

Beleidsplan

Mobiliteitsplan
Sint-Gillis-Waas

juni 2022



TRIDÉE – Drievoudig Duurzaam

TRIDÉE draagt duurzaamheid hoog in het vaandel, het is zelfs in onze naam verwerkt: we streven samen met onze opdrachtgever naar drievoudig duurzaam mobiliteitsbeleid.



GROEN

Toekomstgericht mobiliteitsbeleid plaatst duurzame vervoerwijzen centraal. We werken voor een belangrijk deel aan beleidsprojecten die expliciet een toename van groene vervoerwijzen nastreven of faciliteren: stappen, fietsen, openbaar vervoer, deel-auto, elektrisch vervoer. Meestal zijn we met alle vormen van mobiliteit samen bezig, inclusief autoverkeer.



GEDRAGEN

We hebben geleerd hoe belangrijk het is om voor een breed draagvlak te zorgen bij de bevolking en andere betrokken partijen. De behoefte tot participatie groeit en de mogelijkheden nemen evenzeer toe – op de traditionele manier of met slimme online tools. We raden participatie dan ook sterk aan en helpen onze opdrachtgever: we analyseren niet alleen wie invloed heeft, maar stellen een aanpak voor om optimale betrokkenheid en tevredenheid te bereiken.



INTEGRAAL

Mobiliteit is geen doel maar een middel: het dient om ergens te komen. Naar school, het werk, de winkel of naar een vrijetijdsbesteding. Keuzes in mobiliteit kunnen moeilijk zijn en veel geld kosten. Het wordt alleen acceptabel, of zelfs een goede deal, als achterliggende doelen dichterbij gebracht worden. We zoeken naar verbindingen met verschillende beleidsdomeinen en naar gedeelde visies – door brede kennis, analytisch vermogen en een druppel creativiteit.

Documentbeschrijving

Titel	Beleidsplan
Ondertitel	Mobiliteitsplan Sint-Gillis-Waas
Aantal pagina's	72
Publicatienummer	2004
Datum	juni 2022
Auteurs	Emiline Brocken en Stijn Derkinderen
Opdrachtgever	Sint-Gillis-Waas
Contactpersoon	Kris Van der Coelden

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Uitgangspunten voor een mobiliteitsplan	1
1.2	Opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan	2
1.3	Participatie	2
I.	Informatief deel	4
2	Knelpunten, kansen en bedreigingen	5
2.1	Resultaten van de Uitwerkingsfase	5
2.1.1	Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	5
2.1.2	Trage wegenplan	6
2.1.3	Gemeentelijk lokaal fietsroutenetwerk en F41	6
2.1.4	Fietscultuur en -beleid	9
2.1.5	Snelheidsbeleid.....	10
3	Scenario duurzame mobiliteit	12
4	Relatie met andere beleidsplannen	13
4.1	Bovenlokaal niveau.....	13
4.2	Lokaal niveau	16
II.	Richtinggevend deel	17
5	Operationele doelstellingen	18
6	Beleidsscenario	19
6.1	Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen en invloed op bereikbaarheid 19	
A1.	Ruimtelijke planning.....	19
A2.	Strategisch ruimtelijke projecten en invloed op bereikbaarheid	20
A3.	Wegencategorisering	20
6.2	Werkdomein B: Netwerken per modus.....	25
B1.	Afbakening verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	25
B2.	Fietsroutenetwerk	29
B3.	Openbaar vervoer	41
B4.	Snelheid	49
B5.	Goederenvervoer	54
6.3	Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen	55
C1.	Vervoersmanagement.....	55
C3.	Sensibilisering, marketing en informatie	55
C4.	Handhaving	57
C5.	Monitoring en evaluatie	58
7	Actieplan	59
8	Voorstel tot wijziging beleidsplannen	2

Overzicht kaarten

Kaart 1: Wegencategorisering	22
Kaart 2: Afbakening verblijfsgebieden	26
Kaart 3: Fietsroutenetwerk	31
Kaart 4: Fiets snelwegen.....	36
Kaart 5: Fietsroutenetwerk prioriteiten	38
Kaart 6: Hoppin-punten en belangrijke haltes.....	44
Kaart 7: Halte-uitrusting - schuilhuisje.....	46
Kaart 8: Halte-uitrusting - fietsenstallingen	48
Kaart 9: Segmenten 70 km/u en fietsroutenetwerk zonder eigen infrastructuur	51
Kaart 10: Snelheidsbeleid KT.....	53

Overzicht figuren

Figuur 1: Fietsroutenetwerk voorstel prioriteiten (Uitwerkingsnota)	8
Figuur 2: Snelheidsregimes voorstel (Uitwerkingsnota).....	11
Figuur 3: voorbeeld van een niet- lichtengeregeld voorrangskruispunt: eenrichtingsfietspaden en zebrapaden op alle zijtakken (Bron: Fietsberaad Vlaanderen).....	37
Figuur 4: KN/AN/FN finaal scenario Vervoerregio Waasland	41
Figuur 5: Wase tonnagebeperking	54

1 Inleiding

1.1 Uitgangspunten voor een mobiliteitsplan

Mobiliteitsplan als basis voor het mobiliteitsbeleid

Het 'Mobiliteitsplan' vormt de basis voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Enerzijds geeft het de krachtlijnen voor toekomstig beleid weer, anderzijds worden concrete acties opgenomen voor de komende jaren. Het is belangrijk dat een mobiliteitsplan robuust genoeg is om gedurende een lange tijd als beleidsmatige onderbouw voor het mobiliteitsbeleid te kunnen fungeren.

Het mobiliteitsplan vormt een kader voor samenwerking met andere actoren, bijvoorbeeld diensten binnen de gemeente of externe partijen zoals het Vlaams Gewest en De Lijn. Veel acties die in het mobiliteitsplan staan, hebben direct te maken met andere beleidsterreinen zoals ruimtelijke ordening, duurzaamheid, sport, ouderenzorg of onderwijs. Samenwerken aan mobiliteit staat daarom centraal.

Pijlers van een mobiliteitsplan

Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid is een doorvertaling van het Vlaamse en regionaal mobiliteitsbeleid.

Een belangrijk uitgangspunt van een mobiliteitsplan is het STOP-principe. Hierbij wordt uitgegaan van een hiërarchie van vervoerswijzen: Stappen eerst, dan Trappen, dan Openbaar vervoer en als laatste Privévervoer. Met privévervoer wordt hier privaat gemotoriseerd vervoer bedoeld. Deze gedachte komt doorheen het mobiliteitsplan steeds terug.

Het Vlaamse openbaar vervoerbeleid legt momenteel de nadruk op Basisbereikbaarheid waarbij het openbaar vervoeraanbod meer vraaggericht is. Uitgangspunt bij Basisbereikbaarheid is de combinatie van openbaar vervoer met andere vormen van mobiliteit zoals de fiets. Ook lokale vervoersinitiatieven spelen een belangrijke rol.

Participatie is een belangrijke pijler in het mobiliteitsbeleid. Op verschillende momenten tijdens het voorbereiden, vaststellen, uitvoeren en evalueren van het mobiliteitsbeleid worden burgers betrokken. Gemeenten kunnen dit zelf op maat bepalen.

Een gemeentelijk mobiliteitsplan in een veranderend bovenlokaal mobiliteitsbeleid

Het decreet Basisbereikbaarheid brengt het mobiliteitsbeleid in beweging. Enerzijds verschuift het Vlaams mobiliteitsbeleid meer richting Vervoerregio's. Anderzijds brengt dit een grondige hertekening van het openbaar vervoernetwerk met zich mee. Tijdens de opmaak van dit gemeentelijk mobiliteitsplan is er nog geen goedgekeurd regionaal mobiliteitsplan. De Vervoerregioraad keurde op 15 juli 2020 het kernnet (zie sectie 1.1 en 1.2), aanvullend net (zie sectie 1.3 en 1.4) en concept vervoer op maat (zie sectie 2.1) goed. Het openbaar vervoerplan is nog niet operationeel. Er werd getracht om rekening te houden met de laatste stand van zaken.



1.2 Opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan

De opmaak van een mobiliteitsplan gebeurt in verschillende stappen waarbij verschillende actoren betrokken zijn. Tijdens de verschillende stappen wordt teruggekeken naar het beleid van de afgelopen jaren en wordt een toekomstvisie voor de gemeente bepaald. Concreet zijn de volgende stappen gevolgd:

Fase 0: Sneltoets

Op 28 mei 2018 werd de sneltoets behandeld in de RMC. Tijdens de bespreking werden een aantal thema's om te verbreden en te verdiepen toegevoegd. Het gaat over de thema's monitoring en evaluatie, ruimtelijke ontwikkelingen, trage wegen en het thema fiets. De eerste drie thema's zullen beperkter uitgewerkt worden, het thema fiets uitgebreider.

Fase 1: Verkenning

De Verkenningfase vormt een eerste stap richting een nieuw mobiliteitsbeleid en omvat een overzicht van bestaande plannen en studies, de visie van diverse actoren en een analyse van de huidige mobiliteitsproblematiek. Op basis hiervan is bepaald welke informatie nog nodig is om een gedegen mobiliteitsplan op te kunnen stellen. De resultaten van deze fase zijn vastgelegd in de 'Verkenningnota'.

Fase 2: Uitwerking

Tijdens de Uitwerkingsfase worden de krijtlijnen voor het nieuwe mobiliteitsbeleid bepaald. Hiertoe wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd en geanalyseerd. De resultaten van deze fase worden weergegeven in de 'Uitwerkingsnota'.

Fase 3: Beleidsplan

Tijdens de laatste fase wordt het uiteindelijke mobiliteitsplan opgesteld. Het scenario van het vorig mobiliteitsplan wordt geactualiseerd volgens de werkdomeinen die door de Vlaamse overheid zijn bepaald. Het mobiliteitsplan geeft op hoofdlijnen aan op welke wijze de gemeente haar mobiliteitsbeleid wil vormgeven. Daarnaast worden acties gedefinieerd die worden gerangschikt naar werkdomein, prioriteit en initiatiefnemer.

In deze nota wordt, in een eerste stap, het duurzaam mobiliteitsscenario toegelicht volgens de werkdomeinen A, B en C. De inhoud van deze domeinen omvat het volgende:

- werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen (en hun mobiliteitseffecten)
- werkdomein B: netwerken per modus
- werkdomein C: ondersteunende maatregelen

Dit proces leidt tot een aangepast en geactualiseerd mobiliteitsplan met teksten, kaarten en figuren, dat conform de methodiek en gestructureerd volgens de werkdomeinen is samengesteld.

Vervolgens wordt er volgens deze werkdomeinen een actieprogramma opgesteld. Dit is een overzichtelijke, verkorte en schematische weergave in tabelvorm van het mobiliteitsplan. De methodiek wordt echter niet uitsluitend voor de klassieke werkdomeinen doorlopen, maar wordt daarnaast ook vanuit vier andere invalshoeken benaderd.

1.3 Participatie

Bij de opmaak van het mobiliteitsplan werden 3 participatierondes gehouden.

Verkenningfase

Tijdens de Verkenningfase werd de Mobiliteitsadviesraad gevraagd input te leveren voor de thema's 'trage wegen', 'fietscultuur' en 'fietsnetwerk'. De leden gaven aan wat de belangrijkste fietsroutes zijn, missinglinks en knelpunten maar ook waar er nood is aan fietsparkeer infrastructuur.

Uitwerkingsfase

In november 2020 konden de inwoners via een online bevraging hun inbreng geven over het gemeentelijk fietsroutenetwerk, de route van de fietssnelweg F41 (Watergangstraat), de fietsenstallingen bij belangrijke functies en het gewenste snelheidsbeleid. In totaal hebben 74 personen deelgenomen aan de online bevraging. Daarnaast werd de Mobiliteitsadviesraad geïnformeerd over de resultaten van deze fase en werden vragen en opmerkingen verwerkt.

Beleidsplan

De gemeente is erin geslaagd om de bevolking ruim te betrekken, ook tijdens de laatste fase van het proces voor de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan. Op 7 oktober 2021 werd een online-toelichting gegeven over het beleidsplan en op 14 oktober 2021 tijdens een participatieavond. Nadien konden de bewoners opmerkingen schriftelijk of via een digitaal invulformulier bezorgen.

Er werden een 200 tal opmerkingen geregistreerd en gescreend. Een deel van de opmerkingen ging over heel specifieke locaties en problemen. Het beleidsplan gaat niet tot op dit detailniveau. Sommige opmerkingen waren soms ook vaag of onduidelijk. Andere opmerkingen ondersteunden net het beleidsplan.

De meningen over het nieuw snelheidsbeleid zijn verdeeld. Het gaat van te ambitieus tot niet ambitieus genoeg. Het is vooral het (gevoel) van straffeloosheid dat en doorn in het oog is. Het thema handhaving moet uitgebreider aan bod komen in het mobiliteitsplan. In overleg met de politie kan er gekeken worden naar hun actieplan van snelheidscontroles. Ook op gebied van communicatie, zeker rond hun controles zijn nog veel mogelijkheden. We stellen voor om voor een aantal straten het snelheidsregime toch bij te sturen of voor een deel van de straat. Bv. Wijnstraat wordt 50 km/u, Aststraat – Loeverstraat 50 km/u, Kronenhoekstraat, Ettingestraat, Bermijnstraat en stukje Gentstraat 30 km/u.

Dikwijls werd ook de hoge verkeersintensiteit/sluipverkeer in straten aangekaart vooral in het buitengebied. We stellen voor dat de gemeente onderzoekt wat de ernst is van het doorgaand verkeer. We zullen deze routes benoemen in Mobiliteitsplan en waar nodig kunnen op termijn verkeerscirculatiemaatregelen invoeren. Twee straten werden vaak genoemd: namelijk Holstraat en Ettingestraat.

Daarnaast ging het over de prioritering. Er is een sterke wens om de Baarstraat en Samelstraat snel en grondig aan te pakken. Gezien dit niet realistisch vanwege het beschikbaar budget kunnen er in afwachting wel al fietssuggestiestroken gerealiseerd worden.



I. Informatief deel



2 Knelpunten, kansen en bedreigingen

Knelpunten

- Slechte leesbaarheid van de snelheidsregimes
- Hoog autogebruik
- Hoge ongevallenconcentraties langs doortochten
- Voorrangsregeling stemt niet overeen met het wegbeeld en de wegencategorisering
- Conformiteit Bovenlokaal Fietsroutenetwerk aan de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen
- Ook lokaal fietsnetwerk laat vaak te wensen over
- De fietsbaarheid van fietssnelweg F41 (veiligheid, comfort, kruisingen)
- Hoge parkeerdruk bij bouw meergezinswoningen
- Handhaving blauwe zone

Kansen

- Realisatie fietssnelweg F411 Stropersroute
- Heraanleg N403 Zandstraat en Sint-Niklaasstraat
- Basisbereikbaarheid biedt de kans om de verbindingen in de gemeente te bestendigen en te versterken (aanvullend net en kernnet)
- Hoge tewerkstellingsgraad in eigen gemeente
- Heel fijnmazig bovenlokaal fietsnetwerk
- Komst blauw/groene woonas achter het kerkhof gekoppeld aan de Blokstraatbeek
- Ruimtelijke ontwikkelingen en hun doorwaadbaarheid voor fietsers en voetgangers te verfijnen.
- Selectie van de fietssnelweg F41 op het grondgebied Sint-Gillis-Waas en kruising met F411
- Ruim aanbod trage wegen

Bedreigingen

- Ruimtelijke ontwikkelingen (woonlinten) en hun mobiliteitseffecten
- Afbouw aanbod regulier openbaar vervoer nav. Basisbereikbaarheid (Vervoerregio) voor de kern van Meerdonk en de verbinding met Hulst

2.1 Resultaten van de Uitwerkingsfase

Tijdens de Uitwerkingsfase werden verschillende onderzoeken uitgevoerd. De resultaten van deze onderzoeken werden uitgebreid gerapporteerd in de Uitwerkingsnota. Dit hoofdstuk geeft de belangrijkste conclusies van de onderzoeken weer.

2.1.1 Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

Op basis van kengetallen werd een ruwe raming gemaakt van de verkeersgeneratie en werden de effecten op het vlak van afwikkelingskwaliteit (doorstroming) verblijfskwaliteit (leefbaarheid) ingeschat. De focus ligt hierbij de ontsluitingsmogelijkheden en aansluitingsmogelijkheden op het fietsnetwerk.



Een aantal van deze ruimtelijke ontwikkelingen heeft een beperkte impact op de mobiliteit. De verkeersgeneratie is beperkt en de ontsluiting zorgt hier niet voor problemen. Het betreft volgende projecten:

- Uitbreiding Bagoniewijk (Sint-Pauwels)
- Hogenakkerstraat (De Klinge)
- Scheerdershof (De Klinge)
- Teerlingwijk (Meerdonk).

De ontwikkeling van het woonproject Het Broek (Sint-Gillis-Waas) zorgt voor een iets hogere verkeersgeneratie en de ontsluiting kruist de fietssnelweg F41. Dit is een belangrijk aandachtspunt bij het bepalen van het definitief tracé van de fietssnelweg. Tegelijkertijd biedt deze ontwikkeling een kans om een fietsdoorsteek te realiseren tussen deze fietssnelweg en Blokstraat.

Ook de projecten die kaderen Masterplan Groen-blauwe woonas Blokstraatbeek in het centrum van Sint-Gillis-Waas zorgen voor een hogere verkeersgeneratie maar ook hier is er de opportuniteit om een fiets- en voetgangersdoorsteek te realiseren.

2.1.2 Trage wegenplan

Op dit moment bestaat er nog geen volledige inventaris van de trage wegen. Daarom werd -op basis van de Atlas der Buurtwegen- een eerste ruwe inventaris opgesteld met een inschatting over de toegankelijkheid ervan.

Deze kaart hebben we aangevuld met de onverharde wegen en wegen enkel toegankelijk voor voetgangers en fietsers uit OpenStreetmap. Dit zijn dus doorsteekjes die effectief (kunnen) worden gebruikt.

Deze kaart hebben we vervolgens als ondergrond gebruikt voor het bepalen van het gemeentelijk fietsroutenetwerk. We hebben met andere woorden gekeken in hoeverre deze trage wegen en fietsdoorsteekjes een rol spelen in het lokaal fietsroutenetwerk

2.1.3 Gemeentelijk lokaal fietsroutenetwerk en F41

Bepaling lokaal fietsroutenetwerk

De eerste stap van het onderzoek bestond uit het bepalen van het gemeentelijk fietsroutenetwerk. Deze werd opgesteld door inbreng van de terreinkennis van de gemeente, de mobiliteitsadviesraad en ten slotte de bevolking.

