



**Vlaanderen**  
is mobiliteit &  
openbare werken

Regionaal mobiliteitsplan  
Vervoerregio Waasland

# Synthesenota

Versie september 2022

# atelier \ demitro2

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

**Deloitte.**

**MNT**  
MOBILITEIT IN ZICHT

 **TRAJECT**

**TRACTEBEL**  
ENGIE

**O2**

# LEESWIJZER

Deze synthesenota werd opgesteld door atelier\demitro2 in het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan van vervoerregio Waasland. Deze nota vormt het sluitstuk van de tweede fase, waarin de doelstellingen werden bepaald en het gewenste scenario werd uitgetekend in samenspraak met de betrokken actoren.

Deze nota is de weerslag van de synthese waarin het zwaartepunt ligt bij de opmaak van een strategische visie en de bouwstenen voor de scenario-ontwikkeling, die in de derde fase wordt vertaald naar een concreet actieplan. Bepaalde elementen dienen in het vervolg van de studie nog verder onderzocht te worden.

Onderhavige synthesenota is opgebouwd uit 3 delen. De inhoud en opzet van elk van deze delen wordt hieronder kort toegelicht.

**DEEL 1** | Omvat een aantal hoofdstukken die een theoretisch kader en onderbouwing bieden voor het tweede deel van de nota die de eigenlijke visie van de vervoerregio Waasland verder concretiseert. De hoofdstukken geven specifiek toelichting bij het procesverloop van de studie en de verschillende uitdagingen waarmee de regio wordt geconfronteerd.

**DEEL 2** | Vormt het inhoudelijke zwaartepunt van de nota. Hierin worden de verschillende thema's besproken die de visie van de regio verder concretiseert alsook de doelstellingen die de vertrekbasis vormen voor de verdere concretisering van de visie.

**DEEL 3** | Omvat het "regionaal" scenario (cf. visie) dewelke de regio vooropstelt als 'richting voor de toekomst' op basis van de opgenomen thema's. Hierin worden ook een aantal aspecten opgenomen die verder onderdeel vormen van het onderzoek naar de effecten van eventuele keuzes op de mobiliteit. De input voor de modeldoorrekeningen is hier terug te vinden. De resultaten hiervan en een mogelijke bijstelling van het regionaal scenario zullen evenwel pas aan bod komen in het actieplan (fase 3) en vormen dus geen onderdeel van deze nota.

# INHOUD

Leeswijzer.....	3
Inhoud .....	4
<b>1 Inleiding.....</b>	<b>7</b>
1.1 Vervoerregio Waasland	7
1.2 Proces	9
1.2.1 Oriëntatiefase	9
1.2.2 Synthesefase	9
1.2.3 Beleidsplanfase	10
<b>2 Analyse en opgaven.....</b>	<b>11</b>
2.1 Huidige vervoersvraag en ruimtelijke structuur	11
2.2 Knelpunten in het Wase mobiliteitssysteem	15
2.3 Inspelen op maatschappelijke trends	16
2.4 Niet enkel een 'modal', maar ook een 'mental' shift	16
2.5 Ruimte met toekomst	17
<b>3 Onze doelen ambitieus vorm geven .....</b>	<b>21</b>
3.1 Ambities	21
3.2 Doelstellingen voor de regio	21
3.2.1 Anders	21
3.2.2 Vlot	22
3.2.3 Veilig	23
3.2.4 Leefbaar	24
3.2.5 Milieu	26
3.2.6 Sociaal	27
<b>4 Welke paden kunnen we bewandelen .....</b>	<b>28</b>
4.1 De (e)fiets als game changer in het Waasland	28
4.1.1 Netwerkprincipes	28
4.1.2 Regionaal en bovenlokaal niveau	28
4.1.3 Lokaal niveau	32
4.1.4 Ontwerpprincipes en routingssystemen	33
4.1.5 Prioriteitenkader	33
4.1.6 Flankerend beleid	33
4.1.7 Werkhypothese	34
4.1.8 Hoe verder?	34
4.2 Een aantrekkelijk en robuust openbaar vervoer	34
4.2.1 Het STOP-principe toegepast op openbaar vervoer	35
4.2.2 Vraaggericht investeren in bereikbaarheid met trein en bus	35
4.2.3 Openbaar vervoer als gelaagd en integraal systeem	35
4.2.4 Op de juiste plaatsen en momenten een aantrekkelijk aanbod creëren om de keuzereiziger uit de auto te halen	36
4.2.5 De link maken met de omliggende regio's	36
4.2.6 Knopen en hoppinpunten als poorten tot het netwerk en focusplaatsen van combimobiliteit	37
4.2.7 Doorstroming en Vf-factor OV-auto zijn de sleutels om autogebruikers te verleiden	37
4.2.8 Versterking openbaar vervoer koppelen aan ruimtelijke ordening	38
4.2.9 Een toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen	38
4.2.10 Werkhypothese	38
4.2.11 Hoe verder?	39
4.3 Naar duurzame en slimme netwerken voor auto en vracht	39
4.3.1 De dubbele kamstructuur als antwoord op toekomstige mobiliteitsuitdagingen binnen de regio	40
4.3.2 Opmaak en doel nieuwe wegencategorisering	43
4.3.3 Opbouw netwerk auto	44
4.3.4 Een robuust netwerk	45

4.3.5	Schakeling tussen netwerkniveaus	46
4.3.6	Kwaliteitseisen en inrichtingsprincipes	46
4.3.7	Multimodale benadering: verhoudingen tussen netwerken voor verschillende modi	47
4.3.8	Verkeersveiligheid als schakel tussen de verschillende netwerken	48
4.3.9	Selectiemethodiek netwerk auto	49
4.3.10	Werkhypothese auto	50
4.3.11	Hoe verder?	51
4.3.12	Interactie met het regionaal vrachtroutenetwerk	51
4.3.13	Opbouw netwerk vracht	52
4.3.14	Inrichtingsprincipes	53
4.3.15	Selectiemethodiek netwerk vracht	53
4.3.16	Werkhypothese vracht	55
4.3.17	Hoe verder?	58
<b>5</b>	<b>Regionaal mobiliteitsscenario richting de toekomst</b>	<b>60</b>
<b>6</b>	<b>Verder proces</b>	<b>66</b>
6.1	Doorrekening regionale verkeersmodellen	66
6.2	Actieplan (fase 3)	66

Deel I



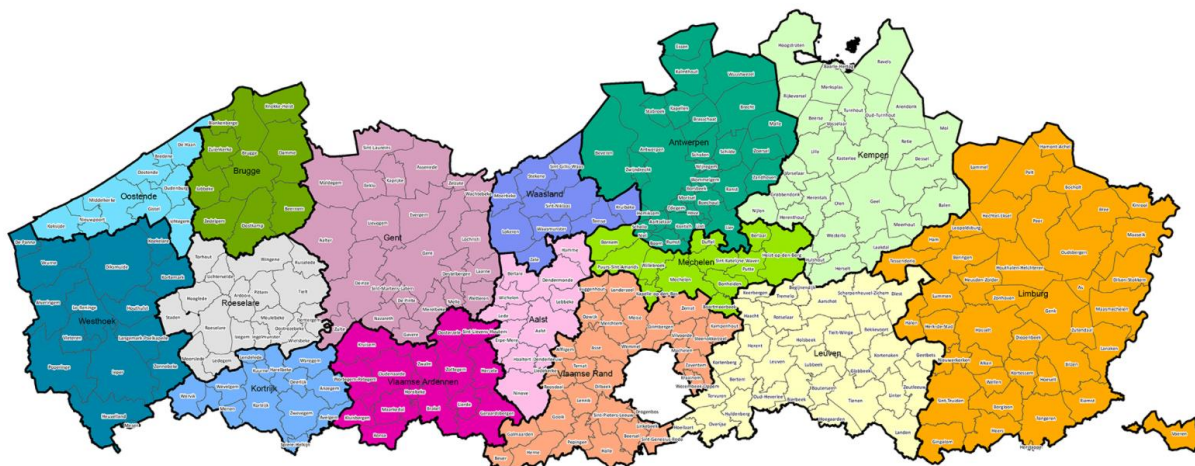
# 1 INLEIDING

## 1.1 Vervoerregio Waasland

In 2018 besliste de Vlaamse overheid dat gemeentebesturen meer zelf kunnen beslissen hoe ze 'hun' mobiliteit organiseren. Maar omdat verkeer niet stopt aan de grens van een gemeente is Vlaanderen sinds 1 januari 2019 hiertoe opgedeeld in 15 zogenaamde vervoerregio's. Met de inrichting van vervoerregio's en vervoerregioraden hebben de gemeenten nu een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken en werken de verschillende gemeenten samen een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan uit, specifiek voor hun regio.

Vervoerregio Waasland is één van die regio's. De vervoerregio Waasland is 430 km<sup>2</sup> groot en telt negen gemeenten: Kruibeke, Lokeren, Moerbeke, Sint-Gillis-Waas, Sint-Niklaas, Stekene, Temse, Waasmunster en Zele. In het gebied wonen ongeveer 244.000 mensen.

### VERVOERREGIO'S VLAANDEREN



Brugge	(9)	Aalst	(11)	Mechelen	(12)
Kortrijk	(13)	Gent	(23)	Kempen	(28)
Oostende	(9)	Vlaamse Ardennen	(15)	Vlaamse Rand	(33)
Roeselare	(18)	Waasland	(9)	Leuven	(31)
Westhoek	(15)	Antwerpen	(32)	Limburg	(42)

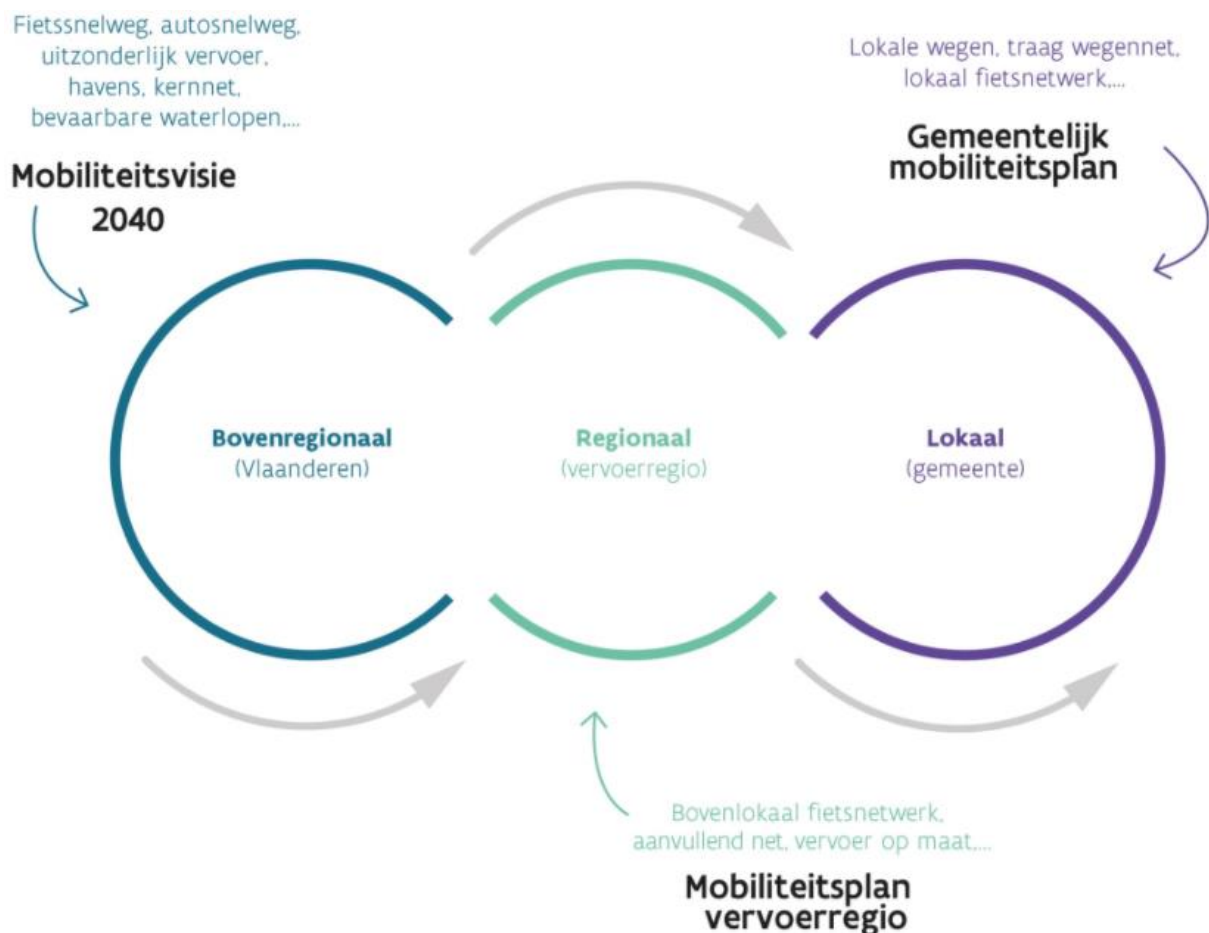
### Geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan

De uitwerking van de mobiliteitsvisie voor de vervoerregio gebeurt in twee stappen. Enerzijds is er de opmaak van een openbaar vervoerplan (OV-plan) dat zich richt op de organisatie van het openbaar vervoer op korte termijn. Dit plan wordt opgemaakt met oog op een uitrol in juli 2023 (voorlopige gecommuniceerde datum, parlementair antwoord minister Peeters dd. 16/02/2022). Parallel en aansluitend op het OV-plan wordt werk gemaakt van het overkoepelende regionale mobiliteitsplan (RMP). Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Vanzelfsprekend is de tijdshorizon hier wat ruimer (tot 2030) en wordt in het mobiliteitsplan ook verder nagedacht over de organisatie van het openbaar vervoer na 2023. De mobiliteitsvisie, die de vervoerregio verder concretiseert in onderhavige synthesesnota, geeft aan hoe de regio de verandering van de modaliteitskeuze (modal shift) in de hand werkt met als doel de mobiliteit en leefbaarheid in de regio op een duurzame manier te waarborgen. Zowel het regionaal mobiliteitsplan als het openbaar vervoerplan maken deel uit van de uitrol van het decreet basisbereikbaarheid.

Het mobiliteitsbeleid is hierbij gericht op het garanderen van de bereikbaarheid van onze samenleving. Daarbij wordt geïnvesteerd in een mobiliteitssysteem waarmee de economie en de maatschappij ondersteund wordt. Het mobiliteitssysteem is duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal. De verschillende vervoersmodi zijn niet elkaars concurrent, integendeel, ze moeten elkaar aanvullen en slim op elkaar inspelen. Het wordt uitgebouwd en geëxploiteerd met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid.

Een modusafhankelijke regie moet het geheel coördineren.

Naast het regionale mobiliteitsplan zijn er nog twee niveaus waarop mobiliteit wordt geregeld. Boven het regionale mobiliteitsplan staat de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040, die richting geeft voor het hele Vlaamse gewest. Onder het regionale mobiliteitsplan staat het lokaal mobiliteitsplan, wat op niveau van één of meer gemeenten het vervoerskader invult.



### **Van een visie naar een plan**

Om tot een daadwerkelijke koersverandering inzake mobiliteit te komen, is een aanpak op verschillende fronten noodzakelijk. Onderhavige synthesesnota vormt een tussenproduct in het uiteindelijke mobiliteitsplan, maar vormt tegelijkertijd ook de basis voor de concretisering van de toekomstige mobiliteitsvisie voor de vervoerregio.

Het geeft in hoofdlijnen weer hoe de regio de gewenste koersverandering stapsgewijs zal bereiken.

De richting die de regio wil uitgaan op het vlak van economische ontwikkeling, wonen, natuur en milieu, etc. zal meebepalen hoe de toekomstige mobiliteitsvisie kan worden vertaald naar de praktijk.



## 1.2 Proces

In onderhavige paragraaf worden de processtappen van het te doorlopen planningsproces verder toegelicht.

De verschillende actoren van de vervoerregio komen bijeen in ambtelijke werkgroepen en maken beslissingen in de vervoerregioraad. Elke vervoerregio heeft een korte-termijnplan opgesteld voor het openbaar vervoer en is nu bezig met het opstellen en uitwerken van een regionaal mobiliteitsplan. Dat mobiliteitsplan kijkt naar alle mobiliteitsaspecten op iets langere termijn. Het mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien jaar en een doorkijkperiode van minimum tien en maximum dertig jaar. In voorliggend plan voor de vervoerregio Waasland zal deze doorkijkperiode slechts in zeer beperkte mate worden uitgewerkt omdat de gewenste ontwikkelingen en/of projecten op korte of middellange termijn te realiseren de nodige evaluatie vergen vooraleer het zinvol is om op langere termijn andere beleidsrichtingen te verkennen.

De opmaak van het mobiliteitsplan gebeurt in drie fasen:

- Fase 1 - oriëntatiefase: inventarisatie van de beleidscontext en bundeling van kansen en knelpunten voor de regio;
- Fase 2 - synthesefase: bepalen van de doelen en bepalen van het toekomstscenario;
- Fase 3 - beleidsplanfase: vertalen van het toekomstscenario naar een concreet actieplan.

PROCES IN FUNCTIE VAN HET MOBILITEITSPLAN



1-1: Processchema regionaal mobiliteitsplan

### 1.2.1 Oriëntatiefase

In de eerste fase werd informatie verzameld over de ruimtelijke- en verkeersplanologische context. Deze informatie werd verrijkt met de visies de alle betrokken stakeholders. Volgende initiatieven werden georganiseerd voor informatie en dialoog:

- Opmaak projectgids voor duiding vervoerregionaal verhaal;
- Bilaterale gesprekken gemeentes en andere actoren uit de vervoerregioraad;
- Gesprekken overige stakeholders;
- Peergroupsessies rond Vervoer op Maat;

Vanuit deze inventarisatie kwam een regionaal mobiliteitsprofiel tot stand en werden kansen en knelpunten geïdentificeerd voor de vervoerregio Waasland, die door middel van SWOT<sup>1</sup>-analyses in beeld werden gebracht. De oriëntatienota werd besproken en goedgekeurd op de vervoerregioraad van april 2020.

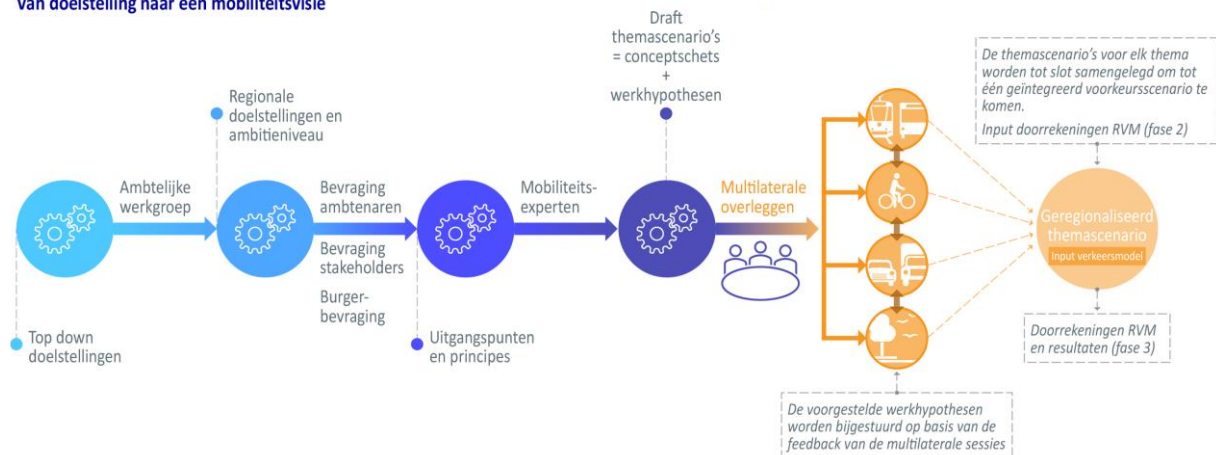
### 1.2.2 Synthefase

In de synthesefase, wordt de richting van de toekomstige mobiliteit binnen vervoerregio Waasland bepaald. De doelstellingen worden vastgelegd op basis van de ambities op de verschillende niveaus, waarna voor de verschillende mobiliteitsthema's (fiets, OV lange termijn en auto/vracht) een visie wordt uitgewerkt.

<sup>1</sup> Strengths, Weaknesses, Opportunities en Threats

Vervolgens worden deze samengebracht en verwerkt tot één integrale visie die het voorkeurscenario van de vervoerregio beschrijft. Hiertoe werden verschillende themasessies (cf. multilaterale overlegmomenten) met de ambtelijke werkgroep gehouden om per thema tot een visie te komen.

#### Van doelstelling naar een mobiliteitsvisie



#### 1-2: Processchema synthesefase – regionaal mobiliteitsplan

*Noot: het thema 'ruimte' werd initieel opgevat als één van de vier volwaardige thema's binnen de opbouw en uitwerking van het regionaal mobiliteitsscenario. Het hoeft immers geen betoog dat mobiliteit en ruimte onlosmakelijk met elkaar verweven zijn. Echter kan het niet de bedoeling zijn dat het regionaal mobiliteitsplan dicteert wat er in de ruimtelijke beleidsplannen hoort te staan en vice versa. In tegenstelling tot de andere thema's (fiets, OV lange termijn en auto/vracht) heeft het regionaal mobiliteitsplan immers niet de taak om een volwaardige visie en hieraan gekoppeld actieplan uit te werken voor het thema ruimte. Er dient tussen de plannen onderling wel naar een zekere mate van wisselwerking en equilibrium gestreefd te worden waarin aandacht is voor zowel ruimte(-gebruik) als mobiliteit. Hiertoe sluit de regio haar regionaal mobiliteitsplan aan op de ruimtelijke beleidsplannen van Vlaanderen en deze van de provincie Oost-Vlaanderen, en tracht een duurzame ruimtelijke omslag in de regio mee te ondersteunen. Van belang hierbij is dat in onderhavig regionaal mobiliteitsplan geen aannames worden gedaan waar wel of niet mag gewoond of gewerkt worden in de toekomst. Deze taak ligt bij de provinciale en lokale beleidsplannen.*

*Binnen het regionaal mobiliteitsplan kunnen evenwel een aantal sterke conceptuele uitspraken vanuit mobiliteit meegegeven worden aan ruimtelijke beleidskaders, op basis van uitgedachte concepten en netwerkvisies. Hierbij dienen de krijtlijnen tussen beide plannen op mekaar te worden afgestemd.*

### 1.2.3 Beleidsplanfase

De beleidsplanfase betreft de laatste fase waarin het voorkeurscenario verder wordt uitgewerkt én een actieplan wordt opgemaakt van prioritaire maatregelen en quick wins met bijhorende taken en verantwoordelijkheden. Deze beleidsacties worden bepaald voor de tijdshorizon van het mobiliteitsplan (10 jaar) en in beperkte mate de doorkijkperiode (min. 10 - max. 30 jaar) met aanbevelingen naar monitoring en evaluatie.

## 2 ANALYSE EN OPGAVEN

De vervoerregio Waasland staat voor boeiende uitdagingen waarbij het regionale mobiliteitsplan de scharnier vormt tussen het lokale en Vlaamse niveau. Om de mobiliteit weer vlot te trekken en de impact op de leefbaarheid te beperken, is er in de hele vervoerregio nood aan een ommekeer zodat (veel) vaker gebruik wordt gemaakt van alternatieve, meer duurzame modi.

Alvorens deze kentering in te zetten, dient de spreekwoordelijke 'vinger op de wonde' gelegd te worden zodoende binnen de toekomstige mobiliteitsvisie hierop maximaal kan ingespeeld worden. Deze mobiliteitsvisie gaat verder dan het louter bevestigen van de huidige netwerken. Tegelijk vertrekken we niet van een wit blad en houden we rekening met wat er vandaag de dag aanwezig is. In onderstaande wordt beknopt een analyse van de bestaande structuren weergegeven als ook de belangrijkste uitdagingen en trends waarmee de vervoerregio (de komende jaren) mee wordt geconfronteerd. Voor een uitvoerige beschrijving in detail wordt verwezen naar de goedgekeurde oriëntatienota van april 2020. Verder wordt binnen dit hoofdstuk dieper ingegaan op de ruimtelijke concepten en tendensen.

### 2.1 Huidige vervoersvraag en ruimtelijke structuur

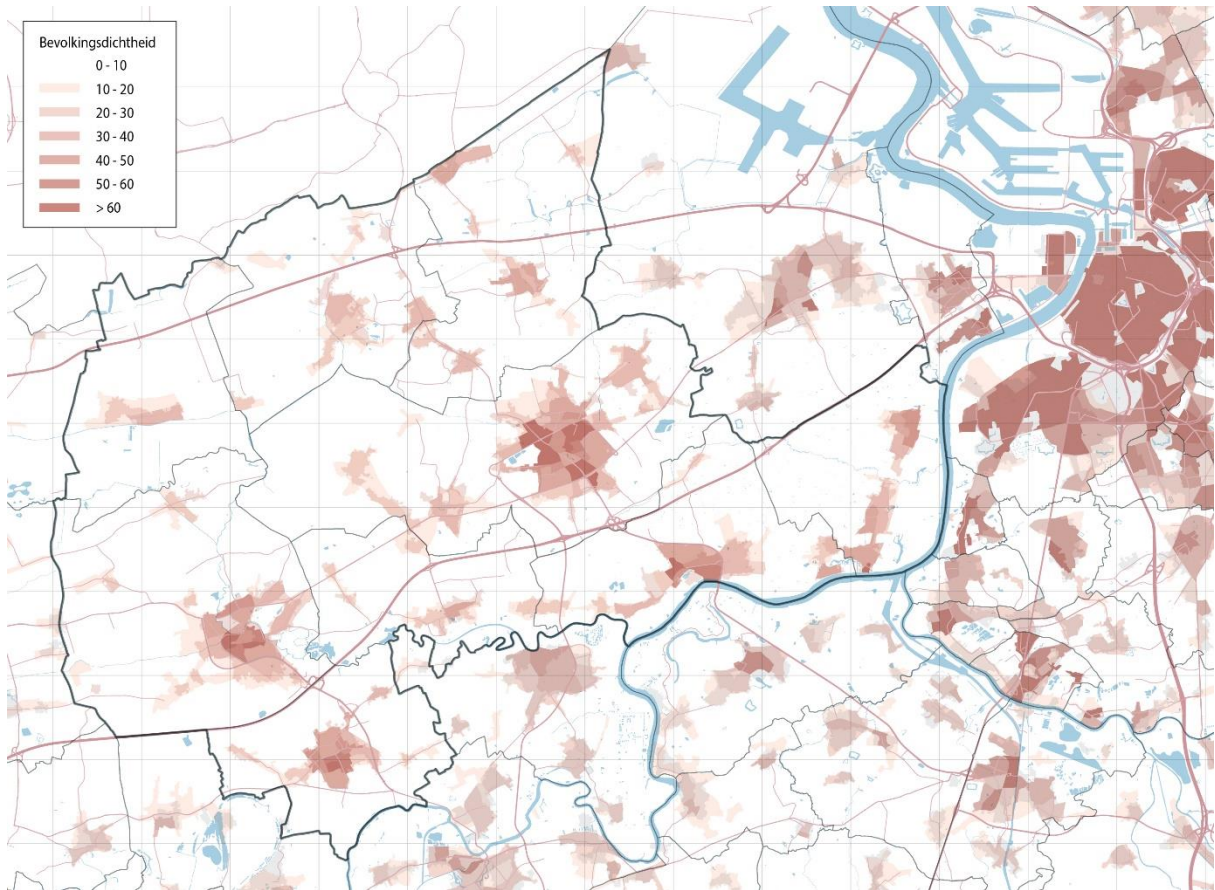
De vervoerspatronen binnen de regio Waasland worden sterk bepaald door de bestaande ruimtelijke structuren.

Op basis van modelgegevens en analyse hiervan verkrijgen we inzicht in de verplaatsingsstromen tussen locaties en de sterkte van deze relaties. De verplaatsingsstromen zijn (binnen de regio) sterk radiaal gericht richting Sint-Niklaas en in mindere mate Lokeren, de regio's binnen het waasland met de hoogste bevolkingsdichtheden en de grootste verstedelijking. Buiten de regio zijn de belangrijkste aantrekkende kernen Beveren, Antwerpen en Gent. Daarnaast zijn er een aantal andere kleinere gemeenten binnen de regio die in beperkte mate verplaatsingen genereren en aantrekken, o.m. Temse, Zele, Sint-Gillis-Waas, Stekene, Waasmunster en Kruibeke.

