



**Vlaanderen**  
is mobiliteit &  
openbare werken

Voorlopig Ontwerp  
Regionaal mobiliteitsplan Vervoerregio  
Waasland

# Beleidsplan

Versie juli 2023

# atelier \ demitro2

atelier \ demitro2 is een samenwerking tussen Deloitte, MNT, Traject en O2 voor de vervoerregio's Aalst, Brugge, Oostende, Roeselare, Vlaamse Ardennen, Waasland en Westhoek. Tractebel is in onderaanneming van MNT.

**Deloitte.**

**MNT**  
MOBILITEIT IN ZICHT

 **TRAJECT**

**TRACTEBEL**  
ENGIE

**O2**

## VOORWOORD

In het najaar van 2019 startten 9 lokale besturen en de provincie Oost-Vlaanderen met de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan voor het Waasland. In de mobiliteitsplannen op gemeentelijk en Vlaams niveau ontbrak vaak afstemming tussen de verschillende gemeenten. Studies of visievorming op Waas niveau die wel probeerden het lokale te overstijgen, werden dan weer vaak slechts vanuit de invalshoek van één vervoersmodus bekeken, waardoor het geïntegreerde aspect van de mobiliteit verloren ging. Ook de relatie met andere beleidssectoren kwam vaak niet of slechts in beperkte mate aan bod.

In het plan benoemen de betrokken besturen niet alleen de belangrijkste uitdagingen maar ook de belangrijkste acties om te komen tot meer verkeersveiligheid en leefbaarheid in onze regio gelegen tussen de twee grootste steden van Vlaanderen en de Waaslandhaven. Ook de acties om te komen tot de broodnodige modal shift, komen aan bod.

De actietabel werd opgesteld door de lokale besturen samen met de verschillende entiteiten van het Vlaamse beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (dMOW, AWV, De Lijn, de Vlaamse Waterweg, ...) en andere mobiliteitspartners (Provincie Oost-Vlaanderen, NMBS, Infrabel, ...). Via een participatietraject waren ook diverse stakeholders op verschillende momenten betrokken. Wij wensen uitdrukkelijk alle besturen en actoren te bedanken voor hun tijd en medewerking.

Daarom is dit plan niet vrijblijvend, maar bindend voor het Vlaamse Gewest, de diensten en agentschappen die eronder ressorteren, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut. De Vlaamse en federale partners zullen een cruciale rol spelen in de uitvoering van de maatregelen. Maar ook de lokale besturen zullen hun verantwoordelijkheid opnemen. Tot slot blijven ook de burger en het bedrijfsleven als 'klanten' van het mobiliteitssysteem een centrale rol spelen, zowel inzake personen- als goederenvervoer. Enkel mits een aangepast verplaatsingsgedrag zijn de gezamenlijk beoogde doelstellingen bereikbaar.

Niet alleen het plan op zich, maar zeker ook de opgezette overlegstructuur binnen de vervoerregioraad is van blijvend belang. Het regionale mobiliteitsplan betekent immers niet het eindpunt maar slechts het begin van de weg naar duurzame en veilige mobiliteit in het Waasland.

Namens de vervoerregioraad Waasland,

De voorzitters,

Carl Hanssens, schepen van mobiliteit van de stad Sint-Niklaas

Erwin Sucaet, departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid

## LEESWIJZER

Dit beleidsplan werd opgesteld door atelier\demitro2 in het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan van vervoerregio Waasland. Deze nota vormt het sluitstuk van de derde fase en synthetiseert tegelijkertijd het resultaat van het doorlopen van alle stappen tot opmaak van het regionaal mobiliteitsplan.

Het mobiliteitsplan omvat in hoofdlijnen de langetermijnvisie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling. Het 'regionaal scenario' (cf. visie) dewelke de regio heeft vooropgesteld als 'richting voor de toekomst' in de synthesesnota wordt hierbij verder uitgewerkt tot een beleidsscenario. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel om de impact ervan op de vervoerregio Waasland te evalueren in termen van de impact van de voorgestelde maatregelen op het verplaatsingsgedrag en de routekeuzes alsook in hoeverre het beleidsscenario een antwoord biedt op de (bovenregionale) verkeersproblemen waar de regio al jaar en dag mee wordt geconfronteerd. Voor een verdere duiding van de resultaten van deze modelanalyses wordt verwezen naar bijlage 2 van deze nota.

Binnen het mobiliteitsbeleid wordt vervolgens naar consensus gezocht tussen de verschillende actoren op vlak van mobiliteit binnen de vervoerregio. Het regionaal mobiliteitsplan vertaalt deze beleidsvisie in een gedragen actieprogramma met concrete maatregelen ter uitvoering op korte, middellange of lange termijn.

Onderhavig beleidsplan is opgebouwd uit 4 delen. De inhoud en opzet van elk van deze delen wordt hieronder kort toegelicht.

**DEEL 1** | In een inleidend hoofdstuk wordt het kader voor de opmaak van regionale mobiliteitsplannen geschetst, en wordt het doorlopen planproces in de vervoerregio Waasland omschreven.

**DEEL 2** | Vervolgens worden de doelstellingen voor het plan geduid.

**DEEL 3** | Dit onderdeel omvat het inhoudelijke zwaartepunt van dit beleidsplan. Vanuit de gewenste mobiliteitsontwikkeling, zoals vormgegeven binnen de synthesesnota wordt de visie voor de regio verder geconcretiseerd en uitgewerkt tot een beleidsscenario.

**DEEL 4** | In het actieplan worden concrete maatregelen op korte, middellange of lange termijn gedefinieerd. Ook de implicaties van het mobiliteitsplan op bestaande beleidsplannen, en voorstellen rond monitoring en evaluatie komen hierbij aan bod

# INHOUD

Voorwoord .....	3
Leeswijzer .....	4
Inhoud	5
<b>1 Inleiding.....</b>	<b>8</b>
1.1 Vervoerregio Waasland	8
1.1.1 Geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan	8
1.1.2 Van een visie naar een plan	9
1.2 Proces	10
1.2.1 Oriëntatiefase	12
1.2.2 Synthesefase	12
1.2.3 Beleidsplanfase	12
1.3 Participatie en communicatie	12
<b>2 Doelstellingen .....</b>	<b>16</b>
2.1 Doelstellingen voor de regio	16
2.1.1 Anders	16
2.1.2 Vlot	17
2.1.3 Veilig	18
2.1.4 Leefbaar	19
2.1.5 Milieu	21
2.1.6 Sociaal	21
<b>3 Beschrijving van de gewenste mobiliteits-ontwikkeling.....</b>	<b>24</b>
3.1 Bouwsteen 1: de (e)fiets als game changer in het Waasland	24
3.2 Bouwsteen 2: een aantrekkelijk en robuust openbaar vervoer	24
3.3 Bouwsteen 3: naar duurzame en slimme netwerken voor auto en vracht	25
3.4 Ruimte met toekomst	25
3.4.1 Knooppuntwaarde en voorzieningenniveau als leidraad voor ruimtelijke ontwikkelingskansen	26
3.4.2 De rol van Hoppin binnen het ruimtelijk weefsel	26
3.4.3 Inzetten op ruimtelijke (leef)kwaliteit door veraangamen van kernen en terugdringen van bijkomend ruimtebeslag	27
<b>4 Uitwerking van het beleidsscenario.....</b>	<b>28</b>
4.1 Uitwerking beleidsscenario	28
4.1.1 Fietsnetwerk	28
4.1.2 Openbaar vervoer	30
4.1.3 Wegennetwerk	40
4.1.4 Logistiek en goederenvervoer	49
4.1.5 Verkeersveiligheid	53
4.1.6 Leefbaarheid	54
4.1.7 Flankerend beleid	57
<b>5 Actieplan.....</b>	<b>61</b>
5.1 Actieprogramma	61
5.2 Top 10 krachtlijnen van het actieplan	62
5.3 Road maps	62
5.3.1 Verhogen verkeersleefbaarheid- en veiligheid op doortochten N403	62
5.3.2 Het terugdringen van ongewenst sluipverkeer	64
<b>6 Wijziging van andere beleidsplannen.....</b>	<b>66</b>
<b>7 Monitoring en evaluatie.....</b>	<b>69</b>
7.1 Voortgang van het mobiliteitsbeleid	69
7.2 Effecten van het mobiliteitsbeleid	69

Bijlagen	71	
1.	Actieprogramma .....	72
2.	Synthese resultaten macromodellering .....	73
3.	Hoppin.....	74

**Deel I**



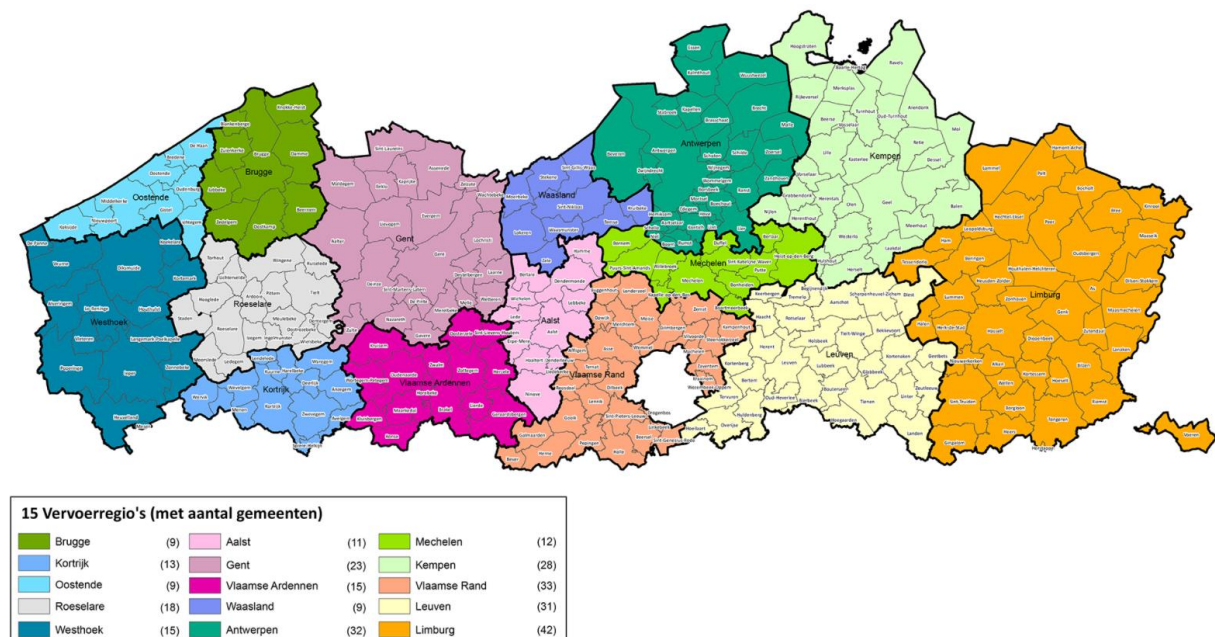
# 1 INLEIDING

## 1.1 Vervoerregio Waasland

In 2015 besliste de Vlaamse overheid dat gemeentebesturen mee(r) zelf kunnen beslissen hoe ze 'hun' mobiliteit organiseren (conceptnota basisbereikbaarheid). Maar omdat verkeer niet stopt aan de grens van een gemeente is Vlaanderen sinds 1 januari 2019 opgedeeld in 15 zogenaamde vervoerregio's. Met de inrichting van vervoerregio's en vervoerregioraden werd een kader gecreëerd voor samenwerken aan o.m. een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan

Vervoerregio Waasland is één van die regio's. De vervoerregio Waasland is 430 km<sup>2</sup> groot en telt negen gemeenten: Kruikebeke, Lokeren, Moerbeke, Sint-Gillis-Waas, Sint-Niklaas, Stekene, Temse, Waasmunster en Zele. In het gebied wonen ongeveer 244.000 mensen.

### VERVOERREGIO'S VLAANDEREN



Figuur 1-1: Afbakening 15 vervoerregio's Vlaanderen

### 1.1.1 Geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan

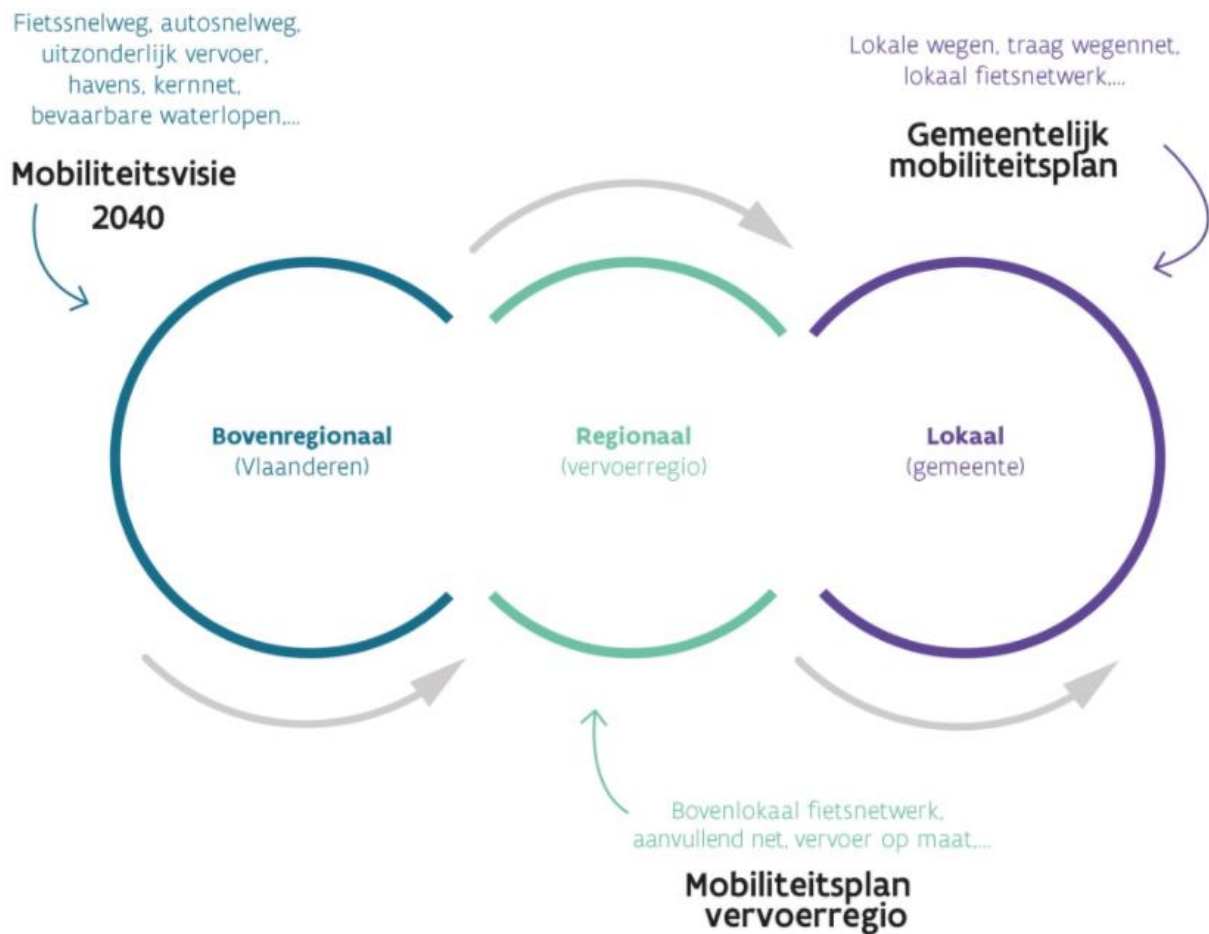
De uitwerking van de mobiliteitsvisie voor de vervoerregio gebeurt in twee stappen. Enerzijds is er de opmaak van een openbaar vervoerplan (OV-plan) dat zich richt op de organisatie van het openbaar vervoer op korte termijn. Dit plan wordt opgemaakt met oog op een gefaseerde uitrol vanaf juli 2023. Parallel en aansluitend op het OV-plan wordt werk gemaakt van het overkoepelende regionale mobiliteitsplan (RMP). Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Vanzelfsprekend is de tijdshorizon hier wat ruimer (tot 2030) en wordt in het mobiliteitsplan ook verder nagedacht over de organisatie van het openbaar vervoer na 2023. De mobiliteitsvisie, die de vervoerregio verder concretiseert in onderhavige synthesesnota, geeft aan hoe de regio de verandering van de modaliteitskeuze (modal shift) in de hand werkt met als doel de mobiliteit en leefbaarheid in de regio op een duurzame manier te waarborgen. Zowel het regionaal mobiliteitsplan als het openbaar vervoerplan maken deel uit van de uitrol van het decreet basisbereikbaarheid.



Het mobiliteitsbeleid is hierbij gericht op het garanderen van de bereikbaarheid van onze samenleving. Daarbij wordt geïnvesteerd in een mobiliteitssysteem waarmee de economie en de maatschappij ondersteund wordt. Het mobiliteitssysteem is duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal. De verschillende vervoersmodi zijn niet elkaars concurrent, integendeel, ze moeten elkaar aanvullen en slim op elkaar inspelen. Het wordt uitgebouwd en geëxploiteerd met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid.

Een modusafhankelijke regie moet het geheel coördineren.

Naast het regionale mobiliteitsplan zijn er nog twee niveaus waarop mobiliteit wordt geregeld. Boven het regionale mobiliteitsplan staat de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040, die richting geeft voor het hele Vlaamse gewest. Onder het regionale mobiliteitsplan staat het lokaal mobiliteitsplan, wat op niveau van één of meer gemeenten het vervoerskader invult.



*Figuur 1-2: Geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan*

### 1.1.2 Van een visie naar een plan

Om tot een daadwerkelijke koersverandering inzake mobiliteit te komen, is een aanpak op verschillende fronten noodzakelijk.

Onderhavig beleidsplan vormt het eindproduct van het regionale mobiliteitsplan. Dit beleidsplan synthetiseert het resultaat van het doorlopen van alle stappen tot opmaak van het regionaal mobiliteitsplan en concretiseert de toekomstige mobiliteitsvisie (cf. gewenste mobiliteitsontwikkeling) voor de vervoerregio in een gedragen actieprogramma met concrete maatregelen ter uitvoering op korte, middellange of lange termijn.

## 1.2 Proces

In onderhavige paragraaf worden de processtappen van het doorlopen planningsproces toegelicht.

De verschillende actoren van de vervoerregio komen bijeen in ambtelijke werkgroepen en maken beslissingen in de vervoerregioraad. Elke vervoerregio heeft een korte-termijnplan opgesteld voor het openbaar vervoer en dient eveneens een regionaal mobiliteitsplan uit te werken. Dat mobiliteitsplan kijkt naar alle mobiliteitsaspecten op iets langere termijn.

Het mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien jaar. In voorliggend plan voor de vervoerregio Waasland wordt de doorkijkperiode van maximum 30 jaar niet uitgewerkt omdat de gewenste ontwikkelingen en/of projecten (bv. invoering basisbereikbaarheid, Oosterweelverbinding, etc..) op korte of middellange termijn te realiseren zijn en nadien de nodige evaluatie vergen, vooraleer het zinvol is om op langere termijn andere beleidsrichtingen te verkennen.

De opmaak van het mobiliteitsplan gebeurt in drie fasen:

- Fase 1 - oriëntatiefase: inventarisatie van de beleidscontext en bundeling van kansen en knelpunten voor de regio;
- Fase 2 - synthesefase: bepalen van de doelen en bepalen van het toekomstscenario;
- Fase 3 - beleidsplanfase: vertalen van het toekomstscenario naar een concreet actieplan.

PROCES IN FUNCTIE VAN HET MOBILITEITSPLAN



Figuur 1-3: Processchema regionaal mobiliteitsplan

### 1.2.1 Oriëntatiefase

In de eerste fase werd informatie verzameld over de ruimtelijke- en verkeersplanologische context. Deze informatie werd verrijkt met de visies de alle betrokken stakeholders. Volgende initiatieven werden georganiseerd voor informatie en dialoog:

- Opmaak projectgids <sup>1</sup> voor duiding vervoerregionaal verhaal;
- Bilaterale gesprekken gemeentes en andere actoren uit de vervoerregioraad;
- Gesprekken overige stakeholders;
- Peergroupsessies rond Vervoer op Maat;

Vanuit deze inventarisatie kwam een regionaal mobiliteitsprofiel tot stand en werden kansen en knelpunten geïdentificeerd voor de vervoerregio Waasland, die door middel van SWOT <sup>2</sup>-analyses in beeld werden gebracht. De oriëntatienota <sup>3</sup> werd besproken en goedgekeurd op de vervoerregioraad van dd. 26/03/2020.

### 1.2.2 Synthefase

In de synthefase, werd de richting van de toekomstige mobiliteit binnen vervoerregio Waasland bepaald. De doelstellingen werden vastgelegd op basis van de ambities op de verschillende niveaus, waarna voor de verschillende mobiliteitsthema's (fiets, OV lange termijn en auto/vracht) een visie werd uitgewerkt. Vervolgens werden deze samengebracht en verwerkt tot één integrale visie die het voorkeursscenario van de vervoerregio beschrijft. Hiertoe werden verschillende themasessies (cf. multilaterale overlegmomenten) met de ambtelijke werkgroep gehouden om per thema tot een visie te komen. De synthesenota <sup>4</sup> werd besproken en goedgekeurd op de vervoerregioraad van dd. 15/09/2022.

### 1.2.3 Beleidsplanfase

De beleidsplanfase betreft de laatste fase waarin het voorkeursscenario verder wordt uitgewerkt én een actieplan wordt opgemaakt van maatregelen met bijhorende taken en verantwoordelijkheden. Deze beleidsacties worden bepaald voor de tijdshorizon van het mobiliteitsplan (10 jaar) met aanbevelingen naar monitoring en evaluatie.

## 1.3 Participatie en communicatie

Het regionaal mobiliteitsplan kwam tot stand met de inbreng van stakeholders, doorheen alle stadia van het traject. Reeds van bij aanvang identificeerden en contacteerden we stakeholders, en ontvingen ze communicatie op hun maat gesneden. Door stakeholders mee te betrekken bij de ontwikkeling van alle ideeën, doelstellingen, visies en acties streefde het projectteam een dubbel doel na:

- Kennis en informatie inwinnen bij de veldexperts, stakeholders die dagelijks met bepaalde facetten van regionale mobiliteit in contact komen en vaak over deskundigheid of ervaringsdeskundigheid beschikken waar het projectteam zijn voordeel mee kon doen.
- Daarnaast wordt ook informatie gedeeld om de stakeholders bewust te maken van het bestaan van het proces en van het regionaal mobiliteitsplan. Dit creëert draagvlak en kan nuttig zijn in de latere implementatiefases.

---

<sup>1</sup> Vervoerregio Waasland, Projectgids, atelier \demitro2, z.d.

<sup>2</sup> Strengths, Weaknesses, Opportunities en Threats

<sup>3</sup> Vervoerregio Waasland, Regionaal mobiliteitsplan, Oriëntatienota, atelier\demitro2, maart 2020.

<sup>4</sup> Vervoerregio Waasland, Regionaal mobiliteitsplan, Synthesenota, atelier\demitro2, september 2020.

Het startschot van communicatie en participatie bestond uit een startmoment voor raadsleden en één voor een groep stakeholders die door de vervoerregio werden geselecteerd. Hand in hand daarmee ging een filmpje dat de vervoerregio en haar vraagstellingen introduceerde en een mooi uitgegeven projectgids. Ook van in het begin, bij het uittekenen van de doelstellingen en het maken van de analyse, vroegen we de mening van specifieke groepen. Er kwam een peergroep samen met mensen met een mobiliteitsbeperking, in de raadszaal van het stadhuis van Sint-Niklaas. Een tweede peergroupsessie met jongeren ging omwille van de coronacrisis online door, evenals een derde peergroupsessie over woonwerkverkeer.

Bij de opmaak van het openbaar vervoerplan korte termijn brachten we eveneens een groep betrokken stakeholders samen om naar hun mening en ervaring te peilen.

De synthesesnota kon putten uit de inbreng van stakeholders, die we een aantal klemtonen voorlegden: ruimte en mobiliteit, openbaar vervoer op lange termijn, fietsen en verkeersveiligheid, vracht- en autoverkeer. Ter voorbereiding van het overleg stelden we een webinar ter beschikking van de stakeholders met een uitgebreide duiding van de vier thema's. De sessie zelf ging omwille van de coronacrisis online door. De synthesesnota putte daarnaast uit de bevindingen van een brede burgerbevraging via een succesvolle online questionnaire in de verschillende gemeenten van de vervoerregio.

Later in het proces ging er een stakeholdersessie door over de aspecten milieu en mobiliteit. De deelnemers bereidden de sessie voor via een online bevraging. Ook bij de burgers peilden we naar hun prioriteiten over dit thema via een online questionnaire. We leidden de burgers ernaar toe via gifs en pollvragen op sociale media.

In de finalisatiefase van de synthesesnota traden we in een infosessie in contact met stakeholders en in een tweede sessie met raadsleden. Dit werd een interactief panelgesprek met de ambtelijk voorzitter en een mobiliteitsexpert.

Tijdens een participatiesessie dachten stakeholders mee na over de invulling van het actieplan.

De stakeholders en raadsleden krijgen naar aanleiding van het doorzenden van het regionaal mobiliteitsplan naar de minister een sessie waarin het plan zal gepresenteerd worden. Later volgt ook het openbaar onderzoek, met een live en een online participatiecafé voor burgers. Naar aanleiding van het openbaar onderzoek plaatsen we in alle gemeenten en steden informatiebanners met een folder en ontwikkelen we een filmpje om mensen op te roepen hun mening te delen. We maken ook nog een toegankelijke brochure als naslagwerk met de resultaten van het gehele traject.

Sessie	Datum
Peergroepsessie mobiliteitsbeperking	17 december 2019
Startmoment stakeholders en raadsleden	14 januari 2020
Projectgids	Januari 2020
Stakeholdermeeting OV korte termijn	8 mei 2020
Filmpje	Juni 2020
Peergroepsessie jongeren	10 juni 2020
Peergroepsessie woonwerkverkeer	17 juni 2020
Burgerbevraging mobiliteit	September 2020
Webinar mobiliteitsthema's	5 november 2020
Stakeholdermeeting mobiliteitsthema's	20 november 2020
Stakeholdersessie milieu en mobiliteit	31 maart 2022
Burgerbevraging milieu en mobiliteit	Mei-juni 2022
Infosessie synthesesnota stakeholders en raadsleden	7 november 2022
Stakeholdersessie actieplan	28 februari 2023
Presentatiesessie regionaal mobiliteitsplan	Nader te bepalen
Filmpje openbaar onderzoek	Nader te bepalen

Infopanelen in alle gemeenten + folder	Nader te bepalen
Niet technische samenvatting MER	Nader te bepalen
Live en online participatiecafé burgers	Nader te bepalen
Toegankelijke samenvattende brochure	Nader te bepalen

*Tabel 1-1: Oplijsting participatiesessies vervoerregio Waasland*



## Deel II

## 2 DOELSTELLINGEN

Op basis van de Vlaamse Mobiliteitsvisie worden 6 strategische doelstellingen geformuleerd dewelke aansluiten op de identiteit van de regio, waarbij deze vervolgens geconcretiseerd worden in operationele doelstellingen. De strategische doelstellingen zijn een vertaling van een hele reeks beleidsplannen en -instrumenten die de Vlaamse Regering en haar partners al hebben gelanceerd. Het betreft hierbij o.a. het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024, het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030, Doorstromingsgids van bus en tram (De Lijn), de Mobiliteitsvisie 2040, het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2030, het Masterplan Toegankelijkheid, ed.



