



Provincie Oost-Vlaanderen
Arrondissement Dendermonde
Gemeente Waasmunster

Mobiliteitsplan
Beleidsplan
Spoor 3, Actualisering van het actieprogramma
Aangepast aan opmerkingen PAC 16/02/2009



Bruulstraat 35
9450 Haaltert

Tel. 053/83.04.80
Fax. 053/83.59.54
Dossiernr.: 28/02

Gemeente Waasmunster

Mobiliteitsplan

Beleidsplan
Spoor 3, actualisering van het actiepro-
gramma

Maart 2009

Arcadis VDS b.v.b.a.

Bruulstraat 35
9450 Haaltert

Tel. 053/83.04.80
Fax. 053/83.59.54



INHOUD

1. INLEIDING	4	3.2.1 <i>Mobiliteitsplan Vlaanderen (ontwerp, Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen, 2001).....</i>	<i>12</i>
1.1 AANLEIDING	4	3.2.2 <i>Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.....</i>	<i>13</i>
1.2 INHOUD VAN DEZE NOTA	4	4. KADER VOOR EEN DUURZAAM MOBILITEITSBELEID.....	14
1.3 DE ROL VAN DE PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE (PAC).....	4	4.1 WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN IN RELATIE TOT MOBILITEIT.....	14
1.4 OPBOUW VAN DE GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGS- COMMISSIE (GBC)	4	4.2 WERKDOMEIN B: ONTWIKKELING NETWERK PER VERVOERSWIJZE	18
1.5 PROCESVERLOOP.....	5	4.2.1 <i>Auto- en vrachtverkeer.....</i>	<i>18</i>
2. DE DOELSTELLINGEN VAN HET MOBILITEITSPLAN WAASMUNSTER.....	6	4.2.2 <i>Openbaar vervoernetwerk.....</i>	<i>24</i>
2.1 VERZEKEREN VAN DE VEILIGHEID	6	4.2.3 <i>Fietsnetwerk</i>	<i>26</i>
2.1.1 <i>Algemeen.....</i>	<i>6</i>	4.2.4 <i>Voetgangersnetwerk.....</i>	<i>27</i>
2.1.2 <i>Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster.....</i>	<i>6</i>	4.3 WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN ORGANISATORISCHE MAATREGELEN.....	29
2.2 VRIJWAREN BEREIKBAARHEID.....	6	4.3.1 <i>Parkeerbeleid</i>	<i>29</i>
2.2.1 <i>Algemeen.....</i>	<i>6</i>	4.3.2 <i>Sturing – signalisatie</i>	<i>29</i>
2.2.2 <i>Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster.....</i>	<i>7</i>	4.3.3 <i>Vervoersmanagement</i>	<i>29</i>
2.3 HET VERBETEREN VAN DE VERKEERSLEEFBAARHEID	7	4.3.4 <i>Financiële maatregelen</i>	<i>29</i>
2.3.1 <i>Algemeen.....</i>	<i>7</i>	4.3.5 <i>Voorlichting, educatie, sensibilisatie</i>	<i>30</i>
2.3.2 <i>Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster.....</i>	<i>7</i>	4.3.6 <i>Handhaving.....</i>	<i>31</i>
2.4 GARANDEREN TOEGANKELIJKHEID	7	4.3.7 <i>Interne organisatie, creëren van een overlegforum.....</i>	<i>31</i>
2.4.1 <i>Algemeen.....</i>	<i>7</i>	5. SAMENVATTING MOBILITEITSPLAN WAASMUNSTER	32
2.4.2 <i>Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster.....</i>	<i>8</i>	6. UITWERKING VAN HET ACTIEPROGRAMMA	34
2.5 MILIEU, TERUGDRINGEN VAN DE SCHADE AAN NATUUR EN MILIEU	8	7. EVALUATIE VAN HET MOBILITEITSPLAN	36
2.5.1 <i>Algemeen.....</i>	<i>8</i>	7.1 JAARLIJKSE KORTE EVALUATIE	36
2.5.2 <i>Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster.....</i>	<i>8</i>	7.2 SNELTOETS	36
3. PLANNINGSCONTEXT	9		
3.1 RUIMTELIJKE PLANNEN EN STUDIES	9		
3.1.1 <i>Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV).....</i>	<i>9</i>		
3.1.2 <i>Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen.....</i>	<i>10</i>		
3.1.3 <i>Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS)</i>	<i>12</i>		
3.2 VERKEERSPLANNEN EN STUDIES.....	12		

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het mobiliteitsconvenant is het beleidsinstrument dat de Vlaamse overheid heeft ingezet om een duurzaam mobiliteitsbeleid te operationaliseren. In het convenant maken het Vlaams Gewest, de provincie, de gemeente en De Lijn afspraken om gezamenlijk tot een planmatige en gecoördineerde aanpak te komen van de mobiliteitsproblemen. De basisovereenkomst of 'moederconvenant' bevat de algemene afspraken tussen de verschillende actoren. Naast de moederconvenant kunnen naargelang de situatie één of meerdere modules worden getekend. Hierin engageren de verschillende actoren zich over de aanleg of herinrichting van een doortocht, fietspaden, meer openbaar vervoer, ...

De gemeente Waasmunster heeft een mobiliteitsconvenant met de hogere overheid afgesloten. Aansluitend op art. 4 §1 van dit mobiliteitsconvenant verbond de gemeente zich ertoe een mobiliteitsplan op te stellen.

Dit mobiliteitsplan werd voor de verschillende betrokken partners de leidraad naar een toekomstgericht en duurzaam mobiliteitsbeleid.

Het eerste mobiliteitsplan werd conform verklaard op 21/02/2002. Dit betekent dat het mobiliteitsplan inmiddels meer dan 5 jaar oud is en aan een sneltoets diende onderworpen te worden. De sneltoets heeft als doel het mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het toekomstige mobiliteitsbeleid. De sneltoets werd uitgevoerd op 13 november 2007 (zie bijlage). Op 18 februari 2008 werd door de auditor geadviseerd dat uit de sneltoets blijkt dat nog vele aspecten van het mobiliteitsplan actueel zijn (zie bijlage). De keuze van de gemeente om te opteren voor spoor 3, actualisering van het actieprogramma werd door de auditor onderschreven.

1.2 Inhoud van deze nota

Deze nota heeft als doel om het beleidsplan met inbegrip van het actieprogramma van de gemeente Waasmunster te actualiseren.

Het in het oorspronkelijke mobiliteitsplan gekozen duurzaam scenario wordt geactualiseerd. Het grootste deel van dit plan wordt behouden.

Dit geactualiseerd plan resulteert in een bijgestuurd actieprogramma. Hieraan wordt eveneens een financiële raming gekoppeld.

Vervolgens worden richtlijnen opgesteld voor de toekomstige verdere evaluatie en opvolging van het mobiliteitsplan.

Om de vijf jaar zal een nieuwe sneltoets uitgevoerd worden.

1.3 De rol van de Provinciale Auditcommissie (PAC)

Het beleidsplan met geactualiseerd actieprogramma dient conform verklaard te worden door de provinciale auditcommissie. Deze commissie bestaat uit verschillende deskundigen en fungeert als een kwaliteitsbewaker in het mobiliteitsconvenantenbeleid.

1.4 Opbouw van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC)

Het opstellen van het mobiliteitsplan gebeurt in overleg met:

- de **gemeente Waasmunster**, vertegenwoordigd door Dhr. P. Heyvaert, schepen, Dhr. I. De Jaeger, technische dienst, Mevr. D. Laureysens, technische dienst en Dhr. J. Van Herrewege, milieuambtenaar
- **Pollifzone Hamme/Waasmunster**, vertegenwoordigd door Dhr. F. Achten, commissaris
- **Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen**, vertegenwoordigd door Dhr. T. Maes
- **Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid Oost-Vlaanderen**, vertegenwoordigd door Dhr. E. Sucaet
- de **provincie Oost-Vlaanderen**, vertegenwoordigd door Dhr. P. Derudder
- **De Lijn Oost-Vlaanderen**, vertegenwoordigd door Mevr. A. Schelfaut en Dhr. F. Desloovere
- **Arcadis VDS**, vertegenwoordigd door Dhr. J. Van de Sype

1.5 Procesverloop

Datum	Type overleg
13-11-2007	Sneltoets
18-02-2008	PAC, advies sneltoets
27-06-2008	Overleg met de gemeente en politie, bespreking bestaand beleidsplan en sneltoets
19-11-2008	Gemeentelijke Begeleidingscommissie, bespreking verkennende nota
1-12-2008	Schepencollege, bespreking verkennende nota
16-02-2009	PAC

Daarnaast gebeurden nog verschillende schriftelijke (via e-mail) bijsturingen tussen de verschillende leden van de gbc.

2. De doelstellingen van het mobiliteitsplan Waasmunster

Er wordt gewerkt rond 5 doelstellingen. Deze doelstellingen zijn terug te vinden in het mobiliteitsplan Vlaanderen.

Deze komen grotendeels overeen met de doelstellingen van het oorspronkelijke mobiliteitsplan.

Door de keuze van deze 5 doelstellingen voor alle gemeentelijke mobiliteitsplannen kunnen alle gemeenten duidelijk bijdragen tot de realisatie hiervan. De aanpak van het mobiliteitsprobleem is immers een zaak van alle steden en gemeente, provincie, gewesten, ... samen.

Dit komt ook een (globale) latere evaluatie van het mobiliteitsbeleid ten goede.

De uitgangspunten voor een duurzamer mobiliteitsbeleid zijn de volgende:¹

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

2.1 Verzekeren van de veiligheid

2.1.1 Algemeen

De verkeersinfrastructuur en het gebruik dat ervan gemaakt wordt, blijkt niet altijd even veilig te zijn als maatschappelijk gewenst. Als zodanig stelt de onveiligheidsproblematiek een waarachtig samenlevingsprobleem. Gelukkig daalt de verkeersonveiligheid sinds het begin van de jaren zeventig. Toch blijft het aantal slachtoffers hoog, zeker bij een vergelijking

¹ Mobiliteitsplan Vlaanderen, juni 2001, de uitleg bij de doelstellingen (algemeen gedeelte) is integraal uit dit plan overgenomen en aangevuld met enkele gemeentelijke insteken (betekenis voor de gemeente Waasmunster).

met andere Europese lidstaten. De bestrijding van de objectieve en subjectieve onveiligheid is en blijft dan ook een belangrijke maatschappelijke prioriteit. Streefdoel op lange termijn hierbij is een slachtoffervrij verkeerssysteem, vaak ook het "vision zero" genoemd.

2.1.2 Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster

De gemeente wenst het aantal verkeersongevallen ook op zijn grondgebied verder terug te dringen.

Dit in de eerste plaats door een meer veilige verkeersinfrastructuur met speciale aandacht voor de N 70 en de N 446.

Daarnaast wenst de gemeente ook werk te maken van een doordacht snelheidsbeleid wat de handhaving hiervan eenvoudiger maakt.

2.2 Vrijwaren bereikbaarheid

2.2.1 Algemeen

Deze doelstelling streeft ernaar om de vlotheid waarmee economische knooppunten en poorten kunnen bereikt worden te verbeteren. Oorzaak van de problematiek rond bereikbaarheid is het grote aantal verplaatsingen dat ook in de toekomst zal blijven groeien. Deze verplaatsingen vinden grotendeels plaats tijdens specifieke periodes van de dag (de ochtend- en de avondspits). Bovendien gebeurt het grootste aandeel van de verplaatsingen over de weg. De auto en de vrachtwagen zijn respectievelijk de populairste vervoersmodi voor het personen- en het goederenvervoer. Dit alles leidt tot knelpunten op de verschillende verkeersnetwerken, op de eerste plaats op het wegennet maar ook bij het bus- en treinvervoer. Ook het waterwegennet kent haar specifieke knelpunten. Het ambitieniveau, binnen het streven naar een duurzame ontwikkeling, is om de huidige bereikbaarheidskwaliteit minstens vast te houden of te verbeteren. Een beter ruimtelijk evenwicht en een betere spreiding van verplaatsingen in de tijd is hierbij van doorslaggevend belang. De benutting van de verkeersnetwerken wordt opgedreven. Enkel waar het strikt noodzakelijk is, zal er nieuwe infrastructuur worden aangelegd. Voor het verwezenlijken van deze doelstelling zal over het beleidsdomein "mobiliteit" moeten gekeken worden.

2.2.2 Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster

De gemeente Waasmunster beschikt over een op- en afrittencomplex op de E 40. De gemeente wenst dit complex te behouden. Daarnaast dient een doordachte wegencategorisering gecombineerd met een adequaat fietsroutenetwerk en openbaar vervoer voldoende garanties te bieden om de bereikbaarheid in, naar en van de gemeente te waarborgen. De secundaire wegen en de lokale wegen 1 en 2 vormen de garantie voor de bereikbaarheid van de gemeente. De verkeersfunctie op deze wegen dient behouden te blijven met respect voor de er aanwezige verblijfsfuncties.

2.3 Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid

2.3.1 Algemeen

Zowel de verkeersinfrastructuur als het gebruik van gemotoriseerde vervoersmiddelen zetten de kwaliteit van het verblijven onder druk. Luchtverontreiniging en gezondheidseffecten, geluid en trillingen, geurhinder en gebrekkige belevingswaarde komen in gans Vlaanderen voor, maar in veel hogere mate in gebieden met grote bevolkingsdichtheid en grote verkeersdichtheid zoals de grootstedelijke gebieden en de Vlaamse Ruit. Infrastructuur en gebruik van vervoersmiddelen zetten ook de kwaliteit van verplaatsingen op microniveau onder druk. De verkeersonveiligheid, de onoversteekbaarheid, de barrièrewerking, de parkeeroverlast en het gebrek aan ruimte voor voetgangers komen in min of meerdere mate over het grondgebied gespreid voor. Het ruimtebeslag door verkeer speelt vooral een rol in stedelijke gebieden en de kernen van gemeenten. De onoversteekbaarheid is een typisch probleem voor secundaire wegen. Verkeersonleefbaarheid is tenslotte een belangrijke factor bij het kiezen van een woonplaats. Duur en weinig hinder en goedkoop en veel hinder gaan vaak samen, zodat verkeersonleefbaarheid bijdraagt aan sociale en ruimtelijke segregatie. Om de hoger geformuleerde doelstelling te halen zijn dan ook concrete acties in de toekomst nodig.