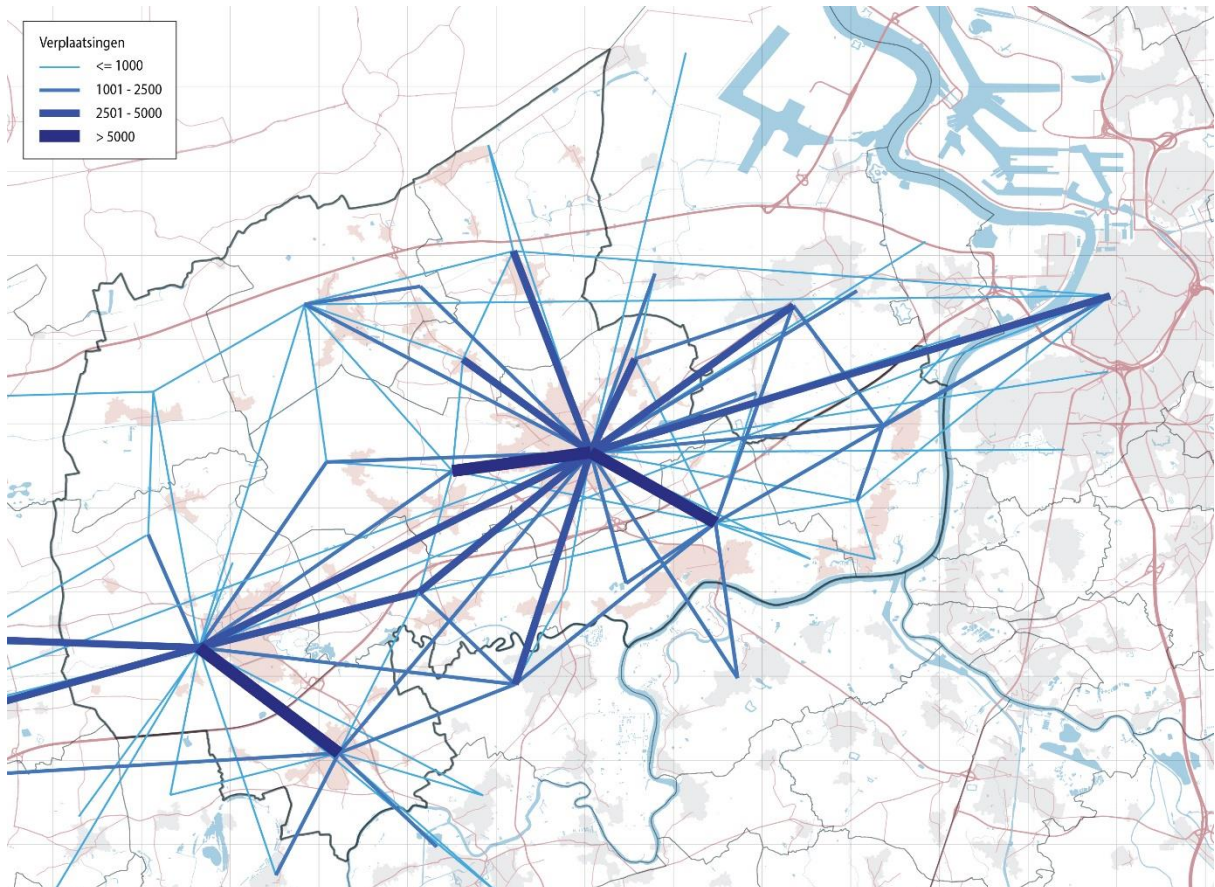
Voor de thematische uitwerkingen (zie par. 0), die in grote mate de krijtlijnen weergeven voor het regionaal mobiliteitsscenario, wordt vertrokken van de huidige ruimtelijke structuur en de huidige vervoersvraag. Zeker binnen de vooropgestelde planhorizon van het regionaal mobiliteitsplan (10 jaar) vormt dit de vertrekbasis om ons mobiliteitsnetwerk op te enten.

Uiteraard is onze ruimtelijke structuur en vervoersvraag geen vast en onveranderlijk gegeven en veranderen ze voortdurend.



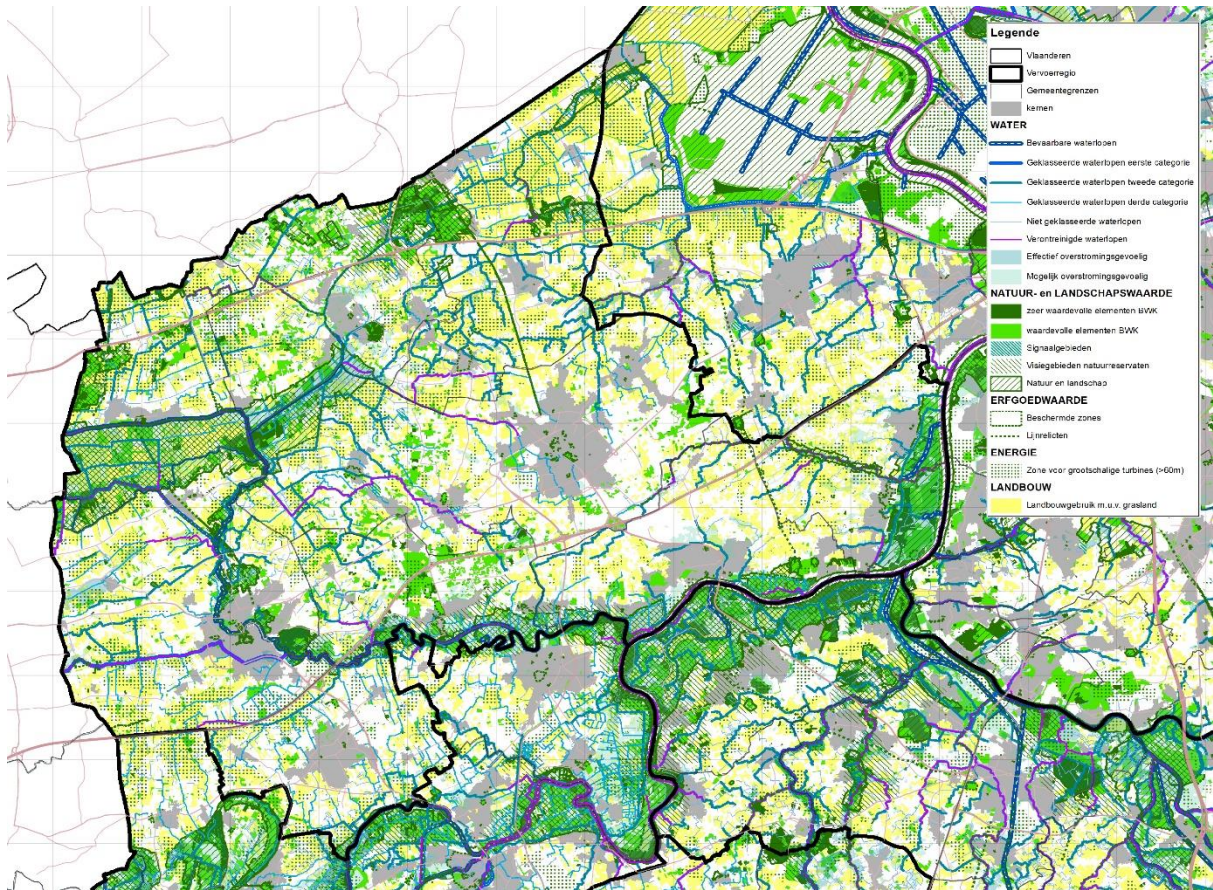


2-1: Kernen en bevolkingsdichtheden

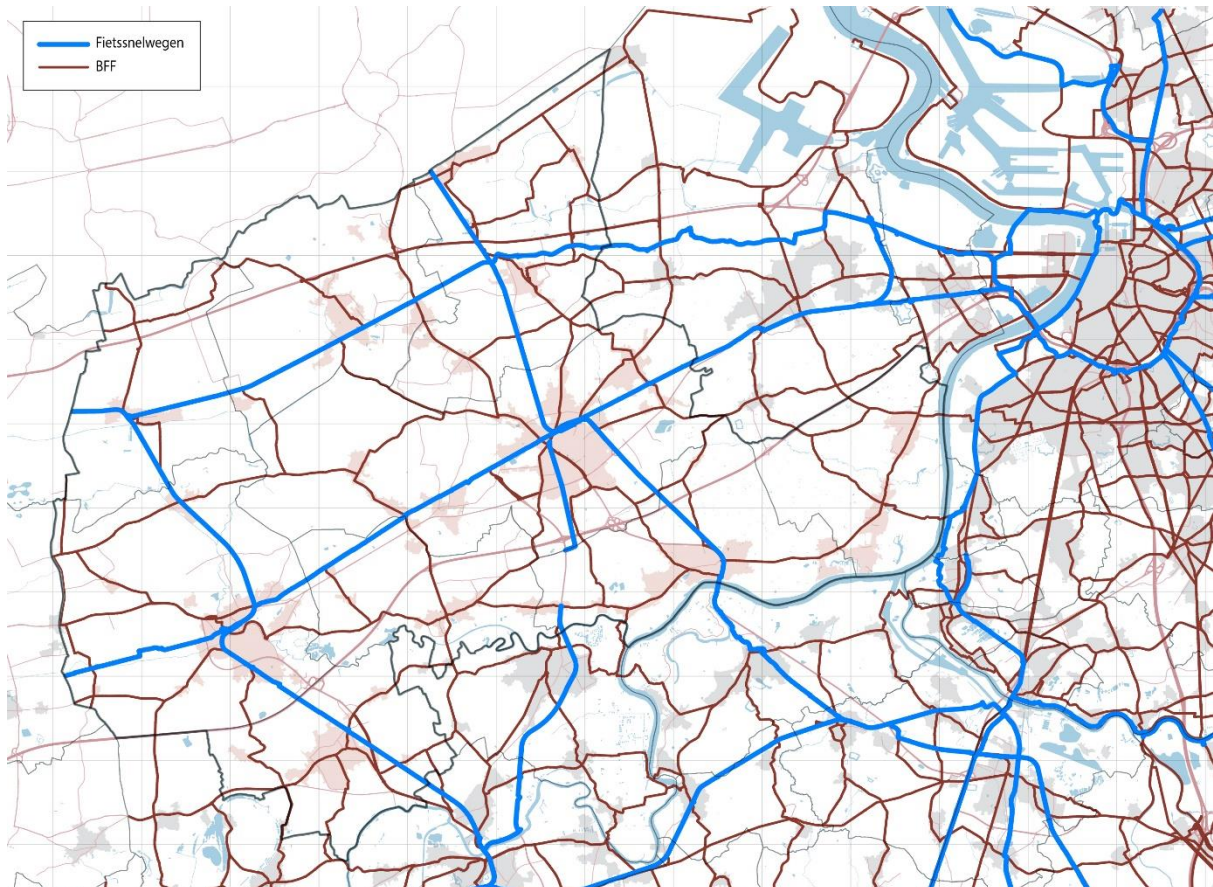


2-2: Verplaatsingsrelaties (alle modi)



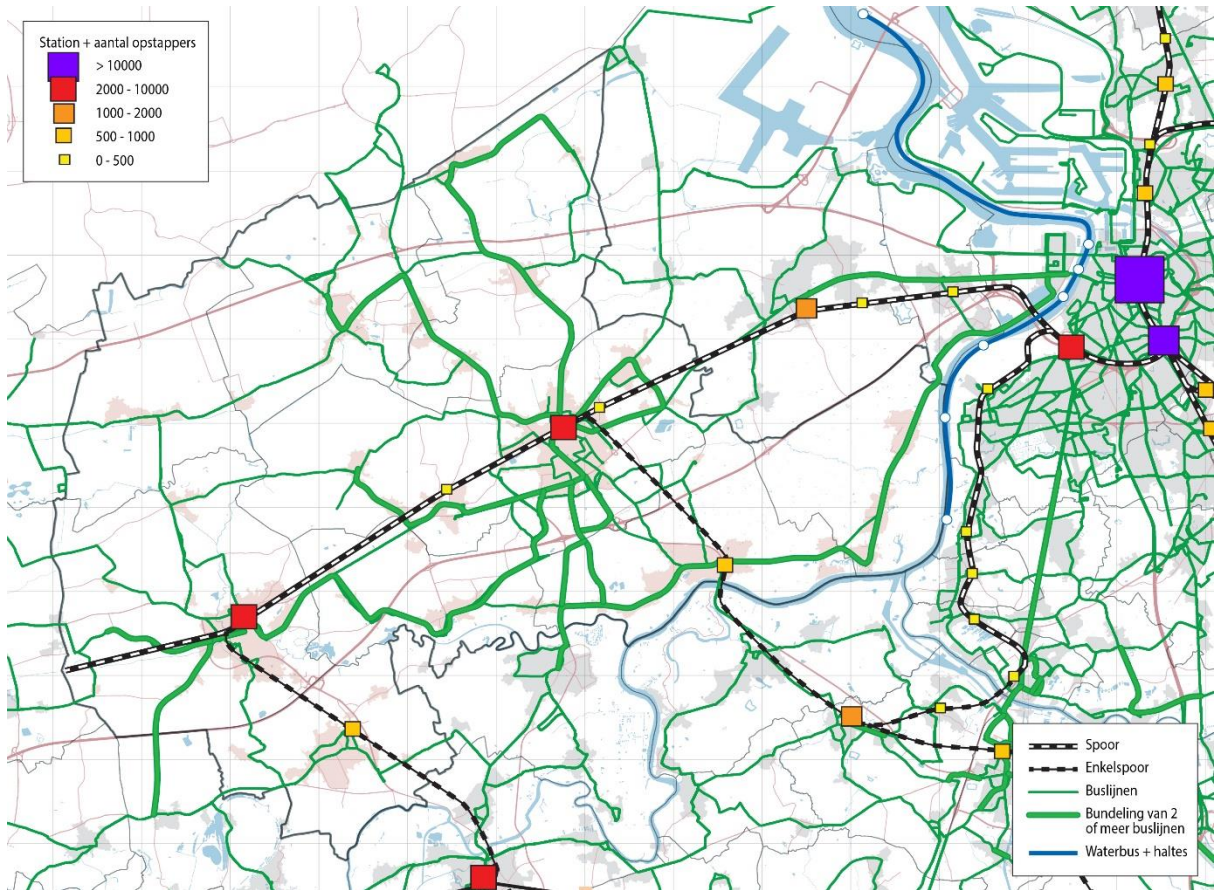


2-3: Open ruimte en landschap

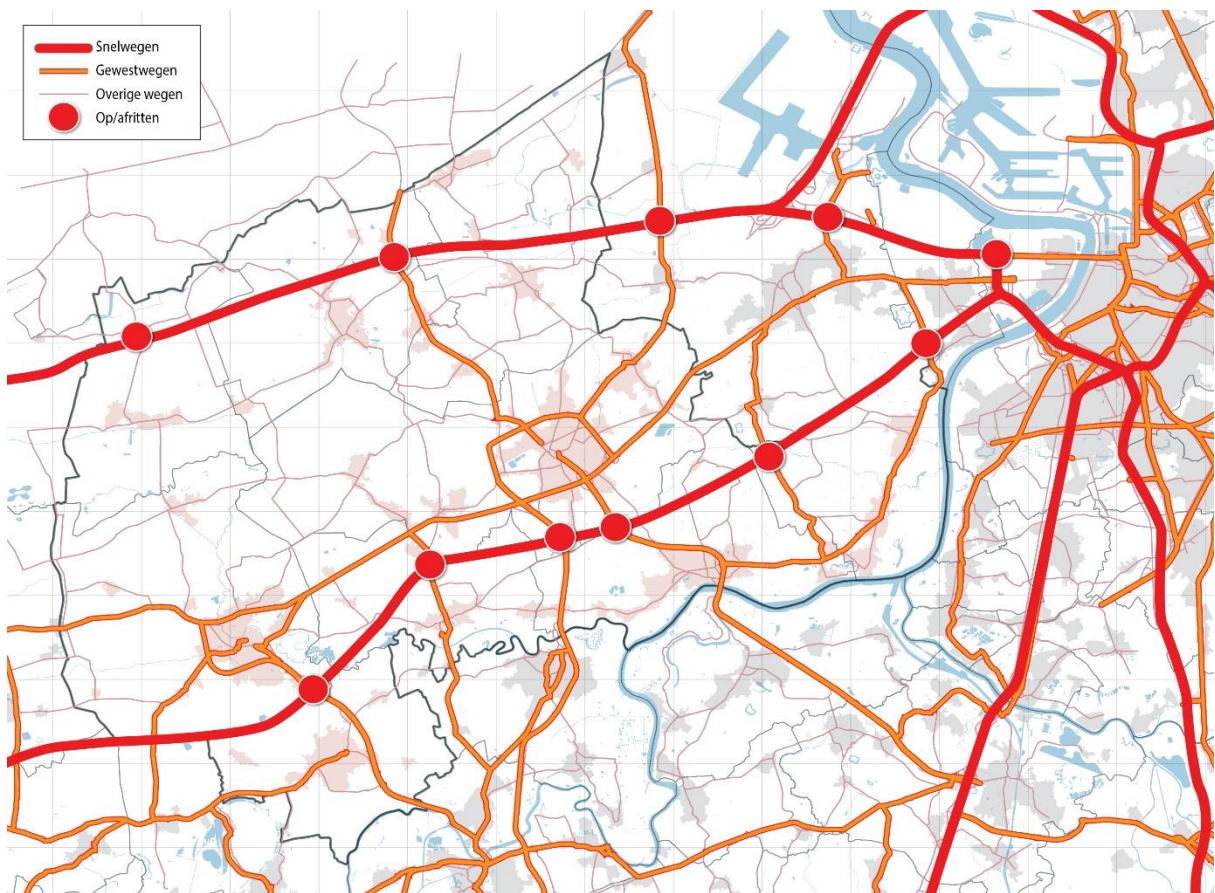


2-4: Fietsnetwerken





2-5: OV-netwerken



2-6: Weginfrastructuren



## 2.2 Knelpunten in het Wase mobiliteitssysteem

In de oriëntatiefase werd in dialoog met verschillende belanghebbenden een analyse van de bestaande toestand uitgevoerd.

Hiertoe werden onderstaande knelpunten binnen het Wase mobiliteitssysteem gedetecteerd.

### **Hoge autoafhankelijkheid**

In de regio Waasland heerst een sterke autoafhankelijkheid. Het autobezit ligt in bijna alle gemeentes hoger dan het Vlaams gemiddelde, deels te verklaren door de lage bevolkingsdichtheid in sommige gemeenten, in combinatie met een beperkt openbaar vervoersaanbod.

### **Verblijfskwaliteit onder druk**

Lokale wegen en kernen zijn vandaag de dag onderhevig aan sluipverkeer als gevolg van de hoge verzadigingsgraad op het hoofdwegennet. De verblijfskwaliteit wordt in de woonkernen aangetast, met een verlaagde leefbaarheid en bijhorende veiligheidsproblemen als resultaat.

De veelal auto- en vrachtwagengerichte industriële attractiepolen langs grote verkeeraders E17/E34/N70/N16/N47 en tussen grote economische havens Gent en Antwerpen werken dit sluipverkeer alleen maar in de hand.

### **Fietspotentieel vs. fietskwaliteit**

Het fietsbezit is in het algemeen hoger in de vervoerregio ten opzichte van Vlaanderen. Echter vindt minder dan de helft van de inwoners dat er voldoende fietspaden zijn in de regio Waasland. De fiets biedt bijgevolg nog veel potentie. Er is bijzondere aandacht nodig voor het verbeteren van de fietspaden tussen gemeentes, het optimaliseren van fietsenstallingen, het wegwerken van ontbrekende schakels en het veilig organiseren van aansluitingen en oversteken op gewestwegen.

Bij het realiseren van nieuwe infrastructuur dient steeds rekening gehouden te worden met toekomstige (technologische) ontwikkelingen, zoals o.m. de capaciteit van fietssnelwegen die aangepast is aan de verschillende snelheden per fietstype en toename van aantal gebruikers.

### **Beperkingen openbaar vervoer**

De grootstedelijke gebieden beschikken, i.t.t. tot de landelijke gebieden, over meer en frequenter openbaar vervoer vanwege de hogere vervoersvraag. Echter zijn de verbindingen met de omliggende grootsteden vandaag ondermaats door het beperkte treinaanbod aan S- en L-lijnen (uurfrequentie). Een opschaling zou mogelijk een boost kunnen teweegbrengen in het reizigerspotentieel.

In landelijk gebied heerst daarentegen de ongerustheid over de connectie met de omliggende gemeentes of vervoerregio's (randgemeenten). De landsgrens belemmert daarbij de uitbouw van een goed vraaggericht OV-net. De vrees bestaat dat de landelijke gebieden buiten het kern- of aanvullend net zullen vallen. Een optimalisatie van de bereikbaarheid en overstapmogelijkheden aan de hand van verschillende Hoppinpunten is noodzakelijk om vervoersarmoede tegen te gaan.

### **Extra aandacht voor verkeersveiligheid**

Het gemiddeld aantal verkeersongevallen in de regio Waasland ligt hoger dan het Vlaamse gemiddelde (2016). Veiligheid van alle weggebruikers is een werkpunt in de vervoerregio. Specifiek voor fietsers brengen zwaar verkeer en suboptimale fietsinfrastructuur een verhoogde subjectieve- en objectieve verkeersonveiligheid met zich mee. Ook zorgen gewestwegen voor barrières in de routes en oversteekbaarheid voor fietsers. Zeker als de gewestwegen sluiproutes betreffen die door de combinatie van hoge verzadigingsgraad en onaangepaste weginfrastructuur de nodige veiligheidsproblemen veroorzaken.

## 2.3 Inspelen op maatschappelijke trends

Diverse trends hebben een duidelijke impact op hoe we in de toekomst met mobiliteit zullen omgaan. Een aantal hiervan zijn de voorbije maanden ten gevolge van de COVID-19 pandemie nog versterkt en versneld in hun ontwikkeling.

### **Stedelijke gebieden in omliggende vervoerregio's**

Bedrijven concentreren zich steeds meer in en rond de grotere steden. Een groot aandeel van de verplaatsingspatronen vanuit regio Waasland zijn hierdoor gericht op Gent, Antwerpen en Beveren. Dit verhoogt de gemiddelde afstand op de woon-werkverplaatsing. Op deze relaties groeit de mobiliteit sterk.

### **Aantrekkelijkheid van de fiets voor werkgerelateerde verplaatsingen**

Het fietsgebruik in het woon-werkverkeer in Vlaanderen zit de voorbije jaren in sterk stijgende lijn. De elektrische fiets en speedpedelec in combinatie met fietsleasing en het fietssnelwegennetwerk zijn echte gamechangers.

Uit een studie van Fietsberaad Vlaanderen (2018) blijkt dat 16 procent van de Vlamingen de fiets gebruikt voor woon-werkverkeer. De fietspaden moeten hierop voorbereid worden door het aanbieden van hoogwaardige en veilige fietsinfrastructuur en logische knooppunten.

### **Vergroenen van mobiliteit**

Het is van primordiaal belang om te (blijven) investeren in duurzame modi en te motiveren tot het gebruik ervan, zowel op vlak van privé-, vracht- als openbaar vervoer. Een duurzame mobiliteitsvisie zet niet enkel in op het verschuiven naar fiets en andere duurzame modi maar kiest ook voor emissieloze (autonome) voertuigen, mede door de groeiende interesse binnen Vlaanderen.

Inspanningen vanuit de overheid en bedrijfswereld kunnen sterk bijdragen aan een duurzamer wagenpark.

### **Nood aan flexibiliteit**

Doordat het wegennet steeds meer verzadigd geraakt en het alternatieve mobiliteitsaanbod sterk toeneemt, wijzigen de verplaatsingspatronen steeds meer in een duurzame richting. Zo speelt multimodaliteit vandaag een belangrijke rol in het bereiken van een geoptimaliseerde modal split. Een belangrijke voorwaarde voor deze multimodaliteit is een uitgebreid netwerk van mogelijkheden en goed uitgebouwde overstappunten (Hoppinpunten). Onder flexibiliteit mag de impact van COVID-19 op de manier van werken niet vergeten worden. Als maar meer werknemers hebben de flexibiliteit en mogelijkheid om enkele dagen in de week thuis te werken of op andere uren naar kantoor te gaan.

### **Van bezit naar gebruik**

Mobility as a Service (MaaS) wordt meer en meer een onmisbare schakel richting duurzame mobiliteit. Via digitale platformen kan een ruim aanbod aan alternatieve modi geraadpleegd worden, zowel publiek als privaat. Hierdoor wordt een brug gelegd tussen de gebruiker en de vervoerder. Het combineert daarnaast diensten zoals advies, informatie, ticketing en betaling. De markt van MaaS-aanbieders en -platformen is zich nog volop aan het ontwikkelen.

## 2.4 Niet enkel een 'modal', maar ook een 'mental' shift

Om de hoofdambitie tot het realiseren van een duurzame modal shift te bereiken, volstaat het niet om enkel het mobiliteitsaanbod te optimaliseren. De uitdaging bestaat erin het doorbreken van gewoonten die gedrag sterk beïnvloeden. Deze gedragsverandering wordt ook wel de 'mental shift' genoemd. Naarmate personen ouder worden roesten zij steeds meer vast in dagdagelijkse routines. Binnen deze leeftijdsklasse is een feitelijke gedragsverandering het streefdoel, terwijl bij jongeren een vroege introductie tot de diverse alternatieve modi een grotere rol speelt.

Overheen alle bevolkingsgroepen en leeftijdsklassen zijn inspanningen vereist waarbij het juiste mobiliteitsaanbod bijdraagt aan een verminderde autoafhankelijkheid. Het is daarom belangrijk dat inwoners van de vervoerregio de voordelen ervaren van alternatieve modi, waarbij gebruik ook aangemoedigd en (financieel) beloond wordt, en de nodige voorzieningen en infrastructuur gefaciliteerd worden. De intrinsieke motivaties en doelgroepen zijn het vertrekpunt om zo een doelgerichte aanpak te hanteren, ook wel één van de basisprincipes van integraal mobiliteitsmanagement. Binnen mobiliteitsmanagement worden oplossingen op maat gecreëerd voor het organiseren van slim reizen, gericht op het beperken van autoverplaatsingen door o.a. telewerk, het mijden van bepaalde tijdsblokken of het opteren voor een ander vervoersmiddel rekening houdend met korte (te voet, fiets & step) en lange ritten (OV en combimobiliteit). De uiteindelijke doelstelling is een verbeterde bereikbaarheid en veiligheid met een positieve impact op het milieu.

## 2.5 Ruimte met toekomst

Bereikbaarheid en infrastructuur hebben al eeuwenlang de identiteit van plekken bepaald of veranderd. Ons verplaatsingsgedrag en de locaties waar we wonen, werken, winkelen en onze vrije tijd doorbrengen, hangen onlosmakelijk met elkaar samen. Als een functie zich vestigt aan een belangrijke as voor autoverkeer, zonder goed openbaar vervoer in de buurt en ver van een dichtbebouwde kern, is het logisch dat die functie vooral autoverkeer zal aantrekken. Omgekeerd zullen functies of woningen in de kern, dicht bij een openbaar vervoerhalte en vlakbij voorzieningen veel minder autoverkeer genereren. Omdat ons mobiliteitssysteem ook een aantal belangrijke negatieve effecten heeft is een transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem noodzakelijk.

Er is meer sturing nodig, zodat ruimtelijke ontwikkelingen beter worden afgestemd op een multimodaal mobiliteitsaanbod en vice versa. Slim ruimtegebruik stimuleert zo op termijn duurzame mobiliteit. Een doordacht locatiebeleid voor woningen, winkels, bedrijven en andere functies is cruciaal in ons mobiliteitsbeleid. Een meer multimodaal vervoerssysteem is een belangrijke factor in het bekomen van meer ruimtelijk rendement. Het is belangrijk om plannen en investeringen op vlak van mobiliteit enerzijds en ruimte anderzijds goed af te stemmen en hierbij een goede koppeling te maken met de ontwikkeling van verschillende modi in het kader van combimobiliteit, binnen een transparant gelaagd vervoersmodel.

### **Knooppuntwaarde en voorzieningenniveau als leidraad voor ruimtelijke ontwikkelingskansen**

De vervoerregio Waasland wordt getypeerd door een aantal verschillende gebiedstypes op vlak van voorzieningenniveau (d.i. het aanbod en de nabijheid van voorzieningen) en de knooppuntwaarde (d.i. de bediening en ontsluiting op vlak van OV).

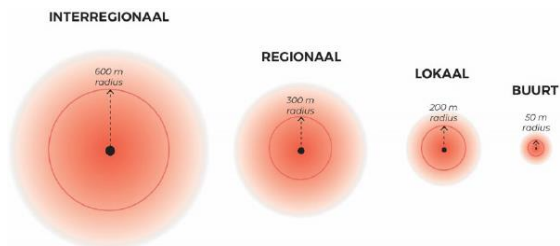
Om op lange termijn duurzame mobiliteit te stimuleren wordt wonen aangemoedigd waar veel voorzieningen en een sterk openbaar vervoer nabij zijn en vice versa. Algemeen geldt: hoe beter het voorzieningenniveau en hoe hoger de knooppuntwaarde van een kern, hoe groter de woonverdichting kan zijn.



### **De rol van Hoppin binnen het ruimtelijk weefsel**

Er is een algemene consensus dat Hoppinpunten een belangrijke hefboom voor goede ruimtelijke ordening kunnen zijn. De nabijheid van voldoende multimodale mogelijkheden, biedt immers de beste garantie op het gebruik van die modi; Echter dient het ontwikkelingspotentieel afgestemd te zijn op het niveau van het OV-aanbod en dus ook van het Hoppinpunt. Het is daarom aangewezen om de ontwikkelingsradius beperkter te houden bij Hoppinpunten met een beperkter OV-aanbod. Maar ook

omgekeerd dient voor de selectie van locaties voor Hoppinpunten rekening gehouden worden met de ruimtelijke ordening en het ontwikkelingspotentieel ervan.



2-7: Ontwikkelingsradius niveau Hoppin | bron. Vlaamse beleidsvisie mobipunten, 2019

Voor lokale Hoppinpunten zijn ontwikkelingen bij voorkeur heel dicht bij het Hoppinpunt gelegen (best in combinatie met een hoge voorzieningswaarde), terwijl dit voor interregionale Hoppinpunten ook op iets verdere afstand aanvaardbaar is gezien de bereidheid voor het gebruik van OV stijgt naarmate het niveau van het OV-aanbod.

### Inzetten op ruimtelijke (leef)kwaliteit door veraangenamen van kernen en terugdringen van bijkomend ruimtebeslag



2-8: Onthardingsproject 'Weg voor water' te Sint-Niklaas (Baenslandswijk) | bron. <https://omgeving.vlaanderen.be/proeftuinen-ontharding>

Binnen de kernen (zowel kleinere als grotere kernen binnen de vervoerregio) primeert de beleving en verblijfskwaliteit van de publieke ruimte. De infrastructuur is op maat van de zwakke weggebruiker waarbij diens veiligheid primeert, gemotoriseerde voertuigen zijn er te gast.

Hiertoe dient er ook zuinig en bedachtzaam omgesprongen te worden met ruimtegebruik en bijkomend ruimtebeslag. Een proactieve en toekomstgerichte onthardingsaanpak is hierbij wenselijk, in combinatie met het vergroenen en van de publieke ruimte op een kwaliteitsvolle manier.

### Concentreren van logistieke functies

Het Waasland kent een bovengemiddelde tewerkstelling in de sector van vervoer en opslag. Dit is een direct gevolg van zowel de ligging langs belangrijke snelwegen als de aanwezigheid van de Waaslandhaven. Kruibeke, Temse, Stekene, Zwijndrecht en Beveren kennen een specialisatie in vervoer en opslag. De verwachting is dat de logistiek keten in het Waasland blijft groeien.