**Strategische doelstelling 1:** We laten meer en meer de wagen en de vrachtwagen aan de kant.



**Strategische doelstelling 2:** We houden onze steden, dorpen en economische knooppunten vlot bereikbaar.



**Strategische doelstelling 3:** We aanvaarden geen dodelijke verkeersslachtoffers meer.



**Strategische doelstelling 4:** We weren het drukke verkeer uit onze steden en dorpskernen.



**Strategische doelstelling 5:** We verminderen de druk op het milieu en we verbruiken minder



**Strategische doelstelling 6:** We garanderen iedereen de mogelijkheid om zich te verplaatsen.

Tabel 2-1: Strategische doelstellingen vervoerregio Waasland

### 2.1 Doelstellingen voor de regio

Volgend op de Vlaamse ambities worden in voorliggende paragraaf de doelstellingen geformuleerd, specifiek voor de vervoerregio Waasland. De strategische doelstellingen worden hierin doorvertaald naar operationele doelstellingen van waaruit een voorkeursscenario voor de vervoerregio werd opgesteld.

#### 2.1.1 Anders

Strategische doelstelling	Operationele doelstelling
Modale verschuiving personen- en goederenvervoer naar duurzame modi (SD 1)	Het aandeel duurzame modi in het Waasland neemt toe tot minstens 40% in 2030 (OD 1) <i>Bron: Vlaams regeerakkoord 2019-2024 - "Het aandeel duurzame modi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%"</i>

Tabel 2-2: Strategische en operationele doelstelling – Anders

In vergelijking met de rest van Vlaanderen (bron: OVG<sup>5</sup> 5.5) gebeuren verplaatsingen in het Waasland beduidend meer duurzaam (zie onderstaande Tabel 2-3). De vervoerregio onderschrijft de Vlaamse ambitie van minstens 40% verplaatsingen met duurzame modi. Tegen 2030 wordt binnen de regio met een ongewijzigd beleid reeds tegemoetgekomen aan de Vlaamse ambitie. Echter dient blijvend geïnvesteerd te worden in duurzame modi en dienen blijvend inspanningen geleverd te worden om deze modi aantrekkelijker te maken.

Het grootste potentieel voor modal shift ligt bij de verplaatsingen te voet en met de fiets. Het stimuleren van deze modi in combinatie met het behoud van een sterk OV-net is van groot belang. In dense stedelijke gebieden is een modal shift eenvoudiger te realiseren dan in landelijke dunbevolkte gebieden. Om de

<sup>5</sup> Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen

doelstelling te behalen op regionaal niveau wordt daarom verwacht dat de steden hoger dan 40% zullen moeten scoren, om te compenseren voor de landelijke gebieden waar de (minimaal) 40% moeilijker bereikt kan worden.

Aandeel	Te voet	Fiets	BTM	Trein	Overige	Autopassagier	Bestuurder
Vlaanderen (OVG 5.5)	12,3%	14,2%	4,2%	2,6%	1,7%	17,4%	47,6%
	35,0%					65,0%	
Bestaande toestand (2017)	38,8%					61,2%	
Referentie (BAU 2030)	40,3%					59,7%	

Tabel 2-3: Modale verdeling vervoerregio Waasland – bestaande toestand (2017) en referentiesituatie (BAU 2030)

## 2.1.2 Vlot

Strategische doelstelling	Operationele doelstelling
Waarborgen selectieve bereikbaarheid van knooppunten en vlotte doorstroming per modus (SD2)	De betrouwbaarheid en efficiëntie bedraagt voor alle cadanslijnen van (het kernnet en) aanvullend net 85% binnen de steden en 90% buiten de steden in 2030 (OD 2.1)  Voor verplaatsingen langer dan 5 km met stads- en streekvervoer (incl. voor- en natransport) bedraagt de Vf-factor maximaal 1,5 tegen 2030 (OD 2.2)
	Bron: Besluit Vlaamse regering 14/09/2020 - "De streefwaarde voor betrouwbaarheid en efficiëntie bedraagt voor alle lijnen van het kernnet en de cadanslijnen van het aanvullende net 85% binnen de steden en bedraagt 90% buiten de steden"  Bron: Doorstromingsgids van bus en tram - De Lijn; Mobiliteitsplan Vlaanderen

Tabel 2-4: Strategische en operationele doelstelling(en) – Vlot

Betrouwbaarheid is de bepalende maat voor stiptheid. Hoe hoger de score, hoe minder fluctuatie in rijtijden. De betrouwbaarheid (%) is de gemiddelde rijtijd binnen een spitstijdblok gedeeld door het 90-percentiel van de rijtijden binnen dat spitstijdblok. Efficiëntie bepaalt hoe goed de best mogelijke rijtijd wordt benaderd, rekening houdend met omgevingsfactoren. Hoe hoger die score, hoe efficiënter de middelen ingezet worden. De efficiëntie (%) is de gemiddelde rijtijd tijdens het beste tijdblok, in casu het tijdblok met de laagste gemiddelde rijtijd, gedeeld door de gemiddelde rijtijd per spitstijdblok.

Op dit ogenblik is er nog geen zicht op de betrouwbaarheid en efficiëntie van het nieuwe OV-netwerk (nog niet geïmplementeerd). Een goed functionerend OV is echter absoluut noodzakelijk indien we meer reizigers willen aantrekken én behouden. Het Vlaamse streefdoel wordt daarom gevolgd.

Om het openbaar vervoer concurrentieel te houden met het autoverkeer, mag het verschil in verplaatsingstijd niet te groot zijn. Bij een Vf-waarde <sup>6</sup> van 1,5 kiest 40% van de reizigers voor het openbaar vervoer. Indien het openbaar vervoer er tweemaal zo lang over doet dan de auto, dan gebruikt nog slechts 20% van de reizigers het openbaar vervoer, terwijl dit percentage toeneemt tot 60% indien het openbaar vervoer even snel is als de auto. Hoe lager deze waarde, hoe meer keuzereizigers voor het openbaar vervoer kiezen.

Op korte afstanden (<5km) is het aandeel voor- en natransport in de totale verplaatsingstijd van het openbaar vervoer zo groot dat een lage Vf-factor niet haalbaar is ten opzichte van de auto. Op deze verplaatsingsafstand speelt de fiets de hoofdrol voor duurzame verplaatsingen.

<sup>6</sup> De Vf-waarde geeft de verhouding weer tussen de reistijd per openbaar vervoer en per auto

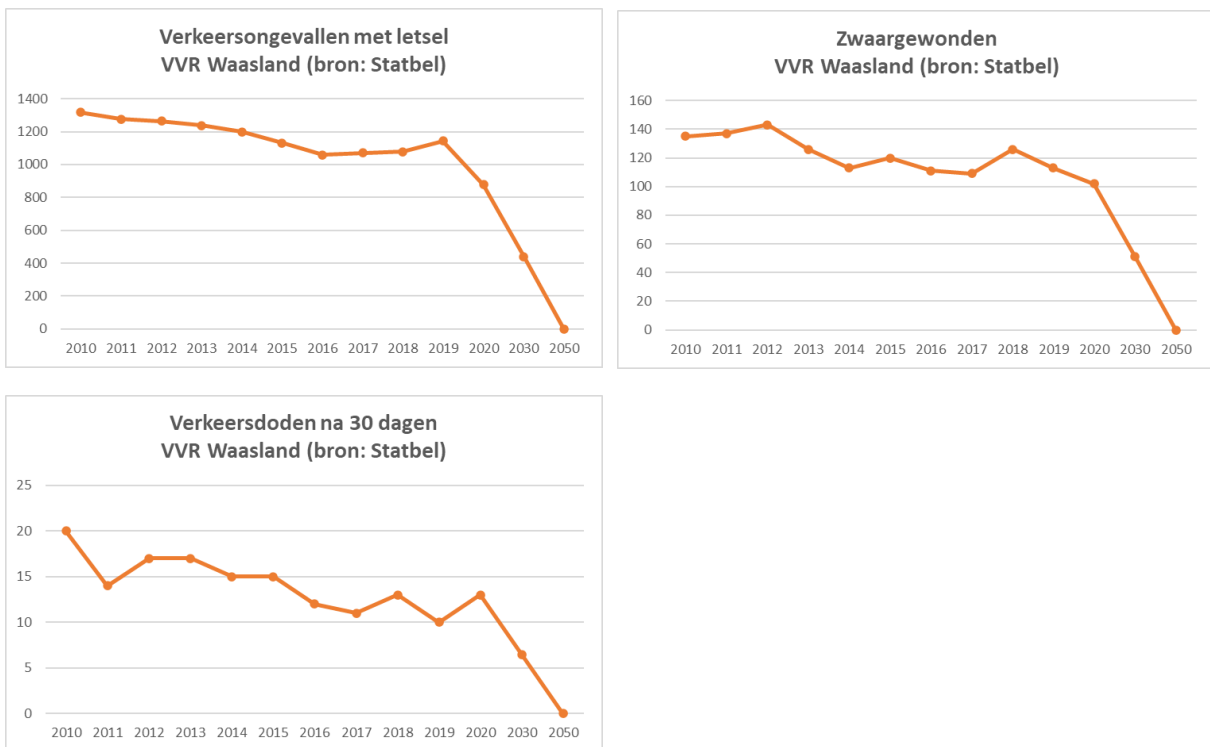
### 2.1.3 Veilig

Strategische doelstelling	Operationele doelstelling
Realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem tegen 2050 met prioritaire aandacht voor zwakke weggebruiker (SD 3)	Een halvering van het aantal letselongevallen, zwaargewonden en verkeersdoden in het verkeer tegen 2030 (t.o.v. 2019) (OD 3.1) <i>Bron: Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2030</i>
	Een halvering van het aantal zwaargewonden en verkeersdoden bij voetgangers en fietsers in de regio tegen 2030 (t.o.v. 2019) (OD 3.2) <i>Bron: Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2030</i>
	Een halvering van het aantal ongevallen met jonge bestuurders (17-24 jaar) tegen 2030 (tov 2019) (OD 3.3) <i>Bron: Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2030</i>

Tabel 2-5: Strategische en operationele doelstelling(en) – Veilig

'Vision Zero' wordt door verschillende Vlaamse beleidsplannen onderschreven. Tegen 2030 wordt naar een daling van 50% verkeersdoden, zwaargewonden en letselongevallen gestreefd (t.o.v. 2019), zoals voorgeschreven in het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.

Om deze doelstelling te behalen zal op verschillende domeinen samengewerkt moeten worden; gedrag en educatie verkeersdeelnemers, veilige infrastructuur (vergevingsgezinde wegen), voertuig-technologie, etc.



Figuur 2-1: Evolutie (en vooropgestelde prognose) verkeersongevallen met letsel (links), zwaargewonden (rechts) en dodelijke slachtoffers (onder) binnen de vervoerregio Waasland. Bron: Statbel

Zwakke weggebruikers verdienen bijzondere aandacht in het verkeer. De ambitieuze Vlaamse doelstelling, zijnde de halvering van het aantal dode en zwaargewonden fietsers én voetgangers tegen 2030, wordt ook in het Waasland onderschreven.

Ook hier geldt dat op verschillende domeinen samengewerkt zal moeten worden om deze doelstelling te behalen; gedrag en educatie verkeersdeelnemers, veilige infrastructuur (vergevingsgezinde wegen), voertuigtechnologie, etc.

Verkeersslachtoffers in 2019	Voetgangers		Fietsers	
	Zwaargewonden	Doden	Zwaargewonden	Doden
Waasland	12	1	45	2
Vlaams Gewest	296	45	845	72

Tabel 2-6: Verkeersslachtoffers bij zwakke weggebruikers binnen de vervoerregio Waasland (situatie 2019). Bron: Statbel

De ambitieuze Vlaamse doelstelling, zijnde de halvering van het aantal zwaargewonden en verkeersdoden bij jonge bestuurders tegen 2030, wordt ook in het Waasland onderschreven. Aanvullend wordt in het Waasland ingezet op het halveren van het aantal ongevallen met jonge bestuurders, ongeacht de ernst.

Verkeersslachtoffers in 2019	Jonge bestuurders		
	Lichtgewonden	Zwaargewonden	Doden
Waasland	76	4	0
Vlaams Gewest	1776	106	16

Tabel 2-7: Verkeersslachtoffers bij jonge bestuurders binnen de vervoerregio Waasland (situatie 2019). Bron: Statbel

## 2.1.4 Leefbaar

Strategische doelstelling	Operationele doelstelling
Verbeteren verkeersleefbaarheid in stedelijke gebieden en kernen van gemeenten (SD 4)	Voertuigkilometers door personen- en bestelwagens over lokale wegen 15% reduceren tegen 2030 (tov 2017) (OD 4.1) <i>Bron: Vlaams energie- en klimaatplan 2021-2030 - "Er wordt een daling gerealiseerd van het aantal kilometer over de weg tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030 (op alle wegen); dit betekent een daling van -15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens"</i>
	De toename van vrachtwagenkilometers op de weg wordt beperkt tot 14% tegen 2030 (t.o.v. 2017) (OD 4.2) <i>Bron: Vlaams energie- en klimaatplan 2021-2030 - "Er wordt een daling gerealiseerd van het aantal kilometer over de weg tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030; dit betekent een daling van -15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens"</i>
	Een daling van de vrachtwagenkilometers op wegen die niet tot het vrachtroutenetwerk behoren tegen 2030 (t.o.v. 2017) (OD 4.3) <i>Bron: Vlaams energie- en klimaatplan 2021-2030 - "Er wordt een daling gerealiseerd van het aantal kilometer over de weg tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030 (op alle wegen); dit betekent een daling van -15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens"</i>

Tabel 2-8: Strategische en operationele doelstelling(en) – Leefbaar

In de vervoerregio Waasland voorspelt het RVM<sup>8</sup> een stijging van 4,3% voertuigkilometers door personen- en bestelwagens op alle wegen bij ongewijzigd beleid (van 7,09 mln voertuigkilometers/dag in 2017 naar 7,39 mln voertuigkilometers/dag in 2030). Het ombuigen van deze stijgende trend naar een daling van 15% tegen 2030 wordt een enorme uitdaging.

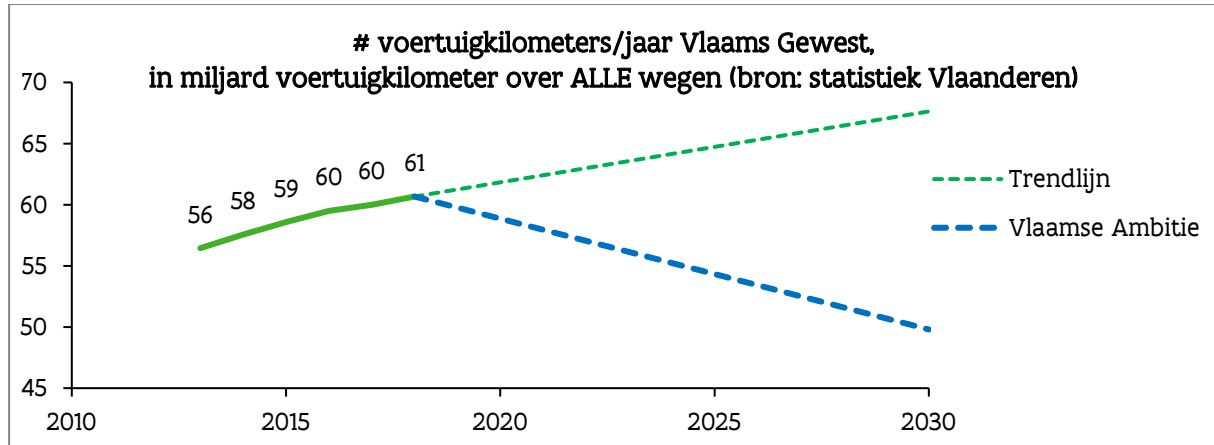
Om deze ambitieuze doelstelling te kunnen bereiken, kunnen structurele maatregelen (genre rekeningrijden, aanpak bedrijfswagen, etc.) op hoger niveau een belangrijke rol spelen. Het al dan niet

<sup>7</sup> Uit omrekeningen van het Dept. Omgeving (doelstellingen en indicatoren regionale mobiliteitsplannen, 2020) - op basis van de verkeersmodellen van Dept. MOW - blijkt dat dit voor de regio Waasland in de grootteorde van ± 2,0 miljard gereden voertuigkilometers in 2030 wordt geraamd op ALLE wegen (dus niet enkel de lokale wegen waarvan sprake), waarvan ± 1,6 miljard voertuigkilometers toe te schrijven aan personen- en bestelwagens en ± 0,4 miljard voertuigkilometer aan vrachtwagens.

<sup>8</sup> RVM: Regionaal verkeersmodel

slagen van de Vlaamse doelstelling is een gedeelde verantwoordelijkheid van de bovenregionale, regionale en lokale partners.

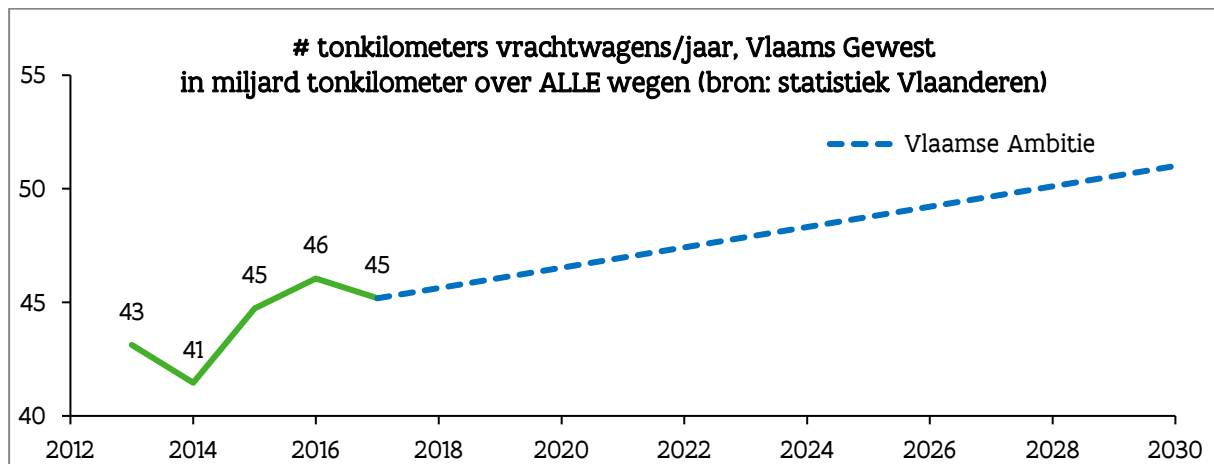
De vervoerregio verkiest daarom om in de eerste plaats een daling in voertuigkilometers na te streven op de lokale wegen. Doorgaand verkeer dient op het dragend- en hoofdwegenet te rijden zodat verkeersoverlast op lokale wegen minimaal blijft.



Figuur 2-2: Evolutie (en vooropgestelde prognose) van het aantal voertuigkilometers voor het gehele Vlaams Gewest, op ALLE wegen. (Bron: statistiek Vlaanderen)

In 2017 bedroeg het aantal miljard tonkilometer door vracht via de weg in de regio ca. 1,14 miljard. Tegen 2030 zal dit bij een ongewijzigd beleid 1,28 miljard bedragen, een stijging van +12,3%.

Gedesaggregeerde cijfers van statistiek Vlaanderen prognosticeren een lagere toename inzake de tonkilometers vrachtwagens binnen de regio dan de vergelijkbare doelstelling uit het Vlaams Energie en Klimaatplan. Echter dient er vanwege de beperkte marge op toegezien te worden dat enerzijds de Vlaamse ambitie niet overschreden wordt en anderzijds de groei en ontwikkeling van bestaande en reeds bestemde bedrijventerreinen niet gehypothekeerd worden.



Figuur 2-3: Evolutie (en vooropgestelde prognose) van het aantal tonkilometers (vrachtwagens) voor het gehele Vlaams Gewest, op ALLE wegen. (Bron: statistiek Vlaanderen)

Op basis van modeldoorrekeningen in het RVM zal er een toename te verwachten zijn van het aantal vrachtkilometers binnen de vervoerregio Waasland in 2030 t.o.v. 2017 van 15,4%. Deze stijging zal enkel toegelaten worden op de daartoe bestemde vrachtroutes.

Op wegen die geen onderdeel zijn van het vrachtroutenetwerk ambiert de vervoerregio een daling van het aantal vrachtwagenkilometers.



## 2.1.5 Milieu

Strategische doelstelling	Operationele doelstelling
Streven naar klimaatneutraliteit, verminderen milieudruk en energieverbruik, ondanks toenemende vraag mobiliteit (SD 5)	Richting 2030 gebeurt de exploitatie van het regionaal openbaar vervoer maximaal met hybride, elektrische of waterstofbussen, om tegen 2035 volledig emissievrij te zijn (OD 5.1)
	Vanaf 2030 zijn alle (deel)wagens en de nieuwe wagens van de betrokken partners in de vervoerregio emissiearm, waarvan minstens de helft emissievrij (OD 5.2)

Tabel 2-9: Strategische en operationele doelstelling(en) – Milieu

De vervoerregio onderschrijft de Vlaamse doelstelling maar past de timing hierrond aan. De betrachting is om tegen 2030 (de tijdshorizon waarop het regionaal mobiliteitsplan gericht is) een maximaal emissievrij regionaal openbaar vervoerssysteem uit te rollen. Om uiterlijk tegen 2035 alle openbare vervoersbussen volledig emissievrij te laten rijden. Dit is in lijn met de meest recent geformuleerde ambitie van de minister.

Om op lange termijn (2050) een emissievrije transportsector te bereiken, stelt Vlaanderen de ambitie voorop dat vanaf 2030 alle nieuw aangekochte wagens emissiearm zijn, en minstens de helft volledig emissievrij. De vervoerregio ondersteunt deze doelstelling, de verschillende partners engageren zich om vanaf 2030 geen voertuigen op fossiele brandstof meer aan te kopen.

De doelstelling wordt niet onderschreven voor de volledige bevolking binnen de vervoerregio, de regio heeft namelijk slechts een zeer beperkte invloed op de vrije markt en het aankoopgedrag van zijn bevolking. Wel zal de vervoerregio zich inzetten om een shift naar een duurzamer wagenpark te realiseren door de nodige infrastructuur (bv. tank- of laadinfrastructuur) te voorzien.

Nieuw ingeschreven voertuigen België		Benzine	Diesel	Gas + Benzine	Elektrisch	Aardgas	Hybride
2019	Aantal	336.731	173.704	115	8.892	3.147	35.010
	%	60,3 %	31,1 %	0,0 %	1,6 %	0,6 %	6,3 %
2020	Aantal	211.646	137.015	996	15.044	2.796	71.457
	%	48,2 %	31,2 %	0,2 %	3,4 %	0,6 %	16,3 %
2021	Aantal	169.019	82.566	2.094	22.774	913	115.317
	%	43,0%	21,0%	0,5 %	5,8 %	0,2 %	29,4 %



Figuur 2-4: Nieuw ingeschreven voertuigen per type brandstof. Bron: Statbel

## 2.1.6 Sociaal

Strategische doelstelling	Operationele doelstelling
Iedereen op selectieve wijze de vrijheid bieden om zich te verplaatsen (SD 6)	De helft van alle haltes van het kernnet en aanvullend net zijn volledig autonoom toegankelijk tegen 2030 (OD 6.1)
	Alle hoppinpunten zijn zelfstandig toegankelijk voor mensen met een motorische of visuele beperking tegen 2030 (OD 6.2)

tegen 2030. Nieuwe haltes in een Hoppinpunt worden meteen toegankelijk aangelegd”

Tabel 2-10: Strategische en operationele doelstelling(en) – Sociaal

Gezien de slechte toestand van vele bushaltes in het Waasland op heden, is de Vlaamse ambitie zeer ambitieus. De vervoerregio erkent het grote belang van toegankelijke bushaltes en onderschrijft deze doelstelling. Het begrip toegankelijk dient ruim te worden opgevat in termen van fysieke toegankelijkheid, digitale uitrusting en betaalbaar openbaar vervoer.

Er zal echter pragmatisch omgesprongen moeten worden met de beschikbare middelen. De vervoerregio wil zich focussen op de haltes met het grootste gebruikerspotentieel, namelijk aan Hoppinpunten en in de kernen. Hoppinpunten en nieuw (her)aangelegde haltes langs het kern- en aanvullend net zullen steeds autonoom toegankelijk gemaakt worden. Uiteraard is het de bedoeling om met tijd alle haltes, ook deze met minder gebruikers, toegankelijk te maken.

Status toegankelijkheid haltes De Lijn 10/03/2020	Totaal aantal publieke haltes excl. unieke belbushaltes	Toegankelijk voor personen met een motorische beperking		Toegankelijk voor personen met een motorische beperking mits assistentie		Toegankelijk voor personen met een visuele beperking	
		Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Waasland	861	53	6,2%	80	9,3%	29	3,4%
Totaal	30266	3809	12,6%	8828	29,2%	1915	6,3%

Tabel 2-11: Toegankelijkheid bushaltes vervoerregio Waasland (10/03/2020). Bron: De Lijn

# Deel III

# 3 BESCHRIJVING VAN DE GEWENSTE MOBILITEITS-ONTWIKKELING

In het kader van de opmaak van het beleidsplan van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Waasland werd in de synthesesnota besloten tot één regionaal mobiliteitsscenario hetwelk de gewenste beleidsontwikkeling op vlak van mobiliteit voor de regio weergeeft.

Om de gewenste mobiliteitsontwikkeling van dit regionaal mobiliteitsscenario te realiseren, zet de vervoerregio in op volgende drie thematische bouwstenen:

## 3.1 Bouwsteen 1: de (e)fiets als game changer in het Waasland

De fiets is een belangrijke modus voor de vervoerregio, en vormt een belangrijke bouwsteen inzake de gewenste beleidsontwikkeling.

Het fietsnetwerk zal uitgewerkt worden in drie aspecten. In eerste instantie moet de basis goed in orde gebracht worden. Mensen moeten veilig, direct, comfortabel, aangenaam en snel naar magneten, mobiliteitsknopen (Hoppinpunten) en voorzieningen kunnen fietsen. Bij deze knooppunten zijn de fietsvoorzieningen een belangrijk deelaspect. We willen fietsverplaatsingen ook stimuleren aangezien het een vorm van actieve verplaatsing is wat de algemene gezondheid ten goede komt.

