

Lokaal bestuur Nazareth Participatietraject 'Centrale as'

Eindrapport, 16 juli 2021



Inhoud

1	Situering	5
2	Kwantitatieve analyse	6
2.1	Verloop van de bevraging	6
2.2	Type respondenten	6
2.3	Gebruik van de centrale as	8
2.4	Houding tegenover de belangrijkste problemen van de centrale as.	10
2.5	Parkeerplaatsen.....	12
2.6	Blauwe zones voor parkeren	14
2.7	Beleidslijnen voor een Groene Boulevard	15
3	Visies op het ontwerp.....	21
3.1	Algemene visies over de Groene Boulevard.....	21
3.2	Visie op pleinzone 1 vrije basisschool.....	23
3.3	Visie op boulevardzone 2 kinderkasteeltje	24
3.4	Visie op pleinzone 3 sporthal	25
3.5	Visie op boulevardzone 4 parkbegraafplaats	26
3.6	Visie op pleinzone 5 station.....	27
3.7	Visie op boulevardzone 6 Stationsstraat	28
3.8	Samenvattende visie over de delen van de Groene Boulevard	29
4	Ingezonden adviezen.....	30
4.1	Bedrijfsgilde	30
4.2	Landbouwraad	30
4.3	Milieuraad	31
4.4	Burgeradviezen	31
5	Conclusies.....	32

Overzicht van de figuren

Figuur 1: responscurve online bevraging	6
Figuur 2: leeftijdsverdeling respondenten.....	7
Figuur 3: als welk type verkeersdeelnemer gebruikt de respondent de centrale as.....	7
Figuur 4: waar wonen de respondenten.....	7
Figuur 5: waarvoor gebruiken de respondenten de centrale as	8
Figuur 6: wat is het doel van verplaatsingen over de centrale as	9
Figuur 7: wat bezoekt de respondent op de centrale as	9
Figuur 8: houding tegenover doorgaand verkeer	10
Figuur 9: houding tegenover de neiging sneller te rijden	10
Figuur 10: houding tegenover te smalle fietspaden	11
Figuur 11: houding tegenover te smalle voetpaden	11
Figuur 12: houding tegenover het onaangename wandelen op de centrale as	11
Figuur 13: Is er voldoende parkeerplaats.....	12
Figuur 13: Parkeercomfort in de weegschaal voor veiligheid van fietsers en voetgangers	12
Figuur 15: Parkeercomfort in de weegschaal voor veiligheid van fietsers en voetgangers: mening van voetgangers en fietsers	13
Figuur 16: wandeltijd na parkeren	14
Figuur 16: duurtijd voor blauwe zone	14
Figuur 18: gebruik van de blauwe zones.....	15
Figuur 19: draagvlak voor uitgestippelde beleidslijnen	16
Figuur 20: draagvlak voor uitgestippelde beleidslijnen, overzicht.....	17
Figuur 21: draagvlak voor uitgestippelde beleidslijnen, visie van de bewoners	17
Figuur 22: draagvlak voor uitgestippelde beleidslijnen, voor- en tegenstanders bij de bewoners.....	18
Figuur 23: tegenstellingen rond groenaanleg bij bewoners van de centrale as	18
Figuur 24: draagvlak voor uitgestippelde beleidslijnen, visie van voetgangers en fietsers.....	19
Figuur 25: draagvlak voor uitgestippelde beleidslijnen, voor- en tegenstanders bij voetgangers en fietsers	19
Figuur 26: meningen rond groenaanleg bij voetgangers en fietsers.....	20
Figuur 27: visie op pleinzone 1 vrije basisschool	23
Figuur 28: visie op boulevardzone 2 kinderkasteeltje.....	24
Figuur 28: visie op pleinzone 3 sporthal.....	25
Figuur 30: visie op boulevardzone 4 parkbegravingplaats	26
Figuur 31: visie op pleinzone 5 station	27
Figuur 32: visie op boulevardzone 6 Stationsstraat.....	28
Figuur 33: visie op pleinzone 1 Vrije Basisschool door de bewoners van de centrale as	29

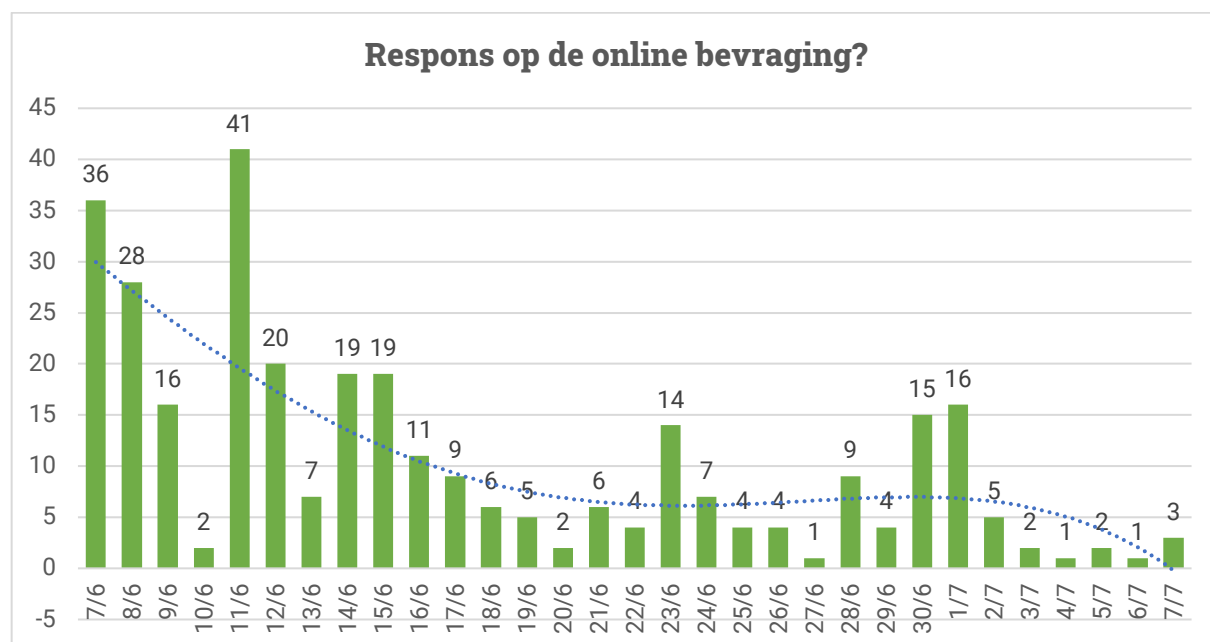
1 Situering

Dit rapport maakt een kwantitatieve en kwalitatieve analyse van een online bevraging bij de burgers van de gemeente Nazareth over de ideeën van ontwerper Veneco voor heraanleg van de centrale as tot een Groene Boulevard. Dit wordt geconfronteerd met de ingezonden adviezen van onder meer de adviesraden. De bedoeling van de oefening is ideeën en bezorgdheden te verzamelen waarmee een ontwerper aan de slag kan gaan. Het is geen stemming over de reeds voorliggende ideeën in voor en tegen, maar het staat daarentegen aan het begin van een participatietraject. Het gemeentebestuur dankt iedereen die aan deze bevraging heeft deelgenomen.

2 Kwantitatieve analyse

2.1 Verloop van de bevraging

De online bevraging liep van 7 juni tot 11 juli 2021. 329 respondenten namen er aan deel.



Figuur 1: responscurve online bevraging

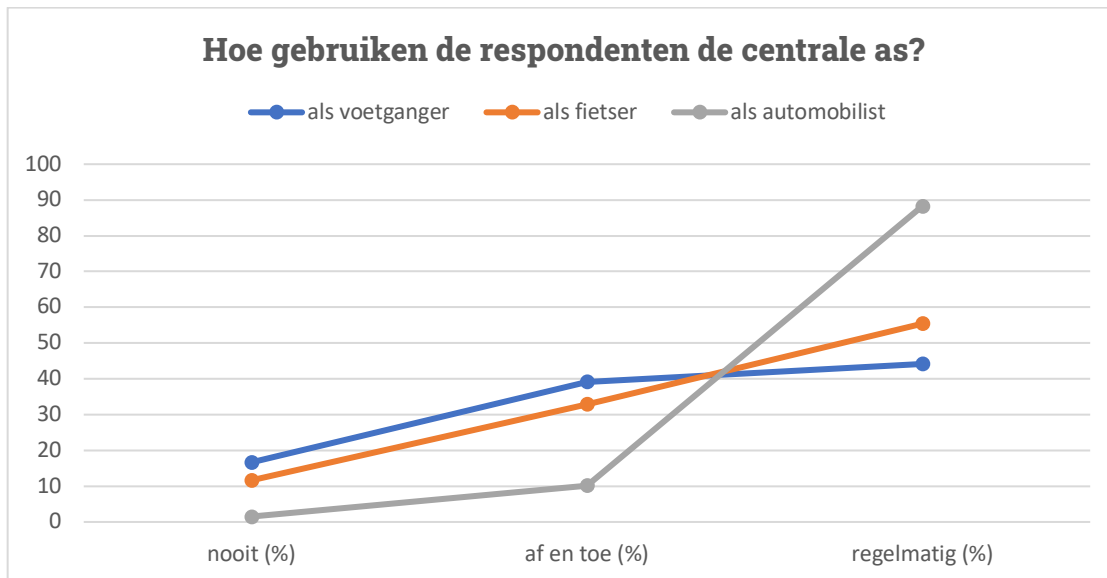
Vooral bij aanvang van de bevraging, toen de infozuilen in het straatbeeld verschenen en ook op het moment van de webinars zijn er pieken in de aantallen respondenten.

2.2 Type respondenten



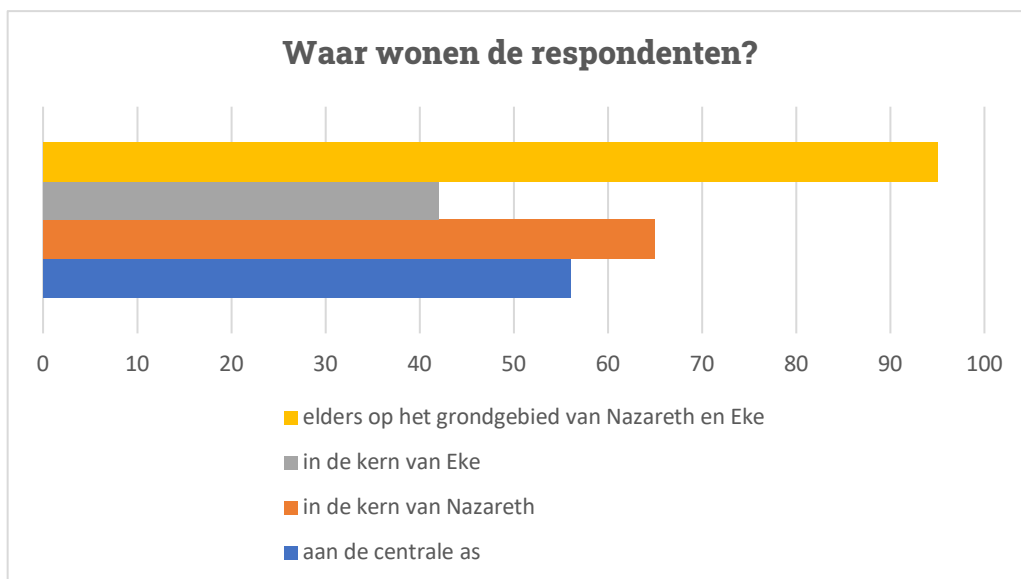
Figuur 2: leeftijdsverdeling respondenten

Vooral de beroepsactieve burger werd bereikt, naast de gepensioneerden. De stem van de jongeren ontbreekt grotendeels.



