

Gavere

MOBILITEITSTOETS



1

Welkom



Agenda

1. Welkom + doel van de avond
2. Toelichting mobiliteitstoets
3. Categorisering van lokale wegen + mobiliteitskamers
4. Snelheidsplan + inrichtingsprincipes
5. Mogelijkheden voor autoluwe fietsroutes
6. Vervolg



Doel van de avond

1. Informeren:

- Wat houdt het project in?
- Welke elementen zijn belangrijk binnen dit project?
 - Wegencategorisering en mobiliteitskamers
 - Snelheidsplan en inrichtingsprincipes
 - Mogelijkheden voor autoluwe fietsroutes

2. Input verzamelen: Deel je mening aan de gesprekstafels

- Verzamelen van ideeën, bedenkingen, aanvullingen...



2

Mobiliteitstoets Gavere

*Waarom?
Hoe?
Wat?*



Doel van de avond: Dit is een "mobiliteitstoets", geen volledig nieuw mobiliteitsplan. Het doel is om een richtinggevend kader te scheppen voor de toekomst.

Breder perspectief: Deelnemers wordt gevraagd om verder te denken dan hun eigen straat en de mobiliteit in de hele gemeente Gavere te bekijken.

Thema's: De avond behandelt drie hoofdonderwerpen:

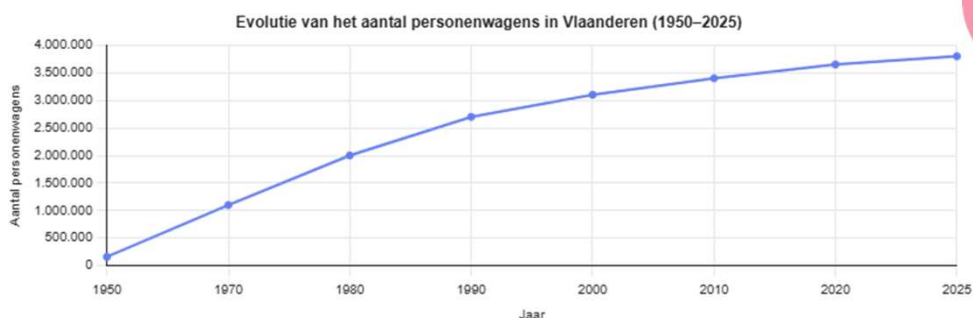
- Wegcategorisering en de mobiliteitstoets

- Het snelheidsplan en de inrichting van wegen

- Autoluwe fietsroutes

Mobiliteit is altijd in beweging

1. In 1950 +/- 33 wagens per 1000 inwoners
2. Vanaf 1980 werd een 2^{de} wagen per gezin meer gangbaar
3. Op vandaag +/- 550 wagens per 1000 inwoners



Eerst willen we even kijken WAAROM is het nu nodig om de plannen mbt mobiliteit in Gavere aan te pakken.

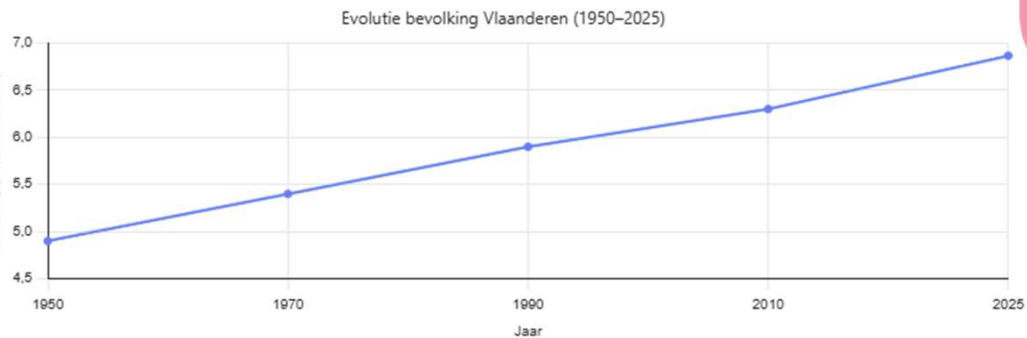
Mobiliteit verandert steeds. We zeggen vaak 'alles verandert zo snel'.

Dit is zo ook in het verkeer.

Sinds 1950 zijn er bv heel wat wagens bijgekomen. Hierdoor is er de voorbije 75 jaar sterk geïnvesteerd in wegen.

Mobiliteit is altijd in beweging

- We zijn steeds met meer mensen die in Vlaanderen wonen en zich moeten verplaatsen



Daar bovenop zijn we ook de laatste 75jaar met 50% meer mensen, die ook allemaal de weg op gaan.

Mobiliteit is altijd in beweging

Ruimte delen voor verschillende beweegvormen

- Auto
- Voetganger
- Fiets, step, éénwieler,...
- Vrachtwagen en landbouwverkeer

Stijgende bevolking binnen dezelfde oppervlakte

- dit betekent bijkomende woningen

Meer faciliteiten

- Sport, school, rusthuizen, recreatie
- KMO, Industrie,...

We bewegen meer

- Leggen grotere afstanden af met de wagen



Mobiliteit verandert en we moeten dus mee veranderen

Onze mobiliteit verandert dus we moeten mee.

Dit vraagt aanpassingen en bijstellingen in alle vormen van mobiliteit en in alle visies in verband met wonen, werken en vrije tijd.

We bewegen meer

-> Leggen grotere afstanden af met de wagen: **(we blijven niet meer onder de kerktoren)**

Mobiliteit is altijd in beweging

- Mobiliteit zijn wij allemaal
- Iedereen vindt mobiliteit belangrijk



Wat zeker is, is dat wij allemaal samen de mobiliteit bepalen en dat iedereen mobiliteit belangrijk vindt.

Als we van onze oprit rijden, begeven we ons in het verkeer en dat doen we het liefst veilig en vlot.

Dat iedereen het belangrijk vindt, merken we op de gemeente ook aan de hand van de verschillende vragen die we krijgen.

Vragen om snelheid te verlagen in de straat, verkeer uit de straat te halen of een situatie veiliger te maken.

Maar mobiliteit is ook voor iedereen anders. Als je handelaar bent is een goede bereikbaarheid belangrijk, ben je een fietser, ben je vooral daarop gefocust, een landbouwer bekijken zijn traject tussen zijn akkers en de boerderij enzovoort.

Iedereen bekijkt mobiliteit vanuit zijn eigen perspectief.

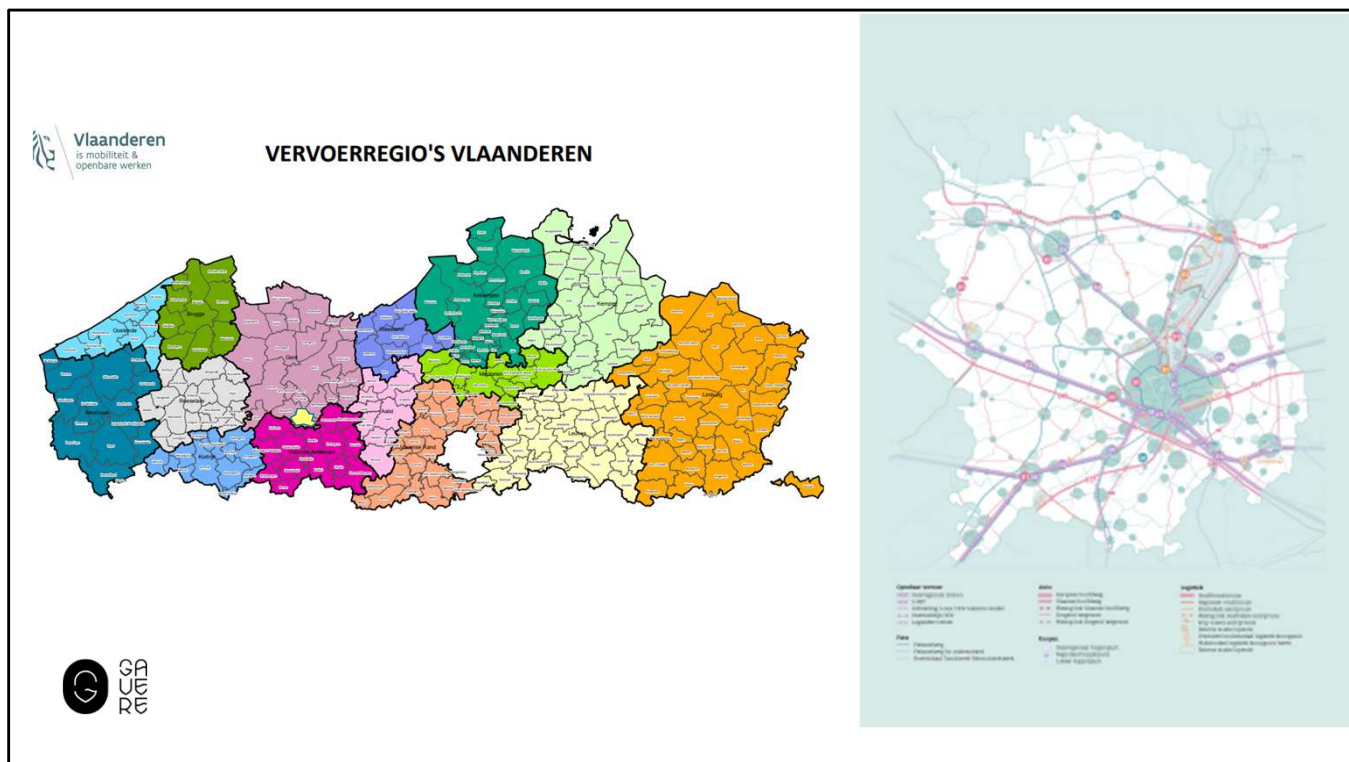
In het meerjarenplan van de gemeente heeft het bestuur de opmaak van een mobiliteitstoets opgenomen. Dit instrument zal helpen toekomstige beslissingen over mobiliteit te onderbouwen.



