

HERZIENING MOBILITEITSPLAN WAASMUNSTER

Verkenningsnota

Gemeente Waasmunster

25 MEI 2021

Contactpersoon

JO VAN DE SYPE
Projectleider verkeer

STORMS DAAN
Projectingenieur Mobiliteit

PHILIPPE GOETHALS
Projectingenieur Mobiliteit

M 0472/36.92.26
E daan.storms@arcadis.com

Arcadis Belgium nv
Post X
Borsbeeksebrug 22
2600 Antwerpen
België

Revisie			
Versie	Datum	Opmerking	
A	21/09/2019	Versie Werkoverleg Verkenningsnota	
B	23/12/2019	Versie PSG	
C	29/01/2020	Versie MORA	
D	25/03/2021	Versie PSG	
Opgesteld			
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening
IRV	Projectmedewerker	Daan Storms	
IRV	Projectmedewerker	Philippe Goethals	
Geverifieerd			
Afdeling	Functie	Naam	Handtekening
IRV	Projectverantwoordelijke	Brent Spelmans	
Goedgekeurd door klant			
Afdeling	Functie	Naam	Handtekening
Gemeente Waasmunster	Afdelingshoofd grondgebiedzaken	Nicole Drieghe	

INHOUDSOPGAVE

0 INLEIDING	10
0.1 Stand van zaken mobiliteitsplan	10
0.2 Stappen verkenningsfase	11
0.3 Betrokken actoren	12
0.3.1 Samenstelling Projectstuurgroep (PSG)	12
0.3.2 Participatie	14
0.3.3 Overlegmomenten	15
0.4 Beschrijving van de bestaande toestand	17
0.4.1 Ruimtelijke structuur	17
0.4.1.1 Ligging	17
0.4.1.2 Bebouwde structuur	17
0.4.1.3 Open ruimte structuur	18
0.4.2 Verkeersstructuur	19
0.4.2.1 Fietsnetwerken	19
0.4.2.2 Trage wegen	24
0.4.2.3 Openbaar vervoerstructuren	25
0.4.2.4 Lijninfrastructuren – categorisering	27
0.4.3 Beleidsvisie gemeente	29

1 STAP 1: WIJZIGINGEN TOV VOORGAAND BELEIDSPLAN	31
1.1 Wijzigingen in planningscontext	31
1.1.1 Decreet Basisbereikbaarheid	31
1.1.2 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	34
1.1.3 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan	35
1.1.4 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan	36
1.1.5 Vlaams Milieubeleidsplan 2011-2015	37
1.1.6 Beleidsplan gemeente 2020-2025	37
1.1.7 Gewestelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (GRUP)	39
1.1.7.1 GRUP: Gebieden van het geactualiseerd sigmaplan 'Durmevallei'	39
1.1.8 Provinciale Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (PRUP)	41
1.1.9 Gemeentelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen	41
1.1.9.1 Gemeentelijk RUP Paloma	41
1.1.9.2 Gemeentelijk RUP De Bonte – Van Hecke	43
1.1.9.3 Gemeentelijk RUP Heuverveld	45
1.1.9.4 Gemeente RUP Desso – Pontravelaan	47
1.1.9.5 RUP Zonevreemde woningen + RUP zonevreemde woningen bis	48
1.1.9.6 RUP Burm	49
1.1.9.7 RUP zonevreemde bedrijven	50
1.1.9.8 RUP Lokaal bedrijventerrein	50
1.1.9.9 RUP Hoogstraat – Abdij van Roosenberglaan	50
1.1.9.10 RUP Scheldecub	50
1.1.9.11 RUP Hoogstraat – Belselestraat	50
1.1.10 Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)	52
1.1.11 Vrachtroutenetwerk	53
1.1.12 Strategisch plan omtrent Sluipverkeer	54

1.1.13 Infrastructuur projecten	56
1.1.14 Strategische projecten	57
1.1.14.1 Sigmaplan	57
1.1.14.2 Strategisch project Waasland Klimaatland	57
1.1.14.3 Strategisch project ‘Baanbrekend winkelen langs de N70’	57
1.1.14.4 Naar een verbetering van de zachte mobiliteit in het Waasland	58
1.1.14.5 Parkeerplan Waasmunster	58
1.1.14.6 Gewijzigde visie OV	58
1.1.15 Concrete projecten	59
1.1.15.1 Woonuitbreiding Wareslage	59
1.1.15.2 Woonproject Hoogendonck	59
1.1.15.3 Ontwikkeling nieuw vrijetijdscentrum VTC De Meermin	59
1.1.15.4 Ontwikkeling Administratief Centrum	66
1.1.16 Mobiliteitsplannen buurgemeenten	67
1.2 Te verbreden en/of te verdiepen thema's	69
2 STAP 2: SAMENHANG TUSSEN THEMA'S	70
2.1 Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 1: Strategische ruimtelijke ontwikkelingen	70
2.2 Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 2: Netwerken langzaam verkeer	71
2.3 Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 3: Netwerken gemotoriseerd verkeer	72
2.4 Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 4: Parkeerbeleid	73
3 STAP 3: AANDACHTPUNTEN PER THEMA	74
4 STAP 4: UITWERKING VAN DE THEMA'S	78
4.1 Onderzoeksopzet thema 1: Strategische Ruimtelijke Ontwikkelingen	78
4.1.1 Probleemstelling	78

4.1.2	Doelstelling	78
4.1.3	Onderzoeks vragen	78
4.1.4	Benodigde gegevens/onderzoek	78
4.1.5	Wijze van uitwerking	79
4.2	Onderzoeksopzet thema 2: Netwerk Langzaam Verkeer	80
4.2.1	Probleemstelling	80
4.2.2	Doelstelling	80
4.2.3	Onderzoeks vragen	80
4.2.4	Benodigde gegevens/onderzoek	81
4.2.5	Wijze van uitwerking	81
4.3	Onderzoeksopzet thema 3: Netwerk gemotoriseerd verkeer	82
4.3.1	Probleemstelling	82
4.3.2	Doelstelling	82
4.3.3	Onderzoeks vragen	82
4.3.4	Benodigde gegevens/onderzoek	83
4.3.5	Wijze van uitwerking	83
4.4	Onderzoeksopzet thema 4: Parkeerbeleid	84
4.4.1	Probleemstelling	84
4.4.2	Doelstelling	84
4.4.3	Onderzoeks vragen	84
4.4.4	Benodigde gegevens/onderzoek	84
4.4.5	Wijze van uitwerking	85
5	STAP 5: ACTUALISEREN VAN DE KNELPUNTEN, KANSEN EN OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	86
5.1	Kansen en knelpunten na PSG en MORA	86
5.2	Kansen en knelpunten na bevraging bewoners	89

6 BIJLAGEN	91
6.1 Verslag GBC sneltoets dd. 18/12/2018	91
6.2 Verslag RMC sneltoets dd. 23/01/2019	91
6.3 Goedkeuring reglement MORA dd. 2/09/2019	91
6.4 Goedkeuring participatietraject dd. 30/01/2020	91
6.5 Verslag PSG verkenningsnota dd. 28/11/2019	91
6.6 Bronnentabel bij opmaak kaartmateriaal	91
6.7 Kaartenbundel	91
COLOFON	93

0 INLEIDING

0.1 Stand van zaken mobiliteitsplan

Het oorspronkelijke beleidsplan van het Mobiliteitsplan Waasmunster werd conform verklaard door de PAC van Gent op 21 februari 2002.

Een mobiliteitsplan is echter geen vaststaand gegeven. Visies wijzigen, prioriteiten veranderen en nieuwe mobiliteitsthema's worden aangehaald. Met behulp van het instrument "de sneltoets" bestaat er een methode om het mobiliteitsplan grondig te evalueren.

Alle gemeenten met een mobiliteitsplan ouder dan 5 jaar worden door de Vlaamse Overheid verplicht om de actualiteitswaarde van het mobiliteitsplan te toetsen. Ook wanneer de planningscontext grondig verandert, kan een toetsing van het gemeentelijk mobiliteitsplan aan deze gewijzigde context aangewezen zijn. Dat kan bijvoorbeeld door:

- De inwerkintreding van een gemeentelijk planningsdocument in een ander beleidsdomein dat interfereert met mobiliteit zoals een GRS
- Een nieuw bovenlokaal planningsinstrument zoals het RSV of het mobiliteitsplan Vlaanderen
- De komst van een grootschalig strategisch project
- ...

In de periode 2008-2009 werd het mobiliteitsplan van Waasmunster voor een eerste keer geactualiseerd. Het geactualiseerde mobiliteitsplan van Waasmunster werd conform verklaard door de PAC op 16 februari 2009.

In 2018 besliste de gemeente om opnieuw een sneltoets op te maken. De sneltoets werd besproken op de GBC van 18 december 2018 en er was consensus met betrekking tot het te verkiezen spoor. Er werd gekozen voor spoor 2: verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan.

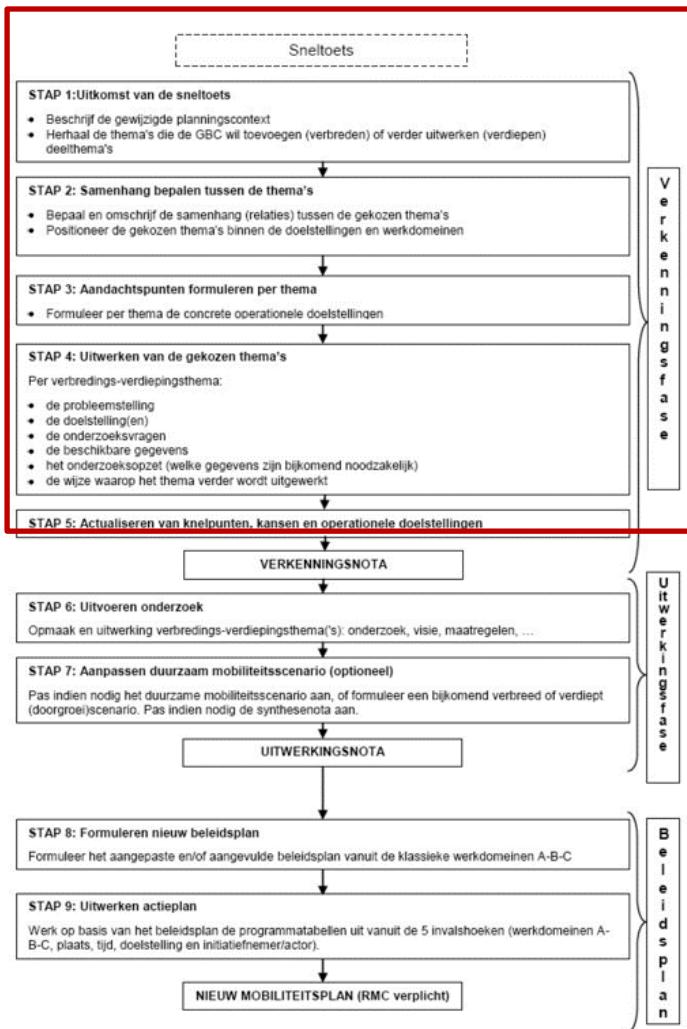
Op 23 januari 2019 werd de sneltoets gunstig geadviseerd op de RMC.

0.2 Stappen verkenningsfase

De verkenningsnota is opgebouwd aan de hand van enkele stappen:

- Stap 1: uitkomst sneltoets
- Stap 2: samenhang bepalen tussen de thema's
- Stap 3: aandachtspunten formuleren per thema
- Stap 4: uitwerken van gekozen thema's
- Stap 5: actualiseren van knelpunten, kansen en operationele doelstellingen

De verkenningsnota maakt deel uit van het informatief gedeelte van het mobiliteitsplan.



0.3 Betrokken actoren

Het mobiliteitsplan wordt opgemaakt in nauw overleg met de Projectstuurgroep (PSG). Daarnaast wenst de gemeente ook de burger op een actieve wijze te betrekken bij de opmaak van het mobiliteitsplan. Hiervoor wordt een participatietraject uitgestippeld (zie 0.3.2). Elke fase dient afgesloten te worden door een consensus binnen de Projectstuurgroep.

In hoofdstuk 0.3.3 wordt een overzicht gegeven van de overlegmomenten.

0.3.1 Samenstelling Projectstuurgroep (PSG)

Naam	Functie
Guido De Cock	schepen mobiliteit
Nicole Drieghe	Afdelingshoofd grondgebiedzaken
Sam Janssens	MOW – dienst beleid
Erwin Sucaet	MOW – dienst beleid
Vladimir Kostadinov	AWV – dienst beleid
Mikael Kegels/Micheline Steen	VVM De Lijn
Ilse Smits	Provinciebestuur
Dirk Scheirs	Afgevaardigde van de Politiezone
Mario Vlaminck	Politie
Wim Van Kersavont	Politie
Marc De Beule	Raadslid Groen
Luc Maes	Raadslid CD&V
Steven van Oost	Raadslid Vlaams-Belang

Bart Waterschoot

Raadslid Open VLD

Tom Baert

Raadslid NVA

0.3.2 Participatie

Het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gewijzigd bij decreet van 10 februari 2012 voert als algemeen geldend principe binnen het mobiliteitsbeleid (naast het STOP-principe) ook het participatiebeginsel in. Op grond hiervan wordt "aan burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid." Concreet betekent dit dat het college van burgemeester en schepenen een besluit neemt over een voorstel van participatietraject en dit voor goedkeuring voorlegt aan de gemeenteraad. Het spreekt voor zich dat een dergelijk participatietraject zo vroeg mogelijk in de procedure wordt opgemaakt en vastgesteld. Dat gebeurt dan ook het best op het moment dat de beslissing tot de opmaak/bijsturing van het mobiliteitsplan wordt genomen. Het decreet geeft gemeenten de volledige autonomie om zelf een participatietraject op maat op te zetten. Indien de gemeente geen regels vastlegt voor de participatie, zal het voorlopige ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek moeten worden onderworpen.

De gemeente wenst een interactieve en proactieve samenwerking met haar bevolking. Op deze manier kan er gewerkt worden aan een gedragen mobiliteitsplan.

Het vooropgestelde participatietraject werd door de gemeenteraad goedgekeurd op 30.01.2020. De notulen hiervan worden toegevoegd in bijlage 6.4.

Werkgroep Mobiliteit (MORA)

Via deze werkgroepen kan de burger procesmatig worden geconsulteerd en betrokken bij het proces. Een werkgroep levert verkeerskundige en ervaringsinput namens de bevolking en kan mee het communicatieproces vormgeven. Scholen, wijkvertegenwoordigers maar ook de klassieke middenveldorganisaties of minder evidente groepen (senioren, personen met een beperking, jongeren...) krijgen zo de kans om over het volledige planproces mee te denken en hun mening te geven.

De spelregels van de werking van de werkgroep worden vastgelegd in een duidelijk afgelijnd reglement dat goedgekeurd werd door de gemeenteraad op 02 september 2019. Dit reglement werd toegevoegd in bijlage 6.3.

Wie?

De leden van dit orgaan worden aangeduid door de gemeente.

Doelstelling?

Het bestuur geeft burgers vanuit verschillende geledingen en met diverse perspectieven de gelegenheid om problemen aan te dragen en oplossingen te formuleren, waarbij deze ideeën een volwaardige rol spelen in de ontwikkeling van het beleid. Het bestuur erkent de volwaardige rol van de ontwikkelde ideeën maar kan hier bij de uiteindelijke besluitvorming gemotiveerd van afwijken.

Frequentie?

1. Eén bijeenkomst bij de afronding van de verkenningsnota waarbij het proces wordt toegelicht en de resultaten van de nota worden besproken.
2. Twee bijeenkomsten bij de uitwerkingsnota, waarbij in dialoog gewerkt kan worden rond de verschillende thema's.
3. Eén bijeenkomst bij het beleidsplan, als uitwerking van actietabel in beleidsnota

Informatieavond

Naast de MORA organiseert de gemeente ook per fase een informatieavond, waarop alle burgers welkom zijn. Daar kunnen zij vanuit hun gebiedskennis extra knelpunten of kansen aankaarten, en kunnen zij mee kritisch nadenken over het voorgestelde beleidsplan. Onderstaand traject werd goedgekeurd door de gemeente op 30.01.2020.

Wanneer?

In elke fase.

- Fase 1: informeren en capteren van kansen en knelpunten
 - Door de geldende Corona-maatregelen was het niet mogelijk om een fysieke bijeenkomst te organiseren. Daarom werd een online bevraging uitgestuurd, ingeleid door een begeleidend filmpje. De bevraging kon ingevuld worden tijdens de maanden november en december van het jaar 2020.
- Fase 2: infomarkt, waarbij er ruimte voor discussie is omtrent de uitgewerkte scenario's
- Fase 3: Informeren van uiteindelijke beleidsplan

Doeelstelling

Informeren: het bestuur houdt de burgers op de hoogte van de genomen beslissingen. Burgers kunnen geen rechtstreekse input leveren bij de beleidsontwikkeling. Consulteren (raadplegen): het bestuur bepaalt de mogelijke beleidsrichting maar beschouwt de burger als gesprekspartner. De resultaten van de consultatie vormen mogelijke bouwstenen voor beleid maar men verbindt zich er niet aan.

Website

Website als online tool voor het ter beschikking stellen van documentatie met mogelijkheid om te reageren. Geschreven informatiekanalen (bv. Gemeentelijk Infoblad...) als aanvulling hierop. Sociale mediakanalen worden ook ingezet waar kan.

0.3.3 Overlegmomenten

In onderstaand overzicht kan u de relevante overlegmomenten terugvinden. De verslagen horende bij de overlegmomenten zijn terug te vinden in bijlage van dit document.

Datum	Overleg
17/06/2019	Startoverleg
28/11/2019	Projectstuurgroep Verkenningsfase
29/01/2020	MORA

December 2020

Infoavond/Infomarkt

18/06/2021

PSG Verkenningsnota

0.4 Beschrijving van de bestaande toestand

0.4.1 Ruimtelijke structuur

0.4.1.1 Ligging

Waasmunster is gelegen in de provincie Oost-Vlaanderen. Het heeft geen deelgemeentes, maar bestaat wel uit verschillende deelkernen: Sombekе, de Heide, de Ruiter en Sint-Anna. Waasmunster maakt onderdeel uit van het gerechtelijk arrondissement Dendermonde en de provincie Oost-Vlaanderen. De gemeente grenst aan Sint-Niklaas, Temse, Hamme, Zele en Lokeren, beslaat een oppervlakte van 31.93km² en telde in januari 2019 10.801 inwoners.

De aanwezige infrastructuren (E17 en Durme) zorgen voor een ruimtelijke opdeling in noordwest-zuidoost gestructureerde lagen. De E17 is de sterkste barrière, hoewel deze wel op 7 plekken gekruist kan worden.

0.4.1.2 Bebouwde structuur

Kaart 1

- **Bebouwing**

Waasmunster situeert zich binnen de Vlaamse Ruit tussen de stedelijke gebieden van Lokeren, Sint-Niklaas en Dendermonde. Binnen dit buitengebied kunnen vier nederzettingsstructuren worden waargenomen, namelijk de dorpskernen van: Waasmunster, Ruiter, Sombekе en Sint-Anna. De kernen van Ruiter, Sombekе en Sint-Anna zijn gelegen langs een in- en uitvalsweg. Morfologisch gezien vormt de kern Sint-Anna een geheel met een woonlint situerende binnen het grondgebied van Hamme. Lineaire bebouwing langs een verscheidene in- en uitvalswegen kan ook waargenomen worden. Woonparken (residentiële bewoningsstructuren in groene bosrijke omgevingen) zijn ingericht nabij de kern van Waasmunster en in het noordoosten van de gemeente.

- **Bedrijvigheid**

Waasmunster maakt geen deel uit van de grote werkgelegenheidsstructuren van het Waasland. Bijgevolg is er weinig (geclusterde) bedrijvigheid terug te vinden. De aanwezige bedrijvigheid is veelal opgenomen binnen de bestaande bebouwing. Er zijn 2 kleine KMO-zone gekenmerkt door kleine ondernemingen met name de KMO-zone Manta en een KMO-zone Desso.

De zone Manta situeert zich aan de Neerstraat is gevestigd op de terreinen van de voormalige textielfabriek (hoofdzakelijks productie van dekens) Manta. Deze zone is een vijftal ha groot. Naast een aantal KMO's is hier ook de gemeentelijke werkplaats gehuisvest. Alsook het gemeentelijk containerpark.

De site Desso, gesitueerd aan de Pontravelaan, is volop in herontwikkeling is hier plaats voor een elftal KMO's en de lokale brandweerpost. Op deze site worden ook een aantal woongelegenheden gebouwd.

- **Handel**

De handel in Waasmunster betreft een kleine handelsgemeenschap, voornamelijk gelegen in de dorpskernen. Verder zijn een aantal handelszaken (met een grotere oppervlakte en/of ruime parkeerplaatsen) terug te vinden in de dichter bebouwde gebieden. Langsheen de N70 zijn ook enkele handelszaken terug te vinden.

- Openbare diensten

De openbare diensten in Waasmunster zijn beperkt. In het westen van de gemeente zijn weinig diensten beschikbaar. De meeste diensten zijn terug te vinden in de dorpskern, o.m. kleuter- en basisscholen (van alle netten), het gemeentehuis Sporthal, bibliotheek en cultureel centrum bevinden zich voorlopig nog aan de Nijverheidslaan maar zullen in 2020 herhuisvest worden aan de Roosenberglaan vlak bij het centrum van de gemeente.

In de kernen Heide, Ruiter en Sombeke vindt men wijkafdelingen van de in het centrumgevestigde vrije school. In de kern Ruiter is ook een gemeentelijke basisschool gevestigd.

0.4.1.3 Open ruimte structuur

Kaart 2

De open ruimte structuur van Waasmunster kan worden geclassificeerd als landbouw/agrarisch gebied, bosgebied of natuurgebied. Deze ruimte is door de infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen in Waasmunster sterk aangetast, resulterende in een fragmentatie van de open ruimte; Dergelijke fragmentatie is o.m. schadelijk voor de natuurlijke structuur en heeft consequenties voor de verkeersstructuur.

- Landbouw

Ten westen van de E17 is er bijna uitsluitend landbouwgebied terug te vinden. Ook het zuidelijke en zuidoostelijke deel van de gemeente bestaan grotendeels uit landbouwzone.

- Recreatie en toerisme

In het noorden ingesloten tussen de N70 en de N446 is een zone voor recreatie met woonrecht terug te vinden (chaletpark Maretak). Kleinere recreatiegebieden zijn terug te vinden in en rond het woonpark nabij de kern van Waasmunster.

- Bosgebied

Verscheidene gefragmenteerde bosgebieden kunnen teruggevonden worden op het grondgebied van Waasmunster, met name in de nabijheid van het woonpark, het John Van Eyckpark en op enkele locaties langs de Durme.

0.4.2 Verkeersstructuur

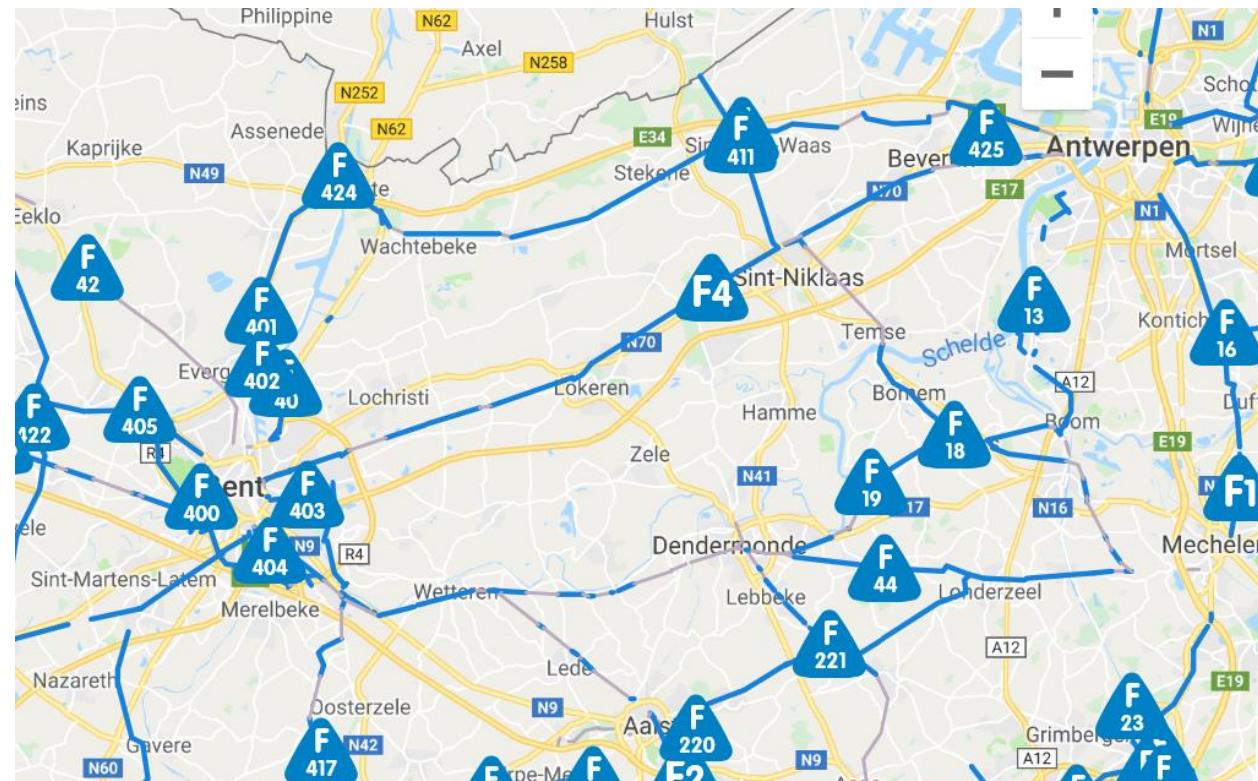
0.4.2.1 Fietsnetwerken

Kaart 3

Het fietsnetwerk bestaat uit Bovenlokale Functionele Fietsroutenwerken (BFF), lokale fietsroutes en recreatieve routes.

