
Het kruispunt met Zeistraat - Egelare is momenteel te ruim uitgevoerd; de oversteekbaarheid voor fietsers is hier slecht. Aangezien de noordelijke tak van Egelare al is geknipt, is hier slechts weinig autoverkeer. Dit punt is ooit behandeld op de PCV maar toen werd geen consensus gevonden over een mogelijke herinrichting.

Het kruispunt van de N437 met Vosselaredorp en Langemunt is moeilijk leesbaar; het kruispunt fungeert bijna als rotonde maar is niet zo ingericht. Door er een volwaardige rotonde van te maken zouden twee zijstraten betrokken worden in de hoofdontsluiting van het dorp (N437), wat niet is aangeraden.

Hoogstraat – Kouterstraat is geen onderdeel van het BFF. Er wordt voor gekozen om op de Hoogstraat geen grote ingrepen te doen: de weg niet gaan verbreden, geen fietspaden aanleggen. Dit zou maar de deur open zetten om meer verkeer aan te trekken. Wel is er nood aan om het ruimtelijk beeld te verbeteren. Ook langs de Kouterstraat dienen geen fietspaden te worden voorzien; er is het alternatief van de hoofdroute langs de Vaart Rechts.

Langs de **Landegemstraat** (geen onderdeel BFF) liggen nu geschilderde fietsstroken. Het is geen prioriteit om hier volwaardige fietspaden te gaan aanleggen. De hoofdroute langs het Afleidingskanaal van de Leie is hier een goed alternatief.

De route over **Egelare – Gentstraat** is onderdeel van het BFF. Aan het kruispunt met de Landegemstraat is er geen beveiligde fietsoversteek. Het sluipverkeer over de Gentstraat richting Drongen is verminderd sinds de knip op Egelare.

De **Moerstraat** (onderdeel BFF vanaf de Gentstraat) wordt vernieuwd. De weg wordt in zijn huidige staat hersteld, dus niet verbreed.

De Renaat de Rudderstraat is geen onderdeel van het BFF en heeft geen fietspaden. Het is een eerder smalle weg (ongeveer 5m) die vanuit Landegem een logische route is richting Drongen/Gent.

Vanaf Landegem richting Merendree ligt een aanliggend dubbelrichting fietspad aan de westkant van de **Stationsstraat – Veldestraat**. Het fietspad eindigt ter hoogte van Langenakker, is eigenlijk te smal en er ontbreekt een schrikstrook tussen rijweg en fietspad. De route is onderdeel van het BFF.

Langenakker is geen onderdeel van het BFF maar lijkt hierin wel een plaats te hebben. Het is onderdeel van een logische verbinding tussen Bellem, Hansbeke, Merendree en Drongen/Gent. De geplande fietssnelweg langs de spoorweg kan dan mikken op de langeafstandsfietser, terwijl de route over Langenakker de verschillende dorpen ontsluit voor de fietser.

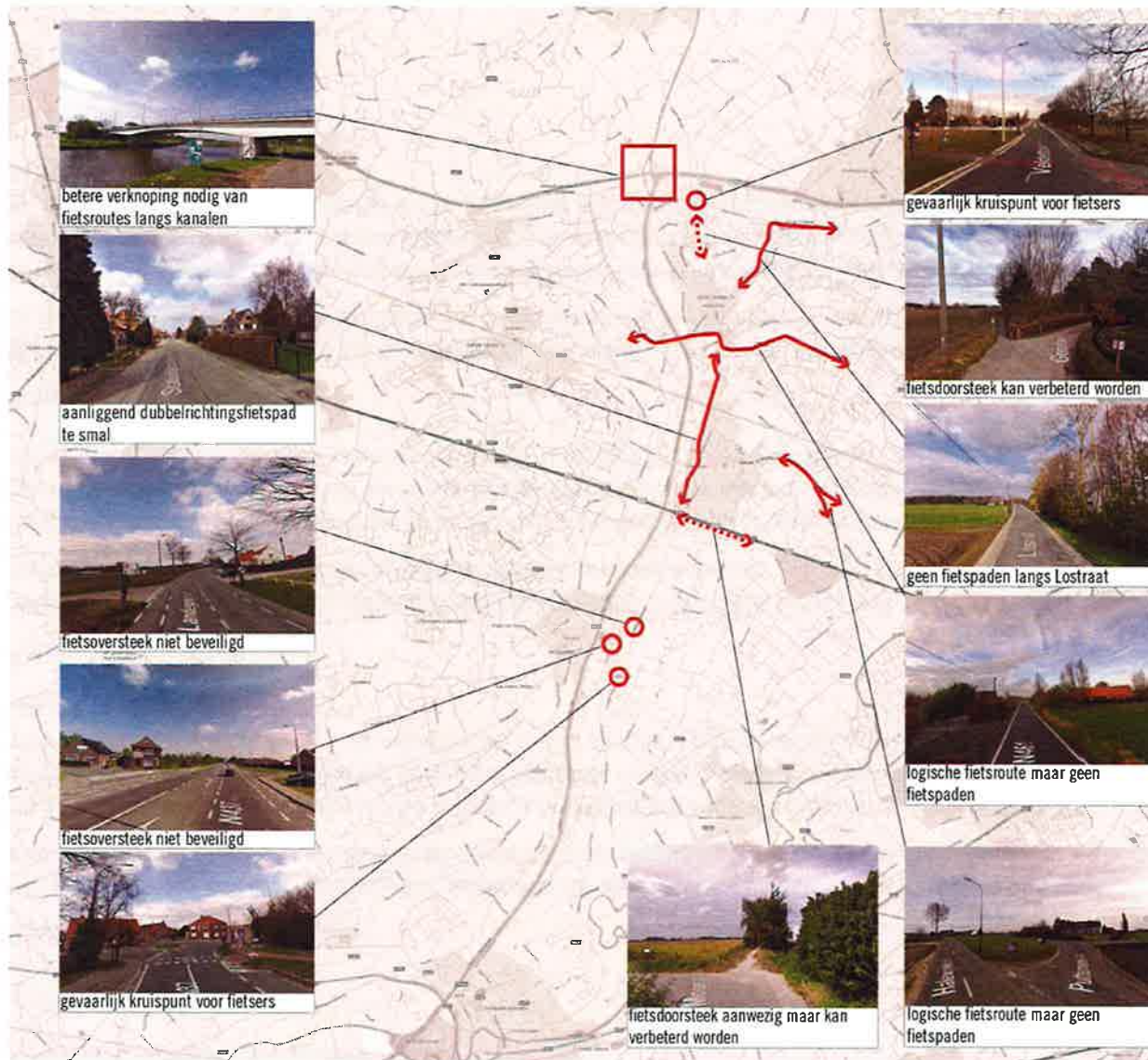
De route over **Merendreedorp – Lostraat** is onderdeel van het BFF maar heeft op grondgebied Nevele geen fietsinfrastructuur. De weg is eerder smal, met buiten de bebouwde kom af en toe woningen langs de weg. Binnen de bebouwde kom is er wel lintbebouwing. In Lovendegem is er een dubbelrichting fietspad aanwezig.

Het kruispunt **Veldestraat – Durmenstraat** te Zomergem en het kruispunt Veldestraat – Durmenstraat te Nevele is gevaarlijk voor fietsers. Komend vanuit Zomergem is er een dubbelrichting fietspad dat aan de brug (grondgebied Nevele) overgaat in geschilderde enkelrichting fietsstroken. De westelijke tak van de Durmenstraat (onderdeel BFF) is erg overgedimensioneerd; vanaf hier is het fietspad aan de westkant vrijliggend achter een groenstrook tot aan de Veldestraat en de fietsdoorsteek langs het kasteel van Velde. Langs

Veldestraat (onderdeel van het BFF) zijn geen fietspaden meer aanwezig. Aan de oostelijke kant loopt het fietspad door tot aan de oostelijke tak van de Durmenstraat (geen onderdeel van het BFF).

Vanaf de Gerolfsweg is er een fietsdoorsteek langs het kasteel van Velde richting Veldestraat. De doorsteek is verhard maar niet breed genoeg om twee fietsers te laten kruisen.

Er loopt een pad tussen de Veldestraat en de Spoorwegstraat. De mogelijkheid om dit in te schakelen in het fietsroutenetwerk moet onderzocht worden. De route lijkt ook eerder recreatief te zijn dan functioneel.



Kaart 5: knelpuntenkaart fietslus oost

7.2.6 / Voorstellen verbetering fietsinfrastructuur

Onderstaande voorstellen ter verbetering van de fietsinfrastructuur in de gemeente dienen voor realisatie te worden voorgelegd aan de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV).

7.2.6.1 / WESTKANT VAART

Graaf van Hoornestraat - Kerrebroek

De gemeente Nevele heeft het dossier opgestart om het fietspad langs **Kerrebroek** door te trekken tot aan bebouwde kom (dubbelrichting fietspad). Er wordt voorgesteld om binnen de bebouwde kom, waar geen ruimte is voor fietspaden, fietssuggestiestroken te voorzien.

Om de omleidingsweg zoveel mogelijk te laten renderen, kan de **Graaf van Hoornestraat** vanaf de nieuwe omleidingsweg worden omgevormd: een smaller dwarsprofiel met aanliggende fietspaden die daarna overgaan in gemengd verkeer. Ook kan worden onderzocht of de parkeerstrook hier nog nodig is. De meeste huizen hebben garages en opritten zodat de parkeervraag in principe op eigen terrein kan worden opgevangen.

Poesele - Beentjesstraat

In **Poesele** zelf is er onvoldoende ruimte om fietspaden aan te leggen. De kern wordt volledig heringericht als woonerf. Het kruispunt van Beentjesstraat met Bredeweg wordt heringericht om de zichtbaarheid te verbeteren.

Langs Beentjesstraat – Veldeken wordt een lokale fietsroute uitgewerkt. Hiervoor zal de ondergrond worden hersteld waar nodig. De plannen voor het eco-duct over de E40 worden opnieuw bekeken. Aangezien er voor het autoverkeer alternatieven zijn in de omgeving en de brug weinig gebruikt wordt door gemotoriseerd verkeer, is een knip hier te verantwoorden.

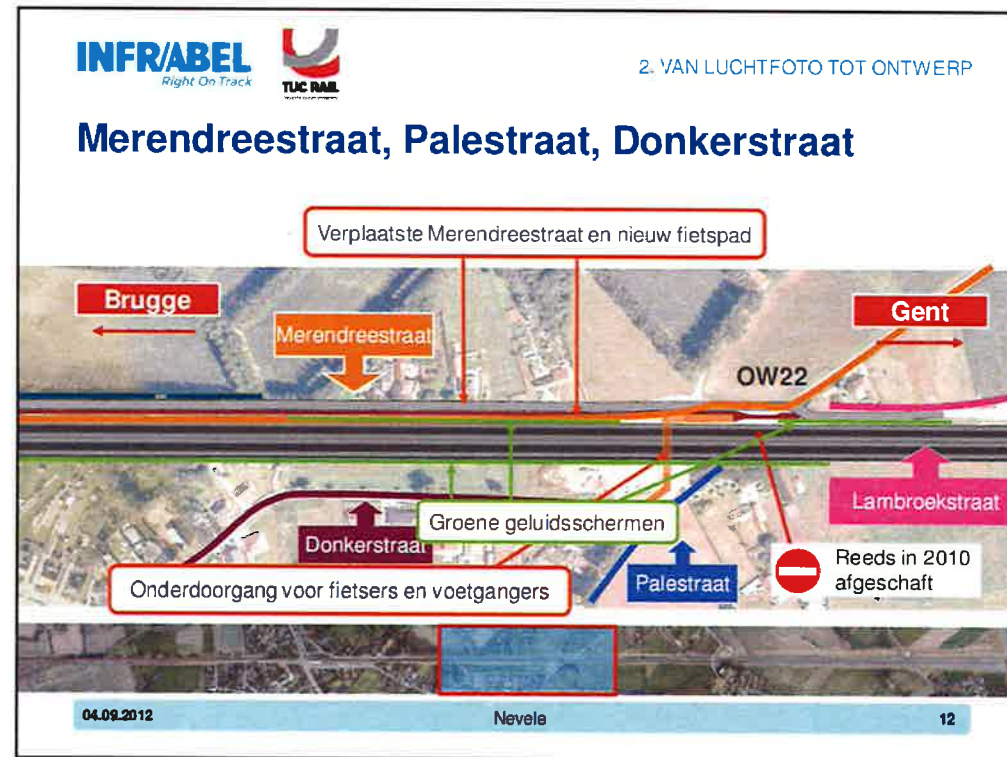
Boerestraat – Hansbekedorp

Waarschijnlijk zal tijdens de werken aan de verkeerswisselaar de druk van het sluipverkeer langs de Boerestraat alleen maar verhogen. De suggestie wordt gedaan om samen te zitten met de gemeente Aalter en gezamenlijk acties te plannen.

Er wordt met AWV samenwerking gepland over ingrepen op korte termijn in **Hansbekedorp**. Ook kan onderzocht worden of parkeren uit dit deel van de doortocht kan worden gehaald. Mogelijke alternatieven zijn er aan de Melkerijstraat of op de eerste aftakking van de Merendreestraat. Deze laatste zou kunnen worden omgevormd naar ruimte voor parkeren aangezien er net voor de spoorweg nog een tweede aftakking is.

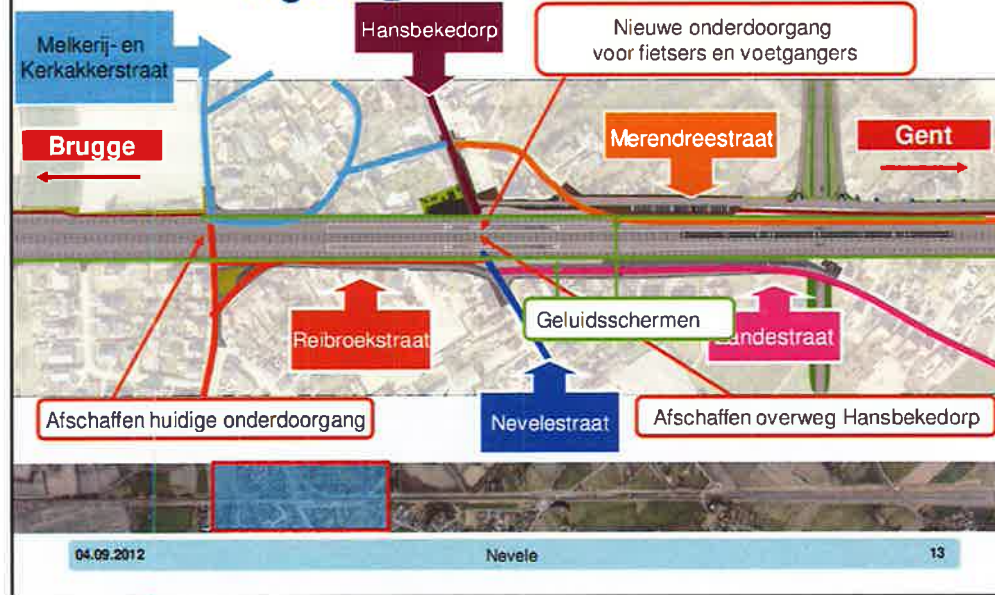
Volgens de presentatie van Infrabel (september 2012) worden aan de stationsomgeving volgende ingrepen gepland:

- Aan Hansbekedorp komt een fiets- en voetgangerstunnel. De overweg wordt afgeschaft; gemotoriseerd verkeer dient de tunnel te nemen aan de omleidingsweg
- Merendreestraat wordt verplaatst en krijgt een fietspad