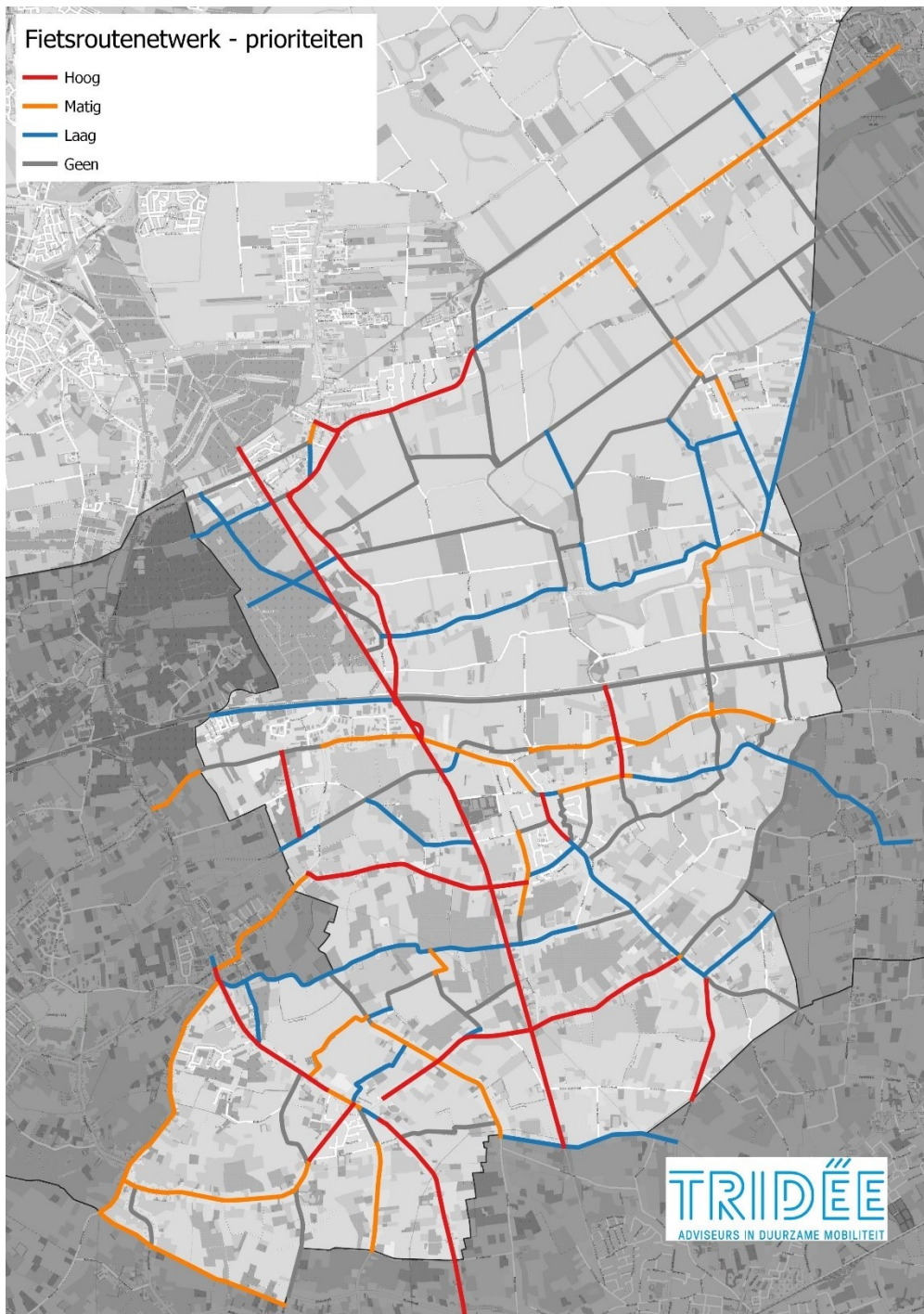
In de gemeente Sint-Gillis-Waas bestaat het gemeentelijk fietsroutenetwerk uit voornamelijk routes die voor een maasverkleining zorgen. Het gaat zowel over kleine doorsteken (oa. Koningstraat en Sint-Pietersnieuwstraat) als langere trajecten die grote mazen van de bovenlokaal netwerk doorsnijden (oa. Aststraat – Loeverstraat – Kemzekestraat, Vinderhoutweg – Feuselsdreef – Heerweg - Doornstraat). Slechts een beperkt aantal delen van het gemeentelijk fietsroutenetwerk hebben als hoofdfunctie een rustig alternatief te bieden voor het bovenlokaal netwerk (oa. Gentstraat, Wijnstraat/Grauwesteenstraat en Lange Nieuwstraat). Het gemeentelijk fietsroutenetwerk bevat geen segmenten die als enige functie de ontsluiting van een bezoekersintensieve functie heeft. Uiteraard zijn er delen van het gemeentelijk fietsroutenetwerk die bezoekersintensieve ontsluiten (oa. Pompstraat en Gaversstraat en ook de gewenste missing link tussen F41 en Wase Golf, die zowel een maasverkleining beogen als de ontsluiting van een school- en sportsite).

Kwaliteit fietsroutenetwerk

Het fietsnetwerk (zowel bovenlokaal als gemeentelijk) werd grotendeels afgefietst met als doel een kwaliteitsscreening. Er werd hierbij gekeken naar de staat van het fietspad of rijbaan (ingeval gemengd verkeer), de breedte van de fietspad en de wegcategorie (ingeval gemengd verkeer). Ieder segment kreeg een kwaliteitsscore in functie van een combinatie van deze elementen en hieraan gekoppeld een voorstel van prioritering.

Uit deze analyse van de kwaliteit blijkt dat een grote inhaalbeweging nodig is op het gebied van fietsinfrastructuur.

De volgende kaart toont het resultaat van het voorstel van prioriteiten op basis van deze methodiek.



Figuur 1: Fietsroutenetwerk voorstel prioriteiten (Uitwerkingsnota)

Voorgaande figuur geeft dus een prioritering volgens de breedte van de fietsinfrastructuur (indien dit het geval is), de staat van de ondergrond en de wegcategorisering. Hierbij is bijvoorbeeld nog geen rekening gehouden met een inschatting van het belang van de routes (bijvoorbeeld aantal fietsers). Ook is het soms logischer om segmenten samen te nemen hoewel ze hier een verschillende prioriteit hebben gekregen. Daarnaast kan de koppeling met lopende en toekomstige (wegenis en riolering) projecten een invloed hebben op de timing die vastgelegd wordt in het actieprogramma.

Fietssnelweg F41

Om de fietssnelweg beter te beveiligen en het comfort voor de fietser te verbeteren zijn verschillende concepten mogelijk.

In de uitwerkingsnota worden 3 concepten voorgesteld. Uit deze verkenning bleek al snel dat er nog meerdere varianten mogelijk zijn. Daarnaast werd het snel duidelijk dat de tracébeplanning in een afzonderlijk proces moet worden opgenomen, los van het Mobiliteitsplan. Er zijn immers meerdere actoren die betrokken moeten worden. Behalve de provincie en MOW, moeten de landbouwers, bewoners, de school en de buurgemeenten Stekene en Beveren worden betrokken om zo tot een optimale en gedragen tracékeuze te komen. De concepten in de Uitwerkingsnota dienen dus beschouwd te worden als een eerste aanzet om de mogelijkheden te verkennen.

2.1.4 Fietscultuur en -beleid

Stilstaande fiets

In functie van preventie van vandalisme en diefstal en ter verbetering van het comfort, is het noodzakelijk om het juiste type van fietsbevestiging te kiezen. Het beleid in Sint-Gillis-Waas zou zich in eerste instantie moeten richten op het vervangen van de bestaande wielklemmen (het meest voorkomend type) door beugels.



fietsenstalling zonder aanbindmogelijkheid: niet ok



fietsenstalling met aanbindmogelijkheid: ok

Combimobiliteit

Om combi-mobiliteit aan te moedigen moet worden gewerkt aan de halte-uitrusting. Tijdens de Uitwerkingsfase werden de haltes met meer dan 10 opstappers (op basis van tellingen aangeleverd door De Lijn) gescreend op hun halte-uitrusting:

- schuilhuisje
- fietsenstalling (en type fietsrek)

Mobipunten/Hoppinpunten

Tijdens de Uitwerkingsfase werd de belangrijkste haltes verkend of ze vanuit de netwerkstructuur potentie hebben om uit te groeien tot een mobipunt.

Ondertussen heeft de Vervoerregio een de Hoppin / Mobipunten goedgekeurd. In dit Beleidsplan wordt hiermee verder gewerkt.

Ondersteunende maatregelen

Tijdens de Uitvoeringsfase werd verkend welke maatregelen de gemeente Sint-Gillis-Waas zou kunnen nemen om het fietsbeleid te ondersteunen. Het gaat dan vooral

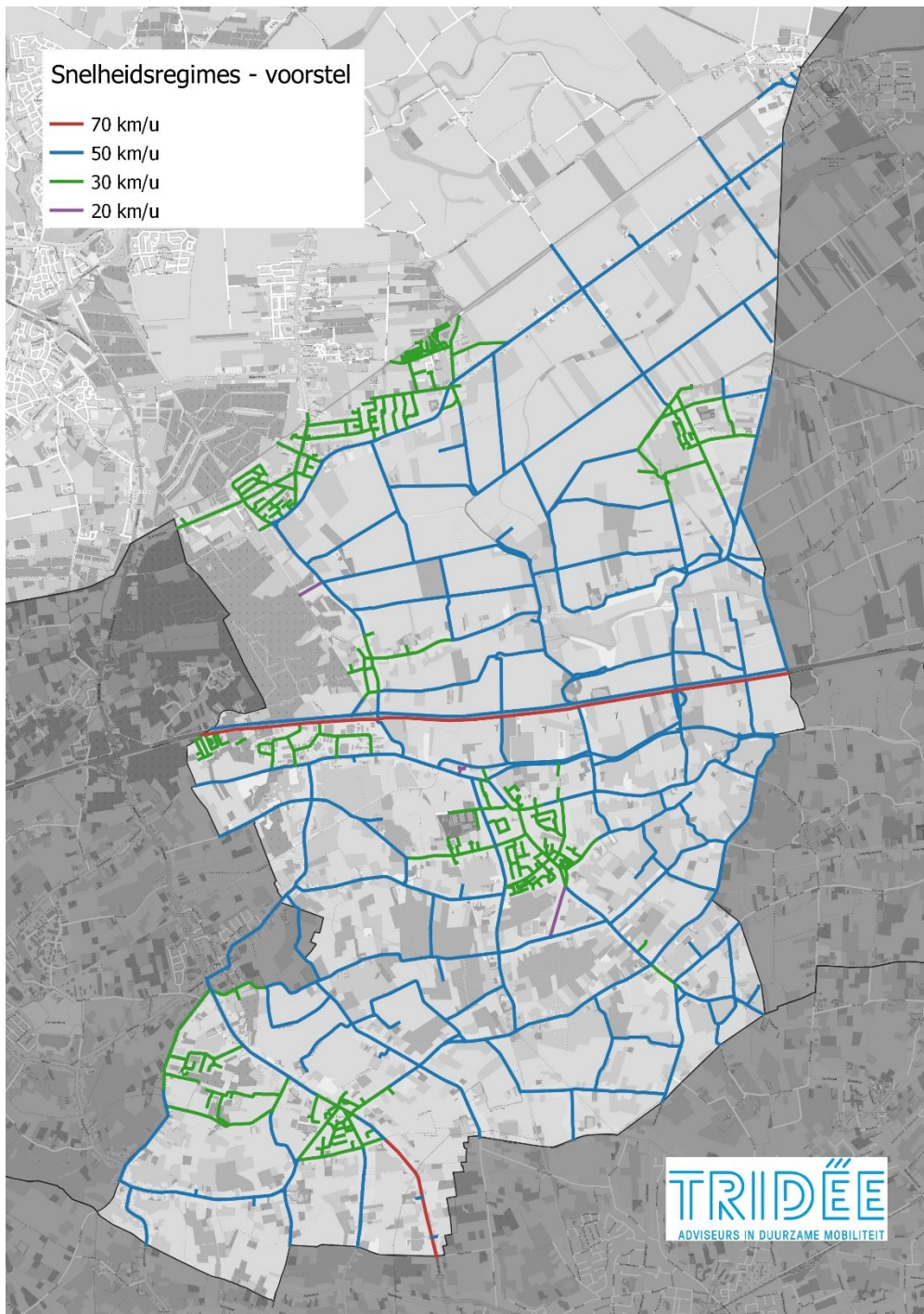
over communicatie en campagnes naar doelgroepen, het ondersteunen van de opmaak van schoolvervoerplannen en zelf het goede voorbeeld geven als bestuur. Deze acties zijn opgenomen in dit beleidsplan.

2.1.5 Snelheidsbeleid

Tijdens de Uitwerkingsfase werd een ambitieus snelheidsbeleid voorgesteld waarbij uitgegaan werd van 70 km/u als uitzondering en 30/50 km/u als regel en dit ook op verkeerswegen (regionale wegen, interlokale wegen en ontsluitingswegen).

- Binnen de bebouwde kom en in verblijfsgebieden is het omwille van verkeersveiligheid aangewezen om grotere gebieden tot zone 30 te maken.
- Voor erftoegangswegen buiten bebouwde kom stellen we voor om de snelheid te verlagen naar 50 km/u. Vele van deze wegen zijn gewoonweg niet ingericht om hogere snelheden op een veilige manier toe te laten. Vaak is de rijbaan te smal om elkaar tegen 70 km/u te kruisen, zijn er lokale beperkingen van het zicht of maken ze deel uit van het gemeentelijk fietsroutenetwerk. Door 70 km/u geef je de automobilist het gevoel dat ze met een gerust hart snel mogen rijden.
- Voor de wegen met een verkeersfunctie (regionale wegen, interlokale wegen en ontsluitingswegen) stellen we voor om 50 km/u als regel te nemen om het aantal snelheidsovergangen te beperken. 70 km/u geldt dan als uitzondering op lange stukken van deze wegcategorie waar dit veilig kan, wat dus goede en liefst gescheiden fietsinfrastructuur impliceert op die trajecten.

Volgende kaart geeft het voorstel weer van een meer eenvoudige structuur van snelheidsregime.



Figuur 2: Snelheidsregimes voorstel (Uitwerkingsnota)

Noot: het voorstel van snelheidsbeleid wijkt af van deze eerste verkenning.

Bij de online bevraging over dit onderwerp bleek het merendeel van de respondenten handhaving belangrijker te vinden dan de invoering van meer zones 30. De uitbreiding van zones 30 kan momenteel niet altijd op een groot draagvlak rekenen bij de bevolking. Enkelens zijn zelfs van mening dat er meer zone 70-wegen moeten blijven dan in het voorstel met een aanpassing van de infrastructuur. In dit Beleidsplan wordt een andere strategie voorgesteld.

3 Scenario duurzame mobiliteit

In het vorig mobiliteitsplan werd het duurzaam mobiliteitsscenario 'Sint-Gillis-Waas anders mobiel' beschreven. Sinds de goedkeuring van het vorig mobiliteitsplan (2010) is er heel wat geëvolueerd. Zo is er een toegenomen bewustwording van de effecten van ons mobiliteitsgedrag op onze eigen gezondheid en op het milieu. De visie op de netwerken is ook gewijzigd. Voor openbaar vervoer is er de overgang van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. Voor het wegennetwerk is een nieuwe categorisering in voege. Het fietsnetwerk wordt meer los gezien van het autonetwerk en er is meer aandacht voor de fietssnelwegen. Daarom wordt geopteerd om een nieuw scenario voorop te stellen.

Het scenario duurzame mobiliteit voor de gemeente Sint-Gillis-Waas vertrekt vanuit de versterking van de verschillende netwerken en de verknoping tussen de netwerken onderling.

Voor het voetgangersnetwerk ligt de focus op de verblijfsgebieden. In deze gebieden wordt bijzonder aandacht gegeven aan toegankelijkheid en kwaliteit van de trottoirs. Dit wordt verder ondersteund door aangepaste, lage snelheden. Hoewel de meeste trage wegen geen echte korte verbindingen realiseren, zijn ze wel functioneel voor de mens: ze zorgen voor nabijheid van open ruimte en natuur. Een trage wegenplan moet dit verder verfijnen.

Het fietsnetwerk in Sint-Gillis-Waas wordt geënt op de twee fietssnelwegen F41 en F411 om fietsverplaatsingen op lange afstand veilig en mogelijk te maken. Daarnaast zorgt een fijnmazig netwerk voor de aanvoer naar deze fietssnelwegen, voor verbindingen tussen de kernen én voor verbindingen naar de Hoppin punten en belangrijke openbaar vervoer haltes. Het fietsnetwerk is dus enerzijds een autonoom netwerk en anderzijds een geïntegreerd netwerk, gekoppeld aan het openbaar vervoer. Het fietsnetwerk krijgt een stevige impuls door het aanpassen van de fietspaden waar ze nodig zijn en door het verlagen van de snelheden waar de fietsers de rijbaan delen met het gemotoriseerd verkeer. Anderzijds kan de snelheid aangepast worden na realisatie van gescheiden fietspaden.

Het openbaar vervoernetwerk is een gelaagd netwerk. Het kernnet verbindt Sint-Pauwels en Sint-Gillis-Waas met Sint-Niklaas. Het aanvullend net bestaat uit een uitloper van een kernlijn naar De Klinge en een oost-westverbinding Moerbeke – Antwerpen. Een functionele lijn biedt een openbaar vervoeraanbod voor Meerdonk wanneer de behoefte het grootst is. Daarnaast is er het vervoer op maat (VOM) die die gebieden moet ontsluiten waar geen reguliere buslijnen rijden.

Het wegennetwerk wordt gestructureerd door de hoofdweg E34, de regionale weg N403 en een beperkt aantal interlokale wegen die op zich een rastervormig netwerk vormen. De lokale wegen (ontsluitingswegen en erftoegangswegen) gaan uit van een boomstructuur waarbij doorgaand verkeer (zoveel als mogelijk) wordt geweerd. Dat kan door infrastructuraanpassingen gecombineerd met lagere snelheden

Combi-mobiliteit wordt gefaciliteerd door een kwaliteitssprong in de halte-uitrusting van de Hoppin-punten als van de overige belangrijkste haltes. Toegankelijkheid, schuilhuisjes en fietsenstallingen zijn hier de sleutelwoorden, naast hoge frequentie en lange amplitude van het openbaar vervoer zelf.



4 Relatie met andere beleidsplannen

4.1 Bovenlokaal niveau

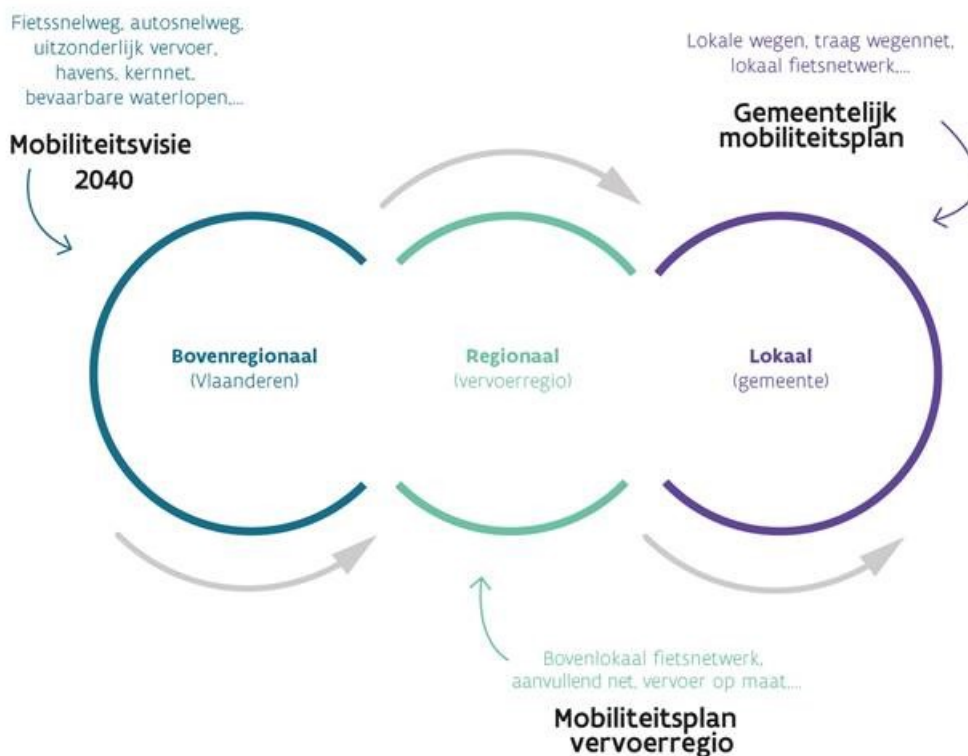
Regionaal mobiliteitsplan en openbaar vervoerplan

De gemeente Sint-Gillis-Waas is als gevolg van de uitrol van het decreet basisbereikbaarheid lid van de vervoerregio Waasland, samen met 8 andere gemeenten en bovenlokale actoren zoals de Provincie, De Lijn, MOW en AWV. In de schoot van deze vervoerregio wordt een Openbaar Vervoersplan en een Regionaal Mobiliteitsplan opgemaakt. Het Openbaar Vervoersplan (Korte Termijn), met beslissingen over het regulier openbaar vervoer en het vervoer op maat, werd goedgekeurd op de vervoerregioraad van 28/08/2020.