2.3.2 Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster

De gemeente wenst hierbij maximale inspanningen te leveren om de verkeersleefbaarheid te verbeteren. Leefbaarheid valt moeilijk in absolute

cijfers uit te drukken. Er dient desalniettemin voldoende aandacht aan te worden besteed bij de herinrichting van het openbaar domein. Voor elk project dient de verbetering van de verkeersleefbaarheid één van de uitgangspunten te zijn.²

2.4 Garanderen toegankelijkheid

2.4.1 Algemeen

Streefdoel hierbij is een zo groot mogelijke "toegang" tot de mobiliteit. Hiermee bedoelen we zowel de "toegang" tot het vervoerssysteem in zijn geheel als tot de individuele of collectieve vervoersmiddelen op zich. Omdat mobiliteit zich in de toekomst niet uitsluitend laat vertalen in fysieke verplaatsingen wordt ook de toegang tot de informatie- en communicatienetwerken als belangrijke component meegenomen in het streven naar een vanuit sociaal oogpunt duurzame ontwikkeling van de mobiliteit.

Momenteel is deze toegang tot de mobiliteit erg ongelijkmatig verdeeld over de verschillende groepen van de samenleving. Het streven naar een sociaal duurzame mobiliteit impliceert dan ook een herverdeling van de mobiliteit. Streefdoel hierbij is het garanderen van de mobiliteit voor iedereen, ook voor mensen die geen auto bezitten of mogen/kunnen besturen, zodat vervoersarmoede niet of nauwelijks meer bestaat (of tenminste waar armoede geen vervoersarmoede impliceert) en de vervoersongelijkheden tussen de verschillende maatschappelijke groepen tot een aanvaardbaar niveau zijn teruggebracht. Voorwaarde hierbij is wel dat de tijdsdruk niet verder toeneemt, zeker voor deze groepen die nu reeds met tijdsdruk problemen te kampen hebben. Ook de realisatie van deze doelstelling overstijgt de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest maar ook deze van het transportbeleid op zich.

² Verkeersleefbaarheid verwijst naar een bepaalde toestand van een specifiek gebied, waarbij de draagkracht al dan niet overschreden wordt door de negatieve impact van het verkeer dat er doorheen gaat of er zijn bestemming vindt. Indicatoren hiervoor zijn b.v. het ruimtebeslag en de barrièrewerking van het gemotoriseerd verkeer, het geluid, de kwaliteit van het openbaar domein (uitzicht, belevingswaarde, ..), trillingen, geurhinder, e.d.

2.4.2 Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster

Bij heraanleg van het openbaar domein zal de gemeente steeds oog hebben voor de toegankelijkheid hiervan. Voorbeelden hiervan zijn voldoende brede voetpaden, toegankelijkheid van bushaltes, parkeerplaatsen voor andersvaliden, ...

Anderszijds stelt de gemeente zich tot doel om de alternatieven voor de auto verder te ondersteunen. Voorbeelden hiervan zijn de verbetering van de fietspaden langs de N 446, het uitwerken van een fietspad langs de spoorlijn, ...

Daarnaast wenst de gemeente de mogelijkheden die beschikbaar zijn vanuit het Vlaamse niveau (b.v. goedkoper internet, openbaar vervoer, ...) maximaal te ontsluiten naar de bevolking.

2.5 Milieu, terugdringen van de schade aan natuur en milieu

2.5.1 Algemeen

Het proces van een al maar groeiende vraag naar mobiliteit moet gebeuren met aandacht voor de kwaliteit van het leefmilieu ('milieuduurzaam') en zonder de sociale en economische functie van mobiliteit te ondermijnen. In zijn huidige context is het transportsysteem niet milieuduurzaam. Zo wordt het draagvermogen van het milieu voor de emissies overschreden, is het verbruik van uitputbare fossiele brandstoffen nog altijd te hoog en wordt door de lokale en regionale impact van het transportnetwerk de algemene biodiversiteit van de ecosystemen ernstig bedreigd.

Lange tijd werd er vanuit gegaan dat het afbakenen en beschermen van een aantal gebieden en ecosystemen een voldoende beschermingsmaatregel was om de biodiversiteit te vrijwaren. Naarmate meer en meer soorten uitstierven - zelfs ook in de beschermde reservaten en nationale parken - werd duidelijk dat de problematiek zich op een veel hoger niveau afspeelt dan het louter verlies aan natuurhabitat. De effecten van emissies van schadelijke stoffen doen zich over relatief grote afstanden voelen. Natuurgebieden blijken vaak te klein om leefbare populaties te herbergen en zijn dikwijls te geïsoleerd van elkaar om (genetische) uitwisseling binnen een metapopulatie mogelijk te maken. Verwacht wordt dat

de transportinfrastructuur in de komende jaren evenals een andere reeks activiteiten, een betekenisvolle factor zal blijven in de ernstige bedreiging van de kwaliteit van de leefomgeving.

2.5.2 Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster

De gemeente houdt in het kader van zijn milieubeleid ook rekening met de insteek mobiliteit. De open landelijke gebieden en de natuurgebieden worden in de mate van het mogelijke gevrijwaard van doorgaand autoverkeer. Het barrière-effect van infrastructuur dient zoveel mogelijk beperkt te worden.

3. Planningscontext

Er wordt enkel ingegaan op de belangrijkste plannen die mogelijks een impact kunnen hebben op het mobiliteitsplan.

3.1 Ruimtelijke plannen en studies

3.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

3.1.1.1 Algemeen

Het RSV doet uitspraken over het ruimtegebruik, maar legt geen bodembestemmingen vast zoals b.v. een gewestplan of een Bijzonder Plan van Aanleg. Dit plan is niet bindend voor de burger, maar bepaalt wel het toekomstig ruimtelijk beleid in Vlaanderen. Dit plan vormt een kader voor de verschillende provinciale en gemeentelijke structuurplannen, ruimtelijke uitvoeringsplannen, ... Het bestaat uit een informatief gedeelte (bestaande ruimtelijke structuur), een richtinggevend gedeelte (gewenste ruimtelijke structuur) en een bindend gedeelte (vastleggen hoofdwegenet, selectie stedelijke gebieden, economische knooppunten, ...)

Een partiële herziening werd inmiddels goedgekeurd, deze heeft echter geen invloed op de gemeente Waasmunster.

3.1.1.2 Elementen van het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau bepalend voor de gemeente Waasmunster

Buitengebied

Uit de 'Bindende bepalingen' van het RSV blijkt dat Waasmunster zich bevindt in het 'buitengebied'.

Bekeken op het niveau van Vlaanderen is dit het gebied waarin de open (onbebouwde) ruimte overweegt.

Binnen het buitengebied zijn en blijven vele functies en activiteiten aanwezig en mogelijk. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- de structuurbepalende functies en activiteiten. Dit zijn natuur en bos, landbouw en wonen en werken
- andere functies en activiteiten van het buitengebied. Hieronder worden de functies en activiteiten verstaan die in bepaalde gebieden

van het buitengebied weliswaar hoofdfunctie zijn maar die niet als structurerend voor het gehele buitengebied worden beschouwd. Dit zijn de recreatieve en toeristische activiteiten, sommige gemeenschaps- en nutsvoorzieningen (onder meer afvalbeheer/slib, waterzuivering, drinkwater- en energievoorzieningen), ontginningen en waterwinning

Ten aanzien van het buitengebied worden verschillende doelstellingen gesteld:

- het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies (landbouw, natuur, bos, wonen en werken op het niveau van het buitengebied)
- het tegengaan van de versnippering van het buitengebied
- het bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied (wonen, verzorgende activiteiten)
- het inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen
- het bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied
- het afstemmen van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem
- het bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied

In het richtinggevend gedeelte van het RSV wordt Waasmunster gesitueerd binnen het centraal stedelijk netwerk de 'Vlaamse Ruit'. De Vlaamse Ruit is het Vlaams stedelijk kerngebied, gevormd rond de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Gent, het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de vier regionaalstedelijke gebieden Leuven, Mechelen, Aalst en Sint-Niklaas. Het gebied heeft in Noord-West-Europees verband een grootstedelijke reikwijdte en is van internationaal economisch belang voor Vlaanderen. De uitwerking ervan en de ruimtelijke visie erop zal verder uitgewerkt worden door het Vlaams Gewest. Voor Waasmunster heeft de ligging binnen de Vlaamse Ruit weinig invloed; de categorisering als buitengebied primeert.

Het landschap is de dynamische wisselwerking tussen de fysische omstandigheden, het biotisch milieu en de menselijke activiteiten.

Eén van de belangrijkste uitgangspunten is het behoud en de ontwikkeling van de diversiteit en de herkenbaarheid van de Vlaamse landschappen.

Lijninfrastructuur

In het RSV wordt er geopteerd voor een geïntegreerde benadering van ruimtelijk beleid, mobiliteit en infrastructuur. Er wordt geopteerd om de alternatieven voor het autoverkeer te versterken en de infrastructuren (weg, water, spoor en pijp- en hoogspanningsleidingen) te optimaliseren door een functionele categorisering. Daarnaast stelt men dat er nood is aan een mobiliteitsbeleid gericht op beheer van het verkeer. Concreet heeft men in het RSV een opdeling gemaakt (categorisering) van de wegen in dalende volgorde van belangrijkheid: hoofdwegen, primaire wegen type 1, primaire wegen type 2, secundaire wegen en lokale wegen. De E17 (A 14) is geselecteerd als hoofdweg. Ter hoogte van de gemeente bevindt zich een op- en afrittencomplex (nr. 13).

De provincie zal de secundaire wegen selecteren. Het RSV stelt wel een aantal principes voorop waaraan secundaire wegen dienen te voldoen. De inrichting van deze wegen wordt bepaald door:

- de verbindingfunctie op bovenlokaal en lokaal niveau;
- de eisen vanuit het gebruik als toegangsverlenende weg voor de aanpalende bestemmingen;
- de eisen vanuit de leefbaarheid en de ruimtelijke inpassing.

De uitvoering is in het algemeen die van een weg met gemengde verkeersafwikkeling met:

- een doortochtenconcept binnen bebouwde kom;
- een ontwerpsnelheid binnen bebouwde kom van 50km/u of minder.

De lokale wegen worden gecategoriseerd door de gemeente. Bij de inrichting van lokale wegen gaat de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid boven de afwikkelingssnelheid. Alle verkeersdeelnemers moeten hier veilig gebruik kunnen maken van dezelfde ruimte.

3.1.1.3 Impact op het mobiliteitsplan

Er werd bij de opmaak van het originele mobiliteitsplan reeds rekening gehouden met de principes van het RSV. Dit plan blijft van belang doch leidt niet tot bijstellingen van het mobiliteitsplan.

3.1.2 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen

3.1.2.1 Algemeen

Het Provinciaal ruimtelijk structuurplan werd in 2004 goedgekeurd.

3.1.2.2 Elementen van het ruimtelijk beleid op Provinciaal niveau bepalend voor de gemeente Waasmunster

Selectie van hoofddorpen en woonkernen

Hoofddorpen en woonkernen zijn buitengebiedkernen die van structureel belang zijn binnen de provinciale nederzettingsstructuur. Het zijn de centrale plaatsen op lokaal niveau.

Hoofddorpen zijn de groeipolen van de nederzettingsstructuur van het buitengebied, waar de lokale groei inzake wonen, voorzieningen en lokale bedrijvigheid gebundeld wordt.

Woonkernen hebben een woonfunctie binnen de gemeente. Zij staan in voor het opvangen en bundelen van de eigen groei van de kern en (een deel van) de bijkomende woonbehoeften.

Waasmunster werd geselecteerd als hoofddorp. Sombeke-Elversele is aangeduid als woonkern.

De gemeente wenst dat ook Ruiter en Sint-Anna als woonkern worden erkend en diende hieromtrent een bezwaar in. Deze kernen werden echter niet geselecteerd.

Gewenste openruimtestructuren

Relevant voor Waasmunster is volgende selectie:

- als natuuraandachtszone (mogelijk VEN): Durmenmeersen E3 putten, de Durme, Sombeekse Meersen en Bronbosjes
- Bolle akkergebieden Land van Waas als natuurverbingsgebied (bolle akkers)
- Stuifzandrug Waasmunster, Sint-Niklaas, Belsele, Sinaai als natuurverbingsgebied (bosjes als verbinding)
- Durmevallei als natuurverbingsgebied (nat grasland, ruigte, zoetwaterschorren, wilgenstruweel, valleibos, Bronbos, Rietland en –stroken, wilgenstruweel, slikken)

De provincie stelt voor om met betrekking tot de agrarische structuur enkele acties te ondernemen, maar werkte nog geen afbakeningsvoorstel-

len uit, enkele hiervan zijn: selectie van glastuinbouwgebieden, uitwerken specifiek beleid rond vrijkomende bedrijfszetels, stimuleren op nemen van aanleg en onderhoud van kleine landschapselementen in de agrarische bedrijfsvoering, via de opmaak van landschapsplannen

...

Met betrekking tot de Durmevallei wordt ook het belang van de landbouw erkend. De provinciale overheid wenst maatregelen te nemen waarbij de landbouwers ondersteund en begeleid worden bij het inpassen van (natuur-)doelstellingen in de agrarische bedrijfsvoering.

