**Participatie mobiliteitsplan**

Overeenkomstig het door de gemeenteraad goedgekeurde participatietraject diende naar de opmaak van de verkenningstudie een infovergadering georganiseerd te worden. Deze was ingepland in het voorjaar 2019 maar moest worden uitgesteld omwille van de coronapandemie. Toen na de zomer bleek dat er nog geen vooruitzicht was om een datum te kunnen vastleggen voor dergelijke infovergadering werd beslist een digitale bevraging te organiseren. Aan de hand van een filmpje werd de opzet van de studie toegelicht net als de stand van zaken. Het filmpje werd op de website geplaatst van de gemeente en aan de bevolking werd de mogelijkheid gegeven om input te geven aan de hand van een aantal items.

De bevraging werd aanvankelijk voorzien van 16/11 tot 30/11. Er werd echter beslist deze periode met nog een maand te verlengen tot 31/12.

Er werden 70 reacties ontvangen bij deze bevraging. Hetgeen toch wel een aanzienlijke hoeveelheid is als men dit vergelijkt met het aantal personen dat op een fysieke infovergadering effectief aanwezig is en input geeft. Anderzijds dient vastgesteld te worden dat heel wat reacties komen van participanten aan de PSG en mobiliteitsraad en deze dus eigenlijk in deze eigenlijk in deze context besproken zijn of hadden moeten besproken zijn. Blijkbaar was het onvoldoende duidelijk dat het niet de bedoeling was om hier nogmaals tussen te komen in het proces. Voor de volledigheid werden ook deze reacties wel meegenomen in onderstaande samenvatting.

Voor de deelnemers was het blijkbaar ook niet echt duidelijk dat opmerkingen opgesplitst moesten worden in 3 thema’s telkens met knelpunten en kansen vandaar in onderstaande de bemerkingen zijn gebundeld per locatie en de voorziene thema-indeling niet werd behouden.  
Daarnaast wordt ook een deel opgenomen dat niet specifiek aan een locatie is gebonden maar voor het hele of een groter deel van het grondgebied geldt.

! de punten worden opgenomen zoals ze zijn doorgegeven, hier en daar wel wat verduidelijkt naar wat de bedoeling kan zijn, ingeval van foute terminologie werd gepoogd een correctie toe te voegen.

Oplossingen voor tal van punten zijn reeds opgenomen in aantal lopende projecten/processen ( N446, Neerstraat, …). Een aantal aangehaalde punten horen hier niet thuis maar kaderen eerder in andere beleidsplannen en andere punten betreffen aantal principes die overwogen moeten worden in het kader het lopende proces. In de volgende fase van het mobiliteitsplan zal hiermee verder aan de slag worden gegaan.

**Algemeenheden**

**PLANNINGSPROCES:**

Wijk- en straatcomité’s kunnen, bijgestaan door verkeersexperten, beslissen over het verkeersregime in hun wijk of straat. Zo bijvoorbeeld kan een wijk al dan niet kiezen voor een woonerfstatuut, een straat kan beslissen over toegelaten snelheid.

Deze wijze van participatie is een aanzet om in de toekomst ook in andere beleidsdomeinen meer zeggenschap te geven aan de burgers. Echte democratie is meer dan een zesjaarlijkse stembusgang. Burgers moeten aangespoord worden om mee te beslissen in de plaats van te berusten in hogerop genomen maatregelen.

Momenteel bevinden wij ons in een uitzonderlijke situatie van Covid-epidemie, met als gevolg de onmogelijkheid om comité’s te laten vergaderen. Het mobiliteitsplan moet worden opgeschort tot er weer fysiek kan worden vergaderd.

Er zou een duidelijk plan moeten komen over wat en wanneer er iets gerealiseerd zal worden.

Alles wordt hier ontwikkeld zonder inbreng van de burger.

**DUURZAAMHEID**

Nadenken over voldoende ***laadpunten*** elektrische wagens, en eventueel andere nieuwe technologieën ( waterstof-...)

Nog te veel focus op weinig duurzame autoverplaatsingen, alternatieven voor parkeerplaatsen (meer gecentreerde parkings nodig), financiering

Meer inzetten op zwakke weggebruiker & openbaar vervoer/ Busverbinding Neerstraat richting Sint- Niklaas.

Voetgangers en fietsers worden belangrijker dan gemotoriseerd verkeer. Doorgaand verkeer wordt weg gehouden van het ruime centrum van de gemeente.

**GROEN**

Behouden van het groene karakter. Het weinige groen dat er nog is in de gemeente zou toch wel op de een of andere manier 'beschermd' moeten worden ipv vol te bouwen

Meer bos in de buurt

Meer bomen in de straten

Behouden van alle groen in onze gemeente

Behoud de open ruimtes

Véél te véél verkavelingen weinig bos en bomen

Groene en landelijke karakter van Waasmunster vrijwaren, nog meer fiets -en wandelgebied gewenst. Veel kritischer kijken naar toename appartementen en sociale woningen. Bos -en natuurbeheer ook belangrijk.

