

# Mobiliteitsplan Sint-Niklaas

## Beleidsplan

24 april 2015

**Maria Hendrikaplein 65c | 9000 Gent | +32 (0)9 242 32 80**  
**Theresianenstraat 7 | 1000 Brussel | +32 (0)2 505 40 46**  
**traject@traject.be www.traject.be**  
**BTW-TVA: BE 0448 394 475**

# 0. Inhoud

<b>Informatief deel</b> .....	7
1. Inleiding.....	8
1.1. Doel: creëren van een beleidskader .....	8
1.2. Participatie .....	9
2. Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen .....	10
2.1. Hoofdpijnen mobiliteitsproblematiek .....	10
2.2. Kansen.....	14
2.3. Doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid.....	15
2.3.1. Doelstellingen van de hogere overheden .....	15
2.3.1.1. Vlaamse overheid .....	15
2.3.1.2. Provincie Oost-Vlaanderen .....	16
2.3.2. Ambities en krachtlijnen voor Sint-Niklaas.....	18
2.3.3. Operationele doelstellingen .....	19
3. Toelichting bij het beleidsscenario en relatie met andere beleidsplannen .....	20
3.1. Relatie met beleidsplannen van hogere overheden .....	20
3.1.1. Relatie met het RSV .....	20
3.1.2. Relatie met het PRS .....	21
3.2. Relatie met lokale beleidsplannen .....	22
3.2.1. Klimaatplan Sint-Niklaas .....	23
3.2.1.1. Reductie van de uitstoot .....	23
3.2.1.2. Leefbaarheid .....	23
3.2.1.3. Impact Klimaatplan .....	23
3.2.2. Lobbenstadmodel .....	24
3.2.3. Masterplan publieke ruimte.....	25
3.2.4. Ruimtelijk structuurplan Sint-Niklaas .....	27
3.3. Actualiseren van het duurzame beleidsscenario .....	28
3.3.1. Ruimtelijke elementen op korte en lange termijn.....	28
3.3.1.1. Infrastructuren .....	28
3.3.1.2. Projecten .....	28

3.3.2.	Verkeerskundige elementen op korte en lange termijn .....	29
3.3.2.1.	Autoluwer centrum door vernieuwde wijkcirculatie .....	29
3.3.2.2.	Stamassen voor het openbaar vervoer .....	30
3.3.2.3.	Opbouw fietsnetwerk .....	30
3.3.2.4.	Sturend parkeerbeleid .....	31
3.3.3.	Pilootwijk voor het vernieuwde duurzaam beleidsscenario .....	31
	<b>Richtinggevend deel</b> .....	<b>32</b>
4.	Beleidendsscenario .....	33
4.1.	Werkdomein A - Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten .....	33
4.1.1.	Werkdomein A1 - Ruimtelijke planning .....	33
	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan .....	33
4.1.1.1.	Afbakening regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas .....	35
4.1.1.2.	Masterplan publieke ruimte .....	37
4.1.2.	Werkdomein A2 - Strategische projecten .....	38
4.1.2.1.	Het Fabiolaplein .....	38
	Inrichten van twee stadsknooppunten .....	39
4.1.2.2.	Gemengde stadsuitbreidingen als versterking van de stedelijkheid .....	42
4.1.2.3.	Verhuis AZ Nikolaas .....	44
4.1.2.4.	Heraanleg N70 .....	44
4.1.3.	Werkdomein A3 - Wegencategorisering .....	45
4.1.3.1.	Visie en wijzigingen .....	45
4.1.3.2.	Ontsluiting noordelijk stadsdeel .....	52
4.1.3.3.	Selectie van de wegen .....	52
4.2.	Werkdomein B – Uitwerking van de verkeersnetwerken .....	61
4.2.1.	Werkdomein B1 – Trage wegen en circulatieplan .....	61
4.2.1.1.	Inleiding wijkcirculatie .....	61
4.2.1.2.	Ontsluiting wijken .....	62
4.2.1.3.	Principes wijkcirculatie .....	63
4.2.1.4.	Gefaseerde invoering wijkcirculatie .....	65
4.2.1.5.	Trage wegen .....	69

4.2.1.6.	Toegankelijkheid van het openbaar domein .....	69
4.2.2.	Werkdomein B2 – Integraal fietsbeleid .....	70
4.2.2.1.	Wat is integraal fietsbeleid .....	70
4.2.2.2.	Hoe ver staat het huidige fietsbeleid.....	70
4.2.2.3.	Ambities fietsbeleid in Sint-Niklaas.....	73
4.2.2.4.	Maatregelen om tot integraal fietsbeleid te komen: Beleid.....	73
4.2.2.5.	Maatregelen om tot integraal fietsbeleid te komen: Netwerk.....	74
4.2.2.6.	Maatregelen om tot integraal fietsbeleid te komen: Service.....	84
4.2.2.7.	Maatregelen om tot integraal fietsbeleid te komen: Cultuur .....	85
4.2.3.	Werkdomein B3 - Openbaar en collectief vervoersnetwerk .....	87
4.2.3.1.	Huidig openbaar vervoersnetwerk .....	87
4.2.3.2.	Herziening stadsnet op korte termijn .....	89
4.2.3.3.	Herziening stadsnet op (middel)lange termijn .....	91
4.2.3.4.	Bediening bedrijvenzones.....	93
4.2.3.5.	Collectief vervoer .....	95
4.2.3.6.	Trein .....	96
4.2.4.	Werkdomein B 4&5 – Verkeersveiligheid, leefbaarheid en herinrichting van wegen 97	
4.2.4.1.	Snelheidsplan .....	98
4.2.4.2.	Routes zwaar vervoer .....	106
4.2.4.3.	Maatregelen en beperkende factoren voor doorgaand vrachtverkeer .....	112
4.2.4.4.	Vrachtwagenparkeren.....	114
4.2.4.5.	Beleving van het stadscentrum .....	116
4.2.4.6.	Handhaving.....	117
4.2.4.7.	Herinrichting van wegen .....	118
4.2.5.	Werkdomein B6 – Parkeerbeleid .....	122
4.2.5.1.	Huidig parkeerbeleid .....	122
4.2.5.2.	Parkeerbeleid op korte termijn: .....	123
4.2.5.3.	Parkeerbeleid op lange termijn .....	126
4.3.	Werkdomein C - Ondersteunende maatregelen .....	127

4.3.1.	Ondersteuning van specifieke doelgroepen .....	127
4.3.1.1.	Schoolomgevingen .....	127
4.3.1.2.	Vervoersmanagement bedrijven .....	129
4.3.2.	Tarifering .....	129
4.3.2.1.	Openbaar vervoer .....	129
4.3.2.2.	Parkeren.....	129
4.3.3.	Sensibilisering, marketing, informatie en promotie voor doelgroepen.....	130
4.3.3.1.	Sint-Niklaas geeft het goede voorbeeld.....	130
4.3.3.2.	De fiets heeft iets .....	130
4.3.3.3.	Autoloze zondag .....	130
4.3.3.4.	Autodelen.....	131
4.3.3.5.	Digitale communicatie.....	131
4.3.4.	Bewegwijzering .....	132
4.3.4.1.	Bewegwijzering fietsnetwerk.....	132
4.3.4.2.	Bewegwijzering bedrijvenzones.....	132
4.3.4.3.	GPS-systemen.....	132
4.3.5.	Handhaving.....	132
4.3.6.	Beleidsondersteuning .....	133
5.	Actieprogramma.....	134
5.1.	Actieprogramma A-B-C.....	135
5.2.	Top 10 te ondernemen acties vorig mobiliteitsplan .....	151
5.3.	Top 10 te ondernemen acties .....	152
6.	Organisatie, participatie en evaluatie.....	153
6.1.	Organisatie en participatie .....	153
6.2.	Evaluatie .....	154
7.	Voorstellen tot wijziging van beleidsplannen .....	156
7.1.	Wijzigingen aan lokale beleidsplannen.....	156
7.2.	Wijzigingen aan bovenlokale beleidsplannen.....	156
8.	Bijlagen .....	157

# Informatief deel

# 1. Inleiding

## 1.1. Doel: creëren van een beleidskader

Voorliggend document bouwt verder op de principes van het mobiliteitsplan dat conform verklaard werd op 15 april 2002.

De **sneltoets** van het gemeentelijk mobiliteitsplan werd besproken tijdens de gemeentelijke begeleidingscommissie op **5 februari 2008**.

De interne auditor mobiliteitsplannen van de provinciale auditcommissie heeft op 21 april 2008 een gunstig advies uitgebracht over de sneltoets. De keuze van de stad Sint-Niklaas en de GBC voor **spoor 2 “verbreding en verdieping”** wordt door de auditor bevestigd. Het bestaande plan voldoet qua basis nog steeds, maar behandelt niet (meer) de meest actuele thema's. Doel is een stap verder te gaan richting duurzame mobiliteit. Volgende thema's werden geselecteerd als te verbreden en verdiepen:

- Thema 1: wegcategorisering
- Thema 2: openbaar vervoer
- Thema 3: corridor Sint-Niklaas – Temse
- Thema 4: opmaak snelheidsplan
- Thema 5: parkeerplan
- Thema 6: trage wegen
- Thema 7: zwaar vervoer

Op 16 april 2009 vond een eerste GBC in verband met de verkenningsnota plaats. Op deze vergadering bleek dat er best eerst een vergadering belegd werd omtrent de aanpak van het nieuwe planproces voor grotere steden. Op 16 juni 2011 werd de tweede GBC in verband met de verkenningsnota georganiseerd en op **6 september 2011** werd de **derde GBC** bijeengeroepen ter **goedkeuring van de verkenningsnota**. De **verkenningnota** werd tenslotte op 17 oktober 2011 goedgekeurd in de provinciale auditcommissie (PAC).

Anno 2014 komt het planproces voor het mobiliteitsplan in een stroomversnelling. De verschillende te verbreden en verdiepen thema's worden uitgewerkt en gerapporteerd. De **uitwerkingsnota** werd goedgekeurd op de GBC van 5 juni 2014.

De verdiepingsslag uit de uitwerkingsfase vormt de basis voor het verder detailleren van het duurzaam beleidsscenario. Anderzijds is de beleidscontext sterk gewijzigd waardoor een actualisatie van het duurzame beleidsscenario noodzakelijk was.

Met de opmaak van het beleidsplan als onderdeel van het mobiliteitsplan van de stad Sint-Niklaas, wordt de derde fase van het mobiliteitsplanningproces afgerond. Het **schaalniveau** van dit mobiliteitsplan bestaat in eerste instantie uit het verder definiëren en uitwerken van een mobiliteitsstructuur op het niveau van de **globaliteit van Sint-Niklaas**. Zo wordt een referentiekader opgebouwd waarbinnen het mobiliteitsbeleid de komende jaren verder kan worden uitgewerkt op een lager niveau. Voorliggend document is zodoende te lezen als een **strategisch beleidsdocument** dat vanuit de discipline mobiliteit verder werkt op de goedgekeurde beleidsplannen van **de Lobbenstad**, het **Masterplan Publieke ruimte** en de goedgekeurde basisdoelstellingen van de klimaatneutrale stad.



## 1.2. Participatie

Het voorliggende beleidsplan is opgemaakt in nauwe samenwerking met de verschillende stadsdiensten, de Provincie Oost-Vlaanderen en de Vlaamse overheid door regelmatig in **Werkgroepen** het planningsproces tot opmaak van het beleidsplan te bespreken. Aanvullend is het beleidsplan uitvoerig besproken met verschillende stakeholders en adviesraden, en werd eveneens de bevolking de mogelijkheid gegeven om opmerkingen en bezorgheden te formuleren:

- Politiek draagvlak:
  - Gemeenteraadscommissie 17 november 2014: bespreking krachtlijnen nieuw beleidsplan.
  - Gemeenteraadscommissie 16 februari 2015: bespreking beleidsplan
  - Gemeenteraad 27 februari 2015: voorlopige vaststelling mobiliteitsplan
  - Gemeenteraad 24 april 2015: definitieve vaststelling mobiliteitsplan
- Maatschappelijk draagvlak:
  - CEO-top 20: 10 oktober 2014 (bespreking krachtlijnen nieuw beleidsplan)
  - Seniorenraad: 22 oktober 2014 (bespreking krachtlijnen nieuw beleidsplan)
  - GECORO: 4 november 2014 (bespreking krachtlijnen nieuw beleidsplan)
  - Dorpsraad Sinaai: 4 november 2014 (bespreking krachtlijnen nieuw beleidsplan, focus Sinaai)
  - Dorpsraad Nieuwkerken: 5 november 2014 (bespreking krachtlijnen nieuw beleidsplan, focus Nieuwkerken)
  - Dorpsraad Belsele: 10 november 2014 (bespreking krachtlijnen nieuw beleidsplan, focus Belsele)
  - Scholenoverleg: 14 november 2014
  - Stramin: 18 november 2014 (bespreking krachtlijnen nieuw beleidsplan)
  - Scholenoverleg basis: 25 november 2014, 6 januari 2015 en 16 januari 2015
  - Landbouwrraad: 26 november 2014 (bespreking krachtlijnen nieuw beleidsplan)
  - Jeugdraad: 27 november 2014 (bespreking krachtlijnen nieuw beleidsplan)
  - Overleg met politie en procureur: 30 oktober 2014
  - Centrummanagement: 9 december 2014 (bespreking krachtlijnen nieuw beleidsplan, focus kernstad)
  - Hoorzittingen voor de burger: 2, 4, 10, 11 en 17 december 2014.
  - Toelichting aan het politiekorps: 2 december 2014
  - Horecaoverleg: 2 december 2014

De input uit bovenvermelde participatiemomenten werd gebundeld in het document “Adviezen beleidsplan” (zie bijlages). Voorstellen die bijdragen tot de doelstellingen van dit mobiliteitsplan werden opgenomen in het beleidsplan. Voorstellen die niet stroken met de geest van dit mobiliteitsplan werden niet weerhouden. Alle niet weerhouden voorstellen werden gemotiveerd beantwoord.

## 2. Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen

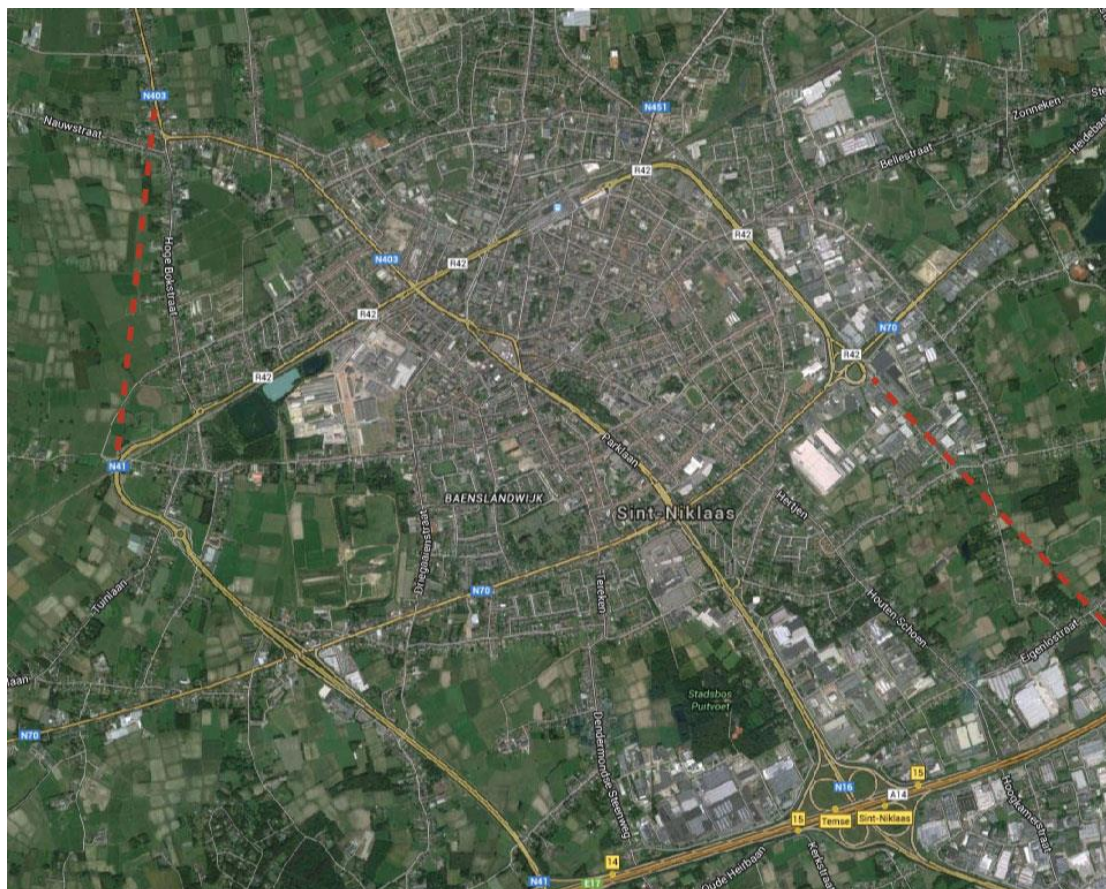
### 2.1. Hoofdpijnen mobiliteitsproblematiek

#### Onvolledige verkeersstructuur

Dagelijks ondervinden mensen die zich in of rond Sint-Niklaas verplaatsen enkele moeilijkheden om van of naar hun bestemming te geraken. Dit gaat onder andere van bereikbaarheids- en doorstromingsproblemen op de N70 en N16 over de zoektocht naar een parkeerplaats tot fietsroutes die niet altijd even comfortabel zijn. Daarnaast hebben veel van deze problemen ook een impact op de leefbaarheid van deze gebieden.

Veel van deze mobiliteitsproblemen worden veroorzaakt door een **onvolledig verkeersnetwerk** rond Sint-Niklaas. Het ontbreken van een volledig verkeersnetwerk manifesteert zich onder verschillende vormen:

In het zuiden van de stad Sint-Niklaas ligt vandaag een onvolledige kamstructuur door het ontbreken van een oostelijke tangent. Hierdoor ontstaan er **doorstromingsproblemen** op de **N70 en de N16**.



Figuur 1: Onvolledigheid van de verkeersstructuur – ontbreken van de oostelijke tangent en een logische aansluiting van de N41 op de N403

Ook in het noorden ontbreekt de infrastructuur om verkeer dat vanaf de E17 en de ruime omgeving van de N16 naar de gemeenten ten noorden van Sint-Niklaas moet en vice versa op een goede manier af te leiden. Hierdoor is de **Hoge Bokstraat** – een woonstraat – op natuurlijke wijze een deel van de regionale ontsluitingsstructuur van Sint-Niklaas geworden. Dit uit zich in veel **doorgaand verkeer** dat niet thuis hoort in een woonstraat. Een alternatieve verkeersstructuur ontbreekt gezien de as Scheerderslaan – Gezellestraat – Plezantstraat – Vlyminckshoek ook zijn draagkracht heeft bereikt en alle verkeer tot in het hart van het stedelijk weefsel trekt.

Hetzelfde geldt voor de doortocht van **Nieuwkerken** waar de verkeersleefbaarheid langs de N451 in het gedrang komt door **doorgaand verkeer** richting de haven. Een ontsluitingsweg vanaf het Doornpark richting de E34 zou voor dit verkeer een logischere en snellere verbinding zijn.

### **Leefbaarheid**

In aanvulling van de andere aspecten van de verkeersproblematiek wordt onder 'Verkeersleefbaarheid' de nadruk gelegd op de eventueel negatieve impact op de omgevingskwaliteit die ontstaat ten gevolge van het autoverkeer. Daarbij is zowel de verkeerskundige als de ruimtelijke invalshoek belangrijk.

Verkeersleefbaarheid hangt nauw samen met de kwaliteit van de wegeninfrastructuur voor voetgangers en fietsers en de eventuele negatieve impact van het autoverkeer op de omgeving waar andere activiteiten zoals wonen, werken en recreatie plaatsvinden. Momenteel is de **gewenste wegencategorisering nog onvoldoende gerealiseerd**. Voor wat de inrichtingsprincipes betreft heeft de stad echter wel reeds een beleidskader gecreëerd met het Masterplan Publieke ruimte.

Ontbrekende schakels en onvoldoende sturende maatregelen hebben tot gevolg dat de **verblijfsgebieden** momenteel nog **veel oneigenlijk verkeer** moeten verwerken. Ook in het **centrum** van Sint-Niklaas zit er **ongewenst verkeer**. Hiervoor zijn er verschillende oorzaken:

- De as Parklaan – Grote Markt – Plezantstraat ligt logisch in het verlengde van de N16 en N403 waardoor veel noord-zuid verkeer door het centrum en over de markt rijdt.
- De doorstroming op de as Koningin Astridlaan – Prins Boudewijnlaan is slecht als een gevolg van het ontbreken van de oostelijke tangent. Dit leidt tot sluipverkeer met een verhoogde verkeersdruk in de Elisabethwijk, Fabriekswijk en Priesteragiewijk.
- Er wordt weinig tot geen sturende maatregelen genomen om het oneigenlijk verkeer uit de woonwijken te mijden.

Kortom, heel wat autoverplaatsingen brengen de nodige hinder met zich mee. Vaak zijn de alternatieven in Sint-Niklaas echter niet meteen voor de hand liggend.

Het **vrachtverkeer** tenslotte maakt ook op een aantal plaatsen onnodig gebruik van lagere-ordewegen waarbij weliswaar in mindere mate de leefbaarheid van de omliggende zones wordt aangetast maar toch het goed functioneren van deze wegen voor het overige verkeer, fietsers en voetgangers in het gedrang komt.

## **Veiligheid**

De aanpak van de gevaarlijke punten het laatste decennium heeft er toe geleid dat de meest gevaarlijke werden aangepakt of er plannen bestaan om deze aan te pakken. Dit betekent echter nog niet dat het verkeerssysteem de stempel 'verkeersveilig' kan krijgen. Om mensen aan te zetten om minder de auto gebruiken dienen de alternatieven voldoende kwaliteitsvol te zijn. In het bijzonder de fiets is het uitgelezen vervoermiddel voor de verplaatsingen op korte afstand. Het fietsnetwerk is nog op heel wat locaties niet of onvoldoende kwaliteitsvol uitgerold gezien veilige infrastructuur voor de fietser ontbreekt. In de verblijfsgebieden waar gemengd verkeer mogelijk moet zijn, is de druk van het autoverkeer nog vaak te hoog.

De leesbaarheid en duidelijkheid van het verkeerssysteem komen de verkeersveiligheid sterk ten goede. De toegelaten snelheidsregimes zijn thans onvoldoende afgestemd met de weginrichting. De zones 30 zijn thans vaak ad hoc bepaald terwijl er in de stad een groot potentieel voor een meer structurele invulling van het zone 30 – principe. De routes voor het vrachtverkeer zijn niet afgestemd met de wegcategorie.

## **Openbaar vervoer**

In de gebiedsevaluatie van 2013 kwam De Lijn reeds tot de conclusie dat het stadsnet aan herziening toe is. De huidige rittijden komen onder druk te staan door doorstromingsproblemen aan de markt, Driekoningen en enkele binnenstraten. Ook worden enkele toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen momenteel niet ontsloten.

Daarnaast heeft het huidige stadsnet een hoge dichtheid in het centrum waarbij veel haltes zeer dichtbij elkaar liggen. Dit terwijl de reikwijdte van het net eerder beperkt is.

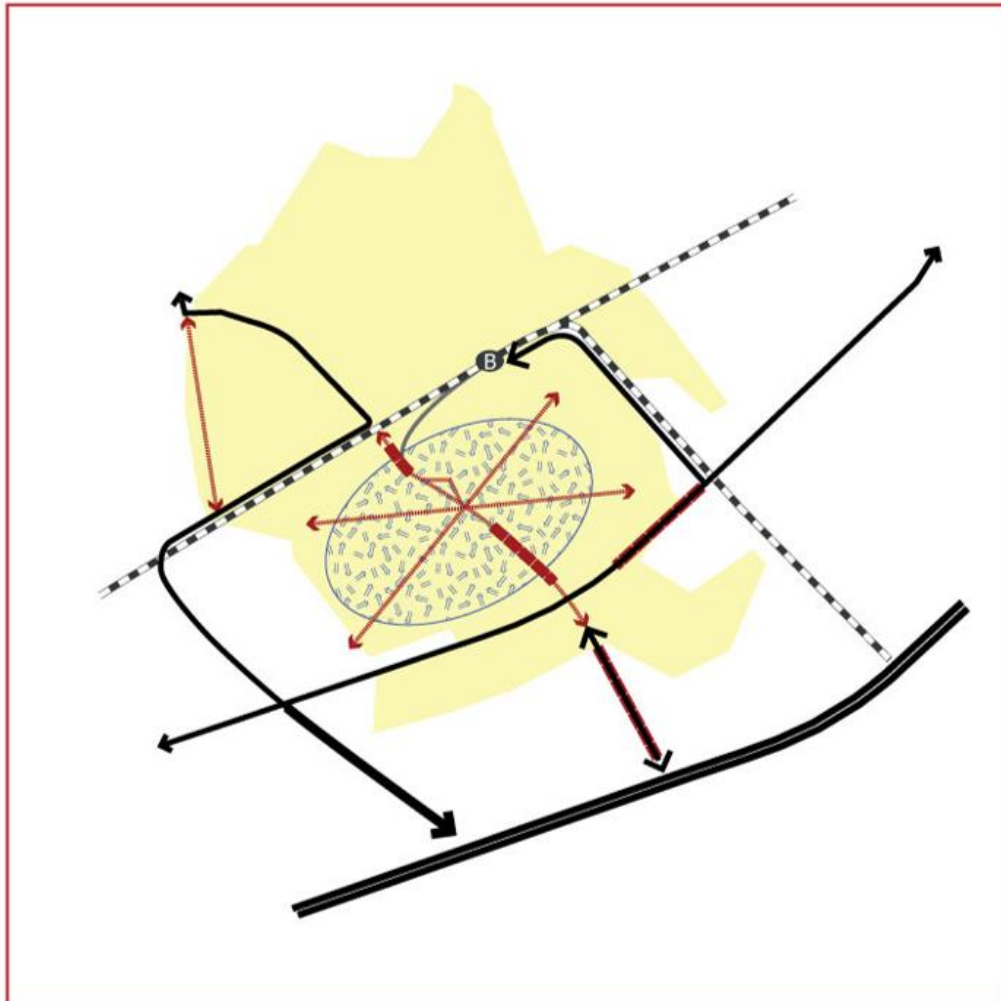
## **Parkeren**

Het huidige parkeerbeleid kent zeer gedifferentieerde parkeerregimes. Met 6 tariefzones en 3 types abonnementen zijn de tariefzones moeilijk leesbaar en communiceerbaar.

Op vlak van tarieven is er weinig differentiatie. Dit uit zich in conflicten tussen lang- en kortparkeeders en parkeer-zoekverkeer terwijl een aantal parkings, zoals de stationsparking, nochtans onderbezet zijn. Ook in de schil rond het betalend parkeren of nabij attractiepolen zoals het ziekenhuis is er druk van langparkeeders. Dit is vooral nadelig voor de lokale handelaars en bewoners.

Daarnaast zijn er lokaal ook problemen met laden en lossen. Dit zorgt voor conflicten met zachte weggebruikers.

## Huidige leefbaarheidsproblematiek



 Ongewenst doorgaand  
verkeer



 Bereikbaarheids- en  
doorstromingsproblemen



 Zoekverkeer parkeerplaats  
(bewoners/bezoekers/...)  
Centrum

Figuur 2: schematische weergave huidige mobiliteitsproblematiek

## 2.2. Kansen

In Sint-Niklaas werd op korte tijd een veelheid aan beleidsplannen goedgekeurd en/of opgestart. Voorafgaand aan dit mobiliteitsplan werden onder andere het masterplan publieke ruimte en het lobbenstadmodel goedgekeurd in de gemeenteraad. Gelijktijdig met het traject van het mobiliteitsplan wordt er ook aan een klimaatplan voor de stad Sint-Niklaas gewerkt.

Deze veelheid aan nieuwe beleidsplannen (zie ook hoofdstuk 3.2) heeft een belangrijk momentum gecreeërd in Sint-Niklaas om het mobiliteitsbeleid voor de komende decenia vorm te geven.

Het lobbenstadmodel werd gebruikt als uitgangspunt om rond thema's als verkeerscirculatie en verkeersveiligheid te werken. Terwijl de beperkte grootte van de kernstad uitermate geschikt is om de fiets op te waarderen: vrijwel elke bestemming is bereikbaar in minder dan 10 minuten. In combinatie met de ambitie van de stad om enerzijds klimaatneutraal te worden, een verhoogde verkeersveiligheid na te streven en een inhaalbeweging voor de fiets te maken lag een doorgedreven fietsbeleid voor de hand.

## 2.3. Doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid

### 2.3.1. Doelstellingen van de hogere overheden

#### 2.3.1.1. Vlaamse overheid

Bij het opstellen en herwerken van een duurzaam mobiliteitsbeleid dient rekening gehouden te worden met de beleidsdocumenten van hogerop. Hierbij speelt voornamelijk het mobiliteitsplan Vlaanderen een belangrijke rol. Dit Mobiliteitsplan is de leidraad voor toekomstige mobiliteitsbeslissingen in Vlaanderen en legt concrete doelstellingen vast. De **vijf strategische doelstellingen** van het **mobiliteitsplan Vlaanderen** worden hieronder besproken:

##### ***Bereikbaar***

De eerste strategische doelstelling heeft tot doel om de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten (en waar deze maatschappelijke en economische functies zich concentreren) te waarborgen”.

Die bereikbaarheid dient op een “selectieve” wijze gegarandeerd te worden. Dit betekent dat niet voor elke doelgroep of gebruiker, noch voor elke modus, op elke plaats of op elk tijdstip, dezelfde bereikbaarheidsniveaus gegarandeerd worden.

Om tot verbeterde bereikbaarheid te komen worden beleidseffecten als aanvaardbare en betrouwbare reistijden, een redelijke kostprijs en verhoogd comfortniveau vooropgesteld.

##### ***Toegankelijk***

De tweede doelstelling wil de problemen die kwetsbare groepen in de samenleving ondervinden bij het verplaatsen zoveel als mogelijk wegwerken. Het doel is om op een selectieve wijze te komen tot een vlotte, veilige en breed toegankelijke mobiliteit voor iedereen.

Om sociale uitsluiting als gevolg van de wijze waarop het transportsysteem is uitgebouwd en wordt geprijsd te voorkomen worden maatschappelijke effecten als verbeterde mobiliteit voor zwakke inkomens en mensen met functiebeperkingen en een verhoogde vervoersautonomie naar voren geschoven.

##### ***Veilig***

De derde strategische doelstelling is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid en in het bijzonder het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

Om de verkeersveiligheid te verhogen worden effecten als minder doden, minder zwaargewonden, minder lichtgewonden en minder verkeersongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers vooropgesteld.

### **Leefbaar**

De vierde strategische doelstelling moet de negatieve impact van het verkeer op de menselijke leefomgeving en op de gezondheid verminderen. De doelstelling is erop gericht om, onafhankelijk van de mobiliteitsontwikkeling, de verkeersleefbaarheid te verhogen.

Ter verbetering van de verkeersleefbaarheid in steden en dorpen worden effecten als minder transport gerelateerde luchtverontreiniging en gezondheidsproblemen, minder verkeershinder, een verhoogde belevingswaarde en een verhoogde gebruikswaarde naar voren geschoven.

### **Milieu- en natuurvriendelijk**

De vijfde strategische doelstelling is erop gericht om, onafhankelijk van de mobiliteitsontwikkeling, de milieu- en natuurschade terug te dringen.

Om deze schade terug te dringen worden effecten als minder verkeersemisaties, zorgvuldig ruimtegebruik, een ontsnippering van natuur en open ruimte, een landschappelijke inpassing van infrastructuur en een beperkt gebruik van fossiele brandstoffen en andere natuurlijke hulpbronnen vooropgesteld.

## **2.3.1.2. Provincie Oost-Vlaanderen**

In het provinciaal ruimtelijk structuurplan formuleert de provincie oa. haar doelstellingen betreffende de gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren. Volgende 4 **doelstellingen** zijn terug te vinden in het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen:

### **Versterken van de alternatieven voor wegverkeer**

*“Zowel voor het auto- als voor het vrachtwagenverkeer worden de alternatieven versterkt. Voor het personenverkeer zijn die alternatieven voor de kortere afstand te voet en per fiets, voor de langere afstanden het openbaar en collectief vervoer. Voor het goederenvervoer zijn dit het spoor en het water.”*

### **Optimalisering door categorisering van het wegennet**

*“Optimalisering houdt een functionele categorisering van het wegennet in. Ze is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de verkeersfunctie (verbinden, verzamelen), ofwel aan de erfonsluitings- en de verblijfsfunctie (...). Door op een aantal wegen prioriteit te verlenen aan de bereikbaarheid, ontstaat een patroon van wegen dat voor de omgevende ruimte verkeersontlastend werkt.”*

### **Mobiliteitsbeleid gericht op het beheersen van het verkeer**

Ruimtelijke ordening vertrekt van het bestaande verkeers- en vervoersnet. Uitbreiding van de infrastructuur wordt vermeden. Door middel van vervoersmanagement moet het net zo efficiënt mogelijk beheerd worden (...) Parkeerbeleid en bedrijfsvervoerplannen zijn hiervan voorbeelden.



## Differentiëren van de bereikbaarheid zowel ruimtelijk als modaal: 'selectieve bereikbaarheid'

*Voor gebieden met een hoge dynamiek kan goede ontsluiting noodzakelijk zijn om die dynamiek in stand te houden. Voor gebieden met een lage dynamiek kan goede bereikbaarheid nieuwe dynamiek op gang trekken op locaties waar dat ongewenst is.*

Naast deze doelstellingen bevat het provinciaal ruimtelijk structuurplan ook per **deelruimte** een globale visie. Voor Sint-Niklaas is voornamelijk de visie op het **E17-netwerk** van belang. In het PRS wordt deze visie als volgt omschreven:

*Voor het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas wordt door middel van het '**Ruitmodel**' de externe en de interne bereikbaarheid verbeterd. Ten aanzien van het RSV wordt een structuur voorgesteld die opgehangen is aan een primaire 'zuidelijke ring' rond Sint-Niklaas, bestaande uit een te ontwerpen stuk R42 vanaf de N70 tot aan de parallelweg met de E17 in het oosten van de stad (d.i. de zgn. '**oostelijke tangent**'), voornoemde deels te ontwerpen parallelweg aan E17, en de N41 in het westen van de stad (tot op N70; d.i. de '**westelijke tangent**'). Dit wordt aangevuld met een selectie van (deels te ontwerpen westelijke tangent) stukken secundaire ringweg, die dan ook enkel ten dienste staan van de stad Sint-Niklaas.*

*Dit brengt met zich mee dat **enkele secundaire wegen** in het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas kunnen worden **ingericht als openbaarvervoersassen, fietsassen**, dus specifiek rekening houdend met de **leefbaarheid van de stad**. Het zijn met name de **N70**, een stuk **N16** en een stuk **N403**. Ze hebben vnl. een rol t.a.v. de interne bereikbaarheid. Ze worden omschreven als 'hoofdstraten' in het stedelijk gebied. Deze wegen vervullen wel een zekere verzamelfunctie, maar wegens het nagestreefde wegbeeld is die ondergeschikt aan de verblijfs- en verkeerskwaliteit voor de zwakke weggebruiker. Dit laat eveneens toe de weg uit te bouwen tot openbaar vervoersas binnen het stedelijk netwerk.*

*Bedrijvigheid wordt er voorzien op goed ontsloten locaties en functioneel gekoppeld aan de (grotere) stedelijke kernen. **Regionale bedrijvigheid** met een sterk transportgericht karakter wordt bij voorkeur gesitueerd **nabij de primaire en hoofdwegontsluiting**. Voor de steden Lokeren, Temse en Sint-Niklaas dient de bedrijvigheid zich te bundelen daar waar de primaire wegen N47, N41 en N16 aansluiten op de E17.*

### 2.3.2. Ambities en krachtlijnen voor Sint-Niklaas

De stad Sint-Niklaas onderschrijft de strategische doelstellingen van de bovenlokale overheden maar wenst ook haar eigen accenten te kunnen leggen. In het vorige mobiliteitsplan werden er nog geen eigen strategische doelstellingen opgenomen. Daarom kiest Sint-Niklaas nu voor **twee overkoepelende ambities** die zich doorvertalen in **4 krachtlijnen die nauw vasthangen aan de verschillende verkeersnetwerken**. Elk van deze ambities en krachtlijnen draagt op zijn eigen manier bij aan de strategische doelstellingen uit de mobiliteitsvisie van de Vlaamse overheid.



Figuur 3: Ambities en krachtlijnen voor het mobiliteitsbeleid van Sint-Niklaas

Een **hogere leefbaarheid en verkeersveiligheid** vormen de **kapstok van dit mobiliteitsplan**.

- Een **verbeterde leefkwaliteit** in de verblijfsgebieden moet leiden tot een **grotere levenskwaliteit**. Dit wordt gerealiseerd door een consequent snelheidsbeleid en sturend vrachtroutenetwerk. Oneigenlijk verkeer wordt geweerd door het wegwerken van missing links en verkeerscirculatiemaatregelen.
- De **verkeersveiligheid** wordt verhoogd door de verkeersdragende wegen zichtbaar te maken met een uniform straatbeeld dat overeenkomt met het van kracht zijnde snelheidsregime. De wegcategorisering vormt hierin een belangrijke leidraad, de implementatie zal gebeuren conform het Masterplan Publieke ruimte.

Binnen de verkeersnetwerken wordt deze ambitie met een sterk maatregelenpakket geïmplementeerd, met maatregelen ten voordele van de stappers, de trappers, het openbaar vervoer en het autoverkeer.

- De **binnenstad** van Sint-Niklaas wordt **verkeersluwer**. De rondweg gevormd door de R42, de tangenten en de N70 moet verplaatsen omheen het centrum leiden in plaats van erdoor. Door middel van circulatiemaatregelen wordt doorgaand verkeer uit het centrum geweerd en krijgen de wijken in de stad zuurstof.
- Er wordt een **integraal fietsbeleid gevoerd** opdat de fiets het meest evidente vervoermiddel voor korte en middellange stedelijke verplaatsingen zou worden.
- Er wordt een nog sterkere (voor)stedelijke openbaar-vervoerstructuur uitgerold door middel van **stamassen voor het openbaar vervoer**. Het aanbod aan stadsvervoer wordt uitgebreid (frequentie) en sluit beter aan nieuwe stedelijke ontwikkelingen.
- De stad wordt selectief bereikbaar door middel van een **sturend parkeerbeleid** dat bijdraagt tot de leefbaarheid en het functioneren van de lokale middenstand.

### 2.3.3. Operationele doelstellingen

De operationele doelstellingen zijn een concrete vertaling van de eerder geformuleerde specifieke ambities en krachtlijnen voor Sint-Niklaas. Ze zijn specifiek, meetbaar, aanvaardbaar, realistisch en tijdgebonden. Gezien er in Sint-Niklaas niet voor alle krachtlijnen basismetingen zijn zal er ter uitwerking van de operationele doelstellingen een mobiliteitsbarometer opgezet worden.

De **mobiliteitsbarometer** wordt opgezet naar het voorbeeld van de bicycle account Kopenhagen maar wordt verder uitgebreid zodat de verschillende specifieke krachtlijnen voor Sint-Niklaas allen aan bod komen. Op die manier ontstaat een nieuw communicatiemiddel dat de effecten van het beleid kan meten en weergeven. De gedetailleerde uitwerking van de mobiliteitsbarometer wordt besproken in Hoofdstuk 6.2 Evaluatie.

### 3. Toelichting bij het beleidsscenario en relatie met andere beleidsplannen

#### 3.1. Relatie met beleidsplannen van hogere overheden

##### 3.1.1. Relatie met het RSV

De ambities en krachtlijnen duurzame mobiliteit voor Sint-Niklaas sluiten naadloos aan bij de doelstellingen van de Vlaamse overheid:

		Doelstellingen				
		Bereikbaar	Toegankelijk	Veilig	Leefbaar	Milieu
Krachtlijnen	1. Hogere leefkwaliteit en welbehagen in verblijfsgebieden					
	2. Hogere verkeersveiligheid door duidelijk leesbare en herkenbare verkeers-netwerken					
	3. Integraal fietsbeleid					
	4. Stamassen OV					
	5. Sturend parkeerbeleid					
	6. Autoluwer centrum					

Tabel 1: relatietabel tussen de krachtlijnen van Sint-Niklaas en de Vlaamse strategische doelstellingen

### 3.1.2. Relatie met het PRS

De ambities en krachtlijnen duurzame mobiliteit voor Sint-Niklaas sluiten ook aan bij de doelstellingen van de Provincie. Onderstaande relatietabel geeft het verband aan:

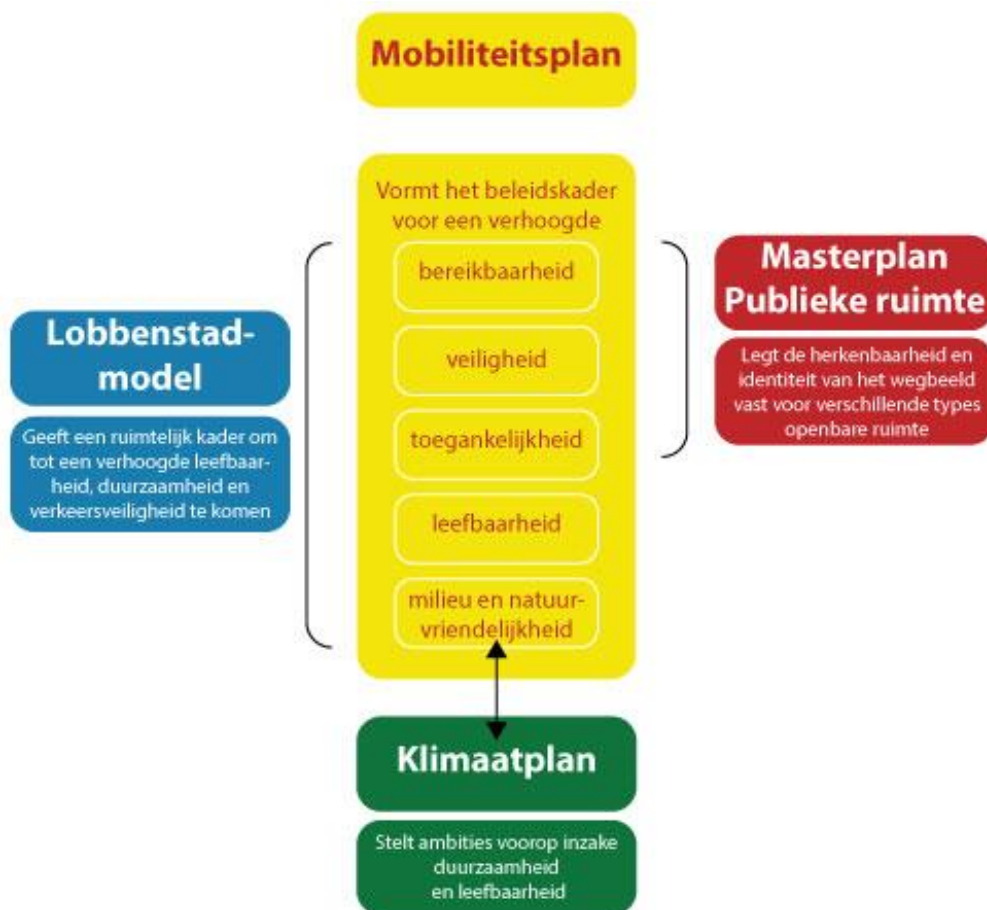
		Doelstellingen			
		Versterken alternatieven wegverkeer	Optimalisering categorisering	Beheersen verkeer	Selectieve bereikbaarheid
Krachtlijnen	1. Hogere leefkwaliteit en welbehagen in verblijfsgebieden				
	2. Hogere verkeersveiligheid door duidelijk leesbare en herkenbare verkeers-netwerken				
	3. Integraal fietsbeleid				
	4. Stamassen OV				
	5. Sturend parkeerbeleid				
	6. Autoluwer centrum				

Tabel 2: relatietabel tussen de ambities en krachtlijnen van Sint-Niklaas en de doelstellingen van de provincie Oost-Vlaanderen

Daarnaast draagt dit mobiliteitsplan ook bij aan de globale visie voor de deelruimte “Het **E17-netwerk**”. Het mobiliteitsplan gaat net als het PRS vanuit dat het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas ontsloten wordt door een kamstructuur waarvan de oostelijke tangent nog te realiseren is.

## 3.2. Relatie met lokale beleidsplannen

Sinds het vorige mobiliteitsplan zijn er binnen Sint-Niklaas enkele nieuwe processen opgestart die een belangrijke impact hebben op het duurzaam beleidsscenario van het mobiliteitsplan. De belangrijkste zijn het klimaatplan, het lobbenstadmodel en het masterplan publieke ruimte. Elk van deze drie plannen spelen op een bepaalde manier in op de doelstellingen van het mobiliteitsplan. Deze 3 nieuwe beleidsplannen worden hieronder besproken samen met het ruimtelijk structuurplan Sint-Niklaas dat in 2006 werd afgerond.



Figuur 4: relatie tussen het mobiliteitsplan en andere beleidsplannen

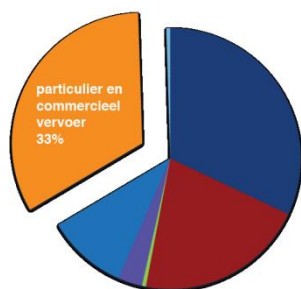
### 3.2.1. Klimaatplan Sint-Niklaas

Sint-Niklaas trad officieel toe tot het Europese Burgemeestersconvenant (Covenant of Mayors). Daarbij engageert de stad zich om een klimaatplan op te maken en onder meer om te streven naar een **vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot** op haar grondgebied met minstens 20 % tegen 2020. Daarnaast is het de ambitie van de stad om tegen **2050 volledig klimaatneutraal** te zijn.

In mei 2014 startte de stad, onder begeleiding van Futureproofed, met de opmaak van het klimaatactieplan (of SEAP – sustainable energy action plan) dat voorgesteld wordt aan de gemeenteraad in april 2015. Een CO<sub>2</sub>-nulmeting van het grondgebied vormt hiervoor de basis. In de zomer van 2015 volgt dan een klimaatplan waarin de acties uit het SEAP verder wordt uitgewerkt en vertaald naar een toegankelijk document.

Enkele peilers van het klimaatplan die impact hebben op dit mobiliteitsplan worden hieronder kort weergegeven.

#### 3.2.1.1. Reductie van de uitstoot



Particulier en commercieel vervoer neemt 33% in, van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot op het grondgebied van Sint-Niklaas. Daarom zet Sint-Niklaas in op volgende hoofdmaatregelen die rechtstreeks gelinkt zijn aan mobiliteit:

- Versnelde modal shift van de auto naar fiets en openbaar vervoer
- Optimaliseren en verduurzamen goederentransport
- Charter duurzame mobiliteit voor bedrijven

#### 3.2.1.2. Leefbaarheid

Naast het louter reduceren van de CO<sub>2</sub>-uitstoot zal het klimaatplan ook aandacht hebben voor de leefbaarheid in de stad. Daarom worden in het klimaatplan ook flankerende maatregelen opgenomen, maatregelen waarvan het effect op de CO<sub>2</sub>-uitstoot niet kan gemeten worden, zoals het aanplanten van extra groen, het wijzigen van ons voedingspatroon, de implementatie van de deeleconomie,...

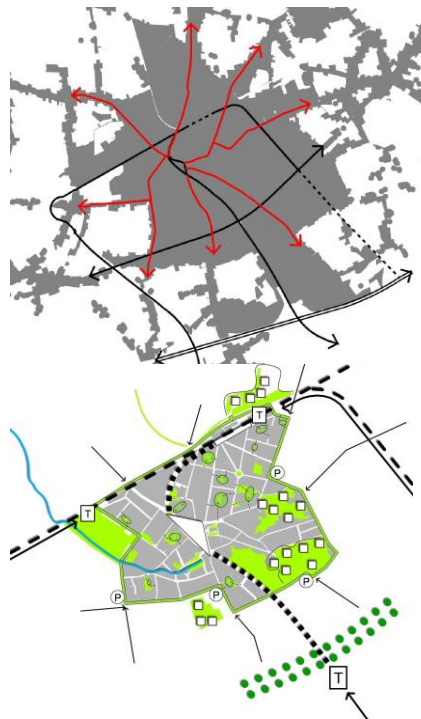
Anderzijds wordt ook aandacht geschonken aan klimaatadaptatie: de aanpassing van de stad om het hitte-effect te beperken en de wateroverlast door kleine hevige regens te vermijden of verminderen". De noodzaak van deze maatregelen bleek duidelijk uit het eerste rondetafelgesprek rond klimaat op 5 juni 2014. Inwoners willen een groene, autoluwe stad met parkings en bedrijven langs de rand.

#### 3.2.1.3. Impact Klimaatplan

Ondanks dat het klimaatplan nog in opmaak is vormt dit toch de uitgangshouding. Het engagement is immers genomen en zet het transitiepad van Sint-Niklaas uit. Het oorspronkelijke duurzame beleidsscenario zal dus bijgewerkt moeten worden om maximaal het klimaatplan te ondersteunen. Daarbij kan het mobiliteitsplan voornamelijk bijdragen tot het verbeteren van de peilers CO<sub>2</sub>-reductie leefbaarheid.

### 3.2.2. Lobbenstadmodel

Het stedenbouwkundig concept van de lobbenstad, waar Sint-Niklaas reeds de toepasbaarheid binnen de stad van onderzocht, is een mogelijke manier om naar een autoluw centrum te evolueren. Het lobbenstadmodel werd goedgekeurd door de gemeenteraad in september 2014. Op termijn moet dit ook geïntegreerd worden in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.



Het lobbenstadmodel, toegepast op Sint-Niklaas, vertrekt van **7 historische radiale invalswegen** die kansen bieden om **ruimtelijk rond te verdichten**. Voor de auto bieden de invalswegen een verknoping met de ringstructuur van wegen rond Sint-Niklaas, voor de fiets en het openbaar vervoer vormen ze een snelle rechte verbinding richting het stadscentrum.

Om tot een autoluw centrum te komen gaat het lobbenstadmodel uit van de realisatie van de oost- en westkam. Deze structuur kan ingezet worden voor het bereiken van **3 grote bezoekersparkings op de rand van de stad** (afrit west: t.h.v. SVK, afrit oost: t.h.v. het station, afrit zuid: t.h.v. WSC). T.h.v. deze bezoekersparkings kunnen multimodale knooppunten voorzien worden als overstap naar duurzame modi.

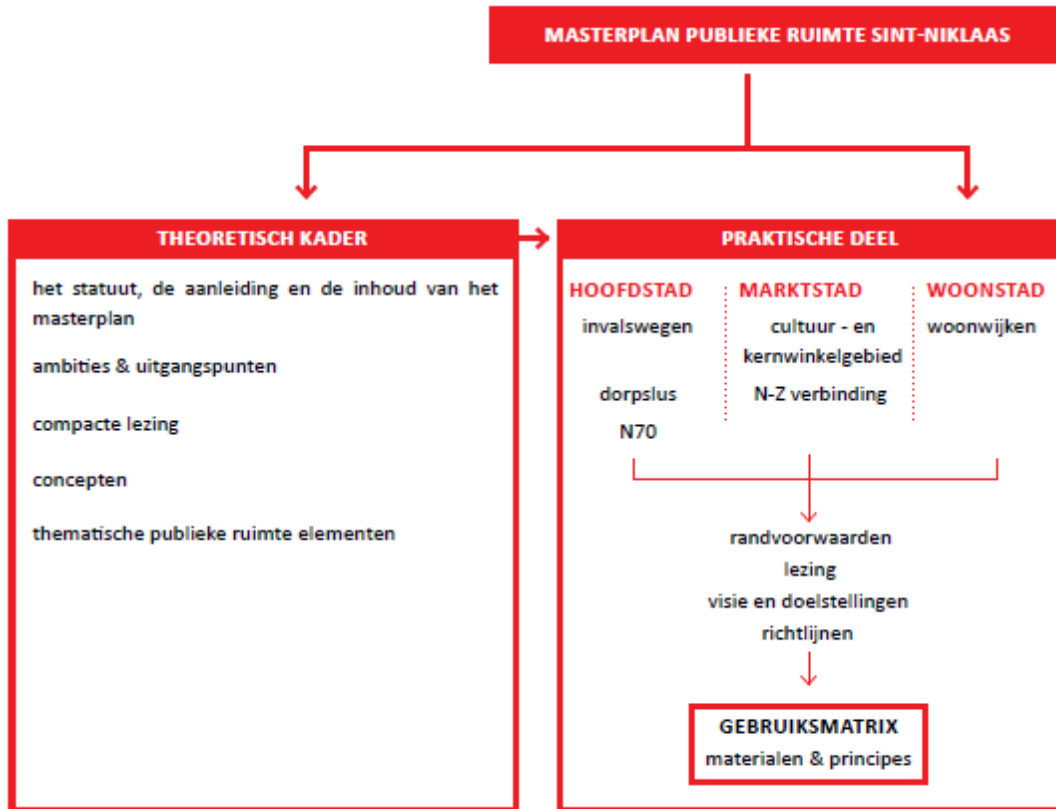
Voor de **ontsluiting van de woonwijken** in de binnenstad wordt gepleit voor een systeem van **lussen en/of poorten** als voorwaarde tot het bekomen van een autoluwe binnenstad (cf. fietsstad Houten). Op die manier zijn de wijken en het stadscentrum gemakkelijk doorwaadbaar en bereikbaar voor fietsers en voetgangers en kan maximaal ingezet worden op bewonersparkeren. De verschillende woon- en satdswijken zijn

van elkaar geïsoleerd voor autoverkeer. Dit wil zeggen dat autoverkeer telkens dient terug te keren naar het hogerliggende wegennet, zijnde de rondweg (structuur gevormd door N41 – N70 – R42) in dit geval.