Van belang is ook de opname van de relictzones en de ankerplaatsen. Er wordt geopteerd voor het volgende beleid (zie ook boven):

- behoud van de landschapsrelicten
- voor ankerplaatsen en historische bakens dient rekening gehouden te worden met de omgeving en context waarin ankerplaatsen en bakens tot stand kwamen

De Durmevallei en de cuesta van het Land van Waas worden vermeld als waardevolle landschappen.

Gewenste toeristisch-recreatieve structuur

Waasmunster werd niet expliciet vermeld, maar kan wel gesitueerd worden binnen de gebieden van primair toeristisch-recreatief belang (E 17-netwerk).

Belangrijke randvoorwaarden bij de verdere ontwikkeling van dit gebied zijn: de regionale ontsluitingsmogelijkheden van de toeristisch-recreatieve infrastructuur, de inpassing in de omgeving (functioneel en kwalitatief) en de mogelijke clustering met andere bovenlokale toeristisch recreatieve voorzieningen

De Durme maakt deel uit van het toeristisch hoofdrouthenetwerk.

Voor de problemen van de weekendverblijven met permanente bewoning zijn er vanuit het gewestelijk niveau reeds initiatieven genomen. In een latere fase, eens er een duidelijke bevoegdheidsverdeling is tussen

gewest, provincie en gemeenten, zal hiervoor bij een herziening van het PRS een ruimtelijk bevoegdheidskader uitgewerkt worden.

Gewenste ruimtelijk-economische structuur, taakstelling inzake bijkomende bedrijventerreinen

Bij de verdeling van de bedrijvenquota ligt het gekozen verdelingsscenario op 77% in de economische knooppunten en 23 % in de niet-economische knooppunten. Door de selectie van hoofddorpen in het buitengebied geeft de provincie aan waar er bijkomende lokale bedrijventerreinen kunnen gerealiseerd worden buiten de economische knooppunten. Voor de planperiode van 1994-2007 wordt een realisatie van 5 ha per buitengebiedgemeente voldoende geacht en als richtnorm aangehouden.

Voor alle bestaande kleinhandel van bovenlokaal belang; gesitueerd buiten de stedelijke gebieden, wordt een restrictief beleid gevoerd. Verdere uitbreiding van de verlinting is niet wenselijk. Deze kleinhandel kan hoogstens blijven bestaan op het huidige niveau, ruimtelijke en functionele schaalvergroting zijn niet wenselijk. Er kunnen geen nieuwe handelszaken bijkomen.

Nieuwe voorzieningen in het buitengebied kunnen enkel als ze van lokaal belang zijn en als ze in de kernen ingeplant worden. Nieuwe grootschalige handelszaken van lokaal belang (300-400 m²) kunnen enkel in de hoofddorpen voorzien worden.

Nieuwe vestigingen van geïsoleerde kleinhandel van bovenlokaal belang in het buitengebied zijn uitgesloten. Uitbreiding van bestaande geïsoleerde kleinhandel van bovenlokaal belang in het buitengebied is niet wenselijk.

Gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren

Het belang van de E-17 wordt benadrukt.

De provincie selecteerde volgende wegen:

N 70 Lokeren-Sint-Niklaas als secundaire weg II (verzamenen van verkeer van het E17-netwerk, meer in het bijzonder van delen van het kleinstedelijk gebied Lokeren en woonkernen en hoofddorpen in het E17-netwerk, naar het hogere wegennet en naar de resp. stedelijke gebieden)

N 446 (van N 70 tot Waasmunster, Hoogstraat) als secundaire weg II (ontsluiting naar het hoofdwegennet van een hoofddorp en twee woonkernen in het E17-netwerk naar het hogere wegennet)

De spoorlijn Kortrijk-Gent-Lokeren-Sint-Niklaas-Antwerpen behoort tot het hoofdspoorwegennet.

In opdracht van het Vlaams Gewest, zijn door de Vlaamse provincies verbindende functionele fietsroutenetwerken op provinciaal niveau opgesteld. Dit netwerk vormt het kader voor de samenwerking tussen het Vlaams Gewest, de provincie, de gemeente en andere belanghebbenden om een functioneel, aantrekkelijk en veilig fietsroutenetwerk te realiseren.

De Durme behoort tot het net van secundaire waterwegen.

3.1.2.3 Impact op het mobiliteitsplan

Het PRS dateert van na het oorspronkelijke mobiliteitsplan. De impact van dit plan is desondanks op het nieuwe plan relatief beperkt daar het RSV reeds verschillende beperkingen oplegde en de belangrijkste uitgangspunten van het PRS ook reeds bij de opmaak van het mobiliteitsplan gekend waren.

Bij de opmaak van het GRS werd rekening gehouden met het PRS. Het GRS vormt de basis van werkdomein A. Belangrijk is wel de keuze om de N 446 slechts tot aan de Hoogstraat te selecteren als secundaire weg type II (daar deze intentie ook reeds gekend was ten tijde van het oorspronkelijke mobiliteitsplan werd hier eveneens reeds rekening mee gehouden).

3.1.3 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS)

Hiervoor verwijzen we naar werkdomein A (zie verder)

3.2 Verkeersplannen en studies

3.2.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen (ontwerp, Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen, 2001)

Algemeen

Het ontwerp mobiliteitsplan is het basisdocument waarmee de Vlaamse Regering op een gestructureerde manier en op basis van duidelijke informatie het overleg over de mobiliteitsproblematiek de komende jaren op gang wil brengen tussen de verschillende betrokken partijen. De algemene doelstellingen van dit plan zijn, volgens het regeerakkoord, het beheersen van de mobiliteit, het terugdringen van de milieuvervuiling en milieuhinder en het garanderen van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van steden en dorpen.

Algemene doelstellingen

In het mobiliteitsplan worden vijf doelstellingen uitgewerkt:

1. Op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen.
2. Op een selectieve³ manier iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen. Daardoor moet iedereen volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven.
3. De verkeersonveiligheid in Vlaanderen terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.
4. Ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren.
5. De schade aan milieu en natuur terugdringen, zelfs al neemt de mobiliteit toe.

Kritische succesfactoren

Kritische succesfactoren zijn die factoren die essentieel worden geacht om de vijf doelstellingen ook effectief te kunnen realiseren.

³ In overeenstemming met enerzijds de wensen en noden van de gemeenschap als geheel en anderzijds de beschikbare middelen.

Er worden er tien onderscheiden:

1. het structureel beheersen van de mobiliteitsvraag
2. het structureel beheren van het vervoersaanbod
3. het optimaal gebruik van de aangeboden verkeers- en vervoersinfrastructuur
4. specifieke aandacht voor de zwakke weggebruikers
5. beperken van de emissies van het transportsysteem
6. het optimaal inpassen van verkeers- en vervoersinfrastructuur in de omgeving
7. het maken van bindende afspraken binnen het eigen beleidsveld en overheen de verschillende beleidssectoren
8. het creëren van een maatschappelijk draagvlak
9. het doelmatig aanwenden van de middelen binnen elke modus en tussen de verschillende modi
10. voldoende middelen en sturende instrumenten om het beleid te realiseren

3.2.1.1 Impact op het mobiliteitsplan

De doelstellingen die vermeld worden in dit plan worden geïntegreerd in het nieuwe mobiliteitsplan.

3.2.2 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Binnen een overeenkomst tussen het Vlaams Gewest en de Vlaamse provincies, werd een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk opgebouwd.

Dit netwerk vormt het kader waaraan het Vlaams Gewest en de provincies zich zullen houden en waarop het Vlaams Gewest zich zal baseren om een objectieve behoefteanalyse op te stellen met betrekking tot infrastructurele maatregelen naar fietsers toe. Mits motivatie kan op basis van het overleg met de steden en gemeenten nog afgeweken worden van deze selectie. De wijzigingen moeten wel passen binnen de filosofie van het netwerk.

Het doel van het netwerk is van de fiets een aantrekkelijker en veiliger vervoersmiddel te maken.

Bij de realisatie van het netwerk worden dan ook hoge eisen gesteld, vooral met betrekking tot breedte en het type van fietspaden. Doel is deze eisen als minimum haalbare norm te hanteren rekening houdend met de kenmerken "aantrekkelijk" en "veilig". Afwijkingen kunnen met een motivatie van het tegendeel.

Er werd hiervoor een subsidiereglement uitgewerkt (fietsfonds).

3.2.2.1 Impact op het mobiliteitsplan

De impact op het mobiliteitsplan is relatief beperkt. Van belang is wel dat er meer subsidiemogelijkheden zijn dan vroeger wat de realisatie van dit netwerk zeker ten goede komt. Dit plan wordt volledig geïntegreerd in het fietsroutenetwerk dat verder aan bod komt.

4. Kader voor een duurzaam mobiliteitsbeleid

4.1 Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot mobiliteit

Op kaart 1 zijn verschillende ruimtelijke ontwikkelingen aangeduid. In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (grs) komt dit werkdomein uiteraard beter aan bod. Het GRS werd door de deputatie goedgekeurd op 29 januari 2009.

ALGEMENE UITGANGSPUNTEN GRS

Waasmunster wordt beschouwd als een groene leef- en woongemeente in een stedelijke invloedssfeer en wenst dit ook in de toekomst te blijven.

Volgende basisprincipes worden gehanteerd:

- Valoriseren van de rol van de land- en tuinbouw in evenwicht met 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

Deze basisprincipes resulteren in volgende ruimtelijke concepten:

- 4 leefbare landelijk kernen samen met 3 woonparkomgevingen
- Mantasite als troef voor bedrijvigheid
- Wegencategorisering ruimtelijk verankerd, kader voor het mobiliteitsbeleid
- Landbouw als behoeder open ruimte
- Durmevallei en beekvalleien als dragende groene assen in relatie tot de stuifzandrug en de cuesta

RUIMTE OM TE WONEN

Concentreren van de nieuwe bebouwing in de kern van Waasmunster

Waasmunster is een groene residentiële gemeente in een stedelijke invloedssfeer. De landelijkheid vormt een grote troef van de gemeente en dient gevrijwaard te blijven. Lintbebouwing en verspreide bebouwing vormen negatieve elementen in de ruimtelijke structuur en dienen verder vermeden te worden. Nieuwe bebouwing dient zoveel mogelijk geconcentreerd te worden in de bestaande kernen.

De dorpskern van Waasmunster is de belangrijkste in de gemeente: het gemeentelijk administratief centrum is er gevestigd, het is centraal gelegen en het uitgestrekte woonpark Heide en enkele verkavelingen sluiten erop aan. De dorpskern van Waasmunster is tevens goed ontsloten voor het autoverkeer (nabij de N 446 richting Dendermonde en vlakbij het open afdrittencomplex van de E 17).

De gemeente wenst binnen deze kern een bijkomende woonontwikkeling te realiseren binnen een op het gewestplan ingetekend industriegebied en gebied voor openbaar nut. Dit gaat om ongeveer 50 woongelegenheden.

Er wordt naar gestreefd om de bestaande kern ruimtelijk zo goed mogelijk te benadrukken. Binnen de kern dient een aangename woonomgeving gecreëerd te worden. Buiten de kern dient de open ruimte zoveel mogelijk gevrijwaard te blijven.

Waar mogelijk dient het zicht op en de beleving van de openruimte langs de weg behouden te blijven.

Ruiter, Sint-Anna en Sombeke kennen een minder strategische ligging en hebben een landelijker karakter dan Waasmunster. Verdere inbreiding van de kernen dient hier beperkt te worden.

In de “groene” woonomgevingen dient het samengaan van wonen, natuur en recreatie behouden te blijven. Ook hier dient bijkomende bebouwing vermeden te worden.

Met betrekking tot mobiliteit is het concentreren van wonen in de kern van Waasmunster een positief gegeven. Er is meer mogelijkheid tot gebruik van de fiets of openbaar vervoer dan buiten de kern.

In het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen wordt Waasmunster geselecteerd als hoofddorp. Sombeke is opgenomen als woonkern. Sint-Anna en Ruiter-Heiken werden niet geselecteerd. Deze zijn in het GRS opgenomen als kern-in-het-buitengebied.

RUIMTE OM TE WERKEN

Gebruik van de bestaande bedrijventerreinen

De bedrijvigheid te Waasmunster is minimaal en bestaat uit solitaire bedrijven. Deze bedrijven zijn verspreid over het grondgebied. De belangrijkste (op het vlak van mobiliteit) bevinden zich langs de Sint-Annastraat en de Pontravelaan. In de Hamstraat bevindt zich een zandwinningsgebied. Het momenteel leegstaande bedrijventerrein Manta zal ingericht worden als KMO-zone – dit terrein is volop in ontwikkeling.

Zonevremde bedrijven dienen via een (sectoraal) Rup zonevremde bedrijven zoveel mogelijk bestaanszekerheid te krijgen.

Voor de bestaande bedrijven is het belangrijk het lokaal karakter te behouden en de inkleding in het landschap en de omgeving te verzorgen.

In het GRS werd voorgesteld om te Ruiter langs de N 70 te voorzien in een lokaal bedrijventerrein (in de omgeving van het bedrijventerrein op het grondgebied van Lokeren). De gemeente is vragende partij om een lokaal bedrijventerrein te realiseren. Deze beleids optie werd echter niet door de deputatie weerhouden. Dit betekent dat op korte tot middellange termijn geen nieuw lokaal bedrijventerrein zal gerealiseerd worden.

RUIMTE VOOR NATUUR EN LANDSCHAP

Weren van doorgaand verkeer langs landelijke wegen

De kwaliteiten van deze gemeente liggen voornamelijk in zijn rust, zijn groene karakter en zijn landelijkheid.

Gericht op de mobiliteit betekent dit vooral het weren van het doorgaand verkeer langs de landelijke wegen. Verder wordt er ook voor geopteerd om de niet-verharde landbouwwegen ook in de toekomst bij voorkeur niet te verharderen.