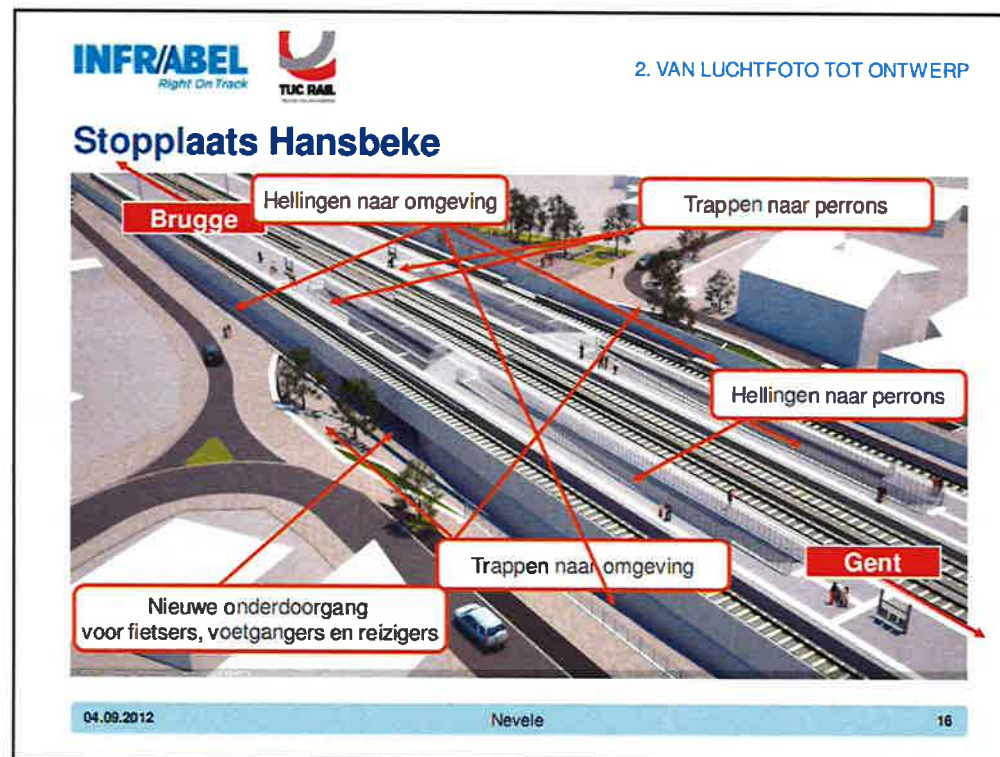


Figuur 1: plannen Infrabel Merendreestraat

Stationsomgeving Hansbeke



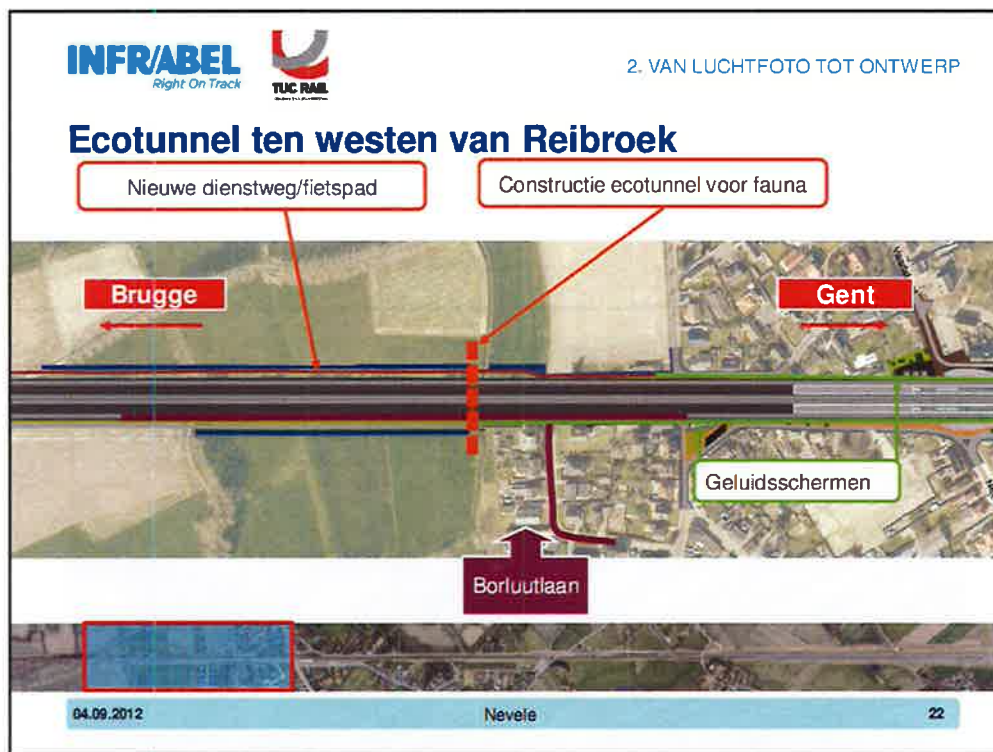
Figuur 2: plannen Infrabel overwegen



Figuur 3: plannen Infrabel stationsomgeving Hansbeke

Melkerijstraat

In het kader van de werken aan het 3^e en 4^e spoor zullen dienstwegen worden aangelegd die worden ingeschakeld in de fietssnelweg. De huidige onverharde route langs de **Melkerijstraat** wordt daardoor duidelijk verbeterd.



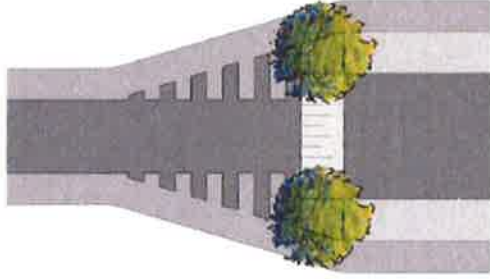
Figuur 4: plannen Infrabel dienstweg/fietspad Melkerijstraat

Er wordt overleg gepland met de gemeente Aalter om het fietspad langs de Mariahovelaan door te trekken tot aan de Melkerijstraat. Langs de Warandestraat wordt onderzocht welke fietspaden meest geschikt zijn.

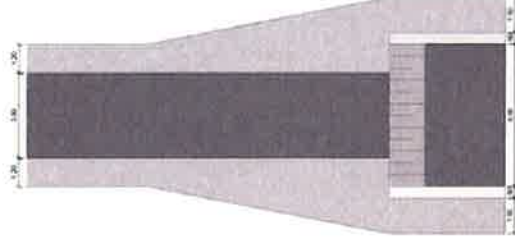
Vaartstraat - Merendreestraat

Er wordt overleg gepleegd met AWV om aan de N461 - Vaartstraat de overgang van fietspaden naar gemengd verkeer te beveiligen. Dit kan op verschillende manieren:

- door het creëren van een rugdekking door een plaatselijke rijwegversmalling (bv. door middel van een plantvak);
- door een geleidelijke overgang van een gescheiden naar een aanliggend verhoogd fietspad, en dan pas naar een suggestiestrook, liefst extra beveiligd door middel van een plateau. Voor fietsers worden bruuske niveauverschillen en te scherpe asverschuivingen gemeden.



Schets 4.44 Voorbeeld van overgang van vrijliggende fietspaden naar gemengd verkeer met fietsuggestiestroken



Schets 4.44.2 Voorbeeld van overgang van aanliggende fietspaden naar gemengd verkeer met fietsuggestiestroken

Figuur 5: overgang fietspaden naar gemengd Verkeer - bron vademecum fietsvoorzieningen

Langs Merendreestraat – Hansbekerstraat - Diepestraat worden fietspaden voorzien langsheen de volledige spoorweg tot aan de Veldstraat. Aan de oostkant van het Afdleidingskanaal van de Leie loopt de route door over Langenakker en Alsemweg.

Spoorwegbrug over Afleidingskanaal van de Leie

Navraag heeft geleerd dat Infrabel de eigenaar is van de spoorwegbrug over het Afleidingskanaal van de Leie. Er wordt overleg opgestart over de vraag om de brug aan te passen: zowel de toegangspaden zelf als de fietsbrug dienen breder te worden gemaakt. Ook de aantakking op Lambroekstraat en Spoorwegstraat dient vlotter gemaakt te worden zodat fietsers makkelijk kunnen aanzetten, en ook in de afdaling hun snelheid kunnen aanhouden.

7.2.6.2 / OOSTKANT AFLEIDINGSKANAAL VAN DE LEIE

Zeistraat - Egelare

Er wordt voorgesteld om de noordelijke tak van **Zeistraat** compacter aan te sluiten op de **N437 – Biebuyckstraat** en op de N437 zelf de afslagstroken in te korten en twee fietsoversteeken te voorzien door middel van een middeneiland. Vanuit het zuiden kan de afslagstrook op de N437 iets langer blijven, aangezien dit ook een toegang is naar de sportvelden.



Figuur 6: beveiliging fietsoversteek aan Zeistraat - Egelare

Vosselaredorp - Langemunt

Voor het kruispunt aan **Vosselaredorp en Langemunt** worden twee inrichtingsvoorstellen uitgewerkt.

1. Knip tussen Vosselaredorp en N437 - Damstraat. Enkel Langemunt takt nog rechtstreeks aan op de N437;
2. Knip tussen Langemunt en Vosselaredorp. Beide zijstraten takken apart aan op de N437.



Figuur 7: kruispuntoplossingen Vosselare Dorp en Langemunt

Variant 1 (links)

Vanaf de oostkant van de Damstraat wordt een nieuwe fietsoversteek voorzien over het nieuwe middeneilandje tot aan de overkant van Vosselare Dorp. Het enkelrichting fietspad langs de Damstraat wordt iets verder doorgetrokken naar het zuiden over Langemunt tot deze fietsoversteek. Op die manier kunnen fietsers van op de Damstraat (zowel de noord- als zuidkant) veilig naar Vosselare Dorp fietsen. De bestaande noordelijke fietsoversteek van Damstraat naar Langemunt blijft behouden en zorgt er mee voor dat ook fietsbewegingen naar en van Langemunt veilig kunnen verlopen. De huidige zuidelijke fietsoversteek wordt opgeheven. Het nieuwe kruispunt komt op een verkeersplateau te liggen

Door Langemunt aan te sluiten op de Damstraat heeft achterop komend autoverkeer altijd vrij zicht op een eventuele wachtrij van wagens die willen invoegen op de Damstraat. In de omgekeerde situatie waarbij Vosselare Dorp zou aantakken op de Damstraat, zou een wachtrij op Langemunt niet zichtbaar zijn voor achterop komend verkeer. De wachtende auto's zouden immers in of net na de bocht staan.

Variant 2 (rechts)

Vosselare Dorp en Langemunt worden van mekaar geknipt voor autoverkeer. Beide kruispunten komen op een verkeersplateau te liggen. Centraal tussen beide straten ontstaat een middenpleintje dat toegang geeft tot een ruime dubbelrichting fietsoversteek over de Damstraat. De centraal gelegen fietsoversteek wordt zowel gebruikt door fietsers naar en van Vosselare Dorp en Langemunt. De oversteekbewegingen gebeuren hier op het verkeersplateau dat er voor zorgt dat voertuigen aan een lagere snelheid rijden.

De gemeente is voorstander van variant 1 en zal hierover de procedure opstarten voor bespreking op de provinciale commissie verkeersveiligheid (PCV).

Het dubbelrichting fietspad langs N437 - Damstraat wordt doorgetrokken tot aan de gemeentegrens. Dit dossier is reeds opgestart.

Landegemstraat

Langs de **Landegemstraat** kan een schrikstrook worden voorzien tussen fietsstrook en rijweg. Op de schrikstrook kan een profiel worden aangebracht en eventueel ook reflectoren om 's nachts fietsers te beveiligen.

Aan het kruispunt **Landegemstraat – Gentstraat** wordt voorgesteld een overrijdbare middenberm te voorzien die de oversteekbewegingen van fietsers beveiligt. Voertuigen die vanuit de Gentstraat komen en richting Vosselare willen, kunnen deze beweging blijven maken. De fietsoversteek kan tegelijk ook fungeren als poorteffect voor voertuigen die vanuit Landegem komen en Vosselare binnenrijden.



Figuur 8: beveiliging fietsoversteek Gentstraat

Moerstraat – Moorstraat – Renaat de Rudderstraat

Er wordt voorgesteld om op de **Moorstraat** voor het bedrijventerrein in Drogen een vrachtwagensluis te voorzien om vrachtverkeer te dwingen de route over de E40 te nemen. Ook wordt voorgesteld om langs de Moerstraat vanaf de Gentstraat aanliggende fietspaden te voorzien.

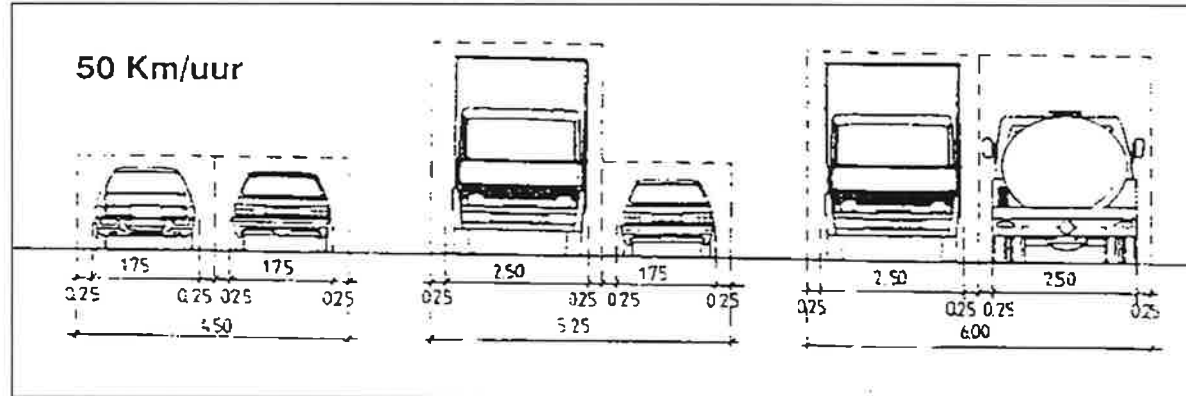
Er wordt voorgesteld de **fietsdoorsteek** die vanaf de Vaart parallel loopt met de E40 naar de Moorstraat en het bedrijventerrein te verbeteren.

De **Renaat de Rudderstraat** kan worden voorzien van fietssuggestiestroken. De straat is tamelijk smal en er is onvoldoende ruimte om volwaardige fietspaden te voorzien. De geplande fietssnelweg langs de spoorweg kan een alternatief zijn voor fietsers.

Stationsstraat - Veldestraat

Deze wegen dienen voorzien te worden van degelijke fietsinfrastructuur. Hieronder wordt de oefening gedaan om enkelrichting fietspaden te voorzien langs **Veldestraat** vanaf de Broekstraat richting Merendree. De fietspaden zullen worden doorgetrokken tot aan Dreef en gekoppeld aan de geplande fietspaden aan Langenakker.