Om het goederenverkeer te verduurzamen en economisch haalbaar te maken, dient er binnen de regio eerder te worden gestreefd naar consolidatie en bundeling van productie- en logistieke bedrijven dan op synchrode vervoersoplossingen, temeer omdat er binnen het Waasland echter geen locaties zijn waar vandaag de dag een shift/overslag van weg naar spoor of (binnenlandse) waterweg mogelijk is<sup>2</sup>. Deze consolidatie en bundeling wordt best voorzien op locaties langsheen het vrachtroutenetwerk om

<sup>2</sup> Op basis van de studie 'ontwikkeling van regionale logistieke knooppunten (RLK)' (TRI-VIZOR, 2017) werden voor de regio Waasland geen kansrijke locaties geselecteerd en/of weerhouden voor regionale knooppunten met bi- of multimodale ontsluiting.

de hinder door vrachtverkeer zo veel mogelijk in te perken en tegelijk de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen te blijven garanderen.

Een regionale visie op het goederenvervoer over de weg draagt bij tot de leefbaarheid in kernen, waarbij problemen zoals sluipverkeer niet langer verschoven worden van gemeente naar gemeente.

### **Parkeerbeleid en vrachtparkeren**

Binnen de regio wordt door sommige lokale besturen de problematiek aangehaald rond (foutief) geparkeerde vrachtwagens op plaatsen die daarvoor niet geschikt zijn, hetgeen leidt tot overlast bij omwonenden en potentieel gevaarlijke situaties. Het tekort aan parkeerplaatsen voor vrachtwagens stelt zich zowel langs de hoofdwegen als op de bedrijventerreinen die onvoldoende plaats hebben om de vrachtwagens op privéterrein te stallen.

Door het probleem rond vrachtparkeren te benaderen vanuit de nood die vrachtwagenchauffeurs ervaren om hun voertuig te stallen (o.m. transitverkeer; wachten; lokale chauffeurs; parkeren op bedrijventerreinen; laden en lossen; achterlaten van opleggers en aanhangwagens; etc.), zijn we ervan overtuigd dat de oplossing die de chauffeur kiest, beïnvloed wordt door onder meer communicatie, weginfrastructuur, milderende maatregelen voor hinder en het faciliteren van voor- en natransport van en naar het voertuig. In de meeste gevallen zijn concrete problemen met vrachtparkeren een mengeling van verschillende problemen en moet er gezocht worden naar maatwerkoplossingen. Door het samenleggen van diverse deeloplossingen kan tot een afdoend geheel voor elke situatie gekomen worden.

Hiertoe is het van belang dat de betrokken stakeholders (overheden, maar ook bedrijven en gebruikers) worden gesensibiliseerd om hun verantwoordelijkheid te nemen. Wanneer problematieken aan specifieke bedrijven kunnen worden toegeschreven, gaan lokale besturen de dialoog met hen aan om tot een gedragen oplossing te komen. De publieke en private sectoren werken samen en dragen ook samen de lasten.

In opdracht van DMOW is er momenteel een studie lopende om een gedragen visie te ontwikkelen om het verdere parkeerbeleid rond vrachtparkeren in Vlaanderen op af te stemmen, in samenspraak met diverse stakeholders. Dit studie behelst o.m.:

- Een ruimtelijke, verkeerskundige en gebruikersanalyse van het huidige en toekomstige vrachtwagen-parkeren (kwantitatief en kwalitatief);
- Inventarisatie van verschillende oplossingen/maatregelen op vlak van effectiviteit en haalbaarheid (juridisch, technisch, aanvaarding, financieel en uitvoerbaarheid);
- De ontwikkeling van enkele gedragen scenario's rekening houdende met onder andere ruimtelijke inpasbaarheid, infrastructurele en technologische oplossingen, handhaving en draagvlak bij de actoren;
- De opmaak van een gedragen visie waarbij de rol van de verschillende stakeholders duidelijk is;
- Een vertaalslag van de visie in een actieplan op lange en korte termijn waarbij een duidelijke afweging tussen de verschillende (te nemen) maatregelen wordt gemaakt.

# Deel II



## 3 ONZE DOELEN AMBITIEUS VORM GEVEN

### 3.1 Ambities

In lijn met de mobiliteitsvisie van Vlaanderen vormen zes ambities de kapstok van het regionaal mobiliteitsplan.

Vanuit deze ambities worden strategische doelstellingen geformuleerd die aansluiten op de identiteit van de regio, waarbij deze vervolgens geconcretiseerd worden in operationele doelstellingen. De strategische doelstellingen zijn een vertaling van een hele reeks beleidsplannen en -instrumenten die de Vlaamse Regering en haar partners al hebben gelanceerd. Het betreft hierbij o.a. het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024, het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030, Besluit Vlaamse Regering dd. 13/10/2020, Doorstromingsgids van bus en tram (De Lijn), het Mobiliteitsplan Vlaanderen, het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2030, het Masterplan Toegankelijkheid, ...

De uiteindelijke doorvertaling naar beleidsacties vindt plaats in een volgende fase.



**Strategische doelstelling 1:**  
We laten meer en meer de wagen en de vrachtwagen aan de kant.



**Strategische doelstelling 2:**  
We houden onze steden, dorpen en economische knooppunten vlot bereikbaar.



**Strategische doelstelling 3:**  
We aanvaarden geen dodelijke verkeersslachtoffers meer.



**Strategische doelstelling 4:**  
We weren het drukke verkeer uit onze steden en dorpskernen.



**Strategische doelstelling 5:**  
We verminderen de druk op het milieu en we verbruiken minder energie.



**Strategische doelstelling 6:**  
We garanderen iedereen de mogelijkheid om zich te verplaatsen.

### 3.2 Doelstellingen voor de regio

Volgend op de Vlaamse ambities worden in voorliggende paragraaf de doelstellingen geformuleerd, specifiek voor de vervoerregio Waasland. De strategische doelstellingen worden hierin doorvertaald naar operationele doelstellingen van waaruit een voorkeursscenario voor de vervoerregio zal worden opgesteld.

#### 3.2.1 Anders

**Strategische doelstelling:**

- Modale verschuiving personen- en goederenvervoer naar duurzame modi (SD 1).

**Operationele doelstelling(en):**

- Het aandeel duurzame modi in het Waasland neemt toe tot minstens 40% in 2030 (OD 1).

*(Bron: Vlaams regeerakkoord 2019-2024 - "Het aandeel duurzame modi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%.")*

In vergelijking met de rest van Vlaanderen gebeuren verplaatsingen in het Waasland beduidend meer duurzaam. De vervoerregio onderschrijft de Vlaamse ambitie van minstens 40% verplaatsingen met duurzame modi. Tegen 2030 wordt met een ongewijzigd beleid reeds tegemoetgekomen aan de

Vlaamse ambitie. Echter dient blijvend geïnvesteerd te worden in duurzame modi en dienen blijvend inspanningen geleverd te worden om deze modi aantrekkelijker te maken.

Het grootste potentieel voor modal shift ligt bij de verplaatsingen te voet en met de fiets. Het stimuleren van deze modi in combinatie met het behoud van een sterk OV-net is van groot belang. In dense stedelijke gebieden is een modal shift eenvoudiger te realiseren dan in landelijke dunbevolkte gebieden. Om de doelstelling te behalen op regionaal niveau wordt daarom verwacht dat de steden hoger dan 40% zullen moeten scoren, om te compenseren voor de landelijke gebieden waar de (minimaal) 40% moeilijker bereikt kan worden.

	Te voet	(Elektrische) fiets	BTM	Trein	Overige	Auto-passagier	Auto-bestuurder
Vlaanderen (OVG5.5)	12,34	14,19	4,2	2,59	1,67	17,4	47,61
	35 %					65 %	
Waasland 2017 (RVM) as-is	38,8 %					61,2 %	
Waasland 2030 (RVM) BAU	40,3 %					59,7 %	

### 3.2.2 Vlot

#### Strategische doelstelling:

- Waarborgen selectieve bereikbaarheid van knooppunten en vlotte doorstroming per modus (SD 2).

#### Operationele doelstelling(en):

- De betrouwbaarheid en efficiëntie bedraagt voor alle cadanslijnen van (het kernnet en) aanvullend net 85% binnen de steden en 90% buiten de steden in 2030 (OD 2.1).

*(Bron: Besluit Vlaamse regering 13/10/2020 - "De streefwaarde voor betrouwbaarheid en efficiëntie bedraagt voor alle lijnen van het kernnet en de cadanslijnen van het aanvullende net 85% binnen de steden en bedraagt 90% buiten de steden.")*

Betrouwbaarheid is de bepalende maat voor stiptheid. Hoe hoger de score, hoe minder fluctuatie in rijtijden. De betrouwbaarheid (%) is de gemiddelde rijtijd binnen een spitsstijdblok gedeeld door het 90-percentiel van de rijtijden binnen dat spitsstijdblok. Efficiëntie bepaalt hoe goed de best mogelijke rijtijd wordt benaderd, rekening houdend met omgevingsfactoren. Hoe hoger die score, hoe efficiënter de middelen ingezet worden. De efficiëntie (%) is de gemiddelde rijtijd tijdens het beste tijdblok, in casu het tijdblok met de laagste gemiddelde rijtijd, gedeeld door de gemiddelde rijtijd per spitsstijdblok.

Op dit ogenblik is er nog geen zicht op de betrouwbaarheid en efficiëntie van het nieuwe OV-netwerk (nog niet geïmplementeerd). Een goed functionerend OV is echter absoluut noodzakelijk indien we meer reizigers willen aantrekken én behouden. Het Vlaamse streefdoel wordt daarom gevolgd.

- Voor verplaatsingen langer dan 5 km met stads- en streekvervoer (incl. voor- en natransport) bedraagt de Vf-factor maximaal 1,5 tegen 2030 (OD 2.2).

*(Bron: Doorstromingsgids van bus en tram - De Lijn; Mobiliteitsplan Vlaanderen)*

Om het openbaar vervoer concurrentieel te houden met het autoverkeer, mag het verschil in verplaatsingstijd niet te groot zijn. Bij een Vf-waarde van 1,5 kiest 40% van de reizigers voor het openbaar vervoer. Indien het openbaar vervoer er tweemaal zo lang over doet dan de auto, dan gebruikt nog slechts 20% van de reizigers het openbaar vervoer, terwijl dit percentage toeneemt tot 60% indien het openbaar vervoer even snel is als de auto. Hoe lager deze waarde, hoe meer keuzereizigers voor het openbaar vervoer kiezen.

Op korte afstanden (<5km) is het aandeel voor- en natransport in de totale verplaatsingstijd van het openbaar vervoer zo groot dat een lage Vf-factor niet haalbaar is ten opzichte van de auto. Op deze verplaatsingsafstand speelt de fiets de hoofdrol voor duurzame verplaatsingen.

### 3.2.3 Veilig

#### Strategische doelstelling:

- Realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem tegen 2050 met prioritaire aandacht voor zwakke weggebruiker (SD 3).

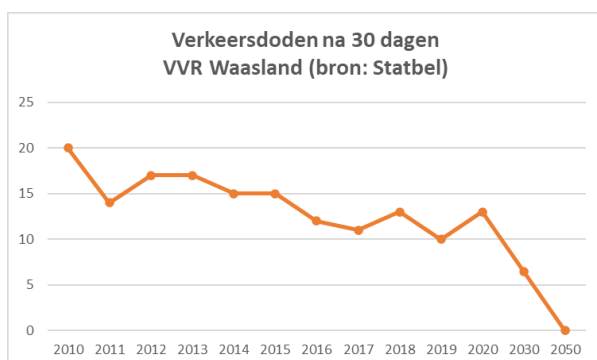
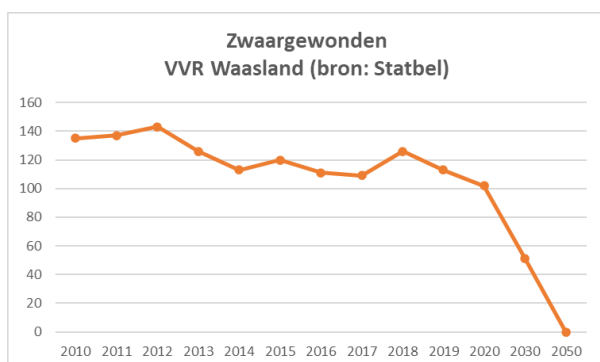
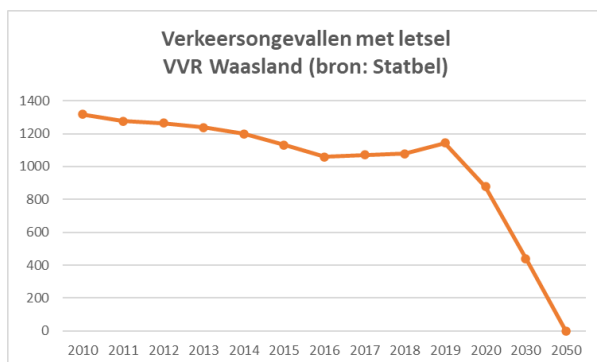
#### Operationele doelstelling(en):

- Een halvering van het aantal letselgevallen, zwaargewonden en verkeersdoden in het verkeer tegen 2030 (t.o.v. 2019) (OD 3.1).

(Bron: Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021 -2030)

'Vision Zero' wordt door verschillende Vlaamse beleidsplannen onderschreven. Tegen 2030 wordt naar een daling van 50% verkeersdoden, zwaargewonden en letselgevallen gestreefd (tov 2019), zoals voorgeschreven in het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.

Om deze doelstelling te behalen zal op verschillende domeinen samengewerkt moeten worden; gedrag en educatie verkeersdeelnemers, veilige infrastructuur (vergevingsgezinde wegen), voertuigtechnologie, etc.



- Een halvering van het aantal zwaargewonden en verkeersdoden bij voetgangers en fietsers in de regio tegen 2030 (t.o.v. 2019) (OD 3.2)

(Bron: Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021 -2030)

Zwakke weggebruikers verdienen bijzondere aandacht in het verkeer. De ambitieuze Vlaamse doelstelling, zijnde de halvering van het aantal dode en zwaargewonden fietsers én voetgangers tegen 2030, wordt ook in het Waasland onderschreven.

Ook hier geldt dat op verschillende domeinen samengewerkt zal moeten worden om deze doelstelling te behalen; gedrag en educatie verkeersdeelnemers, veilige infrastructuur (vergevingsgezinde wegen), voertuigtechnologie, etc.

Verkeersslachtoffers in 2019	Voetgangers		Fietsers	
	Zwaargewonden	Doden	Zwaargewonden	Doden
Waasland	12	1	45	2
Vlaams Gewest	296	45	845	72

- Een halvering van het aantal ongevallen met jonge bestuurders (17-24 jaar) tegen 2030 (tov 2019) (OD 3.3).

(Bron: Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021 -2030)

De ambitieuze Vlaamse doelstelling, zijnde de halvering van het aantal zwaargewonden en verkeersdoden bij jonge bestuurders tegen 2030, wordt ook in het Waasland onderschreven. Aanvullend wordt in het Waasland ingezet op het halveren van het aantal ongevallen met jonge bestuurders, ongeacht de ernst.

Verkeersslachtoffers in 2019	Jonge bestuurders		
	Lichtgewonden	Zwaargewonden	Doden
Waasland	76	4	0
Vlaams Gewest	1776	106	16

### 3.2.4 Leefbaar

#### Strategische doelstelling:

- Verbeteren verkeersleefbaarheid in stedelijke gebieden en kernen van gemeenten (SD 4).

#### Operationele doelstelling(en):

- Voertuigkilometers door personen- en bestelwagens over lokale wegen 15% reduceren tegen 2030 (tov 2017) (OD 4.1)

(Bron: Vlaams energie- en klimaatplan 2021-2030 - "Er wordt een daling gerealiseerd van het aantal kilometer over de weg tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030 (op alle wegen)<sup>3</sup>; dit betekent een daling van -15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens.")

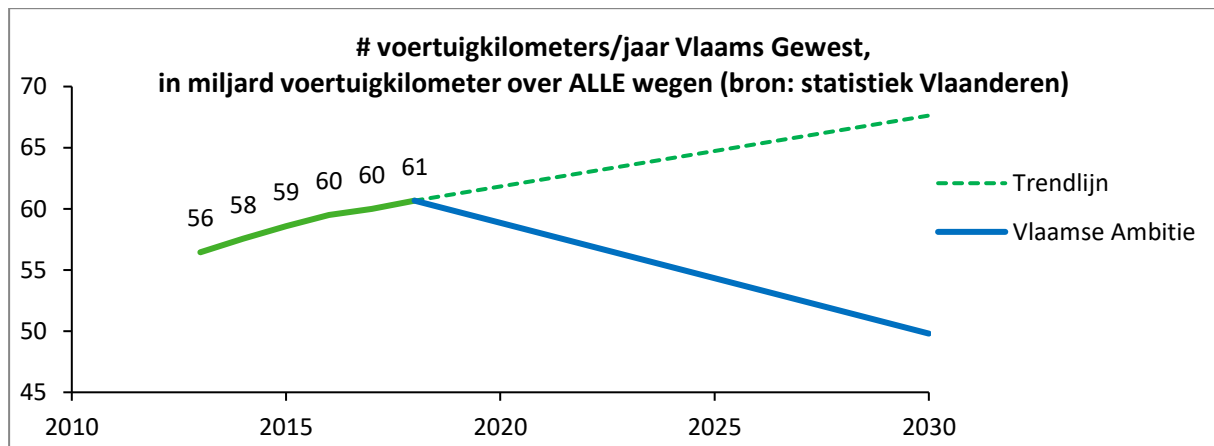
In 2017 bedroeg het aantal miljoen voertuigkilometers door personen- en bestelwagens per dag 7,84 miljoen op alle wegen. Tegen 2030 zal dit bij een ongewijzigd beleid 8,59 miljoen bedragen, een stijging van +10%. Het ombuigen van deze stijgende trend naar een daling van 15% tegen 2030 wordt een enorme uitdaging.

<sup>3</sup> Uit omrekeningen van het Dept. Omgeving (doelstellingen en indicatoren regionale mobiliteitsplannen, 2020) - maar naar alle waarschijnlijk op basis van de verkeersmodellen van Dept. MOW - blijkt dat dit voor de regio Waasland in de grootteorde van ± 2,0 miljard gereden voertuigkilometers in 2030 wordt geraamd op ALLE wegen (dus niet enkel de lokale wegen waarvan sprake), waarvan ± 1,6 miljard voertuigkilometers toe te schrijven aan personen- en bestelwagens en ± 0,4 miljard voertuigkilometer aan vrachtwagens.

Om deze ambitieuze doelstelling te kunnen bereiken, zullen structurele maatregelen (genre rekeningrijden, aanpak bedrijfswagen, etc.) op hoger niveau een belangrijke rol spelen. Het al dan niet slagen van de Vlaamse doelstelling is een gedeelde verantwoordelijkheid van de bovenregionale, regionale en lokale partners.

De VVR verkiest daarom om in de eerste plaats een daling in voertuigkilometers na te streven op de lokale wegen. Doorgaand verkeer dient op de daartoe bestemde (hogere) wegen te rijden zodat verkeersoverlast op lokale wegen minimaal blijft.

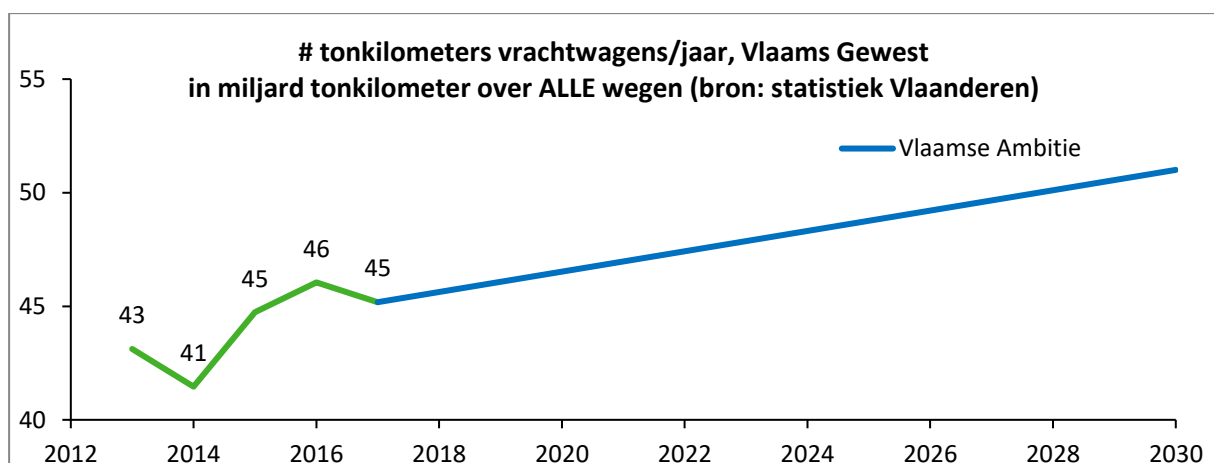
Daarnaast kan er verwacht worden dat de evolutie van personen- en bestelwagens een ander verloop zal kennen. Deze twee groepen zullen daarom afzonderlijk in beeld gebracht moeten worden bij de evaluatie.



- De toename van vrachtwagenkilometers op de weg wordt beperkt tot 14% tegen 2030 (t.o.v. 2017) (OD 4.2)

(Bron: Vlaams energie- en klimaatplan 2021-2030 - "Er wordt een daling gerealiseerd van het aantal kilometer over de weg tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030; dit betekent een daling van -15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens.")

In 2017 bedroeg het aantal miljard tonkilometer door vracht via de weg ca. 1,14 miljard. Tegen 2030 zal dit bij een ongewijzigd beleid 1,28 miljard bedragen, een stijging van +12,3%. Het RVM voorspelt bijgevolg reeds een lagere toename inzake de vrachtwagenkilometers binnen de regio, waarmee de Vlaamse ambitie in de VVR wordt onderschreven. Echter dient er vanwege de beperkte marge op toegezien te worden dat enerzijds de Vlaamse ambitie niet overschreden wordt en anderzijds de groei en ontwikkeling van bestaande en reeds bestemde bedrijventerreinen niet gehypothecerd worden.



- Een daling van de vrachtwagenkilometers op wegen die niet tot het vrachtrouten netwerk behoren tegen 2030 (t.o.v. 2017) (OD 4.3)

*(Bron: Vlaams energie- en klimaatplan 2021-2030 – “Er wordt een daling gerealiseerd van het aantal kilometer over de weg tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030 (op alle wegen); dit betekent een daling van -15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens.”)*

Binnen de vervoerregio zal het aantal vrachtwagenkilometers in 2030 gestegen zijn t.o.v. 2017. Deze stijging zal enkel toegelaten worden op de daartoe bestemde vrachtroutes. Op wegen die geen onderdeel zijn van het vrachtrouten netwerk ambieert de vervoerregio een daling van het aantal vrachtwagenkilometers, eveneens binnen de huidige vrachtstromen.

Overmatig (vracht)verkeer doorheen kernen en op lokale wegen veroorzaakt hinder en zal geweerd worden ten voordele van de verkeersleefbaarheid.

### 3.2.5 Milieu

#### **Strategische doelstelling:**

- Streven naar klimaatneutraliteit, verminderen milieudruk en energieverbruik, ondanks toenemende vraag mobiliteit (SD 5).

#### **Operationele doelstelling(en):**

- Vanaf 2025 gebeurt de exploitatie van het openbaar vervoer in stedelijke omgevingen enkel nog met hybride, elektrische of waterstofbussen en in stadskernen emissievrij (OD 5.1).

*(Bron: Vlaams energie- en klimaatplan 2021-2030 - “Vanaf 2025 gebeurt de exploitatie van het openbaar vervoer in stedelijke omgevingen enkel nog met hybride, elektrische of waterstofbussen, waarbij in de stadskernen emissievrij gereden wordt.”)*

De VVR onderschrijft de Vlaamse doelstelling maar past de timing hierrond aan. De tijdshorizon van de Vlaamse doelstelling ligt op 2025, terwijl het regionale mobiliteitsplan gericht is op 2030. Rekening houdend met de huidige toestand van het rollend materiaal lijkt 2030 bovendien ook beter haalbaar.

- Vanaf 2030 zijn alle (deel)wagens van de betrokken partners in de VVR emissiearm, waarvan minstens de helft emissievrij (OD 5.2).

*(Bron: Vlaams energie- en klimaatplan 2021-2030 - “In 2030 is minstens de helft van de nieuw verkochte personenwagens volledig emissievrij en 20% gedeeltelijk (PHEV). De overige zijn emissie- of koolstofarm.”)*

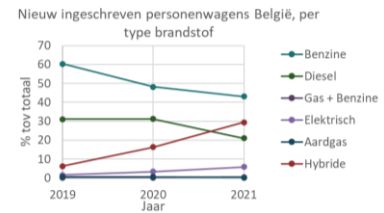
Om op lange termijn (2050) een emissievrije transportsector te bereiken, stelt Vlaanderen de ambitie voorop dat vanaf 2030 alle nieuw aangekochte wagens emissiearm zijn, en minstens de helft volledig emissievrij.

De VVR ondersteunt deze doelstelling, de verschillende partners engageren zich om vanaf 2030 geen voertuigen op fossiele brandstof meer aan te kopen.

De doelstelling wordt niet onderschreven voor de volledige bevolking binnen de VVR, de regio heeft namelijk slechts een zeer beperkte invloed op de vrije markt en het aankoopgedrag van zijn bevolking. Wel zal de VVR zich inzetten om een shift naar een duurzamer wagenpark te realiseren door de nodige infrastructuur (bv. tank- of laadinfrastructuur) te voorzien.



Nieuw ingeschreven voertuigen België		Benzine	Diesel	Gas + Benzine	Elektrisch	Aardgas	Hybride
2019	Aantal	336.731	173.704	115	8.892	3.147	35.010
	%	60,3 %	31,1 %	0,0 %	1,6 %	0,6 %	6,3 %
2020	Aantal	211.646	137.015	996	15.044	2.796	71.457
	%	48,2 %	31,2 %	0,2 %	3,4 %	0,6 %	16,3 %
2021	Aantal	169.019	82.566	2.094	22.774	913	115.317
	%	43,0%	21,0%	0,5 %	5,8 %	0,2 %	29,4 %



### 3.2.6 Sociaal

#### Strategische doelstelling:

- Iedereen op selectieve wijze de vrijheid bieden om zich te verplaatsen (SD 6).

#### Operationele doelstelling(en):

- De helft van alle haltes van het kernnet en aanvullend net zijn volledig autonoom toegankelijk tegen 2030 (OD 6).

(Bron: Masterplan toegankelijkheid - "50% van de haltes van het kernnet en het aanvullend net zijn toegankelijk tegen 2030. Bestaande haltes zijn minimaal toegankelijk, mits assistentie. Nieuw (her)aangelegde haltes zijn autonoom toegankelijk voor personen met een motorische beperking en voor blinden en slechtzienden.")

Gezien de slechte toestand van vele bushaltes in het Waasland op heden, is de Vlaamse ambitie zeer ambitieus. De VVR erkent het grote belang van toegankelijke bushaltes en onderschrijft deze doelstelling. Toegankelijk in termen van fysiek, digitaal en budgettair.

Er zal echter pragmatisch omgesprongen moeten worden met de beschikbare middelen. De VVR wil zich focussen op de haltes met het grootste gebruikerspotentieel, namelijk aan Hoppinpunten en in de kernen. Hoppinpunten en nieuw (her)aangelegde haltes langs het kern- en aanvullend net zullen steeds autonoom toegankelijk gemaakt worden. Uiteraard is het de bedoeling om met tijd alle haltes, ook deze met minder gebruikers, toegankelijk te maken.

Status toegankelijkheid haltes De Lijn 10/03/2020	Totaal aantal publieke haltes excl. unieke belbushaltes	Toegankelijk voor personen met een motorische beperking		Toegankelijk voor personen met een motorische beperking mits assistentie		Toegankelijk voor personen met een visuele beperking	
		Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Waasland	861	53	6,2%	80	9,3%	29	3,4%
Totaal	30266	3809	12,6%	8828	29,2%	1915	6,3%

- Alle hoppinpunten zijn zelfstandig toegankelijk voor mensen met een motorische of visuele beperking tegen 2030.

(Bron: Masterplan toegankelijkheid - "100% van de haltes aan een Hoppinpunt: zelfstandig toegankelijk voor mensen met een motorische en visuele beperking tegen 2030. Nieuwe haltes in een Hoppinpunt worden meteen toegankelijk aangelegd.")

Conform de vorige operationele doelstelling wordt het grote belang van toegankelijke bushaltes erkent door de VVR en onderschreven als doelstelling. Door de slechte toestand van de verschillende bushaltes en de ambitieuze Vlaamse ambitie, is het cruciaal te focussen op de haltes met het grootste gebruikerspotentieel. Uiteraard is het de bedoeling om met tijd alle haltes, ook deze met minder gebruikers, toegankelijk te maken.

## 4 WELKE PADEN KUNNEN WE BEWANDELEN

In onderstaande paragrafen komen de verschillende thema's aan bod die, na bespreking en discussie binnen de subregionale werkgroepen, verder werden verwerkt tot een regionaal scenario (zie par. 5).

### 4.1 De (e)fiets als game changer in het Waasland

*Het fietsnetwerk zal uitgewerkt worden in drie aspecten. In eerste instantie moet de basis goed in orde gebracht worden. Mensen moeten veilig, direct, comfortabel, aangenaam en snel naar magneten, mobiliteitsknopen (hoppinpunten) en voorzieningen kunnen fietsen. Bij deze knooppunten zijn de fietsvoorzieningen een belangrijk deelaspect. We willen fietsverplaatsingen ook stimuleren aangezien het een vorm van actieve verplaatsing is wat de algemene gezondheid ten goede komt.*

*Dit is reeds uitgewerkt bij het programma van eisen bij de hoppinpunten. Naast de basis is het ook belangrijk om te investeren in verhoogde kwaliteitseisen van belangrijke assen. Tenslotte is het overwinnen van barrières van belang, alsook het wegwerken van missing links.*

*Onderhavig thema draagt direct bij aan SD 1 (Anders) en indirect aan SD 3 (Veilig), SD 4 (Leefbaar) en SD 5 (Milieu).*

#### 4.1.1 Netwerkprincipes

Fietsnetwerken zijn samengesteld uit verschillende lagen die elk op een verschillende schaal functioneren. Ze hebben elk een eigen netwerklogica in relatie met de bijhorende verplaatsingsafstand en -snelheid.