De kleine voet- en buurtwegen (soms ook te midden van de velden) worden ten dienste van de fietser en voetganger in stand gehouden.

RUIMTE VOOR UITRUSTING

Bundelen van voorzieningen

De behoefte aan een betere uitrusting voor sportieve en culturele activiteiten zal gezien het steeds groter wordende vrije tijdsdeel en de toekomstige diversiteit aan mogelijkheden stijgen. De infrastructuuruitbouw moet zoveel mogelijk gebeuren in functie van de eigen behoefte en geënt worden op de levenswijze van de plaatselijke bevolking. Hierbij moet dan ook voldoende rekening worden gehouden met het lokale verenigingsleven. Ruimtelijk dient gezocht te worden naar een samenhang met de verschillende kernen ter versterking van de activiteit en de attractiviteit. Een toekomstige uitbouw moet bekeken worden als onderdeel van de idee van inbreiding en kernversterking. De kern van Waasmunster vervult hierin de belangrijkste rol. Naar mobiliteit toe dient vol-

doende rekening gehouden te worden met het verkeersgenerend karakter van deze activiteiten.

Momenteel bevinden de meeste voorzieningen zich in de dorpskern van Waasmunster (gemeentehuis, politie, kasteel Blauwendael, handel), langs de Stationsstraat-Nijverheidslaan (handel, cultureel centrum, bibliotheek, sporthal) en in het "woonpark Heide" (OCMW, horeca, vakantiehuis)

Een verdere uitbreiding van de horecavoorzieningen te Heide dient te worden beperkt – in het GRS werd opgenomen dat het aantal horecavoorzieningen niet kan toenemen ten opzichte van de huidige activiteiten. Dit met het oog op het vrijwaren van de woon- en natuurfunctie van dit gebied. Op het vlak van mobiliteit biedt dit het voordeel dat de verkeersdruk op dit gebied eveneens beheersbaar blijft.

Containerpark

Het containerpark werd ingeplant in de Neerstraat, ter hoogte van het bedrijventerrein Manta, en is goed bereikbaar. Langs de toegangswegen naar het containerpark dient de snelheid van de gemotoriseerde voertuigen voldoende beheerst te worden omwille van de woningen langs deze wegen.

RUIMTE VOOR RECREATIE EN TOERISME

Fietsen en wandelen als troef

Gezien het groene karakter van de gemeente, en meer algemeen van de regio, dient specifieke aandacht te gaan naar de 'recreatieve' functie van de open ruimte. Natuur en landschap vormen belangrijke troeven van de gemeente. In het zuiden is het natuurlijk landschap van de Durmevallei goed bewaard, en in het westelijk en noordoostelijk deel van de gemeente zijn de agrarische gebieden behouden. Grootschalige toeristische ontwikkelingen zullen worden tegengegaan. Er wordt gestreefd naar het verder ontwikkelen van het "passief" toerisme zoals wandelen en fietsen.

De gemeente wordt doorkruist door talrijke recreatieve fiets- en wandelroutes. De belangrijkste wegen die deel uitmaken van deze routes zijn tevens opgenomen als bovenlokale of lokale functionele fietsroutes.

MOBILITEITSEFFECTEN VAN DEZE STRATEGISCHE PROJECTEN

- verdere verdichting van de verschillende dorpskernen⁴

De verschillende dorpskernen werden reeds heraangelegd in functie van hun verblijfsfunctie. Deze herinrichtingen dragen bij tot een kwalitatieve ruimte, waar de auto niet langer de dominerende factor vormt en fietser en voetganger hun plaats in het verkeer terug kunnen opeisen.

In de dorpskern van Waasmunster wordt op korte termijn voorgesteld om het woonweefsel verder te verdichten (RUP Dorp aan de Durme), op langere termijn zijn er ook nog verdichtingsmogelijkheden te Sombeke.

Het bundelen van het wonen in de kernen biedt als voordeel dat heel wat verplaatsingen op wandelafstand liggen (woningen in directe omgeving van scholen, winkels, ...). Met betrekking tot de dorpskern van Waasmunster komt de omzetting van het in de kern gelegen industriegebied naar zachtere functies zoals wonen, park, ... ook de mobiliteit ten goede.

- verbeterde inrichting van de N 446

De menging van doorgaand verkeer en ontsluitingsweg voor het "woonpark" Heide veroorzaakt op de N 446 diverse verkeersproblemen. Het aantal ongevallen op deze weg is zeer hoog. Een nieuwe inrichting van de weg met volwaardige fietspaden, betere signalisatie, poorteffecten, ... dienen er de verkeersleefbaarheid te verbeteren. Deze herinrichting wordt beschouwd als een strategisch project daar ze van cruciaal belang is in de ontsluitingsstructuur van deze gemeente – zie ook verder.

Een herinrichtingsproject in het kader van een module 13-project werd in samenwerking met Hamme en Dendermonde opgestart.

⁴ Bij de volledige aanpassing van de dorpskern van Waasmunster is de ontsluitingsstructuur uiteraard van groot belang in de aanpak van deze kern, hierop wordt uitgebreid ingegaan in werkdomein B, zie verder.

CATEGORISERING VAN DE WEGEN

Hiervoor wordt verwezen naar werkdomein B –auto- en vrachtverkeer.

SAMENVATTING WERKDOMEIN A

enkele krachtlijnen

WONEN

- Waasmunster als hoofddorp (mogelijkheden voor wonen en werken; dit is de belangrijkste kern)
- Sombeke als woonkern
- Ruiten-Heiken en Sint-Anna als kern-in-het-buitengebied

WERKEN

- aandacht voor zonevreemde bedrijven

OPEN RUIMTE

- waar mogelijk bewaren
- Durmevallei als aandachtspunt

RECREATIE EN TOERISME

- uitwerken recreatief-toeristische studie
- beperken ontwikkelingen te Heide
- uitgangspunt kleinschaligheid

STRATEGISCHE PROJECTEN

- verdere verdichting van de dorpskernen met speciale aandacht voor de dorpskern Waasmunster
- herinrichting van de N 446

4.2 Werkdomein B: ontwikkeling netwerk per vervoerswijze

Het tweede werkdomein dat wordt ingezet ten behoeve van het duurzame mobiliteitsbeleid in deze gemeente is het sturen van de ontwikkelingen van de verschillende vervoersnetwerken.

Voor de verschillende verplaatsingswijzen wordt nagegaan welke ontwikkelingen voor het netwerk worden nagestreefd. Het gaat om:

- auto- en vrachtverkeer
- openbaar vervoer
- fietsverkeer
- voetgangersverkeer

Voor elk van deze netwerken wordt het volgende beschreven:

Rol van het netwerk in het gemeentelijke verkeer- en vervoersysteem

In eerste instantie wordt bestudeerd welke rol de desbetreffende vervoerswijze in het totale netwerk dient te vervullen. Het gaat om aspecten zoals verplaatsingsafstanden waar het netwerk zich moet op richten, verplaatsingsmotieven, comforteisen, e.d.

Eisen aan het netwerk

Op basis van de rol van het netwerk worden functionele eisen geformuleerd voor het netwerk. Indien mogelijk worden deze eisen gekwantificeerd.

Wensbeeld

De volgende stap is om deze eisen hun concrete vertaling te geven binnen de lokale verkeers- en vervoersnetwerken. Binnen elk netwerk wordt steeds een hiërarchie aangehouden. Elke hiërarchie heeft zijn eigen kenmerken en eisen. Deze worden steeds aangegeven.

4.2.1 Auto- en vrachtverkeer

Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen het auto- en het vrachtverkeer in de uitwerking van het netwerk. Het vrachtverkeer in deze gemeente vindt meestal zijn bestemming binnen de gemeentegrenzen. Langs de N 70 en de N 446 wordt wel doorgaand vrachtverkeer waargenomen. Het ontwikkelen van alternatieve routes voor het vrachtverkeer is niet mogelijk.⁵

Veel instrumenten om het autogebruik te ontmoedigen liggen niet binnen de invloedssfeer van de gemeente. Er zal vooral getracht worden om de negatieve effecten van het autoverkeer aan te pakken. Dit betekent dat ook in het duurzaam scenario de auto een belangrijke rol blijft spelen.⁶

Dit neemt echter niet weg dat de gemeente blijft ijveren om het percentage aan auto- en vrachtverkeer in deze gemeente zeker niet te laten aangroeien en om vervoersmodi zoals de fiets en het openbaar vervoer (bus en trein) verder te stimuleren.

4.2.1.1 Rol van het autonetwerk in het gemeentelijk verkeer- en vervoerssysteem

Wat is het doel van het autonetwerk?

- het netwerk richt zich niet op korte verplaatsingen, dergelijke verplaatsingen dienen zelfs ontmoedigd te worden (b.v. omrijfactor met de auto groter dan met de fiets, beperken snelheid, ...)
- het gemeentelijk netwerk moet vlot aansluiting vinden op de hogere wegennetten (hoofdwegennet, primaire wegen en secundaire wegen)

⁵ Dit zou gepaard moeten gaan met heel wat nieuwe verkeersinfrastructuur, wat niet wenselijk is of door een volledige herlokalisatie van de bedrijven wat eveneens niet voor de hand ligt. Bovendien zijn de problemen met vrachtwagens relatief beperkt.

⁶ Waasmunster bevindt zich immers in het buitengebied, waardoor de mogelijkheden om de auto te vervangen door het openbaar vervoer, het langzaam verkeer, ... beperkt zijn.

Belangrijke randvoorwaarden zijn:

- de verkeersveiligheid: de verplaatsingen dienen op een veilige manier te gebeuren niet alleen voor de automobilist, maar nog meer voor de andere (zwakkere) weggebruikers
- de verkeersleefbaarheid: het autonetwerk mag niet van die aard zijn dat deze de leefomgeving fundamenteel aantast.

4.2.1.2 Eisen aan het gemeentelijk autonetwerk

Binnen de bebouwde kom worden de principes gehanteerd die beschreven zijn in de publicatie "Vademecum voor verkeersvoorzieningen in bebouwde omgeving"⁷

Het realiseren van de rol van het autonetwerk is niet zozeer een probleem. Het autonetwerk in deze gemeente is reeds goed uitgebouwd en sluit vlot aan op het hogere wegennet. Het probleem zit in het uitvoeren van deze taak binnen de randvoorwaarden die aan dit netwerk gesteld worden.

Randvoorwaarden op het gebied van verkeersveiligheid:

Het autoverkeer is verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van de verkeersonveiligheid in deze gemeente. Veiligheid vormt dan ook één van de belangrijkste uitgangspunten bij het ontwerpen van het autonetwerk.

De opbouw van een overzichtelijk en leesbaar autonetwerk vormt hierin de belangrijkste troef.

Hierdoor wordt het voor de automobilist eenvoudiger om zijn rijgedrag beter af te stemmen op de ruimtelijke context waarin hij zich beweegt.

Een onoverzichtelijk netwerk gekoppeld aan een te hoge snelheid van de auto is de belangrijkste oorzaak van verkeersongevallen. Waar nodig zal de snelheid van het verkeer dan ook drastisch moeten verminderen, dit zal zowel gebeuren via infrastructurele maatregelen (duidelijke afbakening bebouwde kom, waar nodig verkeersremmers aanleggen, zone 30, ...) als via een handhavingsbeleid (zie verder).

Ook het beperken van het aantal dwarsbewegingen hoort hierin thuis.

De wegeninfrastructuur in deze gemeente (veel lintbebouwing) laat het niet toe om hoge snelheden langs deze wegen toe te laten. De gemeentelijke wegen zullen vooral een aanvoerfunctie hebben richting het

hogere wegennet - langs waar hogere snelheden kunnen gerealiseerd worden - (zie verder) of een zuivere erffunctie langs waar de intensiteiten en de snelheid van het autoverkeer laag kunnen worden gehouden. De afwikkelingssnelheid mag nooit ten koste gaan van de verkeersveiligheid.

Randvoorwaarden op het gebied van verkeersleefbaarheid:

Het dominante karakter van de auto in de verschillende dorpskernen moet verder worden teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau. Verblijfsgebieden en verkeersgebieden dienen zoveel mogelijk gescheiden te worden of in evenwicht met elkaar te worden gebracht. Troeven hiervoor zijn b.v. doortochtprojecten, dorpsvernieuwingen, herinrichtingen van de schoolomgevingen, ...

4.2.1.3 Wensbeeld autonetwerk

CATEGORISERING VAN DE WEGEN

(zie kaart 2)

De bedoeling is te komen tot een duidelijke wegenhiërarchie, waar het ruimtelijk beeld die informatie geeft aan de weggebruiker die overeenkomt met de functie die aan deze weg wordt gegeven. Aan elke type weg zullen bepaalde inrichtingsprincipes gekoppeld worden, die de weggebruiker éénduidige informatie geven inzake snelheidsregime, voorangsregeling, gevaarlijke punten, ...

De wegen worden ondergebracht in drie grote categorieën: het hoofdnet, het secundair net en het lokaal wegennet.

Meer achtergrondinformatie rond de categorisering van de wegen is terug te vinden op www.mobiel.vlaanderen.be.

Er werd een afstemming gezocht met de categorisering van de wegen op het grondgebied van de buurgemeenten zodat deze categorisering ook bovengemeentelijk een consistent geheel blijft. Op kaart 2 is aangegeven welke aanpassingen er gebeuren t.o.v. het oorspronkelijke mobiliteitsplan.

⁷ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Vademecum Verkeersvoorzieningen in bebouwde omgeving, 1997

Hoofdnet

Dit zijn de hoofdwegen, de primaire wegen I en de primaire wegen II. Ze vervullen verbindende en verzamelende functies op internationaal en Vlaams niveau. Deze wegen werden vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De E 17 (A 14) is geselecteerd als hoofdweg (functie verbinden op internationaal niveau en verzamelen op Vlaams niveau). Deze weg loopt dwars door het grondgebied van Waasmunster en heeft er een op- en afrittencomplex (nr. 13).