Meer groene ruimte: er wordt nog heel erg veel bijgebouwd in Waasmunster, ik vind dat er meer aandacht mag zij Wegen waar kinderen frequent aanwezig zijn eventueel afsluiten tijdens die uren waarop kinderen aanwezig zijn

Meer aandacht voor groene zones - speelruimtes – park

**MOBIPUNTEN**  
Mobipunt creëren, deelwagens, deelfietsen/ meer fietsenrekken,overdekte bushalten

Mobipunten: per kern (centrum, Ruiter, Sombeke, Sint-Anna, Heide) met goede OV-verbinding en voorziening deelfietsen en minstens 1 deelauto

Overdekte fietsstallingen aan de haltes openbaar vervoer

Inrichten van een mobipunt op het kruispunt van de N446 met de Hoogstraat. Voorzien van deelfietsen, fietsoplaadpalen en veilige overdekte fietsenstalling aan dit mobipunt.

Mobipunt voorzien ter hoogte van kruispunt Nijverheidslaan, Dommelstraat, Ommegancksdreef. Er is daar een bushalte, er zijn fietsrekken. Nu nog een deelauto en/of voorziening voor elektrische wagen op de kleine parking aan het rond punt.

Voorzien van laadpalen en parking voor deelwagens op de parkings aan de rand van het centrum, op Sombekedries, op Rodendries en aan de kerk van de Ruiter

Afstemming van openbaar vervoer op de zwakke weggebruiker dmv centrale punten te creëren

Vlotte aanéénsluitingen maken tussen openbare vervoer, nieuwe P+R parkings (hier wordt oi mobipunten bedoeld) verspreid over het hele grondgebied van Waasmunster, P+R zones (mobipunten) zijn dan het centraal punt tussen openbaar vervoer, wagen en fiets. Eventuele aanleg van 'fietsenautostrade' (hier worden fietspaden bedoeld – fietsaustrades vormen verbindingen tussen verschillende steden/gemeenten - tot aan P+R of upgrade van het bestaande fietsnetwerk. Een deel van de bestaande fietspaden in Waasmunster zijn in orde, maar een groot deel van de fietspaden is zeer onveilig en dienen heringericht te worden.

**TRAGE WEGEN**

Openen van alle trage wegen

/ Opwaarderen (vb (half-)verharding) van trage wegen met functionele waarde als korte en veilige verbindingen voor fietsers en voetgangers

Weinig ruimte voor trage wegen, weinig vaste fietspaden, gevaarlijke situaties voor zwakke weggebruikers wordt als knelpunt opgegeven

In de gemeente zijn er mooie plaatsen om de fietsen of te wandelen. Zo zijn er de trage wegen. Deze worden meer en meer ontdekt. Het onderhoud hiervan is dan ook belangrijk. Er zijn helaas ook veel trage wegen die in de loop der jaren 'verdwenen' zijn. Het eventueel terug in kaart brengen en open stellen van deze trage wegen zou een meerwaarde zijn voor de gemeente.

Sommige trage wegen beter aangeven naar type gebruik. Uitzoeken of een aantal van deze wegen niet uitgesloten moeten worden voor mountainbikes en/of speedelecs en/of ruiters

Door de aanleg van het groot broek via het Sigmaplan trekken er terug meer wandelaars naar Waasmunster. Het is hierdoor het ideale moment om dit gebied correct aan te sluiten op de bestaande wandelroutes in Waasmunster. Zo zouden wandelaars tijdens hun wandeling bijvoorbeeld meer naar het centrum toe gebracht kunnen worden via een wandeling door het landbouwgebied langs de Durme. Nu wordt er veel gebruik gemaakt van de Durmedijk voor wandelingen, sport of fietstochten maar deze activiteiten stoppen vaak aan de Durmebrug. Het zou dus ideaal zijn als deze mensen richting het centrum zouden worden getrokken om zo de horeca en het tourisme daar te versterken

Het achterliggend gebied begrensd door de Belselestraat, Hoogstraat, Neerstraat, en E17 ( m.a.w. omgeving Roosenbergabdij en Speelbos-Vaag) en bij uitbreiding de omgeving van het Oud-Vliegveld vormen één van de weinige gebieden waar aan wandelrecreatie kan gedaan worden. Het beleid zou er op moeten toezien dat dit behouden en verbeterd wordt door het nemen van een aantal maatregelen om er het gemotoriseerd verkeer te beperken. en waar mogelijk onmogelijk te maken. Dit laatste dan vooral op de niet daartoe uitgeruste wegen... (Baudelodreef, oude Heerweg Heide tussen E-17 en woning familie Engels, de toegangswegen tot dit gebied van aan de Belselebaan achter 'Engelse Hof' en naast de oprit van de E17. De toegankelijkheid voor de landbouwgronden wordt bij voorkeur afgetoetst met de landbouwvertegenwoordiging.  
Weren van autoverkeer op landelijke wegen : Ik wil er sterk voor pleiten om autoverkeer te weren op landelijke wegen, weeral in dezelfde context : die horen daar niet thuis, die wegen wordt misbruikt als sluipwegen. En ze zijn vaak ongeschikt voor frequent autoverkeer (onverhard of halfverharding). Ik denk dan vooral (nog eens) op de Oudeheerweg (ts. N446 en E17), het verlengde van de Wareslagestraat, de Marktwegel, de Grauwezeestraat.... Het verkeersbord F99 kan hier nuttig zijn. Er zijn natuurlijk nog andere mogelijkheden.