Vroeger: Elke gemeente was verplicht om een mobiliteitsplan te hebben en dit om de paar jaar bij te werken. Dit was een omslachtig proces dat vaak resulteerde in een dik boek dat in de kast belandde.

Nu: Die verplichting is vervallen. Gavere maakt deel uit van de **Vervoerregio Gent**, die al een regionaal plan heeft. De gemeente kiest nu voor een flexibelere "mobiliteitstoets".

Het doel van de toets: Een praktisch en richtinggevend instrument creëren.

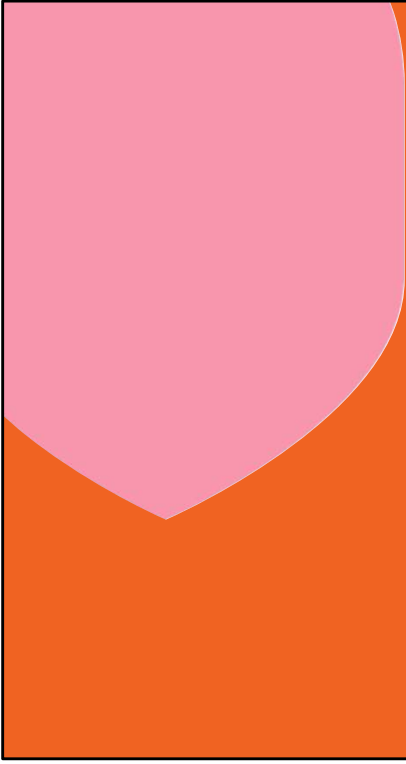


Gavere behoort tot de vervoerregio van Gent

Een richtinggevende mobiliteitstoets

- Geen nieuw lokaal mobiliteitsplan van A → Z
- Koppeling met ambitie en budgetten van de meerjarenplanning van de gemeente
- Mobiliteitstoets biedt een richtinggevend kader om prioriteiten te bepalen voor mobiliteitsmaatregelen





Gesprekstafels

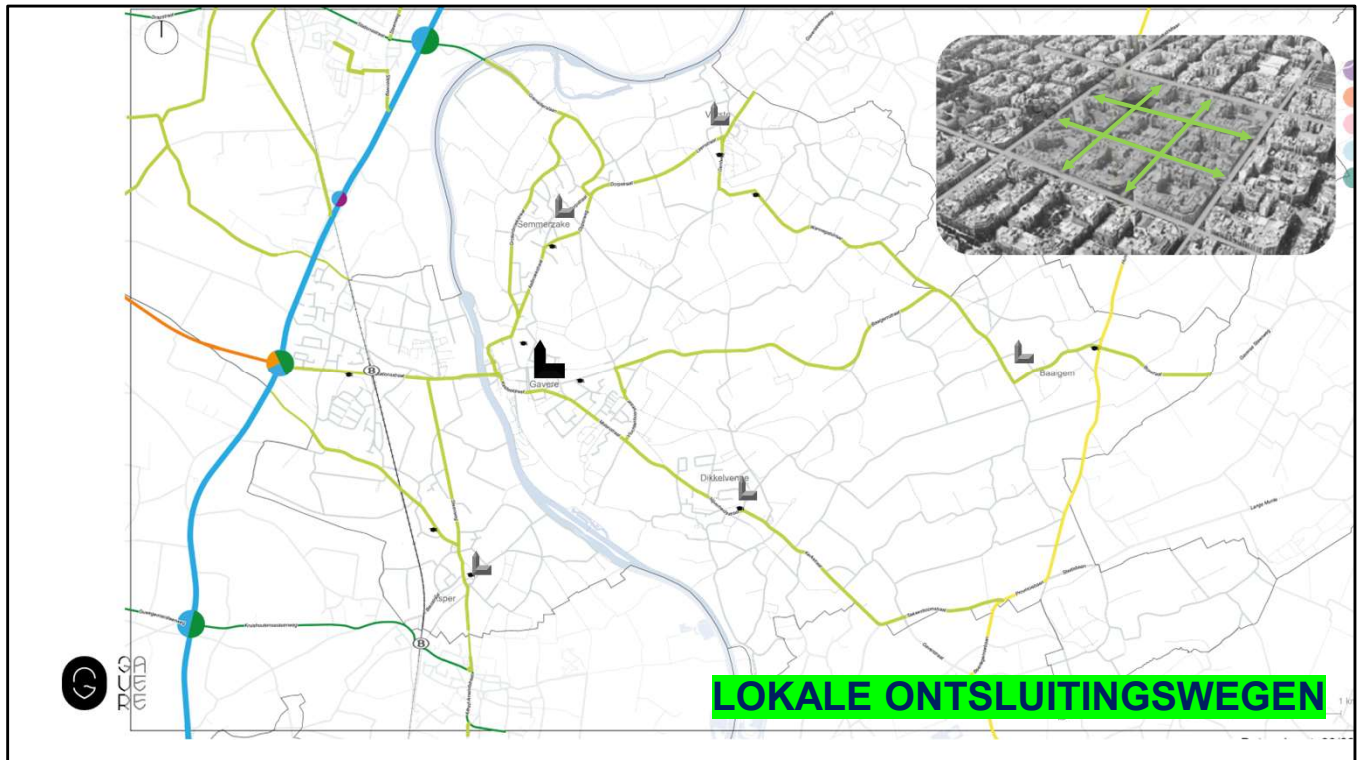
- **Deel 1)** Wegencategorisering en mobiliteitskamers
- **Deel 2)** Snelheidsplan en inrichtingsprincipes
- **Deel 3)** Mogelijkheden voor lokale autoluwe fietsroutes

Deze drie delen werden bevraagd aan de gesprekstafels.

3

Categorisering van lokale wegen





Groene lijnen: Grotendeels overgenomen uit het bestaande mobiliteitsplan, structuren die op vandaag bestaan en Gavere en zijn deelgemeente met elkaar verbinden

Vergelijking met een huis

Lokale ontsluitingswegen (de "gangen"):

Dit zijn de belangrijkste lokale wegen die de verschillende kernen en wijken met elkaar verbinden (op de kaart in het **groen**).

Ze dienen om je vlot door de gemeente te verplaatsen, net als de gangen in een huis.

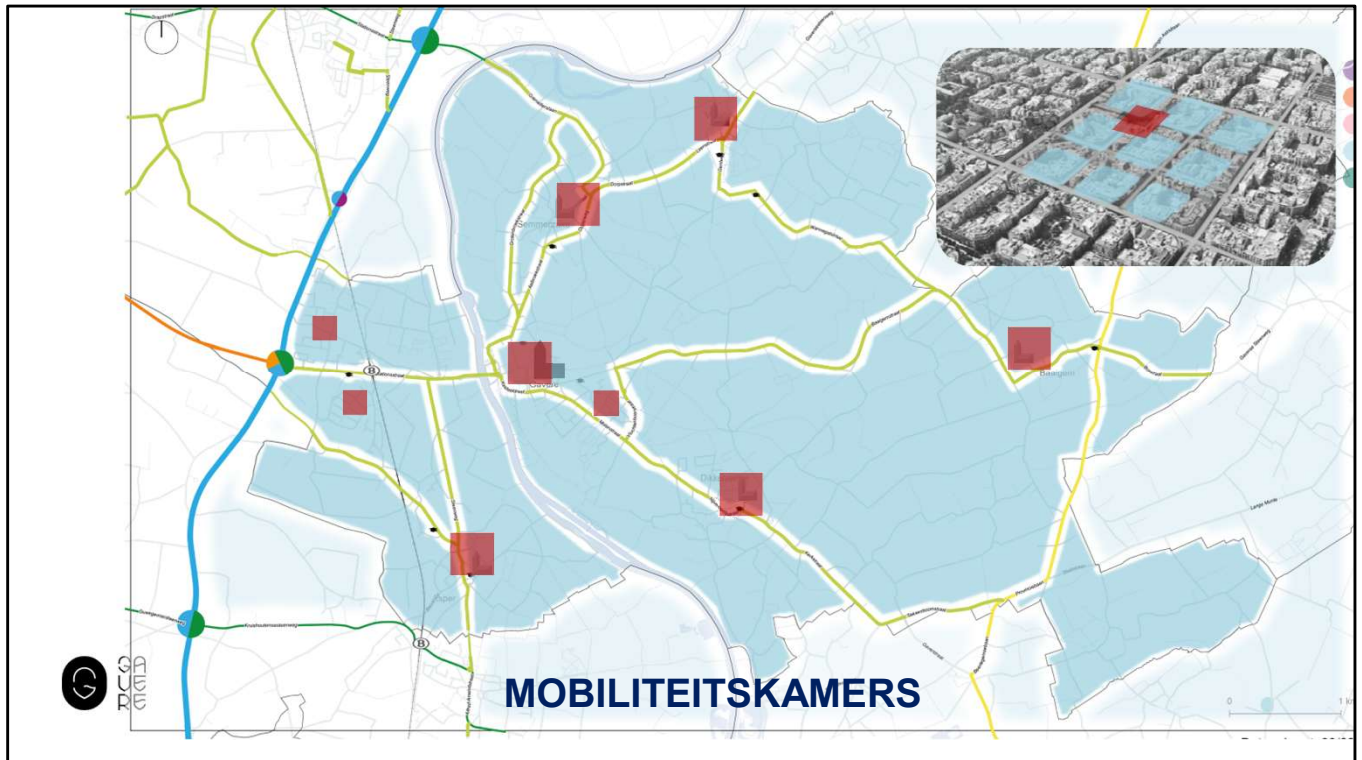
Mobiliteitskamers (de "kamers"):

Dit zijn de gebieden die tussen de ontsluitingswegen liggen (op de kaart de **blauwe vlekken**).

