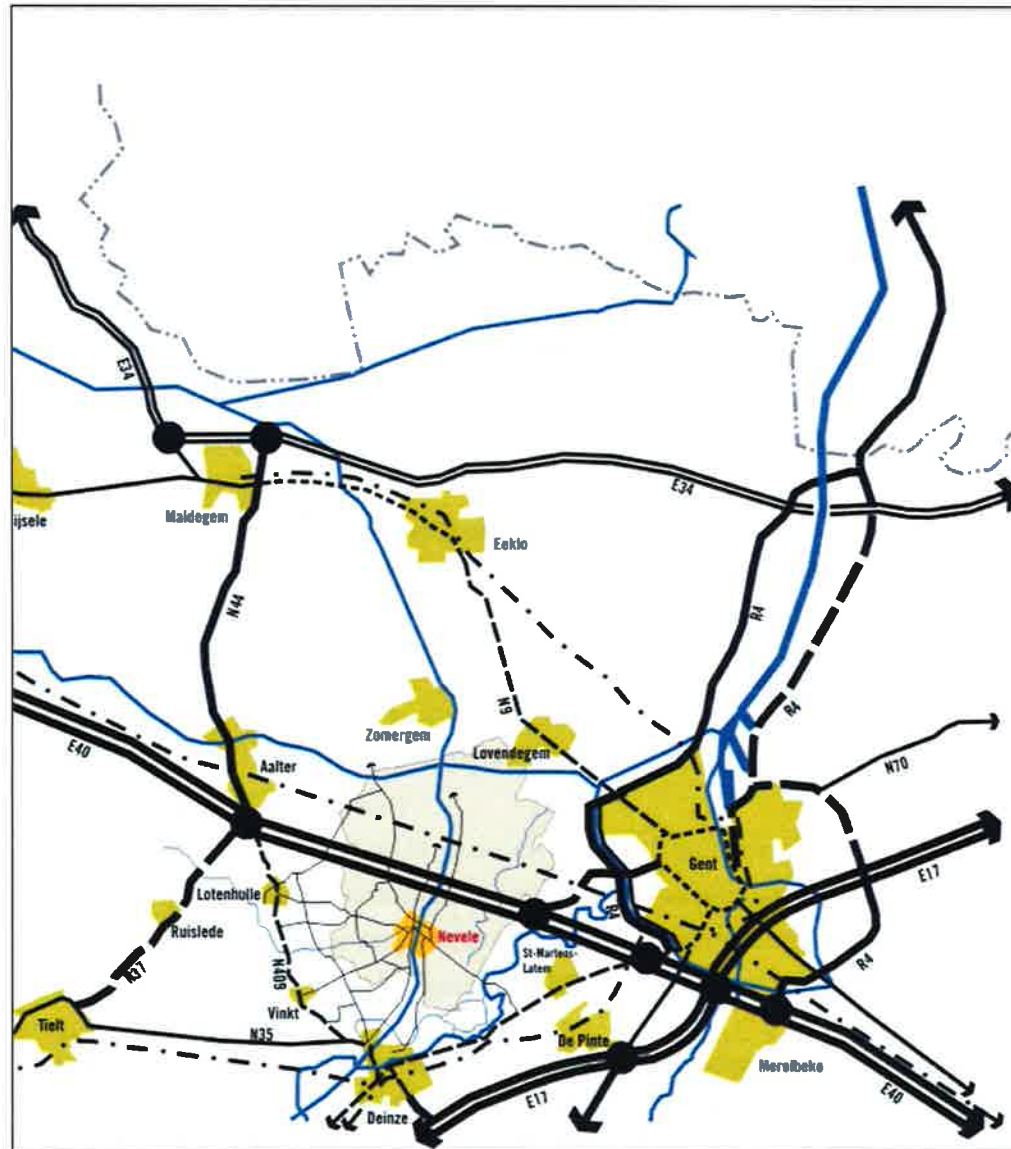
De functie van hoofdwegen is verbinden. Het hoofdwegennet vormt een samenhangend netwerk. Op het grondgebied van Nevele werd de A10 Brussel-Oostende geselecteerd als hoofdweg. De A10 heeft dus als hoofdfunctie verbinden op internationaal niveau en aanvullende functie verbinden op Vlaams niveau. In Nevele en omgeving werden geen wegen geselecteerd als primaire weg.

#### **Categorisering en selectie vastgelegd in het PRS**

De selectie van de wegenstructuur op Vlaams niveau wordt door de provincie verder verfijnd. Op het grondgebied van Nevele werden geen wegen van het secundair niveau geselecteerd. In de omgeving van Nevele werd de N409 geselecteerd als secundaire weg type II, vanaf het kruispunt N35-N409 (Deinze) tot de N37 (Aalter). Daarnaast werd ook de N43 als secundaire II geselecteerd vanaf Sint-Martens-Latem tot de provinciegrens. Beide wegen hebben als functie het verzamelen van verkeer op bovenlokaal niveau naar het hogere wegennet.



-  hoofdweg
-  primaire weg, type I
-  primaire weg, type II
-  secundaire weg, type I
-  secundaire weg, type II
-  secundaire weg, type III
-  lokale wegen
-  spoorweg
-  waterloop



Overzichtskaart wegcategorisering

---

### **Categorisering en selectie door de lokale overheid**

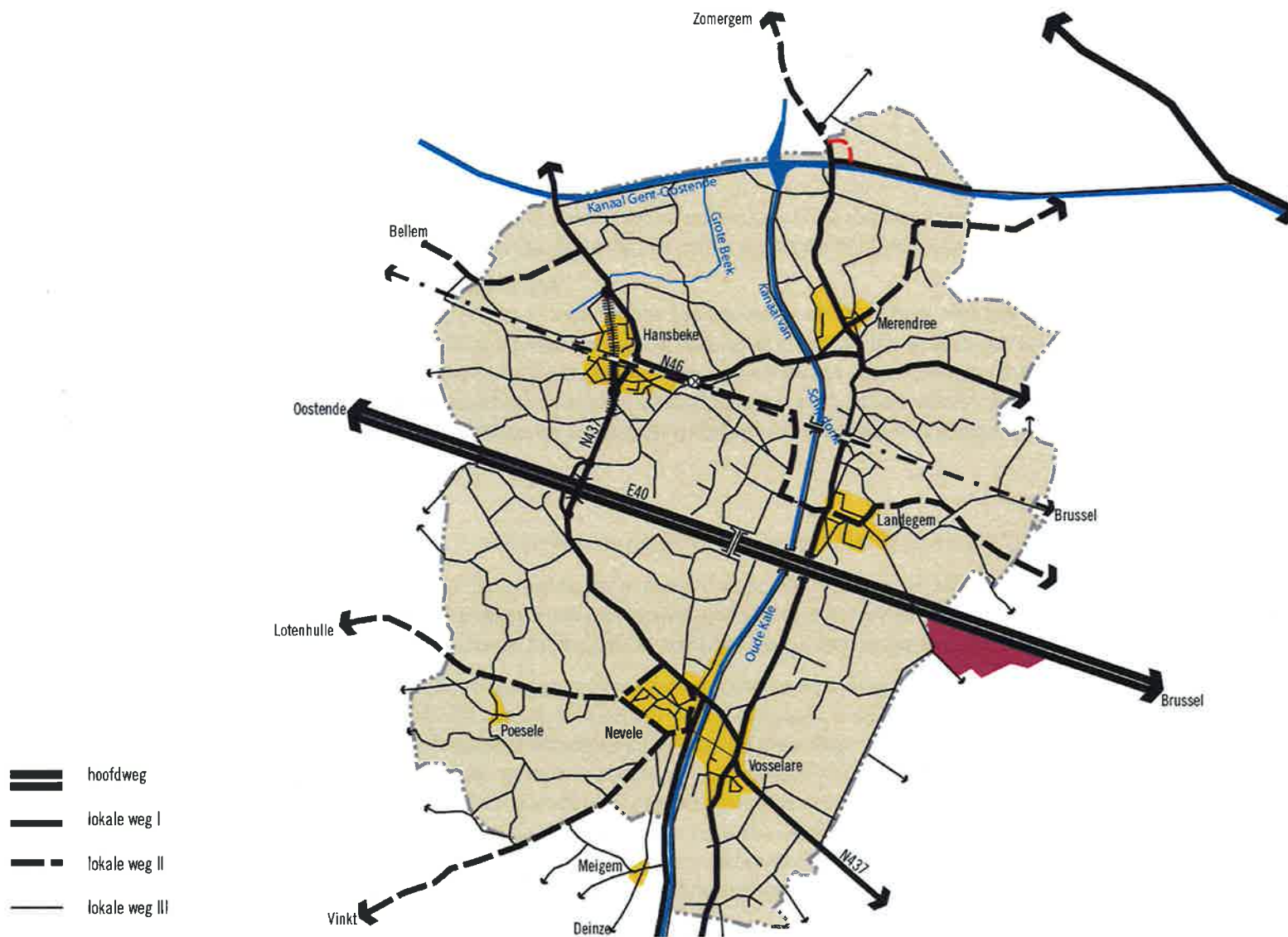
**Lokale wegen I** hebben als hoofdfunctie verbinden op lokaal en interlokaal niveau. Ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies. (inter)Lokale verbindingswegen verbinden kernen onderling, met een centrum of (klein)stedelijk gebied of met het hoofdwegenet. Ze vormen tevens de verbinding van de hoofddorpen met het (klein)stedelijk gebied waar zij voor een aantal voorzieningen op aangewezen zijn.