Figuur 3: als welk type verkeersdeelnemer gebruikt de respondent de centrale as

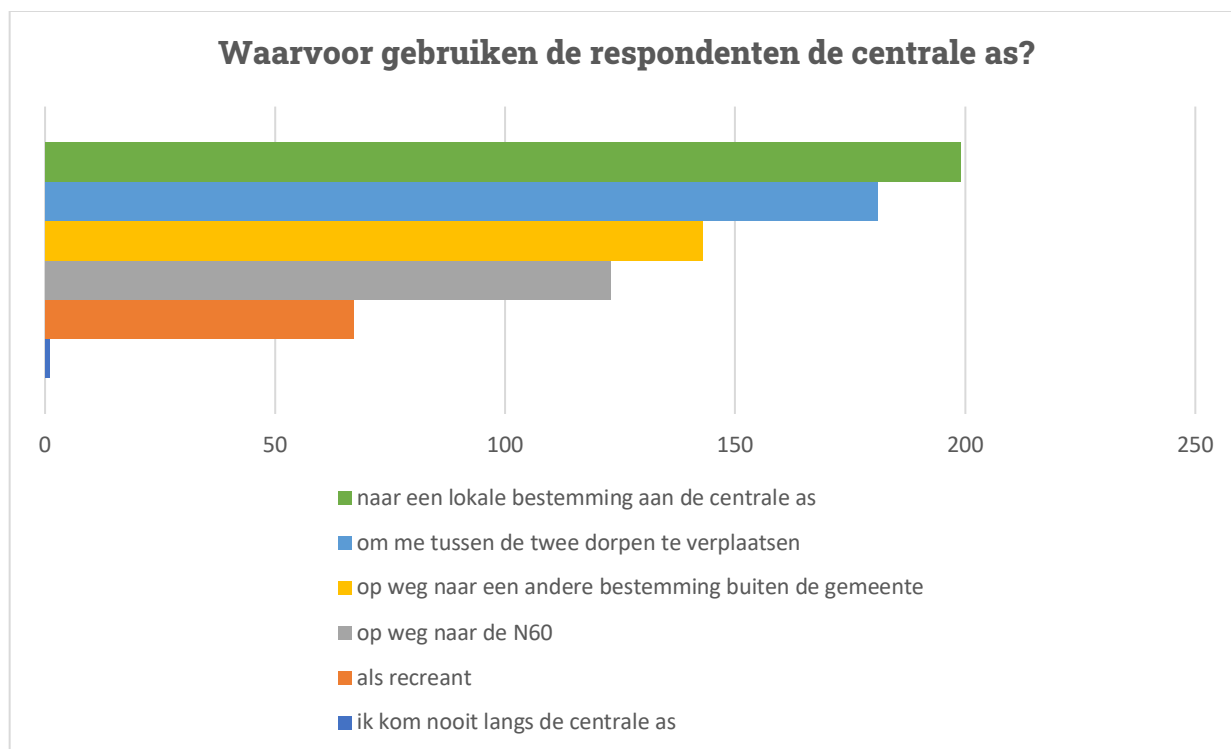
De respondent gebruikt vooral de centrale as als automobilist, al is er ook een opvallend belangrijke groep die ook regelmatig als voetganger of fietser aanwezig is. Dit bevestigt het idee dat de centrale as een multimodale verkeersas is waarop alle weggebruikers hun plaats verdienen.



Figuur 4: waar wonen de respondenten

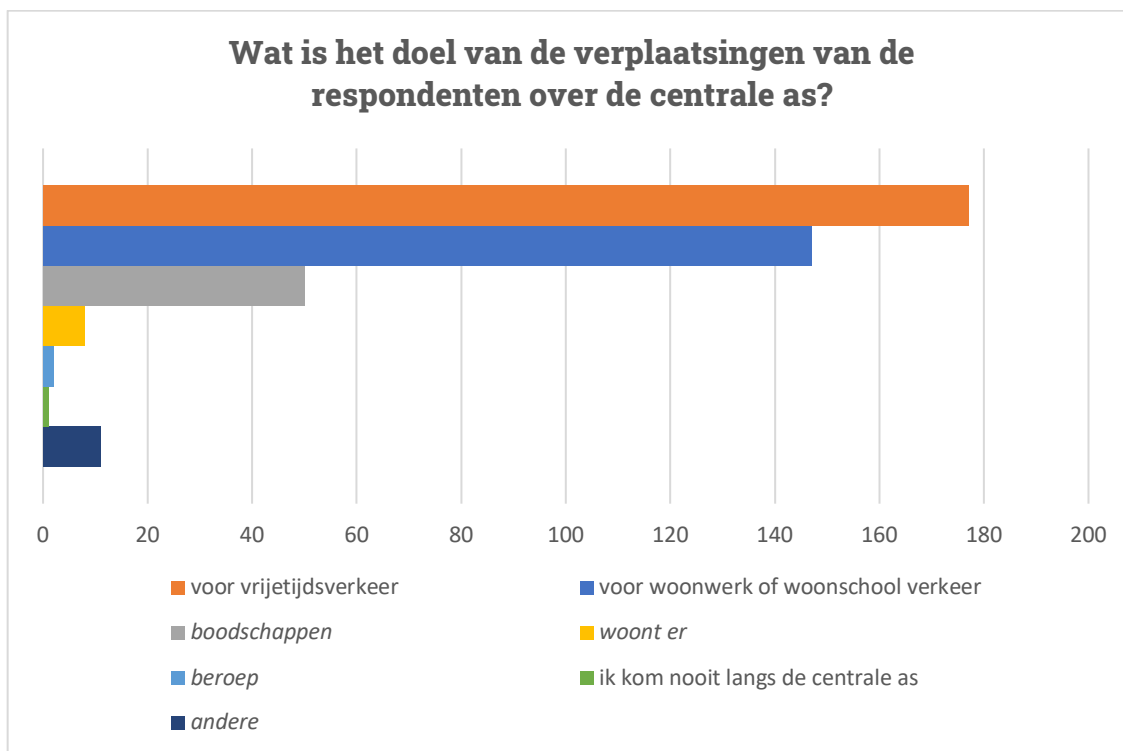
De grote meerderheid van de respondenten woont ofwel op de centrale as zelf als in de dorpskernen die door de centrale as verbonden worden. Toch is er ook ruime interesse voor de centrale as vanwege burgers die elders in de gemeente wonen. De centrale as vervult functies voor alle inwoners, dus iedereen voelt zich erbij betrokken.

2.3 Gebruik van de centrale as



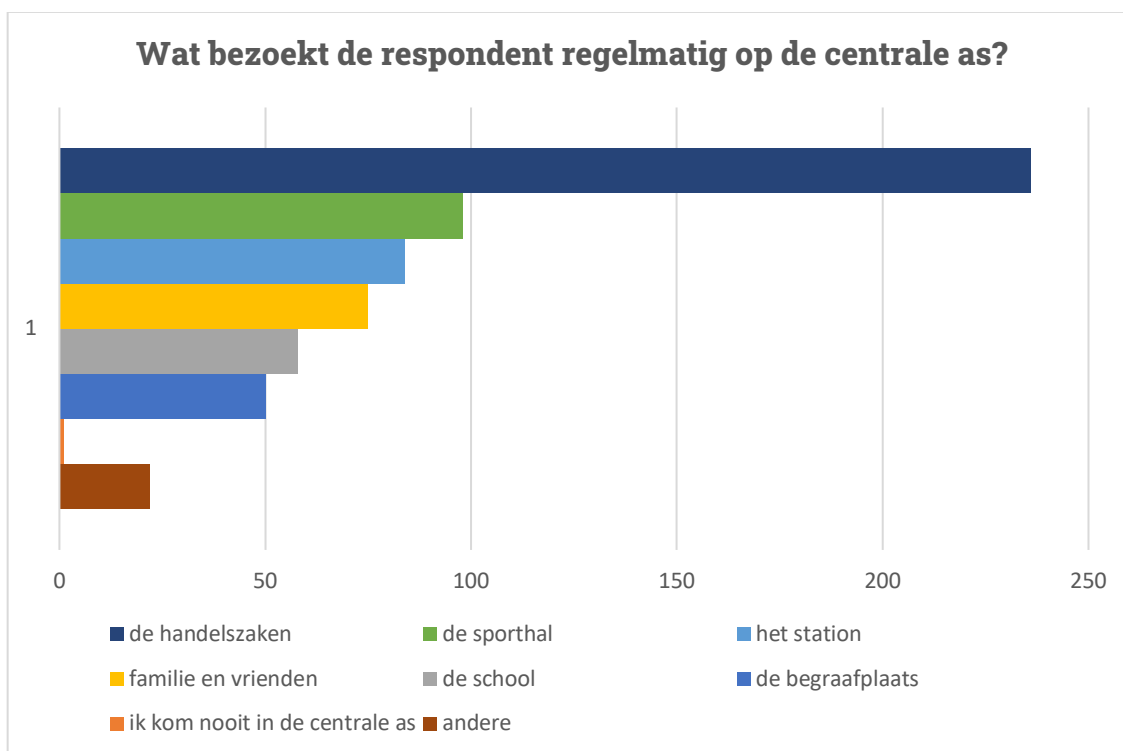
Figuur 5: waarvoor gebruiken de respondenten de centrale as

De centrale as is in hoofdzaak een bestemmingsstraat. Gebruikers komen er op weg naar een bestemming op de as zelf of als verbinding tussen de twee dorpen. Gebruik als toeleidingsweg voor de N60 of als onderdeel van een verdere verplaatsing naar buiten de gemeente is aanwezig maar minder prominent dan het lokale gebruik. Mensen die nooit de centrale as gebruiken hebben niet op de bevraging geantwoord.



Figuur 6: wat is het doel van verplaatsingen over de centrale as

De centrale as wordt zowel voor woonwerk/woonschool verkeer gebruikt als voor verkeer in de vrijetijd. Respondenten geven spontaan aan (zie cursieve items in de grafiek) de straat ook vaak te gebruiken voor winkelen, voor beroepsactiviteiten of omdat men er woont.



Figuur 7: wat bezoekt de respondent op de centrale as

Als men bestemmingen op de centrale as bezoekt dan gaat het hoofdzakelijk om handelszaken. Op verre afstand worden ook de sporthal, het station, familie en vrienden, de school of de begraafplaats vermeld. Bij elkaar opgeteld vormen deze vijf bestemmingen samen ruim een grotere aantrekkingspool dan de handelszaken. Bij het antwoord 'andere' wordt vaak ook de bibliotheek vermeld.

In bijlage 1 geven we de vrije tekstantwoorden weer:

- Waarvoor gebruiken de respondenten de centrale as, anders dan in Figuur 6 aangegeven?
- Waarom bezoekt men de centrale as als het niet om woonwerk/woonschool of om vrijetijdsverkeer gaat?
- Wat bezoekt de respondent op de centrale as, aanvulling bij het antwoord 'andere'?

2.4 Houding tegenover de belangrijkste problemen van de centrale as.

Er is te veel doorgaand autoverkeer, van mensen die niet in deze buurt moeten zijn.