### 3.2.3. Masterplan publieke ruimte

Het masterplan publieke ruimte is een door de gemeenteraad goedgekeurd beleidsplan en omvat een **globale visie op de publieke ruimte** op het grondgebied van de stad Sint-Niklaas. Het masterplan bevat **inrichtingsprincipes** die moeten bijdragen aan de herkenbaarheid en identiteit van de publieke ruimten van Sint-Niklaas. Het Masterplan bestaat uit 2 grote luiken: een theoretisch kader en een parktisch deel.



Figuur 5: Schematisch overzicht van de opbouw van het masterplan publieke ruimte

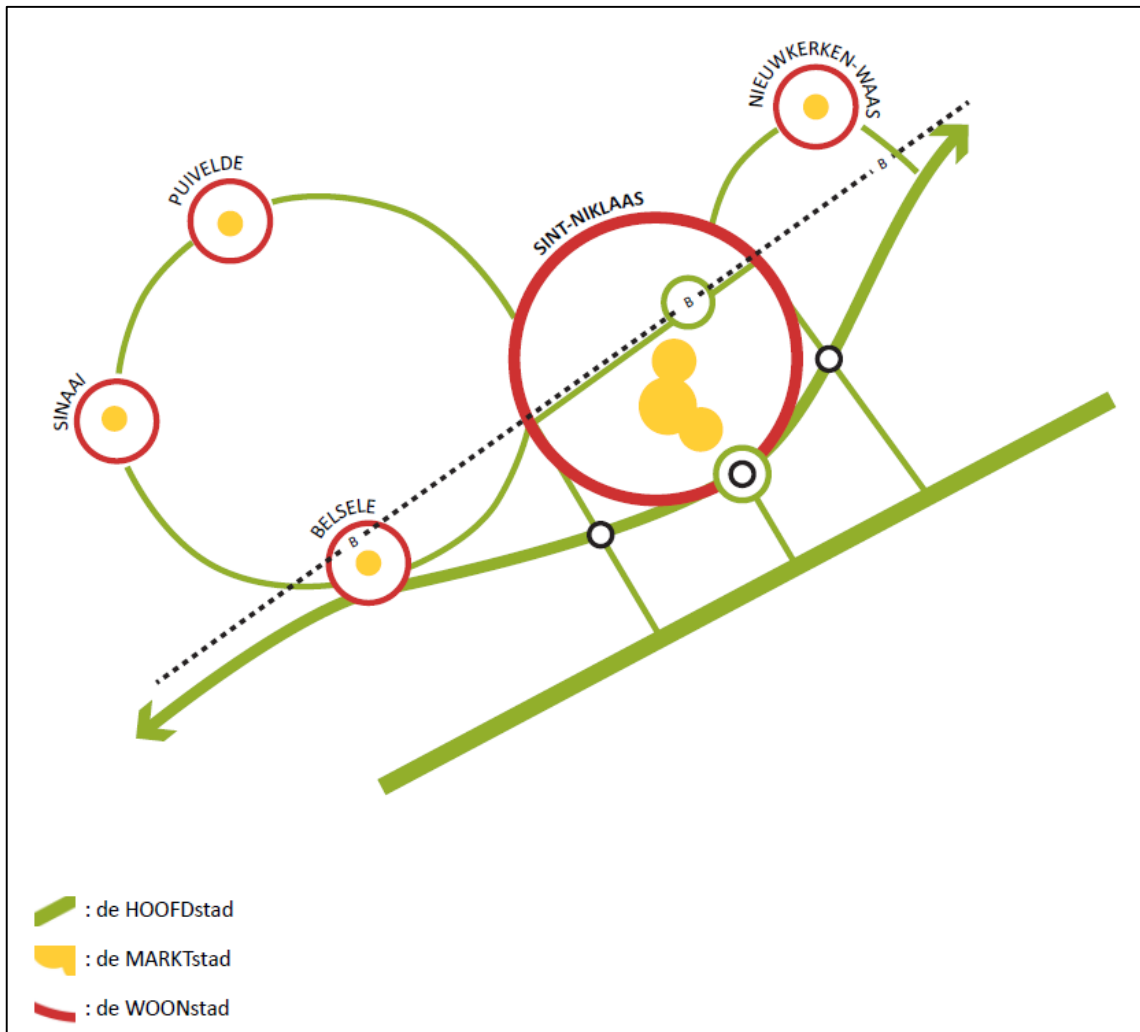
In het **theoretisch kader** worden onder andere de ambities en uitgangspunten voor de publieke ruimte van Sint-Niklaas beschreven. Op basis van functie werd de 3-deling als concept gehanteerd waarbij de stad in 3 entiteiten opgedeeld wordt: de **MARKTstad**, de **HOOFDstad** en de **WOONstad**. Deze 3 entiteiten worden nadien ook in het praktische deel verder uitgewerkt.

De **Marktstad** omvat het invloedsgebied van de Grote markt en het op de corridor geënte cultuur- en kernwinkelgebied.

De **Hoofdstad** omvat de invalswegen, de dorpslus en de N70. Het zijn de structuren die voor een verbinding tussen Sint-Niklaas – de hoofdstad van het Waasland – en de verschillende omliggende dorpen zorgen.

De **woonstad** omvat de verschillende woongebieden die variëren van compact binnenstedelijk tot modern randstedelijk. In dit gebied worden de straten en pleinen gericht op deze uiteenlopende 'couleur locale' als variatie op een standaardprofiel.

Onderstaande figuur geeft een overzicht van deze 3-deling bestaande uit de marktstad, de hoofdstad en de woonstad.



Figuur 6: Het concept van de driedeling - hoofdstad, woonstad en marktstad van Sint-Niklaas

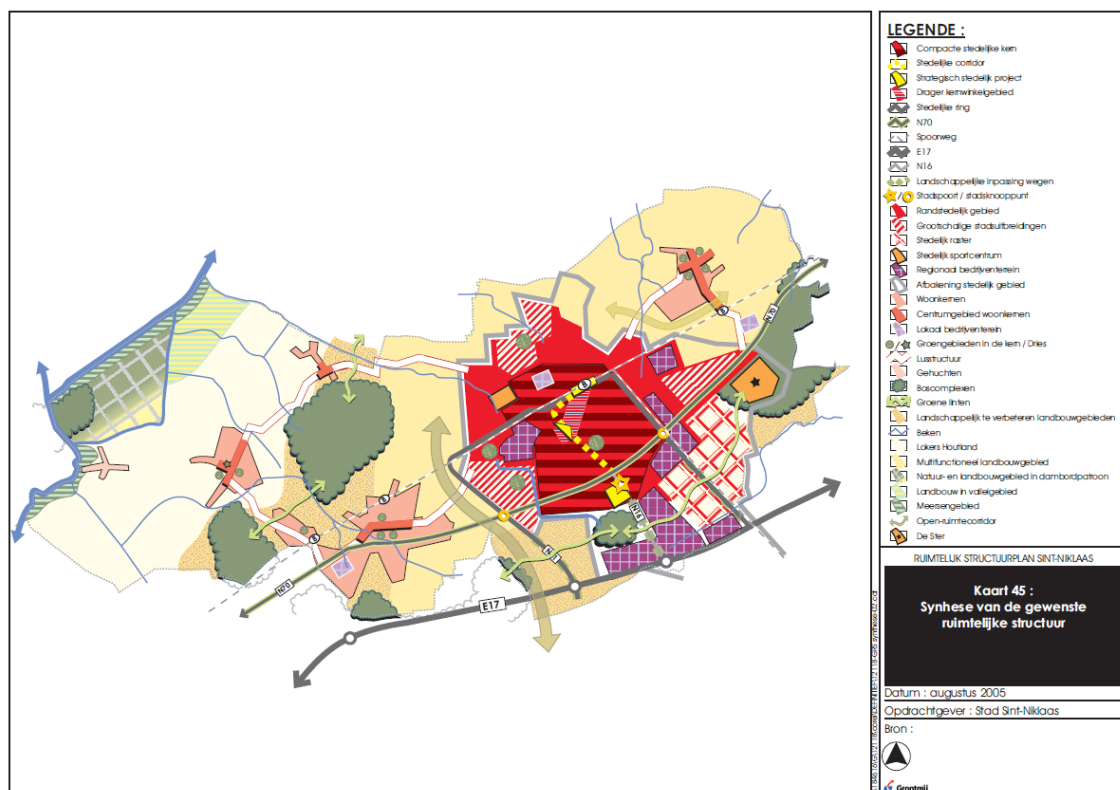
In het **praktische deel** worden de **ambities geconcretiseerd** en verfijnt per entiteit. Daarnaast gaat er bijzondere aandacht naar een aantal delen van Sint-Niklaas die recent nog niet werden aangepakt. Onder meer de stedelijke invalswegen, de dorplus, het kernwinkelgebied en de stedelijke woonwijken komen aan bod. Dit resulteert in een gebruiksmatrix van materialen en principes om de publieke ruimte in te richten.

### 3.2.4. Ruimtelijk structuurplan Sint-Niklaas

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Sint-Niklaas (2006) worden enkele **structureerende elementen** onderscheiden. Binnen de compacte stedelijke kern worden deze ruimtelijk gestructureerd door de uitbouw van de *stedelijke corridor* en de *vervollediging van de ring*. Buiten de compacte stedelijke kern worden ook in het randstedelijk gebied en voor de deelgemeenten structureerende elementen geselecteerd.

De *stedelijke corridor* is de centrale noord-zuidas tussen het station, de grote markt en het WSC. De as legt een verbinding tussen belangrijke functionele ruimtes van de stad en fungeert als ruggegraat voor de stedelijke ontwikkelingen.

De “*ring*” moet fungeren als hoofdontsluiting voor autoverkeer en moet het doorgaande verkeer uit het stadscentrum houden.



Figuur 7: Synthese van de gewenste ruimtelijke structuur

Alle elementen uit het GRS met een impact op mobiliteit werden opgenomen in het duurzaam beleidsscenario en komen aan bod in het mobiliteitsplan, verweven in de verschillende verkeersnetwerken.

## 3.3. Actualiseren van het duurzame beleidsscenario

### 3.3.1. Ruimtelijke elementen op korte en lange termijn

#### 3.3.1.1. Infrastructuren

Op ruimtelijk vlak gaat het duurzaam beleidsscenario nog steeds uit van een **sterke stedelijke corridor** op de centrale noord-zuidas tussen het station, de Grote markt en het WSC . Belangrijke functionele ruimtes en openbare voorzieningen voor de stad bevinden zich langs deze corridor.

Daarnaast gaat het duurzaam scenario uit van het **lobbenstadmodel**. De 7 historische **radiale invalswegen** van de stad worden ingezet om ruimtelijk rond te verdichten. Voor de auto bieden ze een verknoping met de **rondweg**. Deze structuur - gevormd door N70 – N41 – R42 - moet het centrum ontlasten en fungeren als hoofdontsluiting van de stad voor autoverkeer. Ook verplaatsingen binnen Sint-Niklaas dienen maximaal afgeleid te worden via de rondweg. Dit zal gestimuleerd of zelfs afgedwongen worden door circulatiemaatregelen. Deze circulatiemaatregelen zullen gefaseerd ingevoerd worden. Op lange termijn worden rondom het centrum 3 grote bezoekersparkings voorzien waar kan overgestapt worden op duurzame modi.

Om dit alles verkeerkundig goed te laten functioneren is behoefte aan enkele nieuwe **infrastructuurprojecten** die op korte en lange termijn gerealiseerd moeten worden. Op korte termijn wordt de kamstructuur vervolledigd met de oostelijke tangent. Op lange termijn moet een omleidingsweg de Hoge Bokstraat ontlasten en kan de ontsluitingsweg Doornpark de doortocht door Nieuwkerken ontlasten. Daarnaast kan de N70 heringericht en gedowngrade worden naar een lokale weg van zodra de oostelijke tangent aangelegd is.

#### 3.3.1.2. Projecten

In het duurzaam scenario wordt uitgegaan van **5 belangrijke knooppunten**. Het gaat om volgende 5 locaties:

1. Het **station**: multimodaal knooppunt IC/IR knooppunt
2. Het **Fabiolaplein**: Stadspoort met P+R en stedelijk distributiecentrum
3. Het **stadsknooppunt oost**: recreatief knooppunt met focus op fietsverkeer
4. Het **stadsknooppunt west**: gekoppeld aan nieuwe attractiepool (ziekenhuis) wordt een hoogwaardig OV-aanbod en fietsnetwerken gerealiseerd.
5. Randparking ter hoogte van SVK zoals voorzien in het lobbenstadmodel. De exacte locatie van deze parking is nog te bepalen. Er dient tevens onderzocht te worden of de nieuwe locatie van het AZ Nikolaas geschikt is om deze functie van randparking mee te integreren op één locatie.

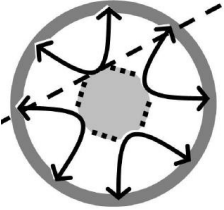
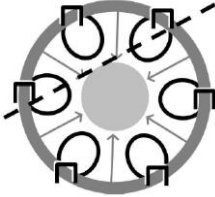
Daarnaast moeten **drie grote stadsuitbreidingen** een groot deel van de taakstellingen inzake **wonen, groenvoorzieningen en bedrijvigheid** opvangen. Het gaat hier om de uitbreiding van de Clementwijk, De Winningen en de uitbreiding Bellestraat-Zonneken.

Naast deze drie stadsuitbreidingen zal op lange termijn ook de verhuis van het **AZ-Nikolaas** bepalend zijn. Momenteel is voornamelijk het gebied op de kruising van N70 en R42 in beeld om het ziekenhuis te herlokaliseren.

### 3.3.2. Verkeerskundige elementen op korte en lange termijn

#### 3.3.2.1. Autoluwer centrum door vernieuwde wijkcirculatie

Het lobbenstadmodel selecteerde 7 invalssassen waarrond er ruimtelijk verdicht kan worden en waaraan stads- of woonlob opgehangen kunnen worden. Deze historische radiale invalswegen zullen ook ingezet worden om telkens een stadslob en/of stadswijk te ontsluiten. Hiervoor zijn **2 mogelijke principes** die hieronder voorgesteld worden. Afhankelijk van het wegprofiel en de specifieke omstandigheden zal per stadslob of -wijk geëvalueerd worden wat de beste optie is en een keuze voor één van deze ontsluitingsprincipes gemaakt worden.

Principe van centrumlussen	Principe van wijklossen
	
<p>De wijken worden ontsloten via een invalsweg die langs de wijk loopt. Ter hoogte van het centrum is er voor autoverkeer geen doorkoppeling tussen de verschillende invalswegen.</p>	<p>De wijken zijn van elkaar gescheiden voor autoverkeer. Een poortstelsel fungeert als enige in- en uitgang voor 1 specifieke wijk.</p>

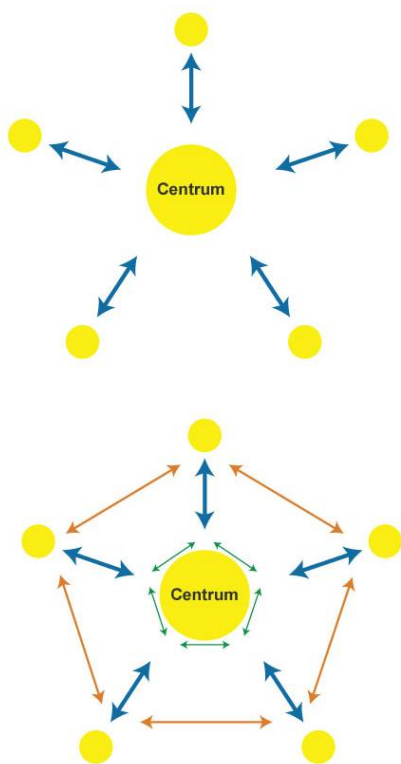
In beide gevallen zijn de **wijken van elkaar geïsoleerd voor autoverkeer**. Dit wil zeggen dat autoverkeer verplicht is om telkens terug te keren naar de hoofdverkeersstructuur. In het geval van Sint-Niklaas wordt deze verkeersstructuur de rondweg genoemd. De rondweg wordt gevormd door de R42, de tangenten en de N70.

### 3.3.2.2. Stamassen voor het openbaar vervoer

Het actualiseren van het OV-net hangt sterk samen met de te vernieuwen wijkcirculatie op straatniveau. Dit mobiliteitsplan bevat enkel de basisprincipes van het nieuwe wijkcirculatieplan. De detaillering van het wijkcirculatieplan zal in overleg met De Lijn verlopen. In een eerste gesprek met De Lijn werden reeds enkele mogelijke optimalisatiesporen besproken. Mogelijke optimalisaties zijn:

- Vervroegde invoering van een aantal **voorstadslijnen** uit de mobiliteitsvisie
- Mogelijke bediening van **nieuwe attractiepolen** met het stadsnet
- Een doorkoppeling van voorstadslijnen zou voor meer **sterke assen**, gelijkaardig aan de corridor, kunnen zorgen

### 3.3.2.3. Opbouw fietsnetwerk



Het huidige fietsnetwerk is opgebouwd uit **radiale invalssassen** die een goede **fietsverbinding met het centrum** moeten garanderen. Deze structuur blijft behouden in het nieuwe fietsnetwerk maar wordt verder versterkt.

In het toekomstige uit te bouwen fietsnetwerk worden de radiale invalssassen rond het centrum van Sint-Niklaas versterkt met een **lokale en een regionaalstedelijke fietssingel**. Deze 2 singels moeten respectievelijk de **stadslobben** en de verschillende **deelgemeenten** of **attractiepolen**, zoals het recreatiedomein De Ster, rond de stad met elkaar verbinden.

De schema's hiernaast stellen deze fietsstructuur voor. In groen de lokale fietssingel, in oranje de regionaalstedelijke fietssingel en in blauw de radiale fietsassen.

Figuur 8: Principes opbouw fietsnetwerk

### 3.3.2.4. Sturend parkeerbeleid

Op korte termijn worden de parkeerregimes sterk vereenvoudigd. Er wordt een sturend beleid gevoerd op basis van het parkeerregime. De randparkings zijn de goedkoopste parkings waar langparkeren wordt gestimuleerd. Daarna komen de centumparkings eveneens bestemd voor langparkeerders, echter aan een hoger tarief. Op straat parkeren wordt het duurst. De parkeerplaatsen zijn bestemd voor bewoners en voor kortparkeerplaatsen in functie van het handelsapparaat. Er zal dus een kortparkeerregime en bewonersparkeren worden ingevoerd. In handelsstraten wordt op maat gewerkt met stop en shop plaatsen specifiek voor ultakortparkerende winkelbezoekers.

Op lange termijn vinden enkele verschuivingen plaats onder invloed van het groter wordende autoluw centrum. De huidige centumparkings kunnen doorgroeien tot bewonersparkings. Bezoekers worden opgevangen in één van de die multimodale overstappunten vanwaar de bezoeker zijn reis kan verderzetten of parkeren in nieuwe parkings aan de rand van het autoluwe stadscentrum.

### 3.3.3. Pilotwijk voor het vernieuwde duurzaam beleidsscenario

De gewenste wijkcirculatie die voortvloeit uit het lobbenstadmodel is een visie op lange termijn. Via verschillende tussenfases moet de stad doorgroeien naar het gewenste eindbeeld. Voordat de stad kan doorgroeien naar een volgende fase dienen een aantal randvoorwaarden vervuld te zijn. Hetzelfde geldt voor het gewenste parkeerbeleid, dat sterk samenhangt met de gewenste verkeerscirculatie en het lobbenstadmodel.

Kortom, het gewenste eindbeeld kan zeker niet op korte termijn gerealiseerd worden. Dit zorgt ervoor dat inwoners van Sint-Niklaas op korte termijn ook maar weinig voeling hebben met het einddoel. Om dit te vermijden zal op korte termijn gewerkt worden met een pilotwijk waar een eerste keer 'geproefd' kan worden van dit einddoel. De werking in de pilotwijk zal uitgebreid ondersteund en geëvalueerd worden.

Om het gewenste parkeerbeleid uit te rollen in een pilotwijk moeten ook de alternatieven (zoals randparkings) reeds voor handen zijn. Op het eerste zicht leent de Elisabethwijk zich hier zeer goed toe. Met de parkings station en Zwijgershoek zijn er 2 parkings aan de rand van de wijk beschikbaar. In de wijk zelf kan dan voorzien worden in meer bewonersparkeren en minder straatparkeren. Voor handelaars in de Elisabethwijk kan er op maat gewerkt worden.

Naast een pilotwijk voor het toekomstige parkeerbeleid kan de gewenste verkeerscirculatie uitgetest worden in een pilotwijk. De pilotwijk voor de wijkcirculatie is bij voorkeur dezelfde wijk als deze waar het parkeerbeleid getest wordt. Op die manier ontwikkelt één wijk in Sint-Niklaas zich als een echte voorbeeldwijk van hoe het mobiliteitsbeleid van Sint-Niklaas er in de toekomst zal uitzien.

Ook in het kader van het klimaatplan zullen proefprojecten in de stad opgezet worden. Er kan naar synergie gezocht worden tussen deze verschillende proefprojecten. De stad zal nader onderzoeken met welke wijk het pilotproject zal worden opgestart.

# Richtinggevend deel



## 4. Beleidsscenario

### 4.1. Werkdomein A - Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten.

#### 4.1.1. Werkdomein A1 - Ruimtelijke planning

##### **Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan**

De stad Sint-Niklaas bevindt zich op een knooppunt van hoofdwegen en primaire wegen, wat de gemeente zeer goede ontsluitingsmogelijkheden biedt. Sint-Niklaas is vooral gericht op de E17, die een internationale verbindingssas vormt en het transport van en naar de grootsteden mogelijk maakt.

De stad vervult in het Waasland een uitgesproken centrumfunctie en vormt het belangrijkste stedelijk knooppunt tussen Antwerpen en Gent. Dankzij de aanwezigheid van een uitgebreid gamma aan stedelijke voorzieningen en handelszaken in combinatie met haar vlotte bereikbaarheid heeft de stad een sterke regionale uitstraling.

Sint-Niklaas wil zich in de toekomst verder ontwikkelen als hét centrale knooppunt van dienstverlening en wonen in het Waasland. Daarnaast wil het ook de regionale bedrijvigheid verder ontwikkelen en versterken om de positie als belangrijkste tewerkstellingspool in het E17-netwerk te behouden.

De toekomstige transformatie van de stad dient van binnenuit te gebeuren. Eerder dan louter inzetten op expansie en uitbreiding primeert het kwalitatief beheer. Dit geldt tevens voor het buitengebied waar een ruimtelijk beleid gevoerd op het ritme van de open-ruimtefuncties natuur, landbouw en bos.

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan worden enkele structurerende elementen onderscheiden binnen de **compacte stedelijke kern**. Deze worden ruimtelijk gestructureerd door de uitbouw van de stedelijke corridor en de vervollediging van de ring.

De **stedelijke corridor** is een centrale noord-zuidas tussen het station, de Grote Markt en het Waasland Shopping Center. Deze centrale verbindingssas legt een onderlinge relatie tussen enkele belangrijke functionele ruimtes van de stad en wordt ontwikkeld tot een vitale slagader van de stad en van het stedelijk leven.

De aanleg en de vervollediging van de **ring** houdt het doorgaande verkeer uit het stadscentrum. De ring zal dan fungeren als hoofdonsluiting van de stad voor autoverkeer.

Ter hoogte van de kruising van de stedelijke corridor en de ring met de N70 worden **stadspoorten** en stadsknooppunten gecreëerd. Rondom de stedelijke corridor bevinden zich de verschillende **stedelijke woonwijken**. Ze vormen het aanknopingspunt voor de versterking van de woonfunctie in de stad Sint-Niklaas.

Volgende ruimtelijk structurerende elementen uit het structuurplan hebben een impact op mobiliteit binnen de compacte stedelijke kern:

- **Grote Markt** als stedelijk evenementenplein
- De **stationsomgeving als scharnierproject**. Het vorige stationsproject focuste op het zuidelijke deel van de stationsomgeving. Op termijn wordt eveneens een project voor de noordelijke zijde van de spoorweg uitgewerkt. Specifiek gaat het om de terreinen langsheen de Noordlaan, met o.m. de te herbestemmen school en de pendelparking.
- **Fabiolaplein als centrale stadspoort** (zie werkdomein A2)
- De as station - Grote markt – WSC als **stedelijke corridor** (zie werkdomein A2)
- De **stationsstraat** als drager van het kernwinkelgebied
- Voorzieningen **campussen gekoppeld aan de stedelijke corridor**
- De **ring als stedelijke ontsluitingsweg**
- De **invalswegen als multifunctionele dragers**

Daarnaast wordt er in het structuurplan ook gestreefd naar een duidelijke profilering van de afzonderlijke zones **van het randstedelijk gebied**. Enkele daarvan hebben ook een impact op mobiliteit:

- **Invalswegen als structurerende dragers**. De invalswegen van binnen de compacte stedelijke kern worden daarbuiten verder uitgebouwd tot dragers van het randstedelijk gebied.
- **Drie gemengde stadsuitbreidingen als versterking van de stedelijkheid**: De Woningen, Clementwijk en Bellestraat-Zonneken
- **Bedrijventerreinen aansluitend bij grootschalige infrastructuur**: De nieuwe bedrijventerreinen worden voorzien in aansluiting bij de bestaande bedrijvenconcentraties en bij de grootschalige infrastructuur (de ring, de spoorlijn of de N70).
- **Twee stadsknooppunten** als verkeerskundige en ruimtelijke bakens aan de twee kruispunten van de ring met de N70

Tenslotte werd ook voor de **deelgemeenten** een gewenste ruimtelijke structuur uitgezet. De meest relevante elementen daaruit met een impact op mobiliteit worden hieronder opgesomd:

- **Belsele**
  - Belseledorp als centrumstraat
  - Uitbouw van wandel- en fietsroutes als fijnmazig samenhangend netwerk
- **Nieuwkerken**
  - De ster als overgang tussen Nieuwkerken, het stedelijk gebied en de open ruimte
- **Puivelde**
  - Geen relevante elementen met een impact op mobiliteit
- **Sinaai**
  - Vleeshouwerstraat-Hulstbaan-Sinaaidorp als dragers van het centrumgebied

#### **4.1.1.1. Afbakening regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas**

Enerzijds legt de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas de afbakeningslijn vast die aangeeft waar de stedelijke ontwikkeling van Sint-Niklaas in de toekomst kan gebeuren. Anderzijds past de Vlaamse Regering met dit plan op zeven locaties de stedenbouwkundige voorschriften aan om nieuwe ruimte te creëren voor wonen, werken, verkeersinfrastructuur en landbouwgebieden. Deze zeven locaties worden hieronder kort besproken. Op de volgende pagina volgt vervolgens een overzichtskaart met de zeven locaties.

##### **Stedelijk woongebied Clementwijk**

De Clementwijk maakt deel uit van de gemengde woonstad. Gezien deze locatie moeilijker bereikbaar is met zwaar vervoer dan het zuiden van de stad ligt de nadruk hier op het voorzien van voldoende aanbod woningen. Een belangrijk deel van de taakstelling voor wonen kan hier worden gerealiseerd.

##### **Stedelijk woongebied Vijfstraten**

Net als de Clementwijk is ook dit deel gelegen in het noorden van Sint-Niklaas en maakt het deel uit van de gemengde woonstad. Het gebied wordt begrensd door de straten: Vijfstraten, de Vlasstraat en de Nieuwe Molenstraat. In het zuiden wordt de grens gevormd door de spoorweg naar Antwerpen. In het oosten is de Klapperbeek gelegen.

##### **Gemengd stedelijk ontwikkelingsgebied Bellestraat-Zonneken**

Het gebied is gelegen in het oosten van het centrum van Sint-Niklaas. Ten zuidoosten is het recreatiedomein De Ster gelegen. Het gebied bestaat uit 2 verschillende gebieden die nog goede mogelijkheden bieden voor verdere ontwikkeling. Dit is enerzijds het gebied tussen Heidebaan en Bellestraat en anderzijds het gebied tussen Zonneken, Heidebaan en Eekhoornstraat. De twee gebieden moeten gemengd worden ontwikkeld. Er wordt ruimte voorzien voor bedrijvigheid en voor verscheidene woningtypes.

##### **Gemengd regionaal bedrijventerrein Europark-zuid II**

Gezien de zeer gunstige positie ten opzichte van de regionale ontsluiting potenties heeft dit gebied ten westen van Europark Zuid potenties voor een uitbreiding van regionale bedrijven. Er kunnen slechts een beperkt soort bedrijven zich vestigen en er dient aandacht uit te gaan naar de overgang met de omgevende woonlinten

##### **Gemengd stedelijk ontwikkelingsgebied De Woningen**

Gekoppeld aan de voortgang van de ontginning van klei voor het gebied “De Woningen” wordt een gefaseerde gemengde ontwikkeling voorzien. Op lange termijn wordt voornamelijk voorzien in bedrijvigheid (gemengd regionaal bedrijventerrein ) en groen. Langsheen de ringgracht wordt eveneens ruimte voorzien voor een woonproject.

##### **Stedelijk landbouwgebied Tweede Moerput – Kloottiende – Galgstraat – Hamveld**

Dit gebied is deel van de regionale gemengde groenstructuur. Er wordt voor gekozen om op de zandrug Beveren – Waasmunster de regionale gemengde groen- en landbouwstructuur te versterken.

## Oostelijke tangent

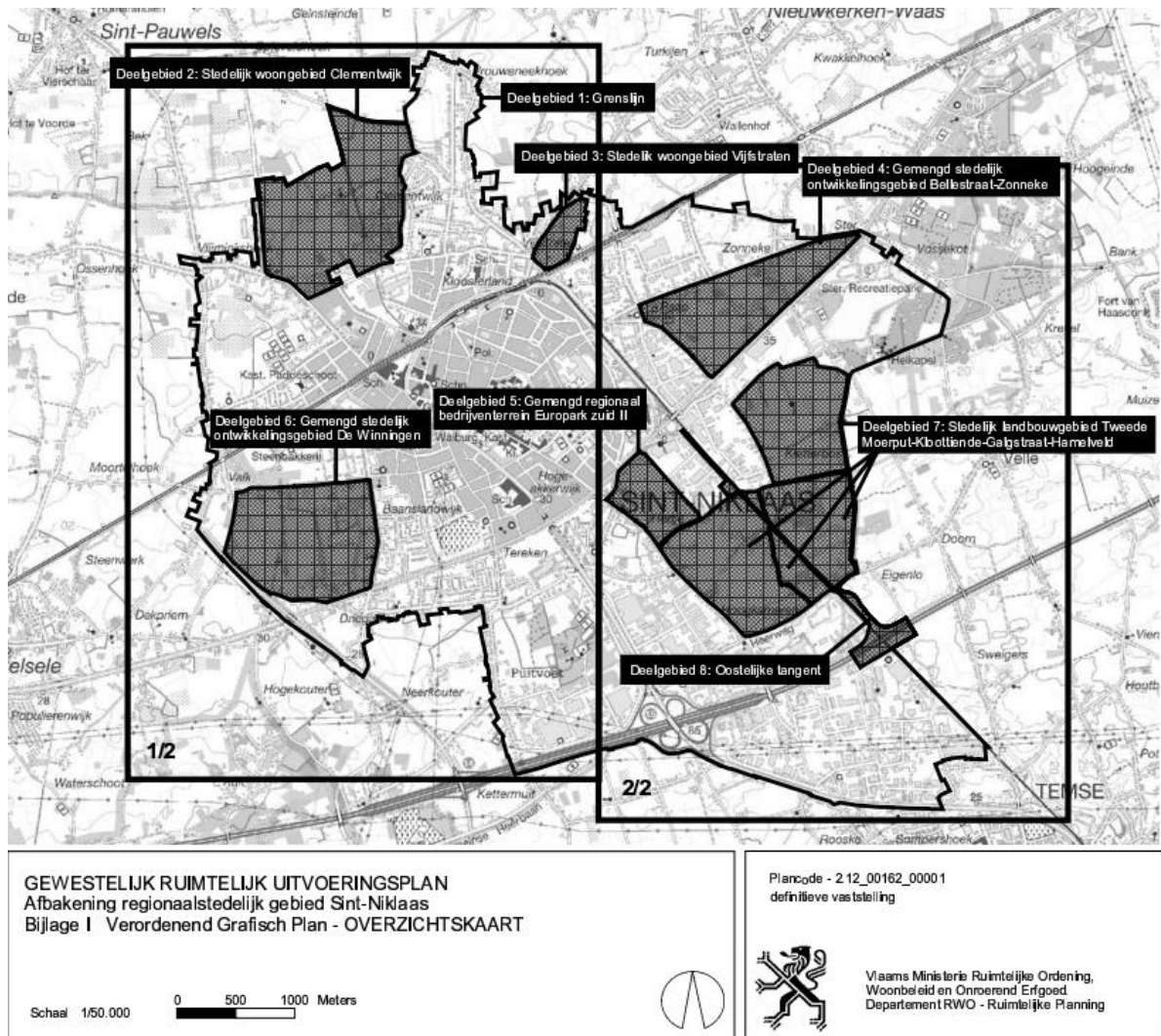


In aanvulling op de selectie van primaire wegen II te Sint-Niklaas (N16 en N41) in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen is in de hypothese van gewenste ruimtelijke structuur voor het regionaalstedelijk gebied een verbeterde ontsluitingsstructuur voor het regionaalstedelijk gebied voorgesteld. Het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas wordt ontsloten via een dubbele kamstructuur met:

- De N41 in het westen, die zijn selectie als primaire weg II blijft behouden
- Het doortrekken van de parallelweg aan de E17 en een deel(s) nog aan te leggen oostelijke tangent langs de spoorweg in het oosten aansluitend op de R42, die als een nieuwe primaire weg II zal worden geselecteerd tussen de E17 en de N70. De industriezone Europapark Zuid ontsluit rechtstreeks naar de oostelijke tangent. en ook de industriezone in Temse (TTS ten zuiden van de E17) zal een bijkomende afrit krijgen vanaf de doorgetrokken parallelweg aan de zuidkant van de E17.

Specifiek voor de Oostelijke tangent werd door de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen van oktober 2005 tot oktober 2006 een ontwerpstudie uitgevoerd. Voor het bepalen van het optimale tracé werden meerdere varianten onderzocht voor enerzijds het deel tussen N70 en de E17 en anderzijds voor de aansluiting met de E17.

## Grafisch plan



Figuur 9: Afbakening regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas

### 4.1.1.2. Masterplan publieke ruimte

Het masterplan publieke ruimte omvat een globale visie op de publieke ruimte op het grondgebied van de stad Sint-Niklaas. Waar voorheen de inrichting van de publieke ruimte vaak 'ad hoc' gebeurde, bevat het masterplan een visie die bijdraagt aan de herkenbaarheid en identiteit van de publieke ruimten van Sint-Niklaas. Het masterplan wordt uitvoering beschreven in het Informatief deel onder hoofdstuk 3.2.3.

## 4.1.2. Werkdomein A2 - Strategische projecten

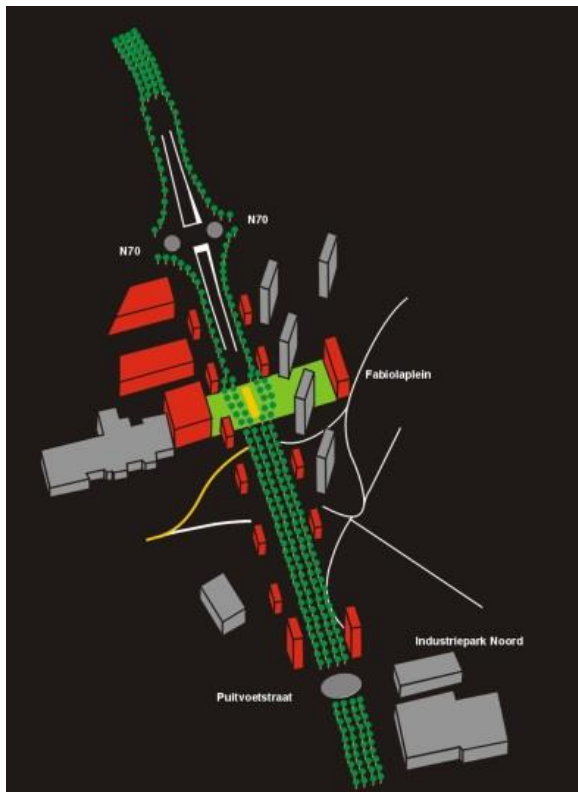
Het GRS Sint-Niklaas dateert van na het afronden van het mobiliteitsplan in 2002. Een aantal ruimtelijk structurerende elementen en strategische projecten uit het GRS kwamen reeds aan bod in het vorige mobiliteitsplan en blijven ongewijzigd. Andere zijn nieuw of de visie erop werd intussen bijgesteld. Al deze strategische projecten worden hieronder besproken en krijgen een eigen invulling binnen het mobiliteitsplan.

### 4.1.2.1. Het Fabiolaplein

#### Situering:

Het ruimtelijk structuurplan vermeldt het volgende over het Fabiolaplein: “Nabij het kruispunt van de stedelijke corridor met de N70 bevindt zich het ruimtelijk geheel van het Koningin Fabiolapark met de woontorens, het Waasland Shopping Center, het stedelijk zwembad en de bedrijvigheid tussen de Schoolstraat en de Koningin Astridlaan (N70). De woontorens van het Koningin Fabiolapark vormen nu reeds een ruimtelijk baken voor de stad. Ze creëren een duidelijke overgangsruiimte tussen de regionale bedrijvigheid nabij de E17 en de stadskern. De herinrichting van de Prins Alexanderlaan (N16) tot een doortocht (project ‘Fabiolaplein’) zal op termijn een samenhang creëren tussen de verschillende onderdelen van deze stadspoort.”

#### Uitwerking



Figuur 10: Fabiolaplein zoals opgenomen in het mobiliteitsplan van 2002 door Langzaam verkeer

In het mobiliteitsplan van 2002 werd reeds een eerste principeschets gemaakt voor het Fabiolaplein. Het is de ambitie om het concept verder te detailleren tot een ruimtelijk concept voor de ruime omgeving met een schetsontwerp dat tenslotte uit te voeren is.

Het concept dient rekening te houden met de visie uit de Lobbenstad en dit Mobiliteitsplan. In deze omgeving is een grote randparking voor de binnenstad te voorzien. Daarnaast pleit de visie voor een autoluwere binnenstad voor een beleving van de binnenstad met kleinere (elektrische) vrachtwagens of cargobikes. De omgeving van het Fabiolaplein is de uitgelezen locatie om een stedelijk distributiecentrum te voorzien. Dit is mee te integreren in het ontwerp.

#### Acties

- Opmaak schetsontwerp voor het Fabiolaplein (zie actietabel)
- Realisatie Oostelijke tangent

## Inrichten van twee stadsknooppunten

### Historiek

In het **mobiliteitsplan van 2002** werden 3 multimodale stadspoorten voorzien:

- **Stadspoort Oost** bevindt zich ter hoogte van het in te richten kruispunt van de oostelijke tangent en de N70. Volgens het GRS zouden regionale functies een beeldbepalende rol kunnen spelen bij de herinrichting van dit punt. Daarnaast deed het GRS de suggestie om de tramlijn van Antwerpen naar Beveren tot dit punt door te trekken. Het punt zou kunnen uitgroeien tot een multimodaal transferium.
- **Stadspoort West** ter hoogte van de aansluiting van de westkam N41 op de N70, kan ingericht worden als een multimodaal transferium
- **Stadspoort Vijfstraten** ter hoogte van het kruispunt van de Sparrenhofstraat, de Klapperbeekstraat, de Begijnenstraat, de Nieuwe Molenstraat en de provinciale baan vanuit Kieldrecht

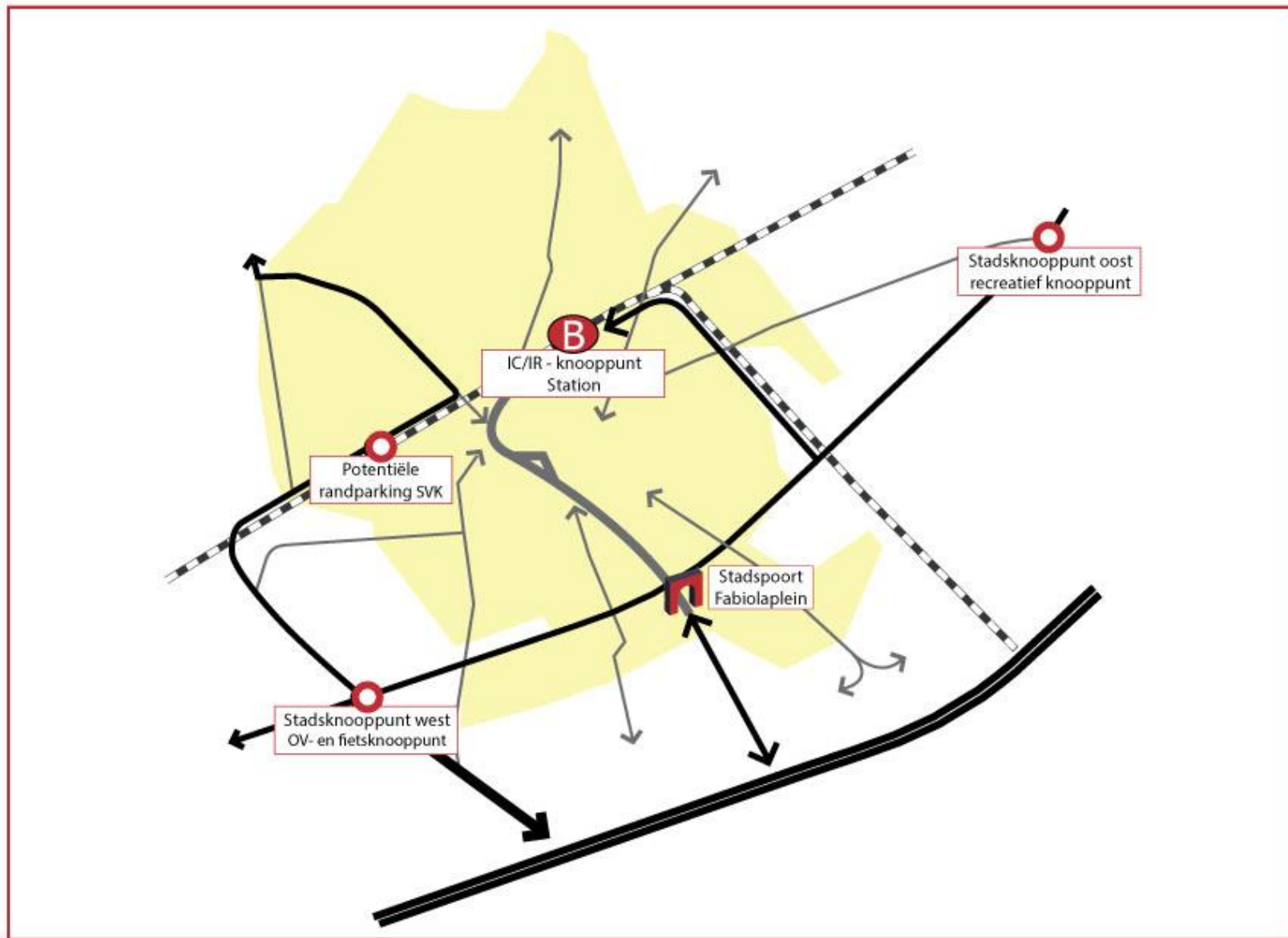
De eerste 2 stadspoorten werden in het **gemeentelijk ruimtelijk structuurplan** opgenomen als **stadsknooppunten**. De stadspoort Vijfstraten werd niet weerhouden in het GRS. De omgeving werd wel opgenomen als “scharnierproject station”.

### Vernieuwe uitwerking van de stadsknooppunten

In dit mobiliteitsplan worden **vijf belangrijke knooppunten** bepaald:

1. Het station: multimodaal knooppunt IC/IR knooppunt
2. Het Fabiolaplein: stadspoort met randparking (P+R) en stedelijk distributiecentrum
3. Het stadsknooppunt oost: recreatief knooppunt met focus op fietsverkeer
4. Het stadsknooppunt west: gekoppeld aan de nieuwe attractiepool (ziekenhuis) wordt een attractief en frequent OV-aanbod en fietsnetwerken gerealiseerd.
5. Randparking ter hoogte van SVK: zoals voorzien in het lobbenstadmodel. De exacte locatie van deze parking is nog te bepalen. Er dient tevens onderzocht te worden of de nieuwe locatie van het AZ Nikolaas (ter hoogte van stadsknooppunt oost) deels deze functie kan opnemen.

Het oostelijke knooppunt uit het GRS en het mobiliteitsplan van 2002 wordt in het kader van dit mobiliteitsplan dus niet als dusdanig weerhouden. Gezien een aantal contextfactoren gewijzigd zijn wordt om die reden de knoop in oostelijke richting verschoven en als recreatieve (mobiliteits)knoop uitgerust.



Figuur 11: Overzicht van de 5 belangrijke knooppunten in Sint-Niklaas



Deze 5 stadsknooppunten kunnen binnen het mobiliteitsplan als volgt gedefinieerd worden en een eigen invulling krijgen op lange termijn:

- **Station als multimodale knoop**

Het IC/IR-station Sint-Niklaas is een multimodaal knooppunt waar zowel uitgebreide parkeergelegenheid voor auto's en fietsen is als een verknoping met het bus- en treinnetwerk.

- **Fabiolaplein als stadspoort** (zie ook hoofdstuk 4.1.2.1)

Het Fabiolaplein vormt de grens tussen de regionale bedrijvigheid langs de N16 en de stadskern. Daarnaast moet het een geheel maken van het WSC als eindpunt van de stedelijke corridor, het stedelijk zwembad en de woontorens van het Koningin Fabiolapark. Op die manier wordt het Fabiolaplein een echte stadspoort.

Naast de functie als stadspoort moet het Fabiolaplein op termijn ook de functie opnemen als één van de multimodale knooppunten uit het lobbenstadmodel. Een grote randparking vangt de bezoekers op waarna zij vlakbij het WSC en de stedelijke corridor zijn. Op die laatste is bovendien reeds een hoogfrequent Ov-systeem aanwezig dat als natransport kan dienen.

Als stadspoort en multimodaal knooppunt is het Fabiolaplein ook de locatie bij uitstek om een stedelijk distributiecentrum te voorzien (zie ook hoofdstuk 0 Beleving van het stadscentrum)

- **Stadsknooppunt Oost als recreatief knooppunt**

Gelet op het feit dat de doortrekking van de tramlijn Antwerpen-Beveren tot dit punt niet werd opgenomen in de mobiliteitsvisie van De Lijn is er weinig potentieel voor een multimodaal knooppunt op deze locatie.

Daarnaast zijn er andere locaties ten oosten van de stad die geschikter zijn als stadsknooppunt. Ter hoogte van het gehucht Ster is er een natuurlijke verwevenheid van functies met onder andere het recreatiedomein, de toekomstige stadsuitbreiding Bellestraat-Zonneken en het bedrijventerrein Heihoekstraat. Ook in het GRS werd deze locatie opgenomen als een "overgang tussen Nieuwkerken, het stedelijk gebied en de open ruimte". Met het doel om van Sint-Niklaas een fietsstad te maken in het achterhoofd is het dan ook de aangewezen plaats om een oostelijk recreatief knooppunt te creëren. Een bijkomende fietsroute naar de Ster moet het recreatiedomein optimaal verknopen met het fietsnetwerk. Er wordt onderzocht om hier op termijn deelfietsen te voorzien.

- **Stadsknooppunt West als een sterk OV-knooppunt**

Gezien de buurt rond dit knooppunt uitdrukkelijk in beeld komt als nieuwe locatie voor het AZ Nikolaas (zie hoofdstuk 4.1.2.3 Verhuis AZ Nikolaas) kan deze locatie op termijn wel uitgroeien tot een sterk OV-knooppunt. In combinatie met het stadsuitbreidingsproject de Woningen, het nieuwe sociaal huis en het OCMW zou deze as tot een sterke poot van het stadsnet kunnen uitgroeien. Eerder dan het als een multimodaal knooppunt in te vullen wordt er dus voor een OV-knooppunt gekozen.

- **Randparking ter hoogte van SVK (exacte locatie te bepalen)**

Het lobbenstadmodel voorziet een randparking ter hoogte van SVK. De exacte locatie en ontsluiting voor deze parking is nog te bepalen en hangt af van welke opportuniteiten zich voordoen. Zo kan de verhuis van het AZ Nikolaas een opportuniteit bieden om deze randparking te voorzien aan het stadsknooppunt oost eerder dan aan SVK. Er dient dus onderzocht te worden of de nieuwe locatie van het AZ Nikolaas (ter hoogte van stadsknooppunt oost) ook de functie als randparking kan opnemen.

### Acties

- Vervolledigen fietsnetwerk naar Oostelijke recreatieve knoop (zie werkdomein B2 Integraal fietsbeleid)
- Onderzoek deelfietsstelsel recreatiedomein De Ster
- Uitwerken mobiliteitsstrategie nieuw ziekenhuis en heroriënteren van het stadsnet te Sint-Niklaas
- Onderzoek stadsdistributiecentrum en bezoekersparking ter hoogte van Fabiolaplein
- Locatieonderzoek randparking SVK en onderzoek naar integratie met nieuwe site voor het ziekenhuis AZ Nikolaas)

## 4.1.2.2. Gemengde stadsuitbreidingen als versterking van de stedelijkheid

### Situering

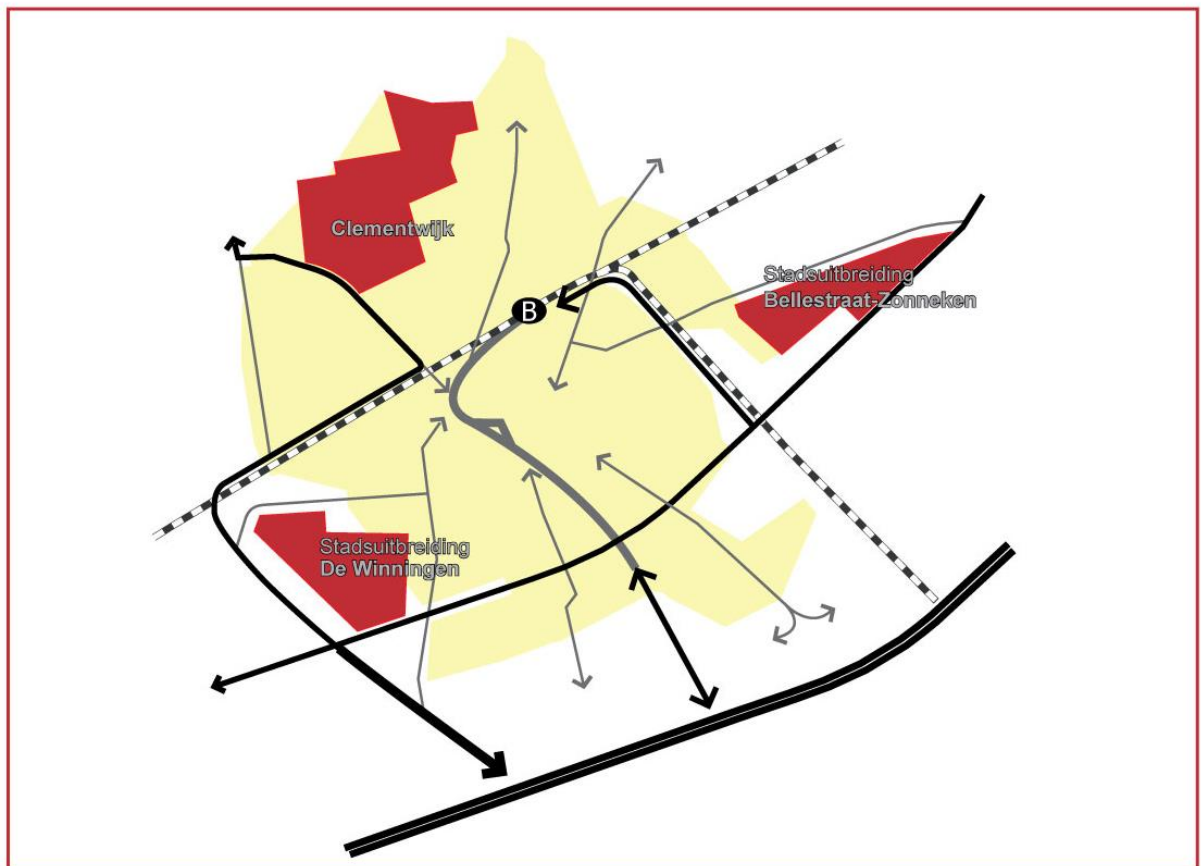
Het GRS geeft aan dat *“Drie grote stadsuitbreidingen een groot deel van de taakstellingen inzake wonen, groenvoorzieningen en bedrijvigheid moeten opvangen. Het gaat hier om de uitbreiding van de Clementwijk, De Woningen en de uitbreiding Bellestraat-Zonneken.”*

Het project **De Woningen** voorziet **bijkomende woningen**, een **bedrijventerrein en 30-35 ha randstedelijk groengebied**. De ambitie is een groene duurzame wijk. Deze ambitie situeert zich ook op het vlak van mobiliteit.

Met het **woonproject Clementwijk** komt er een grootschalige stadsuitbreiding in de noordrand van Sint-Niklaas. De ontwikkeling omvat 80 ha en voorziet **1925 woningen** en **collectieve voorzieningen** waaronder een wijksschool en een stadsdeelpark van 4 ha. De ambitie is een groene duurzame wijk. De verdere ontwikkeling staat echter ter discussie. Het projectgebied valt in een zone waar niet verder verdicht dient te worden volgens het lobbenstadmodel. Er worden wel mogelijkheden gezien voor grootschalige groenvoorzieningen

De derde en meest oostelijke ontwikkeling is **Bellestraat-Zonneken**. De ontwikkeling omvat **zowel woningen, bedrijven als groenvoorzieningen**.

Bij de ontwikkeling van deze woonwijken zal rekening gehouden worden met het STOP-principe. Toekomstige nieuwe ontwikkelingen of uitbreidingen zullen voorafgaand stevast getoetst worden aan de verenigbaarheid met het lobbenstadmodel.