- Vaartstraat – Hansbekedorp - Nevelestraat – Biebuyckstraat – Landegemstraat (gedeeltelijk) - Damstraat;
- Veldestraat, Stationsstraat, Landegemdorp (gedeeltelijk), Vosselarestaat Landegemstraat, Vosselaredorp, Kouterstraat;
- N461 - Merendreestraat, Hansbekerstraat, Diepestraat, Langenakker, Alsemweg;
- Lamstraat, geplande aftakking van Durmstraat (Zomergem) naar Lamstraat;
- (nieuwe rondweg rond Hansbeke).

**Lokale wegen II** hebben een verzamelende en ontsluitende functie op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg. Het toegang geven neemt ook een belangrijke plaats in. Ze ontsluiten een lokaal gebied (bv. wijk, kern, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie. Het lokaal gebied kan verschillende schaalniveaus omvatten: de gemeente, een deekern, het centrum, dorpskern, wijk, campus, industriegebied. Ontsluiten betekent het verkeer van het gebied verzamelen naar een weg van hogere orde en het inkomende verkeer verdelen in het gebied.

- Lambroekstraat, Maalderijstraat, Grote Heirenthoek (gedeeltelijk), Brouwerijstraat (gedeeltelijk), Landegemdorp (gedeeltelijk), Kerkstraat, Renaat de Rudderstraat, Wildekouter;
- Kerrebroek, Cyriel Buyssestraat;
- De Akker, Camille Van der Cruyssenstraat, Markt, Kortemunt
- Merendreedorp, Lostraat;
- Bredeweg, Graaf van Hoornestraat, ontsluitingsweg Ter Mote;
- Warandestraat.

De overige straten zijn lokale wegen III. De hoofdfunctie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie). De verblijfsfunctie primeert op deze weg. Het gaat om woonstraten, landbouwwegen of wegenis in industriegebied.



*Wegencategorisering lokale wegen*

---

## 7 / WERKDOMEIN B: NETWERKEN PER MODUS

### 7.1 / VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSNETWERK

De nog te ontwikkelen woongebieden zullen worden ingericht als woonerf. Om deze maximumsnelheid af te dwingen, zonder dat handhaving door de politie noodzakelijk is, zal gebruik worden gemaakt van het principe van de 'self explaining road'. Dit houdt in dat de inrichting van de publieke ruimte de autobestuurder voldoende aanspoort om maximaal 20 km/uur te rijden. Er zal dus gekozen worden voor een menging van de verschillende modi. De integratie van de weg en de omgeving zorgt voor een minimum aan verkeersregulerende en -geleidende maatregelen. Zo zullen er geen zebrapaden aanwezig zijn, omdat oversteken overal mogelijk moet zijn. 'Attentiepunten' worden om de 30 à 60 seconden ingebouwd, infrastructurele maatregelen beperken de snelheid en omgevingselementen beïnvloeden het perspectief. Parkeren mag rechts of links ten opzichte van de rijrichting, maar enkel op de plaatsen die afgebakend zijn door wegmarkeringen of door een wegbedekking in een andere kleur en waar de letter P aangebracht is.

Binnen de bebouwde kom zal de aandacht gaan naar goede comfortabele en obstakelvrije voetpaden. De norm moet zijn dat een persoon met kind aan de hand comfortabel langs het voetpad moet kunnen lopen. Ook de doorgang van een rolstoelwagen moet mogelijk zijn. Indien de ruimte voor een goed voetpad niet aanwezig is wordt best geopteerd voor een gemengd verkeerssysteem.

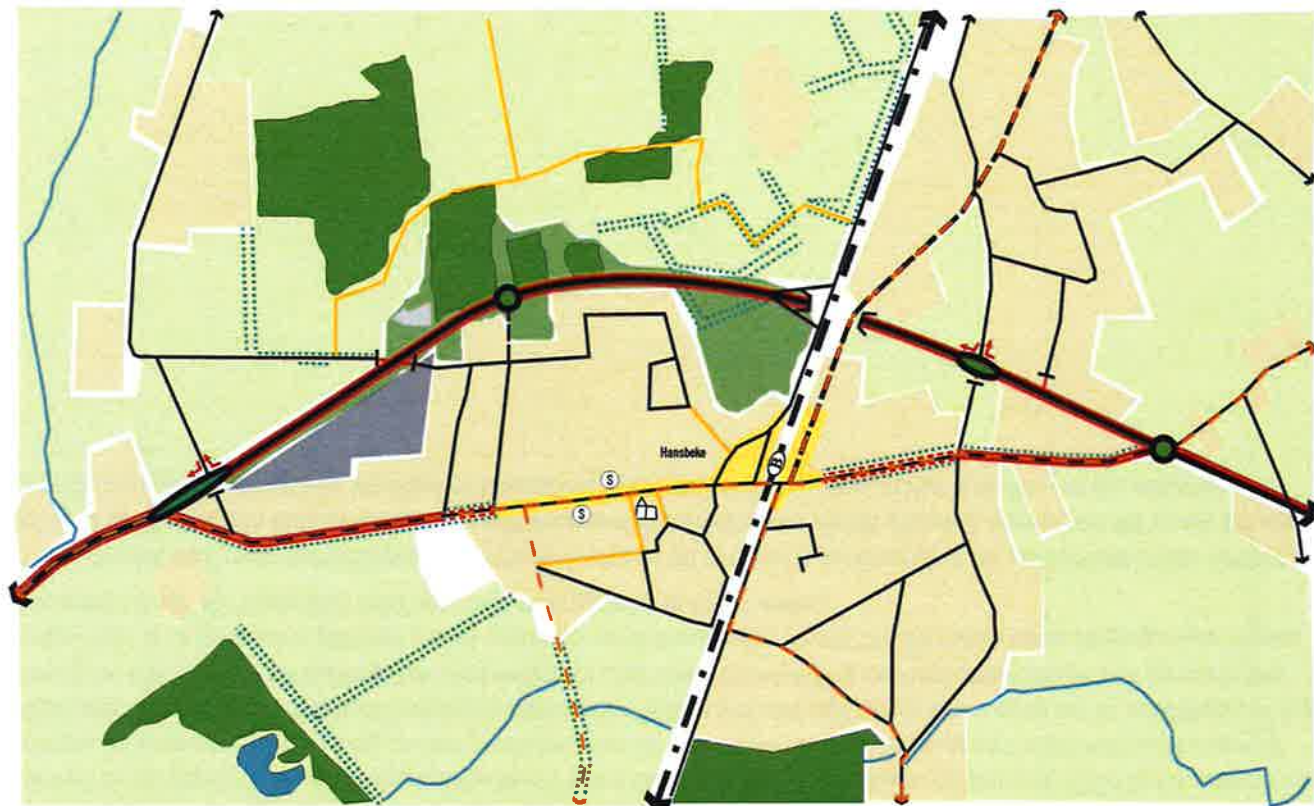
Voor de ontsluiting van de woongebieden zal ook een beroep worden gedaan op het aanwezige trage wegennetwerk

#### 7.1.1 / Hansbeke

Het gemeentebestuur kiest ervoor om het volledige dorpsgezicht in **Hansbeke** op te waarderen en voor de dorpskern een Masterplan te laten opmaken. Na de aanleg van de rondweg wordt de dorpskern van Hansbeke ingericht als één groot verblijfsgebied. Ook in de stationsomgeving zal een woonerfinrichting worden gehanteerd met een maximumsnelheid van 30 km/h. Om deze lage snelheid af te dwingen, zal tussen de gevels worden gewerkt met eenzelfde materiaal. De erfachtige aanleg houdt ook in dat het aantal niveauverschillen wordt beperkt. Er wordt gewerkt met één vloer van gevel tot gevel, waardoor ook de toegankelijkheid voor voetgangers en rolstoelgebruikers wordt verbeterd.