Het Regionaal Mobiliteitsplan bepaalt de toekomstvisie voor alle vervoersmodi binnen de vervoerregio. Het plan is op maat van elke vervoersregio zodat het gericht regionale mobiliteitsuitdagingen kan aanpakken zoals bv. gevaarlijke kruispunten of drukke knooppunten.

Het RMP focust zich zowel op personenvervoer als goederenvervoer. Thema's zoals fietsbeleid, verkeersveiligheid, multimodaal goederentransport, doorstroming, ... maar ook de link met ruimtelijk beleid komen hierin aan bod. Het strategisch plan kijkt een langere tijd vooruit tot circa 2030 (met een doorkijk tot 2050) en kan extra middelen voor bijvoorbeeld bijkomende investeringen in infrastructuur vooropstellen.

Het RMP Waasland is anno 2022 volop in ontwikkeling en probeert uitdagingen op regionaal niveau te definiëren, te analyseren en aan te pakken. Het gemeentelijke mobiliteitsplan dient hierop verder te bouwen en de regionale uitdagingen te vertalen naar lokale actiepunten.



De Synthesenota van OV-plan werd goedgekeurd op 25/08/2020, het voorkeurscenario werd goedgekeurd op 27/08/2020. Deze worden verder beschreven in hoofdstuk 6.2 B3. Openbaar Vervoer

Waas vrachtwagenverbod

De verkeersdruk op het Waasland is groot en sluipverkeer neemt toe. Het betreft zowel bestemmingsverkeer als doorgaand verkeer dat congestie op het hoofdwegennet probeert te vermijden via lokale- en gewestwegen in het Waasland. Om de veiligheid en leefbaarheid in de verschillende (deel)kernen te vrijwaren, willen de steden en gemeenten van Interwaas een overkoepelend systeem uitrollen om doorgaand verkeer (personen- en vrachtverkeer) te onderscheiden van bestemmingsverkeer en het doorgaand verkeer te verplichten bepaalde voorkeursroutes te volgen.

De steden en gemeenten van Interwaas hebben samen met Interwaas een inventarisatie en analyse gemaakt van bestemmings- en doorgaand verkeer. Dat gebeurde zowel via een objectieve (verkeerskundig en ruimtelijk) als een subjectieve (interactie met stakeholders via enquêtes en workshops) benadering.

Op basis van de resultaten van de objectieve metingen en inzichten vergaard uit de enquêtes en de workshops met verschillende vertegenwoordigers van de gemeenten, politiediensten en andere stakeholders werd er een inventarisatie opgemaakt van mogelijke oplossingen. De nadruk bij de formulering van mogelijke oplossingsscenario's wordt gelegd op het formuleren van realistisch gedragen oplossingen voor een maatschappelijke uitdaging. Het succes van geïmplementeerde maatregelen hangt namelijk sterk af van het draagvlak van de maatregelen.

In een laatste stap werd er een voorkeurscenario uitgewerkt waaraan een concreet actieplan gekoppeld werd. In het voorkeurscenario wordt er niet uitsluitend gefocust op vrachtverkeer, maar ook personenwagens. Er komen 2 scenario's naar voren. Een korte termijnscenario waarbij de nadruk wordt gelegd op het weren van sluipverkeer door de woonwijken en het lange afstandsverkeer met bestemming of herkomst in het Waasland bij voorkeur via de doorgaande gewestwegen wordt afgewikkeld. Een lange termijnscenario waarbij naar de dubbele kamstructuur toegewerkt wordt, zoals voorgesteld in het vrachtrouten netwerk. Daarbij is het de bedoeling dat zowel lokaalverkeer met herkomst of bestemming buiten het Waasland als verkeer over langere afstand maximaal via het hoofdwegennet wordt afgewikkeld.

Door met een verschillende tijdshorizon te werken, is een evolutie mogelijk in de implementatie van maatregelen. De maatregelen die meer middelen, meer overleg en voorbereiding vergen, worden voorafgegaan door minder complexe ingrepen die op kortere termijn kunnen worden gerealiseerd.

Als finale stap werd er een geformaliseerde intentie opgemaakt tussen de verschillende betrokken partijen. De opmaak van dergelijke intentie is cruciaal daar de bestrijding van sluipverkeer in het Waasland vraagt om overkoepelende maatregelen die een impact hebben buiten het eigen grondgebied of netwerk. In de intentieverklaring worden formele afspraken opgenomen om het sluipverkeer op regionaal niveau en op een gecoördineerde manier aan te pakken. Er wordt enerzijds gefocust op het procesmatige en anderzijds op het inhoudelijke aspect.

Het college besliste op 13 januari 2022 om de intentieverklaring die opgesteld werd door Interwaas te ondertekenen. In de loop van 2022 zal Interwaas het overleg met de Wase gemeenten opstarten om te komen tot een gefaseerde en gecoördineerde implementatie van de studie 'sluipverkeer Waasland'. Gezamenlijk klimaatplan Waasland 2020

In 2016 werd een gezamenlijk klimaatplan opgemaakt voor de zeven andere Wase gemeenten en ingediend bij de Europese instanties. Een lokale vertaling van dit gezamenlijk klimaatbeleid was nodig, daarom werden er zeven gemeentelijke actieplannen ontwikkeld.

Concrete acties uit het gezamenlijke klimaatactieplan gelinkt aan mobiliteit:

- Lokaal autoverkeer: stijging km maar effect langere emissiefactoren: 2,24% CO₂ reductie;
- Modal shift van personenwagens naar fiets: 2,5% naar de fiets of 0,48% CO₂ reductie;
- Goederenvervoer groeperen en samen laten transporteren: 2 clustercentra in Waasland: 0,23% CO₂ reductie;
- Technologische shift naar elektrische voertuigen: 1% vd autokm of 0,13% CO₂ reductie;
- Autoluwe zone: 2 stadscentra in Waasland: 0,11% CO₂ reductie;
- Vrijwillig charter voor bedrijven om gemiddelde emissies van wagenpark te beperken: 30% van alle nieuwe bedrijfswagens of 0,09% CO₂ reductie.

Lokale klimaatacties gelinkt aan mobiliteit:

- Wijziging infrastructuur ten voordele van de fiets (fietsstraten, verlaagde snelheid, verkeersslussen om doorgaand verkeer te stremmen, zwaar verkeer mijden uit de dorpskern, holle vluchtheuvel, etc). O.a. Nieuwstraat en Sint-Niklaasstraat;
- Verspreiden van gratis fietsaccessoires voor kinderen;
- Aanleggen en verbreden van fietssnelwegen met voorrang voor fietsers op alle kruispunten
- Aanleggen van fietspaden met prioriteit voor missinglink uit huidig BFF en fietsontsluiting bestaande/nieuwe bedrijventerreinen;
- Promoten van educatieve pakketten rond duurzame mobiliteit;
- Opstellen fietsplan en sneltoets mobiliteitsplan;
- Onderhoud of heraanleggen van bestaande fietspaden;
- Deelnemen of organiseren groepsaankoop elektrische fietsen;
- Workshop E-xperience rond elektrisch fietsen;
- Elektrische laadpalen voor fietsen voorzien;
- Actief meewerken aan situeringsplan voor de bepaling van elektrische laadinfrastructuur op strategische punten door Eandis;
- Voorzien van voordelen voor eigenaars van elektrische voertuigen;
- Uitwerken van een beleidskader voor openbare laadinfrastructuur;
- Voorbeeldfunctie: vergroenen van het eigen wagenpark.

De aangescherpte klimaatdoelstellingen maakt dat het klimaatplan moet worden herzien. Eerst wordt een regionaal kader opgesteld op niveau van het Waasland. Nadien wordt dit verfijnd op gemeentelijk niveau.

4.2 Lokaal niveau

Bestuursakkoord 2019-2024

- Nieuwe mobiliteitsplan, met als doel de verkeersveiligheid te verhogen en het STOP-principe te hanteren. In dat kader wordt overlegd met alle partners.
- Met De Lijn worden gezocht onder meer naar mogelijkheden voor uitbreiding van (laatavond) openbaar busvervoer, voor betere bediening met de bus van de ambachtelijke zone (kringwinkel), voor een aanzienlijke versterking van de busverbinding van Sint-Gillis-Waas naar de tramterminal in Melsele (telkens eventueel met derde betaler systeem).
- Er wordt verder nauwlettend toegezien op de oprichting van en de werking van de vervoerregio Waasland, na de aangekondigde opsplitsing van De Lijn. Met vele partners wordt samengewerkt aan de oprichting van Mobi/Hoppinpunten in onze gemeente.
- De fietser en fietsinfrastructuur krijgt de komende legislatuur nog meer aandacht. Het is de ambitie om verkeersveiligheid en fietscomfort te verhogen.
- Er wordt verder werk gemaakt van nog veiligere schoolomgevingen, van het uitbreiden in woonwijken van het zone 30 regime, van het opvolgen van de tijdige uitvoering van de herinrichting van de N403 met een gescheiden fietspad. Een zebepad aan de Bagoniewijk, tonnagebeperking en een snelheidsregime van 50 km/u (telkens in overleg met lokale burgergroepen) blijven belangrijke aandachtspunten.
- Er wordt bekeken met de hogere overheid hoe de visuele en geluidshinder van de E34 kan worden beperkt, door uitgebreide groenaanplantingen langs de parallelwegen en door geluidsschermen.
- Tenslotte wenst het gemeentebestuur een actievere rol op te nemen om het trage wegennetwerk als toeristische en recreatieve troef waar mogelijk te herstellen en actief te promoten, en om ontbrekende schakels (links) ertussen aan te vullen. Onder meer daartoe wordt een samenwerking opgestart met het Regionaal Landschap Schelde en Durme. Een vergoeding voor de landbouwers voor onderhoud en verlenen van doorgang is daarbij bespreekbaar.
- Het vroeger goedgekeurde gemeentelijk klimaatactieplan wordt verder geïmplementeerd, met vernieuwde ijver worden talrijke onderdelen van het intergemeentelijke actieplan Waasland Klimaatland versneld uitgevoerd, en de ambities ervan worden bijgesteld naarmate nieuwe (inter)nationale regelgeving wordt aangekondigd.
- De opmaak van een ambitieus gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (beleidsplan Ruimte) is de prioriteit van het gemeentebestuur, voortbouwend op het vele voorbereidend werk dat is gebeurd. In dat GRS wordt een stop van uitbreiding van baanwinkels opgenomen, wordt bekeken op welke manier nieuwe lintbebouwing en toekomstige nieuwe slecht gelokaliseerde verkavelingen echt kunnen worden gestopt en later zelfs afgebouwd (volgens de visie van de Vlaamse Bouwmeester), wordt resoluut voor kernversterking en kernverdichting geopteerd nabij voorzieningen (conform de Vito studie daarover), worden open ruimtes écht beschermd (zie RUP Rode Moerpolder) en worden groenblauwe netwerken in kernen en doorheen het buitengebied uitgewerkt.
- De politie zal meer gevraagd worden voor snelheidscontroles. De verkeersveiligheid is en blijft een topprioriteit. Er wordt in overleg met buurgemeenten overwogen om een eigen mobiele flitscamera aan te kopen. Daarnaast wordt meer ingezet op het nemen van infrastructurele maatregelen om de snelheid van voertuigen te beperken.



II. Richtinggevend deel

5 Operationele doelstellingen

Operationele doelstellingen zijn een concrete uitwerking van de strategische doelstellingen van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Deze doelstellingen zijn SMART (Specifiek, Meetbaar, Aanvaardbaar, Realiseerbaar en Tijdsgeboden). Op deze wijze kunnen zij dienen om het mobiliteitsbeleid te evalueren, zowel ex ante, als ex post.

Thema	Operationele doelstellingen
Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	- de bereikbaarheid van de gerealiseerde ruimtelijke ontwikkelingen voor fietsers en voetgangers zijn veilig gemaakt en de negatieve effecten op het gebied van mobiliteit zijn in 2030 voor 70% verholpen.
Trage wegen	- een beleidsplan Wegen opgemaakt en goedgekeurd tegen einde 2022.
Fietscultuur- en beleid	- fietsparkeer infrastructuur van het type 'wielklemmen' is in 2026 volledig vervangen. - het aandeel van de inwoners dat zich wekelijks met de fiets verplaatst voor korte afstanden is in 2030 gestegen van 12% (in 2017 ¹) tot 25%. - de gemeente heeft een communicatie- en campagne strategie betreffende het fietsbeleid vanaf 2022.
Fietsroutenetwerk	- alle aansluitingen op de fietssnelwegen zijn tegen 2030 veiliger gemaakt. - de fietssnelweg F411 is tegen 2025 veiliger en comfortabeler gemaakt voor de fietser - de fietssnelweg F41 is tegen 2030 veiliger en comfortabeler gemaakt voor de fietser - het te verbeteren fietsroutenetwerk met hoge prioriteit is volledig aangepakt in 2030.
Snelheidsbeleid	- 60% van het snelheidsplan is gerealiseerd in 2030.
Combimobiliteit	- de Hoppin-punten zijn gerealiseerd tegen 2025 - de 3 belangrijkste openbaar vervoer haltes zijn voorzien van een schuilhuisje in 2025 (De Klinge Bergstraat, De Klinge Heidestraat, Sint-Gillis-Waas Hoogeinde - alle openbaar vervoer haltes hebben goede en voldoende fietsenstallingen in 2030 - de 10 haltes met de meeste opstappers zijn toegankelijk in 2030 - de knelpunten op het vlak van doorstroming op Kerkstraat-Kronenhoekstraat zijn weggewerkt tegen 2025 en op N403 tegen 2030.

Tabel 1: operationele doelstellingen

¹ Bron: gemeentemonitor

6 Beleidsscenario

6.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen en invloed op bereikbaarheid

A1. Ruimtelijke planning

Het Broek

Twee projecten kunnen het duurzaam verplaatsingsgedrag van de huidige en toekomstige bewoners extra stimuleren.

Het bustransferium aan de vroegere kliniek Sint-Helena zal worden uitgebreid tot een regionale Hoppin, met naast de bestaande voorzieningen (kruisende buslijnen Sint-Niklaas-De Klinge en Moerbeke-Antwerpen, ruime overdekte fietsstalling, autoparkeerplaatsen) ook ruimte voor een elektrische deelwagen en voor een fietsdeelsysteem.

Daarnaast is het de bedoeling om bij de uitvoering van het 'Masterplan groen-blauwe woonas Blokstraatbeek' een aantrekkelijke, veilige en exclusieve verbinding voor fietsers en voetgangers te realiseren tussen de Watergang der Hoge Landen en het gemeentehuis + gemeentelijk park. Het meest noordelijke deel van deze verbinding loopt door de wijk Het Broek.

Uitbreiding Bagoniewijk

De woningen zullen 15 autoverplaatsingen tijdens het drukste spitsuur genereren. De ontsluiting gebeurt via Koning Boudewijnlaan. De beperkte verkeersgeneratie maakt dat de effecten erg beperkt zijn.

Hogenaekerstraat

De woningen zullen 9 autoverplaatsingen tijdens het drukste spitsuur genereren. De beperkte verkeersgeneratie maakt dat de effecten erg beperkt zijn.

Scheerdershof

De woningen zullen 29 autoverplaatsingen tijdens het drukste spitsuur genereren. De ontsluiting gebeurt via een nieuwe weg die aantakt op de Hogenaekerstraat (Scheerdershof) en een nieuwe weg die aansluit op de Trompwegel (Panorexstraat). Deze wegenis zorgt voor een maasverkleining voor fietsers en voetgangers maar is vooral plaatselijk (geen deel van een langere route).

Teerlingwijk

De woningen zullen 11 autoverplaatsingen tijdens het drukste spitsuur genereren. De ontsluiting gebeurt via de Teerlingstraat – Boomgaardstraat. De beperkte verkeersgeneratie maakt dat de effecten erg beperkt zijn.

Bedrijventerrein Kluizenmolen

Dit BPA is grotendeels gerealiseerd. In het BPA is volgende verkeersstructuur opgenomen

- Hoofdontsluiting: één rechtstreekse toegang van op de parallelweg van de E34, die volgens een kamstructuur gelijkaardig aan en aansluitend op die van het bestaande bedrijventerrein, de uitbreidingszone ontsluit. Op deze hoofdontsluiting takt een secundaire ontsluitingsweg aan.

- Trage verbinding: tussen het bedrijventerrein en de Reepstraat. Deze doorsteek kan eveneens gebruikt worden door hulpdiensten.

A2. Strategisch ruimtelijke projecten en invloed op bereikbaarheid

Masterplan Groen-blauwe woonas Blokstraatbeek

Het masterplan zal in de eerste plaats een aantal inrichtingsprincipes vastleggen voor de bestudeerde sites en deze ondersteunen door schetsen die een mogelijke vertaling daarvan zijn. In die zin is het delicaat om een schatting te geven van het aantal bijkomende woongelegenheden dat bij de uitvoering van het masterplan zal worden gerealiseerd. Voor de 5 projecten die in het Masterplan vernoemd worden, lijkt een som van ongeveer 150 nieuwe woongelegenheden (appartementen en gezinswoningen) realistisch. Houden we ook rekening met de ontwikkeling van de twee schoolcampussen, dan stijgt het potentieel aantal bijkomende woningen naar minstens 200.

Bijzonder economisch knooppunt Kluizenmolen

In het kader van de gedeeltelijke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd Sint-Gillis-Waas geselecteerd als bijzonder economisch knooppunt. Het doel was om in de gemeente een logistiek bedrijventerrein te realiseren. Een studie wees uit dat de aangewezen locatie hiervoor de terreinen zijn gelegen langs de parallelweg met de E34 tussen de Kluzendijkstraat en De Piramiden.

Aan de studie werd geen verder gevolg gegeven tot er meer duidelijkheid is over de ontsluitingsproblematiek: het Vlaams Gewest aanvaardt immers geen verder gebruik van de parallelweg als toegangsweg voor een regionaal bedrijfsterrein. Bovendien groeien er vragen vanuit het gemeentebestuur over de wenselijkheid van dergelijk terrein, gegeven de mogelijk beperkte extra tewerkstelling van logistieke bedrijven. Tenslotte legt ook de recente bouw van een grootschalige windturbine een hypothese op de ontwikkelbaarheid van dit gebied.

A3. Wegencategorisering

Netwerk

Wegencategorisering is in wezen het toekennen van functies aan verkeersruimtes. Deze functies zijn taken die aan een weg als onderdeel van het wegennet worden toebedeeld. Vanuit de doelstelling een slim, robuust, veilig, toegankelijk en milieuvriendelijk netwerk voor alle verkeer te realiseren wordt in Vlaanderen een nieuwe categorisering der wegen ingevoerd. Het ontwerp van decreet van 6 maart 2020 legt het kader vast.

Het hoofdwegennet is het hoogste wegennet en bestaat uit Europese en Vlaamse hoofdwegen. Het dragende netwerk ondersteunt het hoofdwegennet. Het dragende netwerk bestaat uit Regionale Wegen en Interlokale Wegen. Beide lagen vormen de verbindingswegen.

De verbindingswegen dienen in het kader van de verbindingfunctie en ter bevordering van de doorstroming en de verkeersveiligheid, in de mate van het mogelijke, gevrijwaard te worden van bijkomende rechtstreekse erftoegangen en aantakkingen van zijwegen.

De derde laag, namelijk het lokaal wegennet kent geen verbindingfunctie meer. Lokale wegen kunnen bestaan uit ontsluitingswegen: dit betekent dat ze een gebied ontsluiten. Dat gebied kan groot of klein zijn, van stadsdeel tot buurt of wijk. Lokale

wegen kunnen ook enkel een erftoegangsfunctie hebben, dit betekent dat ze enkel dienen om toegang te geven tot de percelen langs de weg.

Het Hoofdwegennet en Dragend wegennet worden bepaald door Vlaanderen en de vervoerregio. Het lokaal netwerk wordt geselecteerd door de gemeenten.