Naast de basis is het ook belangrijk om te investeren in verhoogde kwaliteitseisen van (specifieke assen in) het bestaande netwerk. Het streven is hiertoe om de fietsinfrastructuur 'fietsconform' te maken door zodoende een verhoging door te voeren van het comfort en veiligheid op alle fietsroutes en kruispunten volgens de geldende richtlijnen.

Tenslotte is het overwinnen van barrières van belang, waaronder het wegwerken van 'missing links' of het vervullen van slechts gedeeltelijk gerealiseerde routes binnen het bestaande netwerk van fietssnelwegen en bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF), die momenteel een vlotte en veilige fietsverbinding (over grotere afstand) verhinderen.

Op die manier trachten we mensen te verleiden om meer gebruik te maken van de fiets, zowel voor korte- als langere verplaatsingen.

## 3.2 Bouwsteen 2: een aantrekkelijk en robuust openbaar vervoer

De vervoerregio ontwierp reeds een nieuw openbaar vervoernetwerk voor de korte termijn <sup>9</sup>, dat vanaf juli 2023 gefaseerd in voege treedt. Daarnaast blijkt de vervoerregio ook verder vooruit, naar wat er op langere termijn nog verder nodig is.

Openbaar vervoer is de duurzame modus die mikt op het bereikbaar maken van de vervoerregio op plekken waar de fiets minder een rol kan spelen, zoals bij verplaatsingen op lange(re) afstand. Naar de toekomst toe werken we aan een vraaggericht netwerk dat de toekomstige vervoersvraag optimaal invult met een gepast en proportioneel aanbod. Het is een integraal en gelaagd net waarbij een goede werking van de knooppunten van essentieel belang is.

Binnen de vervoerregio wordt ingezet op kwaliteit, waarbij naast een aantrekkelijk aanbod ook een goede doorstroming van essentieel belang is om een modale shift van auto naar openbaar vervoer te realiseren.

---

<sup>9</sup> Vervoerregio Waasland, OV-plan en Voorkeursscenario KN/AN/VOM, atelier\demiro2, augustus 2020

### 3.3 Bouwsteen 3: naar duurzame en slimme netwerken voor auto en vracht

Om zich als regio economisch en concurrentieel te kunnen ontwikkelen en om de welvaart te behouden, is de bereikbaarheid van de regio voor zowel auto als vracht essentieel. Bereikbaarheid is immers de spreekwoordelijke 'rode draad' binnen het mobiliteitssysteem, diezelfde mobiliteit die ons toelaat om op een volwaardige manier deel te nemen aan de samenleving door locaties onderling te verbinden.

Binnen deze thematische bouwsteen vormt het robuust wegennet (cf. nieuwe wegencategorisering) de basis. De nieuwe wegencategorisering gaat hierbij uit van een gelaagd netwerk voor auto en vracht, waarbij het netwerk de functie waarvoor het ontworpen is altijd moet kunnen blijven vervullen, ook in ongewone situaties.

Hierbij wordt gestreefd naar een maximale vertaling van de nieuwe (categorieën van) wegencategorisering op het terrein, met prioritair belang voor de afbakening van de interlokale zones door het hogere wegennet. Hiertoe willen we als regio de doorstroming op het dragend netwerk verhogen, conform de vooropgestelde inrichtingsprincipes maar met voldoende aandacht voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen. Binnen de interlokale zones primeert het verblijfskarakter en dienen doorgaande bewegingen (geen herkomst, noch bestemmingsverkeer) sterk ontmoedigd te worden.

Voor de definiëring van het nieuwe vrachtroutenetwerk werd vertrokken van de visie en ontsluitingsstructuur van het 'regionaal vrachtroutenetwerk Vlaanderen' (2013), en afgetoetst aan de visie rond de uitgangspunten en voorkeursroutes zoals bepaald in de studie 'werend doorgaand verkeer Waasland' (Interwaas, 2020). Het voorstel voorkeursnetwerk wordt vervolgens vertaald naar de verschillende netwerkcategorieën van het nieuwe vrachtroutenetwerk.

Overmatig (vracht)verkeer doorheen kernen en op lokale wegen veroorzaakt hinder en zal geweerd worden ten voordele van de verkeersleefbaarheid, waarbij de groei en ontwikkeling van bestaande en reeds bestemde bedrijventerreinen evenwel niet gehypothekeerd mag worden.

### 3.4 Ruimte met toekomst

Naast voorgenoemde bouwstenen oefent ook de ruimtelijke component een sterke invloed uit op het verplaatsingspatroon binnen de regio. Het hoeft immers geen betoog dat ons verplaatsingsgedrag en de locaties waar we wonen, werken, winkelen en onze vrije tijd doorbrengen onlosmakelijk met elkaar verweven zijn. Als een functie zich vestigt aan een belangrijke as voor autoverkeer, zonder goed openbaar vervoer in de buurt en ver van een dichtbebouwde kern, is het logisch dat die functie vooral autoverkeer zal aantrekken. Omgekeerd zullen functies of woningen in de kern, dicht bij een openbaar vervoerhalte en vlakbij voorzieningen veel minder autoverkeer genereren. Omdat ons mobiliteitssysteem ook een aantal belangrijke negatieve effecten heeft is een transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem noodzakelijk.

Er is meer sturing nodig, zodat ruimtelijke ontwikkelingen beter worden afgestemd op een multimodaal mobiliteitsaanbod en vice versa. Slim ruimtegebruik stimuleert zo op termijn duurzame mobiliteit. Een doordacht locatiebeleid voor woningen, winkels, bedrijven en andere functies is cruciaal in ons mobiliteitsbeleid. Een meer multimodaal vervoerssysteem is een belangrijke factor in het bekomen van meer ruimtelijk rendement. Het is belangrijk om plannen en investeringen op vlak van mobiliteit enerzijds en ruimte anderzijds goed af te stemmen en hierbij een goede koppeling te maken met de ontwikkeling van verschillende modi in het kader van combimobiliteit, binnen een transparant gelaagd vervoersmodel.

Echter kan het niet de bedoeling zijn dat het regionaal mobiliteitsplan dicteert wat er in de ruimtelijke beleidsplannen hoort te staan en vice versa. Er dient tussen de plannen onderling wel naar een zekere mate van wisselwerking en equilibrium gestreefd te worden waarin aandacht is voor zowel ruimte(-

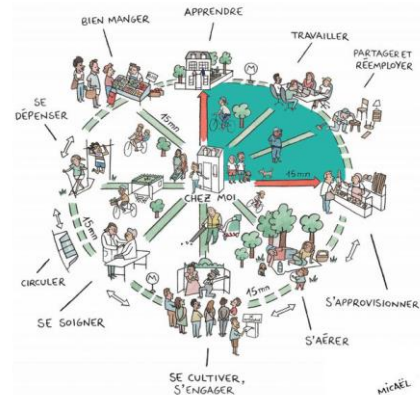
gebruik) als mobiliteit. Hiertoe sluit de regio haar regionaal mobiliteitsplan aan op de ruimtelijke beleidsplannen van Vlaanderen en deze van de provincie Oost-Vlaanderen, en tracht een duurzame ruimtelijke omslag in de regio mee te ondersteunen.

Binnen het regionaal mobiliteitsplan kunnen evenwel een aantal sterke conceptuele uitspraken vanuit mobiliteit meegegeven worden aan ruimtelijke beleidskaders, op basis van uitgedachte concepten en netwerkvisies. Hierbij dienen de krijtlijnen tussen beide plannen steeds op mekaar te worden afgestemd.

### 3.4.1 Knooppuntwaarde en voorzieningenniveau als leidraad voor ruimtelijke ontwikkelingskansen

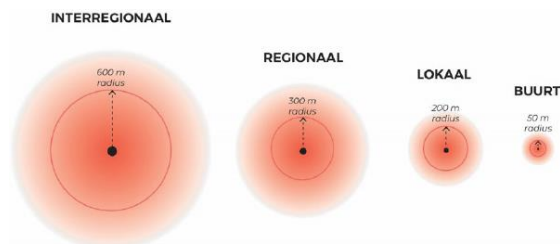
De vervoerregio Waasland wordt getypeerd door een aantal verschillende gebiedstypes op vlak van voorzieningenniveau (d.i. het aanbod en de nabijheid van voorzieningen) en de knooppuntwaarde (d.i. de bediening en ontsluiting op vlak van OV).

Om op lange termijn duurzame mobiliteit te stimuleren wordt wonen aangemoedigd waar veel voorzieningen en een sterk openbaar vervoer nabij zijn en vice versa. Algemeen geldt: hoe beter het voorzieningenniveau en hoe hoger de knooppuntwaarde van een kern, hoe groter de woonverdichting kan zijn.



### 3.4.2 De rol van Hoppin binnen het ruimtelijk weefsel

Er is een algemene consensus dat Hoppinpunten een belangrijke hefboom voor goede ruimtelijke ordening kunnen zijn. De nabijheid van voldoende multimodale mogelijkheden, biedt immers de beste garantie op het gebruik van die modi; Echter dient het ontwikkelingspotentieel afgestemd te zijn op het niveau van het OV-aanbod en dus ook van het Hoppinpunt. Het is daarom aangewezen om de ontwikkelingsradius beperkter te houden bij Hoppinpunten met een beperkter OV-aanbod. Maar ook omgekeerd dient voor de selectie van locaties voor Hoppinpunten rekening gehouden worden met de ruimtelijke ordening en het ontwikkelingspotentieel ervan.



Figuur 3-1: Ontwikkelingsradius niveau Hoppin (bron. Vlaamse beleidsvisie mobipunten, 2019)

Voor lokale Hoppinpunten zijn ontwikkelingen bij voorkeur heel dicht bij het Hoppinpunt gelegen (best in combinatie met een hoge voorzieningenwaarde), terwijl dit voor interregionale Hoppinpunten ook op iets verdere afstand aanvaardbaar is gezien de bereidheid voor het gebruik van OV stijgt naarmate het niveau van het OV-aanbod.



### 3.4.3 Inzetten op ruimtelijke (leef)kwaliteit door veraangenamen van kernen en terugdringen van bijkomend ruimtebeslag



*Figuur 3-2: Onthardingsproject 'Weg voor water' te Sint-Niklaas (Baenslandswijk) (bron. <https://omgeving.vlaanderen.be/proeftuinen-ontharding/>)*

Binnen de kernen (zowel kleinere als grotere kernen binnen de vervoerregio) primeert de beleving en verblijfskwaliteit van de publieke ruimte. De infrastructuur is op maat van de zwakke weggebruiker waarbij diens veiligheid primeert, gemotoriseerde voertuigen zijn er te gast.

Hiertoe dient er ook zuinig en bedachtzaam omgesprongen te worden met ruimtegebruik en bijkomend ruimtebeslag. Een proactieve en toekomstgerichte onthardingsaanpak is hierbij wenselijk, in combinatie met het vergroenen en van de publieke ruimte op een kwaliteitsvolle manier.

## 4 UITWERKING VAN HET BELEIDSSCENARIO

De uitwerking van onderhavig beleidsscenario onderschrijft de opzet van het decretaal verankerde STOP-principe. Het STOP-principe vormt het beginsel op grond waarvan de volgende rangorde wordt gerespecteerd voor de wenselijke mobiliteitsvormen: de voetgangers (Stappers); de fietsers (Trappers); het collectieve vervoer (Openbaar Vervoer) en het individueel gemotoriseerde vervoer (Personenwagens).

### 4.1 Uitwerking beleidsscenario

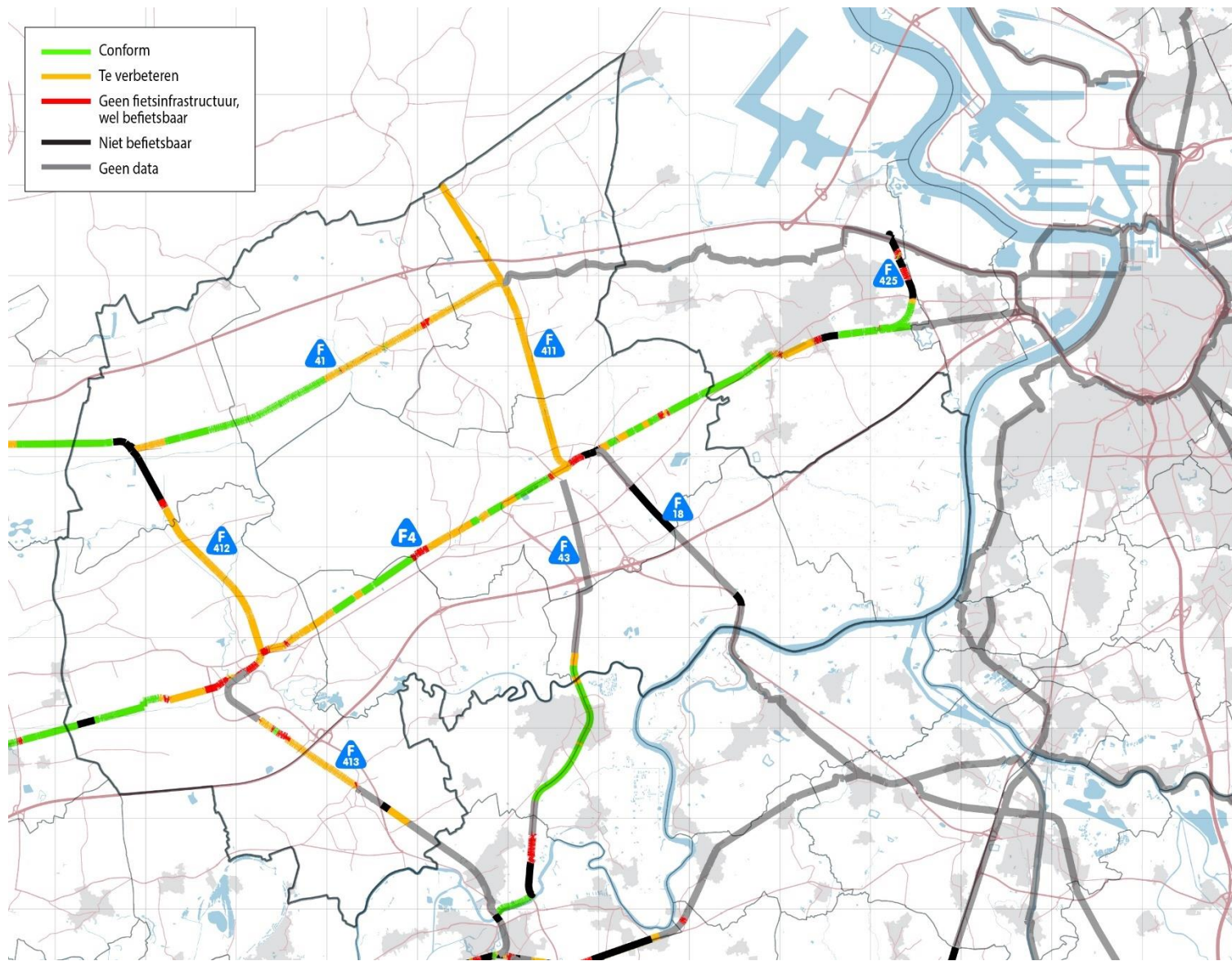
#### 4.1.1 Fietsnetwerk

Het uitwerken van het fietsroutenetwerk beoogt een betere ontsluiting en verbinding van de verschillende steden en gemeenten per fiets. Een toename in kwaliteit heeft een positieve impact op het verwezenlijken van een duurzame model shift. Het beïnvloeden van het verplaatsingsgedrag ten voordele van de fiets leidt o.a. tot een afname van de woonschool- en woonwerkverplaatsingen met de privéwage. Op deze manier draagt een kwalitatief fietsnetwerk bij tot een afname van de verkeers- en parkeerdruk in de verblijfsgebieden, met een verhoging van leefbaarheid en objectieve & subjectieve verkeersveiligheid van fietsers (en voetgangers). Kansen voor enerzijds het hergebruik van bestaande wegverhardingen als verbinding voor fietsers (en voetgangers) en anderzijds het ontharden van bestaande verbindingen ten koste van gemotoriseerd verkeer dienen hierbij benut te worden.

##### 4.1.1.1 Fietssnelwegen

Binnen de vervoerregio wordt sterk ingezet op het netwerk van fietssnelwegen. Dagelijkse functionele fietsverplaatsingen over grote afstand tussen steden en gemeenten moeten vlot kunnen plaatsvinden, waarbij interactie met gemotoriseerd verkeer tot een minimum herleid wordt. Het netwerk moet voldoen aan de algemene kwaliteitseisen zoals leesbaarheid, samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, comfort en veiligheid. De doelstelling betreft in eerste instantie het optimaliseren en wegwerken van zwakke schakels op fietssnelwegen F4, F18, F41, F43, F411, F412 en F413. Prioritair wordt hierbij voorrang gegeven aan 'missing links' of gedeeltelijk gerealiseerde routes binnen het bestaande fietssnelwegennetwerk, die momenteel een vlotte en veilige fietsverbinding (over grotere afstand) verhinderen.

Onderstaande figuur geeft hiertoe de screening weer van de staat van de fietssnelwegen (status 2018-2019).



Figuur 4-1: Kaart fietssnelwegen – regionaal mobiliteitsscenario (Bron: Report meeting Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken dd. 19/05/2022)

#### **4.1.1.2 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk**

Zowel nieuwe als bestaande fietsinfrastructuur op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk wordt 'fietsconform' gemaakt, m.a.w. er wordt een verhoging doorgevoerd van het comfort en veiligheid op alle fietsroutes en kruispunten volgens de geldende richtlijnen. Op die manier trachten we mensen te verleiden om meer gebruik te maken van de fiets, zowel voor korte- als langere verplaatsingen.

#### **4.1.1.3 Lokaal functioneel fietsroutenetwerk**

Het lokaal functioneel fietsroutenetwerk heeft een maasverkleinende rol binnen de gemeenten. Deze verbindingen vullen het bovenlokaal netwerk aan en bieden daarbij een alternatief voor bestemmingen buiten het bovenlokaal netwerk i.f.v. werken, school, winkelen, openbaar vervoer, ed.

Hierbij is het evenwel van belang dat de nodige aandacht wordt besteed aan logische verknopingen tussen beide netwerken.

#### **4.1.1.4 Fietsparkeren**

In tweede instantie wordt aandacht besteed aan de realisatie van voldoende ondersteunende infrastructuur voor fietsers aan regionale aantrekkingspolen zoals treinstations, bushaltes, hoppinpunten, openbare functies, tewerkstellingspolen, ed. Het enkel bereikbaar maken van de voorzieningen en aantrekkingspolen volstaat niet. Er is nood aan kwalitatieve fietsenstallingen, al dan niet beveiligd, die tegelijk beschikken over oplaadpunten voor elektrische fietsen. De afgelopen jaren zit (elektrisch) fietsen in de lift en zal deze trend zich de komende jaren verderzetten. Oplaadpunten op bestemming zijn een must om een heen- en terugrit mogelijk te maken en lange afstanden met de elektrische fiets te faciliteren.

Voor het fietsparkeren op locatie dienen enkele uitgangspunten in acht genomen te worden conform het Vademecum Fietsvoorzieningen. De stalling moet namelijk sociaal veilig en verkeersveilig zijn. Verder is zichtbaarheid, voorspelbaarheid en nabijheid van belang. De stalling dient zich op of naast een logische route te situeren met duidelijke bewegwijzering. Daarnaast is comfort noodzakelijk om tegemoet te komen aan het gewenste gebruiksgemak van de fietser. Dit m.b.t. het voorzien van voldoende ruimte, goede verlichting en een effen oppervlak. Tot slot is toegankelijkheid een belangrijk aspect in functie van de groeiende diversiteit aan fietsen. Deze diversiteit vraagt ook aandacht op het fietsroutenetwerk op vlak van o.m. draaicirkels, wachtruimte aan kruispunten, ed.

### **4.1.2 Openbaar vervoer**

#### **4.1.2.1 Gelaagd netwerk**

Binnen het gelaagd model van openbaar vervoersnetwerken vullen het bus- en flexvervoer het treinnet aan. Door het optimaliseren van de verknoping worden de overstapmogelijkheden van de reiziger veelzijdiger, vlotter en efficiënter om zo een concurrentieel alternatief te vormen voor het privévervoer. Daarbij wordt ingezet op geïntegreerde informatie naar de reiziger. Basisbereikbaarheid vertrekt vanuit volgende OV-lagen:

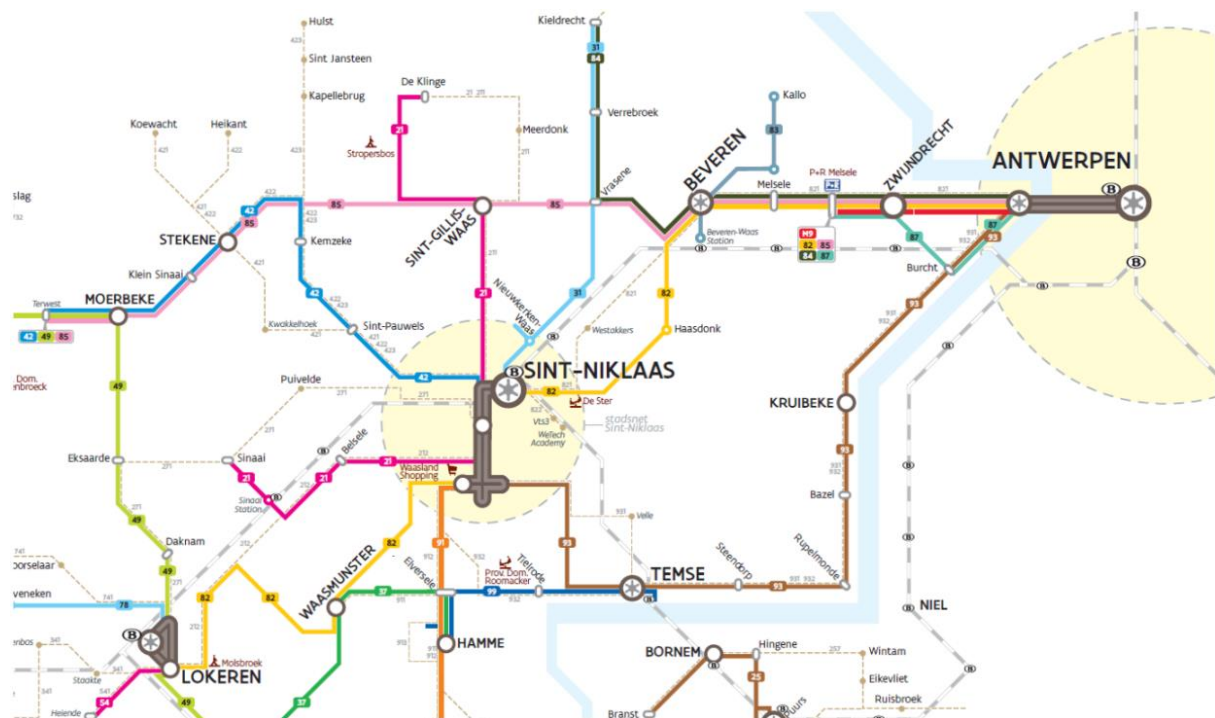
- Het treinnet vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer en staat in eerste instantie in voor de internationale, intergewestelijke en interregionale verbindingen. Een directe IC-verbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel (verbinding Sint-Niklaas-Lokeren-Dendermonde-Brussel) is daarbij cruciaal.
- Het kernnet speelt in op de hoge vervoersvraag op grote assen. Het betreft bus- en tramverbindingen tussen de grote woonkernen en belangrijke attractiepolen.
- Het aanvullend net bestaat uit lokale lijnen of aanvoerassen naar het kern- en treinnet. Het betreft busverbindingen tussen kleinere steden en gemeenten.
- Het vervoer op maat zorgt ten slotte voor flexibele en vraaggestuurde vervoersoplossingen voor specifieke (individuele) vervoersnoden. Deze vervoerslaag biedt een antwoord voor personen die om verschillende redenen, zoals doelgroep, locatie of tijdstip, geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen.



#### 4.1.2.1.1 Korte termijn

Het busnet zal overheen de vervoerregio grondig hervormd worden naar een vraaggericht systeem. Het openbaar vervoer wordt efficiënter en afgestemd op het fiets- en wegennetwerk. Voor belangrijke OV-lijnen wordt ingezet op rechtstreekse verbindingen met een frequentere bediening.

Op 15 juli 2020 bereikte de vervoerregioraad een consensus omtrent een geïntegreerd scenario voor het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. Specifiek voor het kernnet en aanvullend net werd een voorkeurscenario opgemaakt, waarbij het kernnet onderverdeeld wordt naar type A, B en C.



Figuur 4-2: KN/AN finaal scenario (De Lijn, presentatie VVRR dd. 26/02/2023)

#### Kernnet (KN) A en B

Er zijn geen verbindingen van het niveau kernnet A toegewezen aan de VVR Waasland. De buslijnen Moerbeke-Antwerpen en Lokeren-Sint-Niklaas-Antwerpen vormen wel onderdeel van het kernnet A-traject tussen Beveren en Antwerpen in een cadansregeling (elk kwartier).

- Vanuit Stekene, Sint-Gillis-Waas, Temse/Kruikeke, Hamme/Dendermonde/Aalst en Waasmunster voorzien een aantal verbindingen op niveau kernnet B een kwalitatieve, rechtstreekse verbinding met Sint-Niklaas. Ook reizigers uit de deelgemeentes van Sint-Niklaas (Belsele, Sinaai en Nieuwkerken-Waas) kunnen beroep doen op een kernnet B-verbinding naar Sint-Niklaas. Deze verbindingen komen overeen met de sterke radiale verplaatsingsstromen uit de verplaatsingsanalyse. 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.
- Conform de gekozen variant van het stadsnet Sint-Niklaas, zal de verbinding tussen Sinaai en Sint-Niklaas versterkt worden tot een kwartierfrequentie (4x/u), en de verbinding tussen Nieuwkerken-Waas en Sint-Niklaas tot een 20 minuten-frequentie (3x/u).
- De buslijn Antwerpen-Kruikeke-Temse-Sint-Niklaas zal conform variant 1 een doorgaande kernnet B-verbinding met een frequentie van drie keer per uur (elke 20 minuten) vormen, vanwege de sterke pendelstromen richting Antwerpen en Sint-Niklaas.

### Kernnet C

Een aantal relaties met een minder hoge vervoersspanning wordt ingedeeld in het kernnet C-niveau, met name in het zuidoosten van de vervoerregio. Deze lijnen hebben van maandag tot zaterdag een uurfrequentie als basis.

- Rond Lokeren gaat het om twee deeltrajecten van langere buslijnen en een buslijn die grotendeels in VVR Aalst ligt: het traject Moerbeke-Eksaarde-Daknam-Lokeren van de buslijn Zelzate-Lokeren-Zele en het traject Lokeren-Waasmunster van buslijn Lokeren-Sint-Niklaas-Antwerpen, die beide de radiale vervoersstromen rond de stad Lokeren opvangen. Daarnaast voorziet de buslijn Lokeren-Berlare-Aalst de rechtstreekse verbinding tussen de steden Lokeren en Aalst.
- Het traject Hamme-Tielrode-Temse werd conform variant 1 van de doorrekening een afzonderlijke buslijn op niveau kernnet C. Deze buslijn zal eindigen aan het station van Temse en hier aansluiten op de treinen richting Mechelen.
- Verder is er een kernnet C-verbinding voorzien tussen Wetteren, Overmere, Zele, Waasmunster en Hamme. Deze beantwoordt aan een aantal verplaatsingsstromen die merkbaar zijn tussen deze gemeentes en die voordien (voor het traject Hamme-Waasmunster-Zele) gedeeltelijk door de belbus werden ingevuld.