In Hansbekedorp zijn verschillende voetgangersdoorsteken aanwezig die uitgeven op de rondweg. Het openen of heropenen van deze voetgangersdoorsteken zal afhangen van de aanleg van de rondweg. De voetgangersdoorsteek kan ook als lokale fietsroute worden gebruikt.

-  bovenlokale fietsroute
-  fietspad
-  fietsuggestiestrook
-  doorsteek
-  woonerf
-  bebouwing
-  groene buffer
-  bos
-  dreef
-  open landschap



---

### 7.1.2 / Landegem

Voor de dorpskern van **Landegem** wordt de Bovenstraat, Veldbloemlaan, Westhoek als één groot verblijfsgebied afgebakend en ondersteund met een zone 30. In de Veldbloemlaan werden al geschrankte parkeerstroken ingevoerd die dienen als snelheidsremmende maatregel. De Vosselarestreet tussen Landegemdorp en Veldbloemlaan heeft een zeer smal gabariet dat niet toelaat langs beide zijden een voldoende breed voetpad aan te leggen. Hier zal worden geopteerd voor een erfaanleg tussen beide kruispunten binnen een ruime zone 30.

De bebouwde kom wordt verruimd in de Veldestraat. De straat is doorgegroeid naar een woonlint met een open tot halfopen bebouwing. De bebouwde kom start aan het kruispunt Veldestraat met Dobbelstatiestraat. Door het laten doorlopen van de boordsteen en het realiseren van een inritconstructie in de Veldestraat, wordt de bebouwde kom afgebakend.

Ter hoogte van de E40 wordt eveneens een poorteffect voorzien om de verruimde bebouwde kom te ondersteunen. Het college wenst wanneer de opportuniteit zich voordoet een nieuw Nevels lokaal bedrijventerrein te ontwikkelen dat aansluit bij het bedrijventerrein van Drongen. De gemeente sluit de aanleg van een parallelweg niet uit, maar zal in het geval dat de opportuniteit zich voordoet overleg plegen met alle actoren en voorzien in flankerende maatregelen. MOW is niet overtuigd van de meerwaarde van de parallelweg, en is van mening dat een dergelijke parallelweg meer sluipverkeer zal aantrekken. De ontsluiting van het bedrijventerrein voor gemotoriseerd verkeer dient in de toekomst te gebeuren via het nieuwe op- en afrittencomplex met de E40. De andere lokale toegangswegen kunnen bijvoorbeeld d.m.v. een tractorsluis enkel voor fietsers toegankelijk gemaakt worden.

In de Kerkstraat werd reeds eenrichtingsverkeer ingevoerd, evenals het parkeren in parkeerstroken als snelheidsremmende maatregel. Ook in de parallel gelegen Veldbloemlaan zullen snelheidsremmende maatregelen worden genomen. Omwille van het smalle gabariet van de centrumstraten Veldbloemlaan, Westhoek en Bovenstraat wordt geopteerd om in deze straten te werken met een erfaanleg



*Referentiebeeld inritconstructie (fietspad loopt verhoogd door) en poorteffect (bij binnenrijden van wijk)*



*Referentiebeeld knip: geen louter technische oplossing zoeken maar ruimtelijke meerwaarde in wegbeeld creëren*

---

Ook zal de dorpskern van Landegem beter worden verknoot met de Vaart Rechts door het realiseren van bijkomende fiets- en voetgangersdoorsteken. Het gaat om:

- Deel van de Vosselarestraat die parallel loopt met de E40 (toegangsweg tot waterzuiveringsstation): door de realisatie van het poorteffect ontstaat ook een veilige oversteekplaats.
- De oude loop van de Brouwerijstraat: de aansluiting met de Vaart Rechts is overgedimensioneerd en heeft een zeer verkeerstechnisch uitzicht. We stellen voor dit kruispunt te verpleinen tot een aangename zitplaats aan het water.
- opwaarderen verbinding Vaart Rechts – Stationsstraat – station Bekstraat. Parallel met de sporen zal tussen Bekstraat en Wildekouter een fietsverbinding worden gerealiseerd.
- Dreef langs kasteel Poeldendries.



-  lokale weg I
-  lokale weg II
-  lokale weg III
-  Zone 30
-  aanleg tweezijdige fietspaden
-  aanleg van non-stop fietsroute langs spoorweg
-  trage wegen
-  plein aan het water
-  poorteffect



*Structuurschets Landegem*

---

### 7.1.3 / Merendree

De bebouwde kom en het verblijfsgebied van **Merendree** worden duidelijker afgebakend door het realiseren van twee poorteffecten. In het noorden wordt het kruispunt Veldestraat - Dobbelstatiestraat ingericht als poorteffect. Ten zuiden van de kern wordt het kruispunt Veldestraat - Dreef ingericht als poorteffect. De zone 30 wordt verruimd naar de Dreef.

Om voldoende 'weerstand' te kunnen bieden aan doorgaand verkeer naar en van Gent, wordt de Zomergemstraat ingericht als zone 30-straat om het doorgaand verkeer te ontmoedigen en sturend te werken om een andere route te nemen. Er wordt een vrachtwagenverbod ingesteld.