De in 2020 doorgevoerde wegblokkades op de Ruyter, n.a.v. de wegenwerken op de Neerstraat (Oude Heirweg, Hollestraat en Bouchoutstraat) hebben geleid tot een beduidende vermindering van het gemotoriseerd verkeer.Aangelanden hebben zich de nieuwe verkeerssituatie eigen gemaakt. Het verdient aanbeveling om deze blokkages ook na de werken te bestendigen.

Fietsveilige doorgang op de Durmedijk tussen N446 en Manta kmo zone

**INFRASTRUCTUUR -VERKEERSVEILIGHEID**

***Snelheidsregimes*** in dorpskernen aanpakken en sluipverkeer aan banden leggen

Strikte toepassing van het STOP principe. De wegenis moet zo worden ingericht dat de veiligheid en het comfort van stappers en trappers primeert op het gebruiksgemak en de vlotte doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer

Zorgen voor verbindingspaden/wegen voor fietsers-voetgangers

Veiliger netwerk voor schoolgaande kinderen , groen woon werkverkeer, gezonder leefklimaat etc

Fietsverkeer waar mogelijk via alternatieve routes zoals bv. de trage wegen. Op de invalswegen met gemotoriseerd verkeer moet er een duidelijk afgescheiden fietspad zijn en dit liefst in beide richtingen zodat het kruisen van de weg voor fietsers niet nodig is. Van de dorpskern nu al zone 30, - Gentstraat, Rivierstraat , Kerkstraat, Hoogstraat -een fietsdorp maken.

zone 30 waar aangewezen (centrum, Heide, Dries Sombeke, De Ruyter

Snelheidsregimes : een consequent beleid op basis van snelheidszones 30, 50 en uitzonderlijk 70 km/u. Zone 30 in alle woonwijken en woongebieden, waar dus doorgaand verkeer ongewenst is (Kapelwijk, Hollandse Molen, Vicus Pontrave, Pontravewijk, Heikenwijk, Heesdonck, Durmedal......dus ook op de Heide), woonkernen en schoolomgevingen (Waasmunster-centrum, Sombekedries, Ruiterkern, StAnnadries...). Elders zone 50. En zone 70 uitzonderlijk ( N70, laatste deel Neerstraat ??, laatste deel Nijverheidslaan ???.

Verkeersremmer zijn noodzakelijk, zeker een snelheidsbeperking!

***Parkeren***

Een eigen auto parkeerplaats voor de woning is geen noodzaak

Gebrek aan alternatieve parkeerplaatsen

“Eis” van/evidentie voor sommige burgers dat de gemeenschap een “private”parking op de straat voor hun deur voorziet

werken met een borden systeem waarbij de centrale parkings duidelijk aangegeven worden (sporthal / CC /...)

Parkeerverbod op de rijbaan op alle wegen voor doorgaand verkeer (Neerstraat, Pontravelaan, N446, Hoogstraat, Stationsstraat, Nijverheidslaan, Dommelstraat, Warandestraat, Groenselstraat, Sousbeekstraat, N70)

Parkeerverbod voor vrachtwagens binnen de bebouwde kom

parkeerruimte Patotterij aanleggen (braakliggende grond recht tov immo Huyse) voor carpooling/fietspooling

Parkeerplaats voor wandelaars – Durmebrug

Verspreiding van de zelfstandigen en dus de nood aan parking.

Niet iedereen heeft een oprit waar bezoekers op kunnen parkeren.

Betalend maken van van parkeren op straat kan voor frustratie zorgen (bewonerskaart?)

Voor- en nachools parkeerverbod in omgeving scholen

Herinrichting woongebieden  
\* aanleg van gemeenschappelijke parkings in woongebieden met lintbebouwing langs lokale verbindingswegen zodat straatparkeren op deze verbindingswegen kan worden verboden.

***Verkavelingen***

Véél te veel is reeds verkaveld en bebouwd

Bij vergunningen voor nieuwe verkavelingen :  
\* de bestaande en/of afgesloten trage wegen (her)openen en opwaarderen   
\* shortcuts voor fietsers en voetgangers voorzien.  
\* wegenis aangepast aan de te verwachten verkeersdruk (voldoende breed, “leesbaar” ingericht)  
\* minimale (geen) parkeervoorzieningen op de openbare weg maar door de ontwikkelaar te voorzien op privaat terrein van de woningen of, bij grotere verkavelingen, gemeenschappelijk aan de rand van de verkaveling zodat het gemotoriseerd verkeer in de verkaveling tot een minimum wordt beperkt

Bouwmogelijkheden beperken tot kerncentra van het dorp/de gehuchten

Geen verdere verkaveling van Wareslage Meersen om overlast van verkeer te vermijden in Stationstraat en Wareslage.

Meer mogelijkheden voor nieuwbouw creëren

Stoppen met Waasmunster vol te bouwen. De weginfrastructuur kan de toename in verkeer niet meer aan en er zijn geen budgetten meer voor modernisering infrastructuur overal. Sluipverkeer van buiten Waasmunster zoveel mogelijk ontmoedigen en als het er dan toch door moet: NOOIT langs woongebieden of woonkernen toelaten, enkel hoofdwegen (Nijverheid, Station, N446, ....).