### Aanvullend net (AN)

- De trajecten Zelzate-Moerbeke en Lokeren-Zele werden toegewezen aan het aanvullend net en vormen onderdeel van de langere buslijn tussen Zelzate en Zele, en vervullen enerzijds een vervoerregiogrensoverschrijdende verbinding naar Zelzate en een bijkomende verbinding van de woonwijken en industriegebieden in het zuiden van Lokeren naar de stations Lokeren en Zele. Een aanvullend net-lijn van de VVR Gent maakt de verbinding tussen Gent en Lokeren via Lochristi.
- De buslijn Moerbeke-Stekene-Sint-Gillis-Waas-Beveren-Antwerpen vormt een tangentiële verbinding in het noorden van het Waasland en speelt ook in op de pendelstroom richting Antwerpen. Tussen Moerbeke en Beveren is deze lijn onderdeel van het aanvullend net met een uurfrequentie.
- De kernnet B-verbinding tussen Sint-Niklaas en Sint-Gillis-Waas wordt één keer per uur verlengd tot De Klinge. Deze antenne is toegewezen aan het aanvullend net. Daarnaast wordt ook de kernnet B-verbinding tussen Sint-Niklaas en Nieuwkerken-Waas één keer per uur verlengd tot Kieldrecht binnen het aanvullend net van de VVR Antwerpen.
- Het traject Beveren-Sint-Niklaas van de buslijn Antwerpen-Sint-Niklaas-Lokeren wordt toegewezen aan het aanvullend net maar zal twee keer per uur rijden. De volledige doorgaande buslijn zal dus twee keer per uur rijden tussen Antwerpen en Waasmunster, en één keer per uur tussen Waasmunster en Lokeren.
- In Sint-Niklaas wordt een stadslijn voorzien, die ook toegewezen werd aan het aanvullend net. De gekozen variant van deze stadslijn zal via een lusvormig traject (in beide richtingen) o.a. het Waasland Shopping Center, het AZ Sint Nikolaas, het station, de Watermolenwijk, Valk en het Welzijnshuis verbinden, met een frequentie van tweemaal per uur. De kern van de stedelijke bediening wordt echter gevormd door de hoogfrequente as van streeklijnen tussen het station en het Waasland Shopping Center, en de radiale verbindingen van het kernnet.

### Vervoer op Maat (VoM)

Waar de vraag eerder beperkt is wordt ingezet op Vervoer op Maat. Deze OV-laag biedt een antwoord op specifieke individuele mobiliteitsvragen van mensen die om verschillende redenen (doelgroep, locatie, tijdstip) geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen. Meer bepaald kan Vervoer op Maat een oplossing betekenen voor scholen, ziekenhuizen, bedrijventerreinen, sportcentra, cultuurcentra en winkelcentra opdat deze vlot bereikbaar worden. Het potentieel hangt sterk af van de ruimtelijk ontwikkeling.

Volgende Vervoer op Maat concepten worden weerhouden:

- Vaste VoM-lijn Kruikebe – Beveren: het voorzien van een vaste verbinding tussen Kruikebe en Beveren om te beantwoorden aan de vervoersvragen in het kader van woon-werk en woon-school pendel. Er worden vier heen- en terugritten ritten voorzien, twee in de ochtendspits, en twee in de avondspits. Op woensdagen rijdt deze verbinding 's middags i.p.v. 's avonds.
- Flex vervoer: flex-bus in twee gebieden om een basisaanbod te verzorgen in de “gaps” of “witte vlekken” die niet gedekt worden door de hogere vervoerslagen en om de bereikbaarheid van kleinere en verspreide attractiepolen te garanderen. Het betreft hierbij het gebied Noord-West (Moerbeke, Stekene, Sint-Gillis-Waas, Lokeren, Zele, met uitbreiding naar Hulst) en het gebied Zuid-Oost (Beveren, Kruikebe, Temse, met uitbreiding naar Bornem). . Het flexvervoer wordt gebruikt om reizigers te vervoeren van een halte of Hoppinpunt naar een andere halte of Hoppinpunt, na aanvraag via de mobiliteitscentrale, volgens de vooropgestelde principes en randvoorwaarden.
- Deelmobiliteit: 10 conventionele deelfietsen op 12 locaties m.u.v. Waasland Shopping Center (12), station Sinaai (8), Kruikebe Veer (5) en Kruikebe Scheldelei (5). Het faciliteren van last mile verplaatsingen naar tewerkstellingssites en attractiepolen d.m.v. een back-to-one systeem. Deze deelfietsen worden voorzien aan de treinstations van Sint-Niklaas, Sinaai, Lokeren, Zele en Temse en ter hoogte van Waasland Shopping Center, Kruikebe Veer, Kruikebe Scheldelei, Rupelmonde Kerk, Sint-Gillis-Waas Sint-Helena, Stekene Kerk, Moerbeke Markt
- Shuttle industrie Lokeren: het betreft een concept met vaste dienstregeling, gericht op de bediening van de industrieterreinen E17/1, E17/2, E17/3 en E17/4 (woon-werkvervoer). Er wordt voorzien in 6 heen- en 7 terugritten.  
Het traject van de shuttlebus vertrekt vanaf het station van Lokeren en bedient van daaruit de bedrijventerreinen in de zuidrand van Lokeren. Het traject verloopt via de Stationsstraat (heen)/Stationsplein, Prosper Thuysbaertlaan en Koophandelstraat (terug), Markt, Grote Kaai, Sportlaan, Koning Albertlaan, Brugstraat, Lepelstraat, Zelestraat, Martelarenlaan, N47 Zelebaan, Lokeren Carpoolparking (nieuwe halte), Lokeren Brandstraat (nieuwe halte), Lokeren Moortelstraat (nieuwe halte), Lokeren Mosten, Lokeren Confiseriestraat (nieuwe halte) en Lokeren Metaalbewerkerstraat (nieuwe halte).

#### 4.1.2.1.2 Lange termijn

Met betrekking tot het treinnet wordt de vervoerregio doorsneden door drie spoorlijnen. Op de oost-westrelatie situeert zich een belangrijke IC-verbinding binnen de VVR. Het betreft lijn 59 tussen Gent en Antwerpen, waar op lange termijn een 15'-frequentie wordt beoogd. Over een deel van lijn 59, tussen Sint-Niklaas en Lokeren, worden S- en L-treinen ingezet in functie van de treinverbinding met Dendermonde. Voor de S- en L-treinen wordt minstens een 30'-frequentie beoogd. Het betreft hier de verbindingen Lokeren-Dendermonde-Brussel, Lokeren-Beervelde-Gent, Lokeren-Sint-Niklaas-Antwerpen en Sint-Niklaas-Mechelen. Naast frequentieverhogingen wordt ook de haalbaarheid van uitbreidingen van de amplitude onderzocht. Voor de regio zijn alle bestaande IC-verbindingen gelijkwaardig van belang, en wordt bijgevolg het behoud van de directe treinverbinding Sint-Niklaas – Lokeren – Dendermonde – Brussel als cruciaal beoordeeld.

Als belangrijke feederfunctie naar het treinnetwerk krijgen de regionale buslijnen een minimale frequentie van 2 ritten per uur per richting. Onder deze lijnen vallen vooral het netwerk rondom Lokeren naar Zelzate, Gent, Aalst, Zele en Waasmunster, samen met de andere buslijnen door het buitengebied zoals Hamme-Wetteren, Hamme-Temse, Sint-Niklaas-De Klinge, Sint-Niklaas-Kieldrecht en Sint-Niklaas-Beveren-Antwerpen. Zo voorzien we een stevig basisaanbod met elk halfuur een bus in de gehele vervoerregio. Dit netwerk wordt voorts versterkt met een verbinding tussen Kallo, Beveren en Kruikebe. Een snelbus tussen Antwerpen en Zelzate, die deels via de E34 rijdt, zal voorts het noorden van de vervoerregio sneller verbinden met de tewerkstellingskernen buiten de regio. In functie van het landsgrensoverschrijdend openbaar vervoer, pleit de regio voor een gecadanseerd aanbod tussen Sint-Niklaas en Hulst, met een minimale frequentie van 1 rit per uur per richting, in aansluiting op de geplande HOV-lijn Terneuzen –

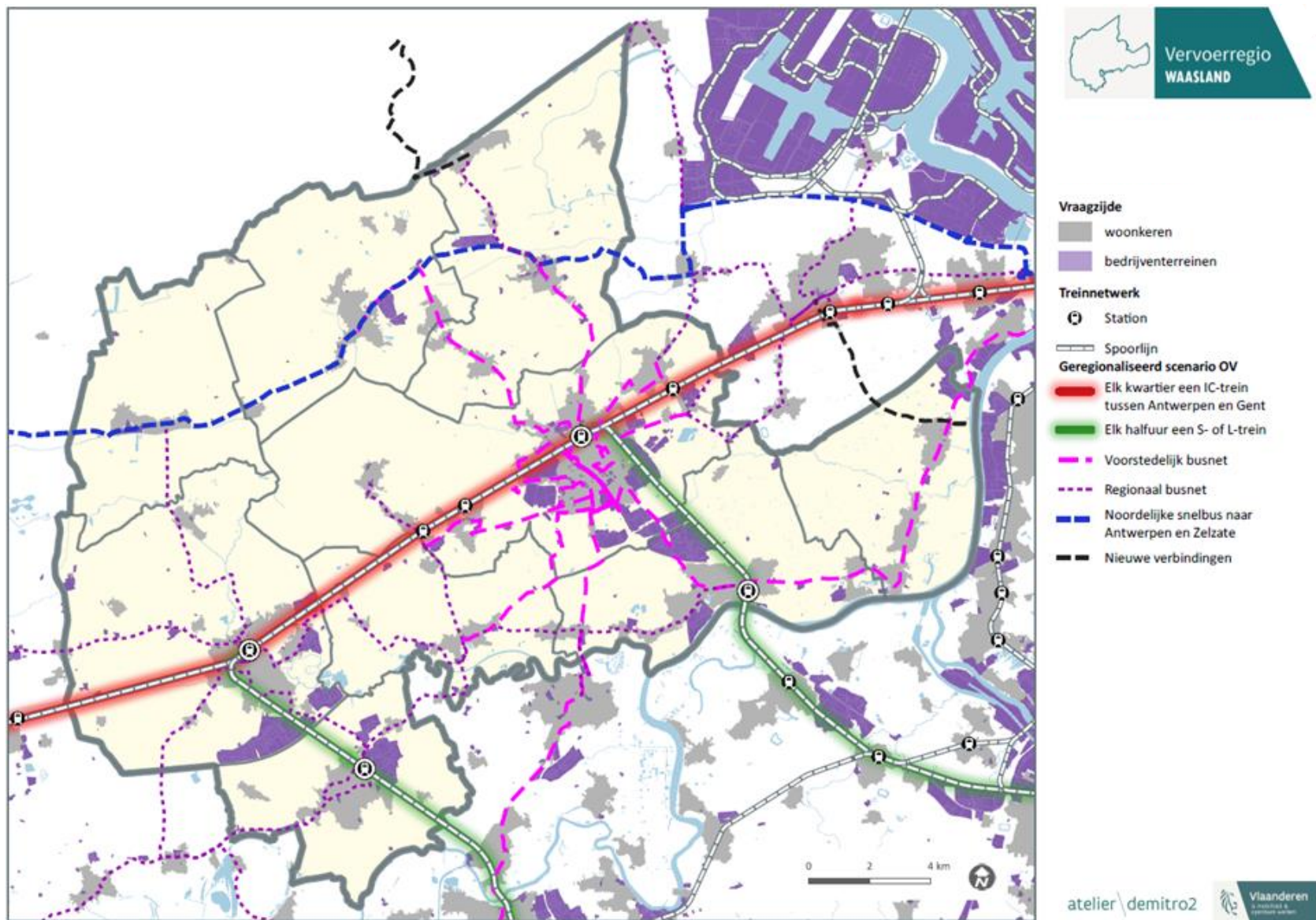


Hulst, via het regionaal hoppinpunt Sint-Gillis-Waas Sint-Helena 10. Realisatie van het grensoverschrijdend openbaar vervoer gebeurt d.m.v. proportionele inspanningen aan beide zijden van de landsgrens. Op die wijze wordt de koppeling gemaakt tussen het Vlaamse en het Nederlandse openbaar vervoernetwerk.

Op de voorstedelijke buslijnen van Sint-Niklaas naar Stekene, Sint-Gillis-Waas, Nieuwkerken, De Ster, Waasmunster en Belsele en op de langere lijnen naar Dendermonde en Antwerpen (via Kruibeke) zal elk kwartier een bus rijden, zodat er een frequent en hoogwaardig radiaal busnet rond de regionaal stedelijke kern is.

---

<sup>10</sup> Ook voor de in Nederland geplande 'Overige lijnen' Hulst – Antwerpen (of varianten) wordt het regionale hoppinpunt Sint-Helena naar voor geschoven als gewenste op- en overstaplocatie op het Wase openbaar vervoersysteem.



Figuur 4-3: OV lange termijn – beleidsscenario

Binnen de vervoerregio zal eveneens onderzocht worden hoe het OV-netwerk op lange termijn verder opgewaardeerd kan worden m.b.t. doorstroming, frequentie, amplitude, snelheid en toegankelijkheid. Als maatstaf voor prioritering van lijnvoering wordt hierbij gekeken naar de totale efficiëntie (= lijnen met de grootste vervoersvraag). Specifiek voor bussen op het kernnet en aanvullend net worden de knelpunten geïnventariseerd om zo gericht onderzoek te doen naar doorstromingsmaatregelen in de vorm van een vrije busbaan, prioritering aan een verkeerslichtengeregeld kruispunt, ed.

Aangaande de maatregelen op LT is het belangrijk te vermelden dat deze gebonden zijn aan de gefaseerde uitrol van het OV-plan op KT. Mogelijks zullen wijzigingen en aanpassingen zich voordoen met impact op de verdere opwaardering op LT. Voor het OV-net op KT is daarom permanente evaluatie en monitoring noodzakelijk volgens de principes van basisbereikbaarheid en eventuele bijsturing richting OV-plan LT.

In gebieden of op locaties met een lage vraag speelt flexvervoer een significante rol. Door het organiseren van vervoer op maat worden de lokale vervoersvragen efficiënt ingevuld. Het betreft initiatieven die aangestuurd worden vanuit de hoppincentrale waar ritten gereserveerd kunnen worden. Het vervoer op maat zal in de vervoerregio verder onderzocht en geëvalueerd worden met een gepast aanbod aan flexvervoer of andere concepten met expliciete aandacht voor grensoverschrijdend vervoer, bediening van bedrijventerreinen, relaties met een beperkte vraag, ed.

#### **4.1.2.2 Doorstroming**

Maximale doorstroming voor het openbaar vervoer primeert. Het is noodzakelijk te blijven investeren in maatregelen ten gunste van het OV met de focus op een betere koppeling tussen mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ordening. Het is de taak van de wegbeheerder om een vlotte doorstroming te garanderen ten einde een hoge betrouwbaarheid en efficiëntie te kunnen aanbieden aan de reiziger. Er zijn twee indicatoren die gekwantificeerd worden met betrekking tot doorstroming: betrouwbaarheid en efficiëntie. Betrouwbaarheid vormt de bepalende maat voor stiptheid. Hoe hoger de score, hoe minder fluctuatie in rijtijden. Efficiëntie bepaalt daarnaast hoe goed de best mogelijke rijtijd wordt benaderd, rekening houdend met omgevingsfactoren. Hoe hoger die score, hoe efficiënter de middelen ingezet worden. De streefwaarde voor betrouwbaarheid en efficiëntie werden vastgelegd in het BVR van 4/09/2020 en bedraagt, voor alle lijnen van het kernnet en de cadanslijnen van het aanvullende net, 85% binnen de steden en 90% buiten de steden.

Er wordt ook verder ingezet op de uitwerking van knooppunten waar verschillende vervoerssystemen samenkomen. Het betreft hier niet enkel de verknoping van de verschillende OV-lagen, maar ook andere mogelijkheden tot combimobiliteit zoals o.a. de (deel)fiets of (deel)wagen).

#### **4.1.2.3 Hoppinpunten en reguliere haltes**

Hoppinpunten maken combimobiliteit efficiënter en gemakkelijker door een vlotte overstap te faciliteren. Binnen het gelaagd OV-netwerk spelen deze Hoppinpunten een belangrijke rol bij de naadloze overgang tussen het treinnet (indien van toepassing), het kern- en aanvullend busnet en het vervoer op maat. Daarnaast worden op deze locaties, afhankelijk van het type Hoppinpunt, alternatieve vervoersoplossingen aangeboden, waardoor de reiziger de mogelijkheid heeft tot overstappen op het meest geschikte vervoersmiddel (deelwagen, -fiets of -step) voor zijn of haar verplaatsing. Een ligging nabij het fietssnelwegennetwerk en het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk is daarbij aangewezen om de first- en last mile met de fiets mogelijk te maken.

De selectie van Hoppinpunten is in eerste instantie gebaseerd op de ligging binnen het netwerk, in tweede instantie op basis van de ruimtelijke context. Er dienen namelijk voldoende woningen en attractiepolen in de buurt gesitueerd te zijn om een Hoppinpunt te verantwoorden waar de vervoersvraag gebundeld kan worden.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen vier types Hoppinpunten, met name interregionale, regionale, lokale en buurthoppinpunten. De vervoerregioraad doet daarbij geen uitspraak over buurthoppinpunten. De selectie van buurthoppinpunten is een verantwoordelijkheid van de lokale besturen, gebaseerd op de nabijheidslogica.

- Interregionale Hoppinpunten hebben een ruim mobiliteitsaanbod van frequente interregionale, regionale en lokale verbindingen, van waaruit verplaatsingen tussen verschillende vervoerregio's mogelijk zijn. Deze punten bevatten minstens enkele hoogwaardige interregionale openbaarvervoerbindingen van het treinnet. De stations van Sint-Niklaas en Lokeren voldoen aan deze eis en zijn geselecteerd als interregionaal hoppinpunt.
- Regionale Hoppinpunten zijn Hoppinpunten die bediend worden door een frequente regionale verbinding met een gegarandeerde doorstroming. Vanuit deze hoppinpunten zijn overwegend verplaatsingen binnen de vervoerregio mogelijk. Verplaatsingen op langere afstand zijn ook mogelijk na een overstap in een interregionaal hoppinpunt. De geselecteerde locaties betreffen de stations van Zele & Temse, en de haltes Sint-Gillis-Waas Sint-Helena en Waasland Shopping.
- Lokale Hoppinpunten zijn Hoppinpunten die de gemeenten aangewezen hebben en die gericht zijn op gebruikers van wie de herkomst of bestemming dichtbij ligt. Deze Hoppinpunten worden minstens bediend door een cadanslijn binnen het aanvullend net.

In vervoerregio Waasland werden 93 Hoppinpunten geselecteerd waarvan 2 interregionale, 4 regionale en 75 lokale Hoppinpunten. Een oplijsting van de geselecteerde Hoppinpunten binnen de regio is opgenomen in bijlage 3.

Niveau	Aantal Hoppinpunten
Interregionaal	2
Regionaal	4
Lokaal	75
Buurt	12
<b>Totaal</b>	<b>93</b>

Tabel 4-1: Aantal Hoppinpunten per categorie

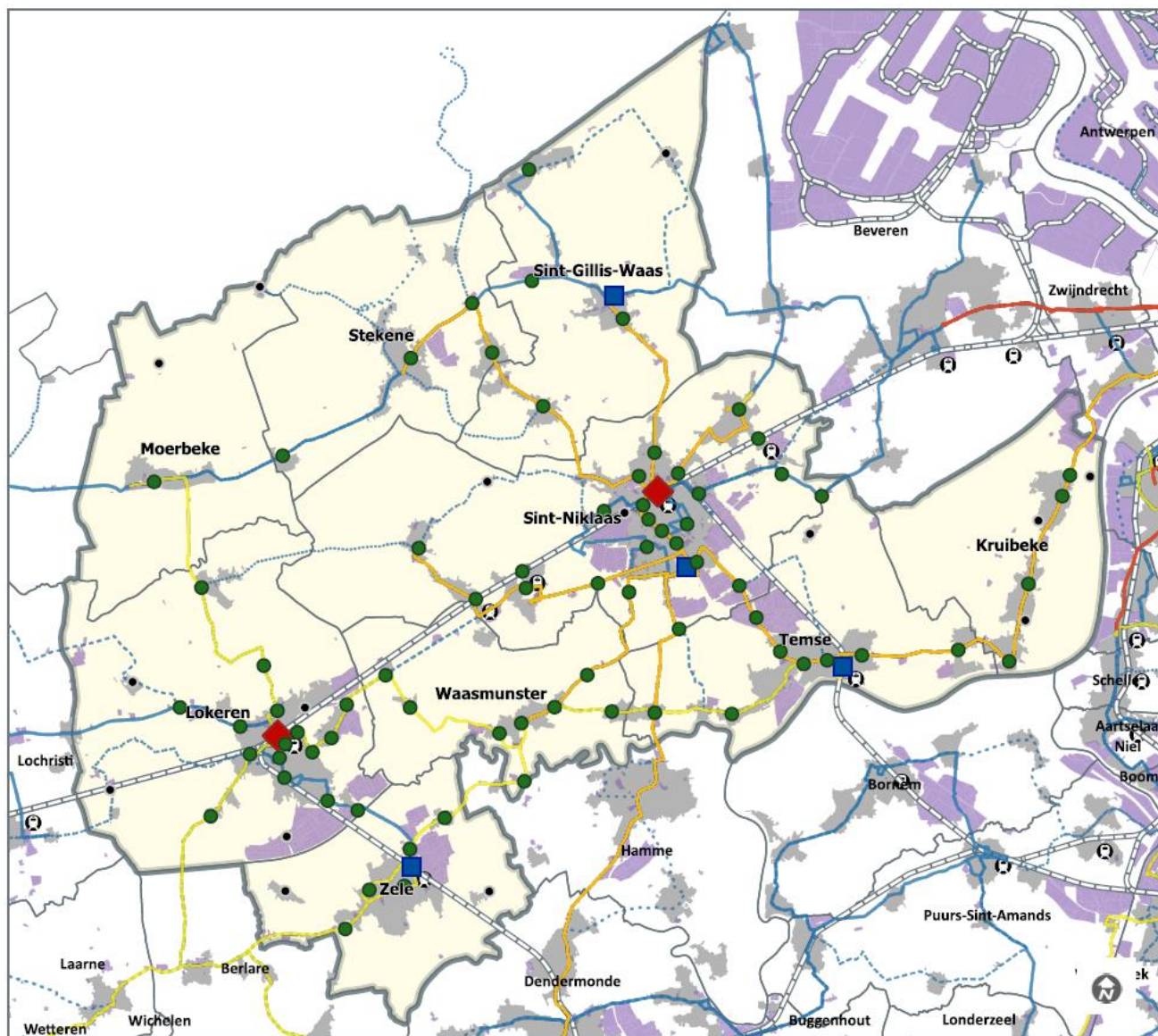
Het aantal Hoppinpunten per gemeente hangt samen nauw samen met het niveau van verstedelijking en het aantal inwoners van de gemeenten. Sint-Niklaas (27) en Lokeren (21) zijn uitschieters in de vervoerregio.

Gemeente	Aantal Hoppinpunten
Kruikeke	5
Lokeren	21
Moerbeke	3
Sint-Gillis-Waas	6
Sint-Niklaas	27
Stekene	4
Temse	11
Waasmunster	8
Zele	8
<b>Totaal</b>	<b>93</b>

Tabel 4-2: Aantal Hoppinpunten per gemeente

Onderstaande kaart toont alle geselecteerde Hoppinpunten in de regio die als leidraad dient voor de verdere uitrol. De Hoppinpunten worden ingericht conform de richtlijnen met betrekking tot fysieke verknoping, toegankelijkheid, leesbaarheid en uitrusting.





### Hoppinpunten en OV

#### Hoppinpunten

- ◆ interregionaal
- regionaal
- lokaal
- buurt netwerk

#### Vraagzijde

- woonkernen
- bedrijventerreinen

#### Voorstel openbaar vervoer

- KN A
- KN B
- KN C
- AN-lijnen
- FN-lijnen (spits en school)

Figuur 4-4: Hoppinpuntenkaart – vervoerregio Waasland

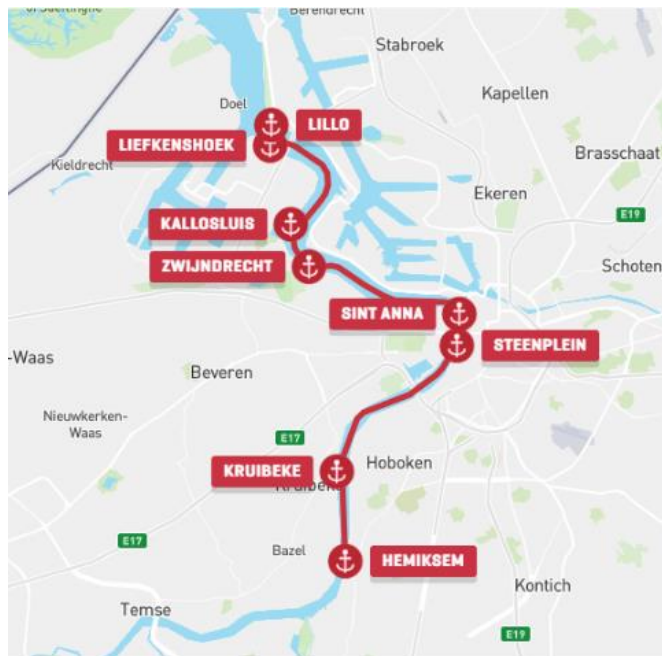
Naast de bediening van Hoppinpunten en reguliere OV-haltes speelt toegankelijkheid evenzeer een belangrijke rol. Iedereen moet zelfstandig met het openbaar vervoer kunnen reizen. Dat geldt ook voor reizigers met een beperking. De halte-infrastructuur aan Hoppinpunten, waaronder deze aan de treinstations, en aan reguliere haltes op het kernnet en aanvullend net wordt geïnventariseerd, onderzocht en verder geoptimaliseerd om tegemoet te komen aan de toegankelijkheidseisen<sup>11</sup> van De Lijn.

Naast de halte-infrastructuur is de algemene voetgangersinfrastructuur een aandachtspunt. Binnen het Hoppinpunt, evenals de routes naar het Hoppinpunt, is een kwalitatieve inrichting aangewezen om een vlotte en veilige overstap te faciliteren. Er dient rekening gehouden te worden met comfortabele doorgangsbreedtes en hellingspercentages, alsook een vlak en egaal loopoppervlak. Logische looplijnen en duidelijke aanwijzingen zijn bovendien essentieel. Echter behoort het voetgangersverkeer niet tot de scope van het Regionaal Mobiliteitsplan. In relatie tot de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de Hoppinpunten wordt in het actieplan de aandacht gevestigd op het belang van het STOP-principe en de prominente rol van de voetganger.