Figuur 12: Overzicht van de drie grote stadsuitbreidingen

#### Uitwerking

De grote stadsuitbreidingen dienen maximaal ontsloten te worden via het openbaar vervoer en een fijnmazig fietsnetwerk. Gezien de ligging van de verschillende projecten binnen het regionaal stedelijk gebied van Sint-Niklaas en het type ontwikkeling (wonen) dienen vooral optimalisaties te worden gezocht in de **uitbreiding en/of aanpassing van het stadsnet** van Sint-Niklaas. Voor een gedetailleerde uitwerking van de OV-ontsluiting van deze ontwikkelingen zie “werkdomein B3 – Openbaar vervoersnetwerk”. Ook het fietsnetwerk anticipeert op de nieuwe ontwikkelingen (zie Hoofdstuk 4.2.1 – werkdomein B 2 – integraal fietsbeleid)

#### Acties

- Heroriënteren van het stadsnet in functie van de nieuwe ontwikkelingen

### 4.1.2.3. Verhuis AZ Nikolaas

#### Situering

Het AZ Nikolaas – op dit moment gevestigd in de Moerlandstraat – is op zoek naar een nieuwe locatie omdat de huidige locatie eventuele uitbreidingen hypothekeert. Als nieuwe locatie wordt voornamelijk naar het gebied op de kruising van N70 en R42 gekeken, een exacte locatie ligt echter nog niet vast.

#### Uitwerking

Op dit moment zijn er geen modal split gegevens beschikbaar over het personeel van het AZ Nikolaas. Wel is geweten dat 23% van de medewerkers sporadisch tot dagelijks met de fiets naar het werk komt.

Op de huidige locatie heeft het ziekenhuis een zeer goede OV-ontsluiting dankzij het stadsnet. In de toekomst is het dan ook gewenst en noodzakelijk dat een degelijke OV-ontsluiting behouden blijft. Bij het herbekijken van het stadsnet kan de nieuwe locatie van het ziekenhuis samen met de ontwikkeling van de Woningen en het nieuwe OCMW met sociaal huis in de Abingdonstraat een nieuwe sterke as in het stadsnet vormen. Voor een gedetailleerde uitwerking van de OV-ontsluiting van de nieuwe locatie van het AZ zie “werkdomein B3 – Openbaar vervoersnetwerk”.

#### Acties

- Heroriënteren van het stadsnet Sint-Niklaas met hoogwaardige bediening van de nieuwe ziekenhuissite.
- Opbouwen accuraat mobiliteitsprofiel AZ Nikolaas, dit kan deels gekoppeld worden aan de verplichte federale vragenlijst.

### 4.1.2.4. Heraanleg N70

#### Uitwerking

Na de realisatie van de oostelijke tangent beschikt Sint-Niklaas over een volledige kamstructuur. Op die manier dienen autobestuurders in functie van hun bestemming op het hoofdwegennet reeds een keuze te maken. Dit impliceert ook dat het belang van de N70 zal afnemen en enkel nog lokaal verkeer zal moeten verwerken – al blijft de weg wel uitdrukkelijk een onderdeel van de rondweg uitmaken. De verkeerskundige functie van de weg zal afnemen en bij heraanleg zal de N70 dan ook gedowngrade worden en ingericht worden als een lokale weg.

#### Acties

- Implementeren van het masterplan publieke ruimte voor de heraanleg van de N70 tussen de beide tangenten

### 4.1.3. Werkdomein A3 - Wegencategorisering

#### 4.1.3.1. Visie en wijzigingen

De gewenste wegencategorisering zet de krijtlijnen van het mobiliteitsplan uit. Het bepaalt de modaliteiten voor de verdere uitwerking van de andere thema's en het uitzetten van de bijhorende netwerken binnen het mobiliteitsplan.

In het kader van een klimaatneutraal Sint-Niklaas tegen 2050 moet de wegencategorisering ook de eerste stappen richting een duurzaam Sint-Niklaas mee uitzetten. Een **autoluw stadscentrum** vormt daar een belangrijk onderdeel van. Om dit te verwezenlijken in de compacte stadkern komt het lobbenstadmodel (zie informatief gedeelte) nadrukkelijk op de voorgrond. Daarbij worden de stedelijke woonwijken met een systeem van lussen en/of poorten ontsloten langs de historische invalswegen van de stad. Autoverkeer tussen de verschillende woonwijken is enkel mogelijk via de rondweg. Op die manier is er geen doorgaand verkeer door het stadscentrum meer mogelijk en worden de reistijden voor duurzame modi korter dan voor het autoverkeer. Dit heeft als bijkomend voordeel dat het stadscentrum makkelijker doorwaadbaar en bereikbaarder wordt voor fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer. In het wijkcirculatieplan (zie werkdomein B1) worden de belangrijkste principes van het circulatieplan beschreven.

Daarnaast is in de loop van het studieproces gebleken dat ook buiten de rondweg (R42-N70-N41) een **aanpassing van de wegencategorisering** noodzakelijk was. Enkele van deze categoriseringswijzigingen zijn om budgettaire redenen niet meteen realiseerbaar of zijn onderworpen aan een aantal randvoorwaarden, deze zijn bijvoorbeeld afhankelijk van de realisatie van andere projecten zoals de oostelijke tangent. Daarom in de categorisering uitgesplitst in een lange en korte termijnvariant. Op langere termijn heeft de stad Sint-Niklaas op een aantal punten een andere visie op de wegencategorisering in vergelijking met de huidige **categorisering in het PRS Oost-Vlaanderen**. De stad vraagt bij de herziening van het provinciaal structuurplan de selectie van de secundaire wegen aan te passen. De volgende tabel geeft een overzicht van de wijzigingen of verschilpunten.

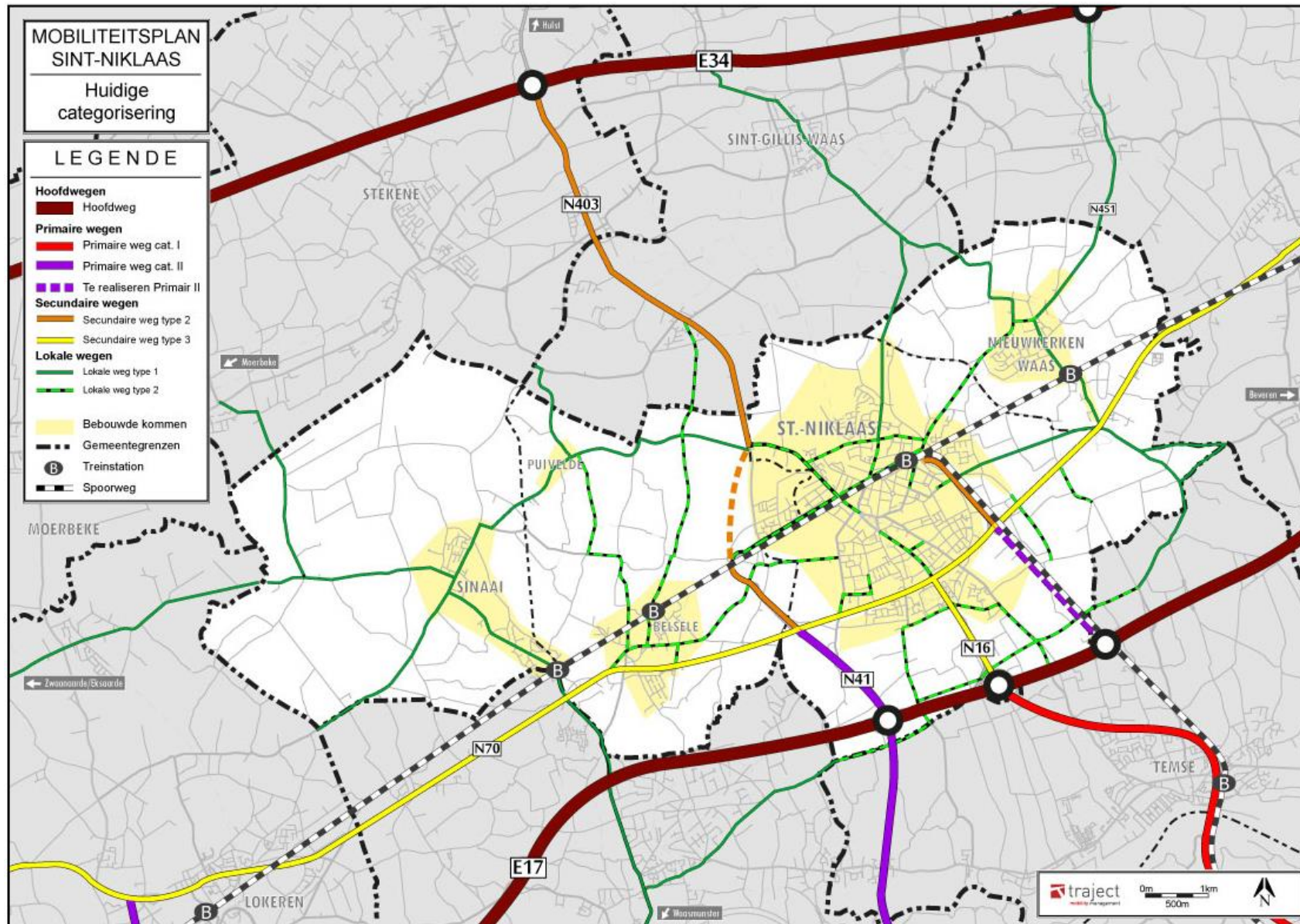
Selectie	Categorisering PRS	Voorgestelde categorisering (KT & LT)	Motivatie
<b>N16 tussen E17 en N70</b>	Secundair type 3	Secundair type 2	<p>De binnenstad van Sint-Niklaas wordt ingericht als een autoluw stadsdeel. Op de rand van de binnenstad worden bezoekersparkings en overstappunten voorzien, een van deze bezoekersparkings zal zich ter hoogte van het Waasland Shopping center bevinden (stadspoort Fabiolaplein).</p> <p>De drie grote bezoekersparkings (station, omgeving SVK, omgeving Fabiolaplein) vormen drie belangrijke punten in de verkeersstructuur van Sint-Niklaas. Ze zullen regionaal stedelijk verkeer van op langere afstand aantrekken. Deze regionale verkeersstromen dienen duidelijk te worden gekanaliseerd via de hierdoor meest aangewezen route wat een secundaire selectie motiveert. Ter hoogte van de parking eindigt de secundaire selectie van en naar het regionaal stedelijk gebied. De N16 tussen de E17 en de N70 is nu reeds een belangrijke invalsweg voor regionaal stedelijk verkeer en zal dit naar de toekomst toe ook blijven. Daarom is de weg als secundaire weg van het type 2 (ontsluiting regionaal stedelijk gebied) noodzakelijk.</p> <p>Een aanvullende reden om de N16 te categoriseren als secundair 2 is dat de N16 op grondgebied Temse gecategoriseerd is als Primair cat.I. Op het wegsegment tussen E17 en N70 zal de N16 steeds een regionale verkeersfunctie blijven vervullen voor het verkeer van en naar Sint-Niklaas. Bovendien is de hoeveelheid openbaar vervoer dat op dit segment, ten zuiden van het WSC, rijdt gering en loopt de fietsroute Temse – Sint-Niklaas via een parallelle as. Een selectie als secundaire weg type 3 is dus moeilijk motiveerbaar.</p>

Selectie	Categorisering PRS	Voorgestelde categorisering (KT & LT)	Motivatie
<b>N403 van Vlyminckshoek tot R42</b>	Vlyminckshoek – Plezantstraat: secundair type 3	KT: Secundair type 2  LT: Lokaal type 1	<p>Om de Hoge Bokstraat –een woonstraat – niet te belasten met doorgaand verkeer wordt op lange termijn een omleidingsweg voorzien (zie verder). Op korte termijn zal hoofdzakelijk de as Vlyminckshoek - Plezantstraat – Guido Gezellelaan – Leon Scheerderslaan het regionale verkeer moeten dragen.</p> <p>Daarom wordt deze weg op korte termijn geselecteerd als secundair type 2. Deze as zal de link moeten vormen tussen westelijke tangent en de N403. De regionale verkeersfunctie van dit wegsegment is de facto aanwezig.</p> <p>Op lange termijn neemt de omleidingsweg rond de Hoge Bokstraat deze regionale verkeersfunctie over. De verschuiving van het regionale verkeer naar de omleidingsweg moet de N403 tussen Vlyminckshoek en R42 de nodige zuurstof bieden om zich te ontwikkelen als een sterke fiets- en OV-as. Op dat moment kan deze as gedowngrade worden naar een lokale weg van het type 1.</p>
<b>Guido Gezellelaan - Scheerderslaan (R42)</b>	Scheerderslaan: werd niet geselecteerd in het PRS	Secundaire weg type 2	<p>De as Guido Gezellelaan-Scheerderslaan wordt zowel op korte als lange termijn gezien als een secundaire weg type 2.</p> <p>Op korte termijn vangt ze samen met de N403 het regionale verkeer op en maakt ze deel uit van de ontsluitingsstructuur van Sint-Niklaas.</p> <p>Op lange termijn is een grote bezoekersparking ter hoogte van de oksel R42 x Plezantstraat onderdeel van de strategie om het centrum autolouwer te maken. Naar analogie met de hiervoor beschreven argumenten voor de N16, dient ook hier de toeleidende as door middel van een secundaire weg te worden ontsloten. De selectie eindigt ter hoogte van de parking.</p>

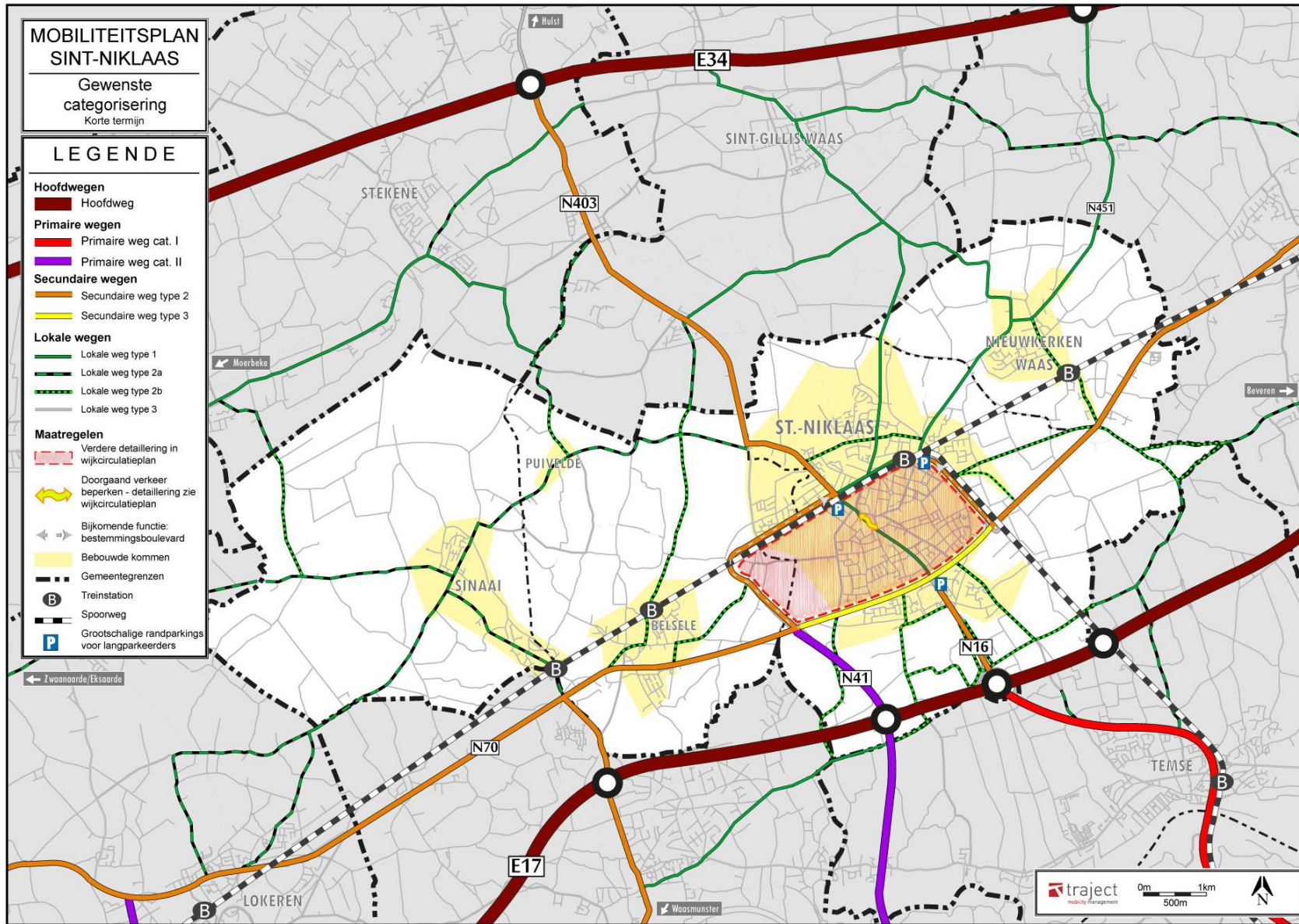
Selectie	Categorisering PRS	Voorgestelde categorisering (KT & LT)	Motivatie
<b>N70 (tussen N41 en R42)</b>	Secundair 3	KT: secundair 3 LT: Lokaal 1	<p>Op korte termijn kan dit wegsegment zijn categorisering als secundair 3 behouden. Op lange termijn, eens de oostelijke tangent gerealiseerd is zal het regionaal en bovenlokaal verkeer zijn bestemming kiezen op de E17. De drie verschillende uitritten van de snelweg leiden in de toekomst elk naar een bezoekersparking. Doorgaand verkeer kan de N41 en de N403 volgen. Dit segment van de N70 verliest hierdoor haar bovenlokale functie en kan dus worden gedowngrade naar een lokale weg type 1. Aanvullend speelt dit wegsegment evenmin een rol als stamas voor het openbaar vervoer of belangrijke hoofdfietsroute op provinciaal niveau. Het selecteren van de weg als lokale weg impliceert immers niet dat er geen maatregelen voor veilig fietsverkeer of een goede doorstroming voor het openbaar vervoer zullen worden getroffen.</p> <p>Dit wegsegment vormt een essentiële schakel in het functioneren van de bestemmingsboulevard teneinde bij een autoluwer centrum, lokale verplaatsingen in en rond Sint-Niklaas op een vlotte manier te kunnen laten verlopen.</p>

Zowel de huidige wegcategorisering als de gewenste wegcategorisering op de korte en de langere termijn wordt weergegeven op de figuren op de volgende pagina's.

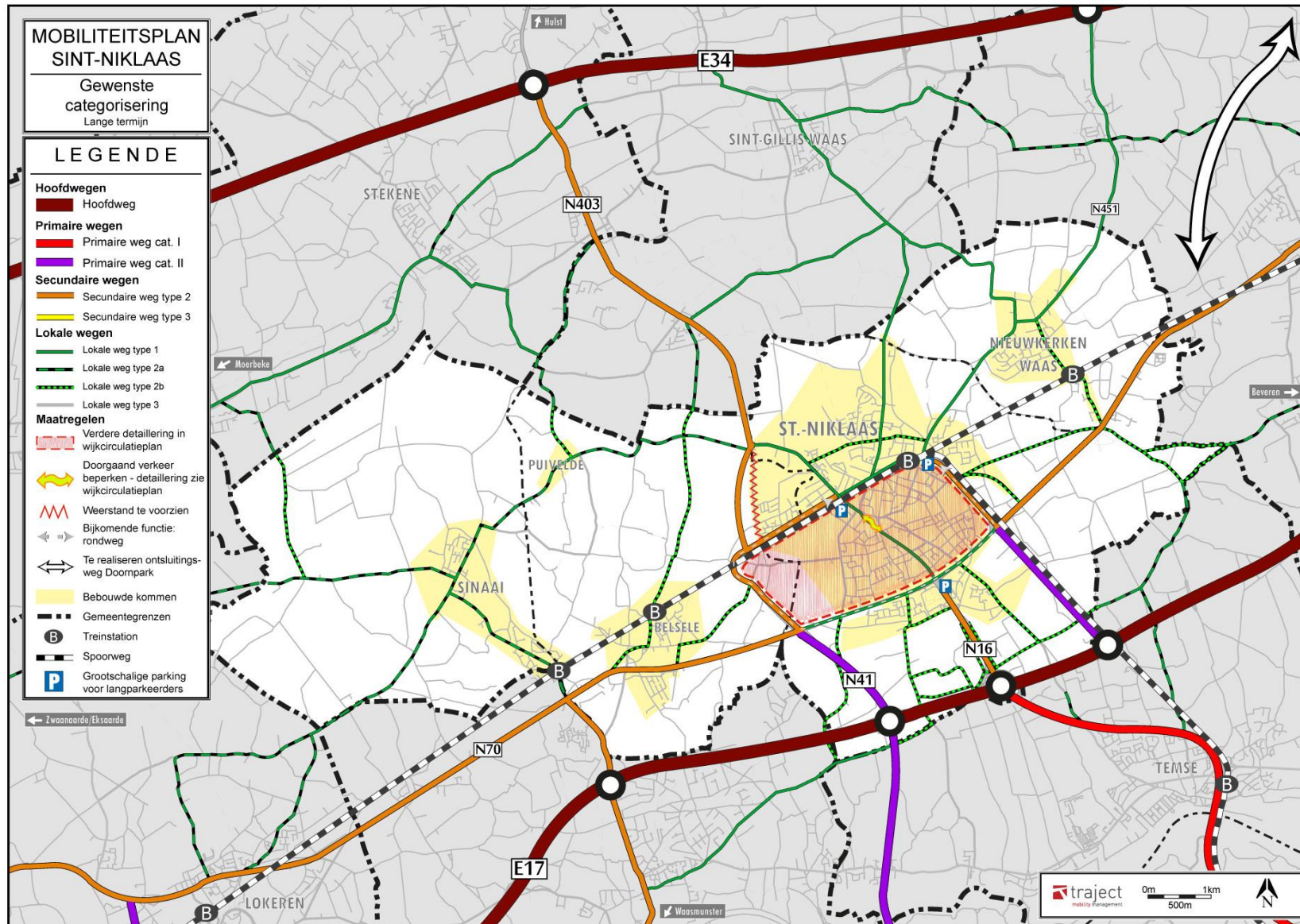




Figuur 13: huidige categorisering



Figuur 14: Wegencategorisering op korte termijn



Figuur 15: Wegencategorisering op lange termijn

#### 4.1.3.2. Ontsluiting noordelijk stadsdeel

Voor autoverkeer dient er een verbeterde ontsluiting van het noordelijk stadsdeel te komen. Zeker met het oog op de toekomstige ontwikkelingen in het noordelijk stadsdeel. Een omleidingsweg rond de Hoge Bokstraat is echter enkel realiseerbaar op lange termijn. Om die reden zal op korte termijn bekeken worden of een herprofilering van de Hoge Bokstraat een oplossing kan bieden. Hiervoor is ook een actie in de actietabellen opgenomen. Indien de herprofilering van de Hoge Bokstraat positief wordt geëvalueerd, dient ook de wegencategorisering zoals op de figuren weergegeven en hierna beschreven, te worden herbekeken.

Voor fietsverkeer blijft de N403 de belangrijkste as. Om die reden dient de situatie voor fietsers herbekeken te worden, in het bijzonder langs de Kleibeekstraat

#### 4.1.3.3. Selectie van de wegen

De gewenste wegencategorisering zet de krijtlijnen van het mobiliteitsplan uit. Het bepaalt de modaliteiten voor de verdere uitwerking van de andere thema's en het uitzetten van de bijhorende netwerken binnen het mobiliteitsplan.

Ter uitwerking van de gewenste wegencategorisering werd de categorisering zoals vastgelegd in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen gehanteerd. Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen heeft de verschillende wegencategorieën als volgt vastgelegd:

- De **hoofdwegen** vormen als geheel de drager voor het wegvervoer over langere afstand. Zij vormen een netwerk van doorgaande verbindingen op nationaal en internationaal niveau;
- De **primaire wegen categorie I** zijn wegen die noodzakelijk zijn om het net van hoofdwegen te complementeren, maar die geen functie hebben als doorgaande, internationale verbinding. De hoofdfunctie van de primaire wegen I is het verbinden op Vlaams niveau en als aanvullende functie verzamelen op Vlaams niveau;
- De **primaire wegen categorie II** zijn wegen die een verzamelfunctie hebben voor gebieden en/of concentraties van activiteiten van gewestelijk belang. De hoofdfunctie van de primaire wegen II is het verzamelen op Vlaams niveau en als aanvullende functie het verbinden op Vlaams niveau;
- De **secundaire wegen** hebben als hoofdfunctie het verbinden en/of verzamelen op lokaal en bovenlokaal niveau en aanvullende functie toegang geven;
- De **lokale wegen** hebben als hoofdfunctie toegang geven.

Deze laatste twee categorieën worden in de provinciale ruimtelijke structuurplannen nog verder uitgewerkt op volgende wijze:

- De **secundaire wegen type 1** vervullen in de eerste plaats een verbindende functie op bovenlokaal niveau op basis van mobiliteit genererende elementen van provinciaal/regionaal niveau, maar die niet functioneert op Vlaams niveau, teneinde geen verkleining van de mazen van hoofd- en primaire wegen te veroorzaken. Daarnaast heeft de weg tevens een (ondergeschikte) bovenlokale verzamelfunctie. De aanvullende functie van het toegang geven wordt langs die wegen tot een minimum beperkt.
- Bij de **secundaire weg type 2** is de hoofdfunctie van de weg het verzamelen op bovenlokaal niveau van verkeer dat afkomstig is van mobiliteit genererende elementen van provinciaal/regionaal niveau, naar het hogere wegennet. In mindere mate neemt de weg een verbindende taak op. Vanwege het lagere karakter van de weg is hier een hogere mate van toegang verlenen mogelijk.
- Op **secundaire wegen type 3** is de autoverkeersfunctie van de weg (verbinden/verzamelen) neven- of ondergeschikt aan de openbaar vervoersfunctie en de langzaam-verkeersfunctie, enerzijds omdat de verbindings- en verzamelfunctie van de weg in de wensstructuur wordt ingevuld langs een parallelle route, anderzijds teneinde een verschuiving in de modal split tot stand te brengen. De taak ten aanzien van het regionaal autoverkeer beperkt zich tot een hoogstens verzamelende functie. Hierdoor kan speciale aandacht gaan naar de ruimtelijke inpassing, de inrichting van de weg, naar de voorzieningen voor de zwakke weggebruikers fietser en voetganger en naar de doorstroming van het openbaar vervoer.
- De **lokale wegen type 1** hebben als hoofdfunctie het verbinden op lokaal niveau. Aanvullend hebben ze ook een verzamelende functie op lokaal niveau.
- De **lokale wegen type 2** hebben als hoofdfunctie het verzamelen op lokaal niveau gecombineerd met het verlenen van erftoegang. Aanvullend kunnen ze ook een verbindende functie hebben op lokaal niveau.
- De **lokale wegen type 3** zijn erftoegangswegen

Gezien de grootte van het studiegebied, om de nodige nuances in de wegencategorisering te kunnen aanbrengen én om de van de categorisering een kapstok voor de rest van het beleid te kunnen maken zal in de mobiliteitsplan een **onderscheid** gemaakt worden tussen lokale wegen **type 2a en type 2b**. Daarbij sluiten de lokale wegen type 2a nauw aan bij de lokale wegen type 1. Beiden zijn dragers van het lokaal vrachtverkeer en hebben eenzelfde snelheidsbeleid. Echter, waar de **lokale wegen type 1 hoofddorpen** met elkaar verbinden, verbinden de **lokale wegen type 2a de overige kernen**. De lokale wegen type 2b zijn de overige wegen die voldoen aan de definitie van type 2 maar die daarnaast geen belangrijke structuurbepalende rol spelen. Ze zijn geen dragers van lokaal vrachtverkeer en hebben over het algemeen een lager snelheidsregime.

Hierna wordt de voorgestelde wegcategorisering weergegeven, inclusief afwijkingen van het provinciaal ruimtelijk structuurplan.

Wegencategorie	Selectie	Verantwoording	Randvoorwaarde
<b>Hoofdwegen</b>	E17/A14	In overeenstemming met het RSV	
<b>Primaire wegen cat. II</b>	N41 van aansluiting 14 A14 (Dendermonde) tot N70 (Sint-Niklaas)  N41 van aansluiting 14 A14 (Sint-Niklaas) tot N47 (Lebbeke/Dendermonde)  Aan te leggen oostelijke tangent (doortrekking R42 tussen N70 en A14/E17);	In overeenstemming met het RSV	
<b>Secundaire wegen type 1</b>	Het PRS selecteert geen wegen in deze categorie op grondgebied Sint-Niklaas		
<b>Secundaire wegen type 2</b>	N70 van N47 (Lokeren) – N41 (St-Niklaas) en van R42 (St-Niklaas) – N485 (Beveren)  R42 van N70 tot Vijfstraten  N41 van N70 tot Scheerderslaan/Hoge Bokstraat  R42 van N403 tot Scheerderslaan/Hoge Bokstraat  N16	In overeenstemming met het PRS  In overeenstemming met het PRS  In overeenstemming met het PRS  Afwijking op het PRS. Zie tabel 3  Afwijking op het PRS. Zie tabel 3	

Wegencategorie	Selectie	Verantwoording	Randvoorwaarde
<b>Lokale wegen type 1</b>	N403 van Spoorweglaan tot Vlyminckshoek	Afwijking op het PRS. Zie tabel 3	Realisatie omleidingsweg Hoge Bokstraat
	N70 van N41 tot R42 (te Sint-Niklaas)	Afwijking op het PRS	Realisatie oostelijke tangent
	<p>Volgende wegen werden gecategoriseerd als lokale weg type 1 omwille van hun functie als verbindingsweg op lokaal niveau:</p> <p>Pastorijstraat, Gyselstraat, Vleeshouwersstraat , Stenenmuurstraat, Leon Scheerderslaan , N451, Drielindenstraat, Schrijberg, Leopold II-laan, Schuilhoek, Hulstendreef, Molenstraat, Sint-Gillisbaan, Vrouw-Mariastraat, Rozenlaan, Peperstraat, Tuinlaan, Lepelhoekstraat, Driekoningenstraat en de N70 tussen de 2 tangenten,</p>		
<b>Lokale wegen type 2 a</b>	<p>Volgende wegen werden gecategoriseerd als lokale weg type 2 omwille van hun functie als verzamelende weg op lokaal niveau:</p> <p>Hulstbaan, Zwaanaardestraat, Keizerstraat, Wijnveld, Puiveldestraat, Marktstraat, Kruisstraat, Nauwstraat,</p>		
<b>Lokale wegen type 2 b</b>	<p>Volgende wegen werden gecategoriseerd als lokale weg type 2 omwille van hun functie als verzamelende weg op lokaal niveau:</p> <p>Heimolenstraat, Belseledorp, Kerkstraat, Raapstraat, Dries, , Eigenlostraat, Heistraat, Krekelstraat, , Tereken, Ster, Hoogkamerstraat, Driegaaiehoek, Weimanstraat, Nieuwkerkenstraat, Heihoekstraat, Tassijnslaan, Zonneken, Kemzekestraat, Begijnenstraat, Bellestraat, Haasdonkse Steenweg, Vossekotstraat, Hertjen, Sinaaidorp, Kapelstraat, Hoge Heerweg, Industriepark-west, Houten Schoen, Gentstraat, Dendermondse Steenweg, Puitvoetstraat, Industriepark-noord, Passtraat (ten noorden van N70)</p>		
<b>Lokale wegen type 3</b>	Alle overige wegen worden gecategoriseerd als lokale weg type 3		

Tabel 3: Vooropgestelde wegencategorisering - Actieprogramma

## Wijzigingen in categorisering

Onderstaande tabel geeft alle wijzigingen in categorisering weer ten opzichte van het mobiliteitsplan van 2002.

Wegsegment	Categorisering vorig mobiliteitsplan	Nieuwe categorisering	Opmerkingen
N70 (uitgezonderd tussen N41 en R42)	Secundair 3	Secundair 2	Sinds het vorige mobiliteitsplan is er een nieuw PRS dat de N70 selecteert als secundair 2
N 70 (tussen N41 en R42)	Secundair 3	KT: secundair 3 LT: Lokaal 1	De gewenste functie is lokale bestemmingsboulevard in functie van autoluw centrum. Er is geen bovenlokale autoverkeersfunctie gewenst, evenmin is de as een belangrijke stamas voor het openbaar vervoer of hoofdfietsroute op provinciaal niveau.
N403 Vlyminckshoek - Plezantstraat	Secundair 3	KT: secundair 2 LT: lokaal 1	Zie tabel 3. Op korte termijn functie voor doorgaand regionaal verkeer. Belangrijke toegangsweg tot het regionaal stedelijk gebied.  Op lange termijn OV- en fiets-as zoals voorzien in het lobbenstadmodel
R42 tussen N41 en Plezantstraat	Lokaal 1	Secundair 2	Zie tabel 3. Functie voor doorgaand regionaal verkeer op korte termijn. Op lange termijn regionale bedieningsas van een grootschalige parking voor langparkeerders.
N16 tussen E17 en N70	Secundair 3	Secundair 2	Zie tabel 3. Belangrijke ontsluitingsweg voor het regionaal stedelijk gebied Sint-Niklaas, nu en in de toekomst.
Driekoningenstraat	Lokaal 2	Lokaal 1	Lokale verbindingsweg tussen het regionaal stedelijk gebied Sint-Niklaas en Sint-Gillis-Waas



Wegsegment	Categorisering vorig mobiliteitsplan	Nieuwe categorisering	Opmerkingen
Vijfstraten/Klapperbeekstraat/Turkyen /Pastorijstraat	Lokaal 2	Lokaal 1	Lokale verbindingsweg tussen regionaal stedelijk gebied Sint-Niklaas, Nieuwkerken Waas en Vrasene
Tereken ten zuiden van N70	Lokaal 2	Lokaal 1	Lokale verbindingsweg tussen regionaal stedelijk gebied Sint-Niklaas en Waasmunster
Weimanstraat	Lokaal 1	Lokaal 2b	Eerder ontsluitend dan verbindend. Weg is onvoldoende uitgerust om als verbindingsweg te functioneren en zal naar de toekomst toe niet worden gepromoot.
Kemzekestraat	Lokaal 1	Lokaal 2b	Eerder ontsluitend dan verbindend op niveau van het grondgebied Sint-Niklaas. De relatie tot Stekene en Kemzeke wordt maximaal gestuurd via de N403.
Heimolenstraat	Lokaal 3	Lokaal 2b	Lokaal verbindende route wordt niet aangemoedigd, alternatief verloopt via de Waasmunsterse Steenweg – Steenweg Hulst-Lessen – Dendermondsesteenweg
Nieuwkerkenstraat/Heihoekstraat/ Vossekotstraat/Tassijnlaan/ Haasdonkse Steenweg	Lokaal 1	Lokaal 2b	De verbindende tussen Nieuwkerken Waas en Temse wordt in eerste instantie via de het secundaire wegennet aangemoedigd. Deze wegen hebben voornamelijk een ontsluitende functie. Hiermee wordt de gewenste categorisering ook afgestemd met de randgemeenten

Wegsegment	Categorisering vorig mobiliteitsplan	Nieuwe categorisering	Opmerkingen
Bellestraat/Zonneken/Ster	Lokaal 1	Lokaal 2b	Uitdrukkelijke keuze de weg een ontsluitende functie te geven, mede voor de toekomstige ontwikkelingen gelegen in de zone tussen Bellestraat en N70. De lokaal verbindende verplaatsingen verlopen bij voorkeur via de N70.
De dorpslus bestaande uit Nauwstraat, Kruisstraat, Puiveldestraat, Vleeshouwersstraat, Wijnveld, Schrijfbergstraat	Lokaal 1	Lokaal 2a	Deze straten verbinden geen hoofddorpen met elkaar en kunnen daarom niet als lokaal 1 geselecteerd worden. Gezien hun verbindende functie tussen de dorpen Belsele, Sinaai, Puivelde en Sint-Niklaas worden ze als lokale 2 geselecteerd.
Hulstbaan, Zwaanaardestraat en Sinaaidorp	Lokaal 1	Lokaal 2a	Deze straten verbinden geen hoofddorpen met elkaar en kunnen daarom niet als lokaal 1 geselecteerd worden. Gezien hun verbindende functie tussen de dorpen Sinaai, Lokeren en Zwaanaarde worden ze als lokale 2 geselecteerd.
Houten schoen	Lokaal 1	Lokaal 2b	Uitdrukkelijke keuze om de categorisering te verlagen gezien de selectie als belangrijke fietsas.
Bosstraat/Gouden Leeuwstraat/Kleemstraat	Lokaal 2	Lokaal 3	Er is geen verkeersfunctie aanwezig noch gewenst op deze wegen.
Belseledorp (tussen Koutermolenstraat en Hulstdreef)	Lokaal 2	Lokaal 3	Keuze om Belseledorp in het dorpscentrum geen verkeersfunctie te geven, met uitzondering van het toegang verlenen tot de aangelanden en lokale diensten. Parallele verkeersstructuren laten toe verkeer maximaal uit het centrum te weren.

<b>Wegsegment</b>	<b>Categorisering vorig mobiliteitsplan</b>	<b>Nieuwe categorisering</b>	<b>Opmerkingen</b>
Passtraat	Lokaal 2	Lokaal 3	Uitdrukkelijke keuze om de woonfunctie te laten primeren: zuivere woonfunctie en beperkte verkeersfunctie
Meulenaarstraat	Lokaal 2	Lokaal 3	Uitdrukkelijke keuze om de woonfunctie te laten primeren: zuivere woonfunctie en beperkte verkeersfunctie

Tabel 4: Overzicht wijzigingen in categorisering

## Belangrijke missing links

De **Oostelijke tangent** is de missing link in de kamstructuur van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas. Hierdoor ontstaan er doorstromingsproblemen op de N70 en de N16.

Voor autoverkeer dient er een **verbeterde ontsluiting van het noordelijk stadsdeel** te komen. Zeker met het oog op de toekomstige ontwikkelingen in het noordelijk stadsdeel. De missing link die verkeer afkomstig van de E17 en de ruime omgeving van de N16 naar de gemeenten ten noorden van Sint-Niklaas moet afleiden en vice versa dient weggewerkt te worden. Een omleidingsweg rond de Hoge Bokstraat is echter enkel realiseerbaar op lange termijn. Om die reden zal op korte termijn bekeken worden of een herprofilering van de Hoge Bokstraat een oplossing kan bieden. Indien een herprofilering geen oplossing biedt kan het tracé-onderzoek dat in het verleden reeds uitgevoerd werd als leidraad dienen voor de verdere ontwikkeling van de omleidingsweg.

Ook buiten het grondgebied van Sint-Niklaas zijn er nog missing links die de interne ontsluiting van het Waasland en dus ook van Sint-Niklaas kunnen bevorderen. De belangrijkste missing link is de nieuwe **noordelijke ontsluitingsweg tussen de N70 en E34**. Van de verschillende mogelijke tracés voor de nieuwe ontsluitingsweg krijgt het tracé via Vrasene met een aansluiting op het knooppunt N451 de voorkeur. Het tracé heeft minder ruimtelijke impact dan het alternatief via het gewestplantracé (R2) met aansluiting op knooppunt N450 in Melsele. Dit tracé garandeert de interne ontsluiting voor het vrachtverkeer door de koppeling van Sint-Niklaas-Oost, Doornpark, veiling (Profuco) en logistiek park en op die manier kanaliseert de ontsluitingsweg het diffuse vrachtverkeer dat momenteel ondermeer via de doortochten van Nieuwkerken en Vrasene rijdt. Dit wensbeeld dat voortvloeit uit het burgemeestersoverleg van het Waasland zal echter nog voorwerp moeten uitmaken van verder overleg met de bovenlokale partners en formele besluitvorming.

## Assen die herin te richten vanuit de wegencategorisering

Op lange termijn dienen een aantal wegen heringericht te worden onder invloed van de in dit werkdomein besproken wegencategorisering. Volgende wegen krijgen een uitgesproken andere functie waardoor een heraanleg vereist zal zijn:

- De **N403 van Spoorweglaan tot Vlyminckshoek** wordt op lange termijn een lokale weg en een dragende as voor OV en fietsverkeer.
- De **N70 van N41 tot R42** wordt tevens gedowngrade naar een lokale weg. Het wegbeeld zal hieraan aangepast moeten worden waardoor de N70 een stadsboulevard kan worden.
- In de **Hoge Bokstraat** zal doorgaand verkeer ontmoedigd moeten worden van zodra de omleidingsweg gerealiseerd is. Dit kan door circulatiemaatregelen of een verkeerluwe herinrichting.

## 4.2. Werkdomein B – Uitwerking van de verkeersnetwerken

### 4.2.1. Werkdomein B1 – Trage wegen en circulatieplan

#### 4.2.1.1. Inleiding wijkcirculatie

Sint-Niklaas heeft de ambities om tot een hogere leefbaarheid en een verhoogd welbehagen te komen in het centrum én wil daar bovenop een verhoogde verkeersveiligheid nastreven. Deze ambities vertalen zich naar een **autoluwer stadscentrum** door het optimaliseren van de verkeersstructuur en de nodige ondersteunende circulatiemaatregelen. Ook hier vormt het lobbenstadmodel de belangrijkste leidraad.

Op dit moment zijn enkele winkelstraten in de stadskern reeds ingericht als **voetgangersgebied**. Dit voetgangersgebied omvat de Stationsstraat en het Sint-Nikolaasplein.

Naast het voetgangersgebied is het de bedoeling dat het centrum, mede door een gewijzigde wijkcirculatie, verkeersveiliger wordt meer op maat wordt van voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.

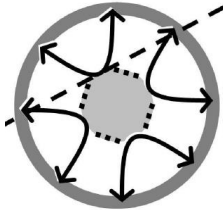
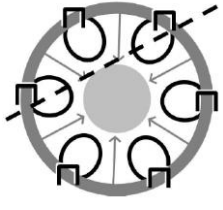
Op **korte termijn** kan reeds een belangrijk aandeel **doorgaand verkeer uit het centrum worden geweerd**. Door een aantal doordachte circulatiewijzigingen ter hoogte van de Grote Markt (knippen van de noord-zuid beweging) kan het doorgaande verkeer dat op de tangenten thuishoort reeds uit het centrum worden gemeden. Deze maatregelen zullen de pleinfunctie van de Grote Markt versterken, de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers verbeteren en zorgen voor een betere doorstroming voor het openbaar vervoer.

In principe kan deze maatregel snel worden gerealiseerd met eenvoudige circulatiemaatregelen ter hoogte van het Onze-Lieve-Vrouw plein en/of ter hoogte van de Grote Markt. De realisatie van de oostelijke tangent vormt een belangrijke aanvullende maatregel om de verkeersstructuur te vervolledigen en het verkeer optimaal via de twee tangenten te kunnen sturen.

Op **lange termijn** wordt een groter **autoluw centrum** nagestreefd waarbij ook **interne autoverplaatsingen** door het stadscentrum **vermeden** worden. Interne verplaatsingen kunnen ontmoedigd worden door het verder doordrijven van circulatiemaatregelen.

#### 4.2.1.2. Ontsluiting wijken

Elk van deze 7 invalssassen die geselecteerd werden in het lobbenstadmodel zullen op een bepaalde manier een wijk bedienen. Hiervoor zijn **2 mogelijke principes** die hieronder voorgesteld worden. Afhankelijk van het wegprofiel en de specifieke omstandigheden zal per wijk geëvalueerd worden wat de beste optie is en een keuze voor één van deze ontsluitingsprincipes gemaakt worden. Dit zal in overleg met de respectievelijke wijken gebeuren bij de detaillering van het wijkcirculatieplan.

Principe van centrumlussen	Principe van wijkklussen
	
De wijken worden ontsloten via een invalsweg die langs de wijk loopt. Ter hoogte van het centrum is er voor autoverkeer geen doorkoppeling tussen de verschillende invalswegen.	De wijken zijn van elkaar gescheiden voor autoverkeer. Een poortsysteem fungeert als enige in- en uitgang voor 1 specifieke wijk.

In beide gevallen zijn de **wijken van elkaar geïsoleerd voor autoverkeer**. Dit wil zeggen dat autoverkeer verplicht is om telkens terug te keren naar het hoofdwegennet – de rondweg in het geval van Sint-Niklaas.

### 4.2.1.3. Principes wijkcirculatie

In het lobbenstadmodel worden **7 historische radiale invalswegen** geselecteerd waaraan de stadslobben of woonlobben opgehangen worden en waarrond men ruimtelijk wil gaan verdichten. Het gaat om de volgende 7 assen:

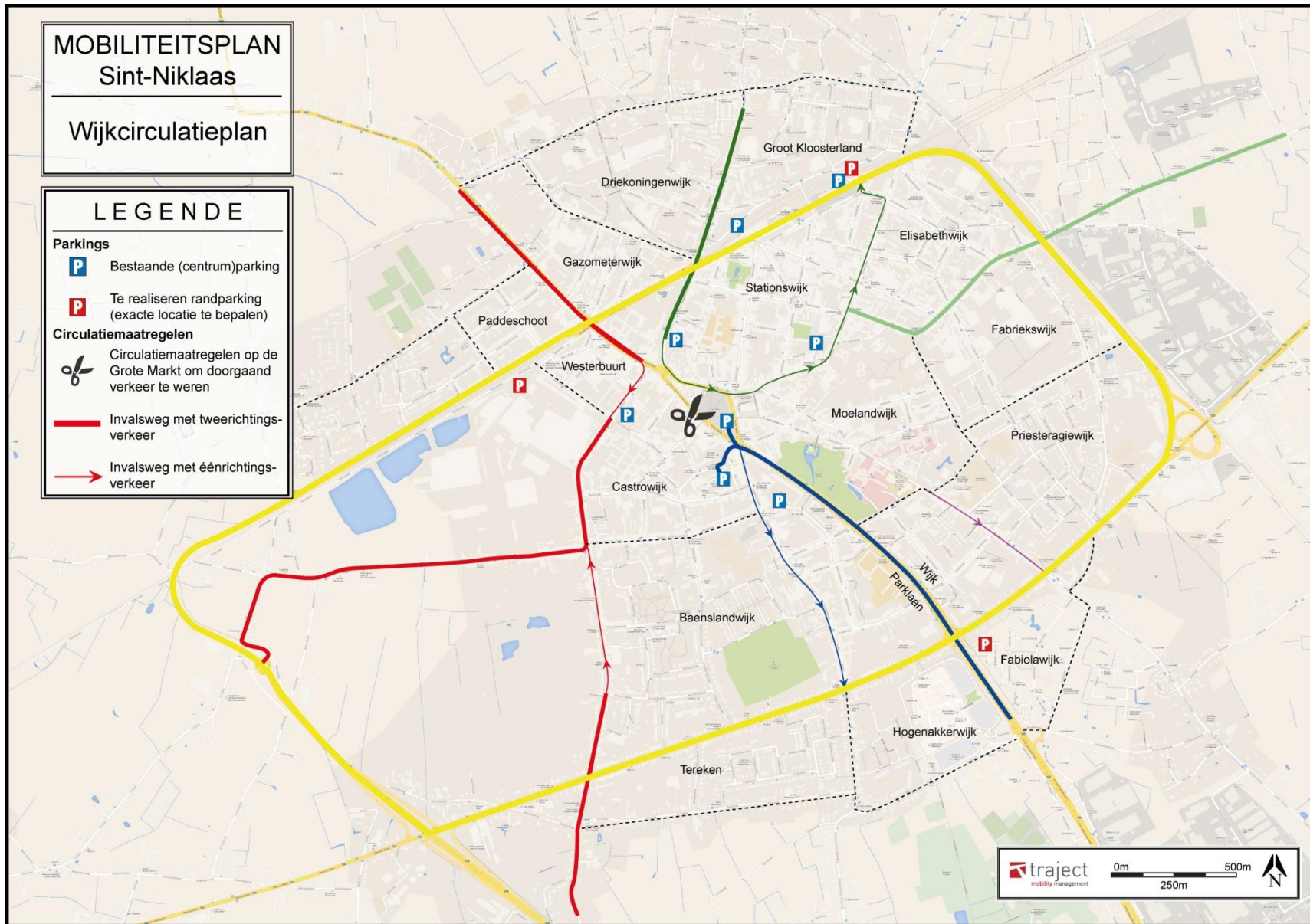
1. Plezantstraat–Kleibeekstraat–Vlyminckshoek
2. Driekoningenstraat –Lepelhoekstraat–Sint-Gillisbaan
3. Vijfstraten –Klapperbeekstraat
4. Antwerpse Steenweg –Raapstraat –Bellestraat
5. Hospitaalstraat –Brugsken–Hertjen
6. Kokkelbeekstraat–Knaptandstraat–Tereken
7. Langhalsbeekstraat–Moleken–Driegaaienstraat–Driegaaienhoek

Deze 7 invalssassen hebben een sterk **uiteenlopend wegprofiel** waar niet altijd ruimte is om plaats te bieden aan fietsers, auto's en openbaar vervoer in beide richtingen. Om die reden is er ter bevordering van de verkeersveiligheid en doorstroming aan enkele (delen) van deze 7 assen een gewenste **rijrichting toegekend**. De figuur op de volgende pagina illustreert de verschillende dragende assen in het verkeerscirculatieplan. Voor de dikke lijnen is er dubbelrichtingsverkeer van toepassing, de dunne lijnen is er geopteerd voor beperkt enkelrichtingsverkeer (fietsers kunnen nog steeds in tegenrichting rijden).

Op de as **Hospitaalstraat –Brugsken–Hertjen** is ervoor gekozen om de Hospitaalstraat niet op te nemen. Het wegprofiel en de vele scholen in die buurt zorgen ervoor dat een ontsluitende as in die straat niet gewenst is.

Daarnaast werd de **Parklaan toegevoegd** aan deze 7 invalssassen van de Lobbenstad gezien deze as wel een breed wegprofiel heeft en dit extra mogelijkheden biedt om de omliggende wijken te ontsluiten.

Onderstaande figuur geeft een overzicht van welke assen welke wijken bedienen en in welke richting(en).



Figuur 16: Wijkcirculatieplan – toekennen van gewenste rijrichting aan de dragende assen



#### 4.2.1.4. Gefaseerde invoering wijkcirculatie

Het einddoel is een autoluw stadcentrum volgens de principes van het lobbenstadmodel. Dit kan echter niet op één dag verwezenlijkt worden omdat vaak de infrastructuur nog onvoldoende een dergelijke werking toelaat. Er dienen dus bepaalde randvoorwaarden vervuld te zijn om bepaalde circulatiemaatregelen te kunnen nemen en zo tot een groter autoluw centrum te komen. De verschillende fases en hun randvoorwaarden worden hieronder besproken.

##### **Fase A: circulatiemaatregelen Grote Markt**

In een eerste fase wordt de Grote Markt geknipt voor autoverkeer. Openbaar vervoer, prioritaire voertuigen en zachte weggebruikers kunnen uiteraard wel nog over de Grote Markt. Dit zorgt ervoor dat een groot deel van het doorgaand verkeer uit het stadscentrum gehaald wordt.

Voor het knippen van de doorgaande verkeersstroom over de Grote Markt kunnen verschillende varianten worden uitgewerkt. Op de korte termijn worden hiervoor gesprekken met betrokken stakeholders opgestart. Daarnaast moet erover gewaakt worden dat de knip op de markt de doorgaande verkeersstroom niet verschuift naar andere nabijgelegen woonwijken. Het doorgaande verkeer dient de rondweg te volgen.

Er moet voldaan te zijn aan volgende randvoorwaarden om deze circulatiemaatregelen te nemen:

- Heraanleg N70-oost afgerond
- Driekoningen heraangelegd

##### **Fase B: beperken uitwisseling tussen wijken**

In een 2<sup>de</sup> fase wordt een groter autoluw centrum nagestreefd. Dit kan door meerdere circulatiemaatregelen te nemen waardoor een eerste keer een aantal wijken van elkaar geïsoleerd worden voor autoverkeer. Met een beperkt aantal circulatiemaatregelen zullen 4 stadslobben gecreëerd kunnen worden waartussen er geen of slechts zeer beperkte uitwisseling mogelijk is (zie ook Figuur 17: Wijkcirculatie met 4 stadslobben en beperkte uitwisseling tussen de lobben). Dit wil bijvoorbeeld zeggen dat iemand die van de Elisabethwijk naar de Castrowijk wil rijden zal moeten terugkeren naar de rondweg om zo richting Elisabethwijk te rijden. Hij zal dus niet langer door de stationswijk richting de Elisabethwijk kunnen rijden. Iemand die van de Castrowijk naar de Baenslandwijk wil kan dit wel nog steeds rechtstreeks doen.

Figuur 17 visualiseert deze 4 zones en verduidelijkt het principe van wijkcirculatie. Op straatniveau zijn ondersteunende circulatiemaatregelen nodig om uitwisseling tussen de wijken te beperken.

Randvoorwaarden voor het invoeren van deze maatregelen zijn:

- Organisatie van een sturend parkeerbeleid in het stadscentrum
- Er wordt vermoed dat ook de realisatie van de oostelijke tangent een randvoorwaarde is. Als er echter al voor de realisatie van de oostelijke tangent gestart kan worden met het verder doordrijven van de wijkcirculatie dan zal deze mogelijkheid ook overwogen worden.

