VVR Waasland
Regionaal mobiliteitsplan

ORIËNTATIENOTA

Versie v3.4

dd. 06/04/2020

Inhoud

1. Context van onze vervoerregio
2. Visie van de stakeholders
3. SWOT-analyse
4. Aanbevelingen voor aanvullend onderzoek
5. Volgende stappen

1. Context van onze vervoerregio

1. Context van onze vervoerregio

1.1. Overzicht studiegebied

1.2. Sociodemografische en -economische kenmerken

1.3. Milieu- en gezondheidskenmerken

1.4. Infrastructuur en mobiliteitsnetwerken

1.5. Mobiliteitsgedrag en –gegevens

1.6. Plannings- en studiecontext

1.7. Vlaamse context

1.1. Overzicht studiegebied

INHOUD:

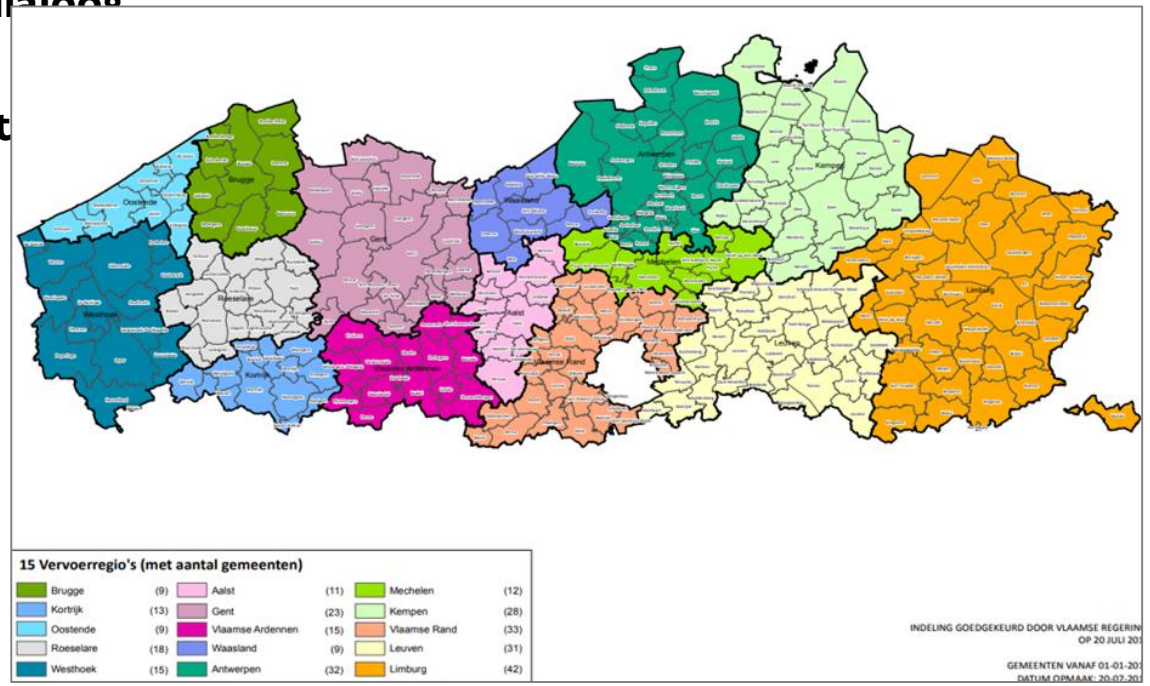
- Algemene toelichting Vervoerregio's
- Vervoerregio overzicht
- Ruimtelijke structuur (woonkernen, industriegebieden, woondichtheden en tewerkstellingsdichtheden) & attractiepolen (regionaal: onderwijs, ziekenhuizen, specifieke locaties)

1.1. Overzicht studiegebied

- **De Vlaamse overheid deelde Vlaanderen op in 15 vervoerregio's. Vervoerregio Waasland is er één van. Elke regio maakt nu een mobiliteitsplan op.**

- **Hoe organiseren we het openbaar vervoer in de vervoerregio Waasland? Waar zetten we extra in op fietsen? Welke locaties verdienen een betere ontsluiting? Hoe bouwen we een netwerk van fietssnelwegen uit? Over deze en vele andere vragen gaat de regio in dialoog.**

- **De uitwerking van de mobiliteitsvisie gebeurt in twee st**
  - Regionaal openbaar vervoerplan
  - Regionaal mobiliteitsplan



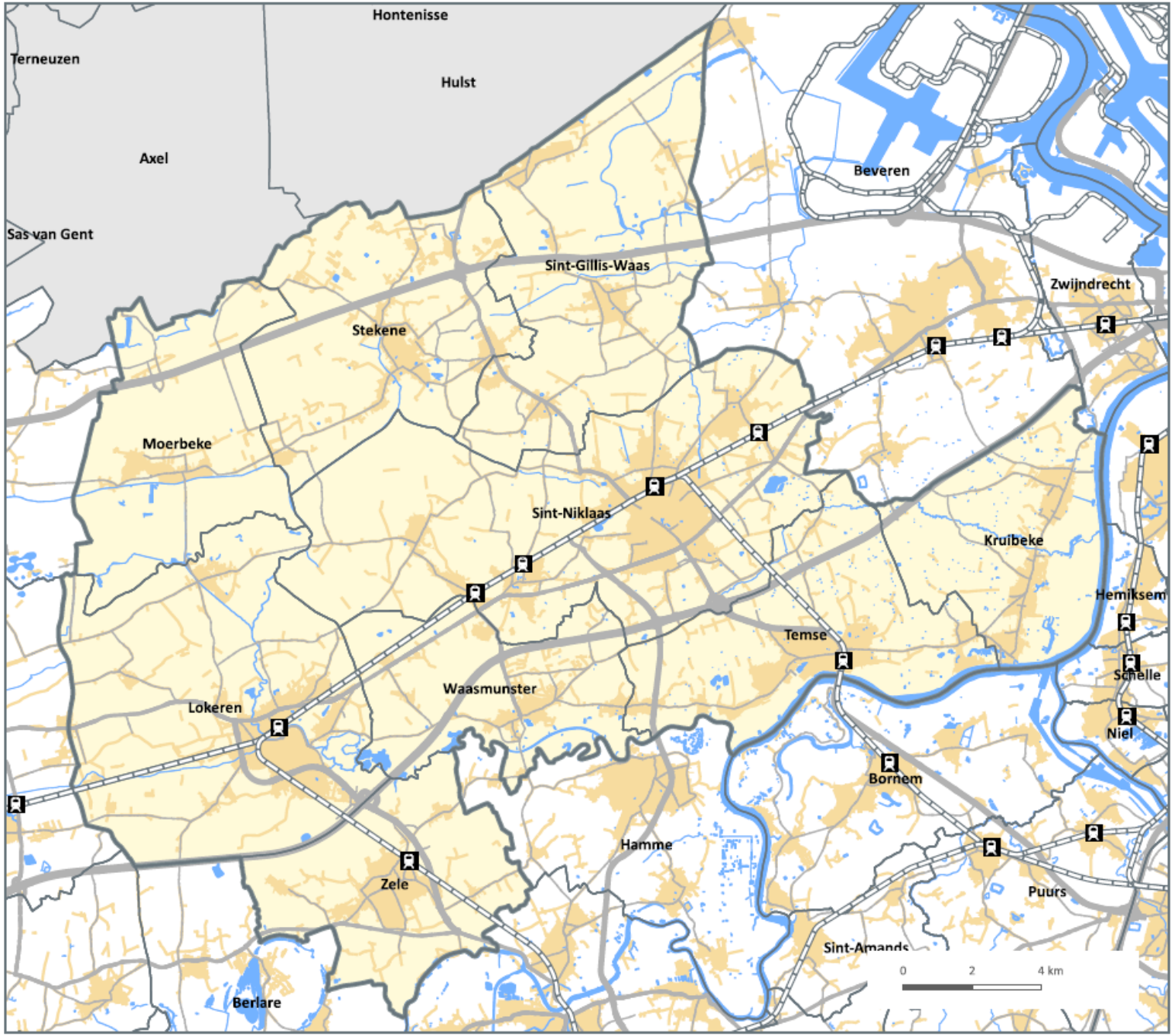
1.1. Overzicht studiegebied

- **Geografische regio Waasland komt overeen met de afbakening Interwaas (tien gemeenten)**
  - Beveren, Kruibeke, Lokeren, Moerbeke, Sint-Gillis-Waas, Sint-Niklaas, Stekene, Temse, Waasmunster en Zwijndrecht

- **De VVR Waasland bestaat uit**
  - Geografische regio Waasland
  - zonder Beveren en Zwijndrecht (aangesloten naar VVR Antwerpen)
  - met als extra gemeenten, grenzend aan de geografische regio Waasland, Moerbeke en Zele (georiënteerd op Lokeren)

- **De VVR Waasland**
  - Gelegen tussen grootstedelijke gebieden Gent en Antwerpen met daartussen nog Lochristi (Gent) en Beveren (Antwerpen)
  - Ten noorden begrensd aan de staatsgrens België – Nederland
  - Ten zuiden begrensd door de rivieren Schelde en Durme

Bron: https://interwaas.be/over-interwaas/werkingsgebied


Hontenisse
Terneuzen
Hulst
Axel
Sas van Gent
Beveren
Sint-Gillis-Waas
Zwijndrecht
Stekene
Moerbeke
Sint-Niklaas
Kruibeke
Hemiksem
Temse
Schelle
Waasmunster
Lokeren
Niel
Bornem
Hamme
Zele
Puurs
Sint-Amands
Berlare
0
2
4 km

Stappenplan

- **Elke gemeente beschikt over een mobiliteitsplan. Dit plan geeft een visie op de mobiliteit binnen de gemeente.**
- **Verschillende buurgemeentes kunnen een ander beleid of visie hebben waardoor er tegenstrijdige maatregelen worden kunnen ontstaan**
  - Een mee regionale aanpak is gewenst
  - Afstemmen mobiliteitsplannen

- **Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio,**
  en dat voor alle vervoersmodi.

- **Methodiek**
  - Oriëntatiefase: inventarisatie en onderzoek
  - Planopbouw: opbouw strategische visie en operationele doelstellingen
  - Actieplan: uitwerking beleidsscenario
  - Evaluatie en monitoring*

* De effectieve uitvoering van deze fase vormt geen onderdeel van deze opdracht

Stappenplan

METHODIEK REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

Fase 1: inventarisatie en onderzoek

Doelstellingen:

- Uitvoeren analyse huidige mobiliteitssituatie in de regio
- Visualiseren attractiepolen, verkeersstructuur en netwerken
- Capteren visies interne en externe belanghebbenden

Projectresultaat:

- Regionaal mobiliteitsprofiel
- Oriëntatienota goedgekeurd door VRR

Fase 2: opbouw visie en doelstellingen

Doelstellingen:

- Definitieve mobiliteitsvisie voor de regio
- Formuleren operationele doelstellingen mobiliteitsontwikkelingen
- Bepalen meerdere ontwikkelingsscenario's

Projectresultaat:

- Synthesenota goedgekeurd door VRR
- Goedgekeurd OV-plan

Fase 3: opmaak actieplan

Doelstellingen:

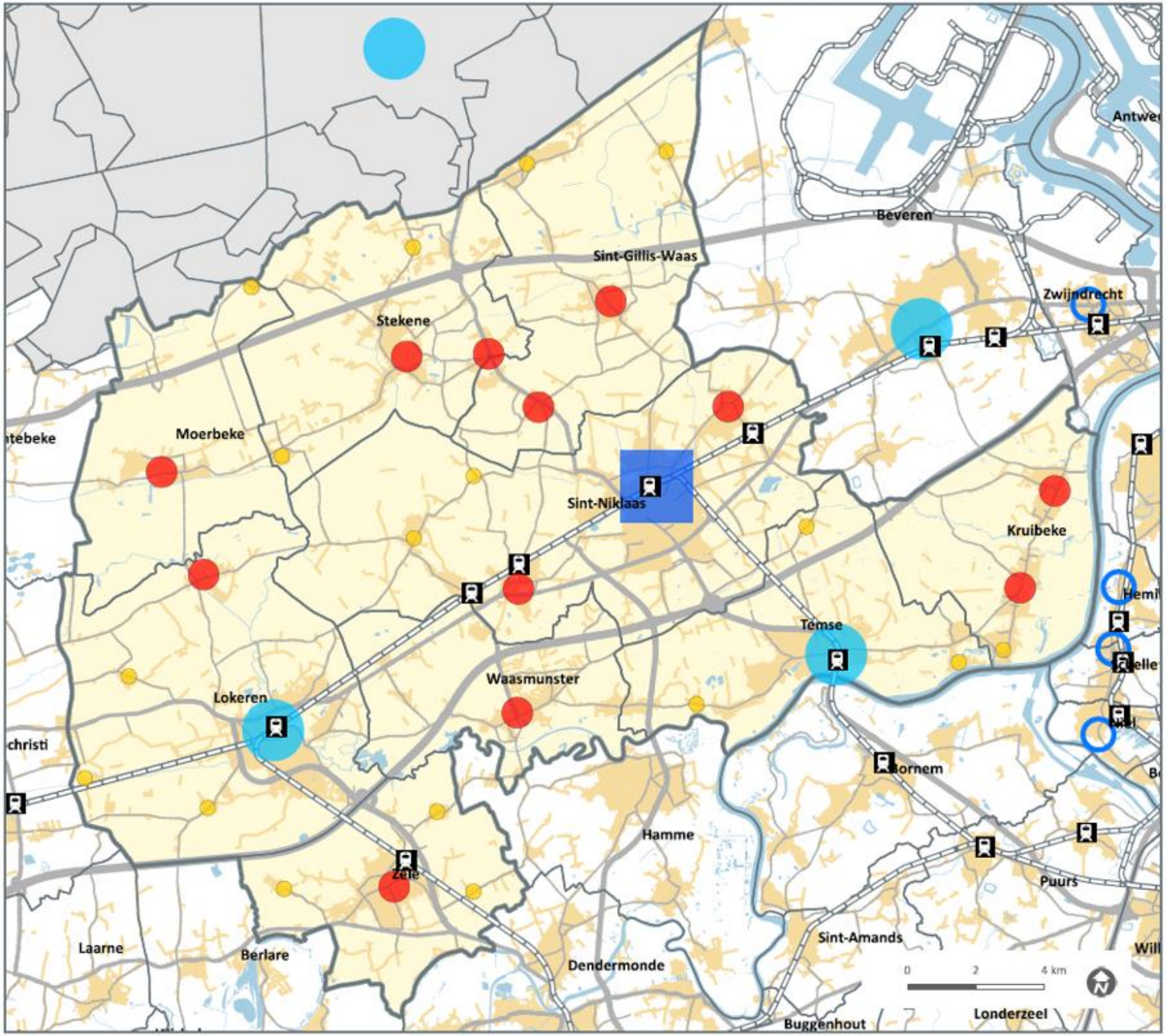
- Van mobiliteitsscenario's naar beleidsscenario
- Opstellen prioritaire maatregelen combimobilieit en flankerende beleidsmaatregelen
- Quick wins formuleren (LT)
- Aanreiken gevalideerd OV-netwerk
- Opstellen actieplan operationele doelstellingen concretiseren met rollen en verantwoordelijkheden

Projectresultaat:

- Geprioriteerde lijst met beleidsacties KT, MT en LT
- Suggesties monitoring en evaluatie
- Interactieve stakeholdersmeeting met gewenste ontwikkelingen, scenario's en actieplan

Stappenplan

- **In de eerste fase wordt een inventaris opgemaakt en een synthese gemaakt van de planningscontext**
  - Ruimtelijke structuur Waasland
  - Sociodemografische en -economische kenmerken
  - Milieu- en gezondheidskenmerken
  - Infrastructuur en mobiliteitsnetwerken
  - Mobiliteitsgedrag en –gegevens
  - Plannings- en studiecontext
  - Vlaamse context
  - Visie van de stakeholders
  - SWOT-analyse
  - Aanbevelingen voor aanvullend onderzoek



K1

Vervoerregio
WAASLAND

Kernen PRS

- grootstedelijk gebied
- stedelijk gebied
- kleinstedelijk gebied
- randstedelijk gebied
- hoofddorp
- woonkern
- economisch knooppunt

atelier \ demitro2

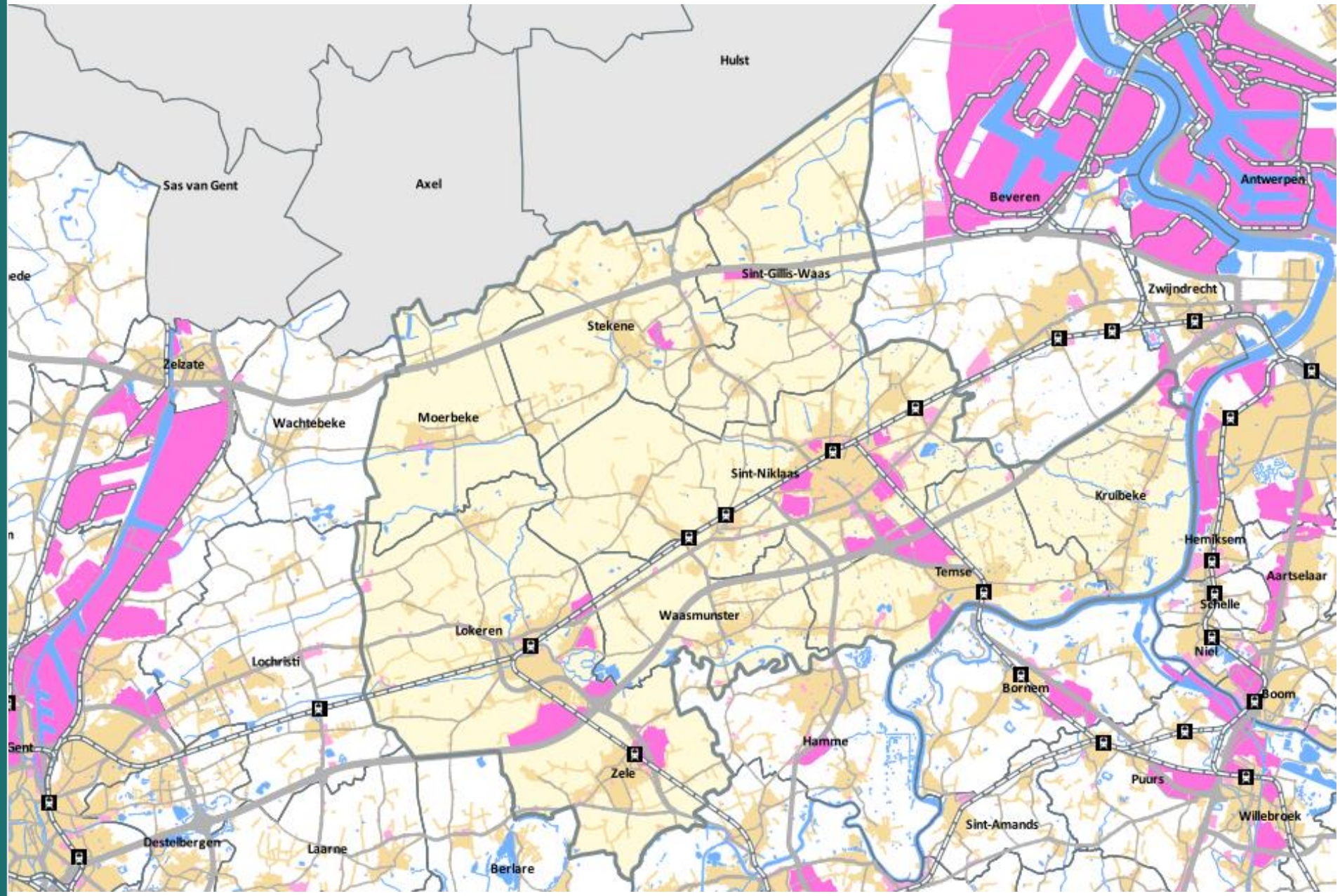
Vlaanderen

Ruimtelijke Structuur Waasland

- **Natuurlijke ruimtelijke grenzen Waasland**
  - Ten noorden begrensd aan de staatsgrens België – Nederland
  - Ten zuiden begrensd door de rivieren Schelde en Durme
  - Ten oosten en ten westen begrensd door grootstedelijke gebieden Antwerpen en Gent met daartussen nog de gemeentes Beveren en Lochristi

- **Ruimtelijk stedelijke indeling Waasland**
  - Sint-Niklaas gekenmerkt als regionaalstedelijk gebied
  - Sint-Niklaas is geselecteerd als 1 van de 13 centrumsteden in Vlaanderen.
  - Naast het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas telt de regio twee kleinstedelijke gebieden: Lokeren en Temse

- **Attractiepolen ruimtelijke indeling Waasland**
  - Bedrijventerreinen
  - Zorg
  - Cultuur en sport
  - Onderwijs



K1

Vervoerregio WAASLAND

Bedrijventerreinen

geselecteerd

niet geselecteerd

De selectie of niet-selectie van bedrijven-terreinen komt uit GIS-layer "dataset bedrijven-terreinen" (>50ha of clusters >50ha of >30ha i.c.m. logistieke be-drijvigheid)

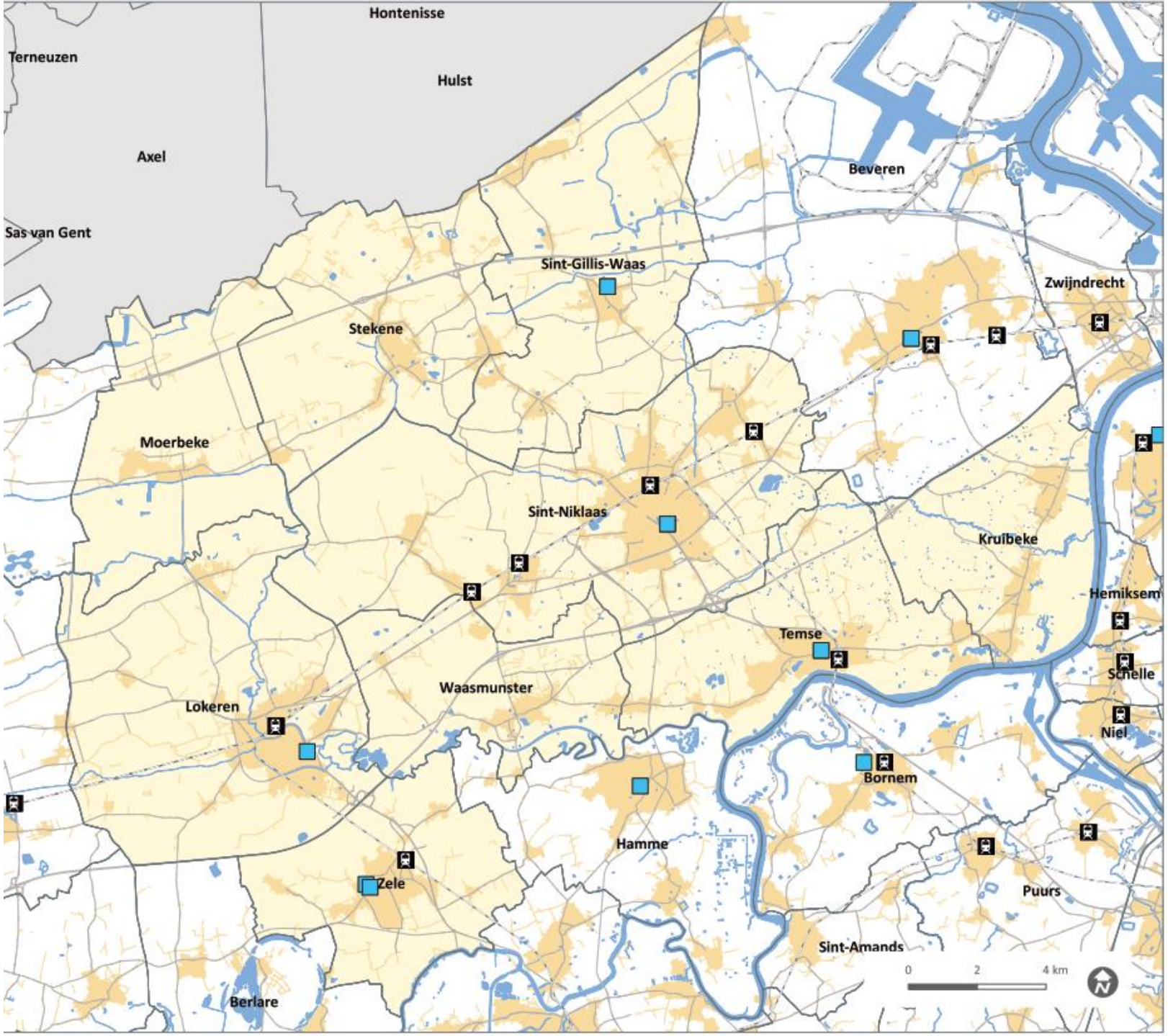
(bron: https://www.vlaio.be/nl/andere-doelgroepen/lokale-besturen/dataset-bedrijventerreinen/wat-is-de-dataset-bedrijventerreinen)

atelier \ demitro2

Vlaanderen

Attractiepolen Industrie

- **Gelegen langs grote verkeeraders E17/E34/N70/N16/N47**
  - Kruibeke: Hogenakkerhoek
  - Lokeren: E17/1, E17/2, E17/3, E17/4, Rozen en N70/Waaslandlaan
  - Sint-Niklaas: TTS-zone, Europarken, Heidebaan noord, zone Lidl
  - Temse: TTS-zone en De Zaat
  - Sint-Gillis-Waas: Kluizenmolen
  - Stekene: Ambachtelijke zone Kleine Akker
  - Zele: N47 en Wijnveld
- **Gelegen tussen grote economische polen Gent en Antwerpen**
  - Haven van Antwerpen
  - Haven van Gent / North Sea Port
- **Auto- en vrachtwagen gericht**
- **Concentrisch in de regio met clusters in Lokeren, Sint-Niklaas, Temse**



K1

Vervoerregio
WAASLAND

Attractiepolen: zorg

Ziekenhuizen

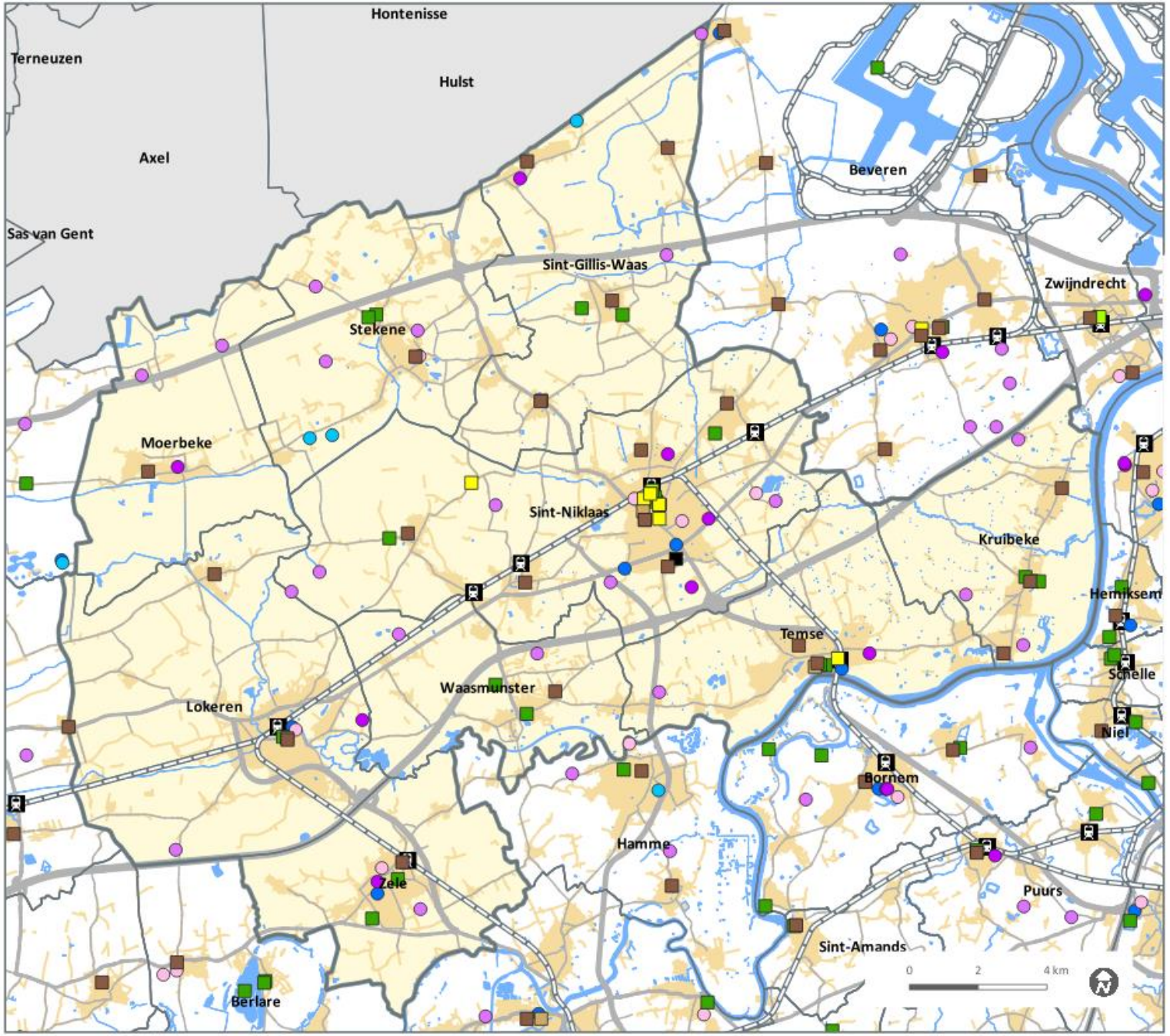
- Algemene ziekenhuizen
- Academische ziekenhuizen

atelier demitro2

Vlaanderen

Attractiepolen zorg

- **Ziekenhuizen**
  - AZ Nikolaas
    - Sint-Gillis-Waas
    - Sint-Niklaas
    - Temse
  - AZ Lokeren
    - Lokeren
  - AZ Sint Blasius
    - Zele



K1

Vervoerregio WAASLAND

Attractiepolen: cultuur, sport en andere

Cultuur
- bibliotheken
- cultuurcentra
- concertzalen/schouwburgen
- bioscopen
- musea

Regionale sportaccommodaties
- Atletiekpiste
- Manege
- Tennishal

Zwembaden
- Openlucht zwembad
- Overdekt zwembad

grootschalige winkelcentra
- grootschalige winkelcentra

atelier \ demitro2

Vlaanderen

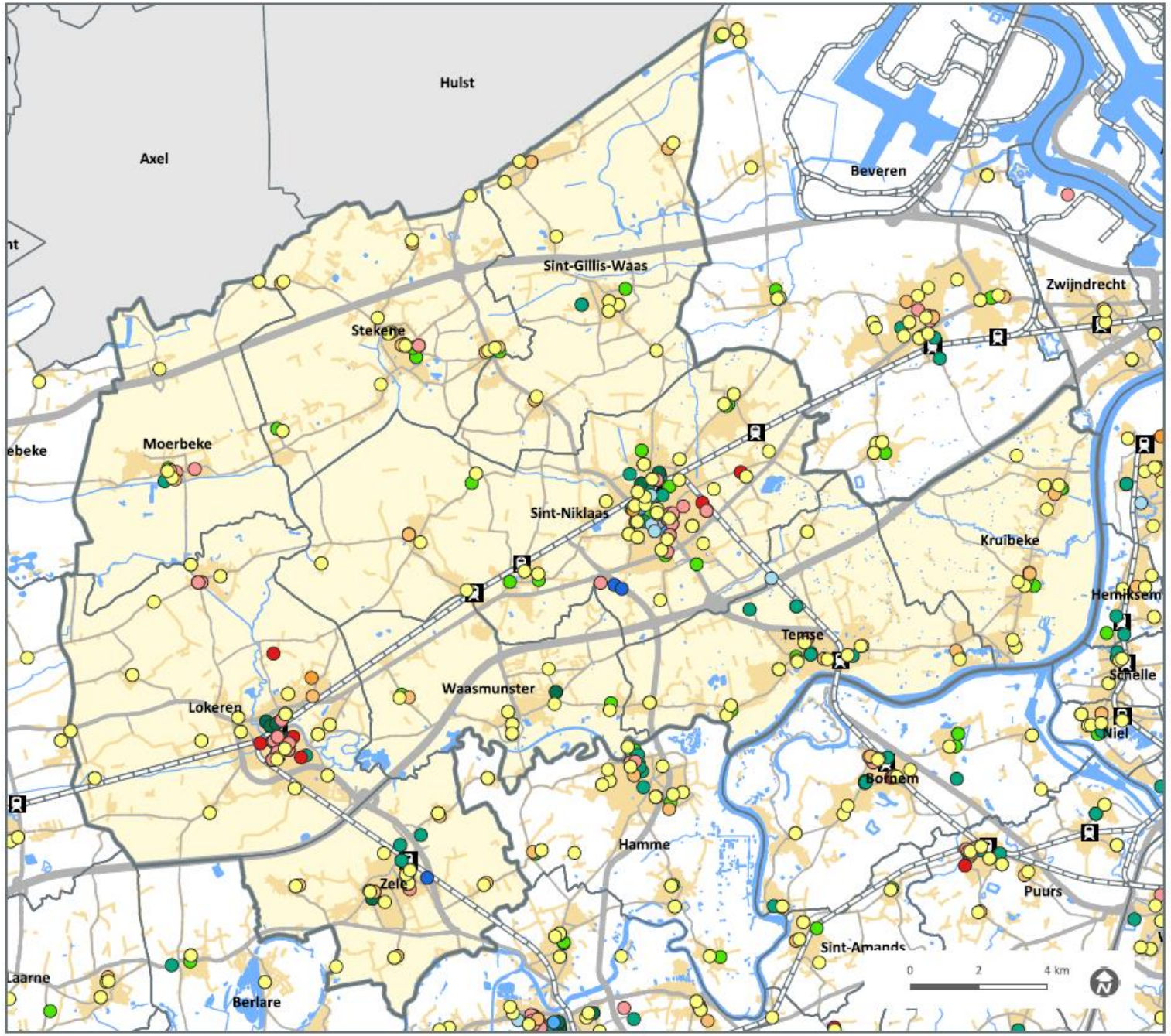
Attractiepolen cultuur en sport

- **Verspreiding per gemeente met clusters in Sint-Niklaas, Lokeren en Temse**

- **Intergemeentelijke attractiepolen:**
  - Zwembaden Sint-Niklaas, Temse en Lokeren
  - Bioscoop Sint-Niklaas
  - Schouwburg Lokeren
  - Waasland Shopping Center

- **Recreatiedomeinen/groendomeinen**
  - De Ster in Sint-Niklaas
  - De Klinge in Sint-Gillis-Waas
  - Domein Puyenbroek (grondgebied Wachtebeke, VVR Gent)

- **Regionale voetbalclubs**
  - Lokeren (KSC Lokeren Oost-Vlaanderen)



Vervoerregio WAASLAND

K1

Attractiepolen: onderwijs

Kleuteronderwijs
- kleuteronderwijs

Lager onderwijs
- buitengewoon lager onderwijs
- gewoon lager onderwijs

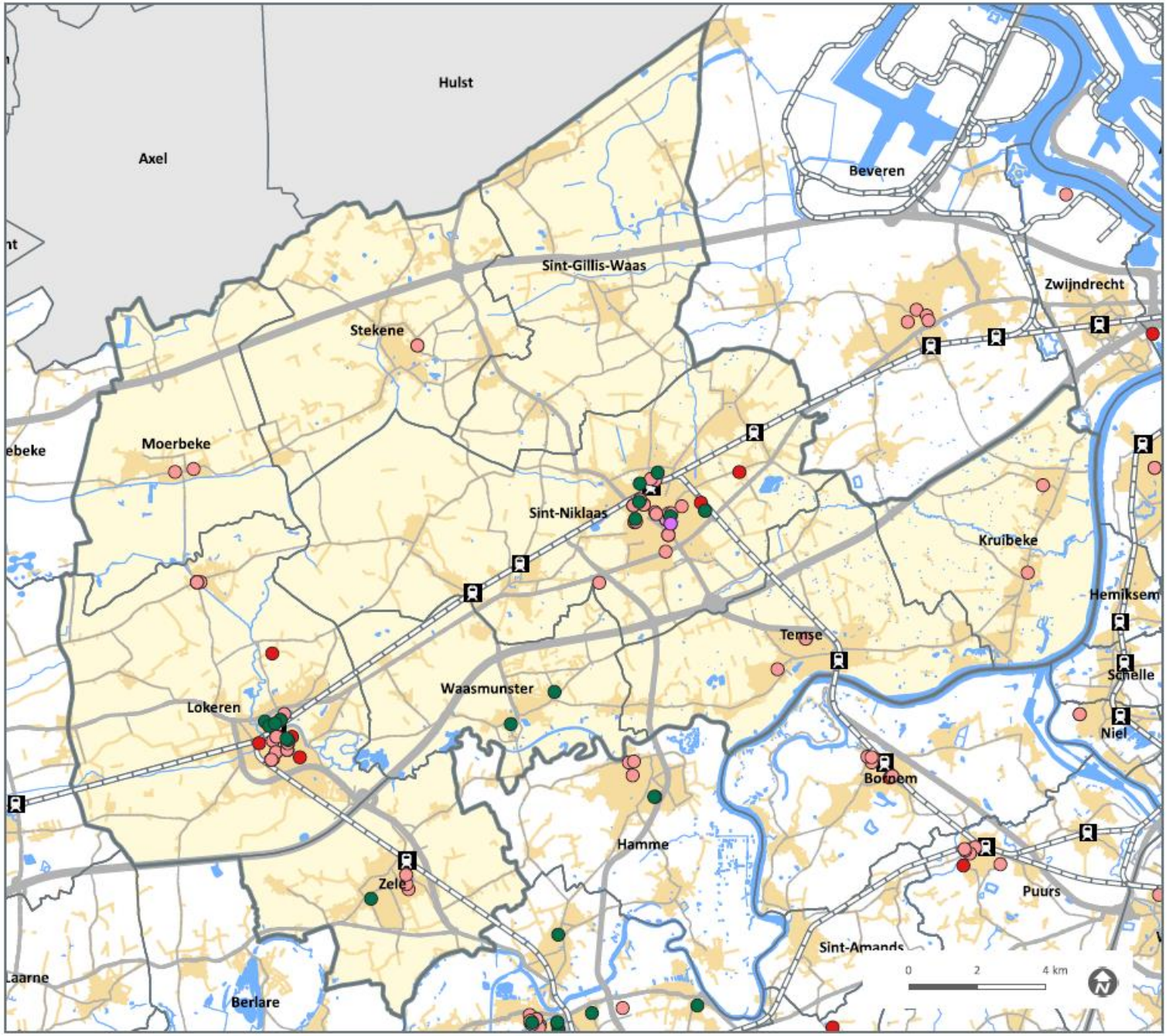
Secundair onderwijs
- buitengewoon secundair onderwijs
- voltijds gewoon secundair onderwijs

Hoger onderwijs
- hogescholen
- universiteiten

Andere
- deeltijds beroepssecundair onderwijs
- deeltijdse vorming
- leertijd
- hoger beroepsonderwijs (hbo5) in het volwassenen-onderwijs
- volwassenenonderwijs
- deeltijds kunstonderwijs
- leerlingenbegeleiding

atelier \ demitro2

Vlaanderen



K1 Vervoerregio WAASLAND

Attractiepolen: onderwijs (hoger en secundair)

Secundair onderwijs
- buitengewoon secundair onderwijs
- voltijds gewoon secundair onderwijs

Hoger onderwijs
- hogescholen
- universiteiten
- hoger beroepsonderwijs (hbo5) in het volwassenen-onderwijs

atelier \ demitro2

Vlaanderen

Attractiepolen onderwijs

- **Elk woongebied heeft zijn eigen buurtscholen voor kleuteronderwijs**
- **Lage scholen zijn gebundeld per gemeente**
- **Secundaire scholen liggen centraal gelegen in de dorpskernen**
  - 17.619 middelbare scholieren wonen in de VRR Waasland
  - 11.428 leerlingen volgt les in Sint-Niklaas
- **Belangrijk secundaire scholen buiten de regio**
  - Beveren, Bornem en Dendermonde
- **Hoger onderwijs**
  - Binnen de regio: Sint-Niklaas, 1.214 hogeschool studenten volgen les in Sint-Niklaas
  - Buiten de regio: Gent, Antwerpen, Aalst, Mechelen,...

	kleuteronderwijs	lager onderwijs	secundair onderwijs	hoger onderwijs
Sint-Niklaas	3522	5885	5737	2424
Lokeren	1745	3290	3083	1334
Moerbeke	262	481	462	206
Zele	848	1529	1586	647
Waasmunster	414	744	689	472
Stekene	670	1339	1252	553
Sint-Gillis-Waas	667	1413	1463	706
Temse	1223	2193	2128	1019
Kruibeke	669	1279	1219	543
Totaal VVR Waasland	**10020**	**18153**	**17619**	**7904**

bron: Onderwijs.Vlaanderen, onderwijsstatistieken, jaar 2017, leerlingen naar woonplaats

	kleuteronderwijs	lager onderwijs	secundair onderwijs	hoger onderwijs
Sint-Niklaas	3506	6187	11428	1214
Lokeren	1680	3277	3325	0
Moerbeke	255	381	108	0
Zele	867	1582	1074	0
Waasmunster	402	743	0	0
Stekene	826	1422	394	0
Sint-Gillis-Waas	691	1277	0	0
Temse	1194	1995	210	0
Kruibeke	705	1221	775	0
Totaal VRR	**10126**	**18085**	**17314**	**1214**

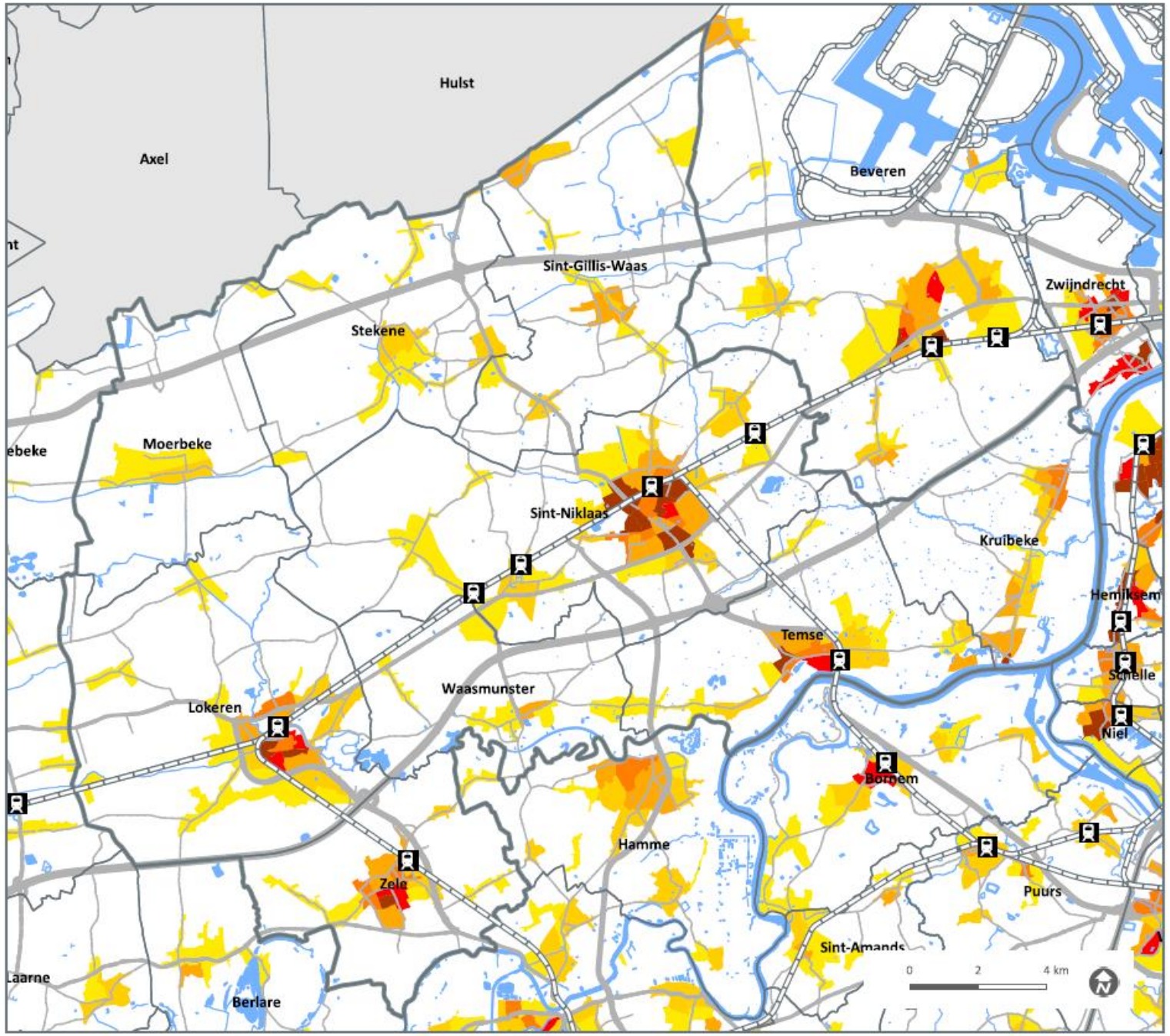
bron: Onderwijs.Vlaanderen, onderwijsstatistieken, jaar 2017, leerlingen naar vestigingsplaats

1.2. Sociodemografische en -economische kenmerken

VVR Waasland

Overzicht grafieken sociodemografische en -economische kenmerken

Bevolkingsdichtheid
Bevolkingsgrootte
Gemiddelde leeftijd
Bevolkingsgrootte versus gemiddelde leeftijd
Aandeel minderjarigen
Aandeel 65-plussers
Bevolkingsgroei
Inkomen
Werkloosheidsgraad



K1
Vervoerregio
WAASLAND

Bevolkingsdichtheid

Aantal inwoners / hectare

- 0 - 10
- 10 - 20
- 20 - 30
- 30 - 40
- 40 - 50
- 50 - 60
- > 60

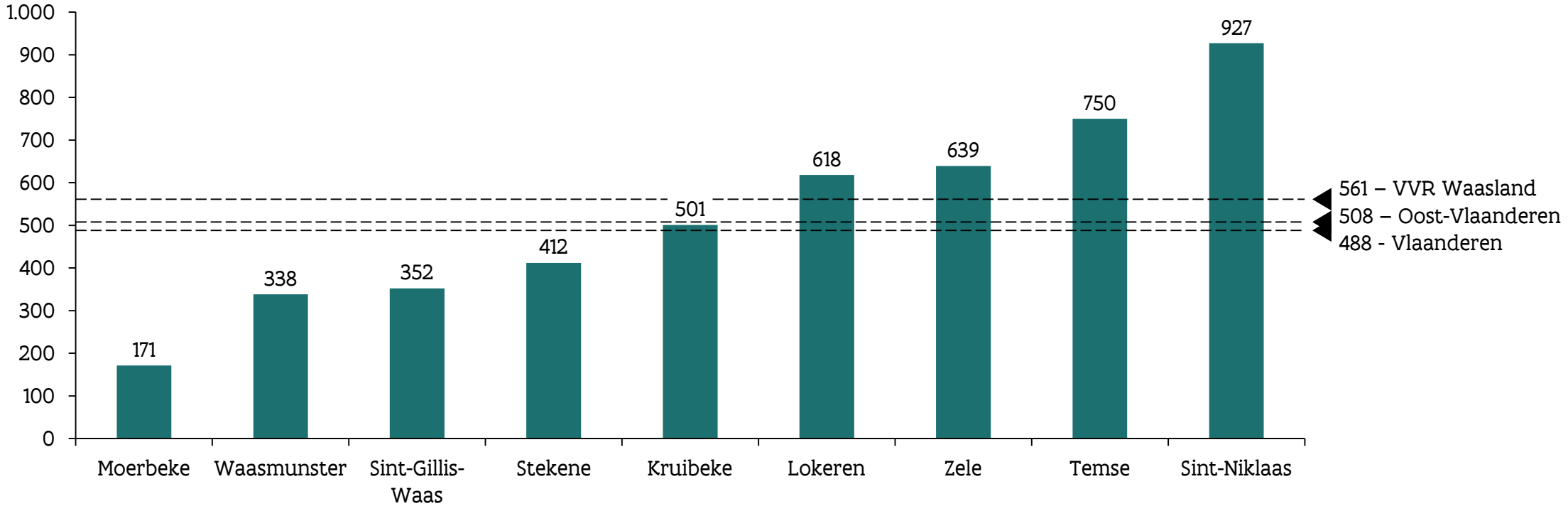
atelier \ demitro2

Vlaanderen

Socio-demografische context VVR Waasland

We merken op dat Sint-Niklaas zeer verstedelijkt is t.o.v. de andere gemeenten, maar dat Lokeren, Zele en Temse zich ruim boven het Vlaamse gemiddelde bevinden. Moerbeke daarentegen kenmerkt zich als zeer landelijk gebied, iets wat gesteld kan worden voor alle gemeenten in het Noordelijke deel van de regio.