Op het grondgebied van Waasmunster zijn geen wegen aanwezig die geselecteerd werden als primaire weg.

Secundair net

De secundaire wegen zijn wegen die op provinciaal niveau zorgen voor ontsluiting van gebieden.

De categorisering van de secundaire wegen gebeurt voor Waasmunster door de provincie Oost-Vlaanderen.

Op het grondgebied van Waasmunster is de N 70 (Lokeren – Sint-Niklaas – Antwerpen) als secundaire weg type II geselecteerd.

Een deel van de N 446, het gedeelte tussen Belsele en Waasmunster (Hoogstraat) is eveneens geselecteerd als secundaire weg type II. Ze heeft als functie het verzamelen en ontsluiten van het (sub)regionale verkeer naar het hoofdwegenet tussen N 70 en E 17. Het deel van de N 446 naar Hamme toe wordt niet meer als secundaire weg aangeduid omwille van de maasverkleining die hierdoor zou ontstaan. Zowel de N 41 als de N 47 moeten hun functie van primaire weg kunnen uit oefenen, degene niet door de N 446 mag worden overgenomen.

Lokaal wegennet

De lokale wegen worden in het mobiliteitsplan ondergebracht in drie categorieën: lokale verbindingswegen (type I), ontsluitingswegen (type II) en erftoegangswegen (type III). Deze categorieën worden op hun beurt onderverdeeld in een aantal subniveaus.

lokale verbindingswegen (lokale weg type I)

De lokale verbindingswegen leiden naar de primaire en secundaire wegen, ze geven echter geen verbinding op Vlaams of provinciaal niveau. De hoofdfunctie is verbinden en/of verzamelen op (inter)lokaal niveau. De erffunctie is beperkt.

In Waasmunster wordt de N 446, vanaf de dorpskern van Waasmunster (kruispunt met de Hoogstraat) tot aan de grens met Hamme, geselecteerd als lokale verbindingsweg.

Deze weg vormt de verbinding tussen Waasmunster en Dendermonde. Aanvullend staat ze in voor de ontsluiting naar het op- en afrittencomplex van de E 17 en naar de N 70.

De Hoogstraat-Stationstraat-Dommelstraat (verbinding richting Temse) en de Nijverheidslaan (deze straat was in het oorspronkelijke mobiliteitsplan geselecteerd als lokale weg 2) worden eveneens geselecteerd als lokale verbindingswegen.

lokale ontsluitingswegen (lokale weg type II)

De lokale gebiedsontsluitingswegen geven ontsluiting van woonwijken, kernen, industriezones, ... Ze hebben als hoofdfunctie het verzamelen van verkeer van verschillende lokale wegen richting een secundaire weg of een lokale verbindingsweg. Er wordt naar gestreefd om de verkeersstromen zoveel mogelijk te bundelen. Er wordt een verder onderscheid gemaakt met lokale wijkontsluitingswegen, deze wegen hebben als hoofdfunctie het ontsluiten van (woon-)wijken.

Volgende wegen worden geselecteerd als lokale gebiedsontsluitingswegen:

- de Neerstraat-Pontravelaan
- de Groenselstraat – Sousbeekstraat
- Weverstraat (deze straat was in het oorspronkelijke mobiliteitsplan geselecteerd als lokale weg 3)
- Sint-Annastraat (deze straat was in het oorspronkelijke mobiliteitsplan geselecteerd als lokale weg 1)

Volgende wegen worden geselecteerd als lokale wijkontsluitingswegen:

- gedeelte Oude Heerweg-Heide – Heidekapelstraat – Fortenstraat
- de Ommegangsdreef
- de Gentstraat – Hoogstraat
- de Kerkstraat
- de Heidestraat - Kuilstraat⁸

Erftoegangswegen

De erftoegangswegen hebben als hoofdfunctie het ontsluiten van woningen en landbouwgronden, als aanvullende functie kunnen zij een verbindingsweg vormen voor het fietsverkeer en het lokaal autoverkeer. Ze hebben een zeer laag percentage aan doorgaand verkeer. De toegangsfunctie primeert.

Er kan een onderscheid gemaakt worden in erftoegangswegen naargelang ze zich in verblijfsgebied bevinden of niet.

- de straat ligt in een verblijfsgebied

centrumstraten en winkelstraten:

Langs deze straten of pleinen zijn verschillende handels- en horeca-activiteiten gevestigd, maar er is ook bewoning aanwezig. De inrichting van deze straten is vooral afgestemd op het verblijven en het wandelen.

In de dorpskern van Waasmunster komen de Kerkstraat, de Gentstraat, de Hoogstraat en de Stationsstraat in aanmerking als centrumstraten. De eerste drie straten zijn geselecteerd als lokale wijkontsluitingsweg; de Stati-

onsstraat is geselecteerd als lokale verbindingsweg. In de kern van Sombeke kunnen de Warandestraat en de Dommelstraat (oostelijk gedeelte) beschouwd worden als centrumstraten. Deze straten zijn geselecteerd als lokale verbindingswegen.

woonstraten:

In deze straten primeert de verblijfsfunctie.

Deze straten zijn aangeduid op kaart 2 en 3 (de lokale wegen gelegen in het verblijfsgebied).

De schoolomgevingen zijn opgenomen in de zone 30. De omgeving van de kapel in het woonpark Heide is eveneens in de zone 30 opgenomen.

De verschillende woonwijken (niet in bebouwde kom) worden opgenomen in zone 50.

- de weg is gelegen in het buitengebied

De verkeers- en verblijfsfunctie zijn beide beperkt. Deze straten zijn vooral gericht op de ontsluiting van landbouwactiviteiten. Langs deze wegen bevinden zich eveneens de belangrijkste recreatieve fiets- en wandelroutes. De overige straten komen hiervoor in aanmerking.

AFBAKENING SNELHEIDSREGIMES

(zie kaart 3)

In functie van de hierboven besproken categorisering van de wegen wordt het wegenpatroon in wenselijke snelheden gecategoriseerd.

Volgende waarden worden hierbij gehanteerd:

- voor hoofdwegen: 120 km/u
- voor primaire wegen: 120-90-70 km/u, in functie van de erffuncties
- voor secundaire wegen: 90-70-50 km/u, in functie van de erffuncties
- voor lokale wegen: zie onderstaande tabel:

⁸ Deze selectie gebeurt om de Van Eyckwijk minder geïsoleerd te maken en om de barrière-werking van de E 17 iets te verminderen.

Snelheidsregimes lokale wegen

	20 km/u	30 km/u	50 km/u	70 km/u	90 km/u
verbindingsweg	-	in een centrum	aanpalende verblijfsfuncties	limiet BUBEKO ⁹	-
gebiedsontsluitingsweg of wijkontsluitingsweg	-	zone 30	BIBEKO ¹⁰ verblijfsfuncties	BUBEKO	-
erftoegangsweg	woonerf	zone 30	BIBEKO: niet optimaal BUBEKO: wenselijk	BUBEKO	-

overzicht snelheidsregimes op lokale wegen

Aan de categorisering van de lokale wegen worden bepaalde inrichtingseisen gekoppeld. Deze zijn terug te vinden op www.mobielvlaanderen.be.

AFBAKENING VERBLIJFSGEBIEDEN

(zie kaart 3)

Algemeen

Om de verblijfsgebieden af te bakenen worden in het autonetwerk specifieke gebieden aangeduid. Deze gebieden zijn gerelateerd aan de categorisering van de wegen en de hieraan verbonden snelheidsregimes. Binnen verblijfsgebieden wordt telkens maximaal een snelheid van 50 km/u vooropgesteld.¹¹

Poorten begeleiden de overgang tussen de verschillende snelheidsregimes.

Buiten het verblijfsgebied wordt voorgesteld om een algemene snelheidsbeperking in te voeren van 70 km/u.

⁹ BUBEKO = buiten de bebouwde kom

¹⁰ BIBEKO = binnen de bebouwde kom

¹¹ In bijlage zijn enkele algemene inrichtingsprincipes i.v.m. verblijfsgebieden opgenomen.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen drie overgangen:

- buitenpoort: overgang tussen 70 en 50 km/u langs lokale verbindingswegen, lokale gebiedsontsluitingswegen en sommige landelijke wegen. (b.v. via middengeleiders, verkeersplateaus, vernauwingen, e.d.)
- binnenpoort: overgang tussen 50 en 30 km/u (b.v. via middengeleiders, verkeersplateaus, vernauwingen, e.d.)
- accenten: de overgang tussen het verblijfsgebied (50 km) en het landelijk gebied (70 km) wordt soms geaccentueerd (b.v. door een materiaalverandering)

Dorpskern Waasmunster

(zie kaart 4a en 4b)

Het dorpscentrum van Waasmunster is opgebouwd rond de Kerkstraat en de Hoogstraat. In deze straten bevinden zich de meeste handelsfuncties van de gemeente. Het betreft winkels voor dagelijkse voorzieningen, kleinhandelszaken, twee supermarkten en een aantal bankfilialen.

Het gemeentehuis is gelegen op de Vierschaar (het kruispunt van de Kerkstraat, de Hoogstraat en de Gentstraat). De omgeving van het gemeentehuis en de kerkomgeving zijn reeds heraangelegd in functie van hun verblijfsfunctie (kleinschalige materialen). Voor het gemeentehuis werd een nieuwe bushalte geplaatst – de oriëntatie van deze halte is niet in overeenstemming met de circulatie. Achter het gemeentehuis ligt een kleine parking. In de Gentstraat ligt het kasteel Blauwendael met een bijhorend parkgebied.

In de Kerkstraat bevinden zich twee scholen en de kerk van Waasmunster. Ter verbetering van de verkeersveiligheid werden in deze straat reeds enkele plateaus aangebracht. In het centrum bevinden zich nog twee parkings: één in het begin van de Kerkstraat (nabij het kruispunt met de Pontravalaan en de N 446) en één in de Hoogstraat, ten westen van de verkeerslichten.

Rond dit centrum bevindt zich een ringweg, gevormd door de Abdij Van Roosenberglaan (N 446) en de Pontravalaan. De Abdij Van Roosenberglaan kent als belangrijke verbindende weg naar het op-en afritten-

complex van de E 17 een grote verkeersintensiteit. De kruising van deze weg met de Hoogstraat vormt een gevaarlijk punt. Op het kruispunt werden verkeerslichten aangebracht. Desalniettemin vormt de weg een belangrijke barrière door het centrum van Waasmunster. Momenteel is het westelijk deel van de Hoogstraat, het gedeelte van de Vierschaar tot de verkeerslichten, éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerde voertuigen. Dit betekent dat voor het verkeer vanuit de Belselestraat (N 446) en de Stationsstraat (en het oostelijk deel van de Hoogstraat) het centrum van Waasmunster niet meer direct bereikbaar is. Er dient een kleine omweg gemaakt te worden via de Abdij van Roosenberglaan (N 446) en de Kerkstraat.

Deze situatie verzwakt enigszins de band tussen de Stationsstraat (en bijhorende woongebieden Molenwijk, Maretak en Heide) en de Vierschaar (met het gemeentelijk centrum). Langs de andere kant kan deze kleine omweg een bijkomende motivatie vormen om het centrum te voet of per fiets te bereiken.

Uit de verschillende onderzoeken blijkt dat de verkeersdrukke in het centrum beperkt is. Er gebeuren ook nauwelijks ongevallen.

De afwikkeling van het verkeer in het centrum gebeurt vlot. Het dorpsplein werd aangelegd in de optiek om de rijrichting in de Hoogstraat om te draaien. Er wordt beslist om deze rijrichting om te draaien.

Deze circulatiewijziging wordt echter pas ingevoerd nadat het kruispunt van de Kerkstraat met de Pontravelaan, Abdij Van Roosenberglaan en Dendermondsesteenweg is aangepakt. Een grondige aanpassing van dit kruispunt zal immers noodzakelijk zijn daar dit de enige uitgang zal vormen van het centrum.

Tot net voorbij de kerk wordt wel nog 2-richtingsverkeer toegestaan.

De aanpassing van dit kruispunt is voorzien naar aanleiding van de werken langs de N 446.

De zone 30 wordt vergroot zodat ook de Hoogstraat en gedeelte van de Gentstraat (tot aan de parking) ook in deze zone betrokken wordt.

Geschatte capaciteit parkings:

- achter het gemeentehuis: ongeveer 65 parkeerplaatsen
- parking nabij kruispunt N 446/Pontravelaan/Kerkstraat: ongeveer 18 parkeerplaatsen

- parking achter de kerk: ongeveer 90 parkeerplaatsen
- parking in de Hoogstraat nabij VRI N 446: ongeveer 30 parkeerplaatsen

INRICHTINGSEISEN

Naar aanleiding van de categorisering dienen volgende assen in hun totaliteit te worden herbekeken.¹²

N 70

Er is een structuurschets voor deze weg in opmaak. Volgende voorstellen worden als suggesties opgenomen.

Afbouwen van de gewestweg naar een tweevaksweg omwille van de onveilige situaties die ontstaan door gevaarlijke inhaalbewegingen.

Aan het kruispunt met de Doornijkstraat, Groenselstraat en de N 70 wordt geopteerd om verkeerslichten in te planten. Teneinde de ontsluiting van de wijk in de Doornijkstraat en Ruiters te optimaliseren – recent kreeg dit kruispunt reeds een beperkte herinrichting. Door de heraanleg van dit kruispunt wordt bovendien de snelheid op de N 70 afgeremd.