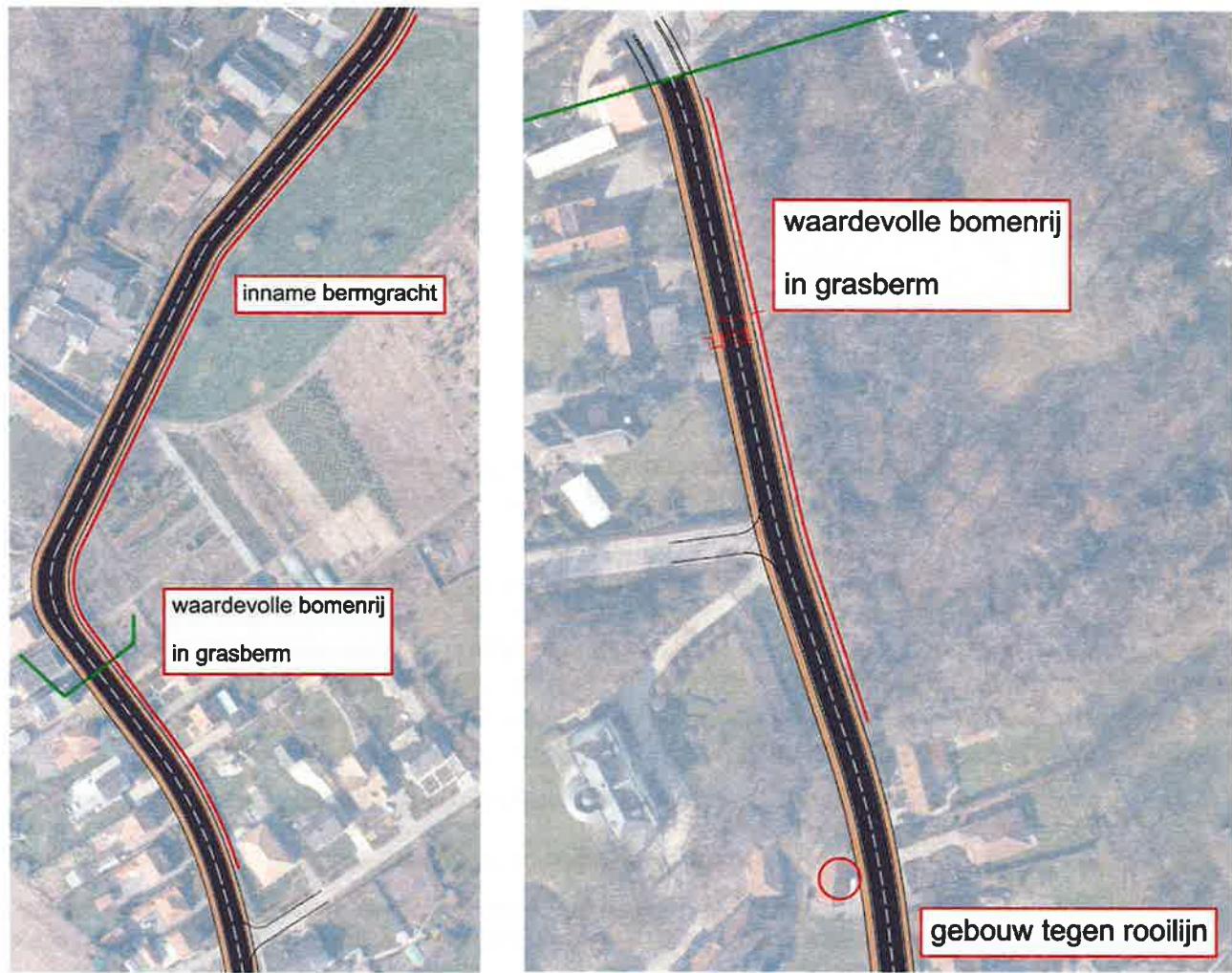
Er wordt uitgegaan van een rijweg van 5,60m (inclusief goten) en een boordsteen en schrikstrook van samen 0,5m. Dit wordt gecombineerd met fietspaden aan beide zijden van de weg. Het smalle dwarsprofiel is bewust gekozen als snelheidsremmende maatregel. Veldestraat heeft een bochtig profiel, waar momenteel een maximumsnelheid geldt van 50 km/u. In de verkeerskunde wordt ervan uitgegaan dat een wegbreedte van 5,25 m voldoende is om een vrachtwagen en personenwagen te laten kruisen aan een snelheid van 50 km/u. Wanneer twee vrachtwagens (of landbouwvoertuigen) mekaar moeten kruisen, dient dit aan een lagere snelheid te gebeuren.



Figuur 9: benodigde ruimte voor kruisend auto- en vrachtverkeer aan 50 km/u

Tussen Broekstraat en Merendree ligt een kritische zone. Vanaf Broekstraat zou het fietspad aan de oostkant de ruimte innemen waar nu een gracht en/of bomenrij staan. Net ten noorden van Langenakker eindigt het huidige fietspad; hier staat zowel aan oost- als westkant ook een gebouw dicht tegen de rijweg. Hier zou de wegzate licht moeten worden verplaatst om aan beide zijden het fietspad te kunnen doortrekken.

Ter hoogte van Diepestraat ligt aan de oostkant een kasteeltje met waterpartij en langs de weg een waardevolle bomenrij. Aan de westkant ligt een stoep met parkeerstrook, onderbroken door groen. Hier wordt voorgesteld om de parkeerstrook links in te nemen en de weg (die hier breder is) te versmallen naar hetzelfde dwarsprofiel van 5,60 m. Hierdoor ontstaat er voldoende ruimte om aan beide zijden een fietspad van 1,5 m te voorzien en de bomenrij aan de oostkant te behouden.



Figuur 10: fietspaden langs Veldestraat 1. Van Broekstraat richting Merendree 2. In Merendree

Langenakker - Lostraat

Langenakker is opgenomen in het lokale fietsnetwerk. De weg is eerder smal maar de huizen erlangs hebben meestal voortuinstraken zodat er ruimte is om fietspaden te voorzien. Het is onderdeel van een logische fietsroute die verschillende kernen met mekaar verbindt: Drogen, Merendree, Hansbeke, Bellem. De fietssnelweg langs de spoorweg kan een alternatief zijn voor de langeafstand fietsverplaatsingen. De fietsverbinding tussen de verschillende dorpen loopt logischer over een route die de dorpen zelf aandoet.

Voor de **Lostraat** wordt voorgesteld om binnen de bebouwde kom te opteren voor gemengd verkeer en buiten de bebouwde kom fietsvoorzieningen aan te leggen. Op de overgang tussen beide dient een duidelijk aandachtspunt te worden voorzien.

Tevens zal voorzien worden in het nemen van snelheidsremmende maatregelen.

Kruispunten Veldestraat – Durmenstraat te Zomergem en Veldestraat – Durmenstraat te Nevele

Het kruispunt **Veldestraat – Durmenstraat** wordt heringericht. Het dubbelrichting fietspad op grondgebied Zomergem wordt aan de oostkant doortrokken over de brug tot aan de fietsdoorsteek langs het kasteel van Velde. Op die manier wordt het fietspad verknoopt met de oostelijke tak van de Durmenstraat te Nevele zonder oversteek en kan ook zonder oversteek richting Merendree gefietst worden via de fietsdoorsteek langs het kasteel van Velde. Er worden twee fietsoversteeken voorzien om naar de westelijke tak van de Durmenstraat te fietsen; dit kruispunt wordt ingesnoerd en vergroend. De asverschuiving op de Veldestraat wordt opgeheven. Als snelheidsremmer wordt voorgesteld om het kruispunt vanaf de noordelijke fietsoversteek tot de oostelijke tak van de Durmenstraat op een verkeersplateau te leggen.

De fietsdoorsteek langs het kasteel van Velde wordt verbreed en voorzien van verlichting. Hier kan eventueel gekozen worden voor verlichting die reageert op beweging, zodat enkel verlicht wordt wanneer een fietser gebruik maakt van het pad.



Figuur 10: voorstel Veldestraat - Durmenstraat

7.2.7 / Voorstellen netwerk

In het fietsnetwerk zijn verschillende niveau's te onderscheiden.

BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

De hoofdroutes zijn het hoogste niveau in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Ze lopen in Nevele langs het kanaal Gent – Brugge en langs het Afleidingskanaal van de Leie/Schipdonkkanaal. Er wordt een nieuwe hoofdroute gepland langs de spoorweg. Hier worden geen wijzigingen voorgesteld.

Het tweede niveau wordt gevormd door het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Dit dient voor bovenlokale verplaatsingen en omvat in Nevele de volgende wegen (hier worden geen wijzigingen voorgesteld):

- Vaartstraat, Hansbekedorp, Nevelestraat, Biebuyckstraat, 100 m Landegemstraat, Damstraat
- Cyriel Buyssestraat, Kerrebroek, Graaf van Hoornestraat, Bredeweg
- Boerestraat, Bosstraat
- Melkerijstraat, Mariahovelaan
- Lostraat, Merendreedorp
- Zomergemstraat, Veldestraat
- Diepestraat, Stationsstraat, Landegemdorp
- Gentstraat, Egelare

LOKALE FUNCTIONELE FIETSRUTES

Volgende lokale fietsroutes werden geselecteerd door de provincie:

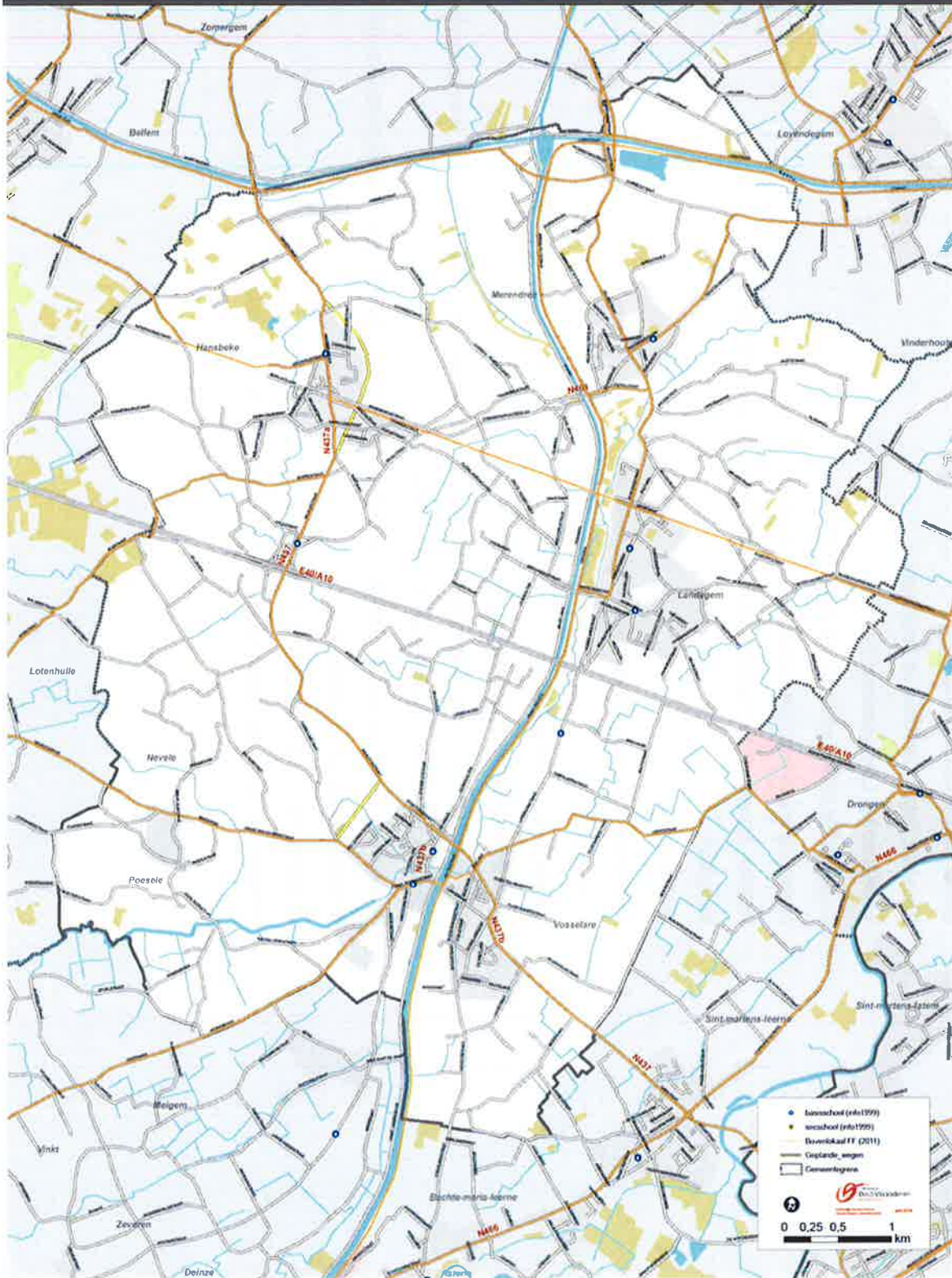
- Fietsdoorsteek tussen Veldestraat en Gerolfsweg (langs kasteel van Velde) en doorsteek naar Veldestraat
- Gerolfsweg vanaf fietsdoorsteek tot Merendreedorp
- N461 – Langenakker – Alsemweg
- N461 Hansbekerstraat (vanaf Afleidingskanaal van de Leie tot Overbroekkouterslag), Overbroekkouterslag, Lambroekstraat (tussen Overbroekkouterslag en Merendreestraat), Donkerstraat, Kapellenstraat, Cardijnlaan, Reibroekstraat (tot Driesstraat), Driesstraat

-
- Grote Heirenthoek, Brouwerijstraat (vanaf Grote Heirenthoek), Landegemdorp, Kerkstraat, Renaat de Rudderstraat, Wildekouter (gedeeltelijk), Musschaverstraat
 - Moerstraat (tussen Gentstraat en Damstraat)
 - Vosselarestaat, Landegemstraat (tot Egelare)
 - Brugstraat, De Akker, Camille Van Der Cruyssenstraat
 - nieuwe weg tussen Graaf van Hoornestraat en N437 Biebuyckstraat
 - Veldeken, Braamdonk, Beentjesstraat, Oude Kerkstraat, doorsteek naar Kerrebroek
 - Moorstraat
 - Landegemstraat

Aan dit netwerk voegt de gemeente nog een aantal lokale routes toe:

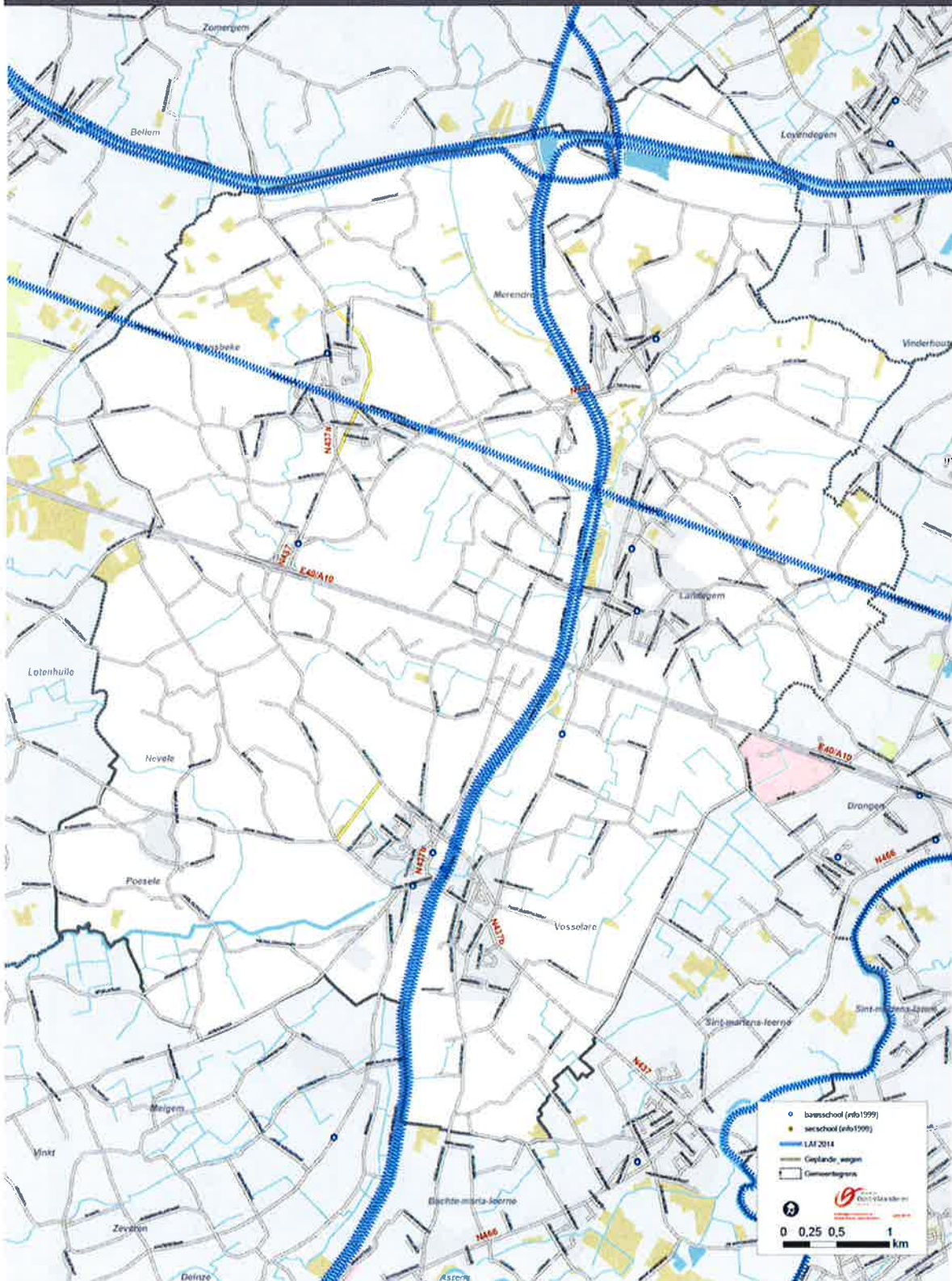
- Vierboomstraat,
- Cromekestraat, Karmenhoekstraat
- Warandestraat, Kouterken, Dosweg, Korte Dosweg
- N461 Hansbekastraat (tussen Afleidingskanaal van de Leie en Lambroekstraat), Kleine Heirenthoek, Olmweg, Maalderijstraat
- Legekouter, Oossekouter, Steenputstraat, Bosstraat, Peperhol
- Durmenstraat (tussen Lostraat en Veldestraat) en Petendonkstraat (tussen Veldestraat en Afleidingskanaal van de Leie)
- Wildedreef, Wildekouter, Baarlestraat
- Landegemstraat (tussen Gentstraat en Biebuyckstraat)
- Vosselaredorp, Hoogstraat (tussen Vosselaredorp en Kouterstraat) en Kouterstraat