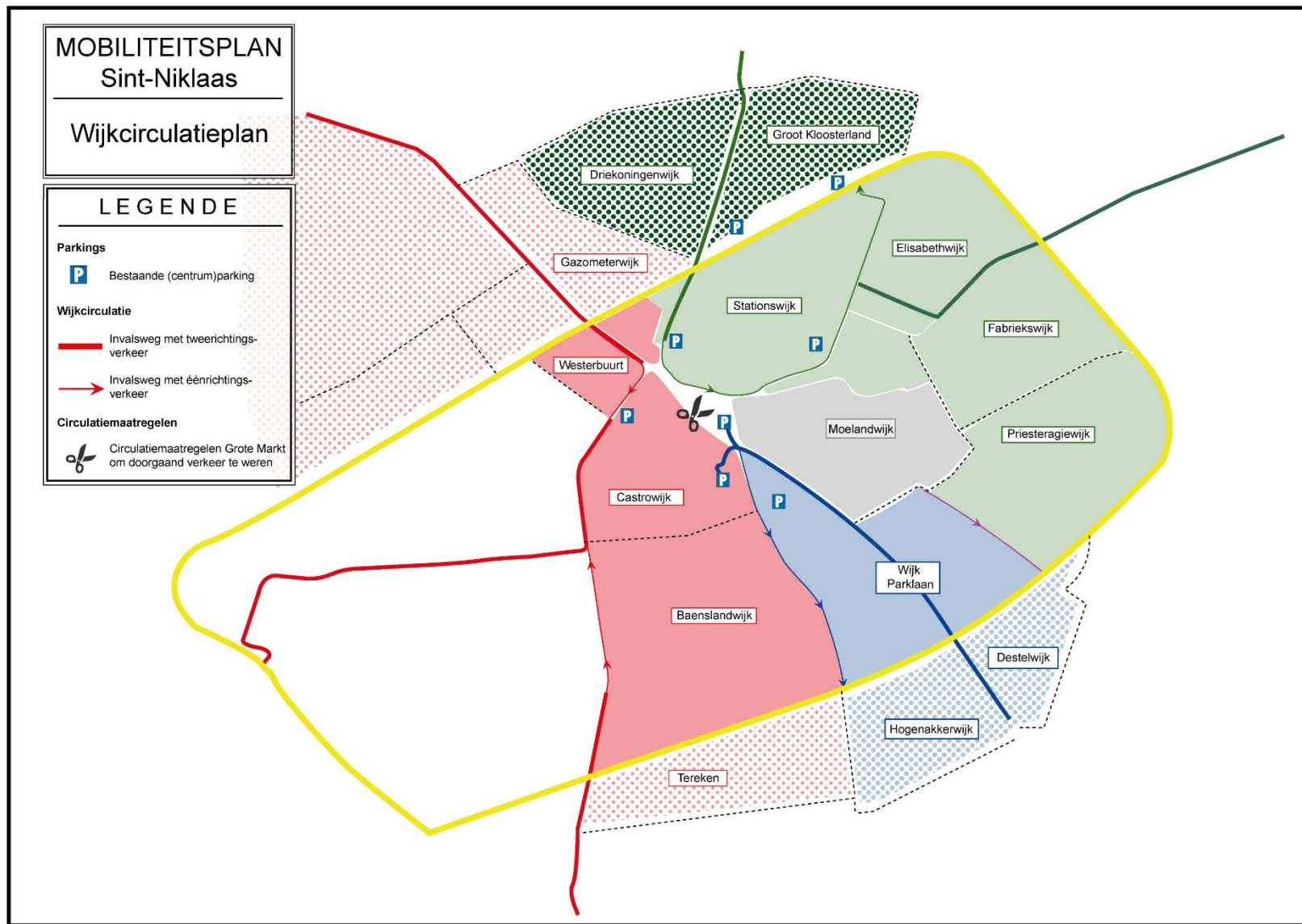
### **Fase C: doorgedreven circulatiemaatregelen**

In een 3<sup>de</sup> fase (zie Figuur 18: Wijkcirculatie met 7 stadslobben en beperkte uitwisseling tussen de lobben) wordt een autoluw centrum nagestreefd zoals voorzien in het lobbenstadmodel. Met bijkomende circulatiemaatregelen zullen 7 stadslobben gecreëerd worden waartussen er geen uitwisseling mogelijk is. Ondersteunende circulatiemaatregelen zorgen ervoor dat autoverkeer dat van de ene wijk naar de andere wijk wil, zich telkens via de rondweg dient te verplaatsen. De wijken blijven uiteraard wel doorwaadbaar voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer.

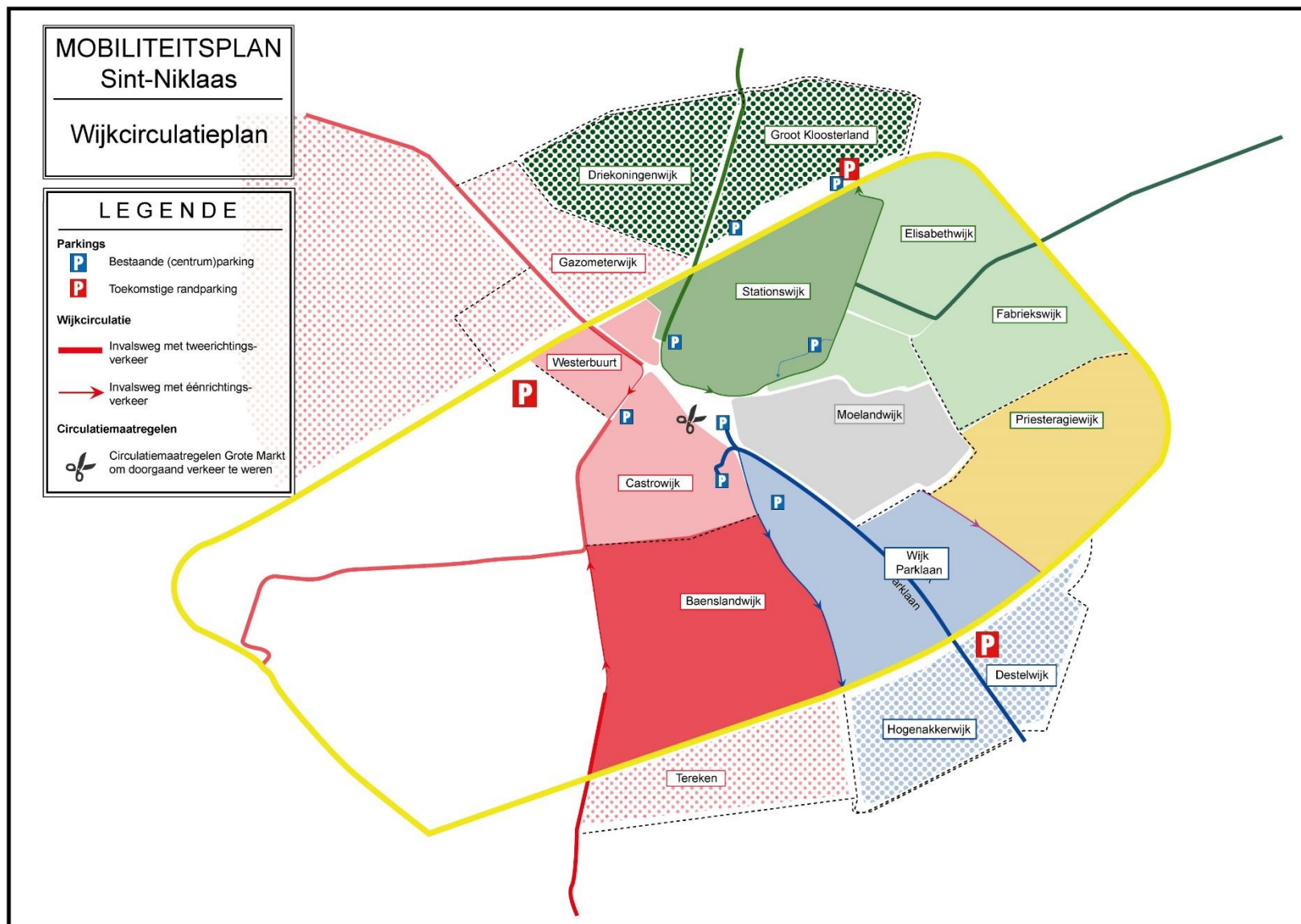
Ter illustratie: terwijl er in fase B een verplaatsing van de Castrowijk naar de Baenslandwijk nog rechtstreeks kon, zal dit nu via de rondweg moeten gebeuren. Alternatieven voor een snellere verplaatsing tussen deze twee lobben zijn de fiets, te voet of met het openbaar vervoer.

Figuur 20: visualiseert deze 7 stadslobben. Op straatniveau moeten extra circulatiemaatregelen de uitwisseling tussen wijken nog verder beperken dan in fase B of uitwisseling – behalve dan via de rondweg - bij voorkeur zelfs onmogelijk maken.

Randvoorwaarden voor het invoeren van deze fase is een uitgebreid aanbod aan alternatieven. Dit gaat van een sterk fietsnetwerk over frequent en kwalitatief OV tot de realisatie van de drie grote parkings uit het lobbenstadmodel.



Figuur 17: Wijkcirculatie met 4 stadslobben en beperkte uitwisseling tussen de lobben



Figuur 18: Wijkcirculatie met 7 stadslobben en beperkte uitwisseling tussen de lobben

#### 4.2.1.5. Trage wegen

Trage wegen geven kansen aan zowel voetgangers al fietsers om hun bestemming op een comfortabele veilige manier te bereiken. Een goed netwerk van trage wegen betekent een ware toegevoegde waarde aan het bestaande voetgangers- en fietsnetwerk.

Er loopt een tragewegenproject opgezet door de stad samen met de vzw Trage Wegen. Dit resulteerde in een adviesnota met bijhorende kaart voor deelgemeenten Belsele en Sinaai. De andere deelgemeenten worden in de loop van 2015 op een gelijkaardige manier afgewerkt:

- Het Trage Wegenplan Nieuwkerken wordt afgerond in het voorjaar van 2015
- Het Trage Wegenplan Sint-Niklaas wordt opmaakt in 2015 in samenwerking met Regionaal Landschap Schelde-Durme

De stad heeft het engagement genomen om jaarlijks minimaal 2 trage wegenprojecten te realiseren.

#### 4.2.1.6. Toegankelijkheid van het openbaar domein

De stad volgt standaard reeds enkele procedures om het openbaar domein toegankelijk te houden. Zo wordt er bijvoorbeeld toegankelijkheidsadvies opgevraagd bij elke vernieuwing van het openbaar domein. Daarnaast worden op veel plaatsen verlaagde drempels voorzien om de oversteekbaarheid voor rolstoelgebruikers te vergroten. Sinds kort is er ook een strikt reglement dat het aantal publiciteitsborden buitengezet door handelaars moet reduceren. Dit kan er tevens toe bijdragen dat blinden en slechtzienden makkelijker natuurlijke geleiding kunnen gebruiken.

Het nieuwe masterplan publieke ruimte definieert een uniforme aanpak voor de toegankelijkheid van het openbaar domein voor blinden en slechtzienden. Het ontwerp van de publieke ruimte zou moeten toelaten dat blinden en slechtzienden in de eerste plaats beroep kunnen doen op natuurlijke geleiding zoals randen en verticale vlakken. Aanvullend moeten gidslijnen en reliëftegels voor extra begeleiding zorgen. Daartoe werden in het masterplan 2 standaardtegels geselecteerd:

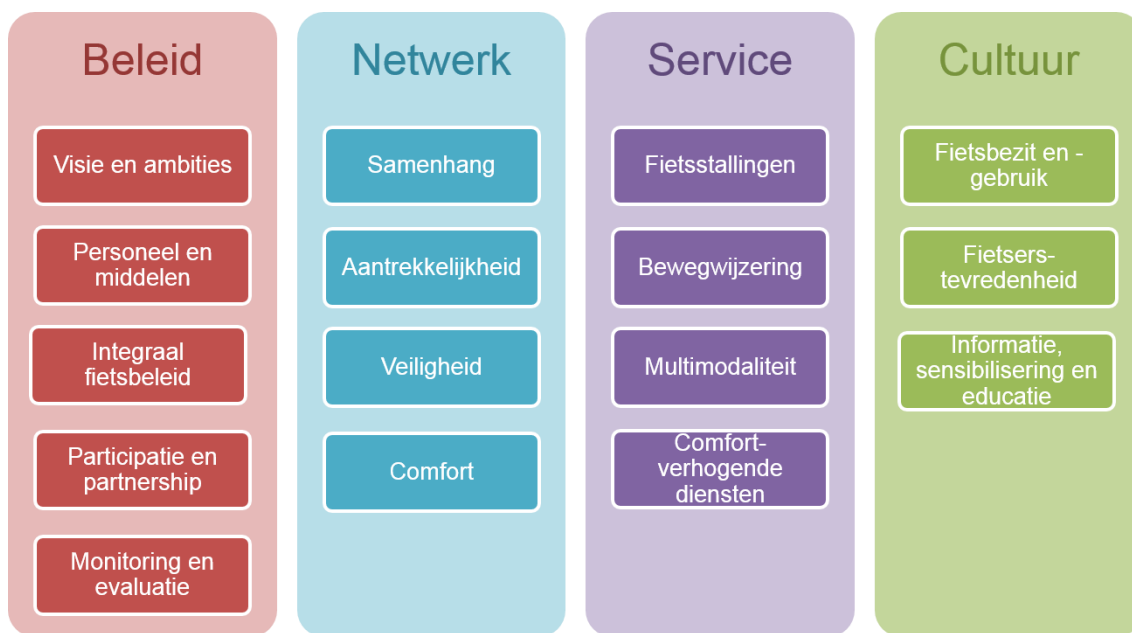
- De geleidetegel met ribbels voor het geleiden van blinden en slechtzienden langs een bepaalde richting (formaat 22x22)
- De reliëftegel met noppen voor het waarschuwen van blinden en slechtzienden op plaatsen van gevaar zoals oversteken (formaat 22x22)

In de Marktstad worden de tactieltegels in blauwe steen voorzien, in de hoofd- en de woonstad in beton.

## 4.2.2. Werkdomein B2 – Integraal fietsbeleid

### 4.2.2.1. Wat is integraal fietsbeleid

Om tot een kwalitatief totaalplan fiets te komen is een integrale aanpak van het fietsbeleid van belang. Om tot integraal fietsbeleid te komen gaan we uit van **4 peilers**: beleid, netwerk, service en cultuur. Elke peiler wordt vormgegeven door een aantal componenten die voor een concrete invulling zorgen. Zo wordt een goed fietsnetwerk bijvoorbeeld gedefinieerd door zijn samenhangendheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Doen we dit voor elk van de vier zuilen dan komen we tot onderstaand schema.



Figuur 19: Overzicht peilers integraal fietsbeleid

### 4.2.2.2. Hoe ver staat het huidige fietsbeleid

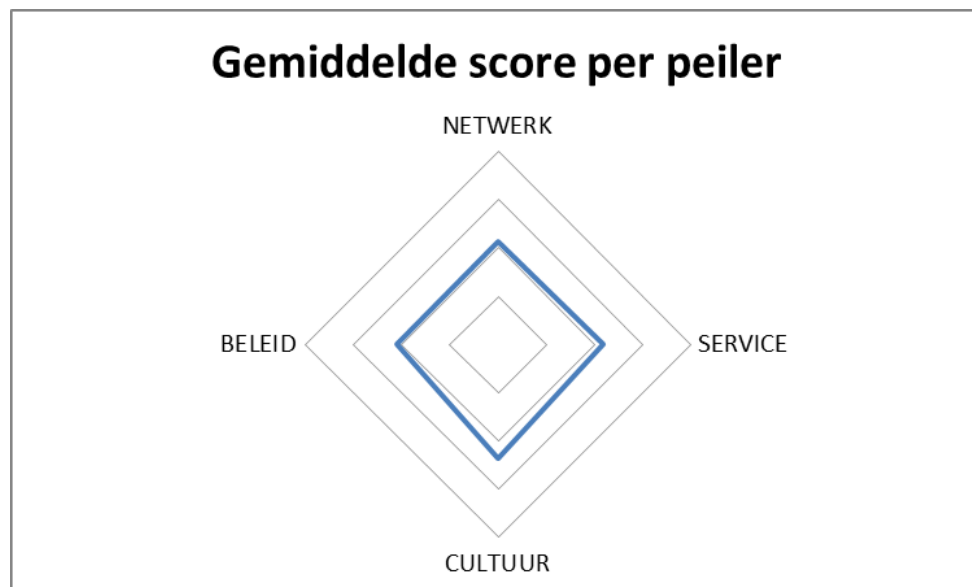
Om na te gaan hoe ver het fietsbeleid van Sint-Niklaas reeds staat en waarop de stad extra kan inzetten voerde Sint-Niklaas een SWOT-analyse uit. Hiervoor werd de **CHAMP self-analysis tool** gebruikt. Aan de hand van deze tool werden de 4 peilers van het fietsbeleid gescoord.

Met behulp van een uitgebreide vragenlijst opgebouwd rond de 4 eerder beschreven peilers werd het huidige fietsbeleid in Sint-Niklaas een score toegekend door 12 verschillende actoren in Sint-Niklaas. Tot deze actoren behoorden de diensten mobiliteit (3x), duurzaamheid (2x), politie (2x), technische dienst (1x), ruimtelijke ordening (1x), openbare werken (1x), toerisme (1x) en de groendienst (1x). De toe te kennen scores gaan van niveau 1 – een lage score voor een sporadisch of ad-hoc beleid – tot niveau 4 – een hoge score voor een systematische en innovatieve werking. Onderstaand schema geeft een uitgebreid van de **4 kwaliteitsniveaus** die toegekend kunnen worden.



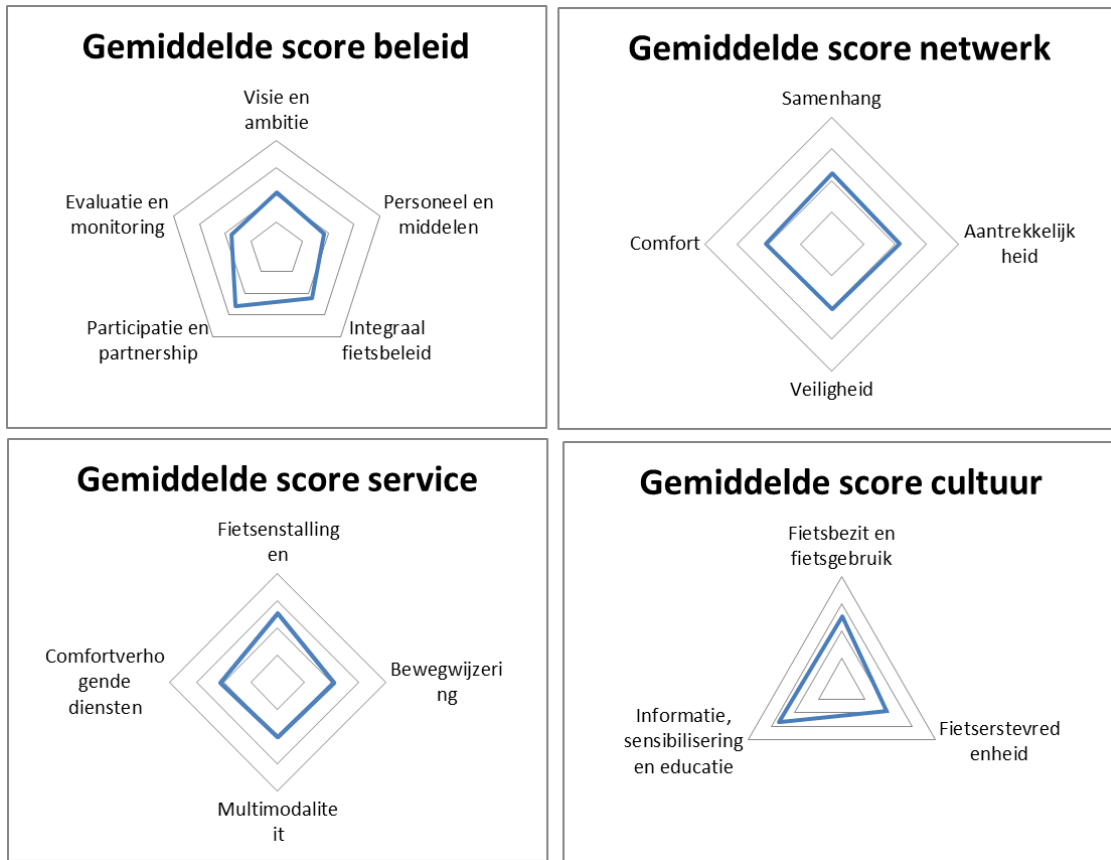
Figuur 20: De 4 kwaliteitsniveaus om het huidige fietsbeleid te scoren

Uit deze SWOT-analyse blijkt dat de bevroagde actoren het fietsbeleid voor alle 4 de peilers ongeveer op **niveau 2** scoren. Het fietsbeleid wordt met andere woorden geïmplementeerd maar staat nog in zijn kinderschoenen. Dit wil echter niet zeggen dat fietsbeleid niet leeft in Sint-Niklaas, **fietscultuur** is op dit moment immers de **sterkst ontwikkelde peiler**.



Figuur 21: Resultaten SWOT-analyse per peiler

Ook in de detailscores komt naar voren dat Sint-Niklaas op haast alle vlak niveau 2 haalt. **Informatie, sensibilisering & educatie** en **participatie & partnership** springen eruit als op dit moment reeds degelijk uitgewerkte **structurele initiatieven**.



Figuur 22: Detailoverzicht resultaten SWOT-analyse

Deze SWOT-analyse wordt als basis gebruikt worden om keuzes te maken waarop het fietsbeleid van Sint-Niklaas in de toekomst wil inzetten. Dezelfde analyse-tool kan nadien opnieuw gebruikt worden om de vooruitgang van het fietsbeleid te evalueren.



### 4.2.2.3. Ambities fietsbeleid in Sint-Niklaas

Het mobiliteitsplan van 2002 zette reeds de eerste stappen om de fiets op te waarderen binnen Sint-Niklaas. Er werd toen gesteld dat het stedelijke gebied, met een kernstad van ongeveer 3 bij 5 km, uiterst geschikt is om de fiets een belangrijke rol te geven. Zowat alle bestemmingen binnen de kernstad zijn in een mum van tijd te bereiken met de fiets.



Mede onder invloed van het klimaatplan en het lobbenstadmodel krijgt de fiets een prominente rol. Met de slagzin “**de fiets... heeft iets**” wil Sint-Niklaas een echte fietscultuur creëren in de stad. Het voeren van een **integraal fietsbeleid** staat daarbij centraal en is dan ook één van de krachtlijnen van dit mobiliteitsplan. De fiets moet **hét stedelijk vervoermiddel bij uitstek** worden voor korte en middellange verplaatsingen. Het fietsactieplan en de campagne “de fiets... heeft iets” zijn de eerste stappen van de stad richting integraal fietsbeleid. Zo moet Sint-Niklaas op termijn uitgroeien tot een échte fietsstad.

Een stadscentrum dat goed doorwaadbaar is voor fietsers moet niet alleen bijdragen tot een verhoogde verkeersveiligheid en –leefbaarheid (zie werkdomein B4) maar moet ook het autogebruik kunnen terugdringen. Dit laatste kan gebeuren door kortere reistijden voor fietsers dan voor auto’s na te streven. Aan de hand van een aangepaste wijkcirculatie (zie werkdomein B1) wordt veel verkeer afgeleid naar de rondweg (R42 – N70 – N41) waardoor de autoreistijd voor verplaatsingen binnen de stad zal toenemen.

### 4.2.2.4. Maatregelen om tot integraal fietsbeleid te komen: Beleid



Om het fietsbeleid te coördineren – dat momenteel verspreid zit bij meer dan 20 stadsdiensten - zal een **fietsambtenaar** aangesteld worden. Hij is het **centraal aanspreekpunt van het fietsbeleid** en waakt over de uitvoering en opvolging van het fietsactieplan.

Het einddoel is een beleid vanuit het perspectief van de fietser dat verticaal en horizontaal **geïntegreerd** zit op alle beleidsniveaus en in het bijzonder in het algemene mobiliteitsbeleid. **Veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid** moeten daarbij **als een rode draad** door het fietsbeleid - en bij uitbreiding het mobiliteitsbeleid- lopen. Daarvoor zullen duidelijke prioriteiten en doelstellingen naar voren geschoven worden om een goed evenwicht te bekomen tussen een resultaatgericht en middelengericht fietsbeleid.

Lokale en bovenlokale fietsprojecten moeten parallel kunnen uitgevoerd worden en waar nodig **op elkaar afgestemd** worden. Een open en duidelijke communicatie tussen de verschillende beleidsniveaus is dus aangewezen. Het fietsbeleid is immers niet alleen beperkt tot de grenzen van Sint-Niklaas. Een nauwe samenwerking met de buurgemeenten is nodig. Een ambtelijk en politiek overleg is dan ook aangewezen.

Ook de **burger participeert** in het fietsbeleid van de stad. Via jaarlijkse fietsconferenties krijgt deze inspraak in het fietsbeleid van de stad (zie ook hoofdstuk 4.2.2.7). Daarnaast zal een proefproject opgestart worden met fietspadvindende burgers. Dit zijn burgers die op wijkniveau de verantwoordelijkheid krijgen om de fietsproblemen in hun wijk te signaleren en op te volgen.

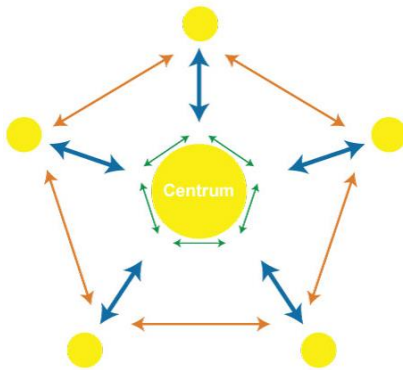
#### 4.2.2.5. Maatregelen om tot integraal fietsbeleid te komen: Netwerk



Een goede fietsroute is samenhangend, snel, veilig, comfortabel en aantrekkelijk. Om tot een dergelijk kwalitatief fietsnetwerk te komen zullen er binnen het mobiliteitsbudget en het budget voor openbare werken **voldoende financiële middelen** voorzien worden voor de **aanleg en het onderhoud van fietspaden**.

Daarbij zal in het bijzonder ook aandacht gaan naar een maximale uniformiteit van de fietsinfrastructuur en een zo aantrekkelijk mogelijke integratie in de openbare ruimte.

#### Principes fietsnetwerk



Het fietsnetwerk is opgebouwd uit **radiale invalsassen** die een goede **fietsverbinding met het centrum** moeten garanderen

Deze structuur van radiale invalsassen wordt rond het centrum van Sint-Niklaas is versterkt met een **lokale en een regionaalstedelijke fietssingel**. Deze 2 singels moeten respectievelijk de **stadslobben** en de verschillende **deelgemeenten** of **attractiepolen**, zoals het recreatiedomein De Ster, rond de stad met elkaar verbinden.

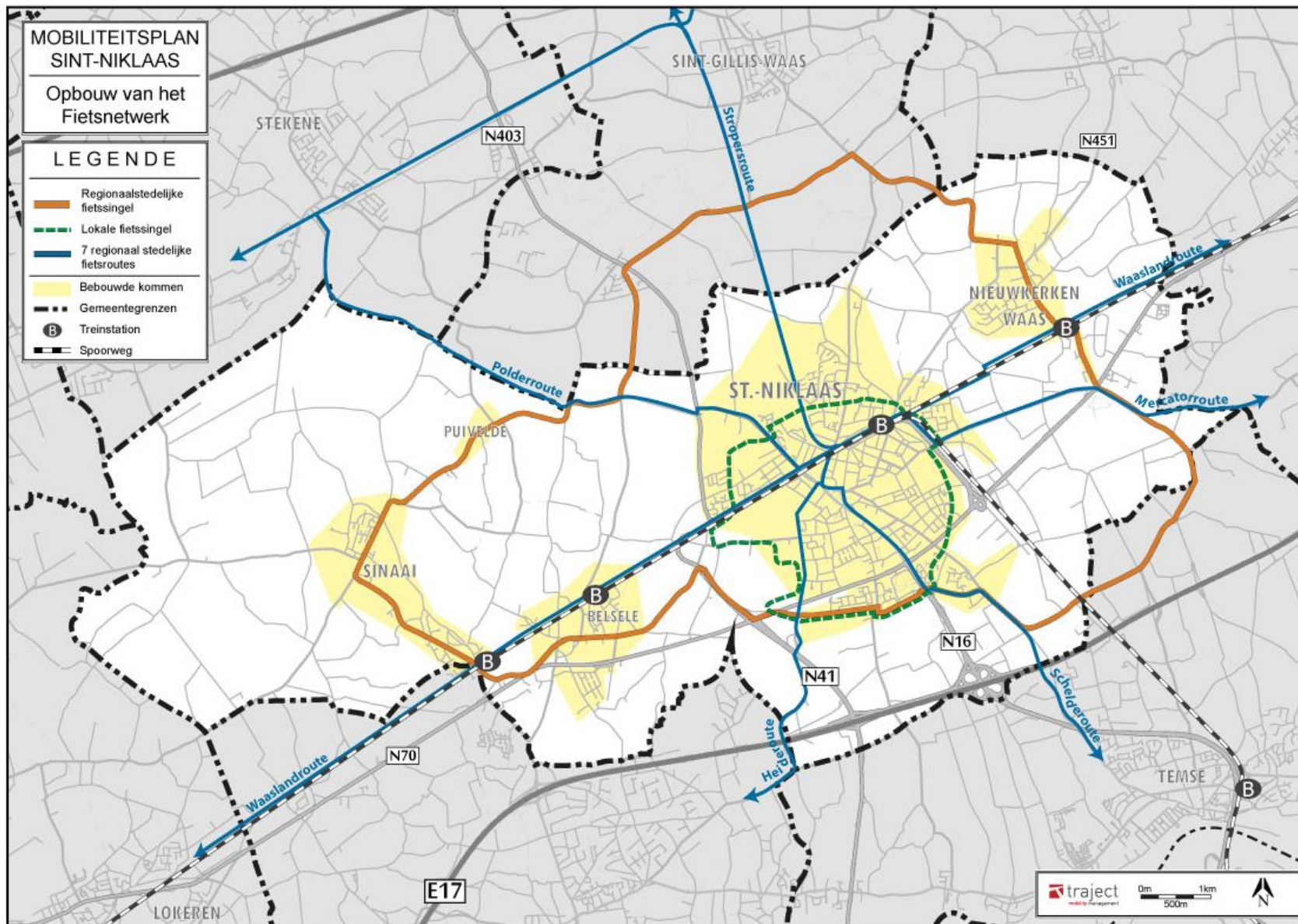
De afbeelding hierboven geeft deze structuur schematisch weer met de radiale assen in het blauw, de lokale fietssingel in het groen en de regionaalstedelijke fietssingel in het rood.

#### Opbouw van het netwerk

In Sint-Niklaas zijn er 7 regionaalstedelijke fietsroutes. Dit zijn hoofdassen voor fietsverkeer waar vlot, snel en veilig fietsen aan de basis liggen van de kwaliteitsstandaard: veilig, conflictvrij, voorrang op de zeldzame kruispunten en ongelijkvloerse kruisingen met verkeerswegen.

- *Waaslandroute* richting Nieuwkerken-Waas en Beveren,
- *Waaslandroute* richting Belsele en Lokeren,
- *Polderroute* richting Puivelde en Stekene.
- *Stropersroute* richting Sint-Pauwels, Sint-Gillis-Waas, De Klinge en Hulst.
- *Schelderoute* richting Temse en Klein Brabant.
- *Heideroute* richting Waasmunster.
- *Mercatorroute* richting De Ster, Kruikeke en Scheldeveer.

Deze zeven hoofdroutes worden versterkt met tangentiële assen die de deelgemeenten en attractiepolen verbinden.



Figuur 23: Opbouw van het fietsnetwerk

Deze **zeven regionaalstedelijke fietsroutes** zijn ook opgenomen in het "**Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk**" (BFF). Dit netwerk verbindt de belangrijkste gemeentelijke/stedelijke kernen en attractiepolen met elkaar. Het netwerk zet routes uit voor louter functionele verplaatsingen, dat wil zeggen verplaatsingen voor werken, onderwijs, winkelen, enz. eerder dan voor ontspannende fietstochten.

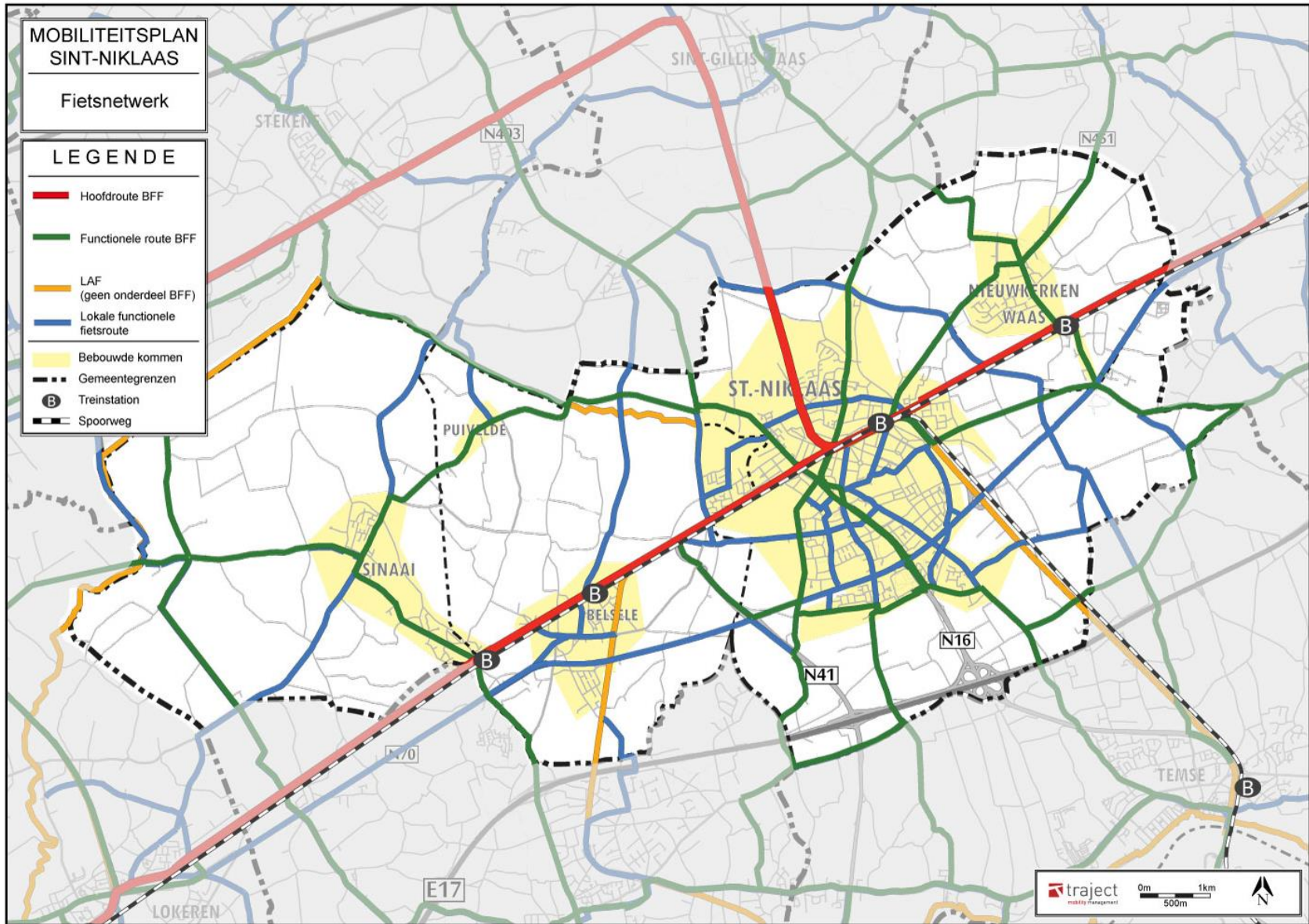
Het **netwerk lange afstandsfietspaden** is een breedmazig net langs rivieren, kanalen en (oude) spoor en trambeddingen. Het netwerk wordt gekenmerkt door zijn hoge comfort en uniforme bewegwijzering.. De Provincie wenst prioriteit te geven aan een selectie van de meest functionele assen uit dit LAF en in te richten als **fiets snelwegen**. Alle (Oost)-Vlaamse steden en economische knooppunten dienen verankerd te worden in dit netwerk. Sint-Niklaas is als centrumstad een centraal knooppunt van waaruit diverse fietssnelwegen naar de omliggende kleinstedelijke gebieden en de tussenliggende kernen dienen te vertrekken. Fietssnelwegen streven een continu kwaliteitsniveau na en worden ingericht als 'gestrekte' route: vlak, rechtdoor en zoveel als mogelijk conflictvrij, met beveiligde kruispunten, een comfortabel wegdek en ruime breedte (3 meter). De fietssnelwegen dienen de ruggengraat te vormen van het Oost-Vlaamse BFF. Het regionaalstedelijk fietsroutenetwerk in Sint-Niklaas en het (Oost)-Vlaamse fietssnelwegplan worden op elkaar afgestemd. Voor de routes Sint-Niklaas – Hamme – Dendermonde enerzijds en Sint-Niklaas – Temse – economisch netwerk N16 (Bornem/Puurs) anderzijds wordt op korte termijn via een technisch haalbaarheidsonderzoek het tracé bepaald.

Deze twee fietsroutenetwerken worden verder aangevuld met **lokale functionele fietsroutes (LFF)** die de maaswijdte van het netwerk verkleinen en gericht is op doelgerichte, lokale fietsverplaatsingen in functie van het werk, de school, de winkel, sportcentrum, openbaar vervoer, carpoolparking en vrije tijd in het algemeen.

Ten opzichte van de huidige selectie worden volgende wijzigingen aan het BFF voorgesteld:

- Mits akkoord van de Gemeenten Stekene en Sint-Gillis-Waas : **verlegging** van de bestaande BFF-route Bormtestraat-Kwakkelstraat-Lijkveldstraat-Groenstraat-Kwadeplas (volledig op grondgebied Stekene / Sint-Gillis-Waas) naar de Molenbeek (grens Sint-Niklaas - Stekene / Sint-Gillis-Waas) tussen Stekense Vaart en Marktstraat.
- Toevoegen van de as Sint-Gillis-Waas – Nieuwkerken – De Ster (Schuilhoek – Gyselstraat – Nieuwkerkenstraat – Heihoekstraat) (ca. 4,2 km).
- Mits akkoord met de gemeente Stekene : schrappen van het BFF ten noorden van het kanaal van Stekene, Aartdreef en Hondsnestraat
- Toevoegen van de Parkstraat in het BFF
- Toevoegen van de verbinding Westelijke Tangent – N70 – omgeving Driegaaiehoek – Dendermondsesteenweg (ca. 3,8 km). Er wordt onderzocht of een deel van dit traject verlegd kan worden naar de ringgracht
- De volledige N70 werd ingekleurd als lokaal netwerk (ca. 11,6 km).

Dit levert volgende eindselectie op van fietsroutes in het BFF, het LAF en het lokaal fietsroutenetwerk.

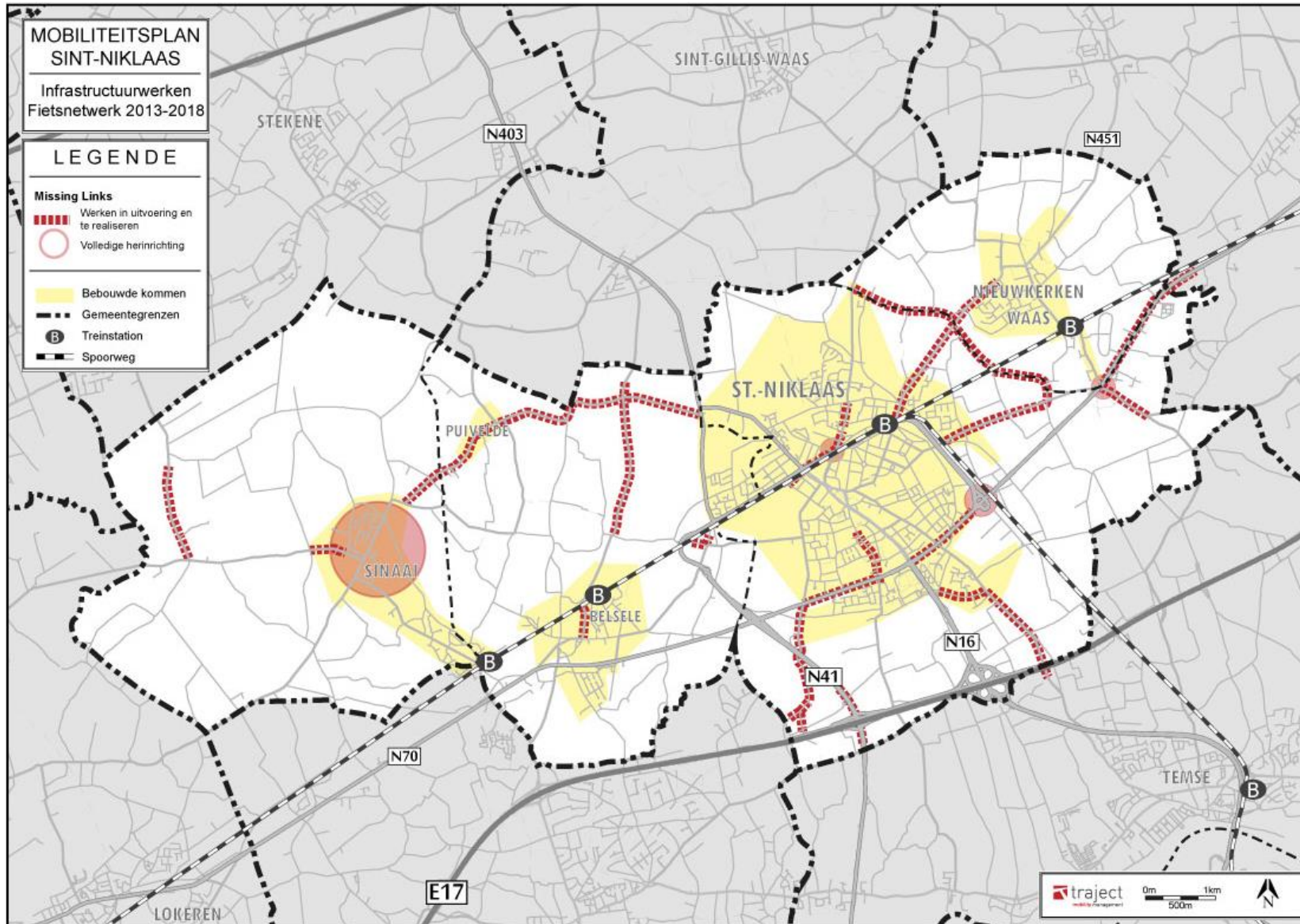


Figuur 24: BFF en lokaal fietsroutenetwerk Sint-Niklaas

## Reeds geplande infrastructuurwerken 2015-2018

Een heel aantal missing links in de fietsinfrastructuur worden gekoppeld aan belangrijke infrastructuurwerken die de komende jaren gepland staan. Daarbij zal de veiligheid en het comfort van de fietser verhoogd worden. Hiertoe behoren onder andere volgende infrastructuurwerken die ook op de kaart op de volgende pagina worden weergegeven:

- Kruispunt Driekoningen: veiligere oversteek voor fietsers en het verknopen van fietsroutes;
- Vijfstraten: aanleggen van verhoogde, aanliggende eenrichtingsfietspaden van Singel tot Nieuwe Molenstraat en een verbetering van de fietsroute op de as Singel – Klapperbeekstraat – Huis ten Halven – Turkyen aan de hand van vernieuwde belijning;
- Heimolenstraat: wegwerken missing link op de Heideroute richting Waasmunster door het aanleggen van verhoogde, aanliggende eenrichtingsfietspaden;
- N70: zwembad-Glycineplein: aanleggen van vrijliggende eenrichtingsfietspaden;
- N70: Ster-Kwakkelhoek: aanleggen van vrijliggende eenrichtingsfietspaden;
- Kruispunt De Ster: langgerekte rotonde waarbij fietsers uit de voorrang gehaald worden om de veiligheid te verhogen;
- Hoogkamerstraat: aanleggen van verhoogde, aanliggende eenrichtingsfietspaden op de brug (en hellingen) over de E17;
- Vossekotstraat van De Ster tot Tassijnslaan: aanleggen van verhoogde, aanliggende eenrichtingsfietspaden;
- Heraanleg Sinaaidorp: extra aandacht voor fietsbeveiliging door het creëren van veilige overgangen van fietspad naar gemengd verkeer.



Figuur 25: Te optimaliseren fietsroutes bij infrastructuurwerken – voorzien tussen 2013 – 2018

## Missing links in het fietsroutenetwerk

Een goede fietsroute is samenhangend, snel, veilig, comfortabel en aantrekkelijk. Drempels, paaltjes, beugels, steile hellingen en scherpe bochten verhinderen de vlotte doorgang. Ook het voorrang moeten verlenen aan het autoverkeer kan als een hindernis beschouwd worden. Hindernissen en obstakels enkel aanbrengen voor het garanderen van de veiligheid moet het uitgangspunt worden. Bij deze optimalisaties vormt het bovenlokale functioneel fietsroutenetwerk het vertrekpunt om de fietsroutes te optimaliseren en om sturend te werken ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen. De stad heeft de ambitie om op de 7 regionaalstedelijke fietsroutes alle “missing links” weg te werken.

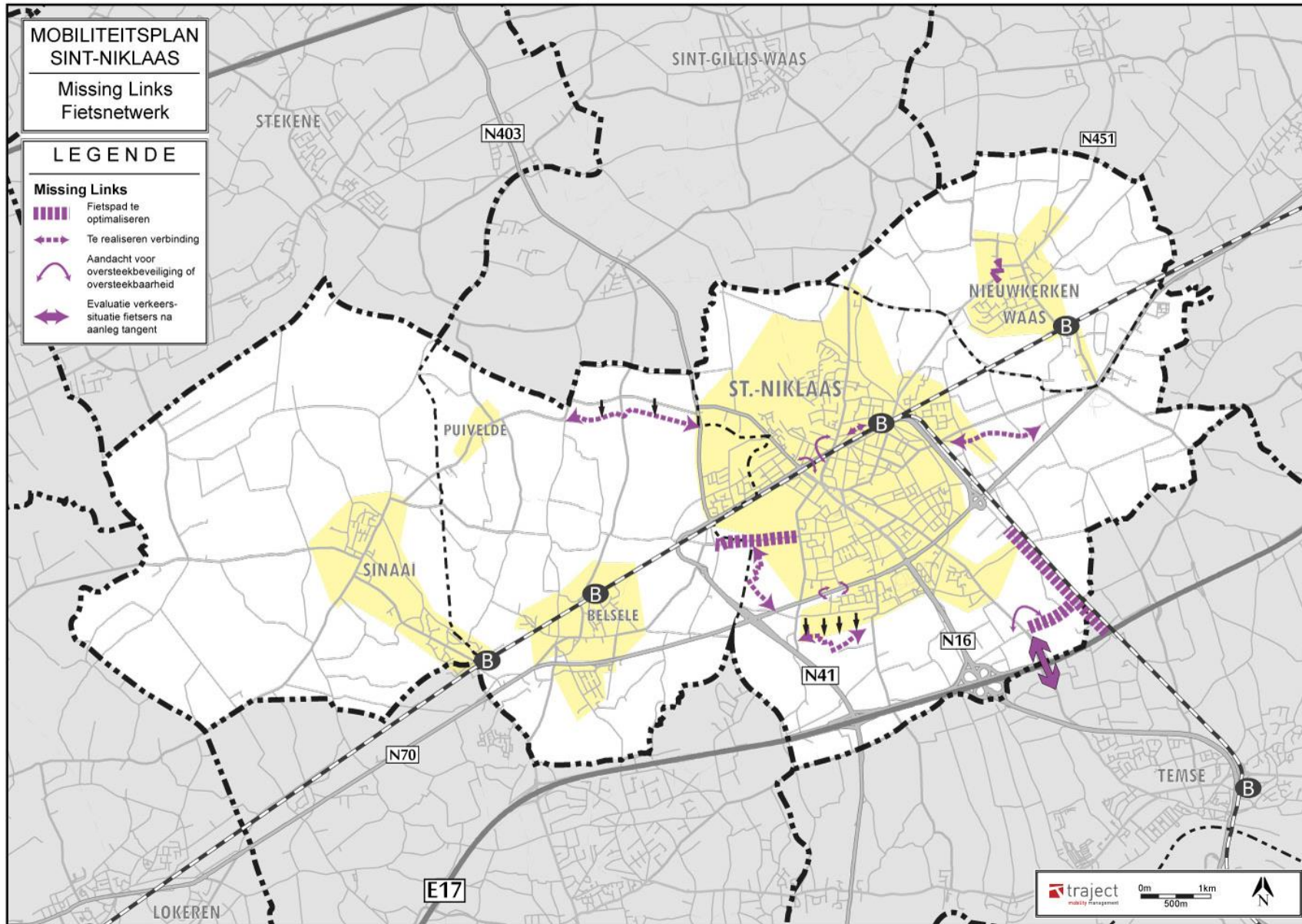
Aanvullend op het wegwerken van missing links zal ook een infrastructuurstudie uitgevoerd worden. Deze moet toelaten de bestaande infrastructuur beter te kunnen evalueren per deelgebied. Deze studie brengt de volledige fietsinfrastructuur van het grondgebied in kaart en geeft de sterke en zwakke punten aan. Tijdens deze studie kan ook een veiligheidstoets uitgevoerd worden om de ‘zwarte punten’ in kaart te brengen.

De kaart op de volgende pagina geeft een overzicht van de huidige missing links:

- De Hoogkamerstraat vormt voor Sint-Niklaas en Temse een uiterst belangrijke verbinding voor scholieren (per fiets), personenvervoer, openbaar vervoer en commercieel vervoer. Tussen Sint-Niklaas en Temse werd volgende fasering van de missing link Hoogkamerstraat afgesproken:
  - Fase 1: De gemeenten Temse en Sint-Niklaas willen op korte termijn een veilige fietsverbinding realiseren tussen Temse en Sint-Niklaas over de Hoogkamerstraat. Sint-Niklaas neemt hiervoor de nodige initiatieven in 2015 (aanstelling studie bureau + organisatie van een iGBC), gezien het grootste deel van de aan te leggen fietsinfrastructuur in Sint-Niklaas gebeurt. Hierbij wordt ook een veilige fietsoplossing voor het kruispunt Eigenlo voorzien. Het kruispunt Eigenlo moet in deze fase ook verruimd worden in functie van afdraaibewegingen van grote voertuigen.
  - Fase 2: Eventuele verdere ontrafeling van types vervoer zal gezien worden in functie van de aanleg van alternatieven voor in de eerste plaats het vrachtvervoer, met name de aanleg van de Oostelijke Tangent en bijbehorende ontsluiting van de TTS zone vanop de E17 in combinatie met de extra afslagstrook op de N16 van Hoogkamerstraat naar E17.
  - Fase 3: na realisatie van fase 2 kan overwogen worden doorgaand vrachtverkeer over de Hoogkamerstraat tussen Temse en Sint-Niklaas te ontmoedigen door fysieke maatregelen te nemen.
  - De eventuele invoering van maatregelen gebeurt na onderzoek van de dan beschikbare capaciteit en verkeersstromen en in samenspraak met de gemeente Temse, de bedrijven op de TTS zone, Industriepark-Noord, de werknemers van de zone, het Eigenlopark en de organisaties van zelfstandige ondernemers die betrokken zijn bij de problematiek (Ondernemingsclub TTS, VOKA, Ondernemend Temse).



- <img alt="arrow pointing left" data-bbox="275 138 295 150"/>
- De fietsroute langs Marktstraat-Nauwstraat kan mogelijks verlegd worden naar de Molenbeek
- De fietsroute ter hoogte van de Smisstraat kan mogelijks verlegd worden naar de ringgracht
- Bijkomende fietsroute in relatie met De Ster die gebruik maakt van de fietsverbinding die voorzien is in het masterplan Bellestraat/Zonneken.
- Aandacht voor de oversteekbaarheid op volgende locaties:
  - N70 tussen N41 en N16
  - R42 ter hoogte van Plezantstraat, Driekoningen, station
  - Kruispunt Eigenloostraat
- Op enkele locaties ontbreekt een degelijke fietsinfrastructuur. Het gaat onder meer om de N451 ter hoogte van centrum Nieuwkerken, Eigenloostraat, Valk-Langhalsbeekstraat-Moleken en langs het te ontwerpen deel van de oostelijke tangent



Figuur 26: Missing links in het fietsroutenetwerk

## Het uitvoeren van een behoefteanalyse van de verschillende fietsroutenetwerken.

De **behoefteanalyse** tracht op objectieve wijze potentiële locaties voor investeringswerken binnen bepaalde beleidsdomeinen te rangschikken. De behoefteanalyse **rangschikt knelpunten** zodat het **investeringsprogramma** van de fietspaden op objectieve gronden opgesteld kan worden.

De basis voor de behoefteanalyse is het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF). Volgende **criteria** worden hierbij gebruikt:

- potentieel aantal verplaatsingen langsheen het fietsroutenetwerk (woon-school-, woon-werk-, woon-winkelverkeer,...);
- staat van de huidige fietsinfrastructuur (type knelpunt/prioriteitswaarden en onderscheid vrijliggend of aanliggend fietspad);
- verkeersveiligheid voor fietsers (aantal doden, zwaargewonden en lichtgewonden).

Het vademecum fietsvoorzieningen en het masterplan publieke ruimte dienen als uitgangspunt voor het bepalen van de inrichtingsnormen voor fietsinfrastructuur in de behoefteanalyse. Wanneer het gaat om de aanpassing van bestaande fietsinfrastructuur wordt zowel rekening gehouden met het potentieel als met de bestaande inrichting van de weg. Beide elementen, potentie en bestaande toestand, worden op evenredige basis ingebracht in de potentieberekening.

## Maatregelen voor het verhogen van de veiligheid op het netwerk

Om de verkeersveiligheid specifiek voor fietsers te verhogen kunnen straten ingericht worden als voetgangerszone of als fietsstraat.

Op zaterdag 21 december 2013 kreeg de **Stationsstraat** als groene winkelwandelstraat het statuut '**voetgangerszone**'. Dit is een gebied waar enkel voetgangers en fietsers toegelaten worden. De voetgangerszone zal worden uitgebreid met de Collegestraat.