Globaal genomen kan het fietsnetwerk onderverdeeld worden in 3 lagen:

1. Fietsnelwegen
2. Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
3. Lokaal (functioneel) fietsroutenetwerk

Echter vormt elke laag binnen de netwerkprincipes geen netwerk op zichzelf maar vullen ze elkaar aan. Niet voor elk traject binnen het fietsnetwerk kan dus volwaardig voor één van de vier opties gekozen worden.

#### 4.1.2 Regionaal en bovenlokaal niveau

Deze gelaagdheid biedt de fietser de keuze van traject en type fietsroute op het regionale en bovenlokale niveau. De diversiteit geeft een antwoord op de verschillende voorkeuren van de verschillende type fietsers.

- Fietsnelwegen bieden directe verbindingen naar een beperkt aantal bestemmingen (steden en economische poorten) die op een snelle manier te bereiken zijn.
- Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk biedt de kortste route naar heel wat grote en kleine attractiepolen en functies maar is iets minder aantrekkelijk gezien het hier meestal gaat om routes langsheen (boven)lokale verbindingswegen voor autoverkeer.



4-1: praktijkvoorbeeld van fietswielwaaier (links) en bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (rechts)

De vervoerregio duidt in overleg met de gemeenten en alle actoren de lagen van het bovenlokaal fietsnetwerk aan.

Het bestaande bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk dekt in de vervoerregio Waasland reeds de belangrijkste kernen en attractiepolen (bedrijvzones, scholen, etc.) af. Dit wordt gehanteerd als vertrekpunt en wordt waar nodig bijgesteld in functie van behoeften die op regionaal niveau van belang zijn.



4-2: overzichtskaart fietswielwaaier en BFF - vervoerregio Waasland (bron: provincie Oost-Vlaanderen)

### Fietsverplaatsingsgedrag

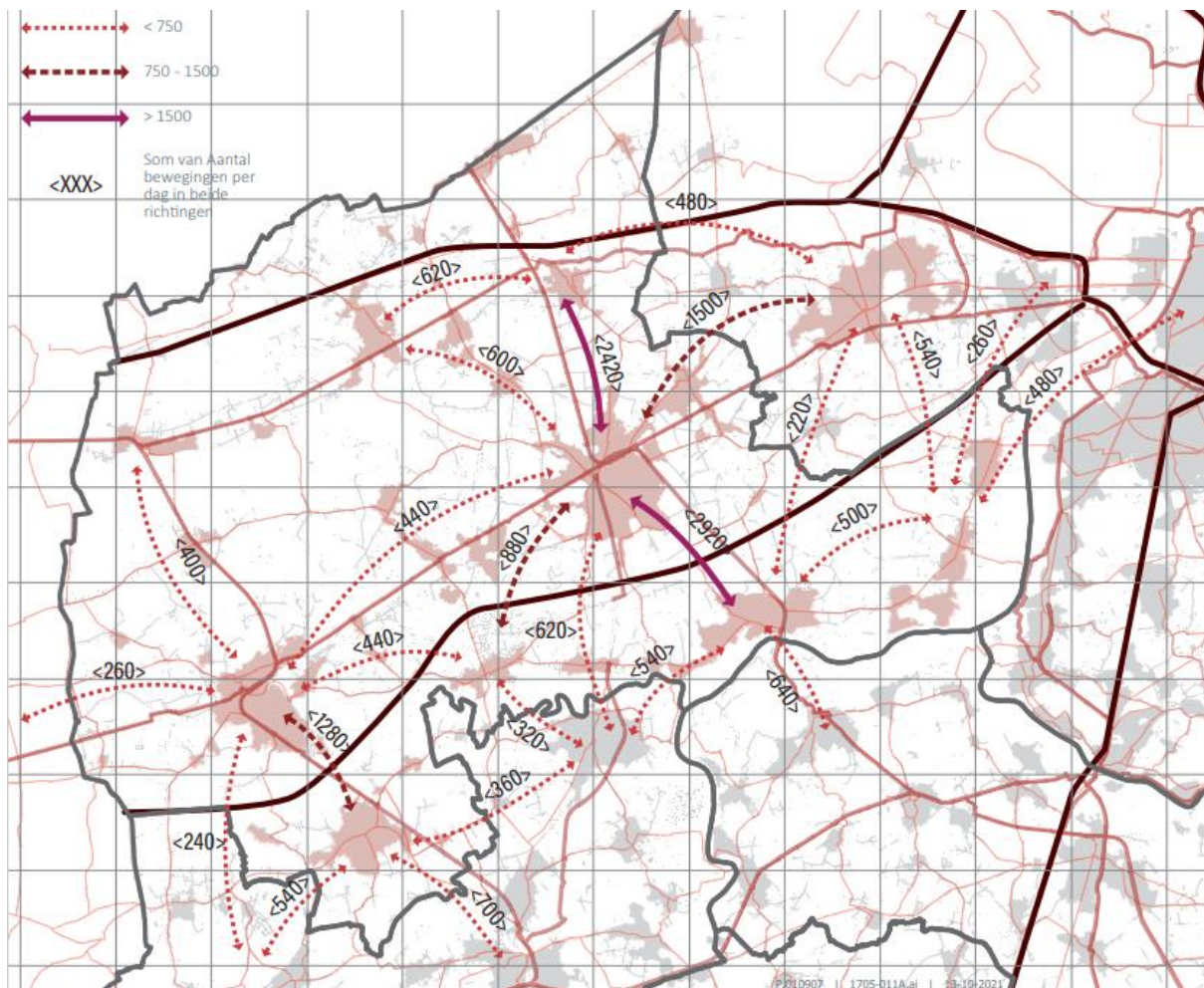
Uit de doorrekening van het verplaatsingsgedrag met de fiets in de regio Waasland blijkt dat er een sterke connectie is tussen Sint-Niklaas en de omliggende gemeenten, met name Temse, Beveren en Sint-Gillis-Waas. De fietsverplaatsingsstromen situeren zich hoofdzakelijk tussen de hoofdkernen, zowel binnen als buiten de regio.



Voorts kan aangenomen worden dat de Waaslandhaven een belangrijke attractiepool is om te bereiken met de fiets. De Waaslandhaven biedt immers een directe tewerkstelling aan meer dan 21.000 voltijdse equivalenten (2020) en verwacht wordt dat deze de komende jaren nog zal toenemen. Meer dan 10% van de Waaslanders werkt in de Haven (MSLO, jaarverslag 2020).

Grensoverschrijdende verplaatsingen (lees: verplaatsingen tussen NL en vervoerregio Waasland) komen vanwege de modelmatige beperkingen van het verkeersmodel niet tot uiting in de doorrekeningen.

Uitgaande van de huidige fietsverplaatsingen kan gesteld worden dat de belangrijkste fietsrelaties binnen de regio ondersteund worden door hetzij het fietssnelwegenet enerzijds, hetzij het BFF anderzijds.

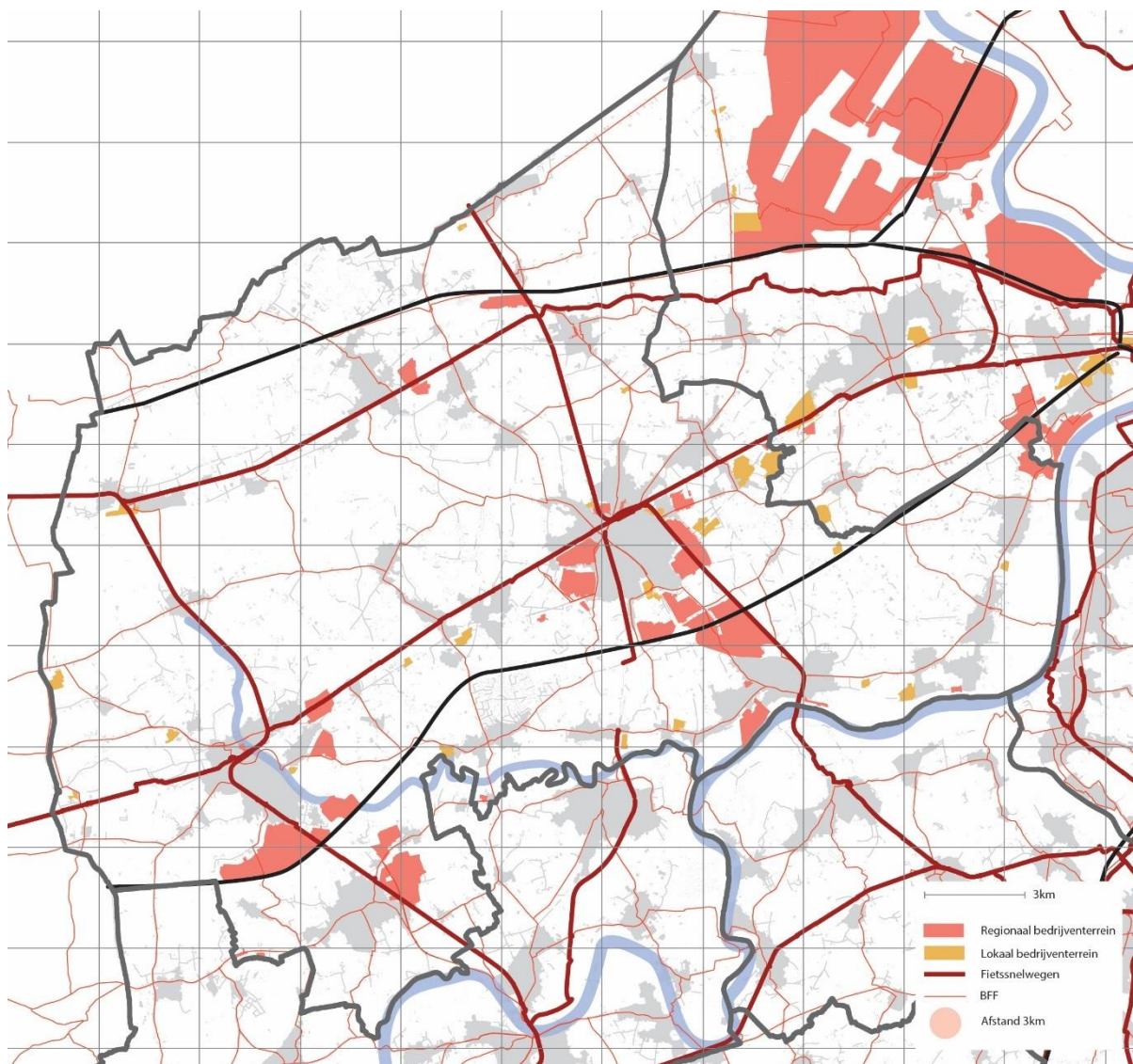


4-3:verplaatsingsgedrag fiets (bron: regionaal verkeersmodel Oost-Vlaanderen)

#### Ontsluiting regionale bedrijventerreinen via fietsnetwerk

In het huidige netwerk zijn de meeste bedrijventerreinen die een regionale mobiliteitsvraag creëren, verknoot met en ontsloten door een fietssnelweg of bovenlokale fietsroute. Om een goede fietsbereikbaarheid van bedrijventerreinen met een lokale mobiliteitsvraag te voorzien, wordt ingezet op het lokale fietsroutenetwerk (zie par. 4.1.3).

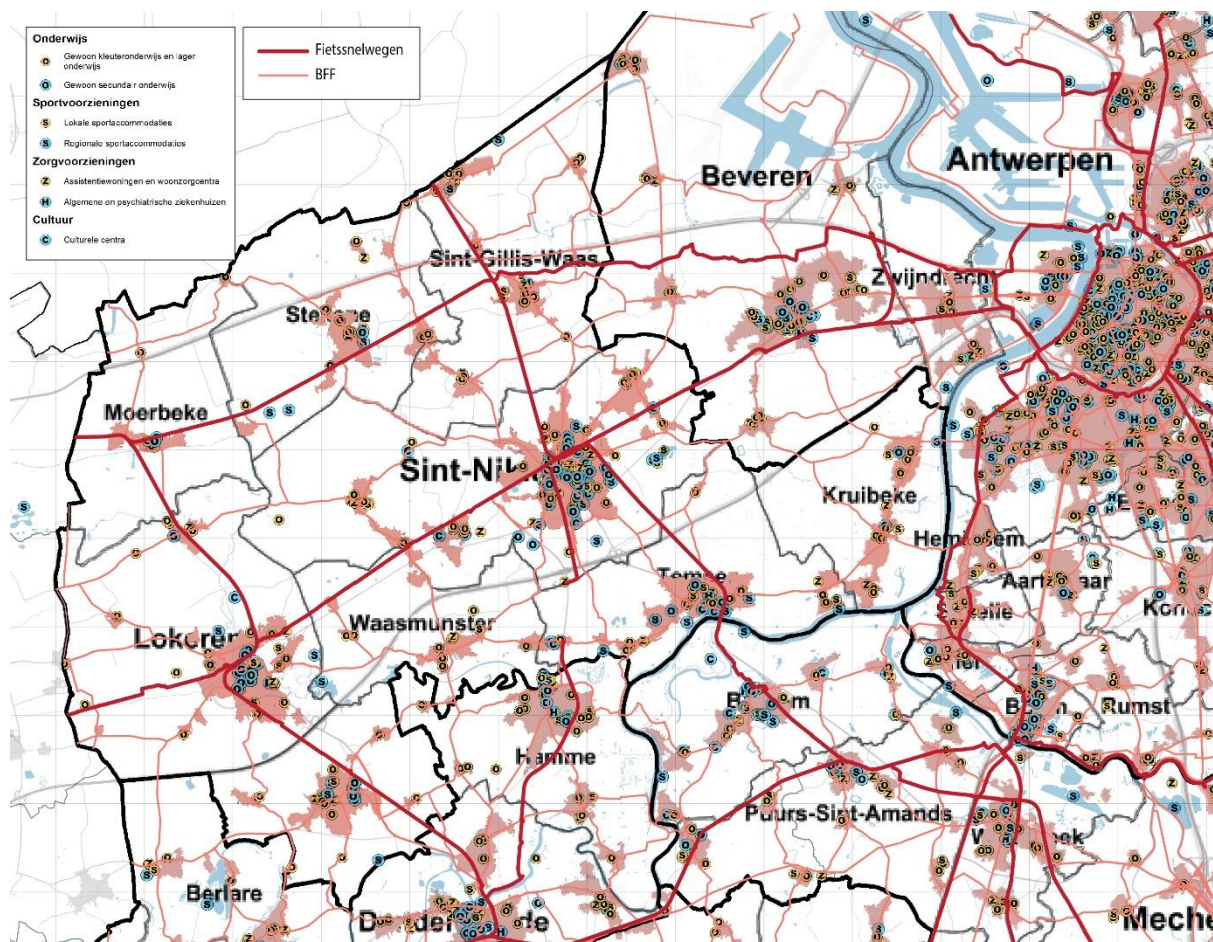




4-4: ligging bedrijvigheid (regionale en lokale bedrijventerreinen) t.o.v. fietssnelwegen en BFF

#### Ontsluiting regionale voorzieningen via fietsnetwerk

Ook belangrijke voorzieningen zijn gesitueerd langs of in de nabijheid van het functionele fietsnetwerk. De voorzieningen, met name in grotere (woon-)kernen, zijn af en toe wat verder van het fietsnetwerk gesitueerd. Dit komt door de maaswijdte van het netwerk in dens stedelijk gebied en de (stedenbouwkundige) keuze om bepaalde voorzieningen niet direct te bouwen langsheen belangrijke verkeersdragers of doorgaande wegen.



4-5: ligging (regionale) voorzieningen t.o.v. fietssnelwegen en BFF

### 4.1.3 Lokaal niveau

Naast het lokaal functioneel fietsroutenetwerk (subsidiabel) is het op lokaal niveau de opdracht van de gemeenten om in hun mobiliteitsplan het bovenlokale netwerk aan te vullen met het lokale (gemeentelijke) netwerk. Aandachtpunten zijn de bereikbaarheid van lokale bedrijventerreinen en de bereikbaarheid van de scholen. De secundaire scholen worden aangesloten op het regionaal fietsroutenetwerk, al is hiervoor ook een expliciete rol weggelegd voor het lokaal netwerk en maatregelen op maat.

Fix the mix<sup>4</sup> van fietsberaad is een goede tool om maatregelen op maat uit te werken voor het autoluw maken van wijken. Mobiliteitskamers worden afgebakend door verkeersassen en werven met behulp van circulatiemaatregelen doorgaand autoverkeer uit de wijken, zonder daarbij lokaal bestemmingsverkeer te bannen.. Fietsers kunnen zich dan vrij bewegen door de wijken. Mogelijk ingrepen zijn fietsstraten, woonerven, speelstraten, fietsdoorsteekjes en snelheden worden in de ganse wijk beperkt tot maximum 30km/u. Circulatiemaatregelen voor gemotoriseerd verkeer zijn hiervoor een efficiënt middel maar het draagvlak bij de bevolking is doorgaans beperkt. De stedelijke gebieden kunnen hierin een voorttrekkersrol opnemen. Andere gemeenten kunnen leren uit deze draagvlakvererving.

<sup>4</sup> Zie rapport 'Fix the mix' (Fietsberaad, 2018). Fix the mix is een breed concept: mobiliteitskamers worden vastgesteld waar er zich geen doorgaand verkeer mag begeven en waar er maximaal gemengd verkeer wordt gefaciliteerd, waarbij de fietsers en voetgangers de belangrijkste gebruikers zijn binnen de mobiliteitskamer.



#### 4.1.4 Ontwerpprincipes en routingssystemen

Het vernieuwde fietsvademecum geeft principes en richtlijnen voor de verschillende types fietstrajecten in hun eigen specifieke ruimtelijke context. Het absolute uitgangspunt is dat alle fietsinfrastructuur de veiligheid van de fietsers en andere zachte weggebruikers verzekert. Vlot en comfortabel fietsverkeer moet mogelijk gemaakt worden en op maat van elk type fietser.

In het Waasland bestaat reeds een uitgebreid bewegwijzeringssysteem van de fietssnelwegen en het BFF. Fietssnelwegen worden immers met Routetaal (de 'F-borden') uitgerust en daarnaast zijn de BFF-routes al grotendeels uitgerust met

de blauwe plaatsnaamwegwijzerborden, die weliswaar aan optimalisatie toe zijn. Een verfijning van het systeem aan de hand van een knooppuntenmethodiek cf. de fietsknooppunten van het recreatief fietsnetwerk kan de leesbaarheid en bruikbaarheid van het netwerk verhogen. Daarnaast kan een digitaal routingssysteem uitgewerkt worden cf. Slim naar Antwerpen. Een routeplanner die reeds beschikbaar is, is bv. fietssnelwegen.be.

<b>Directheid</b>	Zo direct mogelijke verbindingen tussen de interregionale en regionale knopen waarbij omrijden tot een minimum beperkt is.
<b>Veiligheid</b>	Veiligheid garanderen door versnelde aanpak kwaliteitsvolle inrichting. Hier geldt de algemene regel dat er per fietser 1m voorzien dient te worden. Op interregionaal niveau betekent dit vrijliggende dubbelrichtingsfietspaden met minimale breedte van 4m. Op regionaal niveau kunnen er ook enkelrichtingsfietspaden voorzien worden met een minimale breedte van 2m. De voorzieningen waarborgen de veiligheid van de gebruikers ervan. Nadruk ligt ook op verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Inzetten op conflictvrije trajecten en kruisingen.
<b>Snelheid</b>	Op interregionale verbindingen volledige ontkoppeling in functie van de doorstroming, beperking van oponthoud en prioriteit in de verkeersregeling. Op regionale verbindingen beperken van oponthoud voor fietsers ter hoogte van kruispunten.
<b>Comfort</b>	Om doorstroming zo hoog mogelijk te houden: aangepast materiaalgebruik, beperken niveaunderschillen, kwaliteitsvolle fietsenstallingen voor fietsen in alle maten en vormen.
<b>Netheid</b>	Streven naar structureel (steentjes, glas, verzakkingen, wild groeiend groen, ...) en seizoensgebonden (sneeuw en ijzel) onderhoud,

#### 4.1.5 Prioriteitenkader

Het aandeel duurzame modi (waaronder de (e-)fiets) moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. De verdere uitbouw van het fietsnetwerk is daarom noodzakelijk.

Het fietssnelwegennetwerk en functioneel fietsnetwerk in de vervoerregio Waasland is nog niet volledig gerealiseerd. De prioriteit is het versneld wegwerken van missing links en oncomfortabele schakels in het fietsnetwerk. Hiertoe dienen in eerste instantie voldoende financiële middelen (cf. fietsfonds) voorhanden te zijn. Bovendien is op sommige verbindingen de veiligheid van de fietser ondermaats. Alle onveilige schakels in het fietsnetwerk moeten op termijn weggewerkt worden. Om slim te kunnen investeren wordt volgende prioritering gehanteerd voor investeringen in fietsinfrastructuur:

- 1) Veiligheid krijgt de hoogste prioriteit: verbindingen die onveilig zijn op basis van ongevalgegevens krijgen de hoogste prioriteit.
- 2) Daarnaast moeten mogelijke missing links en verbindingen waar de infrastructuur sterk afwijkt van de richtlijnen van het fietsvademecum gerealiseerd worden. Hierbij is het verplaatsingspotentieel van verbindingen belangrijk, vooral voor verplaatsingen tussen 0-15 km. Om voorbereid te zijn voor toekomst met het steeds groeiende aandeel elektrische fietsen en pedelecs worden ook langere routes tot 25 km belangrijk.

Indien er een beperkt potentieel is en er geen veiligheidsproblemen zijn, wordt er niet prioritair geïnvesteerd. Belangrijk is dat hierbij tevens aan draagvlakverwerving gedaan wordt om circulatiemaatregelen bij de bevolking te motiveren.

Uit de modeldoorrekeningen volgt dat, bij ongewijzigd beleid, het aandeel duurzame modi reeds bereikt zou worden binnen de vooropgestelde planhorizon van het regionaal mobiliteitsplan, m.n. 40,3% in 2030 (OD1). Echter lijkt het zinvol om reeds sneller op enkele 'gamechangers' in te zetten die op korte termijn het fietsgebruik kunnen doen stijgen zodoende de doelstelling rond het vooropgestelde aandeel duurzame modi (40%) binnen de regio versneld kan gerealiseerd worden.

#### 4.1.6 Flankerend beleid

Een aantal van de gemeentes binnen de vervoerregio Waasland zet binnen het huidige lokale beleid reeds in op flankerende maatregelen via lokale of provinciale campagnes (vb. met belgerinkel naar de

winkel, testkaravaan) om het fietsgebruik te stimuleren. Ook regionale (overkoepelende) initiatieven zijn hiertoe mogelijk. Inspirerende voorbeelden hiertoe zijn o.m. de fietsbarometer of de fietsboxen en fietspompen langsheen fietssnelwegen in de provincie Antwerpen.

Om iedereen te overtuigen van de voordelen van de fiets is het zinvol om op regionaal of provinciaal niveau samen campagnes op te zetten en groepsaankopen te doen die comfort verhogend werken voor de fietser.

#### 4.1.7 Werkhypothese

Vanuit de regio zal gestreefd worden naar een realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsnetwerk, inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden en met prioriteit voor veiligheid. Een versnelde aanleg is zeer gewenst met daarnaast - indien nodig - een aanpassing van de reeds aangelegde stukken aan de huidige normen.

Indien er zich opportuniteiten ter verbetering voordoen, zullen deze onderzocht worden. Uniformisering (gemeenteoverschrijdende principes) van het netwerk, beveiliging van kruisingen met gemotoriseerd verkeer en zichtbaarheid en bewegwijzering vormen hierbij een prioriteit. Dit verhoogt immers de leesbaarheid en de veiligheid.

#### **Discussievragen en aandachtspunten bij deze werkhypothese**

- Door de sterke opmars van elektrische fietsen de laatste jaren blijft sensibilisering noodzakelijk. Vooral in de leeftijdsgroep van +65 komen veel fietsongevallen voor.
- Uniform kader noodzakelijk naar toegankelijkheid van speed pedelecs op fietssnelwegen en (bovenlokaal) fietsnetwerk.
- Noodzaak aan codex en handhaving rond principes van fietsparkeren (zowel kwaliteit als kwantiteit) om bepaalde beslissingen te maken i.f.v. (lokaal) fietsbeleid.
- Voldoende aandacht voor barrièrewerkingen binnen het netwerk (oa. waterwegen; drukke gewestwegen, etc.).
- Eenduidig snelheidsbeleid.
- Uniform kader over het onderhoud van de fietsinfrastructuur en wie hiervoor verantwoordelijk is.
- Handhavingbeleid rond oneigenlijk gebruik/sluipverkeer op fietssnelwegen.

#### 4.1.8 Hoe verder?

Door middel van modeldoorrekeningen kan het effect (cf. modal shift) gekwantificeerd worden van een optimale uitrol van het fietsnetwerk, m.n. een versnelde aanleg van het fietsnetwerk conform de huidige normen en met aandacht voor de veiligheid.

Verder hebben enkele van deze discussievragen nood aan verder studiewerk in afzonderlijke onderzoeksprojecten. De opstart van het studiewerk zal verder worden opgenomen in het actieplan van het regionaal mobiliteitsplan.

Het is de bedoeling om in het actieplan (fase 3) van het regionale mobiliteitsplan specifieke acties op te nemen die de realisatie van het gewenste regionale fietsnetwerk versnellen. In het actieplan zal aangegeven worden welke acties prioritair zijn, wie verantwoordelijk is voor de uitvoering en hoe ze gefinancierd kunnen worden.

Bovenstaand thema wordt afgestemd met de andere thema's en verder ingebed in het integrale regionale mobiliteitsscenario (zie par. 5).

## 4.2 Een aantrekkelijk en robuust openbaar vervoer

*Openbaar vervoer is de duurzame modus die mikt op het bereikbaar maken van de vervoerregio op plekken waar de fiets minder een rol kan spelen, zoals bij verplaatsingen op langere afstand. Het is een integraal en gelaagd net waarbij een goede werking van de knooppunten van essentieel belang is. Naar*



*de toekomst toe werken we aan een vraaggericht netwerk dat de toekomstige vervoersvraag optimaal invult met een gepast en proportioneel aanbod. We gaan voor kwaliteit, waarbij naast een aantrekkelijk aanbod ook een goede doorstroming essentieel is om een modale shift van auto naar OV te realiseren.*

*Onderhavig thema draagt direct bij aan SD 2 (Vlot) en SD 6 (Sociaal) én indirect aan SD 1 (Anders) en SD 5 (Milieu).*

#### 4.2.1 Het STOP-principe toegepast op openbaar vervoer

Binnen het STOP-principe bevindt het openbaar vervoer zich tussen de duurzame fietsmodus en de niet-duurzame automodus. We richten ons dan ook op concurrentie met de auto om een modale shift richting duurzame modi te realiseren. Dat impliceert dat de kwaliteit van het aanbod (stiptheid, reistijd, comfort) voldoende moet zijn om autogebruikers te verleiden om de auto thuis te laten. We streven naar een Vf-factor<sup>5</sup> van maximaal 1,5 voor verplaatsingen langer dan 5 kilometer.

De fiets beschouwen we als een complementaire modus, wat betekent dat we geen overbodig aanbod willen creëren op relaties waar een deur-tot-deur verplaatsing met de fiets altijd sneller en aantrekkelijker zal zijn. De recente evolutie naar meer elektrisch fietsen impliceert dat het openbaar vervoer zich steeds meer zal moeten specialiseren in verplaatsingen op langere afstand met een hoogkwalitatief aanbod. Voor het voor- en natransport van en naar de halte wordt optimaal ingezet op die complementariteit met de (deel)fiets. Knooppunten en hoppinpunten zullen daarom steeds beter uitgebouwd moeten worden met kwalitatieve fietsenstallingen. Zo bieden we een kwalitatief multimodaal aanbod dat kan concurreren met de privéwagen.

#### 4.2.2 Vraaggericht investeren in bereikbaarheid met trein en bus

Het decreet basisbereikbaarheid legt het principe van een vraaggericht investeringsbeleid met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen op.<sup>6</sup> De grootte van de vervoersstroom op een bepaalde relatie dient overeen te komen met het aanbod op die verbinding. We willen geen overvolle bussen op de ene verbinding en lege op een andere, maar een aanbod dat zo goed mogelijk rekening houdt met de vervoersvraag. Daarom bieden we regulier openbaar vervoer alleen aan op de plekken en momenten dat er voldoende mensen van gebruik willen en kunnen maken. Relaties met een beperkte vraag vangen we op binnen het vervoer op maat met een gepast aanbod aan flexvervoer of andere concepten.

#### 4.2.3 Openbaar vervoer als gelaagd en integraal systeem

Het openbaar vervoer in Vlaanderen is ingedeeld in vier hiërarchische lagen:

- Treinnet
- Kernnet
- Aanvullend net
- Vervoer op Maat

De ruggengraat van het OV-systeem is het behouden van het korte termijn OV-plan (kernnet, aanvullend net en vervoer op maat) met koppeling aan de belangrijkste treinstations Sint-Niklaas en Lokeren. Andere knooppunten zorgen voor de afstemming tussen de verschillende lijnen van kernnet en aanvullend net en van het vervoer op maat.

Op al deze knooppunten is het aanbod optimaal op elkaar afgestemd, met comfortabele overstapmogelijkheden en korte wandelroutes tussen de modi en een breed aanbod aan andere

---

<sup>5</sup> Onder Vf-factor verstaan we de verhouding tussen de verplaatsingstijd van het openbaar vervoer ten opzichte van de verplaatsingstijd met de wagen. Een verplaatsing van deur tot deur met het openbaar vervoer mag dus maximaal 50% langer zijn dan met de auto.

<sup>6</sup> Decreet Basisbereikbaarheid, art. 4 en 5

mobilitievoorzieningen zoals deelmobiliteit, parkeerplaatsen en fietsenstallingen, etc. Zo werken we aan een integraal en multimodaal duurzaam vervoersnetwerk.

#### 4.2.4 Op de juiste plaatsen en momenten een aantrekkelijk aanbod creëren om de keuzereiziger uit de auto te halen

Als we autogebruikers van achter het stuur willen halen, moeten we een aanbod creëren dat hen een aantrekkelijk alternatief biedt. We zetten daarom met het openbaar vervoer op de eerste plaats in op verplaatsingen die te lang zijn om met de fiets te maken, zoals langeafstandsverplaatsingen vanuit de vervoerregio naar de grote steden zoals Brussel, Antwerpen en Gent. Treinstations zijn hiervoor de belangrijkste knooppunten.