#### 4.1.2.4 Bediening via het water

DeWaterbus is een OV-verbinding over de Schelde en voorziet de verbinding van en naar de stad Antwerpen en de haven. Het vormt een vlot en duurzaam alternatief voor de wagen. Momenteel wordt enkel gemeente Kruikeke bediend binnen de vervoerregio Waasland. De eindhalte situeert zich in Hemiksem.

In het kader van het 'Verbond voor de toekomst en leefbaarheid van het ommeland van de haven van Antwerpen, de polders van Linkerscheldeoever' engageert de Vlaamse Overheid zich voor de realisatie van een nieuwe verbinding via het water voor Doel, via een veerboot of DeWaterbus. Zo moet er dus een noordelijke doortrekking komen van het personenvervoer over water.



Figuur 4-5: Netwerk Waterbus ([www.dewaterbus.be](http://www.dewaterbus.be))

De Vlaamse Overheid is voorstander van een optimalisatie van het huidige aanbod, waarbij er eerst wordt gekeken naar een verdere inbreiding (o.a. bijkomende haltes binnen de huidige dienstregeling) binnen het huidige netwerk en pas daarna naar mogelijke uitbreidingen buiten het bestaande netwerk.

De lokale besturen van Kruikeke en Temse zijn vragende partij voor het zuidwestelijk doortrekken van de OV-verbinding tot in Temse, omwille van volgende redenen:

- Aangenaam en comfortabel alternatief van en naar Antwerpen en gemeenten op rechteroever;
- Aanmoedigen van duurzame verplaatsingen;
- Vlot te combineren met de fiets;
- Verlagen van de uitstoot door verkeer;
- Aanmoedigen van verplaatsingen via het water;
- Momenteel is de Schelde een onderbenutte verbindingsmogelijkheid;
- Rechtstreekse verbinding naar de haven van Antwerpen.

<sup>11</sup> Richtlijnen integraal toegankelijke halte te raadplegen in de Bushaltegids (2020) van De Lijn.

De uitbreiding van het aanbod van DeWaterbus tot in de VVR Waasland (Temse) is niet de intentie van de bevoegde Vlaamse agentschappen (MDK en DVW) omwille van volgende redenen:

- Ondanks de vastgestelde interesse bij het publiek (quickscan Aqualiner, oktober 2019) blijkt de reistijd over water vanuit Temse niet tot amper concurrentieel met die van andere duurzame modi.
  - Daarnaast zijn er ook nog nautische/technische uitdagingen. Zo loopt er momenteel een studie vanuit De Vlaamse Waterweg en het Waterbouwkundig Laboratorium waarin de impact van DeWaterbus – en meer bepaald de golfslag veroorzaakt door de vaartuigen – op de oevers wordt onderzocht.
  - Tenslotte is een passage van DeWaterbus onder de Temsebrug niet mogelijk bij hoog water. De halte zou zich dus voor de brug moeten bevinden en dus (net) buiten het centrum liggen en bijgevolg moeilijk/niet connecteren met andere modi in voor- of natransport.
- Gemeente Temse reikt een alternatieve haltelocatie aan stroomafwaarts de Temsebrug ter hoogte van Avia (Rik De Rycklaan).

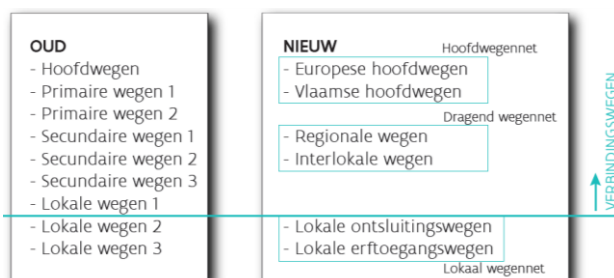
### 4.1.3 Wegennetwerk

De vervoerregio Waasland bouwt samen met Vlaanderen aan een nieuwe wegencategorisering. Het hoofdwegennet met de Europese en Vlaamse hoofdwegen zijn de belangrijkste verbindingswegen op internationaal en interregionaal niveau.

Ook op regionaal niveau zijn er enkele belangrijke verbindende assen dewelke deel uitmaken van het dragende netwerk. Hierin onderscheiden we de regionale wegen, die belangrijke verbindingen vormen naar het hoofdwegennet en de interlokale wegen, het laagste niveau van verbindingswegen. De ambitie is om doorgaand verkeer op de verbindingswegen te houden, in eerste instantie op de hoofdwegen en in tweede instantie op het dragend wegennet. Al deze verbindingswegen vormen samen een rasterstructuur. Het lokale wegennet ontsluit de gebieden binnen deze rasters. In tegenstelling tot voorgaande wegencategorisering hebben lokale wegen geen verbindingfunctie meer en dient het lokaal wegennet (actief) gevrijwaard te worden van doorgaand verkeer.

#### 4.1.3.1 Opmaak nieuwe wegencategorisering

In opdracht van het departement MOW werd het voorstel voor de nieuwe wegencategorisering uitgewerkt in de studie “Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling”, uitgevoerd door de Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling van de Universiteit Antwerpen, in samenwerking met MINT en Patrick Maes. Op 7 oktober 2020 werd het verzameldecreet met de zes nieuwe categorieën en de algemene principes goedgekeurd door het Vlaams parlement.



Figuur 4-6: Duiding categorieën nieuwe wegencategorisering, bron: Universiteit Antwerpen, MINT en Patrick Maes (2019)

Wegcategorie	Voorstel	Advies	Beslissing
Europese hoofdwegen	Vlaamse Regering	Vervoerregio	Vlaamse Regering
Vlaamse hoofdwegen	Vlaamse Regering	Vervoerregio	Vlaamse Regering
Regionale wegen	Vervoerregio	Gemeente	Vlaamse Regering
Interlokale wegen	Vervoerregio	Gemeente	Vlaamse Regering
Ontsluitingswegen	Gemeente	Vervoerregio	Gemeente
Erftoegangswegen	Gemeente	Vervoerregio	Gemeente

Figuur 4-7: Duiding vastlegging wegencategorieën, bron: Vlaanderen.be

Voor elke wegencategorie heeft de Vlaamse Regering of de lokale overheden de formele taak een selectie te bepalen. De vervoerregio of lokale overheden hebben steeds een adviserende rol. Een voorstel voor de hoofdwegen ligt reeds voor. Binnen de klijlijnen van het regionaal mobiliteitsplan formuleren de regio's vervolgens een voorstel voor selectie van het dragend wegennet. De definitieve selectie zal dan door de



Vlaamse overheid worden vastgelegd in een Besluit, waardoor de oude wegencategorisering dan definitief zal worden opgeheven.

#### 4.1.3.2 Definitie en functie van de nieuwe wegencategorisering

De voorgaande wegencategorisering ging uit van een boomstructuur (m.u.v. het hoofdwegennet), maar in de praktijk wordt deze structuur door het verkeer niet gevolgd. De nieuwe wegencategorisering heeft als doel een robuust wegennet voor vlot en veilig verkeer te realiseren. Onder 'robuust' wordt het vermogen verstaan om de functie waarvoor het netwerk is ontworpen te blijven vervullen, ook in situaties die afwijken van de reguliere gebruiksomstandigheden (cf. verstoringen). Een robuust netwerk streeft immers naar een algemene betrouwbaarheid van verbinding, capaciteit en reistijd in zowel reguliere als afwijkende omstandigheden.

De nieuwe wegencategorisering gaat voor het hoofdwegennet en dragend netwerk uit van een netwerk van rasters waardoor verschillende routekeuzes mogelijk moeten zijn. Voor het lokale wegennet zal de boomstructuur wel behouden blijven. Daar heeft die structuur wel zijn meerwaarde bij het terugdringen van sluipverkeer.

##### 4.1.3.2.1 Hoofdwegennet

Het hoofdwegennet zorgt voor een vlotte afwikkeling van doorgaand verkeer en is de drager van het doorgaand vrachtverkeer. Het netwerk vormt een rasterstructuur.

Binnen het hoofdwegennet onderscheiden we de Europese hoofdwegen (EHW) en de Vlaamse hoofdwegen (VWH). Hiertoe kunnen volgende functies onderschreven worden:

Europese hoofdwegen (EHW)	Vlaamse hoofdwegen (VWH)
- De Europese hoofdwegen vormen een raster van autosnelwegen	- Vlaamse hoofdwegen zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen
- Zij zijn de drager van het internationaal verkeer	- Zij kunnen ook deel uitmaken van het TEN-T netwerk
- Ze verbinden onze zeehavens, luchthavens en steden van 1 <sup>e</sup> orde met het buitengebied	- Zij verbinden steden van 2 <sup>e</sup> orde onderling en met steden van 1 <sup>e</sup> orde
- Zij behoren tot het Europees TEN-T netwerk	- Zij ontsluiten de internationale knooppunten naar het EHW

Tabel 4-3: Definitie en functie hoofdwegennet

##### 4.1.3.2.2 Dragend wegennet

Het hoofdwegennet wordt ondersteund door een dragend netwerk hetwelk kan ingeschakeld worden bij saturatie of onderbrekingen in het hoofdwegennet. Dit om te vermijden dat het lokale netwerk en de lokale leefomgeving door sluipverkeer belast wordt. De interlokale wegen vormen samen met de wegen van hogere orde een fijnmaziger raster (de interlokale mazen) dat -om sluipverkeer te vermijden- binnen het concept van het robuust wegennet als niet doordringbaar wordt opgevat.

Aan de hand van lokale (circulatie)maatregelen dient het doorgaand verkeer op het dragend of hoofdwegennetwerk gehouden te worden.

Regionale wegen (RW)	Interlokale wegen (IW)
- De regionale wegen vormen verbindingen tussen stedelijke gebieden onderling en het hoofdwegennet	- De interlokale wegen verbinden niet-aanpalende gemeenten
- En tussen het hoofdwegennet en regionale logistieke knopen	- Zij ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen

Tabel 4-4: Definitie en functie dragend wegennet

##### 4.1.3.2.3 Lokaal wegennet

Binnen de mazen gevormd door het hoofd- en dragend wegennet bevindt zich het onderliggend lokaal netwerk, bestaande uit lokale ontsluitingswegen (OW) en lokale erftoegangswegen (EW). Verkeer zonder herkomst of bestemming binnen de interlokale maas mag deze maas niet doorsnijden, en moet steeds gebruik maken van de wegen van het dragend- of hoofdwegennet

De lokale wegen bestaan uit boomstructuren die gericht zijn op het weren van sluipverkeer of doorgaand verkeer (verkeer zonder herkomst én bestemming in de interlokale maas). Hiertoe kunnen volgende functies onderschreven worden:

Lokale wegennet: lokale ontsluitingswegen (OW) en lokale erftoegangswegen (EW)
- De lokale wegen hebben geen verbindingsfunctie
- Zij ontsluiten aanpalende gemeenten met elkaar
- Zij ontsluiten de maas (= het gebied gelegen tussen de geselecteerde verbindingswegen) of functioneren als erftoegangswegen

Tabel 4-5: Definitie en functie lokaal wegennet

Voor een verdere detaillering van de theoretische principes en functies van het nieuwe netwerkconcept wordt verwezen naar: <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid-en-de-mobiliteitsswitch/toekomstgerichte-vervoersnetwerken/wegennetwerk>

#### 4.1.3.3 Inrichtingsprincipes

Voor het hoofdwegennet en het dragend netwerk zijn inrichtingsprincipes opgemaakt door AWV. Het betreft eerder algemene richtlijnen die op niveau van een visietekst zijn geformuleerd (raadpleegbaar via: <https://wegenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/robuust-wegennet>) Voor het lokale wegennet zijn inrichtingsprincipes in opmaak op gezamenlijk initiatief van VVSG, AWV en het departement MOW.

##### 4.1.3.3.1 Hoofdwegennet

Voor de inrichtingsprincipes van het hoofdwegennet wordt er een verschil gemaakt tussen de Europese hoofdwegen en de Vlaamse hoofdwegen.

De basisprincipes voor de Europese wegen (cfr. dragend netwerk) kunnen als volgt gedefinieerd worden:

- Europese Hoofdwegen worden ingericht als een autosnelweg met gescheiden rijrichtingen en met een pechstrook en pechhavens;
- Europese Hoofdwegen zijn ontworpen voor gemotoriseerd verkeer;
- Het aantal aansluitingen op Europese Hoofdwegen blijft beperkt;
- Kruispunten op Europese Hoofdwegen zijn uitsluitend ongelijkvloers;
- De ontwerpsnelheid op hoofdbanen van Europese Hoofdwegen bedraagt 120 km/h;
- Langs Europese Hoofdwegen wordt een bouwvrije strook voorzien.

De ambities voor de Europese hoofdwegen zijn de volgende:

- Europese Hoofdwegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving;
- Er is een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer op Europese Hoofdwegen;
- De filekans op Europese Hoofdwegen is beperkt.

Voor de Vlaamse hoofdwegen kunnen de basisprincipes als volgt worden gedefinieerd:

- Vlaamse Hoofdwegen worden ingericht als een weg met gescheiden rijrichtingen zonder toegang tot aanpalende eigendommen en met een passeermogelijkheid i.g.v. calamiteiten;
- Vlaamse Hoofdwegen zijn ontworpen voor gemotoriseerd verkeer;
- Het aantal aansluitingen op Vlaamse Hoofdwegen blijft beperkt;
- Kruispunten op Vlaamse Hoofdwegen zijn ongelijkvloers, verkeerslichtengeregeld of ontworpen als een rotonde;
- De ontwerpsnelheid op hoofdbanen van Vlaamse Hoofdwegen bedraagt 90 km/h;
- Langs Vlaamse Hoofdwegen wordt een bouwvrije strook voorzien.

De ambities voor de Vlaamse hoofdwegen zijn de volgende:

- Vlaamse Hoofdwegen worden ontworpen rekening houdend met de kwaliteit van de omgeving;
- Er is een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer op Vlaamse Hoofdwegen;
- De filekans op Vlaamse Hoofdwegen is beperkt. Er kan eventueel ook gekozen worden om een VHW in te richten als een EHW.

#### 4.1.3.3.2 Dragend wegennet

Voor de inrichtingsprincipes van het dragend netwerk wordt er geen verschil gemaakt tussen de regionale wegen en de interlokale wegen.

De basisprincipes voor de regionale en interlokale wegen (cfr. dragend netwerk) kunnen als volgt gedefinieerd worden:

- Regionale en interlokale zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers;
- De ontwerpsnelheid voor gemotoriseerd verkeer bedraagt 70 km/h (BUBEKO) en 50 km/h (BIBEKO);
- Kruispunten met andere regionale of interlokale wegen zijn verkeerslichtengeregeld of ontworpen als een rotonde, kruispunten met lokale wegen kunnen ook voorrangsgeregeld zijn (niet door voorrang van rechts);
- Langs regionale en interlokale wegen wordt buiten de bebouwde kom een bouwvrije strook voorzien;
- Regionale en interlokale wegen worden ingericht als een 1x2 weg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen.

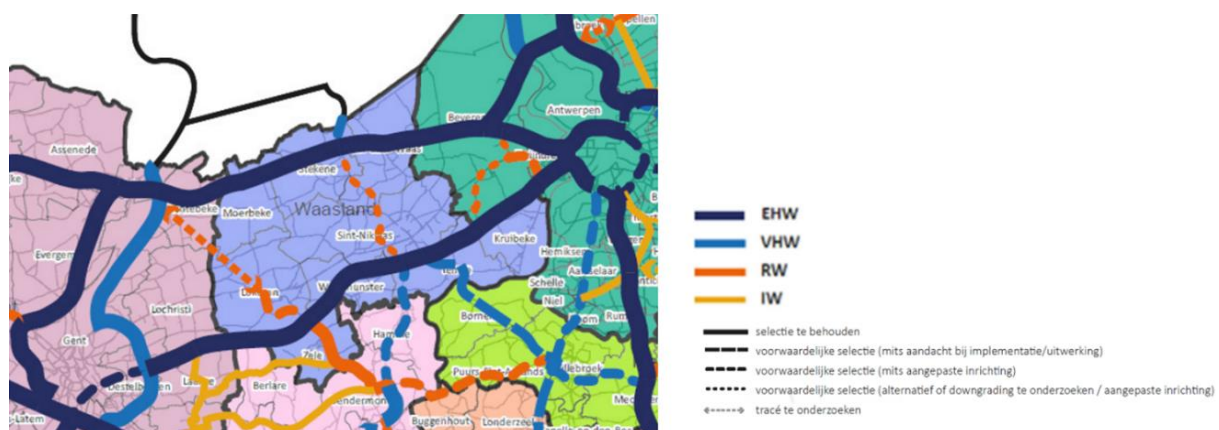
De ambities voor de regionale en interlokale wegen zijn de volgende:

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

#### 4.1.3.4 Selectiemethodiek en aanzet tot selectie hoofdwegennet

Binnen de studie "Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling (2019)" werd een determinatieschema voor de selectiemethodiek van Vlaamse hoofdwegen en regionale wegen, en aanzet voor interlokale wegen, uitgewerkt. Bijkomend is vanuit MOW het voorstel tot selectiemethodiek verder uitgewerkt voor de interlokale wegen.

Het resultaat van bovenvermelde studie (2019) voorzag in een synthesekaart die samen met de selectiemethodiek een eerste voorstel en transparant kader biedt voor een nieuwe categorisering van de bovenlokale wegen in Vlaanderen.



Figuur 4-8: Voorstel nieuwe wegencategorisering, vervoerregio Waasland, Studie Robuust Wegennet (2019)

Het resultaat van deze studie luidde als volgt *“In de nieuwe netwerkstructuur de E17 en de E34 opgenomen als Europese hoofdweg (EH) en de N16 als Vlaamse hoofdweg (VHW). Ook de N41 wordt als verbinding Sint-Niklaas – Aalst als Vlaamse hoofdweg (VHW), terwijl de N47 Lokeren – Dendermonde – Asse volgens de nieuwe methodiek als regionale weg (RW) wordt weerhouden. Verder wordt het regionale wegennet gevormd door de N403 en de missing link op regionaal niveau tussen Lokeren en Zelzate. De N70 speelt als parallelstructuur van de E17 geen rol meer op regionaal niveau”* (Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling, Werkblok 4, p.71, 2019).

Dit voorstel vanuit bovenvermelde studie werd binnen de vervoerregio besproken en verder uitgewerkt waarbij volgende wijzigingen werden voorgesteld:

- N47 (vanaf aansluiting E17 tot N70 te Lokeren): vanuit de principes van de nieuwe wegencategorisering (cfr. rasterstructuur) is een verdere doortrekking tot aan N70 of verder door naar Zelzate als regionale weg (RW) niet mogelijk en gewenst;
- N403: consensus binnen de vervoerregio dat de N403 als laagste categorie van het dragend netwerk wordt ingeschaald. Bijgevolg wordt de voorwaardelijke selectie als regionale weg (RW en VHW)) vertaald via een ‘downgrading’ naar interlokale weg (IW);
- N41: binnen de vervoerregio is er consensus dat een VHW maasdoorsnijding tussen E17 en E40 via de verbinding N41 Aalst – Dendermonde niet gewenst is. Dit standpunt wordt mede ondersteund door de vervoerregio Aalst en onderschreven in de lopende studie omtrent de doortrekking van de N41.

#### **4.1.3.5 Selectiemethodiek dragend wegennet**

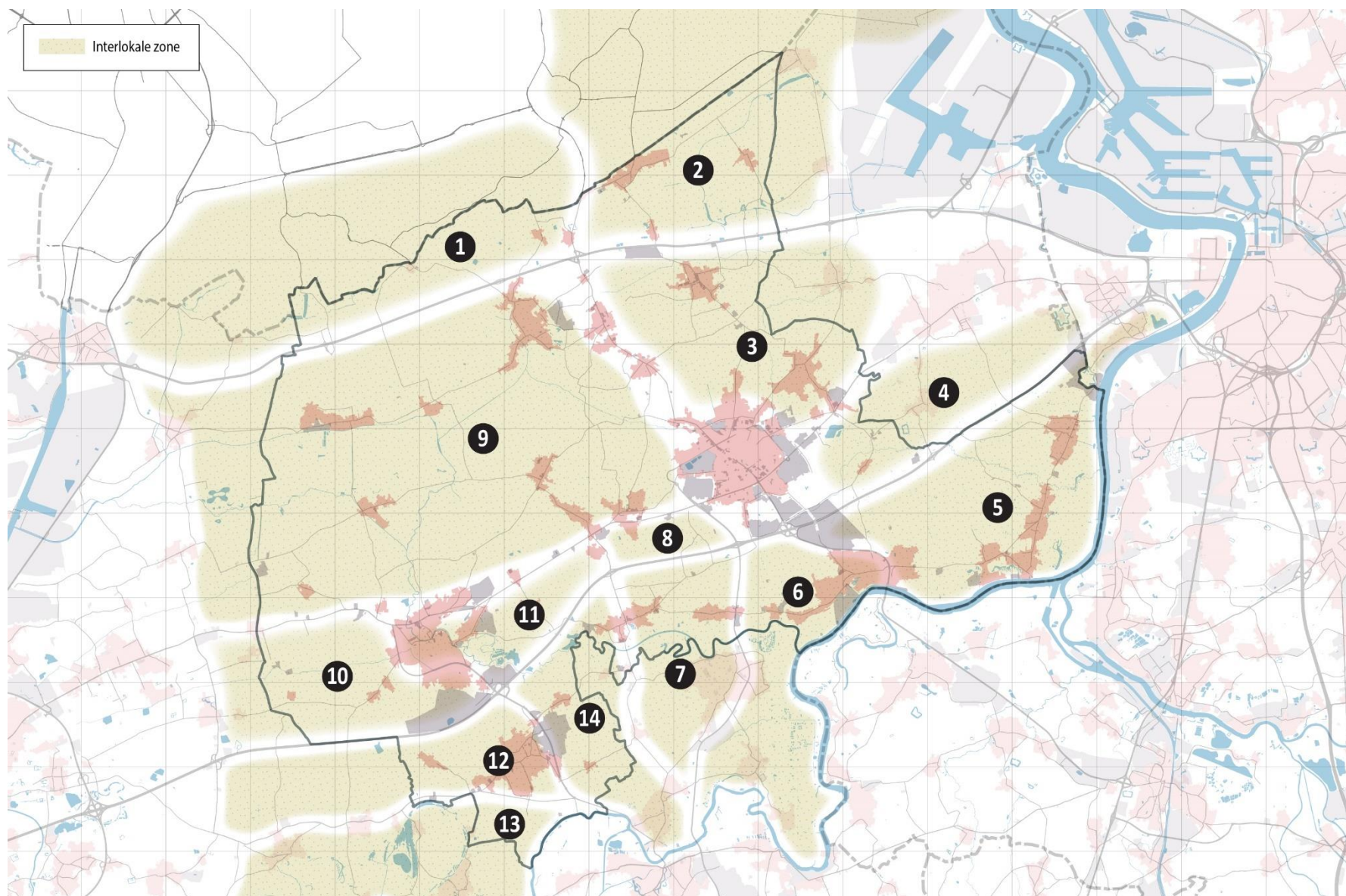
Voor het bepalen van de bouwstenen voor de selectie van het dragend netwerk werd vanuit de regio vertrokken met het bepalen van een visievorming rond interlokale mazen, dit zijn zones binnen het netwerk omzoomd door verbindingswegen van hogere orde, die binnen het concept van het robuust wegennet als niet doordringbaar worden opgevat.

Deze visie vat de wegencategorisering op als een bottom-up benadering, waarbij eerst die zones worden bepaald waar men het sluipverkeer wil weren en doorgaand verkeer niet gewenst is. Deze zones worden louter als herkomst- en bestemmingszones beschouwd (lokaal niveau) waartoe de lokale wegen binnen dit raster in de toekomst boomstructuren horen te vormen: steeds verder gaande vertakkingen die uiteindelijk doodlopen en dus geen doorgaande verbindingen vormen tussen de grenzen van het raster. Op basis van bovenstaande visievorming rond de afbakening van interlokale mazen, werden binnen de regio 13 interlokale mazen gedefinieerd.

Interlokale maas	Gemeenten behorend tot interlokale maas (regio overschrijdend)
1	Moerbeke, Stekene, Wachtebeke
2	Stekene, Sint-Gillis-Waas, Beveren, (Zwijndrecht)
3	Sint-Gillis-Waas, Stekene, Sint-Niklaas, Beveren, (Zwijndrecht)
4	Sint-Niklaas, Beveren, Temse, (Kruibeke)
5	Kruibeke, Temse, (Zwijndrecht)
6	Temse, Sint-Niklaas, Hamme
7	Waasmunster, Temse, Sint-Niklaas, Hamme, Dendermonde
8	Waasmunster, Sint-Niklaas
9	Wachtebeke, Moerbeke, Stekene, Sint-Niklaas, Sint-Gillis-Waas, Lokeren, Lochristi
10	Lokeren, Lochristi
11	Lokeren, Waasmunster
12	Zele, Berlare
13	Zele, Berlare, Laarne
14	Waasmunster, Zele, Hamme, Dendermonde

Tabel 4-6: definiëring interlokale mazen (in grijs de gemeenten die niet tot deze vervoerregio behoren maar wel tot de interlokale maas behoren)



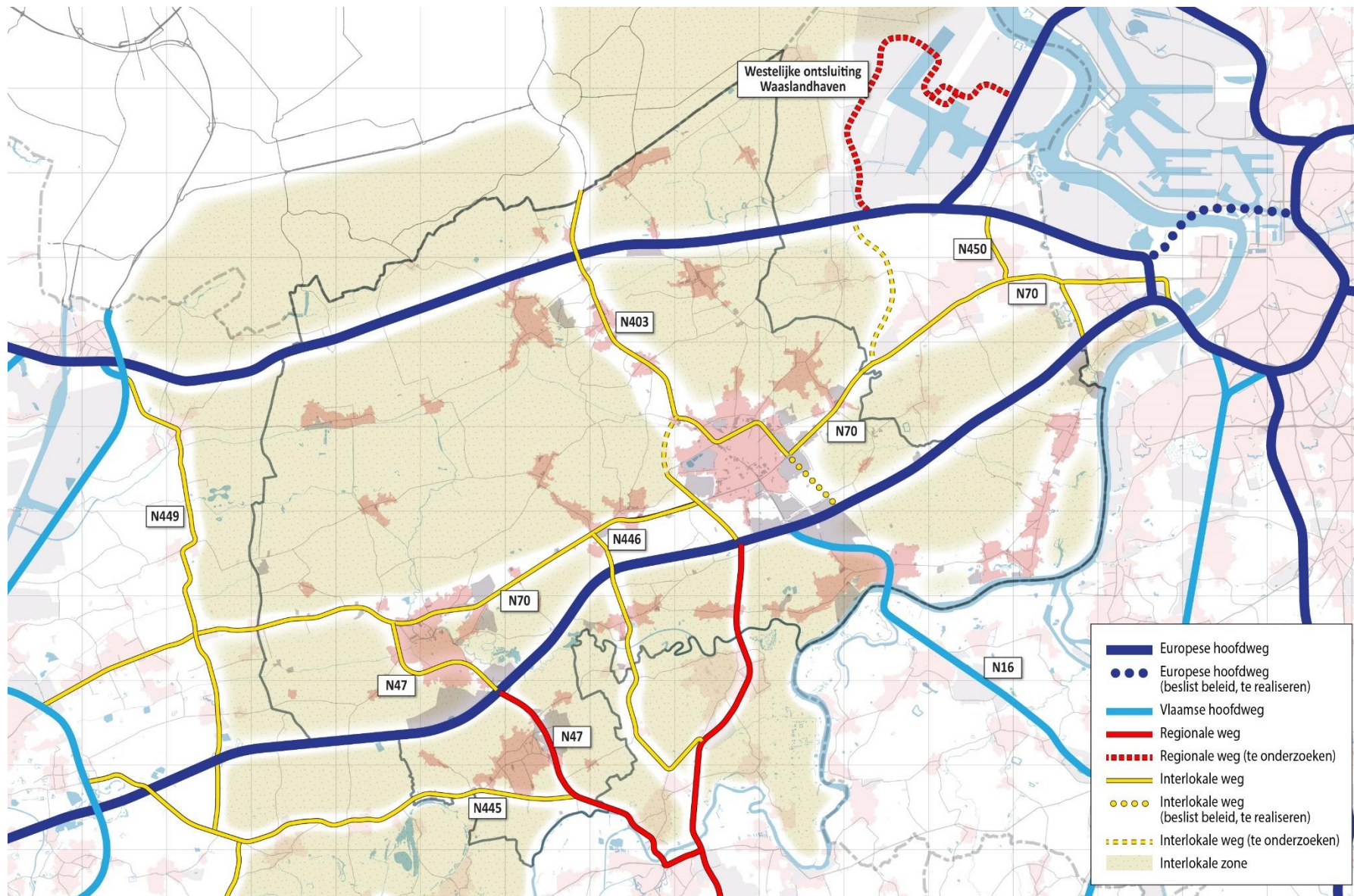


*Figuur 4-9: selectiemethodiek dragend wegennet – afbakening interlokale mazen*

#### **4.1.3.6 Voorstel wegcategorisering**

Binnen de vervoerregio Waasland wordt volgend voorstel van wegcategorisering volgens het nieuwe netwerkconcept voorgesteld.