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk



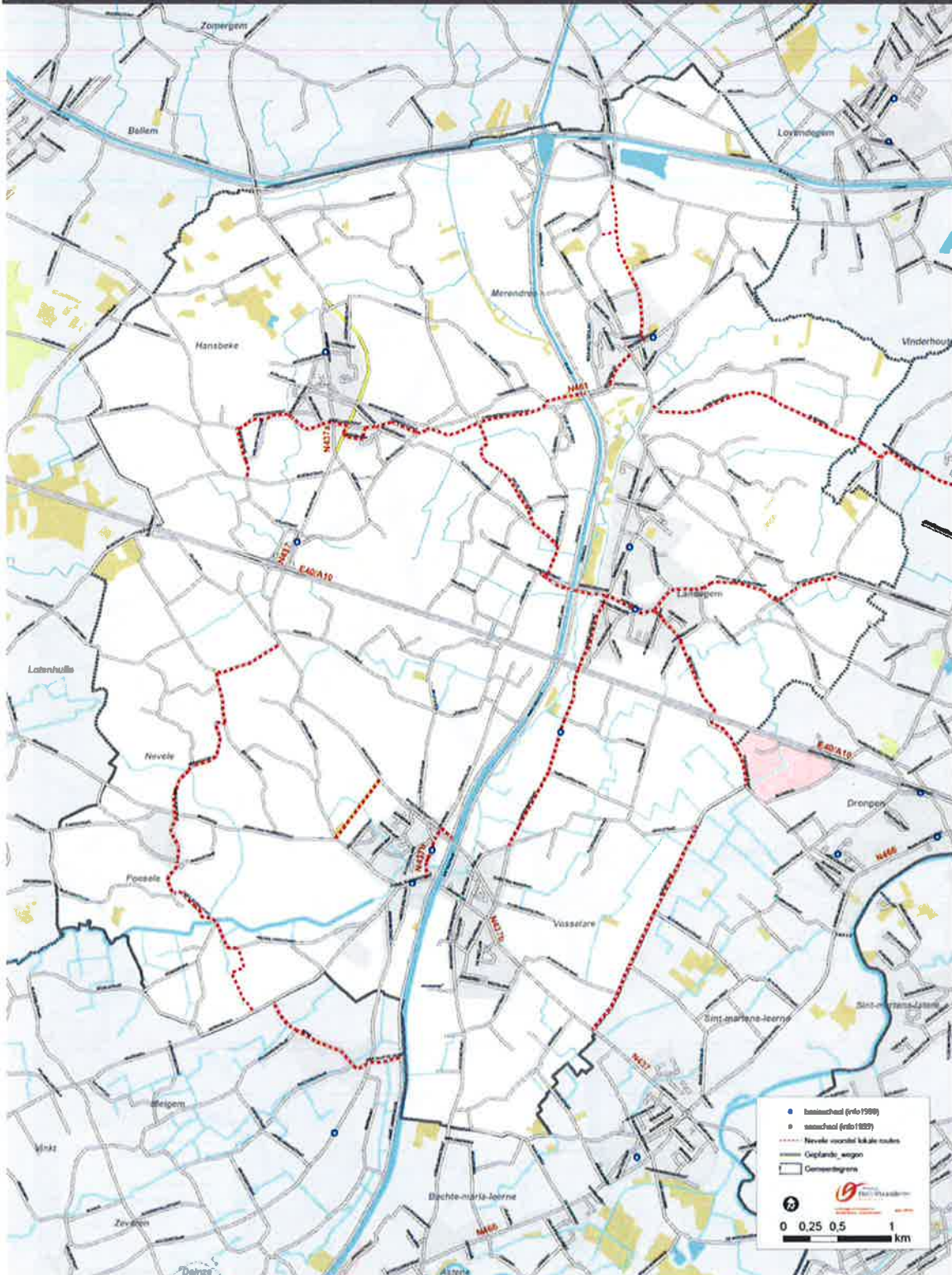
Kaart 6 Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Fietspaden Lange Afstand



Kaart 7 Fietspaden Lange Afstand

Gemeentelijke fietsroutes



Kaart 8 Gemeentelijke Fietsroutes

7.2.8 / Aftoetsing aan snelheid

De belangrijkste factor die de ernst van een ongeval met een fietser bepaalt, is het verschil tussen de snelheid van het autoverkeer en de snelheid van de fietser. Dit verschil in snelheid bepaalt ook mee de aantrekkelijkheid van een bepaalde route voor fietsers. Reeds bij een snelheidsregime van 50 km/u zijn aanliggende fietspaden nodig en bij 70 km/u zijn vrijliggende fietspaden aangewezen. Indien de aanleg van fietspaden niet haalbaar is bv. omwille van onvoldoende ruimte, moet worden nagegaan of het snelheidsregime voor het autoverkeer kan worden verlaagd. Daarom werd een aftoetsing gemaakt van de beschikbare fietsinfrastructuur en het snelheidsregime van 70 km/u.

- N461 – Vaartstraat tot bebouwde kom Hansbeke: fietspaden zijn aanwezig en voldoende breed. De overgang van 70 naar 50 km/u is echter niet beveiligd voor fietsers; ze worden zonder rugdekking de weg opgestuurd. Dit dient te worden aangepast.
- N437a – Nevelestraat vanaf bebouwde kom Hansbeke tot gemeentegrens met Deinze: fietspaden zijn aanwezig of het dossier voor aanleg is opgestart. Aandachtspunten zijn de kruispunten met Zeistraat/Egelare (oversteekbewegingen), het kruispunt met Langemunt en Vosselaredorp en de aansluiting met de fietsinfrastructuur op grondgebied Deinze (aanleg wordt voorbereid).
- Graaf van Hoornestraat-Bredeweg (vanaf aansluiting nieuwe omleidingsweg Nevele tot gemeentegrens met Aalter). Hier is een dubbelrichting fietspad aanwezig, dat echter onvoldoende gescheiden is van de rijweg en niet breed genoeg (meestal 2m breed). In de doortocht door Poesele (tussen Paepestraat en Poekestraat) is de snelheid verlaagd naar 50km/u.
- Kerrebroek (gemeentegrens tot bebouwde kom): hier zijn momenteel geen fietspaden maar het dossier voor de aanleg wordt opgestart. Binnen de bebouwde kom wordt gekozen voor fietssuggestiestroken.
- Hoogstraat-Kouterstraat (bebouwde kom tot gemeentegrens): hier zijn geen fietspaden en evenmin plannen voor de aanleg. De route langs Vaart Rechts dient hier als alternatief voor de fietsers naar en van Deinze. Aandachtspunt is het verbeteren van de toegang tot Vaart Rechts via bv. het Hoelmeerschpad.
- Landegemstraat-Vosselarestraat: de aanliggende fietspaden zijn niet gescheiden van de rijweg. In principe is er voldoende ruimte om een schrikstrook te voorzien tussen fietspad en rijweg om de fietsers iets meer comfort te bieden. De schrikstrook kan voorzien worden van een profiel en reflectoren. Vaart Rechts fungeert als alternatieve fietsroute tussen Vosselare en Landegem.
- Lostraat (vanaf bebouwde kom Merendree tot gemeentegrens Lovendegem): ook hier wordt voorgesteld om fietsvoorzieningen aan te leggen en te koppelen aan het bestaande fietspad op grondgebied Lovendegem.
- Vaart Links: hier is geen fietsinfrastructuur. In de huidige situatie wordt voorgesteld dat fietsers deze route mijden en de aanwezige alternatieven gebruiken: de hoofdroute langs Vaart Rechts (vanuit Landegem en de cluster woningen rond de Brouwerijstraat) of de lokale wegen Oossekoeter of Steenputstraat/Wulfhoek.

7.2.9 / Buurgemeenten

Voor fietsers liggen de belangrijkste aantrekkingspolen in de onmiddellijke omgeving, binnen een afstand van enkele kilometers. In de buurgemeenten gaat het dan om ofwel tewerkstelling (bedrijventerreinen) of scholen (Aalter, Deinze, Gent).

Deinze - tewerkstelling (op Vaart Rechts, Europalaan, De Tomme, De Prijkels) en scholen

Deinze kan per fiets bereikt worden via de hoofdroute langs de vaart. Zowel vanuit Durmen, Merendree, Landegem als Nevele en Vosselare is de route vlot te bereiken. Een groot gedeelte is autovrij. Het enige knelpunt ligt ter hoogte van het bedrijventerrein Vaart Rechts in Deinze waar de fietsroute over de laad- en loszone loopt. Vanuit Hansbeke kan aangetakt worden op deze route via de N437 of kan een alternatief gekozen worden via de landelijke route over Beentjesstraat naar Poesele en dan via Heerdweg en Schave.

Aalter – tewerkstelling (op Lakeland en geplande ontwikkeling Woestijne) en scholen

Langs het kanaal Gent – Oostende loopt een hoofd fietsroute zodat zowel het regionale bedrijventerrein Lakeland veilig kan bereikt worden, maar ook de geplande ontwikkeling ten noorden daarvan (Woestijne). In Aalter zelf wordt een fietsbrug gepland aan Oostmolen Veer, zodat hier uitwisseling mogelijk is tussen beide kanten van het kanaal. Vanuit Merendree en Hansbeke is een alternatieve route denkbaar langs Hansbekestraat, Merendreestraat, Melkerijstraat naar Mariahovelaan. Momenteel is Melkerijstraat nog onverhard, maar met de komst van de fietssnelweg langs de spoorweg wordt dit probleem aangepakt. Vanuit Landegem kan via Grote en Kleine Heirenhoeke naar Hansbeke gefietst worden, waarna dezelfde route wordt gevolgd.

Vanuit Nevele kan de N437 gevolgd worden tot Hansbeke of kan een meer landelijke route gekozen worden via Veldeken naar het geplande ecoduct, Kromekestraat en Karmenhoekstraat.

Gent – tewerkstelling en scholen

Vanuit Hansbeke kan via de N461 gefietst worden en dan langs Poekstraat richting Vinderhoute. Via het vrijliggend fietspad langs de R4 kan de industriezone aan de Ringvaart bereikt worden. Fietsers vanuit Merendree kunnen ook deze route volgen of via de Lostraat richting kanaal fietsen en zo naar Vinderhoute. Vanuit Landegem is de logische fietsroute via Renaat de Rudderstraat, Wildedreef en Musschaverstraat naar Poekstraat. Vanuit Nevele/Vosselare kan de fietsroute langs Vaart Rechts gevolgd worden tot Landegem en daarna de hierboven beschreven route.



Kaart 9: fietsroutes aantrekkingspolen buurgemeenten

7.2.10 / Fietsenstallingen

Naast de nodige aandacht aan vlotte en veilige fietsroutes, dienen ook voldoende degelijke fietsenstallingen aanwezig zijn. Wanneer de fietser zijn bestemming heeft bereikt, moet hij zijn fiets veilig kunnen stallen. Bij de keuze van de fietsenstalling dient rekening gehouden te worden met een aantal aspecten:

- Een vorm van **sociaal toezicht** is steeds wenselijk. Dit houdt in dat de inplantingsplaats en de constructie van deze voorziening toezicht door voorbijgangers, of vanuit aangrenzende gebouwen moeten toelaten. Indien dit niet mogelijk is, wordt gekozen voor formeel (bv. politiediensten, stadswachten) of mechanisch (bv. door toegangscontrole of camera) toezicht.
- Een goede **verlichting** in en rond de onmiddellijke omgeving van deze voorziening voorkomt het onveiligheidsgevoelen bij gebruiker en voetganger en is dan ook noodzakelijk. Bovendien is het dan voor een potentiële dief moeilijker ongemerkt te werk te gaan.
- Parkeervoorzieningen moeten toelaten om de fiets met het kader aan het systeem zelf te bevestigen. Ook het voorwiel moet eraan kunnen vastgemaakt worden.
- De constructie van de fietsparkeervoorziening moet, zelfs bij een maximale bezetting, een **gemakkelijk onderhoud** garanderen en mag in geen enkel geval zwerfvuil aantrekken. Men dient tevens te voorkomen dat het vuil zich makkelijk kan vastzetten. Slecht onderhouden voorzieningen geven aanleiding tot verhoogde onveiligheidsgevoelens en zetten aan tot vandalisme. Hierdoor kan een stalling in onbruik raken.
- Het materiaal van de stalling verdient ook de nodige aandacht: het moet **tegen vandalisme bestand** zijn en niet alleen tegen slijtage bij normaal gebruik (sommige rekken zijn eenvoudig te verbuigen).

Op plaatsen waar fietsen langer gestald worden zoals aan de treinstations van Hansbeke en Landegem zijn fietsenstallingen best ook overdekt. Ook dient er rekening te worden gehouden met de verschillende fietsmodellen die tegenwoordig bestaan zoals bakfietsen, ligfietsen, met aanhangwagentjes...

Bij voorkeur worden **aanbindsystemen of fietsenrekken** gebruikt. Aanbindsystemen bestaan uit een metalen hek of beugel waaraan twee of soms meer fietsen kunnen worden vastgemaakt. De hele fiets of een deel van de fiets leunt dan tegen de beugel. Er zijn systemen die ook voorwiel- of achterwielinklemming mogelijk maken. Ze geven meestal een goede steun en bieden een goede aanbindmogelijkheid. Ze stellen ook geen specifieke eisen aan de sloten. Een fietsenrek is een constructie van een aantal met elkaar verbonden plaatsen voor het stallen en parkeren van fietsen.



Figuur 11: links fietsenrek en rechts aanbindsysteem (Bron vademecum fietsvoorzieningen)

Aan de bushaltes in Vosselare, Nevele, Poesele, Landegem, Merendree en Hansbeke zullen enkele aanbindsystemen voorzien worden.

Daarnaast zullen in de verschillende deekernen fietsenstallingen voorzien worden (of opgewaardeerd) aan de voornaamste aantrekkingspolen zoals het gemeentehuis, OCMW, politiekantoor, sporthallen, sportvelden, postkantoor en de kerken.

Ook aan de ontmoetingsruimtes in de gemeente, waar regelmatig activiteiten doorgaan, zal worden nagegaan of er voldoende fietsenstallingen aanwezig zijn. Indien nodig worden de stallingen uitgebreid of opgewaardeerd. Concreet gaat het dan over volgende locaties: Zaal De Klaproos, de gemeentezalen Hansbeke en Vosselare, het Ontspanningscentrum Oostbroek, het Parochiaal centrum Merendree en de Parochiezaal Novy.

Ten slotte zullen ook aan de recreatieve aantrekkingspolen fietsenstallingen worden voorzien: heemkundig museum Rietgaverstede, Kuipersmuseum, de Ijsput.