Binnen de vervoerregio richten we ons op de grote vervoersstromen richting de stedelijke kernen en tewerkstellingspolen van Sint-Niklaas, Lokeren, Temse en Zele. Op deze verplaatsingen kunnen we met een hoogwaardig trein- of busaanbod het verschil maken in de keuze voor een duurzame verplaatsing. Dat aanbod moet snel, frequent, stipt en comfortabel zijn.

Tenslotte zetten we ook in op de verbindingen tussen kernen die meer dan 5 kilometer fietsen uit elkaar liggen en waar voldoende verplaatsingen tussen zijn om een regulier busaanbod te verantwoorden, zonder een overaanbod te creëren.

#### 4.2.5 De link maken met de omliggende regio's

Gezien de nadruk voor het openbaar vervoer op verplaatsingen op langere afstand ligt, is het voor openbaar vervoer ook belangrijk om te kijken naar de omliggende vervoerregio's en het aanbod daarop af te stemmen.

Voor de oostzijde van de regio is de verbinding met Antwerpen en Beveren van belang met de trein en de bus in aansluiting op het grootstedelijke A-net. Richting Mechelen kijken we vooral naar spoorlijn 54 als sterke as. De verbinding met Brussel wordt gemaakt met het treinnet, rechtstreeks of via Antwerpen, Gent of Mechelen.

In het zuiden richten we ons op de verbinding met Dendermonde en Aalst, zowel via het treinnet (vanuit Lokeren) als met de bus (vanuit Sint-Niklaas) alsook op het behoud van de rechtstreekse verbinding met Brussel via het treinnet (vanuit Lokeren).

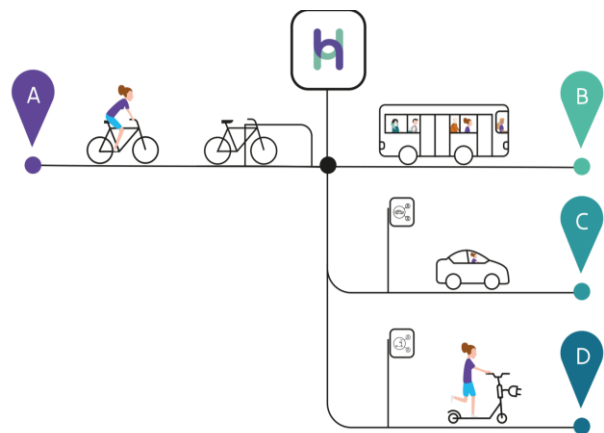
Aan de westkant richten we ons op het stedelijk gebied van Gent via het spoornet en met de Kanaalzone per bus via Zelzate als toegangspoort.

Richting noorden kijken we over de landsgrenzen heen en richten we ons op Hulst, van waaruit naar Terneuzen en verder richting Zuid-Beveland gereisd kan worden.

#### 4.2.6 Knopen en hoppinpunten als poorten tot het netwerk en focusplaatsen van combimobiliteit

De verschillende lagen en lijnen van het OV-netwerk sluiten op elkaar aan in knooppunten. Deze knopen zijn hiërarchisch geordend op basis van de hoppinlogica, van grote interregionale knopen in Lokeren en Sint-Niklaas tot lokale haltes in de kernen. Op een aantal punten spreken we ook van 'tijdsknopen' wanneer trein en bus aansluiting geven op elkaar en 'frequentieknopen' waar meerdere lijnen met hoge frequenties samenkomen.

Hoppinpunten zijn de plaatsen waar de overstap tussen de verschillende modi kan plaatsvinden. Op deze plekken transformeren we een simpele halte-omgeving tot een integraal, toegankelijk



4-6: Combimobiliteit aan een Hoppinpunt

hoppinpunt met kwalitatieve perrons, fietsenstallingen en ruimte voor deelmobiliteit. Zo integreren we de verschillende modi op deze plekken en stemmen we het aanbod van de verschillende vervoerslagen en deelsystemen optimaal op elkaar af. Binnen combimobiliteit fungeert het openbaar vervoer zo als een centrale spil waarmee het hoofddeel van de verplaatsing gebeurt, terwijl voor- en natransport via andere modi: te voet, met de eigen (plooi)fiets of auto, maar ook met deelfiets, -step en -auto. Combimobiliteit vergroot de actieradius van het openbaar vervoer en laat zo toe om snelle, sterke assen te creëren die de concurrentie met de wagen kunnen aangaan.

#### 4.2.7 Doorstroming en Vf-factor OV-auto zijn de sleutels om autogebruikers te verleiden

Om de trein, maar vooral de bus de concurrentie te laten aangaan met de auto, moeten we op de corridors met een hoog potentieel (zoals bijvoorbeeld Sint-Niklaas – Dendermonde en Antwerpen – Temse – Sint-Niklaas) vooral inzetten op frequentie, amplitude, snelheid en betrouwbaarheid. Op de belangrijkste corridors willen we de commerciële snelheid van de bus verhogen tot die (bijna) even snel is als de auto. Zo bieden we autogebruikers een aantrekkelijk alternatief aan. Als de reistijd van deur tot deur met het openbaar vervoer maximaal 50% langer is dan met de auto, is een groot deel van de keuzereizigers bereid om over te schakelen van auto naar OV.<sup>7</sup> Naast snelheid is betrouwbaarheid ook essentieel. Doorstromingsproblemen waar de bus mee aanschuift met de auto zorgen niet alleen voor een tragere algemene snelheid maar ook voor vertragingen en afgeschafte ritten. Daarom moeten we slimme doorstromingsmaatregelen nemen om de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren, zodat pendelaars steeds op de bus kunnen rekenen om op tijd hun bestemming te bereiken. Door systematisch in te zetten op snelheid en doorstroming creëren we assen met Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Dit vraagt een integrale aanpak per corridor, waarbij we zowel het aanbod (frequentie, amplitude) als de kwaliteit (snelheid, doorstroming) verbeteren. Deze integrale benadering willen we uitrollen op de belangrijkste buslijnen met het hoogste potentieel in de regio, zodat we op korte termijn de grootste impact kunnen hebben om de meeste reizigers. Zo werken we met alle partners samen aan een beter openbaar vervoer.

Om de doorstroming van het OV-netwerk te beoordelen houdt De Lijn rekening met 3 factoren:

- Commerciële snelheid: de reistijd inclusief het halteren aan de haltes gedeeld door de afstand;
- Betrouwbaarheid: de verhouding tussen de gemiddelde reistijd en het 90-percentiel;

<sup>7</sup> Vf-factor van 1,5.

- Efficiëntie: de verhouding tussen de gemiddelde reistijd in de snelste dalperiode en de gemiddelde reistijd in de spits.

Binnen die beoordeling wordt een onderscheid gemaakt in ambitieniveau tussen stedelijke omgevingen en de andere gebieden. De streefwaarde voor betrouwbaarheid en efficiëntie bedraagt voor alle lijnen van het kernnet en de cadanslijnen van het aanvullende net 85% binnen de steden en bedraagt 90% buiten de steden. De commerciële snelheid is hierbij een inherent onderdeel van de betrouwbaarheids- en efficiëntiescores. Voor het kernnet wordt een pro-actieve aanpak gehanteerd: de focus ligt op de vlotte doorstroming van het kernnet. Voor het aanvullend net wordt een eerder pragmatische aanpak gehanteerd als opportuniteiten zich aandienen.

#### 4.2.8 Versterking openbaar vervoer koppelen aan ruimtelijke ordening

Een verdere versterking van het openbaar vervoer zal ook bereikt worden door onze ruimtelijke ordening hier in de toekomst verder op te richten en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zo veel mogelijk te bundelen langs sterke OV-assen. Bij plannen van nieuwe ontwikkelingen dient een evaluatie van het duurzame mobiliteitsaanbod in de omgeving consequent te worden meegenomen. Langs de andere kant kunnen toekomstige investeringen in het openbaar vervoer ook verder ingezet worden op het verbinden van zelfvoorzienende kernen met de omliggende steden waar dit nog niet het geval is. Dit in de veronderstelling dat hier een voldoende hoog OV-potentieel zit en dat ruimtelijke ontwikkelingen hier in de toekomst verder geconcentreerd worden wat het potentieel en de vervoersvraag verder verhoogd.

#### 4.2.9 Een toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen

Iedereen zou zelfstandig met het openbaar vervoer moeten kunnen reizen. Niet alleen jonge en fitte mensen, maar ook iedereen met een (mobiliteits)beperking. Dit geldt voor reizigers die doof, blind, slechtziend, slecht ter been zijn of in een rolstoel zitten, maar evengoed als men met een kinderwagen of met grote of zware bagage rondloopt. Dat betekent dat men van deur tot deur een toegankelijke route moet kunnen afleggen met het openbaar vervoer. De Lijn heeft in de afgelopen jaren geïnvesteerd in volledig toegankelijke voertuigen met lage vloer, maar op het vlak van haltes is er nog een aanzienlijke opgave. We willen als regio dan ook werk maken van de uitvoering van het Masterplan Toegankelijkheid met als ambitie om tegen 2030 de helft van alle haltes van het kernnet en aanvullend net toegankelijk te maken. Momenteel is slechts 15% van de haltes in het Waasland toegankelijk voor mensen met een motorische beperking en 3% voor mensen met een visuele beperking. De brede uitrol van toegankelijke hoppinpunten maar ook de versnelde aanpassing van andere haltes zal noodzakelijk zijn om deze doelstelling te halen.

Onder toegankelijkheid wordt niet alleen het fysieke aspect verstaan. Ook in termen van betaalbaarheid en digitalisering zal de vervoerregio trachten om openbaar vervoer meer toegankelijk te maken.

#### 4.2.10 Werkhypothese

We streven vanuit vervoerregio Waasland naar een gelaagd en integraal OV-systeem met op de belangrijkste corridors een hoogwaardig aanbod, met kwalitatieve hoppinpunten als knopen en met een goede doorstroming en toegankelijkheid. We willen hier op een gerichte manier mee aan de slag gaan, door OV-corridors als geheel te bekijken en te verbeteren. Dit alles gebeurt op een vraaggerichte manier met optimale inzet van vervoers- en financiële middelen.



### Discussievragen en aandachtspunten bij deze werkhypothese:

- Moeilijk om een langetermijnvisie op te bouwen rond het openbaar vervoer, als de impact van de reorganisatie met het openbaar vervoer binnen Basisbereikbaarheid nog niet geëvalueerd is.
- Noodzaak om een prioritering op te bouwen voor de maatregelen rond doorstroming en aanbodskwaliteit, indien mogelijk op basis van het potentieel, zodat de maatregelen met de meeste impact eerst genomen kunnen worden.
- Noodzaak voor een aanpak per corridor van de doorstromingsproblemen, in samenwerking met de verschillende wegbeheerders en gecombineerd met een opwaardering van het aanbod.
- Belangrijk om voor de verbinding naar Nederland ook over de grens te kijken en een samenwerking met de provincie Zeeland op te zetten. We streven hierbij naar een kwalitatieve, regionale verbinding tussen de steden Sint-Niklaas en Hulst.
- Met het OV concurreren tegen de fiets en de elektrische fiets is niet aangewezen, maar er zal steeds een overlap zijn tussen fiets en trein/bus op de verplaatsingen op middellange afstand (tussen 5 en 15 kilometer). Niet iedereen zal bereid of in de mogelijkheid zijn om op deze afstanden gebruik te maken van de fiets.

#### 4.2.11 Hoe verder?

Door middel van modeldoorrekeningen kan het effect (cf. modal shift) gekwantificeerd worden van een optimale versterking van het openbaar vervoer, door middel van frequentie- en amplitude uitbreidingen. Verder hebben enkele van de discussievragen nood aan verder studiewerk in afzonderlijke onderzoeksprojecten. De opstart van het studiewerk zal verder worden opgenomen in het actieplan van het regionaal mobiliteitsplan.

Het is de bedoeling om in het actieplan (fase 3) van het regionale mobiliteitsplan specifieke acties op te nemen die tot de uitrol van een beter openbaar vervoer leiden. In het actieplan zal aangegeven worden welke acties prioritair zijn, wie verantwoordelijk is voor de uitvoering en hoe ze gefinancierd kunnen worden.

Bovenstaand thema wordt afgestemd met de andere thema's en verder ingebed in het integrale regionale mobiliteitsscenario (zie par. 7).

### 4.3 Naar duurzame en slimme netwerken voor auto en vracht

*Om zich als regio vandaag de dag economisch en concurrentieel te kunnen ontwikkelen en om de welvaart te behouden, is de bereikbaarheid van de regio voor zowel auto als vracht essentieel. Bereikbaarheid is immers de spreekwoordelijke 'rode draad' binnen het mobiliteitssysteem, diezelfde mobiliteit die ons toelaat om op een volwaardige manier deel te nemen aan de samenleving door locaties onderling te verbinden.*

*Bereikbaarheid wordt voor een groot deel bepaald door de nabijheid tot de locaties waar we activiteiten willen ontwikkelen (zie par. 0). Anderzijds wordt bereikbaarheid ook bepaald door de snelheid waarmee we ons naar onze bestemmingen kunnen verplaatsen. Die snelheid wordt dan weer voor een belangrijk deel bepaald door de beschikbaarheid en capaciteit van verkeersinfrastructuren. Beide aspecten hebben een effect op de mobiliteit. Echter brengt deze mobiliteit ook ongewenste effecten met zich mee, wanneer de aanwezige verkeersinfrastructuren de draagkracht van de omgeving (zowel ruimtelijk als op vlak van mobiliteit) overstijgt.*

*Dit stemt de regio tot de uitdaging om, tezamen met Vlaanderen; enerzijds te sturen in de verplaatsings- en vrachtstromen door middel van een nieuwe wegencategorisering en het slim en veilig routeren van zwaar verkeer zonder de economische concurrentiepositie te benadelen. Anderzijds door het voorkomen van voertuigkilometers door o.m. het stimuleren van duurzaam transport door in te zetten op een verknoopt (multimodaal) netwerk, etc.*

*Onderhavig thema draagt direct bij aan SD 1 (Anders) en SD 4 (Leefbaar) én indirect aan SD 3 (Veilig) en SD 5 (Milieu).*

#### 4.3.1 De dubbele kamstructuur als antwoord op toekomstige mobiliteitsuitdagingen binnen de regio

Op vlak van mobiliteit wordt de vervoerregio Waasland al jaar en dag geconfronteerd met verkeersproblemen:

- Het hoofdwegennet staat onder druk door capaciteits- en doorstromingsproblemen t.h.v. de Kennedytunnel. Dit zorgt voor sluipverkeer op het onderliggend wegennet, dat hierdoor fungeert als 'wissel' tussen de E17 en E34.
- Binnen het Waasland wordt er redelijk wat intern verkeer gegenereerd tussen de kernen onderling, hetwelk dient te worden afgewikkeld via het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet. Deze wegen zijn daar niet altijd voor uitgerust.
- Een afdoende ontsluiting van de noordelijk gelegen industrieterreinen richting de E34 ontbreekt waardoor de verkeersleefbaarheid in de doortochten onder druk komt te staan.
- Door de congestieproblematiek doen zich ook problemen voor met de doorstroming van het openbaar vervoer waardoor het OV zich onvoldoende kan profileren als volwaardig alternatief voor de wagen.

Hiertoe werd in het verleden een evaluatierapport opgemaakt (Mobiliteit over de weg in het Waasland, 2011), tot stand gekomen door een Intergemeentelijk samenwerkingsverband in het Land van Waas dewelke focust op de actuele verkeersproblemen en toekomstige ontwikkelingen en bijbehorende verkeersgeneratie van het Waasland, waartoe via een 6-tal scenario's getracht werd een oplossing te bieden aan de huidige en toekomstige mobiliteitsuitdagingen.

Uit het realisatierapport kon gesteld worden dat door het realiseren van een dubbele kamstructuur (naar E17 en E34), de aanleg van parallelwegen langs de E17 en een nieuwe ontsluitingsweg aansluitend op de westelijke ontsluitingsweg voor de haven een grote verbetering van de verkeersleefbaarheid en economische bereikbaarheid van het Waasland en de Waaslandhaven met zich meebracht. Verder werd voorgesteld te werken met een systeem van dynamische of selectieve tolheffing om o.a. te grote verschuivingen in het verkeer op lange afstand te vermijden.

Deze principes, opgevat in de wandelgangen als het 'Wase mobiliteitsplan', werden als bouwstenen opgenomen in het Masterplan 2020 en bekrachtigd in een besluit van de Vlaamse Regering op 28 september 2010.

Het Masterplan 2020 is een geheel van maatregelen die de verkeersdrukke, de ongevallen en het sluipverkeer in en om Antwerpen moeten aanpakken. Het oude Masterplan Mobiliteit Antwerpen gaf een oplossing voor een aantal fundamentele hoofdproblemen op binnen de Antwerpse regio, maar moest aangevuld worden met nieuwe prioritaire projecten, waaronder 'een mobiliteitsoplossing zoeken voor het Waasland'.

De insteek achter deze visie is dat een vlotte en betrouwbare afwikkeling voor het hoofdwegennet (cf. snelwegen) dient te worden gegarandeerd zodoende doorgaand verkeer maximaal wordt afgewikkeld via het hoofdwegennet. Op die manier wordt sluipverkeer op het onderliggend wegennet vermeden en wordt economisch verkeer gefaciliteerd. Kernen en (grootschalige) bedrijvenszones worden via logische en directe routes aangesloten op de hoofdwegen naar de op- en afritten. Op die manier ontstaat een heldere kamstructuur zoals in het verleden als oplossing voor de Wase mobiliteit werd vooropgesteld (Mobiliteit op de weg in het Waasland, 2008).

##### **De rol en status van de verbindingsweg N70-E34 binnen deze visie**

Om het Wase mobiliteitsprobleem het hoofd te bieden werd aan de hand van de dubbele kamstructuur een combinatie van oplossingen voorgesteld binnen de studie 'Mobiliteit op de weg in het Waasland' (2008). Deze combinatie bestaat uit zowel het versterken van het hoofdwegennet met de aanleg van parallelwegen (de 'benen' van de kam) als het verbeteren van de interne ontsluiting van het Waasland

(de 'tanden' van de kam) en het verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen. De kammen draineren verkeer naar de parallelwegen van de E34 en E17, die op hun beurt het lokaal verkeer gescheiden houden van het doorgaand verkeer op de hoofdsnelwegen. Één ontbrekende 'tand' is een nieuwe noordelijke ontsluitingsweg tussen N70 en E34.

Op dd. 30/03/2022 werd door de Vlaamse Regering een toekomstverbond afgesloten over de toekomst en de leefbaarheid van het ommeland van de haven van Antwerpen en de polders van Linkerscheldeoever. Onder meer een plan voor een nieuwe verbindingsweg tussen de N70 en de E34 alsook spijkerharde garanties om de impact van sluip- en vrachtverkeer onder controle te houden, vormen onderdeel van dit toekomstverbond. Daarin is bepaald dat de nodige ruimtelijke planprocessen opgestart dienen te worden zodat deze wegverbinding tussen de N70 en E34, een belangrijk onderdeel van het Waas mobiliteitsplan, in de komende jaren kan worden gerealiseerd.

De ontsluitingsweg volgt grotendeels het tracé van de Grote Ring en moet de verschillende dorpscentra van Vrasene, Nieuwkerken, Melsele en Beveren ontlasten. Ter hoogte van de E34 sluit de gewenste verbindingsweg aan op een nieuwe parallelweg. Die laatste maakt deel uit van een nog te bouwen westelijk ontsluitingscomplex van de Waaslandhaven.

Uit de "rapportering verkenningsopdracht gewestelijk planningsproces verbindingsweg N70-E34" (Omgeving, 2019) volgt dat "(...) er nagenoeg consensus is dat de gewenste verbindingsweg N70-E34 geen primaire weg mag zijn, maar veeleer een secundaire weg type II (zonder verbindende functie) want gelegen tussen N70 als secundaire weg type III en de weefvakken als primaire wegen. In de nieuwe wegen-categorisering van MOW wordt dat een interlokale stroomweg".

Het is evenwel geenszins de bedoeling "(...) dat de verbindingsweg N70-E34 de problemen op het hoofdwegennet moet oplossen". Bovendien stellen de actoren unaniem dat er hiertoe voldoende aandacht moet worden besteed aan mogelijke maatregelen om de impact van doorgaande (vracht)stromen tussen de E34 en E17 (via de toekomstige verbinding E34-N70 en oostelijke tangent in Sint-Niklaas), en vice versa, te voorkomen. Zo niet is de vrees dat de verbinding, in relatie met de openstelling van de oostelijke tangent, meer verkeer op N70, ook richting Waaslandhaven, zal aantrekken en wanneer de gewenste verbindingsweg N70-E34 daarop zal aansluiten dit in de praktijk voor een maasverkleining van de 'Wase' maas zal zorgen, wat voor vele actoren als een spanningsveld aanzien wordt.

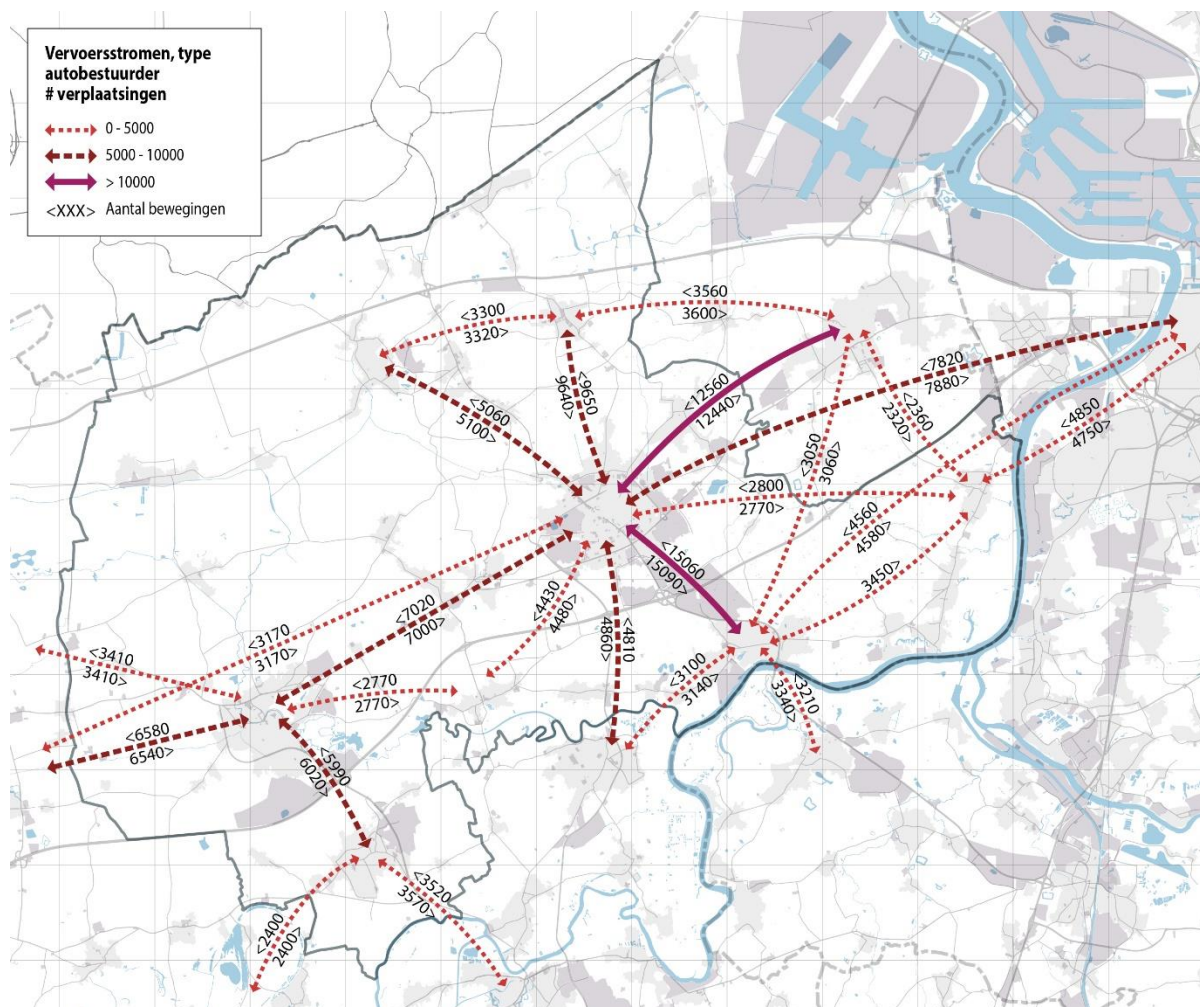
### **Vertaling van de Wase kamstructuur naar de nieuwe wegencategorisering**

Binnen de opmaak en uitwerking van de nieuwe wegencategorisering (waarin de vervoerregio een belangrijke rol krijgt toebedeeld inzake een voorstel voor selectie van het dragend netwerk) wordt het principe van de kamstructuur als uitgangspunt vooropgesteld.

Vanuit deze visie is het dan ook van belang om de gewenste routes te definiëren. Aangezien het niet realistisch is om voor elke mogelijke herkomst en bestemming de gewenste route te definiëren, gaat het vooral om het definiëren van netwerken waar bepaalde verkeersstromen gewenst zijn, en waar dat minder het geval is. De basis hierbij vormt de wegencategorisering waarbij de (huidige) lokale wegen type II en III enkel bedoeld zijn voor bestemmingsverkeer, en de hogere categorieën in verschillende mate bedoeld zijn voor doorgaand verkeer (geen herkomst of bestemming binnen een specifieke zone).

### **Auto- en vrachtverplaatsingen binnen de regio**

Uit de doorrekening van het verplaatsingsgedrag op (deel)gemeenteniveau in de vervoerregio Waasland valt een duidelijke radiale structuur te onderscheiden in verplaatsingsstromen, in hoofdzaak rond Sint-Niklaas en in mindere mate rond Lokeren en Temse.



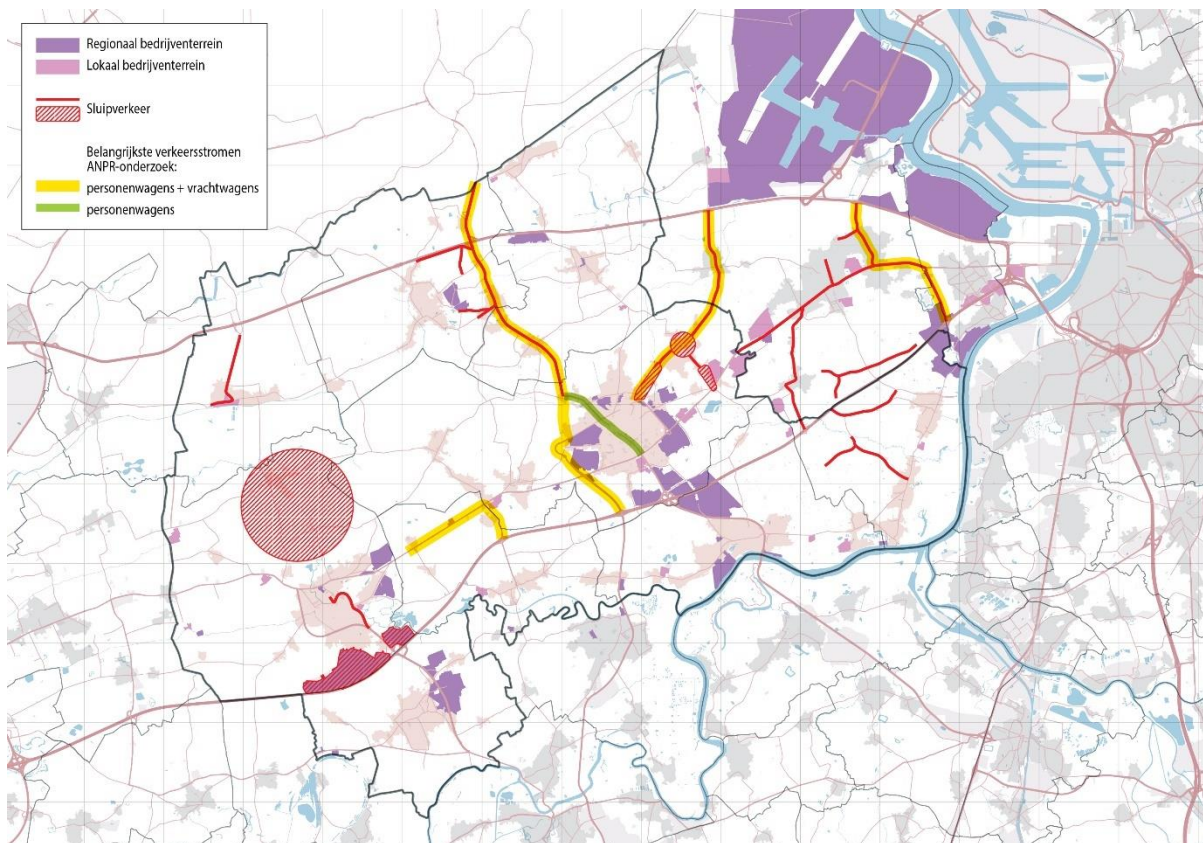
4-7: Verplaatsingsgedrag autobestuurder (bron: regionaal verkeersmodel Oost-Vlaanderen)<sup>8</sup>

Door de capaciteits- en doorstromingsproblemen op het hoofdwegennet binnen het Waasland, worden deze verbindingswegen bijkomend belast met sluipverkeer dat het hoofdwegennet probeert te vermijden via lokale- en gewestwegen.

Op basis van het verzamelen van basisgegevens, het bevragen van gemeenten en politiediensten m.b.t. knelpunten en het uitvoeren van een herkomst-bestemmingsonderzoek d.m.v. ANPR-camera's alsook het in kaart brengen van de relevante gegevens die daaruit naar boven kwamen werd het sluipverkeer binnen de Wase regio (m.u.v. Zele) in beeld gebracht (Interwaas, 2019).

<sup>8</sup> Ter info: figuur 4-7 geeft de verplaatsingen weer op (deel-)gemeenteniveau binnen de VVR Waasland en mag dus niet gezien/geïnterpreteerd worden als verplaatsingen die aan één bepaalde weg of wegsegment kunnen toegeschreven worden. De cijfers dienen dus geïnterpreteerd te worden als voertuigverplaatsingen tussen deelgemeenten.



