

## Addendum E1 Effecten op mobiliteit

Voeg de gegevens als bijlage E1 bij het formulier, tenzij anders vermeld.

### 1 Is er een mobiliteitsstudie opgemaakt?

- ☐ ja. Voeg de mobiliteitsstudie als bijlage E1bis bij het formulier. Als de antwoorden op vragen 2 en 3 (indien van toepassing) opgenomen zijn in de mobiliteitsstudie, hoeft u die vragen niet in te vullen.
- ☒ nee. Ga naar vraag 2.

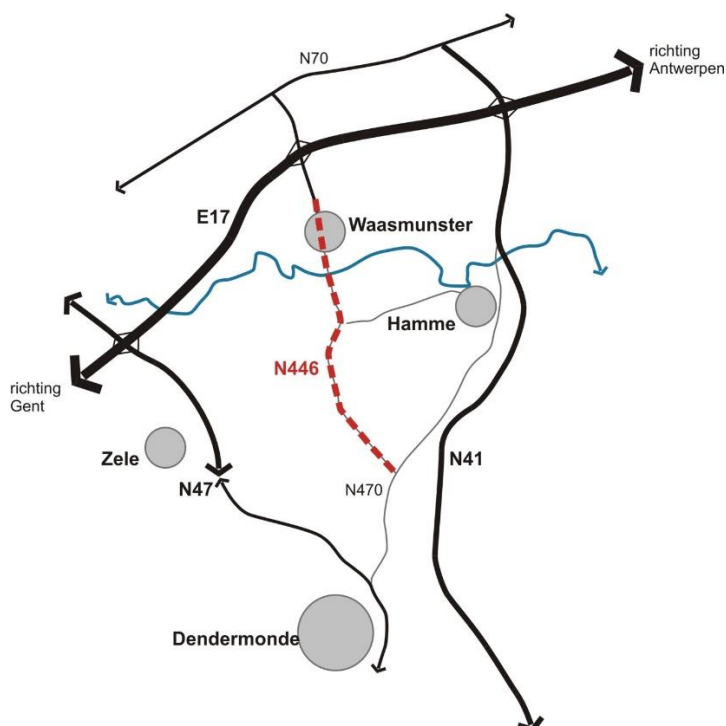
### 2 Beschrijf de mobiliteit die gegenereerd wordt door de aanvraag.

Geef daarbij ook een beschrijving van de organisatie van het personenverkeer van en naar het project, en de gebruikte mobiliteitsmiddelen voor goederentransport, met vermelding van de aan- en afvoerfrequenties, de tijdstippen (indien relevant) van de transporten en de transportroute(s).

#### 1. Beschrijving bestaande verkeerssituatie N446

##### 1.1. Gemotoriseerd vervoer

De N446 is gelegen op grondgebied van de gemeenten Waasmunster, Hamme en Dendermonde en situeert zich tussen de belangrijke verbindingswegen N41 en N47. Helemaal in het noorden wordt de N446 begrensd door de N70. Iets meer zuidelijk sluit de N446 aan op de autosnelweg E17, helemaal in het zuiden takt de weg aan op de N470.



**Figuur 1:** situering van de N446

In het provinciaal ruimtelijk structuurplan van Oost-Vlaanderen is de N446 geselecteerd als secundaire weg type II, vanaf de N70, over de autosnelweg E17, tot aan het kruispunt met de Hoogstraat in Waasmunster. Deze secundaire weg heeft tot doel de ontsluiting van een hoofddorp en twee woonkernen in het E17-netwerk, naar het hoofdwegennet.

Op gemeentelijk niveau is de N446 geselecteerd als lokale weg type I op grondgebied van Dendermonde en Hamme. In Waasmunster is de N446 in zuidelijke richting vanaf de Hoogstraat geselecteerd als lokale verbindingsweg. De N446 wordt in deze zone voornamelijk gebruikt voor lokale verplaatsingen tussen deze 3 kernen.

In het kader van de startnota voor dit project werden in 2004 de beschikbare gegevens met betrekking tot verkeersintensiteiten op de N446 verzameld. Onderstaande tabel geeft deze gegevens schematisch weer. Het betreft werkdaggemiddelden (6-22u) en spitsuurintensiteiten, weergegeven per kilometerpunt (kmpt) en per rijrichting. Kmpt 0 bevindt zich ter hoogte van de N70. De kruising met de E17 bevindt zich ongeveer op kmpt 1,60. De geplande werken in dit project bevinden zich tussen kmpt 2,87 en 9,51.