Woonshift op Wareslage : doen !

Er is te weinig bouwgrond voorradig waardoor de kinderen van onze inwoners moeten uitwijken naar andere gemeenten

Zorgen voor voldoende huisvestingsmogelijkheden door investeren in renovatie en co housing projecten

Behoud alle vrije ruimte.

Bij nieuwe verkavelingen: max 30/u, gemeenschappelijke parkings aan rand verkaveling voor beperken verkeer, verharding zoveel mogelijk beperken, indien mogelijk waterdoorlatend. Enkel nog vergunning voor verkaveling ifv kernverdichting, geen vergunning meer voor verkaveling buiten de kern

***Heraanleg wegen***

Bij (her)aanleg van wegen  
\* wegenis aangepast aan de verkeersdruk (voldoende breed, “leesbaar” ingericht)  
\* strikte toepassing van het STOP principe. De wegenis moet zo worden ingericht dat de veiligheid en het comfort van stappers en trappers primeert op het gebruiksgemak en de vlotte doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer  
\* lokale verbindingswegen (Neerstraat, Pontravelaan, N446, Hoogstraat, Stationsstraat, Nijverheidslaan, Dommelstraat, Warandestraat, Sint-Annastraat, Groenselstraat, Sousbeekstraat) moeten consequent voorzien worden van vrij liggende voet- en fietspaden die beantwoorden aan het vademecum. Voor het gemotoriseerd verkeer wordt bij voorkeur een rijbaan van minstens 3 meter breed in beide richtingen aangelegd. Pas wanneer er na aanleg van het openbaar groen nog restruimte is kunnen hierop parkeerplaatsen worden aangelegd.  
\* bij aanleg van parkeervakken langs de rijbaan voldoende ruimte voorzien tussen de fietspaden en het parkeervak zodat ongelukken door achteloos geopende autodeuren worden vermeden.

***Allerlei***

Eigenaarsbelangen wordt ook als knelpunt gezien

Het principe “mijn auto, mijn vrijheid”

Het feit dat ontwerpen nog te vaak worden opgemaakt met de autobril waardoor het gros van de beperkte openbare ruimte aan het gemotoriseerd verkeer wordt toebedeeld. De modal shift kan pas worden gerealiseerd als de infrastructuur en de faciliteiten zodanig zijn ingericht dat het makkelijker en comfortabeler is om verplaatsingen op een duurzame manier te doen.

Financiering

Door de geplande infrastructuurwerken (N446 - nieuwe brug over de Durme - rond punt aan de brug - Bouw van de Meermin - nieuw administratief centrum ...) zijn we sowieso genoodzaakt om aanpassingen aan te brengen aan alle toe- en afvoerwegen in die omgeving. De verhoogde vraag naar meer veiligheid in het verkeer, vooral voor de zwakke weggebruikers) dwingt de gemeente tot een grondige herziening van zijn mobiliteitsplan.

Te veel sluiproutes.

Straatinrichting gaat uit van het 'comfort' van de auto. Het is niet overal aangenaam om buiten te komen, voorbeeld Hoogstraat. Het moet plezant worden om op straat te blijven 'plakken', voor alle leeftijden.

Koning auto is goed voorzien van mooie wegen. Goed onderhouden.

Straten waar veel bewoning is (rijhuizen), krijgen parkings op percelen buiten de straat. Zo moet er niet op de straat geparkeerd worden en blijft er meer ruimte voor fietspaden

Camperplaats creëren

Een vergelijk vinden tussen landbouw, natuur en economie.

Te veel bouwgrond voorzien daardoor verdere betonnering van onze gemeente en verkeersoverlast.

Meer ruimte voor jongeren,skate park,basketbalpleinen etc etc.

Bestaande gewestplannen zijn knelpunt

Inpalmen openbare ruimte door particulieren

Sluipverkeer tegen gaan door enkelrichting / doodlopen te gaan gebruiken (zoals nu gebeurd met de wegenwerken aan de neerstraat)

**Per deelgebied**

**N446 en omgeving**

Behoud van ononderbroken, comfortabele (asfaltverharding), brede fiets- en voetpaden bovenop de dijken tussen de Mirabrug en de Durmebrug/ N446

Aanleg fietsonderdoorgangen onder de nieuwe Durmebrug op de N446 op de beide Durmeoevers

Aanleg van een fietspad op de Durmedijk (linkeroever)vanaf de N446 met aansluiting op het Polderstraatje

Fietserstunnel naar complex De Meermin

Veilig fietspad/voetpad aan Durmebrug/ N446

Kruispunt Hoogstraat en Abdij Van Roosenberglaan. Gevaarlijke situatie voor de fietsers

Oprit naar Antwerpen en afrit vanuit Gent zijn zeer gevaarlijke punten

Parallel aan de Hoogstraat ( achter de huizen en langs de visvijvers) een wandel en fietspad met ondertunneling van de Abdij van Roosenberg naar de Sint Franciscusstraat .