Hoofdroute

De hoofdroutes vormen een onderdeel van het BFF. Op grondgebied van Waasmunster loopt er één hoofdroute namelijk de F4; Het tracé van deze fietssnelweg situeert zich langsheen de spoorlijn Lokeren – Sint-Niklaas. Een bovenlokale alternatieve hoofdroute situeert zich langsheen de N70. De aansluiting van het recreatieve netwerk op de fietsstraatjes dient nog verder onderzocht worden.



Functioneel Fietsroutenetwerk

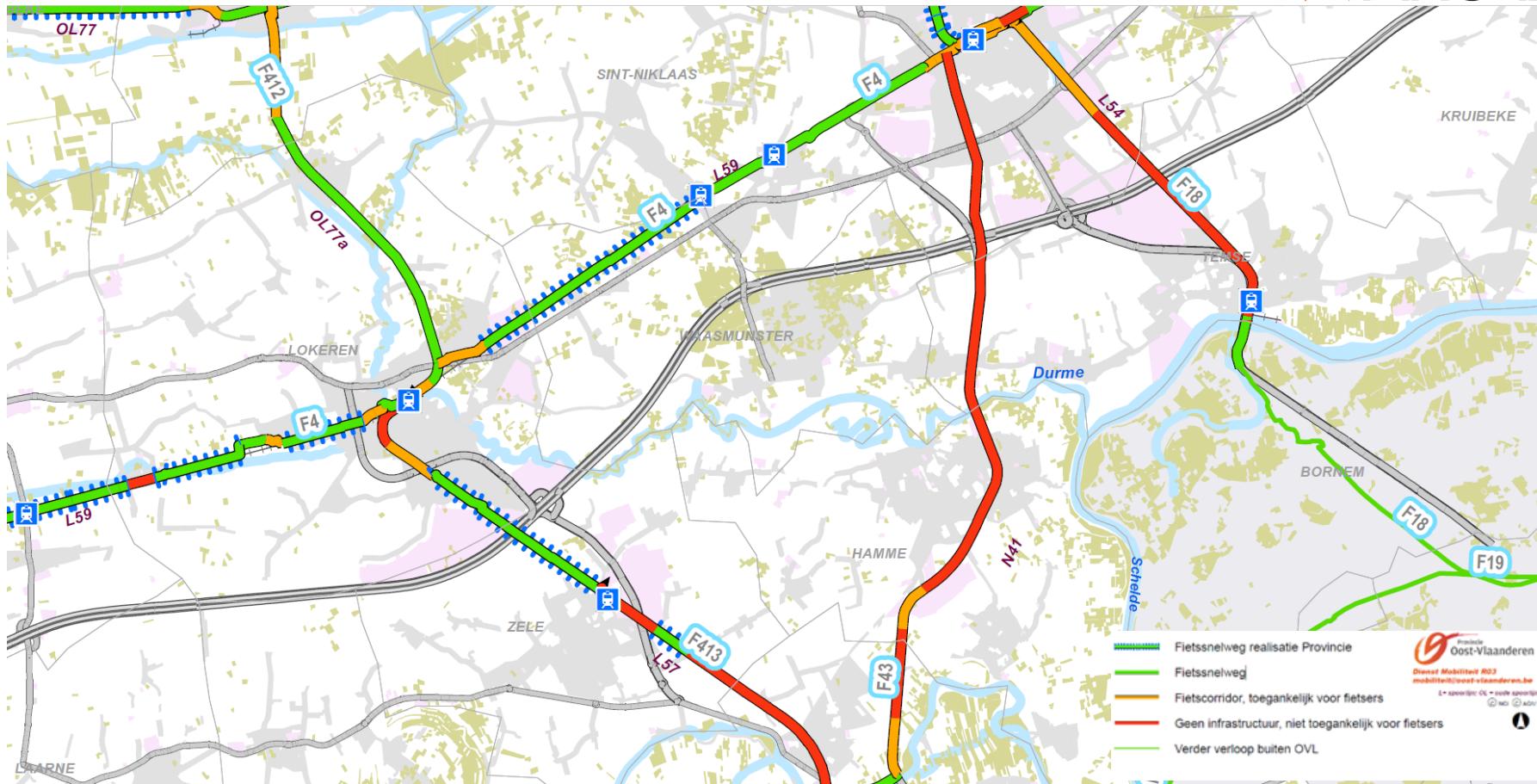
Naast de hoofdroutes zijn er nog een aantal andere bovenlokale functionele fietsroutes.

- Functioneel fietsroutenetwerk (lange afstand)
 - Parallel aan de Durme
 - Vlaszakstraat – Dommelstraat – Spoorwegstraat– naamloos fietspad doorheen centraal woonpark richting E17 (nog niet gerealiseerd; wordt wel behouden in de plannen) – oude spoorwegdijk
 - Fietspad tussen knooppunt 47 en 79
 - Parallel aan spoorweg (ook geklassificeerd als hoofdweg)
- Bovenlokaal Functionele Fietsroutes (BFF):
 - N446
 - Heimolenstraat – Roskamstraat - Nijverheidslaan – Stationsstraat – Hoogstraat – Gentstraat - Neerstraat
 - Dommelstraat - Warandestraat
 - Sousbeekstraat – Groenselstraat – Doornijkstraat
 - Sint-Annastraat

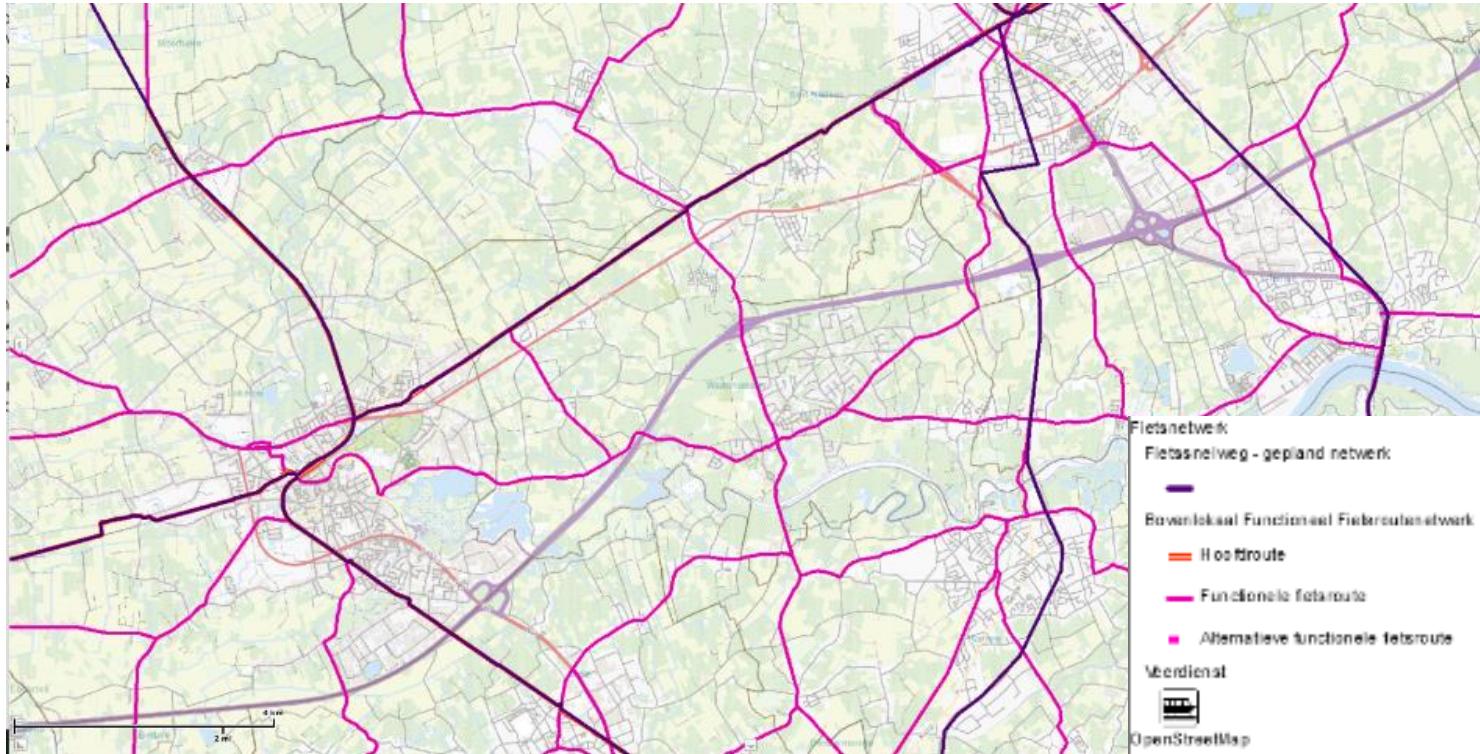
Lokaal fietsroutenetwerk

Het lokaal functioneel fietsroutenetwerk moet aansluiten op het bovenlokaal netwerk. Volgende straten werden opgenomen tot dit netwerk.

- Weverstraat (tussen Noordelijke grens en Kuilstraat)
- Kuilstraat
- Heidestraat
- Oudeheerweg-Heide/ Oudeheerweg-Ruiter/ Beukendreef
- Grauwe Zeestraat/ Groenstraat/ fietspad onder E17/ Eekhoekstraat
- Groenstraat/ Lode Ontropdreef/ Ommegangsdreef
- Sinaaistraat (tussen N446 en Naamloos fietspad t.h.v. Fazantenlaan)



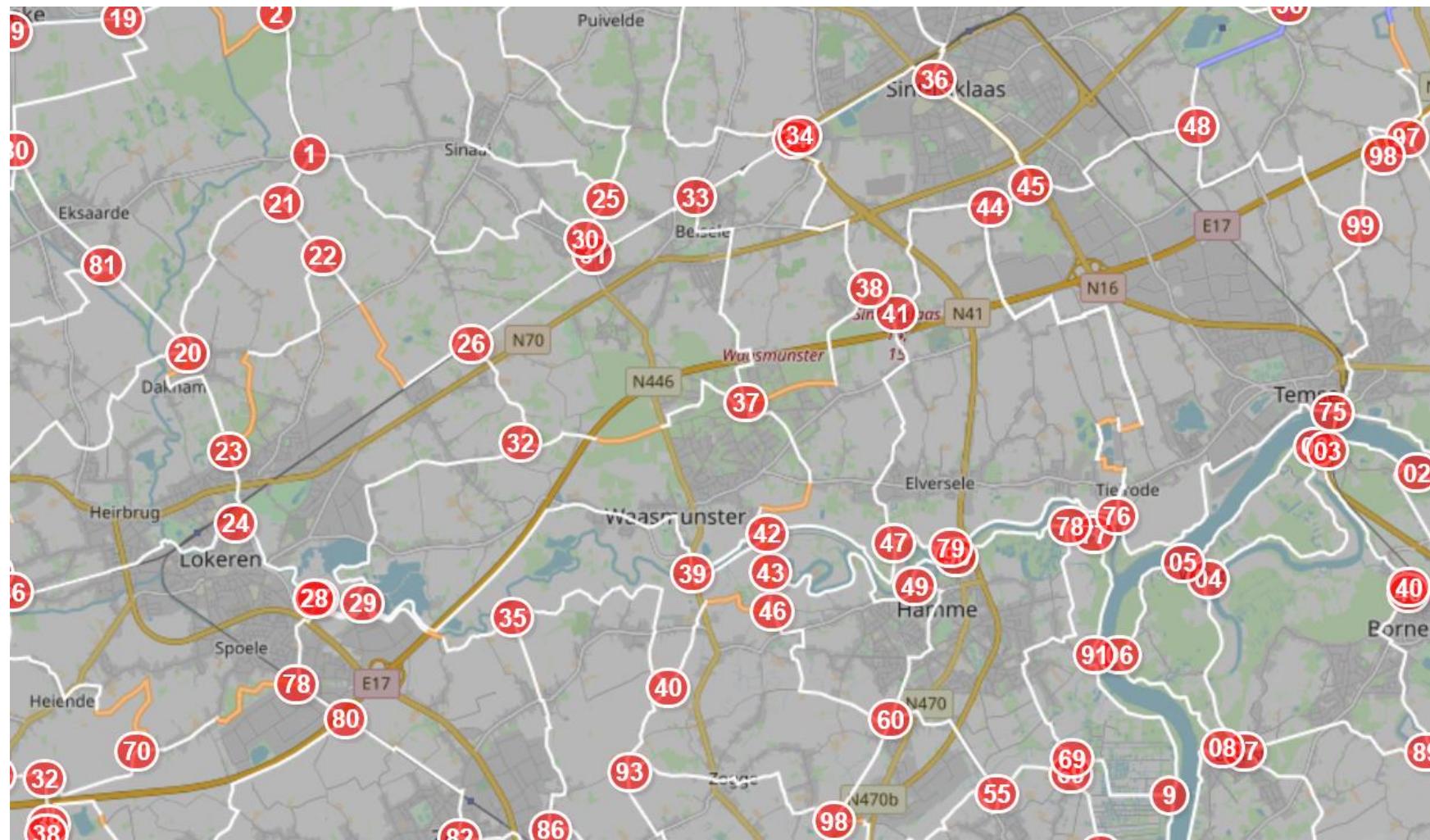
Figuur 0-3: Uitsnede fietssnelwegen kaart Oost-Vlaanderen (2018)



Figuur 0-4: Uitsnede functioneel fietsnetwerk gisoost.be

Recreatief Fietsroutenetwerk Waasmunster

Naast het functioneel fietsroutenetwerk kent Waasmunster een aantal recreatieve fietsroutes die de verschillende bezienswaardigheden en recreatieve punten met elkaar verbinden. Hiertoe behoren volgende knooppunten: 26, 29, 32, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 47, 79.

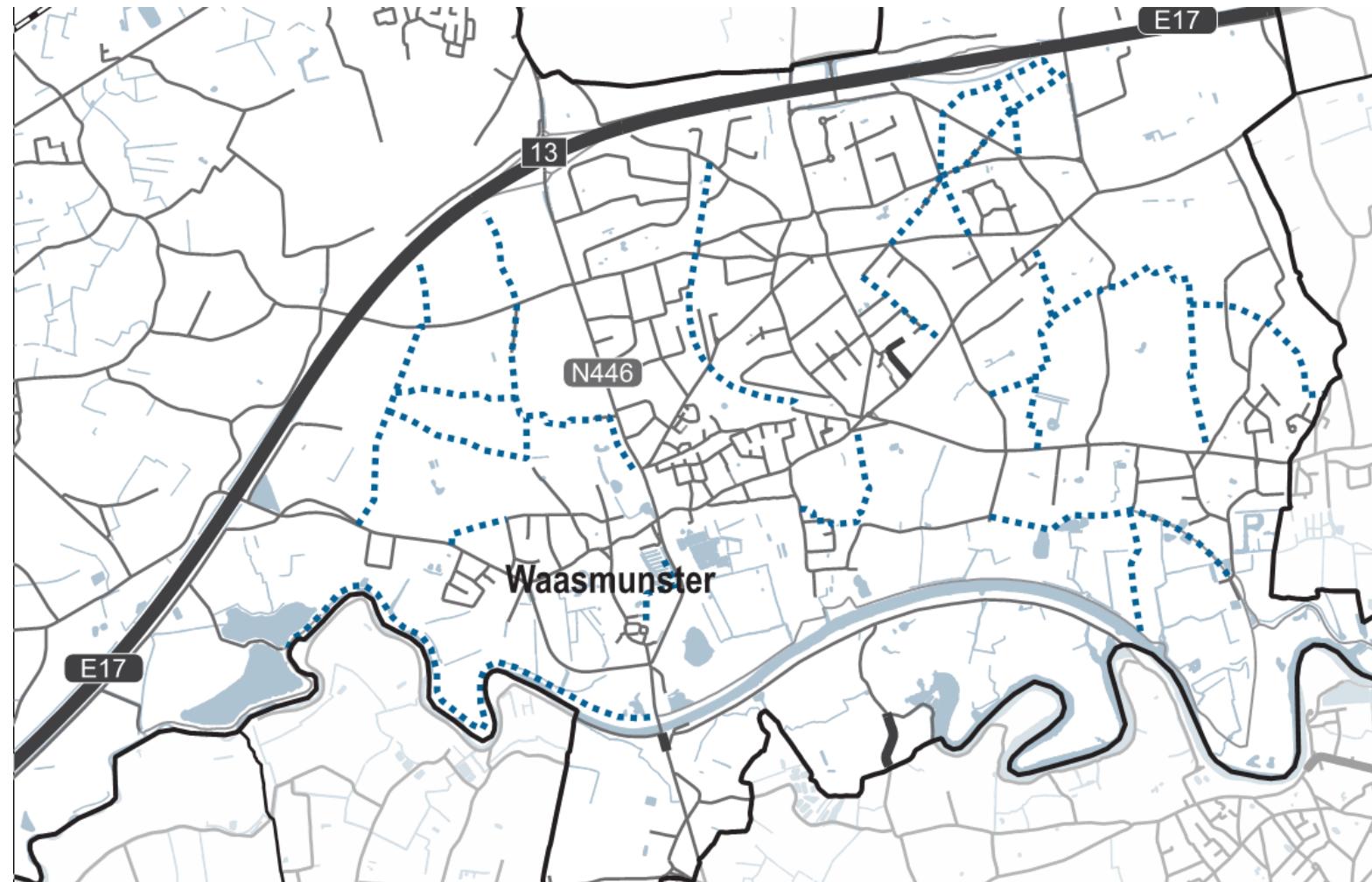


Figuur 0-5: Recreatief fietsroutenetwerk Waasmunster

0.4.2.2 Trage wegen

Kaart 3

De Trage Wegenkaart werd toegevoegd aan de kaart met het fietsnetwerk op.



Figuur 0-6: Uitsnede Trage Wegenkaart

0.4.2.3 Openbaar vervoerstructuren

Kaart 4

Waasmunster wordt bediend door bussen en treinen. Volgende bussen rijden over en halteren op het grondgebied van Waasmunster:

- Lijn 81: Antwerpen-L.O.- Beveren – Westakkers - Sint-Niklaas – Lokeren, 1x/u in beide richtingen
- Lijn 82: Antwerpen-L.O.- Beveren – Haasdonk - Sint-Niklaas – Lokeren, 1x/u in beide richtingen
- Lijn 27: Lokeren - Sint-Niklaas - De Klinge Meerdonk, 1x/u in beide richtingen

Volgende bussen rijden over het grondgebied van Waasmunster, maar halteren er niet. Zij halteren wel in de buurgemeentes.

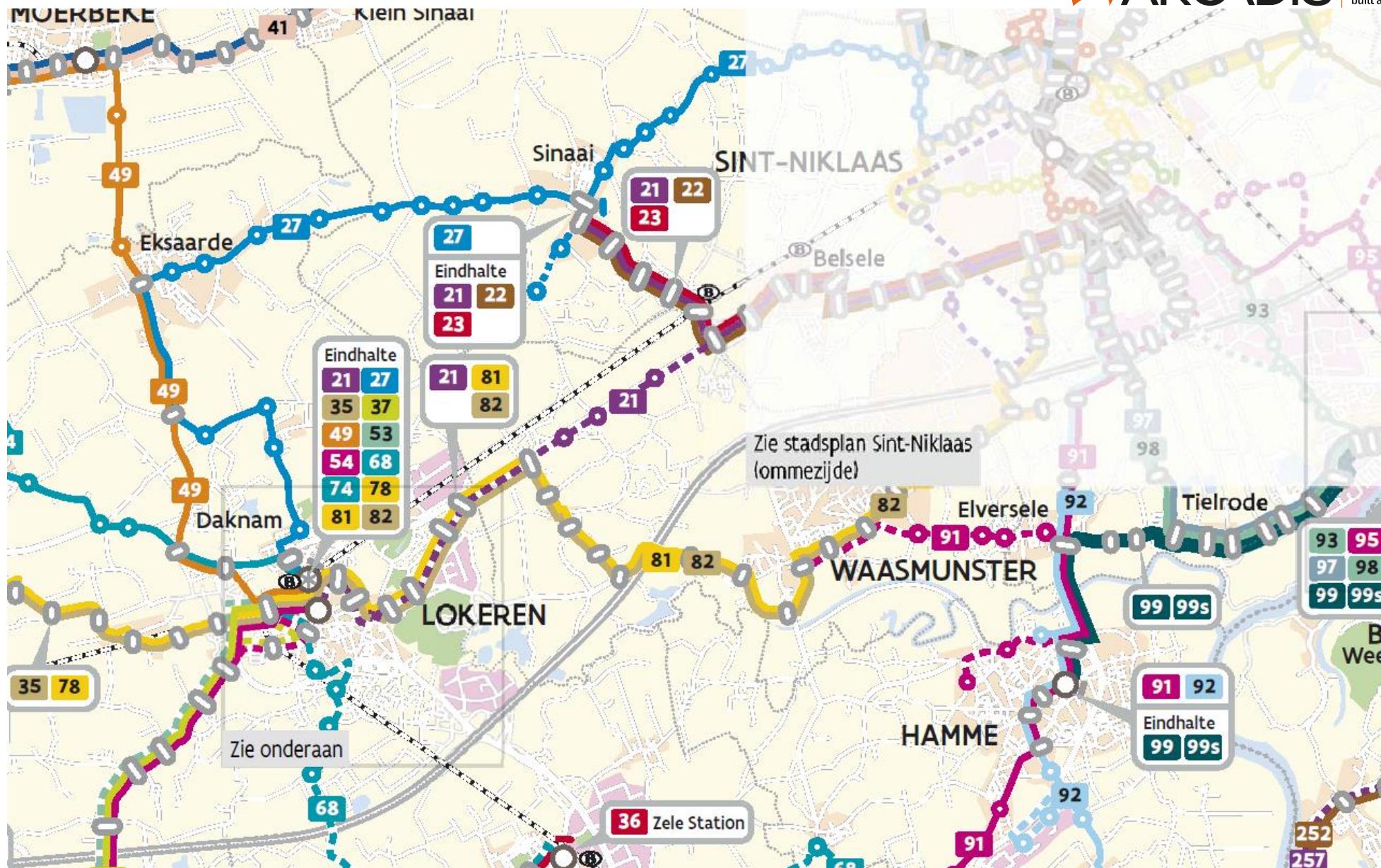
- Lijn 21: Meerdonk - De Klinge - Sint-Niklaas – Lokeren, geen haltes in Waasmunster
- Lijn 22: Hulst - Sint-Niklaas – Lokeren, geen haltes in Waasmunster
- Lijn 23: Sinaai - Sint-Niklaas - Meerdonk - De Klinge, geen haltes in Waasmunster

Waasmunster heeft geen treinstation. Het station van Sinaai ligt echter op de grens, in het noordoosten van de gemeente. Dit station ligt op lijn 59 tussen Antwerpen en Gent. Via deze lijn doen 2 treinen het station Sinaai aan:

- Antwerpen-Centraal – Lokeren; 1x/uur in beide richtingen
- Sint-Niklaas – Dendermonde – Brussel – Doornik – Kortrijk: 2x/uur in beide richtingen

Vanuit Sinaai zijn volgende verbindingen mogelijk:

- Antwerpen-Centraal: 41min
- Gent-Sint-Pieters: 35min, overstappen in Lokeren
- Sint-Niklaas: 8min
- Lokeren: 6min
- Dendermonde: 21min
- Brussel: 58min



Figuur 0-7: Uitsnede Netplan De Lijn

0.4.2.4 Lijninfrastructuur – categorisering

Kaart 5

Twee hoofdverkeersassen doorkruisen Waasmunster; de E17 als west-oost as en de N70 als oost-west as.