	2001	spitsuur	2002	spitsuur	2003	spitsuur
Kmpt 0,6 richting Grembergen	4.312	518 (8u)				
Kmpt 0,6 richting N70	4.163	509 (18u)				
Kmpt 0,9 richting N70	5.409	656 (8u)				
Kmpt 0,9 richting Dendermonde	5.103	628 (18u)				
Kmpt 2,4 richting Grembergen	4.495	590 (18u)				
Kmpt 2,4 richting N70	4.309	573 (8u)				
Kmpt 4 richting Grembergen	6.191	726 (18u)	7.153	857 (18u)		
Kmpt 4 richting N70	3.241	463 (8u)	4.187	580 (8u)		
Kmpt 4,6 richting Dendermonde	4.694	570 (18u)			8.188	783 (17u)
Kmpt 4,6 richting St.-Niklaas	4.596	566 (8u)			8.766	1031 (8u)
Kmpt 6,2 richting N470	3.180	420 (18u)				
Kmpt 6,2 richting Waasmunster	2.993	408 (8u)				
Kmpt 8,2 richting N470	3.361	418 (18u)				
Kmpt 8,2 richting Waasmunster	3.287	383 (8u)				

Opmerking: de tellingen in 2003 zijn metingen tijdens de werken op de N41 (en er dus beduidend meer verkeer via de N446 naar de E17 rijdt).

## 1.2. Vrachtverkeer en snelheden

Uit de beschikbare meetcampagnes werden destijds eveneens het aandeel vrachtverkeer en de snelheden gehaald. Voor het aandeel vrachtverkeer werden de categorieën 'medium' en 'zwaar' weergegeven.

De percentages zijn een weergave van het aandeel vrachtverkeer voor een gemiddelde periode tussen 6u en 22u (T16).

De V85 (snelheid die door 85% van de bestuurders niet overschreden wordt) wordt eveneens weergegeven voor een gemiddelde periode tussen 6u en 22u (T16). Het betreft de V85 voor alle voertuigcategorieën.

2001	medium	zwaar	V 85
Kmpt 0,9 richting N70	3 %	5%	67,5 km/u
Kmpt 0,9 richting Dendermonde	4 %	4,5 %	68 km/u
Kmpt 2,4 richting Grembergen	4 %	5 %	83,5 km/u
Kmpt 2,4 richting N70	3 %	7,5 %	83,5 km/u
Kmpt 4 richting Grembergen	6 %	3,5 %	86 km/u
Kmpt 4 richting N70	6 %	4 %	86 km/u
Kmpt 4,6 richting Dendermonde	3,5 %	5 %	86,5 km/u
Kmpt 4,6 richting St.-Niklaas	4 %	4 %	88 km/u
Kmpt 6,2 richting N470	-	-	-
Kmpt 6,2 richting Waasmunster	-	-	-
Kmpt 8,2 richting N470	-	-	-
Kmpt 8,2 richting Waasmunster	-	-	-