Het principe is dat je een kamer enkel binnenkomt als je daar moet zijn (om te wonen, werken, bezoeken). Doorgaand verkeer of "sluipverkeer" hoort hier niet thuis.

Erftoegangswegen (de straten "in de kamers"):

Dit zijn alle straten binnen een mobiliteitskamer. Ze dienen enkel voor de toegang tot de percelen (erven) die eraan liggen.



Mobiliteitskamers (de "kamers"):

Dit zijn de gebieden die tussen de ontsluitingswegen liggen (op de kaart de **blauwe vlekken**).

Het principe is dat je een kamer enkel binnenkomt als je daar moet zijn (om te wonen, werken, bezoeken). Doorgaand verkeer of "sluipverkeer" hoort hier niet thuis.

Erftoegangswegen (de straten "in de kamers"):

Dit zijn alle straten binnen een mobiliteitskamer. Ze dienen enkel voor de toegang tot de percelen (erven) die eraan liggen.



Concreet: Het idee is om een onderscheid te maken tussen doorgaande wegen en rustige verblijfsgebieden.

Lokale ontsluitingswegen: Dit zijn de belangrijkste lokale verbindingswegen die de verschillende kernen met elkaar en met het bovenlokale wegennet (zoals de N60) verbinden. In de metafoor van een huis zijn dit "de gangen". Het is de bedoeling dat het doorgaand verkeer deze wegen gebruikt.

Mobiliteitskamers: Dit zijn de gebieden die door de ontsluitingswegen worden omkaderd. Binnen deze "kamers" bevinden zich de **erftoegangswegen** (woonstraten, landelijke wegen). Het verkeer in deze kamers zou voornamelijk bestemmingsverkeer moeten zijn. Het doel is sluipverkeer hier te weren.

Het gebruik van borden "uitgezonderd plaatselijk verkeer" bij de ingangen van de mobiliteitskamers is effectief om doorgaand verkeer te weren, omdat navigatiesystemen zoals Waze en Google Maps deze straten mijden voor doorgaande routes.

De inzichten uit deze avond zullen worden meegenomen in concrete projecten, zoals de heraanleg van de Aalbroekstraat en de Biesstraat, waar nieuwe riolering

en wegenis gepland zijn.

! De wegencategorisering + mobiliteitskamers van Gavere kan je ook als afbeelding downloaden via ons digitaal platform. De bestandsnaam is '1. Voorstel wegencategorisering en mobiliteitskamers in Gavere' !

Jouw inbreng over wegcategorisering en mobiliteitskamers:

- Hoe sta jij tegenover de kamerstructuur van de wegen met de verschillende mobiliteitskamers?
- Merk jij sluipverkeer in je straat?
- Hoe denk jij dat we de straten (met verkeersborden) autoluwer kunnen maken?



Met al deze informatie zijn we dus met jullie in gesprek gegaan. Dit zijn de vragen die gesteld zijn geweest aan de tafels.

We willen natuurlijk verder op jullie vragen ingaan, maar willen ook kijken hoe jullie denken deze kamers goed te kunnen gebruiken of doorgaand sluipverkeer te werken.

4

Snelheidsplan + inrichtingsprincipes



De snelheid en de inrichting van een weg moeten overeenkomen met de functie ervan.

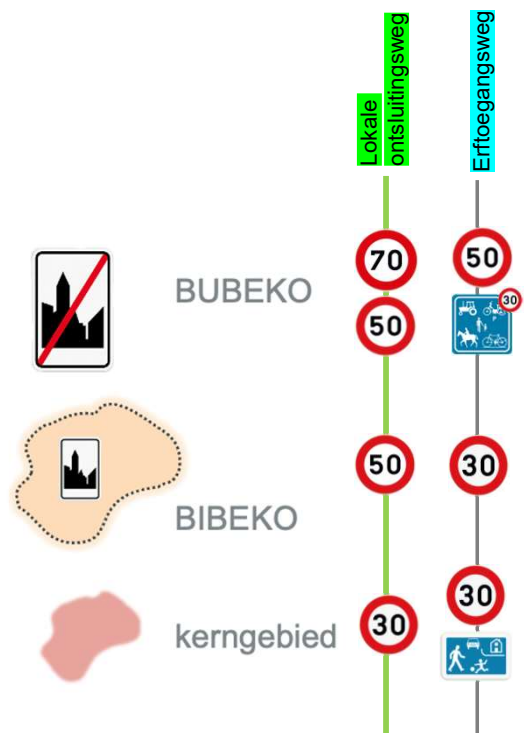
Snelheidsplan

Twee categorieën lokale wegen:

1. Lokale ontsluitingsweg
2. Erftoegangsweg

Drie soorten gebieden

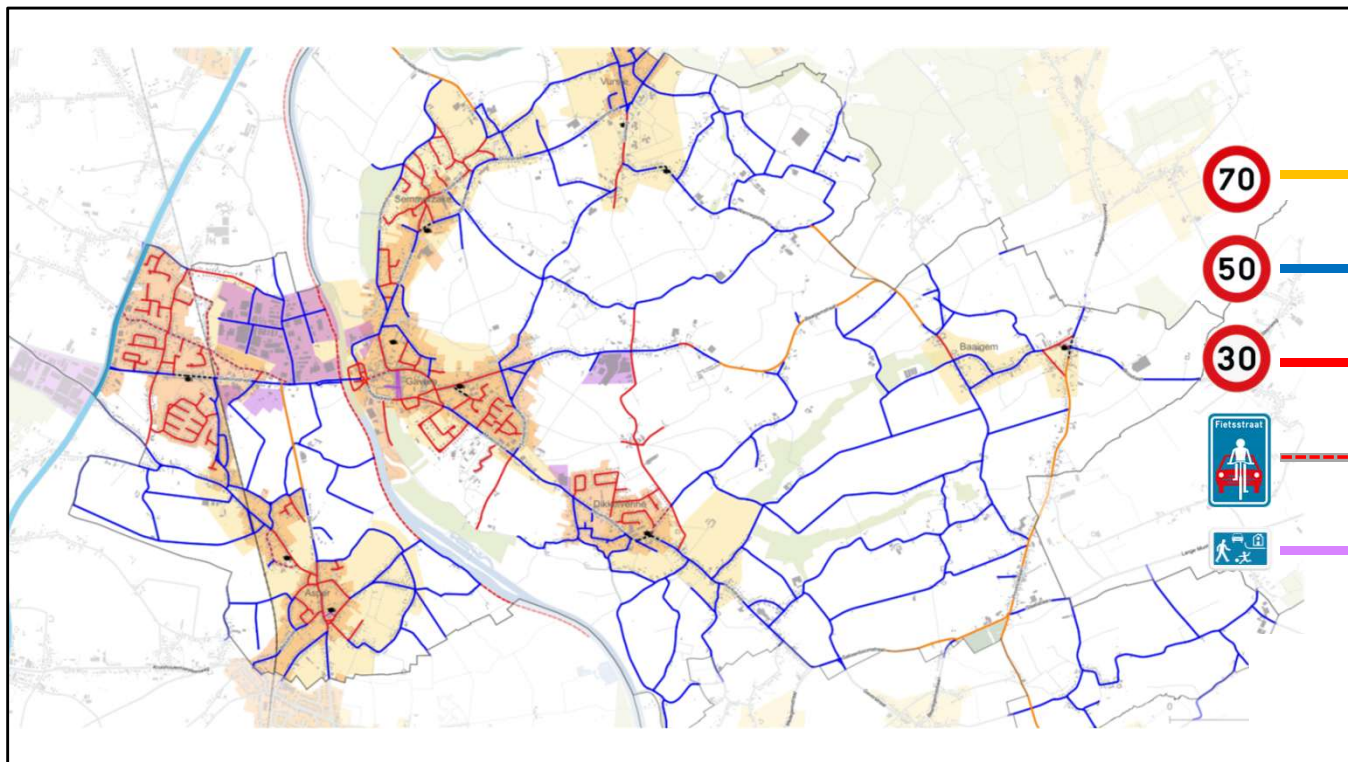
1. Buiten bebouwde kom (BUBEKO)
2. Binnen bebouwde kom (BIBEKO)
3. Kerngebied



Snelheidsplan: Er wordt een voorstel gedaan voor snelheidsregimes, gebaseerd op de wegcategorie en de omgeving (binnen of buiten de bebouwde kom, kerngebied).