Op 31 oktober 2013 werden **4 centrumstraten als fietsstraat** ingericht: Walburgstraat, Grote Peperstraat, Kleine Peperstraat en Kalkstraat (vanaf huisnummer 65 tot Houtbriel). In het voorjaar van 2015 zal de werking van deze fietsstraten geëvalueerd worden. Op basis van deze evaluatie zal er beslist worden of er nog straten in aanmerking komen om als fietsstraat ingericht te worden. Ook de criteria waaraan een straat moet voldoen om als fietsstraat te worden ingericht, zullen dan opgelijst worden.

Aanvullend op het concept van de fietsstraat dient ook nagegaan te worden welke maatregelen op andere wegen de veiligheid voor fietsers kunnen verhogen. Volgende opties kunnen onderzocht worden of verder uitgebreid worden:

- Verbeterde oversteekbeveiliging voor fietsers aan drukke kruispunten
- Verhoogde aandacht voor opgeblazen fietsopstelstroken
- Haalbaarheid van sneller groen licht voor fietsers waar dit de veiligheid bevordert
- Jaarlijks bijsturen van het strooiplan voor fietspaden
- Jaarlijkse fietsongevallenanalyse in samenwerking met de politie aangewezen

#### 4.2.2.6. Maatregelen om tot integraal fietsbeleid te komen: Service



In het kader van het realiseren van een kwalitatieve fietsinfrastructuur op de functionele fietsroutenetwerken is een **gebiedsdekkende bewegwijzering** en must. Functionele fietsroutenetwerken zijn: het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF), Lange Afstandsfietspaden (LAF) en het Gemeentelijk Lokaal Fietsroutenetwerk. De bewegwijzering zal na de herziening van de functionele fietsroutenetwerken door de provincie worden geplaatst. Het stadsbestuur ondersteunt de provincie waar nodig. Na oplevering wordt de bewegwijzering eigendom van de stad.

In november 2013 werden 97 doodlopende straten **doorlopend** gemaakt voor voetgangers en fietsers. Om duidelijk aan te geven dat voetgangers en fietsers hun weg kunnen vervolgen in een straat die voor voertuigen doodlopend is, wordt het nieuwe bord op heel het grondgebied van Sint-Niklaas aangebracht.

Het nieuwe bord moet bijdragen tot een beter gebruik van onze wegen, in het bijzonder om het stappen en fietsen als duurzaam vervoermiddel te bevorderen als alternatief voor het autogebruik.

De opmaak van een **fietsparkeerplan** moet de bestaande beschikbare parkeerruimte en de bezettingsgraad in beeld brengen. Anderzijds zal het plan ook onderzoeken waar het aangewezen is om de stallingscapaciteit uit te breiden. Daarbij gaat in het bijzonder aandacht naar de stallingscapaciteit in de nabijheid van vrijetijdslocaties. Ook het nut van alternatieve stallingstypes, fietskluisen, stallingen voor transportfietsen en buurtstallingen voor fietsen in Sint-Niklaas zal onderzocht worden.

Voor nieuwe ontwikkelingen worden **fietsparkeernormen** ingevoerd. Hierbij kan de Vlaamse maatstaf duurzaam wonen en bouwen gebruikt worden: 1 fietsstalplaats per kamer + 1. Deze norm werd reeds opgenomen in het beeldkwaliteitsplan van de Clementwijk. Sint-Niklaas zal daarbij zelf ook het goede voorbeeld geven met kwaliteitsvolle fietsenstallingen aan alle stadsgebouwen.

Om **multimodaliteit** te ondersteunen dient onderzocht te worden of er fietsverzamelplaatsen ingericht kunnen worden zowel voor woon-werk als voor woon-schoolverkeer. Daarnaast kan de fiets ook een belangrijke rol spelen als natransport vanaf de 3 multimodale knooppunten. Hiervoor kan de wenselijkheid van een **stedelijk fietsdeelsysteem** onderzocht worden naar analogie met Blue-Bike, Villo en Velo

Om het **comfort** van fietsers te verhogen kunnen er een aantal optimalisaties gebeuren aan de huidige ondersteunende infrastructuur: zo kunnen de fietspompen en elektrische fietsoplaadpunten geoptimaliseerd worden en kan de bewaakte fietsenstalling “de bareel” geautomatiseerd worden. Ook andere aanvullende diensten kunnen het comfort van de fietser op zijn traject aanzienlijk verbeteren:

- Fietspoolen voor kinderen
- Waken over diverse comfortverhogende maatregelen: geen opstanden, bochtstralen fietspad
- Onderzoek naar samenwerkingen om tot een pechverhelpingsdienst voor fietsers te komen
- Rechtsaf en rechtdoor fietsen bij rood licht: Sint-Niklaas geeft er de voorkeur aan om – waar de ruimte voor handen is – dit infrastructuur op te lossen eerder dan met een verkeersbord. Dit om omdat het de verkeerseducatie vereenvoudigt

#### 4.2.2.7. Maatregelen om tot integraal fietsbeleid te komen: Cultuur



Met de campagne “de fiets... heeft iets” wil de stad een fietscultuur creëren in de stad. Om ervoor te zorgen dat het fietsbeleid leeft onder de inwoners van Sint-Niklaas zullen er verschillende communicatiecampagnes over het fietsbeleid opgezet worden. De promotiecampagne ‘De fiets...heeft iets’ zal daarbij als basis gebruikt worden voor elke vorm van fietspromotie.

Communicatie over het fietsbeleid zal gemaximaliseerd worden. In de eerste plaats zal bekeken worden of het ontwikkelen van een website / online webplatform nuttig kan zijn in het kader van de communicatie en participatie. Daarnaast kunnen ook de sociale netwerksites gebruikt worden en zal ook het stadsmagazine in elk editie een artikel over het fietsbeleid bevatten.

Naast promotie en communicatie wordt er ook ingezet op verkeerseducatie en sensibilisering rond veiligheid. Volgende sensibiliseringsacties moeten bijdragen aan de **veiligheid**:

- Een informatiecampagne rond fietsdiefstalbestrijding en -preventie
- Het optimaliseren van de gerichte veiligheidsacties bij het begin van het schooljaar.
- Het invoeren van de nultolerantie voor het parkeren op fietspaden
- Fietsers bewust maken van het nut van een conforme fietsuitrusting (verlichting, reflectoren, remmen, bel,...) verhoogt de veiligheid.

Omdat fietsen in de stad niet altijd eenvoudig is kunnen jongeren, senioren, nieuwkomers en andere specifieke doelgroepen veel baat hebben bij **fietsopleidingen** en fietscursussen.

Andere mogelijke **educatieacties** zijn:

- Een verkeerseducatietraject voor basisscholen
- Basisscholen aanmoedigen om deel te nemen aan “het grote fietsexamen”
- Aanmoedigen van workshops in het kader van fietsherstellingen
- Organiseren van een jaarlijkse educatieve fietsquiz

Daarnaast gaat er, in samenwerking met de dienst toerisme, ook aandacht uit naar het **promoten van recreatief fietsen**. Er zal bekeken worden hoe de lokale fietshandelaars en/of horecazaken hierbij kunnen betrokken worden..

Er zal ook bekeken worden hoe de fiets gepromoot kan worden tijdens de diverse **stadsevenementen** (Vredefeesten, Dag van het Park, Openluchtfuif Nieuwkerken,...). Daartoe kunnen ook aanvullende maatregelen genomen worden zoals het voorzien van mobiele fietsenstallingen.

Tijdens de Autovrije zondag op 21 september 2014 werd er op de Grote Markt een grote fietsmarkt georganiseerd om de fiets te promoten met onder andere promo- en infostands, fietscursussen, fietsparcours en fietsdiefstalpreventie. Het is de ambitie van de stad om dit vanaf nu jaarlijks te doen.

De **evolutie** van het fietsbeleid en de **tevredenheid** van de inwoners zal structureel opgevolgd worden en waar mogelijk is er extra ruimte voor participatie. Dit zal op de volgende manieren geïntegreerd worden in de werking van de stad:

- Op een jaarlijkse fietsconferentie wordt de mening van de stadsgenoten over het fietsbeleid in het algemeen en/of over specifieke fietsthema's gevraagd
- De oprichting van een mobiliteitsraad die jaarlijks minstens één keer samenkomt om de vooruitgang van het mobiliteits- en fietsbeleidsplan te bespreken en te evalueren.
- Er zal optimaal gebruik gemaakt worden van enquêtes en polls binnen de stad om ook de mening van de inwoners over het fietsbeleid te bevragen
- Fietsers laten participeren bij nieuwe infrastructuurprojecten.

## 4.2.3. Werkdomein B3 - Openbaar en collectief vervoersnetwerk

### 4.2.3.1. Huidig openbaar vervoersnetwerk

Het openbaar-vervoersnetwerk in Sint-Niklaas bestaat uit **18 streek- en 4 stadslijnen**. In het stadscentrum is langs de as station - Grote Markt - Parklaan - Waasland Shopping Center een, aparte busbaan voorzien waarop de meeste lijnen worden **gebundeld tot een corridor**. Dit zorgt voor een vlotte en frequente bediening tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de stadskern.

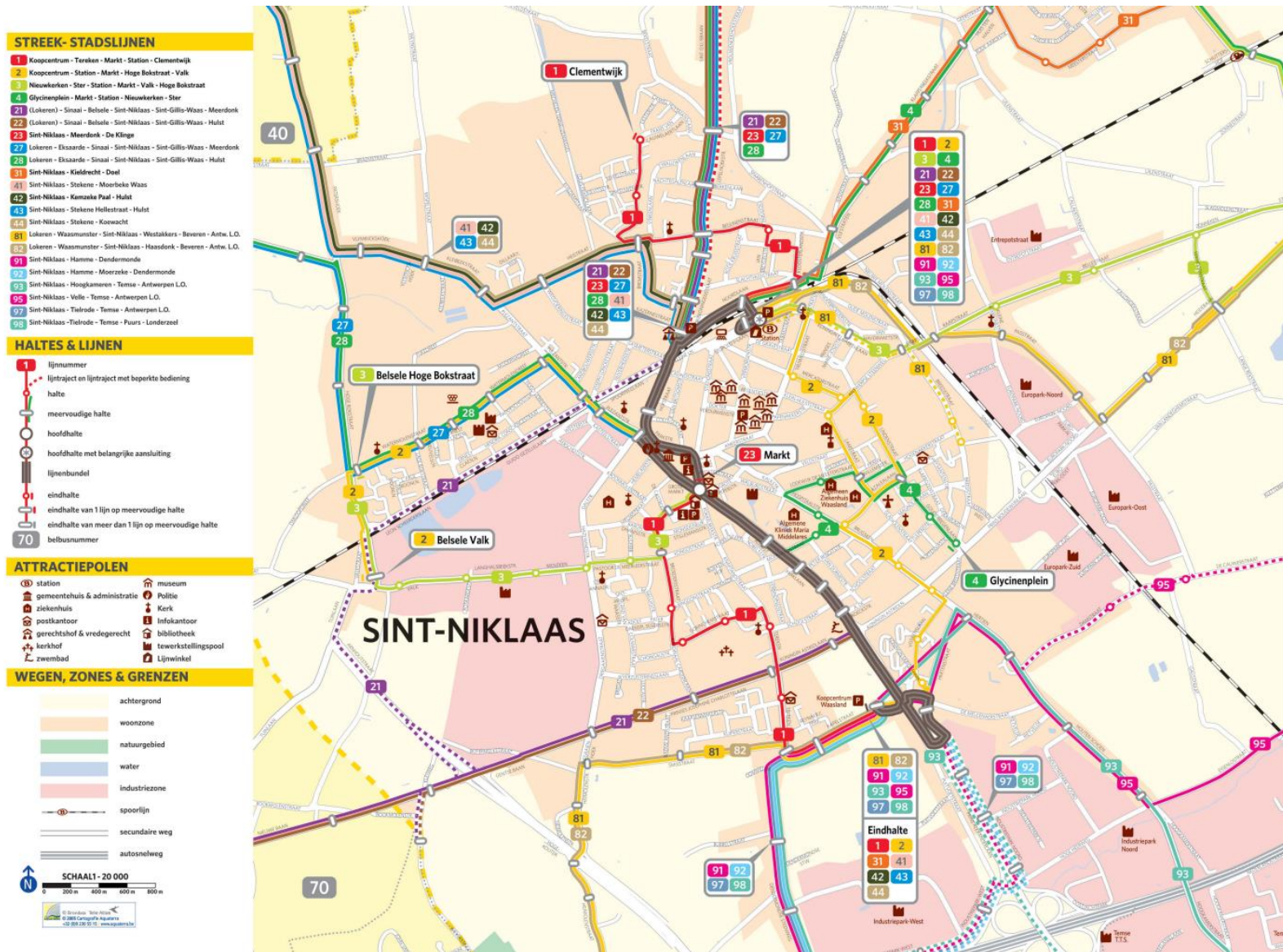
De vier **stadslijnen** zorgen voor een goede verbinding tussen de woonwijken en het stadscentrum. Alle stadslijnen rijden om het half uur en volgen (een deel van) de stedelijke corridor. De vier stadslijnen volgen onderstaande trajecten:

- 1** Koopcentrum - Tereken - Markt - Station - Clementwijk
- 2** Koopcentrum - Station - Markt - Hoge Bokstraat - Valk
- 3** Nieuwkerken - Ster - Station - Markt - Valk - Hoge Bokstraat
- 4** Glycinenplein - Markt - Station - Nieuwkerken - Ster

Daarnaast rijden ook volgende **streeklijnen** in Sint-Niklaas:

- 21** (Lokeren) - Sinaai - Belsele - Sint-Niklaas - Sint-Gillis-Waas - Meerdonk
- 22** (Lokeren) - Sinaai - Belsele - Sint-Niklaas - Sint-Gillis-Waas - Hulst
- 23** Sint-Niklaas - Meerdonk - De Klinge
- 27** Lokeren - Eksaarde - Sinaai - Sint-Niklaas - Sint-Gillis-Waas - Meerdonk
- 28** Lokeren - Eksaarde - Sinaai - Sint-Niklaas - Sint-Gillis-Waas - Hulst
- 31** Sint-Niklaas - Kieldrecht - Doel
- 41** Sint-Niklaas - Stekene - Moerbeke Waas
- 42** Sint-Niklaas - Kemzeke Paal - Hulst
- 43** Sint-Niklaas - Stekene Hellestraat - Hulst
- 44** Sint-Niklaas - Stekene - Koewacht
- 81** Lokeren - Waasmunster - Sint-Niklaas - Westakkers - Beveren - Antw. L.O.
- 82** Lokeren - Waasmunster - Sint-Niklaas - Haasdonk - Beveren - Antw. L.O.
- 91** Sint-Niklaas - Hamme - Dendermonde
- 92** Sint-Niklaas - Hamme - Moerzeke - Dendermonde
- 93** Sint-Niklaas - Hoogkameren - Temse - Antwerpen L.O.
- 95** Sint-Niklaas - Velle - Temse - Antwerpen L.O.
- 97** Sint-Niklaas - Tielrode - Temse - Antwerpen L.O.
- 98** Sint-Niklaas - Tielrode - Temse - Puurs - Londerzeel

Figuur 27: Netplan Sint-Niklaas” geeft een overzicht van de verschillende trajecten van zowel de stads- als de streeklijnen.



Figuur 27: Netplan Sint-Niklaas



## 4.2.3.2. Herziening stadsnet op korte termijn

### Doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer

De doorstroming voor het openbaar vervoer op de corridor Parklaan – Grote Markt – Hofstraat hangt sterk samen met de gewenste verkeerscirculatie in de binnenstad. In het werkdomein B1 worden de principes van het wijkcirculatieplan gepland.

Als een gevolg van het wijkcirculatieplan zal de doorstroming op de corridor structureel verbeteren. In afwachting hiervan zal worden onderzocht hoe door middel van slimme verkeerslichtenregelingen de doorstroming kan worden verbeterd. Specifiek voor de corridor zal hiervoor een onderzoek uitgevoerd worden om de lichtenregeling te optimaliseren.

Daarnaast worden er aan Driekoningen doorstromingsbevorderende maatregelen genomen.

### Ontsluiting stadsuitbreidingen

**De oostelijke stadsuitbreiding Bellestraat-Zonneken** wordt goed ontsloten door middel van stadslijn 3 (Nieuwkerken – Ster – Hoge Bokstraat) met 2 ritten per uur. Aanvullend kan er gebruik worden gemaakt van de streeklijnen 81 (Lokeren - Sint-Niklaas – Westakkers - Antwerpen Linkeroever) en 82 (Lokeren - Sint-Niklaas – Haasdonk - Antwerpen Linkeroever). De streeklijnen hebben ter hoogte van het projectgebied een halfuurfrequentie met ritversterking in de spits. Deze bediening wordt als voldoende beoordeeld. Aanvullend is er in deze buurt ook een toekomstig recreatief stadsknooppunt voorzien.

Het projectgebied van de **Smisstraat** wordt zowel ontsloten door de lijnenbundel 21 (Meerdonk - De Klinge - Sint-Niklaas – Lokeren), 22 (Hulst - Sint-Niklaas – Lokeren), 23 (De Klinge - Meerdonk - Sint-Niklaas - Sinaai) alsook de buslijnen 81 (Lokeren - Sint-Niklaas – Westakkers - Antwerpen Linkeroever) en 82 (Lokeren - Sint-Niklaas – Haasdonk - Antwerpen Linkeroever)

Ter ontsluiting van de **eerste fase van de Clementwijk** wordt een uitbreiding van de lijnvoering voorgesteld zoals voorgesteld in onderstaande figuur. De stadslijnen rijden met een frequentie van 2 ritten per uur.



Figuur 28: Voorstel tot aanpassing lijnvoering ter ontsluiting Clementwijk

Het projectgebied van **de Woningen** is groot waardoor enkel de randen worden ontsloten per openbaar vervoer. De woonontwikkelingen van het projectgebied liggen evenwel aan de randen van het projectgebied en worden zodoende goed ontsloten door middel van stadslijn 3 in het noorden en lijnenbundel 21, 22, 23 in het zuiden. Goede voetgangers- en fietsdoorsteken richting groengebied en bedrijvenszone kunnen hier de attractiviteit van het openbaar vervoer vergroten. Als op termijn het stadsnet wordt herbekeken kan het het projectgebied van de Woningen samen met de nieuwe locatie van het AZ Nikolaas en het nieuwe OCMW met sociaal huis in de Abingdonstraat een nieuwe sterke as in het stadsnet vormen.

Het **AZ Nikolaas** – op dit moment gevestigd in de Moerlandstraat – is op zoek naar een nieuwe locatie omdat de huidige locatie eventuele uitbreidingen hypothekeert. Als nieuwe locatie wordt voornamelijk naar het gebied op de kruising van N70 en R42 gekeken. Op termijn kan de nieuwe locatie van het ziekenhuis samen met de ontwikkeling van de Woningen en het nieuwe OCMW met sociaal huis in de Abingdonstraat een nieuwe sterke as in het stadsnet vormen

### 4.2.3.3. Herziening stadsnet op (middel)lange termijn

#### Gebiedsevaluatie Waasland

In de gebiedsevaluatie Waasland 2013 kwam de Lijn reeds tot de conclusie dat het stadsnet in Sint-Niklaas toe is aan een herziening. Als belangrijkste reden voor deze herziening werden volgende elementen aangehaald:

- **Doorstroming:** Het drukker wordende verkeer zorgt voor steeds toenemende doorstromingsproblemen. Hierdoor komen de huidige rittijden onder druk te staan. De verkeerslichten aan de markt, Driekoningen en de binnenstraten worden aangehaald als locaties met doorstromingsproblemen.
- **Nieuwe ontwikkelingen:** tevens zijn er een aantal ruimtelijke ontwikkelingen op de planning (zie hoofdstuk strategische projecten: nieuw ziekenhuis, Woningen,...) die aanleiding geven tot een vernieuwd openbaar-vervoersconcept. Tevens haalt de Lijn onder andere ook volgende wijzigingen aan die het huidige stadsnet onder druk zetten:
  - Aanleg oostelijke tangent
  - Nieuw treinplan 2014
  - Nieuwe stelplaats De Lijn in het Europark-Zuid

De Lijn kwam echter nog niet toe aan deze herziening mede omdat de herschikking van het stadsnet bij voorkeur wordt onderbouwd met doorrekeningen met een stedelijk verkeers- en vervoersmodel. Op basis van het verkeersmodel kunnen variante vervoersconcepten op het haalbaarheid en efficiëntie worden geëvalueerd. Daarbij bepalen de vele nieuwe ontwikkelingen in belangrijke mate mee het potentieel van het vernieuwde stadsnet.

#### Impact vernieuwde wijkcirculatie

Het klimaatplan van de stad Sint-Niklaas heeft in combinatie met het lobbenstadmodel een stevige impact op de huidige verkeerscirculatie in de binnenstad. Onder invloed van deze 2 plannen worden er in het nieuwe wijkcirculatieplan enkele maatregelen genomen of voorgesteld die op middellange en lange termijn een **grondige herziening van het stadsnet op straatniveau** zullen vragen.

Eenzijds worden enkele invalssassen gezien hun beperkte draagkracht teruggebracht op één rijrichting. Sommige van deze assen worden vandaag door De Lijn in beide richtingen gebruikt.

Anderzijds worden de 7 historische radiale invalswegen zowel als invalsweg voor de auto als snelle en rechte verbinding richting stadscentrum voor OV en fiets benut. Dit geeft geen garantie op een vlotte doorstroming voor De Lijn.

Om deze 2 redenen dient bekeken te worden waar het mogelijk is om de OV-invalsassen te scheiden van de auto-invalsassen. Waar het niet mogelijk is om de invalswegen te scheiden moeten doorstromingsmaatregelen genomen worden om de sterke OV-assen op de invalswegen te garanderen. Dit kan gebeuren bij het verder detailleren van de wijkcirculatieplannen waarbij De Lijn betrokken zal worden.

Het te ontwikkelen OV-model voor Sint-Niklaas kan ondersteuning leveren om de circulatie voor het openbaar vervoer verder uit te detailleren

### Dichtheid stadsnet

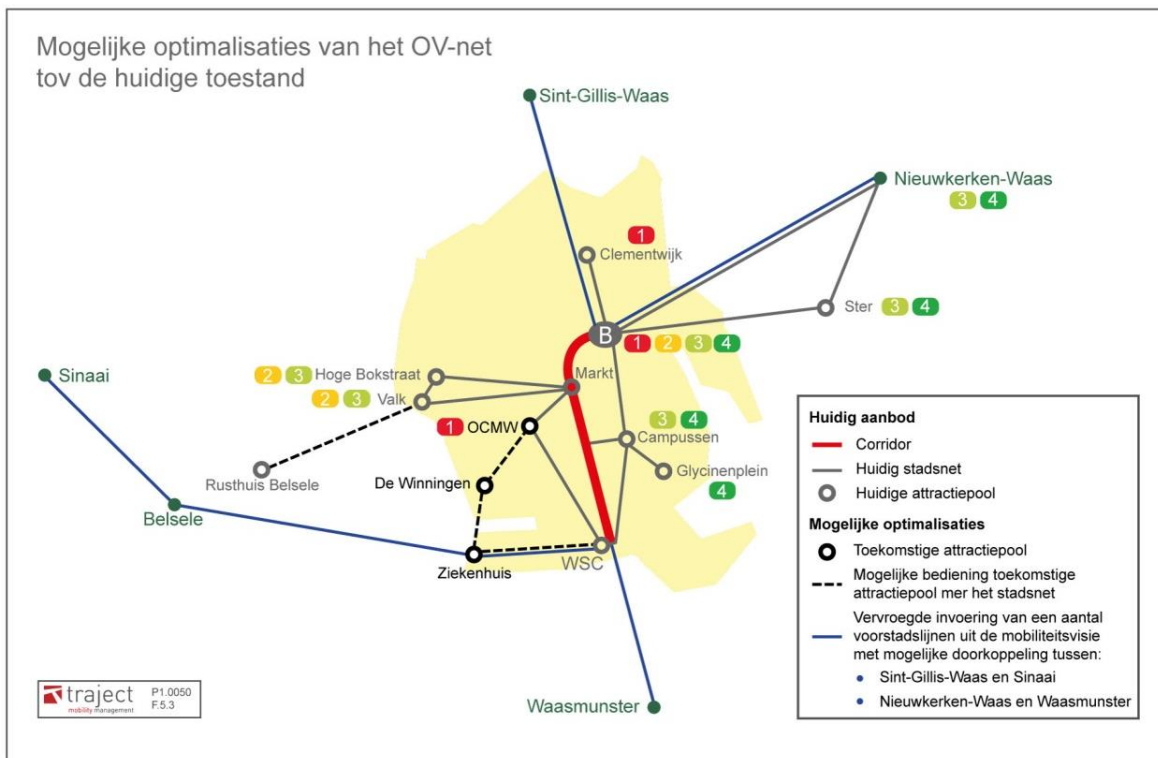
Tot slot dient opgemerkt te worden dat het stadsnet momenteel een zeer hoge dichtheid heeft. Bij de herziening van het stadsnet kan tevens nagedacht worden of de huidige dichtheid wel een efficiënte inzet van middelen is. Zo zouden de middelen die gebruikt worden om een hoge dichtheid in het centrum te bewerkstelligen kunnen ingeruild worden om de **reikwijdte van het net te vergoten**. Bij de herziening van het stadsnet kan ook gekeken worden of er geen opportuniteiten zijn om belangrijke tewerkstellingszones alsnog te ontsluiten.

### Mogelijke optimalisatiesporen

In een eerste gesprek met De Lijn werden reeds enkele mogelijke optimalisatiesporen besproken. Mogelijke optimalisaties zijn:

- Vervroegde invoering van een aantal **voorstadslijnen** uit de mobiliteitsvisie (aan 20 minutenfrequentie ipv de huidige 30 minutenfrequentie)
- Mogelijke bediening van **nieuwe attractiepolen** met het stadsnet
- Een doorkoppeling van voorstadslijnen zou voor meer **sterke assen**, gelijkaardig aan de corridor, kunnen zorgen

Onderstaande figuur geeft – conceptueel en los van het straatniveau - een overzicht van mogelijke optimalisaties t.o.v. de huidige toestand. In het grijs staan de huidige attractiepolen en eindhaltes van het stadsnet. In zwart enkele toekomstige attractiepolen die mogelijks op termijn in het stadsnet opgenomen kunnen worden.



Figuur 29: mogelijke optimalisaties van het OV-net

Bij het invoeren van de voorstadslijnen naar Sint-Gillis-Waas, Sinaai, Nieuwkerken-Waas en Waasmunster kan er een doorkoppeling gemaakt worden tussen enkele van deze lijnen. Een doorkoppeling tussen Sint-Gillis-Waas en Sinaai enerzijds en tussen Nieuwkerken-Waas en Waasmunster anderzijds zou bijdragen tot sterke OV-assen.

Daarnaast kunnen een aantal toekomstige attractiepolen (de zwarte bollen op het schema) opgenomen worden in het stadsnet. Mogelijke uitbreidingen van het stadsnet worden in bovenstaand schema in stippellijn verbonden met het huidige netwerk. Met de nieuwe locatie van het AZ-Nikolaas, de ontwikkelingen aan De Winingen en het nieuwe OCMW ontstaat veel potentieel om een sterke OV-as te ontwikkelen. Daarnaast zou het stadsnet ook uitgebreid kunnen worden met enkele reeds bestaande attractiepolen (de grijze bollen op het schema) zoals rusthuis van Belsele en het dorpscentrum van Belsele.

#### 4.2.3.4. Bediening bedrijvzones

De bediening van bedrijvzones per openbaar vervoer is vaak ondermaats. De Lijn ontvangt geregeld vragen met betrekking tot de bediening van bedrijven-, industrie- en havenzones. Het gaat dan om gebieden die momenteel niet (goed) bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Hier een degelijk aanbod voor uitbouwen, is vaak niet eenvoudig. De redenen zijn uiteenlopend:

- Bedrijventerreinen liggen vaak decentraal van de grote doorgaande OV-assen. Ze bedienen impliceert meer rittijd, meer kilometers en een extra omrijfactor
- er zijn verschillende werkschema's op gebied van begin- en einduren van de werknemers;
- de werknemers komen uit alle mogelijke richtingen naar hun werkplaats;

- alle werknemers willen zo snel mogelijk op hun werk en weer thuis zijn en zijn bijgevolg niet bereid om lange ophaallussen mee te rijden;
- ....

Integratie van de bediening in bestaande lijnen is in vele gevallen ook moeilijk. Dit heeft meestal een negatief effect op de reistijd van andere reizigers; de doortochttijden zijn vaak afhankelijk van bijvoorbeeld bestaande aansluitingen en kunnen dus niet afgestemd worden op de werkuren; extra rijtijd kan tot gevolg hebben dat bijkomende bussen en chauffeurs nodig zijn.

Met het klassiek gekende openbaar vervoer is het dus niet altijd evident om hier een optimaal aanbod te voorzien. Mede hierdoor blijft een groot aantal zones onvoldoende of niet bediend. In oppervlakte wordt in Vlaanderen maar liefst om en bij de 60% van de zones niet afdoende bediend door het openbaar vervoer<sup>1</sup>. Anderzijds is het zo dat de bestaande lijnen die dergelijke gebieden bedienen, samen met de bedrijven zeer gevoelig zijn voor de economische conjunctuur. Een vermindering van het aantal werknemers leidt automatisch tot een vermindering van het aantal reizigers op de bus. In het ergste geval kan dit leiden tot het stopzetten van de bediening. Wanneer later de economie weer aantrekt, zit men weer met het probleem van bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Het zou aangewezen zijn om de bediening dan (tijdelijk) op een andere manier te kunnen voorzien.

---

<sup>1</sup> Gehanteerde normen: halte op 500 meter van het terrein en minimum twee doortochten per uur in de spits. Uiteraard hangt de kwaliteit van de bediening af van specifieke kenmerken van de tewerkstelling (herkomst werknemers, werktijden,...), maar dit cijfer geeft een goede globale indicatie van de problematiek (bron: De Lijn, studierapport rond de alternatieve bediening van tewerkstellingszones)

Werken naar een verbeterde alternatieve ontsluiting van tewerkstellingszones in Sint-Niklaas is noodzakelijk. Dit is echter maatwerk en kan niet zomaar door middel van een standaardontsluiting worden opgelost. Nauw overleg met de bedrijvzones waarin gepeild wordt naar de specifieke problemen alsook te mate waarin oplossingen tegemoet komen aan de verwachtingen is hierbij essentieel. Verschillende vervoersconcepten zijn denkbaar:

- Fiets als last-mile transport: werken met fietspunten binnen de bedrijvzones, waarbij eveneens mogelijkheid tot fietsherstel of een gegarandeerde thuisrit wordt geboden.
- Aanbieden van deelauto's en/of (elektrische) deelfietsen om de noodzaak van een autoverplaatsing van en naar het werk uit te schakelen. Indien er voor dienstverplaatsingen een alternatief voorhanden is, wordt een drempel weggenomen om de auto thuis te laten voor de woonwerkverplaatsing.
- Inleggen van hoogwaardige busshuttles naar bedrijvzones vanaf het station Sint-Niklaas en eventueel ook Temse. Hoogwaardig betekent binnen dit concept in eerste instantie hoogfrequent (minstens 15' frequentie) met een gegarandeerd zitplaats.
- Organiseren van vanpooling
- OV-haltes die toch nabij bedrijventerreinen liggen zo aantrekkelijk mogelijk inrichten en het natraject zo veilig en comfortabel mogelijk maken bvb door middel van voetgangersdoorsteken en kwaliteitsvolle voetpaden, openstellen van brandwegen. ...

Dergelijke alternatieve vervoersconcepten kunnen bijdragen tot een betere bereikbaarheid van de bedrijvzones. De kwaliteit van de alternatieven is belangrijk maar eveneens het engagement vanuit de bedrijven om de nodige ondersteunende (bv. communicatie), stimulerende (bv. vergoedingen voor werknemers die zich duurzaam verplaatsen) en sturende maatregelen (bv. werknemers laten betalen voor een parkeerplaats) te treffen.

#### **4.2.3.5. Collectief vervoer**

Een vlotte circulatie is niet enkel belangrijk voor het openbaar vervoer maar ook voor het collectief vervoer. Daarom kunnen busstroken zodanig gereguleerd worden zodat ze ook bruikbaar zijn voor collectief vervoer.

Daarnaast zijn veel scholen moeilijk bereikbaar met grote bussen. Op- en afstappen zorgt er voor bijkomende problemen. Er dient onderzocht te worden of het mogelijk is om op- en afstapplaatsen in te richten voor collectief vervoer nabij de verschillende scholen.

Voor speciaal vervoer (mindervaliden en senioren) dient een onderzoek te gebeuren. In de eerste plaats wordt er een overzicht gemaakt van de verschillende organisaties. Nadien wordt de mix en financiering beoordeeld. Deze kunnen gebenchmarkt worden met andere steden en organisaties.

#### 4.2.3.6. Trein

Sint-Niklaas ondersteunt de principes van de spoorstrategie voor het Waasland. Sint-Niklaas staat open voor overleg rond dit document en wil dan ook meewerken aan het creëren van draagvlak. Een verbeterde verbinding met Brussel is daar een belangrijk aspect van. Voor Sint-Niklaas zijn er 3 belangrijke items:

- verbinding met Brussel
- haluurfrequentie voor alle grote lijnen
- Stationsomgeving noord: opwaardering tot aantrekkelijke locatie



#### 4.2.4. Werkdomein B 4&5 – Verkeersveiligheid, leefbaarheid en herinrichting van wegen

Het **verhogen van de verkeersveiligheid** is een van de belangrijkste krachtlijnen van dit mobiliteitsplan. Het streven naar een verhoogde verkeersveiligheid hangt nauw samen met een 4 andere thema's die allen samen bijdragen tot een verhoogde verkeersveiligheid:

- **(Her)inrichting van wegen:** Hiertoe behoort het wegwerken van **gevaarlijke punten** en het **zichtbaar** maken van de **verkeersdragende assen** conform de wegencategorisering en het masterplan publieke ruimte
- Het voeren van een **consequent snelheidsbeleid** dat vlot leesbaar is dankzij een uniform **straatbeeld** overeenkomstig het van kracht zijnde **snelheidsregime**
- Het uitzetten van een **sturend vrachtrouten netwerk** ondersteund wordt met een uitgebreid **verbod op doorgaand vrachtverkeer** op de wegen die noch opgenomen zijn in het vrachtrouten netwerk noch een lokaal verbindende functie hebben. Daarnaast dient ook ingespeeld te worden op lokale problemen met **vrachtwagenparkeren**
- Het **zonaal veiligheidsplan** van de politie moet de verkeersveiligheid garanderen en bijdragen tot een verhoogde (verkeers)leefbaarheid in Sint-Niklaas. Centraal staat een **handhavingsbeleid** gesteund door maatregelen op vlak van infrastructuur, educatie, voorlichting en communicatie

#### 4.2.4.1. Snelheidsplan

Uit een veiligheidsbevraging, uitgevoerd in 2011 bij 433 Sint-Niklazenaars, die peilde naar de mening en de noden op vlak van buurtproblemen, onveiligheidsgevoelens, slachtofferschap, aangiftegedrag en de werking van de politie bleek dat veel inwoners van de stad wakker liggen van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het grootste knelpunt bleek een **onaangepaste snelheid in het verkeer** (68,68 %) - tevens het enige buurtprobleem dat door meer dan 50 % van de bevolking als vaak voorkomend werd ervaren. Het nieuwe snelheidsplan moet de snelheidsregimes leesbaarder en eenvoudiger te handhaven maken.

##### Principes snelheidsplan

Het uitzetten van het gewenst snelheidsbeleid gebeurt aan de hand van de vooropgestelde wegencategorisering. Het snelheidsregime moet er mee voor zorgen dat deze categorisering gerespecteerd wordt zodat alle wegen hun vooropgestelde functie kunnen vervullen.

Daarnaast houdt het snelheidsplan onder andere rekening met het fietsnetwerk, de verblijfsgebieden en toekomstige herinrichtingsplannen van bepaalde wegen. Aan de afbakening van de bebouwde kommen werd niets meer gewijzigd, de stad Sint-Niklaas actualiseerde vorig jaar de afbakening van de bebouwde kommen en wenst deze zo te behouden. Alle figuren houden reeds rekening met de nieuwe afbakening van de bebouwde kommen.

Volgende **principes** werden gehanteerd om de **snelheidsregimes** af te bakenen:

##### **Snelheidsregime 90 km/u**

Het streefdoel van Sint-Niklaas is om dit snelheidsregime te vermijden op het grondgebied van de stad. Op dit moment is dit snelheidsregime enkel van toepassing op de overgang tussen het hoofdwegennet (E17) en de secundaire wegen N41 en N16. Ook in de toekomst blijft dit snelheidsregime enkel van toepassing op deze 2 overgangsstroken.

In de landelijke gebieden buiten de bebouwde kommen is dit snelheidsregime thans ook van kracht. Gezien de landelijke wegen hierop niet zijn uitgerust wordt de snelheid in deze gebieden beperk naar de toekomst toe (zie verder bij 50 km/u).

##### **Snelheidsregime 70 km/u**

Er wordt voorgesteld om buiten de bebouwde kommen een snelheidsregime van maximaal 70km/u in te voeren en dit op alle **secundaire wegen, lokale wegen type 1 en lokale wegen type 2a**. Lokale wegen type 2b kunnen ook dit snelheidsregime krijgen op voorwaarde dat er veilige fietsinfrastructuur aangelegd is.

##### **Snelheidsregime 50km/u**

- Op alle wegen binnen de **bebouwde kom**.
- Op alle wegen met gemengd verkeer die gecategoriseerd zijn als **lokale weg type 2b**.
- Op alle wegen die gecategoriseerd zijn als **lokale weg type 3** en die dus geen uitgesproken verkeersfunctie hebben. Waar mogelijk en/of bij herinrichting van deze wegen krijgen zij tevens een landelijk inrichtingsprofiel (zie ook masterplan publieke ruimte).

### **Snelheidsregime 30 km/u**

- Aan alle schoolomgevingen: alle **schoolomgevingen** beschikken reeds over dynamische zone-30 borden.
- In woonstraten en wijken waar de **verblijfsfunctie** primeert op de verkeersfunctie. Om handhaving en naleving van de zone 30 mogelijk te maken hebben deze straten bij voorkeur ook een **wegbeeld** dat weggebruikers wijst op het binnenrijden van een zone 30.

### **Afwijkingen op de algemene principes**

Afwijkingen op voorgenoemde principes zijn mogelijk indien deze tot een **verhoogde verkeersveiligheid** en/of **leefbaarheid** leiden, of een **verhoogde leesbaarheid** van de snelheidsregimes bewerkstelligen. Afwijkingen op dit theoretisch kader zullen telkens gemotiveerd worden.

### **Detailtering van de bebouwde kommen**

In **principe** geldt binnen de bebouwde kommen een snelheidsregime van **50km/u**, tenzij andere belangen een verdere beperking van de snelheid noodzakelijk maken.

Zo kan ter hoogte van **schoolomgevingen** de snelheid worden teruggebracht tot 30km/u. Hier is er telkens een variabele zone 30 van kracht.

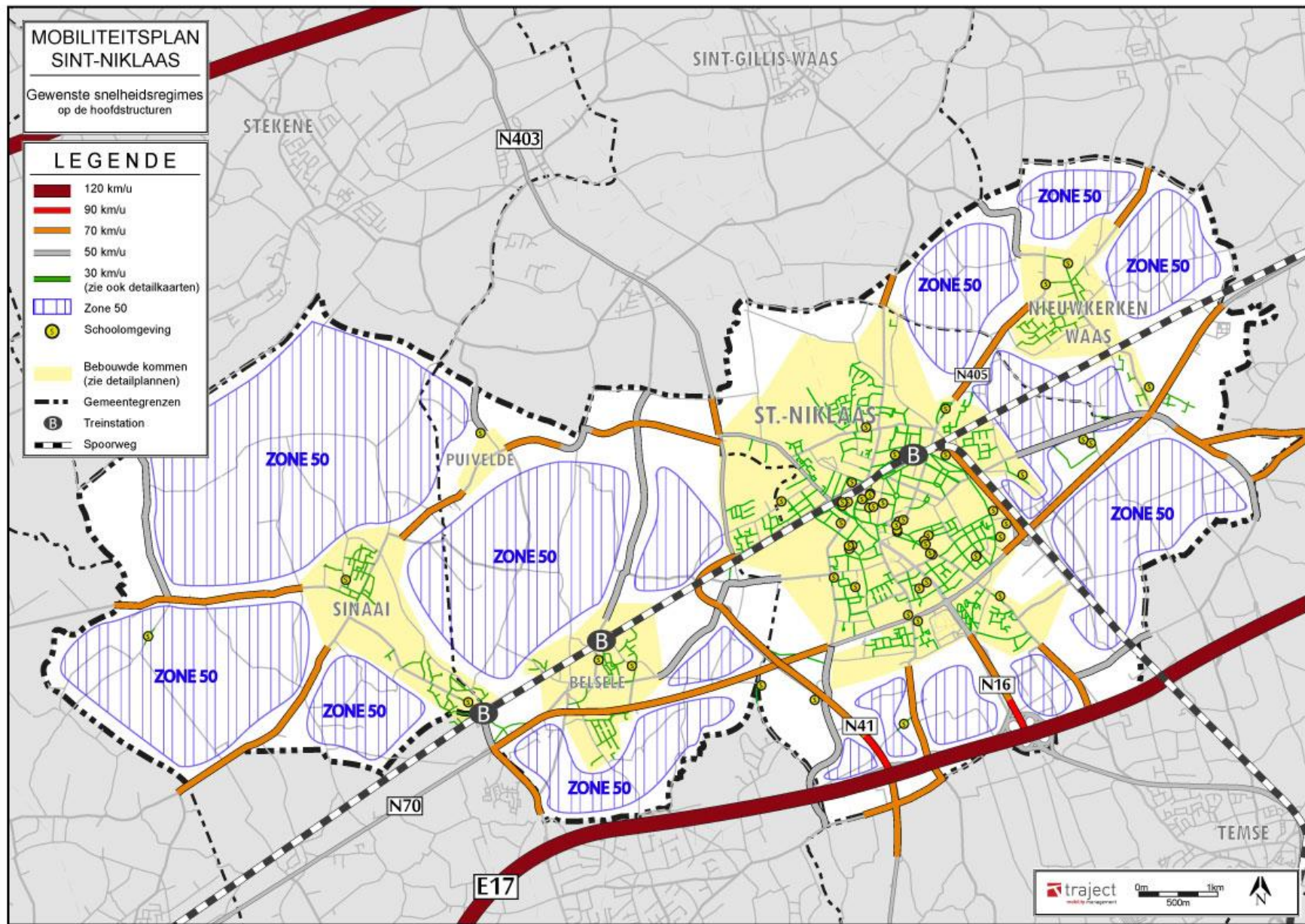
In bepaalde dorpskernen is het om de **leefbaarheid en verkeersveiligheid** in deze centra te waarborgen echter aangewezen om de snelheid plaatselijk te verlagen tot 30km/u.

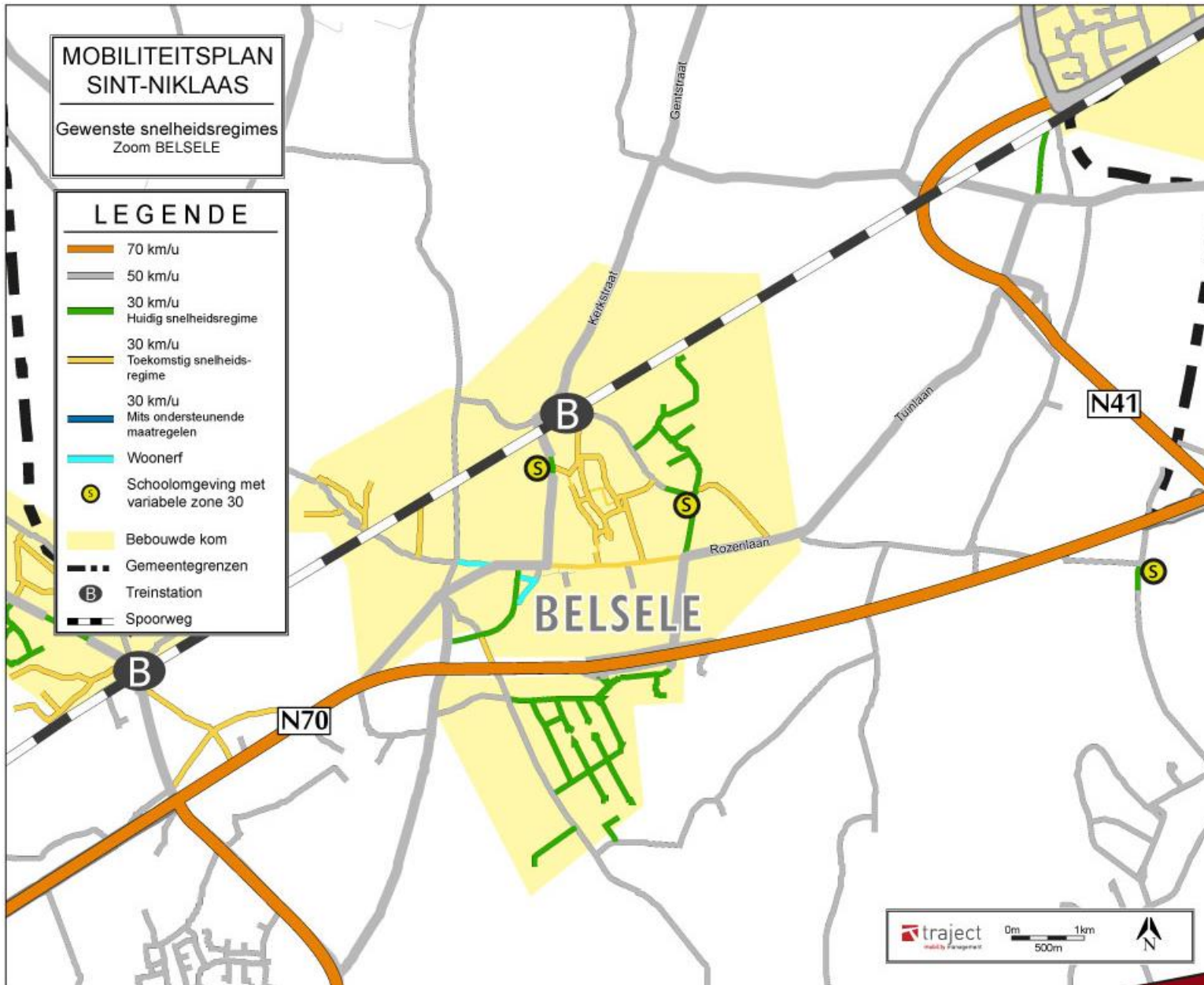
Ook in woonstraten en wijken waar de **verblijfsfunctie** primeert op de verkeersfunctie kan de snelheid verlaagd worden naar 30km/u. Dit kan enkel als, om handhavings- en nalevingsredenen, ook het **wegbeeld** hierop voorzien is zodat weggebruikers gewezen worden op het binnenrijden van een zone 30.

De volgende kaarten brengen deze principes in praktijk en zetten de snelheidsregimes voor de verschillende dorpskernen van Sint-Niklaas uit.

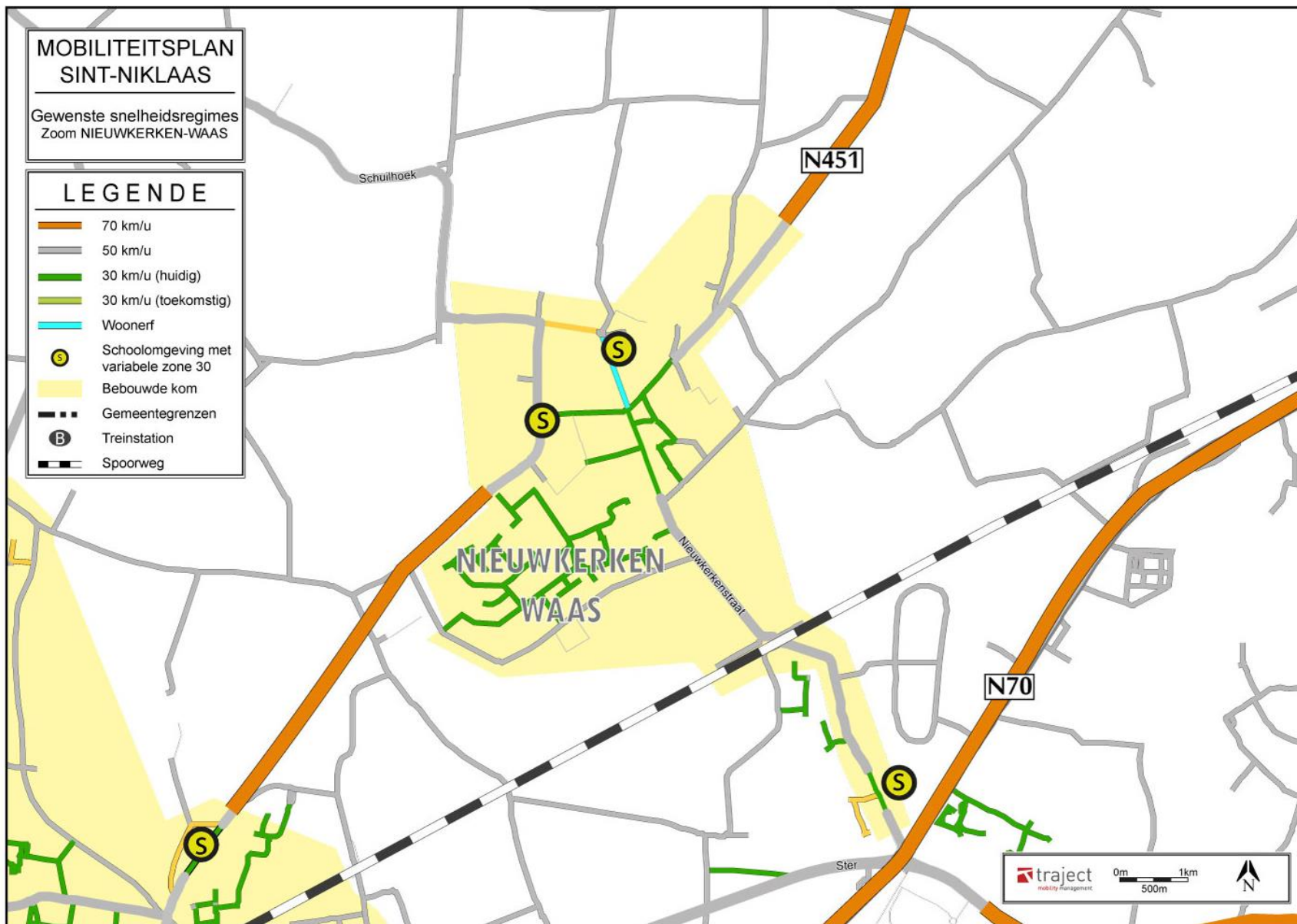
### **Snelheidsregime op de N70 (rondweg)**

De kaarten met snelheidsregimes geven de gewenste toestand op korte termijn weer. Het snelheidsregime op het deel van de N70 dat onderdeel is van de rondweg dient echter gedifferentieerd te worden in de tijd. Op korte termijn kan er reeds een snelheidsregime van 50 km/u gelden vanaf Driegaaenhoek tot het begin van de bebouwde kom. Op termijn kan dan, na de heraanleg van de N70, de bebouwde kom uitgebreid worden.