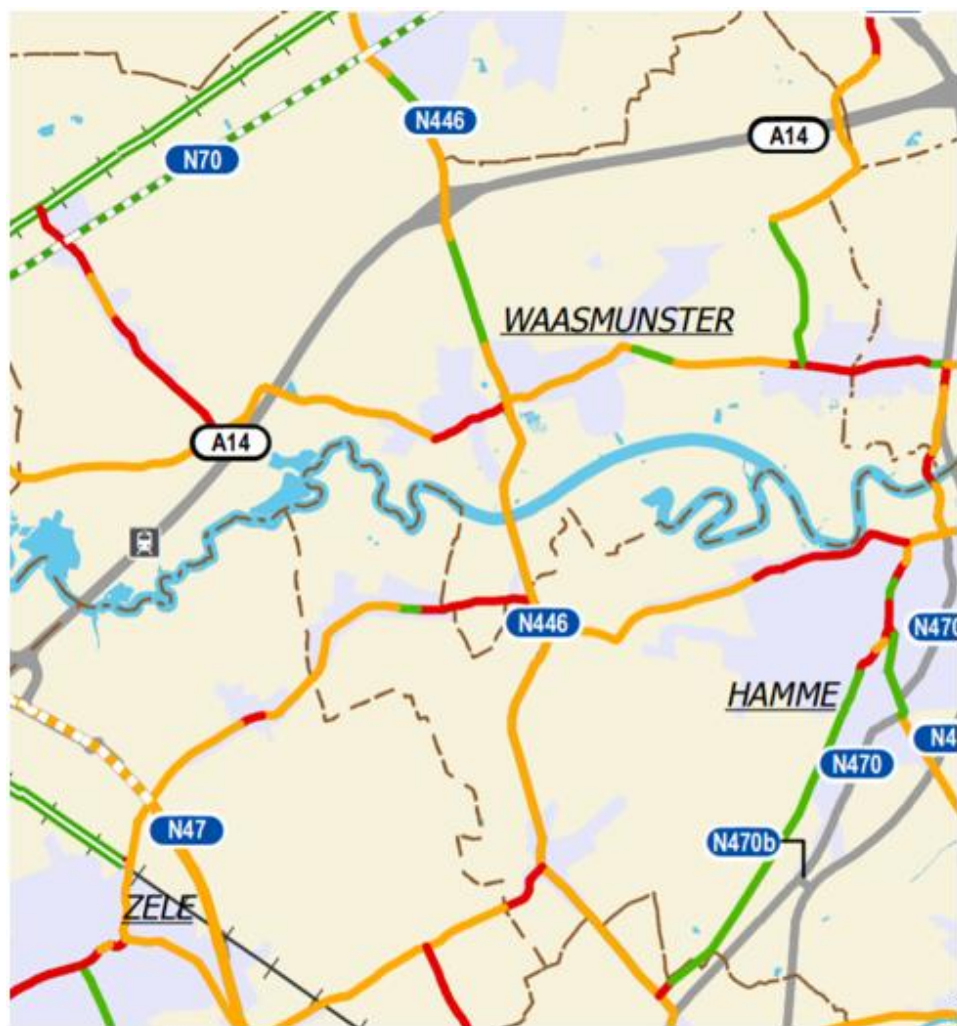
### 1.3. Fietsverkeer

De N446 is binnen het BFF (bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk) volledig geselecteerd als 'functionele fietsroute'. Het BFF is een gemeente overschrijdend fietsroutenetwerk dat zich richt op doelgerichte verplaatsingen van meer dan 5 kilometer. Het BFF focust zich op fietsverkeer naar woonkernen, scholen, stations, winkelcentra, bedrijventerreinen,...

De fietsinfrastructuur langs de N446 is op vandaag echter nog niet conform de vereisten uit het vademecum fietsvoorzieningen. De fietspaden langs de N446 zijn te smal en zijn te weinig aantrekkelijk om fietsverkeer te bevorderen en om een veilige fietsroute (voor oa schoolgaande jeugd) langs de N446 te garanderen.



**Figuur 2:** De aanliggende gemarkeerde fietspaden worden door automobilisten als rijbaan gebruikt daar ze niet duidelijk onderscheiden zijn.



#### Conformiteit BFF volgens Vademecum Fietsvoorzieningen\*

- Conform
- Fietsinfrastructuur aanwezig maar niet conform
- Geen fietsinfrastructuur aanwezig en niet conform
- Niet geïnventariseerd

\* zoals gekend bij provincies en Vlaamse Overheid

**Figuur 3:** Uittreksel uit bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk - toestand fietsinfrastructuur (2012) - Oost-Vlaanderen

## 2. Impact op mobiliteit in definitieve toestand, na uitvoeren van de werken

Bovenstaande gegevensanalyse maakt duidelijk dat er een redelijk groot aantal lokale verplaatsingen worden gemaakt op de N446 tussen Waasmunster, Hamme en het kleinstedelijk gebied Dendermonde. Op vandaag gebeuren deze verplaatsingen, ondanks de relatief kleine afstanden, veelal met gemotoriseerde voertuigen daar de aanwezige fietsinfrastructuur onveilig is.

Via huidig project wordt getracht om dit probleem op te lossen door over de volledige lengte van de N446 te voorzien in volwaardige en veilige fietsinfrastructuur. Buiten de bebouwde kom worden vrijliggende fietspaden aangelegd en binnen de bebouwde kom, verhoogde aanliggende fietspaden. Zie voor meer uitleg over het ontwerp addendum B26.