De categorisering van deze en de overige wegen ziet er volgens het mobiliteitsplan en het GRS als volgt uit:

Straatnaam	Wegencategorisering Mobiliteitsplan (2009)	Wegencategorisering GRS Waasmunster (2008)
E17	Hoofdweg	Hoofdweg
N70	Secundaire weg Type II	Secundaire weg Type II
N446 (Tussen Noordelijke grens en de Hoogstraat)	Secundaire weg Type II	Secundaire weg Type II
N466 (tussen Hoogstraat- Zuidelijke Grens)	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
Hoogstraat	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
Stationsstraat	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
Dommelstraat/Warandestraat?	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I
Nijverheidslaan	Lokale weg Type I	Lokale weg Type II (gebiedsontslutingsweg)
Neerstraat	Lokale weg Type II (gebiedsontslutingsweg)	Lokale weg Type II (gebiedsontslutingsweg)
Pontravelaan	Lokale weg Type II (gebiedsontslutingsweg)	Lokale weg Type II (gebiedsontslutingsweg)

Groenselstraat	Lokale weg Type II (gebiedsontsluitingsweg)	Lokale weg Type II (gebiedsontsluitingsweg)
Sousbeekstraat	Lokale weg Type II (gebiedsontsluitingsweg)	Lokale weg Type II (gebiedsontsluitingsweg)
Weverstraat	Lokale weg Type II (gebiedsontsluitingsweg) (oorspronkelijk Lokale weg Type III)	Lokale weg Type III
Sint-Annastraat	Lokale weg Type II (gebiedsontsluitingsweg) (oorspronkelijk Lokale weg Type I)	Lokale weg Type I
Oude Heerweg-Heide (tussen N70 -Heidekapelstraat)	Lokale weg Type II (wijkontsluitingsweg)	Lokale weg Type II (wijkontsluitingsweg)
Heidekapelstraat	Lokale weg Type II (wijkontsluitingsweg)	Lokale weg Type II (wijkontsluitingsweg)
Fortenstraat	Lokale weg Type II (wijkontsluitingsweg)	Lokale weg Type II (wijkontsluitingsweg)
Ommegangsdreef	Lokale weg Type II (wijkontsluitingsweg)	Lokale weg Type II (wijkontsluitingsweg)
Gentstraat	Lokale weg Type II (wijkontsluitingsweg)	Lokale weg Type II (wijkontsluitingsweg)
Hoogstraat	Lokale weg Type II (wijkontsluitingsweg)	Lokale weg Type II (wijkontsluitingsweg)
Kerkstraat	Lokale weg Type II (wijkontsluitingsweg)	Lokale weg Type II (wijkontsluitingsweg)
Heidestraat	Lokale weg Type II (wijkontsluitingsweg)	Lokale weg Type II (wijkontsluitingsweg)
Kuilstraat	Lokale weg Type II (wijkontsluitingsweg)	Lokale weg Type II (wijkontsluitingsweg)
Overige wegenis	Lokale wegenis Type III	Lokale wegenis Type III

De discrepantie tussen de categorisering der wegen in het beleidsplan 2011 en het structuurplan 2008 wordt verder bestudeerd in de onderzoeksnota.

0.4.3 Beleidsvisie gemeente

De gemeente blijft achter de fundamentele doelstellingen van het mobiliteitsplan anno 2009 staan:

- verzekeren van de **veiligheid**
- vrijwaren **bereikbaarheid**
- verbeteren van de **verkeersleefbaarheid**
- garanderen **toegankelijkheid**
- **milieu**, terugdringen van de schade aan milieu en natuur

Het vorige mobiliteitsplan spitste zich toe op 4 thema's. Voor elk thema werden – in relatie tot de andere thema's – enkele operationele doelstellingen geformuleerd.

- Ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot mobiliteit
 - Waasmunster wil zich profileren als groene leef-en woongemeente in een stedelijke invloedssfeer en wenst dit ook in de toekomst te blijven;
 - Nieuwe bebouwing dient te worden geconcentreerd in de kern van Waasmunster;
 - Het lokaal karakter van de bestaande bedrijvigheid dient te worden behouden en de inkleding van bedrijvigheid binnen het landschap/ de omgeving dient te worden verzorgd;
 - Het doorgaand verkeer dient te worden geweerd op de landelijke wegen;
 - Voorzieningen dienen te worden gebundeld;
 - Fietsen en wandelen dienen te worden uitgespeeld als recreatieve troef binnen de gemeente;
 - De dorpskernen dienen verder verdicht te worden;
 - De inrichtingseisen van de N446 dient te worden vastgelegd;
- Ontwikkeling netwerk per vervoerswijze
 - De rol van het autonetwork binnen het gemeentelijk verkeer- en vervoerssysteem dient te worden vastgelegd;
 - De eisen m.b.t. het gemeentelijk autonetwork dienen te worden vastgelegd:
 - Het autonetwork dient overzichtelijk en leesbaar te worden uitgebouwd;
 - Het autonetwork dient veilig te worden uitgebouwd;
 - De inrichting gemeentelijke wegen dient de functie van het wegennet te weerspiegelen:
 - Een aanvoerfunctie richting het hogere wegennet;
 - Een zuivere erffunctie;
 - Het vaststellen van een duidelijke wegenhiërarchie;
 - Het instellen van de wenselijke snelheidsregimes i.f.v. de wegencategorisering;
 - Het afbakenen van verblijfsgebieden;
 - Het openbaar vervoer dient zijn verzamelende functie van/ naar de stedelijke gebieden van Sint-Niklaas, Lokeren en Dendermonde te vervullen;
 - Het aanpakken van vervoersarmoede;
 - De fiets moet op korte afstanden kunnen concurreren met de auto;
 - Het fietsnetwerk dient te voldoen aan de gestelde eisen;

- Reistijden per fiets voor verplaatsingen binnen de bebouwde kom moeten vergelijkbaar zijn met die van de auto;
- Het voetgangersnetwerk dient tegemoet te komen aan de samenhangs-, directheids-, aantrekkelijkheids-, veiligheids- en comforteisen;
- Ondersteunende en organisatorische maatregelen
 - Het parkeerbeleid als sturingsmechanisme om de kwaliteit van de openbare ruimte te vergroten;
 - Het opstellen en uitwerken van een signalisatieplan teneinde zo een optimaal gebruik van het auto-, vracht-, fiets- en voetgangersnetwerk te bekomen en dit volgens de gewenste categorisering;
 - Het stimuleren van duurzame mobiliteitsinitiatieven;
 - Goede voorbeeld geven:
 - Gemeentepersoneel inlichten over carpool mogelijkheden;
 - Gemeentepersoneel een fietsvergoeding geven;
 - Gemeentepersoneel hun OV-abonnement terugbetaLEN;
 - Doelgroepen stimuleren
 - Carpoolen bij bedrijven/ burgers ter sprake brengen;
 - Scholen stimuleren om maatregelen te nemen die het gebruik van de fiets/ het OV aanmoedigen;
 - Financiële maatregelen;
 - Voorlichting, educatie en sensibilisatie dient te gebeuren om het autogebruik te ontmoedigen;
 - Op een regelmatige basis dienen snelheidscontroles in de buurt van scholen of langs de lokale verbindings- en gebiedsontslutingswegen te worden uitgevoerd;
 - De uitvoering van het mobiliteitsplan dient jaarlijks opgevolgd te worden en iedere vijf jaar dient een sneltoets uitgevoerd te worden;

1 STAP 1: WIJZIGINGEN TOV VOORGAAND BELEIDSPLAN

1.1 Wijzigingen in planningscontext

1.1.1 Decreet Basisbereikbaarheid

Het decreet werd op 12 juni 2019 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad en trad in werking op 22 juni 2019. Dit decreet vervangt (gedeeltelijk) het Decreet (tot wijziging van het decreet van 20 april 2001) betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.

Het decreet stelt dat het mobiliteitsbeleid gericht moet zijn op het garanderen van de bereikbaarheid van de samenleving. Het mobiliteitssysteem moet echter duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal worden georganiseerd met aandacht voor het toegankelijkheids- en leefbaarheidsaspect. Gemeenten (en andere instanties/rechtspersonen) dienen dus volgende doelstellingen te stellen in hun mobiliteitsbeleid:

- Vraaggericht investeren in bereikbaarheid;
- Vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst;
- Een multimodaal vervoerssysteem uitbouwen waarbij zoveel als mogelijk uitgegaan wordt van het STOP-principe;
- Het realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem;
- Verleiden, motiveren, prikkelen van gedragsveranderingen;
- Vlaanderen gangmaker maken in innovatie;
- Basisbereikbaarheid regionaal en in integraal aanpakken;
- Zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus.

In de volgende paragrafen zijn de meest relevante artikelen uit het decreet besproken. Het volledig decreet kan teruggevonden worden in het Belgisch Staatsblad.

Art. 5 § 1 stelt dat basisbereikbaarheid hand in hand moet gaan met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van planvorming, financiering, investeringen, onderhoud en exploitatie. Teneinde de doelstellingen en de geïntegreerde aanpak te verwezenlijken is een overkoepelende mobiliteitsregie uitgebouwd (Departement MOW).

Art. 5 §2 stelt dat combimobiliteit en synchromodaliteit moeten worden gefaciliteerd. Hiervoor is een performant aanbod van verscheidene vervoersmodi noodzakelijk. Dit scala aan vervoersmodi dient op elkaar afgestemd te worden t.h.v. vervoersknooppunten. Flankerende maatregelen dienen de overstap tussen de verscheidene soorten modi te vereenvoudigen. Informatievoorziening en de voorziening van tarieven/ tickets voor ketenverplaatsingen dienen te worden gerealiseerd in de mate van het mogelijke

Art. 6 stelt dat het Vlaams Gewest onderverdeeld wordt in vijftien vervoerregio's. Waasmunster behoort toe aan de vervoerregio 'Waasland'. Tevens behoren de gemeenten Kruibeke, Lokeren, Moerbeke, Sint-Gillis-Waas, Sint-Niklaas, Stekene, Temse en Zele tot deze vervoerregio.

Art. 7 stelt dat per vervoerregio een vervoerregioraad dient te worden opgericht. Deze raad kan gezien worden als een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegorgaan.

Art. 8 stelt dat de vervoerregioraad verantwoordelijk is voor het voorbereiden, opmaken, opvolgen evalueren en indien noodzakelijk: het herzien van het regionaal mobiliteitsplan. Binnen de kijntlijnen bepaald in het regionaal mobiliteitsplan heeft de vervoerregioraad volgende taken:

- Regionale mobiliteitsprogramma's en -projecten die van strategisch belang zijn op het niveau van de vervoerregio prioriteren, opvolgen en evalueren;
- Aan de gewestelijke overheden advies geven bij de opmaak van het geïntegreerd investeringsprogramma;
- Het aanvullend net en het vervoer op maat bepalen en advies geven over het treinnet en het kernnet;
- Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk bepalen, met uitzondering van fietssnelwegen, waarover de raad alleen advies uitbrengt;
- Het verknopen van de vervoers- en infrastructuurnetten bewaken en de combimobiliteit en de synchromodaliteit faciliteren;
- Maatregelen inzake verkeersveiligheid prioriteren, opvolgen en evalueren. Aandacht kan daarbij onder meer gaan naar het netwerk van trage wegen, schoolomgevingen en de verkeersveilige bereikbaarheid van scholen en tewerkstellingspolen voor voetgangers en fietsers;
- Maatregelen inzake doorstroming prioriteren, opvolgen en evalueren.

Art. 9 stelt dat indien nodig overleg tussen vervoerregioraden mogelijk is voor de afstemming van mobiliteitsprogramma's en -projecten die impact hebben op de betrokken vervoerregio's.

Art. 14 stelt dat het vervoers- en infrastructuurnet hiërarchisch gestructureerd dient te worden. Via de mobiliteitsplannen wordt de coherentie tussen de vervoerslagen en de afstemming van de vervoerslagen met de ruimtelijke organisatie bewaakt.

Art. 21 §2. Het lokaal mobiliteitsplan is afgestemd op het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het regionaal mobiliteitsplan waartoe de gemeente behoort.

Art. 32

§1 Het vervoersnet voor het Vlaamse openbaar personenvervoer bestaat uit complementaire vervoerslagen:

1. Het treinnet
2. het kernnet;
3. het aanvullend net;
4. het vervoer op maat.

§2. Het kernnet is de vervoerslaag die inspeelt op de huidige en potentiële hoge vervoersvraag op grote assen. Het is een netwerk van vast, lijngebonden openbaar vervoer. Het kernnet verbindt op gewestelijk schaalniveau de grote kernen met elkaar en is complementair aan het treinnet. Het voorziet een performant aanbod voor de voorstedelijke en interstedelijke structurele verplaatsingsnoden. Op regionale schaal bedient het kernnet de belangrijke regionale kernen en attractiepolen. Op stadsregionale schaal is het kernnet een voorstedelijk netwerk en een structurerend, interstedelijk netwerk.

De Vlaamse Regering bepaalt het netwerk, de minimaal te bedienen attractiepolen en legt minimale normering op voor de kwaliteitseisen voor het kernnet. De exploitant stelt een voorstel voor inzake de reisweg, de plaats van de halte en een invulling van de kwaliteitscriteria en legt dat voor aan de vervoerregioraad. De exploitant neemt een gemotiveerde beslissing na het advies van de vervoerregioraad. De Vlaamse Regering bepaalt de wijze van evaluatie en bijsturing van het kernnet.1805 (2018-2019) – Nr. 9 15

§3. Het aanvullend net is de vervoerslaag die een aanvoerfunctie heeft naar de lijnen van het kernnet en het treinnet.

Het aanvullend net vult tevens het kernnet aan, gericht op specifieke, potentieel houdende verplaatsingsstromen. Het bestaat uit vast, lijngebonden openbaar vervoer.

Op regionaal niveau wordt het aanvullend net gericht op een combinatie van alle verplaatsingsmotieven. Het is complementair aan het kernnet.

Op stadsregionaal niveau bestaat het aanvullend net uit de voorstedelijke en intrustedelijke stadslijnen die niet structurerend werken.

De Vlaamse Regering kan minimale normering opleggen voor de kwaliteitseisen voor het aanvullend net.

De vervoerregioraad bepaalt het netwerk, de minimaal te bedienen attractiepolen en legt minimale normering op voor de kwaliteitseisen voor het aanvullend net.

Het aanvullend net is gebaseerd op potentieel en vraaggestuurde elementen. De exploitant stelt een voorstel op inzake de reisweg, de plaats van de haltes en de kwaliteitscriteria en legt dat voor aan de vervoerregioraad. De vervoerregioraad neemt een gemotiveerde beslissing. De Vlaamse Regering kan de wijze van evaluatie en bijsturing van het aanvullend net bepalen.

§4. Het vervoer op maat is de vervoerslaag die bestaat uit collectief aangeboden vervoer en die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip. Op regionaal niveau is het vervoer op maat complementair aan het kern- en aanvullend net.

§5. De Vlaamse Regering kan de minimale principes vastleggen op basis waarvan het vervoer op maat wordt ontworpen.

De Vlaamse Regering kan de wijze van evaluatie en bijsturing van het vervoer op maat bepalen.

De vervoerregioraad bepaalt de bedieningsgebieden, en kan aanvullende normering opleggen voor de kwaliteitseisen voor het vervoer op maat. Het vervoer op maat is volledig vraagvolgend.

Art. 33 De Vlaamse Regering richt een mobiliteitscentrale op.

Art. 35. Het vervoer op maat wordt geoperationaliseerd en gecoördineerd door de Mobiliteitscentrale.

Art. 36 §2. De vervoerregioraad coördineert het tariefbeleid voor het vervoer op maat en bepaalt de tarieven. De exploitanten kunnen onderbouwde voorstellen voorleggen voor de tariefbepalingen de tarievenstructuur vermeld in paragraaf 1 en 2.

Art. 41. In het regionaal mobiliteitsplan worden de maatregelen opgenomen voor de uitbouw van kwaliteitsvolle infrastructuur aan de vervoersknooppunten ter realisatie van de basisbereikbaarheid.

Art. 42. De wegbeheerder staat in voor de aanleg en het onderhoud van mobipunten en carpoolparkings.

Art. 44. De gemeente voorziet de haltes van de nodige infrastructuur.

1.1.2 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) geeft een indicatie van de gewenste ruimtelijke structuur van de structuurbepalende elementen met een (boven)gewestelijk belang en bevat aanwijzingen/ bindende bepalingen over de inhoud van de provinciale en eventueel gemeentelijke structuurplannen. Het bestaat uit een informatief gedeelte (bestaande ruimtelijke structuur), een richtinggevend gedeelte (gewenste ruimtelijke structuur) en een bindend gedeelte (vastleggen hoofdwegennet, selectie stedelijke gebieden, economische knooppunten, ...)

Het RSV plant een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Hiervoor heeft het RSV zijn visie over ruimtelijke ontwikkelingen in Vlaanderen samengevat in vier basisdoelstellingen:

- De selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden; daarbij gaat absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur;
- het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
- Het concentreren van economische activiteiten in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen;
- Het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoer genererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.

Waasmunster situeert zich in het buitengebied tussen verstedelijkte gebieden in. Met betrekking tot het buitengebied stelt het RSV volgende doelstellingen:

- Het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies;
- Het tegengaan van de versnippering van het buitengebied;
- Het bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied;
- Het inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen;
- Het bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied (bv. integraal waterbeheer en behoud karakteristieke landschapselementen);
- Het afstemmen van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem;
- Het bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied;
- Verweving van vrijetijdsfuncties stimuleren aan de hand van een operationele beleidsstrategie

1.1.3 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) doet uitspraken over de structuurbepalende elementen van bovenlokaal belang die niet van gewestelijk belang zijn en bevat aanwijzingen of desgevallend bindende bepalingen over de inhoud van de gemeentelijke structuurplannen. Dit document bevat naast bindende bepalingen over de uitvoering die op provinciaal niveau moet gebeuren, ook bindende bepalingen over de uitvoeringstaken die aan de gemeenten opgedragen worden.

Waasmunster situeert zich binnen het 'E17-netwerk'. Voor deze zone gelden volgende gewenste ruimtelijke principes:

- Structureren van de interne en externe bereikbaarheid;
 - o Spoorwegstations als verzamel- en ontsluitingspunten voor het personenvervoer;
 - o N70 als hoofdstraat in het netwerk; N70 verantwoordelijk voor de interne bereikbaarheid;
 - o Selectieve bereikbaarheid van het E17 netwerk vanuit het Noordelijk openruimtegebied moet de verdere verstedelijking van de open ruimte voorkomen;
- Wonen en woon ondersteunende functies bundelen en verweven in kernen;
 - o Woonmogelijkheden worden voorzien in de bestaande woonconcentraties (o.a. het regionaal gebied Sint-Niklaas, het kleinstedelijk gebied van Lokeren/ Beveren/ Melsele/ Temse en de hoofddorpen/ woonkernen);
 - o Het PRS (bindend gedeelte) categoriseert Waasmunster als hoofddorp en Sombeke (samengevoegd met Elversele) als woonkern;
 - Het oorspronkelijk mobiliteitsplan gaf aan dat de gemeente Waasmunster Ruiter en Sint-Anna wil laten erkennen als woonkern. In het vernieuwde PRS zijn deze kernen opnieuw niet geselecteerd als woonkern;
- Openruimtecorridors, buffer tussen de stedelijke ontwikkelingen;
 - o Ter voorkoming van een verstedelijkte band langsheen de E17 moeten de openruimtecorridors behouden blijven. Binnen deze corridors dient het evenwicht tussen openruimte functies en stedelijke functies te worden bewaard. Dergelijke corridors bevorderen de kwaliteit van de woonomgeving, bewaren de functionele relatie tussen de openruimtegebieden en bakenen de grens tussen het stedelijk gebied en de open ruimte duidelijk af;
- Regionale economie op goed ontsloten plekken en gekoppeld aan de centrale plaatsen;
- Groenverbindingen in riviervalleien en tussen de groene stapstenen als ecologische en recreatieve assen door het netwerk;
 - o De Durmevallei en de kleine ecologische stapstenen in de openruimtecorridors moeten de gebieden met grote ecologische waarde ten zuiden en ten noorden van het E17-netwerk verbinden;

Wat betreft de natuurlijke structuur, welke als fysisch structurerend element moet functioneren, erkent het PRS de 'Vlaamse vallei met moervaartdepressie' als geomorfologische eenheid. Deze natuurlijke structuur bestaat enerzijds uit de fysische riviervallei van de Durme en zandige gebieden. De riviervallei van de Durme omvat: de Durmeschorren, Daknam Meersen, de Buylaers, het Molsbroek, de Hamputten, de Sombeekse meersen en de Cuestabossen.

1.1.4 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) Waasmunster werd door de Bestendige Deputatie goedgekeurd op 29/01/2009. De gewenste ruimtelijke structuur voor Waasmunster steunt op een visie die uitgaat van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Daarnaast wenst Waasmunster een groene leef- en woongemeente in een stedelijke invloedssfeer te worden. Het GRS stelt volgende beleidsdoelstellingen om dergelijke duurzame ontwikkeling te faciliteren:

- Het behoud van de open ruimte en het tegengaan van versnippering;
- Behoud en versterking van de natuur met de Durmevallei en de beekvalleien als ruggengraat van de natuurlijke structuur in relatie met de stuifzandrug en cuesta;
- Versterken van de dorpskernen gekoppeld aan het behouden van het groene karakter van de woonparkomgevingen;
- De ontwikkelingsmogelijkheden van de lokale bedrijven optimaal houden;
- Vrijwaren en verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid en verkeersveiligheid;

Gewenste natuurlijke en landschappelijke structuur

- Het gebiedsgericht versterken van de natuurlijke structuur vertrekkende vanuit de bestaande natuurwaarden, waarbij de Durmevallei en de beekvalleien als dragers gezien kunnen worden van de natuurlijke en landschappelijke structuur;
- Het versterken van de landschappelijke en ecologische kwaliteiten van de rurale open ruimte behouden en waar mogelijk versterken met speciale aandacht voor de stuifzandrug en de cuesta en de aanpak van het barrière-effect van de E17;
- Het versterken van het aanwezige bosareaal op een kwalitatieve wijze;

Gewenste nederzettingsstructuur:

- Een verdere uitbouw van Waasmunster als hoofddorp;
- Een versterking van de kernen Sombeke, Ruiter, Sint-Anna;
De kern Sombeke is als woonkern geselecteerd door het PRS, de kernen van Ruiter en Sint-Anna niet. Verdere uitbouw van de woon- en/of bedrijvigheidsfuncties is dus niet/ in beperkte mate mogelijk in deze kernen. De nadruk in deze kernen ligt hier dus eerder op het verhogen van de ruimtelijke leefkwaliteit en het behouden van het landelijk karakter van deze kernen;
- Streven naar een differentiatie van woonprojecten;
- Het verhogen van de woonkwaliteit en het aangenamer maken van de woonomgeving;
- Het realiseren van structureel samenhangende invullingen in het bestaande weefsel;
- Het bieden van rechtszekerheid aan zonevreemde woningen;
- Het behoud van de woonparkomgevingen;

Gewenste economische structuur:

- Vermenging van wonen en werken, zonder creatie van ontoelaatbare hinder voor de bewoners
- Realiseren van een lokaal bedrijfenterrein teneinde ook lokale tewerkstelling blijvend te kunnen waarborgen
- Stimuleren van de werkgelegenheid in de gemeente zonder noemenswaardige ruimtelijke overlast
- Een doelmatig en kwalitatief ruimtegebruik: hogere productiviteit met minder ruimtebeslag
- Zoeken naar een oplossing voor de zonevreemde bedrijven

Gewenste verkeer- en vervoerstructuur

- Optimalisatie van het wegennet door wegencategorisering;
- Waarborgen van de verplaatsingsmogelijkheden voor iedereen op een billijke en selectieve wijze;
- Verhogen van de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid;
- Bieden van voldoende ontwikkelingskansen aan het openbaar vervoer en het langzaam verkeer zodanig dat zij volwaardig kunnen functioneren in het verplaatsingspatroon van de Waasmunsterse bevolking;

1.1.5 Vlaams Milieubeleidsplan 2011-2015

Het vijfjaarlijks milieubeleidsplan bepaalt de hoofdlijnen van het milieubeleid dat door o.m. de gemeenten in aangelegenheden van gewestelijk belang dient te worden gevoerd. De primaire functie van het plan bestaat uit het bevorderen van de doeltreffendheid, de efficiëntie en de interne samenhang van het milieubeleid op alle niveaus en terreinen. Naast deze interne functie heeft dit plan ook een externe functie, nl.: het bieden van een kader van waaruit samenwerking kan ontstaan met de ministers bevoegd voor andere beleidsdomeinen dan leefmilieu en de andere administraties. Bovendien verschafft het plan duidelijkheid aan derden over het beleid dat ze in de planperiode mogen verwachten.

Het plan kan samengevat worden in zeven prioritaire onderwerpen en het concept groene economie:

- Milieuverantwoorde productie en consumptie;
- Klimaat;
- Luchtkwaliteit en lokale leefkwaliteit;
- Water;
- Bodem;
- Biodiversiteit;
- Beleidscyclus;

1.1.6 Beleidsplan gemeente 2020-2025

Na de verkiezingen maakte de nieuwe coalitie een meerjarenplan op voor de periode 2020-2025. Onderstaande acties m.b.t. mobiliteit werden daar in opgenomen.