Figuur 8: houding tegenover doorgaand verkeer

De respondent reageert verdeeld op de vraag of er te veel doorgaand verkeer is. Een meerderheid zegt ja, maar dat ligt in balans met respondenten die er minder wakker van liggen. Doorgaand verkeer is niet het meest opvallende issue.

De toegelaten snelheid is 50 km/uur en bij scholen 30 km/uur, maar als chauffeur ben je geneigd sneller te rijden dan toegelaten.



Figuur 9: houding tegenover de neiging sneller te rijden

De meeste respondenten vinden duidelijk dat de centrale as aanzet tot snel rijden. Bijna de helft van de respondenten vult score 4 of 5 in. Maar, opvallend, iets meer dan een vierde vindt dat dit niet het geval is en een ander vierde is eerder genuanceerd of onbeslist in het antwoord.

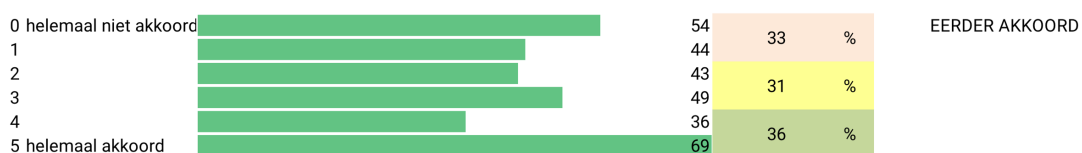
De fietspaden zijn te smal.



Figuur 10: houding tegenover te smalle fietspaden

Bijna de helft van de respondenten geeft aan dat de fietspaden te smal zijn.

De voetpaden zijn te smal.



Figuur 11: houding tegenover te smalle voetpaden

Over de breedte van de voetpaden bestaat er minder eensgezindheid. Een iets grotere groep vindt dat ze inderdaad te smal zijn, maar een belangrijke groep is hier niet van overtuigd. Als we de voetpaden meer ruimte willen geven zal extra communicatie nodig zijn om deze groep mee te overtuigen.

Het is niet aangenaam om langs de centrale as te wandelen.

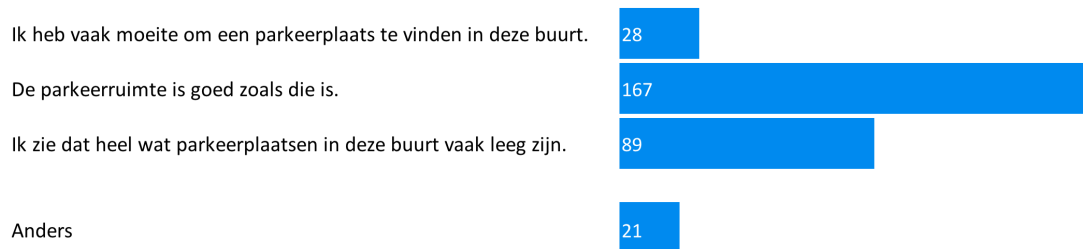


Figuur 12: houding tegenover het onaangename wandelen op de centrale as

Een uitgesproken meerderheid percipieert de centrale as als onaangenaam voor wandelaars. Er is dus draagvlak voor verfraaiingen die de belevingswaarde van de straat opkrikken.

2.5 Parkeerplaatsen

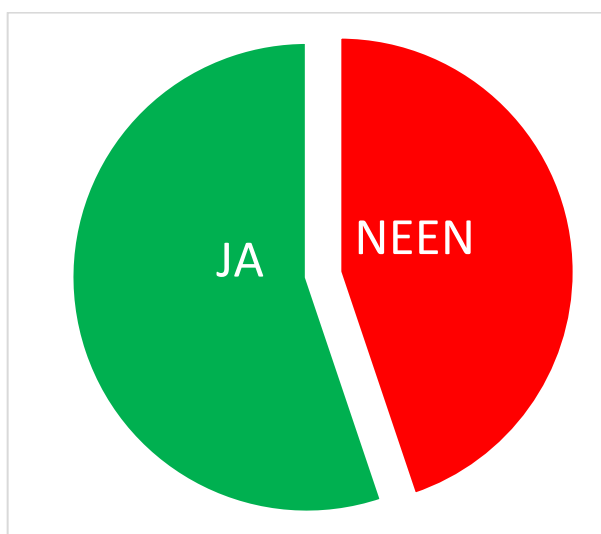
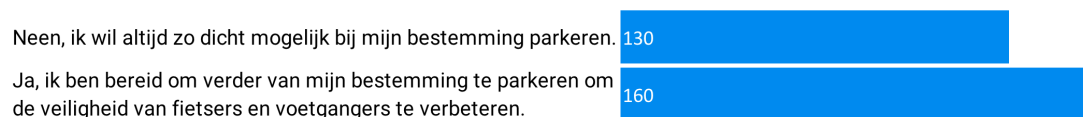
Zijn er genoeg, te weinig of te veel parkeerplaatsen? Denk hierbij ook aan de ruimte die nu in beslag wordt genomen door parkeerplaatsen en die zou kunnen benut worden voor fietsers, voetgangers of groenaanleg.



Figuur 13: Is er voldoende parkeerplaats

Er zijn drie keer meer mensen die aangeven regelmatig parkeerplaatsen leeg te zien staan dan er zijn die zeggen te weinig parkeergelegenheid te vinden. Uiteraard hangt dit af van de plaats op de centrale as, die in deze generieke vraagstelling niet vermeld werd. Opvallend is wel dat er een ruime meerderheid zegt dat de parkeerruimte zoals ze er nu is niet hoeft te veranderen. Ook hier is objectivering, uitleg en sensibilisering op zijn plaats als we de parkeerruimtes reduceren.

Ben je bereid om verder van je bestemming te parkeren ten voordele van veiligheid en het comfort van fietsers en voetgangers?



Figuur 14: Parkeercomfort in de weegschaal voor veiligheid van fietsers en voetgangers

De solidariteit met fietsers en voetgangers noopt de meeste gebruikers op wat verder te parkeren. Maar een grote minderheid is daar niet toe bereid. Dit is een opvallend resultaat dat de stereotypie van koning auto bevestigt.

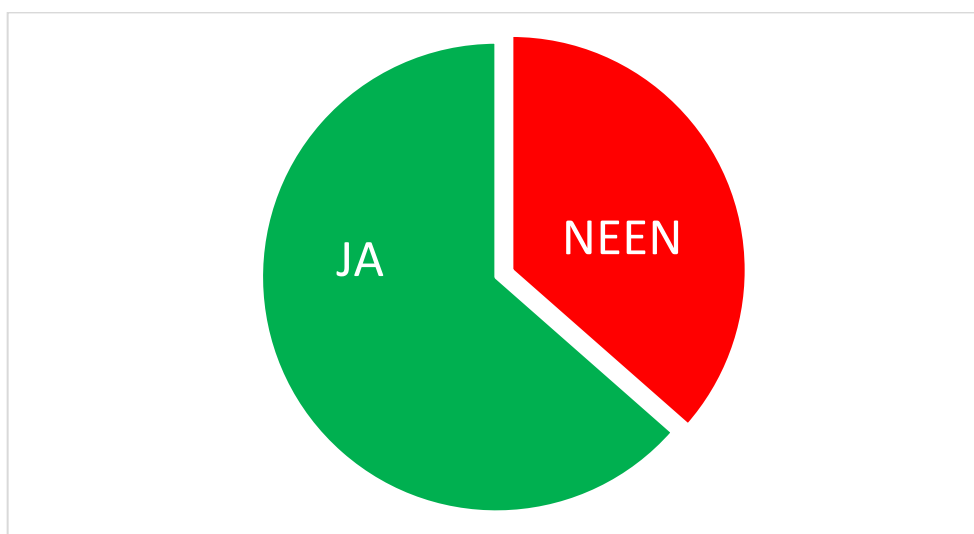
**Ben je bereid om verder van je bestemming te parkeren ten voordele van veiligheid en het comfort van fietsers en voetgangers?
mening van wie regelmatig wandelt of fietst op de centrale as**

Neen, ik wil altijd zo dicht mogelijk bij mijn bestemming parkeren.

58

Ja, ik ben bereid om verder van mijn bestemming te parkeren om de veiligheid van fietsers en voetgangers te verbeteren.

101

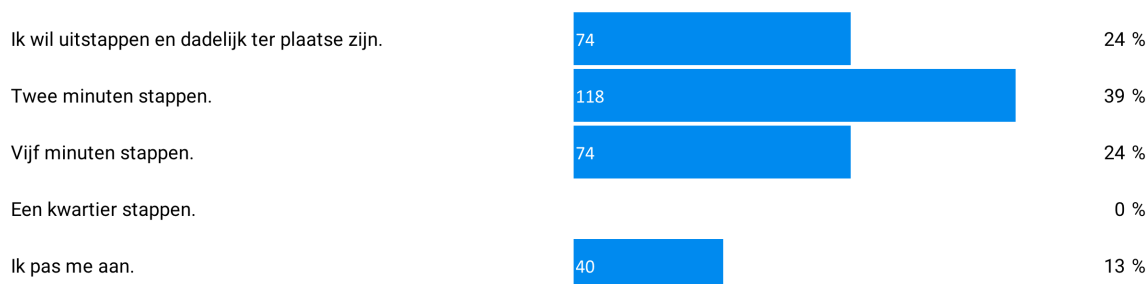


Figuur 15: Parkeercomfort in de weegschaal voor veiligheid van fietsers en voetgangers: mening van voetgangers en fietsers

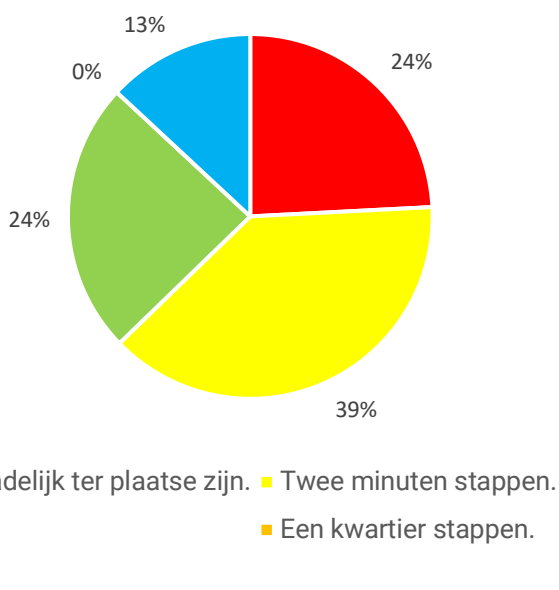
Niet onverwacht wijkt de mening af van wie zelf aangeeft regelmatig op de centrale as te wandelen of te fietsen. Toch is ook hier een redelijk grote neen-fractie.

In bijlage 2 worden de vrije tekstopmerkingen over parkeren overgenomen. De belangrijkste boodschap is hier een vraag naar differentiatie. De parkeerproblematiek is niet overal gelijk over de lengte van de centrale as. Nieuwbouw en appartementen genereren een grote vraag naar parkeergelegenheid, ook de handelszaken hebben soms een parkeernood. Ouderen of mensen met een beperking moeten vlakbij kunnen parkeren. Sommige parkeerstroken staan vaak leeg. Bewoners zonder voldoende plaats op de oprit maken zich zorgen over het ontvangen van bezoek. Hier en daar komt de vraag naar centrale parkeerplaatsen in plaats van een parkeerlint. Soms is de nood aan parkeerplaatsen artificieel omdat de garage voor andere dingen wordt gebruikt.