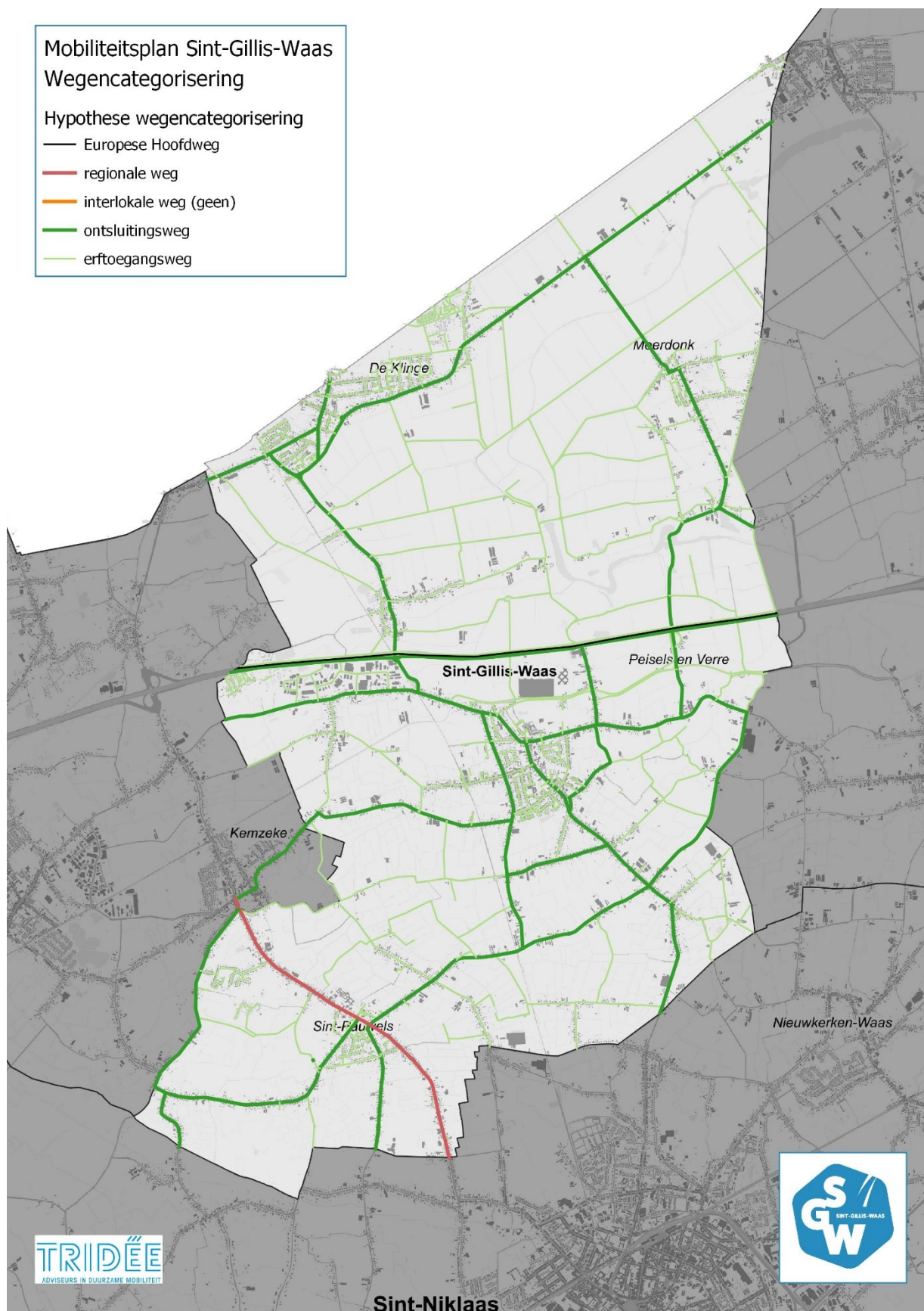
	Netwerkniveaus	Wegcategorieën	Afkorting
Verbindingsfunctie	Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen	EHW
		Vlaamse hoofdwegen	VHW
	Dragend netwerk	Regionale wegen	RW
		Interlokale wegen	IW
Geen verbindingsfunctie	Lokaal netwerk	Ontsluitingswegen	OW
		Erftoegangswegen	EW

Het **regionaal mobiliteitsplan** van de vervoerregio Waasland is op het moment van de opmaak van dit mobiliteitsplan nog **niet goedgekeurd** en de wegcategorisering op bovenlokaal niveau ligt dus nog niet vast. Daarom wordt gewerkt met een **hypothese van wegcategorisering**.

Mobiliteitsplan Sint-Gillis-Waas Wegencategorisering

Hypothese wegcategorisering

- Europese Hoofdweg
- regionale weg
- interlokale weg (geen)
- ontsluitingsweg
- erftoegangsweg



Kaart 1: Wegencategorisering

Wegcategorie	Selectie (hypothese)
Europese hoofdweg	E34 (A11)
Vlaamse hoofdweg	-
Regionale weg	Zandstraat – Potterstraat (N403)
Interlokale weg	▫ – (in de hypothese gaan we uit dat er geen interlokale wegen werden geselecteerd)
Ontsluitingsweg	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Reinakkerweg – Hoge Watergangweg ▫ Kluizendijkstraat (gedeeltelijk) – Reepstraat – Herenstraat ▫ Kronehoekstraat – Kerkstraat – Burgemeester Omer De Meyplein – Kasteelstraat – Sint-Niklaastraat ▫ Nieuwkerkenstraat ▫ Blokstraat – Okkevoordestraat - Vosstraat ▫ Beekstraat - SHondstraat – Baarstraat - LaarstraatBuitenstraat – Heidestraat ▫ Hogenakker – Sint-Gillisstraat – Klingedorp ▫ Bergstraat ▫ Koningshoeveweg – Oude Molenstraat – Spaanskwartier – Molenhoekstraat ▫ Klingedijkstraat - Reepstraat ▫ Polderstraat – Meerdonkdorp (gedeeltelijk) – Margrietstraat ▫ Zandloperstraat – Zalegemdijk – Turkeyenstraat ▫ Binnendijkstraat ▫ Kemzekestraat – Loeverstraat – Aststraat ▫ Houtvoortstraat – Gaversstraat – Bunderstraat ▫ Doornstraat ▫ Kemphoekstraat – Samelstraat – Parkstraat ▫ Vlasrootstraat ▫ Drielindenstraat ▫ Klapdorp – Lijkveldestraat – Puyveldestraat- Gentstraat
Erftoegangsweg	alle overige straten

De gemeente is voorstander om de parallelweg op te laten nemen tot het dragend wegennetwerk maar de effectieve selectie wordt door de Vervoerregioraad beslist.

Beleid

Herkenbare wegcategorieën

Het Vlaamse gewest heeft basisprincipes en ambities opgesteld voor de inrichting van het robuust wegennet².

Voor de regionale en interlokale wegen zijn dit de principes en ambitie:

Basisprincipes:

- Regionale wegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers
- De ontwerpsnelheid voor het gemotoriseerd verkeer op Regionale wegen bedraagt 70 km/h (BUBEKO) en 50 km/h (BIBEKO)
- Kruispunten op Regionale wegen zijn verkeerslichtengeregeld, ontworpen als een rotonde of voorrangsgeregeld
- Langs Regionale wegen wordt buiten de bebouwde kom een bouwvrije strook voorzien

² <https://wegenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/robuust-wegennet>

- Regionale wegen worden ingericht als een 1x2 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen

Ambities:

- Er wordt selectief omgegaan met het aantal rechtstreekse toegangen tot Regionale wegen
- Regionale wegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving
- Een vlotte doorstroming op Regionale wegen wordt nagestreefd en het aantal aansluitingen blijft
- beperkt
- De filekans voor auto- en vrachtverkeer op Regionale wegen is beperkt

Wegenstructuur: verkeer op de juiste categorie

In verkeersluwe verblijfsgebieden is gemengd verkeer het uitgangspunt. Voor het goed functioneren van gemengd verkeer is het belangrijk dat de wegen vooral worden gebruikt door lokaal verkeer en dat doorgaand verkeer gebruik maakt van de wegen met een verkeersfunctie). Bovendien is het belangrijk dat het verkeer in verblijfsgebieden rustig rijdt zodat er veilig gemengd kan worden gemengd. Daarom zet de gemeente in op de volgende principes:

1. Doorgaande wegen zo aantrekkelijk mogelijk maken (pull maatregel): bv. voldoende brede interlokale wegen (bv. Hogewatergangweg)
2. Duidelijk onderscheid tussen verblijfsgebied en doorgaande wegenstructuur door middel van poorten en inrichting (ongewenst en onbedoeld verkeer vermijden)
3. Waar nodig maatregelen binnen het verblijfsgebied zoals knippen of snelheidsremmers (doorgaand verkeer ontmoedigen of onmogelijk maken) maar ook op de landelijke wegen in het polderbied om ongewenst gebruik van de landelijke wegen tegen te gaan.
4. Reguleren van het gebruik voor bepaalde voertuigsoorten (landbouwverkeer, vrachtverkeer,...).

De wegencategorisering is de basis om het gewenst snelheidsbeleid vorm te geven. Zo zijn hogere maximaal toegelaten snelheden te verantwoorden op wegen met een verkeersfunctie (bv. regionale wegen en interlokale wegen) als dit veilig kan (en buiten de verblijfsgebieden). Op erftoegangswegen moet men streven naar lage snelheden.

Het aanleggen van gescheiden fietsinfrastructuur kan ook worden gekoppeld aan de wegencategorisering. Op erftoegangswegen is het uitgangspunt dat fietsers en gemotoriseerd verkeer de rijbaan delen. Op ontsluitingswegen is dit afhankelijk van de intensiteiten en snelheden. En op interlokale en regionale wegen moet men streven naar gescheiden fietsinfrastructuur.

Wat de voorrangsregeling betreft is het logisch dat de wegen met een hogere wegencategorie (regionale wegen, interlokale wegen en ontsluitingswegen) voorrang krijgen op de erftoegangswegen. De voorrang van rechts blijft gelden op erftoegangswegen.

Op erftoegangswegen (zowel in verblijfsgebied als daarbuiten) is het belangrijk om het ongewenst doorgaand verkeer te weren. Buiten verblijfsgebieden wordt samen met de Landelijke gilde en Polderbesturen gekeken naar de problemen het grootst zijn en welke maatregelen passend zijn. Dit kan de aanpassing van het statuut van de weg zijn (landbouwweg) alsook circulatiemaatregelen.



6.2 Werkdomein B: Netwerken per modus

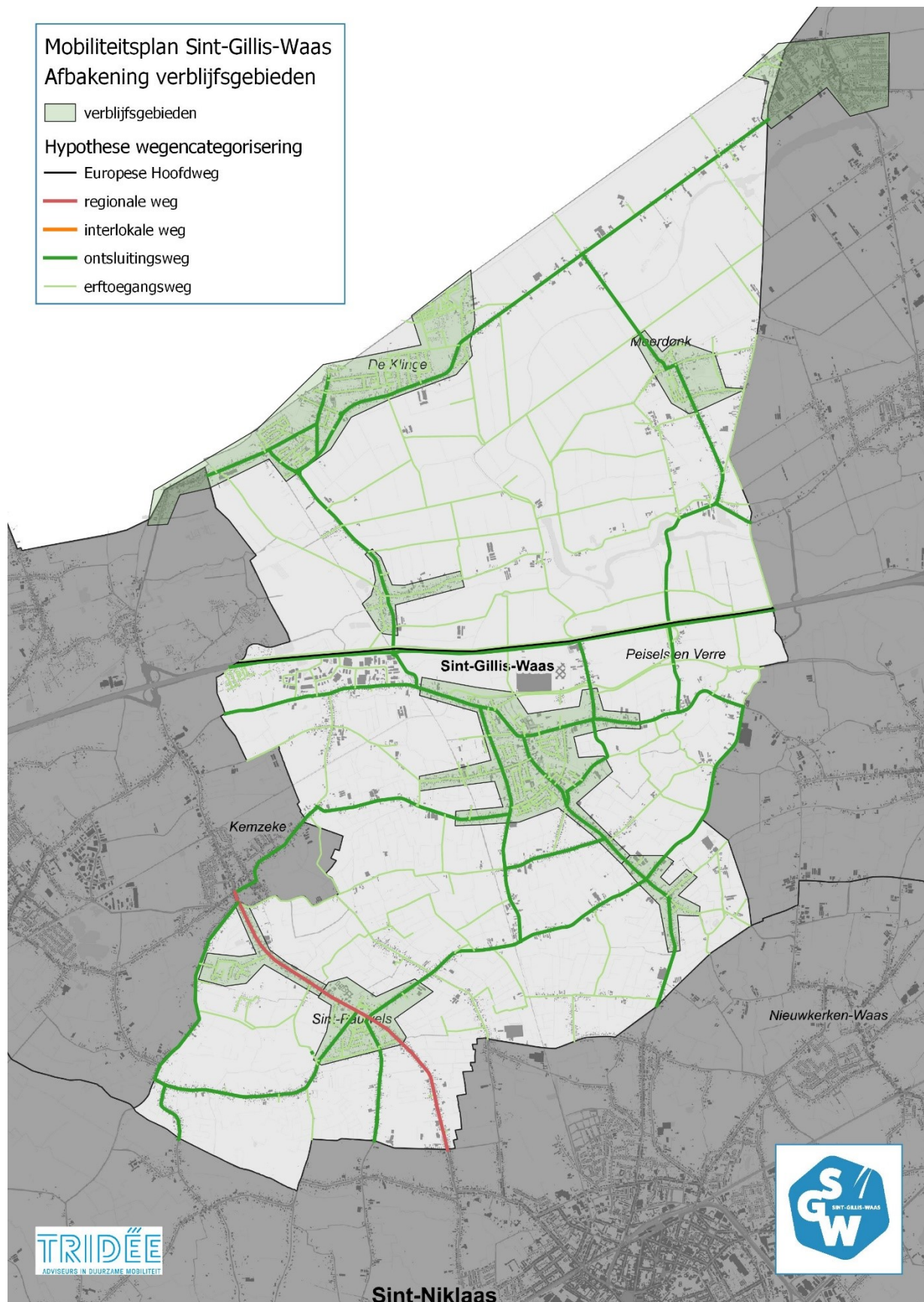
B1. Afbakening verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

Afbakening

De wegcategorisering is in feite een keuze van een aantal straten waar men een verkeersfunctie aan toekent (hoofdwegen, regionale wegen, interlokale wegen en ontsluitingswegen). Op de overige straten (erftoegangswegen) primeert de verblijfsfunctie. Een verblijfsgebied: een aaneengesloten gebied waar het doen van verplaatsingen bij het gebruik van de weg ondergeschikt is aan andere functies, zoals spelen door kinderen, elkaar ontmoeten enz.

De afbakening van de zogenaamde 'verblijfsgebieden' is **gericht op bebouwde gebieden** met een zekere dichtheid aan bewoning **en een verscheidenheid aan functies**.

Het is geenszins een ruimtelijk planologisch kader met uitspraken over al dan niet verdichting / bebouwing.

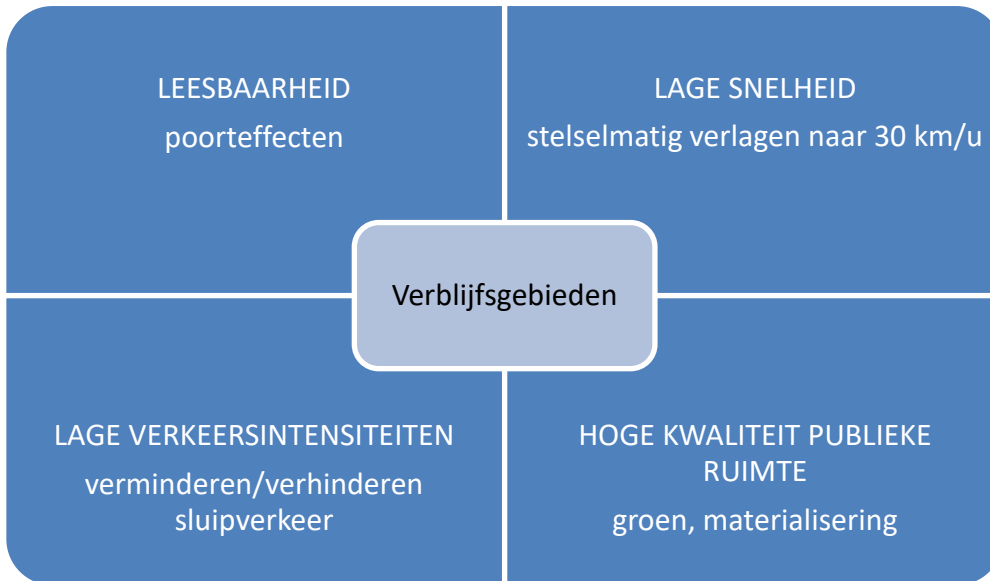


Kaart 2: Afbakening verblijfsgebieden

Beleid

Het goed functioneren van de wegen met een verkeersfunctie voorkomt problemen in de verblijfsgebieden. Dit is dus het eerste spoor dat moet worden gevolgd: namelijk maatregelen die de functie van de verkeerswegen ondersteunen, zoals voorrangregeling doorstroming en snelheidsbeleid.

Parallel dienen de verblijfsgebieden vormgegeven te worden. Deze moeten worden ingericht volgens de principes van Mixwijken/ Leefbuurten. Volgende aspecten zijn hierbij cruciaal:



1. leesbaarheid – onderscheidbaarheid verkeersfunctie: een weggebruiker moet het onderscheid tussen verkeersgebied en verblijfsgebied ervaren. De overgangen van verkeersgebied naar verblijfsgebied dienen helder te zijn. Behalve de wettelijke verkeersborden (bebouwde kom of snelheidsbegrenzings), is het aangewezen om deze overgangen ook ruimtelijk te accentueren (poort-effect). Dit kan door een wegversmalling, visuele versmalling met groenelementen ondersteund;
2. lage snelheid: in verblijfsgebieden hoort een lage snelheid: op termijn max toegelaten snelheid 30 km/u op alle erftoegangswegen in de verblijfsgebieden om volgende redenen:
 - verkeersveiligheid: de kans op een ongeval en de ernst van de ongevallen zijn aanzienlijk kleiner
 - verblijfskwaliteit: lage snelheden zorgen voor beperktere geluidsoverlast en emissies
 - onderscheidbaarheid met verkeersfunctie: een lagere toegelaten snelheid maakt het onderscheid met wegen met een verkeersfunctie duidelijker
3. lage verkeersintensiteiten: lage verkeersintensiteiten zorgen voor een veiligere en meer leefbare wijken.
4. hoge kwaliteit publieke ruimte: de inrichting van de publieke ruimte in verblijfsgebieden dient uit te gaan van de voetganger en fietser. Kwalitatieve materialen, groenelementen en oog voor detail zijn ingrediënten van een goed vormgegeven verblijfsgebied.

Beleid

Poorteffecten

Poorten zijn plaatsen op de wegen waar de bestuurders attent worden gemaakt dat ze een verblijfsgebied in- of uitrijden. Zijn geven met andere woorden een signaal dat er van hen een ander gedrag wordt verwacht waaronder trager rijden en extra aandacht geven aan voetgangers en fietsers.

Poorten kunnen verschillende vormen aannemen.



poorteffect aan een zijstraat van een verkeersweg



poorteffect overgang binnen zelfde wegcategorie

Volgende elementen kunnen bijdragen tot het realiseren van een poort:

- doorbreken rechtlijnigheid (geen markering, visuele versmallingen/accnten) gedifferentieerd patroon
- voetpaduitstulping / wegversmalling
- ruimtelijke accentuering door groen
- ander materiaalgebruik/kleur voor wegdek

Dergelijke poorten kunnen zeker overwogen worden onder meer in de Kluizenmolenstraat (t Kalf); Eeckbergstraat; Molenhoekstraat (bebouwde zone bij kruispunt aan Polderstraat); Polderstraat, Margrietstraat, Schoolstraat, Kloosterstraat (bij binnenrijden Meerdonk) ; Sint-Niklaasstraat (nabij Hoogeinde) ; Beekstraat; Vlasrootstraat (nabij Bagoniewijk) ; Tybaertstraat; Samelstraat; Blokstraat; Drielindenstraat, Molenstraat

Inrichten erftoegangswegen

Ook aan de weginrichting moeten de wegbestuurders kunnen aflezen op wat voor soort weg ze rijden. De weg moet voldoende kenmerken hebben om gelezen te kunnen worden.