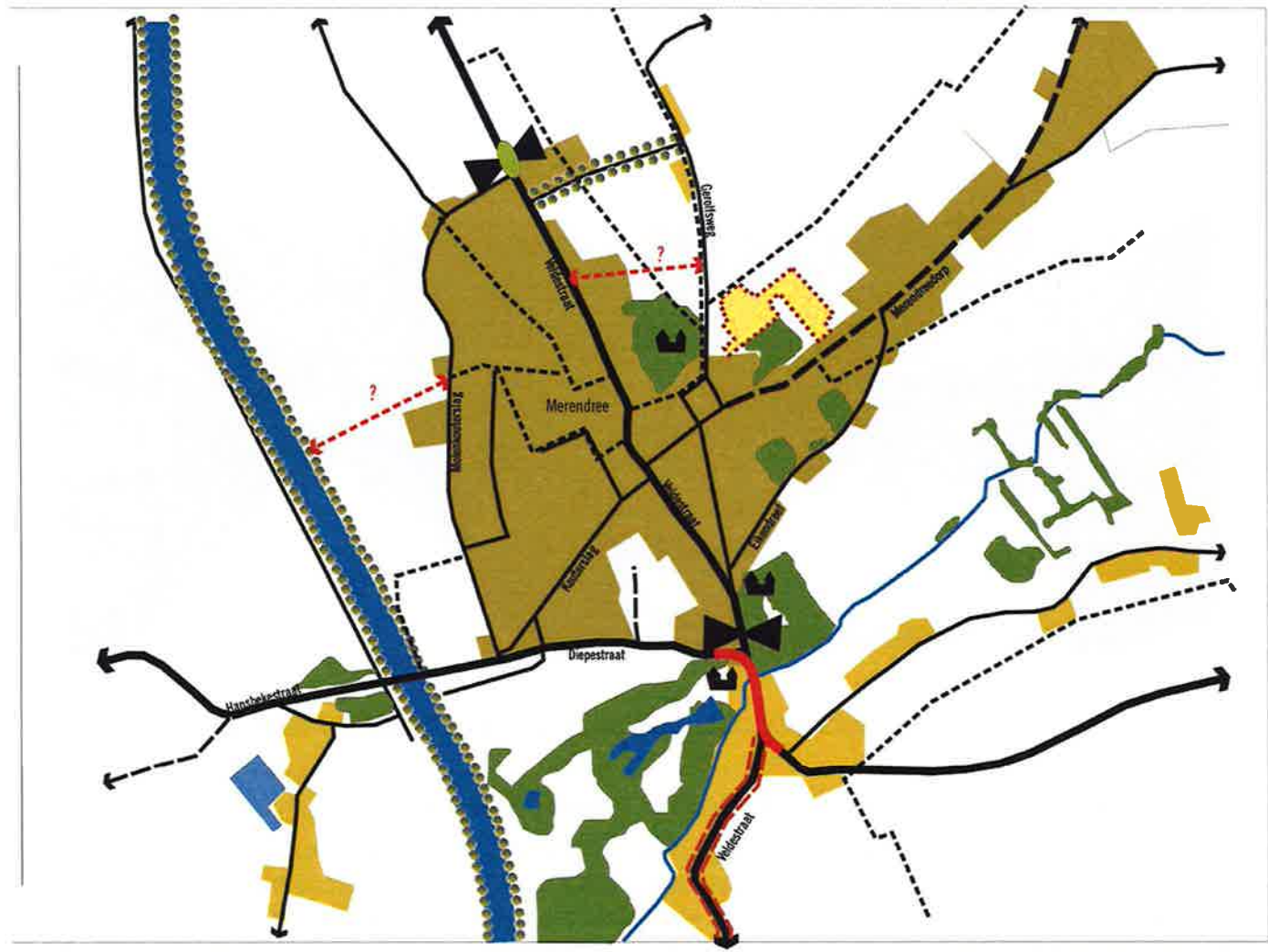
Bijkomend wordt de Zomergemstraat afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Om het verkeer vanuit Zomergem en Merendree/Lovendegem richting Lovendegem en Gent een alternatief te bieden, zal nieuwe infrastructuur worden aangelegd. Aan de oostkant van de brug over het kanaal Gent-Brugge wordt een nieuwe tak voorzien die de verbinding maakt met de Lamstraat. Deze laatste is voldoende uitgerust om de rol van een lokale weg type I op te nemen.

De inrichting van het kruispunt Veldestraat – Durmenstraat wordt heringericht. Er wordt voorgesteld om het dubbelrichting fietspad dat nu aan de gemeentegrens (ten noorden van brug) eindigt, door te trekken tot aan de fietsdoorsteek langs het kasteel van Velde. Op die manier ontstaat een veilige fietsroute tussen Zomergem en Merendree. Ook de oostelijke tak van de Durmenstraat wordt hieraan gekoppeld. Een fietsoversteek wordt voorzien naar de westelijke tak van de Durmenstraat als verbinding met de fietsroute langs de zuidelijke kant van het kanaal, richting Bellem en Aalter. Om te zorgen voor een voldoende verlaagde snelheid van de voertuigen die richting Merendree rijden wordt een verkeersplateau voorzien vanaf de fietsoversteek naar Durmenstraat west tot de fietsdoorsteek langs het kasteel van Velde. De huidige asverschuiving op de Veldestraat wordt opgeheven.

De nieuwe verkaveling aan Merendreedorp wordt aangesloten op de voetweg Hulstwegel. De auto-ontsluiting gebeurt vanuit Merendreedorp, terwijl de wijk voor fiets en voetganger aansluiting geeft met de Hulstwegel. Vanuit de Molenkouterslag kan een bijkomende doorsteek worden voorzien naar Vaart Rechts.

De doorgaande route langs de N461 – Diepestraat/Langenakker zal voorrang krijgen. De kruispunten met Veldestraat zullen zo worden ingericht dat het verkeer vanuit het noorden en zuiden voorrang dient te geven.

-  lokale weg I
-  lokale weg II
-  lokale weg III
-  aanliggende fietspaden
-  voetweg / trage weg
-  poorteffect
-  nieuwe verkaveling
-  verblijfsgebied
-  voorrangroute



*Structuurschets Merendree*

---

#### 7.1.4 / Poesele

De Beentjesstraat wordt ingericht als één langgerekt erfgebied met één vloer van gevel tot gevel. Ook de kerkomgeving wordt ingericht als één groot erfgebied, waarbij de erfaanleg kan doorlopen tot aan de voetbalterreinen. Het centrumgebied wordt afgebakend als zone 30, zodat gemengd fiets- en voetgangersverkeer te verantwoorden is. Omwille van het smalle gabariet is de aanleg van voetpaden ruimtelijk niet haalbaar. Daarom wordt geopteerd voor een duidelijke conflictpresentatie. De verschillende trage wegen in het dorp worden opnieuw opengesteld. De trage weg tussen de Paepestraat en de Beentjesstraat wordt in gebruik genomen als interne voetweg in het dorp. De overige trage wegen rond het dorp worden ook opengesteld en verknoopt tot een lokaal wandelnetwerk

De omgeving van de voetbalterreinen (Paepestraat en Poeseledorp) wordt heraangelegd, met aandacht voor het parkeren en een veilige oversteekplaats aan de kantine.

Daarnaast wordt voor de volledige kern een ontwerp voor herinrichting en opwaardering voorbereid.



-  lokale weg II
-  lokale weg III
-  Zone 30
-  fietsroute
-  voetweg
-  verblijfsgebied



Structuurschets Poesele

---

### 7.1.5 / Nevele - Vosselare

Na realisatie van de ontsluitingsweg voor het lokaal bedrijventerrein wordt de verkeersfunctie van de Graaf van Hoornestraat teruggebracht van een lokale weg type II naar een lokale weg type III (50 km/u). Het gedeelte van de Graaf van Hoornestraat tussen Bredeweg en de nieuwe omleidingsweg blijft lokale weg type II en 70 km/u. De realisatie van deze nieuwe omleidingsweg biedt ook de mogelijkheid om het verkeer in het centrum van Nevele uit te dunnen. Daarnaast bestaat ook de opportuniteit om in de Camille Van Der Cruyssenstraat het straatparkeren beter te ordenen door het invoeren van eenrichtingsverkeer en het straatparkeren te bevestigen. De nieuwe ontsluitingsstructuur voor Nevele bestaat dan uit de nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein, de Graaf van Hoornestraat, Cyriel Buyssestraat en Kortemunt. In de Camille Van Der Cruyssenstraat geldt eenrichtingsverkeer voor het autoverkeer en tweerichtingsverkeer voor de bus. Om deze nieuwe ontsluitingsstructuur te ondersteunen kan het Marktplein doorlopen tot aan de Kerk.

Langs de oever van de Poekebeek in de dorpskern van Nevele loopt een voetweg die voor een interne autovrije voetgangersverbinding zorgt tussen de Vaart Links en Camille Van Der Cruyssenstraat en tussen de Kloosterlaan en de Graaf van Hoornestraat. Deze voet- en fietsverbinding zal worden doorgetrokken tussen Camille Van Der Cruyssenstraat en de Kloosterlaan, langs de oever van de Poekebeek. Daar waar de voet- en fietsweg de Camille Van Der Cruyssenstraat kruist, wordt een beveiligde voetgangersoversteek voorzien.

Vanuit het centrum van Nevele zal vanuit de Berkenlaan een fiets- en wandelroute worden aangelegd die aansluit op het dubbelrichtingsfietspad langs de nieuwe ontsluitingsweg voor het lokaal bedrijventerrein.

De Moerstraat wordt uitgerust met uitwijkhavens en betongrassdallen.

-  lokale weg I
-  lokale weg II
-  lokale weg III
-  rijrichting
-  opnemen van Gr. Van Hoornstraat binnen verblijfsgebied
-  poorteffect
-  voetweg, trage weg
-  verblijfsgebied
-  vrijliggende fietspaden
-  trage weg langs Poekebeek



*Structuurschets Nevele - Vosselare*

---

## 7.2 / FIETSBELEID

### 7.2.1 / Inleiding

Voor gestart werd met de opmaak van dit fietsbeleidsplan, werd Nevele per fiets verkend zodat knelpunten ter plekke konden worden bekeken en mogelijke oplossingsrichtingen al konden worden onderzocht. Bij deze verkenning werd Nevele opgedeeld in twee fietslussen, waarbij de Vaart als grens fungeerde. Hieronder vindt u het verslag van de twee fietstochten: lus oost en lus west.