Wat vind je een aanvaardbare wandelafstand tussen je parkeerplaats en je bestemming?



Wat is een aanvaardbare wandelafstand na parkeren?

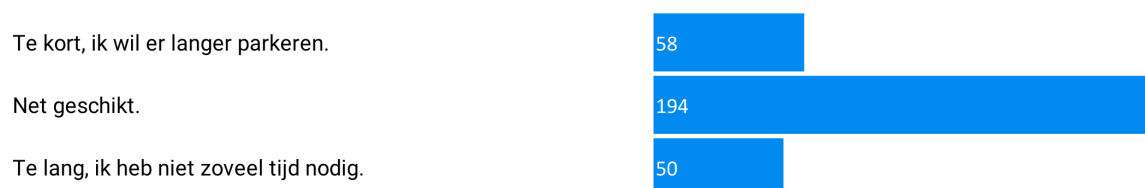


Figuur 16: wandeltijd na parkeren

Niemand vindt het aanvaardbaar dat men na het parkeren nog een kwartiertje moet wandelen, al stelt 13% zich flexibel op. 5 minuten is aanvaardbaar voor een kwart van de respondenten, terwijl een andere kwart helemaal niet wil stappen. Bijna 40% kiest voor twee minuten.

2.6 Blauwe zones voor parkeren

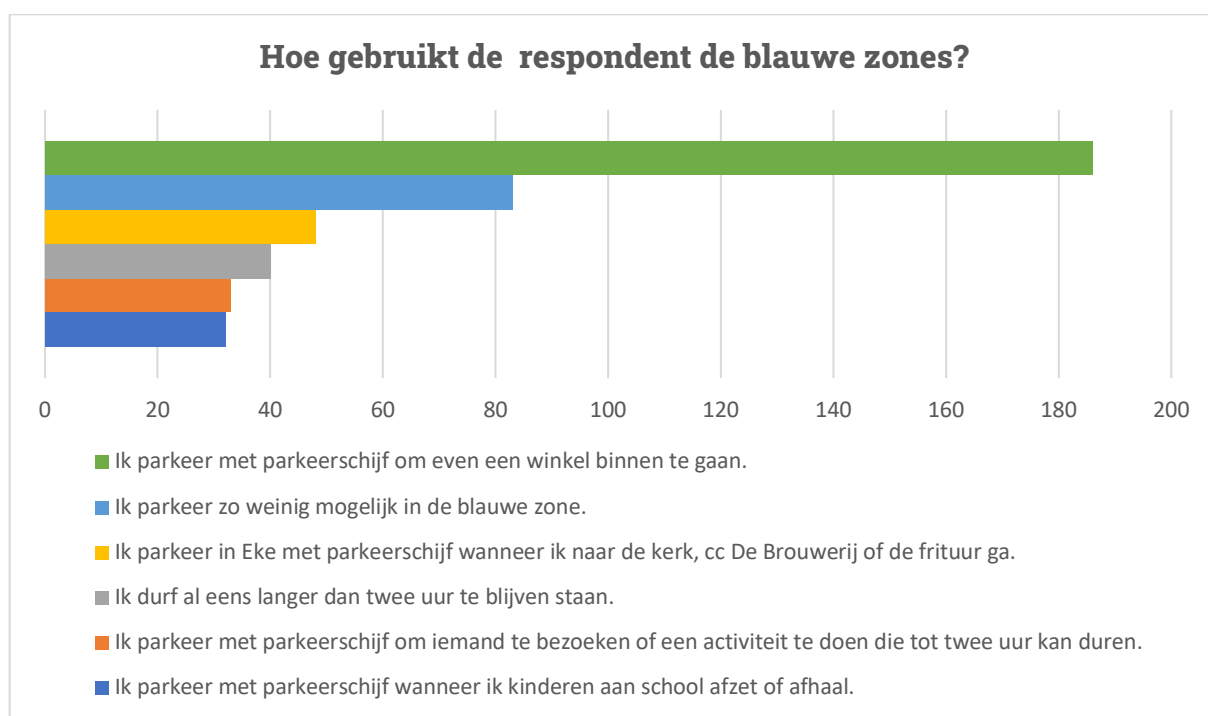
Wat is je mening over de duurtijd van de blauwe zones?



Figuur 17: duurtijd voor blauwe zone

De meeste respondenten zijn tevreden over een duurtijd van twee uur in de blauwe zones.

Bijlage 3 bevat de vrije tekstvelden over de blauwe zone. 21 respondenten pleiten voor het afschaffen ervan, 11 pleiten voor het behoud. Verdere ideeën die gerapporteerd werden: liefst geen parkeermeters, plaats voorzien aan handelszaken voor ultrakort parkeren, blauwe zones duidelijker aanduiden in het straatbeeld, en meer handhaven op de toepassing van de regels.



Figuur 18: gebruik van de blauwe zones

Het belangrijkste gebruik van de blauwe zones is door mensen die naar de winkels stappen. na het shoppen vertrekken ze weer. Een belangrijke groep mijdt ook het gebruik van blauwe zones. 40 respondenten komen ervoor uit dat ze ook al eens te lang durven blijven staan en dus oneigenlijk gebruik maken van de blauwe zone.

2.7 Beleidslijnen voor een Groene Boulevard

De meeste geformuleerde beleidslijnen genieten de steun van de respondenten. Steeds is de groep die de beleidslijnen als zeer belangrijk aangeven de grootste groep.

De centrale as wordt mooier en aangenamer om langs te passeren.



DUIDELIJKE VOORKEUR

De fiets- en voetpaden worden veiliger en comfortabeler.



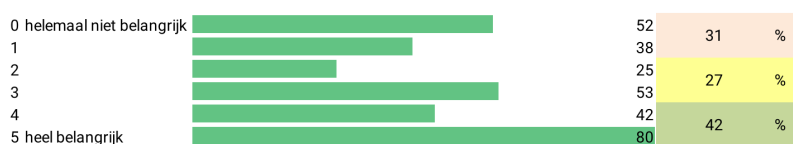
QUASI ONBETWISTE VOORKEUR

Er komt meer groen en minder verharding met groene bermen.



DUIDELIJKE VOORKEUR

Er komt meer groen en minder verharding met plantvakken.



VOORKEUR

Er komt meer groen en minder verharding met bomen.



DUIDELIJKE VOORKEUR

De baan zal er smaller uitzien. Daardoor zal men trager rijden en wordt het veiliger.



DUIDELIJKE VOORKEUR

Het wordt veiliger om als voetganger of fietser de weg over te steken.



QUASI ONBETWISTE VOORKEUR

Figuur 19: draagvlak voor uitgestippelde beleidslijnen



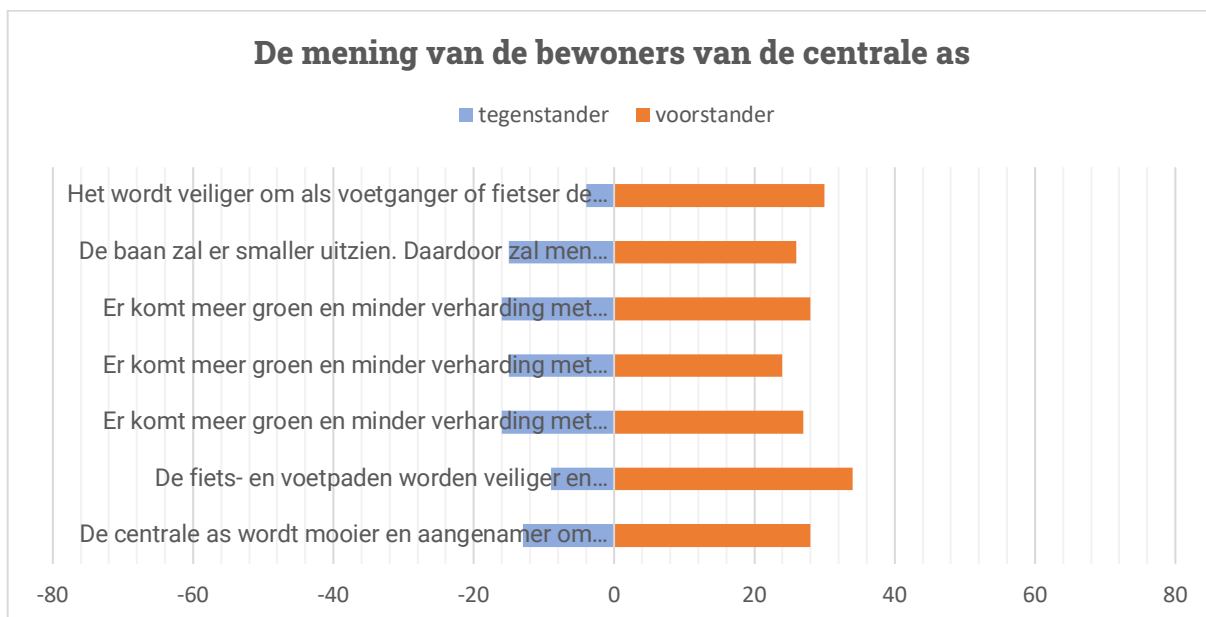
Figuur 20: draagvlak voor uitgestippelde beleidslijnen, overzicht

Als we de groep met scores 4 of 5, de groep die de beleidslijn belangrijk vinden, verminderen met de groep met scores 1 en 2, die de beleidslijn niet belangrijk vinden, krijgen we een goede indicator voor het draagvlak. Hieruit blijkt dat vooral veiligheid het thema is, met focus op fietser en voetganger. Het groen maken van de Groene Boulevard wordt wel geapprecieerd maar scoort beduidend minder.



Figuur 21: draagvlak voor uitgestippelde beleidslijnen, visie van de bewoners

Als we naar de mening van de bewoners van de centrale as zelf peilen zien we een vergelijkbaar beeld, maar met toegenomen aandacht voor een aangename straat.



Figuur 22: draagvlak voor uitgestippelde beleidslijnen, voor- en tegenstanders bij de bewoners

Als we de extremen vergelijken, de bewoners die een punt heel belangrijk vinden versus de bewoners die een punt helemaal niet belangrijk vinden, dan zien we dat er een aantal thema's zijn waarover grote meningsverschillen naar voor komen:

Opvallend zijn;

- meer groen en minder verharding met groene bermen
- meer groen en minder verharding met bomen

Hier zijn heel weinig respondenten met een tussenpositie:

Er komt meer groen en minder verharding met plantvakken.

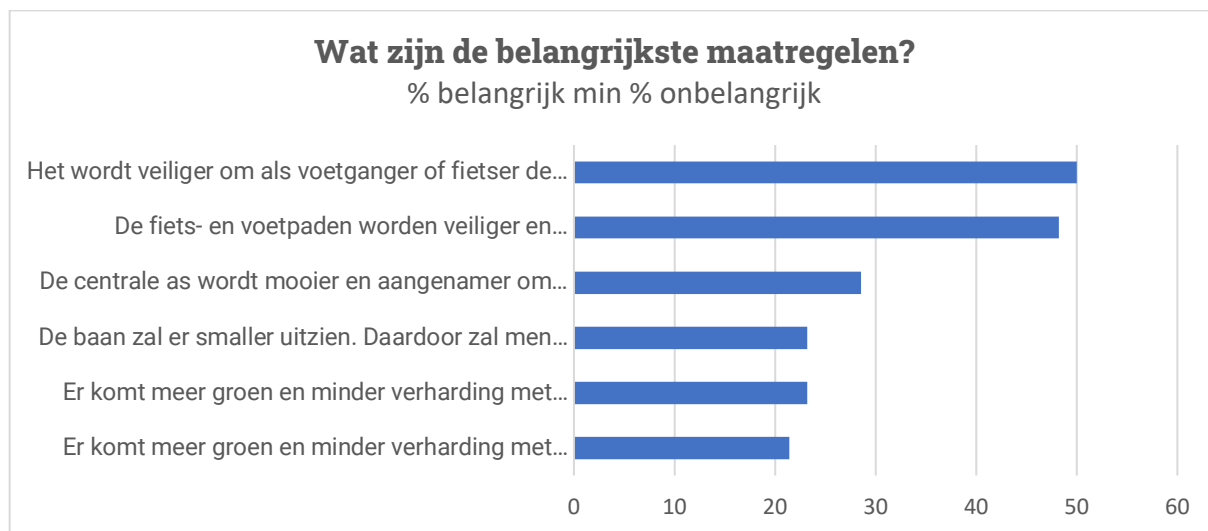


Er komt meer groen en minder verharding met bomen.