Voorbeelden uit Sint-Gillis-Waas van geslaagde uitvoeringen zijn Bosstraat en Sint-Pietersnieuwstraat.

Opstellen en uitvoeren trage wegenplan

De gemeente is gestart met de opmaak van een trage wegenplan. Behalve een inventaris, zullen in dit plan ook acties en prioriteiten worden opgenomen tot realisatie van het netwerk.

B2. Fietsroutenetwerk

Netwerk

Het functioneel fietsnetwerk in de gemeente Sint-Gillis-Waas bestaat uit het bovenlokaal fietsroutenetwerk, aangevuld met een gemeentelijk fietsroutenetwerk. In het mobiliteitsplan wordt dus de focus gelegd op de routes die dagdagelijks gebruikt worden. Daarnaast is er het recreatief fietsroutenetwerk met een eigen logica.

De gemeentelijke functionele fietsroutes vervolledigen het bovenlokaal fietsroutenetwerk op gemeentelijk niveau. De routes richten zich op doelgerichte verplaatsingen van minder dan 5 km naar het werk, de school, haltes openbaar vervoer, de winkel, het sportcentrum en vrije tijd in het algemeen.

Een gemeentelijke fietsroute wordt geselecteerd indien het minstens één van volgende functies kan vervullen:

1. een maasverkleining van het bovenlokaal fietsroutenetwerk (kortere verplaatsingsafstanden)
2. een rustig alternatief voor een functionele route (die vaak langs een drukker weg ligt)
3. de ontsluiting van een bezoekersintensieve functie (school, recreatie, bib, zorginstelling, sport enz.).

In de gemeente Sint-Gillis-Waas bestaat het gemeentelijk fietsroutenetwerk uit voornamelijk routes die voor een maasverkleining zorgen. Het gaat zowel over kleine doorsteken (oa. Koningstraat en Sint-Pietersnieuwstraat) als langere trajecten die grote mazen van de bovenlokaal netwerk doorsnijden (oa. Aststraat – Loeverstraat – Kemzekestraat, Vinderhoutweg – Feuseldreef – Heerweg - Doornstraat). Slechts een beperkt aantal delen van het gemeentelijk fietsroutenetwerk hebben als hoofdfunctie een rustig alternatief te bieden voor het bovenlokaal netwerk (oa. Gentstraat, Wijnstraat/Grauwesteestraat en Lange Nieuwstraat). Het gemeentelijk fietsroutenetwerk bevat geen segmenten die als enige functie de ontsluiting van een bezoekersintensieve functie heeft. Uiteraard zijn er delen van het gemeentelijk fietsroutenetwerk die bezoekersintensieve ontsluiten (oa. Pompstraat en Gaversstraat en ook de gewenste missing link tussen F41 en Wase Golf, die zowel een maasverkleining beogen als de ontsluiting van een school- en sportsite).

De classificatie van de routes (bovenlokaal en gemeentelijk) zijn relatief: delen van het gemeentelijk fietsroutenetwerk worden ook gebruikt voor bovenlokale trajecten en omgekeerd geldt hetzelfde. Samengevat ziet het gewenste fietsroutenetwerk in de gemeente Sint-Gillis-Waas er als volgt uit.

De provincie Oost-Vlaanderen kent subsidies toe voor de aanleg en verbetering van fietspaden gelegen op het lokaal functioneel fietsroutenetwerk (LFF). Een lokale functionele fietsroute is een doelgerichte, lokale fietsverplaatsing in functie van het werk, school, winkel, sportcentrum, openbaar vervoer en voldoet aan volgende afwegingscriteria:

- de lokale route sluit aan op het bovenlokaal fietsroutenetwerk;
- de lokale bestemming heeft vandaag geen alternatief via het bovenlokaal fietsnetwerk.

Het lokaal fietsroutenetwerk is met andere woorden een deel van het gemeentelijk fietsroutenetwerk.

Het Lokaal Fietsrouten netwerk wordt door de Provincie in samenspraak met de gemeente vastgelegd. Voor de gemeente Sint-Gillis-Waas behoren volgende straten (al dan niet gedeeltelijk) tot het LFF:

- Klingedorp – Hogenakkerstraat
- Sluisstraat – Groenendijk
- Krekeldijk
- Reepstraat
- Blokstraat – Okkevoordestraat – Vosstraat
- Aststraat – Gaversstraat – Pompstraat
- Heerweg – Heerbaan
- Grouwesteenstraat – Wijnstraat
- Hoogstraat
- Gentstraat Vlasrootstraat – Kwakkelstraat - Waterstraat
- Puyveldestraat.



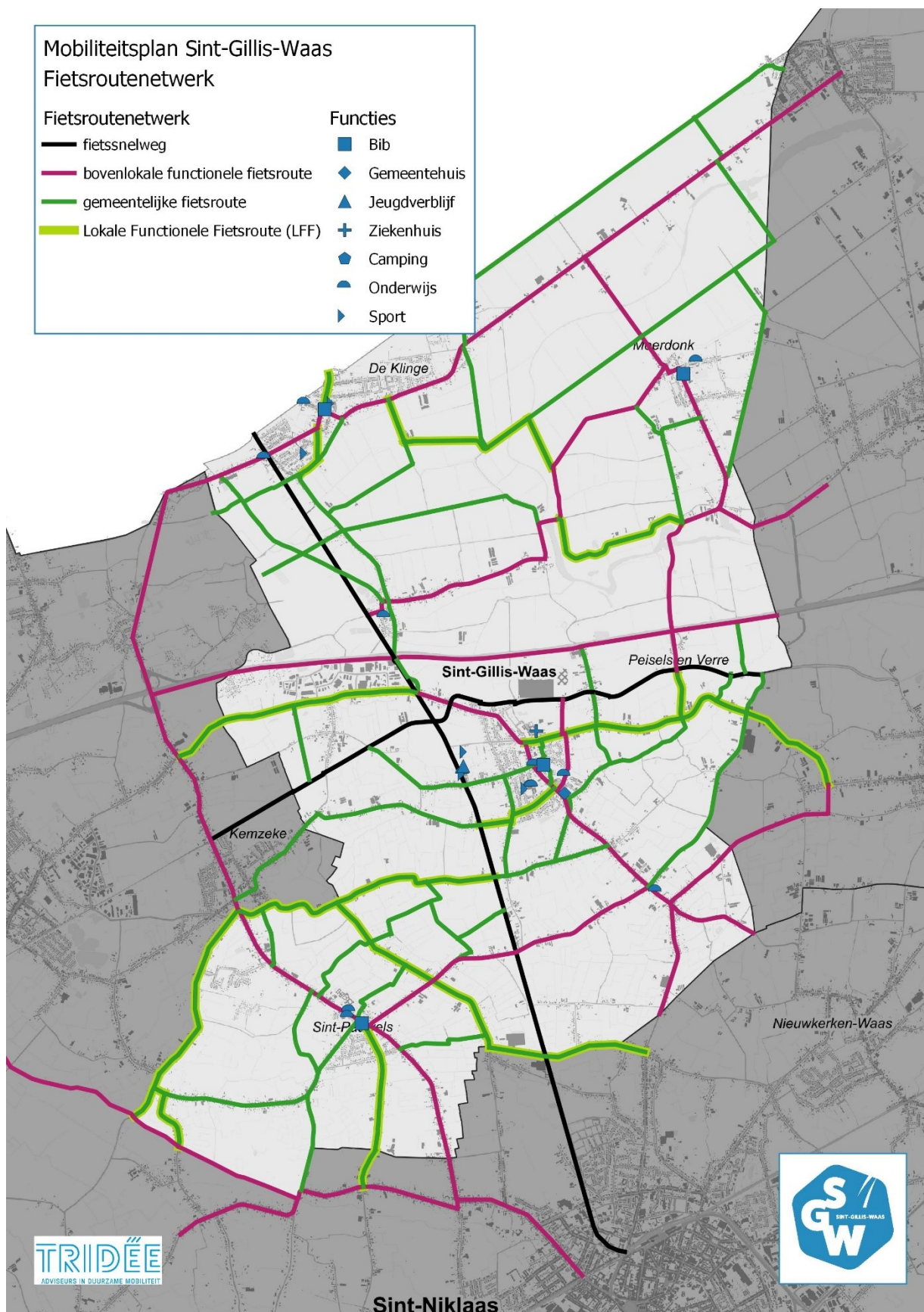
Mobiliteitsplan Sint-Gillis-Waas Fietsrouten netwerk

Fietsrouten netwerk

- fietssnelweg
- bovenlokale functionele fietsroute
- gemeentelijke fietsroute
- Lokale Functionele Fietsroute (LFF)

Funcities

- Bib
- ◆ Gemeentehuis
- ▲ Jeugdverblijf
- + Ziekenhuis
- ⬢ Camping
- ⬤ Onderwijs
- ▶ Sport



Kaart 3: Fietsrouten netwerk

Beleid

Veilige en comfortabele fietsinfrastructuur

Waar fietsinfrastructuur nodig is, moet uiteindelijk worden gestreefd om de normen uit het Vademecum fietsvoorzieningen toe te passen. Fietspaden worden bij voorkeur aan beide zijden van de rijbaan aangelegd, zeker in de bebouwde kom. Op wegen met een verbindende functie tussen kernen blijft de gemeente van oordeel dat er voor een tweerichtingsfietspad kan worden gekozen indien er geen functies aan de andere zijde van de weg liggen, en/of indien een hogere veiligheid voor fietsers kan worden gegarandeerd (door minder kruispunten bijvoorbeeld langs één zijde van de doorgaande weg in vergelijking met de overzijde). Op de kruispunten zijn dan uiteraard extra richtingspijlen en fiets-symbolen nodig om duidelijk te maken aan naderend autoverkeer dat er ook fietsers uit tegengestelde richting verwacht kunnen worden, in combinatie met een verhoogde inrichting van het fietspad ter hoogte van die kruispunten.

Aanliggende fietspaden op gelijk niveau met de rijweg van verbindende straten (de zogenaamde 'moordstrookjes', zoals bijvoorbeeld in de 's Hondstraat, de Aststraat, de Kluisdijkstraat, ...) dienen minimaal met én een volle witte streep én een onderbroken witte streeplijn te worden gescheiden van de rijweg. Dit in afwachting van ingrepen om de veiligheid te verbeteren en fietspaden te scheiden van de rijbaan. De snelheid van gemotoriseerd verkeer is daar bij voorkeur niet hoger dan 50 km/u. Bij gescheiden fietsinfrastructuur kan een snelheid van 70 km/u worden overwogen zoals (bijvoorbeeld De Laarstraat, delen van de Molenhoeksstraat, N403, Parallelweg,...)

Voor herinrichting van de wegvakken gelden minimaal de uitgangspunten van het Vademecum Fietsvoorzieningen en het advies van het Fietsberaad over duurzame breedte voor fietsinfrastructuur :

- breedte:
 - éénrichtingsfietspad minimaal 1,75 m, liever 2 m
 - tweerichtingsfietspad minimaal 2,5 m, liever 3 m (en fietssnelwegen 4 m)
 - fietssuggestiestrook tussen 1,7 m en 2 m, overgebleven midden- strook varieert van 2,20 m tot maximaal 2,60 m, okergeel gekleurd
- oppervlak:
 - liefst asfalt , rood gekleurd minstens aan de kruispunten
 - Beton elementenverharding goed aansluitend en goed gevoegd en rood gekleurd minstens aan de kruispunten

Lage snelheden en intensiteiten bij gemengd verkeer

Waar er **gemengd verkeer** is (erftoegangswegen zonder fietsinfrastructuur aanwezig is) zijn **verkeersintensiteiten en de gereden snelheid** van het gemotoriseerd verkeer cruciaal. De intensiteiten kunnen worden verlaagd door het doorgaand verkeer uit te halen. Snelheid kan worden verlaagd door het snelheidsregime aan te passen en snelheidsremmende maatregelen in te voeren.

Daarnaast wordt het **beurtelings parkeren afgeschaft**. Dit verhoogt het comfort van de fietser bij het wisselen. Ook de verblijfskwaliteit verbeterd, de vrijgekomen ruimte kan kwaliteitsvol ingericht worden en ingezet worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bv. planten en bomen, wegversmallingen, ontharding, ...

Verder onderzoek fietssnelweg F41

In het Uitwerkingsfase werden reeds een aantal concepten opgesteld over de **tracékeuze van de fietssnelweg F41**. Deze kunnen als basis dienen voor **verdere**



besprekingen met MOW, de provincie, de betrokken landbouwers, de school, de aangelanden en de buurgemeente Beveren en Stekene. Hierbij kan ook rekening worden gehouden met de verbinding tussen de fietssnelweg en de Waaslandhaven.

De provincie wenst op de kruisingen van de fietssnelwegen de fietsers op de fietssnelwegen in de **voorrang** te brengen. Sint-Gillis Waas steunt dit beleid en wenst op alle kruispunten op termijn de fietsers in voorrang te brengen. Op basis van de beoordelingsmatrix van het Fietsberaad inzake voorrang betekent dit voor Sint-Gillis-Waas dat op volgende kruisingen van de fietsostrades de fietsers in de voorrang wordt gebracht.



kruisende straat	wegcategorie	Opmerking locatie	Conclusie
Fietssnelweg F411			
Buitenstraat	Erftoegangsweg	Ok mits harde snelheidsremmer	Fietsers in voorrang
Kluzenmolenstraat	Erftoegangsweg	Ok mits harde snelheidsremmer	in voorrang
Reinackersweg (parallelweg)	Ontsluitingsweg	Oversteken in twee bewegingen, met middeneiland	Fietsers niet in voorrang
Reepstraat	Ontsluitingsweg	Ok mits harde snelheidsremmer en mits verleggen voorrang van Reepstraat naar Kluzendijkstraat	in voorrang
Stationstraat/ Tybaertstraat	Erftoegangswegen	Ok mits harde snelheidsremmer	in voorrang
Aststraat	Ontsluitingsweg	Ok mits harde snelheidsremmer	in voorrang
Heerweg	Erftoegangsweg	Ok mits harde snelheidsremmer	in voorrang
Klokaputweg	Erftoegangsweg	Ok (toegelaten snelheid wel omlaag halen)	in voorrang
Shondtstraat /Baarstraat	Ontsluitingsweg	Ok mits harde snelheidsremmer en ondergeschikt maken van de Baarstraat op de Bunderstraat/ sHondstraat (toegelaten snelheid wel omlaag halen)	In voorrang
Geinsteindestraat	Erftoegangsweg	Ok mits harde snelheidsremmer	in voorrang
Fietssnelweg F41			
Holstraat	Erftoegangsweg	Ok mits harde snelheidsremmer	in voorrang
Holdamstraat	Erftoegangsweg	Ok mits harde snelheidsremmer (toegelaten snelheid wel omlaag halen)	in voorrang
Reepstraat	Ontsluitingsweg	Ok mits harde snelheidsremmer	In voorrang
Broekpolderstraat	Erftoegangsweg	Ok mits harde snelheidsremmer	in voorrang
Kemphoekstraat	Ontsluitingsweg	Ok mits harde snelheidsremmer (toegelaten snelheid wel omlaag halen)	in voorrang

Turkeyenstraat	Ontsluitingsweg	Ok mits harde snelheidsremmer (toegelaten snelheid wel omlaag halen)	in voorrang
-----------------------	-----------------	---	-------------

Soms kan de zichtbaarheid niet voldoende worden gegarandeerd (door bebouwing, hagen en de bomenrij langs fietssnelweg F411), daarom staat er bij alle kruisingen OK mits harde snelheidsremmer (op zo een harde verkeersplateau is namelijk maar 30 km/u toegestaan). Op deze manier is de snelheid van het gemotoriseerd verkeer aanzienlijk gereduceerd en is de nodige zichtafstand beperkter. Op enkele plaatsen is het veranderen van de voorrang (Reepstraat, Baarstraat) en de verlaging van de snelheid 70 km/u naar 50 km/u bij het naderen van de fietssnelweg kruising noodzakelijk, om daar dan op het verkeersplateau aan 30km/u te kunnen overrijden

Het argument om de fietsers in voorrang te brengen op alle kruispunten zijn: consistentie en uniformiteit. Op de fietssnelweg F411 zijn de kruisingen op het grondgebied van Sint-Niklaas namelijk allemaal nu al in de voorrang. Voor een uniforme aanpak wil de gemeente Sint-Gillis-Waas dit ook doen. Enkel op Reinakkersweg (= parallelweg van E34) is dit omwille van plaatselijke omstandigheden niet gewenst in functie van de verkeersveiligheid. Maar daar is een middeneiland voorzien door AWV zodat de oversteek in twee bewegingen kan worden gemaakt.

De volgende kaart laat het wensbeeld zien.

Mobiliteitsplan Sint-Gillis-Waas

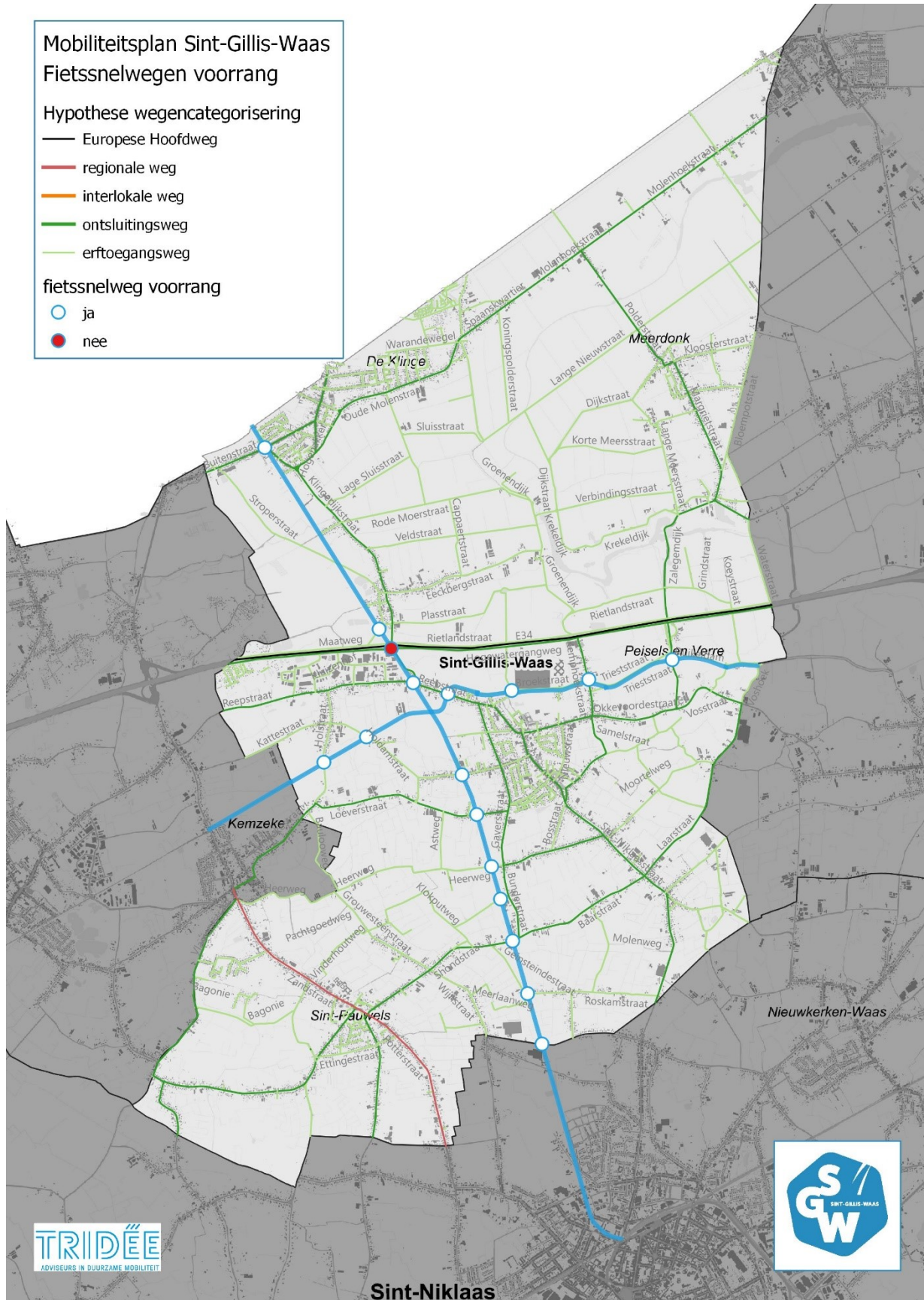
Fiets snelwegen voorrang

Hypothese wegencategorisering

- Europese Hoofdweg
- regionale weg
- interlokale weg
- ontsluitingsweg
- erftoegangsweg

fiets snelweg voorrang

- ja
- nee



Kaart 4: Fiets snelwegen



Specifiek voor de kruising van fiets snelwegen F41 / F411 zou men kunnen opteren voor een mini-fietsrotonde (inspiratie in onderstaande foto, maar dan met een iets meer veiliger vormgeving dan deze verhoogde middengeleider)



Kruisingen van fietspaden correct signaleren

Op vele plekken zijn kruisingen en oversteekplaatsen voor fietsers op verschillende manieren vormgegeven. Dit leidt tot verwarring wat de voorrangregeling betreft. Vooral nog worden blokmarkering toegepast zonder kleur. En evenwijdige onderbroken lijnen rode kleur als fietsers in de voorrang moeten.