De uiteindelijke bedoeling van het project is om een groot deel van de gemotoriseerde verplaatsingen te kunnen omzetten in verplaatsingen met de fiets. De verwachting is dan ook dat het project een relevant positief effect zal hebben op niet alleen de mobiliteit langs de gewestweg, maar ook de veiligheid en de leefomgeving.

### **3. Impact op mobiliteit tijdens de werken**

Het uitvoeren van de werken brengt onvermijdelijk tijdelijke verkeershinder met zich mee. Om deze zoveel mogelijk te beperken worden de werken opgesplitst in 5 fases die na elkaar worden uitgevoerd en elk op zich nog eens uit deelfases kunnen bestaan. Er wordt gestart aan de kant van Dendermonde en zo wordt geleidelijk aan opgeschoven richting Waasmunster (Figuur 4). Bedoeling is om de werken te starten in 2021 en ten laatste in het voorjaar van 2025 fase 5 af te ronden.

Voorafgaandelijk aan elke fase komen de besturen van Dendermonde, Hamme en Waasmunster samen met AWV, de politie, de aannemer en het studiebureau om de wegomleidingen specifiek voor die fase af te spreken. Daarbij wordt eveneens rekening gehouden met de andere geplande wegeniswerken in de buurt die op een zelfde tijdstip worden uitgevoerd (Figuur 5).

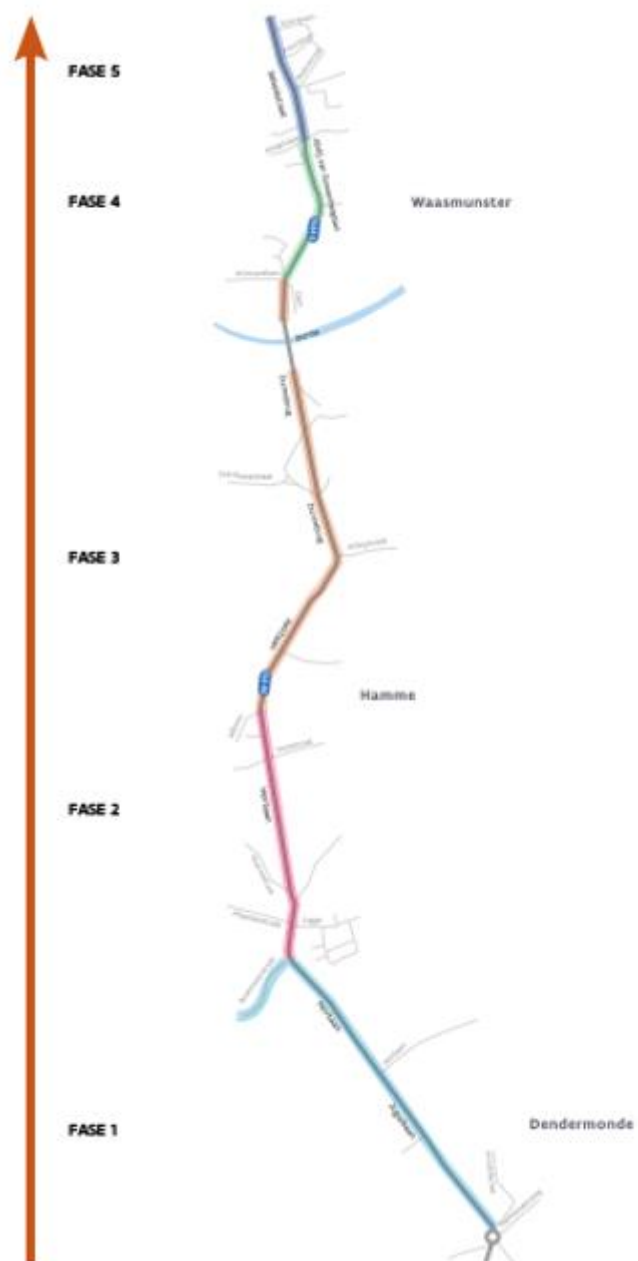
Bewoners uit de omgeving worden telkens tijdig verwittigd van de start van een fase door middel van aankondigingsborden en een nieuwsbrief. De laatste stand van zaken kan ook continu opgevolgd worden via een website welke speciaal wordt voorzien voor dit project (<https://wegenenverkeer.be/werken/naar-een-veiligere-n446-belselebaan-abdij-van-roosenberglaan-durmebrug-heirbaan-en-zogsebaan>).