7.3 / OPENBAAR VERVOER

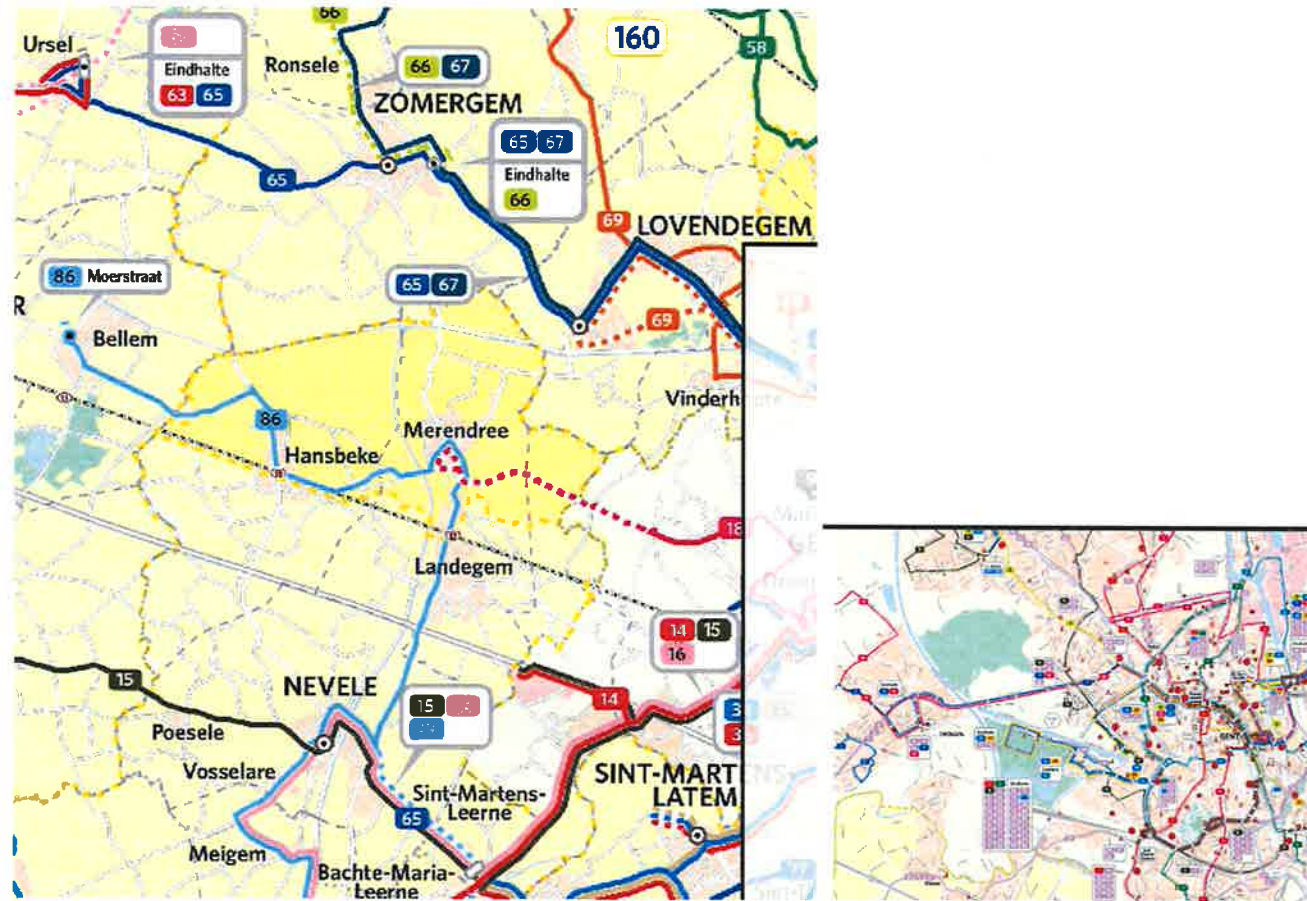
7.3.1 / Busvervoer De Lijn

Door zijn ligging tussen de knooppunten Gent, Deinze, Tielt en Aalter stelt De Lijn voor Nevele ermee te verbinden. Dat is nu als volgt geregeld:

- Lijn 15 Gent – Nevele – Tielt: naar Gent-St-Pieters om het uur, Ruiselede om het uur, Tielt iets minder vaak.
- Lijn 16 Gent – Nevele – Deinze: is een doelgroepenlijn, met slechts een paar ritten per dag.
- Lijn 15 + 87, is een overstapverbinding via Lotenhulle naar Aalter, om de één à drie uur op werkdagen.
- Lijn 86 heeft één schoolrit naar Deinze en terug.
- Lijn 18 Gent-Merendree: één scholierenrit in elke richting per dag.

De verbinding per bus met de omgevende IC-IR-knooppunten is dus enkel redelijk goed te noemen richting Gent. De overige relaties kunnen niet onder de norm van basismobiliteit gerekend worden. Dat laatste wordt enigszins opgevangen met de belbusdienst, lijn 25, in het belbusgebied Zulte – Nevele – Deinze.

Door het ontsluitende karakter van de lijn naar Gent wordt de gemiddelde snelheid van 25 km/h net gehaald. Een hogere frequentie op de noord-zuidas (lijn 16 en 86) zou echter een kans zijn om het station van Hansbeke beter te ontsluiten vanuit de kern van Nevele, een betere aansluiting te bieden op de trein naar Aalter, Brugge, (kust) en Gent enerzijds, en ook meteen voor een betere verbinding te zorgen tussen Nevele en het kleinstedelijke gebied van Deinze.



Uittreksel netplan regio Gent en Stad Gent

7.3.2 / Treinvervoer NMBS

Het huidige aanbod aan beide haltes is vrij goed. Er is één stoptrein per uur, aangevuld met zeven ritten tijdens de ochtend, middag en avond, zodat er dan ongeveer om het half uur een trein stopt. Landegem behoort bij de top 200 (op een totaal van 545 stations) met ruim 450 instappers per werkdag, Hansbeke zit nog bij de top 300 met ruim 300 instappers.

De spoorlijn wordt geheel op vier sporen gebracht om ook een betere stoptrein te kunnen aanbieden. Tegelijk worden de perrons verhoogd. In combinatie met de regionale treinen (Siemens Desiro ML, zie schets hierna) is er een kans om de stoptreindienst op te waarderen tot een snelle, gastvrije regionale trein. Snel, want hij kan goed optrekken en afremmen, en hij wordt ook snel door zijn goede toegankelijkheid, waardoor elke tussenstop iets korter kan zijn, zodat de rit Gent-Brugge met 5 minuten kan ingekort worden. De gemeente is geen voorstander om de ritten te laten eindigen in Aalter, zoals De Lijn voorstelt in Mobiliteitsvisie 2020 omdat het knooppunt Aalter niet sterk genoeg is om als spoorwegknooppunt te ontwikkelen; het zou logischer zijn om Brugge als volgende knooppunt te selecteren. Na al deze investeringen is het wenselijk om een algemene halffuurfrequentie te voorzien met goede aansluitingen in Gent en in Brugge.



Impressie treinstel Siemens Desiro ML

7.3.3 / Uitwerken hoofdhalthes - herwaardering haltevoorzieningen - toegankelijkheid

Op grondgebied Nevele worden Nevele-Markt en station Landegem door De Lijn geselecteerd als hoofdhaltte. Het gemeentebestuur heeft de ambitie om deze haltes beter uit te rusten dan met de minimale voorzieningen volgens het besluit Basismobiliteit, zoals fietsstalling,abri, infobord. Er zal ook aandacht besteed worden aan de beeldkwaliteit door een goede vormgeving van deze hoofdhalthes. Ook andere belangrijke haltes in andere kernen en station Hansbeke zullen worden opgewaardeerd.

Ten aanzien van overstappunten in het algemeen zal aandacht gaan naar het afwerken van de vervoerketen, want trein en bus vergen altijd voor- en natransport. Aandachtspunten zijn:

- alle haltes betrekken in dit beleid.
- integrale loopwegen van en naar de perrons, de buurt en de overstapvoorzieningen (stalling, parking, voorrijgelegenheid, halte).
- informatie op de haltes (netplan, haltenaam, dienstregeling, tarief- en verkoopinfo, buurtplattegrond, info over wegwerkzaamheden en omleiding...).

Verder dienen ook de perrons vlot toegankelijk te zijn vanuit de buurt, fietsstallingen, de bushalte, de parking en de voorrijgelegenheid.

De meeste bussen die nu in omloop zijn, zijn vlot toegankelijk dankzij een ruime instap met lage multifunctionele platformen en een uitklapbare helling. De gemeente zal de bushaltes uitrusten met boorden tot 16 cm hoog en deze zo inplanten dat de bus er netjes langsheen kan tot stilstand komen. Doorgaans zijn haltehavens niet nodig in de bebouwde kommen van de verschillende kernen van de gemeente. Hierdoor kan de bus vlot halteren en kan hij - bij druk verkeer - als eerste aanzetten met vrije baan tot gevolg.

7.4 / ROUTES ZWAAR VERKEER

Om het vrachtverkeer dat zich naar het bestaande en nieuwe bedrijventerrein begeeft zo optimaal mogelijk te geleiden, is het net zo belangrijk als bij de wegencategorisering een goed circulatieplan te hebben voor het zwaar vervoer.

Zwaar verkeer zal dan nog enkel worden toegelaten, behalve voor bestemmingsverkeer, op volgende routes;

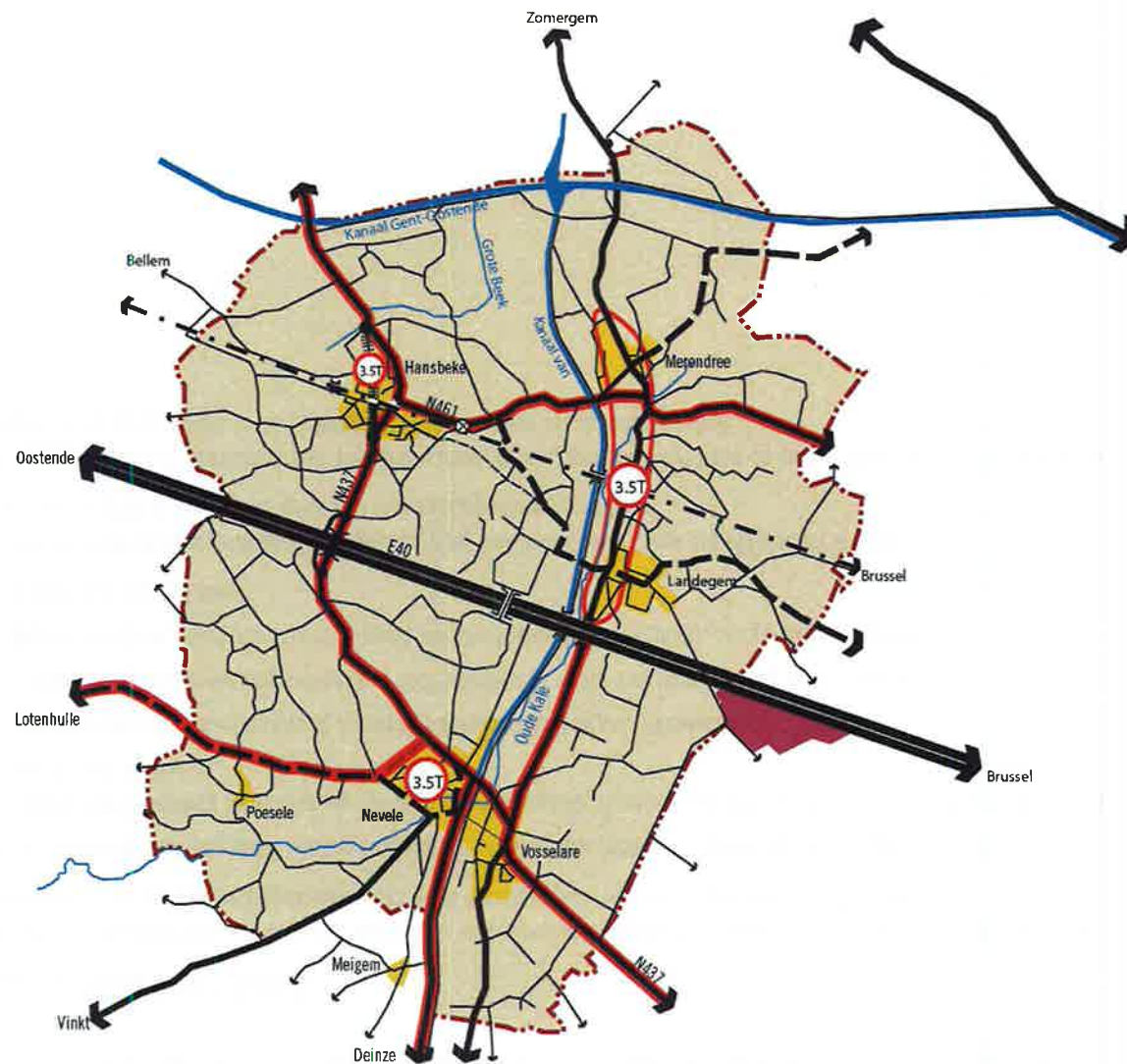
- Vaartstraat, Rondweg Hansbeke, op- en afrittencomplex E40, Nevelestraat, Biebuyckstraat, Landegemstraat (gedeeltelijk), Damstraat, N466;
- Landegemstraat, Vosselarestraat, Landegemdorp, Stationsstraat – Veldestraat;
- nieuwe ontsluitingsweg voor het nieuwe bedrijventerrein, Graaf van Hoornestraat en Bredeweg.
- Merendreestraat, Hansbekestraat, Diepestraat, Veldestraat (gedeeltelijk), Langenakker, Alsemweg
- Brugstraat, Vaart Links

Binnen de stille kamers geldt een tonnagebeperking met uitzondering voor het plaatselijk verkeer.

Ook in de dorpskern van Nevele geldt een tonnagebeperking van 3,5 ton

Op de as Veldestraat, Stationsstraat, Vosselarestraat, Landegemstraat doorheen de kernen Merendree en Landegem wordt het doorgaand vrachtverkeer ontmoedigd. In de Zomergemstraat komt een vrachtwagenverbod.

-  hoofdweg
-  lokale weg I
-  lokale weg II
-  lokale weg III
-  nieuwe weg
-  routes voor vrachtverkeer
-  3.5T tonnagebeperking



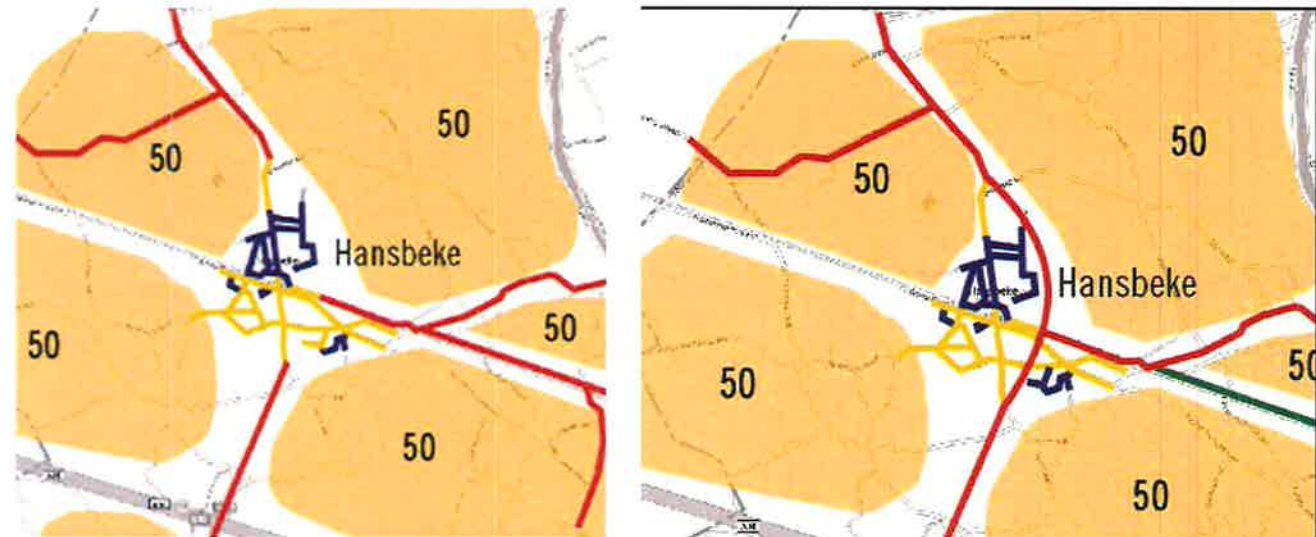
Routes zwaar verkeer

7.5 / SNELHEIDSPAN

Zoals eerder vermeld gaat de toekomstvisie uit naar een 'ruitmodel met groene en stille kamers'. Momenteel wordt hier een maximumsnelheid van 90 km/h toegestaan op de landelijke wegen. In de 'kamers' wordt dus nog te snel gereden om te functioneren als stilte- en groengebied. Daarom wordt de snelheid op de landbouwwegen beperkt tot 50 km/h. De overige snelheidsregimes uit het snelheidsplan blijven gehandhaafd. Wel wordt in functie van de verruiming van de bebouwde kom op een aantal plaatsen het snelheidsregime bijgesteld. Daarnaast worden ook de kernen en de bebouwde kommen beter aangeduid door het realiseren van een poorteffect. Het nieuwe snelheidsplan is van toepassing vanaf mei-juni 2015. Volgende aanpassingen worden voorzien.