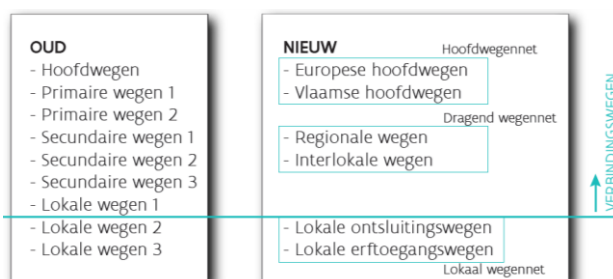


4-8: Knelpunten sluipverkeer Wase regio (bron: Interwaas, 2019)

Uit deze metingen volgt dat het grootste aandeel doorgaand verkeer zich vooral bevindt op de invalswegen naar de Waaslandhaven, oa. via Leurshoek-Melseledijk (Beveren) en N451, in Zwijndrecht en rond Sint-Niklaas. Het grootste aandeel vrachtverkeer beweegt zich ter hoogte van Waasmunster (relatie N70-N446) en tussen Sint-Niklaas en Nederlandse grens (via N403). In de kern van Sint-Niklaas (as Parklaan – Plezantstraat) bevindt zich veel personenverkeer.

#### 4.3.2 Opmaak en doel nieuwe wegencategorisering

Binnen de studie 'Naar een slim, veilig en robuust wegennet' (Universiteit Antwerpen i.s.m. MINT nv & Patrick Maes, 2019) werd, in opdracht van het departement MOW, een nieuwe wegencategorisering uitgewerkt. Op 7 oktober 2020 werd het verzameldecreet met de zes nieuwe categorieën en de algemene principes goedgekeurd door het Vlaams parlement.



4-9: Duiding categorieën nieuwe wegencategorisering, bron: Universiteit Antwerpen, MINT en Patrick Maes (2019)

Wegcategorie	Voorstel	Advies	Beslissing
Europese hoofdwegen	Vlaamse Regering	Vervoerregio	Vlaamse Regering
Vlaamse hoofdwegen	Vlaamse Regering	Vervoerregio	Vlaamse Regering
Regionale wegen	Vervoerregio	Gemeente	Vlaamse Regering
Interlokale wegen	Vervoerregio	Gemeente	Vlaamse Regering
Ontsluitingswegen	Gemeente	Vervoerregio	Gemeente
Erftoegangswegen	Gemeente	Vervoerregio	Gemeente

4-10: Duiding vastlegging wegcategorieën, bron: Vlaanderen.be

Een voorstel voor de hoofdwegen ligt reeds voor. Binnen de krijtlijnen van het regionaal mobiliteitsplan formuleren de regio's vervolgens een voorstel voor selectie van het dragend wegennet. Voor elke wegcategorie heeft één overheidsniveau de formele taak een selectie te bepalen. Een andere overheid

heeft steeds een adviserende rol. De definitieve selectie zal dan door de Vlaamse overheid worden vastgelegd in een Besluit, waardoor de oude wegencategorisering dan definitief zal worden opgeheven.

### 4.3.3 Opbouw netwerk auto

De voorgaande wegencategorisering gaat uit van een boomstructuur, maar in de praktijk wordt deze structuur niet gevolgd. De nieuwe wegencategorisering gaat voor het hoofdwegennet en dragend netwerk uit van een netwerk van rasters waardoor verschillende routekeuzes mogelijk moeten zijn. Voor het lokale wegennet zal de boomstructuur wel behouden blijven. Daar heeft die structuur wel zijn meerwaarde bij het terugdringen van sluipverkeer.

#### **Hoofdwegennet: Europese hoofdwegen (EHW) en Vlaamse hoofdwegen (VHW)**

De internationale en interregionale relaties worden gevormd door het hoofdwegennet, nl. Europese hoofdwegen (EHW) en Vlaamse hoofdwegen (VHW). Deze wegen zorgen voor een vlotte afwikkeling van het doorgaand verkeer en zijn dragers van het vrachtverkeer. De netwerkstructuur is een rasterstructuur.

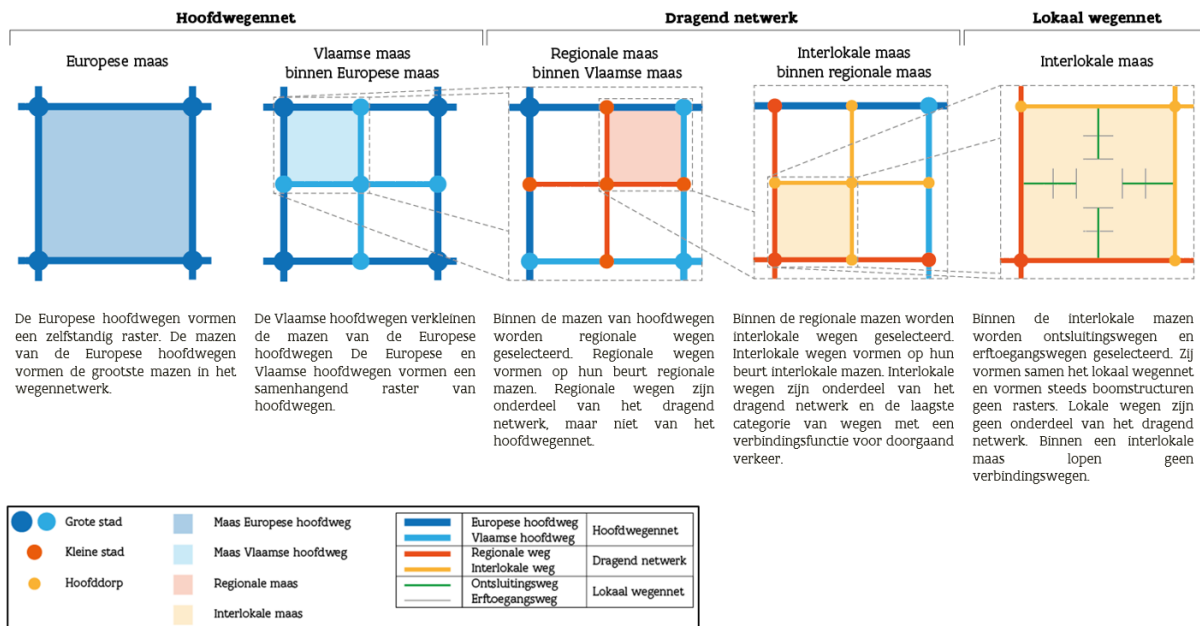
#### **Dragend netwerk: regionale wegen (RW) en interlokale wegen (IW)**

Het hoofdwegennet wordt ondersteund door een dragend netwerk hetwelk kan ingeschakeld worden bij saturatie of onderbrekingen in het hoofdwegennet. Dit om te vermijden dat het lokale netwerk en de lokale leefomgeving door sluipverkeer belast wordt.

De regionale wegen (RW) vormen verbindingen tussen stedelijke gebieden onderling en het hoofdwegennet enerzijds en tussen het hoofdwegennet en de regionale logistieke knopen anderzijds. De interlokale wegen (IW) verbinden niet-aanpalende gemeenten met elkaar, met de stedelijke gebieden en met het hoofdwegennet. Ze ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. De interlokale wegen vormen samen met de wegen van hogere orde een fijnmaziger raster (de interlokale mazen) dat -om sluipverkeer te vermijden- binnen het concept van het robuust wegennet als niet doordringbaar wordt opgevat. Het weren van sluipverkeer in de interlokale mazen houdt een omvangrijke opdracht in voor lokale besturen.

#### **Lokaal wegennet: lokale ontsluitingswegen (OW) en lokale erftoegangswegen (EW)**

Binnen de mazen gevormd door de interlokale wegen en bovenliggende niveaus van wegen bevindt zich het onderliggend lokaal netwerk. De lokale wegen ontsluiten de gebieden binnen de interlokale mazen of functioneren als erftoegangswegen. Ze bestaan uit boomstructuren die gericht zijn op het weren van sluipverkeer of doorgaand verkeer (verkeer zonder herkomst én bestemming in de interlokale maas). De lokale wegen hebben geen verbindingsfunctie voor doorgaand verkeer. Verkeer zonder herkomst of bestemming binnen de interlokale maas mag deze maas niet doorsnijden, en moet steeds gebruik maken van de wegen van het dragend netwerk.



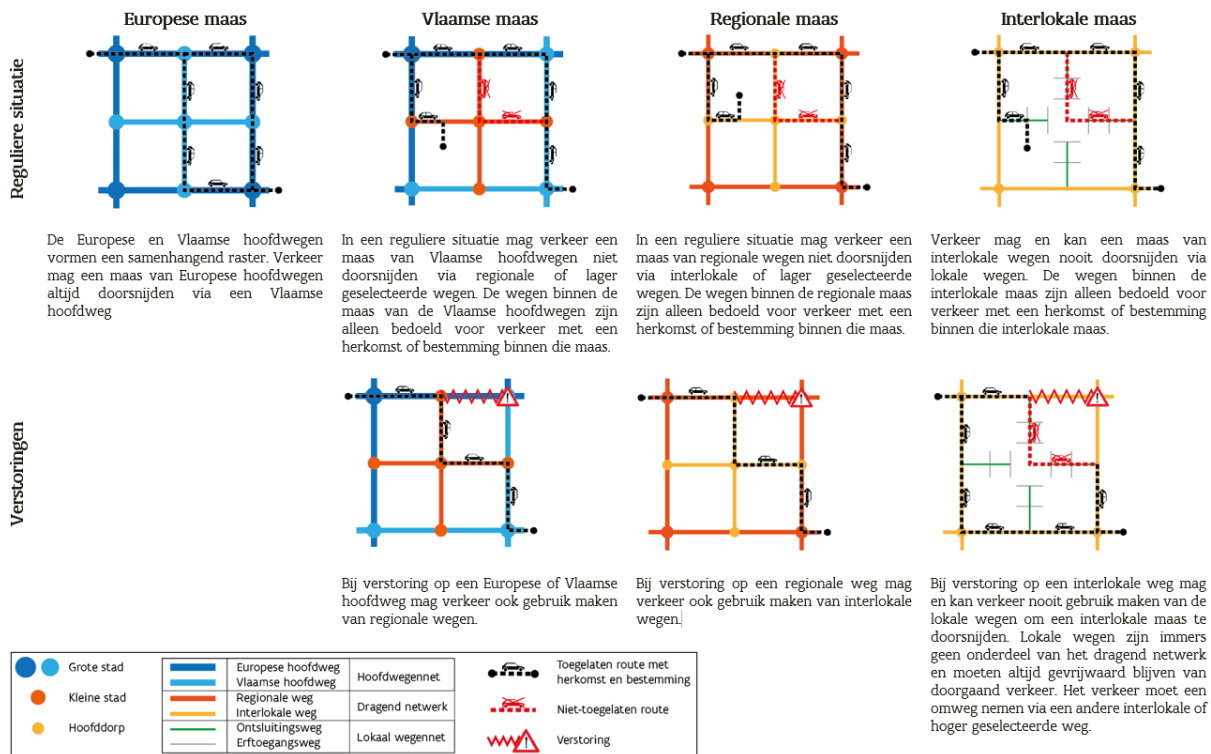
#### 4.3.4 Een robuust netwerk

De nieuwe wegencategorisering zoals uitgewerkt in voornoemde studie heeft als doel een robuust wegennet voor vlot en veilig verkeer te realiseren. Onder 'robuust' wordt het vermogen verstaan om de functie waarvoor het netwerk is ontworpen te blijven vervullen, ook in situaties die afwijken van de reguliere gebruiksomstandigheden (cf. verstoringen). Een robuust netwerk streeft immers naar een algemene betrouwbaarheid van verbinding, capaciteit en reistijd in zowel reguliere als afwijkende omstandigheden en moet bijgevolg leiden tot:

- Een verbeterde doorstroming;
- Efficiënte afwikkeling van de verschillende vervoersstromen;
- Verkeersveilig gebruik;
- Kwalitatieve inbedding in de ruimtelijke omgeving.

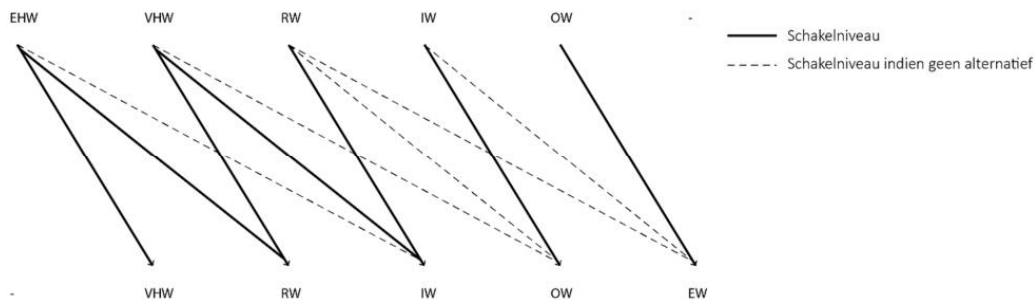
Binnen de nieuwe wegencategorisering vormt het begrip 'robuustheidscascade' een leidend principe. De robuustheidscascade treedt in werking in de spits of indien calamiteiten of wegenwerken voor vertraging zorgen. In het robuust wegennetwerk wordt een onderscheid gemaakt tussen reguliere situaties en verstoringen. In reguliere situaties gebruikt doorgaand verkeer altijd maximaal de wegen van hoogste categorie. Bij verstoringen kan doorgaand verkeer ook gebruik maken van wegen van één categorie lager in het dragend netwerk.

'Re-routing' over lokale wegen is echter nooit mogelijk.



#### 4.3.5 Schakeling tussen netwerkniveaus

De uitwisseling tussen de hiërarchische niveaus in het netwerk wordt bestendig door zogenaamde 'schakelpunten' (cf. knooppunten). Van belang hierbij is netwerkschakels enkel te voorzien tussen netwerkniveaus van maximum één niveau lager of hoger. Dit om oneigenlijk gebruik of sluipverkeer op de laagste wegniveaus te voorkomen.



4-11: Schakelpunten tussen wegniveaus, bron: Universiteit Antwerpen, MINT en Patrick Maes (2019).

Gezien de historische diffuse structuur van het wegennetwerk in Vlaanderen is dit in de praktijk niet steeds haalbaar. Daarom wordt in bovenstaand schema ook aangegeven dat niveauoverspringingen van twee niveaus ook aanvaard kunnen worden, indien verantwoord kan worden dat het alternatief (om deze schakeling over twee niveaus uit te schakelen) niet haalbaar of wenselijk blijkt.

#### 4.3.6 Kwaliteitseisen en inrichtingsprincipes

Voor het hoofdwegennet en het dragend netwerk werden inrichtingsprincipes opgemaakt door AWW. Het betreft eerder algemene richtlijnen die op niveau van visietekst zijn geformuleerd.

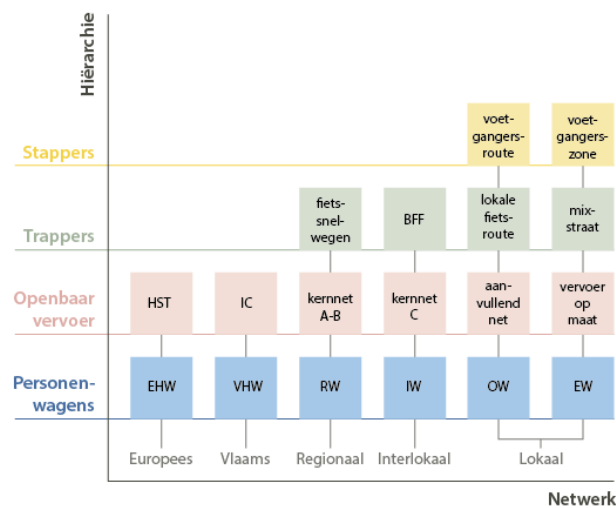


	Hoofdwegennet	Dragend netwerk
Ruimtelijke inpassing	Snel, direct en niet door de kernen	Doortochtprincipe met geclusterde erftoegangen of het voorzien van ventwegen. Er wordt selectief omgegaan met het aantal rechtstreekse toegangen.
Weginrichting	Autosnelweg of weg met gescheiden rijbanen (ongeacht aantal rijstroken)	Inrichting als 1x2 rijstrokenweg zonder fysiek gescheiden rijrichtingen
Ontwerpsnelheid	Hoger dan 70 km/u	70 km/u (BUBEKO) en 50km/u (BIBEKO)
Gemiddelde kruispunt dichtheid per kilometer	Kleiner dan 1,5	Kleiner dan 3

#### 4.3.7 Multimodale benadering: verhoudingen tussen netwerken voor verschillende modi

Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering. Onderstaande figuur toont een indicatief hiërarchisch kader waarbij de wegingdeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk wordt beschreven. Tegelijkertijd positioneert de figuur ook de netwerk niveaus van andere vervoersmodi (voetgangers, fietsverkeer en openbaar vervoer) ten opzichte van het nieuw netwerkconcept om de multimodaliteit ervan te bekrachtigen. De regionale functie die bijvoorbeeld een regionale weg voor het auto- en vrachtverkeer vervult, staat op hetzelfde niveau als de functie van het kernnet A of B voor het openbaar vervoer en een fietsnelweg voor het fietsverkeer.

In de inrichtingsprincipes wordt deze figuur samen met het STOP-principe gebruikt om bijvoorbeeld af te wegen welke modus er voorrang heeft of welke modus doorstromingsprioriteit krijgt. De inrichtingsprincipes zijn leidende principes. Puntoplossingen in een concreet ontwerp, worden bij voorkeur ook steeds bekeken vanuit een trajectbenadering voor elke verkeersdeelnemer.



4-12: Hiërarchische wegingdeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk (bron: [https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4\\_brochure\\_robustwegennet\\_RW\\_IW.pdf](https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robustwegennet_RW_IW.pdf))

Van belang binnen de verschillende netwerken is de doorstroming van openbaar vervoer. Om performant en aantrekkelijk openbaar vervoer te kunnen aanbieden is doorstroming (en hieraan gekoppeld de stiptheid) cruciaal. Om het openbaar vervoer concurrentieel te houden met het autoverkeer, mag het verschil in verplaatsingstijd immers niet te groot zijn.

Goede doorstroming geeft winst op verschillende vlakken. Het leidt tot een vlotter verloop van de busrit en een groter comfort voor de reizigers. Bovendien kunnen de middelen van De Lijn ook efficiënter worden ingezet. Een verliestijd door slechte doorstroming maakt dat vaak een extra bus en chauffeur moeten worden ingezet om dezelfde cadans op een specifieke lijnvoering te behouden. Dit is extra

capaciteit dat niet meer kan aangewend worden in de versterking van andere lijnvoeringen, waardoor ook daar aan comfort voor de reiziger wordt ingeboet (oa. overvolle bussen, geen extra spitscapaciteit, etc.)

De sleutel voor een betere doorstroming is vaak een gedeelde verantwoordelijkheid van zowel bovenlokale overheden als lokale besturen. Doorstromingsmaatregelen renderen pas echt als hele OV-corridors aangepakt worden, maar vaak kunnen een aantal kleinere, effectieve maatregelen al resulteren in een serieuze verbetering in de doorstroming van openbaar vervoer. Het gaat hierbij dan oa. over slimme, moderne verkeerslichtenbeïnvloeding, tijdsvensters voor vrachtwagens die laden en lossen, het aanpakken van kleinere knelpunten, etc.)

#### 4.3.8 Verkeersveiligheid als schakel tussen de verschillende netwerken

Binnen de geïntegreerde mobiliteitsvisie rond de nieuwe wegcategorisering en bijhorende kwaliteitseisen en inrichtingsprincipes vormt ook het aspect 'verkeersveiligheid' een belangrijke pijler hierin. Binnen dit indicatief hiërarchisch kader zitten immers (indirect) ook elementen rond de verkeersveiligheid vervat.

Vanuit de Vlaamse taakstelling rond verkeersveiligheidsbeleid staat het realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem tegen 2050 immers voorop, met prioritaire aandacht voor actieve weggebruikers. Binnen het domein van de verkeersveiligheid kan zowel regionaal als lokaal beleid een grote impact hebben. De visie en uitspraken omtrent zaken die onder bevoegdheid van de lokale besturen vallen, dienen te worden beschouwd als een suggestie voor een gelijkaardige aanpak over de regio heen. De precieze invulling zal echter steeds in handen van de lokale overheden blijven.

##### **Verkeersveiligheid krijgt voorrang op doorstroming in de kernen**

Lokale besturen worden aangemoedigd om in woongebieden duidelijk de voorrang te geven aan de zwakke weggebruiker. Waar wenselijk worden woonstraten ingericht als fietsstraten of woonerven ter bescherming van de zachte weggebruiker. Via poorteffecten (wegversmallingen, verkeersremmers, asverschuivingen, etc.) wordt het begin en einde van woongebieden gemarkeerd.

##### **Gemengd verkeer in kernen, ontvlechting verkeersnetwerken buiten kernen**

In de kernen, waar de verkeersintensiteiten het toelaten, krijgt gemengd verkeer met een prominente aanwezigheid van voetgangers en fietsers de voorkeur. Op doorstromingswegen waar de intensiteiten te hoog zijn om de veiligheid van de zwakke weggebruiker te waarborgen, is een ontvlechting van de netwerken wenselijk. Wanneer de ruimte het niet toelaat om zowel comfortabel voetpaden, fietspaden als een autoweg in te passen, dient het beleid een keuze te maken. Hetzij wordt de weg ingericht specifiek voor gemotoriseerd verkeer, hetzij een inrichting specifiek voor zwakke weggebruikers. Wanneer de auto de voorkeur krijgt, dienen alternatieve routes met beperkte omrijfactor voor zwakke weggebruikers voorzien te worden. Het ontvlechten buiten de kernen zal in de praktijk vooral draaien rond het creëren van vrijliggende fietspaden op het BFF, zodat fietsers zich veilig kunnen verplaatsen tussen verschillende kernen.

##### **Gericht aanpakken verkeersonveilige punten**

De meest onveilige locaties worden prioritair aangepakt. Met een goeie ongevallenregistratie, kunnen locaties met hoge ongevallenconcentraties (zwarte punten) actief opgespoord worden en kunnen gericht en efficiënt maatregelen getroffen worden om de verkeersveiligheid op deze gevaarlijk punten aan te pakken. Prioritair is het vermijden van ongevallen op conflictpunten. Om dit te bewerkstelligen wordt gestreefd naar het voorzien van kruispunten van een conflictvrije verkeersregeling, waar mogelijk. Op deze manier worden enerzijds conflicterende verkeerstromen vermeden doordat kruisende bewegingen worden afgeschaft. Anderzijds worden de groenfases van de verschillende verkeersmodi uit elkaar getrokken.

### **Educatie, preventie en opvolging verkeersregels**

Het blijvend inzetten op educatie, preventie en sensibilisering van de verkeersveiligheid is noodzakelijk. Dit kan via scholen, werkgevers en sportclubs waarbij wordt ingezet op de kennis van verkeersregels en de naleving hiervan.

De controle op de naleving van verkeersregels dient daartoe streng opgevolgd te worden door de gemachtigde overheid waarbij de pakkans wordt verhoogd. Hierbij gaat bijzondere aandacht naar snelheidsovertredingen, alcoholmisbruik, gsmmisbruik en gordeldracht achter het stuur, hetgeen nog steeds belangrijke oorzaken zijn van verkeersonveiligheid (Vias institute, 2018).

### **4.3.9 Selectiemethodiek netwerk auto**

Voor het bepalen van de bouwstenen voor de selectie van het dragend netwerk wordt vanuit de regio vertrokken met het bepalen van een visievorming rond interlokale mazen, dit zijn zones binnen het netwerk omzoomd door verbindingswegen van hogere orde, die binnen het concept van het robuust wegennet als niet doordringbaar worden opgevat.

Deze visie vat de wegencategorisering op als een bottom-up benadering, waarbij eerst die zones worden bepaald waar men het sluipverkeer wil weren en doorgaand verkeer niet gewenst is. Deze zones worden louter als herkomst- en bestemmingszones beschouwd (lokaal niveau) waartoe de lokale wegen binnen dit raster in de toekomst boomstructuren horen te vormen: steeds verder gaande vertakkingen die uiteindelijk doodlopen en dus geen doorgaande verbindingen vormen tussen de grenzen van het raster. Op basis van deze visie en afbakening van de interlokale zones worden achteraf de verbindingswegen van het hogere wegennet hieraan opgehangen.

Er moet tevens ook nagedacht moeten worden in het onderscheid tussen vrachtverkeer en autoverkeer. Een één op één afstemming is hierbij, gezien de huidige mobiliteitsproblematieken in het Waasland, niet gewenst. De hinder van vrachtverkeer wordt immers als nadeliger ervaren dan deze van autoverkeer. De mazen voor vrachtverkeer mogen dan ook groter zijn dan deze voor autoverkeer gezien herkomst en bestemming in mindere mate en meer geconcentreerd voorkomen.

### **Visie en inrichtingsprincipes (inter)lokale zones**

Bij de selectie van de (inter)lokale zones dienen volgende principes en visies in acht genomen te worden:

- Geen doorgaande wegen laten bestaan, maximale uitwerking van de boomstructuur;
- Modal shift in de zone bevorderen: fietsverbindingen voorop;
- Reistijd door de zone moet langer zijn dan via het dragend en/of hoofdwegennet;
- Maatvoering aanpassen, afgestemd op lokaal gebruik (verblijfsfunctie) en lagere snelheid.

Bovendien dient bij de afbakening van interlokale zones ook rekening gehouden te worden met volgende aandachtspunten:

- V.w.b. de maaswijdte geldt dat hoe groter de maas, hoe groter de kans op maasdoorsnijding (cf. sluikverkeer).
- Interlokale zones kunnen gemeentegrensoverschrijdend zijn. Afstemming met aangrenzende gemeenten/regio's is noodzakelijk.

Het spreekt voor zich dat maatregelen mogelijks noodzakelijk zijn om doorgaand verkeer te weren uit deze interlokale zones. Tezamen met de selectie van het lokaal wegennet valt dit onder de bevoegdheid van de lokale besturen of AWW (in specifieke gevallen waartoe een gewestweg onder beheer van AWW binnen het lokaal wegennet wordt opgenomen).

#### 4.3.10 Werkhypothese auto

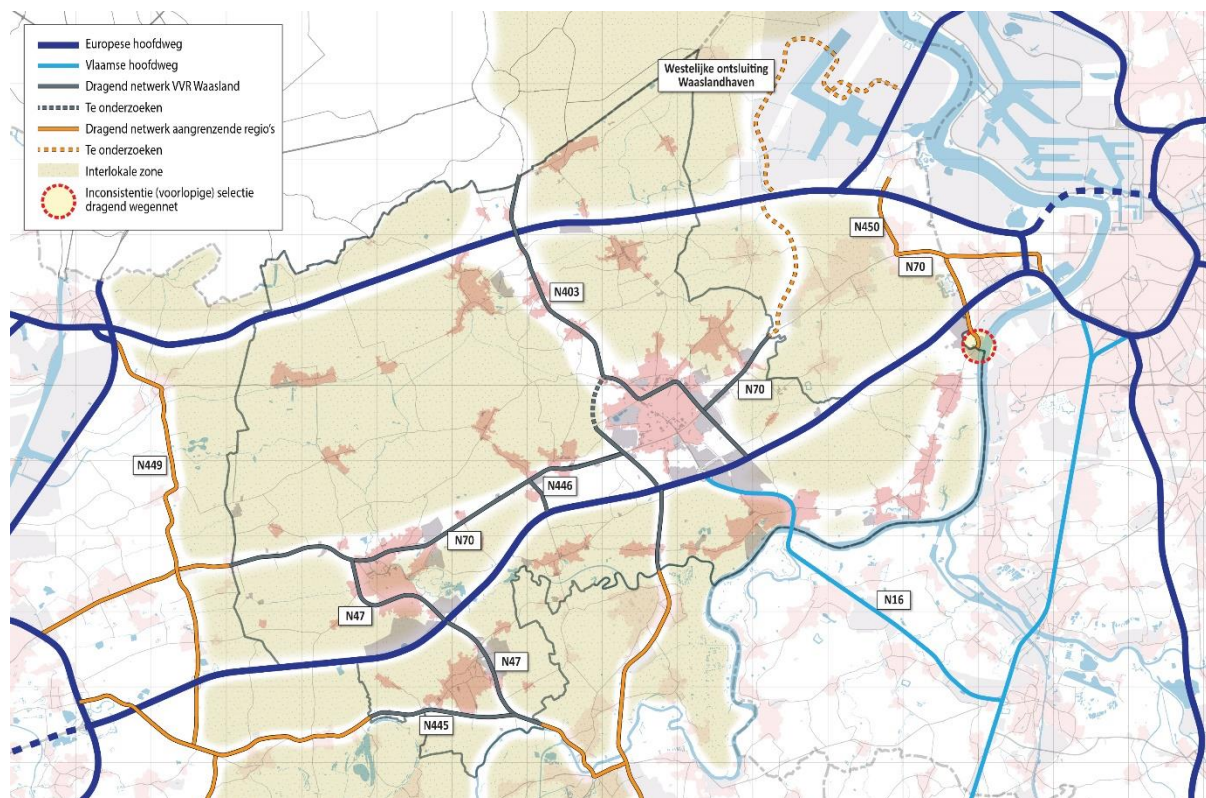
Binnen de vervoerregio is het de ambitie om in te zetten op een vrijwaring van de kernen van doorgaand verkeer ter verbetering van de verkeersleefbaarheid zonder hierbij de economische bereikbaarheid van het Waasland en de Waaslandhaven te hypothekeren.

De werkhypothese wordt opgebouwd aan de hand van de output van de multilaterale overlegmomenten rond de afbakening van de interlokale zones en de hieraan gekoppelde selectie van het hoofd- en dragend netwerk. Binnen deze werkhypothese worden eveneens de nominatief genoemde bouwstenen voor het Waasland, zoals beschreven in het Masterplan 2020, het afgesloten Toekomstverbond voor Linkerscheldeoever (BVR, dd. 30/03/2022) alsook mogelijke toekomstige infrastructuurprojecten vanuit lokale planprocessen opgenomen. Het betreft hiertoe volgende projecten die voor de regio of vanuit lokale planprocessen werden genoemd:

- Tangent E17-N70 aan de oostkant van Sint-Niklaas. De status hiervan is dat deze reeds beslist beleid betreft;
- Tangent N70-E34 ter hoogte van Vrasene. Binnen het Toekomstverbond voor Linkerscheldeoever (BVR, dd. 30/03/2022) is het plan voor de realisatie van deze gewenste verbindingsweg tussen de N70 en de E34 opgevat alsook spijkerharde garanties om de impact van sluipt- en vrachtverkeer onder controle te houden. Studies worden hiertoe opgestart.
- Capaciteitsuitbreiding E17: vormt momenteel nog voorwerp van verder onderzoek. Studie lopende.
- Verbinding Vlyminckshoek (als alternatief voor de Hoge Bokstraat). Onderschreven binnen het mobiliteitsplan Sint-Niklaas als toekomstvisie, maar voorlopig zijn hier nog geen concrete studies rond opgestart.