Gemiddelde bevolkingsdichtheid in inwoners/km² (2019)
Bron: Provincie in cijfers



Socio-demografische context VVR Waasland

Bevolkingsgrootte Waasland

- **Naast het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas telt de regio twee kleinstedelijke gebieden: Lokeren en Temse.**
- **VVR Waasland heeft 244.981 inwoners op zijn grondgebied**
  - Sint-Niklaas en Lokeren zijn het economische en demografische centrum naar tewerkstelling en inwonersaantallen
  - Temse volgt met 30.000 inwoners
  - Zele, Sint-Gillis-Waas, Stekene en Kruibeke hebben een gelijkwaardig inwonersaantal
  - Waasmunster en Moerbeke volgen op ruime afstand

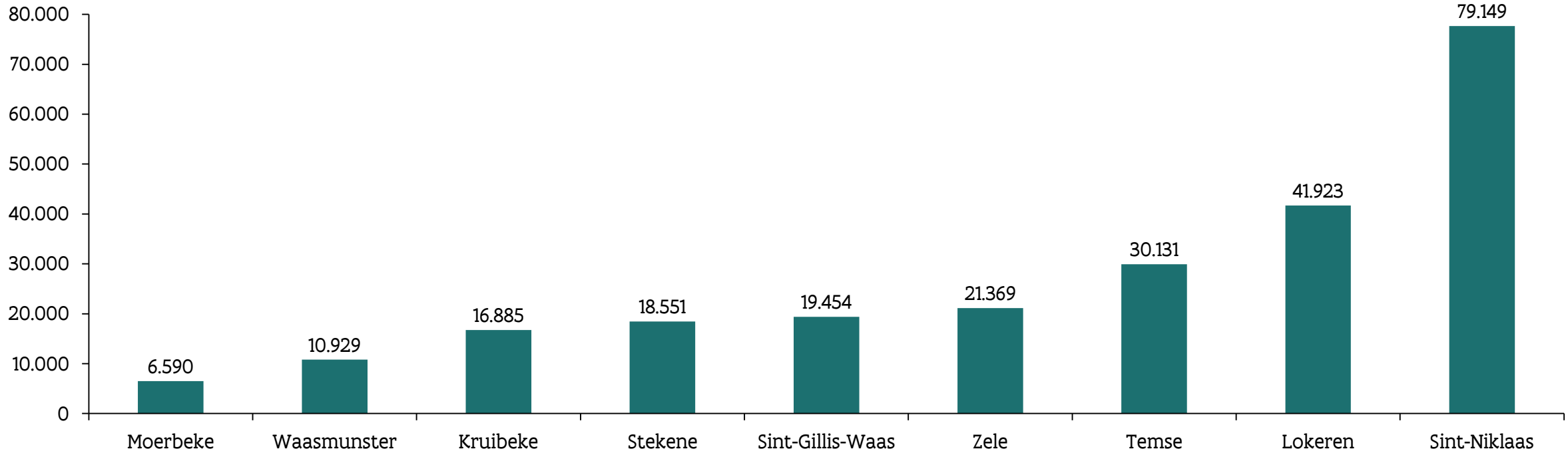
Gemeente	Inwoners/gemeente
Sint-Niklaas	79.149
Lokeren	41.923
Temse	30.131
Zele	21.369
Sint-Gillis-Waas	19.454
Stekene	18.551
Kruibeke	16.885
Waamunster	10.929
Moerbeke	6.590
Totaal bevolkingsaantal VVR Waasland	**244.981**

Bron: fgov/statistieken
globaal bevolkingscijfer per gemeente, situatie op 1/09/2019

Socio-demografische context VVR Waasland

VVR Waasland kenmerkt zich voornamelijk met een zeer grote centrumstad. Enkel Moerbeke is relatief klein met minder dan 10.000 inwoners, waar Lokeren en Temse meer dan 25.000 inwoners tellen.

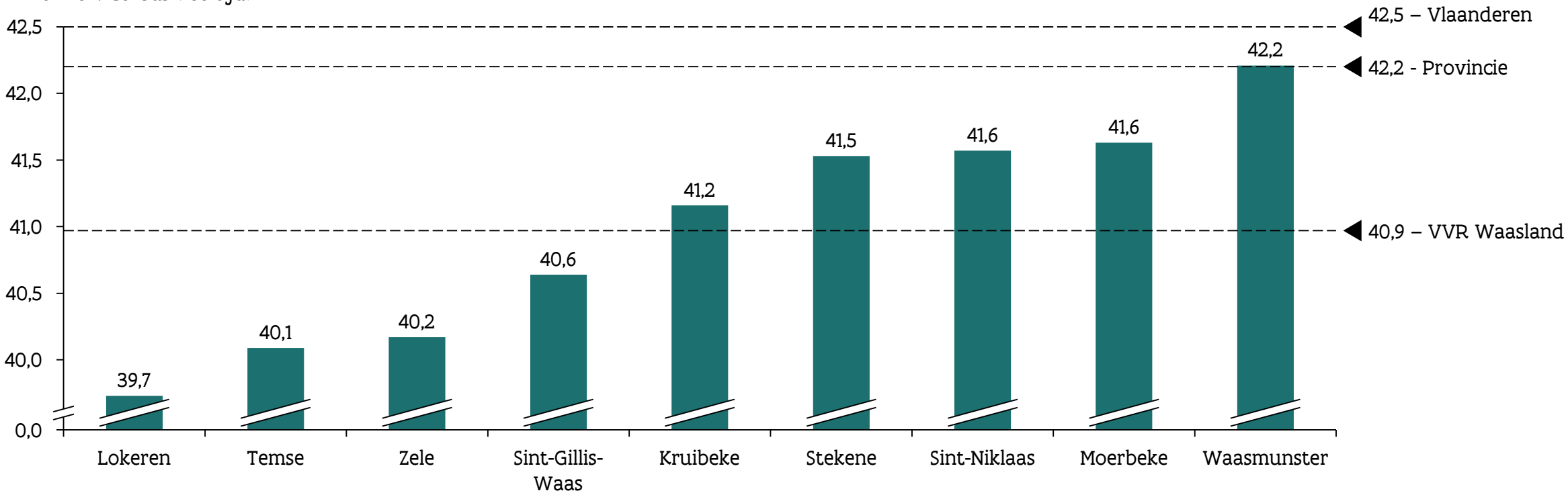
Bevolkingsgrootte in aantal inwoners (2019)
Bron: Statistiek Vlaanderen



Socio-demografische context VVR Waasland

De gemiddelde leeftijd in de vervoerregio is relatief laag ten opzichte van de gemiddeldes in Vlaanderen en de provincie Oost-Vlaanderen. De leeftijd in Lokeren is relatief laag ten opzichte van de andere gemeenten, met Temse en Zele die hierbij dicht aanleunen.

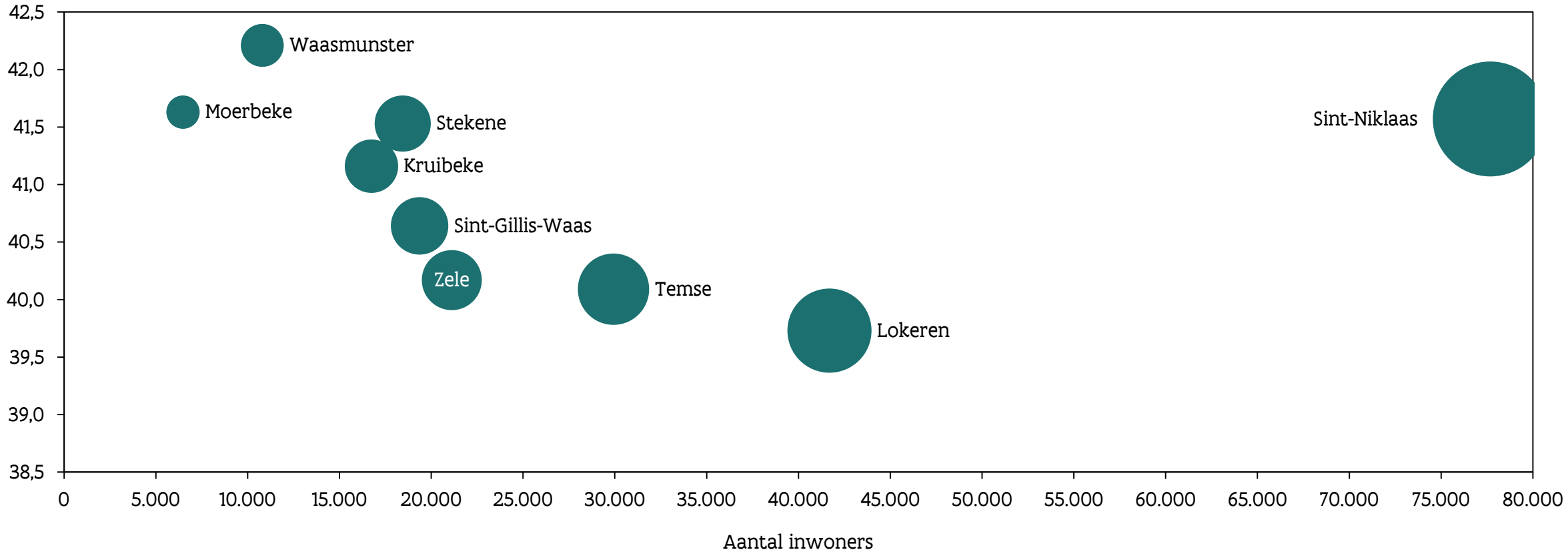
Gemiddelde leeftijd (2011)
Bronnen: Census (leeftijd)



Socio-demografische context VVR Waasland

Opvallend is dat de gemiddelde leeftijd vaak lager ligt in de middelgrote gemeenten, en dat voornamelijk kleinere gemeenten (naar inwonersaantal) een iets oudere bevolking heeft. Er moet worden opgemerkt dat de cijfers niet uit hetzelfde jaar dateren, en dat dit een enigszins vertekend beeld kan geven.

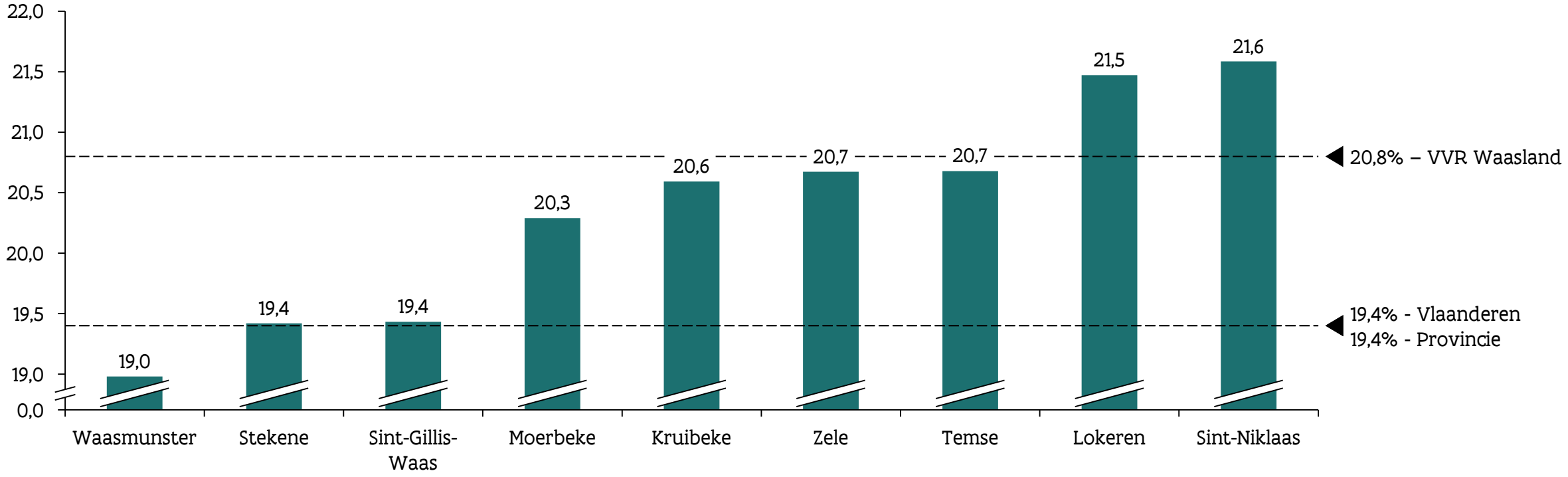
Gemiddelde leeftijd (2017) en Bevolkingsgrootte in aantal inwoners (2019)
Bronnen: Statbel (leeftijd) en Statistiek Vlaanderen (inwoners)



Socio-demografische context VVR Waasland

Het aandeel minderjarigen ligt veel hoger in VVR Waasland (20,8%) dan in de rest van Vlaanderen en de provincie Oost-Vlaanderen (19,4%). In lijn met de voorgaande analyses merken we op dat voornamelijk in middelgrote gemeenten en Sint-Niklaas het aandeel kinderen en jonger significant hoog ligt.

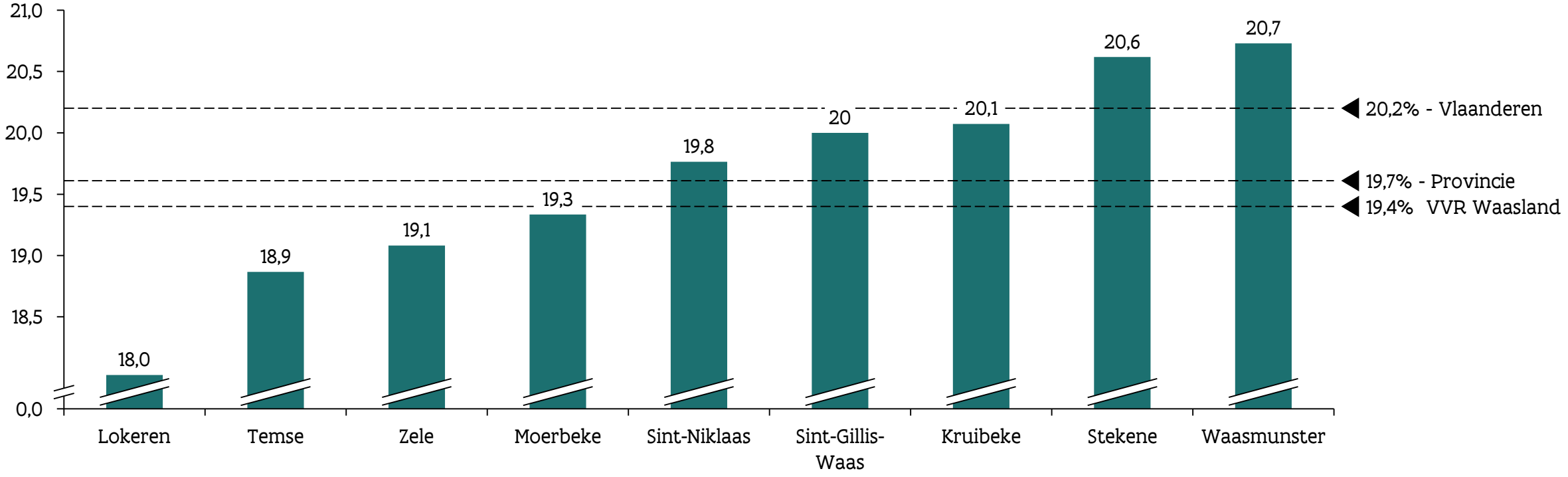
Percentage van de bevolking jonger dan 18 jaar (2019)
Bron: Provincies in cijfers



Socio-demografische context VVR Waasland

Het percentage ouderen ligt in VVR Waasland (19,4%) lager dan in de rest van Vlaanderen en de provincie Oost-Vlaanderen. Ook hier merken we op dat het percentage ouderen in de middelgrote gemeenten (Lokeren, Temse en Zele) lager ligt ten opzichte van de andere gemeenten in de vervoerregio.

Percentage van de bevolking ouder dan 65 jaar (2019)
Bron: Provincies in cijfers

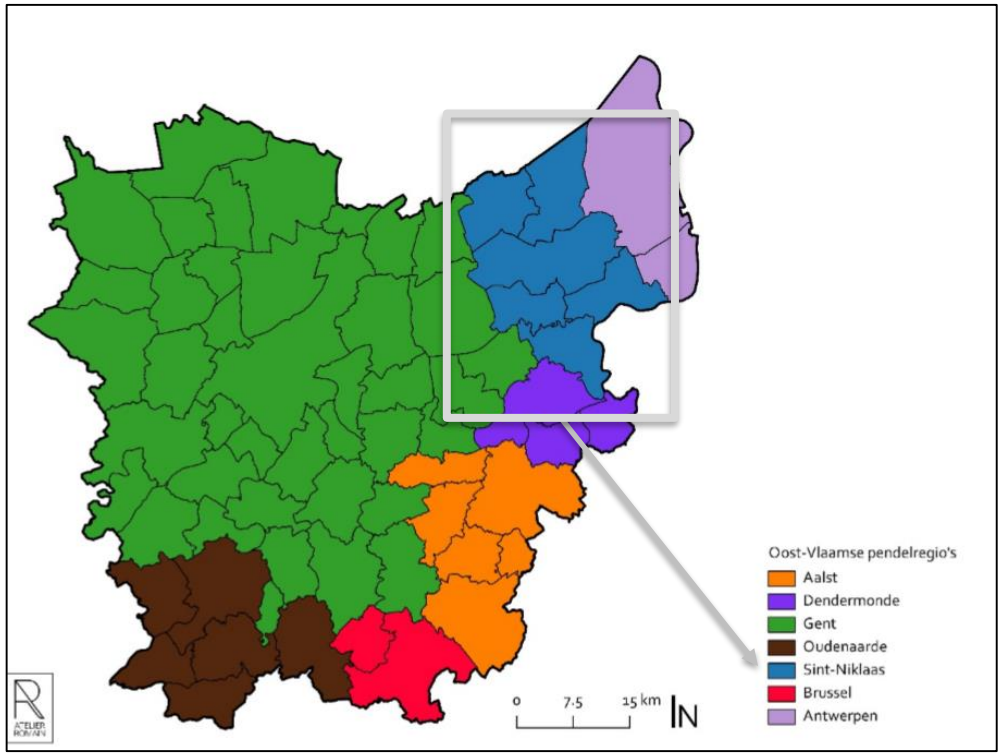


Socio-demografische context VVR Waasland

Groeiprognose

- **Atelier Romain heeft in 2017 voor de prov. Oost-Vlaanderen de provincie ingedeeld in woonregio's.**
- **Om deze woonregio's op kaart te krijgen worden niet minder dan 3,6 miljoen individuele verhuisrecords op het niveau van de statistische sectoren verwerkt. Op basis hiervan zijn woonregio's gecreëerd.**
- **Verwachte algemene groei Oost-Vlaanderen tegen 2035:**
  - + 120.000 inwoners
  - groei tussen 8,3% en 10,5%

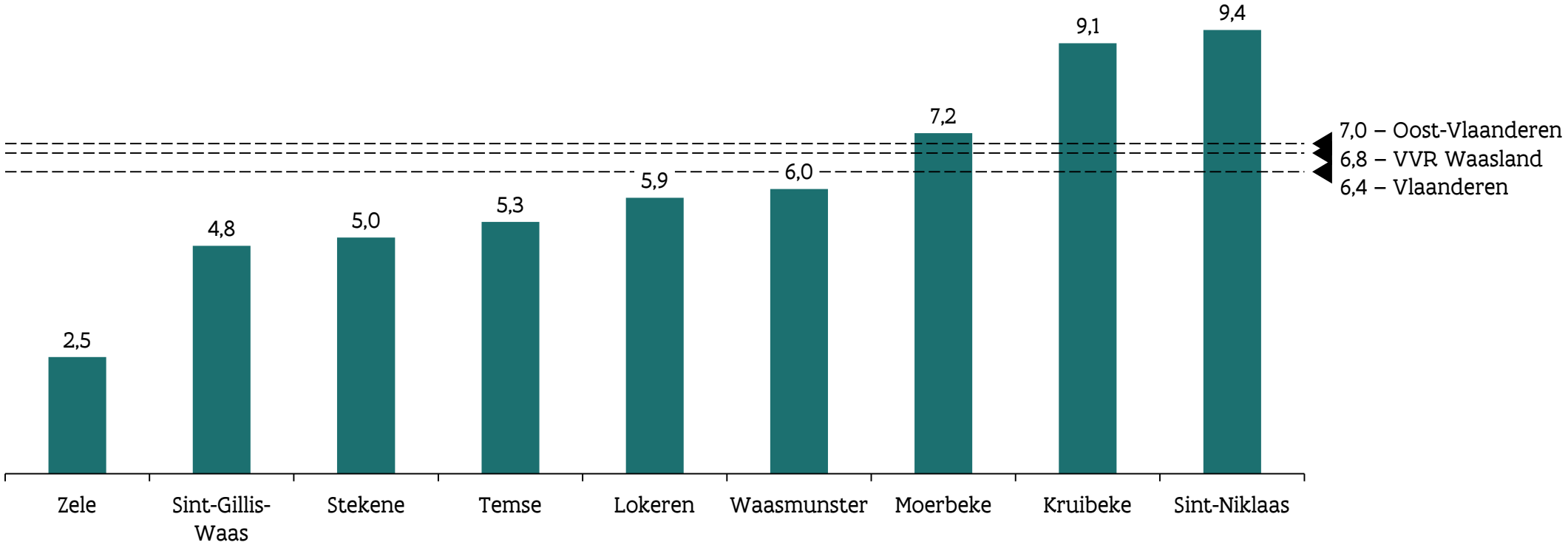
- **Sint-Niklaas (2017-2035)**
  - 77.317 inwoners → 85.431 inwoners
  - +10,5%
- **Regio Sint-Niklaas (2017-2035)**
  - 186.255 inwoners –> 201.636 inwoners
  - +8,3%

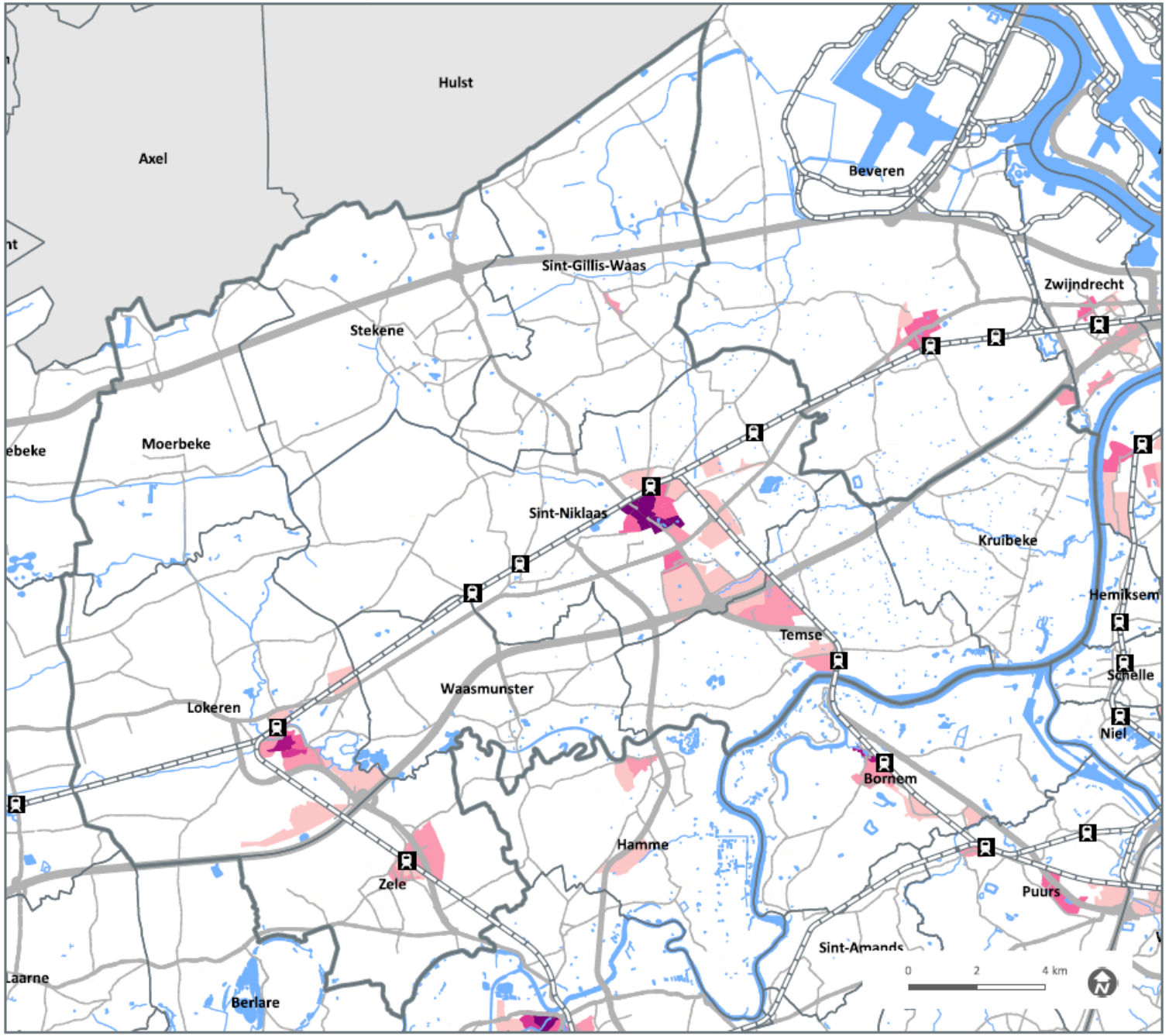


Socio-demografische context VVR Waasland

De verwachte bevolkingsgroei in 2035 in de Vervoerregio Waasland is hoger ten opzichte van de Vlaamse prognoses, lager dan deze voor Oost-Vlaanderen. In de regio zijn grote verschillen waarneembaar tussen de gemeenten, waar de bevolkingsgroei van Zele zeer laag wordt ingeschat t.o.v. bijvoorbeeld Kruibeke en Sint-Niklaas.

Verwachte groei van de bevolking in 2035 t.o.v. 2017
Bron: Statistiek Vlaanderen





K1

Vervoerregio
WAASLAND

Tewerkstelling

Aantal werknemers / hectare

- 0 - 10
- 10 - 20
- 20 - 30
- 30 - 40
- 40 - 50
- 50 - 60
- > 60

atelier \ demitro2

Vlaanderen

Socio-demografische context VVR Waasland

Tewerkstelling

- Ca. **91.000 arbeidsplaatsen** in het Waasland
- 65.004 arbeidsplaatsen in regionaal stedelijk en kleinstedelijk gebied Sint-Niklaas, Lokeren en Temse
- Minstens 47.000 inwoners uit VVR Waasland werken buiten de regio

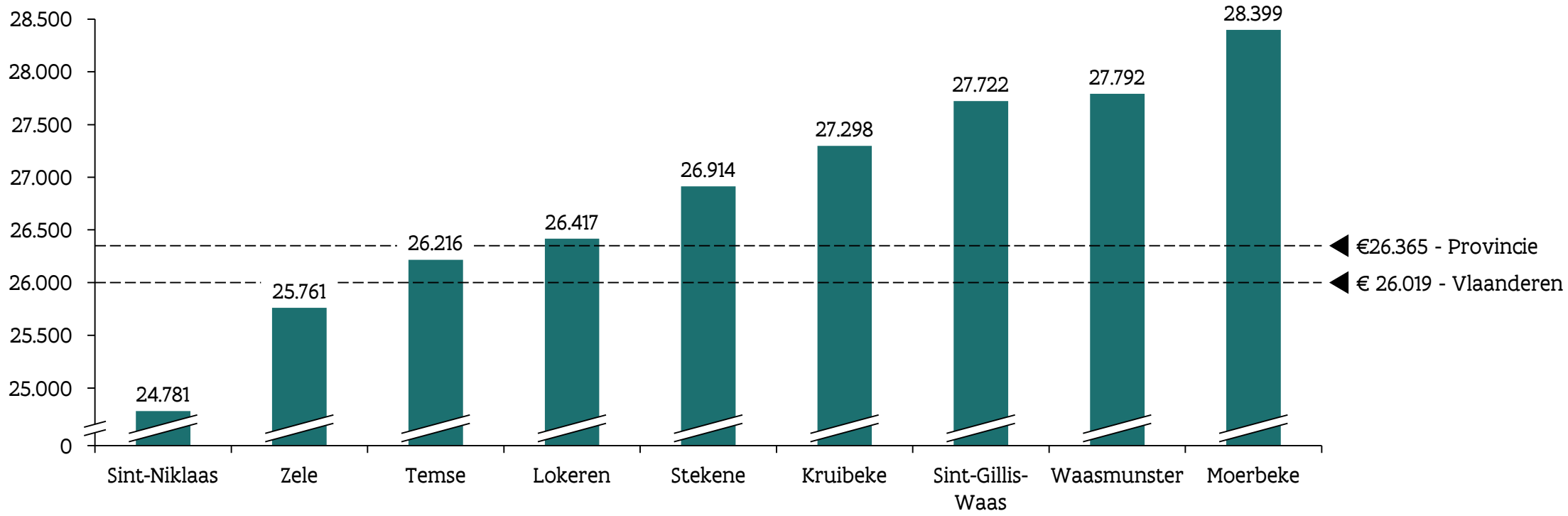
	Aantal jobs	Beroepsactieve bevolking	Jobratio
Sint-Niklaas	34.785	42.486	81,90%
Lokeren	18.427	23.810	77,40%
Temse	11.792	17.110	68,90%
Zele	8.158	12.280	66,40%
Sint-Gillis-Waas	4.727	11.218	42,10%
Kruibeke	4.487	9.494	47,30%
Stekene	4.150	10.519	39,50%
Waasmunster	3.028	6.292	48,10%
Moerbeke	1.259	3.718	33,90%
Totaal VVR Waasland	**90.813**	**136.927**	
bron: gemeente- en stadsmonitor Vlaanderen - tewerkstelling 2015			

- Waaslandhaven ligt buiten de regio is niet mee opgenomen bij de arbeidsplaatsen, maar dit is wel een grote aantrekkingspool van werkgelegenheid

Socio-demografische context VVR Waasland

Het belastbaar inkomen in alle gemeenten, m.u.v. Sint-Niklaas en Zele, ligt boven de Vlaamse mediaan. We merken op dat voornamelijk de grotere, meer stedelijke gemeenten een lagere belastbaar inkomen hebben.

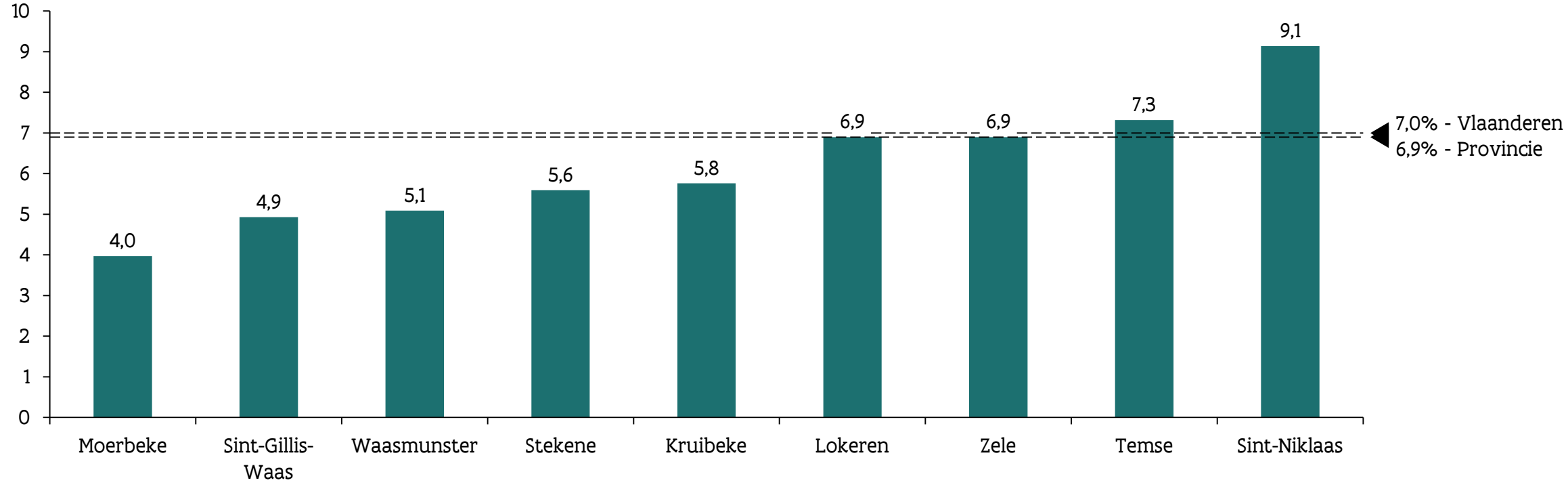
Mediaan belastbaar inkomen (2017)
Bron: Provincie in cijfers



Socio-demografische context VVR Waasland

De werkloosheidsgraad ligt relatief laag ten opzichte van het Vlaamse cijfer, wat overeenstemt met de bevindingen van het belastbaar inkomen. Gemeenten met een hoger belastbaar inkomen kenmerken zich ook met een lagere werkloosheidsgraad.