Figuur 3: voorbeeld van een niet- lichtengeregeld voorrangskruispunt: eenrichtingsfietspaden en zebrapaden op alle zijtakken (Bron: Fietsberaad Vlaanderen)

Ook voor oversteekplaatsen voor fietsers, los van een kruispunt wordt geadviseerd om te werken met een enkele onderbroken lijn met gekoppelde blokjes en fietslogo wanneer de fietsers niet in de voorrang zijn.

Prioriteiten

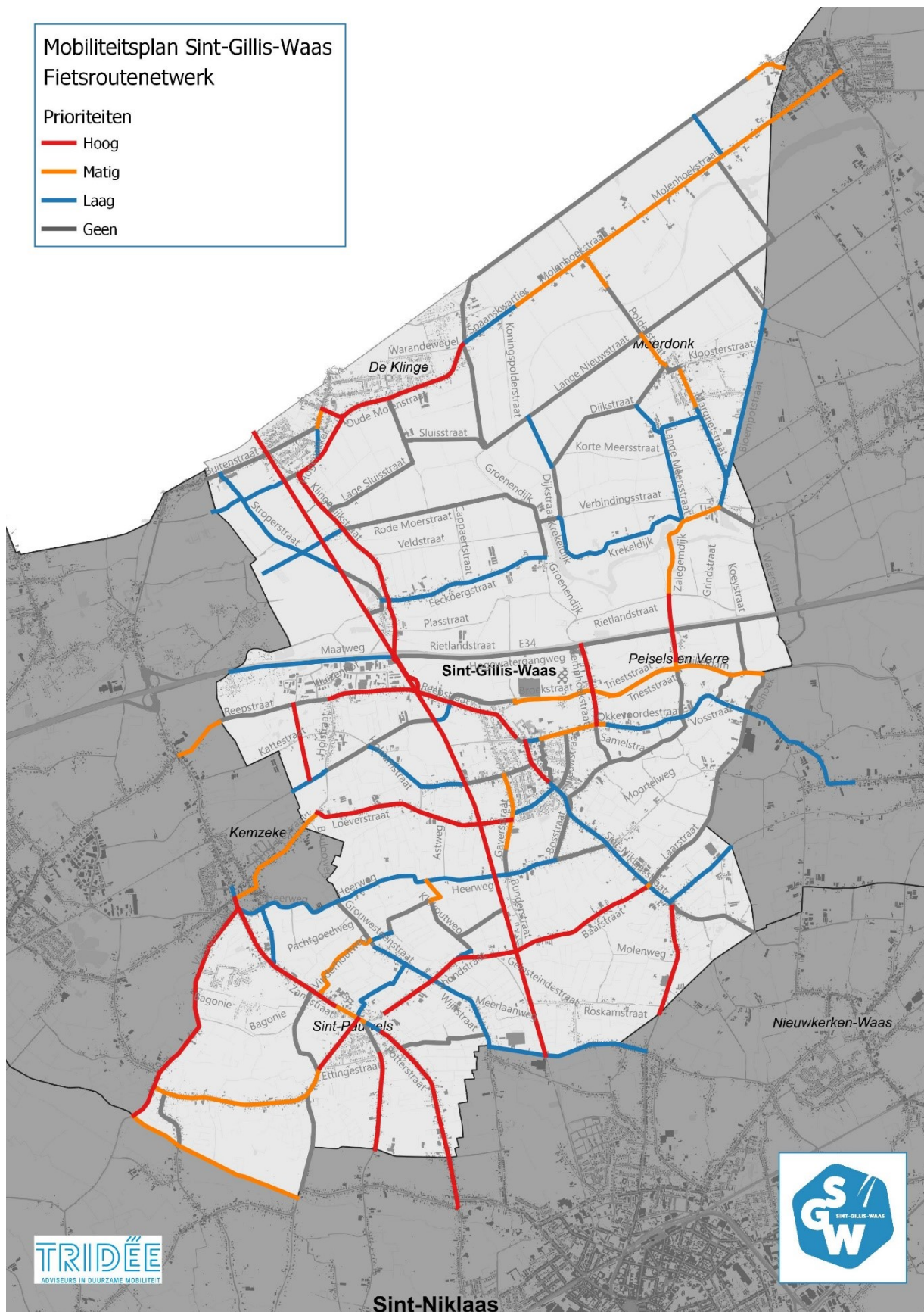
Fietsnetwerk: segmenten aanpakken

De prioritering gebeurde tijdens de Uitwerkingsfase aan de hand van de breedte van de fietsinfrastructuur (indien dit het geval is) de staat van de ondergrond en de wegencategorisering. Aan de uiteindelijke prioritering in het Beleidsplan werd bijkomend gekeken naar de koppeling met geplande infrastructuurwerken, het relatief belang (of potentieel belang) en de aanwezigheid van parallelle routes. Deze werden afgetoetst tijdens de participatie.

Mobiliteitsplan Sint-Gillis-Waas
Fietsrouten netwerk

Prioriteiten

- Hoog
- Matig
- Laag
- Geen



Kaart 5: Fietsrouten netwerk prioriteiten



Volgende tabel bevat de segmenten van het fietsroutenetwerk die een hoge en matige prioriteit hebben gekregen met een beknopte omschrijving van de problematiek en actie.

Prioriteit	Straatnaam	Problemen	Actie
Hoog	Kemphoekstraat	gemarkeerd fietspad in slechte staat	aanleg vrijliggende fietsinfrastructuur
	Kieldrechtstraat	smal fietspad in slechte staat	gemengd verkeer
	Klingedijkstraat	vrijliggend fietspad + fietssuggestiestrooksmalle fietspaden waarvan 1 in slechte toestand	aanleg vrijliggende fietsinfrastructuur
	Koningshoeveweg – Oude Molenstraat	smal fietspad in slechte staat	aanleg vrijliggende fietsinfrastructuur
	Sint-Niklaasstraat	Smal dubbelrichtingsfietspad in slechte staat	verbreden vrijliggende fietsinfrastructuur
	Potterstraat – Zandstraat (N403)	gemarkeerde fietspaden in slechte staat, smalle fietspaden in slechte staat	aanleg vrijliggende infrastructuur
	Fietssnelweg F411	smal fietspad in slechte staat	aanleg vrijliggende infrastructuur
	Klapdorp	te smalle fietssuggestiestroken (eventueel opheffen beurtelings parkeren)	verbreden fietssuggestiestroken
	Fietssnelweg F41 (Broekstraat – Trieststraat)	gemengd verkeer en onveilige kruispunten	in functie van tracéstudie
	Reepstraat - Herenstraat	smalle fietspaden in slechte staat	aanleg vrijliggende infrastructuur
	Gentstraat	smalle fietspaden in slechte staat	aanleg vrijliggende infrastructuur
	Vlasrootstraat - Waterstraat	smalle fietspaden in matige staat	aanleg vrijliggende infrastructuur
	Zalegemdijk (brug)	fietsers moeten 2 keer oversteken op een plaats waar de snelheid van het gemotoriseerd verkeer erg hoog is	doortrekken dubbelrichtingsfietspad
	Aststraat	gemarkeerd aanliggend fietspad in slechte staat	aanleg vrijliggende fietspaden
	Shondstraat/Baarstraat	fietssuggestiestroken (te smal) en smalle gemarkeerde aanliggende fietspaden	aanleg vrijliggende fietspaden
	Kronenhoekstraat	asymmetrisch profiel, 50 km/u	invoering zone 30
	Fietspad Golf	ontbrekend segment tussen Kattestraat en F41	aanleg fietsweg
Matig			

	Molenhoekstraat	smal tweerichting fietspad in matige/slechte staat	aanleg vrijliggende infrastructuur
	Polderstraat (delen van)	smal fietspad in matige staat	aanleg vrijliggende infrastructuur
	Margrietstraat	smal fietspad in matige staat	gemengd verkeer en zone 30 + poort
	Zalegemdijk	Te smal tweerichting fietspad in matige staat	aanleg vrijliggende infrastructuur
	Blokstraat	smalle fietspaden in matige staat	aanleg vrijliggende infrastructuur
	Gaversstraat	smal fietspad in matige staat	aanleg vrijliggende infrastructuur
	Lijkveldestraat	smalle fietspaden in matige staat	aanleg vrijliggende infrastructuur
	Vinderhoutweg	landbouwweg in matige staat	aanpassing verharding type 'karrespoor'
	Fietspad langs de Molenbeek	kruispunt met Puiveldestraat en beperkte breedte tussen Puiveldestraat en Waterstraat	

Onderzoek en overleg tracé Fietsnelweg F41

Op basis van de eerste concepten die tijdens de Uitwerkingsfase werden opgesteld wordt – door middel van verschillende workshops met diverse actoren – een tracé bepaald van het gedeelte van de Fietsnelweg F41 tussen Reepstraat en de gemeentegrens met Beveren. Volgende actoren worden hierbij betrokken

- MOW
- Provincie
- Landbouwers met percelen langs de tracés
- Bewoners langs de tracés
- school
- buurgemeente Beveren.

Eens het tracé bepaald is, kunnen de nodige acties worden bepaald.

Aanpassen oversteekplaatsen

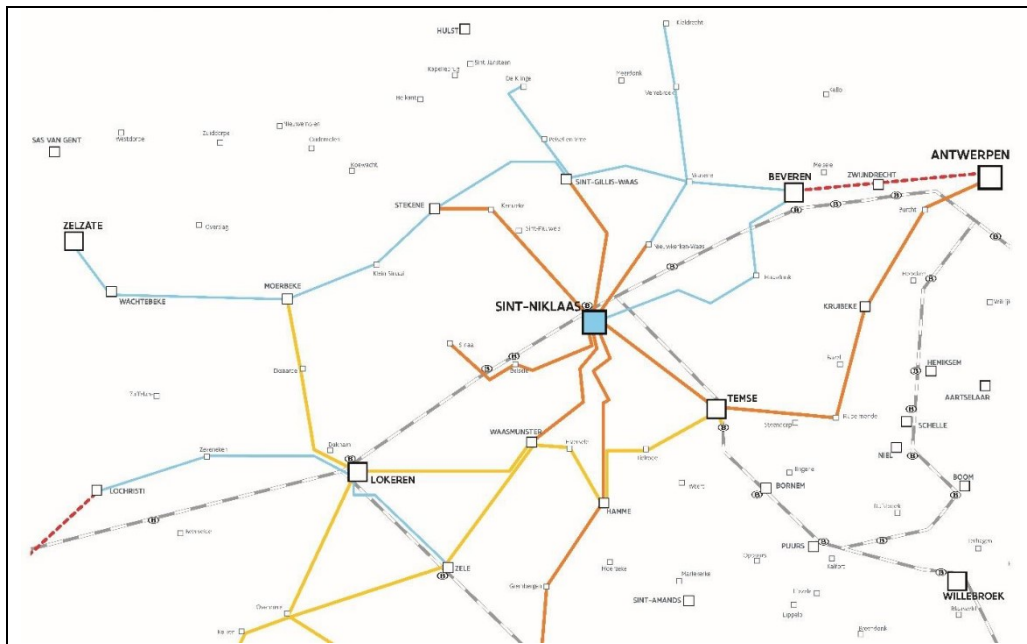
De oversteekplaatsen worden stelselmatig aangepast aan het advies van het Fietsberaad. Indien het gemarkeerde oversteekplaatsen zijn, worden deze gefreesd en opnieuw belijnd. Ingeval de oversteekmarkeringen in klinkers zijn aangebracht worden deze meegenomen bij herinrichtingswerken.

Onderhoud

Het onderhoud van de fietspaden wordt opgenomen in het onderhoudsplan (vegen, grasmaaien, snoeien, kleine herstellingen)

B3. Openbaar vervoer

Netwerk



Figuur 4: KN/AN/FN finale scenario Vervoerregio Waasland

Vanaf januari 2022 treedt het decreet Basisbereikbaarheid in werking, en zal het openbaar vervoernetwerk hertekend worden. In augustus 2020 heeft de Regionale Vervoerraad Waasland het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat vastgelegd. De uitvoering is gepland voor juli 2023.

Het nieuwe decreet Basisbereikbaarheid heeft een vraaggerichte insteek. Hoe groter de vervoersstroom, hoe meer exploitatiemiddelen ingezet worden om deze vervoersstroom kwaliteitsvol te kunnen faciliteren.

Hierdoor worden de beschikbare exploitatiemiddelen minder gelijkmatig verspreid over de gebieden, maar gericht ingezet waar de vervoersstromen het grootst zijn.

Belangrijkste verschillen ten opzichte van het oude decreet Basismobiliteit zijn:

- Vraaggericht netwerk
- Gelaagd netwerk (trein – kernnet – aanvullend net – vervoer op maat)
- Oprichting van de Vervoerregio's

Het openbaar vervoernetwerk bestaat uit 4 lagen die niet onderling concurreren, maar elkaar aanvullen door goede onderlinge verknoping. Dat betekent dat er op sommige plaatsen meer overstapt zal moeten worden. Voor een overstap van lijn op lijn is een afstemming van de dienstregeling van het aanvullend net op het kernnet essentieel. Kwaliteitsvolle overstappen moeten daarnaast gestimuleerd worden door een kwaliteitsimpuls te geven aan de halte-uitrusting (schuilhuisjes, toegankelijkheid en fietsenstalling).

Kernnet

Het kernnet faciliteert de vervoersstromen met hoog vervoerspotentieel, die nog niet opgevangen zijn door het treinnet.

In meer landelijke gebieden zijn dit de buslijnen die kernen met hoog vervoerspotentieel met elkaar verbinden over vaak grotere afstanden. Deze regionale kernnetlijnen vervangen als het ware de ontbrekende treinverbindingen in het gebied.

Voor Sint-Gillis-Waas bestaat het kernnet uit

- Een lijn Sint-Niklaas – Sint-Pauwels – Stekene (kernnet B)
- Een lijn Sint-Niklaas – Sint-Gillis-Waas (kernnet B)

Alle kernnet B-verbindingen zullen op weekdays tussen 7 en 19 uur een frequentie kennen van minstens twee keer per uur. In de ochtend (d.w.z. voor 7 uur) en in de avond (d.w.z. tussen 19 uur en 21 uur) is minstens één bus per uur voorzien op deze lijnen. Ook op zaterdagen en zondagen rijdt hier minstens één bus per uur. Voor woonwerkverkeer (shiften in gezondheidszorg bijvoorbeeld) is vanuit Sint-Niklaas de amplitude op dit kernnet minstens tot 23 uur noodzakelijk.

Aanvullend net (AN)

Het aanvullend net komt hiërarchisch onder het kernnet. AN-lijnen vangen dus de vervoersvragen op die niet door trein of kernnet bediend worden. Het potentieel van deze lijnen is standaard lager dan dat van kernnetlijnen.

Voor Sint-Gillis-Waas bestaat het aanvullend net uit:

- Moerbeke-Stekene-Sint-Gillis-Waas-Beveren-Antwerpen
- De kernnet B-verbinding tussen Sint-Niklaas en Sint-Gillis-Waas wordt één keer per uur verlengd tot De Klinge

Functioneel net (FN)

Het basisaanbod dat gevormd wordt door het treinnet, kernnet en aanvullend net, rijdt de hele dag door en vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer. Om in te spelen op de specifieke vervoersvragen tijdens de spits en om voldoende capaciteit te voorzien, wordt dit netwerk aangevuld met enerzijds functioneel buslijnen en anderzijds functionele ritten op lijnen van het kernnet en aanvullend net.

De buslijnen van het functioneel net voorzien verbindingen waar enkel tijdens de spits voldoende vervoersvraag is om een aanbod te verantwoorden. Een aantal kleine kernen in de regio (Meerdonk) wordt in de spits bediend door een functionele buslijn, terwijl de bediening in de daluren verzorgd wordt door Vervoer op Maat.

Naast functionele buslijnen zijn er ook nog functionele ritten. Deze volgen hetzelfde traject als een buslijn van het kernnet of aanvullend net, maar voorzien een hogere frequentie tijdens de spits om benodigde capaciteit te voorzien. De dienstregeling van een aantal functionele lijnen en ritten is afgestemd op de schooluren om zo een optimaal aanbod voor scholieren te voorzien.

Voor Sint-Gillis-Waas zijn volgende functionele lijnen voorzien:

- Meerdonk (enkel dus bediening tijdens de spits)

De gemeente blijft het jammer vinden dat de kern Meerdonk niet op het aanvullend net aansluit en wil blijven aandringen op een reguliere busdienst. Ook het wegvallen van de relatie met Hulst vindt de gemeente een gemiste kans gelet op sterke relatie tussen de Klinge, het Kalf, Sint-Gillis-Waas met Hulst. De gemeente is vragende partij voor sterkere openbaar vervoerverbindingen met de kleinere kernen: Meerdonk, De Klinge en Sint-Pauwels.

Vervoer op maat

Het Vervoer-op-Maat (VoM) is de onderste laag van het vervoersnetwerk en complementair aan de hogere hiërarchische netten.

Doelen van het VoM zijn veelzijdig:

1. Opvangen van vervoerstromen die niet bediend zijn door trein, kernnet of aanvullend net.

2. Aanbieden van 'last-Mile' oplossingen voor attractiepolen die zich buiten wandelafstand van de OV-haltes bevinden.
3. Aanbieden van doelgroepenvervoer (mindervaliden, senioren, ..)

De gemeente wenst samen met Beveren (en Stekene) een project met een buurtbus te verkennen om Meerdonk beter te bedienen.

Beleid

Hoppin punten en halte-uitrustingen

Het nieuwe mobiliteitsmerk Hoppin is een initiatief van de Vlaamse overheid dat verschillende mobiliteitsoplossingen bundelt. Dat doet ze door alle mobiliteitsinitiatieven herkenbaar te maken en overstappen eenvoudiger te maken.