De N446 en Abdij van Roosenberglaan vormen een drukke doorgangsweg richting Dendermonde, die ons dorp in twee snijdt en, vooral op spitsuren, verkeersproblemen en –gevaren oplevert. Nochtans is dit een overbodige weg om Dendermonde te bereiken. Twee bestaande grote assen van de E17 naar Dendermonde voldoen (afrit 12 en 14). Deze N446 kan beter geknipt worden, of minstens zo ingericht worden dat het doorgaand verkeer maximaal ontmoedigd wordt.

Meer aandacht om het centrum autovrij te maken, als ik naar de autostrade wil rijden, rij ik door het centrum, omdat het kruispunt met de Pontravelaan heel erg moeilijk is om op te rijden. Mocht dat punt beter bereikbaar zijn, zou ik het centrum kunnen vermijden en vermijd je daar heel wat verkeer.

Flitspaal aanlichten Kruispunt Hoogstraat Kerkstraat N446

Aanleg van de fietspaden op de N446 :  
 - oversteek met fietsers voorrang rond de Molenstraat, om dan dubbele richting aan de kant van de carrefour te hebben. (meteen vertraging voor het kruispunt  
- dubbele richting fietspad tussen fietserstunnel N446 en vrijetijdscomplex “De Meermin”  
- vierkant groen op kruispunt Hoogstraat-N446  
- veilige oversteek vanaf Sint-Anna over de N446  
- Invoeren zone 50 op de N446 vanaf kruispunt 1000-appels(N70) tot het kruispunt met de Ardoystraat (Hamme)   
- Inrichten van een mobipunt op het kruispunt van de N446 met de Hoogstraat

Dubbele fietsrichting op N446 tot aan Molenstraat zodat het drukker wordende fietsverkeer richting Meerminnen beter wordt gekanaliseerd

Invoeren zone 50 op de N446 vanaf kruispunt 1000-appels(N70) tot het kruispunt met de Ardoystraat (Hamme)

N446/N70: fietsinfrastructuur verbeteren

Tevens vragen we de aanleg van een parking voorzien achter de winkel stovenwinkel Heyninck (aan de hoek Hoogstr-N446) ten behoeve van de ouders die hun kinderen naar de scholen brengen, voor de handelszaken in de Hoogstraat en voor de vissers.

**JAAGPADEN/SIGMA**

“Opwaardering dijken: een opwaardering van de dijken tussen Hamme/Temse en Waasmunster-centrum zou een geschikte oplossing zijn voor zwakke weggebruikers om zich te verplaatsen op deze route. De Sigma-werken bieden een opportuniteit om deze route aan te pakken en in te plannen in het vooropgestelde mobiliteitsplan. Een moderne, aangepaste en vlot berijdbare dijkinfrastructuur draagt immers bij tot een veilige en duurzame mobiliteit. Hierbij aangestipt zou een overbrugging van de bressen in de dijk ter hoogte van het Broek de leefbaarheid, mobiliteit én toeristische aantrekkingskracht van dit wandel- en fietsnetwerk enorm vergroten.  
Verder zou de opwaardering van de dijken voor trage weggebruikers zorgen voor een ontlasting van de Stationsstraat als verbindingsweg naar het centrum Waasmunster.”

“Overbrug de bressen in plaats van te verdrinken in zinloze standpunten ter zake een fietsbrug over de Durme.”

**SINT-ANNA**

Herinrichting Rodendries en Sint-Annastraat in het kader van de aanleg van riolering (collector)  
\* Rodendries ter hoogte van de kapel inrichten als een groen plein waarbij het verkeer in beide richtingen langs de zuidelijke zijde van de kapel wordt afgewikkeld.  
\* Aanleg van comfortabele voet- en fietspaden langs de Sint Annastraat  
\* Aanplant van straatbomen waar mogelijk

Heraanleg van St Annadries tot een verkeersluwer en gezelliger pleintje, mits kleine aanpassingen. Afsluiten van de Rodendriesstraat voor doorgaand verkeer, enkel plaatselijk verkeer en fietsers.

Sluipverkeer SintAnna en Rodendries

**SOMBEKE**

Bouw van een voetgangers-/fietsersbrug over de Durme tussen de oude spoorwegdijk en Hamme

Aanleg van een functioneel fietspad bovenop de oude spoorwegdijk met aantakkingen naar de Katteneeckwegel en de Dommelstraat vanaf het einde van de Vlaszakstraat

Doorgaand verkeer in Sombeke: - zelfs na de riolering- en wegenwerken in Elversele merken we een aanzienlijke verhoging van (zwaar) doorgaand verkeer van en naar Elversele in de Warandestraat. In de dorpskern van Elversele zou er sprake zijn van een beperking tot max. 3,5 ton. Deze beperking kan doorgetrokken worden tot de dorpskern van Sombeke. Doorgaand verkeer kan perfect omgeleid worden via de Nijverheidslaan (noot: is ondertussen al gebeurd)

Beperking snelheid dorpskern Sombeke: in de dorpskern wordt de snelheid beperkt tot 30 km/u. Deze beperking zou kunnen worden doorgetrokken tot Elversele, dit in combinatie met controles in de Warandestraat tussen 5u-7u30 en 's avonds na 22u. We merken dat vooral tijdens deze tijdstippen er snelheden gehaald worden > 50 km/u. Een wegversmalling ter hoogte van de uitrit Kapelwijk/Kasteelstraat zou de snelheid kunnen afremmen van het doorgaand verkeer. Dit komt eveneens ten goede aan de zwakke weggebruikers aangezien deze weg een belangrijke toegangsweg is tot het Klein en Groot Broek/Koolputten/Hamme/centrum Waasmunster via dijk/...