Werkloosheidsgraad (2017)
Bron: Provincie in cijfers



1.3. Milieu- en gezondheidskenmerken

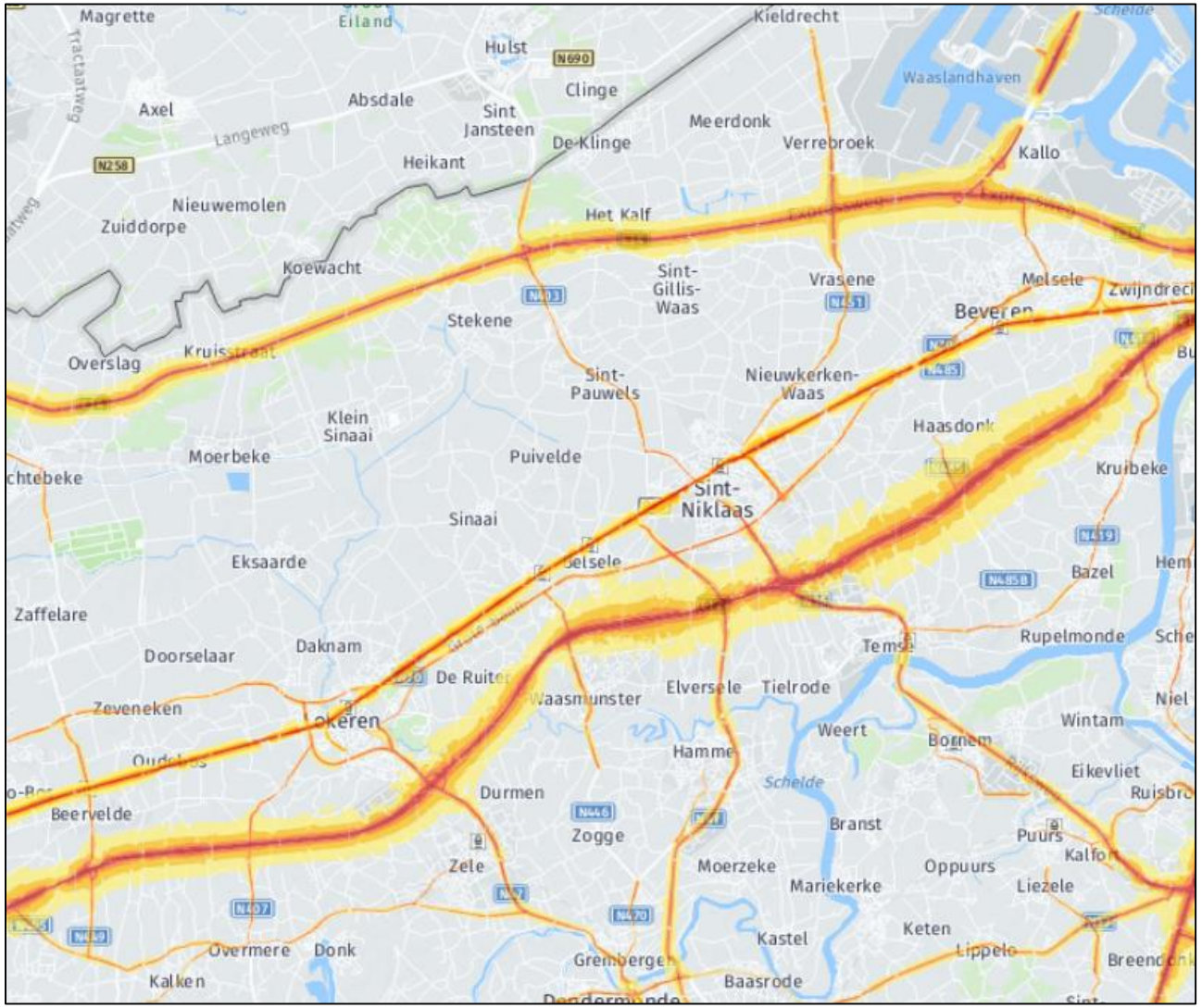
INHOUD:

- NO_X kaarten
- Geluidskaarten

Geluidskaart VVR Waasland

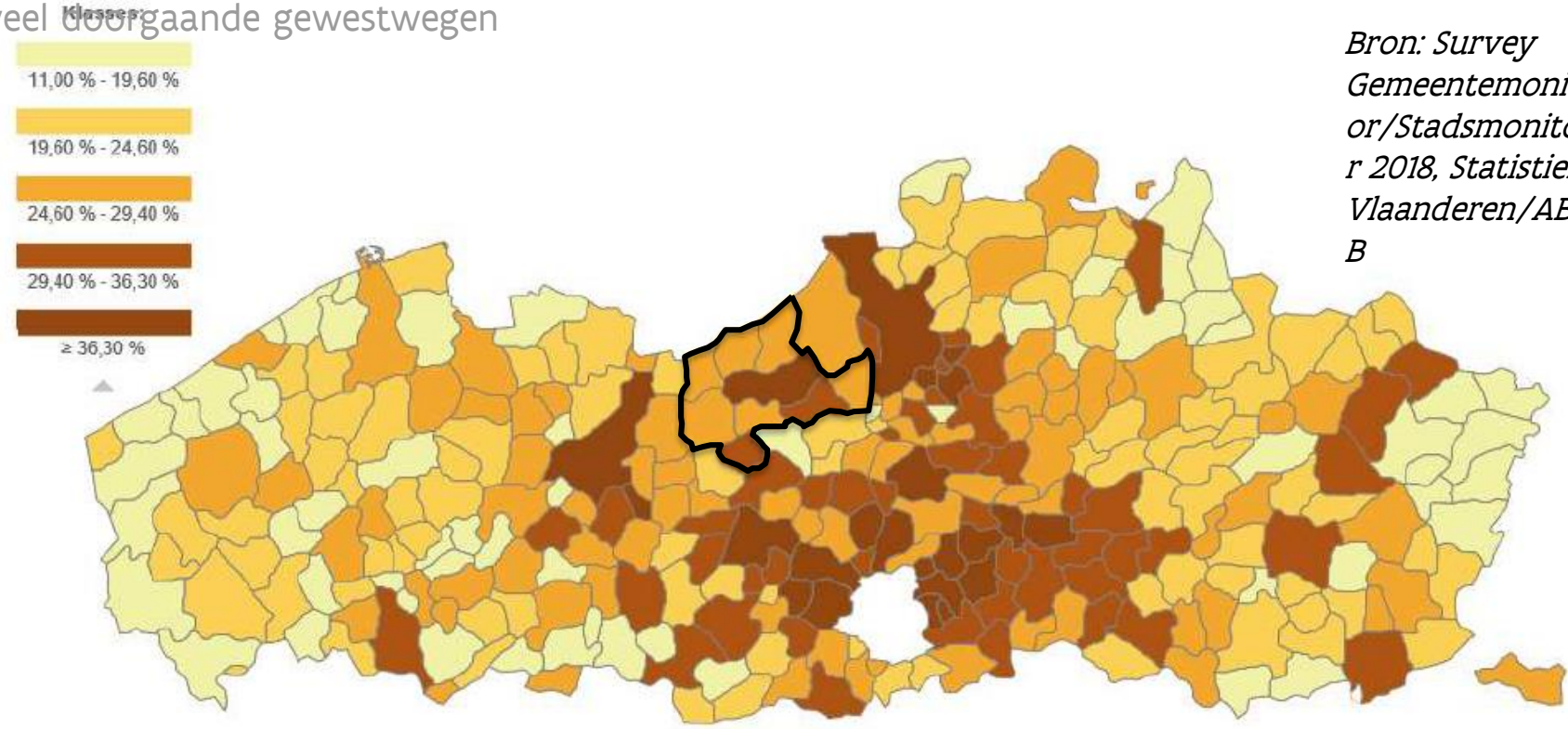
- **Geluidsbelastingkaart**
  - Wegtransport
  - Spoortransport
  - Luchttransport

- **Grote verkeersassen komen duidelijk in beeld**
  - Snelwegen
  - Gewestwegen
  - Spoorwegen



Geluidskaart VVR Waasland

- **Aandeel (%) van de inwoners dat de afgelopen maand vaak of altijd last heeft ondervonden van lawaai door verkeer**
- **Vooral Inwoners van Sint-Niklaas, Temse en Zele ervaren geluidshinder**
  - gemeentes/steden met veel doorgaande gewestwegen

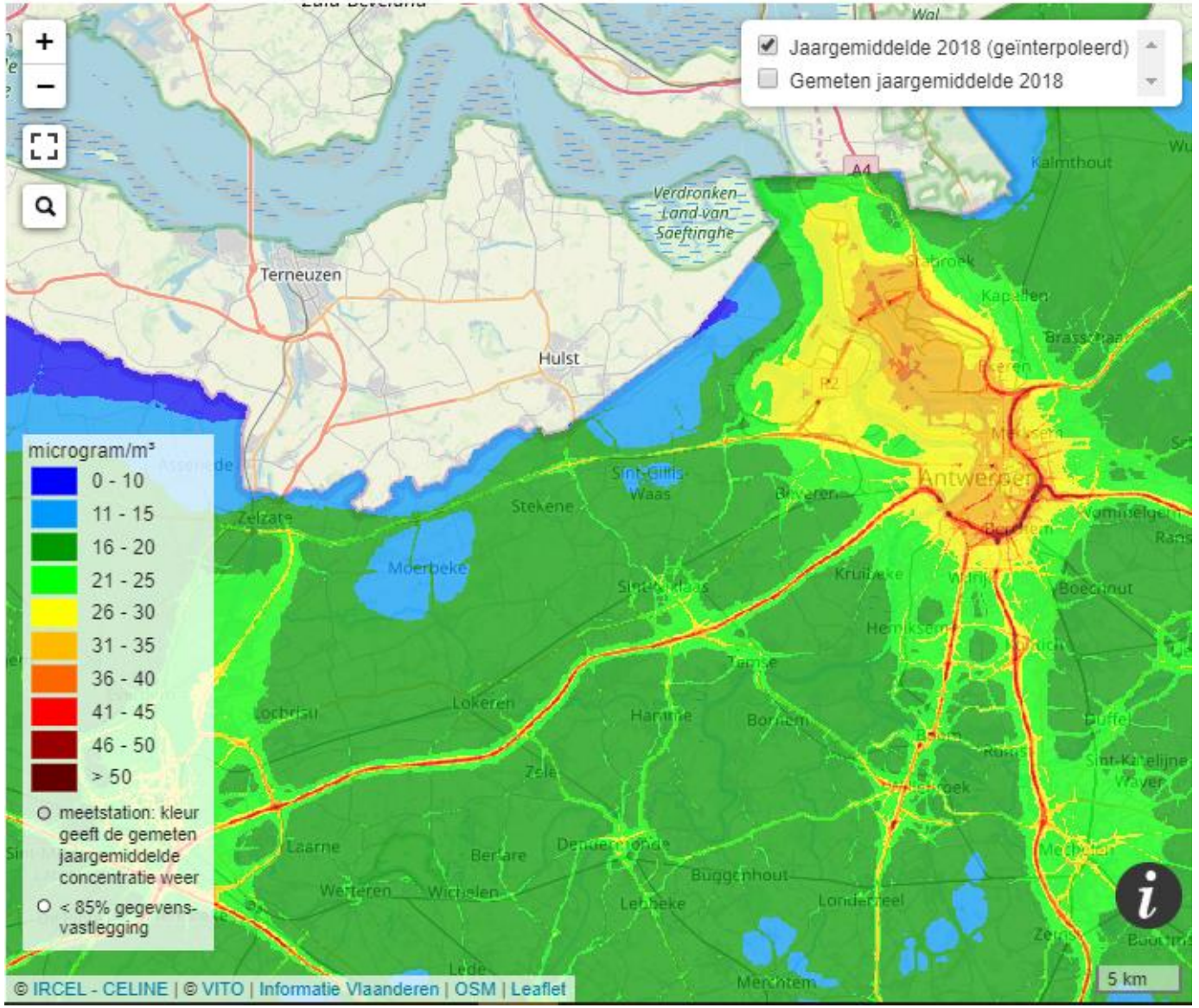


Bron: Survey Gemeentemonitor/Stadsmonitor 2018, Statistiek Vlaanderen/ABB

NO2-kaart VVR Waasland

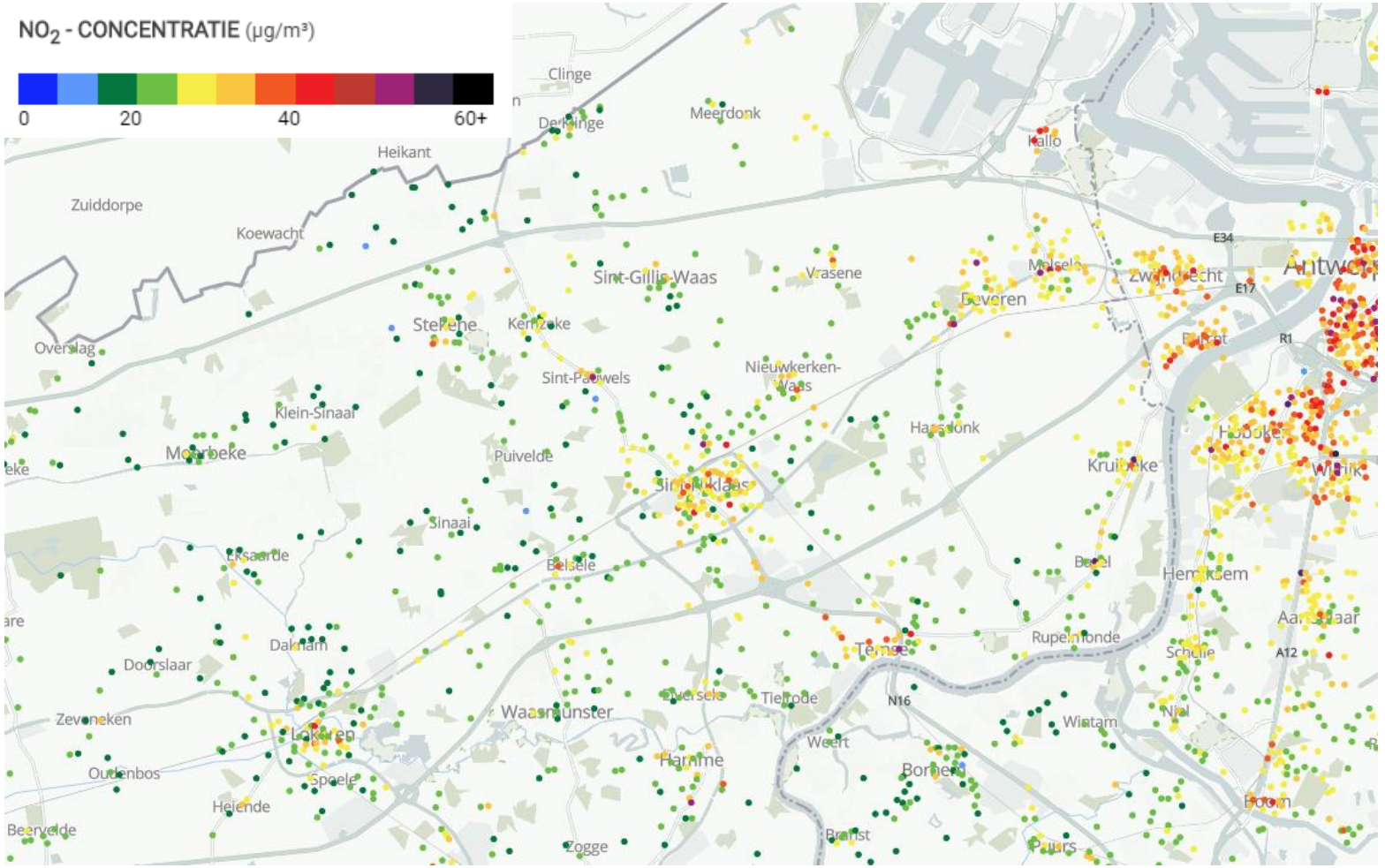
- **NO2-kaart 2018**
  - NO2 → Stikstofdioxide
  - NO_2 is een gas dat in de atmosfeer terecht komt bij allerlei verbrandingsprocessen, zoals bijvoorbeeld in de motor van een auto, in verwarmingsketels, in de industrie of in elektriciteitscentrales.
  - Jaargemiddelden (geïnterpoleerd)

- **Relatief weinig problemen met stikstofidoxide**
  - Vooral rondom de grote verkeersassen zijn er grotere waardes van NO2 te vinden
  - Voornamelijk de E17 komt duidelijk naar voor binnen het Waasland



NO2-kaart Curieuze neuzen Vlaanderen

- **In mei 2018 hebben 20.000 personen in Vlaanderen de luchtkwaliteit gemeten**
- **In samenwerking met Universiteit Antwerpen en de Vlaamse milieumaatschappij**
- **NO2 blijft meer hangen in stedelijke gebieden door het effect van street canyons**



Bron: https://curieuzeneuzen.be/

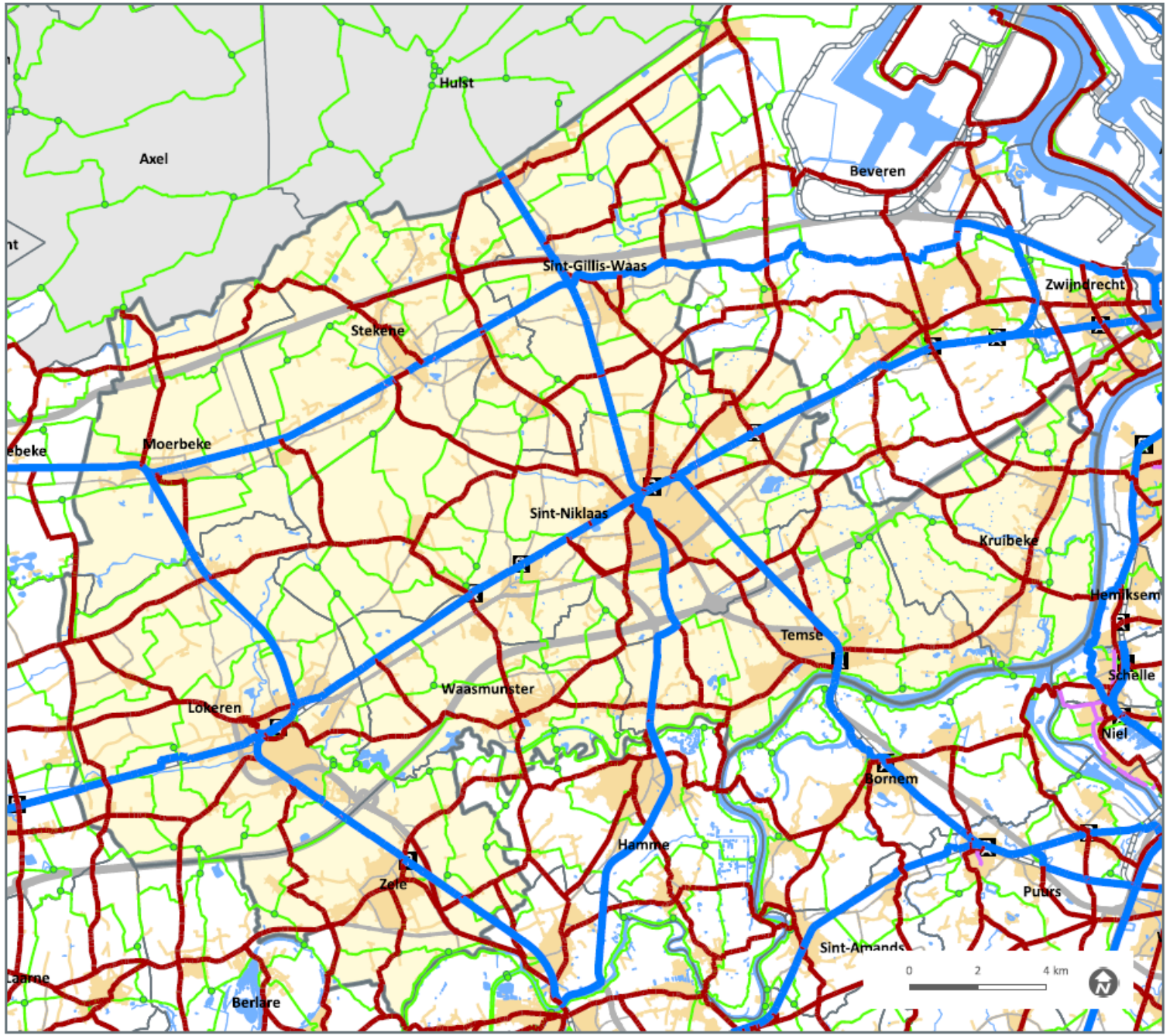
1.4. Infrastructuur en mobiliteitsnetwerken

INHOUD – opbouw volgens STOP principe:

- Fietsroutenetwerk
- OV-netwerk
- Deelmobiliteit in de regio
- Netwerk gemotoriseerd verkeer
- Goederentransport (Waterwegen, spoor, logistieke knooppunten, vracht)
- Calamiteitenroutes

Zachte weggebruikers

- **Fiets**
  - Verplaatsingen binnen en buiten gemeente → boven gemeentelijk niveau
- **Voetgangers**
  - Lokale verplaatsingen → gemeentelijk niveau
  - Trage wegen en shortcuts → gemeente per gemeente bekijken, niet op regionaal niveau



K1

Vervoerregio
WAASLAND

Fietsroutes

Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)

- hoofdroute: fietssnelweg
- hoofdroute BFF
- functionele fietsroute
- alternatieve fietsroute

Recreatief fietsnetwerk (fietsknooppunten)

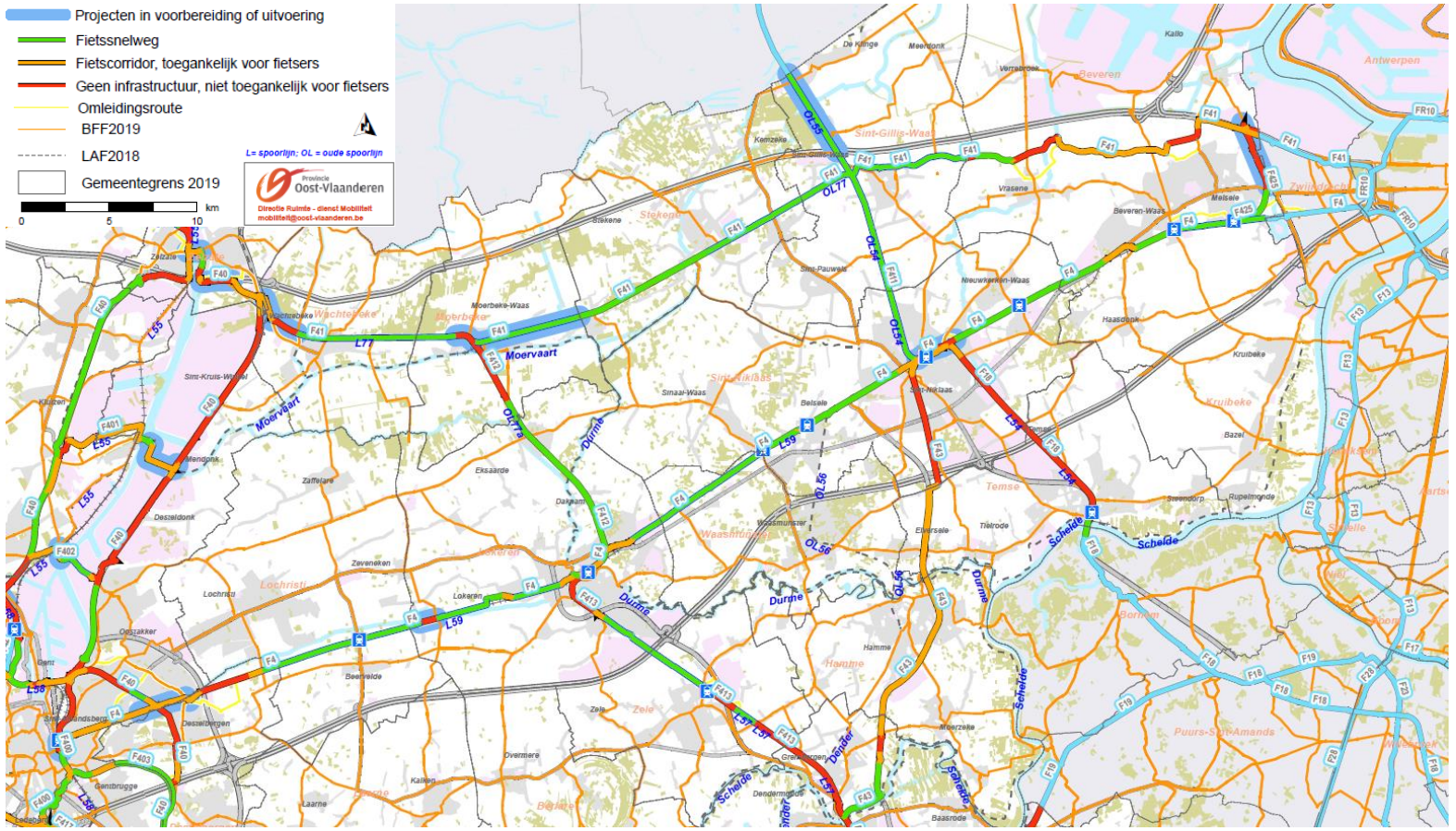
- trajecten
- knooppunten

atelier \ demitro2

Vlaanderen

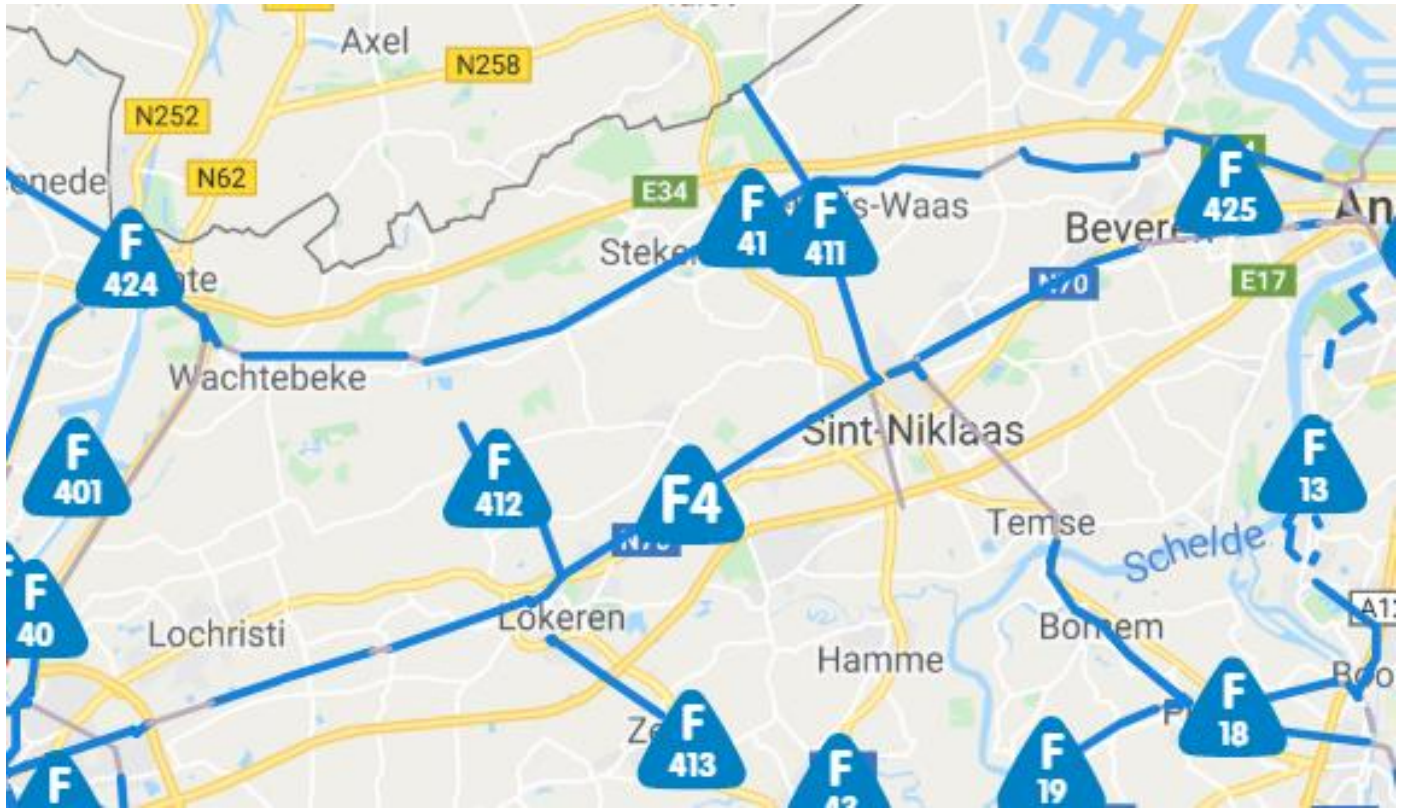
Fietsroutenetwerk

- **Missing-links in centrum Lokeren en Sint-Niklaas en tussen Sint-Niklaas en Temse**
- **Lokaal zijn er nog verbeteringen mogelijk naar optimalisatie en beveiliging van oversteekplaatsen**
- **Connectie van verschillende fietssnelwegen vormt nog een bottleneck**



Fiets

- **Rasterstructuur van fietssnelwegen, aangevuld met BFF en lokale verbindingen**
  - Fietssnelwegen
    - Oost-west
      - F41: Zelzate – Antwerpen
      - F4: Gent – Antwerpen
    - Noord-zuid
      - F412: Lokeren – Moerbeke
      - F413: Lokeren - Dendermonde
      - F18: Sint-Niklaas – Mechelen
      - F43: Sint-Niklaas - Aalst
      - F411: Sint-Niklaas – Hulst (NL)

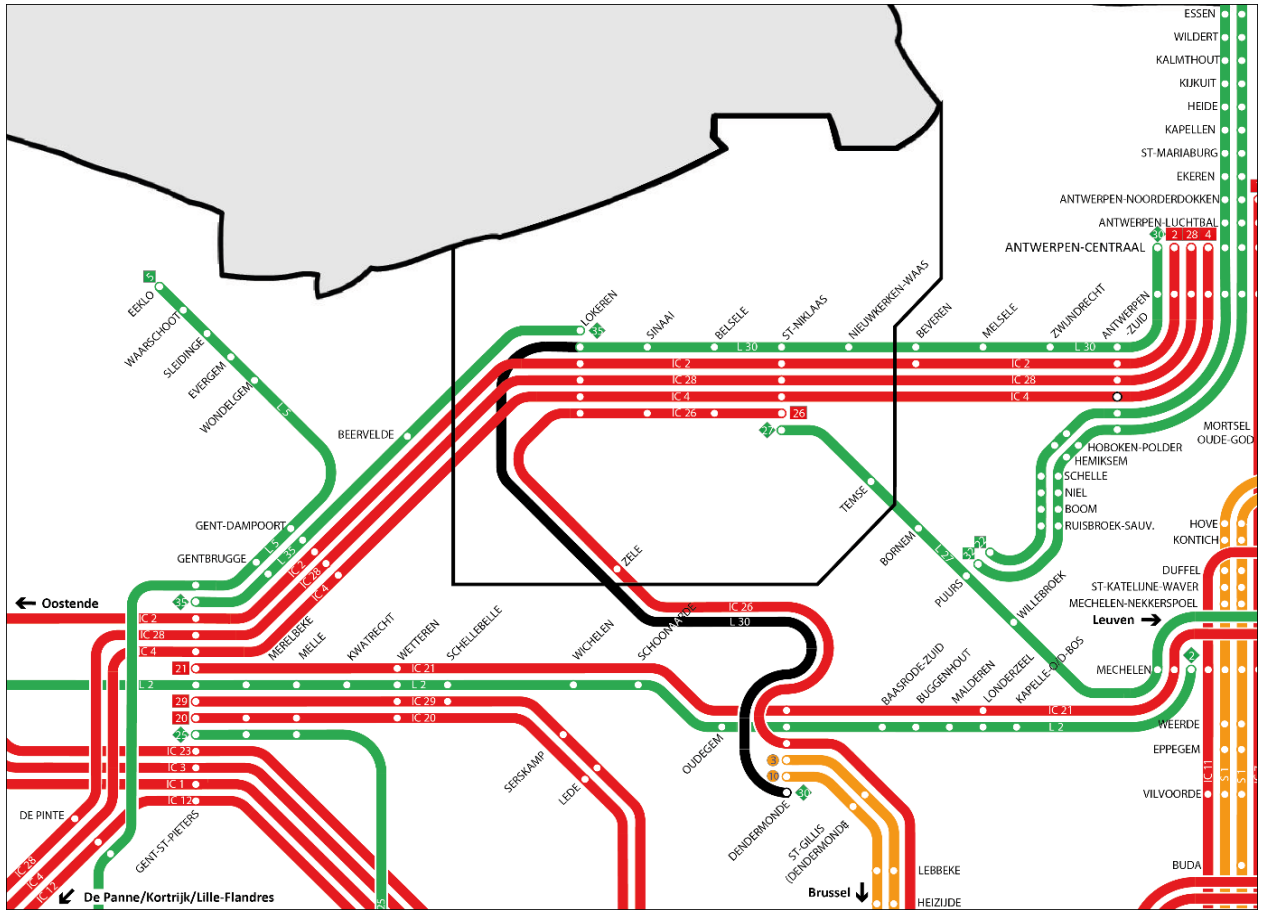


Fiets

- **Rasterstructuur van fietssnelwegen, aangevuld met BFF en lokale fietsverbindingen**
  - BFF: Bovenlokale functionele fietsroute
    - verbinding van gemeentes
    - Verbinding tussen fietssnelwegen en gemeentes
  - Functie:
    - Woon-schoolverplaatsingen
    - Woon-werkverplaatsingen
  - **Locatie**
    - Voornamelijk langs secundaire wegen en lokale w

Trein

- **De regio is d.m.v. drie IC-lijnen en één L-lijn verbonden met Antwerpen en Gent.**
- **Via Dendermonde is er een verbinding met Brussel. Deze laatste is een oneigenlijke IC verbinding wegens de keerbeweging in Dendermonde en de vele tussenhaltes.**
- **Via Puurs en Willebroek is Sint-Niklaas eveneens met Mechelen verbonden, zei het met 1 L-verbinding per uur.**



Trein

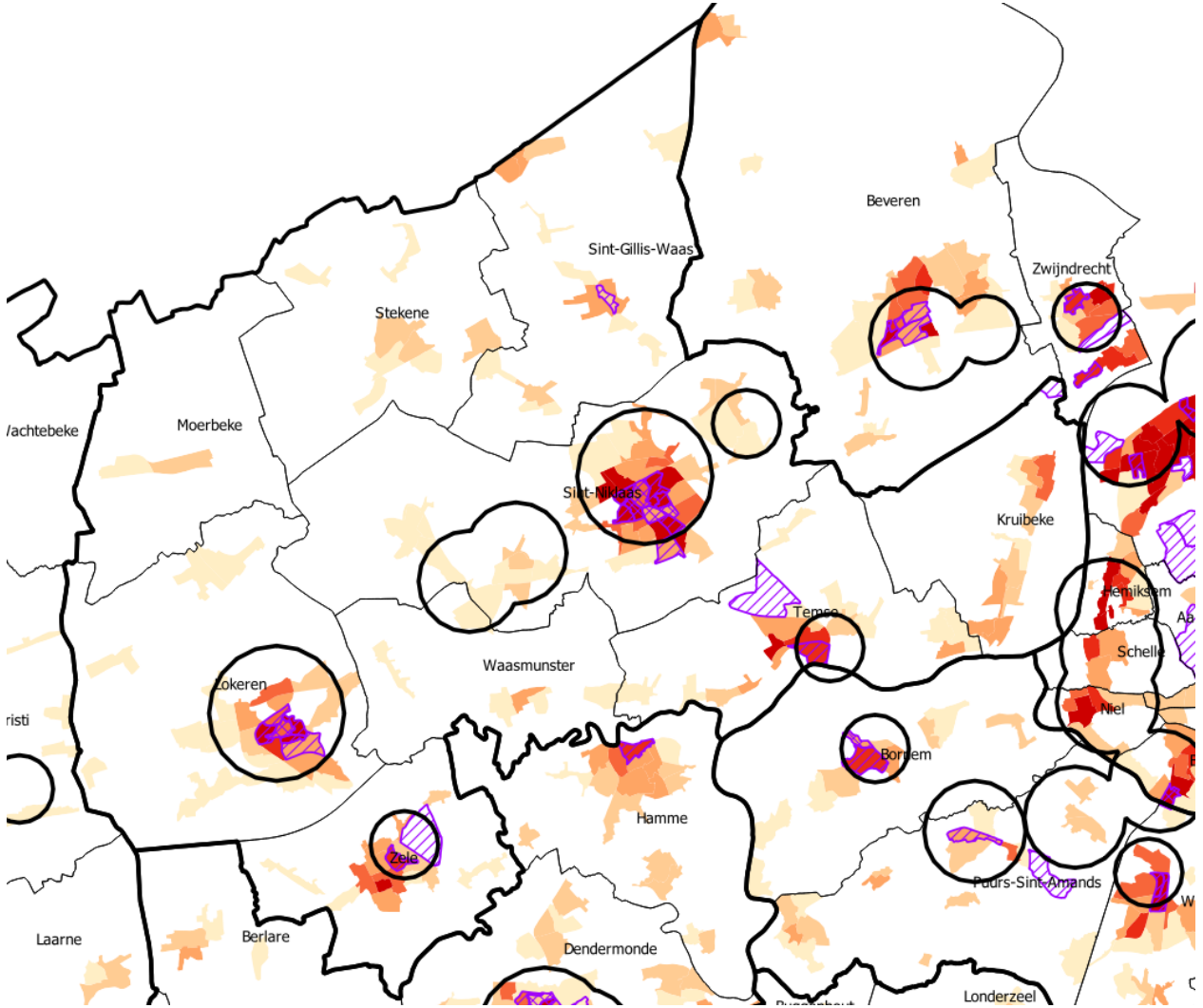
Netwerk

- **Verbindingen**
  - OW-georiënteerde IC-lijn Gent - Antwerpen)
    - S34 Antwerpen-Centraal – Lokeren: uurfrequentie
    - S53 Gent-Sint-Pieters – Lokeren – Antwerpen: piekuurtrein
    - IC-relaties 02 – 04 – 28: Antwerpen – Gent, Antwerpen – Kortrijk en Antwerpen- Oostende
  - NZ-georiënteerde L-lijnen (Lokeren – Dendermonde – Brussel en Sint-Niklaas - Mechelen)
    - IC-relatie 26: Lokeren – Dendermonde – Brussel
    - L-relatie 27: Sint-Niklaas – Mechelen
- **Stations**
  - 7 stations in VVR Waasland waarvan 2 grote stations (Sint-Niklaas en Lokeren) en 5 kleinere stations
  - Verknopingen
    - In stations Sint-Niklaas en Lokeren verknoping tussen IC-lijn en L-lijn
    - In station Sint-Niklaas en Lokeren verknoping op regionaal niveau van regionale, lokale en GEN-lijnen
  - Ca. 15.000 passagiers op dagelijkse basis doorheen regio gebruiken de trein

Trein

Stations VVR Waasland

- **Lijn Antwerpen – Gent**
  - Nieuwkerken-Waas
  - Sint-Niklaas
  - Belsele
  - Sinaai
  - Lokeren
- **Lijn Lokeren – Dendermonde**
  - Lokeren
  - Zele
- **Lijn Sint-Niklaas – Mechelen**
  - Sint-Niklaas
  - Temse



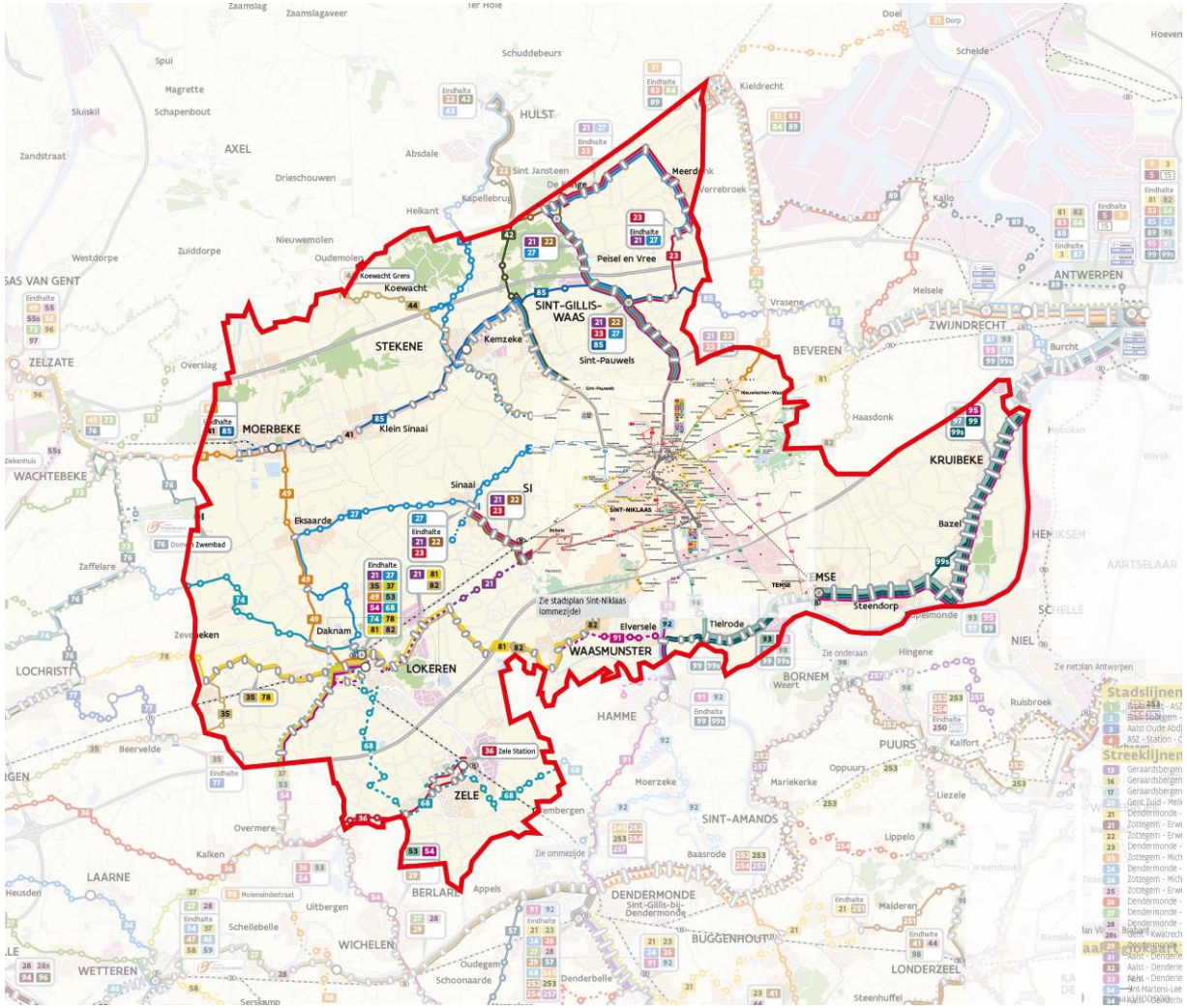
Bus

- **Van het huidige net lijkt een grote dekkingsgraad uit te gaan. Toch dient men in het achterhoofd te houden dat een groot deel van de lijnen slechts op bepaalde tijdstippen (bvb alleen in de spits of om de 2u) rijdt**

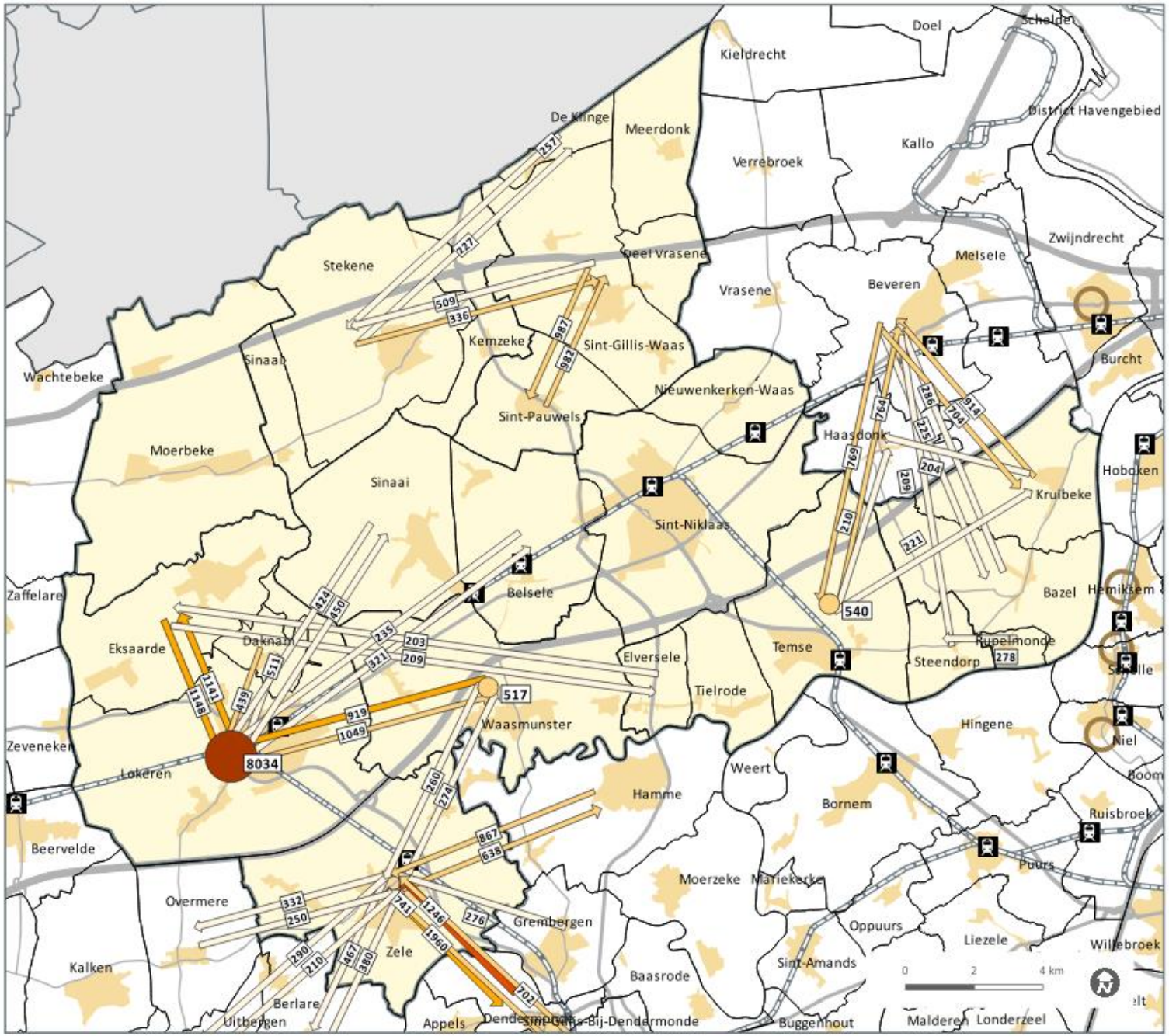
- **De reiziger moet veel info combineren om dit te kunnen begrijpen. (Het plan hiernaast bvb kwam tot stand door 3 plannen te combineren)**