- Aanleggen kwaliteitsvolle voet- en fietspaden:
 - o Realiseren van missing link tussen Sint-Anna en Durmebrug;
 - o Onderzoek mogelijkheden fietspaden achter Stationsstraat en
 - o Realiseren van verbeterde voet- en fietspaden in relatie tot rioleringsdossiers;
 - o Voorzien van verlichting van fietssnelwegen op grondgebied van Waasmunster;
- Herinrichting van straten:
 - o Heraanleg van Marollenstraat → uitgevoerd;
 - o Herinrichting Neerstraat, Groenselstraat, Sousbeekstraat, Kerkstraat → 1^{ste} fase uitgevoerd, 2^{de} fase start 2022;

- Herinrichting Nijverheidslaan van Fortenstraat tot Roskamstraat;
- Herinrichting N446 van Acacialaan tot aan gemeentegrens + vernieuwing Durmebrug;
- Herinrichting N446 van Fazantenlaan tot aan E17;
- Herinrichting N70 op volledige grondgebied van Waasmunster inclusief kruispunten;
- Stimuleren duurzame vervoersmiddelen;
- Uitbouwen van oplaadinfrastructuur voor wagens en fietsen:
 - Plaatsen publieke laadpalen in elke woonkern;
 - Implementeren van laadinfrastructuur voor fietsen voor personeel in eigen gebouwen;
- Duurzame verplaatsingen stimuleren voor het personeel:
 - Aanbieden van elektrische dienstfietsen voor personeel;
 - Kiezen voor elektrische, hybride of gedeelde wagens bij vernieuwing wagenpark;
- Opstart van een deelwagensysteem;
- Versterken van de basisbereikbaarheid;
- Opmaak nieuwe mobiliteitsplan.

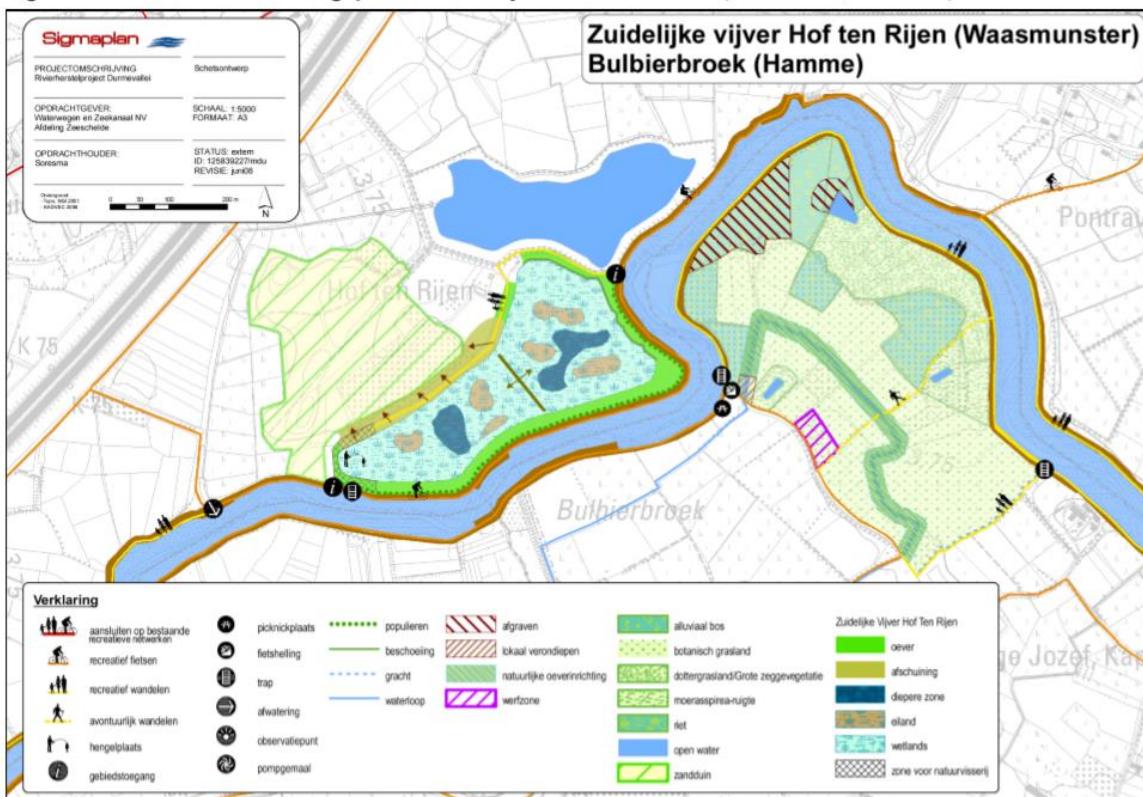
1.1.7 Gewestelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (GRUP)

1.1.7.1 GRUP: Gebieden van het geactualiseerd sigmaplan 'Durmevallei'

Het Sigmaplan heeft als doel om de Schelde en haar zijrivieren klimaatbestendig te maken. Dijken worden verhoogd, er worden gecontroleerde overstromingsgebieden gebouwd, ... Daarbij gaat niet enkel aandacht naar beschermen tegen overstromingen, maar wordt ook de natuur op meerdere plekken in ere hersteld.

De uitrol van het Sigmaplan zal de infrastructuur van jachtpaden wijzigen. De originele plannen zullen op enkele punten nog aangepast worden. Zo zullen er toch van bruggen voorzien worden over de bressen die gemaakt zullen worden in de bestaande dijken en dit in functie van fietsen en wandelen. Voorts komt er eventueel een fietsbrug over de Durme richting Hamme (tracé van oude spoorweg). Tot slot zullen er kleine wijzigingen aangebracht aan de wegenstructuur ten gevolge van ontwikkelingen potpolder IV (Ten Reyen)

Het GRUP stelt dat het deelgebied 'Hof ten Rijen' wordt bestemd als 'natuurgebied met overdruk grote eenheid natuur'. Het gebied zal als wetland ingericht worden. Fietsinfrastructuur zal voorzien worden op de Durmedijk.



Figuur 1-1: Voorstel van inrichtingsplan Hof ten Rijen en Bulbierbroek

1.1.8 Provinciale Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (PRUP)

Er gelden geen Provinciale Ruimtelijke Uitvoeringsplannen op het grondgebied van Waasmunster.

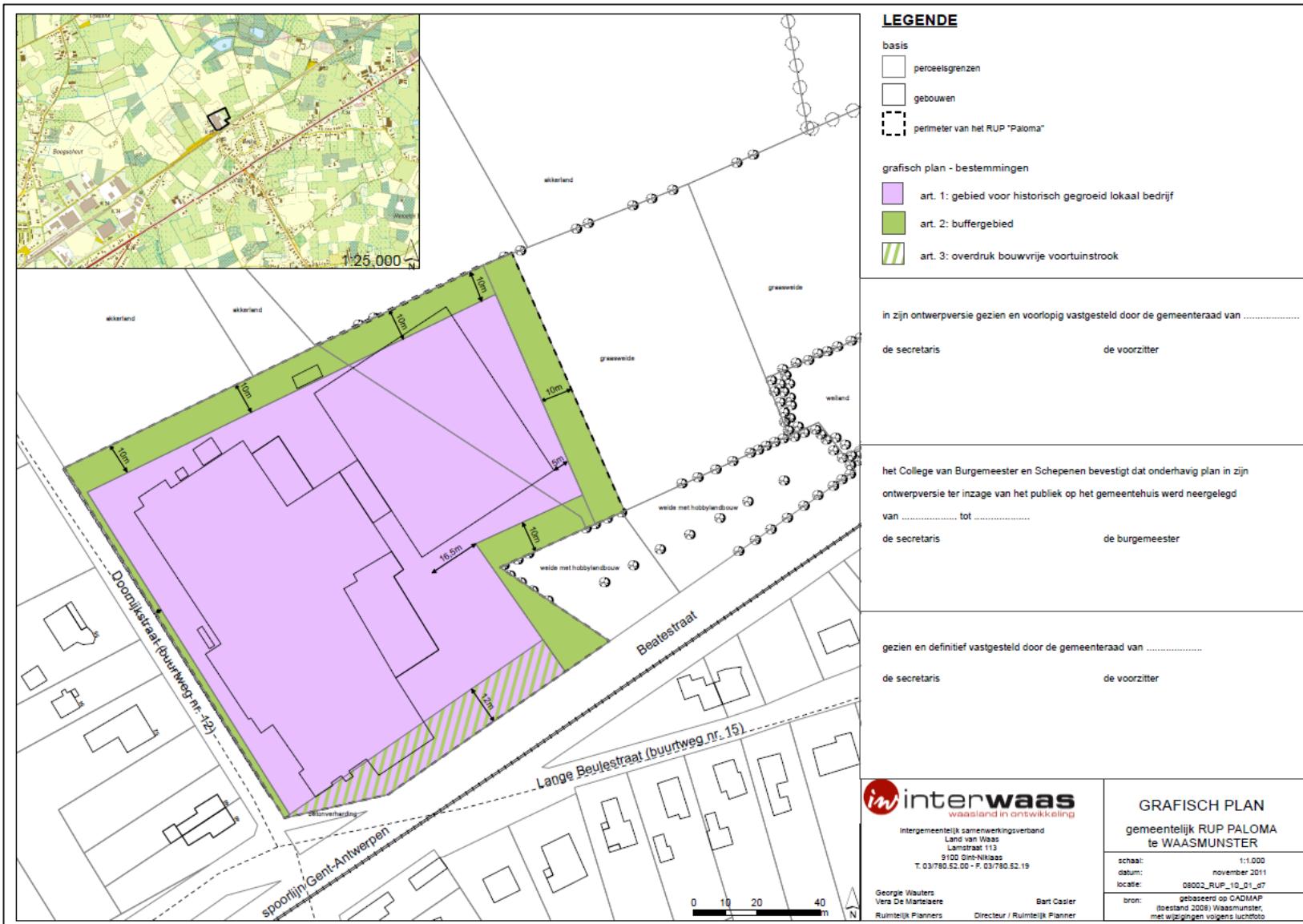
1.1.9 Gemeentelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen

1.1.9.1 Gemeentelijk RUP Paloma

Dit RUP werd goedgekeurd door de deputatie in februari 2012. De projectsite situeert zich ter hoogte van de kruising van de Doornijkstraat en de Beatestraat nabij het gehucht Heiken. De regio wordt met name getypeerd door open agrarisch gebied. Het gewestplan kleurt het projectgebied deels in als zone voor 'historisch gegroeid lokaal gebied' en deels als 'agrarisch gebied'. Het RUP bestendigt juridisch het voortbestaan van het bedrijf op de huidige/ vergunde locatie. Het RUP vrijwaart verder de open ruimte. Uitbreidingsmogelijkheden voor het bedrijf zijn dus niet langer mogelijk.

Het grafisch plan geeft aan welke ruimte specifiek bestemd mag worden als gebied voor historisch gegroeid lokaal bedrijf en welke ruimte als buffergebied of overdruk bouwvrije voortuinstrook ingericht moet worden..

Zowel de Doornijkstraat als de Beatestraat zijn gecategoriseerd als lokale wegen type III. Het vrachtverkeer naar/ van de bedrijfssite wordt geleid via de Doornijkstraat, niet langs de Beatestraat. De Doornijkstraat is een functionele fietsroute ten zuiden van de spoorweg. Ten noorden van de spoorweg is ze een recreatieve fietsroute, passende binnen het fietsknooppuntnetwerk. Een snelheidsbeperking matigt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Het kruispunt Doornijkstraat x N70 is bijkomstig ook aangepakt. De Beatestraat loopt parallel aan de spoorweg en de fietssnelweg.



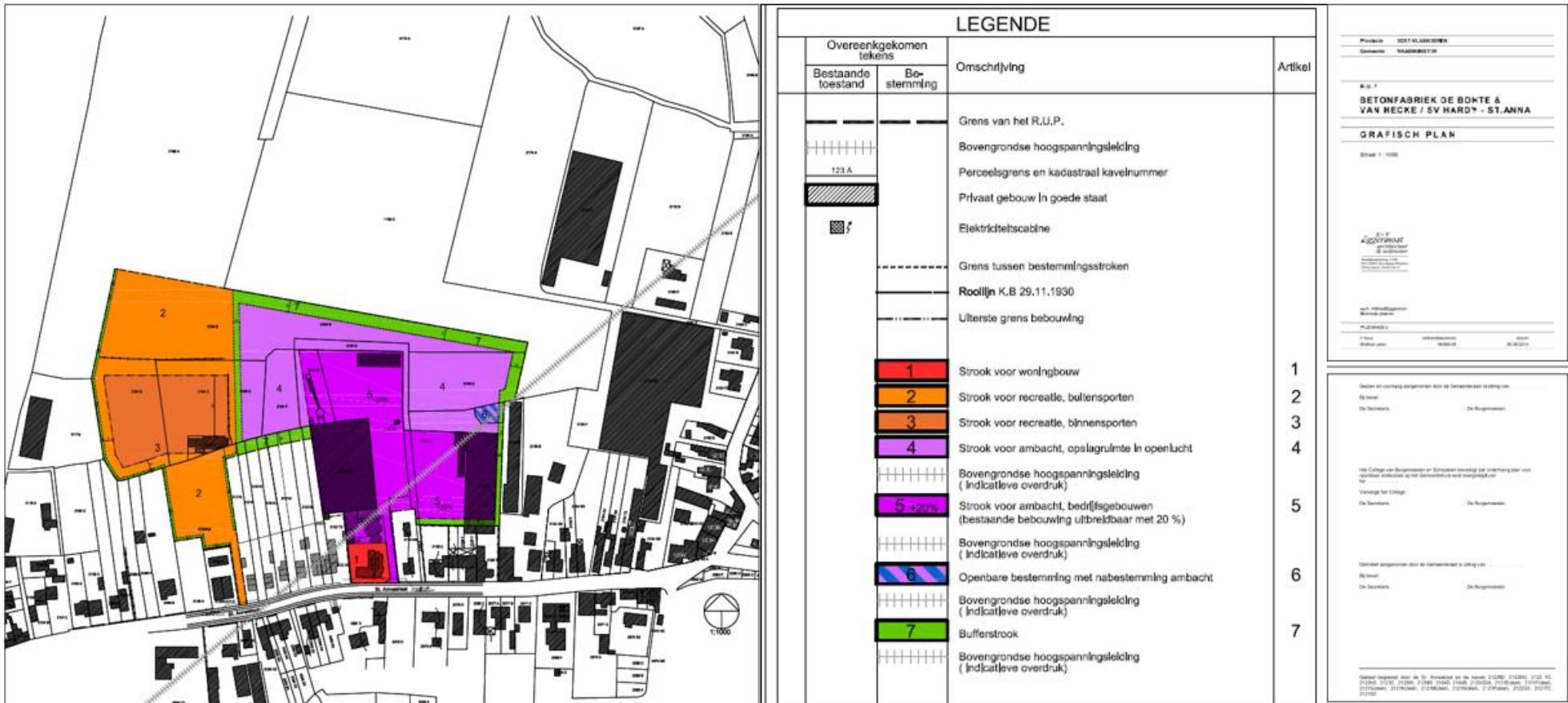
Figuur 1-2: Grafisch plan RUP 'Paloma'

1.1.9.2 Gemeentelijk RUP De Bonte – Van Hecke

Dit RUP werd definitief goedgekeurd door de deputatie op 05/12/2013. De projectsite situeert zich binnen de kern van Sint-Anna, aan de Sint-Annastraat. Naast de projectsite ligt er een voetbalveld en open agrarisch gebied. Het gewestplan karakteriseert de ruimte als woongebied met landelijk karakter, landschappelijk waardevol agrarisch gebied en KMO zone. Het mobiliteitsplan categoriseert de Sint-Annastraat als lokale weg type II en functionele fietsroute.

Het RUP werd opgemaakt naar aanleiding van uitbreidingsbehoeften van het bedrijf en n.a.v. de wens om de zonevreemde situatie van de stockeerruimte ongedaan te maken. Een gedeeltelijk positief planologisch attest voor uitbreidingsbehoeften op korte termijn is reeds verschaft aan het bedrijf. Het bedrijf gaf aan dat het niet hun intentie is om de productie op te drijven, maar wel om sterk gespecialiseerde producten op maat te fabriceren. Het vracht- en autoverkeer van en naar de betonfabriek blijft beperkt tot 34 vrachtwagenbewegingen en 52 autobewegingen per dag.

Aandachtspunten bij het RUP zijn de gebrekkige inpassing in de omgeving en het ontbreken van bufferstroken. Daarnaast wenst de gemeente in het RUP ook een oplossing te bieden aan de naastliggende zonevreemde recreatie.



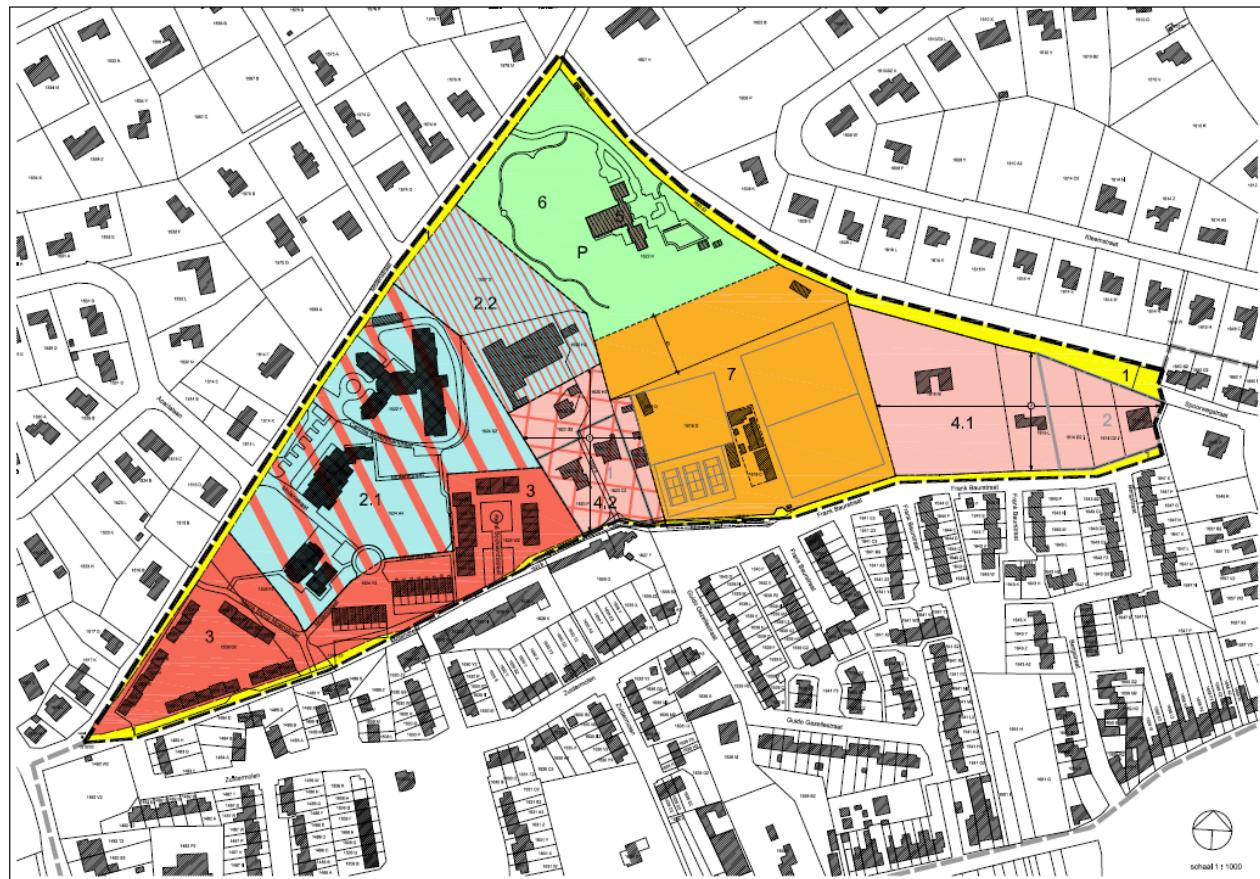
Figuur 1-3: Grafisch plan RUP De Bonte – Van Hecke

1.1.9.3 Gemeentelijk RUP Heuverveld

Dit RUP werd definitief goedgekeurd door de deputatie op 05/12/2013 en is opgemaakt naar aanleiding van bepalingen uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan 'Waasmunster'. De projectsite situeert zich tussen de wijk 'Hollandse Molen' en de 'Heide' gelegen in het centrale woonpark. Het RUP bepaalt waar eventuele toekomstige uitbreidingen van het rustoord en/ of de serviceflats mogelijk zijn. Verder behandelt het RUP de problematiek van enkele zonevreemde woningen en voorziet het RUP ruimte voor een recreatieve activiteit met deels residentieel karakter langsheen de oude spoorweg.

Binnen de zone voor openbaar nut wordt een uitbreiding van de OCMW-campus toegelaten. Voor het rusthuis is een uitbreiding met 30 bedden mogelijk (later eventueel nog eens 30 bedden). Het RUP wijzigt ook de contouren van de recreatiezone opdat er voldoende ruimte is voor sportinfrastructuur. De grens tussen de sportterreinen en de 'country club' wordt naar het noorden verschoven zodanig dat deze gemeentelijke voorziening voldoende ruimte heeft.

De Hollandse Molen wijk (Frank Baurstraat en de Molendreef – lokale wegenis type III) wordt met name ontsloten via de Belselestraat (N446- secundaire weg type II) en de Hoogstaat-Stationsstraat (lokale weg type I). De oude spoorlijn welke nu als wandel- en fietsweg wordt gebruikt, scheidt de wijken. Op lange termijn wordt dit een fietsweg op lange afstand. Zowel de Belselestraat als de Hoogstraat-Stationsstraat zijn onderdeel van het BFF.



LEGENDE	
Groen gebieden (Groen)	Woon gebieden (Woon)
Woon en bedrijf (Woon & bedrijf)	Bedrijf (Bedrijf)
Park (Park)	Openbare wegen (Openbare wegen)
Gezaghebbende verkeersweg (Gezaghebbende verkeersweg)	Gezaghebbende weg (Gezaghebbende weg)
Gezaghebbende weg (Gezaghebbende weg)	Ruimte (Ruimte)
Leefruimte (Leefruimte)	Leefruimte (Leefruimte)
Streek voor overdekte wegen en parkenverbindingen (Streek voor overdekte wegen en parkenverbindingen)	Streek voor recreatiedienstverlening (Streek voor recreatiedienstverlening)
Streek voor recreatiedienstverlening (Streek voor recreatiedienstverlening)	Streek voor wegen, open en halfbedekt verkeer (Streek voor wegen, open en halfbedekt verkeer)
Streek voor wegen, openbaar vervoer (Streek voor wegen, openbaar vervoer)	Streek voor wegen, openbaar vervoer (Streek voor wegen, openbaar vervoer)
Gezaghebbende park (Gezaghebbende park)	Gezaghebbende park (Gezaghebbende park)
Streek voor recreatie (Streek voor recreatie)	Streek voor recreatie (Streek voor recreatie)
Aan de bouwplaats, daaromtrent (Aan de bouwplaats, daaromtrent)	Aan de bouwplaats, daaromtrent (Aan de bouwplaats, daaromtrent)
Ondergrondse ruimte (Ondergrondse ruimte)	Ondergrondse ruimte (Ondergrondse ruimte)

VERHAKELINGEN GESITUEERD IN HET PLAGERIED.

Alle gebieden verhakelingen worden vermeld bij de verschillende vestiging van dit gebied. De verhakelingen dat de A.R.P. vermeld dat van belang voor deze personen en bediening.

Gedane rechtdoelvragen:

Nr. opg.	Datum gesteldvraagd	Rut nr. Gemeente	Doss. nr. Gent	Opmerkingen
1	20/03/2003	218	360818.U	
2	01/04/2003	297	3608209.U.2	Woning

Door overdracht van grond buiten rechtstaatseigendom door volledige overname kunnen de wettelijke en deugdelijke rechten van de verhakelde percelen uiteraard geplaatst zijn op de nieuwe eigenaar.

R&P "HEUERVERVELD "

GRAFISCH PLAN

Schaal: 1:1200

Eigendommen

Landelijk domein

Landelijk domein

Arct. Wijldeghemse gemeente

WISSENSCAP:

Infras. r. bestuurnummer: 60400

Bouwplan: 10.000.00

02.06.2012

Klaar en voorzichtig aangeleverd door de Gemeente en in zitting van:

R&P bestuur:

De burgemeester,

De Secretaris,

Het College van Burgemeester en Schepenen heeft dit onderhavig plan voor operatie oordeelde op:

*Voorzichtige instemming

De burgemeester,

De Secretaris,

Klaar en voorzichtig aangeleverd door de Gemeente en in zitting van:

R&P bestuur:

De burgemeester,

De Secretaris,

Gebied begrensd door de Molendreef, de Molendreef, 1650 52 de route voorvervoerding Sint-Niklaas - Gentbrugge, Infrastructuur 1020 02 de Spaarneegem, de watertuin nr. 51 en de Frans Buusmeers.