Hansbeke

- De rondweg rond Hansbeke krijgt een snelheidsregime van 70 km/h. Het kruispunt Vaartstraat - rondweg en het kruispunt Nevelestraat - rondweg fungeren als poort tot de bebouwde kom van Hansbeke.
- Hansbekedorp (wegvak tussen kruispunt met rondweg en de Lindestraat) heeft een snelheidsregime van 50 km/h.
- De Nevelestraat tussen kruispunt rondweg en spoorweg heeft eveneens een snelheidsregime van 50 km/h.
- Hansbekedorp samen met de Lindestraat, Begijnhoflaan, Melkerijstraat Kerkakkerstraat worden afgebakend als zone 30.
- De Lambroekstraat krijgt een snelheidsregime van 50 km/h om gemengd fietsverkeer mogelijk te maken (is momenteel 70km/u).
- Warandestraat als 70km/uur weg.



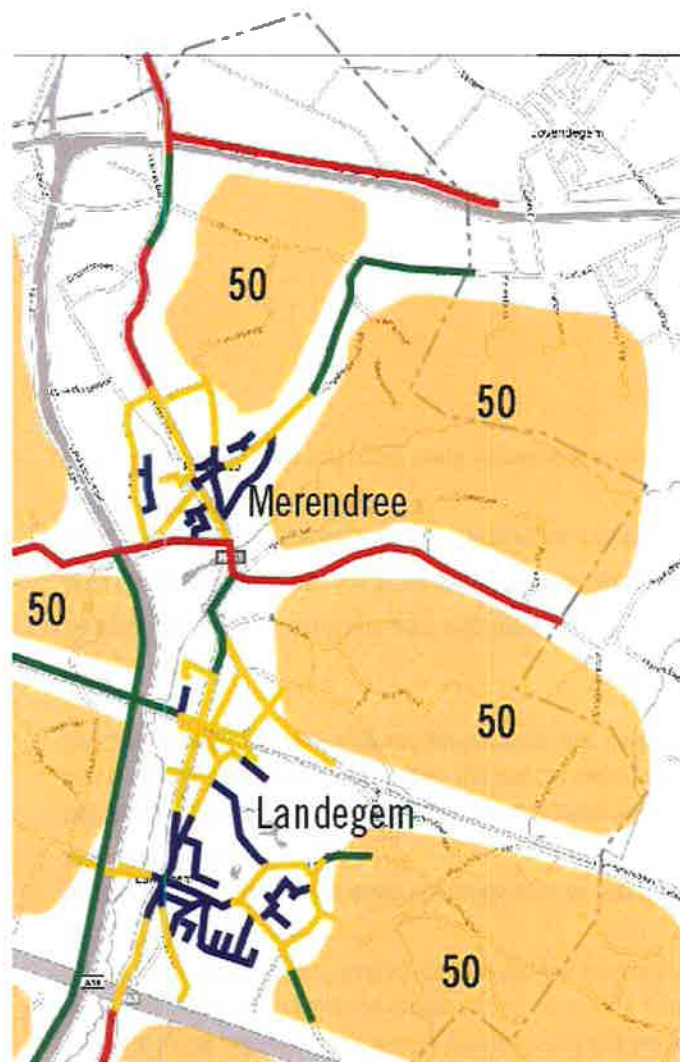
Uittreksel snelheidsplan – Hansbeke (KT – LT)

Merendree

- De overgang van de zone 70 in de Veldestraat naar de bebouwde kom van Merendree dient beter te worden afgebakend met een poorteffect. Het poorteffect kan worden gecombineerd met het beveiligen van het kruispunt Veldestraat - Dobbelstatiestraat. Er wordt voorgesteld het inkomende verkeer vanuit de richting Zomergem uit te buigen door het aanbrengen van een asverschuiving. De Dobbelstatiestraat wordt daarbij voorzien van een inritconstructie, om aan te geven dat deze straat ongeschikt is aan de Veldestraat.
- De zone 30 in het Hammeken wordt uitgebreid naar de Dreef. De zone 30 in de Veldestraat wordt opgeheven. In de woonwijken wordt zone 30 ingevoerd.
- Het wegvak Veldestraat tussen Diepestraat en Spoorwegstraat heeft een snelheidsregime van 50 km/h. De Veldestraat is een sterk verlinte straat, Merendree en Landegem zijn wat dat betreft naar elkaar toegegroeid. Veldestraat is buiten de bebouwde kom 70 km/u, uitgezonderd de omgeving van het kruispunt met de Durmenstraat, waar 50 km/u van kracht is.

Landegem

- De bebouwde kom van Landegem werd uitgebreid tot aan de brug van de E40. De volledige Renaat de Rudderstraat wordt zone 50.
- In de Moorstraat geldt een zone 50 en vervalt het snelheidsregime van 70 km/h (zie ook maatregelen tegen sluipverkeer).
- De bebouwde kom van Landegem wordt verruimd naar de Vosselarestraat - brug E40. In de Vosselarestraat geldt een snelheidsregime van 50 km/h.
- De huidige zone 30 in de Kerkstraat wordt verruimd naar de Veldbloemlaan, Bovenstraat en de woonwijken.



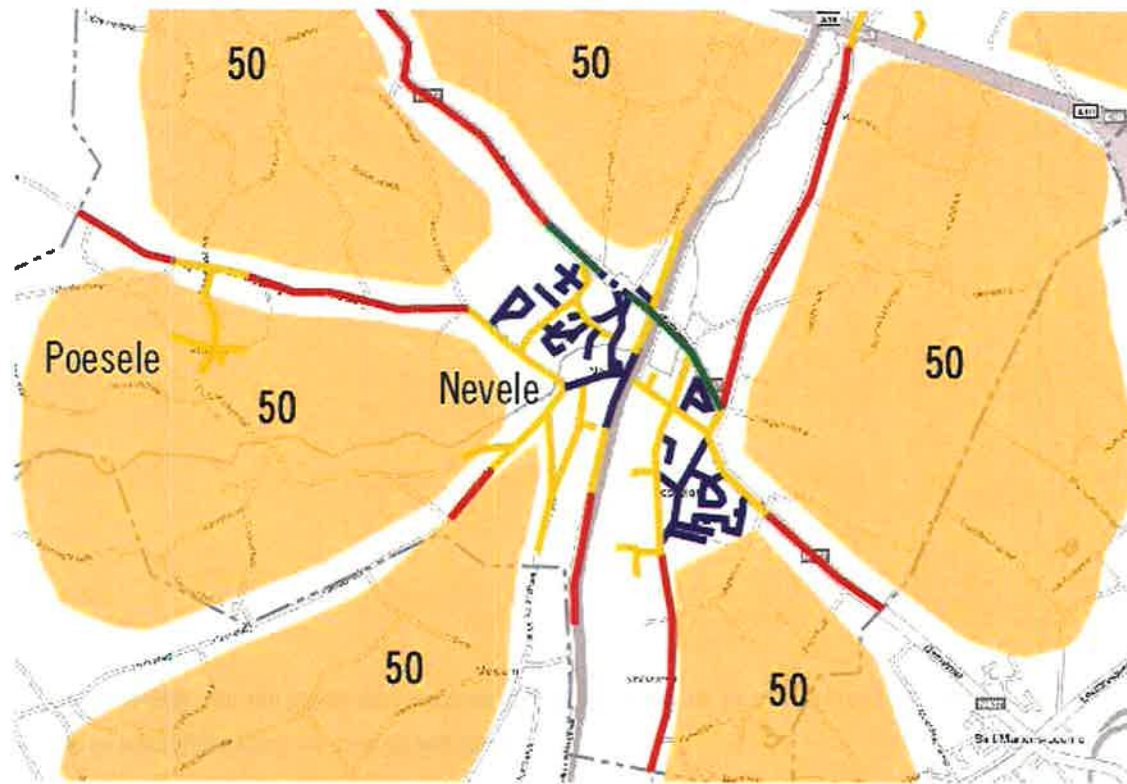
Uittreksel snelheidsplan – Merendree – Landegem

Vosselare

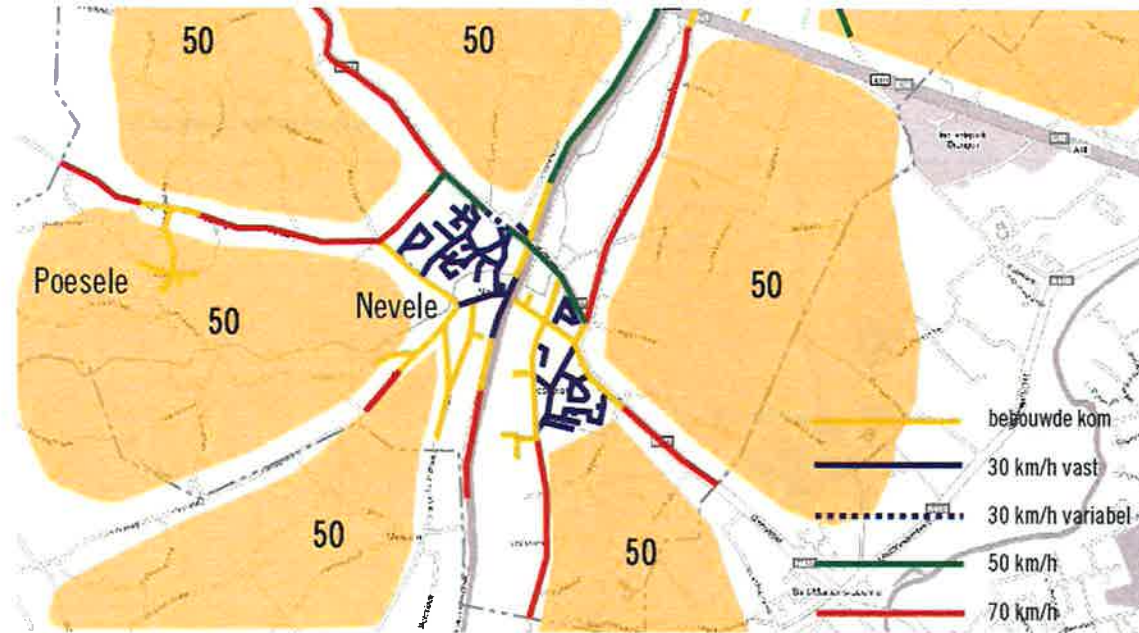
- De bebouwde kom van Vosselare is verruimd naar het kruispunt Damstraat – Lagestraat. Hierbinnen geldt een snelheidsregime van 50 km/h.
- Ook de Landegemstraat, die vandaag een snelheidsregime heeft van 70 km/h, wordt opgenomen in een verruimde bebouwde kom. De Landegemstraat wordt gekenmerkt door een open tot halfopen bebouwing langs beide zijden van de straat. Omwille van de aanwezigheid van de bebouwing wordt de bebouwde kom verruimd naar het kruispunt Gentstraat - Landegemstraat. Ook hier wordt een poorteffect voorzien om de overgang naar de bebouwde kom te accentueren.
- Ook in de woonwijken wordt zone 30 voorzien.

Nevele

- De nieuwe lokale ontsluitingsweg voor het lokaal bedrijventerrein, die tevens ook als lokale omleidingsweg fungeert voor Nevele, wordt afgebakend als zone 70-straat; binnen het bedrijventerrein geldt een snelheidsregime van 50 km/h.
- In de woonwijken wordt ook zone 30 voorzien.
- De bebouwde kom van Nevele werd verruimd naar de Meigemstraat tot aan de grens met Deinze.



Uittreksel snelheidsplan – Nevele – Vosselare (KT)



Uittreksel snelheidsplan – Nevele – Vosselare (LT)

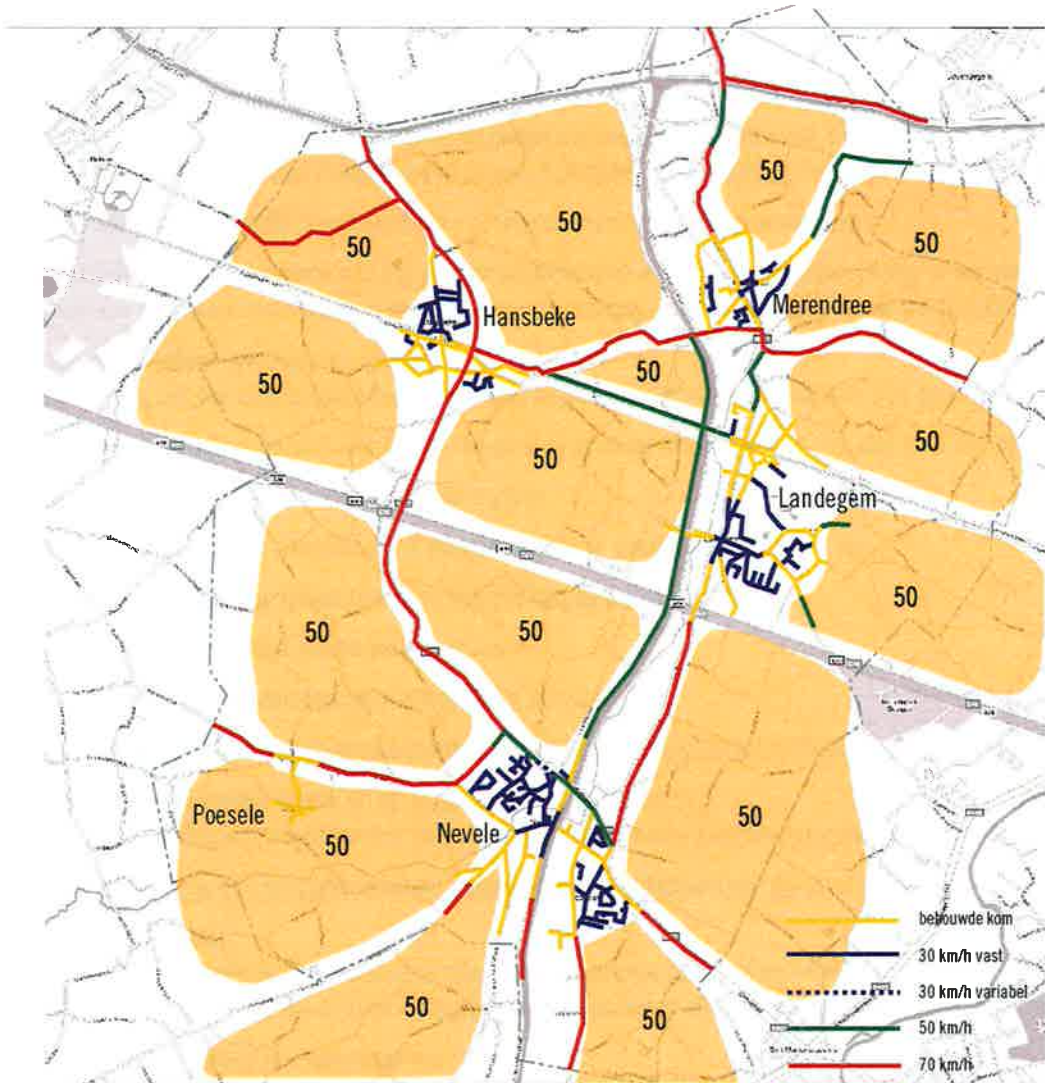
Poesele

- Poeseledorp wordt afgebakend als zone 30.
- De Bredeweg, die een snelheidsregime had van 70 km/h, werd ondertussen opgenomen binnen de bebouwde kom tussen het kruispunt Poekestraat -Bredeweg en kruispunt Bredeweg - Paepestraat. De reden hiervoor is dat de Bredeweg tussen deze twee kruispunten een zekere bebouwing kent en dat vooral het kruispunt Bredeweg - Beentjestraat een slechte zichtbaarheid heeft, waardoor het conflict met het te snelle verkeer te groot is. Dit laatste kruispunt wordt heringericht.