Aan de hand van de knelpunten die werden genoteerd en de suggesties die werden gedaan, werden voorstellen uitgewerkt om de situatie voor de fietser te verbeteren of veiliger te maken. Daarnaast werden ook voorstellen gedaan om het bovenlokaal netwerk te verfijnen met een lokaal fietsroutenetwerk.

Daarna gebeurde ook een aftoetsing van het fietsnetwerk aan het snelheidsregime voor het gemotoriseerd verkeer. Snelheid is immers een bepalende factor bij de ernst van ongevallen waarbij fietsers zijn betrokken. Daarom zijn reeds bij een snelheidsregime van 50 km/u aanliggende fietspaden nodig en bij 70 km/u zijn vrijliggende fietspaden aangewezen.

Er werd ook over de gemeentegrenzen gekeken: zo werd nagegaan of er degelijke fietsroutes zijn naar de belangrijkste aantrekkingspolen in de buurgemeenten (tewerkstelling, scholen...).

Ten slotte wordt ook een hoofdstuk gewijd aan de fietsenstallingen. Eenmaal aangekomen op zijn bestemming wil een fietser immers zijn fiets ook veilig en comfortabel kunnen parkeren.

De voorstellen die worden gedaan zijn gebaseerd op de vademecums die door de Vlaamse overheid werden opgesteld en andere referentiewerken zoals de Stallingswijzer.

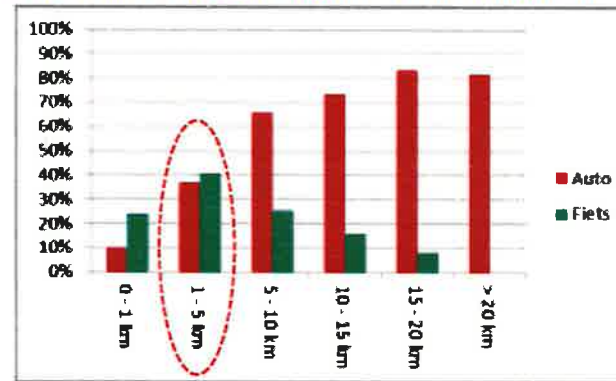
Hier dient ook nog te worden vermeld dat de voorstellen, zoals beveiligde fietsoversteken en type van nieuwe fietspaden, enkel suggesties zijn. Deze dienen nog te worden besproken met de andere partners die betrokken zijn bij het verkeersbeleid in Nevele zoals AWV en de provincie.

### 7.2.2 / Doelstellingen

Met dit fietsbeleidsplan wil de gemeente Nevele zoveel mogelijk mensen overtuigen om de fiets te nemen om zich te verplaatsen. Fietsverplaatsingen zijn per definitie begrensd in afstand en de echte grote winst op vlak van fietsverplaatsingen zit bij de kortere afstandsklasse van 1 tot 5 km. Een vergelijking met Nederland leert ons dat er in Vlaanderen net voor deze korte verplaatsingen nog het meest winst te halen valt. Voor de afstandsklasse 1 –5 km gebeuren in Nederland maar liefst 41% van de verplaatsingen met de fiets. In Vlaanderen is dit slechts 18%.

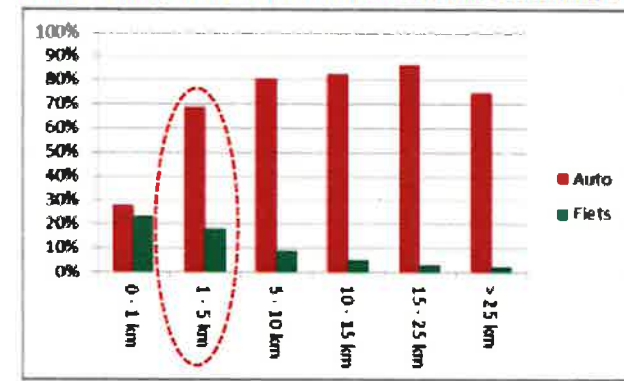


Aandeel fiets, auto over afstandsklassen in Nederland



Bron: MON, 2009

Aandeel fiets, auto over afstandsklassen in Vlaanderen



Bron: OVG 4.2, 2011

Daarnaast mogen we ook de opmars van de elektrische fiets niet vergeten. Hierdoor vergroot de actieradius van de fiets, op voorwaarde dat er hoogwaardige fietsroutes aanwezig zijn.

### 7.2.3 / Kwaliteitseisen

Om deze doelstelling te realiseren dient het fietsnetwerk aan een aantal kwaliteitseisen te voldoen.

#### 1. Veiligheid

Waar mogelijk wordt gekozen voor autoluwe routes (landelijke wegen, fietsdoorsteken). Fietspaden worden voorzien vanaf een snelheid van het gemotoriseerd verkeer van 50 km/u. Dat is niet alleen objectief en subjectief veiliger, het is ook sneller en aantrekkelijker, omdat je zorgelozer kunt doorfietsen.

Daarnaast is de sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt. De fietsroutes worden bij voorkeur verlicht. In landelijke zones, of in gebieden met een hoge natuurwaarde kan hiervoor met dynamische verlichting gewerkt worden, die enkel brandt wanneer er fietsers passeren

---

## 2. Directheid

De fietser heeft zo weinig mogelijk oponthoud (weinig kruispunten of ongelijkvloerse kruisingen, zo veel mogelijk voorrang, weinig verkeerslichten en dan met korte wachttijden of voorkeurregeling). De fietsroutes zijn gestrekte routes, met zo weinig mogelijk omrijden en zoveel mogelijk shortcuts zodat er een merkbaar concurrentievoordeel is t.o.v. de auto.

## 3. Continuïteit

Er wordt gestreefd naar een constant (minimum)kwaliteitsniveau, zonder laagwaardige of ontbrekende schakels.

## 4. Rijcomfort

- Breedte die beantwoordt aan de normen van het vademecum fietsvoorzieningen (inhalen van tragere fietsers moet op een veilige en comfortabele manier kunnen gebeuren);
- Bij de keuze van de verharding mag nooit afgeweken worden van de vlakke monoverharding van asfalt of (eventueel) betonverharding. Ook in ecologisch waardevolle gebieden gaat de voorkeur uit naar (ecologisch) asfalt.
- vlak (geen drempels op en af)
- geen hekjes om gemotoriseerd verkeer te weren, wel paaltjes
- soepele hellingen voor tunnels en bruggen. Bij (korte) tunnels kan een steilere helling worden toegepast dan bij een brug. Bij een tunnel daalt een fietser namelijk eerst om daarna met extra snelheid te stijgen. Een maximale hellingsgraad van 5% wordt best nagestreefd (Ontwerpwijzer fietsverkeer, CROW 2006)

## 5. Aantrekkelijkheid

De fietser verwennen met topkwaliteit en sterk zichtbare infrastructuur heeft een wervend effect en een signaalfunctie naar andere weggebruikers toe. Naast de fietsinfrastructuur (lieftst vlakke asfaltverharding) kunnen de belangrijkste kunstwerken (bruggen, tunnels) ook landmarks worden in de regio.

Ook de belevingswaarde speelt een rol. Elementen zoals luchtkwaliteit, lawaaihinder ten gevolge van grote verkeersintensiteiten in de onmiddellijke nabijheid van fietsroutes zijn voor veel fietsers een aanleiding om alternatieve routes te zoeken. Het principe van ontvlechting van fietsroutes ten opzichte van drukke autoroutes geniet hier de voorkeur. Indien er gestrekte, vlakke alternatieve parallelroutes ten opzichte van drukke (gewest)wegen haalbaar zijn, dan wordt hier voor gekozen.