- **Ruim aantal lijnen naar de (klein- en stedelijke gebieden. Vaak echter varianten die enkel in de spits rijden. Dit geeft een zekere plan-onleesbaarheid**

- **Groot aantal functionele lijnen die amper tot niet rijden (>1/uur) in de daluren**



** Voor een meer uitgebreide bespreking van het openbaar vervoer zie oriëntatienota openbaar vervoer, opgenomen als bijlage*



K1 Vervoerregio WAASLAND

Belbusrelaties (>100) tussen deelkernen met aantal verplaatsingen op jaarbasis (2018)

Binnen deelkernen

- 500 - 1000
- 1001 - 1500
- 1501 - 2000
- > 2000

Tussen deelkernen

- 100 - 500
- 500 - 1000
- 1001 - 1500
- 1501 - 2000
- > 2000

atelier demitro2 Vlaanderen

Bus

Belbusgebruik

- **Belbusgebruik**
  - De meeste belbusbewegingen gaan van en naar Lokeren, Zele, Dendermonde en Beveren
  - Daarnaast zijn er nog een groot aantal interne relaties te Lokeren
  - Kleinere belbusrelaties zijn er tussen Stekene en Sint-Gillis-Waas

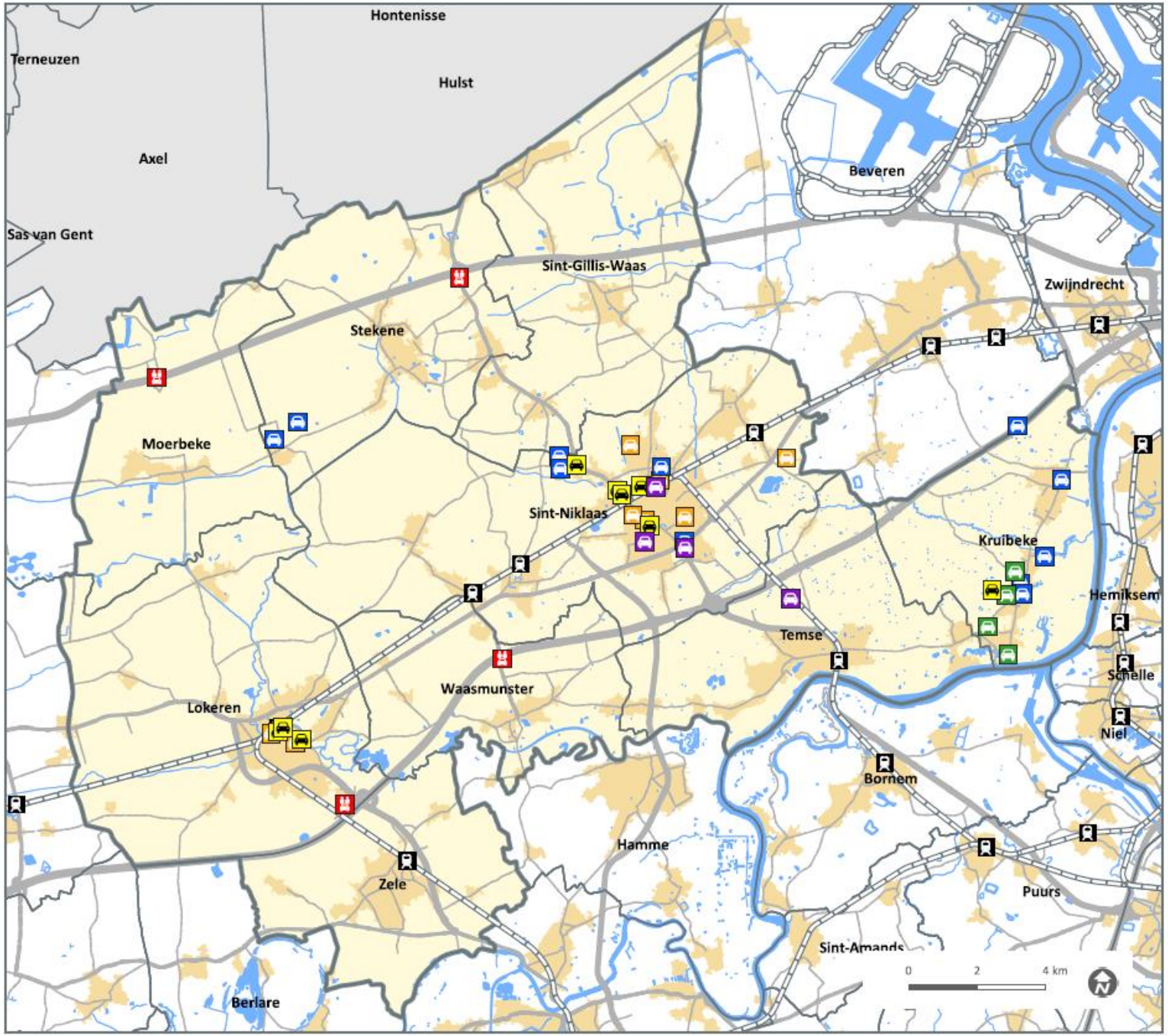
Overstappunten

- **Ontwikkeling mobipunten**
  - Overstappunten OV – OV en OV – ander vervoersmiddel
  - Trein – tram – bus – (deel)wagen – (deel)fiets

- **Uitrol mobipunten**
  - Ontwikkelen van een logisch opgebouwd netwerk aan mobipunten in de regio
  - Moerbeke, Kruibeke, Sint-Niklaas en Temse zijn al ingestapt
  - Voor de inrichting van een mobipunt kan aanspraak worden gemaakt op projectsubsidies met een maximum van 75%

- **EFRO-project mobipunten**
  - Ontwikkeling visie en ontwikkeling naar typologie, locatiekeuze en prestatie-eisen Interregionaal, regionaal, lokaal en buurt

Bron: onderzoeksopdracht Provincie Oost-Vlaanderen



K1

Vervoerregio WAASLAND

Deelsystemen

Deelauto

- Cambio
- Caramigo
- Cozycar
- Stapp.In
- Tapazz
- Carpoolparking

Deelfiets

- Blue Bike

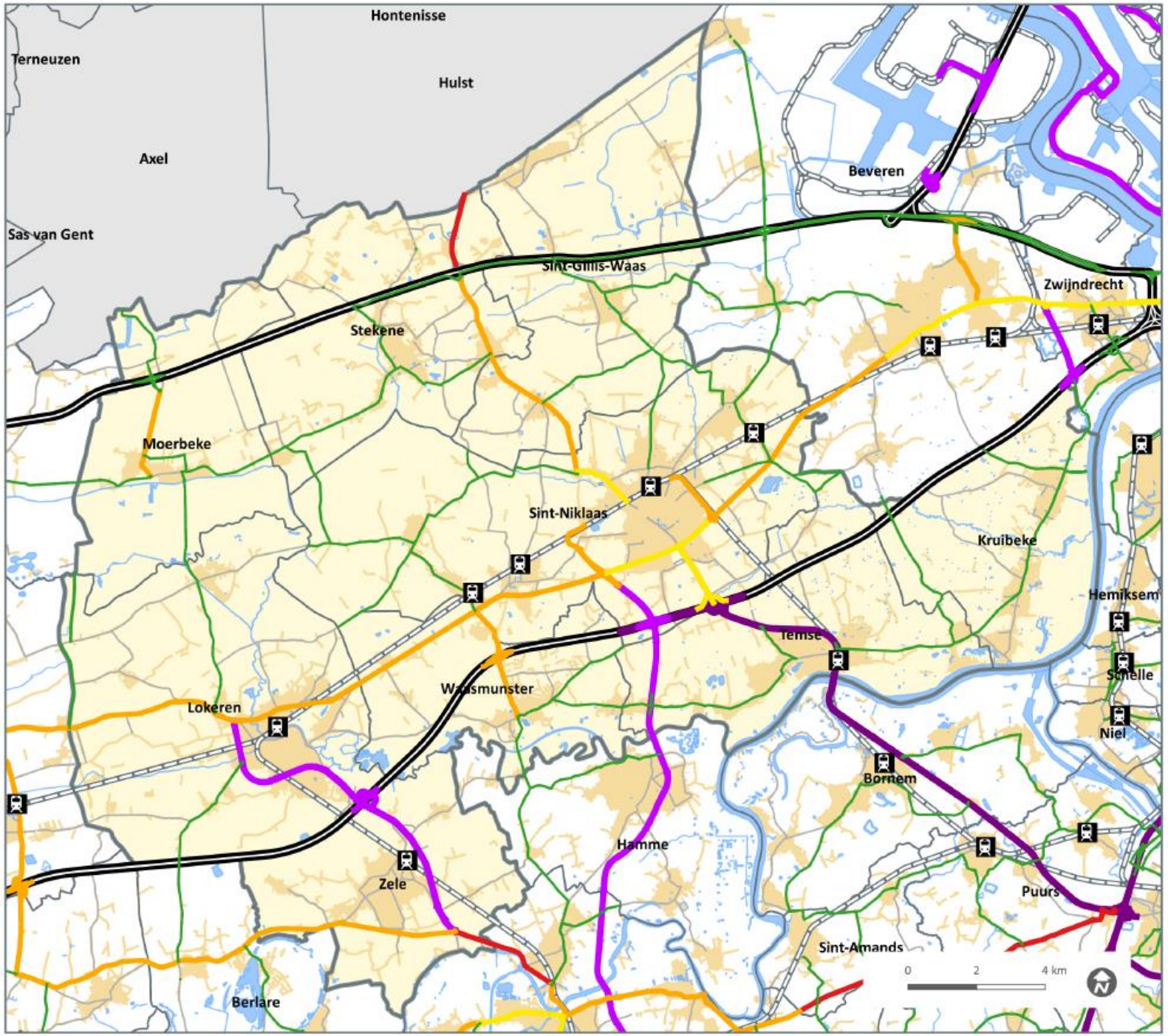
atelier \ demitro2

Vlaanderen

Overstappunten

Deelinitiatieven vervoersmodi

- **Verschillende deelinitiatieven voor verschillende vervoersmodi zijn voorhanden**
  - Fiets
    - Blue Bike
  - Auto
    - Cambio
    - Caramigo
    - Cozycar
    - Stapp.In
    - Tapazz
    - JustDrive
    - Avira (rolstoelvriendelijk)
    - Carpoolparkings
- **Deelfietsen en deelsteps zijn in opmars. Vaak zijn deze gelinkt aan een bepaalde gemeente/stad**



K1

Vervoerregio
WAASLAND

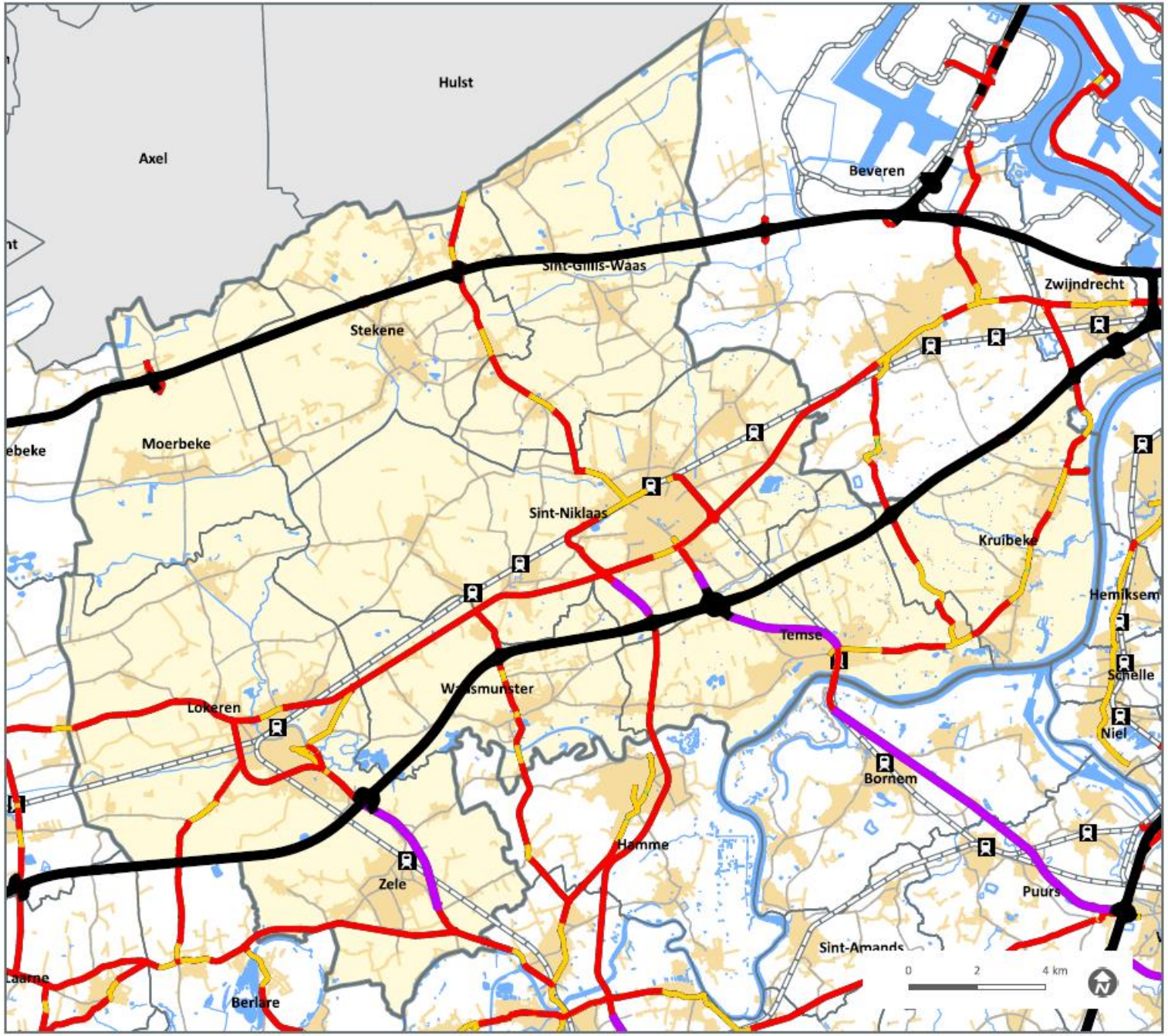
Wegencategorisering

- hoofdweg
- primaire weg type I
- primaire weg type II
- secundaire weg type I
- secundaire weg type II
- secundaire weg type III
- lokale weg type I

Wegencategorisering

- **Duidelijke netwerkstructuur in VVR Waasland**
- **Oost-west oriëntering hoofdwegennet**
- **Zuidelijke secundaire assen zijn duidelijk zichtbaar**

- **Wegencategorisering zal op termijn worden herbekeken door de Vlaamse Overheid in functie van bedoeld gebruik, effectief gebruik en ruimtelijke context**



K1

Vervoerregio
WAASLAND

Snelheidsregimes

Snelheidsregimes
- 120
- 90
- 70
- 50
- 30

atelier \ demitro2

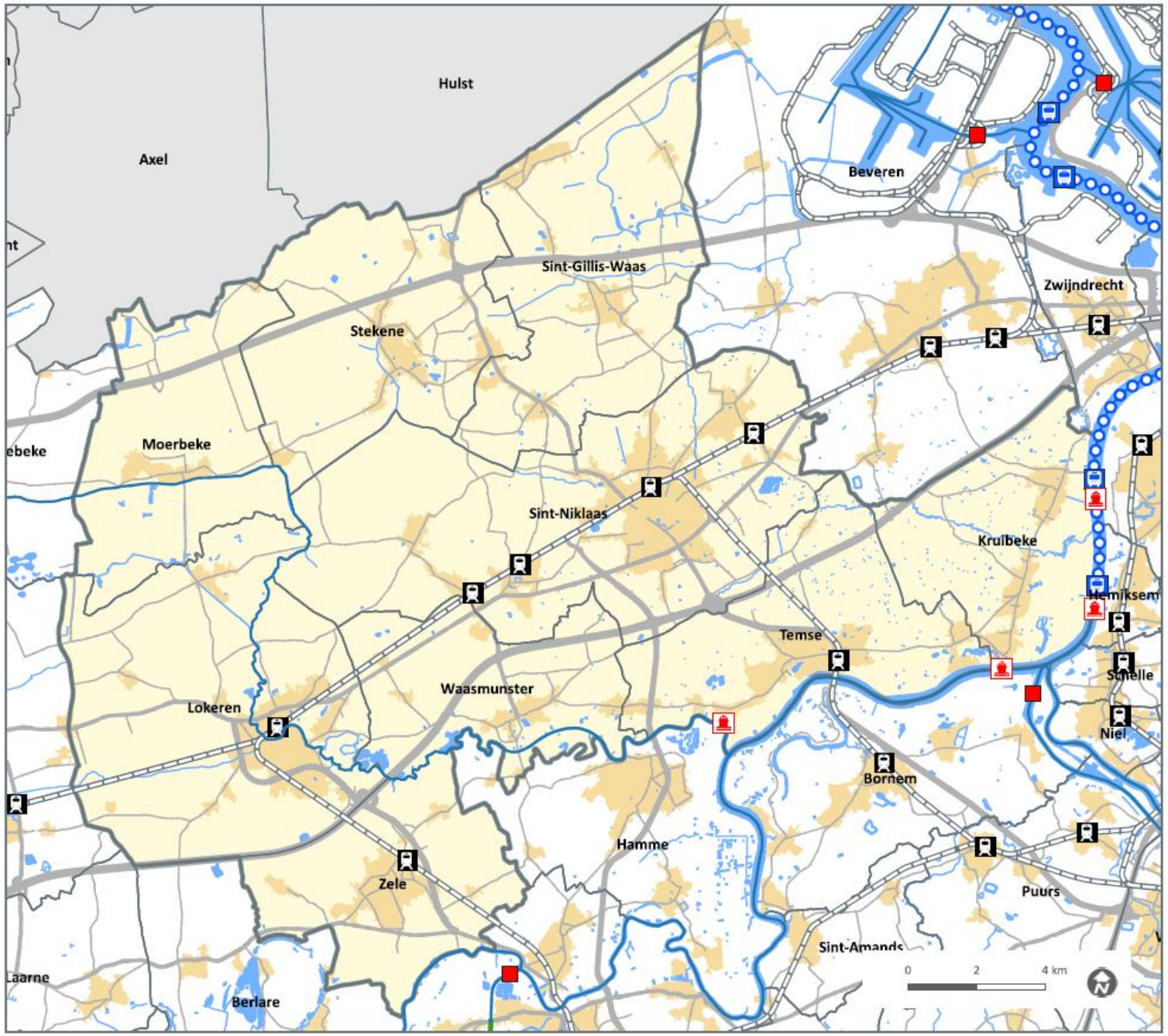
Vlaanderen

Weginfrastructuur

Snelheidsregimes

- **Binnen bebouwde kom**
  - Woonerven: maximum 20 km/u
  - Fietsstraten: maximum 30 km/u
  - Zone 30: maximum 30 km/u
  - Bebouwde kom: maximum 50 km/u

- **Buiten bebouwde kom**
  - Regel: maximum 70 km/u (in Vlaanderen), tenzij anders aangegeven of tenzij wegbeeld 120 km/u toelaat
  - Op snelwegen maximum 120 km/u, minimum 70 km/u



K1

Vervoerregio WAASLAND

Bevaarbare waterwegen

Classificatie vaarwegen volgens CEMT-klasse

- 0
- I
- II
- IV
- Va
- Vb
- VIb
- Sluis
- Waterbus
- Halte waterbus
- Overzet

atelier \ demitro2

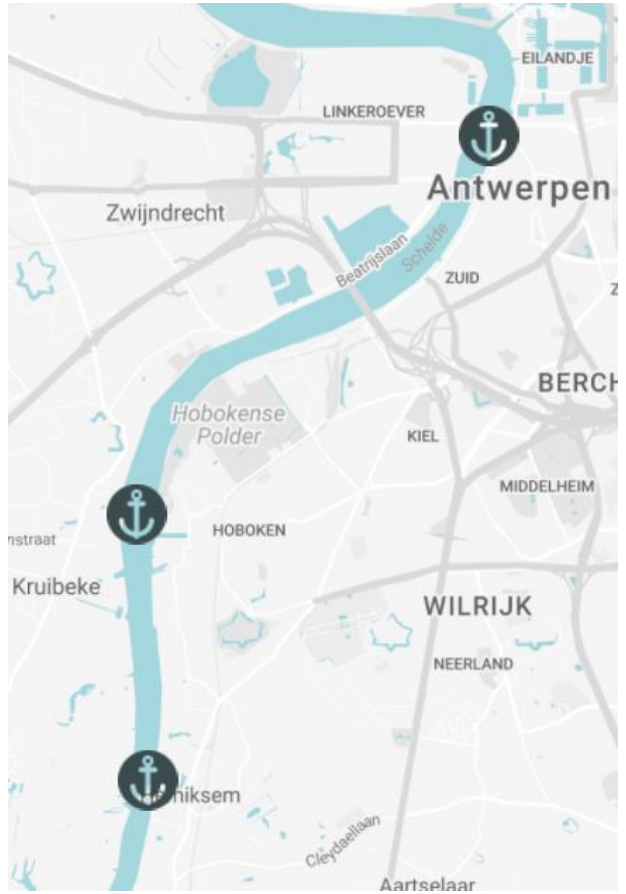
Vlaanderen

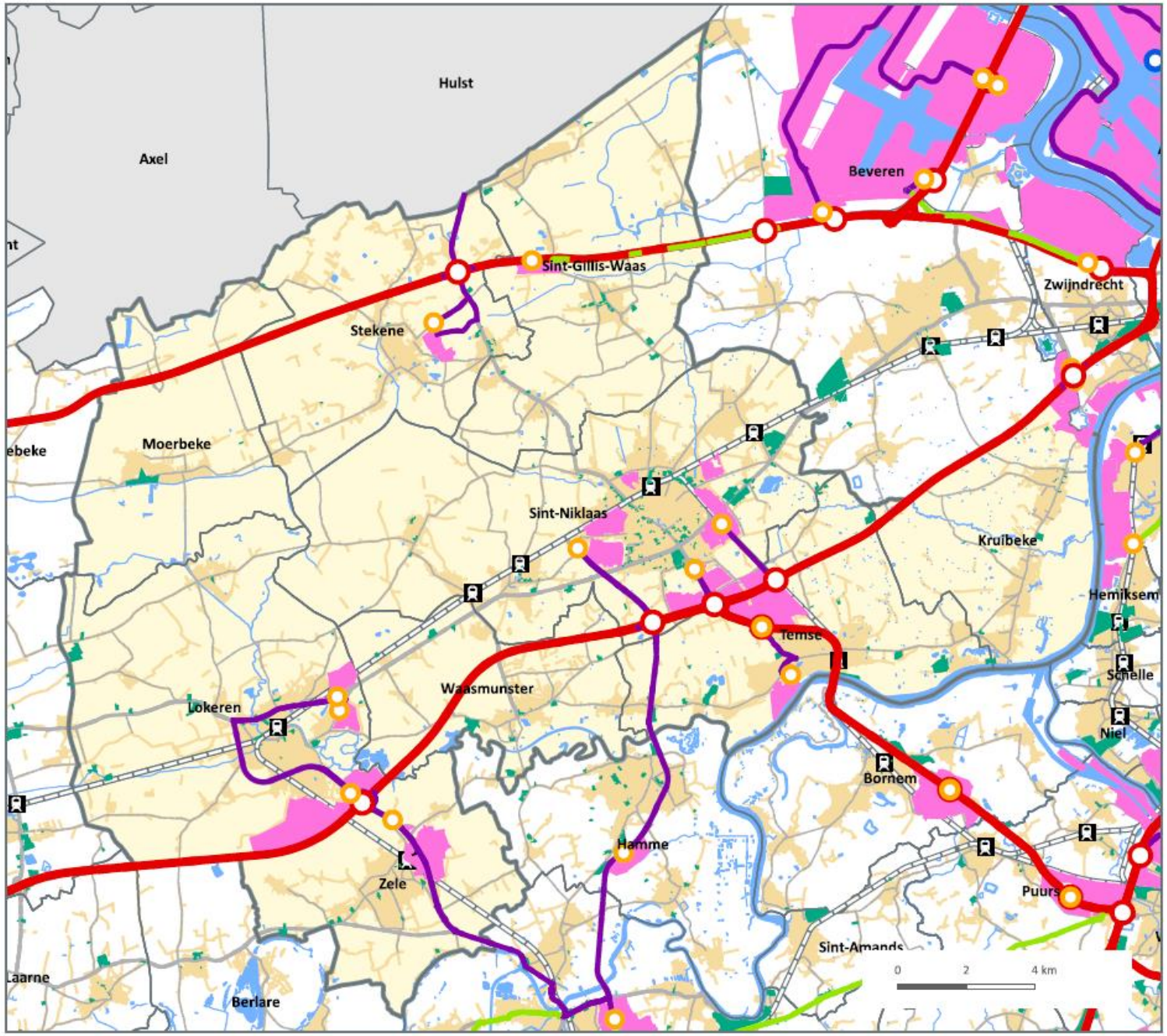
Watergebonden vervoer

- **Watergebonden vervoer hoofdzakelijk gebruikt voor woon-schoolverkeer en woon-werkverkeer**
- **Alternatief vervoer in congestiegevoelige regio**

- **Waterbus richting Antwerpen**
  - Vaart dagelijks vanaf Hemiksem via Kruibeke naar Antwerpen en verder
  - Kruibeke – Steenplein in 17 minuten

- **Overzetten als lokale verbinding voor zachte weggebruikers**
  - Rupelmonde – Bornem (april - september)
  - Bazel – Hemiksem (dagelijks)
  - **Kruibeke – Hoboken (dagelijks)**
  - Tielrode – Hamme (dagelijks)





Vervoerregio WAASLAND K1

Vrachtroutenetwerk

Toegangspunten
- multimodaal knooppunt
- lokaal knooppunt
- regionaal knooppunt

Vrachtroutenetwerk
- hoofdvrachtroute
- hoofdvrachtroute A
- alternatieve vrachtroute type I
- vrachtroute type I
- vrachtroute type II
- vrachtroute type III

Bedrijventerreinen
- geselecteerd
- niet geselecteerd

atelier \ demitro2

Vlaanderen

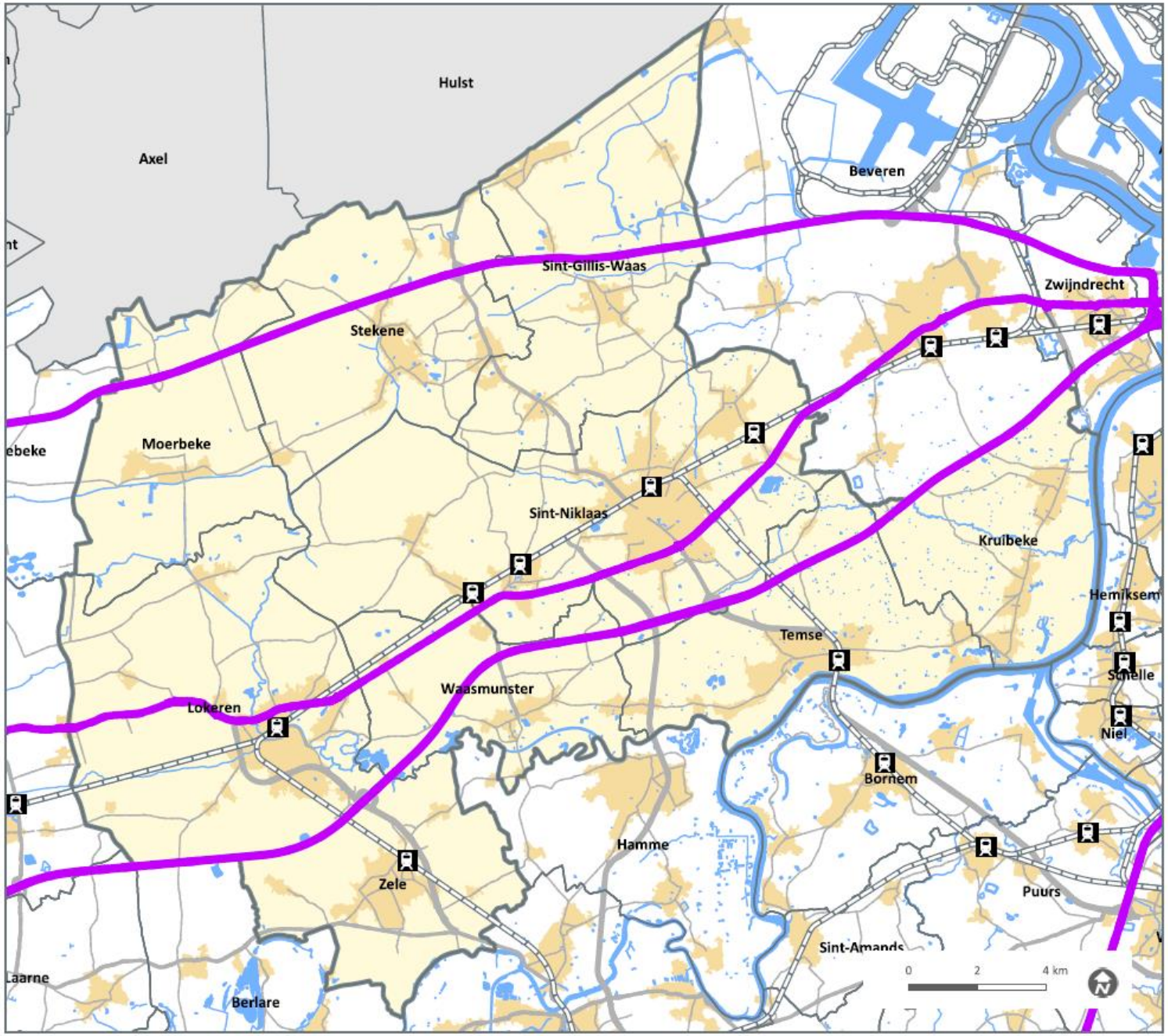
Vrachtverkeer

Vrachtroutenetwerk

- **Het vrachtroutenetwerk heeft tot doel de gewenste vrachtroutes aan te duiden om bedrijvenzones te verbinden met het hoofdwegennet. Vrachtwagens worden op deze manier zo snel mogelijk naar het hoofdroutenetwerk gestuurd.**

- **Het vrachtroutenetwerk is noodzakelijk om de bereikbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid te garanderen.**
- **De selectie van vrachtroutes is zoveel als mogelijk gebaseerd op basis van de wegcategorisering.**

- **Voor de regio Waasland zijn de snelwegen geselecteerd als hoofdroutes, van hieruit vertrekken er een aantal vrachtroutes type I ter ontsluiting van de bedrijventerrein op regionaal niveau.**
  - Er zijn geen doorgaande vrachtroutes tussen de E34 en de E17. Dit is om sluipverkeer te vermijden. Vrachtwagens die van de E34 naar de E17 willen of via versa moeten omrijden via de Antwerpse Ring
  - N70 loopt parallel aan E34 en E17, maar is niet geselecteerd in het vrachtroutenetwerk



K1
Vervoerregio
WAASLAND

Tolwegen

Tolwegen +3,5t

atelier \ demitro2

Vrachtverkeer

Tolwegen – kilometerheffing (+3,5t)

- **Eigenaars van bepaalde vrachtwagens moeten een kilometerheffing betalen voor het gebruik van de autosnelwegen en bepaalde gewest- en gemeentewegen in België.**
- **Het is het maximaal toegelaten totaalgewicht (MTT) van de trekker die bepaalt of de kilometerheffing van toepassing is of niet. MTT is hetzelfde als maximaal toegelaten massa (MTM).**
- **Alle voertuigen voor goederenvervoer met een maximaal toegelaten totaalgewicht (MTT) van meer dan 3,5 ton**
- **De kilometerheffing wordt berekend met behulp van een 'On Board Unit' (OBU). Dit toestel registreert tot o**

	WALLONIË (EX BTW)			VLAANDEREN, BRUSSEL AUTOSNELWEG			BRUSSEL BINNENSTEDELIJK GEBIED*		
[€ / km]	3,5 < 12 TON	12-32 TON	> 32 TON	3,5 < 12 TON	12-32 TON	> 32 TON	3,5 < 12 TON	12-32 TON	> 32 TON
Euro 0	0,153	0,205	0,209	0,154	0,207	0,211	0,199	0,278	0,308
Euro 1	0,153	0,205	0,209	0,154	0,207	0,211	0,199	0,278	0,308
Euro 2	0,153	0,205	0,209	0,154	0,207	0,211	0,199	0,278	0,308
Euro 3	0,132	0,184	0,188	0,133	0,186	0,190	0,172	0,251	0,282
Euro 4	0,099	0,152	0,156	0,100	0,153	0,157	0,139	0,219	0,249
Euro 5	0,077	0,130	0,134	0,089	0,142	0,146	0,126	0,205	0,235
Euro 6	0,077	0,130	0,134	0,078	0,131	0,135	0,105	0,184	0,214

(*) Binnenstedelijk gebied: alle lokale en regionale wegen die geen autosnelweg zijn. Viapass ed.1/7/2019

Bron: viapass.be

Vrachtverkeer

Vrachtwagenparkeren

- **Verschillend naar gebruik:**
  - Langparkeren vs kortparkeren
- **Verschillend naar locatie:**
  - Snelwegparking vs parking voor lokale chauffeurs
- **Verschillend naar tijdstip**
  - Week vs weekend
- **Overlast (NIMB) wordt ervaren door quasi alle gemeentebesturen van VVR Waasland**

Calamiteitenroutes

- **Langs Vlaamse autosnelwegen staan 1.500 gele borden met letters op. In noodsituaties ontpoppen deze borden zich tot een bewegwijzerde omleiding, de ‘calamiteitenroutes’.**
- **Het is een omleidingsroute die ingeschakeld wordt wanneer de autosnelweg gedeeltelijk of volledig wordt afgesloten.**

- **Voorbeeld VVR Waasland: de E17 moet worden afgesloten tussen Lokeren en Waasmunster. De weggebruikers de boodschap te zien dat ze de E17 moeten verlaten afrit 12 (Lokeren) en de letter ‘F’ moeten volgen, die loodst ze naar de volgende oprit 13 (Waasmunster).**
- **Gemiddeld wordt er 120 keer per jaar een calamiteitenroute**

- **350 calamiteitenroutes in Vlaanderen**
- **VVR Waasland:**
  - E17 (Frankrijk-Antwerpen): F
    E17 (Antwerpen-Frankrijk): G

1.5. Mobiliteitsgedrag en –gegevens

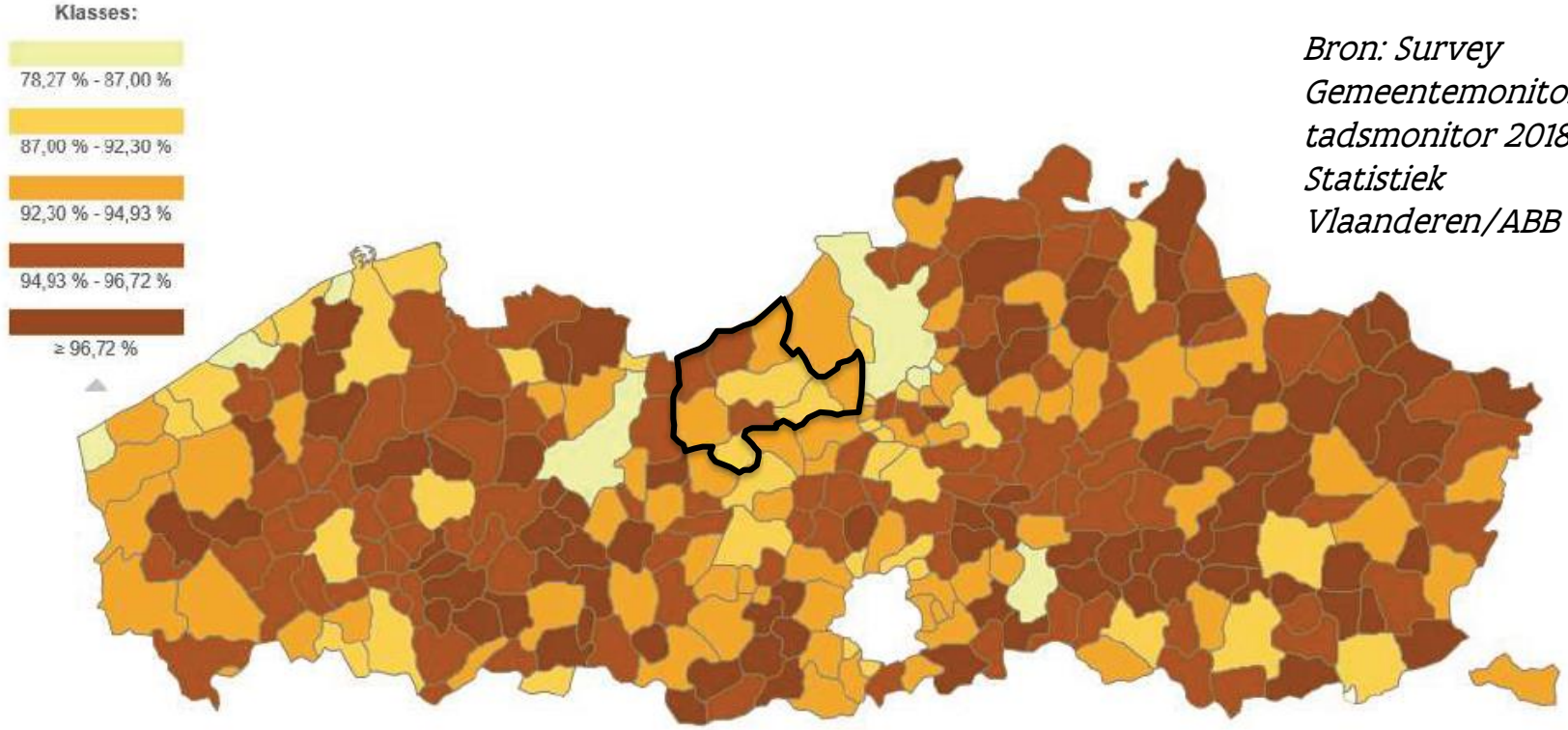
INHOUD :

- Autobezit
- Fietsbezit
- Elektrisch fietsbezit
- Subjectieve veiligheid fietsinfrastructuur
- Gebruik fiets
- Gebruik openbaar vervoer
- Aantal ongevallen
- Verplaatsingsstromen (vb. woon-werk, woon-school, etc.)

1.5. Mobiliteitsgedrag en –gegevens

Aandeel (%) van de inwoners dat in het gezin beschikt over minstens één wagen, motor of bromfiets

- **Bezit gemotoriseerd voertuig is lager in stedelijke omgeving**
- **Landelijkere omgevingen met minder Ov-aanbod hebben hogere graad van bezit gemotoriseerd voertuig**
- **90% van de gezinnen beschikt over minstens één wagen, motor of bromfiets**
- **VVR Waasland heeft in vergelijking met Vlaanderen een lagere bezittingsgraad van minstens één wagen, motor of bromfiets**

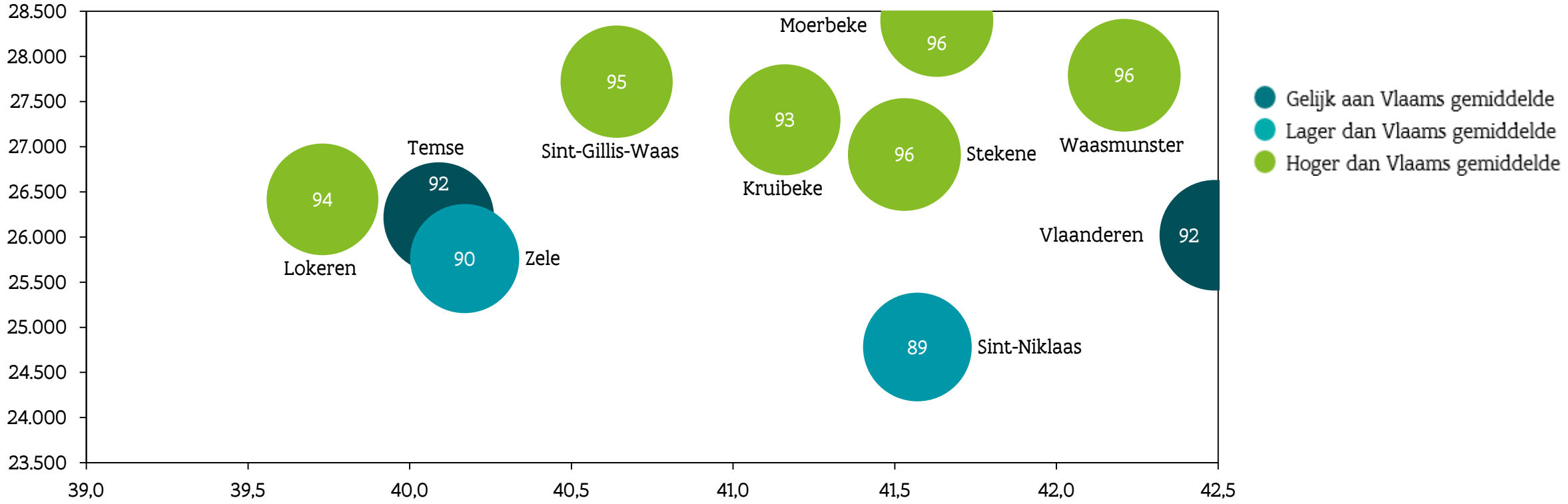


Bron: Survey Gemeentemonitor/Stadsmonitor 2018, Statistiek Vlaanderen/ABB

1.5. Mobiliteitsgedrag en –gegevens

In alle gemeentes van VVR Waasland, op Zele en Sint-Niklaas na, hebben meer gezinnen minstens één auto dan gemiddeld in Vlaanderen. Het hoge wagenbezit kan deels verklaard worden door de lage bevolkingsdichtheid in sommige gemeenten, in combinatie met een beperkt openbaar vervoersaanbod.