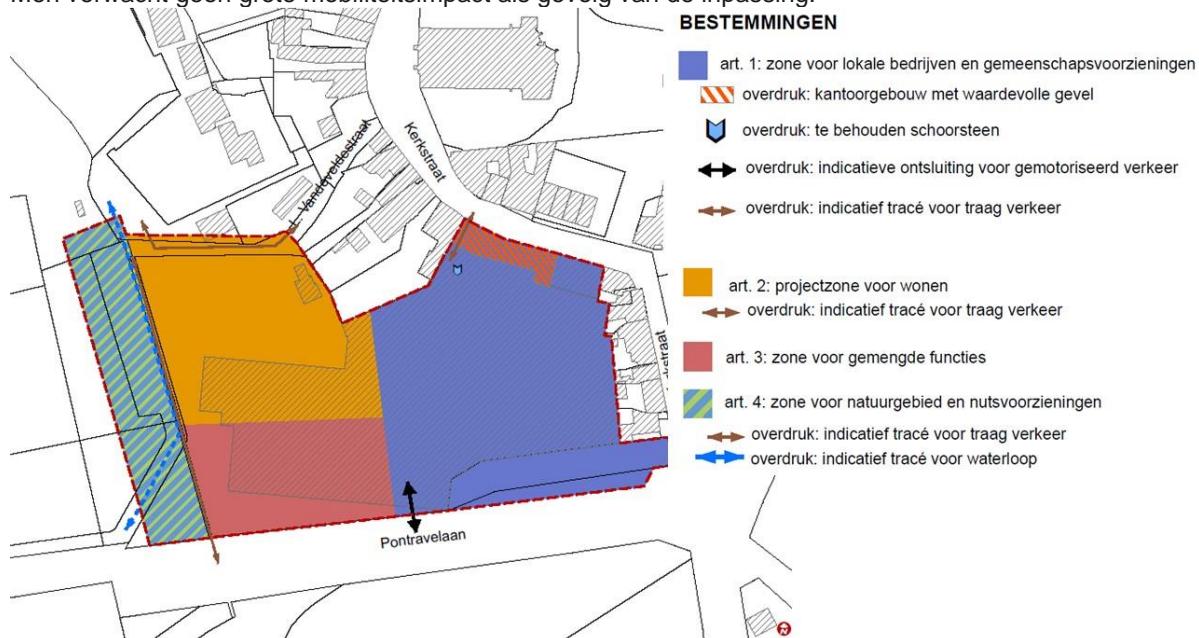
Figuur 1-4: Grafisch plan RUP Haverveld

1.1.9.4 Gemeente RUP Desso – Pontravelaan

Dit RUP werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 18 november 2018 en is opgesteld door het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Interwaas. Het plangebied situeert zich kort nabij het centrum van Waasmunster. Het RUP heeft als doel om de functiebestemming van de verlaten bedrijvenzone van 'Desso' om te vormen tot gemengd gebied. Het RUP dient de vigerende bestemmingen en de stedenbouwkundige voorschriften beschreven in het Bijzonder Plan van Aanleg 'Dorp aan de Durme' te vervangen zodanig dat de private ontwikkelaar het gebied kan reconvergeren. Voorlopig ziet de geplande invulling er als volgt uit:

- Zone voor lokale bedrijven en gemeenschapsvoorzieningen: KMO-units;
- Projectzone voor Wonen: 12 grondgebonden woningen;
- Zone voor gemengde functies (wonen en bedrijvigheid, waarbij er prioriteit dient te worden gegeven aan bedrijvigheid): meergezinswoning 23 woongelegenheden.

De ontsluiting van het terrein zal voornamelijk gebeuren langsheen de Pontravelaan, een lokale gebied ontsluitende weg type II, kort nabij het centrum van Waasmunster. Men verwacht geen grote mobiliteitsimpact als gevolg van de inpassing.



Figuur 1-5: Situering RUP Desso

1.1.9.5 RUP Zonevreemde woningen + RUP zonevreemde woningen bis

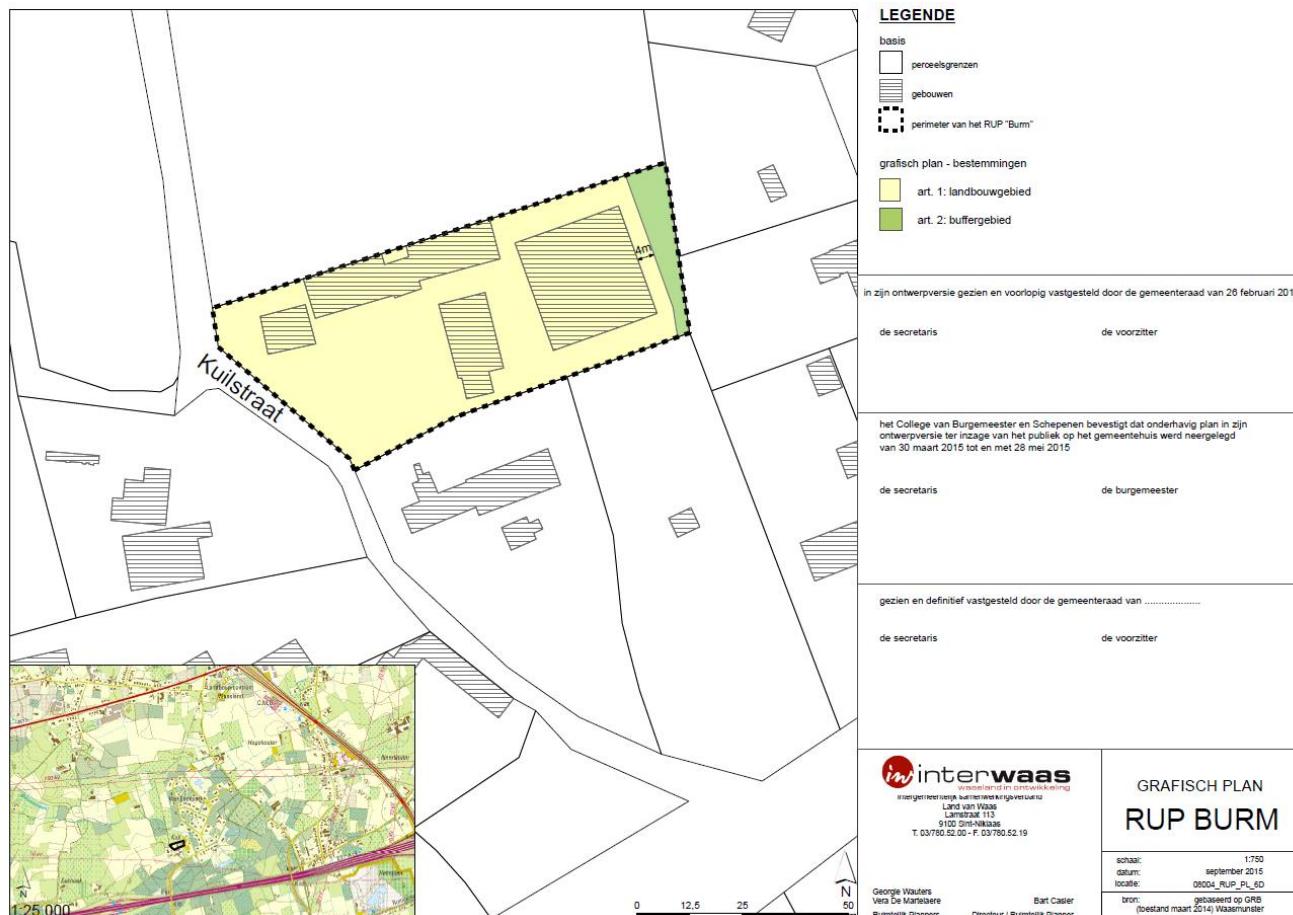
Dit RUP is gedeeltelijk goedgekeurd door de deputatie op 8 mei 2013. Het plangebied situeert zich overheen het gehele grondgebied van Waasmunster. Het hoofddoel van het RUP is om maximale rechtszekerheid te voorzien aan de vergunde zonevreemde woningen binnen het ruimtelijk kwetsbaar gebied (o.m. bosgebied, valleigebied, natuurgebied, etc.). Het RUP komt echter ook tegemoet aan de draagkracht van de natuurlijke en landschappelijke structuren en de gewenste open ruimtestructuur. Het perimeterplan stelt hiervoor bijkomende bepalingen boven de reeds geldende bestemmingen. De grafisch plannen geven weer waar de zonevreemde woningen zich situeren. Dit RUP heeft geen wezenlijke impact op mobiliteit.



FIGUUR 1-6: Grafische plannen RUP zonevreemde woningen

1.1.9.6 RUP Burm

Het plangebied van dit RUP (24/09/2015) ligt in de KUILstraat (lokale weg Type II) in Waasmunster en betreft het zonevreemde landbouwbedrijf Burm welke zich situeert in natuurgebied. Het schepencollege wenste dat het landbouwbedrijf op de huidige locatie behouden kan blijven. Er werd akkoord gegaan met de uitbreidingswensen op korte termijn onder bepaalde voorwaarden, zoals het voorzien in accommodatie voor praktijklessen van de plaatselijke land- en tuinbouwschool. Dit RUP heeft geen wezenlijke impact op mobiliteit.



Figuur 1-7: Grafisch plan RUP Burm

1.1.9.7 RUP zonevreemde bedrijven

De gemeente wenst een RUP over zonevreemde bedrijven op te maken. Dit RUP zal de mogelijkheden voor zonevreemde bedrijven juridisch kaderen. De gemeente dient in een eerstvolgende fase nog een studiebureau aan te stellen voor dit project. Dit RUP heeft geen wezenlijke impact op mobiliteit.

1.1.9.8 RUP Lokaal bedrijventerrein

Langs de N70 (een secundaire weg type II), aansluitend op het bedrijventerrein van Lokeren (en in de directe omgeving van Ruiter) wordt voorzien in de ontwikkeling van een kleinschalig lokaal bedrijventerrein van 5 ha. Het RUP is echter nog in opmaak. Dit RUP heeft geen wezenlijke impact op mobiliteit.

1.1.9.9 RUP Hoogstraat – Abdij van Roosenberglaan

Dit RUP zal opgemaakt worden, maar het planproces tot opmaak moet nog opstarten. Meer details zijn voorlopig niet bekend.

1.1.9.10 RUP Scheldecub

Naar aanleiding van een gunstig planologisch attest wordt er een RUP opgemaakt voor het bedrijf Scheldecub. Het planproces voor de opmaak moet nog gestart worden. Het opzet is om het bedrijf te herlocaliseren en beperkt uit te breiden.

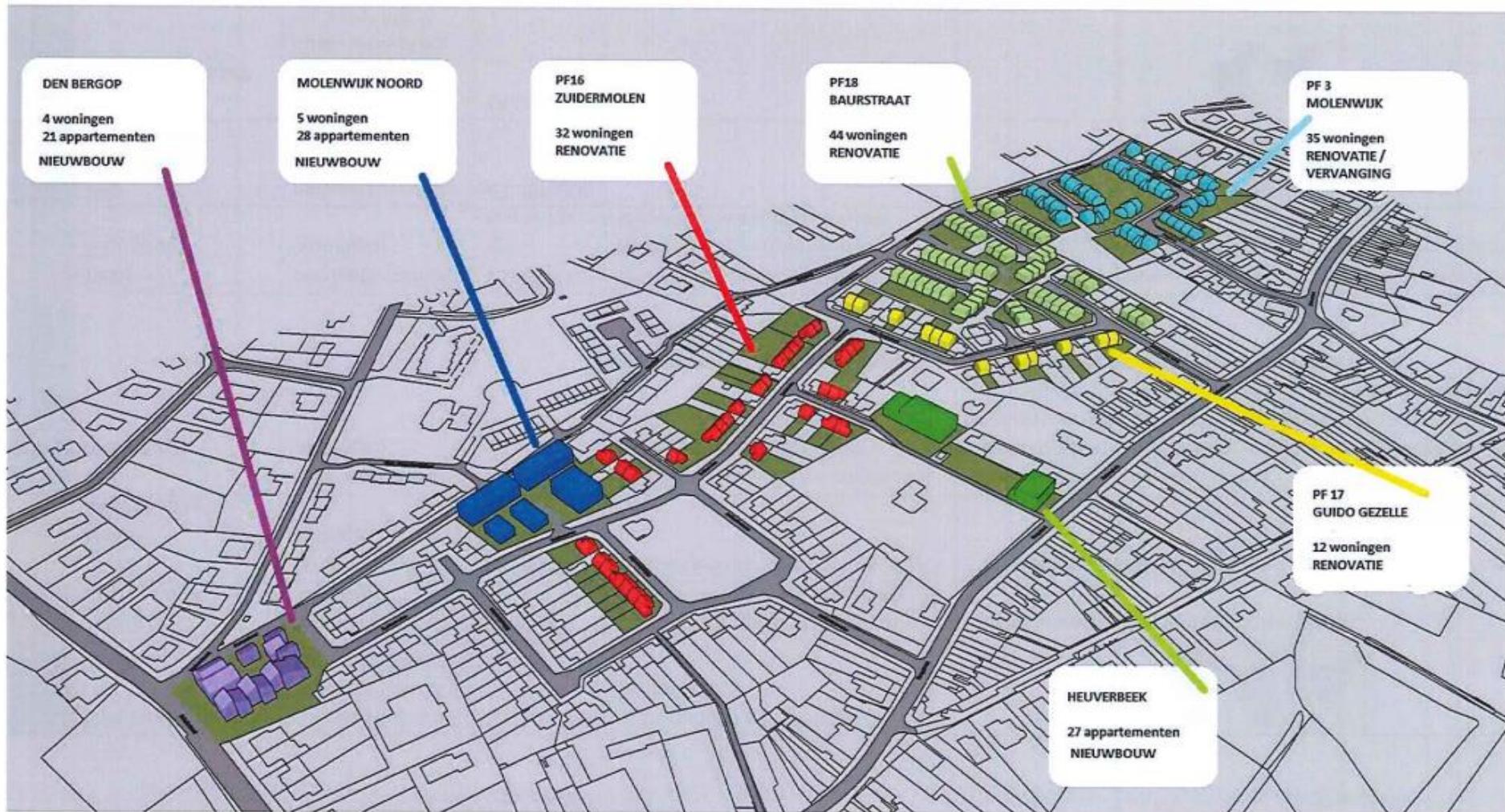
Dit bedrijf is gevestigd aan de N446, kortnabij het nieuwe vrijetijdscomplex.

1.1.9.11 RUP Hoogstraat – Belselestraat

Dit RUP vormt een herziening van het Bijzonder Plan van Aanleg Stationsbuurt (MB 02/05/2005) en wordt opgemaakt n.a.v. masterplan Dendermondse Volkswoningen en n.a.v. een gunstig planologisch attest voor de Carrefour (uitbreiding bouwvolume en reorganisatie parking).

Het proces tot opmaak van het RUP dient nog opgestart te worden. Enkele elementen die er in zullen opgenomen worden zijn:

- Project Den Bergop (momenteel in uitvoering): 25 wooneenheden;
- Woonwijk Hollandse Molen/Zuidermolen: Vernieuwen/vervangen groot aantal oude woningen en nastreven woondichtheid van 50 woningen per hectare, oftewel een toename van 60 wooneenheden;
- Hoek Belselestraat-Hoogstraat: handel en wonen;
- Garagecomplex: herbestemming naar wonen, handel, ambacht en dienstverlening;
- Herwaardering buurtplein en buurthuis;
- Beperkte mogelijkheden voor wonen in privaat park: 10-tal woongelegenheden.



Figuur 1-8: Situeringsplan i.k.v. opmaak RUP Hoogstraat – Belselestraat

1.1.10 Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)

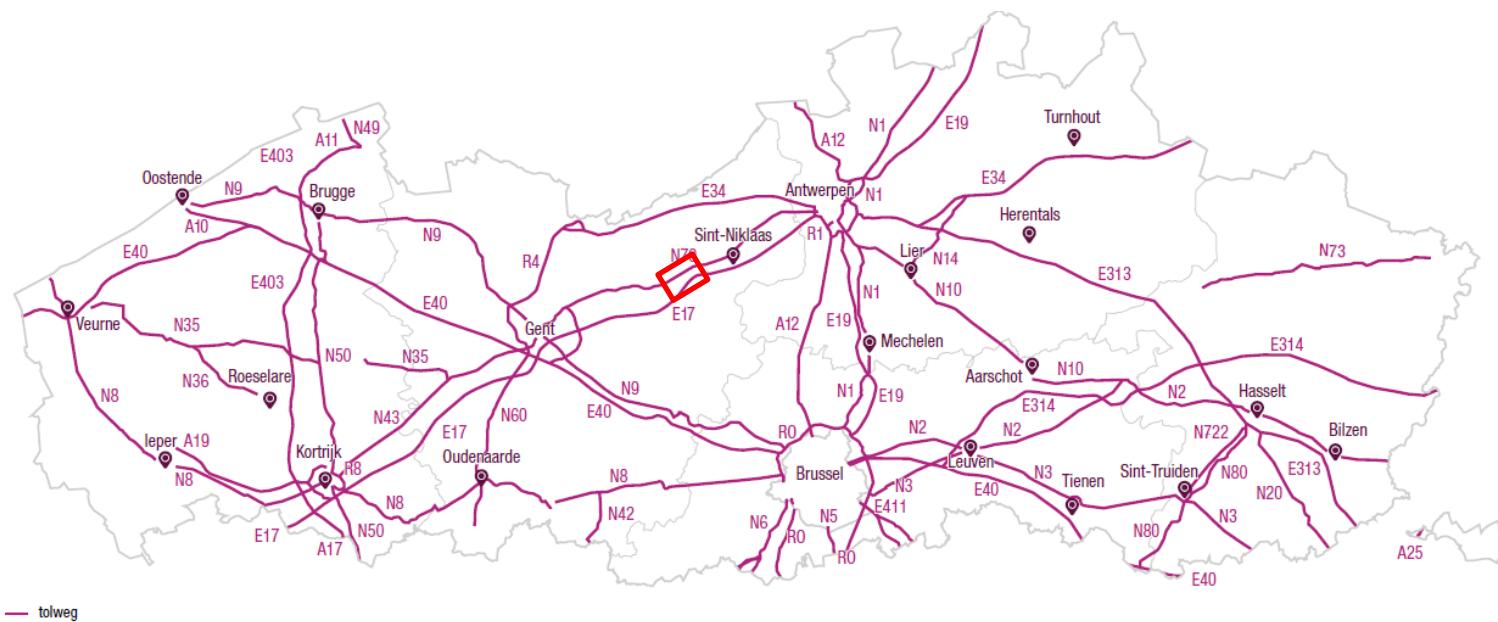
Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk wordt regelmatig geüpdatet. Onderstaande overzicht geeft aan welke routes al dan niet conform de voorschriften in het Vademecum Fietsvoorzieningen ingericht werden.

Bovenlokale functionele fietsroutes

- Conforme fietsinfrastructuur:
 - o F4: Gent- Antwerpen;
 - o Dommelstraat;
- Niet conforme fietsinfrastructuur:
 - o Heimolenstraat – Roskamstraat – Nijverheidslaan – Hoogstraat – Gentstraat – Neerstraat (geen fietsinfrastructuur of moordstrookjes aanwezig);
 - o N446 (fietsinfrastructuur te smal en slecht wegdek);
 - o Sousbeekstraat – Groenselstraat – Doornijkstraat (geen fietsinfrastructuur aanwezig);
 - o Sint-Annastraat(geen fietsinfrastructuur aanwezig).
 - o Warandestraat;
 - o Stationsstraat;
- Afwezige fietsinfrastructuur:
 - o

1.1.11 Vrachtroutenetwerk

Op het grondgebied van Waasmunster gelden geen tonnagebeperkingen. Waasmunster heeft in het vorig mobiliteitsplan ook geen specifiek vrachtroutenetwerk vastgelegd. Figuur 1-9 geeft aan dat op het grondgebied van Waasmunster, voertuigen voor goederenvervoer de heffing moeten betalen indien zij over de N70 en/of over de E17 rijden. Verder heeft de gemeente Sint-Niklaas tonnagebeperkingen doorgevoerd op verscheidene noord-zuidassen tussen de N70 en de E34 teneinde het zwaar doorgaand verkeer doorheen dorpskernen te weren. Ook in andere naburige gemeentes werden maatregelen getroffen. Deze zullen in de volgende fase in kaart gebracht worden.



[€ / km]	WALLONIE (EX BTW)			VLAANDEREN, BRUSSEL AUTOSNELWEG			BRUSSEL BINNENSTEDELIJK GEBIED*		
	3,5 < 12 TON	12-32 TON	> 32 TON	3,5 < 12 TON	12-32 TON	> 32 TON	3,5 < 12 TON	12-32 TON	> 32 TON
Euro 0	0,153	0,205	0,209	0,151	0,202	0,206	0,194	0,271	0,301
Euro 1	0,153	0,205	0,209	0,151	0,202	0,206	0,194	0,271	0,301
Euro 2	0,153	0,205	0,209	0,151	0,202	0,206	0,194	0,271	0,301
Euro 3	0,132	0,184	0,188	0,130	0,182	0,186	0,168	0,246	0,276
Euro 4	0,099	0,152	0,156	0,098	0,150	0,154	0,136	0,214	0,244
Euro 5	0,077	0,130	0,134	0,087	0,138	0,142	0,123	0,200	0,230
Euro 6	0,077	0,130	0,134	0,076	0,128	0,132	0,102	0,180	0,209

(* Binnenstedelijk gebied: alle lokale en regionale wegen die geen autosnelweg zijn.

Viapass ed.1/1/2010

Figuur 1-9 kilometerheffing voor vrachtwagens

In Waasmunster worden volgende wegen aangeduid als zijnde onderdeel van het vrachtroutenetwerk:

Hoofdvrachtroute

- E17

Vrachtroute type I

- Pontravelaan
- N446

Lokaal vrachtroutenetwerk

- Patotterijstraat
- Dendermondseweg
- Grote Baan
- Schrijbergstraat

1.1.12 Strategisch plan omtrent Sluipverkeer

In november 2019 leverde Tractebel rapport Fase 1 in kader van een studie rond sluipverkeer op.

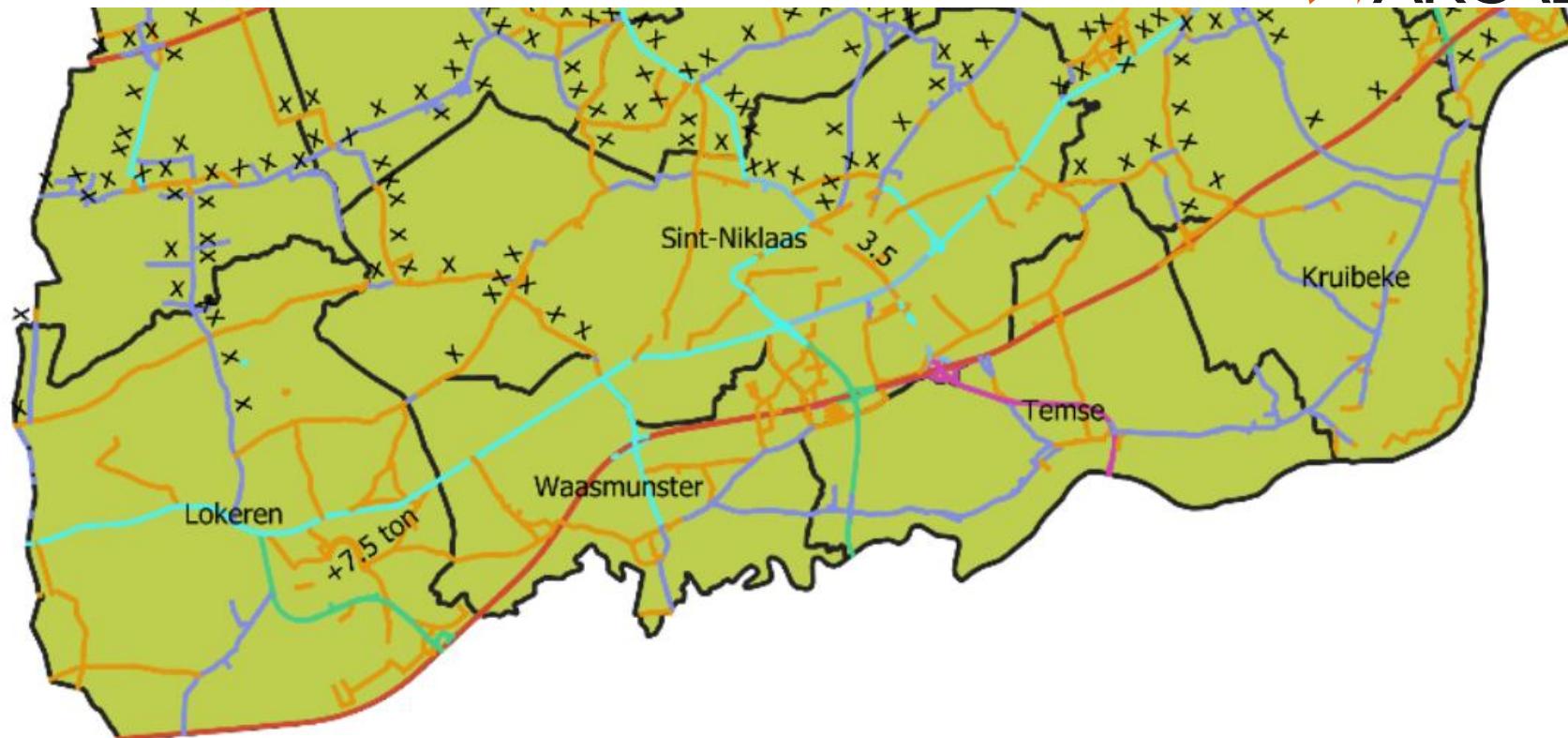
"Het Waasland wordt geconfronteerd met toenemende verkeersstromen op het onderliggend wegennet, zowel parallel aan de snelwegen E17 en E34 (west-oost) als op de verbindingen tussen beide snelwegen en de Waaslandhaven (noord-zuid). Om de veiligheid en de leefbaarheid in de verschillende (deel)kernen te kunnen vrijwaren willen de gemeenten die verenigd zijn in de intercommunale Interwaas een overkoepelend systeem uitrollen om doorgaand verkeer te kunnen onderscheiden van bestemmingsverkeer en het doorgaand verkeer te kunnen verplichten om bepaalde voorkeursroutes te volgen. (Interwaas, 2019)

In het rapport werd door middel van een herkomst-bestemmingsonderzoek een grondige analyse gemaakt over het verkeer op grondgebied van de Interwase gemeentes. Daarvoor werd een opdeling gemaakt tussen de verschillende verkeersstromen:

- Bestemmingsverkeer
- Doorgaand verkeer
- Sluipverkeer

Tijdens het HB-onderzoek werd in Waasmunster een tellocatie voorzien op de N446 – Patotterijstraat. In de ochtendspits ging de hoofdstroom richting het complex met de snelweg, in de avondspits ging de hoofdstroom richting Belsele. Het percentage vracht lag er tijdens de spitsuren tussen 6% en 11%.