Slechte kwaliteit wegdek Warandestraat : door de slechte kwaliteit van het wegdek (Warandestraat) (noot het betreft een wegdek in beton) worden de bewoners van de Warandestraat geconfronteerd met enorme trillingen binnenhuis. Dit heeft ontegensprekelijk gevolgen voor de leefbaarheid en kan (mogelijk) schade aan onroerende goederen tot gevolg hebben. Een beperking van zwaar doorgaand verkeer en maatregelen tot de handhaving van een snelheidsregime kunnen deze problematiek (gedeeltelijk) verhelpen. Een adequate oplossing bestaat erin het wegdek finaal aan te passen, maar dit is geen onderdeel van het mobiliteitsplan (terzijde kan men zich de vraag stellen waarom het wegdek wel werd aangepast tot en met de Dommelstraat, maar het stuk tussen Dommelstraat en Elversele hierbij over het hoofd werd gezien – noot : hier werd geen nieuwe riolering gelegd en moest de weg dus niet opgebroken worden.)

Traject Dommelstraat-Warandestraat Sombeke met aandacht voor stuk Warandestraat, route van kerk Sombeke tot grens Elversele in 1 rechte lijn, graag zone 30 en verbod boven 3,5 ton, aansluitend met verkeerssituatie in Elversele. Er worden snelheden gehaald waar onze haren van rechtkomen! Er wordt niet gestopt aan het voetpad (kruising Kasteelstraat-Kapelwijk) en veel verkeersagressie van voorbijgangers als je als bewoner in of uit je parkeerplaats wil rijden! Voornamelijk 's ochtends en 's avonds ook veel sluipverkeer dat daar eigenlijk niet moet zijn.

Fietspad aan bedrijf vlak leggen ipv grote helling nu ten gunste van oprit bedrijf

Betere aanduiding voor op en afrit en gebruik fietspaden in Warandestraat

Parkeerverbod in Warande van verkeersdrempel tot huisnummer 19 om dan paaltjes te plaatsen aan einde fietspad richting kerk. Handelszaak is nu verdwenen. Nu zeer gevaarlijke situatie als fietser op de weg komen. Ook beter aangeven waar fietspad begint in de Warande in beide richtingen door met rode verf te werken.

Parkeerstroken schuin aanleggen aan Dries Sombeke om meer parkeerplaatsen te creëren

Invoeren van parkeerstroken in de warandestraat en dit afwisselend langs beide straatkanten. Hierdoor vertraagt de snelheid en zijn er niet minder parkeerplaatsen

**STATIONSSTRAAT EN OMGEVING**

De Hoogstraat/Stationsstraat is een gevaarlijke straat voor fietsers en voetgangers. Auto’s steken voorbij in de bochten, terwijl er een tegenligger komt, rijden op het voetpad, rijden veel te snel. Misschien sowieso een fietsstraat van maken? Zone 30? Eenrichtingsverkeer? Misschien een circulatieplan zoals in Gent: Auto’s kunnen de Hoogstraat afrijden naar het kruispunt, maar niet oprijden. Oprijden kan bvb enkel thv de molenstraat, dan door de hollandse molenwijk? Dat zal dan ook wagen afschrikken om langs daar te rijden, die kiezen dan alternatieve routes door bvb Sombeke of de heide, waardoor het kruispunt minder belast wordt. Dagelijks staan hier ook hele lange files aan de lichten, wat het er niet gezonder op maakt om te voet naar school te gaan. Soms gaan wij zelf met de auto om de uitlaatgassen in de Hoogstraat te vermijden... Aan de andere kant van het kruispunt mss de rijrichting omdraaien, naar de Vierschaar toe, vandaar kunnen de wagens naar links over de Kerkstraat of rechtdoor, over de Gentstraat. Misschien ook de Kerkstraat één richting maken. Het zijn maar opties, ideeën.

Ook aan de kapel, in de Wareslagedreef, gebeuren veel ongelukken met fietsers en wagens die van de Hoogstraat komen. Auto’s vliegen naar links of rechts, zonder rekening te houden met de fietsers in de straat. Misschien een duidelijke stopstreep op de straat? Een afgebakend stuk voor de fietsers?

Stationstraat/hoogstraat: rammelstroken en borden schoolgaande jeugd

Geen zwaar vrachtverkeer door centrum (Stationsstraat - Hoogstraat)

bestaande parkeerstrook in de Stationsstraat langs één zijde elimineren en herinrichten als veilig fietspad/voetpad dat fysiek gescheiden is van de openbare weg.

Herinrichting van het rondpunt tussen de Nijverheidslaan en Stationsstraat, is momenteel levensgevaarlijk voor fietsers

**HEIDE EN OMGEVING**

Nieuwe woonsite op Hoogendonck : opportuniteit voor transitie  
Ontwikkeling Hoogendonck: de ontwikkeling van de site Hoogendonck tot een woongebied kan aangegrepen worden om het verkeer in de Ommegangsdreef, en vooral de snelheid, te regelen (vb. eenrichtingsverkeer, gedeeltelijke omvorming tot fietsstraat, inplannen in en alternatieve fietsroute richting centrum over de heide, ...)