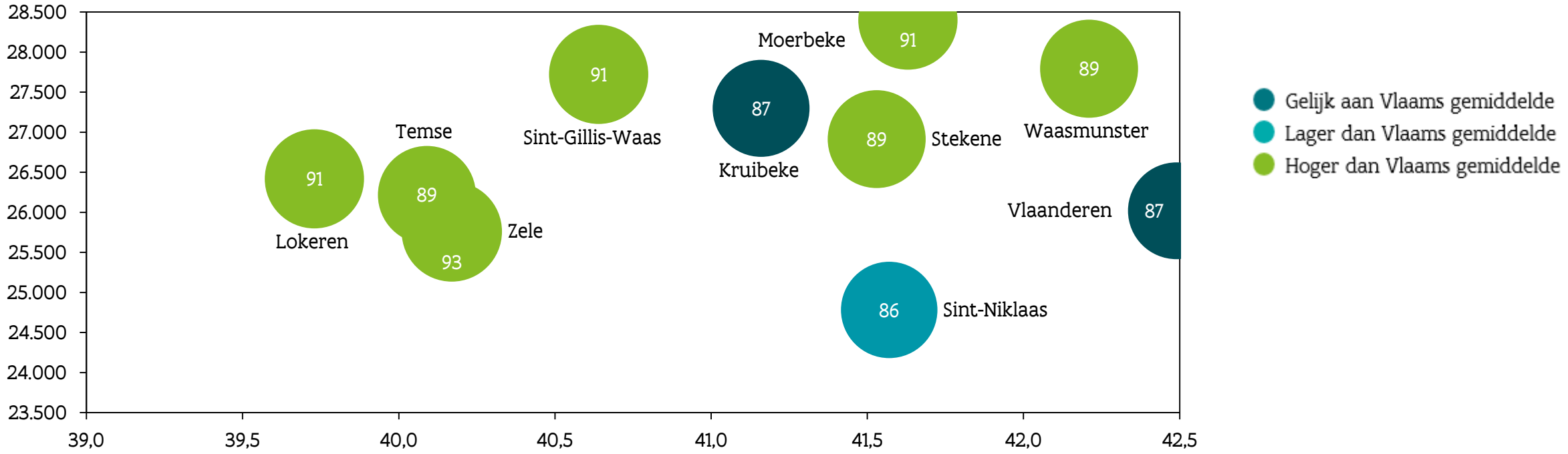
Autobezit (2017) in functie van mediaan netto belastbaar inkomen (in EUR) (2017) en gemiddelde leeftijd (2011)
Bron: Statistiek Vlaanderen (autobezit), provincie in cijfers (inkomen), Statbel (gemiddelde leeftijd)



1.5. Mobiliteitsgedrag en –gegevens

Het fietsbezit is in het algemeen hoger in de vervoerregio ten opzichte van Vlaanderen, voornamelijk in de 'jongere' gemeenten is er een hoger fietsbezit waarneembaar.

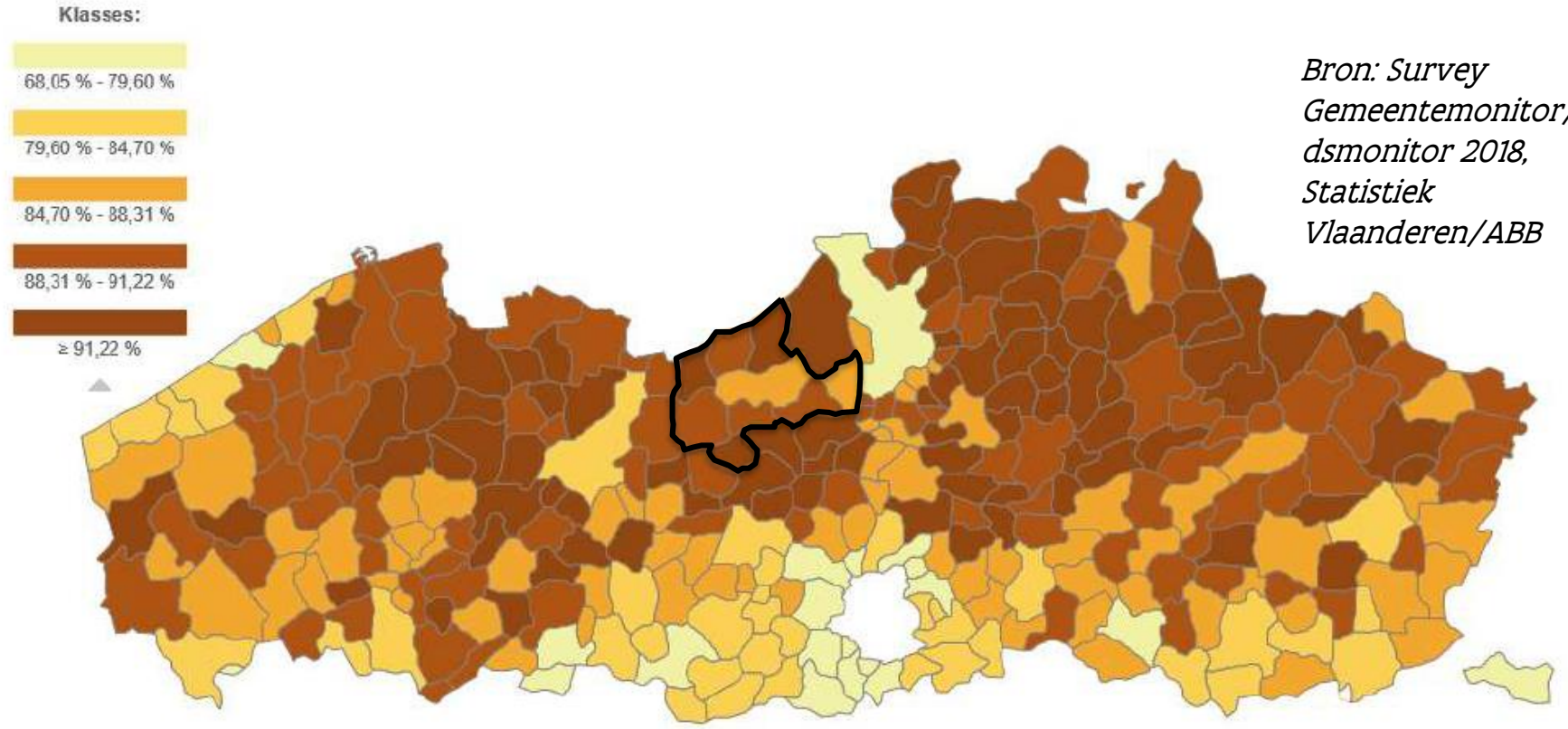
Fietsbezit (2017) in functie van mediaan netto belastbaar inkomen (in EUR) (2017) en gemiddelde leeftijd (2011)
Bron: Statistiek Vlaanderen (fietsbezit), provincie in cijfers (inkomen), Statbel (gemiddelde leeftijd)



1.5. Mobiliteitsgedrag en –gegevens

Aandeel (%) van de inwoners dat in het gezin beschikt over minstens één fiets

- **Meer dan 90% van de inwoners VVR Waasland beschikt over minstens één fiets**
- **Landelijkere gemeentes hebben een hogere graad van fietsbezit**
- **Sint-Niklaas en Kruibeke hebben duidelijk een lagere graad van fietsbezit**

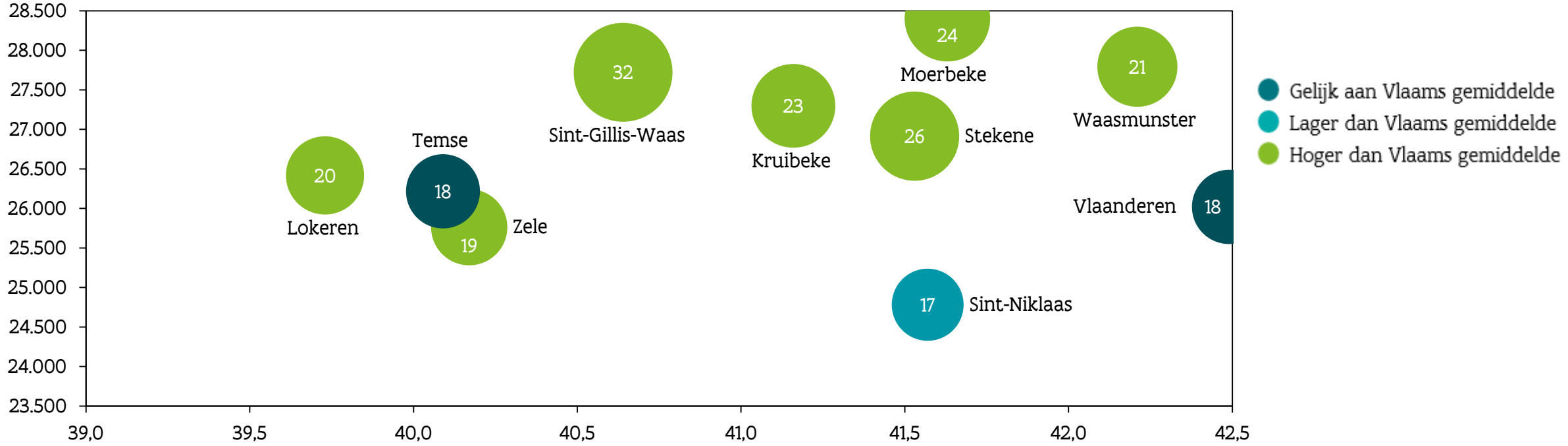


Bron: Survey Gemeentemonitor/Stadsmonitor 2018, Statistiek Vlaanderen/ABB

1.5. Mobiliteitsgedrag en –gegevens

Elektrische fietsen zijn in VVR Waasland even of meer aanwezig dan gemiddeld in Vlaanderen. Uitzonderingen hierop is Sint-Niklaas, de gemeente waar het belastbaar inkomen het laagst ligt. Er is geen correlatie waarneembaar tussen het fietsbezit en het elektrisch fietsbezit.

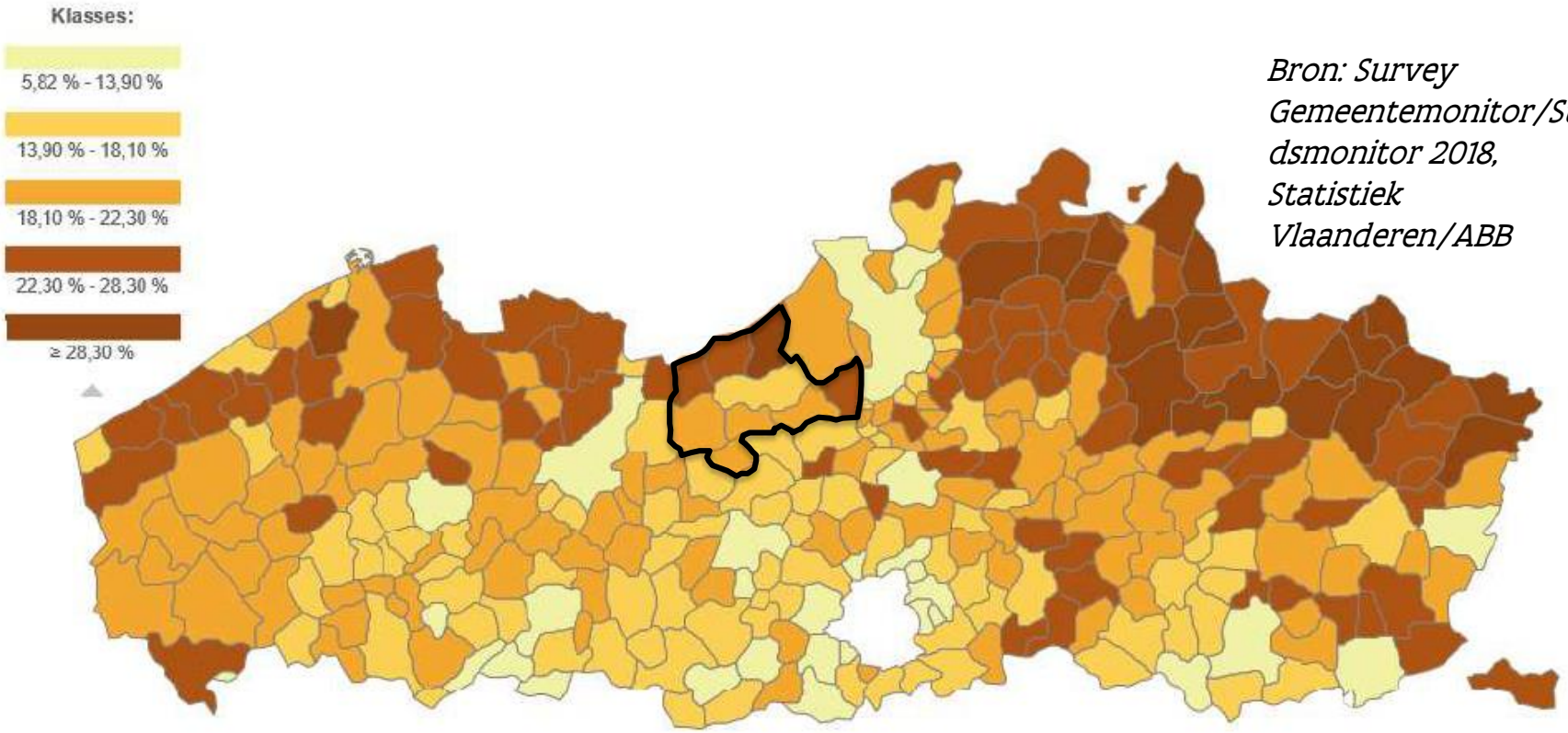
Fietsbezit (elektrisch) (2017) in functie van mediaan netto belastbaar inkomen (in EUR) (2017) en gemiddelde leeftijd (2011)
Bron: Statistiek Vlaanderen (fietsbezit - elektrisch), provincie in cijfers (inkomen), Statbel (gemiddelde leeftijd)



1.5. Mobiliteitsgedrag en –gegevens

Aandeel (%) van de inwoners dat in het gezin beschikt over minstens één elektrische fiets

- **Bezit elektrische fiets is hoger in landelijke omgeving**
- **Ongeveer 20% van de gezinnen bezit minstens één elektrische fiets in VVR Waasland**
- **VVR Waasland ligt in de lijn van het Vlaamse gemiddelde**

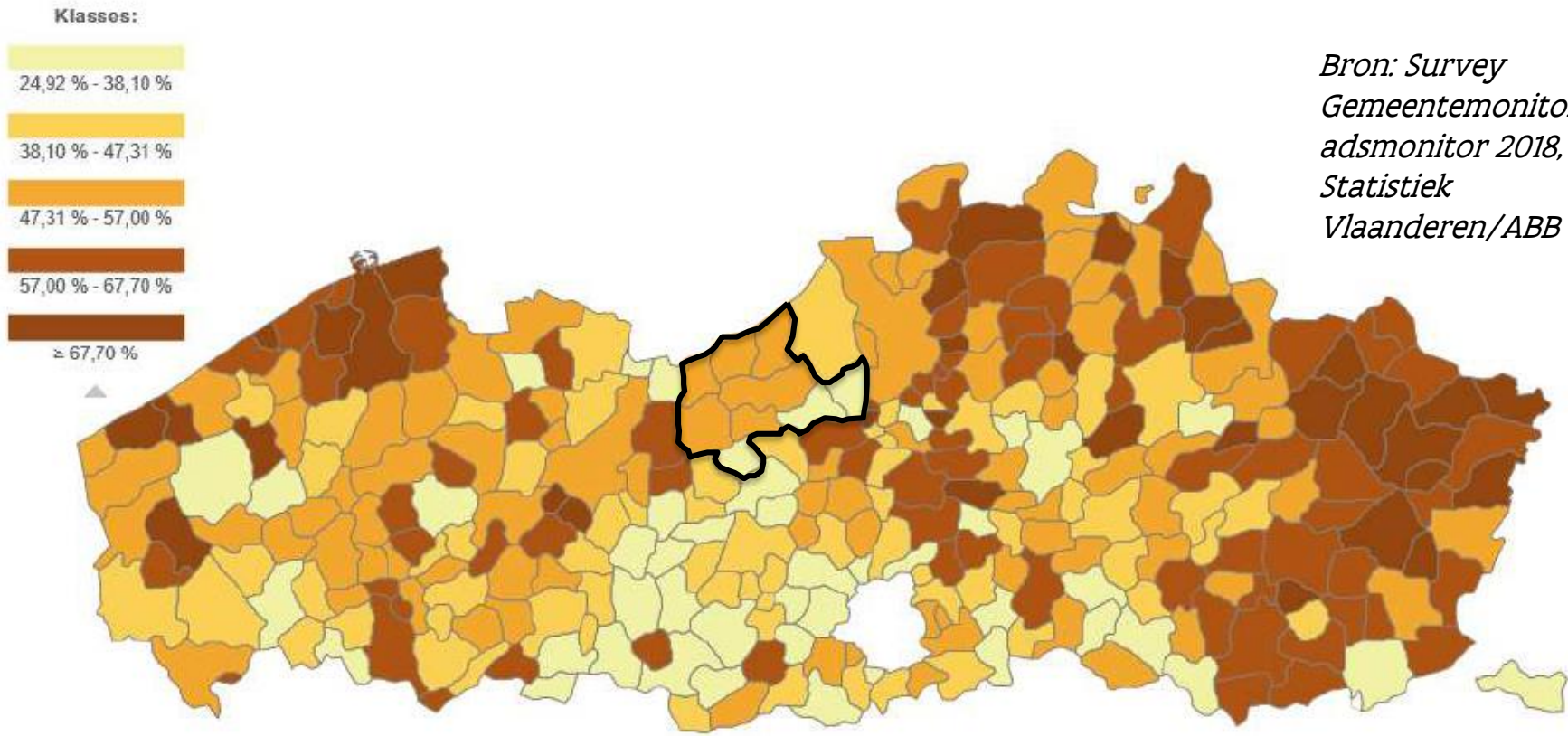


Bron: Survey Gemeentemonitor/Stadsmonitor 2018, Statistiek Vlaanderen/ABB

1.5. Mobiliteitsgedrag en –gegevens

Aandeel (%) van de inwoners dat het veilig vindt om te fietsen in de gemeente/stad

- **De helft van de inwoners in de VVR Waasland vinden het veilig om te fietsen in hun gemeente/stad**
- **De inwoners van Zele, Temse en Kruibeke voelen zich het minst veilig als ze zich per fiets verplaatsen**

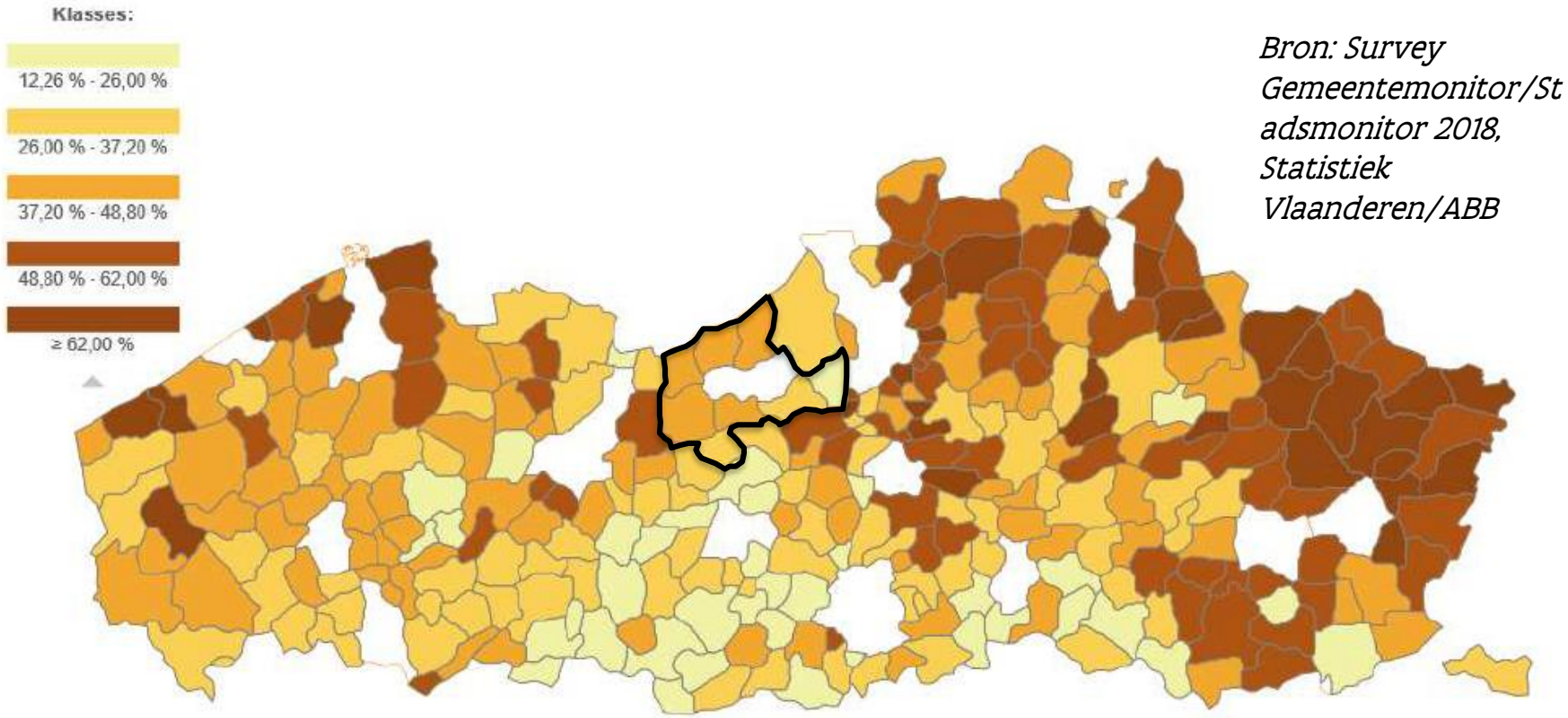


Bron: Survey Gemeentemonitor/Stadsmonitor 2018, Statistiek Vlaanderen/ABB

1.5. Mobiliteitsgedrag en –gegevens

Aandeel (%) van de bevolking dat vindt dat er voldoende fietspaden zijn in de gemeente/stad

- **Minder dan de helft van de inwoners van VVR Waasland vindt dat er voldoende fietspaden zijn**
- **Geen informatie over de stad Sint-Niklaas**
- **Vooral de inwoners van Kruibeke zijn het meest ontevreden**

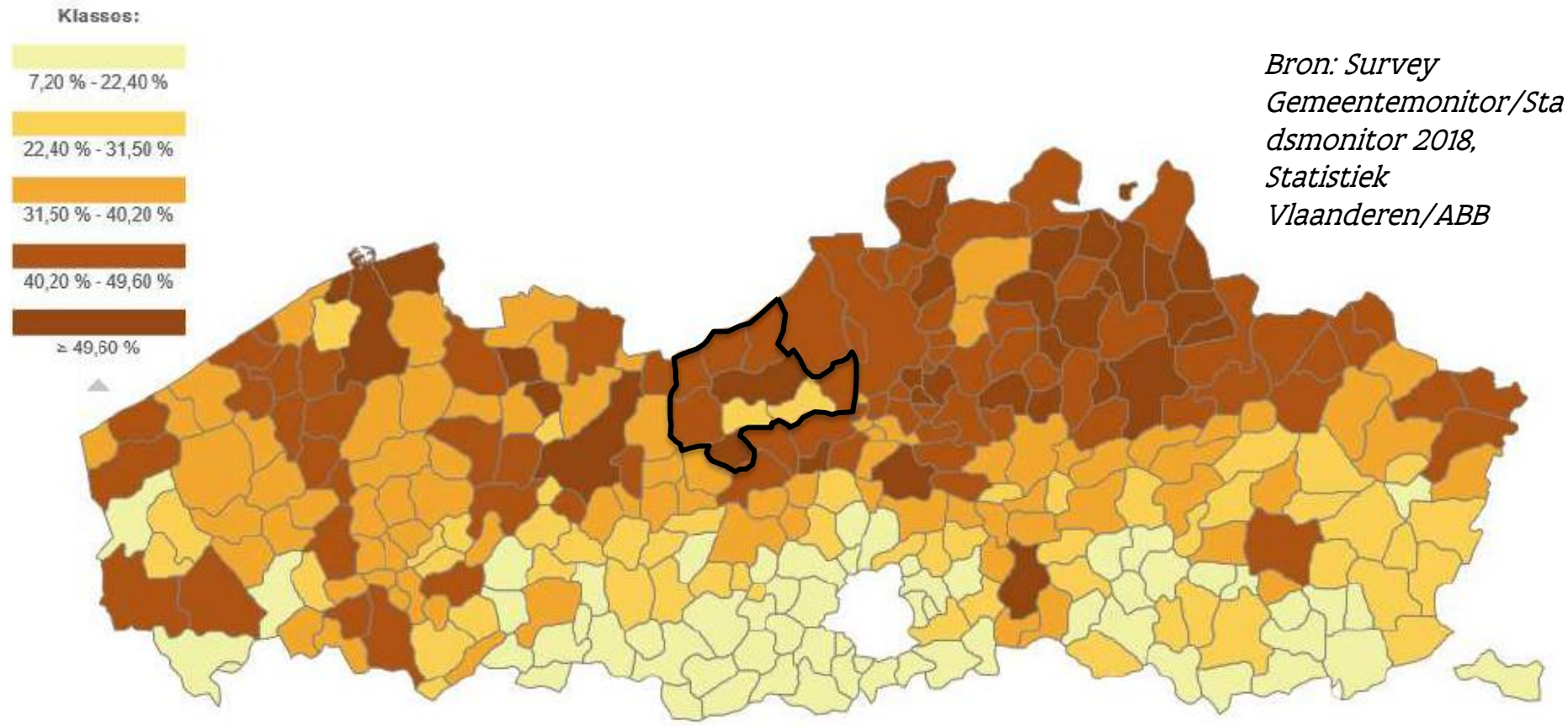


Bron: Survey Gemeentemonitor/Stadsmonitor 2018, Statistiek Vlaanderen/ABB

1.5. Mobiliteitsgedrag en –gegevens

Aandeel (%) van de inwoners dat het voorbije jaar minstens wekelijks de fiets heeft genomen voor korte afstanden

- **Meer dan 4 op 10 inwoners van VVR Waasland gebruikt wekelijks de fiets als vervoersmiddel voor kort afstanden**

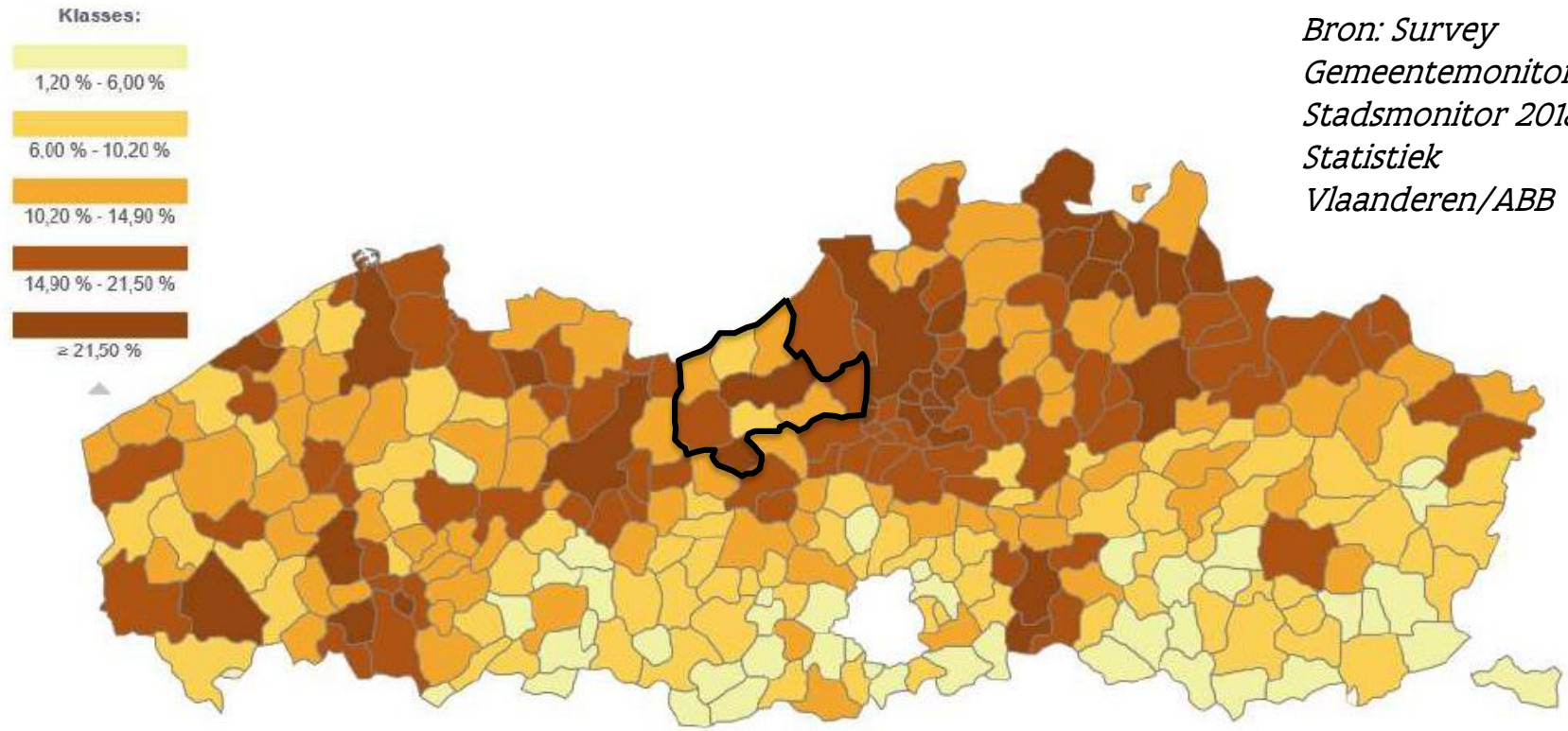


Bron: Survey Gemeentemonitor/Stadsmonitor 2018, Statistiek Vlaanderen/ABB

1.5. Mobiliteitsgedrag en –gegevens

Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, volgens aandeel van de inwoners (%) – dominante vervoersmiddel fiets

- **20% of meer van de woon-werk en woon-school verplaatsingen wordt met de fiets gedaan in Sint-Niklaas, Lokeren en Zele**
- **In landelijke gebieden is de fiets minder dominant voor woon-werk en woon-school verplaatsingen**
- **VVR Waasland scoort hier gemiddeld ten opzicht van het Vlaamse gemiddelde**

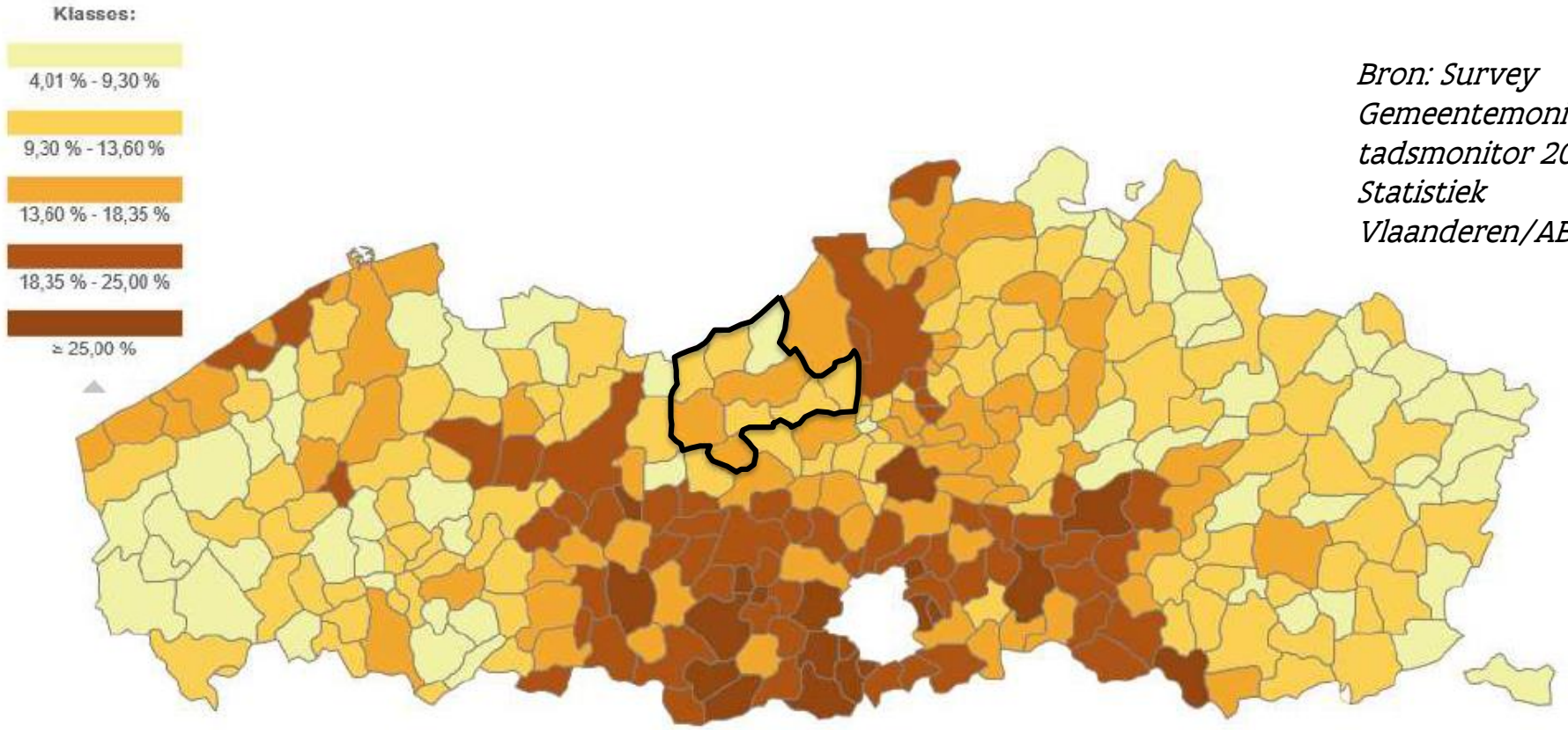


Bron: Survey Gemeentemonitor/ Stadsmonitor 2018, Statistiek Vlaanderen/ABB

1.5. Mobiliteitsgedrag en –gegevens

Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, volgens aandeel van de inwoners (%) – dominant vervoermiddel openbaar vervoer

- **Minder dan 20% van de inwoners gebruikt openbaar vervoer voor zijn verplaatsingen tussen woon-werk en woon-school**
- **Openbaar vervoer wordt vooral in de grootstedelijke gebieden Gent, Antwerpen en Vlaamse rand gebruikt**

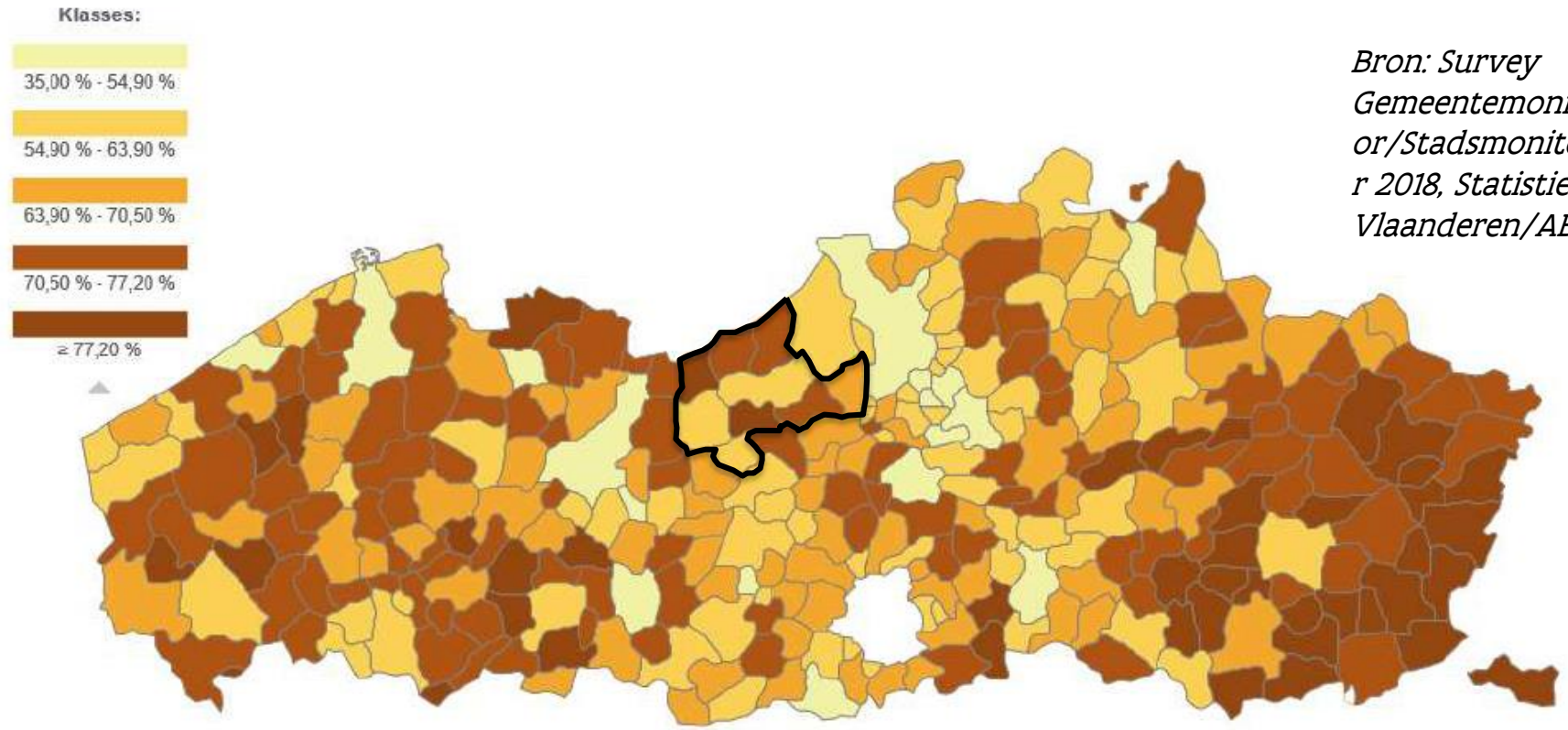


Bron: Survey Gemeentemonitor/Stadsmonitor 2018, Statistiek Vlaanderen/ABB

1.5. Mobiliteitsgedrag en –gegevens

Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, volgens aandeel van de inwoners (%) – particulier gemotoriseerd

- **Hoe kleiner het aanbod openbaar vervoer, hoe groter het aandeel particulier gemotoriseerd vervoer**
- **Het aandeel particulier gemotoriseerd verkeer is lager in stedelijke gebieden**
- **VVR Waasland zit op het Vlaamse gemiddelde op vlak van particulier gemotoriseerd verkeer**

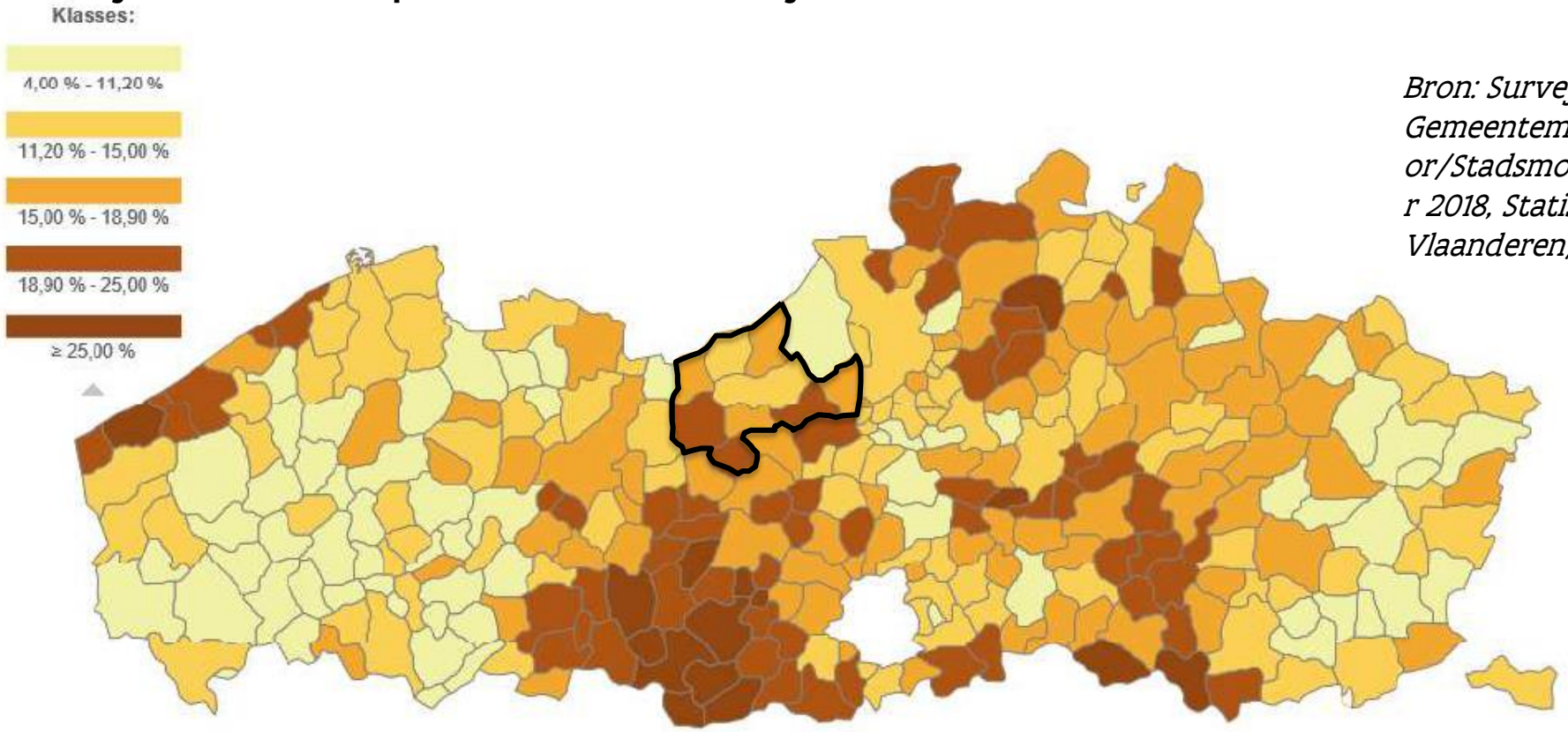


Bron: Survey Gemeentemonitor/Stadsmonitor 2018, Statistiek Vlaanderen/ABB

1.5. Mobiliteitsgedrag en –gegevens

Tijdsduur van de verplaatsingen (meer dan 1 uur) tussen woonplaats en werk, school of opleiding, volgens aandeel van de inwoners (%)