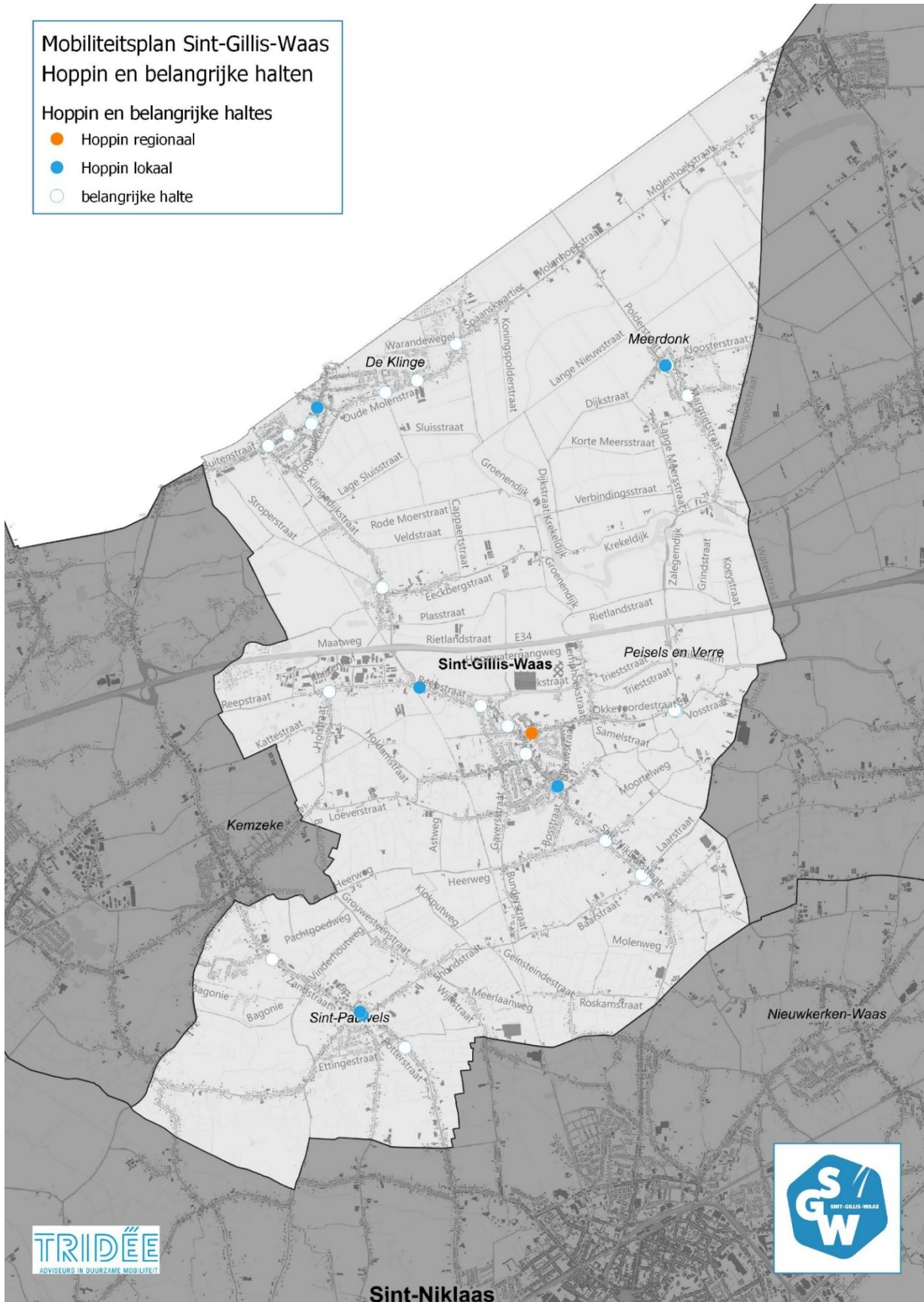
Daarnaast blijven haltes die niet werden weerhouden als Hoppin-punten belangrijk en verdienen zij de nodige aandacht qua halte-uitrusting.



Mobiliteitsplan Sint-Gillis-Waas
Hoppin en belangrijke haltes

Hoppin en belangrijke haltes

- Hoppin regionaal
- Hoppin lokaal
- belangrijke halte










Sint-Niklaas

Kaart 6: Hoppin-punten en belangrijke haltes



Volgende figuur geeft schematisch weer welke uitrusting verschillende soorten haltes/Hoppin punten moeten krijgen.

	elke halte	belangrijke haltes	Hoppin lokaal	Hoppin regionaal
toegankelijk				
	✓	✓	✓	✓
fietsbeugel				
	✓			
fietsbeugels				
		✓	✓	✓
overdekte fietsenstalling				
		✓	✓	✓
schuilhuisje				
		✓	✓	✓
infrastructuur voor data-uitwisseling				
			✓	✓
deelfietsen /deelwagens (optioneel)				
			✓	✓

Prioriteiten

De prioriteiten voor de Hoppin-punten ligt bij het aanleggen van toegankelijke bushaltes met verhoogde perrons,

De prioriteiten bij de haltes die niet weerhouden zijn als Hoppin-punten, ligt bij de de halte-uitrusting.

Dit betekent in eerste instantie het **voorzien van schuilhuisjes** op de belangrijkste **opstaphaltes**. Het zal niet overal mogelijk zijn overal schuilhuisjes te realiseren. Deze dienen aan de halte zelf te worden geplaatst en daar is niet overal ruimte voor (vb. halte De Klinge Bergstraat) of spelen andere factoren een rol (bijvoorbeeld ruimtelijke integratie halte Sint-Pauwels Dries). De Lijn biedt schuilhuisjes aan zonder zijwanden die dus iets minder breed zijn. Dit biedt mogelijkheden voor die plaatsen waar de trottoirs smal zijn. Een andere mogelijkheid is om het trottoir plaatselijk te verbreden en dus een plaatselijke wegversmalling te creëren (mogelijke oplossing voor halte Sint-Gillis-Waas Het Kalf).

Mobiliteitsplan Sint-Gillis-Waas
Halte uitrusting - schuilhuisje

Abri

● zoeken naar plaatsing schuilhuisje



Sint-Niklaas

Kaart 7: Halte-uitrusting - schuilhuisje

Volgende tabel geeft al een suggestie waar er eventueel een schuilhuisje mogelijk is.



halte	suggestie
Sint-Gillis-Waas Sportlaan	geen schuilhuisje mogelijk
Sint-Gillis-Waas Hoogeinde	rijbaanversmalling + verbreding trottoir
Sint-Gillis-Waas Holstraat	smal schuilhuisje
De Klinge Heidestraat	geen schuilhuisje mogelijk
De Klinge Bergstraat	geen schuilhuisje mogelijk

Mobiliteitsplan Sint-Gillis-Waas
Halte uitrusting - fietsenstallingen

Fietsbeugels

- rekken vervangen door fietsbeugels
- fietsbeugels plaatsen



Kaart 8: Halte-uitrusting - fietsenstallingen



Daarnaast is het vervangen van fietsenrekken waar enkel het voorwiel kan worden vastgemaakt door fietsbeugels waar men het kader kan vastmaken. Op een groot aantal plaatsen dient nog worden gezocht naar een locatie in de nabijheid van de halte voor het plaatsen van minstens 1 fietsbeugel.

B4. Snelheid

Beleid

De basis van een goed snelheidsbeleid is leesbaarheid en dit zowel op netwerkniveau (de zones) als op infrastructuurniveau. Weggebruikers moeten aan de infrastructuur kunnen zien in welke zone ze zich bevinden.

Op netwerkniveau betekent dit dat de maximaal toegelaten snelheid in een aantal straten moet worden verlaagd. Sommige van deze straten zijn misschien geschikt om hogere snelheden toe te laten maar omwille van de helderheid van het systeem is het aangewezen de snelheid toch te verlagen.

Binnen de verblijfsgebieden is het omwille van verkeersveiligheid aangewezen om - op termijn- grotere gebieden tot zone 30 te maken op erftoegangswegen en enkele ontsluitingswegen.

Voor erftoegangswegen buiten bebouwde kom stellen we voor om op termijn de snelheid te verlagen naar 50 km/u. Vele van deze wegen zijn gewoonweg niet ingericht om hogere snelheden op een veilige manier toe te laten. Vaak is de rijbaan te smal om elkaar tegen 70 km/u te kruisen, zijn er lokale beperkingen van het zicht of maken ze deel uit van het gemeentelijk fietsroutenetwerk. Door 70 km/u geef je de automobilist dat ze met een gerust hart snel mogen rijden.

Voor de wegen met een verkeersfunctie (regionale wegen, interlokale wegen en ontsluitingswegen) stellen we voor om 70 km/u als regel te nemen buiten de verblijfsgebieden en 50 km/u in de verblijfsgebieden met zone 30 aan schoolomgevingen of wanneer de veiligheid dit vereist of om logische gehelen te vormen.

Prioriteiten


De verblijfsgebieden met reeds grote delen zone 30 worden verder uitgebreid zodat alle erftoegangswegen en soms ook ontsluitingswegen tot dezelfde zone behoren. Het gaat dan over een verlaging van de toegelaten snelheid van 50 km/u naar 30 km/u.

Deelgemeente	straatnaam	wegcategorie
De Klinge		
Meerdonk	Kloosterstraat (gedeeltelijk)	erftoegangsweg
	Doelstraat	erftoegangsweg
	Meerdonkdorp (gedeeltelijk)	ontsluitingsweg
	Smishoekstraat (gedeeltelijk)	erftoegangsweg
Sint-Gillis-Waas	Stationstraat	erftoegangsweg
	Tybaartstraat	erftoegangsweg

In het buitengebied ligt de prioriteit van het verlagen van de snelheid bij wegsegmenten die deel uitmaken van het fietsroutenetwerk én waar er geen afzonderlijke fietsinfrastructuur is.

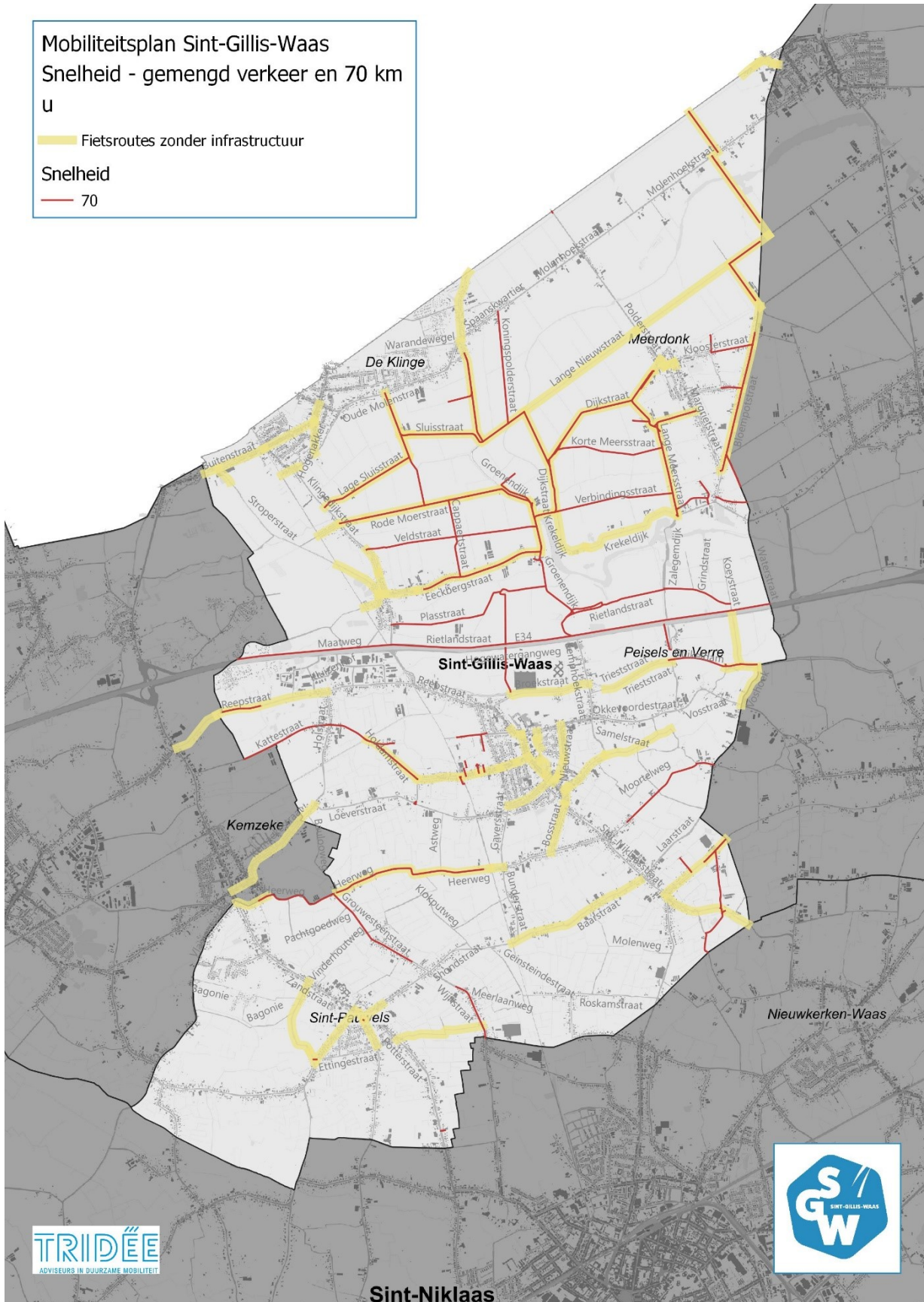
Volgende kaart geeft de wegsegmenten weer waar fietsers de rijbaan delen met het gemotoriseerd verkeer en waar momenteel nog 70 km/u mag worden gereden.

Mobiliteitsplan Sint-Gillis-Waas
 Snelheid - gemengd verkeer en 70 km
 u

 Fietsroutes zonder infrastructuur

Snelheid

 70



Sint-Niklaas

Kaart 9: Segmenten 70 km/u en fietsrouten netwerk zonder eigen infrastructuur



Deze kaart laat een onderscheid zien tussen de situatie ten noorden van de snelweg en het zuiden.

In het gebied ten noorden van de snelweg zijn er vele fietsroutes met gemengd verkeer waar men nog 70 km/u mag rijden. Daarom gaan we voor een zonale snelheidsbeperking in het noorden van 50 km/u. Binnen die zone 50, samen met Beveren om meer wegen het statuut van F99 landbouwweg te maken voor attractiever te maken voor fietsers en voetgangers met behoud van bereikbaarheid landbouwpercelen.

In het gebied ten zuiden beperken we de snelheidsverlagingen tot de delen van het fietsroutenetwerk met gemengd verkeer:

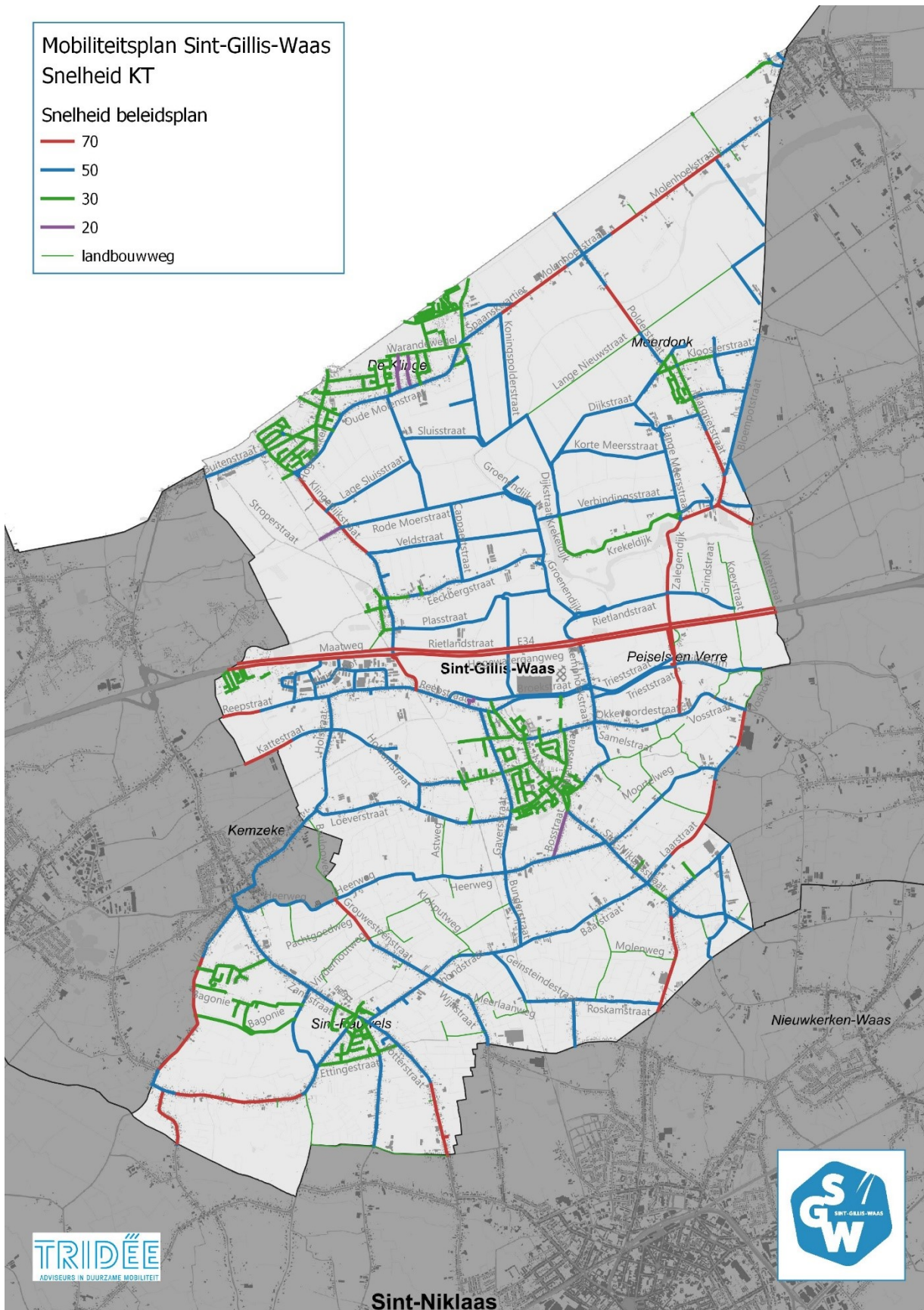
- Collemanstraat
- Heerweg
- Holdamstraat
- Molenstraat.

Volgende kaart geeft het gewenste snelheidsbeleid op korte termijn weer.

Mobiliteitsplan Sint-Gillis-Waas
Snelheid KT

Snelheid beleidsplan

- 70
- 50
- 30
- 20
- landbouwweg

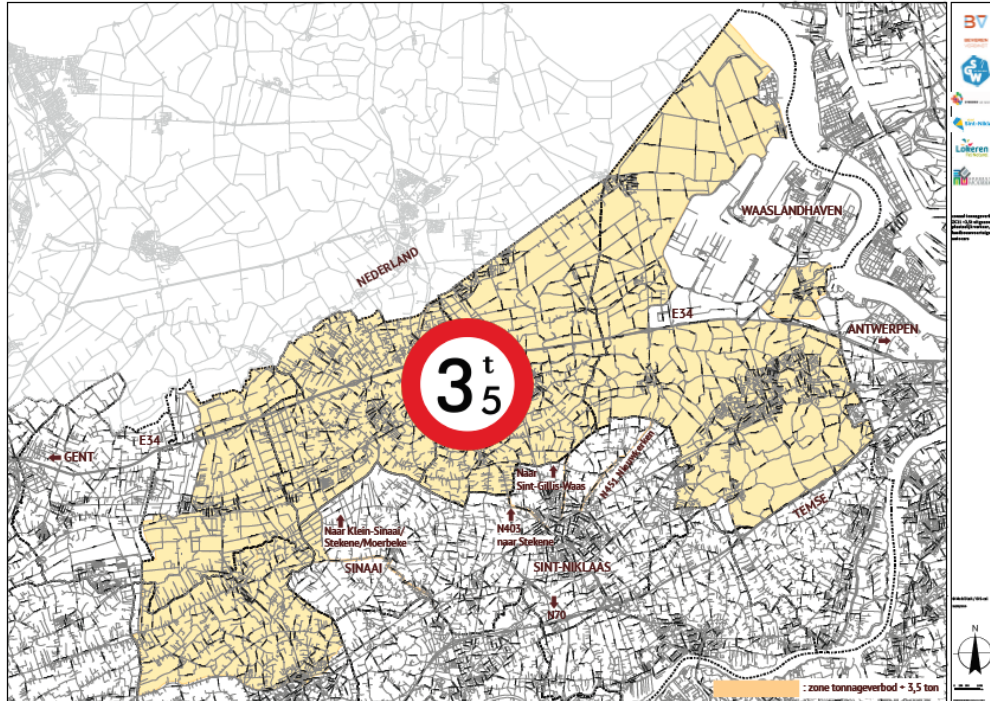


Kaart 10: Snelheidsbeleid KT



B5. Goederenvervoer

De problematiek van doorgaand vrachtvervoer is al gedeeltelijk aangepakt door het zonaal tonnageverbod in samenspraak met de Wase gemeenten. Deze behelst het volledig grondgebied van de gemeente en is recent ingevoerd.