Aan de respectievelijke kruispunten van de Vortekostraat en de Korte Heesdonkstraat met de N 70 dient duidelijk geaccentueerd te worden dat deze straten gecategoriseerd zijn als landelijke weg.

Tot herinrichting van het kruispunt N 70/N 446 "Duizend Appels" werd besloten in PCV 07/05/04. Dit dossier is reeds aanbesteed, doch werd omwille van onteigeningen nog niet uitgevoerd. De uitvoering zal vermoedelijk in de loop van 2009 gebeuren. Dit project kadert in de aanpak van de gevaarlijke punten in Vlaanderen (TV 3V-projecten).

Daarnaast worden volgende te nemen infrastructurale maatregelen voorgesteld:

- Uitbreken verharde zijbermen indien niet gelegen t.h.v. gebouwen en inzaaien / beplanten tussen kmpt. 22,1 en 25,7
- Aanpassen markering tussen kmpt. 22,2 en 22,9
- Plaatsen van 'lange' middenberm t.h.v. kruispunt Lange Beulestraat

¹² De gemeente heeft reeds in het kader van zijn oorspronkelijke mobiliteitsplan verschillende wegen heraangelegd en aangepast aan de hedendaagse inrichtingseisen.

- Plaatsen van 'lange' middenberm t.h.v. kruispunt Korte Heesdonkstraat
- Plaatsen van 'korte' middenbermen tussen kmpt. 23,1 en 24,8 (tussenafstand 100 m)
- Aanpassen markering tussen kmpt. 24,8 en 25,7
- Plaatsen van 'korte' middenbermen tussen kmpt. 25,7 en 26,1 (tussenafstand 100 m)

Sousbeekstraat-Groenselstraat

Deze weg is geselecteerd als lokale gebiedsontsluitingsweg. Omwille van de aanwezige bebouwing dient de snelheid langs deze as voldoende beheerst te worden. Volgende maatregelen worden voorgesteld:

- invoeren zone 30-statuuft in de dorpskern, aanpassingen zijn reeds gebeurd
- accentueren bebouwde kom
- aanplanten groenvoorzieningen gekoppeld aan beperkte asverschuivingen, de rechtlijnigheid van deze as wordt doorbroken (is reeds gedeeltelijk gebeurd)

N 446

Deze weg is gedeeltelijk geselecteerd als secundaire weg type II en als lokale verbindingsweg.

Er dienen verhoogde fietspaden aangelegd te worden over het volledige tracé. De overstek over de Durme is minimaal en is enkel autogericht. Deze brug dient een nieuw profiel te krijgen teneinde de oversteekbaarheid voor fietser en voetganger te verbeteren. Eventueel dient een bijkomende brug voorzien te worden.

Het kruispunt van de Hoogstraat met de N 446 is uitgerust met verkeerslichten.

Het kruispunt van de N 446 met de Oude Heerweg Heide dient heringericht te worden. Het landelijk karakter van de Oudeheerweg dient hierbij duidelijk geaccentueerd te worden.

Ter hoogte van de wijk Maretak accentueren poorteffecten de in- en uitgangen van deze wijk.

Het kruispunt met de N 70 werd reeds besproken bij de N 70.

Naar aanleiding van deze werken zal ook de Durmebrug worden vernieuwd.

Dommelstraat- Warande

De dorpskern van Sombekke dient duidelijk geaccentueerd te worden. De fietsvoorzieningen dienen verder geoptimaliseerd te worden.

4.2.2 Openbaar vervoernetwerk

Openbaar vervoer speelt een belangrijke rol bij het realiseren van duurzame mobiliteit. Op de langere afstanden is het openbaar vervoer het alternatief bij uitstek voor de auto. Het uitwerken van het openbaar vervoernetwerk dient op bovengemeentelijk niveau te worden besproken. De denkpluist uit het mobiliteitsplan zullen hiervoor als leidraad dienen.

4.2.2.1 Rol van het openbaar vervoernetwerk in het gemeentelijk verkeer- en vervoersysteem

Openbaar vervoer kan concurreren met de auto op afstanden langer dan 10 km. Op gemeentelijk niveau komen verplaatsingen met een dergelijke afstand nauwelijks voor. De rol van het openbaar vervoer in de intragemeentelijke verplaatsingen is dan ook beperkt.

De belangrijkste rol voor het openbaar vervoer ligt in het verzorgen van de aansluitingen op het provinciale en Vlaamse openbaar vervoernetwerk.

De gewenste busverbinding voor deze gemeente is dan ook één van vooral verzamelende aard richting de stations van Lokeren, Sint-Niklaas en Sinaai en de stedelijke gebieden Sint-Niklaas, Lokeren en Dendermonde.

4.2.2.2 Rol van het openbaar vervoer bij het aanpakken van vervoersarmoede

Openbaar vervoer vervult ook een belangrijke taak in het bestrijden van vervoersarmoede die zich voordoet onder bepaalde delen van de bevolking – zoals ouderen, jongeren onder de 18 jaar, ... Aldus kan ook het openbaar vervoer een beperkte rol spelen in de intragemeentelijke verplaatsingen.

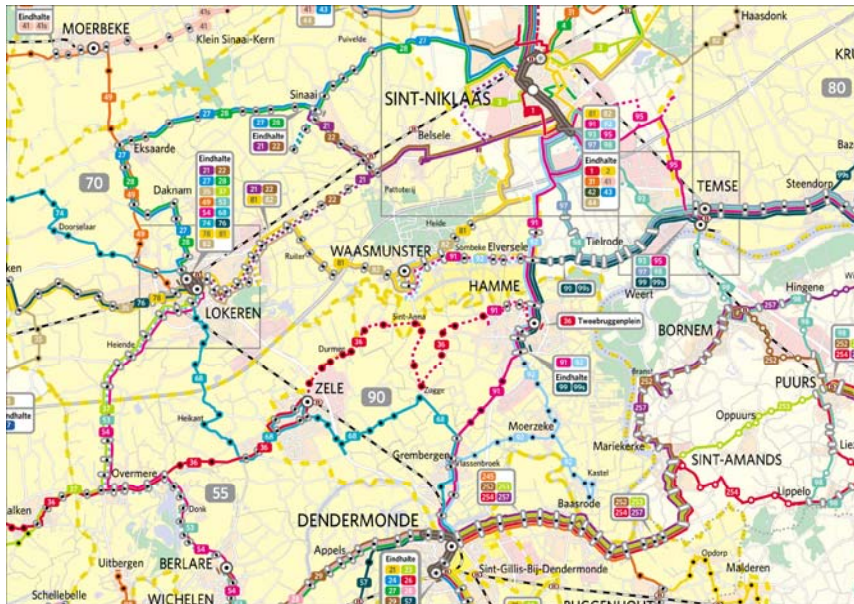
4.2.2.3 Eisen aan het openbaar vervoernetwerk

Voor de technische eisen gesteld aan het openbaar vervoernetwerk wordt verwezen naar www.delijn.be.

4.2.2.4 Wensbeeld voor het gemeentelijk openbaar vervoer

BUS

Buslijnen



uittreksel uit het netplan Waasland (bron: www.delijn.be)

Naar aanleiding van basismobiliteit¹³ werd het busvervoer op het grondgebied van de gemeente herbekend.

¹³ In het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de mobiliteitsraad van Vlaanderen wordt gesteld dat alle Vlaamse gemeenten binnen een periode van 5 kalenderjaren op 'basismobiliteit' moeten worden gebracht. Basismobiliteit heeft als doel een vast minimumaanbod van geregeld vervoer aan te bieden aan elke bewoner van een op het gewest-

De gemeente wordt bediend door volgende buslijnen:

- Lijn 21 Meerdonk-Sint-Niklaas-Belsele-Lokeren (hoge freq., 30 freq. In de week)
- Lijn 22 Hulst-Sint-Niklaas-Belsele-Lokeren (lage freq.)
- Lijn 36 De Pinte-Latem-Gent-Zele-Hamme (zeer lage freq., zeer beperkte bediening)
- Lijn 70 Belbus Lokeren-Sinaai-Waasmunster (beperkt in halten)
- Lijn 81 Antwerpen L.O.-Beveren-Westakkers-Sint-Niklaas (matige freq.)
- Lijn 82 Antwerpen L.O.-Beveren-Haasdonk-Sint-Niklaas-Waasmunster-Lokeren (matige freq.)
- Lijn 90 Belbus Hamme (beperkt in halten)
- Lijn 91 Sint-Niklaas-Hamme-Dendermonde (zeer lage freq.)

Halten

Veel halten betekenen korte voor- en natransporten, maar een lagere snelheid van de busverbindingen en mogelijke lagere frequenties.

Volgende halten worden als essentieel ervaren in de werking van het openbaar vervoernetwerk, in functie van de normering van basismobiliteit dienen de overige bestaande halten worden geëvalueerd of bijkomende halten worden voorzien:

- centrum Waasmunster, Vierschaar (lokaal openbaar vervoersknooppunt)
- centrum Ruiters
- centrum Sombeke
- N 70, ter hoogte van de Groenselstraat

plan aangeduid woongebied. Dit niveau wordt beschreven aan de hand van drie criteria:

- amplitude, d.i. op weekdays van 6u tot 21u en op zaterdag, zondag en feestdagen tussen 8u en 23u
- frequentie, afhankelijk van het moment van de dag (spitsuur, daluur, zaterdag, zondag)
- afstand ten opzichte van dichtstbij gelegen halte, afhankelijk van de locatie van het woongebied (stedelijk, rand/kleinstedelijk gebied en buitengebied, Waasmunster ligt in het buitengebied)

- Stationsstraat, ter hoogte van het kruispunt met de Dommelstraat, de Nijverheidslaan en de Ommegangsdreef
- St-Annastraat

Aan deze halten worden fietsstallingen voorzien. Het functioneel fietsroutenetwerk en het openbaar vervoersnetwerk worden op elkaar afgestemd. De fiets wordt gezien als het vervoersmiddel bij uitstek voor openbaar vervoer.

TREIN

De spoorlijn Gent – Antwerpen loopt in het noorden door de gemeente. Op het grondgebied van Waasmunster bevindt zich geen station. De inwoners van Waasmunster zijn aangewezen op de stations van Lokeren, Sinaai, Belsele en Sint-Niklaas.

Station	Verbinding naar	Aard van de verbinding
Lokeren	- Gent-Sint-Niklaas-Antwerpen	- L/IC/P
	- Brussel-Lokeren	- L/IC/P
Sinaai of Belsele	- Gent-Sint-Niklaas-Antwerpen	- IC/L
Sint-Niklaas	- Gent-Sint-Niklaas-Antwerpen	- L/IC/P
	- Mechelen-Sint-Niklaas	- P/IR

treinaanbod

4.2.3 Fietsnetwerk

In het duurzaam scenario is voor de fiets een belangrijke rol weggelegd. De fiets vormt het alternatief voor de auto voor korte verplaatsingen (<10 km).

4.2.3.1 Rol van het fietsnetwerk in het gemeentelijk verkeer- en vervoersysteem

De fiets moet op korte afstanden beter kunnen concurreren met de auto. Dit betekent dat de reistijd per fiets op verplaatsingen binnen de bebouwde kom moet vergelijkbaar zijn met die van de auto.

Vooraf in de woonschoolverplaatsingen kan de fiets een belangrijke rol vervullen, de aandacht dient dan ook uit te gaan naar veilige schoolroutes en –omgevingen.

De fiets is tevens een belangrijke modi in het voor- en natransport van het openbaar vervoer dat zich richt naar verplaatsingen over grotere afstanden.

Het fietsnetwerk richt zich naast deze functionele verplaatsingen eveneens op recreatieve verplaatsingen.

4.2.3.2 Eisen aan het fietsnetwerk

Het fietsnetwerk dient te voldoen aan verschillende eisen.

Hiervoor verwijzen we naar het vademecum fietsvoorzieningen en www.mobielvlaanderen.be.

4.2.3.3 Wensbeeld voor het fietsnetwerk

Op basis van de eisen is op kaart 5 een wensbeeld opgesteld voor het fietsnetwerk.

In dit netwerk wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- Bovenlokale fietsroutes (deze vallen samen met het netwerk voorgesteld door de provincie)
- Lokale fietsroutes

BOVENLOKALE FIETSRoutes

Deze routes worden geselecteerd door de provincie Oost-Vlaanderen in opdracht van het Vlaams Gewest.

Deze routes vormen ook de basis voor het fietsfonds, waarin subsidiemogelijkheden voor gemeenten vervat zijn voor de realisatie van fietspaden langs gemeentewegen.

Door de provinciale werkgroep werd op 02/03/09 een bijsturing van het bovenlokaal fietsnetwerk bevestigd met betrekking tot de Sterreweg.

LOKALE FIETSRoutes

Naast de bovenlokale fietsroutes zijn er ook verschillende trajecten die voor de eerder lokale fietser van belang zijn.

Deze routes vormen een aanvulling op het bovenlokale netwerk.

Het fietsnetwerk wordt geconfronteerd met de wegencategorisering. Op deze manier wordt zo het uitrustingsniveau van de verschillende schakels in het fietsnetwerk bepaald.

Er is ook nog het oude netwerk van de provincie (provinciaal fietsnetwerk). Er zijn ook voor dit netwerk nog subsidiemogelijkheden.

Volgende ingrepen worden voorzien:

- Uitwerken non-stopfietsroute langs de spoorlijn (startnota reeds in opmaak), de gemeente staat in voor de startnota en de onteigening, de provincie neemt de rest van het project voor zijn rekening.
- Module 13-project langs de N 446 in samenwerking met Dendermonde en Hamme met speciale aandacht voor de Durmebrug (onteigeningsdossier is lopende)
- Aanleg van fietspaden langs de Warandestraat (buiten de zone 30) (fietsfonds)
- Aanleg fietspaden Sterreweg (fietsfonds)
- Verbeteren fietspaden in het kader van het realiseren van de structuurschets met betrekking tot de N 70.