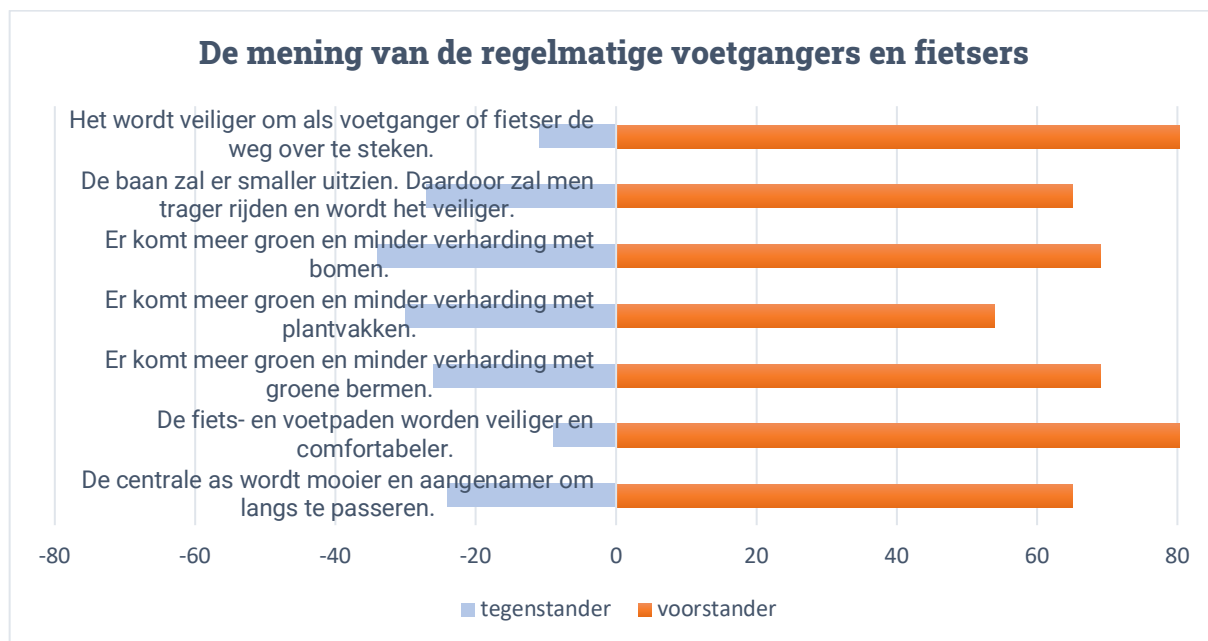
Figuur 23: tegenstellingen rond groenaanleg bij bewoners van de centrale as

Als we naar de mening van respondenten kijken die vaak zelf te voet gaan of fietsen op de centrale as, zien we eveneens een afwijkend beeld.



Figuur 24: draagvlak voor uitgestippelde beleidslijnen, visie van voetgangers en fietsers

Het draagvlak is vergelijkbaar met dat van de bewoners, dus met iets meer affiniteit voor een aangename omgeving. Het draagvlak voor de veiligheidsmaatregelen is nog meer uitgesproken



Figuur 25: draagvlak voor uitgestippelde beleidslijnen, voor- en tegenstanders bij voetgangers en fietsers

Ook bij deze groep komen, we een scherp verschil tussen voorstander en tegenstanders tegen bij groenaanleg, maar de tussencategorieën zijn er wel nog meer aanwezig.

Er komt meer groen en minder verharding met groene bermen.



Er komt meer groen en minder verharding met plantvakken.



Er komt meer groen en minder verharding met bomen.



Figuur 26: meningen rond groenaanleg bij voetgangers en fietsers

3 Visies op het ontwerp

3.1 Algemene visies over de Groene Boulevard

In bijlage 4 nemen we alle opmerkingen van burgers onverkort op.

Beleid	44 opmerkingen of ideeën
Verkeersafwikkeling	38 opmerkingen of ideeën
Groen	36 opmerkingen of ideeën
Fietsers en fietspaden	33 opmerkingen of ideeën
Parkeren	25 opmerkingen of ideeën
Snelheidsregime	19 opmerkingen of ideeën
Zwaar verkeer	16 opmerkingen of ideeën
Voetgangers en voetpaden	16 opmerkingen of ideeën
Hinder	15 opmerkingen of ideeën
Leefbaarheid	14 opmerkingen of ideeën
Andere straten	9 opmerkingen of ideeën
Wegenwerken	6 opmerkingen of ideeën
Participatie	5 opmerkingen of ideeën

Inzake het **algemene beleid** waarbinnen de Groene Boulevard kadert waren er algemeen afwijzende opmerkingen (we hebben dit project niet nodig) tot algemeen steunende opmerkingen (schitterend plan). Een aantal opmerkingen gingen over het stellen van beleidsprioriteiten (zijn er geen andere zorgen?) en gemeentelijke financiën (hoeveel zal dit kosten). Een aantal mensen pleit ervoor om alles te laten zoals het nu is.

Over **verkeersafwikkeling** legden een aantal respondenten de focus op de rol van de centrale as als verkeersader waarin best de auto centraal blijft staan, ook als toegangsweg tot de N60. Dit is enigszins in tegenstrijd met de resultaten uit de kwantitatieve analyse waarbij de centrale as vooral als lokale bestemmingsstraat wordt aangegeven. (paragraaf 2.3). De rijweg moet breed zijn en een vlotte verkeersafwikkeling toestaan om sluijverkeer te vermijden.

Groen beroert de geesten. De reacties tellen zowel overtuigde voorstanders als felle tegenstanders van bomen. Die laatste vrezen voor wortelschade en bladval. Belangrijk is dat groen geen hypotheek mag leggen op veiligheid en dat het aangelegde groen goed en regelmatig onderhouden wordt.

Graag wil men biodiversiteit vergroten, met gevarieerd inheems plantsoen. Ook vragen sommigen waterpartijen.

Over het **fietsen** wordt vooral verwezen naar de veiligheid van de fietspaden. Die moet gegarandeerd worden. De bestrating moet aangepast worden voor vlot fietsen. Over zone 1 gaat een discussie of gemengd verkeer wel een goed idee is omwille van veiligheid. De fietser zelf moet ook verantwoordelijkheid opnemen en zich aan de regels houden.

Voor de winkels willen voldoende **parkeerplaatsen** behouden. Men vreest dat de parkeerdruk zal toenemen door de toenemende verappartementisering van de straat. Ook haalt men de zorg aan voor mensen die minder goed te been zijn en vlak bij de bestemming willen parkeren. Toch vinden anderen wel dat het een terechte keuze is om het aantal parkeerplaatsen te verminderen aangezien er vaak lege stroken zijn.

De afwisseling in **snelheidsregime** vindt men vervelend. Er wordt gepleit voor overal zone 50, overal zone 30, zone 30 dynamisch enkel als de schoolpoorten open gaan, iemand pleit zelfs voor overal zone 40. Een aantal respondenten pleiten voor betere handhaving op het opgelegde regime.

Twee types reactie over **zwaar verkeer**. enerzijds zijn er respondenten die het zwaar verkeer maximaal willen bannen van de Groene Boulevard. Anderzijds zijn er die de breedte van de weg willen aanpassen zodat zwaar verkeer en landbouwverkeer er zijn plaats krijgt. Let op verkeersborden en palen te dicht bij de straatrand.

Voetgangers willen verzorgde, goed onderhouden voetpaden met een goede ondergrond en veilige oversteekplaatsen. Ook de rolstoel en de kinderwagen moeten er hun plaats krijgen. Sommige respondenten vinden de plannen voor brede voetpaden buiten de kernen wat te gul en vragen smallere voetpaden ten voordele van andere functies van de weg.

Over **hinder** worden vooral twee elementen signaleerd. Men wil graag beperken van de geluidsoverlast, onder meer door de inrichting van verkeersdrempels en de keuze van wegbedekking. men vraagt zich af of uitgewassen beton het geluid kan dempen. Ten tweede wil men goede oplossingen voor water en waterdoorlaatbaarheid. Waterdoorlatende opties op bijvoorbeeld de pleinen.

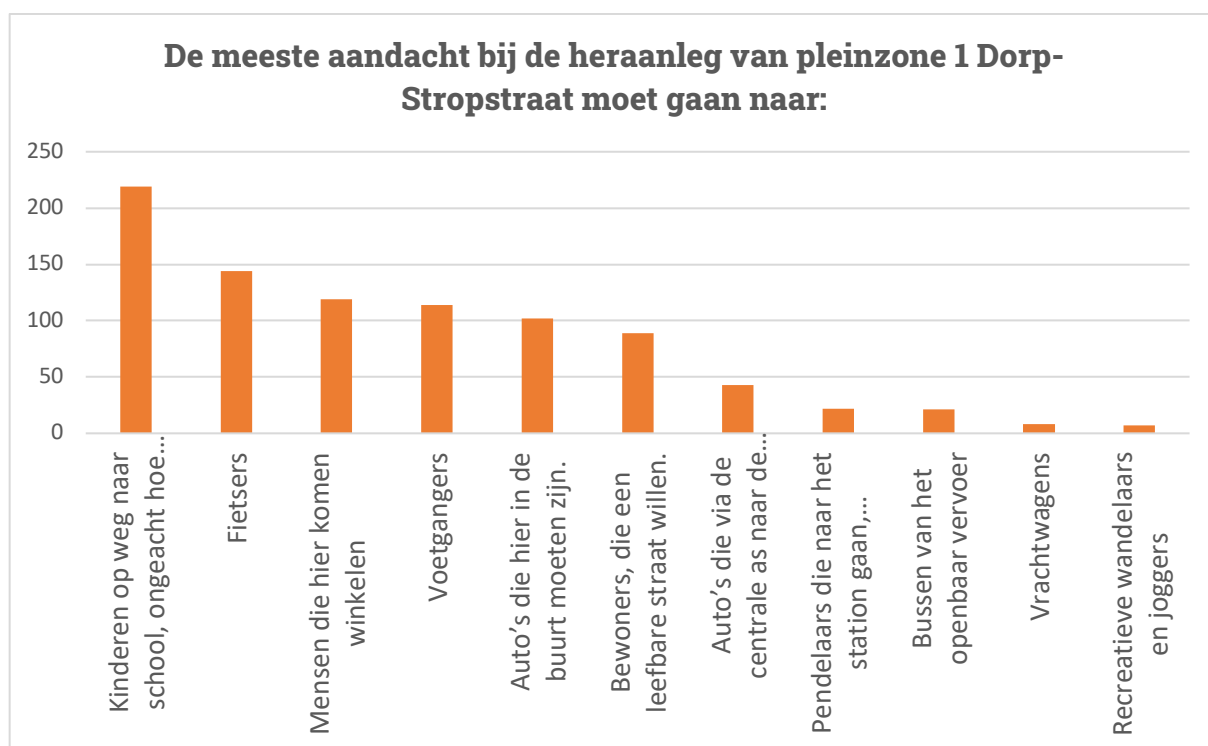
Qua **leefbaarheid** veel lof voor het project dat van de centrale as een aangename omgeving wil maken. een aantal huidige knelpunten worden aangehaald waar de leefbaarheid vandaag een probleem is. Ook is er het voorstel om kunst en poëzie in het straatbeeld te integreren.