Daarnaast werd ook een enquête afgenoem bij de gemeentes en bedrijven, om een kwalitatief inzicht te krijgen in het verkeersgebeuren, in de overlast van sluipverkeer (wagen en vracht) en de reeds genomen maatregelen. Zo werden in de studie voor de verschillende gemeentes de wegen met tonnagebeperking in kaart gebracht (aangeduid met "x"). In Waasmunster gold er toen nergens een tonnagebeperking. In Lokeren en Sint-Niklaas was dit wel het geval.



Figuur 1-10: Tonnagebeperkingen Waasland (Studie Sluipverkeer, 2019)

1.1.13 Infrastructuur projecten

Hieronder wordt een summiere opsomming gegeven van infrastructurele projecten die recent werden uitgevoerd of die op (korte) termijn op de planning staan.

Uitgevoerd

- Dommelstraat – Warandestraat: In de Dommelstraat werd het dubbelrichting fietspad vervangen door twee enkelrichting fietspaden. In de Warandestraat werden nieuwe fietspaden aangelegd (gemengd fiets/voetpaden). Vooraan in de Dommelstraat (zijde rotonde) werden hierdoor een aantal fietsoversteken geannuleerd. Voorts is het snelheidsregime er naar 50 km/u gebracht i.p.v. 70 km/u.
- Stationsstraat: Deze straat werd heraangelegd, waarbij werd gekozen voor de optie met fietssuggestiestroken en aparte parkeervakken. Er mag nergens op de fietssuggestiestroken geparkeerd worden.
- Kerkomgeving: Het gedeelte voor de kerk is autoluw gemaakt (enkel nog voor plaatselijk verkeer). Ook het gedeelte achter de kerk werd heraangelegd, waarbij doorgaand verkeer nu achter de kerk geleid wordt;
- Nijverheidslaan: Het snelheidsregime werd verlaagd naar 50km/u vanaf de bebouwde kom tot voorbij bocht Den Hert.
- N446: Het snelheidsregime werd verlaagd naar 50km/u van de Pontravelaan tot de Rodendries. (in functie smalle Durmebrug)
- Fietssnelweg F4: Werd doorgetrokken langs spoorweg.
- invoeren zone 50 in deelgemeente;
- Neerstraat fase 1, deel tussen H. De Lovinfossestraat en de brug over E17: in 2020 wordt hier o.a. betere fietsinfrastructuur voorzien.
-

Gepland

- Neerstraat fase 2, deel tussen brug E17 en Lokeren: eveneens verbeterde fietsinfrastructuur, gepland na fase 1.
- As Ruiter (Sousbeekstraat/Groenselstraat) – geen aparte fietsinfrastructuur
- N446, tot Acacialaan, inclusief rotonde Pontravelaan/Kerkstraat/N446: fietspadenproject van AWV. Voorlopig nog geen consensus over herinrichting kruispunt N446 en Hoogstraat. Timing eveneens nog onbekend.
- Durmebrug: aanleg nieuwe brug, met onderdoorgang voor fietsers, met daarvan gekoppeld missing link fietspad (Sint-Anna tot brug).
- N446, omgeving Patrijzenlaan: realisatie klein stukje ontbrekende degelijke fietsinfrastructuur \$

In onderzoek

- Fietspad achter Hoogstraat richting Sombek (als fietsalternatief voor de Stationsstraat);
- Nijverheidslaan tussen Fortenstraat en Roskamstraat;
- N70 op grondgebied van Waasmunster;
- N446 tussen Fazantenlaan en E17.

1.1.14 Strategische projecten

1.1.14.1 Sigmaplan

1.1.14.2 Strategisch project Waasland Klimaatland

Het Europese burgemeestersconvenant werd in 2008 gelanceerd met de ambitie om lokale besturen die zich vrijwillig engageren om de klimaat- en energiedoelstellingen gesteld vanuit de Europese Unie te behalen en zelfs overtreffen samen te brengen. Dit convenant gaf in 2015 aanleiding tot het strategisch project Waasland Klimaatland.

Waasland Klimaatland is een project gedragen door enerzijds de provincie Oost-Vlaanderen en anderzijds Interwaas (het intergemeentelijk samenwerkingsverband met Beveren, Hamme, Kruibeke, Lokeren, Moerbeke, Sint-Gillis-Waas, Sint-Niklaas, Stekene, Temse, Waasmunster en Zwijndrecht). Dit strategisch project stelt als doel om:

- Tegen 2020 (i.v.m. basistoestand van 2011) 20% minder CO₂ uit te stoten;
- Tegen 2030 (i.v.m. basistoestand van 2011) 40% minder CO₂ uit te stoten;

Dit project resulteerde o.m. in een intergemeentelijk klimaatplan voor Beveren, Lokeren, Moerbeke, Sint-Gillis-Waas, Stekene, Temse en Waasmunster. De lokale vertaling van dit plan is vastgelegd in het gemeentelijk klimaatplan van Waasmunster. Dit plan omvat o.m. een gemeentelijk actieplan waarbinnen de te nemen acties, de initiatiefnemer, het benodigde budget en de verwachte tijdshorizonten (deels) zijn opgenomen.

1.1.14.3 Strategisch project ‘Baanbrekend winkelen langsheen de N70’

Verscheidene gemeenten hebben de ambitie om de N10 en de N70 te transformeren tot een leefbare steenweg tegen 2030. Dergelijke transformaties van steenwegen vereisen een bovengemeentelijke aanpak. Het project stelt volgende doelstellingen:

- De open ruimte behouden, versterken en herwaarderen;
- Het verzekeren van een gezonde en duurzame balans tussen kernwinkel- en perifere ontwikkeling langs de steenweg;
- Het optimaal, multimodaal laten functioneren van de steenwegen;
- De verwevingsmogelijkheden (horizontaal en verticaal) als basis hanteren – Zoeken naar synergie;
- Het stimuleren van klimaatbestendigheid voor nieuwe ontwikkelingen;

Het ontwikkelingsperspectief geeft aan dat segmenten van de N70 binnen Waasmunster geklassificeerd kunnen worden als ‘no go zone’ of ‘winkelarme zone’. In de ‘No go zone’ dient de open ruimte gevrijwaard te worden en waar mogelijk hersteld te worden. Nieuwe detailhandel zal niet meer toegelaten worden.

Bestaande juridische voorschriften zouden behouden blijven en de bescherming van de vergunningstoestand blijft gerespecteerd. Er kunnen extra beperkingen aan bestaande detailhandel opgelegd worden, zoals bv. een verbod op uitbreiding of op het voorzien van extra parkeerplaatsen. Binnen de winkelarme zone mag het aanbod aan detailhandel niet/ nauwelijks verhoogd worden. Deze beperking geldt zowel voor het aantal vierkante meters winkelvloeroppervlak als voor de productcategorieën. Bestaande juridische voorschriften en de bescherming van de vergunningstoestand wordt ook in deze zone gerespecteerd.

De gemeente steunt dit plan echter niet.

1.1.14.4 Naar een verbetering van de zachte mobiliteit in het Waasland

In 2011 werd in opdracht van intercommunale Interwaas aan rapport opgesteld met betrekking tot zachte mobiliteit. Het doel was om een algemene visie voor alle gemeentes van Interwaas op te stellen, en daarnaast een breed draagvlak te creëren bij de actoren. De studie bestond uit vier fases:

- Inventarisatie van beleidsdocumenten, GIS-data en interviews
- Analyse van de verkregen informatie
- Doorvertaling van kansen en knelpunten naar oplossingen (projectdefinities + factsheets)
- Opstellen van investeringsagenda

Concreet werden voor Waasmunster volgende zaken voorgesteld:

- Verbeteren busverbinding tussen Temse en Waasmunster;
- Verbeteren van de recreatieve route langs de Durme;

1.1.14.5 Parkeerplan Waasmunster

In de Sint-Franciscusstraat is een blauwe zone van kracht. In de andere straten van Waasmunster kan men vrij parkeren. Daarnaast is er een carpoolparking langs de E17 op grondgebied van Waasmunster. Die parking leidt voorlopig niet tot problemen.

1.1.14.6 Gewijzigde visie OV

Het OV-model zal in het kader van basisbereikbaarheid mogelijks wijzigen. Mogelijks wordt het bestaande netwerk aangevuld met een extra buslijn die Sint-Anna met Sombieke/ Elversele en Hamme kan verbinden. De route werd reeds opgenomen in het Vervoerplan van de Vervoerregio, van Zele via Sint-Annastraat, Rodendries, N446, Hoogstraat, Stationsstraat, Dommelstraat, Warandestraat naar Elversele, 1x/u.

1.1.15 Concrete projecten

1.1.15.1 Woonuitbreiding Wareslage

Tussen de Stationsstraat, de Wareslagestraat en Durmedal plannen enkele private ontwikkelaars samen met de Hamse sociale huisvestingsmaatschappij De Zonnige Woonst en het intergemeentelijk samenwerkingsverband Interwaas een gemengde verkaveling voor een 230-tal woningen. De exacte inpassing van het terrein is echter nog niet vastgelegd en de verkaveling moet nog aangevraagd worden.

1.1.15.2 Woonproject Hoogendonck

Het huidige vrijetijdscentrum Hoogendonck verhuist binnenkort naar een nieuwe site, de Meermin. De zone tussen de Nijverheidslaan, Hoogendonck en Ommegangsreef komt zo vrij. Hier zal door Interwaas een woonproject ontwikkeld worden, met mogelijks ook ruimte voor een wijksupermarkt. Concrete plannen zijn er voorlopig nog niet.

1.1.15.3 Ontwikkeling nieuw vrijetijdscentrum VTC De Meermin

Het nieuwe vrijetijdscentrum op de Abdij van Roosenberglaan (N446) werd ondertussen in gebruik genomen. Deze site is centraler in de gemeente gelegen, ten oosten van het centrum.

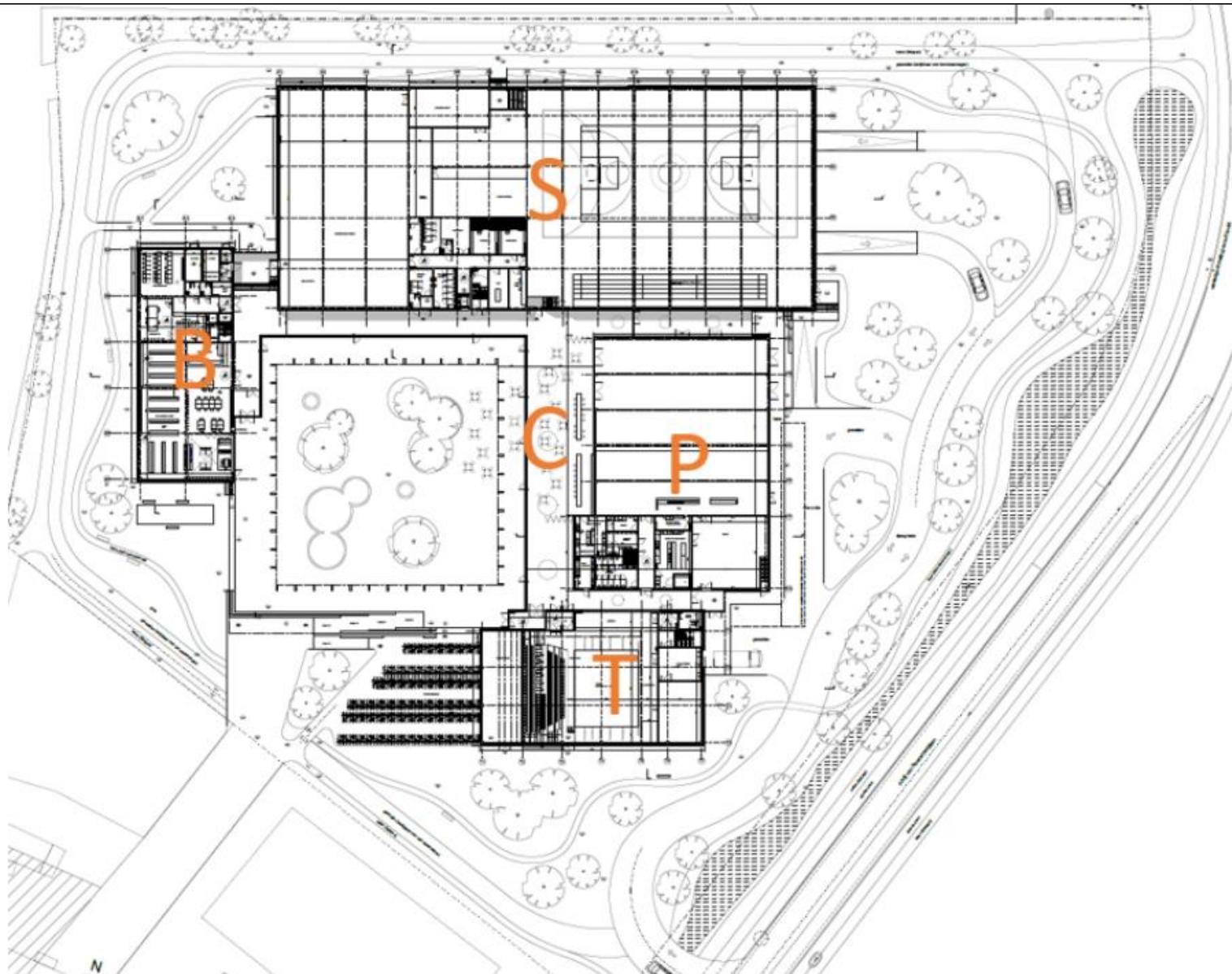
Het vrijetijdscentrum zal bestaan uit:

- Bibliotheek en administratie vrijetijd;
- Polyvalent zaal
- Sporthal, turnhal en "blote voeten"-zaal
- Theaterzaal (T);
- Cafetaria;
- Parking.

De verschillende functie worden met elkaar verbonden door een circulatieruimte die tevens het vrijetijdsplein omringt. In de visie werd opgenomen dat verschillende activiteiten niet samen kunnen plaatsvinden, aangezien ze elkaar te veel zouden storen.



Figuur 1-11: Situering VTC De Meermin (Mobiliteitsschets vrijetijdscentrum Waasmunster, TRAJECT, 2017)



Figuur 1-12: Ontwerpplan VTC De Meermin (Mobiliteitsschets vrijetijdscentrum Waasmunster, TRAJECT, 2017)

Bereikbaarheid

Stappers en Trappers

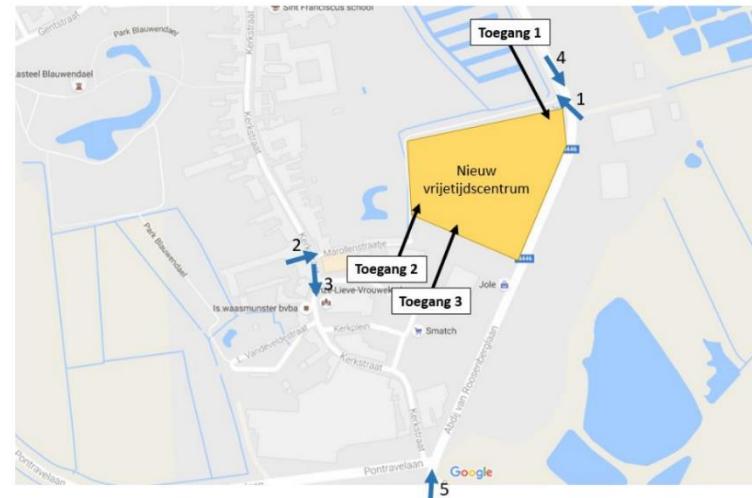
“De site Roosenberglaan is toegankelijk via de Abdij van Roosenberglaan (N446) (1) en via het Marollenstraatje (2). In de toekomst wordt er een bijkomende verbinding gemaakt tussen de site waar het vrijetijdscentrum wordt gerealiseerd en het Kerkplein, ter hoogte van de werkplaatsen van de Scheldecub (3). Dit is voorzien in het BPA ‘Dorp aan de Durme’ en de Gemeente is momenteel in overleg hierover met de Scheldecub. Deze nieuwe verbinding vanaf het kerkplein zal in de toekomst worden gezien als de voornaamste ontsluiting voor fietsers en voetgangers.” (Mobiliteitsschets vrijetijdscentrum Waasmunster, TRAJECT, 2017, p.8).

“Langs de N446 zijn geen voetgangersvoorzieningen. Om aan de site te geraken moet de bezoeker in de grasberm achter de vangrail wandelen. Er zijn plannen om deze straat te her aanleggen, maar in deze plannen zijn geen voetpaden opgenomen.” (Mobiliteitsschets vrijetijdscentrum Waasmunster, TRAJECT, 2017, p.8) Hierin zijn vrijliggende fietspaden met een betonverharding opgenomen, afgescheiden van het verkeer door bomen. Het zal fysiek niet mogelijk zijn om met de fiets, komende van rotonde aan de Pontravenlaan op de N446 over te steken en zo het VTC binnen te rijden.” (Mobiliteitsschets vrijetijdscentrum Waasmunster, TRAJECT, 2017, p.10)

Er zijn momenteel geen voorzieningen om de oversteek naar de Kerkstraat vanaf de Durmebrug (N446) te maken. De toekomstige herinrichting van het rondpunt aan de Pontravenlaan en de Durmebrug kan er wel voor zorgen dat de bezoekers vanuit het zuiden een veiligere route hebben naar het centrum van Waasmunster. Tussen de verkeerslichten aan de Hoogstraat tot de Kloosterwegel zal een tweerichtingsfietspad worden aangelegd, waardoor het niet nodig is om de N446 te kruisen bij het verlaten van het VTC richting Hoogstraat. (Mobiliteitsschets vrijetijdscentrum Waasmunster, TRAJECT, 2017, p.11)

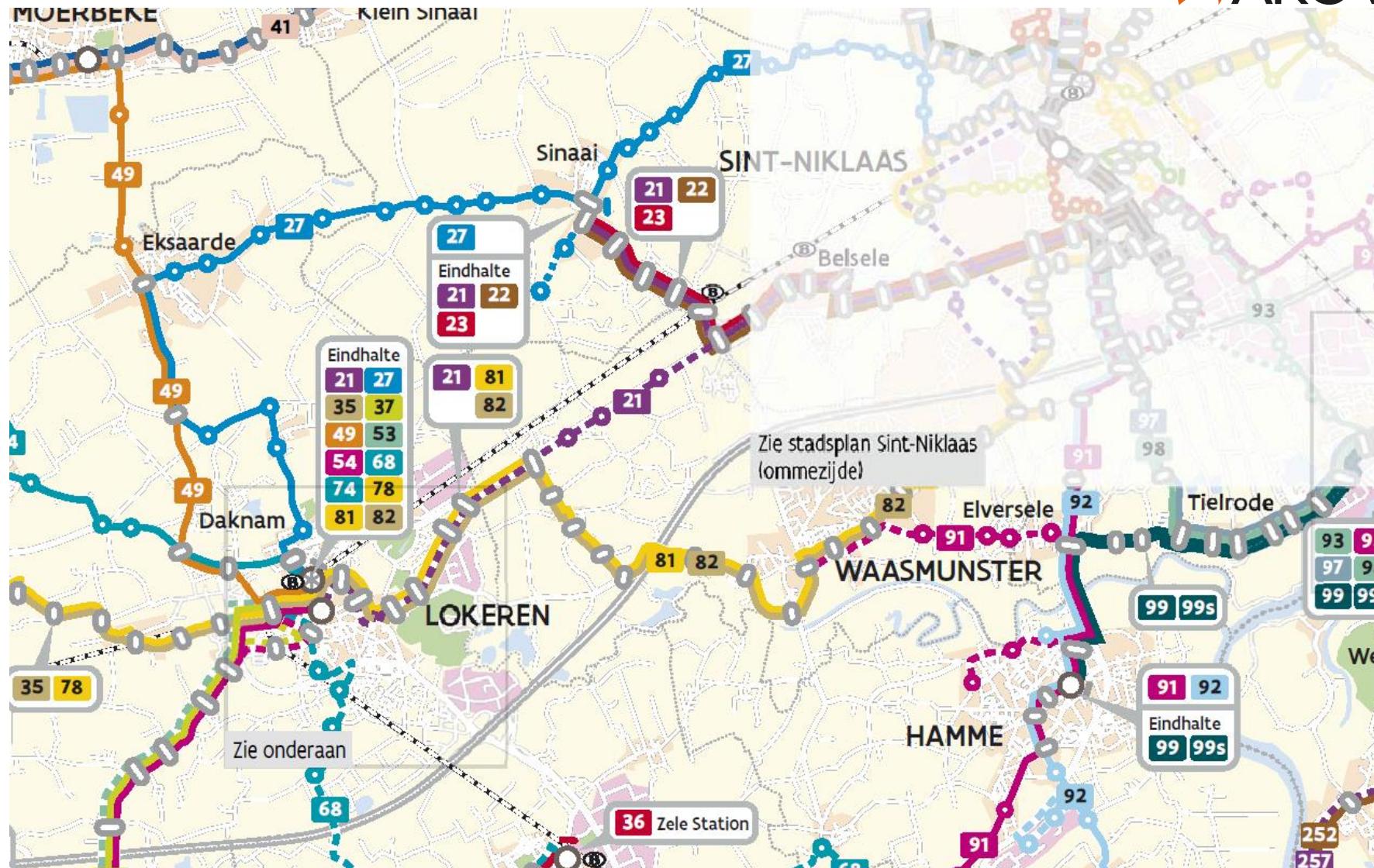
Gezien er momenteel geen activiteiten zijn op de site, zijn er ook nog geen fietsparkeerplaatsen aanwezig. Het ontwerp voorziet 272 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers bovengronds en 12 fietsparkeerplaatsen voor de werknemers in de autoparking. Bij grote activiteiten kunnen bijkomende tijdelijke fietsenstallingen worden ter hoogte van de Kiss&Ride zone. (Mobiliteitsschets vrijetijdscentrum Waasmunster, TRAJECT, 2017, p.12)

Openbaar vervoer



Figuur 1-13: Bereikbaarheid voor actieve weggebruikers VTC De Meermin (Mobiliteitsschets vrijetijdscentrum Waasmunster, TRAJECT, 2017)

In de buurt van het toekomstige vrijetijdscentrum zijn twee bushaltes aanwezig: Abdij van Roosenberglaan en Pontravelaan. Aan deze haltes stoppen drie buslijnen: 81, 82 en 91 en twee belbuslijnen: 270 en 290. Via deze lijnen is Waasmunster verbonden met Lokeren, Sint-Niklaas en Antwerpen. (Mobiliteitsschets vrijetijdscentrum Waasmunster, TRAJECT, 2017, p.14)



Figuur 1-14: Netplan omgeving VTC De Meermin (Mobiliteitsschets vrijetijdscentrum Waasmunster, TRAJECT, 2017)

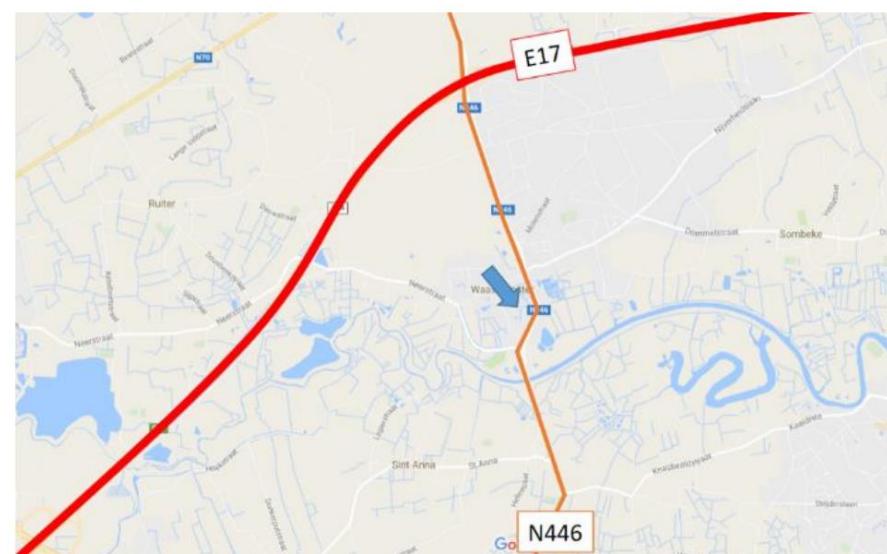
Gemotoriseerd verkeer

Het nieuwe vrijetijdscentrum zal voor gemotoriseerd verkeer enkel toegankelijk zijn via de N446 (Abdij van Roosenberglaan). Het centrum van Waasmunster heeft via de Neerstraat en de Nijverheidslaan aansluiting op de N446. Op hoger niveau geeft de N446 aansluiting op de E17 via de op- en afrit in Waasmunster. (Mobiliteitsschets vrijetijdscentrum Waasmunster, TRAJECT, 2017, p.17)

Er worden 109 ondergrondse parkeerplaatsen voorzien in het ontwerp, dewelke enkel bereikbaar zijn vanaf de Abdij van Roosenberglaan. Daarnaast worden er verschillende *overflow* parkings voorzien, voor tijdens piekmomenten.