Wandelgebied Heide alsdus ook echt wandelgebied maken, nergens nog meer dan 30 km/h. Overweeg snelheidscontroles, welke technologie dan ook. Het is niet normaal dat in vergelijk met de rest van Oost-Vlaanderen Waasmunster geen enkele vaste flitscontrole kent  
De Ommegangsdreef en de Fortenstraat worden door veel wandelaars gebruikt en ook door fietsers gebruikt om van/naar school te fietsen, maar in deze straten wordt er te snel gereden. Snelheidremmers in de vorm van plantenbakken waarlangs de voetgangers en de fietsers rechts naast kunnen wandelen/rijden zijn hiervoor meest aangewezen. Deze zouden er over de hele lengte van de Ommegangsdreef en de Fortenstraat zeer frequent moeten komen.

Ontwikkeling Hoogendonck: verkeer ommegangsdreef – snelheid verlagen/eenrichtingsverkeer/deels fietsstraat/…)

Wat de Heide betreft : de bekommernissen van de bewoners zijn duidelijk : veel te veel en veel te snel autoverkeer.   
- te veel : de oplossingen liggen voor de hand : éénrichtingsverkeer en knippen. Weg met het sluipverkeer. Waar er juist enkele richting of een knip moet ingevoerd worden , laat ik in het midden. De goede ervaring bij de werken in de Stationsstraat kan hierbij zeker een leidraad zijn.   
- te snel het principe is ook duidelijk : op basis van een consequent beleid met snelheidszones en de vele reacties in die richting, is een algemene snelheidsbeperking van 30 km/u op de Heide absoluut te verdedigen.  
Suggestie :Daar waar het autoverkeer de Heide binnen mag, zou er een soort poorteffect kunnen gerealiseerd worden, dat duidelijk maakt dat je een wandel- en rustig woongebied binnenkomt., waar enkel plaatselijk verkeer geduld wordt en aan een snelheid van 30 km/u.

Lucien Reychlerstraat: Fietsen in de Lucien Reychlerstraat tot aan de Oude Heirweg is levensgevaarlijk (gedeelte naast de kasseien). Nu wordt men genoodzaakt te fietsen in de goot die veel te smal is.Kan er geen brede boordsteen geplaatst worden aan beide kanten van de kasseien, zoals het geval is langs de rechterkant Molenstraat (richting Belselestraat)? In het verleden zijn er al verschillende fietsongevallen gebeurd en voorkomen is beter dan genezen….

De bekommernissen van de bewoners zijn duidelijk: veel te veel en veel te snel autoverkeer. Daarom vooreerst ook in de toegangswegen Fortenstr en de Ommegangsdreef verkeer aan max 30km in dubbele richting laten rijden (en niet lokale weg 2, zoals nu voorgesteld op kaart Arcadis) en van plantenbakken voorzien, zodat het verkeer dat de Heide verlaat daar telkens voorrang krijgt, eventueel met lichte verhoging zoals op onderstaande foto.

Te veel verkeer: de oplossingen liggen voor de hand: éénrichtingsverkeer en knippen.

Weg met het sluipverkeer, daarom op alle toegangswegen naar de Heide borden voorzien met beperking tot 3.5 ton, uitgezonderd plaatselijk verkeer

Suggestie: Daar waar het autoverkeer de Heide binnen mag (Molenstraat, Oude Heerweg, Ommegangsdreef, Fortenstraat en vanuit Belsele op de Eekhoekstraat), zou er een soort poorteffect kunnen gerealiseerd worden (iets in de aard van bijgaande afbeelding en met verbod zwaar verkeer), dat duidelijk maakt dat je een rustig wandel- fiets- en woongebied binnenkomt., en waar enkel plaatselijk verkeer geduld wordt en waar het zwaar verkeer dat hier niet moet zijn ook verboden wordt.

De goede ervaring bij de werken in de Stationsstraat kan hierbij zeker een leidraad zijn, uiteraard met nog enkele aanpassingen (zie plan hierna), zoals aangepast verkeer door Molenstraat

Eenrichtingsverkeer in alle smalle straten op de Heide. Voorkomt het kapotrijden van de zachte bermen en moeilijke kruisend verkeer.

Fortenstraat  
In deze redelijk smalle straat zijn een aantal horecazaken aanwezig. Tegelijkertijd zijn er geen afgebakende parkeerplaatsen aanwezig wat er tijdens de piekuren voor zorgt dat het verkeer sterk verstoord wordt. De baan wordt door de geparkeerde auto's namelijk omgevormd tot een rijbaan waardoor het doorrijdend verkeer vaak vast komt te staan. Ook voor fietsers, voornamelijk dan groepen fietsers ontstaan er hierdoor soms ook ambetante momenten omdat ze minder plaats hebben en tussen de geparkeerde auto's en de rijbaan moeten fietsen en mensen soms niet goed kijken vooraleer ze uit hun auto stappen.