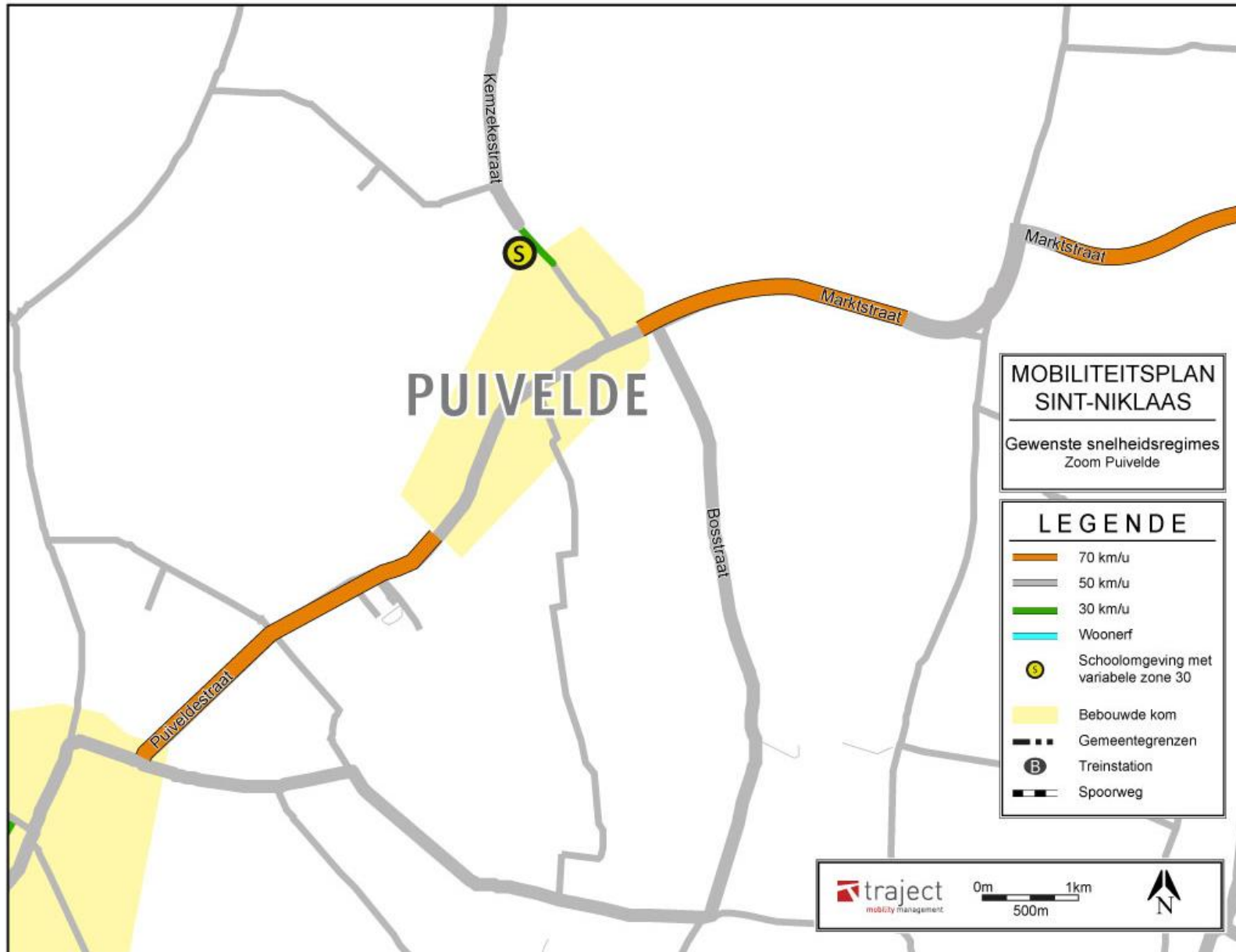




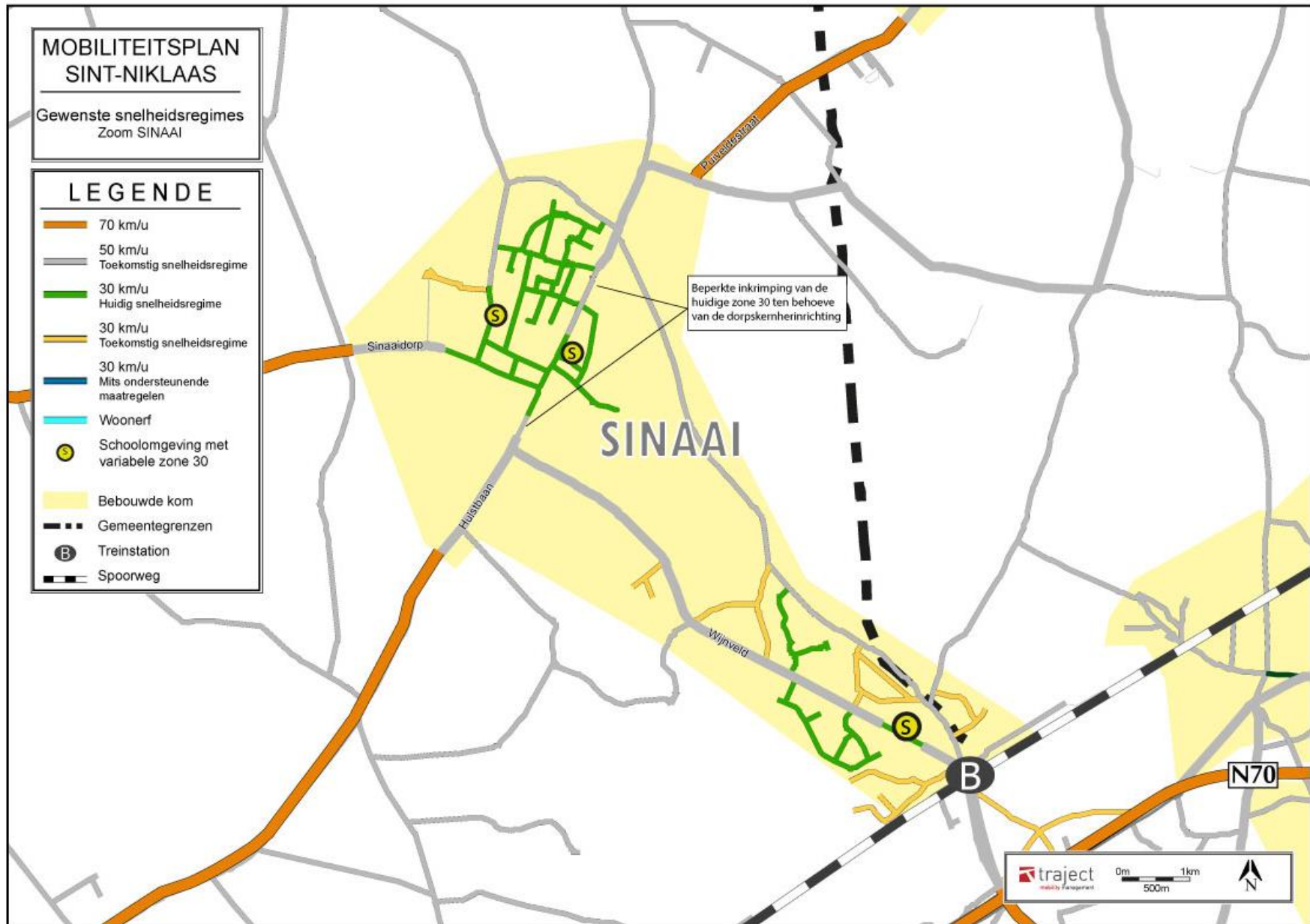
Figuur 31: Detail snelheidsplan Belsele



Figuur 32: Detail snelheidsplan Nieuwkerken-Waas

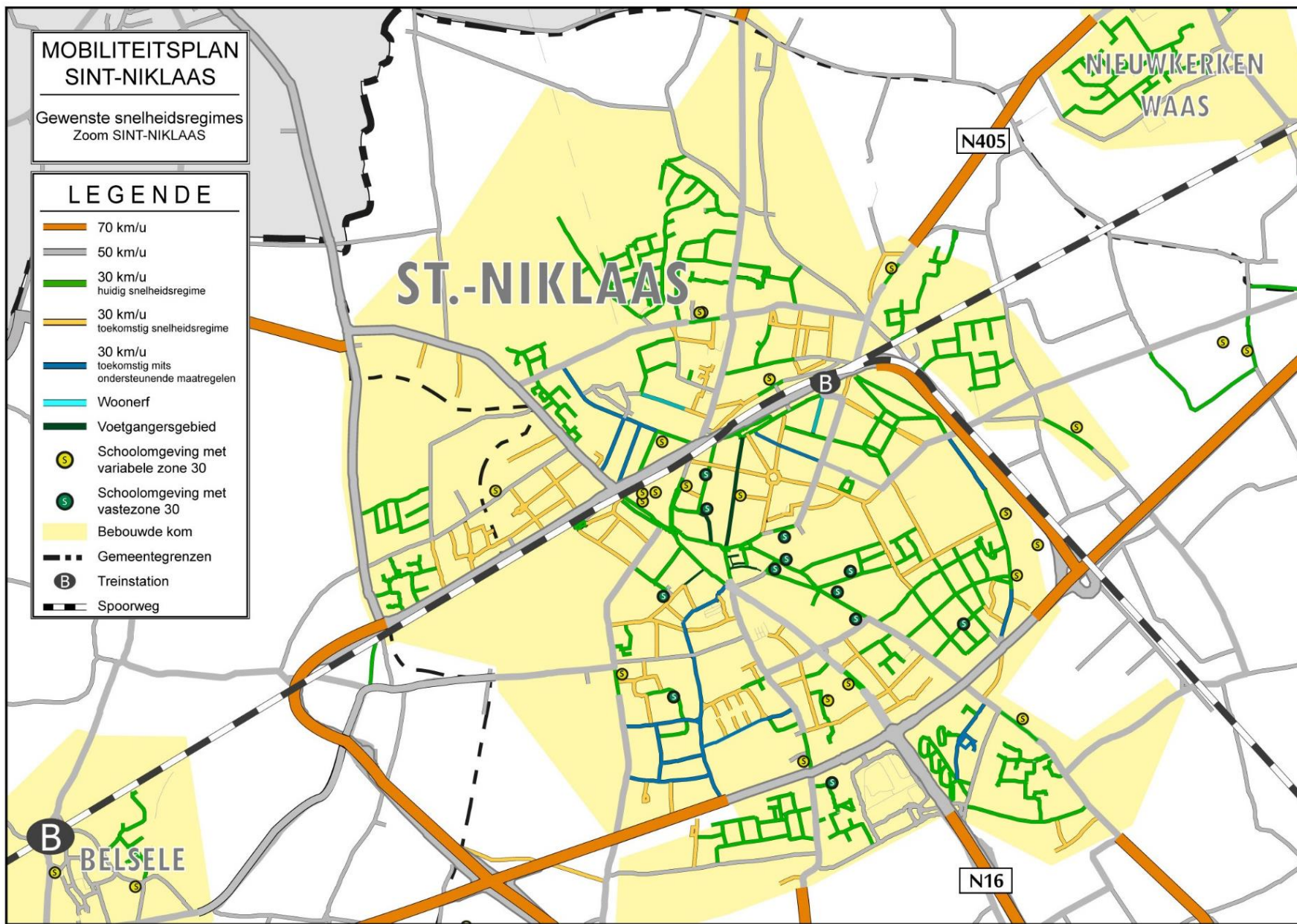


Figuur 33: Detail snelheidsplan Puivelde



Figuur 34: Detail snelheidsplan Sinaai





Figuur 35: Detail snelheidsplan Sint-Niklaas

#### 4.2.4.2. Routes zwaar vervoer

##### Geselecteerde attractiepolen op mesoniveau

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen bepaalt een netwerk van hoofdwegen en primaire wegen. Doorgaande verkeersstromen op internationaal en nationaal dienen hier maximaal gebruik van te maken. Daarnaast dient ook het bestemmingsverkeer zo lang als mogelijk op dit netwerk gehouden te worden. Vanaf het hoofdwegennet bepaalt het Vlaams vrachtroutenetwerk<sup>2</sup> een structuur op mesoniveau die zorgt voor de selectieve bereikbaarheid van de bedrijven op mesoniveau.

Het vrachtroutenetwerk op mesoniveau bepaalt de aangewezen ontsluitingsroutes. Volgende bedrijventzones op mesoniveau werden in de regio van Sint-Niklaas geselecteerd:

Nr.	Bedrijventerrein	Grondgebied
1	Entrepotstraat	Sint-Niklaas
2	Europark-noord	Sint-Niklaas
3	Europark-oost	Sint-Niklaas
4	Europark-zuid I en II	Sint-Niklaas
5	Heidebaan noord	Sint-Niklaas
6	Industriepark noord	Sint-Niklaas
7	Industriepark west	Sint-Niklaas
8	TTS Sint-Niklaas	Sint-Niklaas
9	De winningen	Sint-Niklaas
10	SVK	Sint-Niklaas
11	TTS Temse	Temse
12	Nieuw Temse – De Zaad	Temse
13	N70-Waaslandlaan	Lokeren
14	Rozen	Lokeren
15	Kleine Akker	Stekene
16	Nieuwstraat	Stekene

Tabel 5: Bedrijventerreinen opgenomen in het vrachtroutenetwerk

<sup>2</sup> Ontwerp van netwerk op basis van studie vrachtroutenetwerk Vlaanderen, nog niet opgenomen in de besluitvorming (status: studie), volgens de principes beschreven door de Vlaamse overheid.

### Geselecteerde attractiepolen op lokaal niveau

Het vrachtroutenetwerk op mesoniveau volstaat echter niet om alle regionale en lokale bedrijven(terreinen) bereikbaar te maken. Daarom kan het vrachtroutenetwerk op mesoniveau door de gemeente verder aangevuld worden met lokale vrachtroutes. Op deze manier kan ook het lokale vrachtverkeer volgens vastgestelde routes naar het hoofdwegennet ontsloten worden. Dit is tevens ten gunste van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Ter selectie van deze lokale vrachtroutes worden zowel de huidige als toekomstige attractiepolen op lokaal niveau in kaart gebracht.

Nr.	Bedrijventerrein	Grondgebied	Status	Grootte
A	Botermelkstraat – Heimolenstraat	Sint-Niklaas	Gerealiseerd	4,2 ha
B	Nobels-Peelmanstraat	Sint-Niklaas	Gerealiseerd	13,2 ha
C	Atomiumstraat	Sint-Niklaas	<i>Gepland</i>	
D	Eeckelaerthof	Sint-Niklaas	Gerealiseerd	14 ha
E	Anthonis-Dejonghestraat	Sint-Niklaas	Gerealiseerd	25,5 ha
F	Heihoek	Sint-Niklaas	<i>Gepland</i>	11,5 ha
G	Doornpark	Beveren	Gerealiseerd	17 ha
H	Westakkers	Sint-Niklaas + Beveren	m.e.r. in opmaak	20 ha

Tabel 6: Geselecteerde bedrijvenzones op lokaal niveau

## Ontsluitingsprincipes

Het netwerk voor vrachtverkeer op grondgebied Sint-Niklaas dient zo opgebouwd te worden dat het vrachtverkeer **zo snel mogelijk afgeleid kan worden naar het hogerliggend wegennet**. Het ligt dan ook voor de hand dat het vrachtverkeer zo snel mogelijk richting de meest nabij gelegen hoofdweg - zijnde de E17 - wordt afgeleid. Om de ontsluiting richting E17 te voorzien geldt als belangrijkste principe dat de wegencategorisering binnen Sint-Niklaas maximaal gevolgd wordt.

De verkeersstructuren in de randgemeenten voorzien een vrijwel directe aansluiting op het hoofdvrachtroutenetwerk. Daarom zal hier met de bereikbaarheid vanuit de randgemeenten slechts in mindere mate rekening worden gehouden. Zo kan vrachtverkeer vertrekkende vanuit Lokeren – zoals voorzien in het vrachtroutenetwerk – via de N47 rechtstreeks op de hoofdroute E17 aansluiten. Terwijl vrachtverkeer komende van de noordelijke randgemeenten bij voorkeur gebruikt maakt van de E34. Op die manier hebben de bedrijventerreinen in de randgemeenten weinig impact op Sint-Niklaas zonder dat het distributieverkeer uit deze gemeenten onnodig grote omwegen hoeft te maken.

Enkel op grondgebied van randgemeente Beveren zijn er op mesoniveau geen routes geselecteerd, noch zijn er in het mobiliteitsplan van die gemeente lokale routes vastgelegd. Vooral het bedrijventerrein Doornstraat zal in de huidige situatie wellicht deels of volledig via het grondgebied Sint-Niklaas ontsluiten. Het is dan ook aangewezen om de lokale vrachtroute verder door te trekken langs de N70.

Voor de geselecteerde vrachtverkeer genererende bedrijven op lokaal niveau dient de aangewezen route naar het hoofdwegennet/hoofdvrachtroutenetwerk geselecteerd te worden. Daarbij geldt als belangrijkste principe dat **de wegencategorisering** binnen Sint-Niklaas maximaal gevolgd moet worden. Daarnaast zijn de parameters **verkeersveiligheid** en **leefbaarheid** op deze routes van primordiaal belang. Bij elke geselecteerde route zal de link met deze 2 parameters gelegd worden. Voor de parameter verkeersveiligheid zal daarvoor in hoofdzaak gekeken worden naar eventuele conflicten met het opgestelde fietsroutenetwerk.

### Geselecteerde routes vrachtverkeer

Het vrachtrouten netwerk (VRN) geeft een gewenst routenetwerk op Vlaams niveau. Om de (lokale) bedrijventerreinen die niet werden opgenomen in het VRN te ontsluiten dient het bestaande vrachtrouten netwerk op mesoniveau uitgebreid te worden. Hiervoor worden volgende lokale vrachtroutes geselecteerd:

<b>Straatnaam</b>	<b>Ter ontsluiting van</b>
Pleasantstraat – Heistraat	Heihoek en Atomiumstraat
Bellestraat – Raapstraat - Singel	Entrepotstraat
Heidebaan – Prins Boudewijnlaan (N70)	Anthonis De Jonghestraat en Heihoek
Schrijberg	Eeckelaerthof

Tabel 7: Geselecteerde lokale vrachtroutes

### Te optimaliseren routes vrachtverkeer

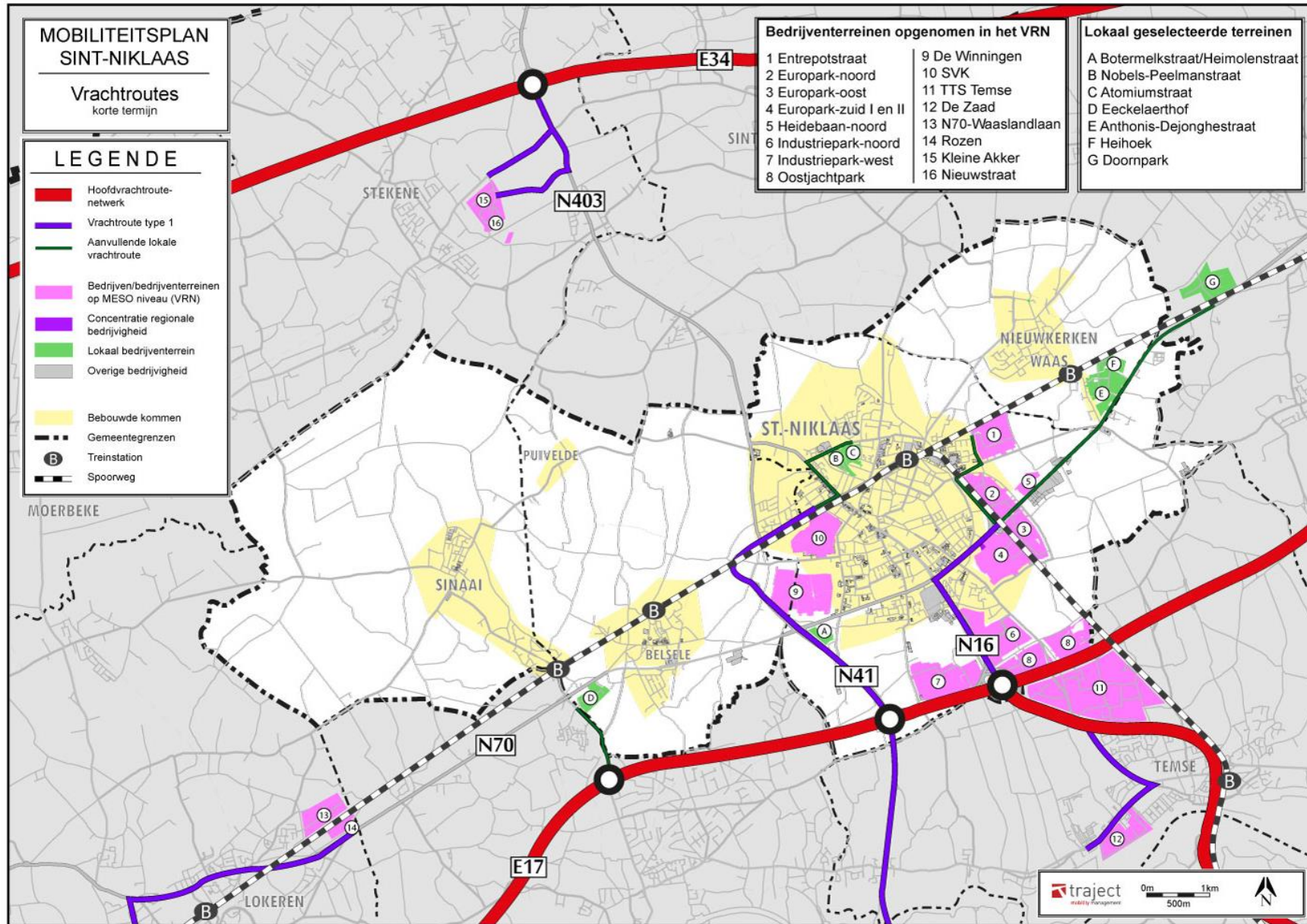
Onderstaande tabel geeft de lokale vrachtroutes weer die conflicteren met bestaande (functionele) fietsroutes.

<b>Straatnaam</b>	<b>Ter ontsluiting van</b>	<b>Knelpunten</b>
Pleasantstraat – Heistraat	Heihoek en Atomiumstraat	Pleasantstraat is geselecteerd als functionele fietsroute maar heeft een aanliggend fietspad
Bellestraat – Raapstraat - Singel	Entrepotstraat	Bellestraat is geselecteerd als functionele fietsroute maar heeft een aanliggend fietspad
Schreiberg	Eeckelaerthof	Geselecteerd als lokale fietsroute. Er is echter reeds een verhoogd, vrijliggend fietspad aanwezig

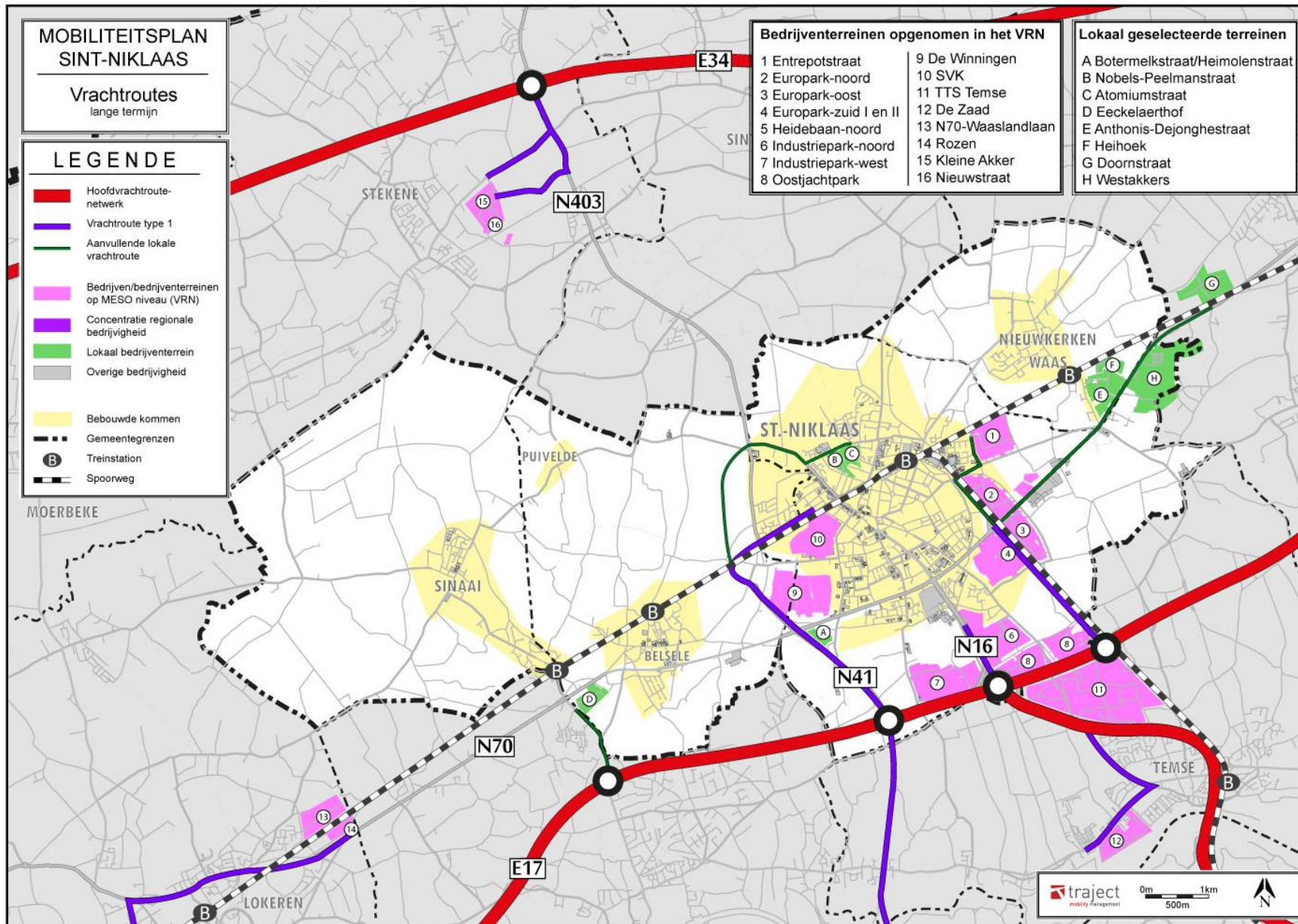
Tabel 8: conflicten op lokale vrachtroutes

De Pleasantstraat kent een zeer hoge oplading aan functies waarop de huidige fietsinfrastructuur niet voorzien is. Dit hangt echter nauw samen met de wegencategorisering die op lange termijn van de Pleasantstraat een lokale weg van het type 1 maakt waar meer ruimte voor fietsers en openbaar vervoer zal ontstaan (na realisatie van de omleidingsweg).

Op dit moment conflicteert de fietsinrichting in Raapstraat/Bellestraat nog met de lokale vrachtroute. Voor deze straten is er echter al een goedgekeurd fietsfonds dossier waardoor op korte termijn vrijliggende fietspaden zullen worden gerealiseerd.



Figuur 36: Vrachtroutes op korte termijn



Figuur 37: Vrachtroutes op lange termijn

### **4.2.4.3. Maatregelen en beperkende factoren voor doorgaand vrachtverkeer**

#### **Huidig vrachtverbod**

Ter bevordering van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid werden er op dit moment al 4 grote zones 3,5 ton uitgezonderd plaatselijk verkeer op het grondgebied van Sint-Niklaas ingesteld. Deze zones zijn uitgezet op figuur 17.

Daarnaast geldt op het binnenrijden van het stadscentrum via de Parklaan of de Plezantstraat een verbod op doorgaand vrachtverkeer +3,5 ton. Dit verbod zorgt echter niet voor een sluitende zone binnen de rondweg.

#### **Uitbreiding bestaand vrachtverbod**

Om de zones buiten de vastgelegde vrachtroutes te vrijwaren van doorgaand vrachtverkeer kunnen de 4 grote zones 3,5 ton uitgezonderd plaatselijk verkeer verder uitgebreid worden. Enkel vrachtwagens die zorgen voor de plaatselijke toelevering kunnen dan nog toegelaten worden.

Daarnaast dient het verbod op doorgaand verkeer binnen de rondweg gesloten te worden zodat het gehele stadscentrum gevrijwaard wordt van doorgaand vrachtverkeer.

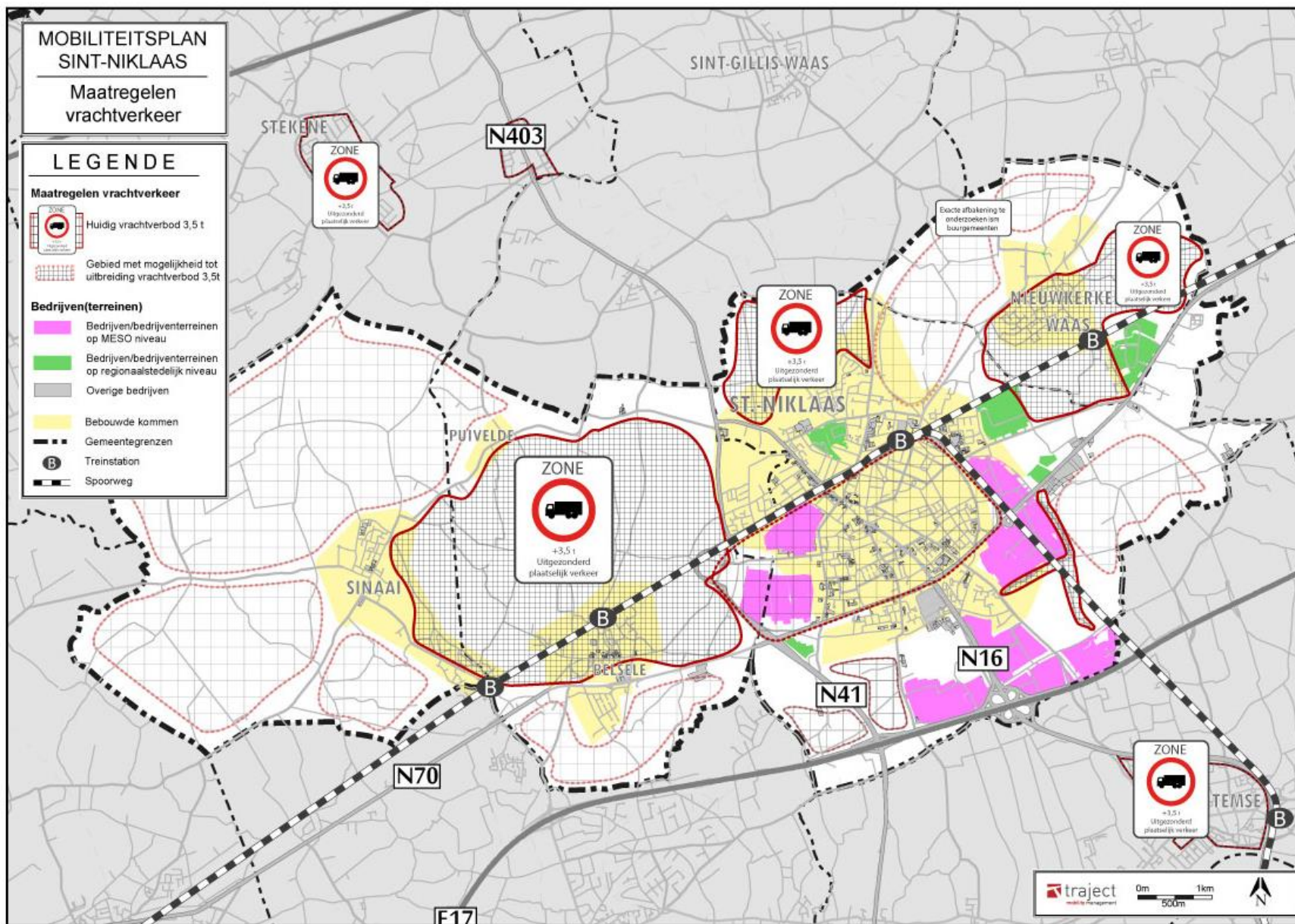
Een eerste suggestie van zones waar het bestaande vrachtverbod verder uitgebreid kan worden is te vinden op Figuur 38: Overzicht huidige maatregelen en potentieel voor toekomstige maatregelen inzake vrachtverkeer. Landbouwvoertuigen vormen een uitzondering op dit verbod.

Ter hoogte van Nieuwkerken-Waas is de exacte afbakening van het gebied nog te onderzoeken. Zolang de Doornparkweg niet gerealiseerd is zou Nieuwkerken veel baat hebben aan een verbod op doorgaand vrachtverkeer dat de volledige dorpskern omvat. Om deze problematiek echter niet te verschuiven naar de buurgemeenten dient de exacte afbakening in overleg onderzocht te worden. Hiervoor zal samengewerkt worden met de buurgemeenten om bijvoorbeeld een doorlopende zone tot in Vrasene te creëren.

#### **Inschatting van de effecten van de uitbreiding vrachtverbod**

De verkeersstructuren in de randgemeenten voorzien een vrijwel directe aansluiting op het hoofdvrachtroutenetwerk. Hierdoor hebben de bedrijven uit de randgemeenten een volwaardig alternatief zonder al te grote omwegen te hoeven maken. Mits de nodige communicatie naar vrachtwagenchauffeurs en bedrijven toe moet het dan ook mogelijk zijn om tot een gedragen uitbreiding van het vrachtverbod zoals hier beschreven te komen.

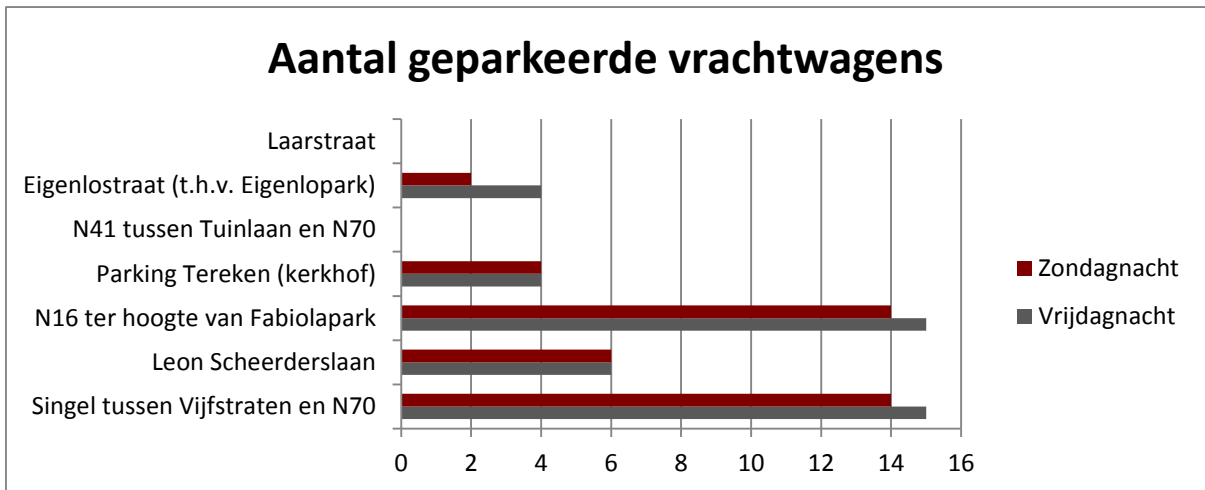




Figuur 38: Overzicht huidige maatregelen en potentieel voor toekomstige maatregelen inzake vrachtverkeer

#### 4.2.4.4. Vrachtwagenparkeren

Om eventuele maatregelen af te stemmen op de omvang van het probleem bracht de politie van Sint-Niklaas het vrachtwagenparkeren in kaart op enkele specifieke locaties. Deze tellingen werden uitgevoerd op vrijdagavond 16 mei 2014 en zondagavond 18 mei 2014. Uit de tellingen blijkt dat het vrachtwagenparkeren zich voornamelijk concentreert aan de grote bedrijventerreinen, in het bijzonder ter hoogte van de Europaparken en Industriepark-noord.



Figuur 39: aantal geparkeerde vrachtwagens

Het vrachtwagenparkeren is zowel op Tereken (kerkhof) als op de Leon Scheerderslaan in de huidige context niet meer gewenst. Beide locaties liggen immers vlakbij woonwijken. Volgende tabel geeft een overzicht van de locaties waar vrachtwagenparkeren in de huidige situatie als een probleem gezien wordt.

Beschrijving	Foto
<p><b>Locatie:</b> Parking Tereken (kerkhof)</p> <p><b>Max. vastgesteld aantal parkeerders: 4</b></p> <p><b>Probleem: JA</b></p>	
<p><b>Locatie:</b> Leon Scheerderslaan</p> <p><b>Max. vastgesteld aantal parkeerders: 6</b></p> <p><b>Probleem: JA</b></p>	

Tabel 9: overzicht probleemlocaties vrachtwagenparkeren

Volgende **vier principes** moeten het **vrachtwagenparkeren** in de toekomst **reguleren**:

1. Het bestaande aanvullend politiereglement met een parkeerverbod 3,5t binnen de bebouwde kom blijft gehandhaafd.
2. Bedrijven dienen hun vrachtwagens maximaal op eigen terrein op te vangen of hen te verwijzen naar de vrachtwagenparking langs de E17. Bij het vergunnen van nieuwe bedrijventerreinen dient het aspect vrachtwagenparkeren uitdrukkelijk mee te worden opgenomen in het ontwerp
3. Ook op Tereken en de Scheerderslaan treed het parkeerverbod 3,5t in voegen. Er zal hier geen uitzondering meer zijn op deze regel.
4. Indien er geen andere mogelijkheid is kan in laatste instantie parkeren rond het vrachtrouten netwerk getolereerd worden. Dit dient echter maximaal vermeden te worden door het sensibiliseren van de bedrijven.

#### 4.2.4.5. Belevering van het stadscentrum

Met uitzondering van het voetgangersgebied, is er op dit moment geen beleid rond het beleveren van het centrumgebied (zone binnen de bestemmingsboulevard) van Sint-Niklaas. In de Nieuwstraat en de omgeving van het Sint-Nicolaasplein is laden en lossen thans enkel toegestaan tussen 9u en 11u. In de Stationsstraat dient belevering te gebeuren voor 11.30u en na 18.30u.

De belangrijkste problemen inzake belevering bestaan momenteel hoofdzakelijk uit conflicten tussen belevering en fietsers tijdens de schoolspitsen. Momenteel worden de belangrijkste conflicten opgelost door middel van **bemiddeling door de politie**. Daarnaast bleek uit recente tellingen uitgevoerd door de stad Sint-Niklaas dat het **aandeel vrachtwagens** die de centrumstad binnenrijden **zeer beperkt** is. Het aandeel vrachtwagens schommelt tussen de 1% en 6%.

Om de verkeersveiligheid in het centrum te garanderen en conflicten tussen zachte weggebruikers en vrachtwagens te vermijden zal blijvend ingezet worden op **sensibilisatie** teneinde de belevering zo veel als mogelijk buiten de spits te laten plaatsvinden. Op lange termijn is het dan de bedoeling om een **goederenstation** uit te bouwen als **op- en overslagcentrum voor stadsdistributie**.

Dit kan gebeuren naar het voorbeeld van City Depot in Hasselt maar ook Brugge en Oostende onderzoeken op dit moment de haalbaarheid hiervan. Het principe is eenvoudig: Het city depot neemt goederen in ontvangst in naam van de handelaar en levert die bij de handelaar wanneer zij dat willen op een 100% groene manier. **Zowel de handelaars, de leveranciers als de bewoners hebben voordeel met deze vorm van stedelijke distributie**. De handelaars worden flexibel beleverd, namelijk op het ogenblik dat het hen best schikt. Overvolle stocks worden vermeden gezien stockage mogelijk is in het distributiecentrum. Eenmaal einde voorraad is snelle belevering mogelijk gezien de nabijheid van het distributiecentrum. De leveranciers kunnen via de N16 zeer snel beleveren en winnen tijd door niet in het stadscentrum te moeten rijden. De belevering kan door middel van cargobikes en kleine elektrische voertuigen gebeuren waardoor overlast voor de bewoners tot een minimum wordt beperkt.

Op het moment dat dit plan geschreven wordt start Bubble post met een eerste project dat een aanzet kan zijn naar duurzame stadsdistributie. Bubble post heeft een 1500m<sup>2</sup> groot depot te Industriepark West. Bubble post zal vanuit dit depot aan de stadsrand het transport in het stadscentrum voor de lokale handelaren verzorgen met cargofietsen en elektrische auto's..

De taak van de stad ligt voornamelijk in het creëren van het juiste klimaat om een stedelijk distributiecentrum mogelijk te maken. Hiervoor dienen de juiste randvoorwaarden gecreëerd te worden zoals het invoeren van venstertijden voor leveringen

#### 4.2.4.6. Handhaving

Het zonaal veiligheidsplan van de politiezone Sint-Niklaas voor de periode 2014 – 2017 brengt de verwachtingen en noden van de stad op het gebied van **leefbaarheid** en **veiligheid** samen. De noden werden in kaart gebracht aan de hand van beschikbare cijfergegevens en aanvullende bevragingen. Tegelijk geven de overheden en partners een duidelijke visie op hun verwachtingen en prioriteiten.

Een van de **strategische doelstellingen** in het **zonaal veiligheidsplan** is het “**garanderen van verkeersveiligheid en verder uitbouwen van een e-reputatie**”. Deze strategische doelstelling draagt dus rechtstreeks bij aan dit hoofdstuk van het beleidsplan. Deze strategische doelstelling werd als volgt verder omschreven in het zonaal veiligheidsplan:

*Het garanderen van een veilige mobiliteit voor iedereen begint in de eerste plaats door een volgehouden **handhaving** rond steeds weerkerende thema's. Dit blijft een belangrijke kerntaak voor de politie. Daarnaast wil de politie met dit project ook investeren in een verkeers- en veiligheidsbeleid dat **maatregelen** stimuleert op vlak van **infrastructuur, educatie, voorlichting** en **communicatie** met als doel het aantal verkeersongevallen te doen afnemen. Hierin zit ook de verdere uitbouw van haar **e-reputatie** vevat. Door meer verkeersacties aan te kondigen en resultaten mee te geven, wil de politie het verkeersgedrag van weggebruikers beïnvloeden en de bevolking de idee geven dat ze op elk moment van de dag kan worden gecontroleerd op het grondgebied van de politiezone. Zowel in het centrum van de stad Sint-Niklaas als in de deelgemeenten Belsele, Sinaai en Nieuwkerken.*

In het zonaal veiligheidsplan werden er **9 operationele doelstellingen** vooropgesteld die moeten bijdragen aan dit streven naar een veilige mobiliteit voor iedereen en dit door middel van de onderstaande operationele doelstellingen. De politie zal hier in deze periode meer dan normale aandacht aan besteden.

- Ondersteunen van het project **verkeersveiligheid aan scholen**
- Het ondersteunen van de **preventieve verkeersacties**.
- Het verder **aankondigen van verkeersacties** met als doel bij de weggebruikers het idee te creëren te allen tijde te kunnen onderworpen worden aan een controle in Sint-Niklaas.
- Het **doorlichten** van het **verkeerseducatieproject**
- Door klein- en **grootschalige acties** gericht werken rond de volgende **prioritaire fenomenen**: snelheid, rijden onder invloed van alcohol en drugs, gsm-gebruik achter het stuur, het niet dragen van de gordel, het niet gebruiken van kinderzitjes, **parkeren**, zwaar vervoer, fietsverlichting en bromfietsen.
- Meewerken aan de campagnes van het BIVV en de provincie
- Samen met andere zones uit het Waasland verkeersacties organiseren
- Het ter beschikking stellen van het stadsbestuur van een jaarlijkse verkeersbeeldvorming
- Geregeld samenwerken met de projectchef leefbaarheid door het organiseren van acties specifiek geënt op de stadskern ondermeer inzake alcohol, wildparkeren, het gebruik van de voetgangerszone en verkeersagressie.

#### 4.2.4.7. Herinrichting van wegen

Dankzij het consequent inventariseren van ongevalgegevens is het mogelijk om gevaarlijke punten gericht aan te pakken. Op basis van de ongevalstatistieken tussen 2010 en 2012 uit de **ongevallenGIS** van MOW werden op het grondgebied Sint-Niklaas in totaal 7 gevaarlijke punten gedetecteerd. Een locatie wordt gecategoriseerd als gevaarlijk punt van zodra de prioriteitswaarde, bepaald door onderstaande formule, minstens 15 bedraagt voor de ongevallen van de laatste 3 jaar.

$$P = X + 3*Y + 5*Z$$

P = Prioriteit;  
X = aantal lichtgewonden;  
Y = aantal zwaargewonden;  
Z = aantal dodelijke slachtoffers.

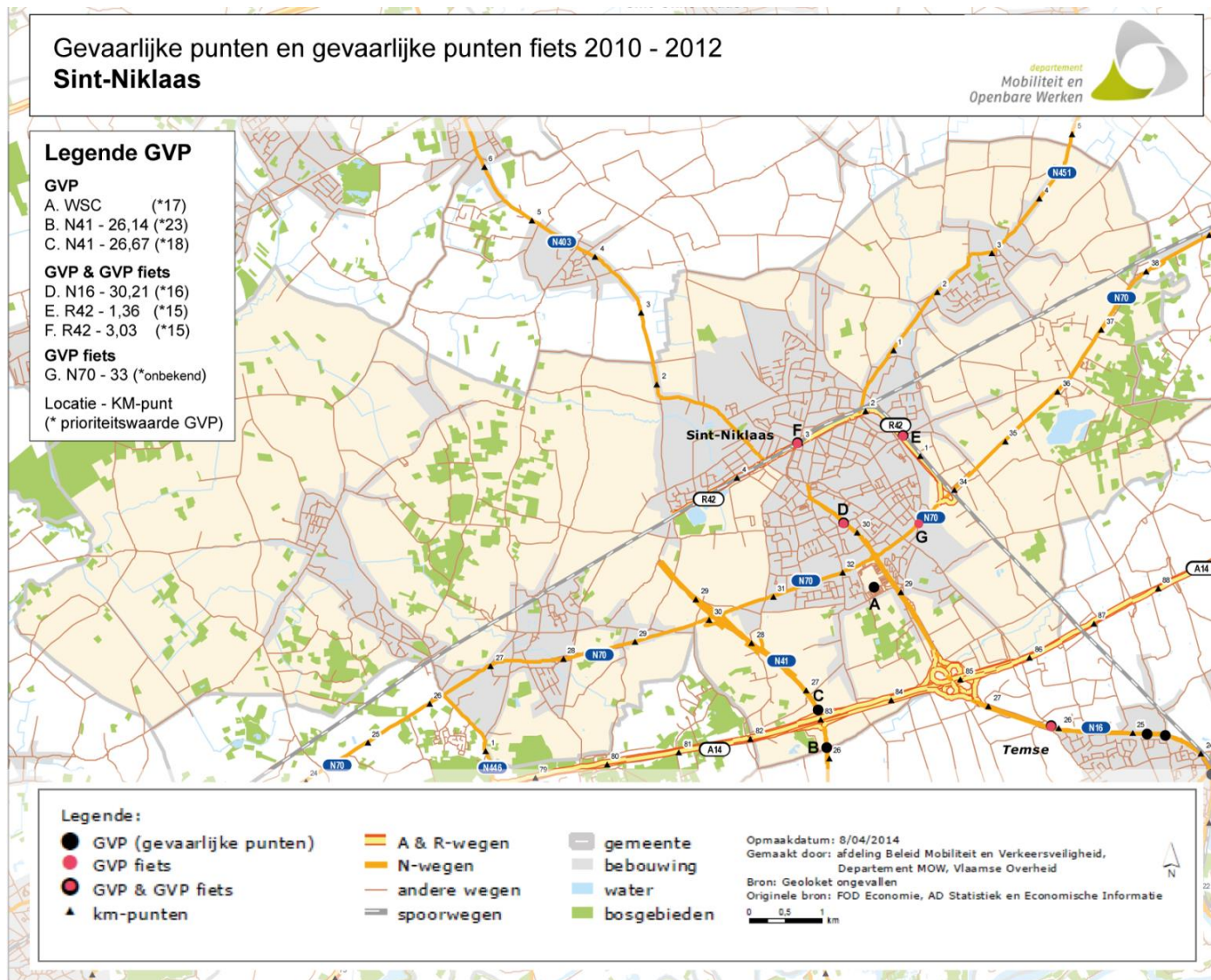
Sint-Niklaas heeft de ambitie om deze 7 gevaarlijke punten op zijn grondgebied weg te werken. Het zal daartoe een analyse doen van het dominante ongevallentype op elk van de zeven zwarte punten. Vervolgens zal de stad een voorstel doen tot maatregelen om ongevallen in de toekomst te vermijden. Op die manier kan het met de wegbeheerder een inrichtingsdossier voorbereiden om deze zwarte punten weg te werken

Hierbij dient weliswaar opgemerkt te worden dat de prioriteitswaarden van de gevaarlijke punten in Sint-Niklaas reeds zeer laag zijn. Daarnaast bevindt 1 van de 7 punten zich op privéterrein, worden er op dit moment 2 gevaarlijke punten aangepakt en starten er binnenkort werken om nog eens 3 andere gevaarlijke punten aan te pakken.

De tabel op de volgende pagina geeft een overzicht van deze zeven gevaarlijke punten.

Locatie gevaarlijk punt	Aantal ongevallen	Prioriteit	Aantal doden / zwaargewonden	Aantal fietsongevallen	Aantal doden / zwaargewonden fiets	Prioriteit fiets	
GVP							
A	Waasland Shopping center (WSC)	11	17	0   2	4	0   2	8
B	Kruispunt N41 en Steenweg Hulst-Lessen (km-punt 26,14 op de N41)	9	23	0   2	1	0   1	3
C	Op- en afrittencomplex nr.14 van de E17 (N41 thv km-punt 26,67)	10	18	0   1	0	0   0	0
GVP & GVP fiets							
D	Kruispunt Parklaan en Moerland (N16 thv km-punt 30,21)	13	16	0   0	10	0   0	10
E	Kruispunt R42 en Raapstraat (R42 thv km-punt 1,36)	15	15	0   0	10	0   0	10
F	Kruispunt R42 en Driekoningen (R42 thv km-punt 3,03)	8	15	1   1	7	0   1	10
GVP Fiets							
G	N70 thv Glycineplein (km-punt 33)	Gegevens niet beschikbaar					

Tabel 10: Overzicht GVP op grondgebied Sint-Niklaas



Figuur 40: Overzicht gevaarlijke punten en gevaarlijke punten fiets 2010-2012 op grondgebied Sint-Niklaas



Volgende projecten werden opgenomen in het budget 2013-2019:

Locatie
Heraanleg kruispunt Driekoningen
Heraanleg Weimanstraat
Heraanleg Heimolen (rioolproject)
Heraanleg Moortelhoekstraat – Valkstraat (rioolproject)
Heraanleg Uilenstraat (rioolproject)
Aanleg oostelijke tangent met inbegrip van uitbreiding Europark-zuid
Heraanleg van N70 tussen Ster en Kwakkelhoekstraat (rioolproject)
Heraanleg Vossekotstraat (rioolproject)
Heraanleg Gentstraat – Nauwstraat (rioolproject)
Heraanleg Ossenhoek (rioolproject)
Heraanleg Sinaaidorp fase 2 (rioolproject)
Heraanleg Kerkstraat (rioolproject)
Heraanleg N70 tussen Parklaan en Singel (rioolproject)
Heraanleg Raapstraat – Bellestraat (rioolproject)

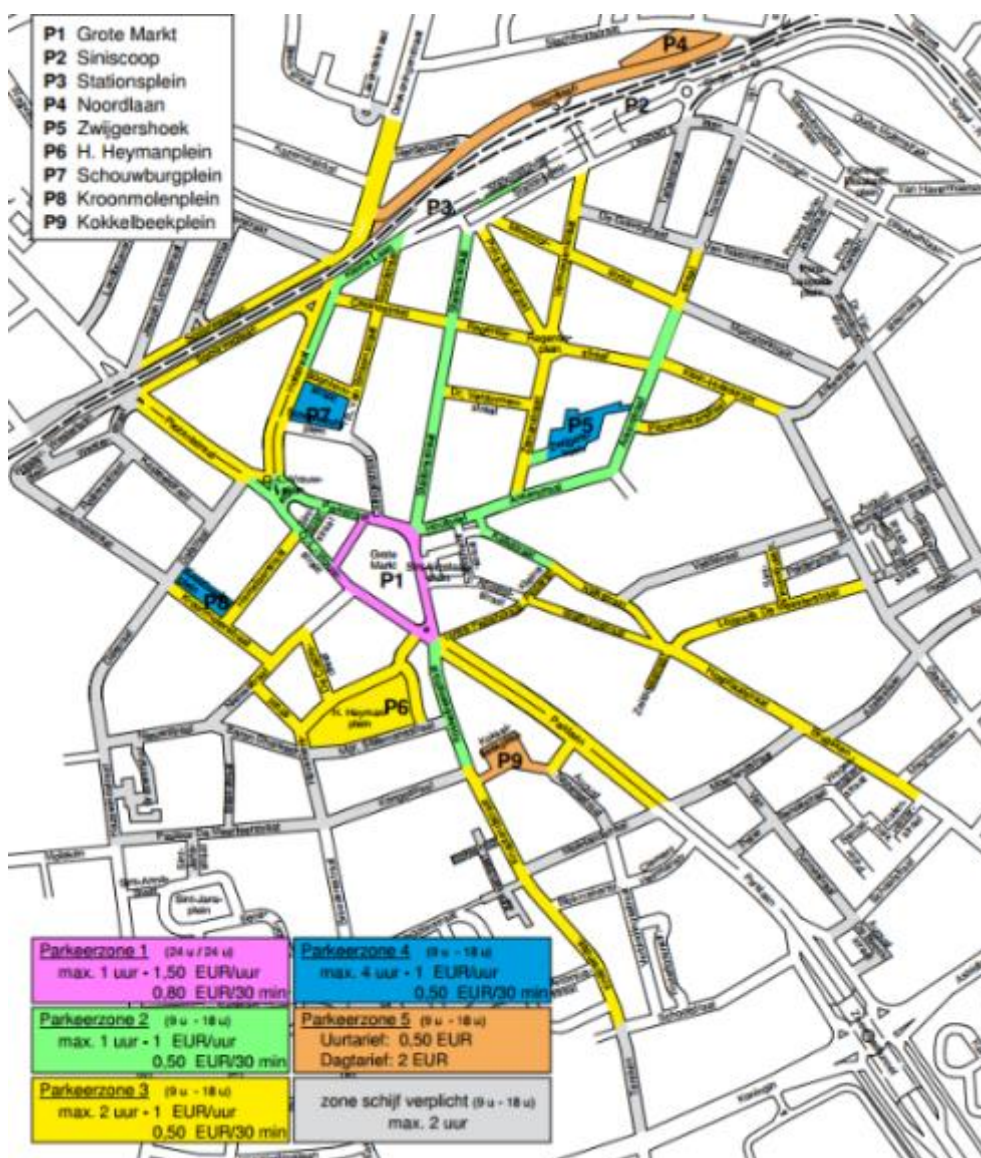
## 4.2.5. Werkdomein B6 – Parkeerbeleid

### 4.2.5.1. Huidig parkeerbeleid

Het huidige parkeerbeleid kent zeer gedifferentieerde parkeerregimes. Met 6 tariefzones en 3 types abonnementen zijn de tariefzones moeilijk leesbaar en communiceerbaar.

Op vlak van tarieven is er weinig differentiatie. Dit uit zich in conflicten tussen lang- en kortparkeerders en parkeer-zoekverkeer terwijl een aantal parkings, zoals de stationsparking, nochtans onderbezet zijn. Ook in de schil rond het betalend parkeren of nabij attractiepolen zoals het ziekenhuis is er druk van langparkeerders. Dit is vooral nadelig voor de lokale handelaars en bewoners.

Daarnaast zijn er lokaal ook problemen met laden en lossen. Dit zorgt voor conflicten met zachte weggebruikers.



Figuur 41: Huidige parkeerregimes

#### 4.2.5.2. Parkeerbeleid op korte termijn:

##### Parkings

Op dit moment zijn er in Sint-Niklaas 8 centumparkings: Markt; Station; Stationsplein; Schouwborgplein; Zwijgershoek; Heymansplein; Kokkelbeekplein; Kroonmolenplein.