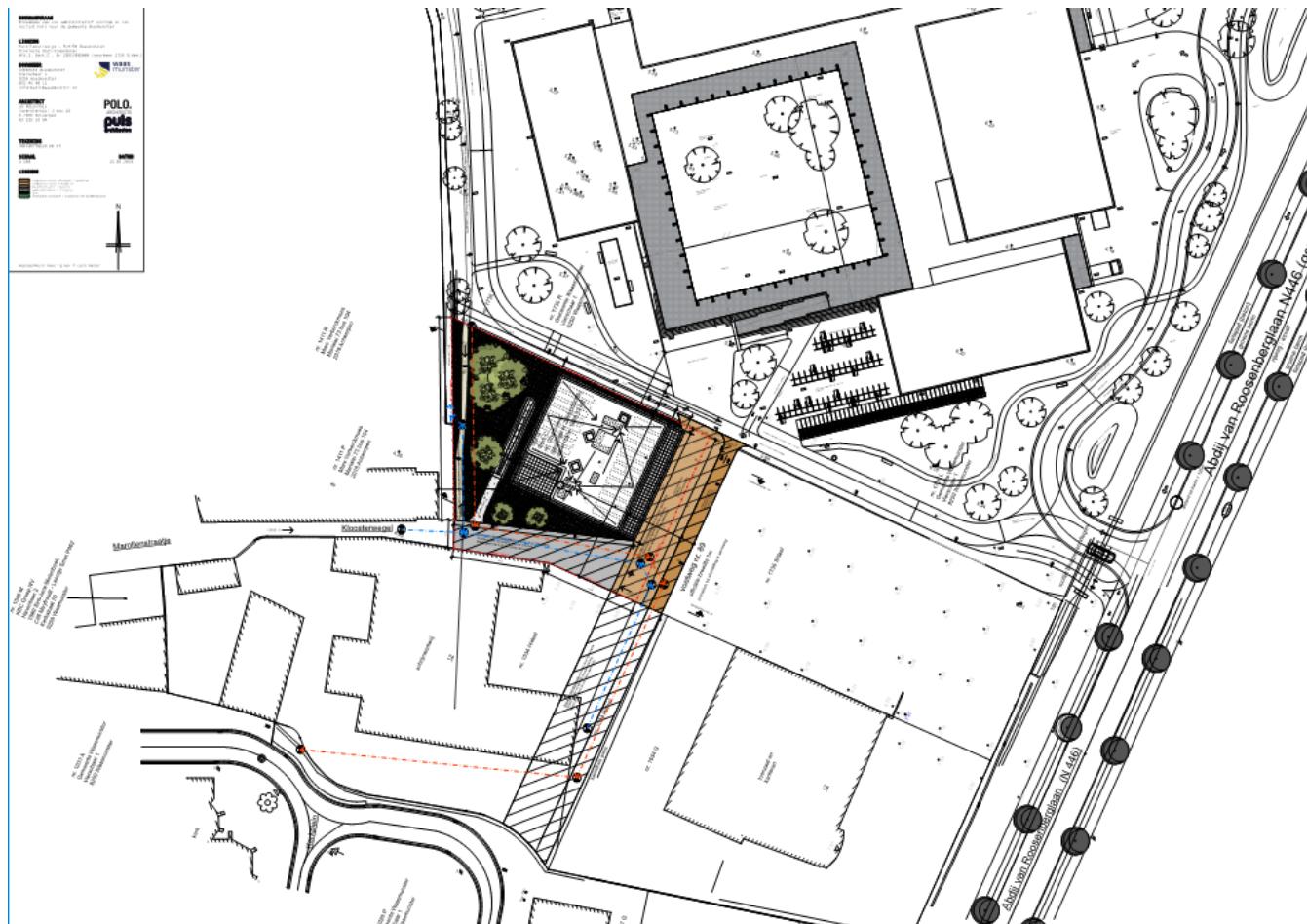
- 105 pp in het centrum van Waasmunster;
- 40 pp op vroegere Dessosite (buiten schooluren);
- 40 pp op en rond Sint-Franciscusstraat (buiten schooluren);
- 75 pp op parking Gentstraat.

“Er zijn plannen om de Abdij van Roosenberglaan (N446) volledig te vernieuwen met aansluiting op een nieuw rondpunt aan de Pontravenlaan en de Durmebrug. Hierin zijn vrijliggende fietspaden met een betonverharding opgenomen, afgescheiden van het verkeer door bomen. Het zal fysiek niet mogelijk zijn om met de fiets, komende van rotonde aan de Pontravenlaan op de N446 over te steken en zo het VTC binnen te rijden.” (Mobiliteitsschets vrijetijdscentrum Waasmunster, TRAJECT, 2017, p.10)



1.1.15.4 Ontwikkeling Administratief Centrum

In deze omgeving zijn er daarnaast ook nog plannen om een nieuw Administratie Centrum te bouwen, meer bepaald langs de Molenstraat. Op de site situeert zich vandaag reeds het OCMW en Sociaal Huis. Dat Sociaal Huis zou omgevormd worden tot een dag verzorgingscentrum. Daarnaast verhuizen mogelijks enkele gemeentediensten naar deze site. Tot slot is er sprake om hier ook voor politie ruimte te voorzien. De werken zouden starten in 2020. Gemotoriseerd verkeer ontsluit via de N446-Abdi van Roosenberglaan, fietsers en voetgangers zullen daarnaast gebruik kunnen maken van een nieuwe verbinding naar het Kerkplein.



Figuur 1-15: Inplantingsplan AC Waasmunster

1.1.16 Mobiliteitsplannen buurgemeenten

Kaart 6

Onderstaande tabel geeft de wegencategorisering van de grensoverschrijdende wegen voor zowel Waasmunster als de buurgemeentes.

Gemeente	Datum	Grensoverschrijdende wegen	Categorisering Waasmunster	Categorisering grensgemeente	Andere
Sint-Niklaas	Verbreed en verdiept 07/05/2015	Hulstbaan	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I	
		Vortekoestraat	Lokale weg Type III	Lokale III weg Type (Luitentuitstraat)	
		Riemeersstraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III	
		Pater Christophestraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III	
		Wijnveld	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III	
		Schrijbergstraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III	
		N70	Secundaire weg Type II	Secundaire weg Type III (L.T. secundaire weg type II)	
		Nevelzwam	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III	
		Eekhoekstraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III	
		Arkestraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III	
		Van Eyckpark	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III	
		Kuilstraat	Lokale weg Type II	Lokale weg Type III	
		Weverstraat	Lokale weg Type II	Lokale weg Type III	
		Heimolenstraat	Lokale weg Type II	Lokale weg Type II b	
		Heimolenhoek	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III	
		E17	Hoofdweg	Hoofdweg	
		Kattenheistraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III	
		Nijverheidslaan	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I	
Temse	Verbreed en verdiept 24/02/2020	Nijverheidslaan		Lokale weg Type I	Lokale weg Type III (Stnwg Hulst-Lessen)
		De Sombe	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III	
		Warandestraat	Lokale weg Type I	Lokale weg Type I (Dorpsstraat)	
Hamme	Verbreed en verdiept 20/06/2012	Sombeke		Lokale weg Type III	Lokale weg Type III (Koolputten)
		N470a	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III	
		Palingstraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III	

	Durmebrug (N446) Hellestraat Sint-Annastraat	Lokale weg Type I Lokale weg Type III Lokale weg Type II	Lokale weg Type I Lokale weg Type III Lokale weg Type II		
Zele	Verbreed en verdiept 22/10/2012	E17 Sint-Annastraat	Hoofdweg Lokale weg Type III	Hoofdweg Lokale weg Type III	- E17: 120 km/u
Lokeren	Verbreed en verdiept 15/09/2016	Eekhoutstraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III	
		Neerstraat	Lokale weg Type II	Lokale weg Type II	
		Beukendreef N70 (Grote Baan)	Lokale weg Type III Secundaire weg Type II	Lokale weg Type III Secundaire weg (type niet bepaald)	
		Krommingenstraat	Lokale weg Type III	Lokale weg Type III (Waterstraat)	
		Zeven Krommingenstraat Hulstbaan	Lokale weg Type III Lokale weg Type III	Lokale weg Type III Lokale weg Type II (Pontweg)	

1.2 Te verbreden en/of te verdiepen thema's

De sneltoets van het mobiliteitsplan van de gemeente Waasmunster werd gunstig geadviseerd op de RMC van 23 januari 2019.

Volgende thema's werden gedefinieerd als te verbreden en/of te verdiepen. Telkens wordt aangegeven welke specifieke onderwerpen bij de opmaak van de sneltoets naar voor werden geschoven:

WERKDOMEIN A: Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen:

- woonuitbreidingsgebied Wareslage
- Woonuitbreiding Hoogendonck
- VTC De Meermin
- → onderzoek impact op mobiliteit, aandacht voor alle vervoersmodi.

WERKDOMEIN B: aandacht voor thema's:

- B1 (wegencategorisering)
- B3 (fietsroutenetwerken)
- B5 (parkeerbeleid)
- → verder uitwerken en verdiepen met aandacht voor netwerkvorming en klimaatacties/duurzaamheid

GEBIEDSGERICHT: uitwerking verkeerscirculatie centrum en Heide met aandacht voor alle vervoersmodi

VOLLEDIG GRONDGEBIED: uitwerken van een parkeerbeleid met aandacht voor parkeerplaatsen voor vrachtwagens en buschauffeurs

GLOBAAL: meer aandacht voor duurzaamheid bij mobiliteitsbeleid

Dit leidt tot 4 concrete thema's:

- Thema 1: Strategische Ruimtelijke Ontwikkeling
- Thema 2: Netwerken Langzaam Verkeer
- Thema 3: Netwerk Gemotoriseerd Verkeer (+ circulatie)
- Thema 4: Parkeerbeleid

2 STAP 2: SAMENHANG TUSSEN THEMA'S

2.1 Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 1: Strategische ruimtelijke ontwikkelingen

Werkdomein/doelstelling	A: ruimtelijke ontwikkelingen	B: netwerken per modus	C: ondersteunende maatregelen
Verkeersveiligheid		<ul style="list-style-type: none"> - Gepaste inrichting van wegen i.f.v. het gemotoriseerd verkeer en de actieve modi 	
Bereikbaarheid		<ul style="list-style-type: none"> - Categorisering der wegen - Fiets- en voetgangersnetwerk - Logisch(e) Openbaar Vervoerroutes/netwerk - Logisch circulatieplan - Sturend parkeerbeleid - Vrachtroutes 	<ul style="list-style-type: none"> - Logische bewegwijzering alle modi - Campagne naar bereikbaarheid - Mobiliteitsmanagement
Leefbaarheid	<p>Strategische ruimtelijke ontwikkelingen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kernversterking - Woongebieden vrijwaren van verkeer genererende functies <ul style="list-style-type: none"> o Inpassing VTC 'De Meermin' o Inpassing Woonuitbreidingsgebied Wareslage 	<ul style="list-style-type: none"> - Sluipverkeer weren - Routes zwaar vervoer 	<ul style="list-style-type: none"> - Parkeerdruk vermijden
Toegankelijkheid		<ul style="list-style-type: none"> - Toegankelijk openbaar domein garanderen 	
Milieu	<ul style="list-style-type: none"> - Natuurgebieden vrijwaren van ruimtelijke ontwikkelingen/ doorgaand verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> - Inzet op multimodaliteit 	<ul style="list-style-type: none"> - Aftoetsen hogere plannen/toekomstplannen

2.2 Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 2: Netwerken langzaam verkeer

Werkdomein/doelstelling	A: ruimtelijke ontwikkelingen	B: netwerken per modus	C: ondersteunende maatregelen
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> - Wegwerken van ontbrekende schakels in netwerk - Vergevingsgezinde wegen 	<ul style="list-style-type: none"> - Inrichting van wegen, rekening houdend met fiets- en voetgangersrelaties - Scheiden fietsroutes en routes zwaar verkeer - Selectie veilige routes actieve modi - Bepaling verkeersplanologisch gewenste snelheidsregimes 	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibilisering veilige fietsroutes - Haalbaarheid inrichting Fietsstraten
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> - Nieuwe strategische ruimtelijke projecten/ontwikkelingen opnemen in routes - Connectie van het centrum met attractiepolen verzorgen 	<ul style="list-style-type: none"> - Netwerk Langzaam Verkeer - Wegencategorisering - Centrumcirculatie 	<ul style="list-style-type: none"> - Bewegwijzering actieve modi - Afstemming op routes buurgemeenten - Inrichting Mobipunten
Leefbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> - Woongebieden toegankelijk maken voor fietsverkeer 	<ul style="list-style-type: none"> - Langzame doorsteken gebieden 	
Toegankelijkheid		<ul style="list-style-type: none"> - Inrichting van wegen, rekening houdend met oversteek fietsers en voetgangers - Logische aanlooproutes ov-haltes - Trage wegen - Uitwerking parkeerbeleid 	<ul style="list-style-type: none"> - Randvoorzieningen fiets (parkeervoorzieningen, herstelpunten...) - Communicatie fietsvoorzieningen, fietsroutes...
Milieu		<ul style="list-style-type: none"> - Multimodaliteit: overstapplaats op bus, voorzien van parkeermogelijkheden 	

2.3 Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 3: Netwerken gemotoriseerd verkeer

Werkdomein/doelstelling	A: ruimtelijke ontwikkelingen	B: netwerken per modus	C: ondersteunende maatregelen
Verkeersveiligheid	- Schoolomgevingen beveiligen	- Snelheidsplan - Inrichting wegen volgens functie en omgeving - Scheiding routes zwaar verkeer van routes fietsers en voetgangers	- Handhaving - Afsluiten schoolomgeving tijdens spitsuren
Bereikbaarheid	- Ontsluiting nieuwe ontwikkelingen стратегische projecten - Bundeling voorzieningen	- Netwerk gemotoriseerd verkeer Met aandacht voor: o Nieuwe centrumcirculatie o Nieuwe circulatie De Heide	- Aangepaste, uniforme bewegwijzering naar attractiepolen - Afstemming op buurgemeenten - Promoten routes langzaam verkeer
Leefbaarheid	- Vrijwaren woongebieden van sluijverkeer	- Routes zwaar vervoer Parkeerbeleid	
Toegankelijkheid		- Inrichting der wegen Aanpassen circulatieplan in functie van attractiepolen	- Communicatie circulatieplan
Milieu	- Vrijwaren natuurgebieden van doorgaand verkeer		- Stimuleren duurzame verplaatsingen (cambio, elektrische oplaadpunten,...)

2.4 Verbredings- en verdiepingsmatrix thema 4: Parkeerbeleid

Werkdomein/doelstelling	A: ruimtelijke ontwikkelingen	B: netwerken per modus	C: ondersteunende maatregelen
Verkeersveiligheid		<ul style="list-style-type: none"> - Beveiligen parkeerbewegingen 	
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> - Opname parking nieuwe ontwikkelingen in parkeerroutes 	<ul style="list-style-type: none"> - Afstemmen parkeeraanbod en parkeerroutes op circulatieplan - Afstemmen parkeervoorzieningen op logische parkeerroutes - Afstemmen fietsparkeervoorzieningen op logische fietsroutes - Zone voor vrachtwagenparkeren 	<ul style="list-style-type: none"> - Bewegwijzering naar parkings
Leefbaarheid		<ul style="list-style-type: none"> - Verminderen parkeerdruk in dicht bebouwde zones - Vermijden vrachtwagenparkeren in verblijfsgebieden 	<ul style="list-style-type: none"> - Handhaving parkeren in woongebieden
Toegankelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> - Parkeeraanbod bij nieuwe ontwikkelingen 	<ul style="list-style-type: none"> - Looproutes van en naar parkeerplaatsen 	<p style="text-align: center;"><u>Parkeerbeleid</u></p>
Milieu	<ul style="list-style-type: none"> - Integratie parkeren in natuur en omgeving 	<ul style="list-style-type: none"> - Multimodaliteit 	<ul style="list-style-type: none"> - Stimuleren duurzame verplaatsingen (cambio, elektrische oplaadpunten,...)

3 STAP 3: AANDACHTSPUNTEN PER THEMA

Naast het verdiepen van de thema's wordt er ook gekeken naar de relatie tussen de thema's onderling, waarbij er operationele doelstellingen worden geformuleerd die vervolgens een verdere uitwerking krijgen onder de vorm van taakstellingen. Deze taakstellingen omvatten aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden.

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Operationele doelstelling	Taakstelling (aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarde)
Strategische Ruimtelijke ontwikkelingen	Netwerk langzaam verkeer	Bereikbaarheid en toegankelijkheid garanderen voor de actieve modi	<ul style="list-style-type: none"> Gedeconcentreerde bundeling van activiteiten Duurzame mix van activiteiten (cfr. nabijheid als beste vorm van bereikbaarheid) Netwerk afstemmen op nieuwe projecten (VTC De Meermin, Wareslage,...) Ontwikkeling comfortabele, fijnmazige en attractieve voetgangers- en fietsersroutes Optimaliseren weginrichting in functie van actieve modi Aanmoedigen van duurzame verplaatsingen
	Netwerk gemotoriseerd verkeer	Wegencategorisering en circulatie afstemmen op strategische ruimtelijke ontwikkelingen	<ul style="list-style-type: none"> Optimalisatie bewegwijzering Rekening houden met nieuwe circulatie voor centrum en De Heide Ontsluiting (nieuwe) ontwikkelingen in lijn met wegencategorisering
	Parkeerbeleid	Parkeerbeleid aangepast op ruimtelijke context	<ul style="list-style-type: none"> Organiseren vrachtwagenparkeren Optimalisatie parkeerzones- en beleid (lang parkeren buiten het centrum) Privaat parkeren bij woonontwikkelingen aanmoedigen Parkeerbalans van de strategische projecten bewaken.

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Operationele doelstelling	Taakstelling (aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarde)
Netwerk langzaam verkeer	Strategische Ruimtelijke ontwikkelingen	Bereikbaarheid en toegankelijkheid garanderen voor de actieve modi	<ul style="list-style-type: none"> Voorzien van kwalitatieve verbindingen naar activiteitenpolen Netwerk afstemmen op nieuwe projecten Verkeersontsluiting volgens STOP-principe; actieve modi vormen het uitgangspunt Ontwikkeling comfortabele, veilige, fijnmazige en attractieve voetgangers- en fietsersroutes Aanmoedigen van duurzame verplaatsingen
	Netwerk gemotoriseerd verkeer	Scheiden van fietsverkeer en vrachtverkeer	<ul style="list-style-type: none"> Optimaliseren weginrichting in functie van actieve modi Uniform bewegwijzeren van loop- en fietsroutes
	Parkeerbeleid	Parkeerbeleid afstemmen op actieve modi en vice versa	<ul style="list-style-type: none"> Voorzien van directe en kwalitatieve voetgangersroutes naar parkeerterreinen Voorzien van voldoende en kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen Parkeervoorzieningen bereikbaar maken via netwerk langzaam verkeer Optimalisatie parkeerzones- en beleid in functie van wandelafstanden

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Operationele doelstelling	Taakstelling (aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarde)
Netwerk gemotoriseerd verkeer	Strategische Ruimtelijke ontwikkelingen	Toegankelijkheid en bereikbaarheid van nieuwe ontwikkelingen garanderen rekening houdend met het STOP-principe.	<ul style="list-style-type: none"> • Circulatie centrum en De Heide in overeenstemming met ruimtelijke ontwikkeling • Ontsluiting nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in lijn met wegencategorisering • Aanmoedigen van duurzame verplaatsingen
	Netwerk langzaam verkeer	Duurzame verplaatsingen stimuleren om autogebruik te verminderen	<ul style="list-style-type: none"> • Optimaliseren weginrichting in functie van actieve modi • Uniform bewegwijzeren van loop- en fietsroutes • Routes voor actieve modi vrijwaren van vrachtroutes
	Parkeerbeleid	Netwerk gemotoriseerd verkeer vormt een heldere vertaling van het parkeerbeleid	<ul style="list-style-type: none"> • Heldere routering en bewegwijzering naar parkeerzones • Vrachtwagenparkings waar wenselijk en mogelijk

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Operationele doelstelling	Taakstelling (aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarde)
	Strategische Ruimtelijke ontwikkelingen	Toegankelijkheid en bereikbaarheid van nieuwe ontwikkelingen garanderen rekening houdend met het STOP-principe.	<ul style="list-style-type: none"> Parkeerstructuur afstemmen op nieuwe projecten (evaluatie huidig parkeerbeleid) Parkeerbalans van de strategische projecten bewaken. Beleid m.b.t. het aantal te voorzienie autostalplaatsen en fietsstalplaatsen ontwikkelen.
	Netwerk langzaam verkeer	Duurzame verplaatsingen stimuleren om autogebruik te verminderen	<ul style="list-style-type: none"> Voorzien van voetgangersroutes naar parkeerterreinen Voorzien van voldoende en kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen. Ook deelfietssystemen. Uniform bewegwijzeren van loop- en fietsroutes Optimalisatie parkeerzones- en beleid in functie van wandelafstanden
	Netwerk gemotoriseerd verkeer	Circulatie en wegencategorisering afstemmen op parkeerbeleid	<ul style="list-style-type: none"> Vrachtwagenparkeren organiseren Heldere routering en bewegwijzering naar parkeerzones

Parkeerbeleid

4 STAP 4: UITWERKING VAN DE THEMA'S

4.1 Onderzoeksopzet thema 1: Strategische Ruimtelijke Ontwikkelingen

4.1.1 Probleemstelling

Sinds het mobiliteitsplan van 2009 werden in en rond Waasmunster een aantal belangrijke strategische ruimtelijke projecten opgestart, dewelke bepaalde impact hebben op de mobiliteit (o.m. de reconversie van de Desso-site en de opmaak van het bijhorende RUP, ontwikkeling van VTC De Meermin,...). Daarnaast zullen ook de verdere woonuitbreiding van Wareslage en het woonproject Hoogendonck een impact hebben op de mobiliteit in Waasmunster. Op bovenlokaal niveau kan gesteld worden dat projecten zoals het vervolledigen van de Antwerpse ring/ Oosterweelverbinding op lange termijn (en tijdens de werffase) mogelijks een weerslag hebben op de verkeerssituatie in Waasmunster.

4.1.2 Doelstelling

- Het afstemmen van de netwerken van alle modi op bestaande en nieuwe ontwikkelingen;
- Het afstemmen van de beleidsdocumenten (circulatieplan, parkeerbeleid, snelheidsplan...) op deze nieuwe strategische ontwikkelingen;
- Het vrijwaren van woon- en verblijfsgebieden van sluipverkeer.