- **Vooral inwoners van Zele, Lokeren en Temse zijn gemiddeld gezien langer dan 1 uur onderweg naar hun werk, school of opleiding**
- **Meer informatie noodzakelijk om verdere uitspraken te doen over reistijd**

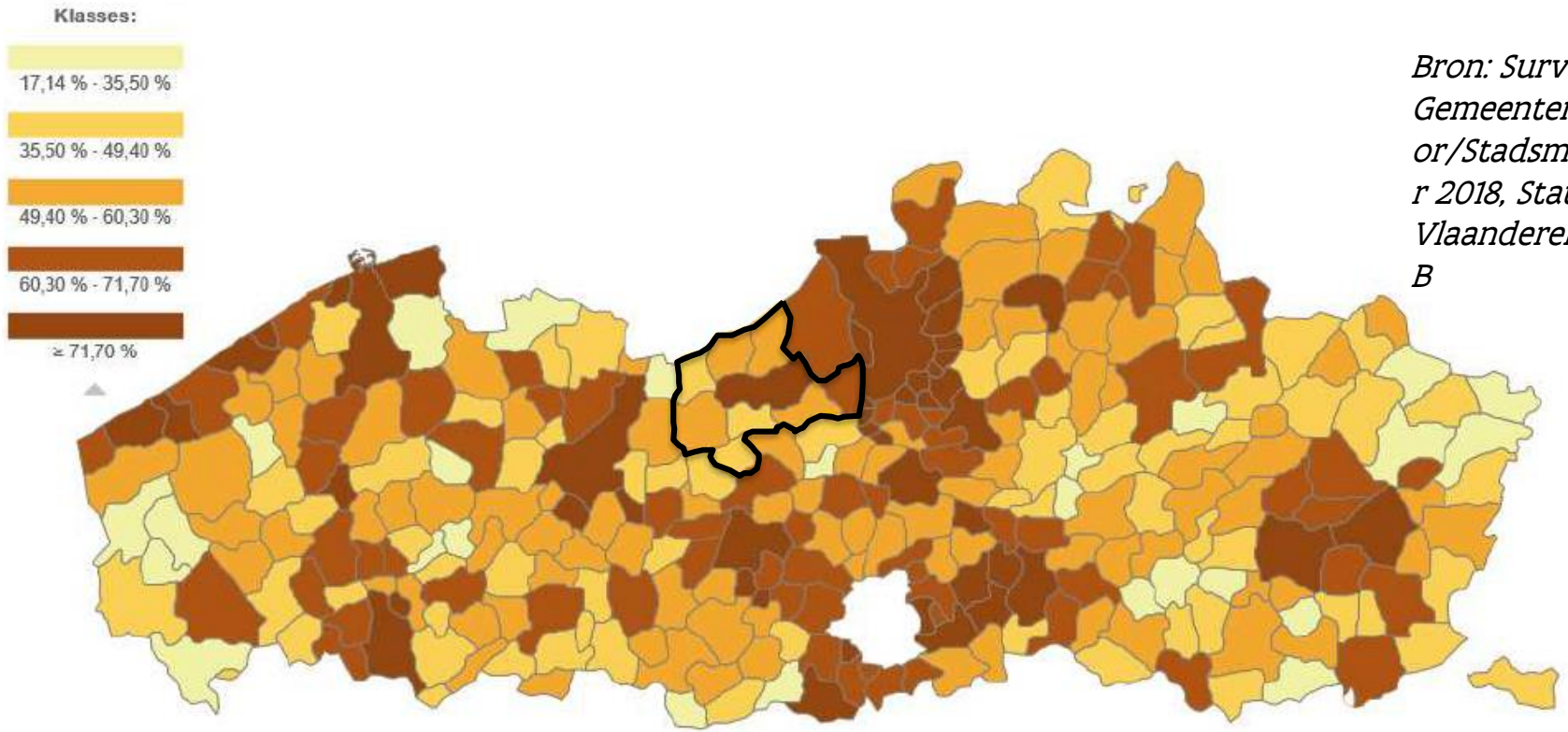


Bron: Survey Gemeentemonitor/Stadsmonitor 2018, Statistiek Vlaanderen/ABB

1.5. Mobiliteitsgedrag en –gegevens

Aandeel (%) van de inwoners dat vindt dat er voldoende openbaar vervoer is in de buurt

- **Meer dan 70% van de inwoners in Sint-Niklaas is tevreden over het Ov-aanbod**
- **Inwoners van grootstedelijke gebieden beschikken over meer en frequenter openbaar vervoer**
- **Inwoners in landelijkere gebieden zijn minder tevreden over het aanbod**

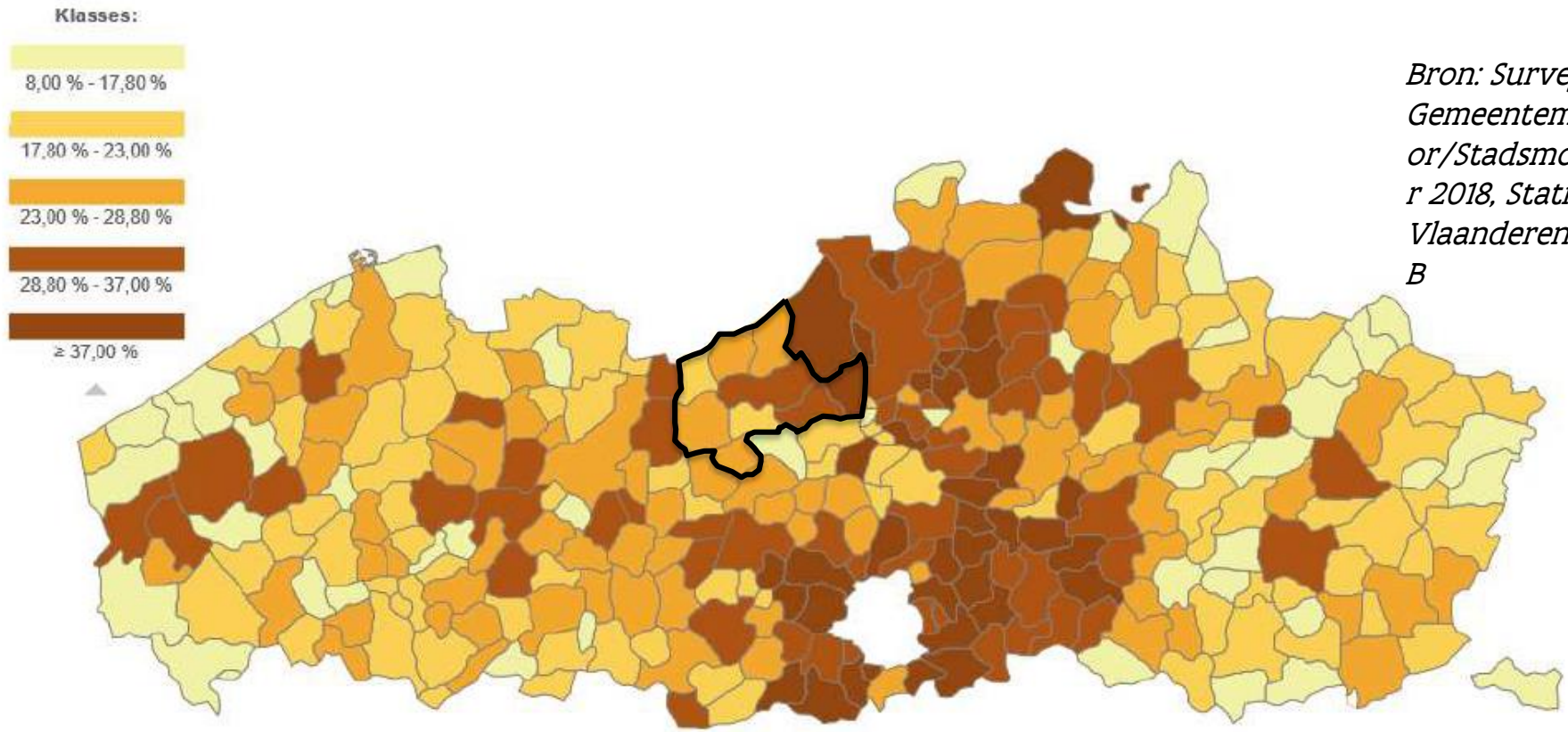


Bron: Survey Gemeentemonitor/Stadsmonitor 2018, Statistiek Vlaanderen/ABB

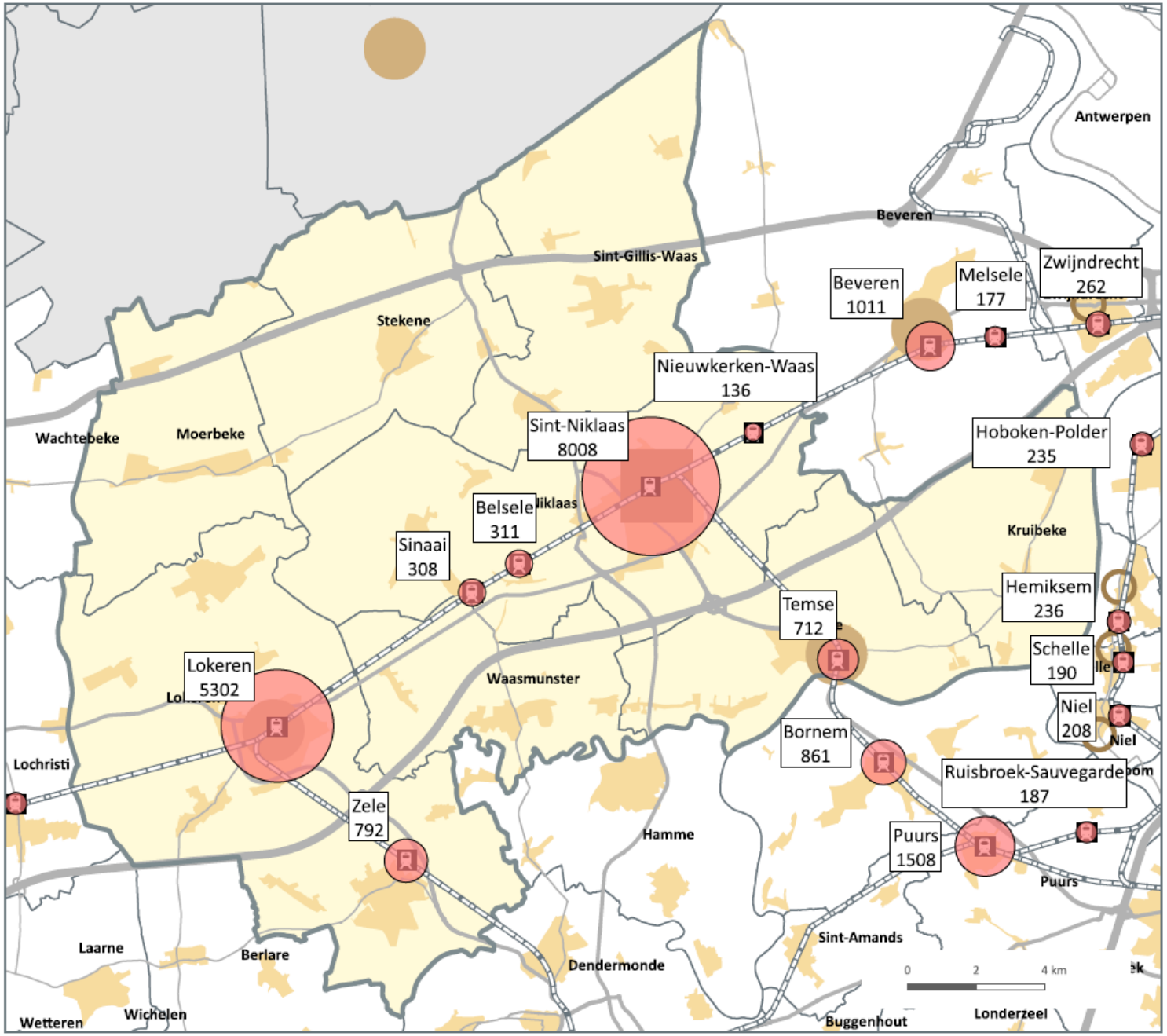
1.5. Mobiliteitsgedrag en –gegevens

Aandeel (%) van de inwoners dat de afgelopen maand vaak of altijd last heeft ondervonden van sluipverkeer

- **Inwoners ondervinden vooral last van sluipverkeer in meer stedelijke omgevingen**
- **Vooral de inwoners van de gemeente Kruibeke geven aan last te hebben van sluipverkeer**



Bron: Survey Gemeentemonitor/Stadsmonitor 2018, Statistiek Vlaanderen/ABB

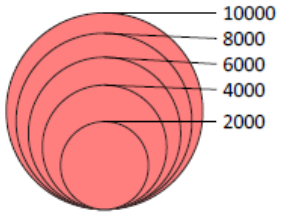


K1

Vervoerregio WAASLAND

Trein: aantal opstappers per station (2018) - weekdag

Gemiddeld aantal opstappers (2018)



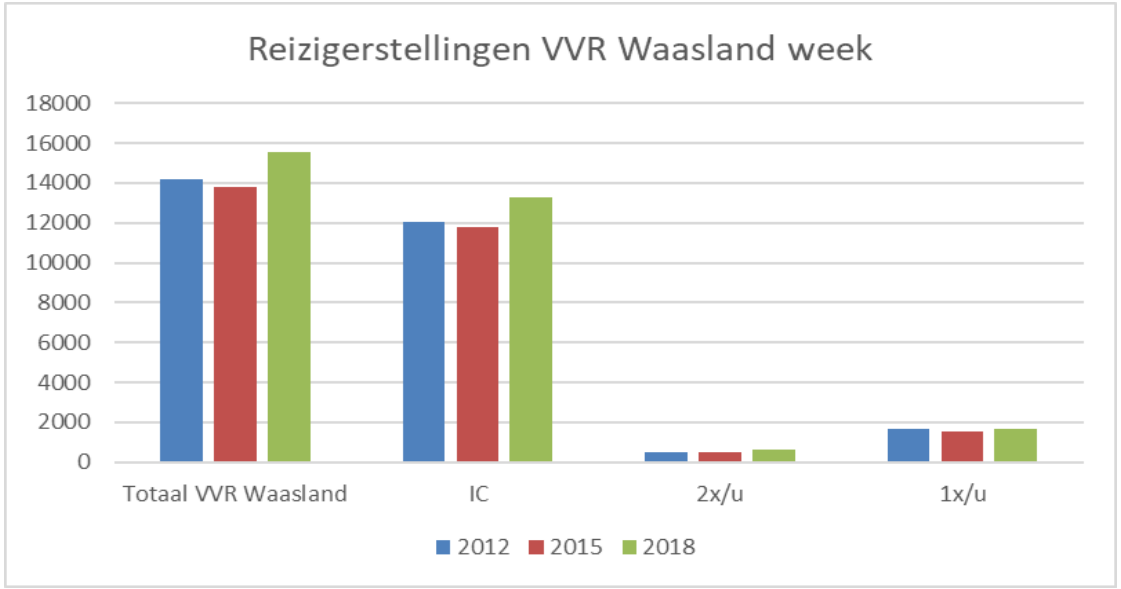
atelier \ demitro2

Vlaanderen

Gebruik van de modi

Treingebruikers

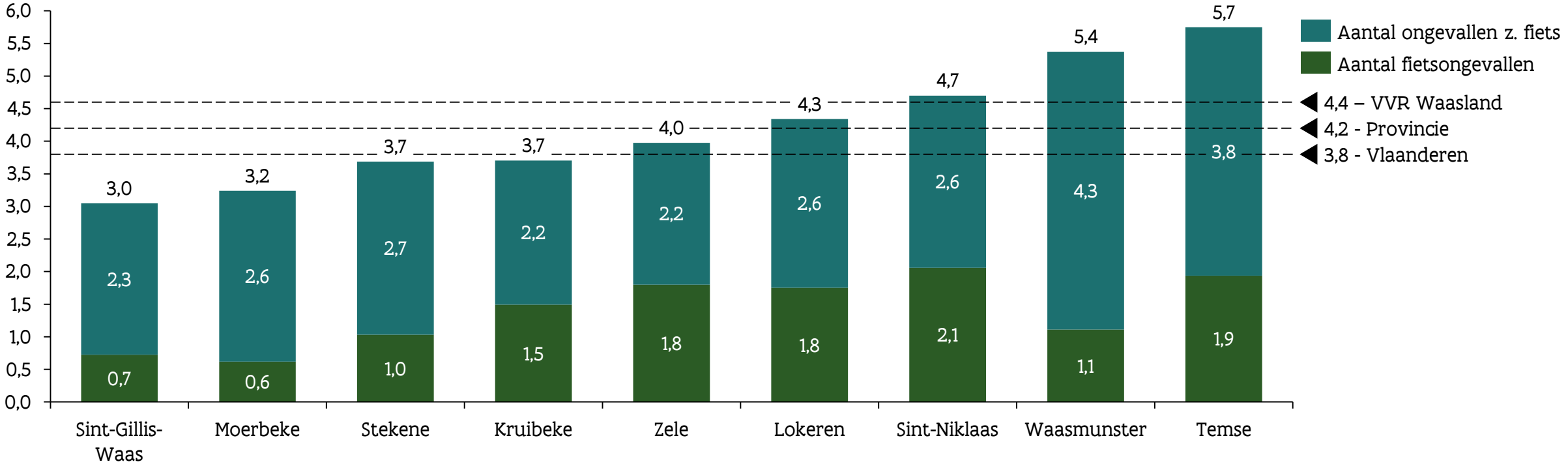
- **De meest gebruikte stations zijn die van de grootste steden.**
- **De IC-stations Lokeren en Sint-Niklaas trekken +- 85% van de treinreizigers aan en vertonen bovendien de sterkste groei.**
- **Het gebruik van de haltes met 1 à 2 treinen per uur is klein en lijkt te stagneren.**



Ongevallen

Het gemiddelde van de volledige VVR (4,42 ongevallen per 1000 inwoners) ligt hoger ten opzicht van het Vlaamse gemiddelde (3,83 ongevallen per 1000 inwoners). Voornamelijk in Temse en Waasmunster zijn er significant veel ongevallen ten opzichte van het aantal inwoners.

Aantal ongevallen per jaar per duizend inwoners (2016)
Bron: Statistiek Vlaanderen (totale cijfers) en Statbel (fietsongelukken)



Ongevallen

Verkeersongevallen

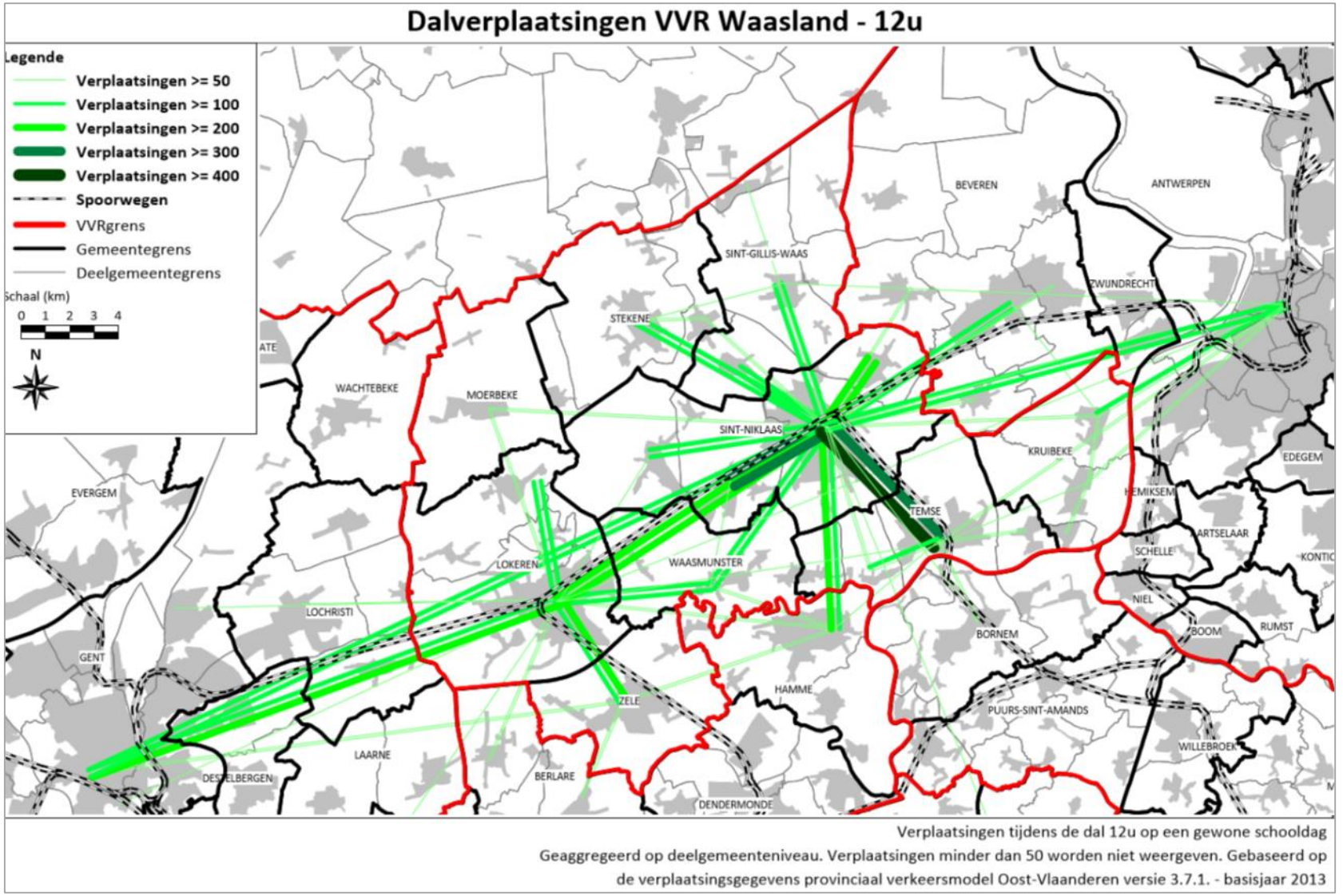
	Aantal slachtoffers van verkeers-ongevallen	Verkeers-ongevallen met letsels/1000 inw.	Aantal lichtgewonden bij verkeersongevallen	Aantal zwaargewonden bij verkeersongevallen	Aantal doden (30 dagen) bij verkeersongevallen
Kruibeke	106	6,24	94	12	0
Lokeren	213	5,07	197	13	3
Moerbeke	30	4,29	27	3	0
Sint-Gillis-Waas	95	5,00	72	22	1
Sint-Niklaas	419	5,24	388	27	4
Stekene	101	5,61	92	7	2
Temse	191	6,37	171	19	1
Waasmunster	63	6,30	56	7	0
Zele	110	5,24	92	16	2
VVR Waasland	**1328**	**5,44**	**1189**	**126**	**13**
België	49.354	4,49	45.114	3.636	604

Bron: Statbel verkeersongevallen 2018

Gebruik van de modi

Verplaatsingsstromen

- **Verplaatsingen (2013) tijdens de dal 12u op een gewone schooldag**
- **De voornaamste verplaatsingsstromen situeren zich van en naar Sint-Niklaas en Lokeren**
- **Uitlopers naar Gent**

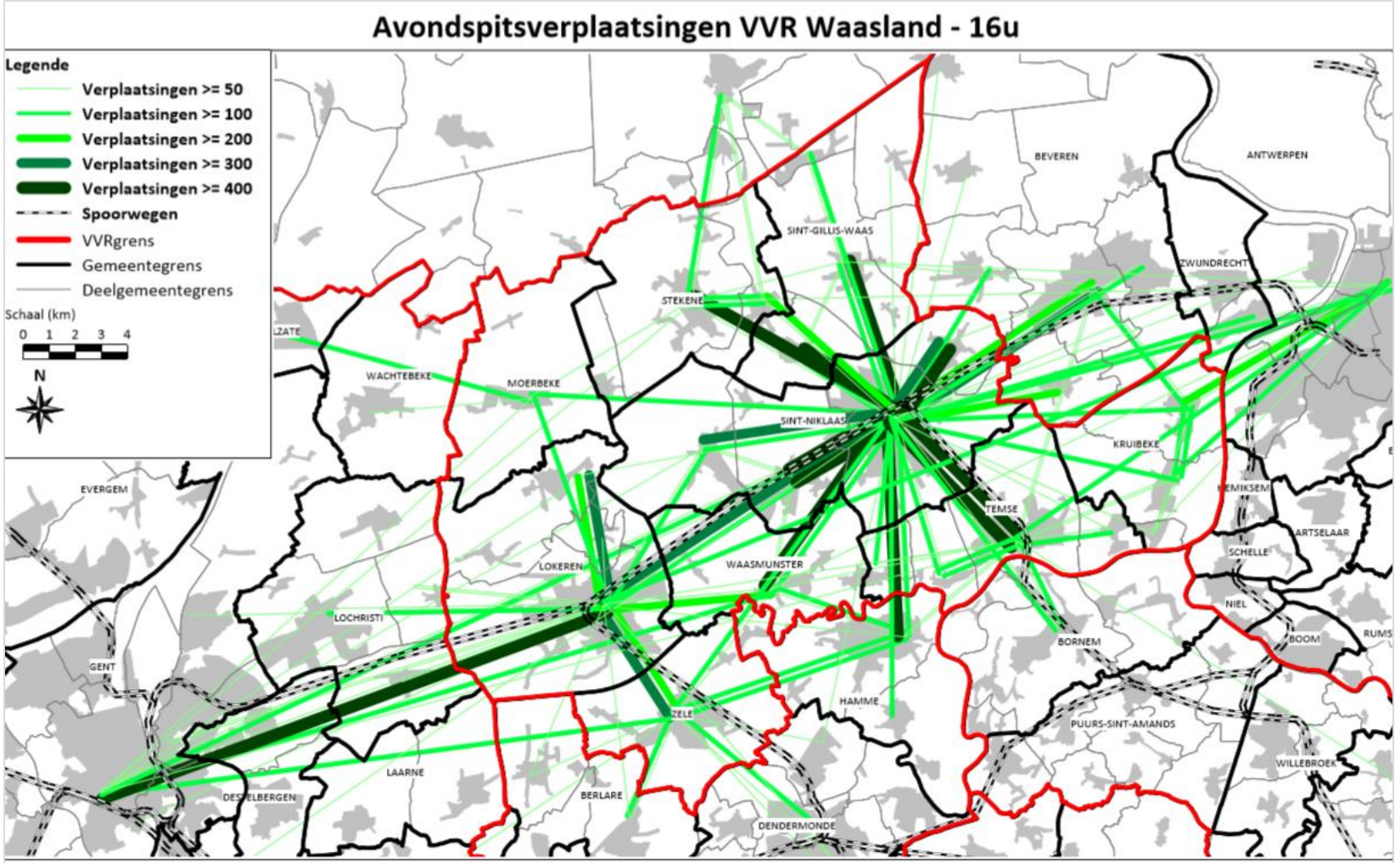


Verplaatsingen tijdens de dal 12u op een gewone schooldag
Geaggregeerd op deelgemeenteniveau. Verplaatsingen minder dan 50 worden niet weergeven. Gebaseerd op de verplaatsingsgegevens provinciaal verkeersmodel Oost-Vlaanderen versie 3.7.1. - basisjaar 2013

Gebruik van de modi

Verplaatsingsstromen

- **Verplaatsingen (2013) tijdens de avondspits 16u op een gewone schooldag**
- **In de spits komen de verplaatsingen tussen de grotere polen sterker naar voren**
- **Voornamelijk vanuit Sint-Niklaas naar buurgemeentes**



Verplaatsingen tijdens de avondspits 16u op een gewone schooldag
Geaggregeerd op deelgemeenteniveau. Verplaatsingen minder dan 50 worden niet weergeven. Gebaseerd op de verplaatsingsgegevens provinciaal verkeersmodel Oost-Vlaanderen versie 3.7.1. - basisjaar 2013

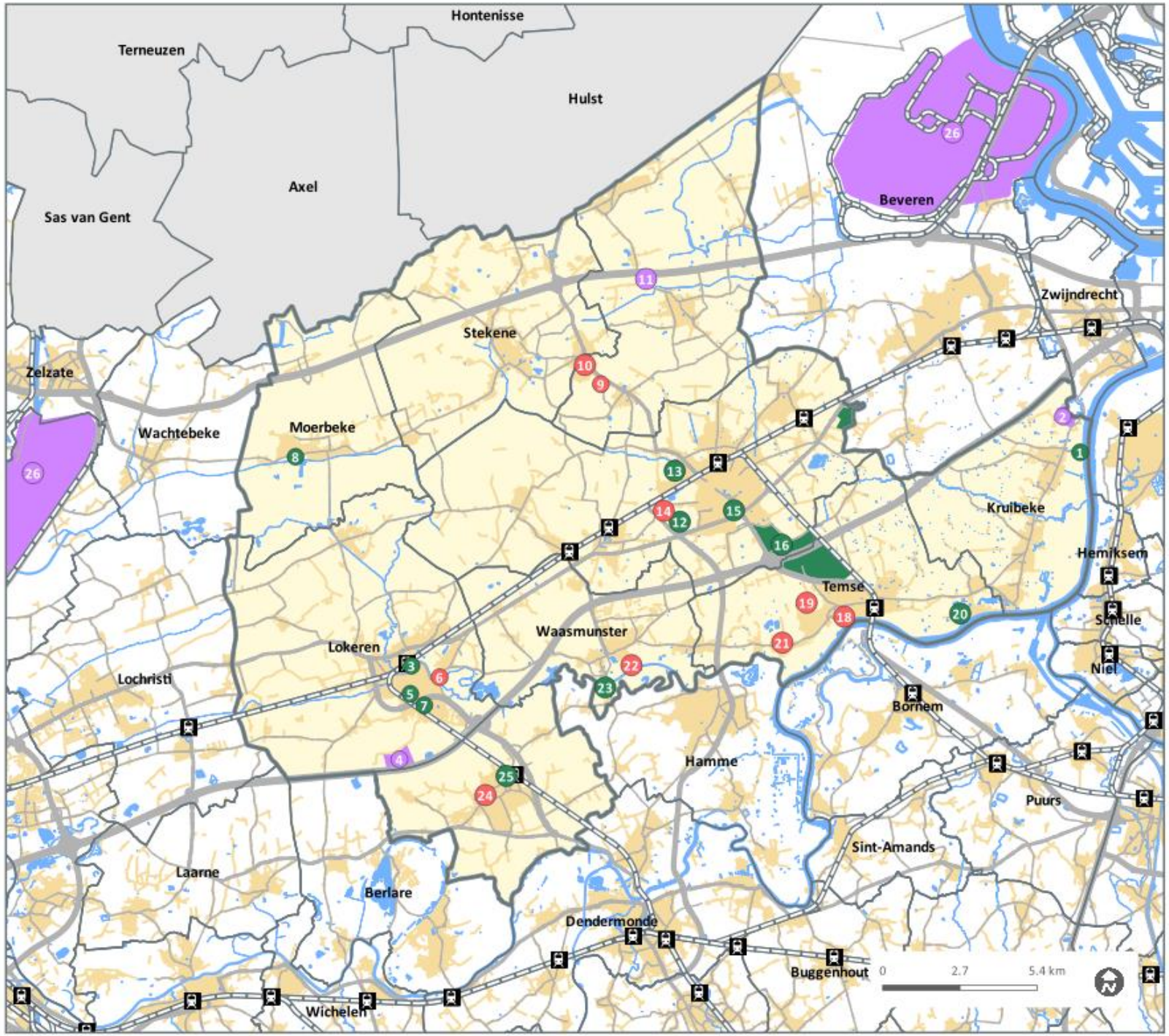
1.6. Plannings- en studiecontext

INHOUD :

- Overzicht toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (1 kaart)
- Vaststellingen screening lokale mobiliteitsplannen (1 kaart per modi)
- Overzicht relevante studies (beschikbaar gesteld door MOW)

Ruimtelijke ontwikkelingen

- Uitbreiding industriegebieden
  - Lokeren
  - Kruibeke
  - Sint-Niklaas
  - Sint-Gillis-Waas (BEK)
  - Zele (BEK)
  - Waaslandhaven (Haven van Antwerpen)
  - North Sea Port (Haven van Gent)
- Woonuitbreidingen (met een minimum van 250 wooneenheden)
  - Kruibeke
  - Lokeren
  - Temse
  - Waasmunster
  - Zele
- **Ontwikkeling stationsomgeving**
  - Temse
  - Sint-Niklaas
  - Lokeren
  - Zele
- **Ontwikkelen sportterreinen**
  - Sint-Niklaas
- **Verhuis brandweer**
  - Lokeren
- **Verhuis ziekenhuis**
  - Sint-Niklaas
- Recreatieve functie
  - PRUP Westakkers



K1

Vervoerregio WAASLAND

Planningscontext - ruimtelijke ontwikkelingen

- uitbreiding industrie
- woonuitbreiding
- andere ontwikkeling
- X verwijzing naar tabel

1.6. Plannings- en studiecontext

Ruimtelijke ontwikkeling – screening planningscontext, bilaterale overlegmomenten, **mobiliteitsplannen, GRS, beschikbare studies**

Overzicht opgenomen maatregelen en infrastructuren

1. Kruibeke: Scheldelei ontwikkelen - landinrichtingsproject (uitvoering gepland in 2025)
2. Kruibeke: Uitbreiding industriegebied Hogenakkerhoek 37,50 ha (uitvoering gepland in 2028)
3. Lokeren: Masterplan stationsomgeving (korte termijn: start heraanleg stationsplein en ambitie om omgeving en station op korte termijn aan te pakken (ism NMBS)
4. Lokeren: Uitbreiding industriegebied E17-4 (uitbreiding is lopende in navolging van PRUP E17-4)
5. Lokeren: Verhuis brandweerkazerne naar kruispunt Strijkerstraat – Haarsnijderslaan (beslist beleid, nog uit te voeren)
6. Lokeren: 300 extra wooneenheden Slachtshuissite (beslist beleid (PRUP), nog uit te voeren)
7. Lokeren: Vernieuwing zwembad (beslist beleid, nog uit te voeren)
8. Moerbeke: Masterplan Suikerfabriek met gedeelte voor KMO-voorzieningen en woningen (PRUP is goedgekeurd)
9. Sint-Gillis-Waas: Woonuitbreiding Klapdorp-Collemanstraat: in onderzoek
10. Sint-Gillis-Waas: Woonuitbreiding Vlasrootstraat: in onderzoek
11. Sint-Gillis-Waas: Uitbreiding industriegebied Kluizenmolen 30 ha (opmaak PRUP, afhankelijk van advies ontsluiting AWV - MOW)
12. Sint-Niklaas: Verhuis ziekenhuis (MER in opmaak, uitvoering gepland in 2027)
13. Sint-Niklaas: Masterplan sportcentrum Puyembeke (uitvoering gepland in 2024)
14. Sint-Niklaas: Ontwikkeling site De Winningen 90ha (masterplan goedgekeurd)

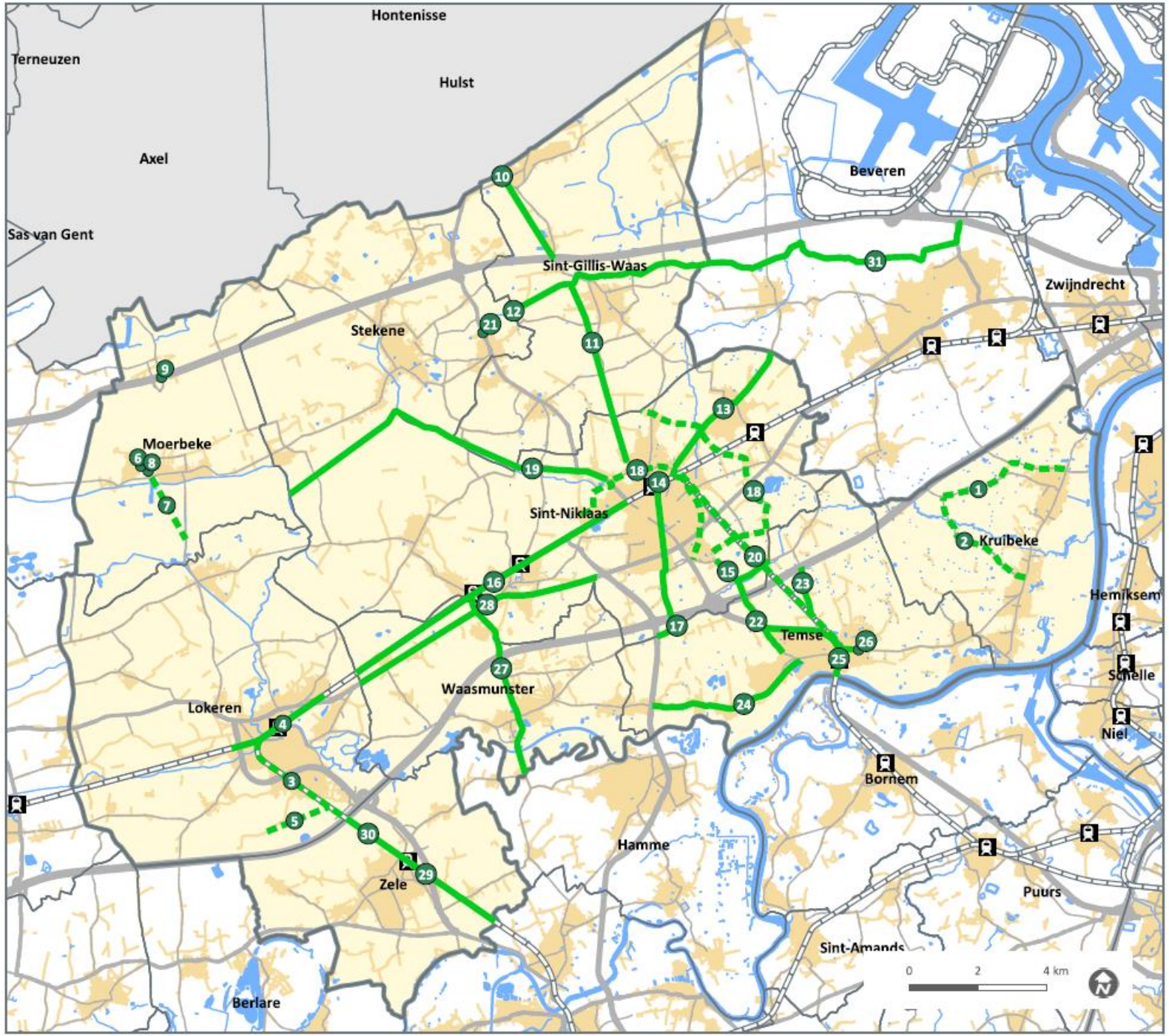
1.6. Plannings- en studiecontext

Ruimtelijke ontwikkeling – screening planningscontext, bilaterale overlegmomenten, **mobiliteitsplannen, GRS, beschikbare studies**

Overzicht opgenomen maatregelen en infrastructuren

15. Sint-Niklaas: Verhuis zwembad (uitvoering gepland in 2024)
16. Sint-Niklaas: Masterplan TTS-zone (ism Temse): grotendeels op grondgebied van Temse, deels op grondgebied Sint-Niklaas (masterplan in opmaak)
17. Sint-Niklaas: Ontwikkeling site Westakkers 50ha (voorontwerp RUP)
18. Temse: Woonuitbreiding De Zaat 960 we (grotendeels gerealiseerd)
19. Temse: Woonuitbreiding SMES-wijk 280 we (RUP vastgelegd, maar geen concrete plannen tot woonuitbreiding wegens ontsluitingsprobleem)
20. Temse: Masterplan Steendorp 19 ha
21. Temse: Ontwikkeling site Tielrode 270 we (RUP definitief vastgesteld, stopgezet)
22. Waasmunster: Woonuitbreiding Wareslage 260 we (ter discussie, verschil 'woongebied met landelijk karakter' en 'woonuitbreidingsgebied')
23. Waasmunster: Masterplan nieuw administratief centrum (gunningsfase) en vrijetijdscentrum met o.a. sportvelden en bibliotheek (in uitvoering)
24. Zele: Woonuitbreiding Lange Akker en aanleg nieuwe sportvelden (studie is lopende)
25. Zele: Masterplan stationsomgeving (overleg met NMBS voorzien)
26. Regio: Uitbreiding industrie havens van Gent en Antwerpen. Plannen respectievelijk opgenomen bij VVR Gent en VVR Antwerpen.. Waaslandhaven: voorkeursbesluit met betrekking tot containercapaciteit is recent goedgekeurd door de Vlaamse Regering

Informatie ruimtelijke ontwikkeling komt uit beleidsplannen, mobiliteitsplannen, structuur- plannen, BPA's, RUP's of bilaterale overlegmomenten



K1

Vervoerregio WAASLAND

Planningscontext - zachte vervoersmodi

te optimaliseren fietsinfra.

te realiseren fietsinfra.