De snelheidsregimes op de grensoverschrijdende wegen zullen worden afgestemd met de buurgemeenten.



Snelheidsplan gemeente Nevele korte termijn



Snelheidsplan gemeente Nevele lange termijn

7.6 / PARKEERBELEID

Het huidige parkeeraanbod in het centrum van Hansbeke blijft gehandhaafd. In de doortocht blijven de huidige parkeerhavens behouden. Wel wordt ter hoogte van de school het voetpad verbreed en wordt het tweezijdige parkeren in het 'sas' aan de school vermeden omwille van de verkeersveiligheid. Ter hoogte van het station wordt de stationsparking verruimd. Het pleinparkeren voor het oude stationsgebouw wordt opgenomen binnen een nieuwe lay-out.

Zoals bleek uit de tellingen zijn er in de verschillende deelgemeenten van Nevele voldoende parkeerplaatsen op loopafstand. In de verschillende deelenkernen werd daarom in de centra zelf een blauwe zone (2 uur) ingevoerd die het kortparkeren stimuleert en de langparkeerders weert.

- In Nevele in de Cyriel Buyssestraat, Camille Van Der Cruyssenstraat, Markt en Kortemunt
- In Landegem in Landegemdorp, in de Vosselarestreet (vanaf kruispunt Veldbloemlaan), in de Brouwerijstraat (vanaf nr. 12), in de Stationsstraat (vanaf nr. 3), in de Kerkstraat (vanaf nr. 7)
- In Merendree in Merendreedorp (vanaf Veldestreet tot nr. 33), inclusief parkeerterrein voor de kerk
- In Hansbeke in Hansbekedorp (vanaf nr. 10 tot nr. 33)

Verder werden enkele langparkeerparkings voorzien:

- In Hansbeke in de Melkerijstreet en aan het station (samen 43 ppl)
- In Landegem aan Landegembrug (containerpark) en bibliotheek (samen 64 ppl)
- In Merendree aan parking Hammeken (14 ppl)
- In Nevele zijn er parking Vaart Links, parking de Akker en parking nieuwe Sporthal (nog aan te leggen) (samen 174 ppl)

Er werd beslist dat een externe firma zal instaan voor de handhaving op de blauwe zone. Een blauwe zone werd ook ingevoerd in Hansbeke, Landegem, Merendree en Nevele.

De bouw van een nieuw administratief centrum wordt onderzocht. Een haalbaarheidsstudie wordt opgemaakt, verschillende locaties zijn nog mogelijk. De parkeerplaatsen aan het huidige gemeentehuis kunnen worden ingeschakeld in het parkeeraanbod in Nevele.

Er is een stedenbouwkundige verordening die 1,5 parkeerplaatsen oplegt per woonentiteit.

De parking aan het station van Landegem kan worden uitgebreid richting Vaart Rechts. De parking kan ook dienst doen als fietsrijpunt aansluitend bij Vaart Rechts. In de Kerkstreet en Veldbloemlaan wordt gewerkt met geschrant parkeren.

7.7 / SLUIPVERKEER

Door het invoeren van het concept van de groene stille kamers wordt het sluipverkeer op de landelijke wegen geweerd. Volgende maatregelen worden genomen.

- Landegem wordt doorkruist door heel wat oost-west georiënteerde wegen die gevoelig zijn voor sluipverkeer. Het gaat om de Moorstraat, Wildedreef, Wildekouter en Poeldendries, Boerestraat, Dalestraat en Kippendonkstraat. We wensen dit sluipverkeer tegen te gaan door het nemen van circulatiemaatregelen. De Wildekouter behoudt zijn functie als lokale ontsluitingsweg. Voor de Poeldendries geldt uitzonderlijk plaatselijk verkeer. In de Wildedreef wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd in de richting van Merendree naar Gent.
- Tot slot kan ook worden gewerkt met circulatiemaatregelen binnen de kamers om het sluipverkeer tegen te gaan. Mogelijke maatregelen zijn:
 - Wulfhoek - Ossekouter: brug over E40 exclusief voor landbouwvoertuigen en fietsers;
 - Heirenthoek: niet meer aansluiten van de Rostraat op de op- en afrit met de E40-Nevelestraat;
 - Karmenhoek: Dalestraat niet meer rechtstreeks aansluiten op de afrit –oprit van de E40;
 - Overbroek: nemen van circulatiemaatregelen in de Overbroekkouterslag;

Trage wegen die voldoende breed zijn, worden soms gebruikt als sluipweg voor autoverkeer. Hierdoor dreigt het trage karakter van de weg verloren te gaan. Bovendien komt de veiligheid van andere gebruikers hierdoor in gevaar. Volgende maatregelen zullen worden ingezet waar nodig:

- Rijbaankussens zijn volgens de landbouwers het best geschikt omdat ze hun landbouwvoertuigen het minst hinderen. Rijbaankussens zijn plaatselijke verhogingen van de rijbaan. Ze nemen niet de volledige breedte van de rijbaan in. Zo kunnen grote voertuigen er met één wiel langs elke zijde langsrijden. Enkel de lichte voertuigen ondervinden hinder.
- Een andere mogelijkheid bestaat erin te werken met een 'tractorsluis'. Hierbij wordt de doorgang vrijgehouden voor een tractor, maar dient de auto een andere route te nemen. Mogelijke toepassingen zijn het plaatsen van een zandbak of betonelementen op de rijweg.
- Naast het nemen van fysieke maatregelen om het sluipverkeer te weren, kan ook het profiel van de weg worden bijgestuurd. Het betreft 'tweesporenwegen' die momenteel het best blijken te beantwoorden aan de problematiek van de landbouwwegen. Tweesporenwegen bestaan uit twee smalle stroken beton met een grasstrook in het midden. Ze sluiten goed aan bij het landschap, maar blijven berijdbaar. Doorgaand verkeer blijft weg, maar de zachte verplaatsingsmodi ondervinden geen hinder. Zo wordt de doelstelling bereikt om het gedeeld weggebruik vlotter te laten verlopen.

7.8 / VERKEERSVEILIGHEID

Een geïntegreerde aanpak van ruimtelijke en verkeerskundige maatregelen zal automatisch leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid. Voetgangers en fietsers zijn bij deze aanpak een belangrijke doelgroep als meest kwetsbare verkeersdeelnemers. In de kernen wordt werk gemaakt van een herinrichting tot volwaardige verblijfszones, waar een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

7.8.1 / Schoolomgevingen

De verschillende scholen op het grondgebied van de gemeente Nevele hebben reeds allemaal een beveiligde toegang gekregen, met aandacht voor een goede signalisatie. Voor de dorpskern van Hansbeke ontstaan er wel kansen na de aanleg van de rondweg.

Hansbeke

Na de aanleg van de rondweg rond Hansbeke zal de verkeersdruk in de doortocht sterk afnemen. In het doortochtconcept wordt voorgesteld ter hoogte van de school een wegversmalling aan te brengen, waardoor ook de voetpaden kunnen worden verbreed. Deze versmalling sluit ook aan bij de morfologie van de bebouwing. De rooilijn springt op deze plaats naar binnen, waardoor van nature al een wegversmalling ontstaat, dit willen we dan ook ondersteunen door de voetpaden aan beide zijden van de straat te verbreden. Het parkeren en afzetten van de kinderen gebeurt voor of na deze versmalling.

Wat betreft de schoolroutes zullen er na de aanleg van de rondweg autoluwe fietsroutes ontstaan naar de school. Vanuit de wijk rond de Kapellenstraat zorgt een dubbelrichtingsfietspad langs de rondweg voor een directe verbinding met de dorpskern van Hansbeke.

7.8.2 / Poorteffecten

Poorteffect Dobbelstatiestraat – Veldestraat

Voor het verkeer vanuit de richting van Zomergem wordt een poorteffect voorzien door middel van een asverschuiving. De Dobbelstatiestraat wordt daarbij voorzien van een inritconstructie, om aan te geven dat deze straat ondergeschikt is aan de Veldestraat.

Poorteffect Vosselarestraat

Ten zuiden van Landegem wordt een poorteffect gecreëerd aan de brug met de E40.

Poorteffect Damstraat en overgang dubbelrichtingsfietspad naar tweezijdige fietspaden

Het kruispunt Damstraat - Lagestraat werd reeds ingericht met een plateau en middenberm en fungeert als toegangspoort tot de bebouwde kom van Vosselare. Vanaf dit punt wordt het dubbelrichtingsfietspad ontdebeld naar tweezijdige fietspaden.

Poorteffect Landegemstraat

Ter hoogte van het kruispunt Gentstraat - Landegemstraat wordt eveneens een poorteffect voorzien, door het realiseren van een middenberm en asverschuiving. De overrijdbare middenberm beveiligd de oversteekbewegingen van fietsers. Voertuigen die vanuit de Gentstraat komen en richting Vosselare willen, kunnen deze beweging blijven maken.

7.8.3 / Aanpak gevaarlijke kruispunten en wegvakken

Hansbeke

In de doortocht door Hansbeke doen zich op verschillende punten ongevallen voor. Door de aanleg van de rondweg en de herinrichting van de doortocht moet de verkeersveiligheid hier verbeteren. De rondweg zal een alternatief bieden voor het doorgaand verkeer; hierdoor wordt de doortocht door Hansbeke autoluwer en kan er meer aandacht gaan naar fietser en voetganger.

Nevele

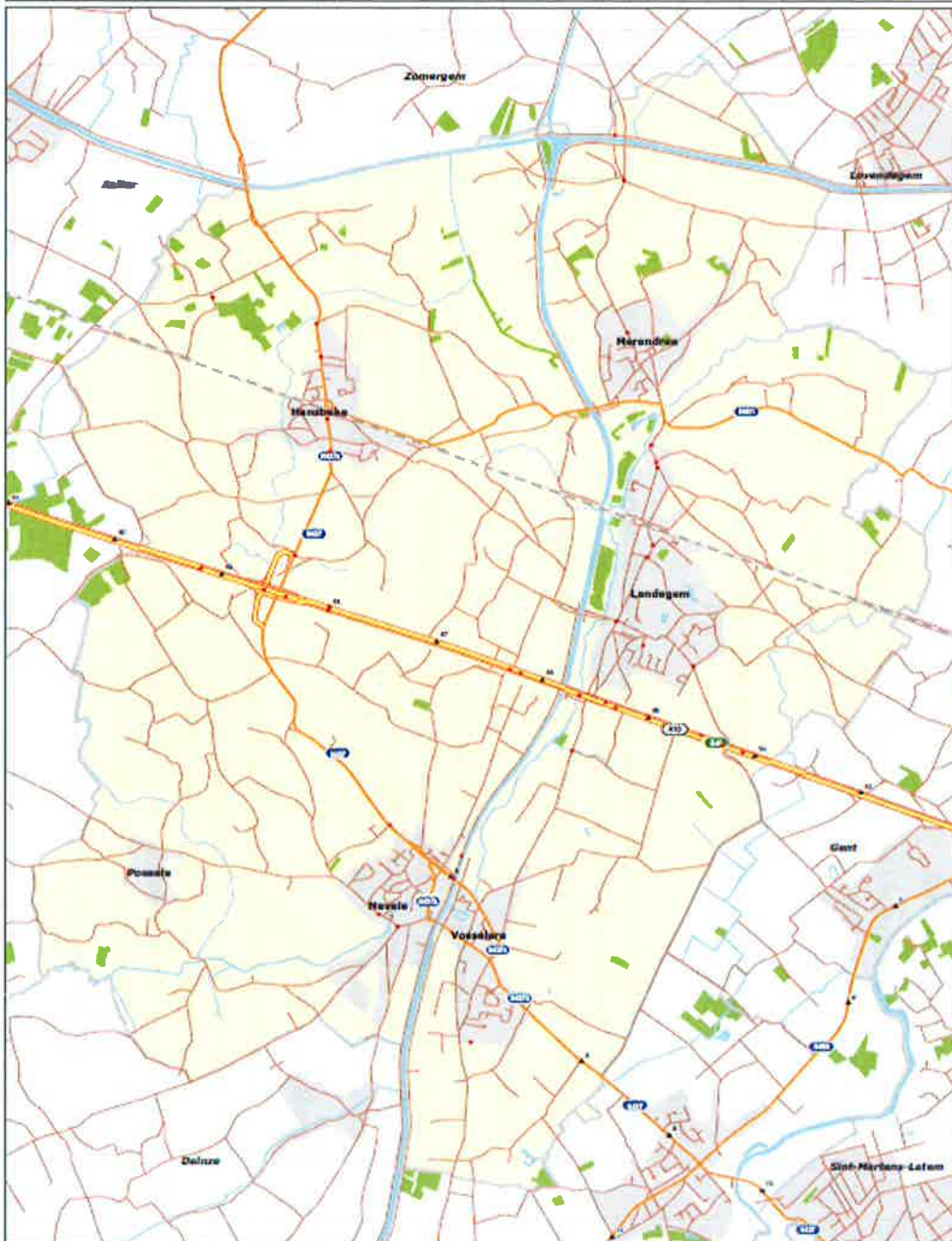
In het centrum van Nevele doen zich (fiets)ongevallen voor in de Camille Van Der Cruyssenstraat. Het is niet duidelijk wat de oorzaken van de ongevallen zijn. Het opvolgen van de zone 30 in de Camille Van Der Cruyssenstraat is noodzakelijk om de snelheid hier laag te houden, en dus de kans op ernstige letsels te beperken. Langsheen de Vaart Links doen zich ter hoogte van de technische dienst en de school ook fietsongevallen voor. De toegang tot de schoolparking werd reeds beveiligd met een verkeersplateau.

Landegem – Merendree

Heel wat ongevallen in Landegem en Merendree hebben te maken met verkeer dat aan een te hoge snelheid de brug over het Afleidingskanaal van de Leie/Schipdonkkanaal komt afgereden. De maatvoering van de nieuwe bruggen over het kanaal is niet in verhouding met de vaak smalle straten in de dorpskern van Merendree en Landegem. Verder doen zich nog ongevallen voor in enkele centrumstraten van Merendree en Landegem. De uitbreiding van de zone 30 dient ervoor te zorgen dat de snelheid laag blijft in de dorpskernen om zo de ernst van de ongevallen te beperken.

Voor het kruispunt van Veldestraat met Durmenstraat werd een voorstel voor herinrichting uitgewerkt.

**Gelocaliseerde letselongevallen 2011:
Nevele**



Opmaakdatum: 04/02/2013
 Gevoel: Om: ataking Nieuw Mobiliteit en Veiligheids
 Dienst: NDA, Vlaamse Overheid
 Bron: Geïndexeerde
 Origineel Bron: NDA, Vlaamse Overheid

- Legende:
- = gelocaliseerde letselongevallen
 - △ = letselongevallen
 - A & B-wegen
 - M-wegen
 - asfalt wegen
 - gravelwegen
 - gravelwegen
 - bebouwing
 - water
 - vegetatie

Uittreksel ongevallen-gis 2011 – gelocaliseerde letselongevallen 2011

8 / WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN

8.1 / VERVOERMANAGEMENT

Om het openbaar vervoer zoveel mogelijk te stimuleren voor het nieuwe bedrijventerrein, is een samenwerking met de bedrijven noodzakelijk. Aangezien het een lokaal bedrijventerrein is, zullen de werknemers voornamelijk uit Nevele of de buurgemeenten komen. Dit biedt kansen om de lokale bevolking te stimuleren om voor de (korte) woon-werkverplaatsingen gebruik te maken van het openbaar vervoer of de fiets.

Ook de scholen kunnen worden begeleid door het promoten van de veilige fietsroutes die worden opgenomen in een schoolvervoerplan. De gemeente geeft zelf het goede voorbeeld door werknemers te stimuleren zoveel mogelijk de alternatieven van de wagen te gebruiken voor het woon-werkverkeer door:

- het betalen van een fietsvergoeding;
- het voorzien van dienstfietsen;
- het voorzien van degelijke fietsstallingen voor gemeentepersoneel, douches en ter beschikking stellen van een fietsreparatieset;
- het promoten van carpoolen: informatie verspreiden, aparte carpool-parking, thuiskomgarantie;
- de terugbetaling van abonnement openbaar vervoer;
- de mogelijkheid van Blue-bike aan het station van Landegem wordt onderzocht
- Promoten autodelen

Bij aanvraag van stedenbouwkundige vergunningen voor geplande ontwikkelingen (bv verkavelingsaanvragen) wordt een mobiliteitstoets of MOBBER gevraagd.