4.1.3 Onderzoeks vragen

- Welke projecten zijn reeds opgestart? Welke projecten zitten in de pijplijn?
- Wat is hun impact op het netwerk voor de actieve modi, op het openbaar vervoersnetwerk, op het netwerk van gemotoriseerd verkeer?
- Via welke wegen/ structuren/ dragers dienen de (nieuwe) strategische ruimtelijke ontwikkelingen ontsloten te worden?
- Ontstaan er missing links in het netwerk voor de actieve modi, in het openbaar vervoersnetwerk, in het netwerk voor gemotoriseerd verkeer?
- Hoe beantwoordt het parkeerbeleid op de nieuwe ontwikkelingen?

4.1.4 Benodigde gegevens/onderzoek

Aanwezige gegevens	Op te vragen gegevens	Te onderzoeken
<ul style="list-style-type: none"> - Mobiliteitsplan Waasmunster - Mobiliteitsplannen buurgemeenten - Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk - Gemeentelijk, provinciaal en Vlaams Ruimtelijk Structuurplan - Relevante uitvoeringsplannen - Netplan De Lijn - Mobiliteitsstudie VTC 	<ul style="list-style-type: none"> - Relevante verkeerstelleringen uit verleden (indien aanwezig) - Ongevallengegevens (Politie) - Richtlijnen rond parkeren 	-

4.1.5 Wijze van uitwerking

De onderzoeken moeten toelaten om het thema op de volgende manier verder uit te werken:

- Opmaak overzichtsplan van strategische ontwikkelingen;
 - o In kaart brengen en samenvoegen locaties strategische ontwikkelingen;
 - Project Wareslage, Hoogendonck,...
 - VTC De Meermin, nieuw AC,...
 - ...
 - o Beschrijving van strategische ontwikkelingen door middel van de gekende en berekende mobiliteitsimpact + Afstemming met bovenlokale ontwikkelingen;
 - o Afstemming locatie en andere domeinen/ netwerken;
 - Analyse dekkingsgraad van huidige netwerken fiets, voetganger, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer;
- Op basis van de impact op het verkeersnetwerk wordt er aan de hand van verschillende scenario's (knippen, eenrichtingsverkeer,...) nagegaan welke maatregelen nodig en gewenst zijn;
 - o Infrastructurele maatregelen;
 - o Beleidsmatige maatregelen;
 - o Sensibiliserende maatregelen;
 - o Handhaving;
- Duurzaamheid netwerk afzetten;
 - o Actualisatiwaarde circulatieplan;
 - o Afstemming met lange termijn;

4.2 Onderzoeksopzet thema 2: Netwerk Langzaam Verkeer

4.2.1 Probleemstelling

Ondanks de investeringen in fietsroutenetwerken wordt er aangevoeld dat nog enkele schakels geoptimaliseerd dienen te worden, o.m. in functie van de verkeersveiligheid (o.a. N446, maar ook circulatie centrum, bereikbaarheid fietssnelweg, kruisingen N70). Verder dienen de nieuwe strategische ontwikkelingen opgenomen te worden in een samenhangend netwerk voor fietsers en voetgangers met bijhorende voorzieningen van en naar deze ontwikkelingen.

4.2.2 Doelstelling

- Uitbouw van een veilig en comfortabel voetgangersnetwerk en fietsroutenetwerk rekening houdend met diverse types fietsers (kinderen, volwassenen (elektrisch/bakfiets/speed pedelec,...) en afgestemd op (nieuwe strategische) ontwikkelingen;
- Opmaak van een geïntegreerd fiets- en voetgangersplan (met o.a. een selectie van potentiële fietsstraten, kindvriendelijke en veilige schoolomgevingen, voetgangerszones, evt. nieuwe fietsroutes en -paden, ...), afgestemd op de bestaande en de nieuwe ontwikkelingen.
- Het afstemmen van het netwerk voor actieve modi op de netwerken van openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer.
- Modal shift van personenwagen naar fiets realiseren.
- Potentiële mobipunten in kaart brengen als input voor vervoerregio.

4.2.3 Onderzoeks vragen

- Wat zijn de belangrijkste attractiepolen? (scholen, diensten, centra, ov-halten, station, mobipunten,...)
- Dient het bestaande netwerk aangepast te worden aan nieuwe ontwikkelingen? Ontstaan/ zijn er missing links in het netwerk voor actieve modi?
- Wat zijn de kwaliteitseisen en de inrichtingsprincipes rekening houdend met de context (verblijfsgebied, wegencategorisering, hiërarchie fietsroute, ...)?
- Op welke locaties is inrichting als “fietsstraten” aangewezen? Hoe kunnen schoolomgevingen verbeterd worden? Kunnen schoolstraten tijdens begin en einde school autovrij of autoluw gemaakt worden?
- Wat zijn de criteria in functie van het vastleggen van de prioritair aan te pakken segmenten?
- Welke doelgroepgerichte flankerende maatregelen zijn nodig?
- Kan het netwerk kindvriendelijker gemaakt worden? Met creatie van “hotspots” voor kinderen?
- Kunnen fietsstraten en schoolstraten een zinvolle invulling zijn van een veilig fietsnetwerk?
- Zijn de routes voor actieve modi afgestemd op de parkeerroutes en ov-routes?
- Kan een netwerk van mobipunten of fietsstraten een nuttige aanvulling zijn op de bestaande vervoersnetwerken? Zo ja; waar en hoe?

4.2.4 Benodigde gegevens/onderzoek

Aanwezige gegevens	Op te vragen gegevens	Te onderzoeken
<ul style="list-style-type: none"> - Mobiliteitsplan Waasmunster - Mobiliteitsplannen burgemeenten - Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk - Gemeentelijk, provinciaal en Vlaams Ruimtelijk Structuurplan - Relevante RUPs - Netplan De Lijn - Schoolroutekaart Sint-Niklaas- Waasmunster- Stekene- Sint-Gillis-Waas 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeerstellingen (actieve modi) - Ongevallengegevens (Politie) - Stand van Zaken fietsnetwerk - Trage wegen kaart/ database 	<ul style="list-style-type: none"> - Snelheidsplan - Circulatieplan - Parkeerbeleid

4.2.5 Wijze van uitwerking

De onderzoeken moeten toelaten om het thema op de volgende manier verder uit te werken:

- In kaart brengen van logische wandel- en fietsroutes;
 - o Hierbij wordt er afstemming gezocht met het thema strategische ontwikkelingen/locaties;
- In kaart brengen van ontbrekende en gevaarlijke schakels in het netwerk langzaam verkeer;
 - o In kaart brengen van actieve verkeersstromen;
 - o Analyse van ongevallengegevens;
 - o Input vanuit participatietaject;
- Onderzoek haalbaarheid parallel fietsroutes (bijvoorbeeld Stationsstraat);
 - o Ruimtelijke inpassing analyseren;
 - o Input vanuit participatietaject;
- Onderzoek haalbaarheid fietsstraten en schoolstraten:
 - o Ruimtelijke inpassing analyseren;
 - o Kaderen binnen de multimodale netwerken;
 - o Input vanuit participatietaject;
 - o Ongevallengegevens en tellingen vormen hierbij een belangrijke input;
- Uitwerken aandachtspunten voor sensibilisering en communicatie;
- Analyse schoolomgevingen in kader van school- en/of fietsstraten;
- Specifieke locaties bestuderen in kader van hun potentie om geselecteerd te worden als mobipunt.

4.3 Onderzoeksopzet thema 3: Netwerk gemotoriseerd verkeer

4.3.1 Probleemstelling

Door de gewijzigde planningscontext en de geplande ontwikkelingen dient het huidige gemotoriseerd verkeersnetwerk afgetoetst te worden aan de noden. Daarnaast is een verbeterde circulatie wenselijk voor het centrum van Waasmunster en van De Heide. Die circulatie dient afgestemd te zijn op het te ontwikkelen parkeerbeleid. Daarenboven moet rekening gehouden worden met de werken aan Oosterweel. Meer bepaald de maatregelen die in buurgemeentes genomen worden om de overlast te beperken, kunnen aanleiding geven tot verschuiving van verkeersstromen naar het grondgebied van Waasmunster.

Anno 2019 wordt reeds meer verkeer vastgesteld op de N70 richting Aalst, ook vrachtverkeer. Mogelijks is dit een gevolg van maatregelen die reeds genomen werden in buurgemeentes. Daarnaast zijn files op de E17 richting Gent meer en meer structureel van aard, wat eveneens kan leiden tot overslag op het wegennet van Waasmunster.

4.3.2 Doelstelling

- Het juiste voertuig op de juiste plaats: tegengaan sluipverkeer;
- Verhogen verkeersveiligheid, onder andere door de opmaak van een gepast snelheidsplan;
- Uitrollen van een adequate circulatie voor het centrum en voor villawijk De Heide. Ook fietsstraten en schoolstraten kunnen hierin opgenomen worden;
- Circulatieplan afstemmen op parkeerbeleid;
- Circulatieplan voor vrachtwagens opmaken, met eventuele inbreng van tonnagebeperkingen;

4.3.3 Onderzoeks vragen

- Waar zijn de belangrijkste ongevallenlocaties?
- Wat is de huidige visie op de inrichting van de wegen?
- Is de huidige inrichting van de wegen aangepast op het circulatieplan en op de wegcategorisering?
- Wat is de gewenste circulatie en welke routes zijn belangrijk in het netwerk voor langzaam verkeer?
- Zijn schoolomgevingen op gepaste wijze ingericht?
- Wat zijn de belangrijkste vrachtroutes en zijn deze correct?
- Hoe gaan de omliggende gemeentes om met vrachtverkeer? Waar namen zij reeds maatregelen?

4.3.4 Benodigde gegevens/onderzoek

Aanwezige gegevens	Op te vragen gegevens	Te onderzoeken
<ul style="list-style-type: none"> - Mobiliteitsplan Waasmunster - Mobiliteitsplannen buurgemeenten - Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk - Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan - Vademeicum Mobiel Vlaanderen - Verkeerstellingen - Plannen VTC De Meermin 	<ul style="list-style-type: none"> - Ongevallengegevens (Politie) - Snelheidsmetingen (Politie) - Beleidsplan Autodelen - Studie "Weren van vrachtverkeer" 	

4.3.5 Wijze van uitwerking

De onderzoeken moeten toelaten om het thema op de volgende manier verder uit te werken:

- Het evalueren van de huidige inrichting van de wegen:
 - o Hierbij wordt er tevens rekening gehouden met de strategische ontwikkelingen en het circulatiebeleid;
 - o Impact van de snelweg op de luchtkwaliteit en geluid inschatten en bijsturen vanuit mobiliteit;
- Het evalueren van de huidige routes voor vrachtwagens:
 - o In kaart brengen van maatregelen in naburige gemeentes;
 - o Geen extra vrachtwagens door woonwijken;
 - o Bijsturen bewegwijzering waar nodig;
- In kaart brengen van parkeerroutes;
- Noodzaak bepalen van vrachtparking;
- Door middel van inspraak en op basis van objectieve onderzoeksgegevens (tellingen en snelheidsmetingen) nagaan welke straten/wijken prioritair aangepakt dienen te worden;
- Het evalueren van de wegencategorisering;
- Bijsturen van circulatieverhaal gemotoriseerd verkeer – sluiptverkeer:
 - o Centrum Waasmunster;
 - o De Heide;
- Opstellen/ bijsturen handhavingsplan;

4.4 Onderzoeksopzet thema 4: Parkeerbeleid

4.4.1 Probleemstelling

Tot op heden bestaat er feitelijk geen parkeerbeleid in Waasmunster, op een kleine blauwe zone in de Sint-Franciscusstraat na. Een degelijk parkeerbeleid kan echter een stimulans zijn voor een modal shift in de richting van duurzamere vervoersmodi. Daarenboven kan het bijdragen tot meer veiligheid en comfort voor fietsers en voetgangers. Tot slot biedt een gedegen parkeerbeleid mogelijkheden tot vergroening en ontharding en kan het bijdragen aan een betere leefbaarheid.

Specifiek dient aandacht te gaan naar De Heide, het centrum, Warandestraat-Dorpsstraat en de carpoolparking van de E17. Voorts wordt er in de Stationsstraat overlast ervaren van bestelwagens en kleine vrachtwagens.

Tot slot kan er bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (VTC De Meermin, Molenwijk, Wareslage,...) extra parkeerdruk ontstaan, zoals bijvoorbeeld tijdens piekuren. Ook tijdens evenementen (jaarmarkt, 10 Miles,..) wordt een grote parkeerdruk vastgesteld in en rond Waasmunster.

4.4.2 Doelstelling

- Leefbaarheid verhogen in gebieden met hoge parkeerdruk
- Uitwerken van een coherent parkeerplan vertrekende van een duidelijke visie met specifieke aandacht voor deelwagens en elektrische wagens.
- Specifiek voor belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen het parkeergebeuren adequaat organiseren.

4.4.3 Onderzoeksvragen

- Waar doen zich nu parkeerproblemen voor, waar heerst een parkeerdruk? Werden hier reeds metingen rond uitgevoerd?
- Welke ruimtelijke ontwikkelingen hebben impact op de parkeerbalans?
- Wat is de visie van de gemeente m.b.t. de verschillende parkeerdoelgroepen?
- Hoe kan deze visie het best vertaald worden naar een parkeerplan. Welke aanpassingen aan het parkeersysteem zijn wenselijk om de vooropgestelde doelstellingen te behalen, rekening houdend met de nieuwe ontwikkelingen (invoeren bewonerskaart, aanpassingen zonerings/tarieven, toegelaten parkeerduur, enz.)?
- Welke (verblijfs)gebieden ondervinden last van vrachtwagenparkeren?

4.4.4 Benodigde gegevens/onderzoek

Aanwezige gegevens	Op te vragen gegevens	Te onderzoeken
<ul style="list-style-type: none"> - Mobiliteitsplan Waasmunster - Info m.b.t. concrete projecten 	<ul style="list-style-type: none"> - Eerder uitgevoerde parkeerstudie 	

4.4.5 Wijze van uitwerking

Er wordt geen bijkomend parkeeronderzoek gevoerd, aangezien er recente informatie ter beschikking is.

- In beeld brengen van het huidige parkeeraanbod (aantal plaatsen, parkeerregimes, bereikbaarheid);
- In beeld brengen van de problemen (op basis van de bestaande studies en op basis van bewonersoverleg);
- Formuleren van een visie op parkeerbeleid (bijvoorbeeld: bewoner moeten op een korte afstand van de woningen kunnen parkeren, bezoekers voor een korte verblijfstijd worden naar een parking geleid op beperkte afstand van het centrum, lang parkeren wordt georganiseerd op goed bereikbare randparkings op grotere afstand van het centrum.);
- Op basis van de visie wordt een parkeerstructuur uitgewerkt (met aanduiding van randparkings, aanduiding van gebieden met gratis parkeren, parkeren met parkeerduurbeperking,...);
- Noodzaak vrachtparkeren bepalen;

5 STAP 5: ACTUALISEREN VAN DE KNELPUNTEN, KANSEN EN OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

De gemeente blijft achter de fundamentele doelstellingen van het mobiliteitsplan anno 2009 staan:

- Verzekeren van de **veiligheid**
- Vrijwaren **bereikbaarheid**
- Verbeteren van de **verkeersleefbaarheid**
- Garanderen **toegankelijkheid**
- Terugdringen van de schade aan **milieu en natuur**

Verder worden volgende kansen (**Kaart 7**) en knelpunten (**Kaart 8**) aangestipt:

5.1 Kansen en knelpunten na PSG en MORA

Kansen	Doelstelling	Context
A. Ruimtelijke ontwikkelingen		
• Natuurlijke structuur	→ Leefbaarheid, milieu	<ul style="list-style-type: none"> • Waasmunster profileert zich als groene, bosrijke gemeente
• VTC de Meermin + Nieuw Administratief centrum	→ Bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Het nieuwe VTC werd ondertussen in gebruik genomen • AC nog te bouwen • Circulatie en bereikbaarheid nog te bekijken • De N446 (voornaamste ontsluitingsweg voor het VTC) zal opnieuw ingericht worden
• Woonuitbreiding Wareslage	→ Leefbaarheid, milieu, bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Exacte invulling is nog niet gekend, mogelijks circa 230 extra woningen • Kernversterking centrum Waasmunster
• Woongebied Hoogendonck	→ Leefbaarheid, milieu, bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Exacte invulling nog te bekijken. • Circulatie te bekijken samen met De Heide
B. Gemotoriseerd verkeer		
• Randparkings <ul style="list-style-type: none"> ○ Kerk ○ Desso ○ Smatch ○ Gentstraat ○ Mariman 	→ bereikbaarheid, leefbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Deze locaties zijn mogelijk geschikt als randparking • Biedt ook kansen voor bijkomende elektrische laadinfrastructuur

- Nieuwe OV-lijn → bereikbaarheid, toegankelijkheid
- Nieuwe buslijn over Sint-Anna/ N446/ Stationsstraat naar Sombeke, Elversele en Hamme

C. Langzaam verkeer

- | | | |
|--|--|---|
| • Fietssnelweg F4 | → Bereikbaarheid, veiligheid | • Voorziet een vlotte verbinding naar Lokeren en Sint-Niklaas
• Voorzien openbare verlichting |
| • (Her)aanleg infrastructuur | | |
| ○ Neerstraat | | |
| ○ Sousbeekstraat/Groenselstraat | | |
| ○ N446 (vanaf grens Hamme tot aan Acacialaan + omgeving Patrijzenlaan) | | |
| ○ Fietspad op lange afstand doorheen Waasmunster Centrum | → veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid | • Wegwerken van missing-links in het fietsnetwerk
• Optimalisatie fietsinfrastructuur
• Verbeteren ruimtelijke leefkwaliteit
• Voorzien van een vlotte verbinding naar Hamme |
| ○ Veilige voetgangers en fietsoversteekplaats bij de Durmebrug vervolledigt het BFF; | | |
| ○ Verbinding via Oude Spoorweg naar Hamme; | | |
| ○ Missing link Sint-Anna naar Durmebrug | | |
| ○ Fietspad achter Hoogstraat | | |
| • Integratie tragewegenplan binnen voetgangersnetwerk | → veiligheid, bereikbaarheid | • Realisatie leesbaar netwerk
• Openen trage wegen |
| • Mobipunten + parkings voor deelmobiliteit | | • Deze locaties zijn mogelijk geschikt als mobipunten. |
| ○ Mariman = centrum | | |
| ○ Station Sinaai = noord | | |
| ○ Rondpunt Temse | → bereikbaarheid | |
| ○ Kerk = centrum | | |
| ○ VTC = centrum | | |

Knelpunt	Doelstelling	Context
A. Ruimtelijke ontwikkelingen		
<ul style="list-style-type: none"> • Lintbebouwing <p>○ Groenselstraat ○ Sousbeekstraat ○ Warandestraat</p>	→ Veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • De leefkwaliteit in de omgevingen van de deelkernen/ langsheen de verkeersassen is niet optimaal • Deconcentratie van activiteiten is contraproductief voor de verkeersdoorstroming en werkt auto-afhankelijkheid in de hand • De ruimtelijke versnippering oefent druk uit op de open ruimte

B. Gemotoriseerd verkeer

- **Inconsistentie wegencategorisering mobiliteitsplan gemeente en buurgemeenten** → Leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid
 - Cfr. paragraaf 1.1.16
- **Ontbreken openbaar vervoer** → Bereikbaarheid, toegankelijkheid
 - Ontbreken OV naar/van Sint-Anna en Sombieke;
 - Ontbreken OV tussen Waasmunster en Hamme
- **Sluipverkeer** → Leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid
 - Structurele files op E17 richting Gent zorgen voor overlast en sluipverkeer op gemeentewegen
- **Parkeerdruk**
 - **Sint-Annalaan**
 - **Stationsstraat**
 - **Warandestraat –**
 - **Molenwijk**
 - **Centrum Waasmunster**
 → Leefbaarheid verbeteren
 - Parkeerdruk is mogelijk aan de schoolomgevingen bij aanvang en einde van de schooldagen
 - Carpoolparking E17
 - Verhuis VTC zal parkeerdruk centrum mogelijk doen toenemen

C. Langzaam verkeer

- **Gevaarlijk kruispunt**
 - **Kruispunt N446 x Hoogstraat;**
 - **Kruispunt N446 x Oudeheerweg-Heide**
 - **Kruispunt N446 x Pontravelaan**
 - **Kruispunt N70 x Groenselstraat**
 → Veiligheid
 - De organisatie van deze kruispunten is niet gunstig voor verkeersveiligheid.
- **Barrièrewerking**
 - **N70**
 - **Groenselstraat richting Doornijckstraat**
 - **E17**
 - **Spoorweg**
 - **Durme**
 - **N446**
 → Bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid
 - Een aantal zware infrastructuur maken de gemeente Waasmunster moeilijk doorvaardbaar, o.a. voor gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers.
 - Voor fietsers en voetgangers zijn er daarnaast nog andere straten moeilijk overstekbaar omwille van de hoge verkeersdrukte.
 - De N446 vormt een wezenlijke scheiding tussen het oosten van de gemeente, waar het grootste deel van de bevolking woont, en het westelijke deel, waar de meeste voorzieningen zijn.

5.2 Kansen en knelpunten na bevraging bewoners

Kansen	Doelstelling	Context
A. Ruimtelijke ontwikkelingen		
• Woongebied Hoogendonck	→ Leefbaarheid, milieu, bereikbaarheid	• Maatregelen voor verkeer op Ommegangsdreef (circulatie, snelheid)
B. Gemotoriseerd verkeer		
• Circulatiemaatregelen en snelheidsbeperkingen ○ Hoogstraat, Stationsstraat, Wareslagdreef ○ De Heide ○ Centrum ○ Sombieke ○ Sint-Anna	→ bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid	• Geschikte circulatiemaatregelen en snelheidsbeperkingen kunnen de leefbaarheid en verkeersveiligheid in enkele kernen grondig verbeteren.
C. Langzaam verkeer		
• (Her)aanleg infrastructuur ○ Verbinding over Durmedijk thv Manta; ○ Neerstraat ○ Nijverheidslaan	→ veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid	• Wegwerken van missing-links in het fietsnetwerk • Optimalisatie fietsinfrastructuur • Verbeteren ruimtelijke leefkwaliteit
• Mobipunten + parkings voor deelmobiliteit ○ Sint-Rochus kerk = Sombieke ○ De Ruiter ○ Sint-Franciskusstraat ○ Rotonde Hogendonck ○ Rodendries	→ bereikbaarheid	• Deze locaties zijn mogelijk geschikt als mobipunten.

Knelpunt	Doelstelling	Context
A. Strategische Ruimtelijke Ontwikkelingen		
B. Gemotoriseerd verkeer		
• Sluipverkeer ○ Door Sombieke op de Warendestraat ○ Door Ruiter	→ Leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid	•

- **Parkeerdruk**
 - **Fortenstraat** → Leefbaarheid verbeteren
- Parkeren in deze straten leidt tot onveilige verkeerssituaties.

C. Langzaam verkeer

- **Missing link in fietsnetwerk**
 - **Fietsbrug aan Ten Ryendreef/Donkerputstraat** → Bereikbaarheid, toegankelijkheid
 - Voorzien van een vlotte verbinding naar Lokeren
- **Gevaarlijk kruispunt**
 - **Hoogstraat x Beiselestraat**
 - **N446 x Molenstraat**
 - **Op- en afritten naar E17**
 - **Nijverheidslaan x Stationsstraat x Dommelstraat**
 - **N70 x Groenselstraat**
 - **N70 x Schrijbergstraat** → Veiligheid
 - De organisatie van deze kruispunten is niet gunstig voor verkeersveiligheid.
- **Schoolomgevingen**
 - **Sint-Franciscusschool** → Veiligheid
 - Inrichten met schoolstraten

6 BIJLAGEN

6.1 Verslag GBC sneltoets dd. 18/12/2018

6.2 Verslag RMC sneltoets dd. 23/01/2019

6.3 Goedkeuring reglement MORA dd. 2/09/2019

6.4 Goedkeuring participatietraject dd. 30/01/2020

6.5 Verslag PSG verkenningsnota dd. 28/11/2019

6.6 Bronnenlijst bij opmaak kaartmateriaal

6.7 Kaartenbundel

- Kaart 1: Stedelijke structuur
- Kaart 2: Open ruimte
- Kaart 3: Langzaam verkeer
- Kaart 4: Openbaar vervoer
- Kaart 5: Categorisering der wegen
- Kaart 6: Wegencategorisering met conflict
- Kaart 7: Kansen
- Kaart 8: Knelpunten

COLOFON

HERZIENING MOBILITEITSPLAN WAASMUNSTER
VERKENNINGSNOTA

KLANT

Gemeente Waasmunster

AUTEUR

Storms Daan

PROJECTNUMMER

BE0119000394

DATUM

25 mei 2021

STATUS

Concept

Arcadis Belgium nv

Post X
Borsbeeksebrug 22
2600 Antwerpen
België
02 505 75 00

www.arcadis.com