Figuur 4-10: Voorstel nieuwe wegcategorisering – beleidsscenario



#### 4.1.3.6.1 Hoofdwegennet

Europese hoofdwegen (EHW)	Vlaamse hoofdwegen (VWH)
- A14/E17	- N16 (vanaf aansluiting E17 tot grens VVR Mechelen)
- E34	

Tabel 4-7: Voorstel selectie hoofdwegennet

De Vlaamse Regering keurde op 15 juli 2022 het ontwerp van het hoofdwegennet goed (zie VR 2022 1507 DOC.0914/1).

#### 4.1.3.6.2 Dragend wegennet

Regionale wegen (RW)	Interlokale wegen (IW)
- N47 (vanaf aansluiting E17 tot grens VVR Aalst)	- N403 (vanaf grens Nederland tot R42 te Sint-Niklaas)
- N41 (vanaf aansluiting E17 tot grens VVR Aalst)	- N70 (vanaf grens VVR Gent tot grens VVR Antwerpen m.u.v. gedeelte te Sint-Niklaas tussen N41 en R42)
	- R42 (vanaf N70 tot N403 te Sint-Niklaas)
	- R42 oostelijke tangent te Sint-Niklaas te realiseren (tussen knooppunt van de R42 met de N70 en E17)
	- N445 (vanaf grens VVR Gent tot N47 te Zele)
	- N41 (vanaf aansluiting E17 tot R42 te Sint-Niklaas)
	- N446 (vanaf aansluiting E17 tot N41 te Hamme)
	- N47 (vanaf aansluiting E17 tot N70 te Lokeren)

Tabel 4-8: Voorstel selectie dragend wegennet

Binnen de selectie van interlokale wegen (IW) worden volgende wegenselecties (gezien hun status) als 'te onderzoeken' aangeduid:

Interlokale wegen (IW) – te onderzoeken
- Omlidingsweg Vlyminckshoek te Sint-Niklaas (verbinding tussen N41 en N403, als alternatief voor de Hoge Bokstraat, met de nodige aandacht voor de N403)

Tabel 4-9: Te onderzoeken selectie dragend wegennet

#### 4.1.3.6.3 Lokaal wegennet

De selectie van het lokaal wegennet vormt een bevoegdheid van de gemeenten en wordt in het regionaal mobiliteitsplan niet verder behandeld.

Evenwel wordt binnen de selectie van het lokaal wegennet een engagement genomen om een studie of project op te nemen omtrent de zuidelijke parallelweg van de E34, vnl. voor wat betreft het toepassen van de inrichtingsprincipes conform nieuwe wegencategorisering, gezien het belang dat aan deze as geacht wordt door de (3) noordelijke gemeenten en de betrokkenheid van AWW als wegbeheerder

#### 4.1.3.7 De rol en status van de verbindingsweg N70-E34

Om het hoofd te bieden aan de problematiek van doorgaand (vracht)verkeer in het Waasland werd aan de hand van de dubbele kamstructuur een combinatie van oplossingen voorgesteld binnen de studie 'Mobiliteit op de weg in het Waasland' (2008). Deze combinatie bestaat uit zowel het versterken van het hoofdwegennet met de aanleg van parallelwegen (de 'benen' van de kam) als het verbeteren van de interne ontsluiting van het Waasland (de 'tanden' van de kam) en het verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen. De kammen draineren verkeer naar de parallelwegen van de E34 en E17, die op hun beurt het lokaal verkeer gescheiden houden van het doorgaand verkeer op de hoofdsnelwegen. Één ontbrekende 'tand' is een nieuwe noordelijke ontsluitingsweg tussen N70 en E34.

Uit de “rapportering verkenningsopdracht gewestelijk planningsproces verbindingsweg N70-E34” (Omgeving, 2019) volgt dat “(...) er nagenoeg consensus is dat de gewenste verbindingsweg N70-E34 geen primaire weg mag zijn, maar veeleer een secundaire weg type II (zonder verbindende functie) want gelegen tussen N70 als secundaire weg type III en de weefvakken als primaire wegen. In de nieuwe wegcategorisering van MOW wordt dat een interlokale stroomweg”.

Het is evenwel geenszins de bedoeling “(...) dat de verbindingsweg N70-E34 de problemen op het hoofdwegennet moet oplossen”. Bovendien stellen de actoren unaniem dat er hiertoe voldoende aandacht moet worden besteed aan mogelijke maatregelen om de impact van doorgaande (vracht)stromen tussen de E34 en E17 (via de toekomstige verbinding E34-N70 en oostelijke tangent in Sint-Niklaas), en vice versa, te voorkomen. Zo niet is de vrees dat de verbinding, in relatie met de openstelling van de oostelijke tangent, meer verkeer op N70, ook richting Waaslandhaven, zal aantrekken en wanneer de gewenste verbindingsweg N70-E34 daarop zal aansluiten dit in de praktijk voor een maasverkleining van de ‘Wase’ maas zal zorgen, wat voor vele actoren als een spanningsveld aanzien wordt.

Op dd. 30/03/2022 werd door de Vlaamse Regering een toekomstverbond afgesloten over de toekomst en de leefbaarheid van het ommeland van de haven van Antwerpen en de polders van Linkerscheldeoever. Onder meer een plan voor een nieuwe verbinding tussen de N70 en de E34, volledig gesitueerd op gongebied Beveren, alsook spijkerharde garanties om de impact van sluip- en vrachtverkeer onder controle te houden, vormen onderdeel van dit toekomstverbond. Daarin is bepaald dat de nodige ruimtelijke planprocessen opgestart dienen te worden zodat deze wegverbinding tussen de N70 en E34 in de komende jaren kan worden gerealiseerd.

Onder voorbehoud van verder onderzoek volgt de ontsluitingsweg grotendeels het tracé van de Grote Ring en sluit ter hoogte van de E34 aan op een nog te bouwen westelijk ontsluitingscomplex van de Waaslandhaven. Op deze wijze ontlast hij de verschillende dorpscentra van Vrasene, Nieuwkerken, Melsele en Beveren van (doorgaand) verkeer.

#### **4.1.4 Logistiek en goederenvervoer**

De impact van sluipverkeer en vrachtwagenparkeren op de leefbaarheid in de kernen van de vervoerregio is een belangrijke reden om na te denken over duurzaam goederenvervoer. Om het goederenverkeer te verduurzamen en economisch haalbaar te houden, moet er binnen de regio eerder gestreefd worden naar consolidatie en bundeling van productie- en logistieke bedrijven dan er wordt ingezet op synchromodale vervoersoplossingen, temeer omdat er binnen de Vervoerregio Waasland geen locaties zijn waar een shift/overslag van weg naar spoor of naar (binnenlandse) waterweg bestaat. Deze consolidatie en bundeling wordt best voorzien op locaties langsheen het vrachtroutennetwerk om de hinder door vrachtverkeer zo veel mogelijk in te perken en tegelijk de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen te blijven garanderen.

Bovendien heeft goederenvervoer een significante impact op de leefbaarheid in de kernen van de vervoerregio.

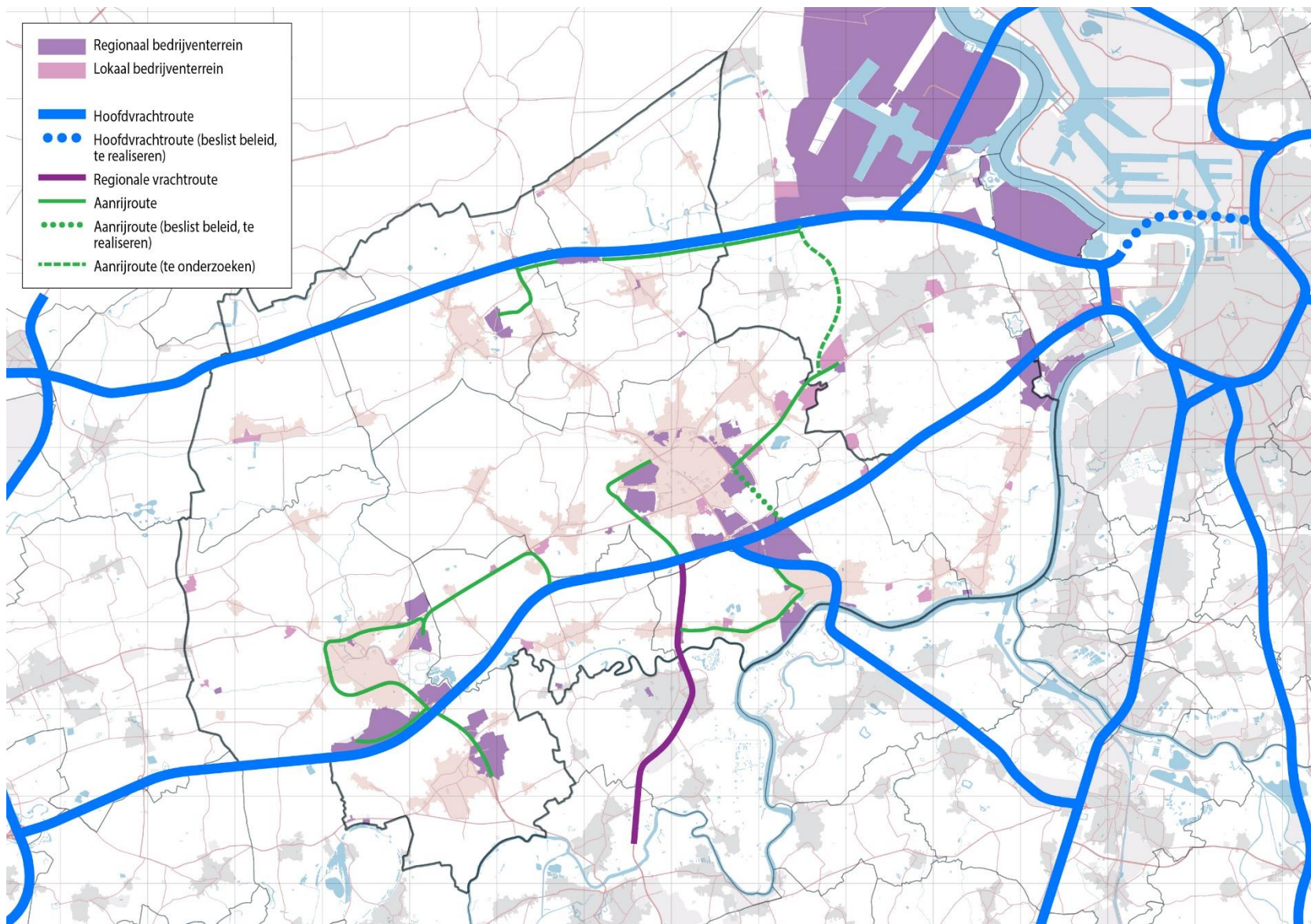
Een regionale overkoepelende visie op het goederenvervoer over de weg is noodzakelijk, waarbij problemen zoals sluipverkeer en vrachtwagenparkeren niet langer verschoven worden van gemeente naar gemeente. Het netwerk van vrachtroutes zal aangeven wat de aangewezen ontsluitingsroutes zijn van de bedrijventerreinen naar het hoofdwegennet. Het netwerk moet aangeven wat de aangewezen routes zijn binnen de regio waarvoor geen alternatief via het hoofdwegennet mogelijk is, alsook hoe het hoofdwegennet moet worden bereikt. Een aanvaardbare omrijfactor is belangrijk om de lokale economie geen concurrentieel nadeel te berokkenen en de lokale tewerkstelling niet te hypothekeren. De bepalende factoren voor een aanvaardbare omrijfactor zijn de effectieve afstand tussen vertrek- en eindbestemming in kilometers, de reistijd in minuten, de kilometerkost en de verkeersveiligheid. De opmaak en selectie van bijkomende lokale vrachtroutes op gemeentelijk niveau dienen daarbij steeds afgestemd te worden op het regionale vrachtroutennetwerk.

De doelstellingen en functies van het vrachtroutenetwerk blijven evenwel dezelfde:

- Ontsluiten van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten door toegang te verlenen via een voorkeurreute (verzamelen en verdelen van vrachtverkeer).
- Onderling verbinden van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten.
- Kanaliseren van het vrachtverkeer waarvoor geen route via het hoofdwegennet mogelijk is binnen een aanvaardbare omrijfactor (gemeten in afstand, tijd, kost en verkeersveiligheid).
- Kwetsbare gebieden (zoals kernen) vrijwaren van hinder door vrachtverkeer.

Het (nieuwe) regionale vrachtroutenetwerk bestaat uit drie wegcategorieën die door de vervoerregio worden geselecteerd:

- Hoofdvrachtroutes worden gevormd door de Europese en Vlaamse hoofdwegen.
- Regionale vrachtroutes worden gevormd door de regionale wegen mits geen uitzonderingen worden opgenomen.
- Aanrijroutes worden gevormd door (delen van) regionale, interlokale of lokale wegen, bedoeld voor het verzamelen van herkomst- en bestemmingsvracht richting regionale vrachtroutes of hoofdvrachtroutes.



Figuur 4-11: Voorstel vrachtroutenetwerk – beleidsscenario



Het regionale vrachtrouten netwerk ontsluit bedrijventerreinen die groter zijn dan 50 hectare of bedrijventerreinen met duidelijke logistieke, distributie-, of productiefuncties. De structuur van het vrachtrouten netwerk volgt maximaal die van de nieuwe wegcategorisering: rasters op de hoogste twee wegcategorieën, boomstructuren op de laagste wegcategorie. Zo kan er een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen vrachtroutes met een verbindingsfunctie (hoofd- en regionale vrachtroutes) en routes met louter een bestemmingsfunctie voor vrachtverkeer (aanrijroutes en lokale vrachtroutes).

Net als de nieuwe wegcategorisering moet het vrachtrouten netwerk een robuust netwerk worden. Dat betekent dat het netwerk de functie waarvoor het ontworpen is altijd moet kunnen blijven vervullen, ook in ongewone situaties. Dat leidt tot betrouwbaarheid op het gebied van verbinding, capaciteit en reistijd. Daarom wordt opnieuw een onderscheid gemaakt tussen reguliere situaties en verstoringen. In reguliere situaties gebruikt doorgaand vrachtverkeer altijd maximaal de hoofdvrachtroutes. Bij verstoringen kan doorgaand vrachtverkeer ook gebruik maken van de regionale vrachtroutes om mazen van hoofdvrachtroutes te doorsnijden. 'Re-routing' over aanrijroutes of lokale vrachtroutes is echter nooit toegelaten.

Aanvullend kan het vrachtrouten netwerk nog verder worden uitgebreid met lokale vrachtroutes, bv. voor het onderling verbinden van bedrijventerreinen, maar deze hebben in tegenstelling tot aanrijroutes slechts een lokaal belang. Lokale vrachtroutes maken geen deel uit van de regionale mobiliteitsplannen en moeten opgenomen worden in de lokale mobiliteitsplannen van de gemeente.

In de vervoerregio vormen de E34 ten noorden en de E17 ten zuiden de hoofdvrachtroutes op de oostwestrelatie.

Aansluitend op de E17 is de N16 richting Mechelen eveneens geselecteerd als hoofdvrachtroute. Westelijk hiervan takt de N41 vanuit het zuiden aan op de E17, geselecteerd als enige regionale route binnen de vervoerregio. De aanrijroutes richting de bedrijventerreinen in de regio Waasland vanaf de E17 betreffen de N47, N70 (deels), N446 en de N41. Na realisatie van de Oostelijke Tangent te Sint-Niklaas neemt deze ook de ontsluitingsfunctie voor vrachtverkeer over van de N16 Parklaan – N70 Koningin Astridlaan.

Vanaf de E34 is de as N403-Lamstraat geselecteerd als aanrijroute alsook de zuidelijke parallelweg E34, tussen complex Kemzeke en complex Vrasene.

Na realisatie van de verbindingsweg N70-E34 (in onderzoek) neemt ook deze de ontsluitingsfunctie voor vrachtverkeer op voor verkeer vanaf E34 richting Doornpark. Vanuit de vooropgestelde visie mag er hiertoe evenwel geen doorkoppeling ontstaan voor vrachtverkeer tussen E17-E34.

Vóór realisatie van de verbindingsweg N70-E34 is een alternatief via het hoofdwegennet (E34-R1-E17-N70) niet aangewezen gezien de maximale omrijfactor, zoals vermeld in het RSV, wordt overschreden. Uitgaande van de visie kamstructuur, de huidige wegcategorisering en het voorstel voor nieuwe wegcategorisering is het inschakelen van de N403 (huidig: secundair II; nieuw: interlokaal) als ontsluitingsfunctie voor vrachtverkeer het meest aangewezen in afwachting van de realisatie van de verbindingsweg N70-E34. Een interlokale weg betekent dat de weg ontworpen wordt met een maximaal comfort voor de fietser, maar tegelijk ook gedimensioneerd wordt voor vrachtverkeer. De N403 is daarom geschikt voor lokaal vrachtverkeer met een duidelijke herkomst of bestemming binnen het Waasland (of de zone +3,5t ten noorden van E17), maar mag niet gebruikt worden als louter een doorgangsweg, of maasverkleining tussen E17 en E34.

Het inschakelen van de N451 voor deze verbinding is gezien de huidige wegcategorisering en het voorstel voor nieuwe wegcategorisering (huidig: lokaal I; nieuw: lokaal wegennet) alsook de huidige problematieken rond verkeersleefbaarheid t.h.v. de kernen van Vrasene en Nieuwerkerken-Waas, niet gewenst en dus niet toegestaan. Bestaande beperkingen m.b.t. tonnageverbod op doorgaand verkeer blijven minstens behouden.

Afdwingbaarheid en naleving van het regionaal vrachtrouten netwerk is essentieel ten behoeve van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in verblijfsgebieden. Doorgaand vrachtverkeer op interlokale en regionale wegen, dewelke niet geselecteerd zijn als vrachtroute, is niet gewenst. D.m.v. de implementatie en evaluatie van vrachtwerende maatregelen wordt het vrachtverkeer gestimuleerd tot het gebruik van de vastgelegde routes in de vervoerregio. Deze maatregelen betreffen circulatiemaatregelen, vrachtwagensluizen, gerichte vrachtverboden (tonnageverbod +3,5t - uitgezonderd lokaal vrachtverkeer, ventstertijden), handhaving d.m.v. ANPR en structurele controles, ed. Ook fiscale maatregelen kunnen d.m.v. een variabele tarifiering een sturend instrument zijn.

Hiertegenover staat evenwel dat routes die onderdeel uitmaken van het vrachtrouten netwerk voldoende uitgebouwd dienen te worden zodoende deze infrastructuur een voldoende doorstroming waarborgt en verkeersveilig wordt ingericht voor alle actieve weggebruikers. Dit vertaalt zich oa. in veilige weginfrastructuur voor fietsers d.m.v. gescheiden fietspaden en voetpaden waar nodig (met name van belang op de N403). Naast het infrastructurele uitrustingsniveau van deze vrachtroutes dient er eveneens voldoende aandacht te worden besteed aan flankerende uitrusting, m.n. voldoende slaap- en parkeergelegenheid, ...

#### **4.1.5 Verkeersveiligheid**

Om te komen tot een daling van het aantal verkeersslachtoffers en het reduceren van het aantal verkeersdoden tegen 2050 tot nul, zijn maatregelen nodig om de verkeersveiligheid binnen de vervoerregio te verhogen voor alle weggebruikers. Het betreft naast de objectieve verkeersveiligheid gebaseerd op cijfers, ook de subjectieve verkeers-(on)veiligheid. Door het verhogen van een positieve waarneming en beleving wordt het gebruik van alternatieve vervoerswijzen gestimuleerd, wat bijdraagt richting een duurzame modal shift.

##### **4.1.5.1 Onderzoek en inventarisatie**

Het verzamelen van (nieuwe) informatie om de kennis omtrent het verkeersnetwerk, aanhorende infrastructuur en bestaande conflictpunten te vergroten is noodzakelijk.

Voor fietsers omvat dit enerzijds onderzoek naar hoe het netwerk van trage wegen op regionale schaal voor functioneel gebruik kan worden versterkt, wat kan leiden tot aangename en veiligere verplaatsingen (vooral per fiets). Anderzijds door screening van de tracédelen in het bovenlokaal fietsrouten netwerk op conformiteit in relatie tot het fietsvademecum teneinde het bekomen van een kwaliteitsslag in fietsinfrastructuur. De staat van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk langs gewestwegen wordt zo geïnventariseerd, waarbij een prioritering naar uitvoering kan worden toegekend zowel op basis van het fietspotentieel als de locatie (schoolroutes en -omgevingen). Voetgangersvoorzieningen zijn eveneens een aandachtspunt al worden hier geen specifieke acties voor opgenomen in het regionaal beleidsplan. Aanbevolen wordt om bij herinrichtingsprojecten steeds de geldende richtlijnen vanuit het vademecum voetgangersvoorzieningen maximaal te volgen.

Voor deze inventarisatie wordt een dynamische GIS-inventarisatietool opgezet, uitgewerkt en up-to-date gehouden, dewelke een bundeling en overzicht omvat van o.a. de staat van het fietsnetwerk, de olijsting van zwarte punten, schoolroutes, fietsongevallen, bedrijvenszones, routes voor zwaar transport, ed. om knelpunten sneller te identificeren en mogelijke prioriteiten hieraan te koppelen.

Met betrekking tot het verhogen van de integrale verkeersveiligheid zijn inzichten omtrent verkeersvolumes, verkeersafwikkeling, reistijd, ongevallen en verkeersgedrag onmisbaar. Hierdoor kunnen gericht maatregelen genomen worden om de infrastructuur en het netwerk te verbeteren. O.m. verkeerstellingen, detectielussen en ANPR-camera's leveren de nodige data. Informatie omtrent ongevallencijfers zijn raadpleegbaar via de betreffende politiezone.

#### **4.1.5.2 Maatregelen**

Door middel van onderzoek en inventarisatie worden concrete maatregelen geformuleerd en toegepast. Op beleidsniveau worden de zwarte punten prioritair opgenomen binnen het investeringsprogramma. Een uniform beleid overheen de steden kan daarbij bijdragen om deze meer in te richten in functie van de fietsers. Een actieplan voorziet hierin bijkomende ondersteuning om maatregelen binnen de vooropgestelde termijn uit te voeren. De regio ondersteunt hierbij het SAVE-charter (Samen Actief voor VEilig verkeer) waarbij een actieplan wordt opgesteld a.d.h.v. een zelfevaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid. De begeleiding van de uitvoering wordt voorzien door de provincie zelf.

Op het bovenlokaal fietsroutenetwerk (BFF) worden maatregelen genomen om de verbindingen fietsconform te maken en attractiepolen kwalitatief te bedienen. Dit door fietspaden te realiseren van voldoende breedte, afgescheiden van het autoverkeer. Waar de ruimte te beperkt is wordt de auto teruggedrongen ten gunste van de fietser. De nodige aandacht wordt besteed aan kruispunten door het voorzien van conflictvrije regelingen en veilige opstelruimtes, met de focus op een vlotte, comfortabele en veilige doorstroming van de fietser. Lichtengeregelde kruispunten worden maximaal voorzien van slimme verkeerslichtenregelingen. Ook op het lokaal fietsroutenetwerk worden maatregelen genomen ter optimalisatie van de fietsverbindingen, om zo de lokale attractiepolen kwalitatief te bedienen, met het BFF als ruggengraat. Waar relevant wordt gemengd verkeer gefaciliteerd en beveiligd op lokale wegen in centra, woonkernen en verblijfsgebieden. Dit op basis van de visie binnen het concept van MIX-wijken. De ruimte wordt herverdeeld volgens het STOP-principe en de verkeersstromen worden maximaal ontvlecht. Het invoeren van de zone 30 en circulatiemaatregelen weren de auto uit de kernen.

Aanvullende maatregelen op het dragend wegennetwerk hebben betrekking tot het reduceren van de gereden snelheden, het verlichten van oversteekplaatsen op gevoelige locaties, het creëren van zichtbaarheid op de overige weggebruikers op gevaarlijke punten, het maximaal ontvlechten van verkeersstromen en het vergevingsgezind (her)aanleggen van wegen.

#### **4.1.5.3 Monitoring en evaluatie**

Een continue monitoring en evaluatie laat toe de efficiëntie van de toegepaste maatregelen op te volgen en gevaarlijke situaties of knelpunten tijdig vast te stellen. Op die manier kunnen gepaste maatregelen genomen worden in functie van de algehele verkeersveiligheid. Met betrekking tot fietsers helpt het uitvoeren van een Quick Scan Fietsbeleid hierbij om een duidelijk beeld te krijgen op de stand van zaken met betrekking tot het gevoerde fietsbeleid om zodoende zwaktes of tekortkomingen te identificeren, te benoemen en te bekijken welke eventuele bijstellingen noodzakelijk zijn.