*Noot: binnen de vooropgestelde werkhypothese is de uitwerking of beslisvoering van mogelijke infrastructurele projecten niet onderhevig aan elkaar, m.a.w. deze kunnen dus los van elkaar gezien worden.*

In afstemming met de naburige regio's werden reeds ontwerpvoorstellen van wegcategorisering ontvangen van vervoerregio Gent en vervoerregio Antwerpen, weliswaar nog niet bekrachtigd door de respectievelijke regio's.



4-13: Voorstel dragend netwerk VVR Waasland



Voor de interregionale selecties van het dragend netwerk is er momenteel een inconsistentie v.w.b. de selectie van de N419. Binnen de vervoerregio Antwerpen werd deze verbinding opgenomen binnen het dragend netwerk. Vanuit de multilaterale overlegmomenten binnen de vervoerregio Waasland, en bekrachtigd door de gemeenten Kruikebeke en Temse, werd aangegeven de N419 niet op te nemen binnen het dragend netwerk.

Met de vervoerregio Aalst dient er verdere afstemming te gebeuren rond de selecties van de N41, N47, N407, de N445 en de N446.

*Noot: merk op dat de selectie van het dragend netwerk voor de gemeente Beveren afwijkt van hetgeen als werkhypothese voorlag binnen de vervoerregio Antwerpen en als werkhypothese werd opgenomen tijdens de multilaterale overlegmomenten binnen de vervoerregio Waasland. In tegenstelling tot de werkhypothese betreft dit volgende wijzigingen:*

- N485 (ten noorden E17) van dragend netwerk naar lokaal wegennet;
- N70 (doortocht Beveren) tussen gewenste verbindingsweg N70-E34 en N450 van dragend netwerk naar lokaal wegennet. Lokale wegen hebben GEEN taakstelling voor het faciliteren van doorgaand verkeer.

### **Discussievragen en aandachtspunten bij deze werkhypothese**

- Afstemming noodzakelijk met de aangrenzende regio's Gent, Antwerpen en Aalst rond de voorliggende selectie van dragend netwerk. Hiertoe dienen ook de reeds vermelde inconsistenties uitgeklaard te worden.
- Binnen de vervoerregio is er consensus dat de N403 als laagste categorie van het dragend netwerk dient te worden opgenomen en deze weg dus niet geschikt is voor doorgaand vrachtverkeer (zie verder). Bijgevolg dient bij de (her-)inrichting ervan rekening gehouden te worden met de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen.
- Er dient voldoende aandacht te worden besteed aan mogelijke maatregelen om de impact van doorgaande (vracht)stromen tussen de E34 en E17 (via de gewenste verbinding E34-N70 en oostelijke tangent in Sint-Niklaas), en vice versa, te voorkomen.
- Het (al dan niet) voorzien van capaciteitsuitbreiding op de E17 wordt onder voorbehoud van verder onderzoek en/of besluitvorming (zie de lopende MKBA-studie 'infrastructurele ontwikkeling v.h. netwerk E17 tussen Temse en Kruikebeke') beschouwd als het toevoegen van een vierde rijstrook. Hierbij is er geen impact op de wegencategorisering.

#### 4.3.11 Hoe verder?

Door middel van modeldoorrekeningen kan het effect op het gebruik van het netwerk gekwantificeerd worden.

Verder hebben enkele van deze discussievragen nood aan verder studiewerk in afzonderlijke planprocessen. De opstart van het studiewerk zal verder worden opgenomen in het actieplan van het regionaal mobiliteitsplan.

Het is de bedoeling om in het actieplan (fase 3) van het regionale mobiliteitsplan hieromtrent specifieke acties op te nemen. In het actieplan zal aangegeven worden welke acties prioritair zijn, wie verantwoordelijk is voor de uitvoering en hoe ze gefinancierd kunnen worden.

#### 4.3.12 Interactie met het regionaal vrachtrouten netwerk

Het regionaal vrachtrouten netwerk Vlaanderen (2013), hoewel hiertoe nooit formeel een statuut werd toegekend, werd in hoofdzaak ontwikkeld om een oplossing te bieden aan de hinder ten gevolge van vrachtverkeer op het onderliggend wegennet, gezien de functie, toegekend via de categorisering van wegen, onvoldoende is om vrachtverkeer te sturen. Hiertoe diende de selectieve toegankelijkheid van de attractiepolen verder uitgebouwd te worden.

Het netwerk van vrachtroutes zal aangegeven wat de aangewezen ontsluitingsroutes zijn van de bedrijventerreinen naar het hoofdwegennet. Het netwerk moet aangegeven wat de aangewezen routes zijn binnen de regio waarvoor geen alternatief via het hoofdwegennet mogelijk is. Een aanvaardbare

omrijfactor is zeer belangrijk want vanuit economisch standpunt zal er steeds voor de kortste en snelste route gekozen worden. De bepalende factoren voor een aanvaardbare omrijfactor zijn de effectieve afstand in kilometers, de reistijd in minuten, de kilometerkost en de verkeersveiligheid. De invoering van de nieuwe wegcategorisering biedt een kans om dit vrachtrouten netwerk te herzien, aangepast aan de principes van de nieuwe wegcategorisering.

De doelstellingen en functies van het vrachtrouten netwerk blijven evenwel dezelfde:

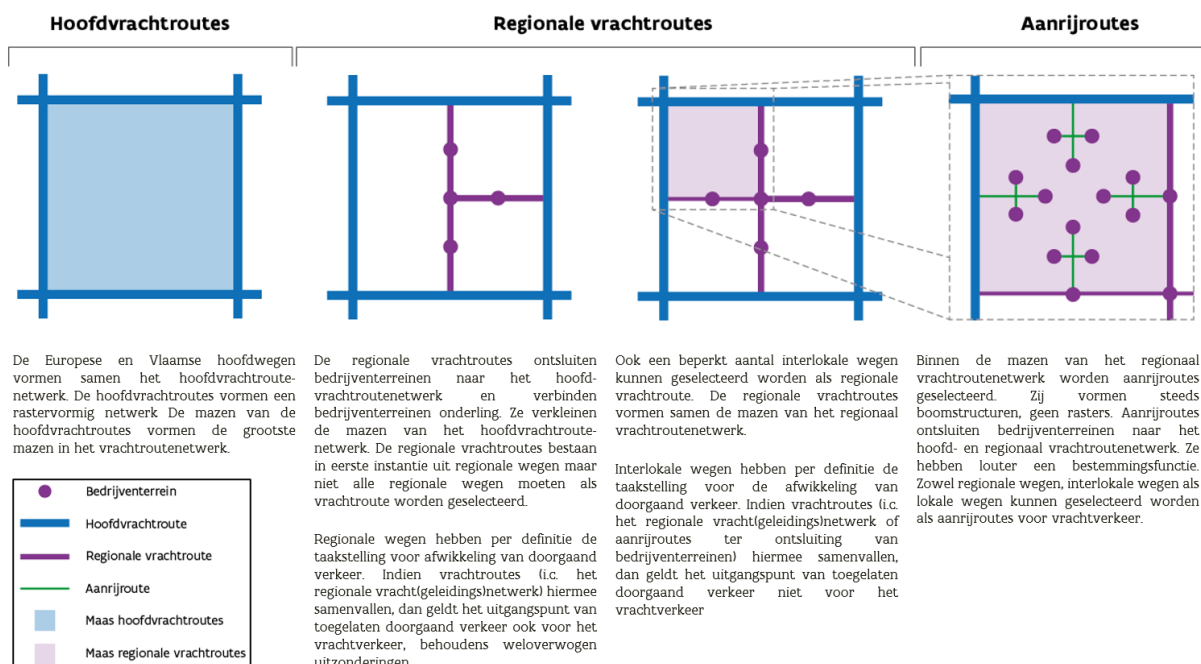
- Ontsluiten van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten door toegang te verlenen via een voorkeurroute (verzamelen en verdelen van vrachtverkeer).
- Onderling verbinden van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten.
- Kanaliseren van het vrachtverkeer waarvoor geen route via het hoofdwegennet mogelijk is binnen een aanvaardbare omrijfactor (gemeten in afstand, tijd, kost en verkeersveiligheid).
- Kwetsbare gebieden (zoals kernen) dienen gevrijwaard te blijven van hinder door vrachtverkeer.

#### 4.3.13 Opbouw netwerk vracht

Het (nieuwe) vrachtrouten netwerk bestaat uit drie wegcategorieën die door de vervoerregio worden geselecteerd.

- Hoofdvracht(geleidings)routes worden gevormd door de Europese en Vlaamse hoofdwegen.
- Regionale vracht(geleidings)routes worden gevormd door de regionale wegen mits geen uitzonderingen worden opgenomen.
- Aanrijroutes worden gevormd door (delen van) interlokale en lokale wegen.

Aanvullend kunnen gemeenten het vrachtrouten netwerk nog verder uitbreiden met lokale vrachtroutes. De structuur van het vrachtrouten netwerk volgt maximaal die van de nieuwe wegcategorisering: rasters op de hoogste twee weg categorieën, boomstructuren op de laagste weg categorie. Zo kan er een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen vrachtroutes met een verbindingsfunctie (hoofd- en regionale vrachtroutes) en routes met louter een bestemmingsfunctie voor vrachtverkeer (aanrijroutes en lokale vrachtroutes).

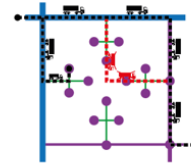
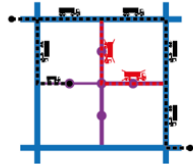


Net als de nieuwe wegcategorisering moet het vrachtrouten netwerk een robuust netwerk worden. Dat betekent dat het netwerk de functie waarvoor het ontworpen is altijd moet kunnen vervullen, ook

in ongewone situaties. Dat leidt tot betrouwbaarheid op het gebied van verbinding, capaciteit en reistijd. Daarom wordt opnieuw een onderscheid gemaakt tussen reguliere situaties en verstoringen. In reguliere situaties gebruikt doorgaand vrachtverkeer altijd maximaal de hoofdvrachtroutes. Bij verstoringen kan doorgaand vrachtverkeer ook gebruik maken van de regionale vrachtroutes om mazen van hoofdvrachtroutes te doorsnijden.

'Re-routing' over aanrijroutes of lokale vrachtroutes is echter nooit mogelijk, aangezien zij boomstructuren vormen.

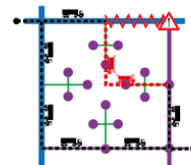
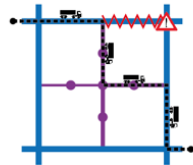
Reguliere situatie



In een reguliere situatie mag vrachtverkeer een maas van hoofdvrachtroutes niet doorsnijden via regionale of lager geselecteerde vrachtroutes. De vrachtroutes binnen de maas van hoofdvrachtroutes zijn alleen bedoeld voor vrachtverkeer met een herkomst of bestemming binnen die maas.

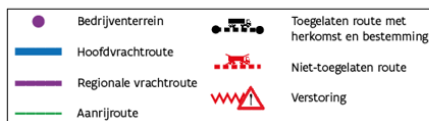
Vrachtverkeer mag en kan een maas van regionale vrachtroutes nooit doorsnijden via aanrijroutes of wegen die niet als vrachtroute geselecteerd zijn. De aanrijroutes binnen de maas van regionale vrachtroutes zijn alleen bedoeld voor vrachtverkeer met een herkomst of bestemming binnen die maas.

Verstoringen



Bij een verstoring op een hoofdvrachtroute mag vrachtverkeer ook gebruik maken van regionale vrachtroutes.

Bij verstoring op een regionale vrachtroute mag en kan vrachtverkeer nooit gebruik maken van aanrijroutes of wegen die niet als vrachtroute geselecteerd zijn om een maas van regionale vrachtroutes te doorsnijden. Het vrachtverkeer moet een omweg nemen via een andere regionale of hoofdvrachtroute.



#### 4.3.14 Inrichtingsprincipes

Het vrachtrouten netwerk kent geen eigen inrichtingsprincipes. De inrichtingsprincipes voor Europese en Vlaamse hoofdwegen stellen dat deze weg categorieën ontworpen moeten zijn voor gemotoriseerd verkeer, inclusief vrachtverkeer. Ook de regionale en interlokale wegen worden in principe gedimensioneerd op vrachtverkeer, onafhankelijk van hun rol in het vrachtrouten netwerk<sup>9</sup>.

Het vrachtrouten netwerk kan wel een bijkomende leidraad zijn om keuzes te maken bij het inrichten van de wegen. Zo kunnen op wegen die onderdeel zijn van het vrachtrouten netwerk geen tonnagebeperkingen gehanteerd worden of vrachtwerende maatregelen genomen worden. Omgekeerd moeten dergelijke maatregelen principieel wel mogelijk zijn op wegen die geen onderdeel van het vrachtrouten netwerk zijn.

#### 4.3.15 Selectiemethodiek netwerk vracht

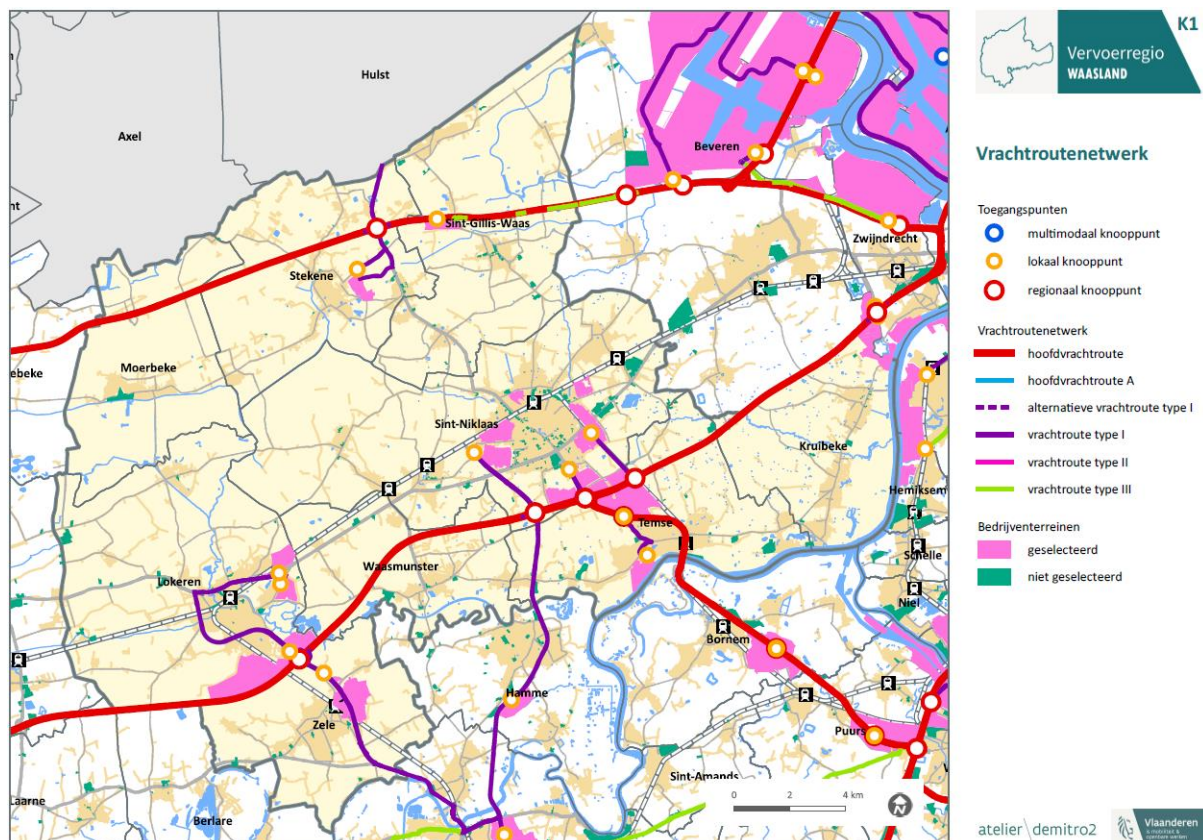
Voor de visievorming rond het vrachtrouten netwerk wordt enerzijds vertrokken van het regionaal vrachtrouten netwerk Vlaanderen (2013) en anderzijds van de gewenste ontsluiting van de bedrijvenzones binnen de regio naar het hoofdwegenet, conform de selectie categorieën (zie par. 4.3.13). Deze methodiek verloopt parallel aan de selectie van interlokale zones.

<sup>9</sup> Brochure basisprincipes inrichting Europese en Vlaamse hoofdwegen: [https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4\\_brochure\\_robuustwegennet\\_website%20%281%29.pdf](https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robuustwegennet_website%20%281%29.pdf)  
 Brochure basisprincipes inrichting regionale wegen en interlokale wegen: [https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4\\_brochure\\_robuustwegennet\\_RW\\_IW.pdf](https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robuustwegennet_RW_IW.pdf)

## Regionaal vrachtrouten netwerk Vlaanderen

Het Vlaamse vrachtrouten netwerk (2013) is opgevat als een raamwerk, gebaseerd op het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen en de huidige wegcategorisering, met als doel om op bovenlokaal niveau een vrachtrouten netwerk uit te bouwen en goed te stroomlijnen. Het gaat hierbij om vrachtverkeer van en naar bedrijventerreinen die groter zijn dan 50 hectare en bedrijventerreinen met duidelijke logistieke of distributiefuncties. Er worden voorkeursroutes langs de hoofdwegen voor het regionale vrachtverkeer voorgesteld met als doel vrachtvervoer te sturen naar die wegen die het meeste geschikt zijn om zwaar verkeer te dragen en kwetsbare gebieden te vrijwaren.

Het regionaal vrachtrouten netwerk Vlaanderen werd echter nooit formeel een statuut toegekend.



4-14: Selectie regionaal vrachtrouten netwerk (bron: Regionaal vrachtrouten netwerk Vlaanderen, 2013)

Vanuit de selecties binnen het regionaal vrachtrouten netwerk Vlaanderen volgt voor de regio Waasland dat:

- De E34 en E17 geselecteerd zijn als hoofdvrachtroute. Van hieruit vertrekken er een aantal vrachtroutes type I ter ontsluiting van de bedrijventerreinen op regionaal niveau;
- Er zijn geen doorgaande vrachtroutes tussen de E34 en de E17 om sluipverkeer te vermijden. Zwaar verkeer van de E34 naar de E17 dient hiertoe om te rijden via de Antwerpse Ring;
- De zuidelijke parallelweg tussen Kluzemolen en de N451 is opgenomen als vrachtroute type III.

## Studie 'Weren doorgaand verkeer Waasland'

Binnen de studie 'Weren doorgaand verkeer Waasland' (Interwaas, 2020) werd getracht om voor de steden en gemeenten van Interwaas een overkoepelend systeem uit te rollen om doorgaand verkeer (personen- en vrachtverkeer) te onderscheiden van bestemmingsverkeer en het doorgaand verkeer te verplichten bepaalde voorkeursroutes te volgen, zodoende de veiligheid en leefbaarheid in verschillende (deel)kernen te vrijwaren.

Hiertoe werd er voor het vrachtverkeer ook een kader en gewenste ontsluitingsstructuur opgemaakt voor de bedrijventerreinen, zonder hiertoe een opdeling te maken naar lokaal of regionaal bedrijventerrein.



Binnen de studie komen er 2 scenario's naar voren waarin niet uitsluitend gefocust wordt op vrachtverkeer, maar ook op personenwagens.

- Een korte termijnsceario waarbij de nadruk wordt gelegd op het weren van sluipverkeer door de woonwijken en het lange afstandsverkeer met bestemming of herkomst in het Waasland bij voorkeur via de doorgaande gewestwegen af te wikkelen.
- Een lange termijnsceario waarbij naar de dubbele kamstructuur toegewerkt wordt, zoals voorgesteld in het vrachtrouten netwerk. Daarbij is het de bedoeling dat zowel lokaal verkeer met herkomst of bestemming buiten het Waasland als verkeer over langere afstand maximaal via het hoofdwegenet wordt afgewikkeld.

Door met een verschillende tijdshorizon te werken, is een evolutie mogelijk in de implementatie van maatregelen.

#### **Meer dan enkel een vrachtrouten netwerk selecteren...**

Het doel van het de selectie van het vrachtrouten netwerk is het bekomen van gewenst gedrag bij vrachtwagenchauffeurs. Echter blijkt dat er meer nodig is dan enkel de selectie van een netwerk om gewenst gedrag te bekomen. In de huidige situatie geldt er reeds voor het overgrote deel van de regio een tonnageverbod (voor doorgaand vrachtverkeer), in hoofdzaak voor de maas tussen E17 en E34, maar dit blijkt moeilijk af te dwingen. Zowel de studie 'Weren doorgaand verkeer Waasland' (Interwaas, 2020) als de werkhypothese voor het (nieuwe) vrachtrouten netwerk bieden hiertoe het nodige perspectief voor de regio. Doch zijn er nog een aantal verschillende subthema's verbonden aan de routing die binnen het beleid rond het sturen van vrachtverkeer de nodige aandacht verdienen. Het betreft hiertoe o.m. het ruimtelijke beleid rond het clusteren van bedrijvigheid. Hiertoe kan het aantal vrachtroutes beperkt blijven en kunnen netwerken beter ontvlecht worden. Een koppeling aan de kilometerheffing, waarbij de laagste kosten worden geheven op die routes binnen de selectie van het vrachtrouten netwerk, kan het afdwingen van de gewenste route bijkomend ondersteunen. Daarenboven kan een duidelijke bewegwijzering, aangevuld met een aantal vrachtmilderende of -werende maatregelen, de keuze van de route actief ondersteunen.

Afstemming met de buurgemeenten is daarbij erg belangrijk, zodat de bevoorrading van handelszaken in de regio niet in het gedrang komt. Het is aan de lokale besturen om hierover – onder coördinatie van de vervoerregio – tot onderlinge afstemming te komen. Niet alleen in het bepalen van de regels, maar ook in de handhaving ervan.

#### **4.3.16 Werkhypothese vracht**

Binnen de werkhypothese vracht is het de betrachting om de gewenste ontsluitingsstructuur voor vrachtverkeer op regionaal niveau vorm te geven en 1) maximaal af te stemmen met de visie van het 'regionaal vrachtrouten netwerk Vlaanderen' (2013) en de studie 'weren doorgaand verkeer Waasland' (Interwaas, 2020) en 2) deze te vertalen naar de drie weg categorieën zoals bepaald in het (nieuwe) vrachtrouten netwerk (zie par. 4.3.13).

#### **Visie 'regionaal vrachtrouten netwerk Vlaanderen' (2013) vs. studie 'weren doorgaand verkeer Waasland' (2020)**

Om tot de gewenste vrachtontsluitingsstructuur voor de regio Waasland te komen, is het noodzakelijk om de verschillende visies hierrond maximaal op elkaar af te stemmen. Hiertoe vormt het 'regionaal vrachtrouten netwerk Vlaanderen' (2013), hoewel hiertoe nooit formeel een statuut werd toegekend, de startbasis.

In vergelijking met de ontsluitingsstructuren zoals vastgelegd in de studie 'werend doorgaand verkeer Waasland' (2020) worden volgende verschillen gedetecteerd. In onderstaande tabel worden hiertoe telkens de verschillen in uitgangspunten tussen de selecties toegelicht alsook hoe dit zich vertaalt in het voorstel rond de werkhypothese van het nieuwe vrachtrouten netwerk.

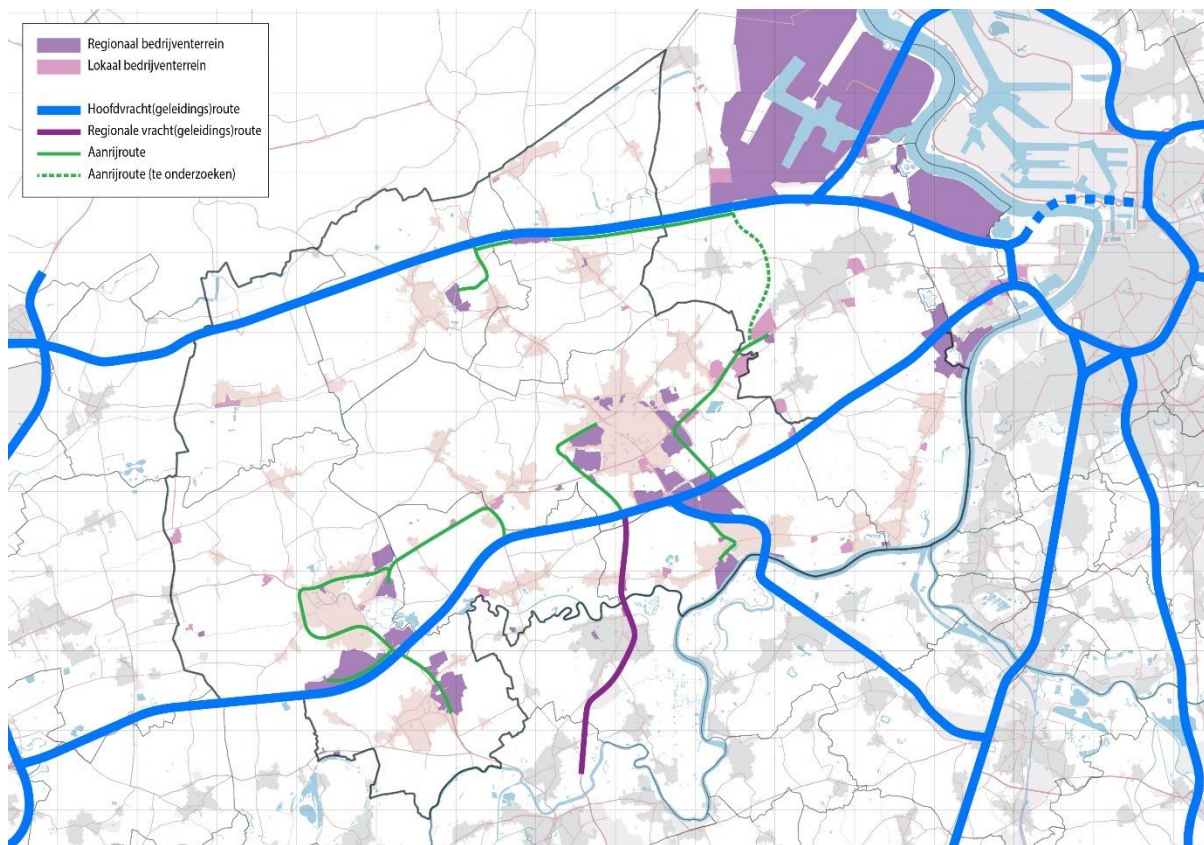
<b>Moerbeke Ledestraat</b>	-	Vanwege het lokaal karakter van het hier gesitueerde bedrijventerrein werd deze niet in beschouwing genomen als vrachtroute binnen het 'regionaal vrachtroutenetwerk Vlaanderen'. Binnen de studie 'wren doorgaand verkeer Waasland' werd deze route echter wel opgenomen als vrachtontsluitingsroute richting E34. Vanuit het PRUP 'Suikerfabrieksite en omgeving' te Moerbeke wordt een herontwikkeling van de voormalige site voorzien. Een beperkt deel hiervan zal worden ontwikkeld tot kmo-zone bestemd voor lokale bedrijvigheid.	Een selectie op regionaal niveau binnen het nieuwe vrachtroutenetwerk wordt niet weerhouden.
<b>Stekene Drieschouwen Lamstraat</b>	- /	Binnen het 'regionaal vrachtroutenetwerk Vlaanderen' werden zowel de as Drieschouwen als de as Lamstraat opgenomen als vrachtroute vanaf de N403/E34. Vanuit het lokaal mobiliteitsplan (2017) volgt de keuze om de Lamstraat binnen de vooropgestelde planhorizon van het RMP als enige vrachtroute te weerhouden richting N403/E34.	Selectie van de as Lamstraat conform het voortschrijdend inzicht van het recentere lokaal mobiliteitsplan (2017). De as Drieschouwen wordt m.a.w. niet weerhouden als vrachtroute.
<b>Sint-Gillis-Waas zuidelijke parallelweg</b>	-	Binnen het 'regionaal vrachtroutenetwerk Vlaanderen' werd de zuidelijke parallelweg E34 geselecteerd, tussen complex Kemzeke en complex Vrasene. Binnen het lokale mobiliteitsplan (2022) wordt deze de parallelweg E34 als ontsluitingsweg (lokaal wegennet) opgenomen.	De zuidelijke parallelweg E34, tussen complex Kemzeke en complex Vrasene, wordt als vrachtroute binnen het nieuwe vrachtroutenetwerk weerhouden.
<b>Waasmunster – as N446 (ten noorden van E17) / N70 (westen)</b>	-	Niet geselecteerd als vrachtroute binnen het 'regionaal vrachtroutenetwerk Vlaanderen', wel opgenomen binnen de studie 'wren doorgaand verkeer Waasland'.	Bovenlokaal belang van deze as voor vrachtverkeer is aantoonbaar voor ontsluiting van regionale bedrijvzones Huildonck en Rozen (Lokeren) in oostelijke richting. Voorstel om deze as te weerhouden als vrachtroute binnen het nieuwe vrachtroutenetwerk.
<b>Kruibeke – N419</b>		Niet geselecteerd als vrachtroute binnen het 'regionaal vrachtroutenetwerk Vlaanderen', wel opgenomen binnen de studie 'wren doorgaand verkeer Waasland'. Ontsluiting van zeer lokale bedrijvigheid.	Bovenlokaal belang van deze as voor vrachtverkeer is bediscussieerbaar. Voorstel om deze as niet te weerhouden als vrachtroute binnen het nieuwe vrachtroutenetwerk. Op lokaal niveau te bekijken of deze al dan niet als lokale vrachtroute wordt geselecteerd.
<b>Sint-Niklaas / Beveren – ontsluiting Doornpark</b>		Binnen het 'regionaal vrachtroutenetwerk Vlaanderen' werd Doornpark niet geselecteerd als regionale bedrijvzone en dus niet ontsloten door een bovenlokale vrachtroute. In het in opmaak zijnde PRUP – afbakening kleinstedelijk gebied Beveren wordt Doornpark evenwel aangeduid als regionaal bedrijventerrein waar niet-verweefbare bedrijven worden ondergebracht. Het is hierbij dus noodzakelijk om de ontsluiting van deze bedrijvzone bijkomend op te nemen binnen het nieuwe vrachtroutenetwerk.	Gezien de selectie als regionale bedrijvzone binnen het in opmaak zijnde PRUP en de bovenregionale aantrekkingskracht van Doornpark wordt een ontsluitingsstructuur binnen het nieuwe vrachtroutenetwerk opgenomen. Het voorstel hiertoe is om de oostelijke tangent/N70/gewenste verbindingsweg E34-N70 als vrachtroute op te nemen. Vanuit de vooropgestelde visie mag er hiertoe evenwel geen doorkoppeling ontstaan voor vrachtverkeer tussen E17-E34.
<b>N41 – N47</b>		Binnen het 'regionaal vrachtroutenetwerk Vlaanderen' werden zowel de N41 als de N47 geselecteerd als vrachtroute type I.	De N41 is binnen de nieuwe wegencategorisering opgenomen als regionale weg (vanuit Vlaams

	<p>niveau wegens niet weerhouden als Vlaamse hoofdweg), met als taakstelling het afwikkelen van doorgaand verkeer. Ook historisch gezien heeft de N41 een belangrijke functie (primaire weg II) op Vlaams niveau. De N41 heeft bovendien een ontsluitende functie voor de regionale bedrijventerreinen van Hamme (Zwaarveld) en Dendermonde (Hoogveld) richting het hoofdwegennet – maasfunctie (E17 en E40 via verlengde N41) en bijgevolg dus te prefereren als regionale vrachtgeleidingsroute. Bovendien zou een selectie van de N41 als aanrijroute in tegenspraak zijn met de selectieprincipes waarbij gesteld wordt dat aanrijroutes altijd doodlopend zijn.</p> <p>De N47 vervult geen ontsluitende functie tussen bedrijventerreinen onderling en richting het hoofdwegennet en bijgevolg dus niet te verantwoorden als regionale vrachtroute. Qua inrichting is deze ook minder geschikt om grote hoeveelheden zwaar verkeer te verwerken. Daartoe het voorstel de N47 te selecteren als aanrijroute (doodlopend) tussen E17 en industriepark Wijnveld (Zele).</p>
<p><i>Noot: bovenstaande selecties hebben enkel betrekking op het voorstel van het nieuwe (regionale) vrachtrouten netwerk zoals in onderhavige synthesesnota verder wordt geconcretiseerd.</i></p> <p><i>Daarnaast kunnen er op lokaal niveau nog bijkomende lokale vrachtroutes geselecteerd worden (best af te stemmen in samenhang met de selectie van het lokaal wegennet) maar deze vormen geen onderdeel van het nieuwe (regionale) vrachtrouten netwerk en worden bijgevolg dus ook niet verder behandeld binnen het regionaal mobiliteitsplan.</i></p>	

### **Vertaling van de gewenste regionale vrachtontsluitingsstructuur naar het (nieuwe) vrachtrouten netwerk**

Bovenstaand voorstel rond de werkhypothese van het nieuwe vrachtrouten netwerk kan vervolgens vertaald worden naar de drie wegcategorieën zoals bepaald in het (nieuwe) vrachtrouten netwerk (zie par. 4.3.13).