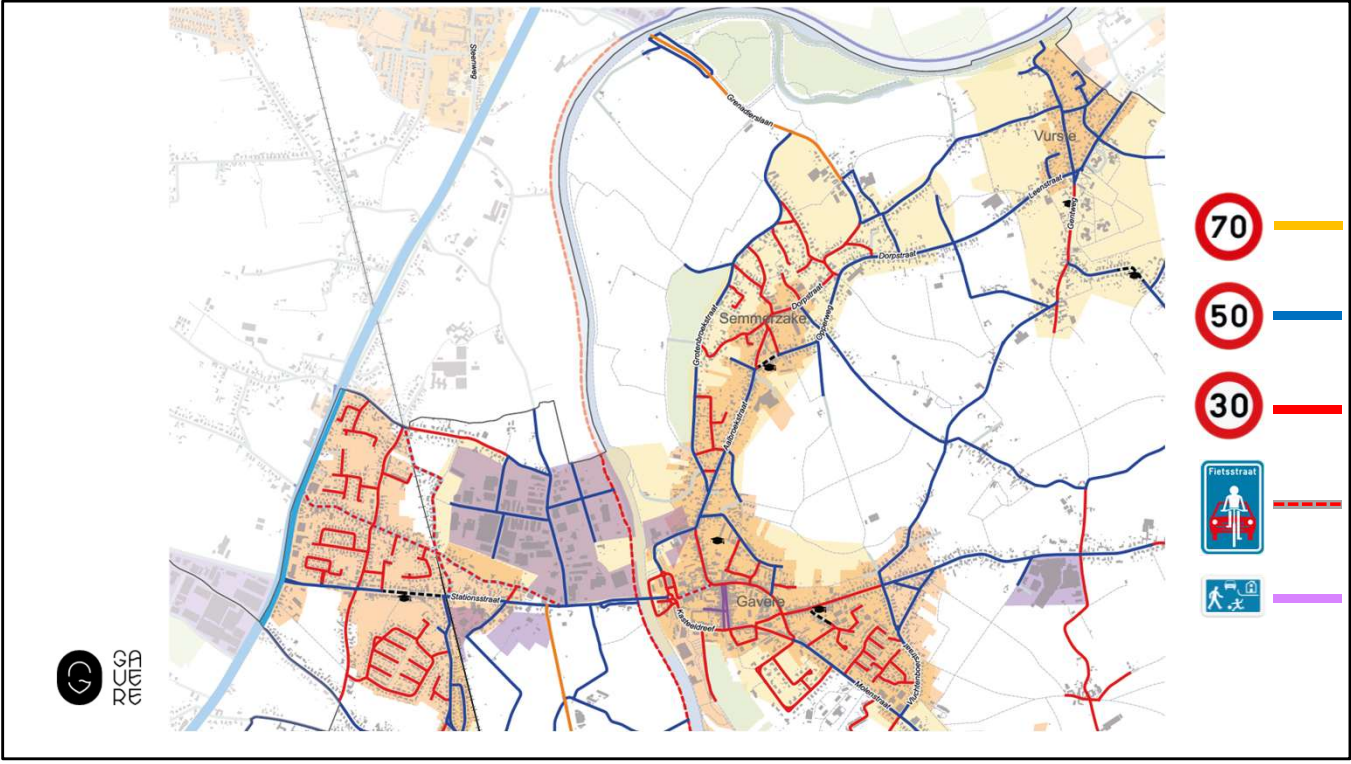
Op **lokale ontsluitingswegen** wordt de snelheid doorgaans 70 km/u of 50 km/u (buiten de kom) en 50 km/u of 30 km/u (binnen de kom).

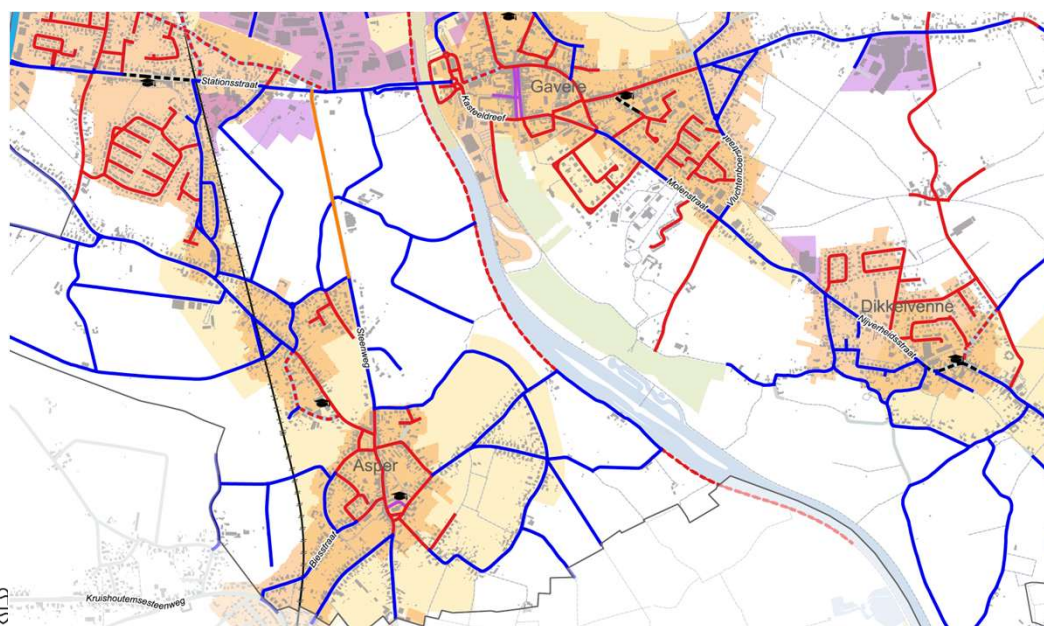
Op **erftoegangswegen** (binnen de 'kamers') wordt de snelheid verlaagd: maximaal 50 km/u buiten de bebouwde kom en de norm wordt 30 km/u binnen de bebouwde kom of in woonwijken.