Dit probleem doet zich alleen voor tijdens deze piekuren. Buiten deze momenten is de Fortenstraat een rustige, groene straat.

**CENTRUM**

Centrum aan kerk verkeersluw maken

Centrum autovrij maken

Fietsstraat Hoogstraat en Kerkstraat + knip aan parking Genstraat thv de post + Rivierstraat en Kouterstraat

In dorpskernen enkel LANGZAAM verkeer.Deze regel geldt ook voor fietsers! Een aanrijding van een voetganger aan 24 per uur kan zowel voor de fietser als voor de voetganger kwalijke gevolgen hebben

**ANDERE**

Bouw van een ***voetgangers-/fietsersbrug*** ter hoogte van de E17 brug over de Durme vanaf de Ten Rijendreef naar Lokeren (Dijkstraat E17/1) en Zele Hoek

Voorzie een voetganger- en fietsersbrug over de Durme nabij de Donkerputstraat. dit zou vele fietsers plezieren. Het verkort de reisweg voor vele mensen die in de Lokerse industrieparken werken én ook de schoolgaande jeugd zal daar voordeel uit halen betere en veiligere aansluiting naar de fietssnelwegen

Herinrichting kruispunt ***N70***-Groenselstraat-Doornijkstraat met verkeerslichten met vierkant groen of rotonde

N70 Het kruispunt aan de Ruiter moet herdacht worden (lichten). Veel Waasmunsters kruisen de weg minstens twee keer per dag.

De Grote Baan verkeersveilig maken en werk maken van meer wooncomfort

Op het kruispunt van de Vortekoestraat en de Grote Baan), wordt er in de Vortekoestraat met regelmaat fout geparkeerd, ook al is er parkeerruimte op de eigen erven of langs de Grote Baan. Dit leidt ertoe dat voertuigen uit verschillende richtingen elkaar niet meer kunnen kruisen, landbouwvoertuigen moeilijk kunnen passeren, fietsers niet kunnen doorrijden als er tegenliggend verkeer is.  
Er is ook geen meter ruimte gelaten voor de voetgangers, waardoor die midden op de weg moeten stappen.  
Het is aangeraden om een verkeersbord te plaatsen met de vermelding dat parkeren verboden is.

Snelheidbeperking ***Nijverheidslaan*** (50) doortrekken over volledige lengte

Dringende aanleg van gescheiden fietspad langsheen de Nijverheidslaan, vanaf den Hert tot grens St Niklaas er aandacht voor fietspaden die afgeschermd zijn van de rijdende auto's, nu is de auto duidelijk baas

Verbeterde fietsmobiliteit komende vanuit de ***Neerstraa***t (kant van Lokeren) richting het centrum. Momenteel is dit een zeer onveilige route omwille van de vele vrachtwagens en vaak snel auto verkeer. Bijkomend is het fietspad er in slechte staat waardoor kinderen makkelijk kunnen vallen. Hier zou met het heraanleggen van Neerstraat werk gemaakt moeten worden van een gescheiden fietspad. Zowel in de richting van het centrum als richting de ruiter. Ook in die richting bevind je je in de ochtend tussen het verkeer en vele landbouwvoertuigen. Je kind per fiets naar school brengen is dan ook een hele stress opdracht.

***Sluipverkeer Ruiter***

Vaststelling : het gemotoriseerd sluipverkeer is een storende factor voor recreatieve weggebruikers en aangelanden. Op de Ruyter doet dit verkeer zich voornamelijk voor op de wegen in het binnengebied tussen de Grote Baan, Groensel- en Sousbeekstraat, Neerstraat en E17. Het sluipverkeer is hier tweeërlei. Enerzijds : Voor het bereiken van de oprit 13 van de E17 trachten autobestuurders komende van het westen (Lokeren, Ruyter) het drukke kruispunt 'Duizend Appels' of het centrum van Waasmunster te vermijden, door kleinere baantjes te gebruiken : Vortekoestraat en Bouchoutstraat of Dauwstraat en Hollestraat, om dan via de Oude Heirweg Ruiter en -Heide de Belselebaan en E17 oprit te bereiken. Hetzelfde sluipverkeer gebeurt ook in omgekeerde richting. Anderzijds is er een sluipverkeer Noord - zuid : autobestuurders komende van het noorden rijden via Oud Vliegveld, Hollestraat naar de Dauwstraat, om zo naar het centrum te rijden (of omgekeerd).

Aan deze vormen van sluipverkeer dient iets gedaan te worden, te meer daar vele van deze sluipwegen niet geschikt zijn (niet afdoende verhard of uitgerust) voor gemotoriseerd verkeer.

Oudeheerweg tussen N446 en Neerstraat als alternatief voor verkeer dat anders door centrum gaat

***Schoolomgeving***

Schoolomgevingen veranderen in fietsstraten tijdens begin en einde van de lessen

Meer aandacht voor veiligheid rond de scholen, bv door meer zebrapaden (nu zijn er quasi geen), Kerkstraat autovrij maken, ervoor zorgen dat auto's niet op het trottoir kunnen parkeren (heel onveilig voor fietsertjes) MAW auto's zoveel mogelijk mijden rond de ingang van de school.

Fietsstraten aan elke school