Het resultaat hiervan is weergegeven in onderstaande fig. 4-15.



4-15: Werkhypothese netwerk vracht

#### Discussievragen en aandachtspunten bij deze werkhypothese

- De selectie van de gewenste verbindingsweg N70-E34 als aanrijroute mag (zoals momenteel opgenomen binnen de werkhypothese) geen aanleiding geven tot een doorkoppeling (cf. maasverkleining) voor het vrachtverkeer tussen E34 en E17. Er dient voldoende aandacht te worden besteed aan mogelijke maatregelen om de impact van doorgaande vrachtstromen tussen de E34 en E17 (via de gewenste verbinding E34-N70 en oostelijke tangent in Sint-Niklaas), en vice versa, te voorkomen.
- De N403 wordt geselecteerd als laagste categorie van het dragend netwerk (zie par. 4.3.10) hetgeen betekent dat deze weg geen taakstelling heeft voor de afwikkeling van doorgaand vrachtverkeer, noch over zijn gehele lengte geselecteerd is als aanrijroute. Er dient voldoende aandacht te worden besteed aan leefbaarheid en verkeersveiligheid binnen de kernen en maatregelen om ongewenste doorgaande vrachtstromen te weren.
- Afstemming noodzakelijk met de aangrenzende regio's Gent, Antwerpen en Aalst rond de voorliggende selectie en voorstel van nieuw vrachtroutenetwerk.

#### 4.3.17 Hoe verder?

Door middel van modeldoorrekeningen kan het effect op het gebruik van het netwerk gekwantificeerd worden.

Verder hebben enkele van deze discussievragen nood aan verder studiewerk in afzonderlijke planprocessen. De opstart van het studiewerk zal verder worden opgenomen in het actieplan van het regionaal mobiliteitsplan.

Het is de bedoeling om in het actieplan (fase 3) van het regionale mobiliteitsplan hieromtrent specifieke acties op te nemen. In het actieplan zal aangegeven worden welke acties prioritair zijn, wie verantwoordelijk is voor de uitvoering en hoe ze gefinancierd kunnen worden.



# Deel III

## 5 REGIONAAL MOBILITEITSSCENARIO RICHTING DE TOEKOMST

Bovenstaande thema's geven in grote mate de klijlijnen weer voor het regionaal mobiliteitsscenario. Het regionaal mobiliteitsscenario heeft tot doel om bij te dragen aan de vooropgestelde doelstellingen en beoogt in hoofdzaak het bekomen van een meer duurzame modal split. In dit regionaal mobiliteitsscenario is de gewenste beleidsontwikkeling voor de fiets, het openbaar vervoer en het gemotoriseerd verkeer (auto/vracht) geschetst.

### **Fiets**

Binnen het regionaal mobiliteitsscenario wordt er optimaal geïnvesteerd in de fiets. Het huidige fietsnetwerk vormt daarbij de basis. Binnen dit bestaande netwerk van fietssnelwegen en bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) zullen 'missing links' of gedeeltelijk gerealiseerde routes, die momenteel een vlotte en veilige fietsverbinding (over grotere afstand) verhinderen, versneld gerealiseerd worden teneinde een kwaliteitsslag te bekomen in het fietsnetwerk.

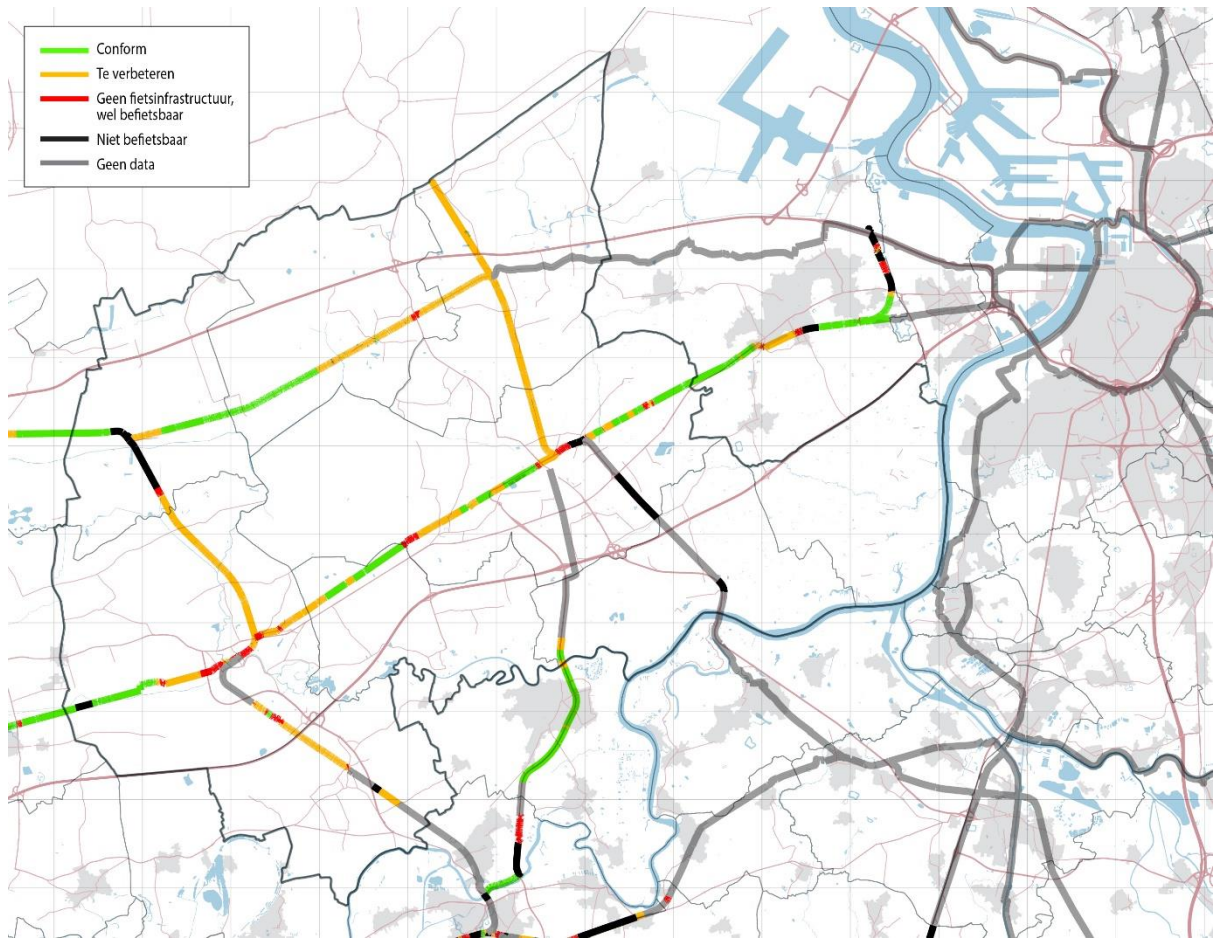
Deze kwaliteitsslag laat zich ook zien op de reeds bestaande fietsverbindingen (cf. fietssnelwegen en BFF).

Hiertoe wordt gestoeld op reeds beschikbare info rond de staat van fietssnelwegen en BFF. In 2018-2019 werden de fietssnelwegen in Vlaanderen in opdracht van het departement Mobiliteit en Openbare werken (dMOW) geïnventariseerd door de Fietsersbond waartoe de conformiteit van de fietsinfrastructuur op de fietssnelwegen werd getoetst aan de normen van het vademecum fietsvoorzieningen (zie fig. 5-1). Voor het BFF wordt gestoeld op data van 2019 waarbij de staat en inrichting van de fietspaden langs de Vlaamse gewestwegen werd geïnventariseerd<sup>10</sup> (zie fig. 5-2).

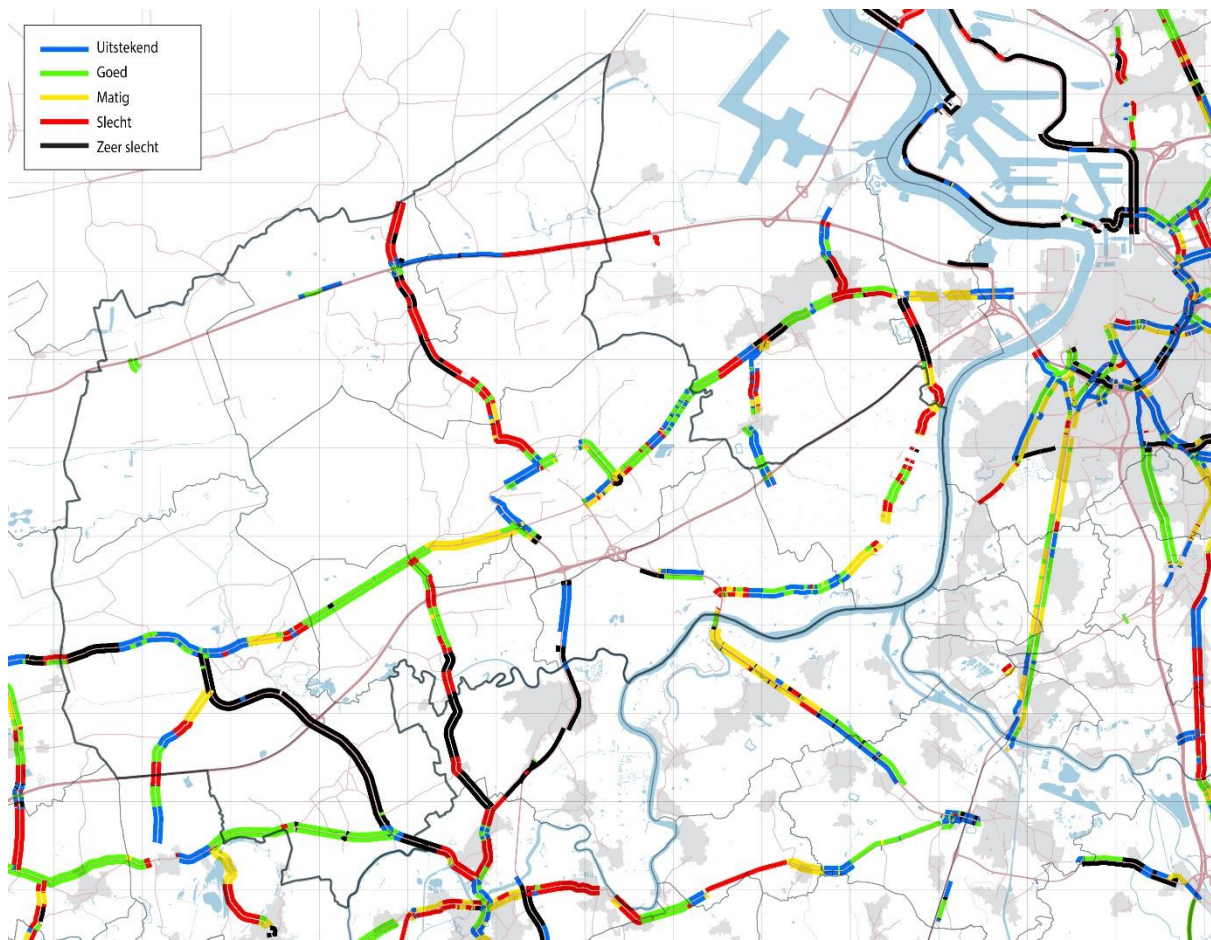
De bestaande fietsinfrastructuur wordt 'fietsconform' gemaakt, m.a.w. er wordt een verhoging doorgevoerd van het comfort en veiligheid op alle fietsroutes en kruispunten volgens de geldende richtlijnen. Op die manier trachten we mensen te verleiden om meer gebruik te maken van de fiets, zowel voor korte- als langere verplaatsingen.

---

<sup>10</sup> Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen, meetjaar 2019 (AWV, versie 1.0 – augustus 2020)



5-1: Werkkaart fiets (fiets snelwegen) – regionaal mobiliteitsscenario



5-2: Werkkaart fiets (BFF langs gewestwegen) – regionaal mobiliteitsscenario

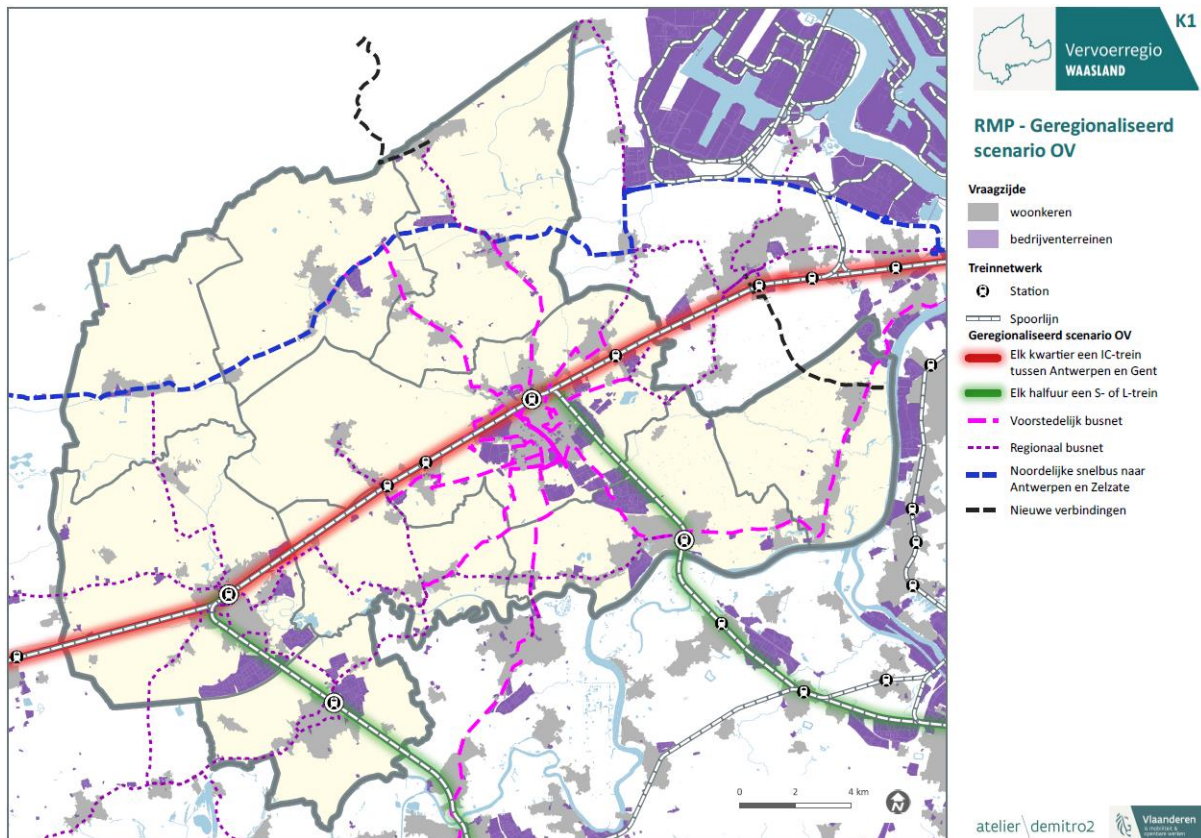
### Openbaar vervoer

In het regionaal mobiliteitsscenario gaan we voor het treinnet uit van een sterke centrale spooras met elk kwartier een IC-trein tussen Antwerpen en Gent met haltes te Sint-Niklaas en Lokeren, aangevuld met een kwalitatief basisaanbod van 2 ritten per uur per richting op de S- en L-treinen, alsook het behoud van een rechtstreekse treinverbinding tussen Brussel en Lokeren.

Het kernnet en aanvullend net vormen een sterk netwerk dat kernen met elkaar verbindt en reizigers feedert naar het treinnetwerk via de interregionale en regionale hoppinpunten. Daarom krijgen de regionale buslijnen een frequentie van 2 ritten per uur per richting, terwijl op de voorstedelijke buslijnen rond Sint-Niklaas en op de lijnen naar Dendermonde en Antwerpen (via Kruibeke) elk kwartier een bus zal rijden. We versterken dit netwerk met een verbinding naar Hulst en tussen Beveren en Kruibeke, terwijl we het noorden van de Vervoerregio sneller verbinden met de tewerkstellingskernen buiten de regio door een snelbus tussen Antwerpen en Zelzate in te zetten die deels via de E34 rijdt.

Voorts wordt ingezet op doorstroming met een corridorgerichte aanpak, waarbij we de ambitie hebben om de belangrijkste lijnen op te waarderen tot hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Het vervoer op maat wordt constant geëvalueerd en speelt in op het veranderende mobiliteitsgedrag en -trends.





5-3: Werkkaart OV lange termijn - regionaal mobiliteitsscenario

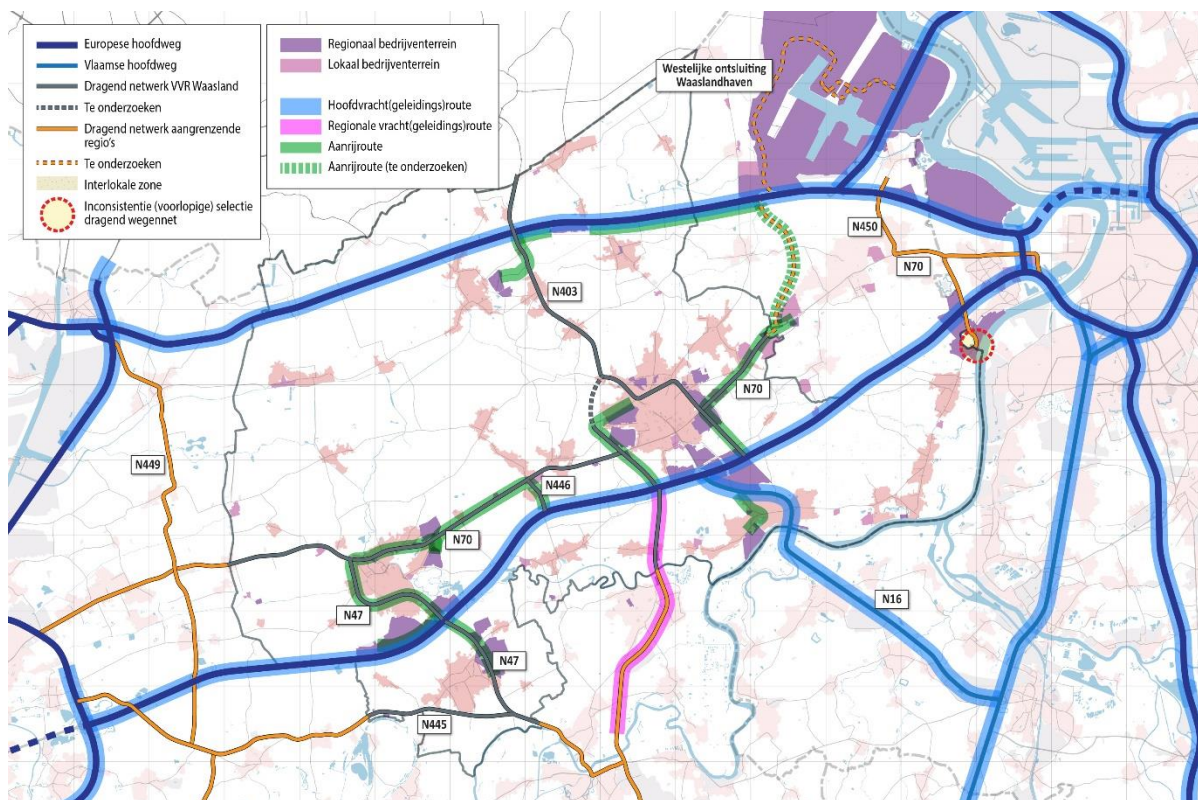
### Auto en vracht

Het regionaal mobiliteitsscenario streeft naar een maximale vertaling van de nieuwe wegcategorisering (cf. afbakening interlokale zones door hoger wegennet) op het terrein. Hiertoe willen we de doorstroming op het dragend netwerk verhogen conform de vooropgestelde inrichtingsprincipes, m.n. een minimale werkelijk gereden snelheid van 50 km/u. Binnen de interlokale zones primeert het verblijfskarakter en dienen doorgaande bewegingen (geen herkomst, noch bestemmingsverkeer) sterk ontmoedigd te worden. De auto is hier te gast en andere (meer duurzame) modi primeren. Waar mogelijk wordt de snelheid beperkt tot 30 km/u.

Binnen dit mobiliteitsscenario worden eveneens de nominatief genoemde bouwstenen voor het Waasland, zoals beschreven in het Masterplan 2020, het afgesloten Toekomstverbond voor Linkerscheldeoever (BVR, dd. 30/03/2022) alsook mogelijke toekomstige infrastructuurprojecten vanuit lokale planprocessen opgenomen.

Voor de definiëring van het nieuwe vrachtroutenetwerk wordt hiertoe vertrokken van de visie en ontsluitingsstructuur van het 'regionaal vrachtroutenetwerk Vlaanderen' (2013), afgetoetst aan de visie rond de uitgangspunten en voorkeursroutes zoals bepaald in de studie 'werend doorgaand verkeer Waasland' (Interwaas, 2020). Het voorstel voorkeursnetwerk wordt vervolgens vertaald naar de verschillende netwerkcategorieën van het nieuwe vrachtroutenetwerk.

Van belang hierbij is dat de selectie van de gewenste verbindingsweg E34-N70 als aanrijroute geenszins de taakstelling heeft om als doorkoppeling (cf. maasverkleining) te functioneren voor het vrachtverkeer tussen E34 en E17.



5-4: Werkkaart auto/vracht' – regionaal mobiliteitsscenario

#### Koppeling met de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040

Op 9 juli 2021 heeft de Vlaamse Regering de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 goedgekeurd, een toekomstgericht plan waarin de krijtlijnen worden vastgelegd waarin Vlaanderen de komende 20 jaar naartoe wil. Hiertoe wil de Vlaamse Overheid dat mobiliteit en onze ruimtelijke organisatie een maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen op een duurzame en veilige manier, én op maat van alle mensen en bedrijven. Volgende beleidsprioriteiten worden daartoe vooropgesteld tegen 2040:

- Knooppunten en netwerken - 'geïntegreerde en gekoppelde netwerken voor een betere mobiliteit';
- Datastrategie en digitalisering - 'het verwelkomen van data en vooruitstrevende digitale technologie voor betere mobiliteit';
- Aanbodzijde - 'gezond functioneren van de aanbodzijde';
- Vraggedrag - 'een duurzaam, veilig en efficiënt gebruik van het mobiliteitssysteem'.

Om die ambitie concreet te maken, wordt sterk ingezet op een slim, geconnecteerd mobiliteitssysteem dat bestaat uit een netwerk van knooppunten (cf. Hoppin) waarin reizigers op een vlotte en comfortabele manier kunnen op-, af- of overstappen op actieve, gedeelde of collectieve emissievrije vervoermiddelen en waarbij we op een efficiënte, veilige en doelmatige manier informatie van verkeer en vervoer samenbrengen en aanwenden om een meer duurzame, veilige, vlotte en betrouwbare personen- en goederenmobiliteit mogelijk te maken. Bovendien wordt ook ingespeeld op de aanbodzijde waarin wordt gezorgd voor laagdrempelige en duurzame mobiliteitsoplossingen binnen handbereik. Dat betekent dat iedereen op eigen maat (rekening houden met de verschillende maatschappelijke bekommernissen en ambities) op een heel toegankelijke manier gebruik kan maken van een veilig en gedifferentieerd aanbod van publieke en private mobiliteitsdiensten. Dit moet ertoe leiden dat we het gewoontegedrag in verplaatsingen willen doorprikken en reizigers trachten te overhalen om vaker te kiezen voor actieve manieren van verplaatsen (te voet of met de fiets), voor combimobiliteit of voor de auto vaker te laten staan of te delen (autodelen of delen van ritten) zodoende op die manier komen tot een meer evenwichtigere modale verdeling te komen.

Het regionaal mobiliteitsscenario voor de vervoerregio Waasland onderstreept de doelstellingen en ambities zoals vooropgesteld in de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040. Voor de aanbodzijde wordt hiertoe in hoofdzaak gemikt op een schaa sprong in fietsgebruik (door een kwaliteitsslag in de fietsnetwerken) en het versterken en aanbieden van efficiënter (cf. vraaggericht) openbaar vervoer dat mede wordt ondersteund door een kwalitatief netwerk aan Hoppinpunten met een aanbod aan actieve, gedeelde of collectieve emissievrije vervoermodi met als doel een verduurzaming van de model shift te bekomen. Bovendien is het de doelstelling om de interlokale zones op maat te voorzien van trage vervoersmodi (m.a.w. de auto is er te gast) hetgeen reizigers (voor korte verplaatsingen) naar verwachting sneller zal doen kiezen voor de fiets in plaats van de wagen. De corridorgerichte aanpak en de verdere versterking van intensieve OV-lijnen en verbindingen maken dan weer dat OV op deze verbindingen zijn voet kan zetten naast dat van de wagen.

## 6 VERDER PROCES

### 6.1 Doorrekening regionale verkeersmodellen

Om de impact van het regionaal mobiliteitsscenario van de vervoerregio Waasland te evalueren, wordt gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel Waasland. Het doel hierbij is om te bekijken in hoeverre de doorvertaling van de verschillende thema's en bijhorende werkhypothesen een impact zullen hebben op het behalen van de vooropgestelde doelstellingen.

Het verkeersmodel wordt ingezet om de visievorming in het regionaal mobiliteitsscenario te toetsen en mogelijks ook scherper te stellen (indien de impact eerder beperkt is en de vooropgestelde doelstellingen niet bereikt worden).

Het regionaal mobiliteitsscenario zal vervolgens worden doorgerekend in het regionaal verkeersmodel. De resultaatsbesprekingen hiervan maken integraal onderdeel uit van het actieplan van het regionaal mobiliteitsplan (fase 3).

### 6.2 Actieplan (fase 3)

Na het verkrijgen van de resultaten van het verkeersmodel wordt het regionaal mobiliteitsscenario vervolgens omgezet naar het uiteindelijke beleidsscenario waarin de verschillende netwerken ook met elkaar geconfronteerd worden en de haalbaarheid van de bouwstenen afgetoetst wordt (en waar nodig bijgestuurd).

Het regionaal mobiliteitsscenario omvat meer dan enkel maatregelen op netwerkniveau. Het omvat ook modusafhankelijke, ondersteunende maatregelen (oa. Hoppinpunten; verkeersveiligheid; innovatie; tarifiering; gedragsverandering; vergroening van mobiliteit, etc.) die geen directe impact hebben op de modeldoorrekeningen (wegens moeilijk kwantificeerbaar) en die verder dienen geconcretiseerd te worden in deze fase. Het uiteindelijke beleidsscenario moet ook ondersteuning bieden bij de selectie en prioritering van maatregelen bij het opstellen van het actieplan.

De betrachting zal zijn om dit beleidsscenario op zijn beurt door te rekenen om na te gaan of de vooropgestelde doelstellingen behaald worden. Het hier bijhorend maatregelenpakket geeft verder vorm aan het actieplan.