Uiteraard zijn infrastructuurwerken onvoldoende om een sterke verschuiving van de autoverplaatsingen naar de fiets te realiseren. Dit kan enkel mits er voldoende begeleidende maatregelen worden genomen voor zowel het gemotoriseerd verkeer als voor het fietsverkeer. Voor deze ondersteunende en flankerende maatregelen wordt verwezen naar werkdomein C.

4.2.4 Voetgangersnetwerk

Samen met het fietsverkeer speelt ook het voetgangersverkeer een belangrijke rol in het duurzaam scenario.

4.2.4.1 Rol van het voetgangersnetwerk in het gemeentelijk verkeer- en vervoersysteem

Verplaatsingen tot ongeveer 1 km worden voor een groot gedeelte te voet afgelegd. Dit betreft vooral verplaatsingen in de verschillende dorpskernen. De belangrijkste verplaatsingsmotieven zijn meestal: woon-school en woon-winkel.

Het voetgangersverkeer vervult eveneens een belangrijke rol in het voren natransport van het openbaar vervoer. Er moet dan ook voldoende aandacht zijn voor de ontsluiting van openbaar vervoerhaltes door voetgangersinfrastructuur.

4.2.4.2 Eisen aan het voetgangersnetwerk

Iedere straat maakt deel uit van het netwerk. Aandachtspunten zijn:

Samenhang

Elke schakel in het voetgangersnetwerk is van belang, een goede oversteekbaarheid is cruciaal.

Directheid

Kortere doorsteken door bouwblokken en langs voetwegen kunnen het voetgangersverkeer interessanter maken ten opzichte van de andere verplaatsingsmodi.

Aantrekkelijkheid

Ruimtelijke kwaliteit speelt hierin een belangrijke rol. De inrichting van het openbaar domein moet op maat van de voetganger zijn. Sociale veiligheid speelt hier - nog meer dan bij het fietsnetwerk - een grote rol.

Veiligheid

De veiligheid van de voetganger moet voldoende gewaarborgd zijn.

Comfort

De voetgangersinfrastructuur moet comfortabel zijn. Dit heeft b.v. betrekking op de aanwezigheid van degelijke verhardingen, de breedte van de voetpaden, verlichting e.d.

Hiervoor kunnen we o.a. verwijzen naar de algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer vastgesteld door de Vlaamse regering d.d. 29 april 1997.

4.2.4.3 Wensbeeld voor het voetgangersnetwerk

De zone 50- en 30-gebieden worden beschouwd als verblijfsgebieden voor voetgangers. Het volledige wegennet maakt deel uit van het voetgangersnetwerk. Elke link is even belangrijk. De voetgangersinfrastructuur wordt afgestemd op de functie die het desbetreffende netwerkdeel uitoefent in de netwerken van de andere vervoersmodi. Bij de aanleg van

de voetgangersvoorzieningen dient voldoende aandacht besteed te worden aan de eisen van andersvaliden.

Ook de trage wegen bieden aan de voetgangers mogelijkheden. Er is een samenwerkingsakkoord tussen de gemeente (en 6 andere gemeenten) en het regionaal landschap Schelde-Durme om de trage wegen te inventariseren en te onderhouden.

SAMENVATTING WERKDOMEIN B

enkele krachtlijnen

- categorisering als leidraad, elke kern minstens 1 ontsluitingweg
- N 446 als belangrijke as voor de gemeente
- N 70 als secundaire weg type 2
- aanpakken van gevaarlijke kruispunten, waar mogelijk aantal aansluitingen langs drukke wegen beperken
- wijzigen circulatie in de dorpskern onder voorbehoud van de herinrichting van het kruispunt van de Kerkstraat met de "ringweg"
- voorzien van zone 30 in verschillende delen van het verblijfsgebied, waaronder het volledige centrum van Waasmunster
- fietspaden langs de N 446, ...
- non-stop fietsroute langs de spoorlijn
- openbaar vervoer, basismobiliteit reeds ingevoerd, naburige stations als bijkomende troeven
- voorzien van fietsenstallingen aan de belangrijkste openbaar vervoer halten
- het uitwerken van een uitgebreid fietsroutenetwerk met verschillende alternatieven afgestemd met het bovenlokale netwerk van de provincie
- speciale aandacht voor de voetganger in het verblijfsgebied en de trage wegen

4.3 Werkdomein C: ondersteunende en organisatorische maatregelen

Werkdomeinen A en B betreffen een aantal planologische en verkeers-technische maatregelen. Deze zijn op zich onvoldoende om het duurzame scenario te realiseren. Bijkomende ondersteunende maatregelen zijn nodig.

4.3.1 Parkeerbeleid

Parkeerbeleid is een efficiënt middel om te sturen aan het gebruik van de auto en op die manier de leefbaarheid van centra en verblijfsgebieden te versterken en de (auto)bereikbaarheid te garanderen. Het moeilijker maken van het parkeergebeuren kan net voldoende zijn om het gebruik van de auto verder te ontmoedigen. Dit kan b.v. op locaties waar alternatieven voor handen zijn.

In een buitengemeente zoals Waasmunster is dit minder evident.

Het parkeerbeleid in deze gemeente heeft niet zozeer als doel om het gebruik van de auto te verminderen ten voordele van de andere modi, maar eerder om de kwaliteit van de openbare ruimte te vergroten.

Bij de herinrichting van de verschillende dorpskernen werd weliswaar ook rekening gehouden met de noden van de auto, de belangrijkste aandachtspunten waren evenwel de eisen van de voetganger en fietser.

Ook in de Heide werd het parkeren aan de kapel enigszins terug gedrongen.

Er stellen zich geen structurele parkeerproblemen binnen de gemeente.

4.3.2 Sturing – signalisatie

Er dient een signalisatieplan te worden opgesteld om zo een optimaal gebruik van het wegennet te bekomen en dit volgens de wenselijke categorisering. Het signalisatieplan richt zich niet enkel naar het auto – en vrachtverkeer maar ook naar de fietser en de voetganger. Vooral voor de fietsroutes langs de landelijke wegen is een goede signalisatie onontbeerlijk in de werking van deze routes.

4.3.3 Vervoersmanagement

Het gemeentebestuur kan zelf als werkgever het voortouw nemen en haar personeel inlichten en stimuleren om te carpoolen of om met de fiets of bus naar het werk te komen. Stimuli hiervoor zijn fietsvergoedingen en een terugbetaling van het openbaar vervoersabonnement (zie verder). Verder kan het gemeentebestuur inspanningen leveren om carpooling bij de bedrijven, maar ook bij haar inwoners meer ter sprake te brengen (zie verder) – ter hoogte van de E 17 is er een carpoolparking voorzien door het Vlaams Gewest. De gemeente is vragende partij om deze verder uit te breiden (deze parking is immers vaak volledig in gebruik, waardoor langs de N 446 geparkeerd wordt).

Ook scholen dienen gestimuleerd te worden om maatregelen te nemen die het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer aanmoedigen. Middelen hiertoe zijn b.v. het organiseren van fietspooling, inleggen van schoolbussen in samenspraak met De Lijn en de overige scholen, ... (zie verder). Dit dient te resulteren in het opstellen van een schoolvervoersplan waarin de vervoersmogelijkheden voor elke leerling afzonderlijk worden beschreven. De gemeente participeerde reeds aan "duurzaam naar school" en ondersteunt deze initiatieven.

4.3.4 Financiële maatregelen

Openbaar vervoer

65-plussers

Voor 65-plussers wordt de verplaatsing met de bus volledig vergoed door het Vlaams Gewest. De trein wordt goedkoper.¹⁴

¹⁴ Er geldt eveneens een speciale regeling voor ambtenaren aan de Vlaamse en federale overheid.

-25-jarigen (de Buzzy Pazz)

Voor jongeren onder de 25 is het mogelijk om goedkoper gebruik te maken van het openbaar vervoer. Deze maatregel wordt eveneens vergoed door het Vlaams Gewest (zie ook verder).

Abonnementen

Naast de Buzzy Pazz bestaan er nog interessante abonnementen. Een overzicht van de abonnementen van De Lijn is terug te vinden op www.delijn.be.

Ook de NMBS biedt tal van abonnementen en diverse mogelijkheden aan zoals de Keycard, GO-Pass e.d.

Er is ook de mogelijkheid voor een derdebetalersysteem waarbij de gemeente (deels) tussenkomt in de kosten voor het openbaar vervoer. Door zowel De Lijn als de NMBS worden dergelijke formules aangeboden.

Schoolbussen

Een mogelijke bijkomende financiële maatregel is het gratis maken (of het gedeeltelijk hiertoe bijdragen) van het schoolvervoer in deze gemeente. Dit betekent dat de gemeente grotendeels de kosten van het schoolvervoer zal dragen.

Fietsvergoeding

Het gemeentepersoneel wordt vergoed wanneer zij met de fiets (of te voet) naar het werk komt en vervult aldus een voorbeeldfunctie voor de bewoners.

4.3.5 Voorlichting, educatie, sensibilisatie

Het verbeteren van het fietsnetwerk en het openbaar vervoer zijn op zich vaak niet genoeg om het autogebruik te ontmoedigen. De meeste mensen kiezen immers meestal niet op basis van een rationele afweging voor de auto, maar veelal uit gewoonte of attitude.

Het doorbreken van dit gedrag vraagt meer dan enkel het verbeteren van het aanbod en de kwaliteit van de alternatieven voor de auto.

Daar zijn andere middelen voor nodig zoals voorlichting over de alternatieven (onbekend is immers onbemind) of educatie over de voor- en nadelen van de verschillende verplaatsingsmodi (de meeste mensen beseffen b.v. niet wat een autokilometer eigenlijk kost)

Openbaar vervoer

Informatiefolders met betrekking tot het openbaar vervoer dienen regelmatig gepubliceerd te worden in het gemeenteblad en moet bovendien gemakkelijk verkrijgbaar zijn op de verschillende openbare diensten zoals het gemeentehuis, het OCMW, de bibliotheek, de sporthal, ...

Ter hoogte van de openbaar vervoerhalten en – knopen dienen duidelijke informatieborden aanwezig te zijn.

Fiets

In samenwerking met de scholen kunnen er verschillende activiteiten georganiseerd worden ten einde de fiets in het dagelijkse woonschoolverkeer meer onder de aandacht te brengen.

Autoverkeer

Er moet voldoende aandacht uitgaan naar een verandering in het rijgedrag van verschillende autobestuurders. Naast de nationale campagnes (BOB-campagne, carpooling, graag traag, ...) kan deze problematiek ook aandacht krijgen in de gemeente via folders, gemeenteblad (publiceren jaarlijkse ongevallenanalyse, snelheidsovertredingen, ...), spreekavonden, lezingen in de verschillende scholen, ...

Overleg en inspraak

De verschillende maatregelen die voortvloeien uit het mobiliteitsplan moeten voorgelegd worden aan de bevolking.

Het gemeentelijk informatieblad en eventuele hoorzittingen zijn hiervoor de belangrijkste instrumenten.

Aan alle bewoners van de gemeente dient een aangepast stratenplan van de gemeente worden bezorgd. Op dit plan moet de categorisering

van de wegen duidelijk worden aangegeven. Ook fietsroutes, –paden en halten voor het openbaar vervoer moeten op deze kaart aangeduid worden. De ruimtelijke structuur en de belangrijkste functies zoals de scholen, het gemeentehuis, ... moeten eveneens op deze kaart aangeduid worden. Op deze manier krijgen de verschillende bewoners een goed overzicht van de verkeers- en vervoersstructuur in hun gemeente.

Om de bevolking nog beter te bereiken kan er ook gebruik gemaakt worden van de mogelijkheden van internet en kan er op een gemeentelijke website een apart deel gewijd worden aan mobiliteit (deze site kan nog grotere mogelijkheden krijgen door hier een e-mailadres aan te koppelen waar de geïnteresseerden hun mening kunnen geven over de mobiliteitsproblematiek in deze gemeente).

4.3.6 Handhaving

Regelmatige controles in de buurt van de scholen en langs de lokale verbindings- en gebiedsontsluitingswegen moeten naast ingrepen in de inrichting van deze wegen de snelheid beheersbaar maken.

Ook naar parkeren toe moeten de nodige controles worden uitgevoerd om 'wild parkeren' te vermijden.

4.3.7 Interne organisatie, creëren van een overlegforum

Het mobiliteitsplan eindigt nooit. Een constante evaluatie en overleg blijven nodig. In dit overleg moet eveneens de link met het ruimtelijk structuurplan blijvend gelegd worden.

De begeleidingscommissie blijft gehandhaafd. Er wordt voorgesteld om minimum jaarlijks samen te komen om de uitvoering van het mobiliteitsplan op te volgen. Na 5 jaar dient terug een sneltoets uitgevoerd te worden.

De begeleidingscommissie geldt ook als forum waarop belangrijke mobiliteitsdossiers besproken en geadviseerd kunnen worden.