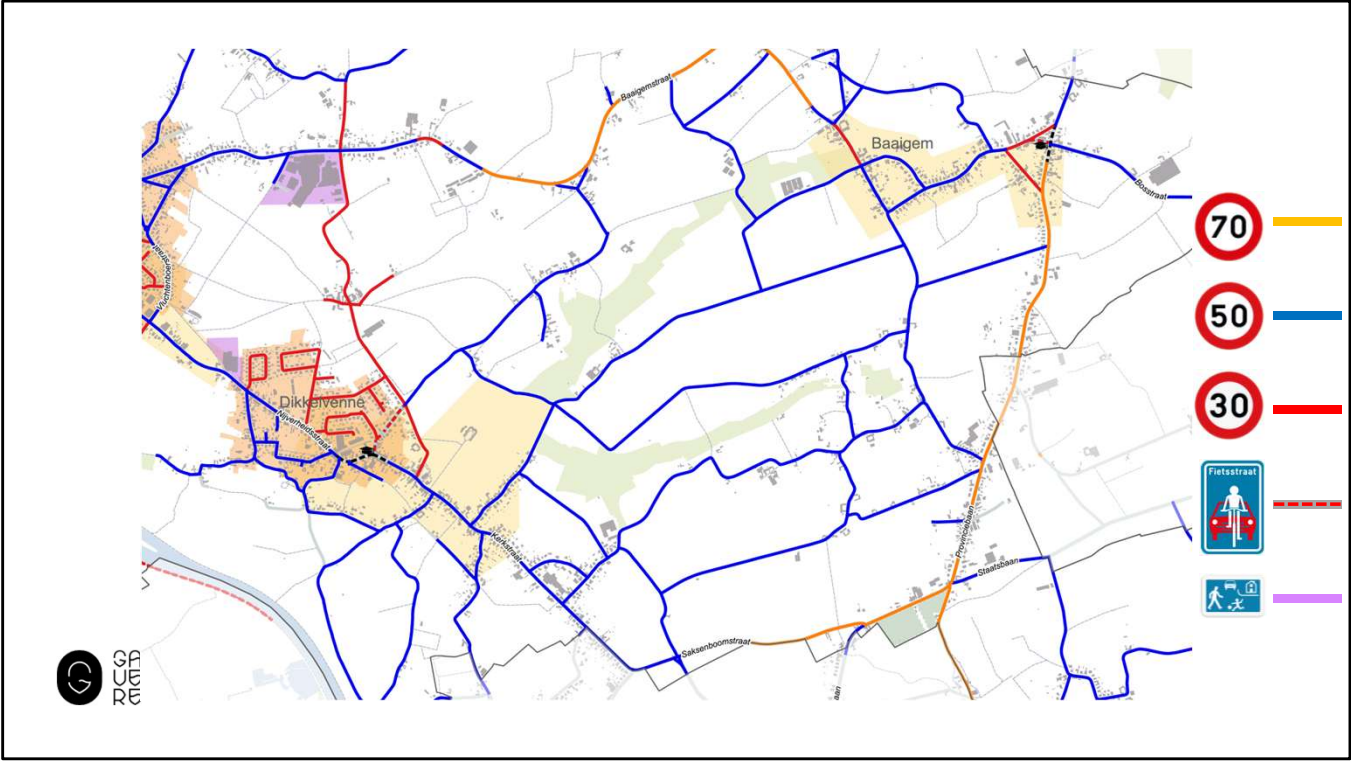


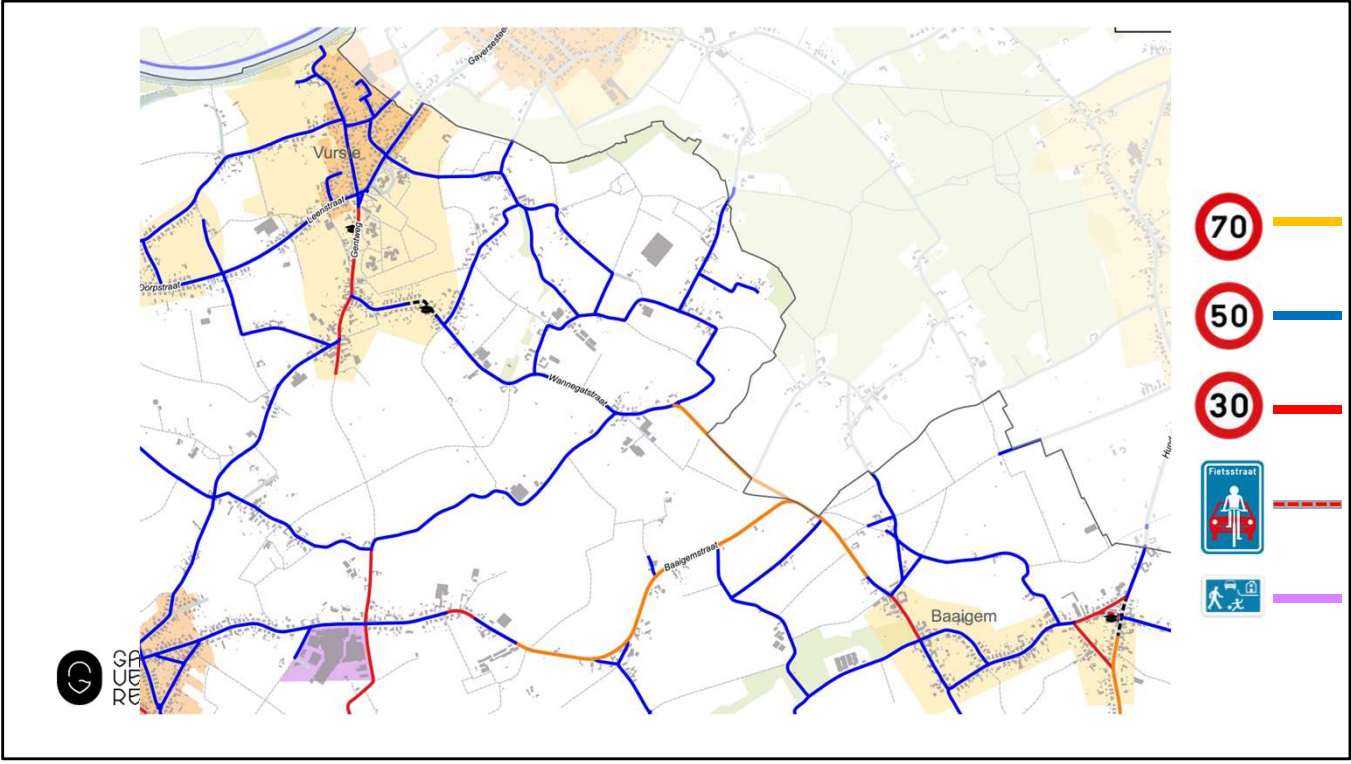
Voorlopig snelheidsplan Gavere en deelgemeenten

! Dit plan kan je ook als afbeelding downloaden via ons digitaal platform. De bestandsnaam is '2. Voorstel snelheidsplan Gavere' !









INRICHTINGS- PRINCIPES	 BUBEKO	 BIBEKO	 Kerngebied
LOKALE ONTSLUITINGSWEG 	 	 	 
Variant in bepaalde straten	 	 	 

Inrichtingsprincipes: De fysieke inrichting van de weg moet de gewenste snelheid afdwingen. Voor ontsluitingswegen betekent dit bijvoorbeeld veilige, afgescheiden fietspaden. Voor erftoegangswegen kan dit variëren van smallere profielen en gemengd verkeer tot een inrichting als woonerf.

INRICHTINGS- PRINCIPES	 BUBEKO	 BIBEKO	 Kerngebied
ERFTOEGANGSWEG 			
Variant in bepaalde straten			

Inrichtingsprincipes: De fysieke inrichting van de weg moet de gewenste snelheid afdwingen. Voor ontsluitingswegen betekent dit bijvoorbeeld veilige, afgescheiden fietspaden. Voor erftoegangswegen kan dit variëren van smallere profielen en gemengd verkeer tot een inrichting als woonerf.

Jouw inbreng over het snelheidsplan en de inrichtingsprincipes

- Wat vind jij van de snelheidsregimes voor de verschillende gebieden en straten?
- Hoe sta jij tegenover de inrichtingsprincipes die gekoppeld zijn aan de snelheid?



Met al deze informatie zijn we met jullie in gesprek gegaan. Dit zijn de vragen die gesteld zijn geweest aan de tafels. Jullie mogen en kunnen op deze vragen nog antwoorden. Dit doe je op ons online participatieplatform -> **[ikdenkmeegavere/mobiliteit](https://ikdenkmeegavere.nl/mobiliteit)**

Jouw inbreng over wegcategorisering en mobiliteitskamers:

- Hoe sta jij tegenover de kamerstructuur van de wegen met de verschillende mobiliteitskamers?
- Merk jij sluipverkeer in je straat?
- Hoe denk jij dat we de straten (met verkeersborden) autoluwer kunnen maken?



Met al deze informatie zijn we met jullie in gesprek gegaan. Dit zijn de vragen die gesteld zijn geweest aan de tafels. Jullie mogen en kunnen op deze vragen nog antwoorden. Dit doe je op ons online participatieplatform -> **[ikdenkmeegavere/mobiliteit](https://ikdenkmeegavere.nl/mobiliteit)**

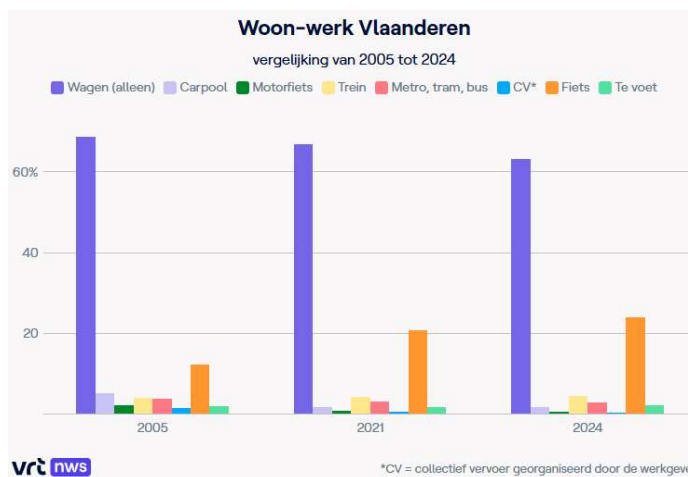
5

Op zoek naar mogelijkheden
voor autoluwe lokale fietsroutes



Mobiliteit is altijd in beweging

- Fiets wordt steeds populairder
- Op vandaag +/- 24% maakt gebruik van fiets voor zijn traject naar het werk



Vlaanderen zit bij de koplopers als het over fietsgebruik gaat binnen wereld/Europa. We zien hier echt een grote stijging de laatste jaren. De elektrische fiets is niet meer weg te denken uit het straatbeeld en is toegankelijk voor elke leeftijd. De drempel om de fiets niet meer te nemen wordt kleiner, zowel fysiek als hellingen/afstanden.

Vierentwintig procent van ons gebruikt de fiets vaak om naar het werk te rijden, wat een enorme groei is die we de laatste jaren vaststellen. Niet alleen binnen Vlaanderen of België zijn we een goede leerling, maar ook binnen Europa en op wereldschaal wordt er in Vlaanderen zeer veel gefietst. Deze evolutie is merkbaar sinds de coronaperiode, toen mensen de fiets herontdekten, en wordt verder versterkt door de opkomst van elektrische fietsen en speedbikes. Dankzij de elektrische fiets speelt een heuvelachtig landschap een minder grote rol.

Fietsbeleid 1.0

- Veilige fietsinfrastructuur blijft de basis
- Prioriteit naar veilige fietsvoorzieningen langs lokale ontsluitingswegen
- Optimaal gebruik maken van subsidiemogelijkheden (Provincie en Vlaams gewest)



32

**We blijven werken aan goede en veilige fietspaden langs de grote wegen.
Dat netwerk vormt de basis voor hoe we fietsen in de regio willen verbeteren.**

Het fietsen willen we daarom meenemen in ons beleid. Voorheen was er wat we nu 'fietsbeleid 1.0' noemen. Dit hield in dat de focus lag op de aanleg van goede fietspaden, wat terecht is en nog steeds een prioriteit blijft. Langs gewestwegen en ontsluitingswegen streven we nog altijd naar goede fietspaden. Er bestaan ook netwerken zoals fietssnelwegen en bovenlokale functionele fietsroutes, ontwikkeld door de provincie of Vlaanderen, waar goede fietspaden gerealiseerd kunnen worden.