Wanneer de omleidingen van toepassing zijn, worden deze telkens duidelijk aangegeven door tijdelijke signalisatie die geplaatst wordt door de aannemer.

Rekening houdende met de genomen maatregelen en de tijdelijke aard van de verkeershinder wordt deze niet als aanzienlijk beschouwd.

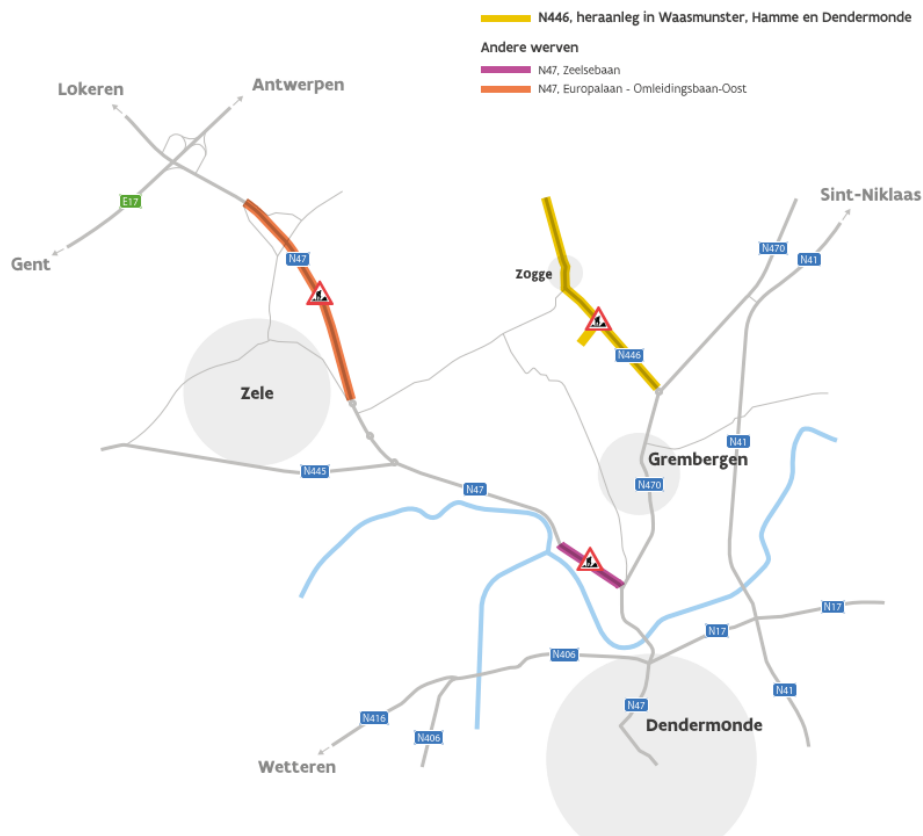
De uitvoer van de werken brengt natuurlijk ook extra verplaatsingen van en naar de werf met zich mee. Het gaat hierbij voornamelijk over dagelijkse aan- en afvoer van materialen. De omvang van de werken is echter niet van die aard dat het werfverkeer een relevante impact zal hebben op de verkeerssituatie op de toevoerwegen. Indien nodig kan het werfverkeer zo georganiseerd worden dat aan- en afvoer buiten de spitsuren wordt voorzien.

---



**Figuur 4:** deelfases in het project

---



**Figuur 5:** Gelijktijdig geplande wegeniswerken in de regio

- ° Motiveer waarom de effecten op de mobiliteit al dan niet aanzienlijk zijn.
- 3 Deze vraag moet alleen beantwoord worden als de aanvraag betrekking heeft op een project als vermeld in bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten, onderworpen aan milieueffectrapportage (project-MER-screening). Deze vraag moet niet beantwoord worden als het voorwerp van de aanvraag louter een hernieuwing van een milieu- of omgevingsvergunning of een mededeling met de vraag tot omzetting van een milieuvergunning betreft en de hernieuwing of omzetting betrekking heeft op activiteiten die geen fysieke ingrepen in het leefmilieu tot gevolg hebben. Geef daarbij ook een eventuele toename in de vervoersbewegingen aan en mogelijke andere effecten voor weggebruikers of omwonenden, bijvoorbeeld verkeersemisies.

Zie antwoord op vraag 2.