#### **4.1.6 Leefbaarheid**

Verder vormt leefbaarheid naast verkeersveiligheid evenzeer een belangrijk werkpunt, voornamelijk binnen de kernen. Beide aspecten zijn nauw gerelateerd aan elkaar, al heeft de verkeersleefbaarheid in hoofdzaak betrekking op de doortochtproblematieken en ongewenste verkeersstromen, die dan weer kunnen leiden tot verkeersonveilige situaties. De druk van het verkeer op de omgeving mag het kwaliteitsvol functioneren van de mens in de kernen niet in de weg staan. Verkeer is een noodzaak voor specifieke activiteiten, al bestaat de uitdaging erin een duurzaam evenwicht te vinden in functie van de leefbaarheid.

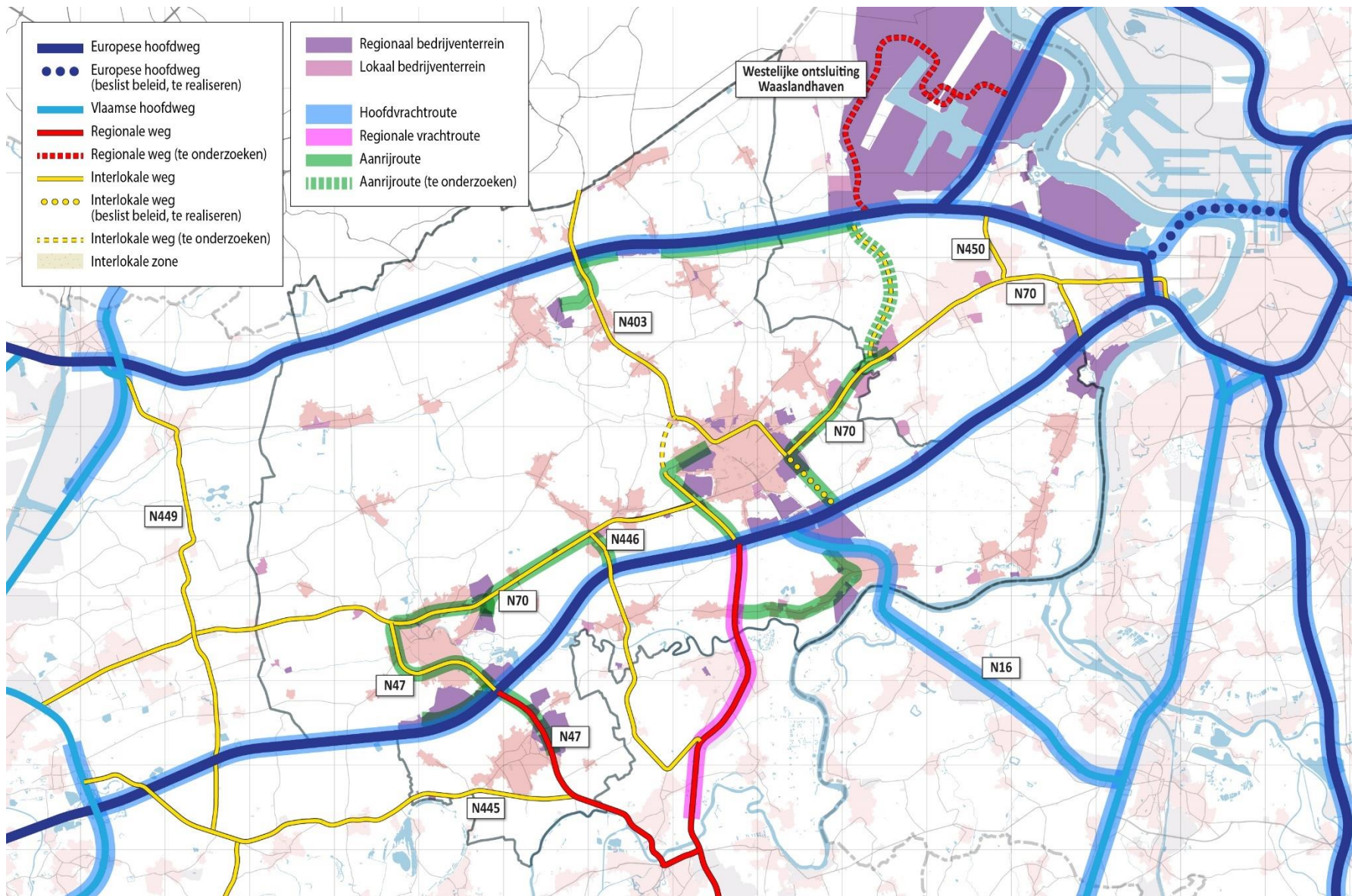
Om doorgaand- en vrachtverkeer te weren uit de kernen, worden de doortochtproblematieken op wegen van het dragend netwerk aangepakt. Hierdoor wordt dit verkeer gestimuleerd tot het gebruik van de interlokale voorkeursroutes, met als gevolg een daling van de verkeersoverlast op lokale wegen en in de kernen.

Structurele maatregelen die hiertoe het gewenst effect beogen, betreffen o.a. het implementeren van een sturend prijsverschil tussen duurzame en niet-duurzame vervoerswijzen. Deze vorm van "kilometerheffing"



zou dan betrekking kunnen hebben op een selectie van het wegennetwerk waarbij een hogere heffing geldt voor het lokale wegen of wegen die niet tot het regionaal en of lokaal vrachtroutenetwerk behoren. Daar waar wegen zijn uitgerust of bestemd voor doorgaand- en vrachtverkeer, met minimale impact op de leefbaarheid, is de heffing beperkter. Deze heffing kan verder gedifferentieerd worden naar ruimte en tijd.

Naast een fiscale stimulans kunnen eveneens nog andere maatregelen worden aangewend om (vracht-)verkeer te sturen, oa. door middel van (digitale) vrachtsluizen, ed. Met betrekking tot het vele havenverkeer en de toekomstige impact van het ECA-project op de regio, is bovenlokale en vervoerregio overschrijdende afstemming essentieel.



Figuur 4-12: Voorstel vrachtroutenetwerk – beleidsscenario

## **4.1.7 Flankerend beleid**

### **4.1.7.1 Innovatie**

De markt biedt tal van nieuwe en slimme mobiliteitsoplossingen. Deze oplossingen stellen reizigers in staat een modale keuze te maken en daarbij alle nodige informatie te bieden, alsook alternatieven aan te reiken in geval van onverwachte wijzigingen in de initiële reisroute. Tijd, comfort en budget worden geoptimaliseerd d.m.v. een betrouwbaar en veilig systeem.

Mobility as a Service of kortweg MaaS vormt hierin een onmisbare bouwsteen. Binnen MaaS worden diverse publieke en private vervoermiddelen geïntegreerd en via een digitaal platform aangeboden. Het betreft een combinatie van diensten zoals advies, informatie, ticketing en betaling. Op die manier wordt de brug gemaakt tussen de mobiliteitsvraag en het -aanbod.

### **4.1.7.2 Parkeerbeleid**

De beschikbare ruimte in de kernen is klein en de parkeerdruk groot. Een duurzaam parkeerbeleid heeft tot doel het ongewenst autogebruik, vooral in de kernen, te reduceren en de alternatieve bereikbaarheid te voet, met de fiets en openbaar vervoer te faciliteren. Ook kan hierdoor de overlast van geparkeerde vrachtwagens aangepakt worden, dat steeds meer en meer een problematiek vormt binnen de verschillende gemeenten van de vervoerregio. Multimodale bereikbaarheid is daarbij essentieel waarbij het STOP-principe, met sequentie stappers, trappers, OV en privévoertuigen, primeert.

Overbodig en ongewenst autogebruik wordt ontmoedigd door het inbouwen van weerstanden zoals o.m. parkeercapaciteit, tarifiering, parkeerduur en loopafstanden. Een onderscheid naar kort- en langparkeren kan hierin een eerste stap vormen, waarbij gunstige tarieven worden toegepast op randparkings rondom de kernen. Deze randparkings kunnen evenzeer een oplossing bieden aan de problematiek rond vrachtwagenparkeren.

### **4.1.7.3 Tarifiering**

De kwaliteit van de aangeboden alternatieve vervoersmodi, alsook de mogelijkheden tot combimobiliteit vormen enkele van de belangrijkste drijfveren tot een modal shift bij de gebruiker. Echter zijn financiële motivaties vaak eveneens onmisbaar om mobiliteit te sturen. Dit betreft het beprijzen van de verschillende schakels in de mobiliteitsketen, zowel naar plaats als naar tijd.

Voorbeelden op Vlaams en/of Federaal niveau zijn het toepassen van verschillende tarieven op het openbaar vervoer (kortingen en voordeeltarieven, tarief 'enkele rit' voordeliger maken, ed.) of het belasten van specifieke wegsegmenten. Op lokaal niveau betreft het hanteren van parkeerregimes om het parkeergedrag in de kernen te sturen. Op regionaal niveau zijn de mogelijkheden beperkt met uitzondering van eventuele tussenkomsten vanuit de vervoerregio in het OV-gebruik.

De tarieven voor het aanvullend net en het kernnet worden bepaald door de Vlaamse Regering. De verantwoordelijkheid voor de tarieven voor Vervoer op Maat ligt bij de vervoerregioraad. De raad spreekt hierbij zijn uitdrukkelijke voorkeur uit voor tarief-ticketintegratie <sup>12</sup>.

### **4.1.7.4 Gedragsverandering**

Mobiliteitsproblemen hebben vaak niet enkel met infrastructuur te maken, maar ook met gedrag. De manier waarop we ons verplaatsen wordt veelal bepaald door ingesleten patronen die zich dagelijks herhalen en die moeilijk te veranderen zijn. O.m. reisduur, aanwezige infrastructuur en weersomstandigheden zijn enkele van een ruim pakket aan bepalende factoren die tot de keuze van een specifieke vervoerswijze leiden.

---

<sup>12</sup> Zie documenten en vergaderverslagen VVRR dd. 22/04/2021 en 23/06/2022

Algemene campagnes ten gunste van alternatieve vervoerswijzen kunnen hierop inspelen door informatie te bieden die het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en regionale deelsystemen motiveren en stimuleren. Van belang hierbij is informatie rond het flexvervoer dat het bus- (aanvullend en functioneel) en treinnetwerk ondersteunt. Hierbij worden argumenten inzake milieu, gezondheid en profijt aangekaart rond thema's zoals energie-efficiënte verplaatsingen, rijgedrag, duurzaam woon-werk verkeer, ed., met het doel personen te sensibiliseren en aan te sporen om het autogebruik te beperken en meer gebruik te maken van duurzamere vervoersmodi. Het opzetten van tools en campagnes kunnen dienen als 'gamechanger' om het aandeel fietsgebruik te verhogen. Regionale (overkoepelende) initiatieven kunnen hiertoe inspirerend werken, o.a. een fietsrouteplanner in een digitale omgeving die fietsers de beste fietsroute aangeeft voor hun dagelijkse verplaatsingen, rekening houdende met de specifieke behoeften van deze fietsers.

Betreffende woon-werkverplaatsingen kunnen werkgevers een belangrijke rol vervullen in het promoten van duurzaam woon-werkverkeer. Zo zijn er Provinciale Mobiliteitspunten die als info- en adviespunt functioneren voor bedrijven richting duurzaam vervoer en alternatieven voor de auto op grotere schaal. Deze Provinciale Mobiliteitspunten initiëren en faciliteren potentiële projecten en hebben daarnaast een begeleidende rol. Verder kunnen werkgevers beroep doen op het Pendelfonds dat projecten om duurzaam woon-werkverkeer te bevorderen subsidieert.

Ook educatie kan bijdragen tot een gedragsverandering. Niet enkel voor jonge kinderen maar ook op latere leeftijden kunnen de verkeersregels informatief opgefrist worden bij verschillende doelgroepen met name schoolgaande jeugd, pendelaars, ed. Binnen de vervoerregio wordt onderzocht hoe intergemeentelijke samenwerkingen voor opleidingen zoals fietseducatie op school, fietsen voor nieuwkomers, leren fietsen met elektrische fietsen en speed pedelecs, ed. tot stand kunnen komen.

#### **4.1.7.5 Vergroening**

Iedereen verplaatst zich en elke verplaatsing heeft een impact op de omgeving. Door het vinden van een evenwicht tussen de economische, ecologische en sociale aspecten kan een duurzame mobiliteit in de vervoerregio bekomen worden. Het is van primordiaal belang om te (blijven) investeren in duurzame modi en te motiveren tot het gebruik ervan, zowel op vlak van privé-, vracht- als openbaar vervoer. Een duurzame mobiliteitsvisie zet niet enkel in op het verschuiven naar fiets en andere duurzame modi maar kiest ook voor emissieloze (autonome) voertuigen, mede door de groeiende interesse binnen Vlaanderen. Inspanningen vanuit de overheid en bedrijfswereld kunnen sterk bijdragen aan een duurzamer wagenpark.

Met betrekking tot het openbaar vervoer wordt ingezet op milieuvriendelijke voertuigen die zuiniger en stiller zijn. Op deze manier wordt bijgedragen aan de levenskwaliteit, voornamelijk in de kernen. Daarbij kan de inzet van compactere bussen, de impact op ruimte en leefbaarheid verder beperken in de binnensteden. Ook met betrekking tot het goederenvervoer zijn stappen te nemen ten einde een duurzame stedelijke distributie en bevoorrading te bekomen. Maatregelen worden onderzocht in functie van het weren van vrachtverkeer door de inzet van milieuvriendelijke vervoerswijzen en het bundelen van goederenstromen.

Aanvullend is een duurzaam en overkoepelend beleid rond deelmobiliteit en elektrisch laden op regionaal niveau noodzakelijk, rekening houdend met uitbreidingsmogelijkheden richting de toekomst, om zo het aantal emissievrije voertuigkilometers nog meer te laten toenemen. Specifiek voor het elektrisch laden wordt gestreefd naar een maximale clustering op strategische locaties, waardoor zoekverkeer vermeden wordt en tegelijk laadzekerheid wordt aangeboden.



Ook het organiseren van groepsaankopen voor lokale besturen kunnen mee bijdragen aan het stimuleren van groene verplaatsingen. Door o.m. het gezamenlijk investeren in stallingsvoorzieningen kan meer comfort, kwaliteit en veiligheid geboden worden met als doel het fietsgebruik te stimuleren.

Voorts dient er ook zuinig en bedachtzaam omgesprongen te worden met ruimtegebruik en bijkomend ruimtebeslag. Een proactieve en toekomstgerichte onthardingsaanpak is hierbij wenselijk, in combinatie met het vergroenen van de publieke ruimte op een kwaliteitsvolle manier. Het betreft o.m.:

- Binnen elke bouwsteen en/of strategie dienen kansen aangegrepen te worden om kwaliteitssprongen in de publieke en/of private ruimte te maken en te ontharden waar mogelijk. Bijvoorbeeld bij wijzigingen aan parkeerbeleid, verkeersluw maken interlokale mazen, (her)aanleg wegenis e.a. transportinfra, aanleg hoppinpunten, ed.
- Waar bijkomend ruimtebeslag en verharding niet kan vermeden worden, moet het tot een minimum beperkt worden en zouden tegelijkertijd onthardingskansen in de omgeving of andere plekken moeten benut worden.

#### **4.1.7.6 Handhaving**

Handhaving heeft tot doel om veilig gedrag van de weggebruikers af te dwingen conform de geldende wet- en regelgeving. Daarbij heeft handhaving vooral invloed op bewuste overtredingen in het verkeer. Naast een algemeen handhavingsbeleid m.b.t. verkeersreglementering zal enerzijds nadruk moeten gelegd worden op de controles van de rijsnelheden. Hoewel politiezones meestal intensievere controles houden op het hoofd- en dragend wegennetwerk, mogen ook de lokale wegen niet worden vergeten in functie van de veiligheid van zachte weggebruikers. Dit draagt er tevens toe bij dat sluipverkeer op deze wegen ontmoedigd wordt.

Anderzijds is handhaving vereist op de naleving van vrachtroutes en tonnagebeperkingen, om zo de eveneens de leefbaarheid en veiligheid in verblijfgebieden en schoolomgevingen te vrijwaren. Implementatie en evaluatie van vrachtwerende maatregelen zoals circulatiemaatregelen, vrachtwagensluizen, gerichte vrachtverboden (uitgezonderd lokaal vrachtverkeer), ANPR, structurele controles, ed. dragen hiertoe bij.

Een regionale samenwerking is noodzakelijk waarbij handhaving wordt afgestemd over de politiezones van de vervoerregio heen. De realisatie van een ANPR-schild zal daarbij onderzocht worden ter handhaving van sluipverkeer.

Onder de noemer van zachte weggebruikers is daarnaast een bijkomende trend in opmars, met name de elektrische step. De regelgeving omtrent deze vervoerswijze is niet altijd eenduidig met misbruik en ongevallen tot gevolg. Met het huidige aandeel steps en de verwachte groei is de nodige aandacht op Vlaams en/of Federaal niveau vereist om steden en gemeenten op te wassen tegen deze nieuwe duurzame vervoerstrend.



# Deel IV

## 5 ACTIEPLAN

### 5.1 Actieprogramma

Het actieprogramma vormt hierbij een nuttig beleidsinstrument voor het opstellen van o.a. het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP).

Het actieprogramma is een tabel waarin de actiepunten en/of maatregelen zijn opgenomen. Per actie wordt hierbij het volgende aangegeven:

Actieprogramma	
<b>Thema</b>	Thema waarin de actie kadert, voortbouwend op de thema's waarop het beleidsscenario is gestoeld.
<b>Nr.</b>	Nummer van de actie.
<b>Actie</b>	Strategische actie die we als vervoerregio formuleren en concrete maatregelen die gekoppeld zijn aan het regionaal mobiliteitsscenario. Een regionale actie omschrijft een project, studie, campagne, infrastructuurmaatregel, flankerende maatregel, etc. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dewelke bijdraagt tot het realiseren van de doelstellingen van de vervoerregio, d.w.z. die duidelijk gekoppeld is aan de visie die de vervoerregio heeft vooropgesteld;</li> <li>- Dewelke een mobiliteitsimpact heeft over de grenzen van individuele gemeenten of steden heen;</li> <li>- Waarvoor opvolging vanuit de vervoerregio wenselijk is (bijv. samenwerking tussen twee gemeenten hoeft niet per se in het regionaal mobiliteitsplan te komen).</li> </ul>
<b>Doelstelling(en)</b>	De vooropgestelde strategische doelstelling(en) waaraan de actie bijdraagt (zie par. 2.1).
<b>Prioriteit</b>	Prioriteit voor het uitvoeren van de actie in relatie tot het behalen van de opgenomen doelstellingen, ervan uitgaande dat alle opgenomen acties een gemiddelde prioriteit hebben. Enkel wat echt dringend moet worden uitgevoerd, heeft een hoge prioriteit en wat niet meteen dringend is, heeft een lage prioriteit.
<b>Trekker</b>	Verantwoordelijke trekker(s) voor de uitvoering van de actie. Dit zijn de initiatiefnemers die een inspanningsverbintenis aangaan om de actie op te starten en op zoek gaan naar partners en betrokken actoren.
<b>Betrokken actoren</b>	Niet-limitatieve oplijsting van betrokken stakeholders die in deze beperkt worden tot partners die een financiële bijdrage leveren of actief participeren (cfr. grootste mate van betrokkenheid) in relatie tot de actie.
<b>Product</b>	Het eerste 'product' waarin de uitvoering van de actie resulteert: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Marktstudie: studie die zich richt op het bekomen van informatie/voorstellen vanuit de markt en/of marktspelers (vb. RFI);</li> <li>- Haalbaarheidsonderzoek: onderzoek dat zich richt tot het onderzoeken van de haalbaarheid van een specifieke maatregel;</li> <li>- Planologische studie: studies die een planologische procedure volgen (vb. opmaak RUP);</li> <li>- Technische studie: studies die gericht zijn op de technische uitwerking (= uitvoering) van een maatregel;</li> <li>- Realisatie: effectieve uitvoering van een specifieke maatregel (vb. uitvoering infrastructuurproject);</li> <li>- Evaluatieonderzoek: onderzoek dat zich richt tot het monitoren/evalueren van een specifieke maatregel.</li> </ul>
<b>Timing</b>	De tijdshorizon van het regionaal mobiliteitsplan bedraagt 10j. Hiertoe wordt volgende timing van de acties opgenomen (verwacht einde van de maatregel): <ul style="list-style-type: none"> <li>- ≤ 3j: korte termijn (KT);</li> <li>- 4-6j: middellange termijn (MLT);</li> <li>- ≥ 7j lange termijn (LT);</li> <li>- Continu</li> </ul>
<b>Budget</b>	Inschatting van het investeringsbudget (initiële kost) van de actie: <ul style="list-style-type: none"> <li>- €€€€: lage of beperkte investeringskost;</li> <li>- €€€€: middelhoge investeringskost;</li> <li>- €€€€: hoge investeringskost;</li> <li>- €€€€: zeer hoge investeringskost.</li> </ul>

Tabel 5-1: Duiding actieprogramma

Het actieprogramma is opgenomen onder bijlage 1.

#### Disclaimer:

In het actieprogramma werden maatregelen opgenomen die op het grondgebied van Beveren gesitueerd zijn, maar door hun relevantie wel van belang zijn voor de vervoerregio Waasland. Gezien Beveren niet is opgenomen binnen de vervoerregio Waasland, komt het de vervoerregio niet toe hierin besluitvorming in op te nemen.

## 5.2 Top 10 krachtlijnen van het actieplan

Het actieprogramma bevat een hoeveelheid aan acties die allen bijdragen tot de gewenste beleidsontwikkeling en het behalen van de vooropgestelde ambities en doelstellingen voor de regio.

Uit de lijst van acties (zie par. 5.1) wordt hiertoe een top 10 van krachtlijnen van het actieplan opgesteld die door de regio als 'handvat' worden gezien in de uitwerking van het gewenste beleidsscenario. Deze krachtlijnen kunnen niet gelezen worden als acties 'an sich' (hoewel ze in sommige gevallen kunnen teruggebracht worden tot één of meerdere opgelijste maatregelen uit het voorliggende actieprogramma), maar dienen eerder om te communiceren over de gewenste beleidsontwikkeling voor de vervoerregio.

In onderstaande volgt een overzicht van deze krachtlijnen:

Top 10 krachtlijnen van het actieprogramma	
1	Het wegwerken van missing links (binnen de selectie van het fietsrouten netwerk) en het voorzien in kwaliteitsvolle en veilige fietsinfrastructuur op alle verbindingen van het fietsrouten netwerk.
2	Het wegwerken van gevaarlijke punten.
3	Het uitrollen van geselecteerde Hoppinpunten.
4	Realisatie van toegankelijke haltevoorzieningen.
5	Het onderzoeken van de verdere opwaardering van het uitgewerkte OV-netwerk lange termijn a.d.h.v. een permanente evaluatie van het OV-plan korte termijn.
6	Realisatie van de Oostelijke Tangent te Sint-Niklaas.
7	Verbeteren van de verkeersleefbaarheid- en veiligheid, zowel op het dragend netwerk als binnen de afbakening van de interlokale zones.
8	Het terugdringen van sluipverkeer.
9	Opstart van de noodzakelijke studies voor de realisatie van de gewenste verbindingsweg N70-E34.
10	Afdwingbaarheid en naleving van het nieuwe regionale vrachtroutenetwerk verhogen.

Tabel 5-2: Overzicht top 10 krachtlijnen van het actieprogramma

## 5.3 Road maps

Het mobiliteitsplan voor de vervoerregio Waasland is ambitieus. Om de vooropgestelde doelstellingen te bereiken, werd hiertoe een omvangrijk actieprogramma opgesteld die tot (een stapsgewijze) invulling en uitwerking van deze doelen moet komen.

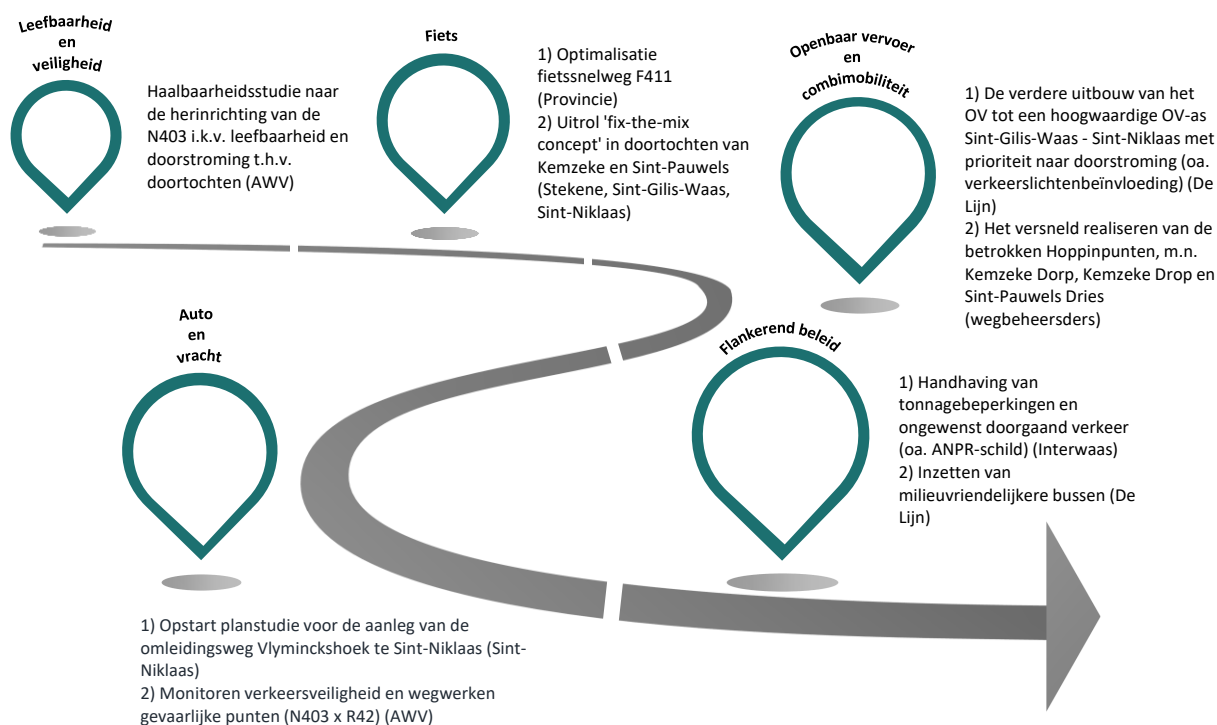
Om dit te verwezenlijken is het noodzakelijk een afdoend zicht te hebben over hoe bepaalde doelstellingen bereikt kunnen worden en welke stappen (cf. traject) hiervoor noodzakelijk zijn; m.a.w. als voorbeeld kan gesteld worden dat het bereiken van een hoger aandeel duurzame modi in de regio niet behaald kan worden als er niet eerst wordt ingezet op performanter openbaar vervoer, kwaliteitsvolle en veilige fietsnetwerken, ed.