Figuur 5: Wase tonnagebeperking

Momenteel gebeurt de handhaving door bemande controles maar er is een 'cameraschild' in de planning.

Een bezorgdheid van de gemeente is dat de zone heel groot is waardoor er snel sprake is van bestemmingsverkeer. Juridisch gezien kan er niet worden opgetreden tegen vrachtwagens die lange routes door het gebied gebruiken ook al zijn verschillende wegen echt niet geschikt om vrachtverkeer te verwerken. Een evaluatie is wenselijk om eventueel bij te sturen. Dit dient op regionaal niveau te gebeuren en best na de invoering van het ANPR camera-systeem.

Zwaar verkeer dat zijn bestemming of oorsprong heeft bij landbouwbedrijven wordt niet gevat door het verbod op doorgaand zwaar vervoer.

Bij infrastructurele maatregelen om snelheid te remmen, sluipverkeer te ontmoedigen, e.d.m. wordt steeds rekening gehouden met het karakter van de straat en het gebruik door landbouwvoertuigen.

De harmonie tussen landbouwverkeer en recreanten in het landbouwgebied is een terechte bekommernis. De gemeenten wil onderzoeken hoe gemotoriseerd sluipverkeer door het landbouwgebied kan worden vermeden en hoe de netheid op de landbouwwegen wordt gewaarborgd (modder ed)

De gemeente staat open voor overleg met de landbouwsector over elk aspect van het mobiliteitsbeleid.

6.3 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen

C1. Vervoersmanagement

Schoolvervoerplannen

De gemeente gaat de scholen ondersteunen bij het opmaken van schoolvervoerplannen. Volgende acties kunnen worden voorzien:

- opstellen fietsbereikbaarheidskaart
- uitwerken permanente verkeerseducatieve route (VERO).
- kennis ter beschikking stellen
- installeren van fietspoolplekken
- onderzoeken installatie schoolstraten

Voorbeeldfunctie

Onder het motto “Woorden wekken, voorbeelden trekken” blijft de gemeente haar eigen personeel aan te moedigen om zoveel mogelijk de fiets te nemen. Fietsende collega’s worden periodiek in de watten gelegd en het gebruik van de bedrijfsfietsen wordt verder gestimuleerd. Om het gebruik van de fiets te stimuleren kan de gemeente een **fietsleasingsysteem** kunnen uitrollen. Het personeel kan hierdoor een fiets van hoge kwaliteit ter beschikking krijgen. Maar ook beleidsmakers hebben een voorbeeldfunctie. Een fietsende burgemeester, een fietsende schepen, een fietsend gemeenteraadslid kunnen een wervend voorbeeld worden. En zo houden zij tevens een vinger aan de pols (door zelf te ervaren als fietser). Deze voorbeeldfunctie kan best ook worden ondersteund door communicatie.

C3. Sensibilisering, marketing en informatie

Ondersteunende maatregelen

Grosso modo kunnen de ondersteunende maatregelen onderverdeeld worden in algemene communicatie over het fietsbeleid en specifieke acties voor één doelgroep.

Algemene communicatie over het fietsbeleid wordt gekenmerkt door de lange duur: het is eigenlijk een continu proces dat aansluit bij de reguliere werking van de communicatiedienst. De beoogde doelgroep is erg ruim en omvat alle inwoners of bezoekers van Sint-Gillis-Waas.

Dit kan best onder één noemer, één logo en één huisstijl. Alle acties die de gemeente (of derden) onderneemt tot een beter fietsklimaat worden in dezelfde stijl gecommuniceerd. Dit gaat van de aanleg van fietspaden, maar ook fietsenstallingen en campagnes in het begin van het schooljaar. Belangrijk hierbij is eerlijke communicatie. De boodschap moet veeleer zijn dat het nog niet perfect is, maar dat de wil er is om eraan te werken en er ook aan wordt gewerkt.

Bestaande communicatiekanalen (website, sociale media, informatieblad) kunnen ingezet worden maar het kan ook ruimer: persartikels, feestelijke opening (vier je successen), affichecampagnes tijdens bijvoorbeeld de week van de mobiliteit

Een bepaalde maatregel kan ook op verschillende momenten een aanleiding geven tot communicatie:

- de beslissing dat er iets gaat gebeuren
- stand van zaken tijdens de voorbereiding
- de realisatie zelf

een feestelijke opening. **Specifieke acties** hebben een korte looptijd en richten zich doorgaans tot één doelgroep. Dit soort van acties vergen een grote inspanning en vereisen creativiteit.

Voor woon-schoolverkeer zijn volgende doelgroepen te bedenken:

- scholieren
- ouders
- scholen zelf

Ook hier kan een onderscheid worden gemaakt tussen lagere scholen en middelbare scholen.

Voor woon-werkverkeer zijn volgende doelgroepen:

- werknemers
- werkgevers

Winkelverplaatsingen:

- handelaars
- winkelaars (klanten)

Recreatieve verplaatsingen:

- verenigingen
- eigenaars/uitbaters toeristische plekken

Een vaak voorkomende valkuil is dat men verkeersveiligheidscampagnes gaat beschouwen als stimuleringscampagnes. Een dode-hoek actie stimuleert het fietsgebruik echt niet. Dit wil niet zeggen dat het niet nodig zou zijn (integendeel).

Specifiek voor Sint-Gillis-Waas

Voor onze gemeente stellen we voor om volgende strategie te volgen:

- 1) opstart algemene communicatie fietsbeleid: dit leunt het meest aan bij de gewone communicatiestrategie van de gemeente.
- 2) gerichte campagnes naar aanleiding van de realisatie van een maatregel: vb. de aanleg van een fietspad in een bedrijventerrein gebruiken als aanknopingspunt voor communicatie naar bedrijven en werknemers, of de realisatie van een fietsstraat in een schoolomgeving voor communicatie naar de school, de ouders en hun leerlingen
- 3) gerichte acties: winkels spaarsysteem

Communicatie over het mobiliteitsbeleid

Communicatie over belangrijke realisaties in het kader van het mobiliteitsplan (bv. heraanleg van een fietspad, schuilhuisjes, realisatie van een poort) verbetert het beeld dat mensen hebben van de modus en vooral dat de gemeente de gebruikers ernstig nemen. Communicatie naar aanleiding van 1 infrastructuurproject kan op verschillende momenten :

- aankondiging van een beslissing over een werk,
- aankondiging van de start van de werken,
- update van de werken,
- feestelijke opening,
- communicatie over de nameting.

Daarnaast ook systematisch het grote verhaal blijven communiceren dat aan de basis ligt van het mobiliteitsplan: de modal shift naar stappen, fietsen en openbaar vervoer, autoluw verblijfsgebied dat met de wagen bereikbaar blijft vanaf de rand...

Alsook de link leggen met het mobiliteitsplan zodat het belang van het mobiliteitsplan onder de aandacht blijft.



C4. Handhaving

Uit de publieke bevraging over het mobiliteitsplan kwam de duidelijke wens naar voor om het verkeerstoezicht en in het bijzonder het snelheidstoezicht te versterken. De gemeente wil in nauwe samenwerking met de lokale politiezone tegemoet komen aan deze bezorgdheid.

Voor de controle op het parkeren met schijf in de centra van Sint-Gillis-Waas, De Klinge en Sint-Pauwels wordt nagegaan of Sint-Gillis-Waas zich kan aansluiten bij de overeenkomst die de gemeente Stekene afgesloten heeft met een private firma om regelmatige controles uit te voeren.

Op basis van eigen waarnemingen, van cijfers van politiecontroles of van sterke signalen uit buurten, zal de gemeente door het leggen van verkeerslussen een objectief beeld proberen krijgen van de effectief gereden snelheden en de verkeersintensiteiten in bepaalde straten. Deze vaststellingen kunnen aanleiding geven tot infrastructurele aanpassingen, verscherpte controles of andere maatregelen om de snelheidslimieten beter te doen respecteren. In dat verband zal de gemeente het aantal snelheidsinformatieborden uitbreiden: zij hebben een milderend effect op de snelheid en kunnen zowel permanent als tijdelijk (bv. bij wegenwerken) ingezet worden.

De politiezone WaNo engageert zich om elk jaar minstens 300 snelheidscontroles uit te voeren, waarvan 25% in Sint-Gillis-Waas. In 2021 konden 475 controles worden uitgevoerd, waarvan 26% in Sint-Gillis-Waas.

Voor de keuze van de locaties stelt de politiezone per gemeente om de 6 jaar 6 prioritaire handhavingswegen vast; deze straten vormen de eerste prioriteitenlijst waarop doorgedreven wordt gecontroleerd. De overige metingen gebeuren op basis van een jaarlijkse analyse van de verkeersongevallen en van de snelheidscijfers. Zij vormen de tweede prioriteitenlijst.

Indien uit snelheidsmetingen of duidelijke indicaties van de gemeente blijkt dat er op een bepaalde locatie een snelheidsprobleem is, kan deze in de zgn. derde prioriteitenlijst worden opgenomen. Meestal gaat het dan om straten waar te snel gereden wordt, maar waar er geen directe samenhang is met verkeersongevallen."

De hogere overheid wil het lokaal handhavingsbeleid stimuleren door systemen aan te bieden waarbij een substantiële verhoging van het verkeerstoezicht in de zones 30 en 50 gekoppeld wordt aan een gedeeltelijke financiële return voor de gemeenten en de lokale politiezones. Sint-Gillis-Waas en de lokale politiezone volgen deze ontwikkeling met veel belangstelling. We willen intekenen op een systeem:

- Dat toelaat om het aantal snelheidscontroles substantieel te verhogen door het inzetten van ANPR-camera's voor punctuele controles of trajectcontroles;
- Waarvan de verwerking en inning van de overtredingen grotendeels wordt opgenomen door bovenlokale actoren;
- Dat deels gepaard gaat met een return aan financiële middelen om de investeringen en de exploitatiekosten van de controle-infrastructuur te dekken;
- Dat de autonomie van de lokale overheid op het vlak van het beheer van het openbaar domein en van de verkeershandhaving ten volle respecteert.

Voor het verkeerstoezicht op de gewestwegen is de gemeente in antwoord op het aanbod van het Vlaams Gewest vragende partij voor de plaatsing van een roodlicht-

snelheidscamera op de oversteekplaats aan De Zandloper/Pieterneel op de N403 en – samen met de gemeente Beveren – voor een trajectcontrole op de parallelweg met de E34.

C5. Monitoring en evaluatie

De monitoring staat in functie van evaluatie en bijsturing van het mobiliteitsplan.

Monitoring gebeurt op 2 manieren:

- monitoring van de acties: op basis van de actietabel wordt bekeken welke maatregelen zijn uitgevoerd en welke niet. Voor de acties die niet zijn uitgevoerd wordt nagegaan wat de reden hiervan is (budget, personele capaciteit, moeilijke processen enz.)
- monitoring van de doelstellingen: in dit beleidsplan staan een aantal meetbare doelstellingen geformuleerd. Deze zijn vooral bedoeld om de effecten van de verschillende acties te monitoren. Voor de doelstellingen die niet werden behaald wordt gezocht naar de reden (acties niet uitgevoerd, effecten overschat enz.).

Op basis van de monitoring gebeurt een evaluatie. Wat loopt er goed en wat loopt er minder goed? Een vooral waarom loopt het goed/minder goed. Heeft het te maken met middelen (budgettair en/of personeel)? Werden de processen onderschat (complex, tijdrovend, lange procedures)?

Het doel van de evaluatie is om te kunnen bijsturen. Waar moet een tandje worden bijgestoken? Waar moeten we onze strategie herzien? Zijn onze doelstellingen misschien te ambitieus?

De evaluatie gebeurt driejaarlijks door de gemeente. Ook de Mobiliteitsadviesraad kan hierin een rol spelen.

Het mobiliteitsplan beschouwen we als een 'levend' werkinstrument om ons mobiliteitsbeleid vorm te geven.

7 Actieplan

Korte Termijn (KT) : 0-3 jaar / Middellange Termijn (MLT):-4-6 jaar / Lange Termijn (LT): >6 jaar of continue acties

NR.	Maatregel	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	A.1 Ruimtelijke planning						
	Kernverdichting en vrijwaren van de open ruimte	continue	geen afzonderlijk budget	Ruimtelijke Planning		Hoog	
	A.2 Ruimtelijke projecten en invloed op bereikbaarheid						
	uitvoering 'Masterplan groen-blaue woonas Blokstraatbeek'	KT / MLT		Grondgebiedzaken	Regionaal Landschap Schelde / Durme	Hoog	aanleg van fiets/voetwegen + ruimte voor water
	A.3 Categorisering wegen						
	Zie B.4						
	Onderzoek doorgaand verkeer in verblijfsgebieden	KT		Grondgebiedzaken		Hoog	
	Onderzoek naar ernst van doorgaand verkeer op landelijke wegen in het poldergebied	MLT		Grondgebiedzaken	Landelijke Gilde Gemeente Beveren Polderbestuur LVW	Matig	
	B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen						
	Realiseren poorteffecten (uitgaande van 3 poorten per jaar)	KT, MLT	€ 50.000 per jaar	Grondgebiedzaken		Hoog	

NR.	Maatregel	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	Inrichtingen erftoegangswegen	continue	geen afzonderlijk budget	Grondgebiedzaken			bij noodzaak herinrichting
	Opstellen Trage Wegenplan	KT	6.000	Grondgebiedzaken			
	Uitvoeren Trage Wegenplan	continue	30.000 per jaar	Grondgebiedzaken			subsidies provincie
	B.2 Fietsrouten netwerk						
	Kemphoekstraat					Hoog	aanleg vrijliggende fietsinfrastructuur
	Kieldrechtstraat					Hoog	gemengd verkeer
	Klingedijkstraat	KT	Slechtste stuk tussen Het Kalf en Sint-Pieters Nieuwstraat			Hoog	aanleg vrijliggende fietsinfrastructuur
	Klingedijkstraat	MLT		Grondgebiedzaken			
	Koningshoeveweg – Oude Molenstraat	KT	geen afzonderlijk budget	Grondgebiedzaken		Hoog	aanleg vrijliggende fietsinfrastructuur
	Hogenakkerstraat	KT	30.000 (studiekosten) 300.000 (uitveringskosten)	Grondgebiedzaken		Hoog	aanleg vrijliggende fietsinfrastructuur
	Sint-Niklaasstraat	KT	800.000 (gedeelte fietsinfra)	Grondgebiedzaken		Hoog	aanleg vrijliggende fietsinfrastructuur (raming = fietsinfrastructuur)
	Potterstraat (N403)	MLT	157.000 (studiekosten, nog geen raming uitvoeringskosten)	MOW	gemeente	Hoog	aanleg vrijliggende infrastructuur



NR.	Maatregel	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	Zandstraat (N403)	MLT	417.000 (investeringskost)	MOW	gemeente	Hoog	
	Fietssnelweg F411 kruispunten	KT	379.000	Grondgebiedzaken	Provincie, MOW	Hoog	aanpassen kruispunten
	Fietssnelweg F411 verbreding ten noorden van E34	KT	nog niet begroot	Provincie	Gemeente, MOW	Hoog	verbreding vrijliggende infrastructuur
	Fietssnelweg F411 verbreding ten zuiden van E34	KT	50.000 (studiekosten) 900.000 (uitvoeringskost)	Grondgebiedzaken	Provincie, MOW	Hoog	verbreding vrijliggende infrastructuur
	Klapdorp	KT		Grondgebiedzaken		Hoog	verbreden fietssuggestiestroken gekoppeld aan het opheffen van het beurtelings parkeren
	Fietssnelweg F41 kruispunten	KT	geen afzonderlijk budget	Grondgebiedzaken	provincie, MOW	Hoog	
	Fietssnelweg F41 segmenten	MLT		provincie	Grondgebiedzaken, MOW	Hoog	in functie van tracé-studie
	Reepstraat - Herenstraat	MLT	nog niet begroot	Grondgebiedzaken	provincie, MOW	Hoog	verbetering vrijliggende infrastructuur
	Gentstraat	MLT	nog niet begroot	Grondgebiedzaken	provincie	Hoog	verbetering vrijliggende infrastructuur
	Vlasrootstraat	KT	364.000 (uitvoeringskost)	Stekene	gemeente, provincie	Hoog	aanleg vrijliggende infrastructuur
	Zalegemdijk (brug)	KT	geen afzonderlijk budget	Grondgebiedzaken		Hoog	doortrekken dubbelrichtingsfietspad



NR.	Maatregel	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	Aststraat	MLT	nog niet begroot	Grondgebiedzaken		Hoog	aanleg vrijliggende fietspaden
	Shondstraat/Baarstraat	MLT	nog niet begroot	Grondgebiedzaken		Hoog	aanleg vrijliggende fietspaden
	Kronenhoekstraat	KT		Grondgebiedzaken		Hoog	invoering zone 30
	Fietspad Golf	KT	private investering	Grondgebiedzaken			
	Koningsdijk (fietspad en gemengd gedeelte)	KT		Grondgebiedzaken			snelheidsremmers, fietsers in de voorrang, fietsstraat
	Baarstraat: aanleg fietssuggestiestroken	KT		Grondgebiedzaken		Hoog	
	Samelstraat: aanleg fietssuggestiestroken	KT		Grondgebiedzaken		Hoog	tussen de Lage Kerkwegel en het kruispunt op het einde van het woonlint
	Parkstraat: aanleg fietssuggestiestroken	KT					
	Opmaak plan van aanpak fietsstraten (zones), vooral rond scholen	KT		Grondgebiedzaken		Matig	
	Fietsoversteekplaatsen conform nieuwe richtlijnen aanleggen	LT		Grondgebiedzaken		Matig	
	B.3 Openbaar vervoernetwerk						
	Actieve participatie in de Vervoersregioraad	continue	geen afzonderlijk budget	Grondgebiedzaken	De Lijn, Vervoerregioraad	Hoog	

NR.	Maatregel	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	Verbetering halte-kwaliteit en Hoppin punten	KT / MLT	20.000 per jaar	Grondgebiedzaken	De Lijn, Inter, Vervoerrregio	Hoog	toegankelijkheid schuilhuisjes fietsbeugels
	B.4 Snelheid						
	Implementatie snelheidsplan	KT	10.000	Grondgebiedzaken	Politie	Hoog	bebording, markeringen
	Snelheidsremmende maatregelen	KT - MLT	40.000 per jaar	Grondgebiedzaken	Politie	Hoog	budget voor kleine snelheidsremmende maatregelen
	B.5 Goederenvervoer						
	Evaluatie zonale tonnagebeperking	KT	Geen afzonderlijk budget	Interwaas?	Wase besturen, Interwaas	Hoog	tussentijdse evaluatie
	C.1 Vervoersmanagement						
	Schoolvervoerplannen						
	uitwerken permanente Verkeerseducatieve (examen) route	MLT	2.000	Grondgebiedzaken	Onderwijs, politie	Laag	permanente bewegwijzerde route
	Fietsleasingsyteem gemeentepersoneel	KT	5.000 per jaar	Grondgebiedzaken	Personeelsdienst	Matig	
	C.2 Tarifiering						
	niet van toepassing						
	C.3 Sensibilisering, marketing en informatie						
	Informereren						
	Gerichte campagnes naar aanleiding van infrastructuurproject	continue	geen afzonderlijk budget	Communicatiedienst	Grondgebiedzaken	Matig	
	C.4 Handhaving						

NR.	Maatregel	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	implementatie handhavingsstrategie snelheid	continue	5.000 per jaar	Politie	Grondgebiedzaken	Hoog	Snelheidsinfoborden, trajectcontroles, data-analyse
	ANPR	KT	200.000 in	Gemeente	Politie	Hoog	ANPR
	opstellen strategie depenalisering snelheidsovertredingen	KT	geen afzonderlijk budget	Grondgebiedzaken	Politie	Hoog	

8 Voorstel tot wijziging beleidsplannen

-