---

## 7.2.4 / Strategie

Om de doelstellingen te halen zal een strategie worden gevolgd die inzet op drie sporen:

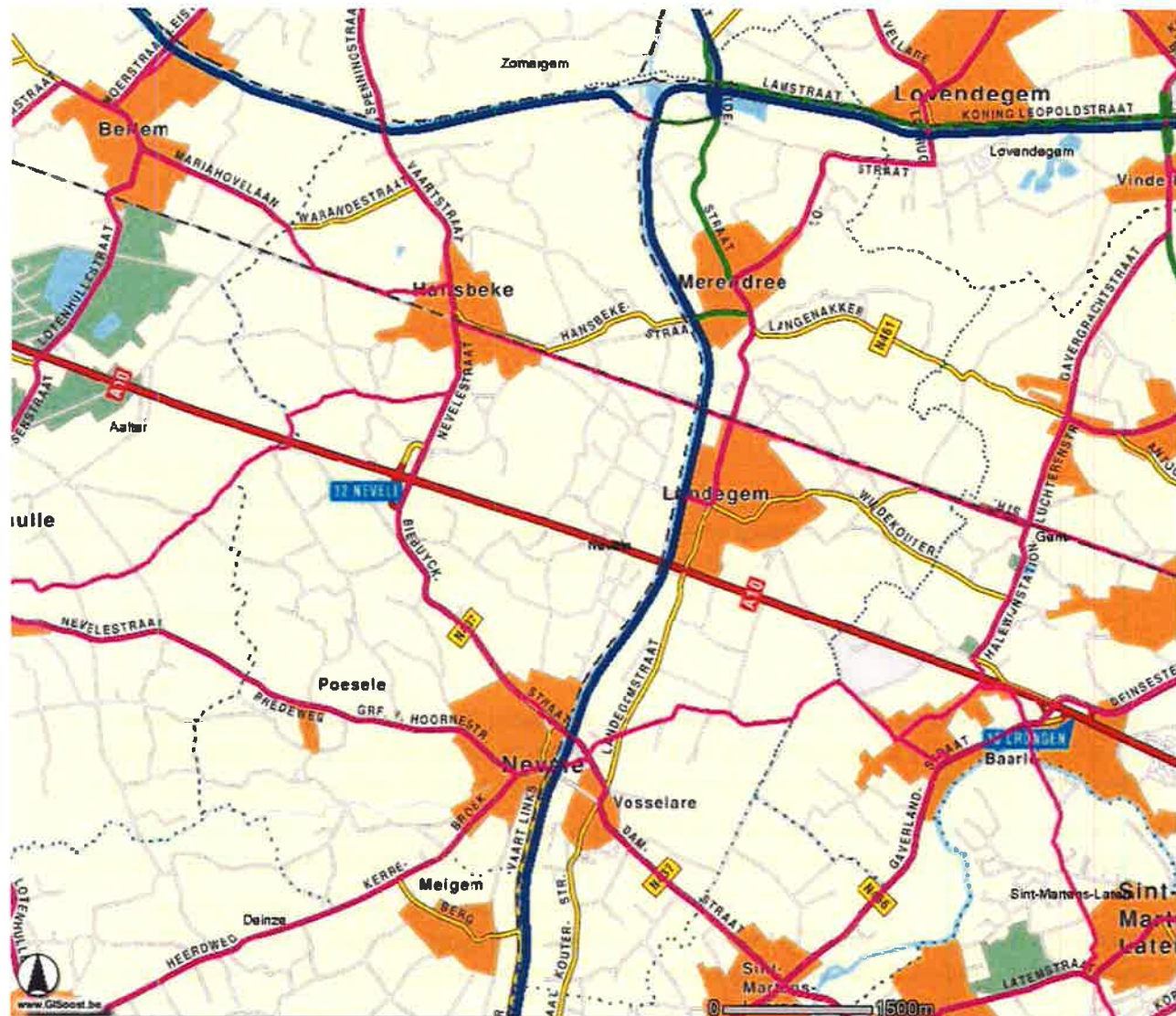
- Rijden: Hieronder verstaan we alle instrumenten die de fietser nodig heeft om op een veilige en comfortabele manier van A naar B te fietsen. Nevele werkt aan een éénduidig fietsroutenetwerk, met de juiste en goed onderhouden fietsvoorzieningen. Dit is een harde randvoorwaarde om mensen op de fiets te krijgen en te houden.
- Stilstaan: Als fietser moet je je fiets veilig en comfortabel kunnen achterlaten. Hiervoor moeten een aantal voorwaarden vervuld zijn, waarin de gemeente een rol kan spelen. Fietsdiefstalpreventie en fietsparkeren zijn de belangrijkste aandachtspunten.
- Sturen: Als we alle verwachtingen uit 'de rijdende fiets' en 'de stilstaande fiets' kunnen waarmaken, zijn er op het vlak van fietsvoorzieningen geen excuses meer om de fiets niet te nemen. Maar dit is niet genoeg om de mensen op de fiets te krijgen. De gemeente zal het fietsgebruik promoten met flankerende maatregelen zoals fietspromotie, marketing en communicatie, educatie,...

## 7.2.5 / Verkenning Nevele per fiets

Als voorbereiding op de opmaak van het fietsbeleidsplan werd een verkenning gedaan van de gemeente per fiets. Er werden twee fietsroutes uitgetekend, elk aan een kant van de Vaart. Hierbij werden onderdelen aangedaan van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en werden een aantal knelpunten bekeken. Tegelijk werd onderzocht welke mogelijke oplossingen er waren en hoe het netwerk eventueel kon worden aangevuld.

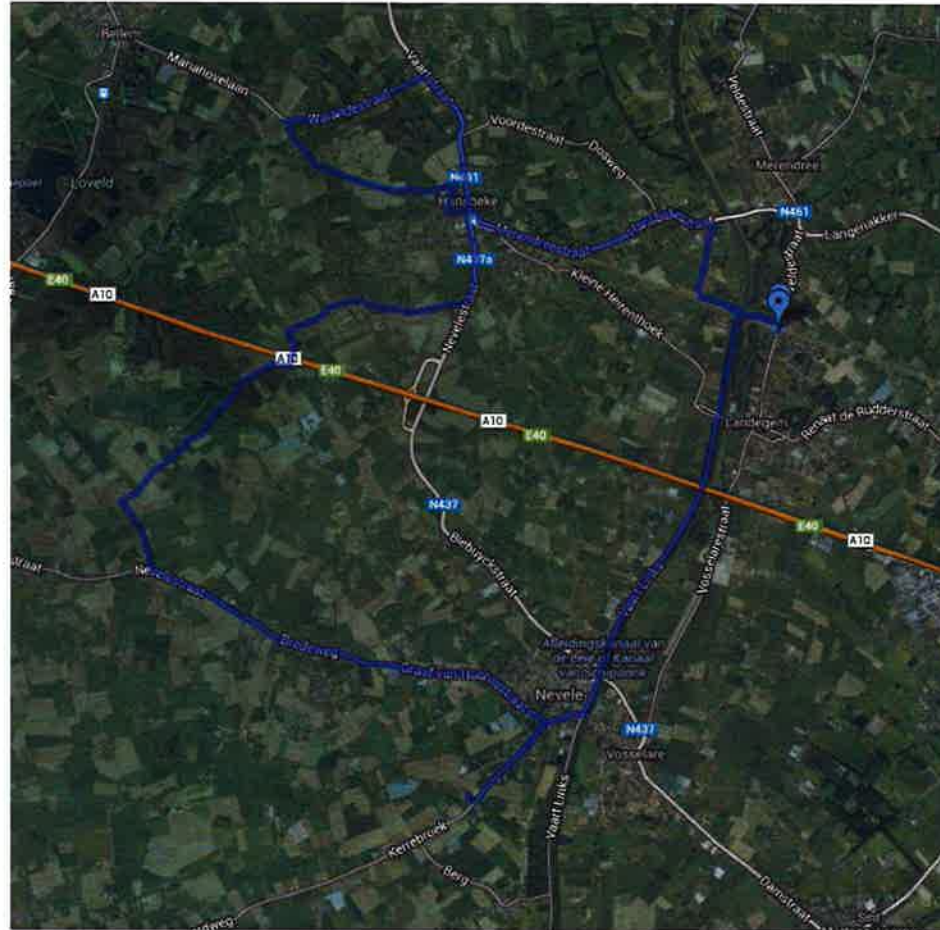
**Legende**

-  Fietspaden over lange afstand
- Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk**
-  hoofdroute
-  functionele fietsroute
-  alternatieve functionele fietsroute
-  gemeentenaam
-  gemeenten



Kaart 1: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)

### 7.2.5.1 / BESCHRIJVING BESTAAND FIETSNETWERK - FIETSLUS WEST



*Kaart 2: fietslus westkant Vaart*

De route langs Heerdweg (Deinze) en **Kerrebroek** is onderdeel van het BFF. Op grondgebied Deinze is een dubbelrichting fietspad aanwezig. Dit loopt tot aan Berg, de toegang naar Meigem. Op grondgebied Nevele is er geen fietsinfrastructuur. De weg is tamelijk smal, ongeveer 4,5m.