X verwijzing naar tabel

1.6. Plannings- en studiecontext

Fiets– screening planningscontext, bilaterale overlegmomenten, **mobiliteitsplannen, GRS, beschikbare studies**

Overzicht opgenomen maatregelen en infrastructuren

1. Kruibeke: Ambitie aanleg fietspaden op de as Beekstraat – Kerkstraat
2. Kruibeke: Aanleg fietspaden op de as Lange Heihoekstraat - Molenberg – Kattestraat (uitvoering gepland in 2022)
3. Lokeren: Missing link fietssnelweg F413 wegwerken richting Zele (in opstart)
4. Lokeren: Missing link fietssnelweg F4 wegwerken in het centrum (in opstart) + optimalisatie F4 (in opstart)
5. Lokeren: Ontsluiting industriesite Lokeren (plannen in opmaak)
6. Moerbeke: Optimalisatie oversteekbaarheid fietssnelweg F41, thv Terwestvaart (plannen in opmaak) en thv Moervaart (Vapeurbrug) (op te starten)
7. Moerbeke: Missing link fietssnelweg F412 wegwerken mbt kruising privégrond
8. Moerbeke: Missing link fietssnelweg F41 op oude spoorbedding tussen Terwestvaart en rotonde, parallel aan Spoorwegstraat en Melkerijstraat (plannen worden uitgewerkt –plannen bijna finaal)

1.6. Plannings- en studiecontext

Fiets– screening planningscontext, bilaterale overlegmomenten, **mobiliteitsplannen, GRS, beschikbare studies**

Overzicht opgenomen maatregelen en infrastructuren
9. Moerbeke: Optimalisatie oversteekbaarheid op- en afritten E34 Kruisstraat (uitvoering gepland in 2021)
10. Sint-Gillis-Waas: Optimalisatie fietssnelweg F411 vanaf grens NL tot E34 (uitvoering gepland in 2020)
11. Sint-Gillis-Waas: Optimalisatie fietssnelweg F411 vanaf E34 tot Sint-Niklaas (plannen opgestart)
12. Sint-Gillis-Waas: Optimalisatie fietssnelweg F41 (kruispunten, wegdek, etc) en realisatie F41 richting Beveren (F425)
13. Sint-Niklaas: Optimalisatie N451: verhoging fietspaden (plannen in opmaak)
14. Sint-Niklaas: Aanleg fietsbrug achter station en vervolledigen van fietssnelweg F4 (goedgekeurd in fietsfondsdossier)
15. Sint-Niklaas: Ambitie aanleg en verbreding fietspaden Houten Schoen - Eigenlo – Hoogkamerstraat
16. Sint-Niklaas: Optimalisatie (verbreding) fietssnelweg F4 naar Lokeren (plannen in opmaak)
17. Sint-Niklaas: Optimalisatie fietsverbinding Sint-Niklaas centrum naar Sint-Niklaas west (in uitvoering)
18. Sint-Niklaas: Ambitie aanleg stedelijke en regionale fietsring rond centrum
19. Sint-Niklaas: Ambitie alternatief fietstraject N403 naar Sinaai wordt onderzocht (overlegfase provincie)

1.6. Plannings- en studiecontext

Fiets– screening planningscontext, bilaterale overlegmomenten, **mobiliteitsplannen, GRS, beschikbare studies**

Overzicht opgenomen maatregelen en infrastructuren

20. Sint-Niklaas: Aanleg fietssnelweg F18 tussen Sint-Niklaas (station, N70, Oostelijke tangent) en Scheldekruising Temse (uitwerking tegen 2030)

21. Stekene: Optimalisatie fietssnelweg F41 aan kruispunten (oa N403)(uitwerking plannen)

22. Temse: Aanleg fietspaden Hoogkamerstraat – Eigenlo (BFF), incl kruispunt N16 (bestek in opmaak)

23. Temse: Aanleg fietspaden Doornstraat (BFF) (project is lopende)

24. Temse: Ambitie aanleg fietspaden Legen Heirweg en Cauwenburg

25. Temse: Ambitie wegwerken missing link fietssnelweg F18 tussen Brug over Schelde en Doornstraat parellel aan N16 ism AWV

26. Temse: heraanleg N419 tussen N16 en Prinsenlaan met vrijliggende fietspaden

27. Waasmunster: N446 omvormen tot centrale fietsas ism AVW (start werken in 2020, eind werken 2024)

28. Waasmunster: optimalisatie fietsinfrastructuur N70 ism AWV (termijn onbekend)

29. Zele: Missing link fietssnelweg F413 door het centrum (in combinatie met masterplan stationsomgeving)

30. Zele: Ambitie optimalisatie fietssnelweg F413 richting Lokeren en Dendermonde (niet opgenomen in meerjarenbegroting)

31. Beveren: aanleg fietssnelweg F41 tussen Sint-Gillis-Waas en Beveren en connectie met Waaslandhaven via F4 en F425 met ongelijkgrondse kwalitatieve fietsverbindingen (incl. aansluiting vanaf N70):

- F4: plannen optimalisatie spoorwegkruisingen in opmaak
- F41: plannen in opmaak
- F425: plannen in opmaak (startnota)

1.6. Plannings- en studiecontext

Geplande wijziging busaanbod

- **Nieuw aanbod busvervoer wordt voorbereid door De Lijn en de Vlaamse overheid**
- **Gericht op vervoerregio's en verknopingen**
- **Gelaagd model met een kernnet, aanvullend net en vervoer op maat**

  - Kernnet: verbindt kernen met elkaar, bedient de belangrijkste centraal gelegen attractiepolen en voorziet een performant aanbod voor de voorstedelijke en interstatelijke verplaatsingsnoden

  - Aanvullend net: de lijnen voeden het kernnet en treinnet en werken anderzijds ook ontsluitend. De lijnen moeten een voldoende hoge vervoersvraag hebben bij een frequentie van min. 1 per uur.

  - Vervoer op maat: aangepast deur-tot-deur vervoer

1.6. Plannings- en studiecontext

Geplande ontwikkeling spoorvervoer

- **2 grote partijen die moeten samenwerken**
  - Infrabel verantwoordelijk voor het spoornetwerk en het daarbij horende onderhoud
  - NMBS verantwoordelijk voor de dienstregeling en treinen op het spoornetwerk

- **Infrabel**
  - Infrastructuur (Infrabel)
    - → Vernieuwen wissels Temse
    - → Visie extra spoor tussen Sint-Niklaas en Lokeren: niet iedereen zit op 1 lijn, visies zijn verschillend
    - → Afschaffen van de overwegen

- **NMBS:**
  - Aanpassing dienstregeling NMBS
    - → Elk jaar in juni en december kleine aanpassingen aan de dienstregelingen ter optimalisatie
    - → Huidig vervoersplan 2017-2020
    - → Lancering nieuw vervoersplan eind 2020 voor de periode 2020-2023

1.6. Plannings- en studiecontext

Afschaffen spoorwegovergangen Infrabel

- **Infrabel wil zoveel mogelijk potentiële conflictsituaties tussen trein en wegverkeer vermijden**
- **Sluiting spoorwegovergangen beperkt aantal potentiële conflictsituaties**
  - Alternatieven

    → brug/tunnel voor gemotoriseerd verkeer of enkel voor zachte weggebruiker

    → Sluiting zonder alternatief
- **Vooral de zachte weggebruiker zal hier hinder van ondervinden**
- **VVR Waasland: 2 prioritaire lijnen**
  - **Spoorlijn 59: Gent – Antwerpen**

    → **Lokeren en Sint-Niklaas liggen langs deze spoorlijn**
  - **Spoorlijn 57: Lokeren – Dendermonde**

    → **Lokeren en Zele liggen langs deze spoorlijn**
- **Visie derde spoor tussen Sint-Niklaas en Lokeren (bij uitbreiding Antwerpen en Gent: niet iedereen op 1 lijn hierover).**
- **Havenspoorlijn langs E34 als alternatief en ontlasting spoorlijn 59**

Planningscontext - weginfrastructuur

te optimaliseren verbinding

te realiseren verbinding

verwijzing naar tabel

atelier \ demitro2

1.6. Plannings- en studiecontext

Weginfrastructuur - screening planningscontext, bilaterale overlegmomenten, **mobiliteitsplannen, GRS, beschikbare studies**

Overzicht opgenomen maatregelen en infrastructuren

1. Kruibeke: N419 van lokale weg cat. I. omvormen naar lokale weg cat. II. (on hold) en herinrichting N419 in Bazel (in opstart)
2. Kruibeke: Sluipverkeer N419 bij file E17 (analysefase)
3. Lokeren: N47 heraanleggen met aandacht voor doorstroming, ontsluiting en oversteekbaarheid (studiefase)
4. Moerbeke: Doorgaand verkeer weren uit centrum (masterplan in opmaak)
5. Moerbeke: Opwaarderen parallelweg E34 tot lokale ringweg (opmaak verkeersmodel ism AWV)
6. Moerbeke: Nieuwe ontsluitingsweg Kruisstraat tussen Baggaart Noord en rotonde (in onderhandeling)
7. Sint-Gillis-Waas: Uitbreiding E34 met komst Oosterweel (werkbanken VVR Antwerpen opperen uitbreiding E34 tussen Antwerpen en Gent)
8. Sint-Gillis-Waas/Sint-Niklaas: heraanleg N403 (startnota opgesteld)
9. Sint-Niklaas: Ambitie nieuwe ontsluitingsweg tussen N403 en N41 (staat in mobiliteitsplan bij lange termijnvisie)
10. Sint-Niklaas: Aanleg oostelijke tangent (planproces afgerond)
11. Sint-Niklaas: doortocht Nieuwkerken (participatietraject opgestart, realisatie nog deze legislatuur)
12. Sint-Niklaas: Doorgaand verkeer weren uit centrum dmv circulatieplan en herinrichting Grote Markt (in uitvoering)
13 Sint-Niklaas: Herinrichting N70 tussen N16 en N41 (startnota in opmaak)
14. Temse: optimalisatie kruispunt N16 – Hoogkamerstraat (project is lopende ism AWV)
15. Temse: Sluipverkeer Doornstraat (ism Aquafin)

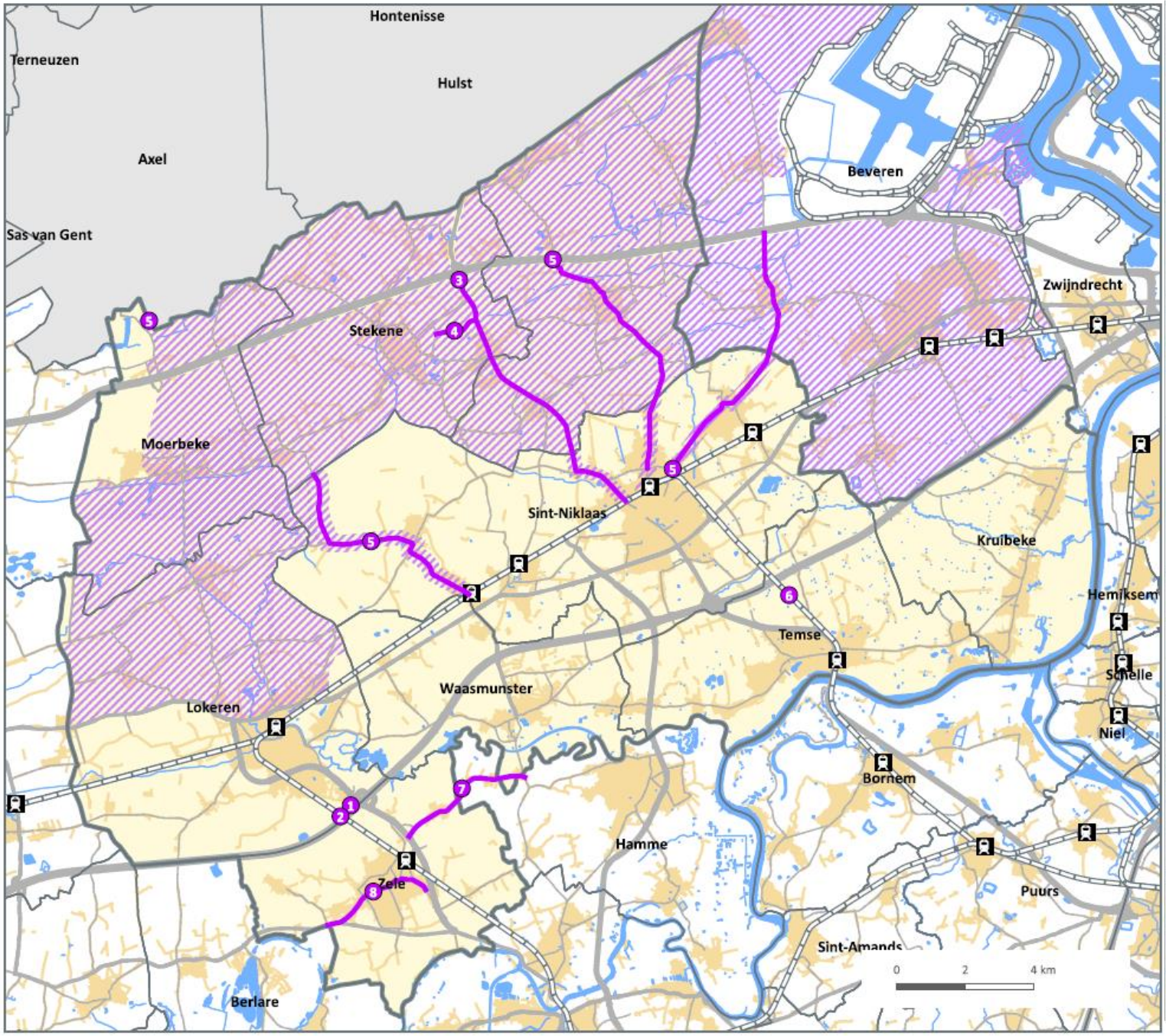
1.6. Plannings- en studiecontext

Weginfrastructuur - screening planningscontext, bilaterale overlegmomenten, **mobiliteitsplannen, GRS, beschikbare studies**

Overzicht opgenomen maatregelen en infrastructuren

16. Temse: Heraanleg N419 vanaf N16 tot Kristus Koningkerk (ism Aquafin en AWV)
17. Temse: streefbeeld N485 (project in voorbereiding van uitvoering)
18. Waasmunster: Durmebrug herinrichten ism AWV en wegenwerken N446 (start werken in 2020, eind werken 2024)
19. Waasmunster: Heraanleg N70
20. Regio: Heraanleg knooppunt E17 – E34 (project in uitvoering)
21. Regio: Heraanleg knooppunt Waaslandhaven-Oost (project in uitvoering)
22. Regio: te realiseren verbinding E34 / N70 (uitwerking plannen)

* Reeds in uitvoering of gepland om uit te voeren



K1

Vervoerregio WAASLAND

Planningscontext - zwaar vervoer

- sluipverkeer
- tonnagebeperking
- uitbreiding of optimalisatie bedrijventerrein
- verwijzing naar tabel

atelier \ demitro2

Vlaanderen

1.6. Plannings- en studiecontext

Vrachtverkeer - screening planningscontext, bilaterale overlegmomenten, **mobiliteitsplannen, GRS, beschikbare studies**

Overzicht opgenomen maatregelen en infrastructuren

1. Lokeren: Ontsluiting industrieterrein: overweg Brandstraat - Wolfsakker optimaliseren (opmaak visie)
2. Lokeren: ontsluiting bedrijventerrein Industriepark E17 2/3 en 4 richting N47 (opmaak visie / in ontwikkeling)
3. Stekene: sluipverkeer zwaar vervoer via de N403 (in uitvoering)
4. Stekene: gewenste dubbelrichtingsontsluiting bedrijventerrein via Lamstraat
5. Sint-Niklaas: sluipverkeer zwaar vervoer (in uitvoering)
6. Temse: Ontsluiting TTS-zone: aansluiting oostelijke-tangent *
7. Waasmunster: Sluipverkeer via N446 door kern van Sint-Anna (Zele) en Waasmunster (opgenomen in mobiliteitsplan (verkenningsfase))
8. Zele: Sluipverkeer N445: via Gentsesteenweg, Oude Kouterdreef en centrum (mobiliteitsstudie opgestart)

Regio Waasland: tonnagebeperkingsplan uitgewerkt, invoering bekijken *

* Reeds in uitvoering of gepland om uit te voeren

1.6. Plannings- en studiecontext

Studies en visies planningscontext

- **Relevante studies - opdrachtgever**
  - Mobiliteit over de weg in het Waasland (2008) - Interwaas
  - Naar een verbetering van de zachte mobiliteit in het Waasland (2011) - Interwaas
  - Oosterweel (2019-2026) - Lantis
  - R4WO (R4 Gent) - Werkvennootschap
  - Gezamenlijk klimaatplan Waasland (2016) - Interwaas
  - Sluipverkeer Waasland (lopende) - Tractebel
  - Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050 – provincie Oost-Vlaanderen
  - Grenzend aan VVR Waasland: visie provincie Zeeland (NL) en Hulst (NL)

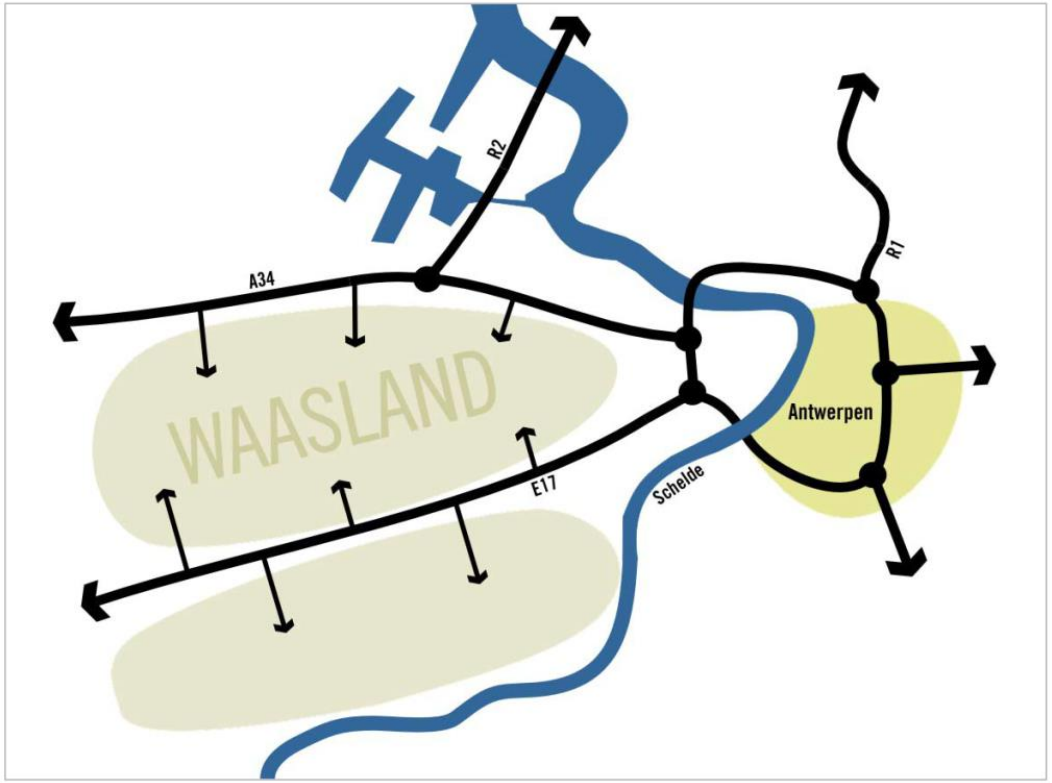
1.6. Plannings- en studiecontext

Mobiliteit over de weg in het Waasland (2008) – Interwaas – op aangeven van de Wase Burgemeesters

- **6 onderzochte scenario:**
  - Uitbreiding capaciteit E17 tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht
  - Nieuwe verbinding N70 – E34 in Beveren
  - Grote ring in Beveren
  - Doortrekking N41
  - Omleiding Melsele door doortrekken Krijgsbaan
  - Alle Scheldeverbindingen tolvrij

- **Voorkeursscenario: dubbele kamstructuur uitwerken**
- **Tolheffing alle Scheldeverbindingen → selectieve tol aangev**

- **Oosterweelverbinding zou fileleed moeten wegwerken**



1.6. Plannings- en studiecontext

Naar een verbetering van de zachte mobiliteit in het Waasland (2011)

- **Geen concretisering duidelijke doelstellingen**
  - Gemeenschappelijke visie met betrekking tot de zachte mobiliteit in het Waasland
- **STOP-principe**
  - Stappers, Trappers, OV en personenwagens
- **Uitwerking puntenplan**
  - Acties fiets
    - → Aanleg nieuwe fietsinfrastructuur/ontbrekende schakels
    - → Reconstructie van wegvakken
    - → Aanleg veilige oversteken
    - → …

1.6. Plannings- en studiecontext

Tonnageplan Waasland

Tonnageplan Waasland opgestart door Beveren, Lokeren, Moerbeke, Sint-Gillis-Waas, Sint-Niklaas en Stekene

- **Plan tonnagebeperking vrachtwagens doorgaand verkeer (+ 3,50 t)**
- **Reden: sluipverkeer doorheen Waasland omwille van verschillende redenen:**
  - → File vermijden
  - → Tol vermijden (vrachtwagens)
  - → Omrijden vermijden
- **Doel: sluipverkeer vermijden tussen E17/E34 en de verkeersveiligheid verhogen in de kernen**
- **Uitrol voorzien**
- **Sluiproutes monitoren en beperken**
- **Algemene visie ontwikkelen doorheen hele regio**

- Studie Interwaas: “Weren van het doorgaand verkeer in het Waasland” (lopende)

1.6. Plannings- en studiecontext

Mobiliteit in combinatie met Oosterweel (2020-2030)

- **Oosterweelverbinding zou fileleed moeten wegwerken**
  - Extra capaciteit vanuit het Waasland richting A'pen
  - Knooppunt E17 – E34 wordt vereenvoudigd
    - Verminderen van weefbewegingen
    - Linkse inrit wegwerken
  - Nieuwe Scheldekruising
  - Scheiden lokaal/doorgaand verkeer

- **Toekomstverbond Vlaamse Overheid**
  - Doorgaand verkeer via E34 – Liefkenshoektunnel – A12 – A102
  - Regionaal verkeer via E17

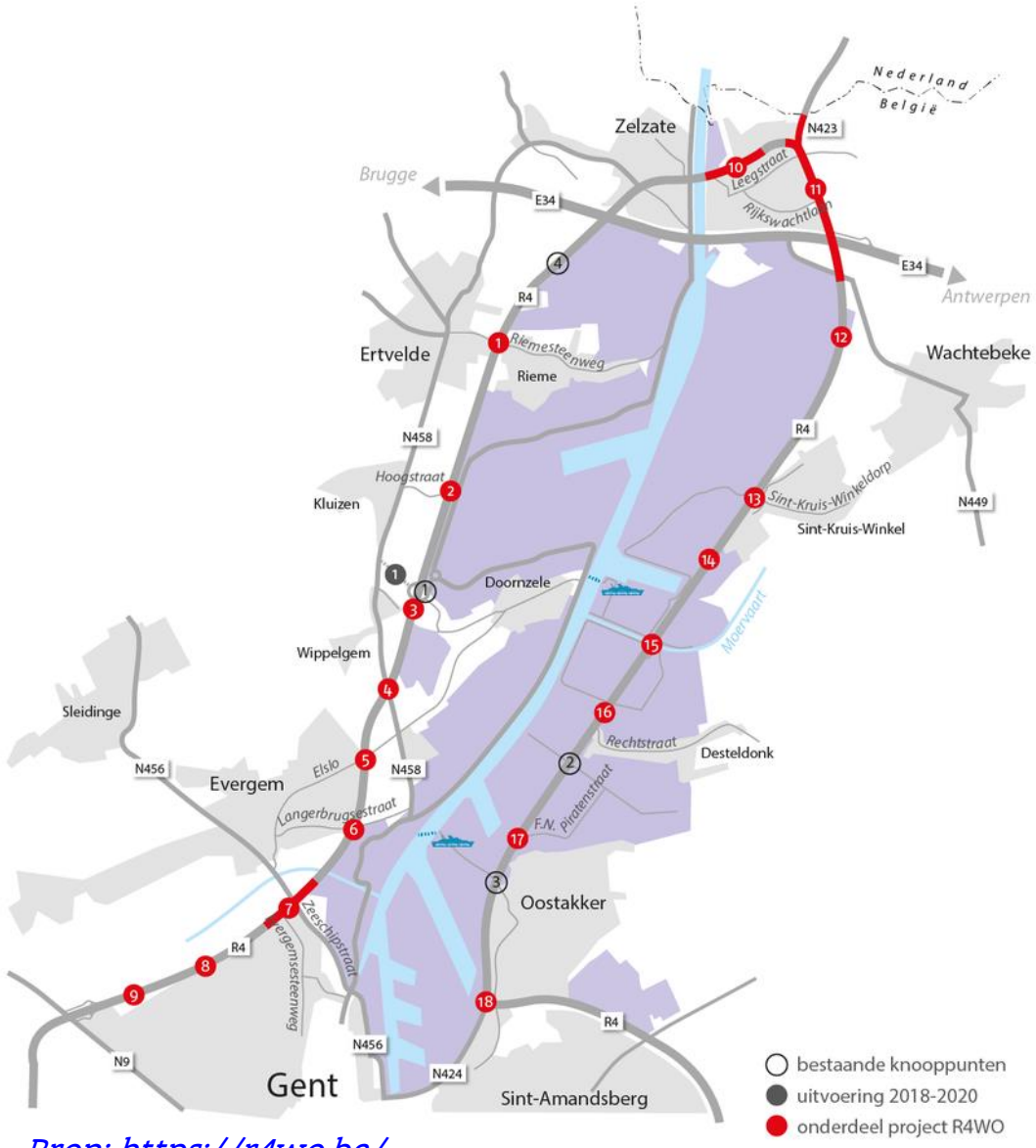
- **Minder hinderplan opgesteld voor Oosterweel Linkeroever**

Bron: https://www.oosterweelverbinding.be/linkeroever/nl/snelwegen

1.6. Plannings- en studiecontext

R4 Gent

- **Werken ter optimalisatie R4 oost en west**
- **8 grote werven R4 oost**
  - Mogelijke impact naar sluipverkeer tijdens werken



Bron: https://r4wo.be/

1.6. Plannings- en studiecontext

Gezamenlijk Klimaatplan Waasland (2016)

- **Doel**
  - Burgers en beleidsmakers informeren omtrent problematiek rond klimaatverandering en energieverbruik in het Waasland
  - 20% minder broeikasgassen tegen 2020

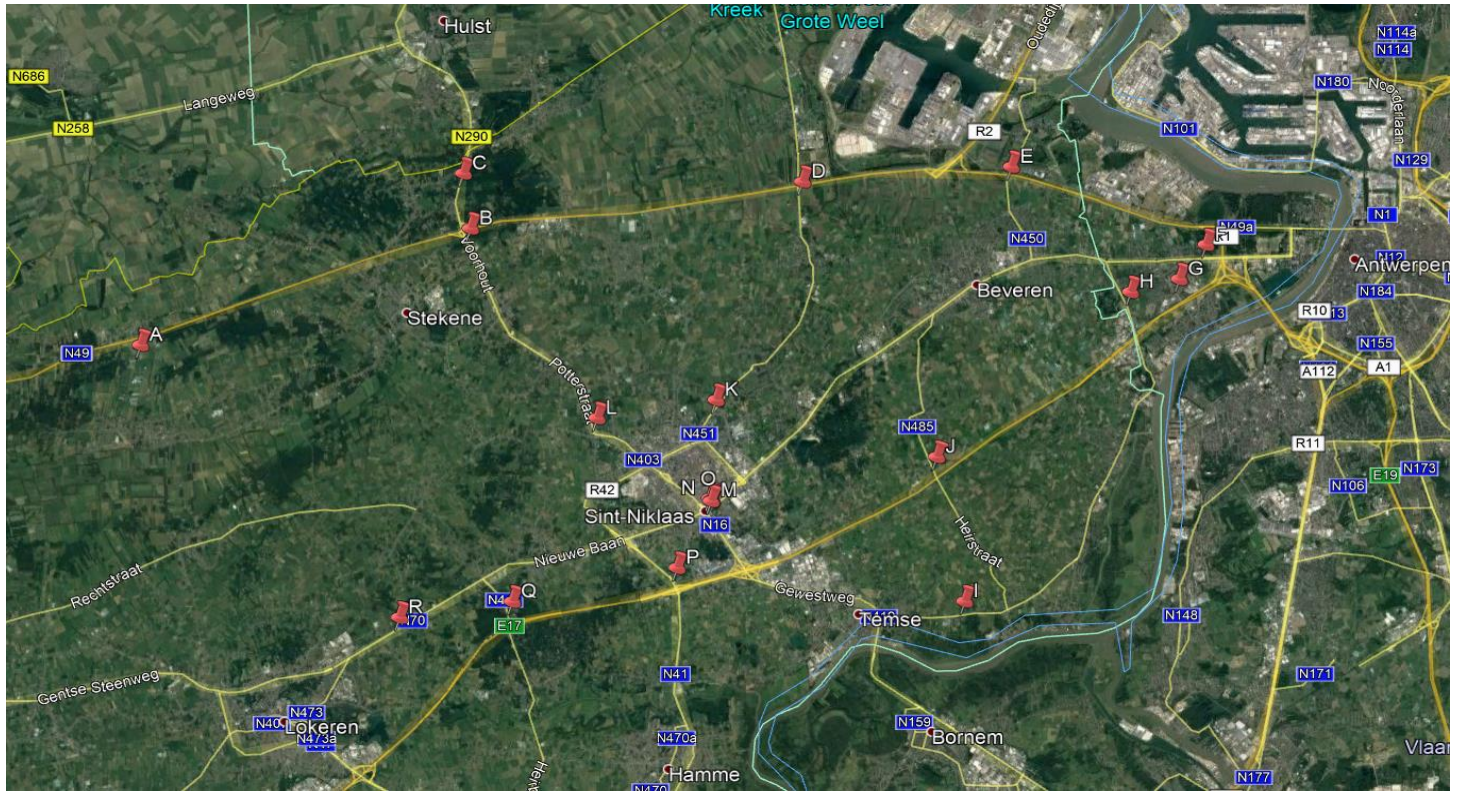
- **Actie thema mobiliteit**
  - Zuinigere wagens
  - Modal shift naar fiets
  - Clustercentrum voor goederen vervoer
  - Elektrische voertuigen
  - Autoluwe zones
  - Vrijwillig mobiliteitscharter voor bedrijven

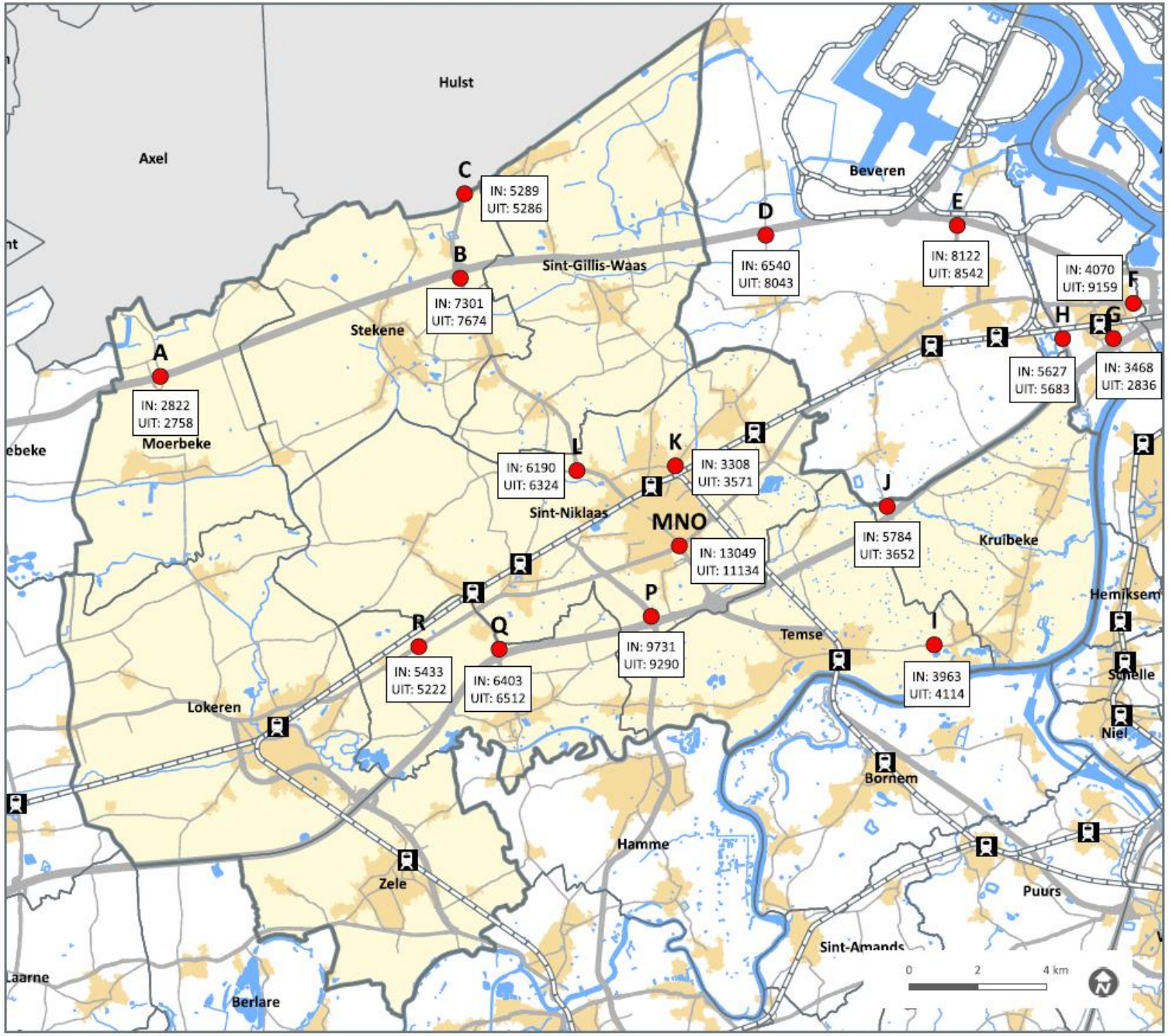
1.6. Plannings- en studiecontext

HB-onderzoek sluiproutes Waasland (2019)

- Herkomst-Bestemmingsonderzoek op dinsdag 19 maart 2019 tussen 05h45-19h00
- 18 tellocaties doorheen Waasland
- ANPR- camera's registreren continue auto's en vrachtwagens
- Doel: zicht krijgen op lokaal en doorgaand verkeer
- Tellocaties:

A. Moerbeke – Ledestraat
B. Kemzeke – N403 Voorhout
C. Stekene – N403 De Stropersstraat
D. Beveren – N451 Provinciale baan
E. Melsele – N450 Melseledijk
F. Zwijndrecht – N70 Blancefloerlaan
G. Zwijndrecht – Pastoor Coplaan
H. Zwijndrecht – N419 Krijgsbaan
I. Temse – N419 Kapelstraat
J. Beveren – N485 Bergstraat
K. Sint-Niklaas – N451 Klapperbeekstraat
L. Sint-Niklaas – N403 Patershoek
M. Sint-Niklaas – N403 Parklaan zijrijweg
N. Sint-Niklaas – N403 Parklaan
O. Sint-Niklaas – N403 Parklaan
P. Sint-Niklaas – N41
Q. Waasmunster – N446 Patotterijstraat
R. Lokeren – N70 Grote Baan





K1

Vervoerregio WAASLAND

PAE intensiteiten 6u-19u

atelier \ demitro2

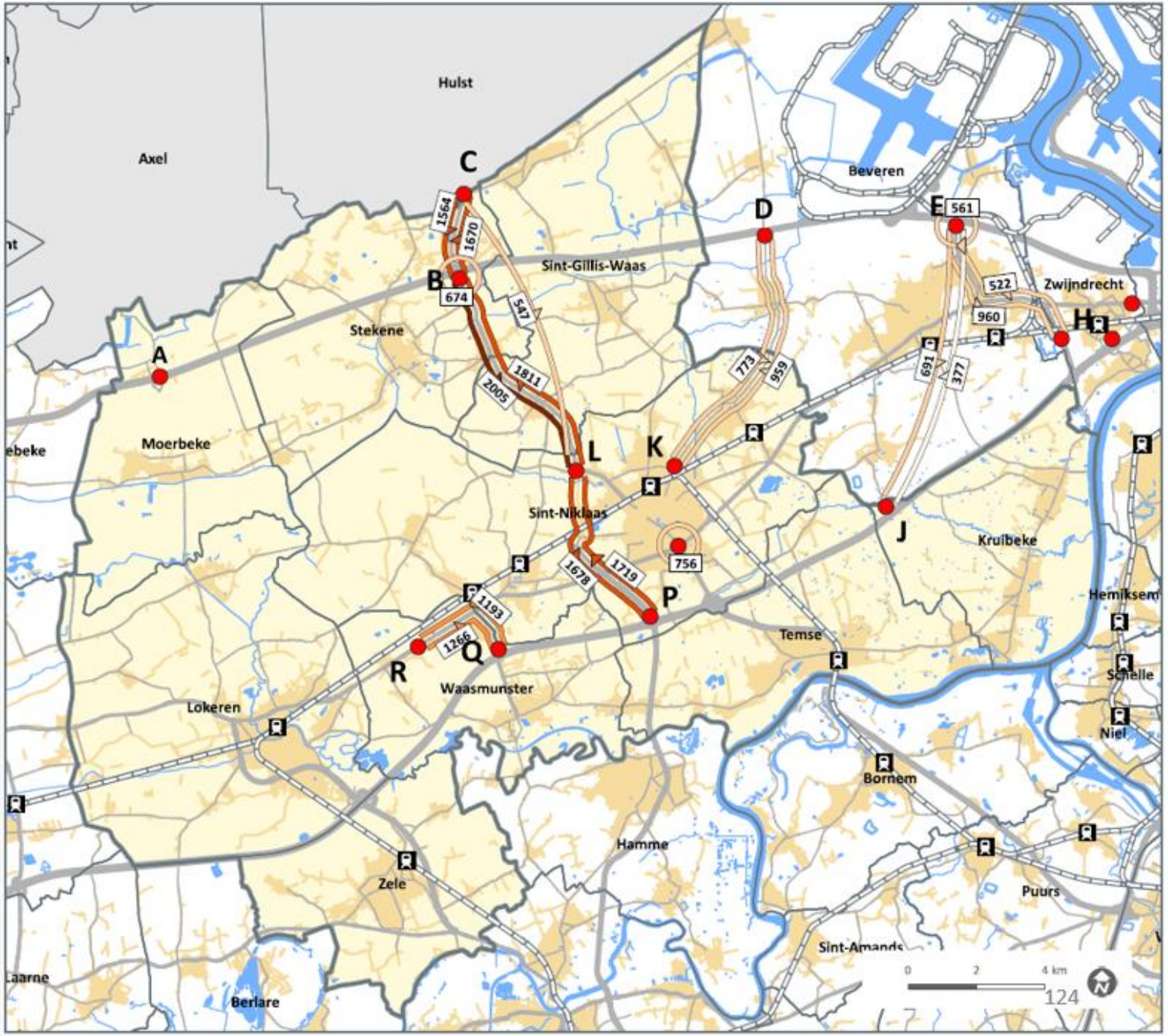
Vlaanderen

1.6. Plannings- en studiecontext

HB-onderzoek sluiproutes Waasland (2019)

- Autoverkeer
  - Belangrijkste gemeten route is de relatie tussen Sint-Niklaas-West en Hulst via *Hoge Bokstraat*, *Sint-Pauwels*, *Kemzeke* en *Trompstraat* (R42 - N403)
  - Nog vijf belangrijke relaties:
    - De verbinding N451 tussen complex Vrasene en Sint-Niklaas (via Vrasene en Nieuwkerken-Waas)
    - De verbinding N450-N70-N419 tussen complex Melsele en complex Kruibeke (via *Melsele*)
    - De verbinding van de complexen Kruibeke en Zwijndrecht naar de Blancefloerlaan (via *Zwijndrecht*)
    - Bestemmingsverkeer (keerbeweging) aan complex Kemzeke
    - Bestemmingsverkeer (keerbeweging) aan complex Sint-Niklaas Centrum

- Vrachtverkeer
  - Belangrijkste gemeten route is de relatie tussen Sint-Niklaas-West en Hulst via *Hoge Bokstraat*, *Sint-Pauwels*, *Kemzeke* en *Trompstraat* (R42 - N446)
  - Ook heel belangrijk is de route tussen oostelijk Lokeren en complex Waasmunster (via *grenszone Sinaai-Waasmunster-Belsele*)(N70 – N403)
  - Twee andere relaties te noemen, maar minder dan bij autoverkeer:
    - De verbinding N451 tussen complex Vrasene en Sint-Niklaas (via *Vrasene* en *Nieuwkerken-Waas*) richting E17
    - De verbinding N450-N70-N419 tussen complex Melsele en complex Kruibeke (via *Melsele*)



K1

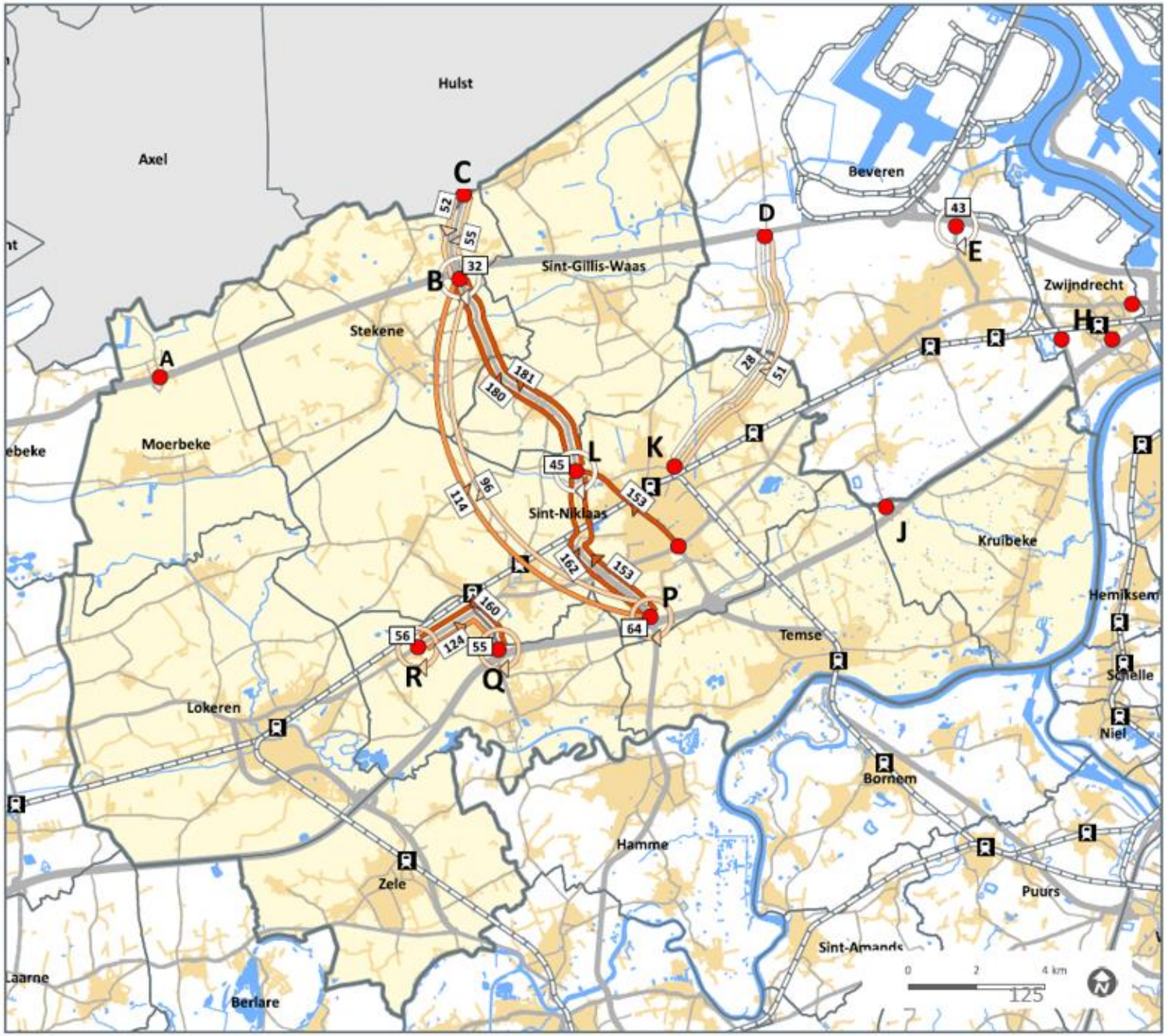
Vervoerregio WAASLAND

Herkomst-bestemmingsonderzoek: auto's (6u en 19u intensiteiten)