De bevraging wordt aangegrepen om ook problemen in **andere straten** aan te raken. Het gaat concreet over de Oudenaardseheerweg, de Tenedestraat, de Steinstraat, de Boeregemstraat, de Bosstraat, naast een vraag om over de gehele gemeente de fietspaden aan te pakken.

Respondenten houden hun hart vast over de komende **wegenwerken**. Die moeten zo efficiënt mogelijk en met zo weinig mogelijk hinder verlopen.

Tenslotte is er de oproep tot **participatie**, die concreet moet zijn en breder moet gaan dan alleen de inwoners.

3.2 Visie op pleinzone 1 vrije basisschool

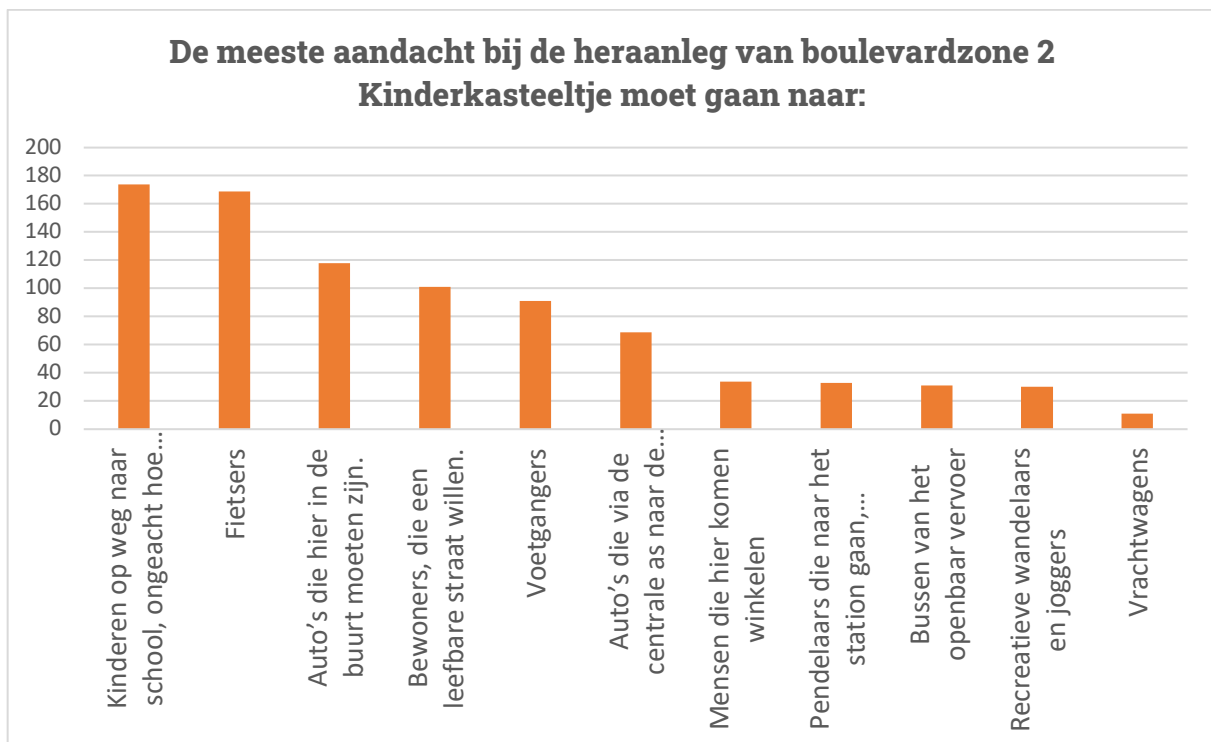


Figuur 27: visie op pleinzone 1 vrije basisschool

De pleinzone vrije basisschool wordt een zone bij uitstek voor de schoolgaande jeugd, maar ook voor fietsers, voetgangers en winkelbezoekers.

Uit de vrije opmerkingen, opgenomen in bijlage 5, onthouden we vooral de focus op veiligheid. Er is vraag naar aparte fietspaden. Over al dan niet een fietsstraat zijnde meningen verdeeld. Er gaan stemmen op voor de toegankelijkheid van de handelszaken, inclusief de kans om te parkeren. Een dynamische zone 30 wordt voorgesteld. Sommigen vragen uitdrukkelijk naar meer groen en bomen. Aandacht voor de inrichting van de straat, met vuilbakken en waarom niet een insectenhotel.

3.3 Visie op boulevardzone 2 kinderkasteeltje

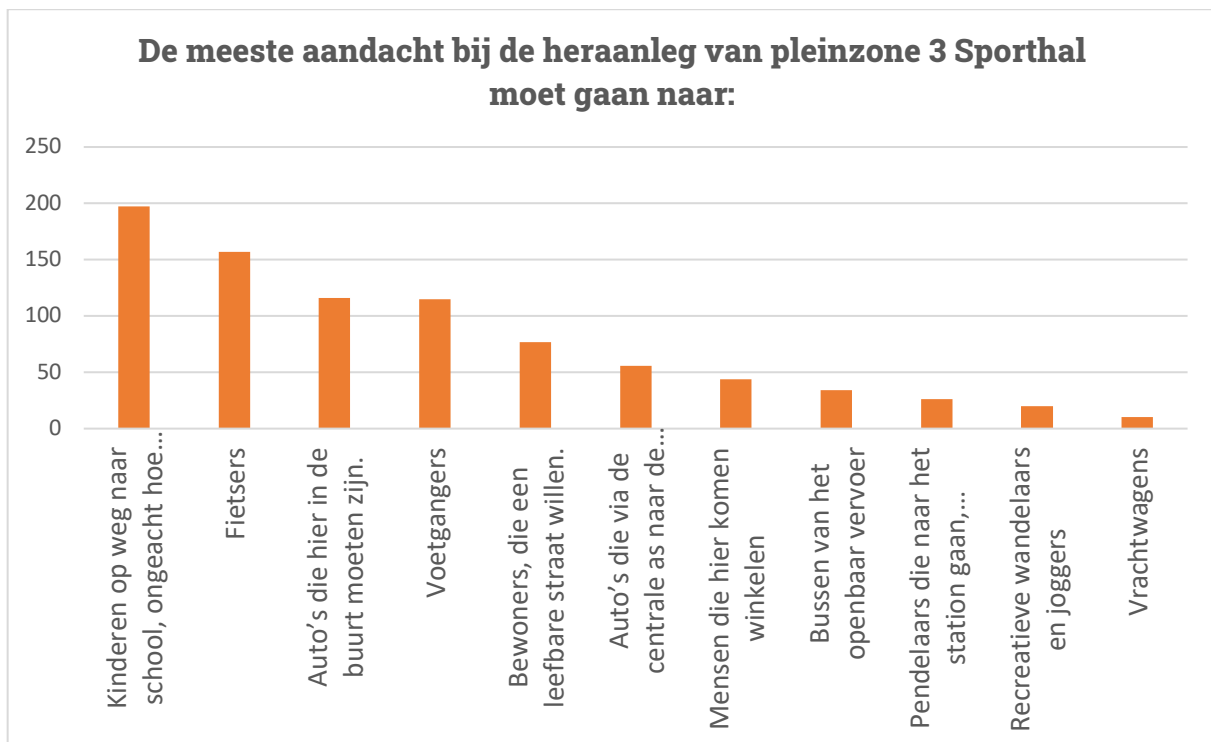


Figuur 28: visie op boulevardzone 2 kinderkasteeltje

Deze zone kan worden ingericht voor de schoolgaande jeugd en voor de fietsers. Ook lokaal autoverkeer, bewoners en voetgangers horen tot de voornaamste klanten van een herinrichting.

De vrije opmerkingen staan in bijlage 6. Er is wat discussie over de langparkeerparking aan Kinderkasteeltje. Moet hier nu een parking komen of een park? Voor mensen met een beperking moet er parking behouden blijven aan de straat. Ook over mogelijke bomen komen er vragen, zullen ze het zicht belemmeren, zullen ze schadelijk zijn voor zonnepanelen? Sommigen willen deze zone onveranderd houden, anderen kijken uit naar een opfrissing. Het losliggende fietspad wordt geapprecieerd.

3.4 Visie op pleinzone 3 sporthal

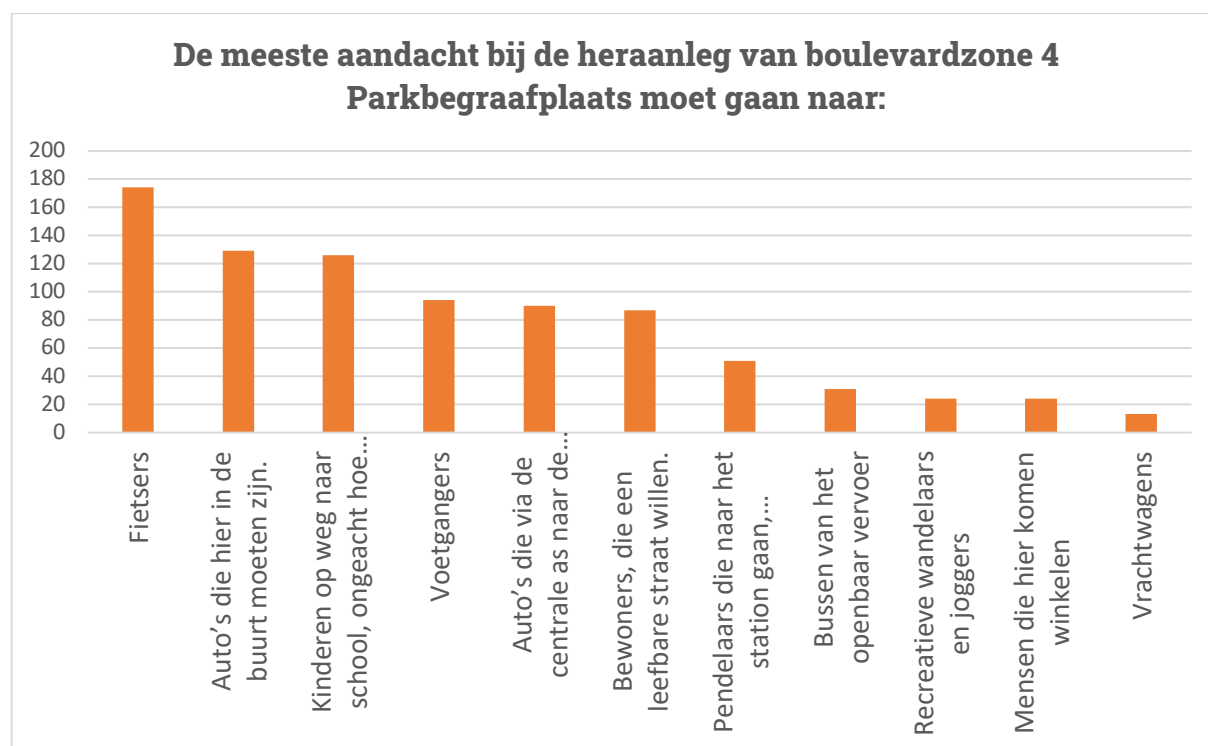


Figuur 29: visie op pleinzone 3 sporthal

Ook hier een zone voor schoolgaande jeugd, voor fietsers, lokaal autoverkeer en voetgangers.