Lokaal Fietsbeleid 2.0

- Kamerconcept van de wegcategorisering biedt nieuwe opportuniteiten voor een lokaal fietsbeleid
- Ook op erftoegangswegen zijn trajecten met veel fietspotentieel
- Een (breder) fietspad is hier niet langer het enige antwoord
- Durven mengen van fietsverkeer met minder en trager autoverkeer
- Ruimte voor de aanleg van afzonderlijke fietspaden is gewoon niet meer overal beschikbaar

➡ Op zoek gaan naar autoluwe lokale fietsroutes + nadenken over wegprofiel en maatregelen

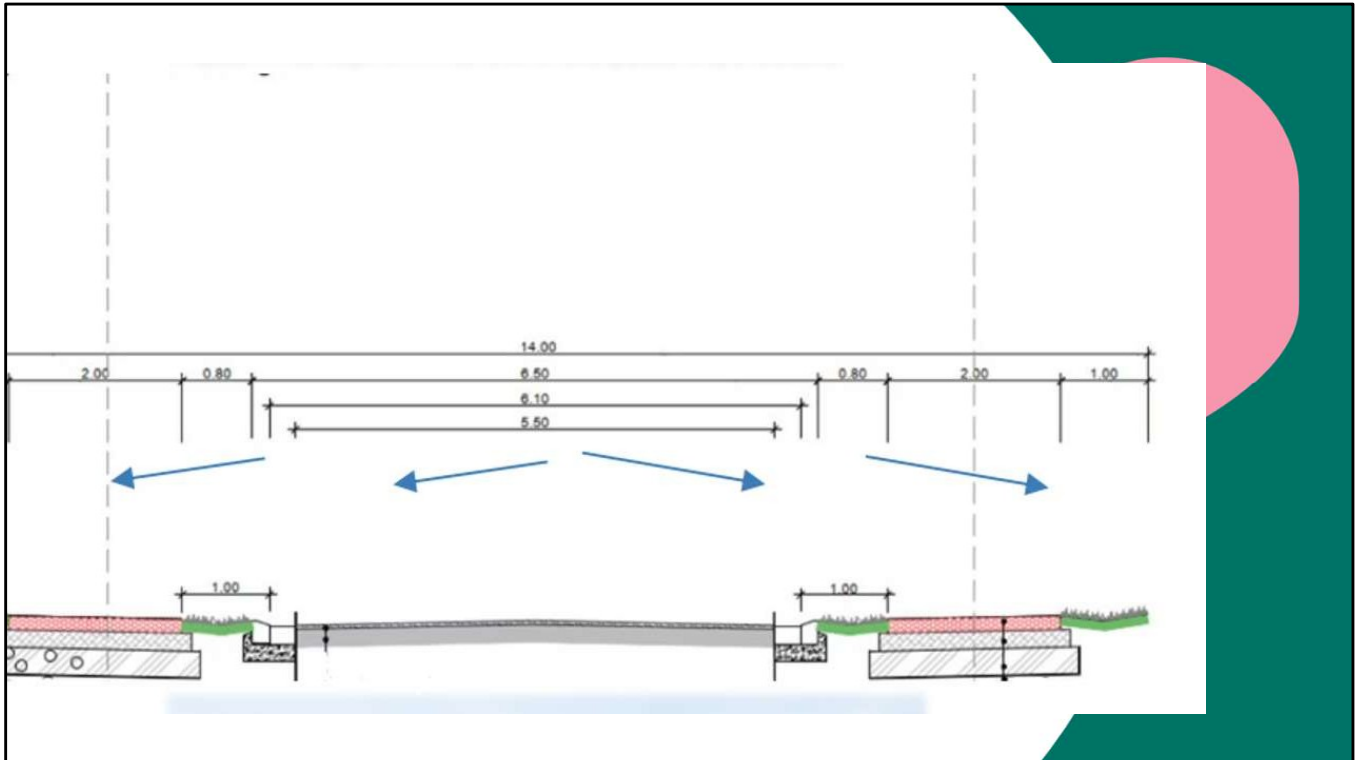


We evolueren nu echter naar een 'fietsbeleid 2.0', omdat de ruimte niet overal beschikbaar is om volwaardige fietspaden aan te leggen. We verleggen de focus van de grote verbindingswegen (de 'gang' in huis) naar de lokale straten binnen de wijken (de 'kamers'). Dit 'kamerconcept' biedt nieuwe kansen voor lokaal fietsbeleid.

Fietsbeleid 1.0, waarbij men bij de provincie of de Vlaamse overheid aanklopt voor brede fietspaden, blijft doorgaan waar dat mogelijk is. Fietssnelwegen blijven een belangrijke ader, maar zijn niet voor iedereen geschikt. Daarom willen we ons nu richten op de erftoegangswegen in de 'kamers' waar mensen wonen, werken en naar school gaan. Voor de kortere afstanden van drie tot vier kilometer is een breed fietspad niet altijd de enige oplossing. Op veel plaatsen waar een fietspad mogelijk was, is het al aangelegd. Nu blijven de moeilijkere gevallen over.

Doordat we in de 'kamers' inzetten op lokaal autoverkeer en het doorgaand verkeer weren, ontstaan er mogelijkheden om fietsverkeer met trager rijdend autoverkeer te mengen. We denken dan aan andere oplossingen, zoals fietsstraten, landbouwwegen toegankelijk voor fietsers (het tweede bord met

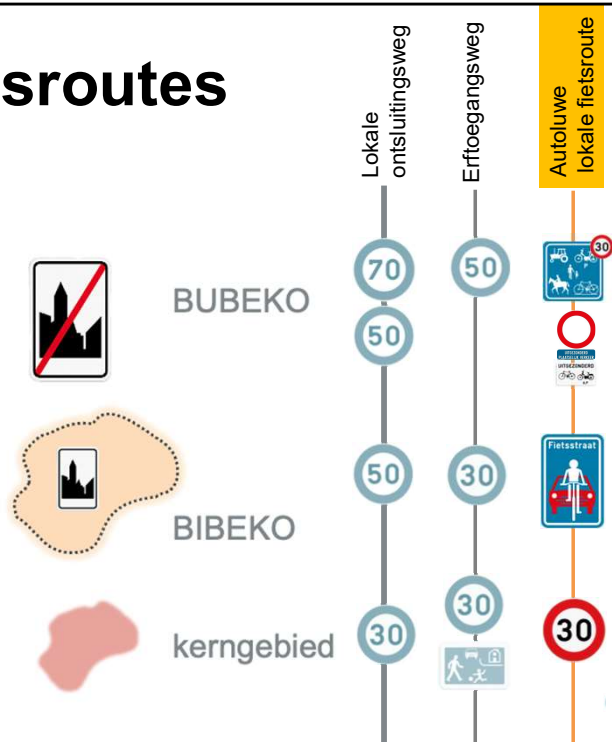
paard, fiets, tractor...), of wegen met de aanduiding 'uitgezonderd plaatselijk verkeer'. Deze laatste optie maakt een straat meteen aantrekkelijker voor (recreatieve) fietsers.



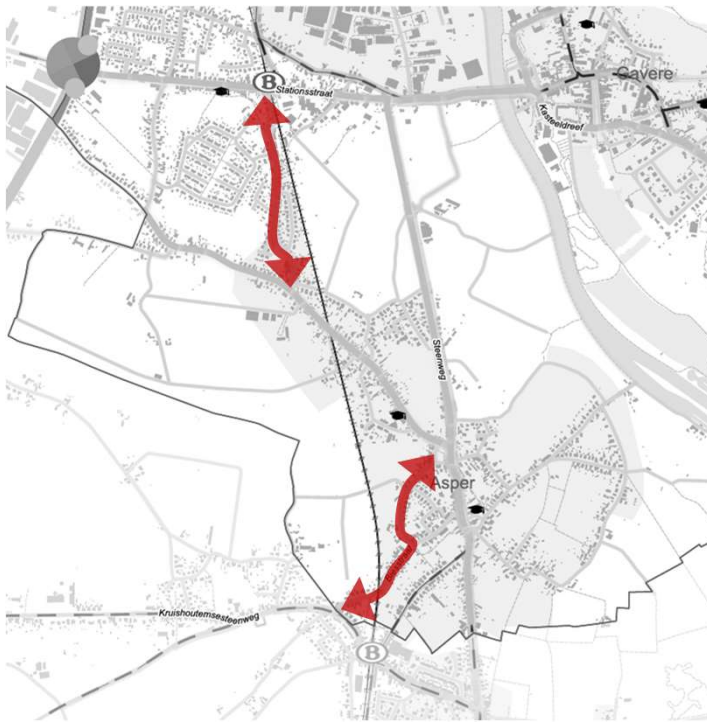
De ruimte is beperkt. Voor een straat met aan beide zijden fietspaden is een totale breedte van ongeveer 14 meter nodig. Als die ruimte er niet is, moeten we naar andere mogelijkheden kijken. Daarom voegen we een derde categorie toe: autoluwe lokale fietsroutes.