8.2 / CAMPAGNES

Jaarlijks neemt de gemeente het initiatief tot de campagne 'Met belgerinkel naar de winkel' van de Bond Beter Leefmilieu: deze actie heeft als doel de fiets meer te promoten als vervoermiddel voor het winkelen.

8.3 / SENSIBILISERING EN INFORMATIE

- De gemeente Nevele zal via haar website en gemeentelijk infoblad de bevolking blijven informeren over maatregelen die worden genomen en sensibiliseren voor een duurzamere mobiliteit.

-
- De gemeente neemt deel aan het initiatief van de provincie met betrekking tot de theoretische opleiding tot gemachtigd opzichter. De lokale politie voorziet in de praktische opleiding.
 - De gemeente neemt deel aan Mobiplus (een opfriscursus over verkeer en mobiliteit voor 55-plussers), een initiatief van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde.
 - Aan scholen wordt verkeerseducatief materiaal aangeboden. Daarnaast wordt ook materiaal uitgeleend zoals de fietskoffer, de dode-hoekkoffer, fluohesjes, C3-tjes, fietshelmen...

8.4 / HANDHAVING

In overleg met de politiezone wordt een handhavingsplan uitgewerkt voor het respecteren van maximumsnelheden en de routes zwaar verkeer en het tegen gaan van sluihverkeer. Handhaving van de blauwe zone wordt georganiseerd met een externe firma.

8.5 / TARIFIERING

Derde betalersysteem voor bepaalde doelgroepen of lijnvoering.

8.6 / MONITORING EN EVALUATIE

Met de politie worden afspraken gemaakt in verband met de registratie van ongevallen op het grondgebied van Nevele. Die zal zo nauwkeurig mogelijk zijn met betrekking tot de plaats en het ogenblik van het ongeval, de betrokken modi en de beschrijving van de oorzaak. Aan de hand van dit overzicht zal jaarlijks een overleg plaatsvinden tussen de gemeente en de politie, teneinde na te gaan welke maatregelen kunnen worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

De parkeerdruk aan de stations van Hansbeke en Landegem zal worden opgevolgd door minimum één telling per jaar.

9 / ACTIEPLAN

Nr.	Werk- domein	Actie	Locatie	Hoofd- doelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatief	Partner(s)	Raming
WERKDOMEIN A : IMPACT RUIMTELUKE ONTWIKKELINGEN									
1	A3	gefaseerde invoer stille kamers met prioriteit voor linkzijdige N437	Nevele	Leefbaarheid	KT	hoog	gemeente		-
WERKDOMEIN B : ACTIES VERKEERS- EN VERVOERSINFRASTRUCTUUR									
2	B1	Toekomstige woongebieden zullen worden ingericht als woonerf door middel van het principe van "self explaining road".	Nevele	Veiligheid	KT-MLT-LT	hoog	gemeente		-
3	B1	aanleg obstakelvrije, toegankelijke stoepen binnen bebouwde kom	Nevele	Veiligheid	LT	laag	gemeente		
4	B1	opmaak beeldkwaliteitsplan dorpskern Hansbeke	Hansbeke	Leefbaarheid	KT	hoog	gemeente		
5	B1	heraanleg Beentjesstraat en kerkomgeving in Poesele als woonerf	Poesele	Leefbaarheid	KT	hoog	gemeente		
6	B1	renovatie trage weg tussen de Paepestraat en de Beentjesstraat	Poesele	Bereikbaarheid	KT	hoog	gemeente		
7	B2	aanleg dienstweg/fietsstrade langs spoorweg	Nevele	Bereikbaarheid	KT	gemiddeld	Infrabel	gemeente	
8	B2	aanpassing fietsbrug langs spoorbrug over kanaal	Nevele	Bereikbaarheid	MLT	gemiddeld	gemeente	Infrabel	
9	B2	aanpassing toegangshellingen naar fietsbrug	Nevele	Bereikbaarheid	MLT	gemiddeld	gemeente	Infrabel	
10	B2	fietsuggestiestroken langs Kerrebroek binnen bebouwde kom	Nevele	Veiligheid	KT	hoog	gemeente		
11	B2	aanleg fietspad langs Kerrebroek buiten bebouwd kom (BFF)	Nevele	Veiligheid	KT	hoog	gemeente	MOW, provincie	
12	B2	overleg met Aalter over doortrekken fietspad langs Mariahovelaan tot aan Melkerijstraat (BFF)	Hansbeke	Veiligheid	KT	hoog	gemeente	Aalter, MOW, provincie	
13	B2	beveiliging overgang op N461- Vaartstraat van fietspaden naar gemengd verkeer	Hansbeke	Veiligheid	KT	hoog	gemeente	AWV	
14	B2	ecoveloduct over E40 (Bosstraat - Cromkestraat)	Nevele	Milieu	MLT	gemiddeld	AWV	gemeente	
15	B2	schrikstrook tussen rijweg en fietspaden langs Landegemstraat (LFF)	Landegem	Veiligheid	KT	hoog	gemeente	provincie	
16	B2	aanleg fietsoversteek aan kruispunt Landegemstraat - Gentsstraat	Vosselaere	Veiligheid	KT	hoog	gemeente		
17	B2	fietsuggestiestroken langs Renaat de Rudderstraat (LFF)	Landegem	Veiligheid	KT	hoog	gemeente		
18	B2	aanleg fietspaden langs Veldestraat (vanaf Broekstraat richting Merendree) (BFF)	Merendree	Veiligheid	MLT	gemiddeld	gemeente	AWV	
19	B2	aanleg fietspaden langs Langenakker (LFF)	Merendree	Veiligheid	LT	laag	gemeente	AWV	
20	B2	aanleg fietspaden/fietsuggestiestroken langs Lostraat (buiten bebouwde kom) (BFF)	Merendree	Veiligheid	MLT	gemiddeld	gemeente		
21	B2	opwaarderen doorsteek Poeldendries - Vaart rechts	Landegem	Bereikbaarheid	MLT	gemiddeld	gemeente		
22	B2	opwaarderen Heiste en Bekstraat als fiets- en voetgangersverbinding tussen Vaart Rechts en station	Landegem	Bereikbaarheid	MLT	gemiddeld	gemeente		
23	B2	aanleg fietsverbinding tussen Bekstraat en Wildedreef	Landegem	Bereikbaarheid	MLT	gemiddeld	gemeente		
24	B2	verbeteren fietsdoorsteek vanaf Gerolfsweg naar Veldestraat (langs kasteel van Velde) (LFF)	Merendree	Bereikbaarheid	KT	hoog	gemeente		
25	B2	verbeteren verknooping fietsroutes langs kanalen (Durmen) (BFF)	Nevele	Bereikbaarheid	KT	hoog	gemeente	provincie	
26	B2	doortrekken fietspad langs N437 - Damstraat tot gemeentegrens	Nevele	Veiligheid	KT	hoog	gemeente	AWV	
27	B2	aanleg dubbelrichtingsfietspad tussen Cardijnlaan en Zandestraat aan de oostzijde van de rondweg rond Hansbeke	Hansbeke	Veiligheid	MLT	gemiddeld	gemeente	AWV	
28	B2	aanleg fietspad langs Lamstraat	Nevele	Veiligheid	LT	laag	gemeente	provincie	
29	B2	vanuit de Berkenlaan wordt een fiets- en wandelroute aangelegd die aansluit op het dubbelrichtingsfietspad langs de nieuwe ontsluitingsweg	Nevele	Bereikbaarheid	MLT	gemiddeld	gemeente		
30	B3	nieuwe fiets- en voetgangersonderdoorgang aan Hansbekedorp	Hansbeke	Leefbaarheid	KT-MLT	hoog	Infrabel	gemeente	
31	B3	opwaarderen station Hansbeke (extra parkeerplaatsen, toegankelijkheid, perrons, fietsenstallingen)	Hansbeke	Leefbaarheid	KT-MLT	hoog	Infrabel	gemeente	
32	B3	hogere frequentie busaanbod op lijn 16 en 86	Nevele	Bereikbaarheid	LT	gemiddeld	De Lijn	gemeente	
33	B3	uitwerken hoofdhaltes Nevele Markt en station Landegem met degelijke uitrusting en aandacht voor beeldkwaliteit	Nevele	Bereikbaarheid	KT	hoog	gemeente	De Lijn	
34	B3	verbeteren toegankelijkheid bushaltes grondgebied Nevele	Nevele	Bereikbaarheid	MLT	gemiddeld	gemeente	De Lijn	
35	B3	verbeteren uitrusting bushaltes grondgebied Nevele: wachthokjes, verlichting, infopaneel, fietsenstalling, vuilnisbakje	Nevele	Bereikbaarheid	MLT	gemiddeld	gemeente	De Lijn	

36	B4	vrachtwagensluis op Moorstraat net voor bedrijventerrein	Nevele	Veiligheid	MLT	gemiddeld	gemeente		
37	B4	knippen Zomergemstraat van Lamstraat (na realisatie nieuwe weg naar Lamstraat)	Nevele	Leefbaarheid	LT	laag	gemeente		
38	B4	nieuwe weg vanaf Veldestraat (brug over kanaal) naar Lamstraat	Nevele	Leefbaarheid	LT	laag	gemeente		
39	B4	aanleg rondweg rond Hansbeke	Hansbeke	Leefbaarheid	MLT	hoog	AWV	gemeente	
40	B4	heraanleg doortocht door Hansbeke, na aanleg rondweg	Hansbeke	Leefbaarheid	MLT	hoog	gemeente	AWV	
41	B4	nieuwe omleidingsweg rond Nevele (ontsluiting bedrijventerrein)	Nevele	Leefbaarheid	KT	hoog	gemeente		
42	B4	zone tussen Merendree en Landegem wordt aangepakt als doortocht	Merendree - Landegem	Veiligheid	MLT	gemiddeld	gemeente		
43	B4	oost-west verkeer kanaliseren langs Wildekouter - Langenakker	Merendree - Landegem	Bereikbaarheid	MLT	gemiddeld	gemeente		
44	B4	afschaffen overwegen aan Hansbekedorp en voetgangerstunnel aan Reibroekstraat (aanleg 3e en 4e spoor)	Hansbeke	Leefbaarheid	KT-MLT	hoog	Infrabel	gemeente	
45	B4	afbouw verkeersfunctie van de Graaf van Hoomestraat van een lokale weg type II naar een lokale weg type III (50 km/u)(na realisatie weg ontsluiting bedrijventerrein)	Nevele	Leefbaarheid	MLT	gemiddeld	gemeente		
46	B4	waar de voet- en fietsweg de Camille Van Der Cruyssenstraat kruist, wordt een beveiligde voetgangersoversteek voorzien.	Nevele	Veiligheid	MLT	gemiddeld	gemeente		
47	B4	herinrichting kruispunt Veldestraat – Durmenstraat	Merendree	Veiligheid	KT	hoog	gemeente		
48	B4	heraanleg kruispunt Beentjesstraat - Bredeweg	Poessele	Veiligheid	KT	hoog	gemeente		
49	B4	heraanleg kruispunt Biebuyckstraat - Zeistraat (fietsoversteek, verkorte afslagstroken)	Vosselare	Veiligheid	MLT	gemiddeld	gemeente	AWV	
50	B4	heraanleg kruispunt Vosselare Dorp - Langemunt - Biebuyckstraat	Vosselare	Veiligheid	MLT	gemiddeld	gemeente	AWV	
51	B4	afschermen stille, groene kamers met tonnagebeperking (uitgezonderd laden en lossen)	Nevele	Leefbaarheid	KT	hoog	gemeente		
52	B5	inrichting kruispunt Veldestraat - Dreef als poorteffect	Merendree	Veiligheid	MLT	gemiddeld	gemeente		
53	B5	poorteffect aan kruispunt Veldestraat - Molenkouterslag	Merendree	Veiligheid	MLT	gemiddeld	gemeente		
54	B5	heraanleg Vosselarestraat tussen Landegemdorp en Veldbloemlaan	Landegem	Leefbaarheid	KT	hoog	gemeente		
55	B5	poorteffect op Vosselarestraat ter hoogte van E40	Landegem	Leefbaarheid	KT	hoog	gemeente		
56	B5	Veldbloemlaan, Westhoek en Bovenstraat worden heraangelegd als woonef of zone 30	Landegem	Leefbaarheid	MLT	gemiddeld	gemeente		
57	B5	aansluiting Brouwerijstraat met Vaart rechts: insnoeren en verpleinen tot zitplaats aan water	Landegem	Leefbaarheid	MLT	gemiddeld	gemeente		
58	B5	geschrant parkeren in Kerkstraat als snelheidsremmer	Landegem	Leefbaarheid	KT	hoog	gemeente		
59	B6	bijkomend herkomst-bestemmingsonderzoek en metingen naar verkeersbelasting op de wegen	Nevele	Leefbaarheid	KT	hoog	gemeente		
60	B6	voorzien fietsenstallingen aan aantrekkingspolen in gemeente (ook stations, bushaltes)	Nevele	Bereikbaarheid	KT	hoog	gemeente		
61	B6	aanleg parking nieuwe sporthal als langparkeerparking	Nevele	Bereikbaarheid	KT	hoog	gemeente		
WERKDOMEIN C : GEWENSTE ONDERSTEUNENDE OF FLANKERENDE MAATREGELEN									
62	C1	ondersteuning gebruik openbaar vervoer en fiets op nieuw lokaal bedrijventerrein	Nevele	Milieu	KT	hoog	gemeente	bedrijven	
63	C1	begeleiding scholen promoten fiets en veilige fietsroutes	Nevele	Milieu	KT	hoog	gemeente	scholen	
64	C1	maatregelen ter ondersteuning gebruik fiets bij gemeentepersoneel	Nevele	Milieu	KT	hoog	gemeente		
65	C1	beschikbaarheid Blue-bikes aan station Landegem	Nevele	Milieu	MLT	hoog	gemeente	NMBS	
66	C3	deelname aan campagne Met Belgerinkel naar de Winkel	Nevele	Milieu	KT	hoog	gemeente	winkels	
67	C3	informatie naar bevolking via website	Nevele	Milieu	KT	hoog	gemeente		
68	C3	deelname aan opleiding tot gemachtigd opzichter	Nevele	Veiligheid	KT	hoog	gemeente		
69	C3	deelname aan Mobipolus, opfriscursus voor senioren	Nevele	Veiligheid	KT	hoog	gemeente		
70	C3	ter beschikking stellen educatief materiaal voor scholen	Nevele	Milieu	KT	hoog	gemeente	scholen	
71	C6	handhaving door politie (snelheid, routes zwaar verkeer...)	Nevele	Veiligheid	KT-MLT-LT	hoog	gemeente	politie	
72	C6	handhaving parkeren	Nevele	Leefbaarheid	KT-MLT-LT	hoog	gemeente	externe firma	
73	C8	opvolging parkeerdruk	Nevele	Leefbaarheid	KT-MLT-LT	hoog	gemeente		
74	C8	promoten autodelen	Nevele	Milieu	KT	gemiddeld	gemeente		

10 / VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE

10.1 / KADERING BINNEN HET MOBILITEITSDECREET

In voorgaande actietabellen is aangegeven welke partners initiatief nemen en betrokken zijn in het realiseren van de maatregelen.

De coördinatie van de uitvoering van het mobiliteitsplan ligt in handen van de gemeente. Afhankelijk van de uit te voeren maatregelen zorgt de gemeente ervoor dat de betrokkenen gezamenlijke initiatieven nemen.

10.2 / SAMENWERKING MET DERDEN

Binnen dit mobiliteitsplan dienen slechts enkele thema's grensoverschrijdend te worden aangepakt om tot een goed resultaat te worden gebracht. Deze thema's zijn:

- Wegencategorisering: Nevele overlegt met de buurgemeenten
- Openbaar vervoer: Nevele overlegt met De Lijn over een versterking van het aanbod op de noord-zuidas (lijn 16 en 86).
- Snelheidsbeleid: Nevele overlegt met de buurgemeenten om de snelheidsregimes op grensoverschrijdende wegen af te stemmen.

11 / VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN GEMEENTELIJKE PLANNEN

11.1 / WEGENCATEGORISERING

- GRS nog in herziening

12 / BIJLAGE