- 0-500
- 501-1000
- 1001-1500
- 1501-2000
- > 2000

atelier \ demitro2

Vlaanderen



K1

Vervoerregio WAASLAND

Herkomst-bestemmingsonderzoek: vrachtwagens (6u en 19u intensiteiten)

- 0-50
- 51-100
- 101-150
- 151-200
- > 200

atelier \ demitro2

Vlaanderen

1.6. Plannings- en studiecontext

Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen (2050)

- **Provincie Oost-Vlaanderen werkt aan een nieuw Beleidsplan Ruimte met een langetermijnvisie voor het ruimtegebruik in Oost-Vlaanderen in 2050.**

- **Visie ruimte inname**
  - Nieuwe woonvormen
  - Modal shift van auto naar openbaar vervoer en (elektrische) fiets
    - → Veilige fietssnelwegen
    - → Knooppuntgericht werken
    - → Ruimte voor water en groen
    - → Multimodale logistiek

- **Visie ontwikkelen mobipunten**
  - Overstappunten OV – OV en OV – ander vervoersmiddel
  - Trein – tram – bus – (deel)wagen – (deel)fiets
  - Uitrol logisch opbouwend netwerk aan mobipunten in de regio
  - Zie slide 55

1.6. Plannings- en studiecontext

Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen (2050)

- **5 werkvelden**
  - Ruimtelijke governance
  - Sensibilisering en transitiemanagement
  - Sterkere gebiedsgerichte benadering
  - Instrumenten en hefbomen
  - Realisatie gericht aan de slag

- **De provincie Oost-Vlaanderen pleit voor een duidelijk beeld op de gecumuleerde impact(inschatting) van de infrastructurele en economische ontwikkelingen in Vervoerregio Antwerpen (Oosterweel, haventracé, ECA) op het hogere wegennet in Oost-Vlaanderen en op het onderliggend wegennet in het Waasland, ook rekening houdend met de ontwikkelingen in het Waasland, de Gentse haven en regio.**

1.6. Plannings- en studiecontext

Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen (2050)

- **4 ruimtelijke principes**
  - Nabijheid en bereikbaarheid
    - → Ruimtelijke ontwikkelingen worden gebundeld op plaatsen die multimodaal zijn of worden ontsloten.
    - → De aanleg van mobiliteitsinfrastructuur versterkt de multimodale bereikbaarheid van de knooppuntlocaties
  - Meervoudig en intensief ruimtegebruik
    - → De beste ruimtelijke oplossing is de oplossing die het meest efficiënt gebruik maakt van de schaarse ruimte.
    - → Meervoudig en intensief ruimtegebruik is de norm. Nieuwe projecten die de ruimteclaims van slechts één partij behartigen, zijn onwenselijk of onafgewerkt.
    - → Meervoudig en intensief ruimtegebruik moet ook de ruimtelijke kwaliteit verhogen.
  - Ecosysteemdiensten versterken
    - → Elke ruimtelijke ontwikkeling dient rekening te houden met de ecosysteemdiensten die de omgeving levert.
    - → Ecosysteemdiensten te respecteren en waar mogelijk te versterken.
    - → Ruimtelijke ontwikkelingen die ecosysteemdiensten schaden, zijn onwenselijk. Ze dienen vermeden, hersteld of gecompenseerd te worden
  - Maatschappelijke betaalbaarheid
    - → Projecten zoeken een goed evenwicht tussen de ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde op korte en op lange termijn. Onder lange termijn worden terugkerende kosten voor onderhoud en exploitatie verstaan, alsook de kosten voor hergebruik en omkeerbaar ruimtegebruik.
    - → Projecten zoeken eveneens een correct sociaal evenwicht tussen de lusten en lasten die ze met zich meebrengen en verdelen deze rechtvaardig

1.6. Plannings- en studiecontext

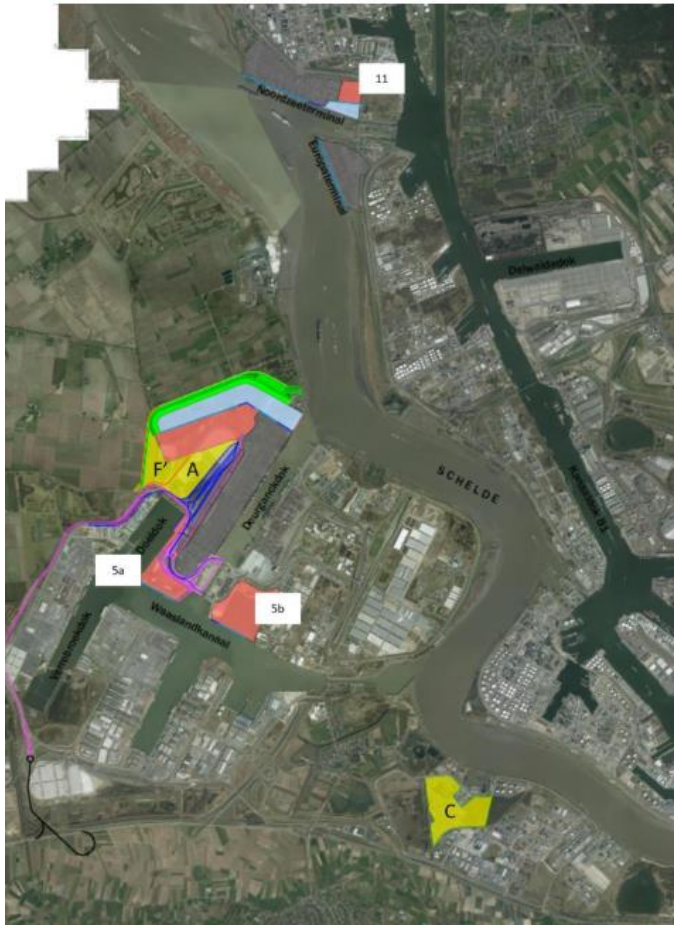
Extra containercapaciteit Antwerpen (ECA)

- **Op 31 januari 2020 stelde de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit van het complex project ECA definitief vast.**
- **Dit alles om de verwachte groei tot 2030 te kunnen realiseren. De projectdoelstelling van het complex project ECA is drieledig:**
  - De realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen
  - de daarmee samenhangende ontwikkeling van "logistiek-industriele" gronden
  - de multimodale ontsluiting tot aan het hoofdnet.

- **9 alternatieven uitgewerkt met 1 voorkeursscenario (afbeelding)**
  - Multimodale ontsluiting

Laad- en losbundel 750m tussen Deurganckdok en het nieuwe getijdendok.
Wacht- en ondersteuningsbundel

Westelijke ontsluiting tot rotonde Watermolen



1.6. Plannings- en studiecontext

Visie Zeeland en Hulst

- **Ontsluiting Provincie Zeeland (NL) en Zeeuws-Vlaanderen (NL)**
  - hoofdzakelijk gericht op eigen provincie in Nederland
  - Grensoverschrijdend verkeer voornamelijk via Gent – Terneuzen over lange afstand richting Zeeland
  - Toltunnel

- **Ontsluiting Hulst (NL)**
  - Gebiedsontsluitende weg vanuit Hulst naar Sint-Niklaas / België via N403
  - Secundaire weg type I tussen E34 en grens NL
  - Secundaire weg type II tussen E34 en Sint-Niklaas
  - Veel lokaal grensverkeer tussen Sint-Niklaas en Hulst
  - Ov-ontsluiting naar Sint-Niklaas

1.7. Vlaamse context

INHOUD :

- Doelstellingen mobiliteitsbeleid
- Doelstellingen basisbereikbaarheid
- Vlaams regeerakkoord

1.7. Vlaamse context

Decreet Basisbereikbaarheid (3-4-2019)

- **Doelstellingen mobiliteitsbeleid**
  - Vraaggericht investeren in bereikbaarheid
  - Vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst
  - Multimodaal vervoerssysteem uitbouwen, uitgaand van het STOP-principe
  - Realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem
  - Verleiden, motiveren, prikkelen tot gedragsverandering
  - Vlaanderen een gangmaker maken in innovatie
  - Basisbereikbaarheid regionaal en integraal aanpakken
  - Zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus

1.7. Vlaamse context

Decreet Basisbereikbaarheid (3-4-2019)

- **Doelstellingen basisbereikbaarheid**
  - Vraaggericht investeren in bereikbaarheid
  - Combineren van vervoersmiddelen vergemakkelijken
  - Vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst
  - Basisbereikbaarheid regionaal en integraal aanpakken
  - Zorgen voor een vlottere doorstroming van elke vervoersmodus
  - Verkeersveiligheid aanpakken
  - Verleiden, motiveren, prikkelen tot gedragsverandering
  - Vlaanderen een gangmaker voor innovatie

1.7. Vlaamse context

Decreet Basisbereikbaarheid (3-4-2019)

- **Doelstellingen basisbereikbaarheid**
  - Bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen
  - Combimobiliteit en synchromodaliteit te faciliteren en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uit te werken
  - Alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat, inclusief doelgroepenvervoer en collectief aangeboden taxivervoer, te capteren, te integreren en de exploitatievoorwaarden te vereenvoudigen
  - Een gedeelde verantwoordelijkheid te creëren van de verschillende actoren.

1.7. Vlaamse context

Regeerakkoord Vlaamse Regering 2019-2024

- **Mobiliteit**
  - Ambitieuze modal shift in woon-werk en woon-school verplaatsingen, aandeel duurzame modi moet toenemen tot 40% in Vlaanderen
  - GIP (Geïntegreerd investeringsprogramma)
  - Combimobiliteit stimuleren door slimme verknoping
  - Investeren in fietsinfrastructuur
  - Gebiedsdekkend fietsdeelsysteem
  - Kwaliteitsvolle fietsenstallingen aan haltes en mobipunten
  - Optimaliseren personenmobiliteit over het water

2. Visie van de stakeholders

2. Visie van de stakeholders

2.1. Resultaten uit de bilaterale gesprekken met de gemeentes

2.2. Resultaten uit gesprekken met andere stakeholders

2.1. Resultaten uit de bilaterale gesprekken met de gemeentes

INHOUD :

- Bilaterale overlegmomenten met gemeentes in september en oktober 2019

2.1. Resultaten uit de bilaterale gesprekken met de gemeentes

Veiligheid – bereikbaarheid - leefbaarheid

Veiligheid

Veiligheid van alle weggebruikers is een prioriteit voor de gemeenten in de regio.

Zwaar verkeer en suboptimale fietsinfrastructuur kunnen de veiligheid van de weggebruikers vandaag hinderen. Fietspaden langs gewestwegen voldoen niet overal aan vademecum fietsvoorzieningen.

Gewestwegen zorgen voor barrières in de routes voor fietsers naar de scholen in de kernen

Bereikbaarheid

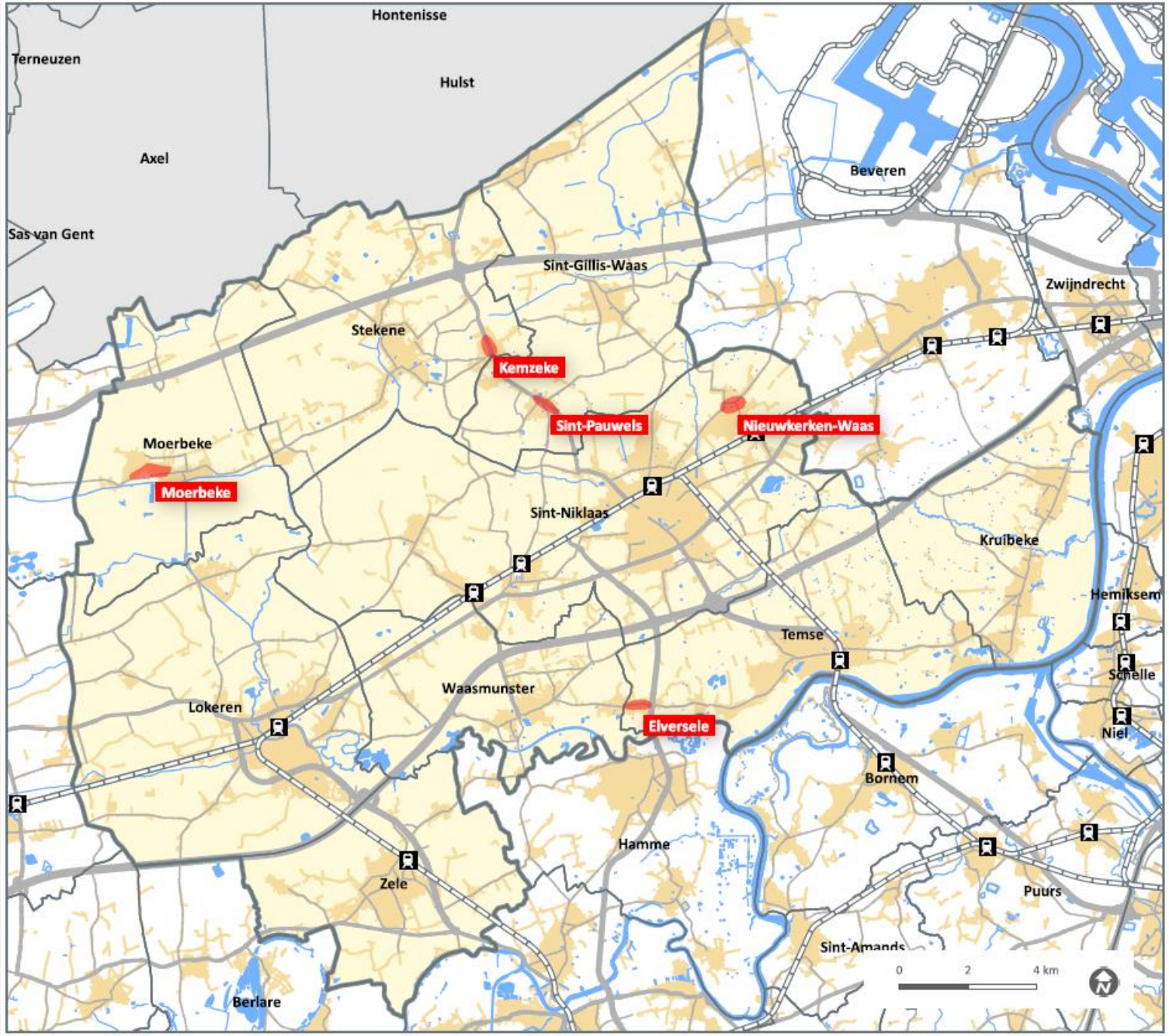
Bereikbaarheid van alle kernen voor alle groepen in de bevolking is een belangrijk aandachtspunt.

De bezorgdheid om de bereikbaarheid van de deelkernen speelt bij het gros van de gemeenten. Daarnaast zijn voldoende vervoersmogelijkheden voor alle bevolkingsgroepen en hun noden belangrijk voor de gemeenten (vb. avondaanbod voor jongeren, aanbod voor ouderen, aanbod voor personen met vervoersarmoede, etc.). De gemeenten staan hierrond open voor verschillende mogelijkheden.

Leefbaarheid

De congestie en het zwaar verkeer door de kernen zet in sommige gemeenten de leefbaarheid onder druk. Intergemeentelijk wordt er samengewerkt om doorgaand vrachtvervoer te weren.

Verschillende gemeentes zetten in op stadskernvernieuwing en het aanleggen van fietsassen om de centra aangenamer te maken voor de inwoners en zwakke weggebruikers. De impact die deze initiatieven hebben op de circulatie, kunnen echter voelbaar zijn voorbij de gemeentegrenzen.



WAA leefbaarheid deelkernen.qgz

K1

Vervoerregio
WAASLAND

Te verbeteren leefbaarheid in de (deel)kernen

atelier \ demitro2

Vlaanderen

2.1. Resultaten uit de bilaterale gesprekken met de gemeentes

Het fietsverkeer en fietsvoorzieningen zijn specifieke aandachtspunten voor de vervoerregio Waasland

Alle gemeentes willen inzetten op **fietsverkeer**. Hierbij hebben ze in het bijzonder aandacht voor het verbeteren van de fietspaden en fietsenstallingen. Het voorzien van **goede verbindingen tussen de gemeentes** wordt aangegeven als zijnde een belangrijke factor voor het fietsverkeer. Een **regionale aanpak** is hier volgens verschillende gemeentes wenselijk.

In de regio zijn er relatief veel fietsers aanwezig voor woon-werk en woon-schoolverkeer. Een aantal gemeentes zet reeds in op flankerende maatregelen**.** De **fietssnelwegen** en BFF omvatten nog verschillende missing links. De **oversteekbaarheid** van gewestwegen vergt ook de nodige aandacht.

2.1. Resultaten uit de bilaterale gesprekken met de gemeentes

Openbaar vervoer

De Oostweelwerken bieden de gemeentes Sint-Niklaas, Temse en Kruibeke veel onzekerheid. Ze vrezen extra congestie doorheen hun gemeentes. Het doortrekken van de **Waterbus** kan hierbij een mogelijke oplossing zijn om het fileleed te verminderen. Andere alternatieven zullen nog moeten worden uitgewerkt.

Het decreet **basisbereikbaarheid** zorgt ervoor dat De Lijn hun aanbod gaat heroriënteren naar een **kernnet en aanvullend net** binnen de vervoersregio Waasland. De randgemeentes van de VVR zijn vooral ongerust over de connectie met de omliggende vervoersregio's.

De vrees bestaat ook dat landelijke gebieden buiten het kern- of aanvullend net zullen vallen. De bereikbaarheid en overstapmogelijkheden van de haltes zullen aan de hand van verschillende mobipunten geoptimaliseerd worden.

De gemeentes Lokeren, Temse, Sint-Niklaas en Zele vragen een opschaling van het treinaanbod richting de omliggende grootsteden.

Verschillende gemeenten wensen werk te maken van de opwaardering van de stationsomgeving.

Infrabel wil ook verschillende spoorwegovergangen sluiten in Lokeren, Zele en Sint-Niklaas. De gemeentes willen dit plan niet zomaar accepteren en zitten vooral in met de omrijfactor voor de zachte weggebruiker wanneer er geen alternatieven worden voorzien (brug/tunnel).

2.1. Resultaten uit de bilaterale gesprekken met de gemeentes

- **Uit de bilaterale overlegmoment zijn verschillende wensen van de gemeentes naar voor gekomen op het gebied van openbaar vervoer en overstappunten.**
  - Voornamelijk de relaties met buurgemeentes en buurvervoerregio's kwamen ter sprake (niet willen verliezen van verbindingen)
  - Link met Gent, Antwerpen, Dendermonde en Hulst werd ook vaak aangehaald
  - Ontwikkeling van mobipunten
  - Versterken, opschalen en uitbreiden van verschillende OV-verbindingen was voor elke gemeente een hot topic

  - Overzichtskaart op volgende slide

Vervoerregio WAASLAND

K1

Wensen gemeenten - OV en overstappunten

WAA-planngingscontext-OV-lijn

- opschalen OV-verbinding
- uitbreiden OV-verbinding (wens)
- opschalen waterverbinding
- uitbreiden waterverbinding (wens)
- opschalen OV-verbinding (spoor)
- 3de spoor Lokeren - Sint-Niklaas
- mobipunt
- verwijzing naar tabel

Slide aangepast

atelier \ demitro2

Vlaanderen

2.1. Resultaten uit de bilaterale gesprekken met de gemeentes

Wensen gemeenten op vlak van OV en overstappunten – na bilaterale overlegmomenten

Overzicht opgenomen maatregelen en infrastructuren

1. Kruibeke: Scheldeverbindingen uitbreiden en versterken over het water
   - → bestaande veren
   - → waterbus
2. Kruibeke: Mobipunt centrum Rupelmonde gewenst
3. Kruibeke: OV-verbinding met Bornem en Beveren gewenst
4. Kruibeke: Ov-verbinding aanlegsteiger waterbus en Ov-lijnen N419 gewenst
5. Lokeren: Mobipunten:
   - → stationsomgeving
   - → bedrijventerreinen
   - → Eksaarde
   - → carpoolparking
6. Lokeren: Ov-halte aan ziekenhuis ontbreekt (ontsluiting regionaal ziekenhuis)
7. Lokeren: Treinverbinding Lokeren - Zele - Dendermonde - Brussel opschalen
8. Moerbeke: ontwikkelen mobipunt
9. Moerbeke: OV-shuttle met Kruisstraat/E34 vanuit centrum
10. Moerbeke: OV-aanbod Moerbeke centrum behouden of versterken
11. Sint-Gillis-Waas: Ov-verbinding Hulst, Antwerpen en Beveren.
12. Sint-Niklaas: Ov-verbinding Hulst, Antwerpen en Beveren.
    Deelgemeente komen in Ov-loos gebied
13. Sint-Niklaas: Ontwikkelen mobipunt
    - → Station
    - → Waasland Shopping Center
    - → Ziekenhuis
    - → Grote Markt
14. Temse: OV-verbinding Sint-Niklaas en Bornem opschalen
15. Temse: Ov-verbinding andere vervoerregio's behouden
16. Temse: mobipunt TTS zone
17. Temse: knooppunt station en mobipunt ontwikkelen
18. Temse: opwaardering spoorlijn 54 tot halfuur frequentie
19. Stekene: ontwikkelen mobipunt
20. Waasmunster: Ov-verbinding Temse opschalen
21. Waasmunster: Ov-verbinding met Dendermonde en Lokeren behouden
22. Zele: ontwikkelen mobipunt aan het station van Zele

2.1. Resultaten uit de bilaterale gesprekken met de gemeentes

De auto overheerst de mobiliteit vandaag, maar gemeentes zetten meer en meer in op andere vervoersmodi

De auto is nog steeds een belangrijke vervoersmodi. De hoge verzadigingsgraad van het hoofdwegennet zorgt ervoor sluipverkeer op de lokale wegen. Dit brengt de leefbaarheid in de kernen gelegen langs enkele belangrijke gewestwegen met zich mee. De hoge verzadigingsgraad en onaangepaste weginfrastructuur zorgt hiernaast ook voor veiligheidsproblemen.

In verschillende **stationsomgevingen en omliggende woonwijken** is de parkeerdruk sterk voelbaar. Deze problematiek overschrijdt de gemeentegrenzen omwille van de beschikbare treinverbindingen, de aanwezigheid van stations, en het verschillende parkeerbeleid (gratis v. betalend).

De meeste gemeente binnen de vervoersregio Waasland wensen werk te maken van de ontwikkeling van **mobipunten**, o.a. aan stationsomgeving maar ook binnen bedrijventerreinen of in de kernen. In verschillende gemeentes zijn reeds **deelsystemen** aanwezig, zowel fietsdeelsystemen als autodeelsystemen. Deze kunnen mogelijks deel uitmaken van toekomstige mobipunten. Een aantal gemeenten zijn reeds ingestapt in het onderzoek naar de uitbouw van mobipunten.

2.1. Resultaten uit de bilaterale gesprekken met de gemeentes

Het vrachtverkeer en het vrachtwagenparkeren zijn specifieke aandachtspunten voor de vervoerregio Waasland

Het **parkeerbeleid inzake vrachtvervoer** is een aandachtspunt voor de regio. Vaak parkeren vrachtwagen langs de baan, wat het verkeer en de verkeersveiligheid hindert. De gemeentes merken op dat er voor het zwaar verkeer **weinig parkeeralternatieven** zijn. Het NIMB-principe is aanwezig. Het inrichten van regionale vrachtwagenparkings kan een antwoord bieden. Er zal een onderscheid gemaakt moeten worden tussen lokale en doorgaande vrachtwagenparkings.

De Waaslandhaven zorgt voor heel wat verkeer van mensen en goederen. Dat verkeer verloopt vandaag grotendeels via de weg. De grote drukte op de snelwegen en de concentratie van wegen richting Antwerpen zorgen dat steeds meer chauffeurs van personen- en vrachtwagens, de snelweg verlaten en andere routes uitproberen. Ze zoeken met andere woorden de 'binnenwegen' op tussen de E17 en de Waaslandhaven. Deze reflex levert bijzonder veel verkeersoverlast op doorheen de regio. Enkele gemeentes hebben samen een **tonnageplan** uitgewerkt dat doorgaand vrachtverkeer moet vermijden. De handhaving van de maatregelen en evaluatie blijkt een uitdaging te zijn.

Ook in het kader van wegenwerken kan een **regionale aanpak inzake omleidingen** de fluïditeit van het verkeer ten goede komen.

Verschillende gemeenten vrezen dat de belangrijke infrastructuurwerken rond Antwerpen en in het Antwerpse havengebied de komende tijd een behoorlijke impact zullen hebben op het Waasland. Verwacht wordt dat de verkeershinder, die de werken rond Antwerpen veroorzaken, een ongewenst effect zullen hebben op het Waasland. De reistijd op het hoofdwegennet zal toenemen, waardoor extra sluipverkeer te verwachten valt.

2.2. Resultaten uit de gesprekken met andere stakeholders

INHOUD :

- Belangrijkste inzichten van de andere stakeholders
  - Provincie Oost-Vlaaanderen
  - NMBS
  - De Lijn

2.2. Resultaten uit de gesprekken met andere stakeholders

Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen (2050)

- **Doelstellingen naar duurzame mobiliteit**
  - Nabijheid en bereikbaarheid
  - Meervoudig en intensief ruimtegebruik
  - Ecosysteemdiensten versterken
  - Maatschappelijke betaalbaarheid

2.2. Resultaten uit de gesprekken met andere stakeholders

Provincie Oost-Vlaanderen

- **Ruimtelijk beleidskader provincie Oost-Vlaanderen (PRS nog steeds geldig, en nieuw ruimtelijk beleidskader in ontwikkeling met Beleidsplan Ruimte (zie slides 122 – 124)**

- **Mobiliteit :**
  - Algemeen : oog voor vervoersregiogrensoverschrijdende verplaatsingen, dus in relatie tot de omliggende vervoersregio's; Naast Antwerpen, is dat ook Gentse regio (incl NSP), maar ook bv. naar N16-economische as, ook naar VVR Aalst, ook naar Zeeuws-Vlaanderen.
  - Bezorgdheid mbt de mogelijke impact van de ruimtelijke en de infrastructurele ontwikkelingen in VVR Antwerpen op het hogere en op het onderliggende wegennet van vnl de VVR's Waasland en Gent. Dit dient VVR-overschrijdend nader onderzocht te worden. Cfr vraag geformuleerd op slide 121.
  - Naast een VVR-interne verbeterde OV-ontsluiting, met centrale rol voor spoor en stations/stopplaatsen, ook kijken naar optimalisatie van de ontsluiting van de Waaslandhaven met het openbaar vervoer in relatie met de vervoersregio Waasland;
  - Ontwikkelen van een logisch opgebouwd netwerk aan mobipunten in de regio.
  - Optimalisatie van de fietsrelatie naar de Waaslandhaven en naar Antwerpen- Linkeroever vanuit de vervoersregio Waasland
  - Verder uitbouw van de fietssnelwegen (uitbreiding, optimalisaties, routetaal uitrollen), als ruggengraat van een gelaagd functioneel fietsroutenetwerk (fietssnelwegen, bovenlokale functionele fietsroutes, lokaal fietsnetwerk)
  - Vermijden van ruimtelijke ontwikkelingen langs een mogelijke nieuwe verbindingsweg tussen de E34 en N70, zodat deze optimaal kan functioneren en vanuit ruimtelijk oogpunt.
  - Te bekijken hoe recreatiedomein Puyenbroeck optimaal zijn relatie met VVR Waasland kan hebben, oa door middel van collectief vervoer en met de fiets.

2.2. Missie van de openbaar verovermaatschappijen

Doelstellingen openbaar vervoersmaatschappijen

- **NMBS**
  - Uit de presentatie van het vervoersplan 2020-2023 van de NMBS kunnen we volgende kern activiteiten afleiden
    - Reizigers veilig, stipt en comfortabel per trein op hun bestemming brengen
    - Het beheer, het onderhoud en het vernieuwen van treinen op een efficiënte en doordachte manier
    - Een klantvriendelijk onthaal en in functioneel ingerichte stations garanderen

- **De Lijn**
  - In de beheersovereenkomst tussen De Lijn en de Vlaamse regering is volgende missie opgenomen;
    - De Lijn wil de slimme reisgezel zijn voor verplaatsingen in heel Vlaanderen.
    - De Lijn staat dicht bij haar reizigers met een uitgebreid aanbod aan duurzame en kwalitatieve vervoersoplossingen waar veiligheid, betrouwbaarheid en efficiëntie centraal staan.
    - De Lijn is een belangrijke gesprekspartner van de Vlaamse overheden voor het uitbouwen van het mobiliteitsbeleid en ondersteunt daarmee de economische, ecologische en sociale ontwikkeling.
    - De Lijn creëert een stimulerende en respectvolle werkomgeving zodat onze vriendelijke en competente medewerkers onze ambassadeurs zijn.
    - Zo draagt De Lijn bij tot een Vlaanderen dat vlot bereikbaar is en waar het aangenaam leven is.

2.3. Resultaten uit de peer groupsessies

INHOUD :

- Overzicht van de belangrijkste inzichten van de peergroupsessies

2.3. Resultaten uit de peergroupsessies

- **Peergroupsessie rond VOM**
  - Globale vaststellingen
    - → Mobiliteitsoplossingen zijn in voldoende mate aanwezig in de stedelijke kernen, maar op het platteland is er nog veel werk aan het aanbod
    - → De bus kan een cruciale positie innemen in het OV-aanbod, maar dan moet die ook laagdrempelig toegankelijk zijn wat nu niet het geval is
    - → Een betere coördinatie van de aanbieders en oplossingen is gewenst
    - → Voor aanvullend vervoer moeten we op regionale of bovengemeentelijke schaal denken, door capaciteitsbundeling zal meer mogelijk zijn dan nu het geval is

2.3. Resultaten uit de peergroupsessies

- **Peergroupsessie rond VOM 17/12/2019**
  - Enkele topics die aangehaald werden door peergroup:
    - → Belangrijke noden
    - → Uit isolatie
    - → Overstappen als drempel
    - → Schrik voor complexiteit en werkbaarheid
    - → Problemen met verpachte lijnen
    - → Kostprijs
    - → Ruimtelijke ordening
    - → Communicatie

3. SWOT-analyse

3. SWOT

INHOUD :

- Overzicht van de belangrijkste sterktes, zwaktes, opportuniteiten en bedreigingen op vlak van
  - Ruimtelijke ontwikkelingen
  - Fiets
  - Openbaar Vervoer
  - Weginfrastructuur
  - Zwaar vervoer

3. SWOT

Ruimtelijke ontwikkelingen

Sterktes	Zwaktes
- Sint-Niklaas, Lokeren en Temse als stedelijk gebied met een hoog voorzieningenniveau - Veel open ruimte aanwezig	- Verlinting Waasland

3. SWOT

Ruimtelijke ontwikkelingen

Opportuniteiten	Bedreiging
- Bewaren open ruimte - Reconversie oude bedrijvensites naar nieuwe invulling - Nood aan bijkomende bedrijventerreinen (in het bijzonder in relatie tot Waaslandhaven) - Verdichting woonkernen - Ontwikkeling nieuwe woonvormen - Visie N70 baanwinkels – clustering - Ruimtelijke opportuniteiten naar ontwikkeling/uitbreiding industrie langs hoofdassen E17, E34 en spoorlijnen - Afstemming ruimtelijk beleid op Ov-netwerk (inbreiding op goedontsloten locaties) - Bouwshift	- Mogelijke impact van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelen in naburige VVR's Antwerpen en Gent op het hogere en onderligende wegennet. - Druk op de bestaande open ruimtes - Verdere verhardingen versnippering open ruimten - Negatieve milieu-effecten van ruimtelijke ontwikkelingen

3. SWOT

Fiets

Sterktes	Zwaktes
- Duidelijke visie fietssnelwegen - Dambordpatroon fietssnelwegen - Verknoping tussen fietssnelwegen en stations - Fietssnelwegen gericht op economisch sterke gebieden	- Ontbreken schakels in de fietssnelweg - Fietssnelweg niet overal conform vademecum fietsvoorzieningen - Barrièrevorming Schelde - Barrièrevorming snelwegen (E17 / E34) – kruisingen via gewestwegen worden als gevaarlijk beschouwd voor fietsers - Fietsinfrastructuur op BFF en LFF niet conform aan normen fietsvademecum - Oversteekbaarheid gewestwegen op routes van het BFF - Gebrekkige fietsenstallingen aan stations (verbetering kwaliteit capaciteit, veiligheid, afsluitbaarheid)

3. SWOT

Fiets

Opportuniteiten	Bedreiging
- Verdere uitrol van de fietssnelwegen - Uitbouw fijnmazig fietsnetwerk voor functionele verplaatsingen - Bereikbaarheid bedrijventerreinen met zachte modi - Fietsvriendelijke verkeerslichten - Multimodale knooppunten volwaardig uitrusten naar fietsvoorzieningen - Uitbouw netwerk (elektrische) deelfietsen op knooppunten in het netwerk - Investeren in veilige en overdekte fietsenstallingen bij publieke gebouwen, scholen en sportterreinen - Significante fietsenstallingen inrichten die veilig zijn en waar mogelijkheid is tot herstel van fietsen - Vergroten actieradius door elektrische fiets en speedpedelecs - Stimulans door werkgever voor zachte modi – leaseplan fiets - Schoolroutekaarten uitbreiden en online tool ontwikkelen - Strooiplan fietssnelwegen en BFF ontwikkelen	- Niet realiseren missing links fietssnelwegen - Niet realiseren veilige fietspaden langs BFF - Onvoldoende rekening houden met toekomstige (technologische) ontwikkelingen - Afsluiten spoorwegovergangen zonder alternatief voor fietsers - Capaciteit van de fietssnelwegen oa. Verschillende snelheden per fietstypes en toename aantal gebruikers

3. SWOT

Openbaar vervoer

Sterktes	Zwaktes
- Sterke treinverbinding Antwerpen-Gent met IC-haltes in Sint-Niklaas en Lokeren - S-verbindingen vanuit Lokeren naar Antwerpen en Gent - Stations in de stedelijke kernen worden intensief gebruikt - HOV-as Sint-Niklaas station – markt – Waasland shopping met vrije busbanen - Goed radiaal busnetwerk rond Sint-Niklaas, met halfuurfrequentie naar de dichtbebouwde kernen - Doelgericht gebruik van belbussen op ontbrekende reguliere busrelaties in de regio's Stekene – Sint-Gillis-Waas, Temse-Kruibeke-Beveren - MMC-aanbod in iedere gemeente: vooral MMC-gebruik in Lokeren, Sint-Niklaas en Sint-Gillis-Waas	- Geen (snelle) rechtstreekse verbinding met Brussel . IC Sint-Niklaas/Lokeren naar Brussel heeft in Dendermonde een langere wachttijd. - Slechts uurfrequentie op S- en L-verbindingen - Stagnerend of dalend treingebruik op zaterdag en zondag - Zeer hoog en duur belbusgebruik in Lokeren - Enkelspoor tussen Lokeren en Dendermonde - Zwakke reizigerscijfers kleine haltes (Sinaai, Belsele, Nieuwkerken-Waas) van S34-verbinding - Grens (BE-NL) belemmert de uitbouw van een goed vraaggericht aanbod - Regionale spoorverbinding (enkelspoor) Sint-Niklaas – Mechelen

3. SWOT

Openbaar vervoer

Opportuniteiten

- 3e spoor Lokeren – Sint-Niklaas met extra capaciteit voor goederen- en personenvervoer
- Uitbouw regionale verbinding met Aalst
- Verbeterd stadsnet Sint-Niklaas en integratie stadsnet en regionet
- Nieuwe busverbinding Zele – Waasmunster – Hamme en Lokeren – Zele
- Duidelijke hiërarchie en leesbaarheid van het busnetwerk
- Bundeling buslijnen op de verbindingen met het hoogste potentieel
- Verschuiven belbusgebruik naar regulier busgebruik Lokeren
- Deelmobiliteit als last-mile oplossing voor (kosten) inefficiënt OV
- Verhoogde frequentie spoorlijn 54 kan het verkeer op N16 doen afnemen
- Beter OV kan OV aantrekkelijker maken dan wagen
- -Nederlands aanbod integreren/afstemmen

Valkuilen

- Enkelspoor tussen Lokeren – Dendermonde en Sint-Niklaas - Mechelen
- Geïsoleerd bekijken infrastructuurprojecten spoorlijn 52 en 57
- Concurrentie reguliere lijnen vs Vervoer Op Maat en overaanbod VOM
- Vervoersregiogrensoverschrijdende verplaatsingen in relatie met omliggende vervoersregio's en NL minimaliseren
- Institutionele grenzen (BE, NL) belemmeren uitbouw goed vraaggericht aanbod
- Ruimtelijke ontwikkelingen op locaties die slecht ontsloten worden door OV
- Privatisering OV zonder sterke regiorol voor VVR
- Lage reizigerscijfers aan kleine haltes (Sinaai/Belsele/Nieuwkerken-Waas) van de S34-verbinding
- Verdere groei autoverkeer brengt de doorstroming van OV in het gedrang
- Hoge frequentie bussen legt druk op de leefbaarheid in drukbebouwde gebieden

3. SWOT

Weginfrastructuur

Sterktes	Zwaktes
- Goed ontsloten in oostelijke en westelijke richting via het hoofdwegennet - Heldere wegcategorisering vanaf E17 naar omliggende gemeentes - Grote stappen op vlak van verkeersveiligheid gezet door heraanleg van kruispunten	- Filevorming op het hoofdwegennet - Capaciteit E17/E34 is onderbenut door verkeersknelpunt aan de Kennedytunnel in Antwerpen - Scheldekruising in Temse - Kortsluiting tussen hoofdwegen via Waasland - Doortocht Sint-Pauwels en Kemzeke onder druk door doorgaand verkeer - Leefbaarheid doortocht Moerbeke (Opperstraat)

3. SWOT

Weginfrastructuur

Opportuniteiten	Bedreiging
- Treinnet loopt gelijk met grote verkeerassen. Modal switch mogelijk - Vervolledigen ringstructuur Sint-Niklaas en verbeteren verkeersveiligheid en verkeerdrukte op N70 en binnenstad Sint-Niklaas door aanleg oostelijke tangent - Ontwikkelen ontbrekende tanden in dubbel kamstructuur tussen E34 en N70 na verhoging capaciteit E17 en E34 (cfr. optimalisatie kam)	- Doorstroming op E17/E34 (cfr E313) - Sluipverkeer op onderliggend wegennet omwille van congestie op hoofdwegen door werken Oosterweel - Sluiten van overwegen en de gevolgen op het verkeer, maar ook op ruimtelijk implicaties (aanleggen van bruggen en tunnels) - Werken Oosterweelverbinding - ECA: extra containercapaciteit Antwerpen - onvoldoende bekende/ingeschatte mogelijke impact van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in VVR Antwerpen op hogere en op onderliggend wegennet van aangrenzende regio's en VVR Gent.

3. SWOT

Zwaar vervoer

Sterktes	Zwaktes
- Bundeling bedrijventerreinen rond E17/E34 - Oost-west georiënteerd hoofdwegennet voor doorgaand vrachtverkeer - Bundeling bedrijventerreinen rondom hoofdvrachtroute E17 - Toekomstige beperking tonnage doorgaand verkeer tussen E17, E34 en grens NL	- Congestiegevoelige regio - Route regionale vervoersknoop door centrum Lokeren - Ontsluiting industrie De Zaat Temse door woonwijk - Sluiproute Gent – Moerbeke – E34 - Sluiproute Zele – Hamme – Waasmunster – E17 - Capaciteitstekort vrachtwagenparkings E34 – E17 doorgaand verkeer - Capaciteitstekort vrachtwagenparkings onderliggend wegennet voor lokale chauffeurs

3. SWOT

Zwaar vervoer

Opportuniteiten	Bedreiging
- Ontsluiting TTS-zone via oostelijke tangent - Watergebonden ontsluiting via Schelde voor Temse en Kruibeke - Betere routering - Aanleg havenspoorlijn langs E34 - Bewegwijzering bedrijventerreinen volgens havennummering	- Uitbreiding Waaslandhaven kan zorgen voor meer vrachtwagentrafiek - Sluipverkeer op onderliggend wegennet omwille van congestie op hoofdwegen door werken Oosterweel - Gebruik onderliggend wegennetwerk voor tijdswinst tussen E17 en E34 en visa versa om congestie Antwerpse Ring te vermijden - Nachtelijk vrachtverkeer op spoorlijn 59 door woonwijken - Ongestructureerd parkeren vrachtwagens rond E17

4. Aanbevelingen voor aanvullend onderzoek

4. Aanbevelingen voor aanvullend onderzoek

- **Mogelijk aanvullend onderzoek**
  - Potentie fietsverkeer (herkomst-bestemming: 5 km – 10 km - 15 km) Waasland in kaart brengen met behulp van het verkeersmodel
  - Intensiteiten op het wegennet: intensiteitenplots vanuit het verkeersmodel
  - Intensiteiten goederenverkeer over de weg: intensiteitenplots vanuit het verkeersmodel
  - Goederenstromen over water en spoor: intensiteitenplots vanuit het verkeersmodel

- **VVR Waasland is bereid om mee te werken aan de verdere inschatting van de mogelijke impact van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in VVR Antwerpen op hogere ne op onderliggend wegennet van de aangrenzende regio's en VVR Gent.**

5. Volgende stappen

5. Volgende stappen

- **We voorzien volgende stappen voor de verdere uitwerking van het regionaal mobiliteitsplan**
  - Fase 2: Opbouw strategische visie en operationele doelstellingen met een langetermijnvisie naar 10 en 30 jaar.
    - missie en doelstellingen
    - opbouw duurzaam mobiliteitsbeleid: uitwerking verschillende scenario's
    - afweging en evaluatie van de scenario's
    - beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling
    - relatie tot ander beleidsplannen
  - Fase 3: Opmaak actieplan (verdeeld in mobiliteitsmodi)
    - opmaak regionaal mobiliteitsplan VVR Waasland met beschrijving gewenste mobiliteitsontwikkeling
    - gewenst openbaar vervoernetwerk
    - bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
    - doorstromingsmaatregelen
    - verkeersveiligheidsmaatregelen
  - Fase 4: Monitoring en evaluatie
    - het recurrent monitoren van de doelstellingen en van de acties
    - de evaluatie op planniveau van de doelstellingen en gemaakte beleidskeuze
    - evaluatie van het doorlopen planproces

Bijlagen

- Verslagen bilaterale gesprekken met gemeenten

atelier\demitro2

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

Deloitte.

MINT
MOBILITEIT IN ZICHT

TRAJECT

TRACTEBEL
ENGIE

O2
DUURZAME COMMUNICATIE