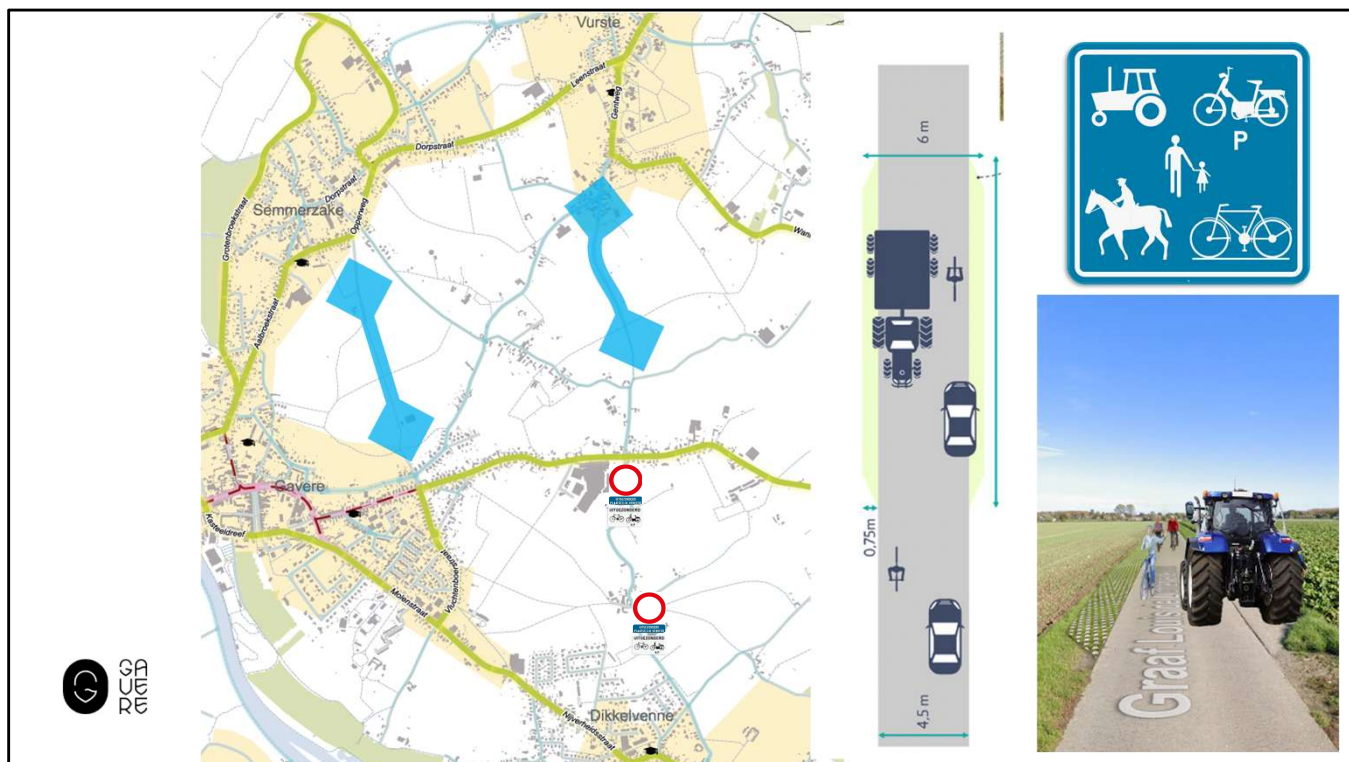
Autoluwe lokale fietsroutes

- Enkel mogelijk op categorie "erftoegangsweg"



Met een verkeersmodel heeft Veneco wegen binnen de 'kamers' gedetecteerd die een theoretisch fietspotentieel hebben, maar waar momenteel geen fietsnetwerk ligt. Dit zijn de lichtblauwe lijntjes op de kaart. Een voorbeeld in Asper is de route via de Kapellestraat en Biestraat.





In de 'landbouwkamer' is er een potentieel om via landelijke wegen van Gavere naar Vurste of Baaigem te fietsen. Daar zullen nooit fietspaden komen, maar men kan overwegen om zulke wegen uit te rusten met een bord dat fietsers toelaat, eventueel met uitwijkzones voor landbouwverkeer.

		
Verkeersbord	C3 - uitgezonderd plaatselijk verkeer Eventueel uitgezonderd fiets, bromfiets klasse A en speedpedelec	F99c Begin en einde van zone worden aangeduid
Wegcode	Verboden toegang , in beide richtingen, voor iedere bestuurder (behalve de uitzonderingen)	Weg voorbehouden voor het verkeer van landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speedpedelecs.
Toegelaten gebruikers	Enkel de categorieën die bepaald zijn door uitzonderingsborden	• voertuigen van en naar de aanliggende percelen; • niet-gemotoriseerde drie- en vierwielers; • gespannen op voorwaarde dat het symbool van een landbouwvoertuig is afgebeeld op de verkeersborden; • voertuigen voor onderhoud, afvalophaling, toezicht, hulpverlening en prioritaire voertuigen.
Snelheid	Niet bepaald door C3 bord - dus geldende snelheidslimiet (meestal zonaal 50 km/h in landbouwkamer of 70km/h wanneer geen bord)	Bord bepaalt snelheidsregime van max 30 km/h
Voordeel	Helder, rode kleur valt op en is daardoor moeilijker te negeren en beter afdwingbaar	Positievare vorm van communicatie door via pictogrammen aan te duiden wie er WEL in mag, Benadrukt landbouwkarakter van de weg en omgeving
Nadeel	Negatieve vorm van communicatie, benadrukken van wie er NIET mag komen	Snelheidsregime van 30 km/h vereist wel grondige kennis van de wegcode

Er is een verschil tussen het bord 'uitgezonderd plaatselijk verkeer' en het bord voor landbouwwegen met fietssymbool. Op die laatste geldt een maximumsnelheid van 30 km/u, wat het in feite een soort fietsstraat in een landelijke omgeving maakt. De fietsstraat zelf is een bekend concept dat typisch wordt toegepast in woonwijken en kerngebieden.

Verkeersbord	F111/F113 – Fietsstraat of fietszone	
Wegcode	Fietzers mogen de volledige breedte van de rijbaan gebruiken Fietzers mogen niet ingehaald worden door motorvoertuigen Fietzers mogen naast elkaar rijden Inhalen van fietsers is verboden Motorvoertuigen moeten het tempo van de fietsers volgen	
Toegelaten gebruikers	Iedereen mag de weg gebruiken raadzaam om het aantal voertuigen trachten terug te dringen, aantal fietsers zou aantal voertuigen moeten overstijgen	
Snelheid	Maximumsnelheid = 30 km/u	
Voordeel	Veiligheid van de fietser verhoogd	
 Nadeel	Ook bij zeer trage fietsers mag niet ingehaald worden veel automobilisten ervaren als zeer negatief	

Er is een verschil tussen het bord 'uitgezonderd plaatselijk verkeer' en het bord voor landbouwwegen met fietssymbool. Op die laatste geldt een maximumsnelheid van 30 km/u, wat het in feite een soort fietsstraat in een landelijke omgeving maakt. De fietsstraat zelf is een bekend concept dat typisch wordt toegepast in woonwijken en kerngebieden.

	Middenrijbaanmarkering	Fietssuggestiestrook
		
Wegcode	deel van de openbare weg afgebakend door de wegmarkeringen die aan beide kanten de denkbeeldige rand van de rijbaan aanduiden.	Weg voorbehouden voor het verkeer van landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs.
Toegelaten gebruikers	De fietsers moeten die zijdelingse strook wel gebruiken. Twee voertuigen mogen bij het kruisen over de zijdelingse stroken rijden, zonder voetgangers of fietsers in gevaar te brengen	
Snelheid	Geldende snelheidslimiet meestal zonaal 50 km/h of 30km/h	Geldende snelheidslimiet meestal zonaal 50 km/h of 30km/h
Voordeel	Fietsers krijgen visueel plaats op de rijweg	Fietsers krijgen visueel plaats op de rijweg
Nadeel	Minder gekend in Vlaanderen	Duur gladwegdek

Een andere optie in onze 'gereedschapskist' zijn ribbelstroken, zoals men in Nederland soms ziet op 60 km/u-wegen. Dit creëert een visuele fietsstrook zonder dat het een officieel fietspad is, wat het verkeer op een natuurlijke manier regelt. Een klassieker is de fietssuggestiestrook.



Op deze en de volgende dia's zie je hoe fietsers eventueel gemengd kunnen worden met het overige verkeer.



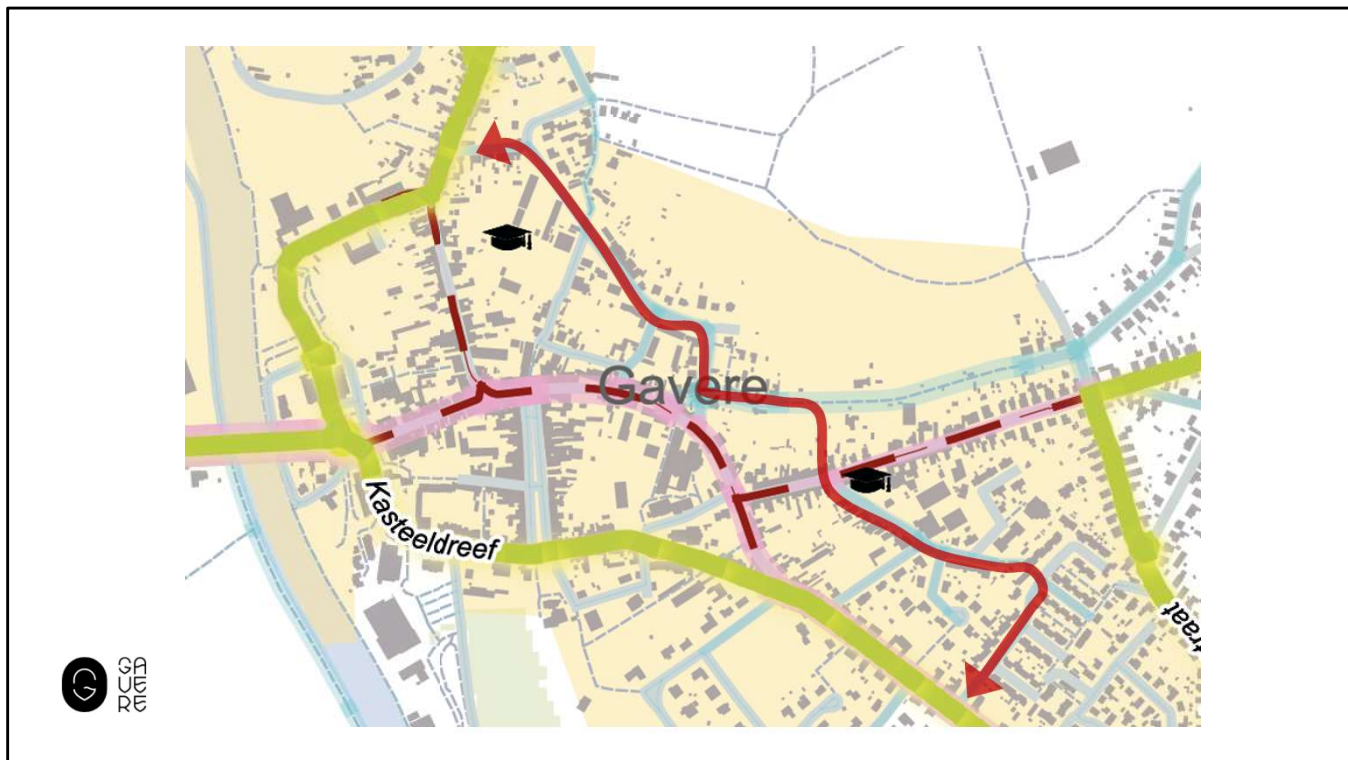
Op deze en de volgende dia's zie je hoe fietsers eventueel gemengd kunnen worden met het overige verkeer.