---

**Bredeweg – Graaf van Hoornestraat** maakt de verbinding tussen Nevele en Lotenhulle (Aalter). De route is onderdeel van het BFF. Zowel op grondgebied Aalter als in Nevele is er een dubbelrichting fietspad aanwezig aan de zuidkant van de weg. Af en toe is het fietspad gescheiden van de rijweg door een haagje, meestal door een smalle schrikstrook. Het fietspad is 2m breed. Aan het kruispunt met de Beentjesstraat (toegang tot Poesele) is er een probleem met de zichtbaarheid. Aan de Vierboomstraat wordt de omleidingsweg langs de ambachtelijke zone gepland. Deze nieuwe weg (met fietsinfrastructuur) moet er voor zorgen dat er minder verkeer door Nevele centrum gaat. Vanaf hier ligt het fietspad achter een parkeerstrook.

**Beentjesstraat – Braamdonk** is geen onderdeel van het BFF, maar kan een lokale fietsroute zijn tussen Poesele en Hansbeke. Het heeft zeker ook potentieel als recreatieve route. De weg is een smalle landelijke weg, soms uit beton, soms asfalt. Op sommige plaatsen is de ondergrond kapot gereden. Er zijn geen klachten over sluipverkeer.

We steken de E40 over langs de **brug aan de Bosstraat (Aalter) – Cromekestraat (Aalter)**. Dit is opnieuw onderdeel van het BFF. AWV heeft plannen om de brug om te vormen tot een ecoveloduct. Bedoeling is om de oversteek van de E40 voor reeën gemakkelijker en veiliger te maken (er zijn al enkele ongevallen gebeurd). Gemotoriseerd verkeer wordt uitgesloten, maar fietsers zijn nog wel toegelaten. De brug wordt weinig gebruikt, ook door landbouwverkeer. Alternatieven zijn aanwezig aan Nevelestraat en Scheurveldstraat (Aalter).

De **Cromekestraat – Boerestraat** is onderdeel van het BFF. De weg werd heraangelegd in kasseien, waardoor het fietscomfort verbeterd is. Er zijn klachten over sluipverkeer richting Bellem-Aalter over Boerestraat van kruispunt met Dalestraat naar kruispunt met Reibroekstraat-Karmenhoekstraat. Gemeente Nevele plant hier nu al ingrepen. De gemeente Aalter is bereid om maatregelen te nemen om het sluipverkeer te weren (bv. door tractorsluizen), maar wacht in eerste instantie af wat de impact zal zijn van de heraanleg van de verkeerswisselaar. Deze werken starten vermoedelijk in 2015-2016.

**Kapellenstraat**: wordt geknipt ter hoogte van de geplande rondweg, maar er wordt 100m verder, ter hoogte van de Cardijnlaan een fietsoversteekplaats voorzien met verbinding met de Kapellenstraat. Dus mits een omweg van 200m blijven de huidige verbindingen beschikbaar. Daarnaast wordt de Cardijnlaan zelf beter ontsloten voor fietsers en voetgangers (extra fietstunnel is dus niet aan de orde).

De **N437a – Nevelestraat** is een gewestweg die onderdeel is van het BFF. Hier is een dubbelrichting fietspad aangelegd, achter een schrikstrook (conform). Vanaf de Rostraat wordt de omleidingsweg gepland rond Hansbeke. Fietsers gaan in principe door Hansbekedorp. De omleidingsweg zal niet volledig voorzien worden van fietspaden.

---

In **Hansbekedorp** (onderdeel BFF) worden verschillende knelpunten gemeld voor fietsers en voetgangers (door vertegenwoordiger van Ouderraad):

- Knelpunt aan spooroverweg: er is geen ruimte voorzien voor fietsers of voetgangers, worden verdrongen door autoverkeer. Het alternatief (tunneltje aan Reibroekstraat) zal verdwijnen bij de aanleg van het 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> spoor.
- Aan de school is de rijweg erg smal (ongeveer 5,20m), eerder smalle stoepen en wordt geparkeerd langs de weg. Er zit ook (breed) landbouwverkeer in de doortocht. Er zijn doorsteekjes aanwezig maar ter hoogte van Hansbekedorp zijn er problemen met een slechte zichtbaarheid.
- Ook zijn er klachten over rijgedrag autobestuurders (te snel rijden, onvoldoende aandacht voor bv. zebrapaden).
- De aanleg van de omleidingsweg moet een deel van het verkeer uit doortocht halen. De doortocht kan daarna worden heraangelegd met meer aandacht voor leefbaarheid. Dit is echter een project op middellange termijn. Daarom is er nood aan kleinere maatregelen die op korte termijn kunnen worden genomen om de situatie in de doortocht te verbeteren. Aangezien het een gewestweg is, is overleg met het gewest nodig.

De **Melkerijstraat** (onderdeel BFF) is enkel verhard aan Hansbeke Dorp, verderop is het een onverhard pad.

**Mariahovelaan (Aalter) – Warandestraat:** op grondgebied Aalter ligt een dubbelrichting fietspad dat echter eindigt aan de Weitingstraat. Indien Aalter dit zou willen doortrekken tot aan de Warandestraat kan via de Melkerijstraat veilig richting Hansbeke gefietst worden. Mariahovelaan is lokale weg type II en onderdeel van het BFF. De Warandestraat is geen onderdeel van het BFF; hier zijn er klachten over te snel rijden (ongeveer 6m breed).

Langs de **N461 – Vaartstraat** (onderdeel BFF) liggen aanliggende verhoogde enkelrichtingfietspaden (conform). Het fietspad richting Hansbeke eindigt ter hoogte van het kerkhof. Fietsers worden hier zonder rugdekking de weg op geleid (gemengd verkeer).

De **N461 – Merendreestraat** is geen onderdeel van het BFF en heeft geen fietspaden. Hier wordt de aanleg van het 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> spoor voorbereid, waardoor ook de weg zal moeten worden aangepast. De geplande fietssnelweg loopt langs de noordkant van de spoorweg. Er is al een fietstunnel gebouwd ter hoogte van de Palestraat. De Merendreestraat fungeert samen met de Lambroekstraat eigenlijk als alternatief voor de smalle Kleine Heirenthoek maar wordt weinig gebruikt.

De **N461 – Hansbekestraat** (geen onderdeel BFF) heeft ook geen fietspaden; er is weinig bebouwing en de weg heeft een smal dwarsprofiel (ongeveer 5,3m). Voor fietsers is het een logische route tussen Merendree en Hansbeke. Een eventuele alternatieve route voor fietsers kan langs Overbroekkouterslag gelegd worden.

De **Olmweg** (geen onderdeel BFF) is een landelijke weg zonder fietspaden; er is een tunnel onder de spoorweg. Vanaf de Lambroekstraat is de route een deel van de auto-ontsluiting. Hier zijn al 4 treinsporen aanwezig en wordt de fietssnelweg gepland aan de noordkant van de spoorweg.