De vrije opmerkingen staan in bijlage 7. De plaats inrichten als plein vindt bijval al is er ook een stem die liever een doorlopende boulevardzone ziet. De plaats mag groener ingericht worden, en leefbaarder met minder lawaaihinder. Liefst met planten in volle grond, wilde bloemen en met bomen. Maar toch met voldoende parkeerplaats voor de winkels. Concreet kan de inrit naar het sportcomplex veiliger en beter aangeduid worden. Aan school en sporthal wordt een kiss&ride zone gevraagd. Ook graag een beveiligde oversteekplaats met middenberm.

3.5 Visie op boulevardzone 4 parkbegravingplaats

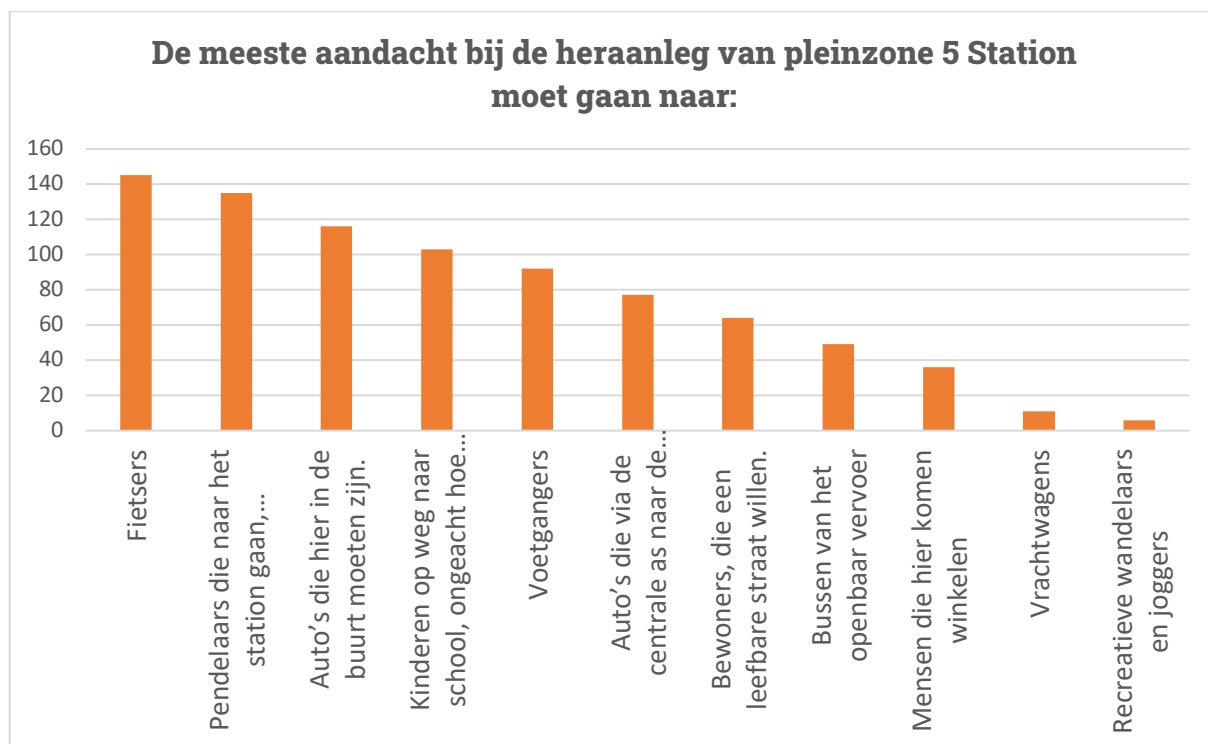


Figuur 30: visie op boulevardzone 4 parkbegravingplaats

De boulevardzone moet ingericht worden in eerste instantie met oog op fietsers. Ook voor auto's voor lokaal bestemmingsverkeer en voor schoolgaande jeugd.

De vrije opmerkingen in bijlage 8 leren ons het volgende: er zijn voorstanders van het nieuwe ontwerp en respondenten die liever alles bij het oude laten. ook rond de hoge bomen zijn er sterke voorstanders en sterke tegenstanders. Veiligheid voor de fiets is een thema, onder meer aan de kruising met de Oudenaardseheerweg. Ook de zichtbaarheid van fietsers en voetgangers moet gegarandeerd blijven. Iemand wil extra verlichting ter hoogte van het kapelletje aan de groendreef. Iemand wil dat het pleintje tussen Roombaardstraat en Muitstraat leuker ingericht wordt om te kunnen spelen. Iemand wil een extra zebrapad aan de winkel 'met goesting'.

3.6 Visie op pleinzone 5 station

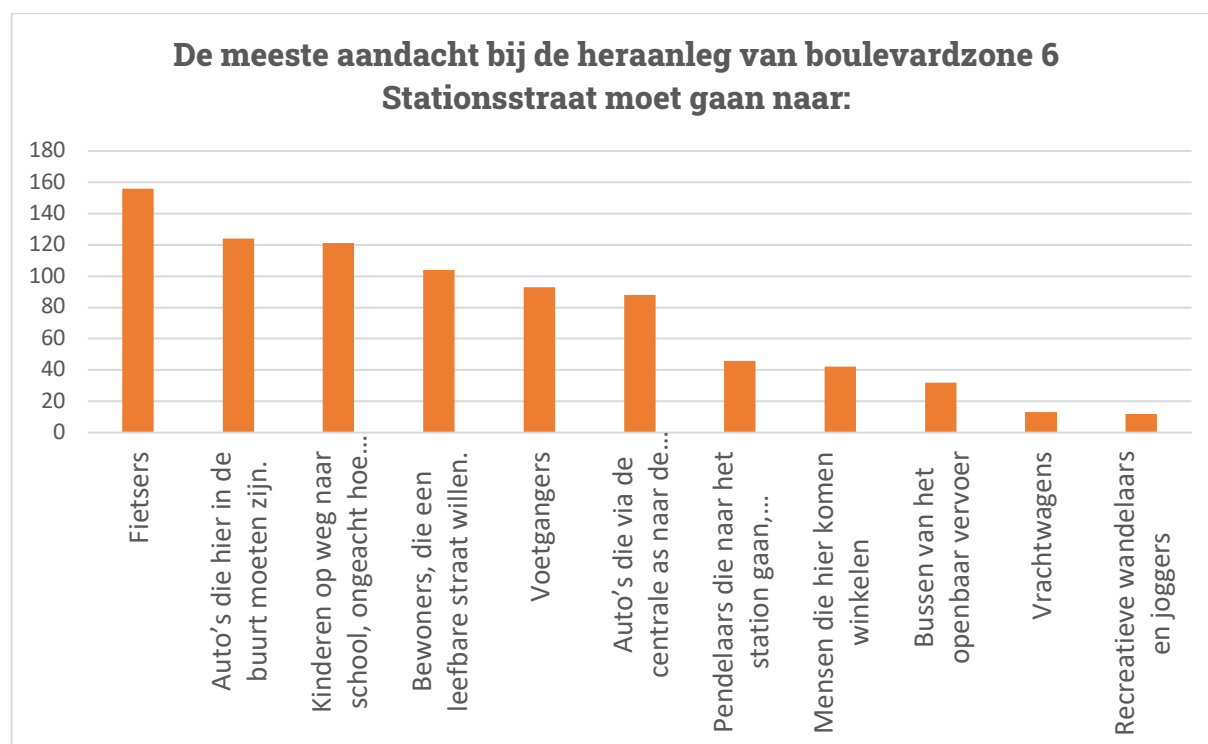


Figuur 31: visie op pleinzone 5 station

Naast aandacht voor fietsers moet hier ontworpen worden met oog op pendelaars en op autoverkeer voor lokale bestemming. Ook schoolgaande jeugd en voetgangers zijn hier belangrijk.

In bijlage 9 staat de vrije commentaren opgenomen. Dit punt is vaak een chaos van veel verschillende verkeersgebruikers, veiligheid staat hier voorop, en het scheiden van voetgangers, fietsers en auto, met veilige oversteekkanalen. Er is discussie of dit zone 30 moet worden. Er wordt ook gepleit om de belevingswaarde van de omgeving op te trekken, onder meer met meer groen, zodat het een aangename verblijfsplaats kan worden. De grootte van de stationsparking wordt in twijfel getrokken. Een kortparkeerzone of kiss&ride zou ook welkom zijn. Een concrete aanbeveling is om het inslaan naar de Bosstraat te vereenvoudigen. Er mogen ook meer vuilbakken komen.

3.7 Visie op boulevardzone 6 Stationsstraat



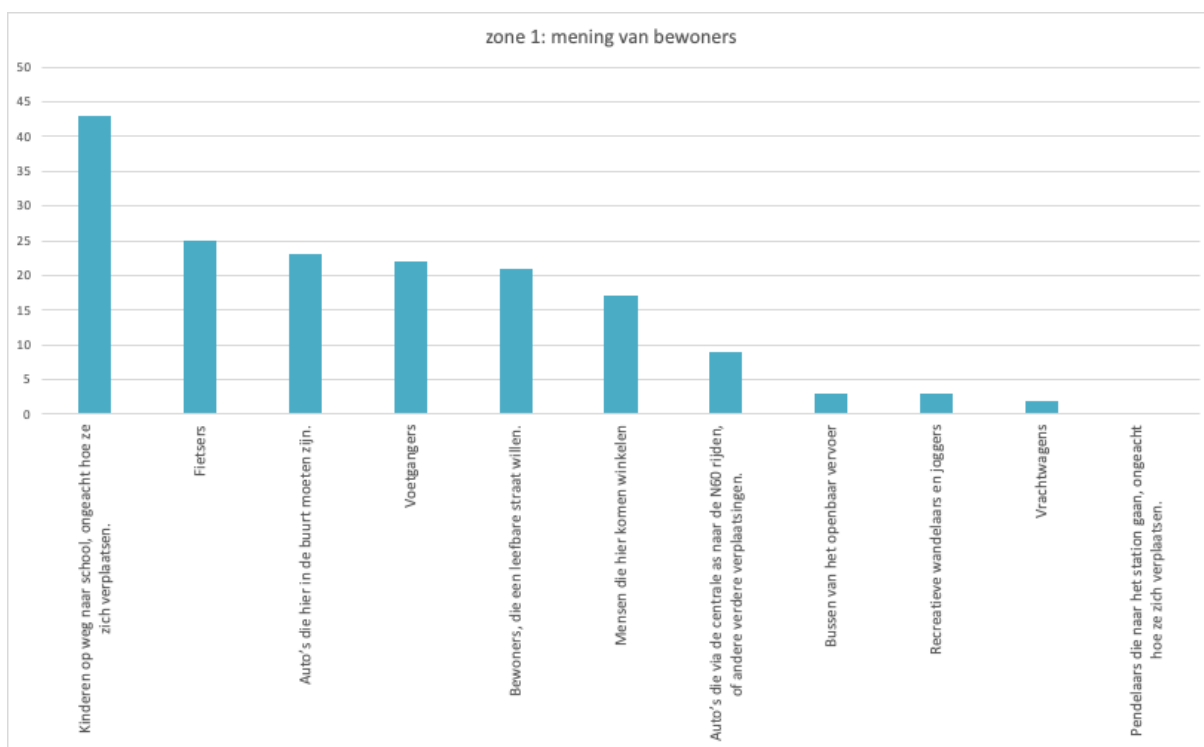
Figuur 32: visie op boulevardzone 6 Stationsstraat

Ook hier aanleg met oog op de fietsers, het lokaal bestemmingsverkeer met de auto, de schoolgaande jeugd, maar ook de bewoners.