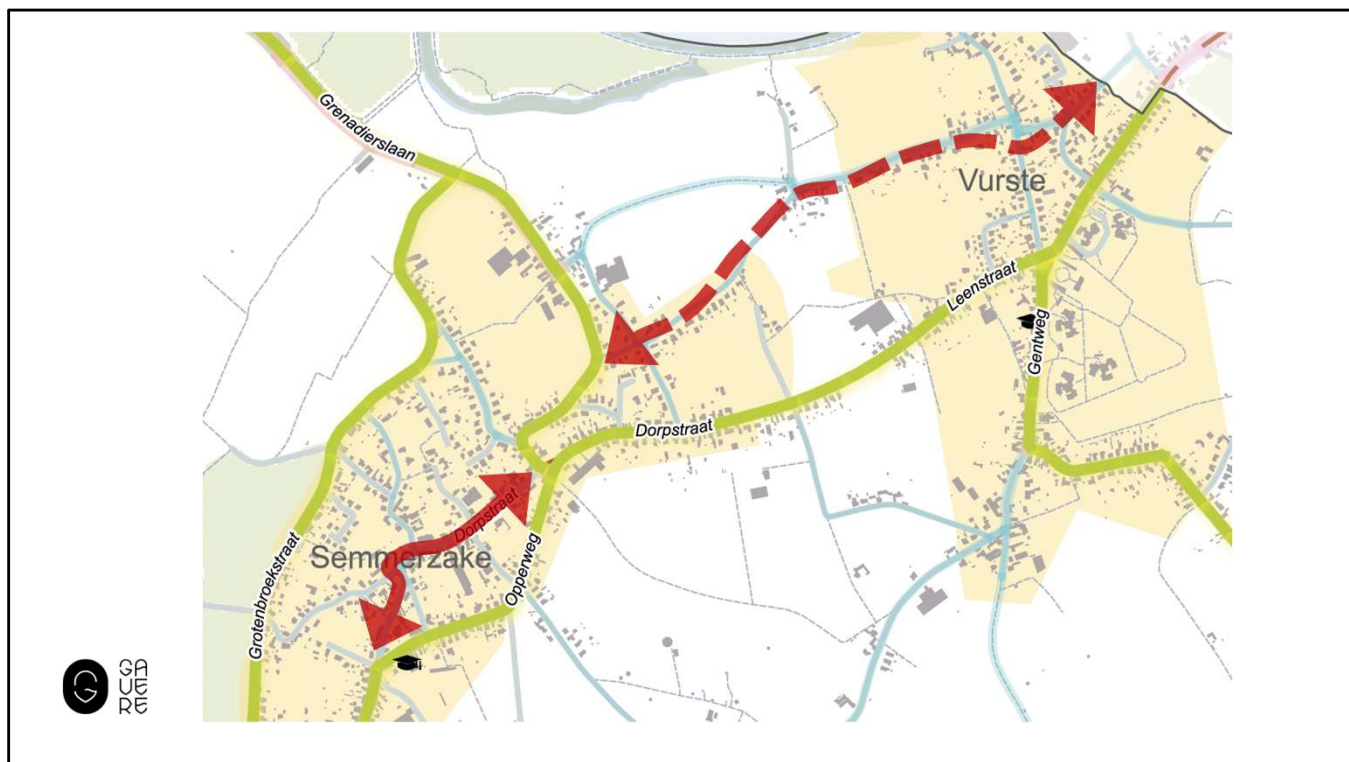
Op deze en de volgende dia's zie je hoe fietsers eventueel gemengd kunnen worden met het overige verkeer.



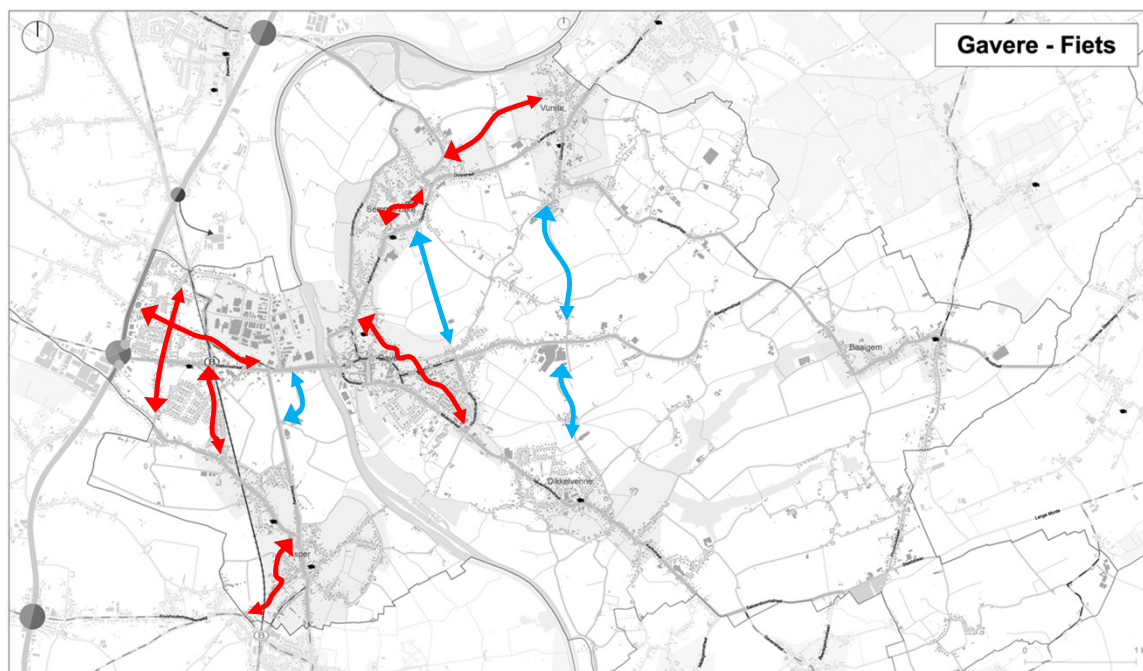
Op deze en de vorige dia's zie je hoe fietsers eventueel gemengd kunnen worden met het overige verkeer.



Dit is nog een voorbeeld van een mogelijke fietsroute.



Dit zijn voorbeelden van mogelijke fietsroutes.



Op de kaart is een belangrijke route met fietspotentieel aangeduid die een ringstructuur vormt rond de kern van Gavere. Deze route verbindt scholen en woonwijken, maar is vandaag nog niet goed leesbaar. Ook in andere deelgemeenten zijn dergelijke trajecten met een hoog fietspotentieel geïdentificeerd. De rode lijnen op de kaart tonen routes met fietspotentieel binnen de bebouwde kom, terwijl de blauwe lijnen segmenten in landelijk gebied aanduiden.

! De mogelijke fietsroutes in Gavere kan je ook als afbeelding downloaden via ons digitaal platform. De bestandsnaam is '3. Mogelijke fietsroutes in Gavere' !
 -> Hoe dikker de blauwe lijn op dit plan, hoe groter het fietspotentieel (hoe meer mensen deze route zouden kunnen gebruiken om te fietsen).

Jouw inbreng over de fietsroutes

- Voel jij ook aan dat deze gemarkeerde routes dit fietspotentieel hebben?
- Hoe zou jij deze fietsroutes inrichten?
- Zijn er nog bijkomende routes waar jij mogelijkheden ziet?
- Hoe kunnen auto's gemixt worden met fietsers?
- Op welke manier kunnen we routes autoluwer maken?



Met al deze informatie zijn we met jullie in gesprek gegaan. Dit zijn de vragen die gesteld zijn geweest aan de tafels. Jullie mogen en kunnen op deze vragen nog antwoorden. Dit doe je op ons online participatieplatform -> **[ikdenkmeegavere/mobiliteit](https://ikdenkmeegavere.nl/mobiliteit)**

6

Wat na deze avond?

- Verwerken van jullie inbreng (participatieavonden + adviesraad)
- Bekijken hoe jullie inbreng verwerkt kan worden in de plannen en beleid
- Actielijst opmaken voor oplossingen en projecten op korte termijn én lange termijn
- Terugkoppelen naar alle bewoners





Samen op weg

**Praat mee over de mobiliteit
in Gavere**



UPDATES OVER PROJECT

ikdenkmee.gavere/mobiliteit

**→ Na 13 mei presentatie en documentatie op
ons digitaal participatieplatform**