Van deze acht centumparkings blijven de eerste **7** behouden als **bezoekersparkings**. De laatste, het **Kroonmolenplein** wordt hoofdzakelijk gereserveerd voor **bewonersparkeren**.

Om zoekverkeer te vermijden is een parkeerroute bewegwijzerd. De parkings zijn gelegen langs deze parkeerroute. Het Heymanplein en het Kokkelbeekplein werden niet opgenomen in de parkeerroute. Dit omdat zij een eerder lage capaciteit hebben en de toegangswegen tot deze parkings eerder smal zijn. Het verkeer dat door de parkeerroute gegenereerd wordt is daar minder gewenst. De parkings blijven echter wel open als bezoekersparkings.

Langparkeerders staan bij voorkeur op één van deze 7 parkings. Op die manier blijven de straten vrij voor kortparkeerders en bewoners. Om langparkeerders naar deze parkings te duwen geldt er een trapsgewijs aflopend tarief dat lager ligt dan het tarief op straat. Vijf centumparkings krijgen een tarief van bijvoorbeeld 1,5€/u. Terwijl de randparkings aan het station een voordeliger tarief van bijvoorbeeld 1€/u krijgen. De parking Noordlaan wordt beschouwd als “afstandsparking” en krijgt een nog lager of zelfs gratis tarief.

Het gratis parkeren onder de markt op zaterdag wordt afgeschaft. Dit strookt niet met het autoluw maken van de binnenstad en de klimaatdoelstellingen van de stad.

##### Straatparkeren

Op korte termijn wordt de zone betalend parkeren gehandhaafd. Deze afbakening komt ook bijna volledig overeen met de afbakening van de marktstad. Op enkele invalssassen zal echter nagegaan worden of het betalend parkeren daar nog vereist is (vb. Knaptandstraat en Brugsken) of verder uitgebreid kan worden (vb. Antwerpsesteenweg).

Binnen de zone met betalend parkeren op straat geldt een uniform regime. Er kan maximaal 2 uur geparkeerd worden en de prijs is overal op straat identiek én hoger dan op de parkings, dit kan bijvoorbeeld 2€/u zijn. Bewoners kunnen evenwel een bewonerskaart krijgen aan de reeds geldende voorwaarden.

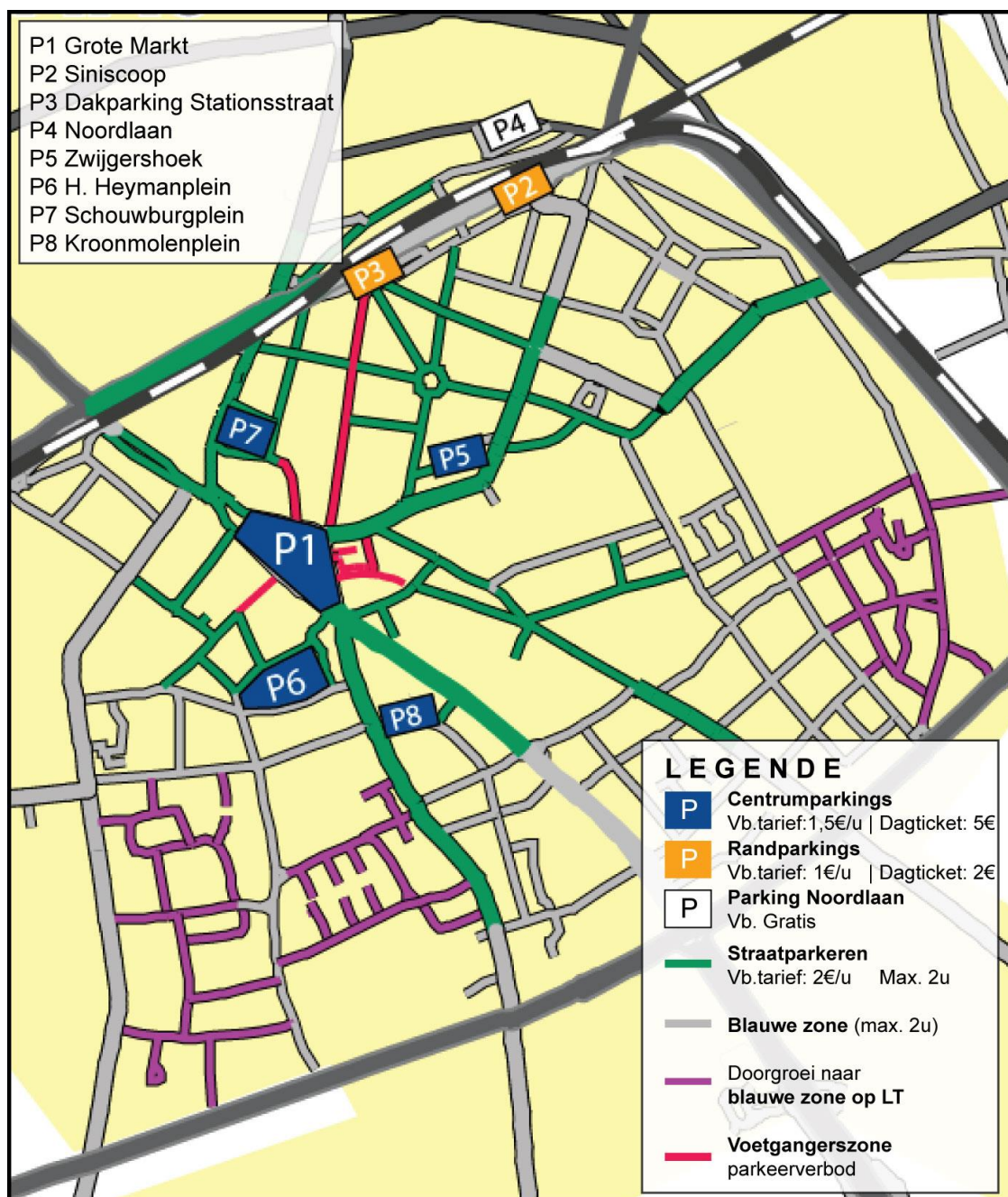
##### Straatparkeren nabij handelszaken

In handelsstraten kan er op maat gewerkt worden afhankelijk van het aantal en het type handelaars dat aanwezig is in de straten. Er zal met “stop en shop” plaatsen gewerkt worden waarbij een duurbepanking geldt van 30 (gratis) minuten. Langer parkeren is er niet mogelijk. Dit kan – indien nodig – aangevuld worden met een verbod op bewonersparkeren tijdens de openingsuren van het handelsapparaat. Omgekeerd kunnen ook bepaalde straten met een grote vraag naar bewonersplaatsen ingericht worden als exclusief voor bewonersparkeren.

## Bewonersparkeren

Om de druk van langparkeerders in woonzones tegen te gaan kan de blauwe zone uitgebreid worden tot bijna het volledige gebied binnen de rondweg. Enkele kleine wijken waar op dit moment nog geen problemen zijn blijven buiten de blauwe zone (zie figuur). Deze zones zullen evenwel opgevolgd worden om na te gaan of er op termijn ook hier een uitbreiding van de blauwe zone dient te komen.

## Afbakening parkeerzones op korte termijn



Figuur 42: parkeerbeleid op korte termijn

### **Beter benutten parkeerareaal**

Het bestaande parkeerareaal (zowel openbaar als (semi)privaat) dient beter benut te worden. Hierover moet constant gewaakt worden en maximaal gezocht worden naar synergie tussen verschillend parkeergebruik.

Een eerste voorbeeld hiervan is de parking van Carrefour supermarkt Alma. Na de openingsuren van de winkel kunnen buurtbewoners er met een badgesysteem op de parking terecht.

### **Stedenbouwkundige (parkeer)verandering**

De gehanteerde parkeerrichtlijnen dienen vertaald te worden naar een stedenbouwkundige parkeerverandering

### 4.2.5.3. Parkeerbeleid op lange termijn

#### Parkings

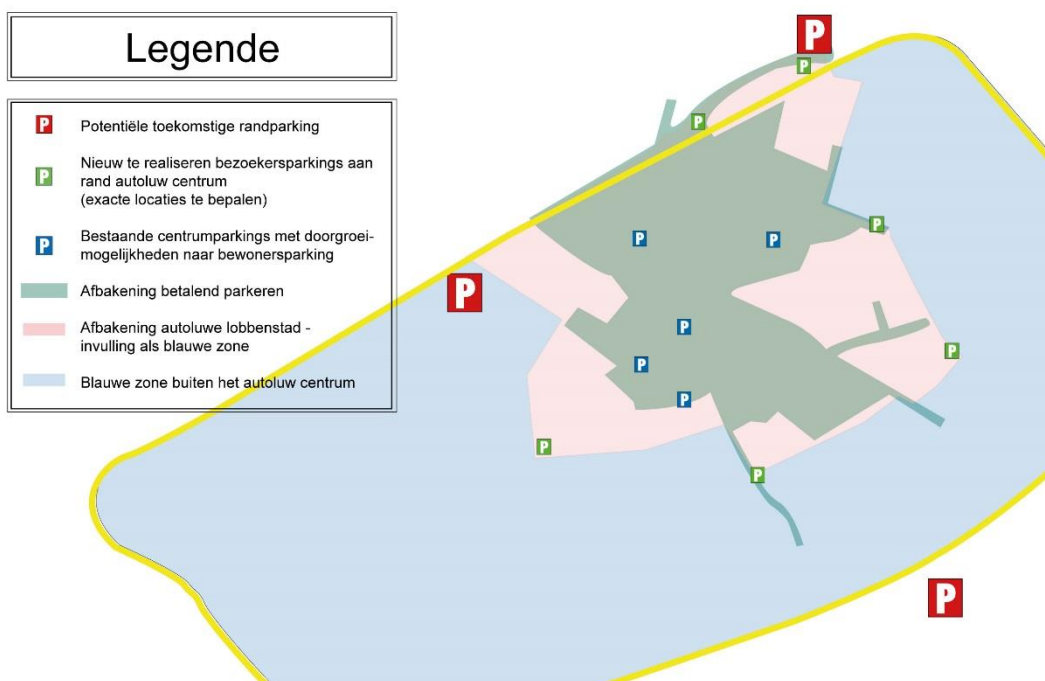
Op lange termijn leidt de autoluwere binnenstad tot een aantal verschuivingen. Kortparkeren en bewonersparkeren wordt maximaal opgevangen in de huidige centroparkings. Bezoekers en langparkeerders worden opgevangen in multimodale knooppunten rond de stad of in nieuwe parkings aan de rand van het autoluwe centrum.

#### Straatparkeren

Doordat bewoners en kortparkeerders maximaal worden opgevangen in de huidige centroparkings komt er op straat ruimte vrij. Er kan geschraapt worden in het aanbod parkeerplaatsen op straat in functie van een kwalitatievere inrichting van de openbare ruimte.

Buiten het autoluwe centrum komt een blauwe zone met bewonerskaarten. Dit om te vermijden dat parkeerders in de zone net buiten het betalend parkeren hun toevlucht zoeken ten nadele van bewoners.

#### Afbakening parkeerzones op lange termijn



Figuur 43: Afbakening parkeerzones op lange termijn

## 4.3. Werkdomein C - Ondersteunende maatregelen

### 4.3.1. Ondersteuning van specifieke doelgroepen

#### 4.3.1.1. Schoolomgevingen

Het stadsbestuur hecht veel belang aan de verkeersveiligheid van schoolomgevingen en schoolroutes.

In eerste plaats omdat we de kinderen van onze stad ten allen tijde willen beschermen, en omdat we ze het recht om zich te (leren) verplaatsen op een zelfstandige manier niet willen ontnemen. Kinderen zijn de meest kwetsbare groep in het verkeer. Dit onder meer omwille van hun postuur en de motorische en fysieke beperkingen die eigen zijn aan hun leeftijd. Bovendien zijn ze als zachte weggebruiker weinig beschermd tegen lichamelijke letsels bij ongevallen. Het traject dat kinderen het vaakst afleggen is dat tussen hun huis en de school.

Een tweede reden om aan verkeersveilige schoolomgevingen en schoolroutes te werken is dat onze stad, als scholenstad met 21.331 leerlingen, dagelijks talloze verplaatsingen in functie van de schoolgaande jeugd telt. Deze gebeuren met de wagen, met de fiets of te voet. Op verschillende plaatsen ontstaat hierdoor 's morgens en 's avonds een verkeersknoop. Om deze verkeersknopen en andere verkeersonveilige situaties op te lossen dient op verschillende sporen gewerkt te worden, waarvan schoolomgevingen en schoolroutes een belangrijke is.

Het stadsbestuur wenst een partnerschap aan te gaan met de scholen op het grondgebied van stad Sint-Niklaas. Voor de kleuter –en lagere scholen neemt dit de vorm aan van het ondertekenen van een charter over verkeersveiligheid. Hierbij nemen zowel de scholen, de ouders en de kinderen, het stadsbestuur als de politie het engagement om samen aan een actieplan verkeersveiligheid op maat van de school te werken. Dit actieplan wordt ook wel schoolvervoerplan genoemd en houdt punten in over volgende thema's: informatie, sensibilisering, educatie, vervoerswijze, infrastructuur, schoolroutes,...

Het stadsbestuur ging een samenwerkingsovereenkomst aan met Voetgangersbeweging vzw (Octopusplan) ter ondersteuning bij het opstellen van schoolvervoersplannen voor de kleuter-en basisscholen, die worden vastgelegd in scholencharters. Het traject gaat van start in 2014 en zal aflopen in 2017. Daarbij worden jaarlijks een tiental scholen bekeken. Het schoolcharter komt tot stand na een grondige analyse aan de hand van:

- individuele bevestigingen van kinderen en ouders rond verkeer en de verplaatsingen tussen de woonplaats en de school.
- Klassikale bevestigingen over de vervoerswijze voor school-woonplaats verplaatsingen
- Plaatsbezoek aan de school met politie, dienst mobiliteit, vertegenwoordiger school en vertegenwoordiger oudercomité.

Bij de ondertekening van een scholencharter op gebied van verkeer zal de school in kwestie een label verkeersveilige school toegekend krijgen. Er zijn 3 verschillende kleuren voorzien:

- Brons: De opmaak van het schoolvervoerplan is afgerond. Het charter wordt getekend.
- Zilver: De school kan aantonen dat er elk jaar aan de doelstellingen binnen het schoolvervoerplan wordt verder gewerkt.
- Goud: Alle actiepunten uit het schoolvervoerplan werden afgewerkt.
- De uitreiking van de labels zal telkens doorgaan op het einde van het schooljaar

Secundaire scholen kunnen specifieke vragen over hun schoolomgeving stellen aan de dienst mobiliteit. Daarnaast is er het stadsbrede initiatief waar de scholen op kunnen intekenen omtrent verkeerseducatie bij middelbare scholieren: de verkeersweek. Dit initiatief wordt georganiseerd door leerkrachten van verschillende scholen, in samenwerking met de Sint-Nicolaas scholengemeenschap, stadsbestuur Sint-Niklaas en Ronde Tafel Sint-Niklaas. Verder kunnen scholen en/of ouder(comité)s initiatief nemen om specifieke pijnpunten aan te pakken.

Als werkwijze omtrent de verkeersveiligheid in schoolomgevingen en op schoolroutes wordt gekozen voor een integrale benadering met aandacht voor minstens volgende aspecten: informatie, sensibilisatie, educatie, vervoersmethode, infrastructuur, schoolroutes,....

Het stadsbestuur wil verkeersveiligheid van schoolomgevingen en schoolroutes stelselmatig en op een gestructureerde en eenvormige manier aanpakken. Dit door het opstellen en uitvoeren van scholencharters voor alle basisscholen. Hierbij versterken en ondersteunen verschillende actoren elkaar om de verkeerssituaties in de buurt van de school en de routes er naar toe veilig te maken: de stad, de scholen en de politie



### **4.3.1.2. Vervoersmanagement bedrijven**

De meeste industrieparken van Sint-Niklaas liggen in het zuiden van de stad, vlakbij de E17 en gewestwegen als de N16, N41 en N70. Aangelegd in de jaren 1960 zijn deze, overeenkomstig met de toenmalige mobiliteitsvisie, met de wagen vlot bereikbaar. Het openbaar vervoer rijdt er op sommige plaatsen vlakbij, maar de afstand van de openbaarvervoerhalte naar het bedrijf is voor de meeste werknemers toch te groot om deze te voet of met een duurzaam vervoersmiddel af te leggen. Door de organisatie van een fietsdeelsysteem nabij multimodale vervoersknooppunten, kan de 'last mile' tot het bedrijf op een duurzame manier overbrugt worden en op die manier werknemers ertoe aan te zetten niet langer de auto te gebruiken voor het woon-werkverkeer maar een duurzaam alternatief. Er loopt op dit moment een innovatieproject om deze piste te onderzoeken.

## **4.3.2. Tarifiering**

### **4.3.2.1. Openbaar vervoer**

Met een derde-betalersovereenkomst van De Lijn komt de stad deels of zelfs volledig tussen in de kostprijs van abonnementen voor inwoners van de stad. Het openbaar vervoer is gratis op zaterdag en op oudejaarsnacht. Daarnaast komt de stad voor 50% tussen bij de aankoop van een Buzzy-Pass.

### **4.3.2.2. Parkeren**

Langparkeerders parkeren bij voorkeur op de bezoekersparkings. Om dit te bekomen wordt op korte termijn het straatparkeren duurder tot op een niveau dat boven dat van de bestaande parkings ligt. De exacte tarieven dienen nog bepaald te worden maar zullen trapsgewijs werken. Dit kan bijvoorbeeld zijn: 1€/u op randparkings, 1,5€/u op de centumparkings en 2€/u voor straatparkeren. Een nieuwe parkeerwijzer moet de mensen hierover informeren. Een parkeergeleidingssysteem moet het zoekverkeer beperken en kan op termijn uitgroeien tot een verkeersgeleidingssysteem

Het parkeerbeleid dient ook integraler benaderd te worden. Hiervoor wordt een nieuwe parkeerdienst opgezet. Voor parkeerders moet het mogelijk worden om met de nieuwste technologieën te betalen. In de toekomst moet smartphone- en sms-betalen mogelijk zijn.

Daarnaast wordt er ook een parkeershop uitgebouwd. Deze kan op termijn doorgroeien naar een mobiliteitsshop.

### 4.3.3. Sensibilisering, marketing, informatie en promotie voor doelgroepen

#### 4.3.3.1. Sint-Niklaas geeft het goede voorbeeld

Sint-Niklaas wil een voortrekker zijn van de krachtlijnen van dit mobiliteitsplan. De stad zal dan ook het goede voorbeeld geven aan zijn burgers. Dit zal onder andere gebeuren door volgende initiatieven:

- Uitbouwen van kwalitatieve stallingsmogelijkheden aan alle openbare voorzieningen van de stad volgens het STOP-principe. Aan het station kunnen extra blue bikes voorzien worden.
- Werknemers van de stad kunnen een cursus eco-driving volgen
- Alle diensten van de stad zullen in de toekomst verdeeld zijn tussen drie grote sites. Op elke locatie zal op korte termijn een fietspool uitgebouwd worden voor dienstverplaatsingen. Tussen deze 3 sites moet de ideale route bekend gemaakt worden aan de personeelsleden.
- Het wagenpark wordt bij nieuwe aankopen voortdurend vergroend. Er werd ook een dienstwagen geïntegreerd in de Cambiovloot.

#### 4.3.3.2. De fiets heeft iets



Met de communicatie- en promotiecampagne 'de fiets... heeft iets' wil de stad een echte fietscultuur creëren. Het voeren van een integraal fietsbeleid staat daarbij centraal en is dan ook één van de krachtlijnen van het mobiliteitsplan. De fiets moet hét stedelijk vervoermiddel bij uitstek worden voor korte en middellange verplaatsingen. Het hoofdstuk "4.2.2 – Werkdomein B2 Integraal fietsbeleid" in dit mobiliteitsplan en de campagne 'de fiets... heeft iets' zijn de eerste stappen van de stad richting integraal fietsbeleid. Zo moet Sint-Niklaas op termijn uitgroeien tot een echte fietsstad.

#### 4.3.3.3. Autoloze zondag



Op zondag 21 september 2014 deed Sint-Niklaas voor het eerst sinds jaren opnieuw mee aan de **Autoloze zondag**. Tussen 12 en 19 uur was er geen autoverkeer mogelijk in een groot deel van de stadskern. De dag werd ondersteund door tal van activiteiten en marketing en sensibiliseringscampagnes.

Er werd in het bijzonder aandacht besteed aan de fiets met onder andere fietsroutekaarten, verschillende soorten fietsen, fietsaccessoires, diefstalpreventie en fietskunst

Sint-Niklaas heeft de ambitie om van de autoloze zondag **opnieuw een jaarlijks evenement** te maken in de binnenstad.

Ook op andere evenementen zal Sint-Niklaas een actief mobiliteitsbeleid voeren.

#### **4.3.3.4. Autodelen**

Sint-Niklaas ondersteunt zowel Cambio als Autopia. Op dit moment zijn er wagens van cambio beschikbaar op 3 locaties in de binnenstad. Gebruikers van autopia kunnen dan weer een gratis parkeerkaart aanvragen die geldig is voor alle 7 huidige parkeerzones. De stad integreerde ook reeds een dienstwagen in de Cambiovloot zodat deze wagen ook door particulieren gebruikt kan worden.

In de toekomst wil de stad autodelen nog meer pro-actief gaan promoten. De meest succesvolle acties zullen bepaald worden aan de hand van een enquête via internet of via een schoolproject/stagair.

Daarnaast moet er ook naar gestreefd worden om in het kader van het klimaatplan elektrische wagens te integreren in de Cambiovloot. Dit kan een eerste stap zijn om inwoners kennis te laten maken met elektrische wagens.

#### **4.3.3.5. Digitale communicatie**

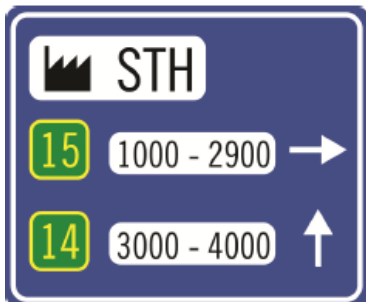
Om degelijk over mobiliteit te communiceren is er behoefte aan een nieuwe modernere website van de stad rond mobiliteit. Een digitale parkeershop waar inwoners van de stad al hun parkeerartikelen kunnen kopen maakt daar deel van uit.

## 4.3.4. Bewegwijzing

### 4.3.4.1. Bewegwijzing fietsnetwerk

Gezien de stad een integraal fietsbeleid wil voeren is sensibilisering en bewegwijzing onderdeel van het integraal fietsbeleid. Om die reden werd de bewegwijzing van het fietsnetwerk reeds besproken onder werkdomein B2 – hoofdstuk 4.2.2.6.

### 4.3.4.2. Bewegwijzing bedrijvzones



In de toekomst zal het volledige vrachtroutenetwerk bewegwijzert worden vanaf het hoofdwegennet. Hiervoor loopt op dit moment een studie. De studie deelt de verschillende bedrijvzones in aan de hand van nummers, gelijkaardig aan de havennummers die bijvoorbeeld in de haven van Gent gebruikt worden. Bij afronden van de studie moet de nieuwe bewegwijzing geïmplementeerd worden.

### 4.3.4.3. GPS-systemen

Enerzijds moeten de hoofdroutes voor zwaar vervoer bewegwijzert worden en opgenomen worden in GPS-systemen. Anderzijds moeten ook de beperkende maatregelen zoals het verbod voor doorgaand vrachtverkeer geïntegreerd worden in GPS-systemen.

## 4.3.5. Handhaving

Het zonaal veiligheidsplan van de politiezone Sint-Niklaas voor de periode 2014 – 2017 brengt de verwachtingen en noden van de stad op het gebied van **leefbaarheid** en **veiligheid** samen. Een van de strategische doelstellingen in het zonaal veiligheidsplan is het “garanderen van verkeersveiligheid en verder uitbouwen van een e-reputatie”. De politie zal hier in de periode van 2014 tot 2017 meer dan normale aandacht aan besteden. Het zonaal veiligheidsplan wordt uitvoering beschreven in het hoofdstuk 4.2.4.6.

Daarnaast wordt er voor een consequente aanpak van snelheidscontroles gegaan. Snelheidscontroles worden aangekondigd op de website van de politie en ook de resultaten en aantal overtredingen van elke controle worden gecommuniceerd.

#### 4.3.6. Beleidsondersteuning

Het stadsbestuur heeft nood aan een dienst die het fietsbeleid coördineert. De dienst mobiliteit zal deze rol op zich nemen. De aanstelling van de nieuwe fietsambtenaar is hierin de eerste stap. De fietsambtenaar moet het fietsbeleid coördineren en de samenwerking tussen de verschillende stadsdiensten die betrokken zijn bij het fietsbeleid optimaliseren. Het fietsbeleidsplan 2015-2018 geeft een overzicht van de eer dan 20 stadsdiensten die betrokken zijn bij het fietsbeleid.

Om ook het parkeerbeleid integraler te benaderen wordt er een nieuwe parkeerdienst opgezet. Er wordt personeel aangeworven om een hoog handhavingsniveau aan te houden. Daarnaast moet het voor parkeerders ook mogelijk zijn om met de nieuwste technologieën te betalen. In de toekomst moet smartphone- en sms-betalen mogelijk zijn.

## 5. Actieprogramma

In de actietabellen worden volgende afkortingen gebruikt:

Afkorting	Verklaring
KT	Korte termijn (< 3jaar)
MT	Middellange termijn (3–6 jaar)
LT	Lange termijn (> 6jaar)
C	Continu
IU	In uitvoering
VU	Voorwaardelijke uitvoering
NA	Nieuwe actie
BA	Bestaande actie (uit het mobiliteitsplan van 2002)

## 5.1. Actieprogramma A-B-C

WD nr.	Link met	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (*1000)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
<b>Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten</b>										
<b>Werkdomein A1 ruimtelijke planning</b>										
A1.1		Lobbenstadmodel en principes mobiliteitsplan integreren in nieuw GRS	Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / milieu / leefbaarheid veiligheid / toegankelijkheid	MT	150 (A20151 42786)	Hoog	Stad	Vlaamse overheid / provincie	NA
A1.2		Analyse en evaluatie herprofilering Hoge Bokstraat	Centrum Sint-Niklaas / Belsele	Bereikbaarheid / leefbaarheid	KT	10 (A20151 41547)	Hoog	Stad		NA
A1.3		Opmaak RUP noordelijke omleidingsweg na evaluatie herprofilering Hoge Bokstraat	Centrum Sint-Niklaas / Belsele	Bereikbaarheid / leefbaarheid	MT		Middel	Vlaamse overheid	Stad	BA
A1.4		Herinrichting Hoge Bokstraat en/of ondersteunende circulatiemaatregelen invoeren na de realisatie van de omleidingsweg Hoge Bokstraat (na evaluatie herprofilering)	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / leefbaarheid	VU					NA
A1.5		Opmaak masterplan noordelijke stationsomgeving	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / toegankelijkheid	IU	150 (A20151 42786)	Hoog	Stad	NMBS / De Lijn / Scholen	
A1.6		Masterplan + MOBER delocalisatie ziekenhuis AZ Nikolaas	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / toegankelijkheid	KT	150 (A20151 42786)	Hoog	Stad	Vlaamse overheid en private partner	NA
A1.7		Inrichting recreatief knooppunt Oost inclusief vervolledigen fietsnetwerk	Nieuwkerken-Waas	Bereikbaarheid	MT		middel	stad	Vlaamse overheid en provincie	NA
A1.8	A1.4	Masterplan stadsknooppunt West	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid	KT			stad	Vlaamse overheid en private partner	NA
A1.9		Opmaak GRUP, onteigeningsplannen en projectnota oostelijke tangent	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid	KT		Hoog	Vlaams Gewest	Stad / De Lijn	BA

WD nr.	Link met	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (*1000)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
A1.10		Opmaak streefbeeld N70 (Opmaak als onderdeel van de rondweg met aandacht voor de oversteekbaarheid)	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / veiligheid	KT	150 (A20151 42786)	Hoog	Stad	Vlaamse overheid	BA
A1.11		Opmaak streefbeeld N16 inclusief Fabiolaplein en P+R	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid	MT	150 (A20151 42786)	Middel	Stad	De Lijn / WSC / Bedrijven	NA
		<b>A2 strategische projecten</b>								
A2.1		Realisatie omleidingsweg na evaluatie herprofilering Hoge Bokstraat	Centrum Sint-Niklaas / Belsele	Bereikbaarheid / leefbaarheid	LT		Middel	AWV	Stad	BA
A2.2		Inrichting stadspoort en P+R Fabiolaplein	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid	LT		middel	stad	Vlaamse overheid en private partner	BA
A2.3		Realisatie oostelijke tangent	Sint-Niklaas	Bereikbaarheid	MT	75 000	Hoog	AWV	Stad / De Lijn / Bedrijven	BA
A2.4		Verhogen van de veiligheid + capaciteitsverhoging N70 oost (van Glycineplein tot rotonde zwembad)	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / veiligheid	IU	3 000	Hoog	AWV	Stad	NA
A2.5		Herinrichting N70 west volgens principes streefbeeld	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / veiligheid	MT		Hoog	Stad		NA
A2.6		Herinrichting N70 oost volgens principes van het masterplan publieke ruimte (na aanleg oostelijke tangent)	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / veiligheid	LT		Laag	Stad		NA
A2.7		Uitvoeren van het masterplan De Woningen conform het lobbenstadmodel	Centrum Sint-Niklaas	Milieu / leefbaarheid / bereikbaarheid	LT		Laag	Stad		NA
A2.8		Uitvoeren van het masterplan Bellestraat-Zonneken conform het lobbenstadmodel	Centrum Sint-Niklaas	Leefbaarheid	LT		Laag Laag	Stad		NA
A2.9		Uitvoeren van het masterplan Clementwijk conform het lobbenstadmodel	Centrum Sint-Niklaas	Leefbaarheid / milieu / bereikbaarheid	KT			Stad		NA
A2.10		Herinrichting N403 tussen spoorweglaan en Vlyminckshoek als dragende OV- en fietsas	Sint-Niklaas / Belsele	Bereikbaarheid / veiligheid	MT		Hoog	AWV		NA
<b>A3</b>		<b>Wegencategorisering</b>								



WD nr.	Link met	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (*1000)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
A3.1		Anticiperen op categoriseringswijziging bij herziening van bovenliggende plannen zoals het PRS	Sint-Niklaas	bereikbaarheid	MT		Hoog	Provincie	Stad	NA
A3.2		Consequent doorvertalen van de wegcategorisering volgens het masterplan publieke ruimte	Sint-Niklaas	Toegankelijkheid / verkeersveiligheid	C		Hoog	Stad		NA
<b>Werkdomein B – Verkeersnetwerken</b>										
		<b>Werkdomein B1 –Wijkcirculatie en trage wegen</b>								
B1.1		Vorbereiden en uitvoeren circulatiemaatregelen Grote Markt en Onze-Lieve-Vrouwplein (in functie van weghalen doorgaand verkeer) na heraanleg N70 oost en Driekoningen	Centrum Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid	KT		Hoog	Stad	De Lijn	NA
B1.2		Proefproject wijkcirculatie	Centrum Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid	KT		Hoog	Stad	De Lijn	NA
B1.3		Detailleren en implementeren van het circulatieconcept van eerste 7 stadswijken via een participatorisch proces	Centrum Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid	MT		Hoog	Stad	De Lijn	NA
B1.4		Detailleren van het circulatieconcept met 10 stadswijken via een participatorisch proces na realisatie randparkings	Centrum Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid	LT		Hoog	Stad	De Lijn	NA
B1.5		Stapsgewijze uitbreiding van de autoluwe binnenstad in afstemming met de wijkcirculatieplannen. In dit kader kunnen ook lage emissiezones onderzocht worden	Centrum Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid	MT		Hoog	Stad	De Lijn	NA
B1.6		Opmaak van een Trage Wegenplan voor Nieuwkerken	Nieuwkerken-Waas	Verkeersveiligheid / toegankelijkheid	IU	10 (A20142 271)	Hoog	Stad	Provincie	NA

WD nr.	Link met	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (*1000)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
B1.7		Opmaak van een Trage Wegenplan voor Sint-Niklaas en onderzoek langzame verkeersdoorsteken in stadscentrum	Centrum Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / toegankelijkheid	IU	10 (A20142 271)	Hoog	Stad	Provincie	NA
B1.8		Realiseren van de opgemaakte trage wegenplannen	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / toegankelijkheid	C	32 (A20142 271)	Hoog	Stad	Provincie	NA
		<b>Werkdomein B2 - Integraal fietsbeleid</b>								
		<b>Werkdomein B2 - Beleid</b>								
B2.1.1		Aanstellen van een fietsambtenaar	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid	KT	80/jaar	Hoog	Stad	/	NA
		<b>Werkdomein B2 - Netwerk</b>								
		<b>Optimalisaties Regionaalstedelijke fietsroutes</b>								
B2.2.1		<b>Waaslandroute, langs spoorlijn 59 richting Lokeren</b>		Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid				Stad	Provincie	BA
		Missing link Westerplein en kruispunt Plezantstraat inclusief de oversteekbaarheid van het kruispunt Plezantstraat	Centrum Sint-Niklaas		MT		Hoog	Vlaams Gewest / Stad	Stad / Provincie	BA
		Dubbelrichtingsfietspad tussen kruispunt Driekoningen en Plezantstraat te onderzoeken	Centrum Sint-Niklaas		KT		Hoog	Vlaams Gewest	Stad / Provincie	BA
		Herinrichting kruispunt Driekoningen	Centrum Sint-Niklaas		KT	2	Hoog	Vlaams Gewest	De Lijn / Stad	BA
		Missing link Noordlaan	Centrum Sint-Niklaas		KT		Hoog	Stad	Vlaams Gewest / NMBS / De Lijn / Provincie	BA
B2.2.2		<b>Schelderoute: richting Temse en Klein-Brabant</b>		Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid				Stad		

WD nr.	Link met	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (*1000)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
		Herinrichting kruispunt N70/ N16 (tv3v)	Centrum Sint-Niklaas		KT		Hoog	AWV	Stad	BA
		Aanleggen van fietsinfrastructuur in de Hoogkamerstraat inclusief kruispunt Eigenlo	Centrum Sint-Niklaas		KT	250 500 (A20151 41701 en A201514 1515)	Hoog	Stad	Provincie	BA
		Evaluatie verkeerssituatie Hoogkamerstraat in overleg met gemeente Temse na realisatie fietsinfrastructuur en oostelijke tangent	Centrum Sint-Niklaas Temse		MT		Hoog	Stad	Temse Vlaamse overheid	NA
		Bepalen van het tracé voor de fietssnelweg Sint-Niklaas -Temse –economisch netwerk N16 (Bornem/Puurs) via een technisch haalbaarheidsonderzoek het tracé bepaald.	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid	KT		Middel	Provincie	Stad	NA
B2.2.3		<b>Heideroute: richting Waasmunster</b>		Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid				Stad	Provincie	
		Heraanleg Heimolenstraat	Centrum Sint-Niklaas		IU	3989 (A20151 41388)		Stad	Provincie / De Lijn	BA
B2.2.4		<b>Mercatorroute: richting Kruiseke (Scheleveer)</b>		Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid				Stad	Provincie	
		Raapstraat Bellestraat tot kruispunt Callaertstraat	Centrum Sint-Niklaas		IU		Hoog	Stad	Provincie	BA
		Bellestraat Zonneken Ster	Centrum Sint-Niklaas		MT	4200	Middel	Stad	Provincie	NA
		Heraanleg kruispunt Ster	Centrum Sint-Niklaas		KT		Hoog	AWV	Stad / De Lijn	BA
		Heraanleg Vossekotstraat tussen Ster en Tassijnslaan	Centrum Sint-Niklaas		KT	4000	Hoog	Stad		BA
B2.2.5		<b>Polderroute</b>		Verkeersveiligheid / milieu /				Stad	Provincie	

WD nr.	Link met	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (*1000)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
				bereikbaarheid / toegankelijkheid						
		Fietspad langs de Molenbeek tussen de Puyveldestraat en de Marktstraat inclusief oversteekbeveiliging Marktstraat	Centrum Sint-Niklaas / Belsele		KT		Hoog	Provincie	Stad / Sint-Gillis-Waas	BA
		Te onderzoeken: tracéverlegging tussen Marktstraat en Vlyminckshoek	Centrum Sint-Niklaas / Belsele		MT		Middel	Provincie	Stad	NA
		Bepalen van het tracé voor de routes Sint-Niklaas -Hamme-Dendermonde via een technisch haalbaarheidsonderzoek	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid	MT		Middel	Provincie	Stad	NA
B2.2.6		<b>Regionaalstedelijke fietssingel</b>		Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid				Stad	Provincie	
		Heraanleg Marktstraat – Kruisstraat – Puyveldestraat – Molenstraat	Sinaai		KT	710 (stadsaandeel)	Hoog	Stad		BA
		Herinrichting doortocht Sinaai	Sinaai		KT	2170	Hoog	Stad		BA
		Heraanleg Eigenloostraat	Centrum Sint-Niklaas		MT		Hoog	Stad	Temse	BA
B2.2.7		<b>Lokale fietssingel</b>		Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid					Provincie	
		Beveiliging van de lokale fietssingel	Centrum Sint-Niklaas		KT		Hoog	Stad	Provincie	NA
B2.2.8		<b>Optimalisaties overige BFF en lokale fietsroutes</b>		Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid					Provincie	
		Heraanleg Weimanstraat (BFF)	Centrum Sint-Niklaas		KT	1356,7	Hoog	Stad	ANB / Provincie / Stekene	BA
		Heraanleg Gentstraat	Centrum Sint-Niklaas		KT	2000	Hoog	Stad	Provincie	BA
		Heraanleg Uilenstraat	Centrum Sint-Niklaas		IU	2300	Hoog	Stad	Provincie	BA

WD nr.	Link met	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (*1000)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
		Project Godschalkstraat – dubbelrichtingsfietspad	Centrum Sint-Niklaas		LT		Laag	Stad	Provincie	BA
		Valk-Langhalsbeekstraat-Moleken	Centrum Sint-Niklaas		LT		Laag	Stad	Provincie	NA
		As Driekoningenstraat vanaf Bremstraat tot Heistraat (BFF)	Centrum Sint-Niklaas		MT		Hoog	Stad		NA
		Wegvak N70 tussen rotonde zwembad en Glycineplein (te starten eind dit jaar) (lokaal)	Centrum Sint-Niklaas		IU	3000	Hoog	Vlaams Gewest		BA
		Wegvak N70 tussen Ster en kwakkelhoekstraat	Centrum Sint-Niklaas		KT	5500	Hoog	Vlaams Gewest		BA
		Inrichting fietspad Kettermuitstraat en Dendermondse Steenweg	Centrum Sint-Niklaas		KT	250 500 (A20151 41701 en A201514 1515)	Hoog	Stad	Provincie	NA
		Te onderzoeken of een verbinding ter hoogte van de Damstraat voor langzaam verkeer na de realisatie van de oostelijke tangent technisch haalbaar is	Centrum Sint-Niklaas		KT		Laag	Stad		NA
B2.2.9		<b>Ondersteunende maatregelen</b>		Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid						
		Uniformiseren belangrijke oversteekpunten tussen BFF-routes en lokale wegen	Sint-Niklaas	blokmarkering, wegversmalling, ...	KT		Hoog	Provincie	Stad	NA
		Oversteekbeveiliging N70 thv Baenslandstraat en Cardijnlaan	Centrum Sint-Niklaas		KT		Hoog	AWV	Stad	BA

WD nr.	Link met	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (*1000)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
		Creatie van nieuwe fiets- en voetgangersdoorsteken bij stedenbouwkundige projecten	Sint-Niklaas		C		Middel	Provincie	Stad	BA
		<b>Werkdomein B2 - Service</b>								
B2.3.1		Detaileren fietsplan: uitvoeren infrastructuurstudie, fietsparkeerplan en veiligheidsstudie	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid	KT	40 (A20150 00334)	Hoog	Stad		NA
B2.3.2		Fietsenstallingen aan belangrijke bestemmingen (Aan ziekenhuizen, scholen, winkelcentra, openbare gebouwen, bedrijven, sport-, recreatie- en culturele centra, kerken)	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid	KT	250 (A20151 41701)	Hoog	Stad		BA
B2.3.3		Goed uitgebouwde fietsstallingen aan belangrijke bushaltes (Aan hoofdhaltens in centra van deelgemeenten en langs de corridor   Aan de rand van de stadszone)	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid	KT MT	250 (A20151 41701)	Hoog	Stad	De Lijn	BA
B2.3.4		Uitbreiding fietsenstalling aan het station Sint-Niklaas (oa. Fietsenstalling achterzijde station)	Centrum Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid	KT	250 (A20151 41701)	Hoog	NMBS	Stad, Fluxys,	NA
B2.3.5		Bewegwijzering van het functioneel fietsroutenetwerk	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid	KT	5 (A20151 41687)	Hoog	Provincie	Stad	BA
B2.3.6		Onderzoek naar de nood aan een stedelijk fietsdeelsysteem op strategische plaatsen	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid	KT		Middel	Stad		NA

WD nr.	Link met	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (*1000)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
B2.3.7		Optimaliseren van ondersteunende infrastructuur voor fietsers zoals fietspompen en elektrische oplaadpunten	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid	C	250 (A20151 41701)	Middel	Stad		NA
B2.3.8		Onderzoek naar aanvullende diensten voor fietsers zoals een stedelijke pechverhelplingsdienst	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid	MT		Middel	Stad		NA
B2.3.9		Waken over diverse comfortverhogende maatregelen: geen opstanden, bochtstralen fietspad, ...	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / milieu / bereikbaarheid / toegankelijkheid	C		Hoog	Stad	Studiebureau's / aannemers	BA
		<b>Werkdomein B2 - Cultuur</b>								
B2.4.1		Sensibiliseren veiligheid (diefstalpreventie, ...)	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid	KT/ MT	1 (A20151 41715)	Hoog	Stad	Politie	BA
B2.4.2		Opleidingen en educatie (veiligheid op weg naar school, veilige fietsuitrusting)	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid	KT	3 (A20151 41715)	Hoog	Stad	Politie	BA
B2.4.3		Promotie van recreatief en functioneel fietsen ( stadsmagazine, website, ...)	Sint-Niklaas	Milieu / bereikbaarheid / verkeersveiligheid	KT	15 (A20150 00301)	Hoog	Stad		BA
B2.4.4		Het organiseren van een jaarlijkse fietsconferentie waarbij naar de mening van de inwoners gevraagd wordt	Sint-Niklaas	Milieu / bereikbaarheid / verkeersveiligheid	KT	15 (A20150 00301)	Middel	Stad	Fietsersbond	NA
B2.4.5		Opvolgen van de fietstevredenheid door optimaal gebruik te maken van enquêtes	Sint-Niklaas	Milieu / bereikbaarheid / verkeersveiligheid	C		Middel	Stad	Politie / Fietsersbond	NA
B2.4.6		Fietsers laten participeren bij infrastructuurprojecten	Sint-Niklaas	Milieu / bereikbaarheid /	C		Middel	Stad	Fietsersbond	NA

WD nr.	Link met	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (*1000)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
				verkeersveiligheid / leefbaarheid						
		<b>Werkdomein B3 - Openbaar vervoer</b>								
		<b>Openbaar vervoer</b>								
B3.1		<b>Doorstroming en comfort</b>								
B3.1.1		Doorstromingsstudie corridor/Grote Markt	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / toegankelijkheid	KT	5 (A20151 41652)	Hoog	stad	De Lijn	NA
B3.1.2		Kwaliteit wachtinfrastuctuur (gericht op multimodaliteit)	Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / toegankelijkheid	C	5 (A20151 41654)	Middel	Stad	De Lijn	NA
B3.2		<b>Stadsnet rationaliseren</b>								
B3.2.1	B1	Opmaak openbaar-vervoermodel	Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / toegankelijkheid	KT	40	Hoog	De Lijn	Stad	NA
B3.3		<b>Bediening nieuwe ontwikkelingen</b>								
B3.3.1	A2	Heroriënteren van het stadsnet ifv nieuwe projectontwikkelingen (Clementwijk, AZ Nikolaas, De Winningen, ...), nieuw wijkcirculatieplan en invoer lobbenstadmodel	Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / toegankelijkheid / milieu	MT / LT		Hoog	De Lijn	Stad	NA
B3.3.2		Bediening van nieuwe ontwikkelingen (De Winningen, Clementwijk, AZ Nikolaas, ...)	Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / toegankelijkheid / milieu	MT / LT		Middel	De Lijn	Stad	NA
B3.3.3		Bediening toekomstige P+R's	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / toegankelijkheid / milieu	MT / LT		Middel	De Lijn	Stad	NA
B3.4		<b>Alternatieve bediening tewerkstellingszones</b>								
B3.4.1		Onderzoek alternatieve vervoersconcepten voor de bediening van bedrijvenzones	Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / toegankelijkheid / milieu / verkeersveiligheid	MT		Middel	Stad	Bedrijven, De Lijn	NA



WD nr.	Link met	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (*1000)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
B3.5		<b>Collectief vervoer</b>								
B3.5.1		Onderzoek naar inrichten van op- en afstapplaatsen nabij scholen + bereikbaarheid van scholen voor collectief vervoer	Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / toegankelijkheid / milieu / verkeersveiligheid	KT			Stad	De Lijn	NA
B3.5.2		Opmaak overzicht speciaal vervoer. Inclusief een beoordeling van de mix en financiering. Te evalueren en benchmarken tov andere steden en organisaties			KT				De Lijn	
B3.6		<b>Trein</b>								
B3.6.1		Draagvlak creatie en overleg spoorstrategie Waasland	Onderzoek naar een verbeterde verbinding met Brussel: sneltrein naar knooppunt Boom-Willebroek + aantakking op het GEN-netwerk naar Brussel en Dendermonde	Bereikbaarheid / toegankelijkheid / milieu / verkeersveiligheid	KT		Laag	Stad	Interwaas, NMBS, Ablo	NA
		<b>Werkdomein B 4 &amp; 5</b>								
<b>B4.1</b>		<b>Snelheidsplan</b>								
B4.1.1		Snelheidsregime 70km/u op alle secundaire wegen, op alle lokale wegen type 1 en op alle lokale wegen type 2a	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid / milieu	KT	40 (A20151 41661)	Hoog	Stad	Politie	NA
B4.1.2		Toepassing zones 50km/u in landelijke gebieden	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid / milieu	KT	40 (A20151 41661)	Hoog	Stad	Politie	NA
B4.1.3		Toepassing van zone 30 waar geen infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn (woonstraten, schoolomgevingen, ...)	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid / milieu	KT	40 (A20151 41661)	Hoog	Stad	Politie	NA
B4.1.4		Toepassing van zone 30 waar infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn:	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid / milieu	KT	250 (A20151 41701)	Middel	Stad	Politie	NA

WD nr.	Link met	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (*1000)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
<b>B4.2</b>		<b>Zwaar vervoer</b>								
B4.2.1		Voorzien van bebording zonaal verbod op doorgaand vrachtverkeer +3,5t	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid / milieu	KT	40 (A20151 41661)	Hoog	Stad		NA
B4.2.2		Onderzoek naar noodzaak en haalbaarheid naar vrachtverbod doortocht Nieuwkerken-Waas	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid / milieu	KT		Middel	Stad	MOW, Beveren, Sint-Gillis-Waas	NA
B4.2.3		Afschaffen van het vrachtwagenparkeren binnen de bebouwde kom	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid	KT		Hoog	Stad	Politie	NA
B4.2.4		Communiceren van het nieuw vrachtrouten netwerk naar de verschillende bedrijven	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid	KT		Hoog	Stad		NA
B4.2.5	B1	Creëren van de randvoorwaarden om de leefbaarheid van een op- en overslagcentrum voor stadsdistributie te garanderen	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid / milieu	MT		Middel	Stad	Middenstand / Bedrijven / City Depot / Bubble Post	NA
B4.2.6		Implementeren van de studie bewegwijzering bedrijvenzones	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid / milieu	KT	40 (A20151 41661)	Hoog	Stad	Bedrijven / Vlaams Gewest	NA
B4.2.7		Bewegwijzering bedrijven en vrachtverbod laten intereren in GPS-materiaal voor vrachtwagens	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid / milieu	KT	40 (A20151 41661)	Hoog	Stad		NA
B4.2.8		Tonnageverbod in de Hoge Bokstraat (exacte tonnage te onderzoeken).		Verkeersveiligheid / leefbaarheid	KT	50 (A20151 44015)				
<b>B4.3</b>		<b>Herinrichting van wegen</b>								
		<b>Aanpak GVP</b>								

WD nr.	Link met	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (*1000)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
B4.3.1		Aanpakken gevaarlijke punten (uit de ongevallen-GIS): Waasland Shopping center (WSC)	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid	KT	50 (A20151 44015)	Middel	Stad	WSC	NA
B4.3.2		Aanpakken gevaarlijke punten (uit de ongevallen-GIS): Kruispunt N41 en Steenweg Hulst-Lessen	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid	IU	3400	Hoog	Vlaams Gewest	Stad, De Lijn	NA
B4.3.3		Aanpakken gevaarlijke punten (uit de ongevallen-GIS): Kruispunt N41 en Steenweg Hulst-Lessen (km-punt 26,14 op de N41)	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid	IU	3400	Hoog	Vlaams Gewest	Stad, De Lijn	NA
B4.3.4		Aanpakken gevaarlijke punten (uit de ongevallen-GIS): Op- en afrittencomplex nr.14 van de E17 (N41 thv km-punt 26,67)	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid	IU	3400	Hoog	Vlaams Gewest	Stad, De Lijn	NA
B4.3.5		Aanpakken gevaarlijke punten (uit de ongevallen-GIS): Kruispunt Parklaan en Moerland (N16 thv km-punt 30,21)	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid	KT	10 (A20151 42617)	Hoog	Stad	De Lijn / Ziekenhuis	NA
B4.3.6		Aanpakken gevaarlijke punten (uit de ongevallen-GIS): Kruispunt R42 en Raapstraat (R42 thv km-punt 1,36)	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid	KT	1800	Hoog	Stad	Vlaams Gewest	NA
B4.3.7		Aanpakken gevaarlijke punten (uit de ongevallen-GIS): Kruispunt R42 en Driekoningen (R42 thv km-punt 3,03)	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid	KT	2	Hoog	Vlaams Gewest	Stad / De Lijn	NA
B4.3.8		Aanpakken gevaarlijke punten (uit de ongevallen-GIS): N70 thv Glycineplein (km-punt 33)	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid	KT	3000	Hoog	Vlaams Gewest	Stad / De Lijn	NA
		<b>Consequent toepassen inrichtingsprincipes</b>								
B4.3.9		Herinrichting dorpskern Sinaai volgens de inrichtingstoepassingen van het masterplan publieke ruimte	Sinaai	Verkeersveiligheid / leefbaarheid	KT	3500	Hoog	Stad		NA
B4.3.10	A3	Consequent doorvertalen van de wegcategorisering volgens het masterplan publieke ruimte	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid / leefbaarheid	C		Middel	Stad		NA

WD nr.	Link met	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (*1000)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
		<b>Werkdomein B6 - Parkeerbeleid</b>								
<b>B6.1</b>		<b>Korte termijn</b>								
B6.1.1		Sturend parkeerbeleid: toepassen van de gedifferentieerde parkeertarieven (aan de rand goedkoper dan in het centrum en in de centumparkings goedkoper dan op straat)	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / leefbaarheid	KT		Hoog	Stad		NA
B6.1.2		Inrichten van stop en shop plaatsen in de winkelstraten	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / leefbaarheid	KT	2150 (A20151 41664) (A20151 41665)	Hoog	Stad	Middenstand	NA
B6.1.3		Uitbreiding van de blauwe zone naar het volledige gebied binnen de rondweg met uitzondering van het oostelijke deel van de Priesteragiewijk en het westelijke deel van de Baenslandwijk.	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / leefbaarheid	KT		Hoog	Stad		NA
B6.1.4	B1	Selectie van een pilootwijk - er dient nagegaan te worden welke wijk als pilootwijk gebruikt zal worden om het parkeerbeleid op lange termijn te evalueren	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / leefbaarheid	KT		Middel	Stad		NA
B6.1.5		Onderzoeken of de locatie van het nieuw ziekenhuis geschikt is om de rol van de toekomstige parking aan SVK op zich te nemen	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / leefbaarheid	KT	150 (A20151 42786)	Middel	Stad	SVK	NA
B6.1.6		Beter benutten van het privaat en semiprivaat parkeerareaal	Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / leefbaarheid	C		Middel	Stad		BA
B6.1.7		Vertalen parkeerrichtlijnen in een stedenbouwkundige parkeerverordening	Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / leefbaarheid	KT		Hoog	Stad		Na
<b>B6.2</b>		<b>Lange termijn</b>								
B6.2.1		oportunities zoeken voor nieuwe parkings aan de rand van het autoluwe stadscentrum	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / leefbaarheid	LT		Middel	Stad		NA

WD nr.	Link met	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (*1000)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
B6.2.2		Systematische afbouw capaciteit straatparkeren	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / leefbaarheid	LT		Middel	Stad		NA
B6.2.3		Uitbreiding blauwe zone naar het volledige gebied binnen de rondweg (na het uitbouwen van voldoende alternatieven)	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / leefbaarheid	LT		Middel	Stad		NA
		<b>Werkdomein C - Flankerend beleid</b>								
C1		<b>Doelgroepen</b>								
C1.1		Uitwerken partnerschap met scholen	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid	C	5 (A20151 42634)	Hoog	Stad	Scholen / Politie	BA
C1.2		Jaarlijkse verkeersweek organiseren	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid	C	2 (A20151 41715)	Hoog	Scholen	Stad	BA
C1.3		Doelstellingen uit SAVE Charter realiseren	Sint-Niklaas	Verkeersveiligheid	C	1 (A20151 42631)	Middel	Stad	OVK	BA
C1.4		Verder onderzoeken en implementeren van het onderzoek naar het overbruggen van de last-mile richting de bedrijventerreinen	Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / milieu	KT		Middel	Stad		NA
C1.5		Mobiliteitsbeleid bij evenementen	Sint-Niklaas	Leefbaarheid / Bereikbaarheid / milieu	C		Middel	Stad	Politie	BA
C2		<b>Tarifering</b>								
C2.1		Bijsturen van de parkeertarieven indien er een onevenwicht in de bezetting van de parkings zou ontstaan	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / leefbaarheid	C		Hoog	Stad		NA
C2.2		Derdebetalersysteem buzzypassen (50%)	Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / toegankelijkheid	C	180 (A20151 42068)	Hoog	Stad	De Lijne	BA

WD nr.	Link met	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (*1000)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
C3		<b>Sensibilisering</b>								
C3.1		Organiseren van een jaarlijkse autoloze zondag	Centrum Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / toegankelijkheid	C	15 (A20151 42067)	Hoog	Stad	Politie	BA
C3.2		Moderniseren van de website rond mobiliteit	Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / toegankelijkheid	KT		Hoog	Stad		BA
C3.3		Autodelen blijvend ondersteunen	Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / Milieu	C	2 (A20151 41709)	Hoog	Stad	Cambio / Autopia	BA
C3.4		Communicatie- en promotiecampagne huidig aanbod De Lijn	Sint-Niklaas	Bereikbaarheid / toegankelijkheid	KT	7,5 (A20151 42068)		Stad	De Lijn	
<b>E</b>		<b>Organisatie, participatie en evaluatie</b>								
E1		Opzetten van een mobiliteitsbarometer voor Sint-Niklaas inclusief het uitvoeren van nulmetingen voor de verschillende strategische doelstellingen.	Sint-Niklaas	Evaluatie en monitoring	KT		hoog	stad	MOW / De Lijn	NA
E1		Uitzetten van operationele doelstellingen aan de hand van de mobiliteitsbarometer	Sint-Niklaas	Evaluatie en monitoring	MT		Hoog	Stad		NA
E2		De oprichting van een mobiliteitsraad die jaarlijks minstens één keer samenkomt om de vooruitgang van het mobiliteits- en fietsbeleidsplan te bespreken en te evalueren.	Sint-Niklaas	Evaluatie en monitoring	KT		hoog	stad		NA
E3		Uitrollen integraal parkeerbeleid: Personeel voor handhaving, nieuwe betaaltechnologie (gebruiksvriendelijk en modern), parkeershop, digitale verwerking	Centrum Sint-Niklaas	Evaluatie en monitoring	KT	1250 (A20151 41664 en A201514 1665)	hoog	stad		NA
E4		Ambtelijk en politiek overleg om lokale en bovenlokale fietsprojecten af te stemmen	Sint-Niklaas	Evaluatie en monitoring	KT		Hoog	Stad		NA

Tabel 11: Actieprogramma werkdomeinen A, B en C

## 5.2. Top 10 te ondernemen acties vorig mobiliteitsplan

In het vorige mobiliteitsplan werd een top 10 samengesteld met te ondernemen acties op korte en middellange termijn. Dit had als doel om de uitvoering van het mobiliteitsplan daadwerkelijk op te starten en zo meteen een aanzet te geven om over het nieuwe beleidsplan te communiceren.