Ui bijlage 10 met de vrije opmerkingen onthouden we een herhaalde vraag voor zone 30 al is niet iedereen het daar mee eens, een oproep tot voldoende groen en bomen zodat de bewoners een aangename leefstraat krijgen, aandacht voor de parkeerproblematiek. Voor dit laatste wordt ook gekeken naar een mogelijke heraanleg van de parking aan de kerk en naar de internationale vrachtwagens die zich in deze zone komen stallen. De balans tussen voetgangers en fietsers wordt in vraag gesteld. Verkeersremmers kunne het te snelle verkeer, bijvoorbeeld 's nachts, doeltreffend afremmen. Concrete voorstellen gaan over in- en uitritten van Biesten, een haag tussen fietspad en rijweg, een stuk wilde natuur.

3.8 Samenvattende visie over de delen van de Groene Boulevard

- De fiets staat overal vooraan als primair aandachtspunt bij het ontwerpen van de Groene Boulevard. Dit komt overeen met de aandacht die aan veiligheid wordt besteed.
- In de schoolzones staan de kinderen op weg naar school bovenaan, maar ook in alle andere zones blijft dit een van de belangrijkste aandachtspunten.
- De straat kan ontworpen worden voor lokaal bestemmingsverkeer met de wagen. Doorgaand verkeer staat systematisch ergens in het midden van het lijstje maar nooit vooraan.
- Pendel is belangrijk op de pleinzone station maar nergens elders.
- Voetgangers vormen niet de absolute top maar staan toch steeds bij de voorste aandachtspunten.
- In zone 1 is plaats voor mensen die komen winkelen belangrijk als ontwerpprincipe, maar in alle andere zones staat dit eerder achteraan. Ook in andere zones met winkels.
- Busverkeer en vrachtverkeer moet zich aanpassen, de weg wordt niet voor hen ontworpen.
- Aandacht bij het ontwerp moet volgens de respondenten niet aan recreatief gebruik gehecht worden, ondanks de regelmatig aanwezige wielertoeristen of joggers.
- Aandacht voor bewoners schommelt zone per zone rond het middelpunt



Figuur 33: visie op pleinzone 1 Vrije Basisschool door de bewoners van de centrale as

Als we alleen naar de antwoorden van de bewoners kijken zien we weinig verschuiving, hier een test op zone 1. Wellicht liggen de bewoners enkel wakker van hun zesde van de Groene Boulevard en minder van de bewonerswaarde voor de andere delen.

4 Ingezonden adviezen

4.1 Bedrijfsgilde

Op 6 juni 2021 zond de Nazarethse bedrijfsgilde een advies in, zoals opgenomen in bijlage 11. Deze vertegenwoordigt als lokale structuur van de Boerenbond de landbouwsector.

Ze geven aan dat in de plattelandsgemeente Nazareth de centrale as ook intensief gebruikt wordt voor landbouwverkeer en voor landbouwgerelateerd zwaar verkeer.

De belangrijkste zorg die ze ventileren gaat over de breedte van de weg en hoe die geschikt te houden voor landbouwvoertuigen. Deze mogen immers wettelijk een breedte van drie meter hebben, en moeten op drukke landbouwperiodes elkaar op de Groene As kunnen kruisen. Om veilig te kruisen vraagt men een breedte van 6,5 meter.

Bij de aanplant van bomen vraagt men een vrije hoogte van vier meter te willen respecteren omdat landbouwvoertuigen zo hoog kunnen zijn. De kruinen mogen de passage niet hinderen. Ook wil men dat het zicht behouden blijft om veilig de Groene Boulevard te kunnen oprijden.

4.2 Landbouwraad

Als formeel gemeentelijk adviesorgaan heeft ook de landbouwraad haar advies kenbaar gemaakt. Het is opgenomen in bijlage 12.

De landbouwraad herneemt een aantal aspecten van met advies van de bedrijfsgilde. Men vraagt een minimale breedte van de rijweg van 6,4 meter en een minimale onderdoorrijhoogte van 4 meter. Daarnaast vraagt men passage van voertuigen tot 4 meter, oogst en zaaimachines op rupsbanden. Tonnagebeperkingen met uitzondering voor landbouwvoertuigen is goed, maar sluit de grondwerkers uit.

Op de kruispunten van Ommegangstraat, Oudenaardseheerweg, Biesten moet een voldoende grote draaicirkel voorzien worden om voertuigen met een lengte van 12 meter, zonder aanhangwagen, vlot te laten draaien.

Voor de veiligheid van het landbouwtransport vraagt men ook voldoende zicht.

Los van de landbouwproblematiek pleit men ook voor:

- budget voor groenonderhoud
- voldoende parkeerplaatsen daar waar de langparkeerplaats kinderkasteeltje te ver af ligt.
- een brede en een smalle groenzone, waar de smalle zone slechts een haag of een bloemenrand bevat.
- geen gemengd verkeer voor auto's en fietsers.

4.3 Milieuraad

Als formeel gemeentelijk adviesorgaan heeft ook de milieu haar advies kenbaar gemaakt, op 25 juni 2021. Het is opgenomen in bijlage 13.

De milieuraad vraagt, in overeenstemming met vele van de respondenten uit de online bevraging, voor gescheiden fiets- en auto verkeer over de gehele lengte van de Groene Boulevard.

Fietspaden en eventueel ook voetpaden kunnen gegroepeerd worden aan één kant van de weg.

De hele concept moet aandacht hebben voor water. Alle water dat op de weg opgevangen wordt zou moeten kunnen infiltreren, via waterdoorlatende wegbedekking, wadi's, groene buffers.

De boomkeuze moet met zorg gebeuren, wortelschade kan voorkomen worden door boombunkers.

Om de snelheid te beperken kan op de pleinen asverschuiving toegepast worden.

De brede voetpaden worden in vraag gesteld.

Om geluidshinder te beperken moet men letten op de naden bij betonplaten.

4.4 Burgeradviezen

Los van de online bevraging ontving de gemeente ook nog enkele ingezonden adviezen van burgers.

- Bij de aanplanting van bomen moete gelet worden op de breedte van de beschikbare voetpaden en de risico's dat de boomkruinen de gevels zouden raken. Ook moet erover gewaakt worden dat de bomen niet te veel lichtinval wegnemen.
- Een herhaalde zorg over het idee van gemengd auto- en fietsverkeer. Liever een apart vrijliggend fietspad dat aansluit bij het voetpad. Dit is veiliger op de verbindingsstraat die de centrale as uiteindelijk wel is.
- Zorg ervoor dat auto's trager rijden, ook in zone 1.
- Let op de verkeersveiligheid in de parallel liggende Kasteelstraat. Daar is geen voet- of fietspad.

5 Conclusies

In juni 2021 werd het idee van een Groene Boulevard gelanceerd. Een make-over van de centrale as over Drapstraat, Roombaardstraat en Stationsstraat tussen de dorpskernen van Nazareth en Eke.

De gemeente Nazareth heeft de ambitie deze weg om te vormen tot een Groene Boulevard. Een aaneenschakeling van pleintjes en lanen, met veel bomen en groen, trager verkeer en een brede, afgescheiden ruimte voor voetgangers en fietsers. Het gemeentebestuur wil dit samen met de bevolking vormgeven.

De bevolking kreeg een infokrant, een onlinebevraging en twee webinars. En ook met de middenstand ging de gemeente in gesprek. Een professioneel bureau, O2, werd aangesproken om de participatie in goede banen te leiden. Blikvanger werd het nieuwe wegtracé dat men in een brug over de oude baan spande. In de centra stonden ook twee infozuilen.

De ideeën die ontwerper VENECO ontwikkelde over de Groene Boulevard zijn echter geen eindpunt. De gemeente vindt dat eerst de burger hierover aan het woord moest komen, vooraleer de concrete plannen uit te tekenen. En de burger ging graag en met veel enthousiasme op dat aanbod in. 329 inwoners van de gemeente vulden de online bevraging in. ze leverden naast de verhelderende statistieken ook 276 concrete ideeën of bezorgdheden op.

De belangrijkste conclusies zijn:

- De heraanleg van de centrale as moet er vooral komen omwille van de veiligheid. meer nog dat de schoonheid of de leefbaarheid van de straat ligt de burger wakker van de fietser en de voetganger die zich veilig moet kunnen verplaatsen. De ontwerper moet dus alle delen van de Groene Boulevard ontwerpen met oog op die fietser.
- de Groene Boulevard is in de eerste plaats een bestemmingsstraat. Het autoverkeer is er welkom om lokaal winkels of andere bestemmingen op te zoeken. Er is uiteraard ook doorgaand verkeer en dat blijft ook nodig, maar het is ondergeschikt aan de plaatselijke rol van de weg.
- De Groene Boulevard is een weg van ons allemaal. Niet alleen de bewoners van de centrale as liggen er wakker van, maar ook de andere burgers omdat we er allemaal wel gebruik van maken.
- De handelszaken hebben behoefte aan parkeerplaatsen. Die moeten slim en functioneel ingeplant worden. Lange leegstaande parkeerstroken, daar heeft niemand iets aan, en wat verder parkeren omwille van de veiligheid van voetgangers en fietsers, dat vindt een meerderheid oké. Maar voor een bezoek aan de winkel wil men niet langer dan twee minuten wandelen. Ook voor wie minder goed ter been is moet zorggedragen worden. Een blauwe zone met twee uur parkeertijd, dat vindt een meerderheid goed.
- De centrale as zet nu automobilisten aan tot te snel rijden, daar zou een ontwerper iets kunnen rond doen.
- Groen is een essentieel element van de aanleg van een nieuwe Groene Boulevard. Er zijn heel wat voorstanders, maar ook de zorgen van respondenten worden best mee in rekening

genomen. Groen kan enkel daar waar het veilig is. Groen moet steeds goed onderhouden worden. Om wortelschade te vermijden moeten we technische oplossingen gebruiken.

- Zwaar verkeer moeten we zorgzaam aanpakken, we willen geen hinder maar ook landbouwvoertuigen moeten in onze plattelandsgemeente welkom zijn.
- Water vangen we op om te infiltreren in de bodem. Goed voor de natuur.
- Tenslotte is een weg meer dan een middel om zich te verplaatsen. De Groene Boulevard moet een gezellige plaats worden die veel functies weet te combineren. Goed om naar je doel te gaan, goed om te wonen, goed voor de economie, goed om te fietsen of te wandelen, goed voor de natuur en het landschap, veilig en mooi.

De Groene Boulevard is nog niet klaar. We staan nog maar aan het begin. Maar via participatie wil Nazareth bouwen aan een weg waar zo veel mogelijk mensen zich kunnen in vinden. de online bevraging en de ontvangen feedback is de eerste stap.