SAMENVATTING WERKDOMEIN C

enkele krachtlijnen

- verminderen dominantie van de auto in de publieke ruimte
- opstellen van een signalisatieplan in overeenstemming met de wegencategorisering (ook in functie van het langzaam verkeer)
- informatie omtrent het openbaar vervoer
- organiseren van activiteiten in de scholen ter promotie van de fiets, openbaar vervoer e.d.
- ondersteunen van schoolvervoersplannen
- overleg en inspraak, opstellen van een website en duidelijk stratenplan
- handhaving: meer controle op snelheid en "wildparkeren"
- behouden gemeentelijke begeleidingscommissie jaarlijkse korte evaluatie, om de 5 jaar uitvoeren van de sneltoets

5. Samenvatting mobiliteitsplan Waasmunster

Het mobiliteitsplan Waasmunster is opgebouwd uit drie werkdomeinen:

- Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot mobiliteit
- Werkdomein B: ontwikkeling netwerk per vervoerswijze
- Werkdomein C: ondersteunende en organisatorische maatregelen

Werkdomein A

Waasmunster is een **gemeente in het buitengebied** en kent weinig grote mobiliteitsproblemen. In de toekomst zijn geen omvangrijke mobiliteitsgenererende ontwikkelingen te verwachten. Een belangrijk aandachtspunt vormt de verdere **verdichting van de dorpskern Waasmunster**. In de Heide zijn er soms verkeersproblemen omwille van de er talrijk aanwezige horecazaken en recreatiemogelijkheden doch een verder groei van deze **recreatiepool** wordt niet toegestaan zodat ook deze problematiek **beheersbaar** blijft. Deze ruimtelijke ontwikkelingen zijn allen goed ontsloten door de verschillende vervoersmodi. Vanuit de ondersteunende maatregelen worden nog enkele mogelijkheden geboden om naar aanleiding van deze ontwikkelingen de mogelijkheden voor de fiets en het openbaar vervoer nog extra te benadrukken.

Werkdomein B

Een goede **bereikbaarheid** is rekening houdende met de afhankelijkheid van de gemeente van de omliggende stedelijke gebieden essentieel. De gemeente beschikt door de aanwezigheid van de N 70 (as Gent-Antwerpen), de N 446 (verbinding Dendermonde en de E 17) en de E 17 (autosnelweg tussen Antwerpen en Gent) over goede ontsluitingsmogelijkheden. Via een doordachte wegencategorisering wordt naast de bereikbaarheid ook de **verkeersleefbaarheid- en verkeersveiligheid** in de gemeente verder versterkt. Het landelijke gebied wordt **ge vrijwaard van doorgaand verkeer** en de geselecteerde verkeerswegen dienen op termijn allen ingericht te zijn conform hun functie. De categorisering van de wegen biedt voor de auto een duidelijke ontsluitingsstructuur waarbij maximaal rekening gehouden wordt met de verkeersleefbaarheid langs deze wegen en met de andere weggebruikers die eveneens van deze wegen gebruik maken.

Ook voor de fietser wordt een **fietsroutenetwerk** vorm gegeven. In het oog springen het geplande **fietspad langs de spoorlijn Gent-Sint-Niklaas** in samenwerking met de provincie Oost-Vlaanderen en het fietspadenproject langs de **N 446** inclusief het vernieuwen van de **Durmebrug** in samenwerking met de gemeente Hamme, de stad Dendermonde en AWW. Het fietspadennetwerk schakelt zich in het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk** dat door de provincie Oost-Vlaanderen uitgewerkt werd. Vanuit de provincie en het Vlaams Gewest zijn er ook verschillende **subsidiemogelijkheden** ten behoeve van de aanleg van fietspaden waarvan de gemeente zoveel mogelijk tracht te maken.

Het **openbaar vervoersaanbod** in de gemeente is de laatste jaren sterk toegenomen. De Lijn zal in de toekomst dit aanbod verder verbeteren. Op korte termijn zijn geen nieuwe ingrepen voorzien.

Ten behoeve van het langzaam verkeer streeft de gemeente er naar om de **voetwegen** ook een rol te laten spelen in het mobiliteitsbeleid. Hiertoe werd een overeenkomst afgesloten met **het regionaal landschap**. Op basis van een inventarisatie van deze wegen zal verder onderzoek gebeuren welke voetwegen verbeterd dienen te worden, eventueel mogen verdwijnen, ...

De verblijfsgebieden worden verder ingericht op maat van de zwakkere weggebruikers, voorbeelden hiervan zijn de reeds heraangelegde dorpskern van Ruiters en Waasmunster. Ook in de Heide werd de omgeving van de kapel en de school reeds volledig heraangelegd. In de **schoolomgevingen** is een **zone 30** voorzien.

In de dorpskern van Waasmunster wordt het door de realisatie van een **rotonde op het kruispunt Kerkstraat/N 446** mogelijk om de rijrichting om te draaien zodat het **eenrichtingsverkeer** dat voorzien werd naar aanleiding van de heraanleg van de kern ook daadwerkelijk ingevoerd kan worden.

Werkdomein C

Verdere **promotie, communicatie** zal dit plan beter ontsluiten naar de bevolking. De gemeente blijft ook de verschillende **scholen** verder ondersteunen om de verkeersveiligheid en -leefbaarheid te verbeteren. Ook de **politie** blijft zijn **sensibiliserende** rol vervullen met daarnaast waar nodig een krachtdadig **handhavingsbeleid**. De infrastructuurwerken die voorzien worden naar aanleiding van de verschillende vervoersnetwerken vormen

uitgelezen momenten om de hoger genoemde acties zoals sensibilisering, promotie, communicatie en handhaving hieraan te koppelen.

6. Uitwerking van het actieprogramma

Het beleidsplan vertaalt zich in verschillende acties.¹⁵ Het mobiliteitsplan heeft verschillende doelstellingen, zijnde: veiligheid (V), bereikbaarheid (B), leefbaarheid (L), toegankelijk (T) en milieu (M). De doelstellingen waartoe de volgende acties expliciet dienen toe bij te dragen worden in de onderstaande tabel eveneens aangeduid. De onderstreepte ramingen zijn jaarlijks te voorzien.

Werkdomein	nr	nr. in relatie	doel	korte Termijn (komende 3 jaar)	middellange termijn (3 tot 5 jaar)	Lange Termijn (5 jaar tot 10 jaar)	Verantwoorde dellijke bestu- ren	Module Of fiets- fonds	Raming in EURO
WERKDOMEIN A DE MOBILITEITSEFFECTEN VAN DE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR									
A1: Duiding van de mobiliteitseffecten van de gewenste ruimtelijke structuur aan de hand van het GRS	A1		BM	Opmaak gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (in eindfase)			gem.		Reeds verrekend
	A2	A1	BM	Opmaak RUP Dorp aan de Durme (opgenomen in bindende bepalingen GRS) – ACTIE K1 WERKDOMEIN A			gem.		25.000
WERKDOMEIN B ONTWIKKELING NETWERK PER VERVOERSWIJZE									
B1: Auto- en vrachverkeer									
B1.1: Categorisering wegen	/			zie verder					
B1.2: Afbakening snelheidsregimes	/			zie verder					
B1.3: Afbakening verblijfsgebieden	/			zie verder					
B1.4: Inrichtingsset- sen wegen	B1.4.1		BVLT		herprofilering Sousbeekstraat en Groenselstraat – ACTIE M1 –WERKDOMEIN B		gem		1.000.000
				zie verder					
B1.5: Aanpassin- gen Individuele kruispunten	B.1.5.1		BVLT	aanpak gevaarlijk punt 4130 N70 (Lokersebaan) –N 446 (Schrijberglaan)- ACTIE K1 - WERKDOMEIN B			awv		406.333,43
	B.1.5.2		BVLT	voorzien VRI kruispunt N 70 en Groenselstraat – ACTIE K2 - WERKDOMEIN B			awv en gem.		/
B1.6: Parkeer- organisatie	/								
B 2: Openbaar vervoernetwerk									
B2.1: Uitbouw en versterking openbaar ver- voersnetwerk	/								
B2.2: Voorzien fietsenstallingen aan openbaar vervoershatten	/								
B 3: Fietsnetwerk									
B.3.1: Aanleg fietspaden	B3.1.1		BVLT	uitbouw fietsroute langs de spoorlijn - ACTIE K3 - WERKDOMEIN B			gem. en prov.	fietsfonds	budget nog te bepalen
	B3.1.2		BVLT	aanleg fietspaden langs de N 446 met speciale aandacht voor			gem. en awv, De	13/18	10,5 miljoen

¹⁵ Gemeente Waasmunster = gem., Administratie wegen en verkeer en MOW (ministerie van de Vlaamse Gemeenschap) = awv, De provincie Oost-Vlaanderen = prov., De Lijn Oost-Vlaanderen = De Lijn, o.v. = openbaar vervoer, Ministerie van Verkeer (federale overheid) = fed.

Werkdomein	nr	nr. in relatie	doel	korte Termijn (komende 3 jaar)	middellange termijn (3 tot 5 jaar)	Lange Termijn (5 jaar tot 10 jaar)	Verantwoorde- lijke bestu- ren	Module Of fiets- fonds	Raming in EURO
	B3.1.3		BVLTM	de Durnebrug - ACTIE K4 - WERKDOMEIN B			Lijn en prov		
	B3.1.4		BVLTM	aanleg fietspaden Warandestraat - ACTIE K5 - WERKDOMEIN B			gem. en prov.	fietsfonds	250.000
				aanleg fietspaden Sterrewegel- ACTIE K6 - WERKDOMEIN B			awv, gem., de lijn en prov	fietsfonds	250.000
B4: Voetgangersnetwerk									
B4.1: Afbakening verblijfsgebieden	/								
B4.2 Voetwegen en voetpaden	B4.2.		BTVLM	detail inventarisatie voetwegen (project trage wegen) - ACTIE K7 - WERKDOMEIN B			gem. en regio- naal landschap		Via vrijwilli- gers en regionaal landschap
WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN ORGANISATORISCHE MAATREGELEN									
C1: Sturing- signalisatie	C1		BVL		opstellen signalisatieplan- ACTIE M2 -WERKDOMEIN C		gem. en fed.	15	10.000
C2: Vervoers- management	C2.1		BVLM	ondersteunen schoolvervoersplannen – CONTINUE ACTIE 1 - WERKDOMEIN C			gem.		200
C3: Financiële maatregelen	C3.1		BVLTM	ondersteunen schoolvervoer – CONTINUE ACTIE 2 - WERKDOMEIN C			gem.		voorzien in een apart budget
C4: Voorlichting educatie sensibilisatie	C4.1		BTM	promotie openbaar vervoer – CONTINUE ACTIE 3 - WERKDOMEIN C			De Lijn		voorzien in een apart budget
	C4.2		BTM	promotie fiets in de scholen – CONTINUE ACTIE 4 - WERKDOMEIN C			gem. en prov.	15	250
	C4.3		BTM	organiseren meldingspunt op de gemeente voor problemen voor de fietser – CONTINUE ACTIE 5 - WERKDOMEIN C			gem.		
	C4.4		BTM	organiseren "met belgerinkel naar de winkel" – CONTINUE ACTIE 6 - WERKDOMEIN C			gem.	15	500
	C4.5		BLTM	organiseren autovrije school – CONTINUE ACTIE 7 - WERKDOMEIN C			gem.		200
	C4.6		VL	ondersteunen promotiecampagnes in verband met veilig verkeer – CONTINUE ACTIE 8 - WERKDOMEIN C			gem.	15	100
	C4.7		BTM	communiceren mobiliteitsplan en verkeersingrepen naar de bevolking (verbeteren website) – CONTINUE ACTIE 9 - WERKDOMEIN C			gem.		1500
C5: Handhaving	C5		VL	snelheidscontroles – CONTINUE ACTIE 10 - WERKDOMEIN C			gem. en fed.		voorzien in apart budget
C6: Overleg	C6.1		VL	alcoholcontroles – CONTINUE ACTIE 11 - WERKDOMEIN C			gem. en fed.		voorzien in apart budget
	C6.2		VLM	controle op wildparkeren – CONTINUE ACTIE 12 - WERKDOMEIN C			gem. en fed.		voorzien in apart budget
	C6.3		VL	diverse controles – CONTINUE ACTIE 13 - WERKDOMEIN C			gem. en fed.		voorzien in apart budget
C6: Overleg	C7		VLBTM	verder organiseren overleg binnen de gbc en het ministerie van verkeer en interne organisatie gemeente – CONTINUE ACTIE 14 - WERKDOMEIN C			gem., AWW, De Lijn, prov en Fed.		250

7. Evaluatie van het mobiliteitsplan

7.1 Jaarlijkse korte evaluatie

Jaarlijks wordt een verslag gemaakt van de acties die naar aanleiding van het mobiliteitsplan werden uitgevoerd.

In het jaarverslag wordt ook de evaluatie van het mobiliteitsplan opgenomen. Dit verslag wordt besproken op een gemeentelijke begeleidingscommissie.

7.2 Sneltoets

De modaliteiten rond de sneltoets zijn terug te vinden in de **omzendbrief MOW/2007/3**.

De sneltoets wordt ingezet om het mobiliteitsplan te evalueren: na 5 jaar, bij start van een nieuwe gemeentelijke legislatuur en bij grondig gewijzigde planningscontext.

De sneltoets heeft als doel het huidige mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid. De sneltoets is een evaluatietool voor elk conform verklaard mobiliteitsplan. Er worden drie vragen in overlopen:

- Hoe is de planningscontext veranderd sinds de conformverklaring van het mobiliteitsplan?
- Zijn er andere beleidsdomeinen/-plannen (van de lokale én hogere overheden) waarop er moet worden afgestemd?
- Kunnen de actoren zich nog vinden in de doelstellingen van het beleidsplan? Staan ze nog nadrukkelijk en onverdeeld achter de realisatie van dat plan?

Zo ja, zijn er dan thema's, deelaspecten die in het bestaande mobiliteitsplan onbehandeld gebleven zijn en/of onvoldoende zijn uitgewerkt? Welke?

De sneltoets kan resulteren in drie sporen:

1. een vernieuwing van het mobiliteitsplan;
2. een verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan;
3. of enkel een actualisering van de actieplannen

Bijlage 1: sneltoets mobiliteitsplan Waasmunster

Bijlage 2: auditverslag met betrekking tot de sneltoets

Bijlage 3: verslag GBC

opgemaakt door Arcadis VDS,
verantwoordelijke:

Ing. Jo Van de Sype
ruimtelijk planner

ADDENDUM: STRATENPLAN VAN DE GEMEENTE