---

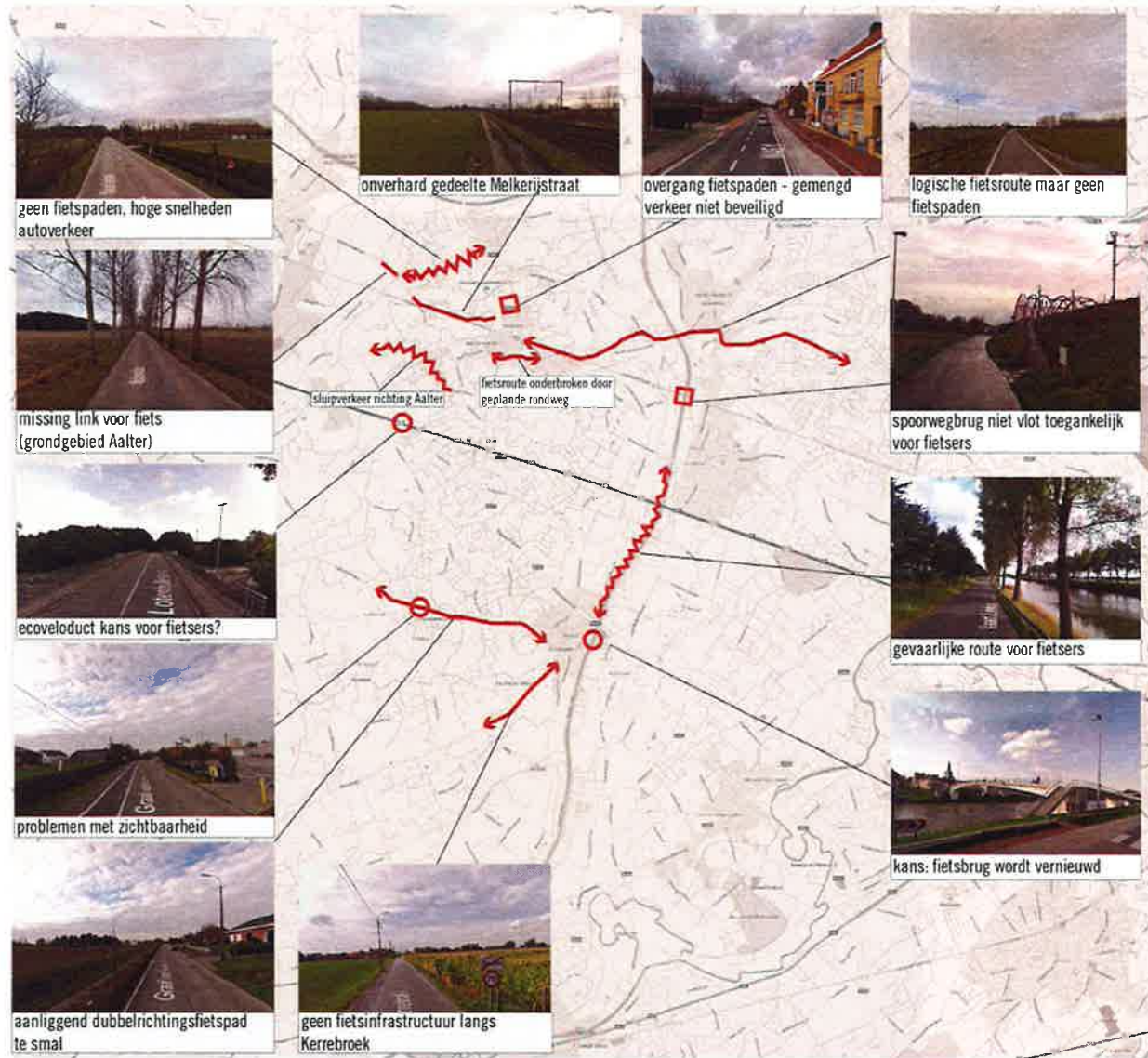
De **spoorwegbrug over de Vaart** is ook toegankelijk voor fietsers maar zowel de toegangspaden als de fietsbrug zelf zijn erg smal. Fietsers kunnen mekaar niet kruisen. Er is ook geen comfortabele aantakking van de toegangspaden naar de brug op de weg zelf.

De **Maalderijstraat** (geen onderdeel BFF) werd recent verbreed om te kunnen fungeren als auto-alternatief voor Kleine Heirenthoek. Er zijn geen fietspaden aanwezig. Op het kruispunt met de Grote Heirenthoek is de hoofdrichting niet naar de Maalderijstraat gericht.

**Trekweg – Vaart Links** is geen onderdeel van het BFF. Autoverkeer is toegelaten, er zijn geen fietspaden. Op het eerste deel is de weg smaller, tussen bomen gelegen en zijn er geen woningen. Vanaf de brug onder E40 is de weg breder (ongeveer 5,30m) en is er sporadisch bebouwing. Hier zijn er klachten over te snel rijden. Bij het binnen rijden van Nevele is er een dubbelrichting fietspad vanaf de brug over de vaart (Biebuykstraat).

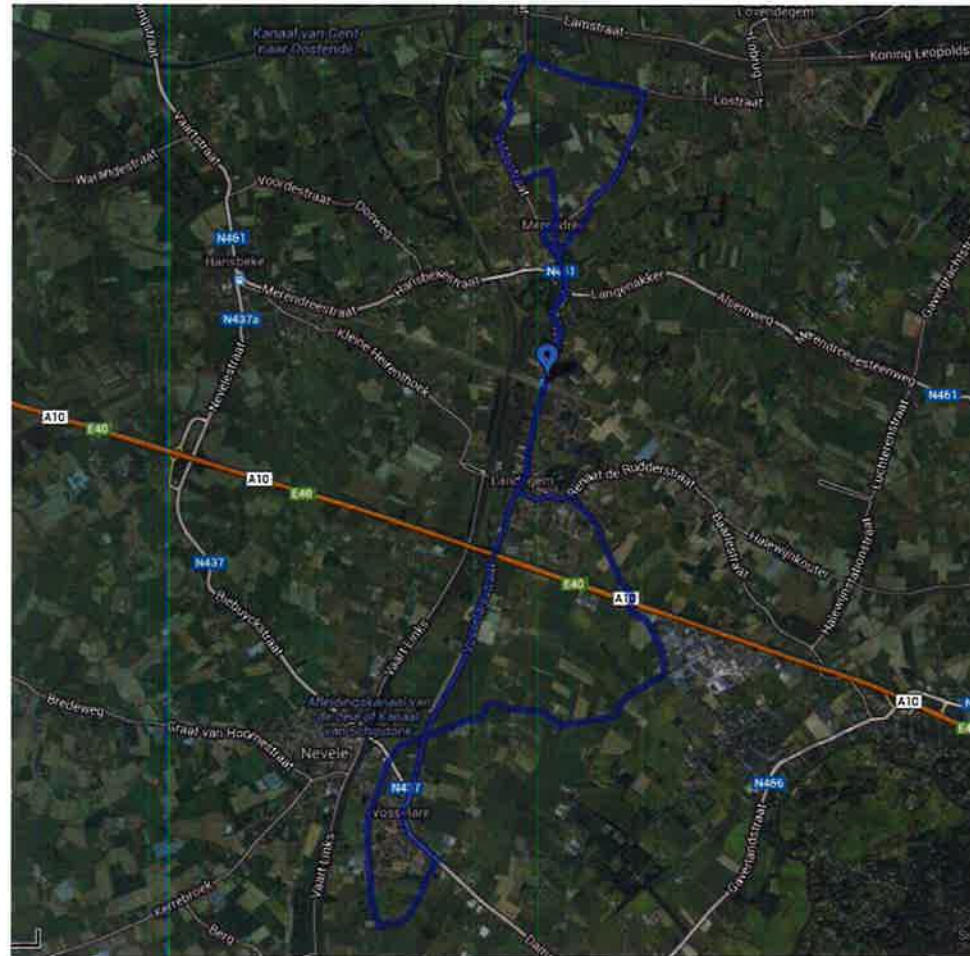
De **fietsers- en voetgangersbrug** aan Langemunt wordt vernieuwd.





Kaart 3: knelpuntenkaart fietslus west

### 7.2.5.2 / BESCHRIJVING BESTAAND FIETSNETWERK - FIETSLUS OOST



*Kaart 4: fietslus oostkant Vaart*

**N437 – Biebuyckstraat/Damstraat** is onderdeel van het BFF. Op de brug liggen geschilderde fietsstroken achter een pech/parkeerstrook. Net voor de Landegemstraat gaan deze over in aanliggende verhoogde fietspaden. Vanaf Langemunt wordt het een dubbelrichting fietspad dat momenteel eindigt ter hoogte van de Lagestraat.