Om te verduidelijken hoe de opgelijste acties uit het actieprogramma zich onderling verhouden, worden in onderstaande een aantal willekeurige (niet-limitatieve) road maps uitgewerkt.

Een road map of routekaart vormt hiertoe een visueel overzicht over hoe een specifiek einddoel stap voor stap kan bereikt worden.

### 5.3.1 Verhogen verkeersleefbaarheid- en veiligheid op doortochten N403

Onderstaande road map heeft tot einddoel 1) het verhogen van de leefbaarheid in alle kernen op de N403 (Paal – Kemzeke – Sint-Pauwels – Vlijminckshoek/Watermolenvijk) en 2) het verruimen van de doelstelling leefbaarheid (SD 4) naar anders (SD 1) en sociaal (SD 6).



Figuur 5-1: Road map verhogen leefbaarheid doortochten N403

Om de verkeersleefbaarheid en -veiligheid op de doortochten van de N403 te verhogen dient in een eerste stap een haalbaarheidsstudie te worden opgestart tussen de wegbeheerder (AWV) en de betrokken gemeenten (Sint-Gilis-Waas, Stekene en Sint-Niklaas) in functie van de herinrichting van de N403. Vervolgens kan het STOP-principe onderschreven worden door achtereenvolgens de noodzakelijke acties voor langzame vervoerswijzen en openbaar vervoer verder uit te werken. Deze omvatten o.m.:

- De optimalisatie van de bestaande F411 fietssnelweg tussen Hulst – Sint-Niklaas door de provincie zodoende functioneel fietsverkeer (over langere afstand) zich op een afdoende verkeersveilige en vlotte manier kan verplaatsen.
- Het toepassen van de 'fix-the-mix' concepten in de doortochten van Kemzeke en Sint-Pauwels waarbij hoogwaardige ontvlochten fietsroutes gaan door de autoluwe wijk zonder doorgaand verkeer en autoverkeer zoveel als mogelijk wordt gebundeld op verkeerswegen om een veilige en vlotte doorstroming te waarborgen.
- Om de modal shift verder te ondersteunen dient de as Sint-Gilis-Waas – Sint-Niklaas uitgebouwd te worden tot een hoogwaardige OV-as met prioriteit naar doorstroming voor het openbaar vervoer op deze as (AWV/De Lijn). Dit kan o.m. bekomen worden door verkeerslichtenbeïnvloeding aan belangrijke kruispunten waar de drukke verkeersstromen een vlotte afwikkeling hypothekeken.
- Het versneld realiseren van de lokale Hoppinpunten door de wegbeheerders op deze as (m.n. Kemzeke Dorp, Kemzeke Drieschouwen en Sint-Pauwels Dries) kan een verdere stimulans bieden in de ondersteuning en het gebruik van het openbaar vervoer (o.a. in functie van voor- en natrajecten voor reizigers).

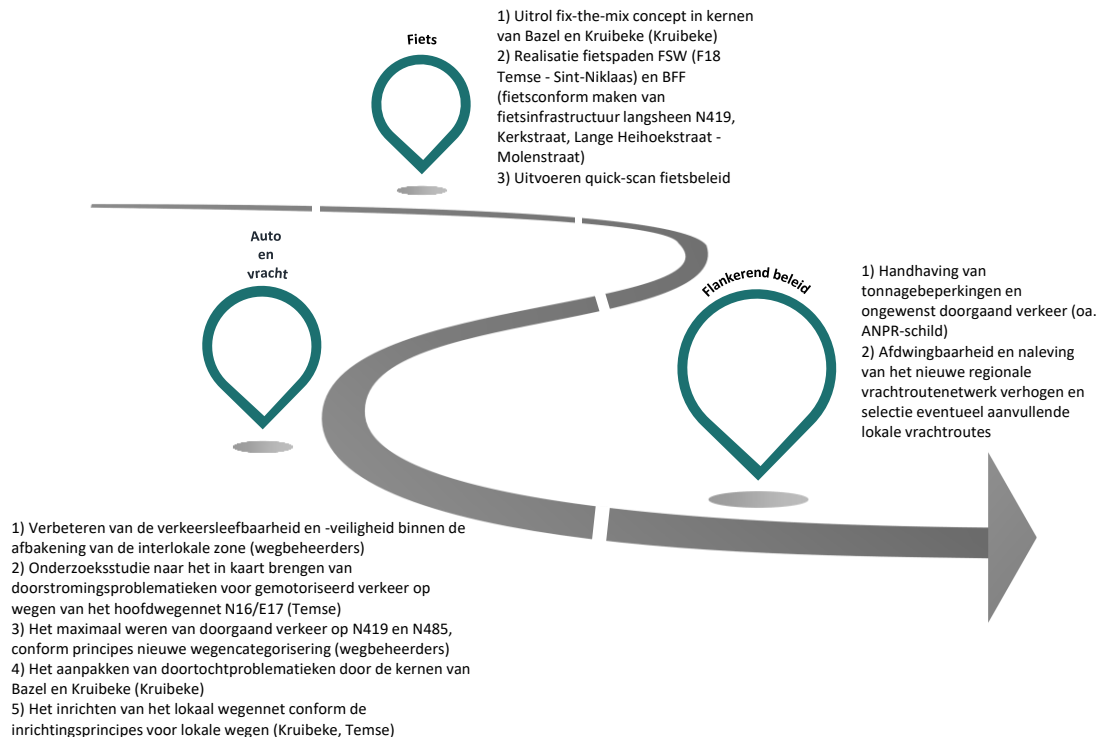
Op vlak van gemotoriseerd verkeer kan vervolgens gekeken worden hoe de verkeersveiligheid verhoogd kan worden. A.d.h.v. een dynamische gevaarlijke puntenlijst worden bestaande gevaarlijke punten weggewerkt (m.n. kruispunt N403 x R42). Bovendien worden de nodige engagementen en studies opgestart door de stad en AWV voor de aanleg van de omleidingsweg Vlyminckshoek te Sint-Niklaas, dewelke een positieve impact zal hebben op de verkeersleefbaarheid- en veiligheid in de Hoge Bokstraat.

Naast de infrastructurele ingrepen is flankerend beleid van evenwaardig belang. Hiertoe wordt de handhaving verstaan van de tonnagebeperking voor het doorgaand vrachtverkeer. Hiertoe kan de uitrol

van een ANPR-schild soelaas bieden. Ook het inzetten van milieuvriendelijke bussen zal een positieve impact hebben op de leefbaarheid in de kernen langs deze as.

### 5.3.2 Het terugdringen van ongewenst sluipverkeer

Onderstaande road map heeft tot einddoel het terugdringen van 1) ongewenst sluipverkeer binnen de afbakening van de interlokale maas t.h.v. Temse-Kruiabeke-Burcht, afgebakend door het hoofd- en dragend wegennet zijnde de E17 (ten noorden), de N16 (ten westen), de Schelde (ten zuiden) en de E34 (ten oosten) en 2) de naleving van de nieuwe wegencategorisering en hieraan gekoppeld de uitwerking van het regionale vrachtrouten netwerk.



Figuur 5-2: Road map terugdringen van ongewenst sluipverkeer

De lokale wegen gelegen binnen de interlokale maas Temse-Kruiabeke zijn gericht op het weren van sluipverkeer of doorgaand verkeer (verkeer zonder herkomst én bestemming in de interlokale maas). De lokale wegen, waartoe volgens het voorstel van de nieuwe wegencategorisering ook de N485 en N419 behoren, hebben geen verbindingsfunctie voor doorgaand verkeer. Verkeer zonder herkomst of bestemming binnen de interlokale maas mag deze maas niet doorsnijden en moet steeds gebruik maken van de wegen van het dragend netwerk of hoger, zijnde de N16 en E17 in onderhavig geval.

Hiertoe is het van belang om in eerste instantie het netwerk voor trage weggebruikers conform te maken volgens de huidige richtlijnen en binnen de kernen fietsroutes te ontvlechten van gemotoriseerd verkeer (fix-the-mix). Binnen de lokale maas primeren de trage weggebruikers en is de auto te gast. Volgens de principes van de nieuwe wegencategorisering dient doorgaand verkeer op oa. de N419 en N485 geweerd te worden.

Vervolgens is het op vlak van gemotoriseerd verkeer van belang dat de doorstroming op het hoofdwegennet voldoende vlot verloopt, namelijk N16 en E17. Waar nodig zal dit onderzocht worden. Een voldoende vlotte doorstroming werkt immers ontradend naar sluipverkeer toe. Bovendien zorgt het aanpakken van de doortochtproblematieken in Bazel en Kruiabeke, alsook het verhogen van de leefbaarheid- en veiligheid op deze trajecten, voor een sterk ontradend effect naar doorgaand verkeer. De



wegen binnen de maas worden hiertoe zoveel als mogelijk ingericht conform de inrichtingsprincipes voor lokale wegen.

Naast de infrastructurele ingrepen is flankerend beleid van evenwaardig belang. Hiertoe wordt de handhaving verstaan van de tonnagebeperking voor het doorgaand vrachtverkeer. Hiertoe kan de uitrol van een ANPR-schild soelaas bieden. Voor de bediening van de lokale bedrijventerreinen is het van belang dat eventueel aanvullende lokale vrachtroutes worden geselecteerd. Ook hier dient de afweging naar verkeersleefbaarheid en -veiligheid voldoende gewaarborgd te blijven.

## 6 WIJZIGING VAN ANDERE BELEIDSPANNEN

Beleidskeuzes die in het regionaal mobiliteitsplan worden gemaakt, met implicaties op beleidsplannen op gemeentelijk of provinciaal niveau, leiden tot een noodzakelijke bijsturing van deze beleidsplannen.

Op basis van het voorliggend beleidsplan, blijkt de gewijzigde context rond de nieuwe wegcategorisering (voor zowel auto als vracht), niet te stroken met de categorisering zoals voorgesteld in de gemeentelijke- en bovengemeentelijke beleidsplannen.

Op basis van dit regionaal mobiliteitsplan moet dan ook een bijsturing van deze beleidsplannen van categorisering en selectie van het wegennet naar hoofd- en dragend wegennet, conform het voorstel 'Robuust wegennet' zoals beschreven onder par. 4.1.3.6 worden doorgevoerd.

Ten opzichte van de huidige wegcategorisering zoals vastgelegd in de lokale mobiliteitsplannen, geeft dit volgende noodzakelijke bijstellingen:

Wegencategorisering (auto)	
<b>Moerbeke</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ledestraat: in het huidige lokale mobiliteitsplan geselecteerd als secundaire weg type III. Conform selecties binnen RMP te wijzigen naar lokaal wegennet.</li> <li>- Huidige selectie van lokale wegen type I, II en III te wijzigen conform typologie nieuwe wegcategorisering, m.n. lokale ontsluitingsweg (OW) of erftoegangsweg (EW).</li> </ul>
<b>Stekene</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- N403 (vanaf gemeentegrens tot landsgrens NL): in huidige mobiliteitsplan geselecteerd als secundaire weg type I (ten noorden E34) en secundaire weg type II (ten zuiden E34). Conform selecties binnen RMP te wijzigen naar laagste categorie dragend wegennet, zijnde interlokale weg (IW).</li> <li>- Huidige selectie van lokale wegen type I, II en III te wijzigen conform typologie nieuwe wegcategorisering, m.n. lokale ontsluitingsweg (OW) of erftoegangsweg (EW).</li> </ul>
<b>Sint-Gillis-Waas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- N403: in het huidige lokale mobiliteitsplan geselecteerd als regionale weg (nieuwe wegcategorisering). Conform selecties binnen RMP te wijzigen naar laagste categorie dragend wegennet, zijnde interlokale weg (IW).</li> </ul>
<b>Lokeren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- N70: in huidig mobiliteitsplan geselecteerd als secundaire weg type II. Conform selecties binnen RMP te wijzigen naar laagste categorie dragend wegennet, zijnde interlokale weg (IW).</li> <li>- N47: in huidig mobiliteitsplan geselecteerd als primaire weg type II. Conform selecties binnen RMP te wijzigen naar laagste categorie dragend wegennet, zijnde interlokale weg (IW).</li> <li>- Huidige selectie van lokale wegen type I, II en III te wijzigen conform typologie nieuwe wegcategorisering, m.n. lokale ontsluitingsweg (OW) of erftoegangsweg (EW).</li> </ul>
<b>Zele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- N47: in huidig mobiliteitsplan geselecteerd als primaire weg type II (vanaf aansluiting E17 tot aansluiting N445). Vanaf aansluiting N445 tot gemeentegrens Dendermonde geselecteerd als secundaire weg type I. Conform selecties binnen RMP te wijzigen naar categorie dragend wegennet, zijnde regionale weg (RW), voor het gehele traject vanaf aansluiting E17 t/m gemeentegrens Dendermonde.</li> <li>- N445: in huidig mobiliteitsplan geselecteerd als secundaire weg type II. Conform selecties binnen RMP te wijzigen naar laagste categorie dragend wegennet, zijnde interlokale weg (IW).</li> <li>- Huidige selectie van lokale wegen type I, II en III te wijzigen conform typologie nieuwe wegcategorisering, m.n. lokale ontsluitingsweg (OW) of erftoegangsweg (EW).</li> </ul>
<b>Waasmunster</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- N70: in huidig mobiliteitsplan geselecteerd als secundaire weg type II. Conform selecties binnen RMP te wijzigen naar laagste categorie dragend wegennet, zijnde interlokale weg (IW).</li> <li>- N446: in huidige mobiliteitsplan geselecteerd als secundaire weg type II (vanaf aansluiting N70 t/m aansluiting Hoogstraat) en lokale weg type I (vanaf aansluiting Hoogstraat t/m gemeentegrens Hamme). Conform selecties binnen RMP te wijzigen naar laagste categorie dragend wegennet, zijnde interlokale weg (IW), voor het segment tussen N70 en gemeentegrens Hamme.</li> <li>- Huidige selectie van lokale wegen type I, II en III te wijzigen conform typologie nieuwe wegcategorisering, m.n. lokale ontsluitingsweg (OW) of erftoegangsweg (EW).</li> </ul>
<b>Temse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- N16: in huidig mobiliteitsplan geselecteerd als primaire weg type I. Conform selecties binnen RMP te wijzigen naar Vlaamse hoofdweg.</li> <li>- N41: in huidig mobiliteitsplan geselecteerd als primaire weg type II. Conform selecties binnen RMP te wijzigen naar categorie dragend wegennet, zijnde regionale weg (RW).</li> </ul>
<b>Sint-Niklaas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- N70: in huidig mobiliteitsplan geselecteerd als secundaire weg type II (vanaf gemeentegrens Waasmunster t/m aansluiting R42 en vanaf R42 t/m gemeentegrens Beveren). Op segment tussen R42 is de N70 geselecteerd als secundaire weg type III. Conform selecties binnen RMP</li> </ul>

	<p>te wijzigen naar laagste categorie dragend wegennet, zijnde interlokale weg (IW). Het segment N70 tussen de R42 wijzigt naar lokaal wegennet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- N16 (vanaf E17 t/m aansluiting N70): in huidig mobiliteitsplan geselecteerd als secundaire weg type III. Conform selecties binnen RMP te wijzigen naar lokaal wegennet.</li> <li>- N41: in huidig mobiliteitsplan geselecteerd als primaire weg type II (vanaf aansluiting E17 t/m N70). Selectie als secundaire weg type II tussen N70 en Hoge Bokstraat. Conform selecties binnen RMP is gehele segment van N41 te wijzigen naar laagste categorie dragend wegennet, zijnde interlokale weg (IW).</li> <li>- R42: in huidig mobiliteitsplan geselecteerd als secundaire weg type II tussen N451 en N70 (oostzijde). Conform selecties binnen RMP is gehele segment van R42, m.u.v. gedeelte tussen te onderzoeken wegverbinding Vlyminckshoek en aansluiting N403, te wijzigen naar laagste categorie dragend wegennet, zijnde interlokale weg (IW).</li> <li>- Oostelijke tangent: selectie als interlokale weg (IW) na realisatie.</li> <li>- N403: in huidig mobiliteitsplan geselecteerd als secundaire weg type II. Conform selecties binnen RMP te wijzigen naar laagste categorie dragend wegennet, zijnde interlokale weg (IW).</li> <li>- Huidige selectie van lokale wegen type I, II en III te wijzigen conform typologie nieuwe wegencategorisering, m.n. lokale ontsluitingsweg (OW) of erftoegangsweg (EW).</li> <li>- Te onderzoeken wegverbinding Vlyminckshoek: selectie als interlokale weg (IW).</li> </ul>
<b>Kruikeke</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Huidige selectie van lokale wegen type I, II en III te wijzigen conform typologie nieuwe wegencategorisering, m.n. lokale ontsluitingsweg (OW) of erftoegangsweg (EW).</li> </ul>

**Disclaimer:**

De selectie van het lokale wegennet, m.n. lokale ontsluitingswegen (OW) of erftoegangswegen (EW) blijft een bevoegdheid van de steden en gemeenten.

<b>Wegencategorisering (vracht)</b>	
<b>Moerbeke</b>	- Geen wijzigingen.
<b>Stekene</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- N403 (ten noorden E34) is geselecteerd als 'vrachtroute type I'. Conform selecties binnen RMP wordt dit segment niet opgenomen binnen het regionale vrachtroutenetwerk.</li> <li>- As N403 (ten zuiden E34) – Lamstraat is geselecteerd als 'vrachtroute type I'. Conform selecties binnen RMP te hernoemen als 'aanrijroute'.</li> <li>- Reinakkerweg (vanaf rotonde N403 t/m gemeentegrens Sint-Gillis-Waas) is geselecteerd als 'vrachtroute type I'. Conform selecties binnen RMP te hernoemen als 'aanrijroute'.</li> </ul>
<b>Sint-Gillis-Waas</b>	- Geen specifieke vrachtroutes opgenomen in gemeentelijk mobiliteitsplan. Conform selecties binnen RMP dient de Reinakkerweg – Hogewatgangweg – Duikeldam als 'aanrijroute' te worden opgenomen, als onderdeel van het regionaal vrachtroutenetwerk.
<b>Lokeren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De route N47-N70 (oostzijde) is opgenomen als 'route zwaar verkeer'. Conform selecties binnen RMP te hernoemen als 'aanrijroute'.</li> <li>- N473 (vanaf N70 t/m Weverslaan) is opgenomen als 'route zwaar verkeer'. Conform selecties binnen RMP te hernoemen als 'aanrijroute'.</li> <li>- De 'route zwaar verkeer' N47 ter hoogte van de E17 door E17/2 naar E17/3 en E17/4 is in het lokaal mobiliteitsplan als aanrijroute weerhouden.</li> <li>- De overige routes, geselecteerd als 'route zwaar verkeer', werden niet weerhouden binnen het regionaal vrachtroutenetwerk maar kunnen wel als eventueel aanvullende lokale vrachtroute worden opgenomen.</li> </ul>
<b>Zele</b>	-
<b>Waasmunster</b>	-
<b>Temse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De N16 (ten zuiden van E17) wordt geselecteerd als 'vrachtroute type I'. Conform selecties binnen RMP te wijzigen in 'hoofdvrachtgeleidsingsroute', als onderdeel van het regionaal vrachtroutenetwerk.</li> <li>- De N41 (ten zuiden van E17) wordt geselecteerd als 'vrachtroute type I'. Conform selecties binnen RMP te wijzigen in 'regionale vrachtroute', als onderdeel van het regionaal vrachtroutenetwerk.</li> <li>- De as Hoogkamerstraat – Sint-Amelbergalaan wordt geselecteerd als lokale vrachtroute. Conform selecties binnen RMP te wijzigen in 'aanrijroute', als onderdeel van het regionaal vrachtroutenetwerk.</li> <li>- De as Legen Heirweg – Gentstraat – Burgemeester Achiel Heymanstraat – Huis ten Halven (tot aan de Afschrijverslaan) wordt geselecteerd als lokale vrachtroute. Conform selecties binnen RMP te wijzigen in 'aanrijroute', als onderdeel van het regionaal vrachtroutenetwerk.</li> </ul>
<b>Sint-Niklaas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- N41: in huidig mobiliteitsplan geselecteerd als 'vrachtroute type I' (vanaf aansluiting E17 t/m aansluiting R42). Conform selecties binnen RMP te hernoemen als 'aanrijroute'.</li> <li>- R42 (vanaf aansluiting Hoge Bokstraat t/m N403) in huidig mobiliteitsplan geselecteerd als 'vrachtroute type I'. Conform selecties binnen RMP te hernoemen als 'aanrijroute'.</li> <li>- N16-N70 (vanaf aansluiting E17 t/m aansluiting R42) in huidig mobiliteitsplan geselecteerd als 'vrachtroute type I'. Conform selecties binnen RMP wordt dit segment niet opgenomen binnen het regionale vrachtroutenetwerk.</li> </ul>

	- Oostelijke tangent - N70 (t/m Doornpark): enkel N70 (vanaf aansluiting R42 t/m Doornpark) binnen huidig mobiliteitsplan opgenomen als aanvullende lokale vrachtroute. Conform selecties binnen RMP de as Oostelijke tangent – N70 (t/m Doornpark) selecteren als 'aanrijroute', als onderdeel van het regionaal vrachtroutenetwerk.
<b>Kruibeke</b>	- Geen wijzigingen.

**Disclaimer:**

De selectie van eventuele aanvullende lokale vrachtroutes, aanvullend op het regionale vrachtroutenetwerk, blijft een bevoegdheid van de gemeenten. De opmaak en selectie van bijkomende lokale vrachtroutes op gemeentelijk niveau dienen daarbij steeds afgestemd te worden op het regionale vrachtroutenetwerk en de lokale beleidsvisies hieromtrent.

## 7 MONITORING EN EVALUATIE

Dit regionaal mobiliteitsplan wordt niet beschouwd als een eindpunt doch als een startpunt om te komen tot een kwaliteitsvol mobiliteitsbeleid.

Het spreekt voor zich dat een aantal acties en maatregelen niet meteen resultaat zullen opleveren. Opvolging door middel van monitoring en evaluatie is noodzakelijk om eventuele aanpassingen door te voeren.

### 7.1 Voortgang van het mobiliteitsbeleid

Bij de evaluatie van het regionaal mobiliteitsplan tegen de vooropgestelde doelstellingen dient inzake frequentie een zekere gelaagdheid ingebouwd te worden.

In een jaarlijkse evaluatie kan op basis van de bevindingen van het betroffen dienstjaar het vooropgestelde actieprogramma worden geactualiseerd, verfijnd of bijgestuurd. Er kan onder andere een inhoudelijke balans opgemaakt worden van de gerealiseerde projecten, en tevens bekeken worden in welke mate de achtergestelde projecten kunnen ingepast worden in de nieuwe investeringsbudgetten. Hierbij wordt de opname in de programma's, de voorbereiding, realisatie en uiteindelijk evaluatie aan de vervoerregioraad gerapporteerd door de uitvoerder/initiatiefnemer. De rapportering over de projecten en programma's van strategisch belang voor de vervoerregio zorgt ervoor dat de vervoerregioraad de voortgang kan opvolgen en geïnformeerd is over de inhoud op hoofdlijnen. De rapportering heeft naast informeren ook tot doel om bestuurlijk draagvlak te creëren voor de strategische projecten en programma's op niveau van de vervoerregioraad, maar desgevallend ook over de strategische plannen en projecten op Vlaams niveau. Deze toetsingsmomenten kunnen desgevallend ook rond bepaalde indicatoren opgebouwd worden.

De globale evaluatie van het regionale mobiliteitsplan kenmerkt zich door een meer fundamentele toetsing van het plan. Met een mobiliteitsmonitoringsysteem wordt beoogd de vereiste gegevens te verzamelen over het verkeersveiligheidsbeleid, alsook de verkeersintensiteiten van de verschillende modi en voertuigtypes per jaar zoals beschikbaar in modellen of kaarten bij het Departement Mobiliteit en Openbare werken. Het mobiliteitsmonitoringssysteem wordt gevoed door reële kwantitatieve bepaling, door modellering of een combinatie van beide.

Met het monitoringssysteem moet het mogelijk zijn de data te beheren en te toetsen zodat kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in onderhavig mobiliteitsplan op een kostenefficiënte wijze worden bereikt.

Voor de regionale mobiliteitsplannen wordt minstens (in elke eerste helft van) elke regeerperiode een voortgangsrapport opgesteld dat ertoe strekt de uitvoering van het plan in kwestie op te volgen en eventueel bij te sturen.

### 7.2 Effecten van het mobiliteitsbeleid

Onder evaluatie wordt het evalueren van de effecten van het gevoerde beleid verstaan. Doel van de evaluatie is een controle op het probleemoplossend vermogen van één of meerdere maatregelen, alsook het bepalen van de effecten van één of meerdere maatregelen. Een gedegen monitoringsysteem geeft hierbij belangrijke ondersteuning daar het data oplevert die een objectief beeld schetsen van bepaalde evoluties of de effectiviteit van bepaalde maatregelen kwantificeert.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van indicatoren die, in relatie tot de opgenomen strategische en operationele doelstellingen, voor monitoring op vervoerregionaal niveau beschikbaar zijn bij het departement MOW.



Deze kunnen bij uitvoering van het mobiliteitsbeleid nog verder aangevuld worden.

Strategische doelstelling	Operationele doelstelling	Indicator
Modale verschuiving personen- en goederenvervoer naar duurzame modi (SD 1)	Het aandeel duurzame modi in het Waasland neemt toe tot minstens 40% in 2030 (OD 1)	- <b>Indicator 81: modal split woon-werkverkeer / schoolverkeer (dominant vervoermiddel)</b>
Realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem tegen 2050 met prioritaire aandacht voor zwakke weggebruiker (SD 3)	Een halvering van het aantal letselongevallen, zwaargewonden en verkeersdoden in het verkeer tegen 2030 (t.o.v. 2019) (OD 3.1)	- <b>Indicator 1: Aantal verkeersdoden</b> - <b>Indicator 2: Aantal letselongevallen</b> - <b>Indicator 3: Aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers</b>
	Een halvering van het aantal zwaargewonden en verkeersdoden bij voetgangers en fietsers in de regio tegen 2030 (t.o.v. 2019) (OD 3.2)	- <b>Indicator 4: Aantal dode en zwaargewonde voetgangers</b> - <b>Indicator 5: Aantal dode en zwaargewonde fietsers</b>
Iedereen op selectieve wijze de vrijheid bieden om zich te verplaatsen (SD 6)	De helft van alle haltes van het kernnet en aanvullend net zijn volledig autonoom toegankelijk tegen 2030 (OD 6.1)	- <b>Indicator 89: toegankelijkheid bus-/tramhaltes</b>

Tabel 7-1: Overzicht beschikbare indicatoren in relatie tot opgenomen strategische en operationele doelstellingen

## **BIJLAGEN**

1. Actieprogramma
2. Synthese resultaten macromodellering
3. Hoppin

# ACTIEPROGRAMMA

# **SYNTHESE RESULTATEN MACROMODELLERING**

**HOPPIN**