Top 10 beleidsplan 2002		Status
1	Corridor, verruimd centrumgebied in toplocaties: drie strategische projecten Stationsgebied, Margarethaplan, Fabiolaplein	Deels gerealiseerd, nog steeds onderdeel van het beleidsplan
2	Hart van de stad op ritme van voetganger, fietser en bus	Deels gerealiseerd, nog steeds onderdeel van het beleidsplan
3	Geïntegreerd en klantgericht parkeerbeleid	Deels gerealiseerd, nog steeds onderdeel van het beleidsplan
4	De Ruit, afwerking westkam tot Leon Scheerderslaan, tot over spoorlijn 59	Afgewerkt
5	De Ruit, realisatie oostkam en afwerking westkam tot N403	Deels gerealiseerd, nog steeds onderdeel van het beleidsplan
6	Zeven hoofdfietsroutes	Deels gerealiseerd, nog steeds onderdeel van het beleidsplan
7	Systematisch uitbreiding Zone 30 in de wijken en deelgemeenten	Deels gerealiseerd, nog steeds onderdeel van het beleidsplan
8	Leefbare en bereikbare deelgemeenten	Deels gerealiseerd, nog steeds onderdeel van het beleidsplan
9	Handhavingsbeleid volgens de doelstellingen van dit plan	Uitgevoerd
10	Communicatie ter ondersteuning van dit plan	Uitgevoerd

## 5.3. Top 10 te ondernemen acties

Naar analogie met het vorige beleidsplan worden ook in dit beleidsplan 10 prioritaire acties geselecteerd. Hieronder volgt een overzicht van de geselecteerde acties:

Top 10 van dit beleidsplan	
1	Opmaak mobiliteitsbarometer
2	Implementeren snelheidsplan
3	Implementeren vrachtrouteplan
4	GVP: Heraanleg kruispunt Driekoningen
5	Oostelijke tangent
6	Doorgaand verkeer uit het centrum halen + detailleren wijkcirculatieplan
7	Vervolledigen functioneel fietsroutenetwerk
8	Stadsnet rationaliseren
9	Uitrollen integraal parkeerbeleid voeren
10	Verder uitbouwen participatorisch mobiliteitsbeleid oa dmv oprichting van een mobiliteitsraad



## 6. Organisatie, participatie en evaluatie

Om het in dit mobiliteitsplan vooropgestelde mobiliteitsbeleid uit te rollen en op te volgen worden in dit hoofdstuk een aantal organisatorische maatregelen vooropgesteld. De verschillende organisatorische maatregelen die in dit hoofdstuk aan bod komen werden tevens opgenomen in de actietabellen onder “werkdomein E”.

### 6.1. Organisatie en participatie

Volgende organisatorische maatregelen worden genomen om het mobiliteitsplan te realiseren en de uitvoering van het actieprogramma te implementeren.

- Tentoonstellen mobiliteitsplan:
  - Eens het mobiliteitsplan goedgekeurd is zal de definitieve versie uitgebreid worden voorgesteld aan alle inwoners van de stad. Mobiliteitsraad oprichten  
De mobiliteitsraad komt jaarlijks minstens één keer samen om de vooruitgang van het mobiliteits- en fietsbeleidsplan te bespreken en te evalueren.
- Jaarlijkse fietsconferentie  
Er wordt een jaarlijkse fietsconferentie georganiseerd waarbij naar de menings van de inwoners gevraagd wordt
- Uitrollen integraal parkeerbeleid:  
Dit zal gebeuren met nieuw personeel voor handhaving, nieuwe betaaltechnologie (gebruiksvriendelijk en modern), een parkeershop en digitale verwerking van retributies
- Detaillieren wijkcirculatieplannen  
De verdere detaillering van de circulatieplannen op straatniveau zal gebeuren in overleg met de verschillende wijken. Hiervoor worden overlegmomenten met de verschillende wijken opgezet.
- Grensoverschrijdend ambtelijk en politiek overleg om de verschillende lokale en bovenlokale fietsprojecten op elkaar af te stemmen.

## 6.2. Evaluatie

De operationele doelstellingen zijn een concrete vertaling van de eerder geformuleerde specifieke krachtlijnen voor Sint-Niklaas. Ze zijn specifiek, meetbaar, aanvaardbaar, realistisch en tijdgebonden. Gezien er in Sint-Niklaas niet voor alle krachtlijnen basismetingen zijn zal er ter uitwerking van de operationele doelstellingen een mobiliteitsbarometer opgezet worden.

De **mobiliteitsbarometer** wordt opgezet naar het voorbeeld van de bicycle account Kopenhagen maar wordt verder uitgebreid zodat de verschillende specifieke krachtlijnen voor Sint-Niklaas allen aan bod komen. Bij uitbreiding kunnen ook indicatoren voor de gezondheid (lucht en geluid) opgenomen worden in de mobiliteitsbarometer. Op die manier ontstaat een nieuw communicatiemiddel dat de effecten van het beleid kan meten en weergeven.

### COPENHAGEN'S BICYCLE STRATEGY 2011-2025

	'96	'98	'00	'02	'04	'06	'08	'10	'12	'15	'20	'25
Percentage that cycle to work or education (%)*	30	30	34	32	36	36	37	35	36	50	50	50
Percentage of cyclists that feel safe (%)*	60	58	57	56	58	53	51	67	76	80	85	90
Seriously injured cyclists (number per year)*	252	173	146	152	125	97	121	92	102	56	45	34
Share of the PLUS net that has three lanes (%)**									17	40	60	80
Reduction in cyclists' travel time (%)**									0	5	10	15
Satisfaction with the condition of cycle tracks (%)	48	51	40	45	50	48	54	50	61	70	75	80
Satisfaction with bicycle culture's benefit to city life (%)								67	73	70	75	80

\*) These goals appear in the City of Copenhagen's 'Eco-metropolis - Our Vision for Copenhagen 2015' \*\*) New methodology starting in 2012

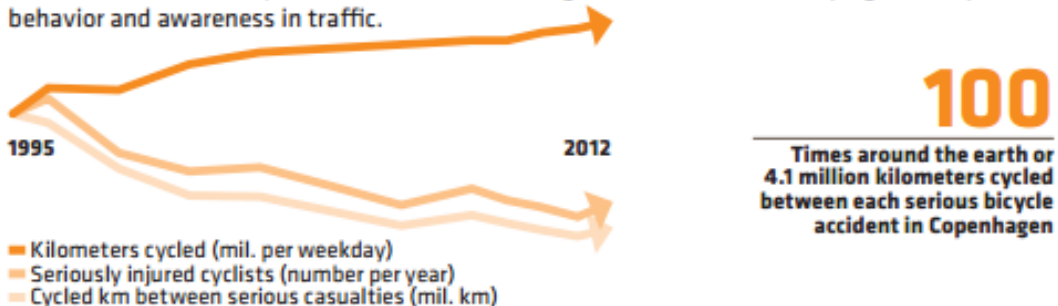
■ Accomplishment of goal requires dramatically increased municipal commitment.

■ Goal will be achieved with increased municipal commitment.

■ Goal will be achieved in time with unchanged level of municipal commitment.

### SAFETY IN NUMBERS

In 2012, there were 10 more cyclists who were seriously injured in traffic accidents than in 2010. On the other hand 60,000 more kilometers were cycled per day, meaning 4.1 million kilometers were cycled between each serious accident, three times longer than in 1995. The improved safety is partly due to more people cycling and creating a generally safer traffic environment, partly to a determined effort to make infrastructure safer, including intersection reconstruction, wider cycle tracks and bus boarding islands, as well as campaigns to improve behavior and awareness in traffic.



Figuur 44: Voorbeeld van de bicycle account Kopenhagen

Elke specifieke krachtlijn krijgt een aantal indicatoren die aan de hand van de mobiliteitsbarometer opgevolgd worden in de tijd. Onderstaande tabel geeft een overzicht van enkele **mogelijke indicatoren per krachtlijn**. Deze kunnen bij het uitrollen van de mobiliteitsbarometer nog verder aangevuld worden.

Krachtlijn	Indicator
<b>Fietsbeleid</b>	Aantal kilometer aangelegd fietspad
	Fietsgebruik per type verplaatsing (woon-werk/woon-school/...)
	Fietsgebruik op de hoofdassen van het netwerk
	Kwaliteit van de fietsinfrastructuur op basis van meetfiets
	Aantal fietsstallingen en het gebruik ervan
<b>Verkeersveiligheid</b>	Aantal letselongevallen geregistreerd in de ongevallengegevens van de politie
	Jaarlijkse monitoring van de gevaarlijke punten (volgens eigen definitie)
<b>Autoluwer centrum</b>	Monitoren van het doorgaand verkeer door het centrum aan de hand van herkomst bestemmingsonderzoeken
	Aantal aanwezige fietsers en voetgangers in het centrum
<b>Verhoogde leefbaarheid en welbehagen</b>	Bevolkingsenquêtes die peilen naar de leefbaarheid en het welbehagen
<b>Stamassen OV</b>	Gemiddelde commerciële snelheid op de corridor WSC – station
<b>Sturend parkeerbeleid</b>	Verhouding aantal straatparkeerplaatsen vs aantal parkeerplaatsen in openbare parkings of op buurtparkings
	Bezetting op straat en in parkings op verschillende referentiemomenten

Figuur 45: Opzetten van een mobiliteitsbarometer - overzicht mogelijke indicatoren per krachtlijn

Bij het ontwikkelen van de mobiliteitsbarometer zal voor alle gekozen indicatoren een nulmetingen moeten uitgevoerd worden. Eens de nulmeting voor handen is kan er weloverwogen een ambitieniveau aan elke indicator gekoppeld worden.

De mobiliteitsbarometer is een **belangrijk werkinstrument** om de effecten van het gevoerde beleid op te volgen. Tevens zal het naar de toekomst op de langere termijn een **belangrijk communicatieinstrument** vormen voor het gevoerde mobiliteitsbeleid. Om die reden krijgt het dan ook een **hoge prioriteit** in de actietabellen

## 7. Voorstellen tot wijziging van beleidsplannen

Bij het opstellen van dit beleidsplan werd er maximaal rekening gehouden met de reeds bestaande beleidsplannen. Op die manier werd een optimale afstemming met andere beleidsplannen nagestreefd. De voorstellen tot wijziging van bestaande beleidsplannen blijven dan ook tot het absolute minimum beperkt.

### 7.1. Wijzigingen aan lokale beleidsplannen

In dit mobiliteitsplan is uitgegaan van het lobbenstadmodel dat reeds door te gemeenteraad goedgekeurd werd. Dit mobiliteitsplan is evenwel nog niet opgenomen in het GRS.

Daarnaast werd het oostelijke stadsknooppunt dat in het GRS ter hoogte van de Mercatorknoop ligt in dit mobiliteitsplan verschoven in de oostelijke richting naar De Ster.

Beide aspecten dienen meegenomen te worden bij de opmaak van een nieuw GRS.

### 7.2. Wijzigingen aan bovenlokale beleidsplannen

Bij het thema wegcategorisering bleek de gewijzigde context echter niet toe te laten met de categorisering zoals voorgesteld in het PRS. Dit mobiliteitsplan stelt dan ook een bijsturing van het PRS voor zoals omschreven in hoofdstuk 4.1.3 Werkdomein A3 - Wegcategorisering.

## 8. Bijlagen

Hierna volgen onderstaande bijlagen:

- Verslag GBC 05/06/2014
- Verslag GBC 11/12/2014
- Verslag GBC 27/01/2015
- Overzicht belangrijkste opmerkingen participatietraject
- Detailfeedback op het participatietraject

# Mobiliteitsplan Sint-Niklaas

## Verlag GBC

Datum	05-06-2014
Plaats	Stadhuis, Sint-Niklaas
Contactpersonen	Jurgen Goeminne, 03/778.32.51
Contactpersoon Traject	Kristof Devriendt, <a href="mailto:kdv@traject.be">kdv@traject.be</a> , 09 242 32 80
Agenda	Bespreking uitwerkingsnota
Vergaderdocumenten	Draft uitwerkingsnota
Volgende vergaderingen	
Verslaggeving	Kristof Devriendt, Traject

AANWEZIGHEIDSLIJST			
Naam		Organisatie	Aanwezig/ Verontsch.
Sucaet	Erwin	MOW Volmacht voor Greet De Keukelaere (AWV)	A
Goeminne	Jurgen	Stad Sint-Niklaas	A
Cooreman	Johan	Politie Sint-Niklaas	A
Devriendt	Kristof	Traject	A
Bruggeman	Bram	Traject	A
Gorrebeeck	Patrick	Gemeenteraadslid	A
Van Bellingen	Wouter	Gemeenteraadslid	A
Van der Coelden	Kris	Gemeenteraadslid	A
Maes	Joseph	Fietsersbond	A
Smitz	Ilse	Provincie Oost-Vlaanderen	A
Hanssens	Carl	Schepen Stad Sint-Niklaas	A
De Meester	Wout	Schepen Stad Sint-Niklaas	A
De Coninck	Guy	Stad Sint-Niklaas	A
Taelman	Rosy	De Lijn	A
Schelfaut	Anke	De Lijn	A
Van Looy	Marcel	Gemeenteraadslid	A
De Geest	Ignace	Unizo	A
Suy	Ronny	Gemeenteraadslid	A
Van Lokeren	Bart	Stad Sint-Niklaas	V
Bulteel	Dirk	VOKA	V
Van Rijckeghem	Christiane	NMBS	V
Bauwens	Stefan	Stad Sint-Niklaas	V
Van Snick	Els	Provincie Oost-Vlaanderen	V
David	Kathy	Stad Sint-Niklaas	V
De Keukelaere	Greet	AWV	V

# 1 Doel van de GBC vergadering

De vergadering heeft tot doel om de 5 thema's – categorisering van de wegen / vrachtverkeer / snelheidsplan / openbaar vervoer / trage wegen – van de voorlopige uitwerkingsnota inhoudelijk te bespreken.

Dit verslag geeft een overzicht van de opmerkingen per thema.

## 2 Thema Wegencategorisering

### 2.1 Bypass Hoge Bokstraat

De redenen om een bypass rond de Hoge Bokstraat te voorzien werden uitgebreid besproken in de uitwerkingsnota en worden in dit verslag niet meer herhaald.

Binnen de GBC leefde de vrees dat er ook enkele nadelen aan de bypass verbonden zijn:

- *De N403 kan een maasdoorsnijding door het Waasland vormen, de bypass zal dit versterken. Het bestendigt en verbetert de verbinding door het knelpunt van de Hoge Bokstraat te bypassen.*
  - Eerder onderzoek wees reeds uit dat de maasdoorsnijding zeer beperkt tot verwaarloosbaar is. Er is hoegenaamd geen verkeer dat zich van de E34 door Sint-Niklaas naar de E17 verplaatst. Er is wel verkeer dat zich van de E17 naar de gemeenten ten noorden van Sint-Niklaas verplaatst. Sint-Niklaas zal gezien zijn ligging deze regionale verkeersfunctie moeten toestaan en de bypass is daarvoor – zeker op lange termijn – de beste ontsluitingsstructuur voor het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas. Tenzij wordt geopteerd om de Hoge Bokstraat als weg voor regionaal verkeer te bestendigen.
- *De bypass kan een aanleiding zijn om ook daar nieuwe ontwikkelingen op te enten.*
  - Er was binnen de GBC een consensus dat het absoluut niet de bedoeling is om in dit gebied de stad verder te laten aangroeien noch om ontwikkelingen op de bypass te enten.
- *De bypass vereist grote investeringen, hoe zal deze gefinancierd worden?*
  - AWW kan zo kort na de verkiezingen geen duidelijkheid geven over financiering. Het is hoe dan ook duidelijk dat de realisatie van de bypass onmogelijk op korte termijn gerealiseerd kan worden. Daarom zal de bypass opgenomen worden in een categorisering op lange termijn (zie ook 2.3 Provinciale wegen)

Uiteindelijk was er een consensus binnen de GBC dat er een standpunt moet ingenomen worden over de bypass. Er wordt een onderscheid in timing: in de categorisering op korte termijn (beleidsperiode 6 jaar) vormt de bypass geen onderdeel van de verkeersstructuur. Op de langere termijn blijft het bypass een gewenst onderdeel van de verkeersstructuur (naar analogie met het vorige mobiliteitsplan).



## 2.2 Categorisering van de lokale wegen type 1 en 2

In de uitwerkingsnota werd gewezen op enkele conflictpunten in de categorisering van grensoverschrijdende lokale wegen. Tijdens de GBC konden deze conflictpunten weggewerkt worden:

- **Weimanstraat:** Werd geselecteerd als lokale weg type 2 maar is op het grondgebied van Stekene als lokale weg 1 geselecteerd. Dit conflict zal vervallen gezien ook in Stekene aan een nieuw mobiliteitsplan gewerkt wordt. Ook zij plannen deze weg te downgraden naar lokale weg type 2
- **Waasmunsterse Steenweg:** Werd geselecteerd als lokale 1 op grondgebied Waasmunster maar werd in het mobiliteitsplan van Temse vergeten. In de nieuwe mobiliteitsplannen zal die echter eenduidig als lokale 1 over deze grondgebieden lopen. Het is dan ook logische deze categorisering door te trekken op het grondgebied van Sint-Niklaas.

Daarnaast is in de uitwerkingsnota een koppeling gemaakt tussen de lokale wegen type 1 en 2 enerzijds en het vrachtwagen en snelheidsbeleid anderszijds. In de randgemeenten van Sint-Niklaas gebeurde de differentiatie tussen lokaal 1 en 2 op basis van de ruimtelijke structuur. Daarbij verbindt de lokale 1 altijd twee kernen die als hoofddorp geselecteerd werden in het PRS.

Om tot een coherente categorisering te komen met alle randgemeenten zal deze werkwijze overgenomen worden. Concreet wil dit zeggen dat een aantal wegen die als lokale 1 werden geselecteerd moeten gewijzigd worden naar lokale 2 omdat ze geen hoofddorpen verbinden. Daarbovenop zal - om de duidelijke koppeling tussen categorisering, vrachtverkeer en snelheidsbeleid niet te verliezen - een opsplitsing gemaakt worden tussen lokale 2a (lokaal verbindend) en lokale 2b (zuiver ontsluitende functie). Daarbij bevat de categorie lokaal 2a alle wegen die als lokaal 1 werden geselecteerd maar om voorgaande reden als lokaal 2 dienen geselecteerd te worden.

Om deze reden zullen volgende straten geselecteerd worden als lokaal 2a: **Zwaanaardestraat, Keizerstraat en Hulstbaan.**

## 2.3 Secundaire wegen

De provincie stelt zich vragen bij de wijzigingen in categorisering van de secundaire wegen. Voornamelijk het downgraden van de N70 tussen de tangenten ligt moeilijk voor de provincie. Omwille van de langere doorkijk van het mobiliteitsplan werd het downgraden van dit wegsegment opgenomen maar is het downgraden pas mogelijk als aan een aantal randvoorwaarden, waaronder de realisatie van de oostelijke tangent, voldaan is. Om dit te verduidelijken zal een opsplitsing gemaakt worden met een categorisering op korte en lange termijn. Naast de spreiding in de tijd zullen ook de randvoorwaarden gedefinieerd en gemotiveerd worden om een bepaalde categorisering aan te passen. Na deze verduidelijking kan de provincie zich opnieuw uitspreken over de wijzigingen in categorisering van de secundaire wegen.

## 2.4 Overige aanvullingen in categorisering

- Om ook cijfermatig een inzicht te geven in het huidige functioneren zal AWV een uitdraai van het verkeersmodel bezorgen. De huidige modeldata zijn echter niet meer up to date en zouden een vertekend beeld geven. AWV doet het nodige om de modeldata op punt te krijgen zodat dit tegen september zeker mee opgenomen kan worden.

- De Wase burgemeesters hebben zich in het verleden allen achter een doorsteek via het Doornpark geschaard. Gezien dit standpunt lijkt het logisch om ook deze doorsteek toe te voegen in de categorisering.
- Er wordt voorgesteld om het netwerk voor uitzonderlijk vervoer niet in het beleidsplan op te nemen gezien het specifieke karakter van dit transport.
- De selectie van de N16 als secundaire weg type 2 mag de visie over het Fabiolaplein niet hypothekeren. Dit is uitdrukkelijk niet te bedoeling.

### 3 Thema Vrachtverkeer

De leden van de GBC waren het eens over de principes die uitgezet werden in het thema vrachtverkeer.

Bubble post start binnenkort met het bedelen van pakjes die bedield kunnen worden op een milieuvriendelijke manier. Zo zullen onder meer klapnetten met cargofietsen en elektrische auto's beleverd worden. Dit nieuwe project zal toegevoegd worden aan het deel rond de beleving van het stadscentrum.

Op verzoek van AWV zullen ook – indien van toepassing - de tonnagebependingen van de randgemeenten toegevoegd worden op het kaartmateriaal in dit hoofdstuk.

### 4 Thema Snelheidsplan

De leden van de GBC waren het eens over de principes die uitgezet werden in het snelheidsplan. Er bestaat nog discussie over het snelheidsregime in enkele straten of straatsegmenten. Voor Sint-Niklaas wordt de exacte inkleuring van zone 30's in detail bekeken en besproken bij de opmaak van het wijkcirculatieplan.

Er was nog geen consensus of de Kruisstraat in Puivelde al dan niet een snelheidsregime van 50 km/u of van 30 km/u diende te krijgen. Op dit moment werd daar een snelheidsregime van 50km/u voorzien. De voornaamste reden daarvoor was de moeilijke inpasbaarheid van een regime 30km/u gezien de beperkte grootte van de bebouwde kom van Puivelde. De zone 30 moet immers voorafgegaan worden door een zone 50 waardoor er een zeer kort weg een snelheidsregime van 50km/u zou moeten krijgen aan beide uiteinden van de bebouwde kom.

De Lijn maakte bijkomend nog de opmerking dat in geval van herinrichting van het straatbeeld om bijvoorbeeld een zone 30 een daarop aangepast wegbeeld te geven ook rekening dient gehouden te worden met wat technisch mogelijk is voor de bussen.

## 5 Thema Openbaar vervoer

Ter aanvulling van de mobiliteitsvisie 2020, die in de nota besproken wordt, heeft De Lijn een memorandum opgesteld met de prioriteiten die ze vooropschuift voor de volgende regering. De Lijn stelt dat voor hen inzetten op voorstedelijk en stedelijk vervoer prioritair is. Uitgaande van dit statement dienen de stadslijnen explicieter opgenomen te worden in de uitwerkingsnota. Hiervoor wordt een bilateraal overleg met De Lijn gepland. Daarbij kan ook onderzocht worden of bijvoorbeeld de voorstadslijn van Sinaai mogelijkheden biedt voor een verbeterde ontsluiting van de Winingen.

Op dit moment is de corridor vanwege zijn hoge bundeling en bijhorende hoge frequentie van bussen een erg sterke OV-as. Er dient nagegaan te worden of het mogelijk is om ook op andere locaties een hogere bundeling van (voor)stadslijnen samen te brengen om tot een sterkere OV-as te komen.

## 6 Thema Trage wegen

De trage wegenkaart die nu is opgenomen werd opgesteld door de vzw Trage Wegen in samenwerking met de stad Sint-Niklaas, en de provincie.

Gezien de recentelijke toetreding tot het regionaal landschap Schelde-Durme zal de stad de trage wegen bewegwijzering van het regionaal landschap Schelde-Durme overnemen. Dit wordt toegevoegd aan het hoofdstuk trage wegen in de uitwerkingsnota.

Daarnaast dient ook nagegaan te worden of er intergemeentelijke trage wegen zijn die een rol kunnen spelen in het trage wegennetwerk.

## VERSLAG GBC CORRIDOR (UITGEVOERD DOOR MINT)

<b>PROJECT</b>	<i>P311 –mobiliteitsplan Sint-Niklaas</i>
<b>OVERLEG</b>	<i>GBC thema Corridor Sint-Niklaas – Temse en thema Parkeerbeleid</i>
<b>DATUM</b>	<i>Donderdag, 5-06-2014</i>
<b>OPGEMAAKT DOOR</b>	<i>MINT NV</i>

---

### AANWEZIG

Carl Hanssens, schepen Sint-Niklaas; Jurgen Goeminne, mobiliteitsambtenaar Sint-Niklaas; Johan Cooreman, politie Sint-Niklaas; Lieve Truymans, schepen Temse; Rosy Taelman, De Lijn; Patrick Plasschaert, NMBS; Marcel Van Looy, gemeenteraadslid Sint-Niklaas; Tim De Roeck en Michaël Verheyde, studiebureau MINT; Erwin Sucaet, mobiliteitsbegeleider Vlaams Gewest; Kris Van der Coelden, gemeenteraadslid Sint-Niklaas; Greet De Keukelaere, wegbeheerder Vlaams Gewest; Ignace De Geest, Unizo; Ronny Suy, gemeenteraadslid Sint-Niklaas; Wouter Van Bellingen, gemeenteraadslid Sint-Niklaas; Joseph Maes, fietsersbond; Wout De Meester, gemeenteraadslid Sint-Niklaas; Ilse Smits, Provincie Oost-Vlaanderen.

### VERONTSCHULDIGD

Bart Van Lokeren, planoloog Sint-Niklaas; Dirk Bulteel, VOKA; Patrick Gorrebeek, gemeenteraadslid Sint-Niklaas; Stefan Bauwens, stad Sint-Niklaas; Kathy David, stad Sint-Niklaas; Els Van Snick, provincie Oost-Vlaanderen; Alex Spiessens, mobiliteitsambtenaar Temse; Christiane Van Rijckeghem, NMBS.

### DOEL

De GBC heeft als doel om met alle betrokkenen een consensus te bereiken over de uitwerkingsnota's van het thema corridor Sint-Niklaas – Temse en van het thema parkeerbeleid. Carl Hanssens benadrukt dat het de bedoeling is om te komen tot een toekomstbeeld, met oostelijke tangent.

### THEMA CORRIDOR

MINT overloopt kort de verschillende zaken die in de nota werden beschreven.

Sint-Niklaas geeft aan dat het gaat om gedurfde voorstellen bij het onderdeel fiets, maar dat ze zinvol zijn. Ze kaderen ook in de algemene visie die bij de wegencategorisering naar boven kwam. Voor het onderdeel openbaar vervoer zal de nadruk moeten liggen op de doorwaardbaarheid van het gebied van en naar de haltes.

#### 1 FIETSRELATIE TEMSE – SINT-NIKLAAS

---

Temse is te vinden voor een vrachtverbod op de brug van de Hoogkamerstraat over de E17. Er wordt wel gevreesd voor een sluiproute langs de Doornstraat. Daar moeten dan de nodige maatregelen genomen worden. Temse is minder te vinden om ook autoverkeer onmogelijk te maken over de brug

*Mobiliteitsplan Sint-Niklaas: GBC Corridor en Parkeerbeleid*

van de Hoogkamerstraat. Er wordt immers gevreesd dat daardoor veel minder gemotoriseerd verkeer vanuit Temse rechtdoor zal rijden op het kruispunt Hoogkamerstraat – N16 en allemaal linksaf zal moeten slaan. Dat is een beweging die zorgt voor wachtrijvorming in de Hoogkamerstraat vanuit Temse. Temse heeft bedenkingen bij de voorgestelde oplossing waarbij de ontsluiting van het bedrijventerrein verschoven wordt naar de Laagstraat. Temse is wel te vinden voor een goede fietsverbinding met Sint-Niklaas.

AWV geeft aan dat het in de nota niet duidelijk is wie er geweerd wordt met de knip op de brug van de Hoogkamerstraat. Op pagina 64 kan de zinsnede “wordt het onmogelijk gemaakt voor gemotoriseerd verkeer om via deze kortste route door te steken” best verduidelijken dat het om alle gemotoriseerd verkeer gaat met uitzondering van openbaar vervoer.

BMV geeft aan dat er hier wel een duidelijke eindvisie naar voren wordt geschoven, maar dat er verder onderzocht kan worden hoe dat gefaseerd bereikt kan worden. Zo is het een mogelijkheid om de brug over de E17 eerst enkel voor vrachtverkeer af te sluiten en pas nadien voor alle gemotoriseerd verkeer.

De politie vraagt op welke manier een vrachtverbod effectief afgedwongen zal worden op het terrein. Dat dient verder uitgewerkt en afgestemd te worden.

De provincie vraagt om de opties voor de Houten Schoen (blz 68) te verduidelijken.

AWV aanvaardt als wegbeheerder de voorgestelde oplossing voor de ontubbeling van het kruispunt N16-Hoogkamerstraat niet. Dat zal zorgen voor weefbewegingen op een primaire weg met snelheidsregime 90km/u. Volgens AWV zouden deze onveilig zijn voor het gemotoriseerde verkeer en dienen aldus vermeden te worden. Een ondertunneling aan de Hoogkamerstraat is voor AWV de meest plausibele oplossing, maar ook de meest dure.

Conclusie: een gefaseerde aanpak van deze verbinding:

- vrachtverbod
- goede fietsinfrastructuur
- bij aanleg oostelijke tangent is vanop de autosnelweg ook een afrit naar TTS voorzien. De linksafbeweging vanaf de N16 zal dan heel wat minder gebruikt worden, wat mogelijkheden schept voor de aanpassing van de lichtenregeling

#### DAMSTRAAT

---

AWV heeft bedenkingen bij de omrijfactoren. In het planMER zijn deze uitgebreider beschreven en is rekening gehouden met de inpasbaarheid van een brug.

BMV geeft mee dat de potentie niet in detail is onderzocht aangezien er geen specifieke tellingen gebeurden.

Conclusie: voor dit onderdeel wordt binnen de GBC verwezen naar o.m. het planMER. Echter, niet alle leden van de GBC hebben kennis van het reeds gevoerde onderzoek naar de wenselijkheid van een fietsrelatie dwars over/onder de Oostelijke Tangent ter hoogte van de Damstraat. De GBC concludeert om alle uitgevoerde relevante onderzoeken in rekening te brengen, concreet door de mogelijkheid te bieden aan de GBC-leden die geen kennis hebben van o.m. plan-MER oostelijke tangent om zich hierover te informeren bij de mobiliteitsdienst van de stad.

## DE STER

---

Alle partners geven de voorkeur aan de route via de Bellestraat. Bij het knippen van de Damstraat wordt er wel gevreesd voor een verschuiving van het sluijverkeer naar de Lange Rekstraat, net op de fietsroute. Dat is ook vandaag de dag al het geval. Het kruispunt met de N70 is een aandachtspunt voor wat betreft verkeersveiligheid.

## LAF

---

De gemeente Temse is vragende partij voor de realisatie van een fietspad tussen de Spoorweglaan en de Doornstaat. De startnota is in opmaak. Bij de realisatie van de Oostelijke Tangent wordt er ook een fietspad aangelegd tot de Laarstraat. In de Laarstraat is er momenteel gemengd verkeer. Er zijn geen plannen voor de aanleg van fietsvoorzieningen. Op dat moment is er nog een missing link tussen Laarstraat en Doornstraat. Deze is niet eenvoudig weg te werken aangezien de Laarstraat aan de westkant van het spoor ligt en er aan die kant bedrijven tot tegen het spoor gelegen zijn.

Temse geeft aan dat deze route ook belangrijk is als verbinding van het oostelijke deel van Temse met Sint-Niklaas. Hiervoor zal in navolging van het mobiliteitsplan verder onderzoek noodzakelijk zijn.

## DOORNSTRAAT

---

Voor de route via de Doornstraat naar het centrum van Temse kan de optie open gehouden worden of deze BFF dan wel lokale fietsroute via Gasthuisstraat moet worden.

## EUROPARK-ZUID

---

De Lijn geeft aan dat de nu gemeten cijfers mbt de stelplaats lager liggen dan het 'worst case' scenario dat werd opgenomen in de nota. Gezien het mobiliteitsprofiel van Europark-Zuid is opgebouwd op basis van o.m. het MOBER Stelplaats De Lijn Sint-Niklaas, wordt het mobiliteitsprofiel aangehouden. Wel zal verwezen worden naar de meer recentere cijfers van De Lijn om aan te geven dat het mobiliteitsprofiel van Europark-Zuid als worst case wordt benaderd.

## BEDRIJFSVERVOERPLAN TTS

---

AWV vraagt wat er bedoeld wordt met het parkeerterrein voor vrachtwagens op figuur 31 pagina 82. Er wordt verduidelijkt dat, zoals het onderschrift vermeld, het hier gaat om een figuur uit het bedrijfsvervoerplan zelf. Ze illustreert en verduidelijkt de maatregelen zoals die erboven werden opgelijst. Het parkeerterrein voor vrachtwagens is in die lijst niet vermeld. Alle actoren zijn het er over eens dat er geen parkeerterrein voor vrachtwagens gewenst is ter hoogte van N16/Kapelanielaan. Daarom wordt gevraagd om de aanduiding ook uit de figuur te halen.

## THEMA PARKEERBELEID

Er wordt gevraagd of er conclusies getrokken kunnen worden uit twee momentopnames. Buiten beperkte wijzigingen kan er vanuit gegaan worden dat het hier wel degelijk om representatieve dagen gaat voor het algemene beeld van het parkeren in de stationsomgeving. De conclusies zouden bovendien niet anders zijn dan wanneer er een ander onderzoek zou uitgevoerd zijn. De Stad Sint-Niklaas beaamt dit.

BMV geeft aan dat pagina 5 veelbelovend is (namelijk komen tot een selectief parkeergedrag, het parkeer-zoekverkeer te beperken en het bewonersparkeren te optimaliseren), maar dat er nadien

*Mobiliteitsplan Sint-Niklaas: GBC Corridor en Parkeerbeleid*

niets concreet werd uitgewerkt. De stad geeft aan dat dat nu ook nog niet meteen de bedoeling was. De nota is de basis waarmee de stad aan de slag kan voor een verdere uitwerking en eventueel onderzoek. Zo zit de tariefstructuur logisch in elkaar, maar moet deze nog concreet ingevuld worden in functie van exploitatieafspraken en dergelijke. Ook de concrete afbakening van de regimes moet nog vastgelegd worden om de randeffecten zo veel mogelijk te beperken.

De mobiliteitsambtenaar geeft aan dat er alvast kan geconcludeerd worden dat er in de stationsomgeving geen capaciteitsprobleem is. Het moet eerder zaak zijn om de parkeerder op de juiste plaats te krijgen. Dat geldt voor de hele binnenstad. De stad gaat hiermee aan de slag en wil binnen een jaar tot concrete invullingen op het terrein komen, en dat voor de ganse binnenstad.

## VERDERE UITWERKING

Het verslag wordt opgemaakt en de nota's aangepast aan de hier geformuleerde opmerkingen. De eventuele verdere uitwerking wordt opgenomen in de beleidsfase.

# Mobiliteitsplan Sint-Niklaas

## Verlag GBC

Datum	11-12-2014
Plaats	Stadhuis, Sint-Niklaas
Contactpersonen	Jurgen Goeminne, 03/778.32.51
Contactpersoon Traject	Kristof Devriendt, <a href="mailto:kdv@traject.be">kdv@traject.be</a> , 09 242 32 80
Agenda	Bespreking beleidsplan
Vergaderdocumenten	Draft beleidsplan
Volgende vergaderingen	27/01/2015 om 9.30u te Stadhuis Sint-Niklaas
Verslaggeving	Bram Bruggeman, Kristof Devriendt, Traject



AANWEZIGHEIDSLIJST				
Naam		Organisatie	Aanwezig/ Verontsch.	Vast / variabel / adviserend lid
Sucaet	Erwin	MOW	A	VAST
Taelman	Rosy	De Lijn	A	VAST
Fontaine	Kim	De Lijn	A	VAST
Hanssens	Carl	Schepen Stad Sint-Niklaas	A	VAST
De Keukelaere	Greet	AWV	A	VARIABEL
Smitz	Ilse	Provincie Oost-Vlaanderen	A	VARIABEL
Goeminne	Jurgen	Stad Sint-Niklaas	A	ADVISEREND
Gorrebeeck	Patrick	Gemeenteraadslid	A	ADVISEREND
Van der Coelden	Kris	Gemeenteraadslid	A	ADVISEREND
Maes	Joseph	Fietzersbond	A	ADVISEREND
Bauwens	Stefan	Stad Sint-Niklaas	A	ADVISEREND
Timmermans	Marc	Unizo Sint-Niklaas	A	ADVISEREND
Suy	Ronny	Gemeenteraad Sint-Niklaas	A	ADVISEREND
Van Lokeren	Bart	Stad Sint-Niklaas	A	ADVISEREND
Van Looy	Marcel	Gemeenteraadslid	A	ADVISEREND
De Meester	Wout	Schepen Stad Sint-Niklaas	A	ADVISEREND
Plasschaert	Patrick	NMBS	A	ADVISEREND
De Geest	Ignace	Unizo Sint-Niklaas	A	ADVISEREND
De Coninck	Guy	Stad Sint-Niklaas	A	ADVISEREND
Truiman	Lieve	Schepen gemeente Temse	A	ADVISEREND
Van Hove	Antoine	Politiecommissaris Temse	A	ADVISEREND
Cooreman	Johan	Verkeerspolitie	V	ADVISEREND
Van Den Branden	Stefan	Stad Sint-Niklaas	V	ADVISEREND
David	Kathy	Stad Sint-Niklaas	V	ADVISEREND
Stuer	Veerle	Stad Sint-Niklaas	V	ADVISEREND
Devriendt	Kristof	Traject	A	ADVISEREND
Bruggeman	Bram	Traject	A	ADVISEREND

# 1 Doel van de GBC vergadering

De vergadering heeft tot doel om het informatief deel en het bindend deel van het voorlopige beleidsplan inhoudelijk te bespreken.

Dit verslag geeft een overzicht van de opmerkingen per thema.

# 2 Informatief deel van het beleidsplan

De multimodale transferia op p.28 van het beleidsplan dienen aangepast te worden overeenkomstig de beschrijving op p.40 van werkdomein A waar de knooppunten een voor een toegelicht worden. Hieraan gelinkt dient in de actietabellen ook opgenomen te worden dat er onderzocht moet worden of het nieuw ziekenhuis als locatie de potentie heeft om de rol op te nemen die in het lobbenstadmodel weggelegd was voor de parking ter hoogte van SVK.

# 3 Thema Wegencategorisering

De GBC is het, behoudens enkele randvoorwaarden, eens over de voorgestelde wegcategorisering.

## 3.1 Secundaire wegen

De provincie wijst erop dat er belangrijke aandacht moet gaan naar de vormgeving van de secundaire wegen (zoals de N403 en de Doornparkweg). Deze wegen mogen geen maasdoorsnijding creëren.

De Lijn wijst er ook op dat zowel het noordelijk deel van de N16 als de Plezantstraat ook een belangrijke OV-as zijn. De selectie als secundaire weg 2 sluit echter geen OV-functie uit.

## 3.2 Omleidingsweg Hoge Bokstraat

Voor autoverkeer dient er een verbeterde ontsluiting van het noordelijk stadsdeel te komen. Zeker met het oog op de toekomstige ontwikkelingen in het noordelijk stadsdeel. Een omleidingsweg rond de Hoge Bokstraat is echter enkel realiseerbaar op lange termijn. Om die reden zal op korte termijn bekeken worden of een herprofilering van de Hoge Bokstraat een oplossing kan bieden. Hiervoor zal ook een actie in de actietabellen worden opgenomen.

Voor fietsverkeer blijft de N403 de belangrijkste as. Om die reden dient de situatie voor fietsers herbekeken te worden, in het bijzonder langs de Kleibeekstraat.

### 3.3 Lokale wegen

Ten opzichte van de uitwerkingsnota werd de Dendermondse steenweg gewijzigd in een lokale weg type 1 om een conflict in categorisering met de buurgemeente te vermijden. De selectie als lokale weg type 2 was echter beter en hoeft niet gezien te worden als een conflict. De selectie van de Waasmunsterse steenweg als lokale weg type 1 eindigt immers aan de N41. Om die reden zal de categorisering van de Dendermondse Steenweg opnieuw aangepast worden naar een lokale weg type 1.

## 4 Thema snelheidsplan

In vergelijking met de uitwerkingsnota werd de Gentstraat herleid naar 50km/u. Er zullen aanvullend ook infrastructurele maatregelen genomen worden om dit snelheidsregime te ondersteunen.

Voor het deel van de N70 dat onderdeel uitmaakt van de rondweg zal een onderscheid gemaakt worden op lange en korte termijn. Op korte termijn kan reeds vanaf Driegaaienhoek een snelheidsregime van 50km/u gelden. Op lange termijn kan – na heraanleg van de N70 – de afbakening van de bebouwde kom aangepast worden.

De leden van de GBC waren het eens over de principes die uitgezet werden in het snelheidsplan alsook met de definitieve afbakening van de snelheidszones.

## 5 Thema vrachtroutes

### 5.1 Afbakening zones vrachtverbod

De zones met vrachtverbod zoals reeds opgenomen in de uitwerkingsnota bieden geen oplossing voor de problematiek van doorgaand vrachtverkeer door de dorpskern van Nieuwkerken-Waas. Op lange termijn moet de Doornparkweg dit probleem oplossen. Op korte termijn dient er onderzocht te worden of een uitgebreider vrachtverbod in overleg met de buurgemeenten hiervoor een oplossing kan bieden. Dit zal opgenomen worden in de actietabellen.

De overige principes met betrekking tot het sturend vrachtroutenetwerk worden goedgekeurd.

### 5.2 Aanvullingen op het bestaande kaartmateriaal

Het gewenste vrachtverbod in de Hoogkamerstraat – zoals omschreven in het hoofdstuk Integraal fietsbeleid – dient ook opgenomen te worden in dit hoofdstuk en ingetekend worden op het bijhorende kaartmateriaal.

De westelijke tangent ligt buiten de zone met een vrachtverbod. Het kaartmateriaal zal aangepast worden zodat dit duidelijker is.

## 6 Thema wijkcirculatie

Vanuit verschillende hoeken worden vragen gesteld rond de bereikbaarheid van de parking Grote Markt vanuit het noorden.

De exacte locatie van de knip op de Grote markt moet nog bepaald worden. Een noordelijke inrit toevoegen is alvast geen optie gezien die investering niet haalbaar is.

Daarnaast stelde Unizo ook de vraag of het niet mogelijk is om toch een doorkoppeling te voorzien tussen enkele wijken.

De vernieuwde wijkcirculatie moet in de eerste plaats de bereikbaarheid net vergroten. De wijkcirculatie zal gefaseerd ingevoerd worden en de exacte uitwerking per wijk zal in onderling overleg met de inwoners gebeuren. In een eerste fase zal enkel het doorgaande verkeer over de Grote markt geweerd worden. In een 2<sup>de</sup> fase worden enkele stadsdelen van elkaar losgekoppeld en pas in een 3<sup>de</sup> fase zal er geen doorkoppeling meer mogelijk zijn tussen de individuele wijken zoals ook voorzien is in het lobbenstadmodel.

Het departement MOW is van mening dat de voorwaarde “oostelijke tangent” om over te gaan van fase A naar fase B ten onrechte wordt gesteld.

## 7 Thema fietsbeleid

### 7.1 Fietssnelwegen

De Provincie wil de mogelijkheden voor een fietssnelweg langs de Oostelijke tangent opnieuw onderzoeken. Ook de verbinding met Hamme zal onderzocht worden door de Provincie.

### 7.2 Fietsnetwerk binnenstad

De fietssingel dient ook te verknopen met fietsroutes in de binnenstad. Die routes moeten de belangrijkste attractiepolen in de stad aandoen. De schoolroutekaart kan hiervoor als basis gebruikt worden.

Er is een kaart in opmaak die de aangewezen fietsroutes in de binnenstad moet weergeven.

## 7.3 Fietsas Hoogkamerstraat

In de Hoogkamerstraat wordt in eerste instantie verbeterde fietsinfrastructuur aangelegd. Verdere maatregelen worden in onderling overleg tussen Temse en Sint-Niklaas afgestemd. In het beleidsplan zal de consensustekst worden opgenomen die uit dit onderling overleg voortvloeit.

## 7.4 Kruising oostelijke tangent thv Damstraat

Er is in het ontwerp van de oostelijke tangent geen kruising voor fietsverkeer voorzien ter hoogte van de Damstraat. Deze werd niet voorzien nadat het studiewerk naar het omrijden in het plan-MER uitwees dat een kruising ter hoogte van de Damstraat niet noodzakelijk was.

De stad is echter vragende partij voor een kruising van de oostelijke tangent ter hoogte van de Damstraat. De noodzaak/timing hiervan zal genuanceerd worden in het beleidsplan om geen tegenstrijdigheid met het ontwerp voor de tangent te hebben.

## 7.5 Aanvullingen

De Waaslandroute en de Heideroute moeten vervolledigd worden op het kaartmateriaal.

De kaart met missing links bevat nog enkele fouten. Zo moeten oa de missing links op de N41 en de N16 eraf gehaald worden.

## 8 Thema openbaar vervoer

Het thema openbaar vervoer wordt verder aangevuld met volgende opmerkingen:

- Het werkdomein Openbaar vervoer dient te starten met een omschrijving van het huidige aanbod
- De korte termijnmaatregelen binnen het thema openbaar vervoer dienen nog geconcretiseerd te worden. Zo moeten oa. de verschillende lopende en toekomstige doorstromingsstudies opgenomen worden.
- Het vervroegd invoeren van enkele voorstadslijnen dient duidelijker omschreven te worden. Deze verbindingen bestaan immers al maar het gaat vooral om een verhoging van de frequentie.
- Het kaartje met de reisweg door de Clementwijk dient aangepast te worden. Deze route is niet correct.
- De Lijn uit haar bezorgdheid rond het samenvallen van invalssassen voor OV en auto's. Bij voorkeur worden deze maximaal gescheiden.

## 9 Thema Parkeren

De leden van de GBC waren het eens over de principes die uitgezet werden in het werkdomein parkeren. In de actietabellen moet een tijdshorizont opgenomen worden voor het parkeerbeleid op lange termijn.

## 10 Actietabellen

De actietabellen worden aangepast zodat er een maximale afstemming is tussen de structuur van de tekst en de opbouw van de actietabellen.

## 11 Afgesproken acties

De verschillende partners vullen de actietabellen verder aan (**in track changes**) en bezorgen deze aan Traject (tav Bram Bruggeman – [bbr@traject.be](mailto:bbr@traject.be)) tegen 7 januari. De ontwerp-actietabellen worden meegestuurd met dit verslag.

De stad heeft samen met Traject een top 10 van acties vastgelegd. Aan de GBC wordt gevraagd om eveneens tegen 7 januari feedback aan Traject te bezorgen.

De meeste leden van de GBC hebben reeds schriftelijk hun inhoudelijke opmerkingen aan de stad en het studie bureau bezorgd. Leden die nog geen opmerkingen overmaakten kunnen deze nog steeds bezorgen aan de stad en/of Traject. Alle opmerkingen zullen gebundeld worden en geïntegreerd worden in het beleidsplan. De opmerkingen die niet weerhouden worden zullen gemotiveerd beantwoord worden.

# Mobiliteitsplan Sint-Niklaas

## Verlag GBC

Datum	27-01-2015
Plaats	Stadhuis, Sint-Niklaas
Contactpersonen	Jurgen Goeminne, 03/778.32.51
Contactpersoon Traject	Kristof Devriendt, <a href="mailto:kdv@traject.be">kdv@traject.be</a> , 09 242 32 80
Agenda	Bespreking beleidsplan met focus op de actietabellen
Vergaderdocumenten	Voorstel Eindrapport Beleidsplan Sint-Niklaas
Volgende vergaderingen	
Verslaggeving	Bram Bruggeman, Kristof Devriendt, Traject

AANWEZIGHEIDSLIJST				
Naam		Organisatie	Aanwezig/ Verontsch.	Vast / variabel / adviserend lid
Hanssens	Carl	Schepen Stad Sint-Niklaas	A	VAST
Sucaet	Erwin	MOW	A	VAST
De Keukelaere	Greet	AWV	A	VARIABEL
Goeminne	Jurgen	Stad Sint-Niklaas	A	ADVISEREND
Gorrebeeck	Patrick	Gemeenteraadslid	A	ADVISEREND
Devriendt	Kristof	Traject	A	ADVISEREND
Bruggeman	Bram	Traject	A	ADVISEREND
Van der Coelden	Kris	Gemeenteraadslid	A	ADVISEREND
Maes	Joseph	Fietsersbond	A	ADVISEREND
De Geest	Ignace	Unizo Sint-Niklaas	A	ADVISEREND
Van Snick	Els	Provincie Oost-Vlaanderen	A	VARIABEL
Cooreman	Johan	Verkeerspolitie	A	ADVISEREND
Truiman	Lieve	Schepen gemeente Temse	A	ADVISEREND
Van Hove	Antoine	Politiecommissaris Temse	A	ADVISEREND
Suy	Ronny	Gemeenteraad Sint-Niklaas	A	ADVISEREND
Van Looy	Marcel	Gemeenteraadslid	A	ADVISEREND
De Meester	Wout	Schepen Stad Sint-Niklaas	A	ADVISEREND
Taelman	Rosy	De Lijn	A	VAST
Stuer	Veerle	Stad Sint-Niklaas	A	ADVISEREND



# 1 Doel van de GBC vergadering

De vergadering heeft tot doel om het informatief deel en het bindend deel van het voorlopige beleidsplan inhoudelijk te bespreken. Dit verslag geeft een overzicht van de opmerkingen per thema.

## 2 Verslag vorige vergadering

Op het verslag van de vorige GBC kwamen 3 opmerkingen binnen:

1. Opmerking van de Lijn: Maximaal scheiden van invalssassen voor OV en auto
  - o Deze opmerking werd opgenomen in het beleidsplan
2. Rond de maatregelen in de Hoogkamerstraat kwamen opmerkingen van zowel MOW als Temse binnen. MOW vond de genomen maatregelen weinig ambitieus omwille van de geformuleerde randvoorwaarden terwijl Temse gekant was tegen de in het verslag vooropgestelde maatregelen.
  - o In een bilateraal overleg tussen Temse en Sint-Niklaas werd een gezamenlijke tekst opgesteld rond de maatregelen op de Hoogkamerstraat. Deze consensus tekst wordt zowel door Sint-Niklaas als Temse gedragen en werd ook goedgekeurd door het college van Temse. Om die redenen zal deze tekst integraal worden opgenomen in het beleidsplan.
    - In een eerste fase wordt gekozen voor veilige fietsinfrastructuur. Indien er een ontwerpprobleem opduikt waardoor de fietspaden niet voldoende veilig gerealiseerd kunnen worden dient opnieuw nagedacht te worden over het ontrafelen van het vrachtverkeer over de Hoogkamerstraat.
    - AWV/MOW is van mening dat de oostelijke tangent (alle deelprojecten) ten onrechte gesteld wordt als voorwaarde om het gewenste verkeersgebruik van de as Hoogkamerstraat te bereiken, bv. door het vrachtverkeer te ontrafelen op de brug. Desondanks zal de tekst op deze manier opgenomen worden gezien het draagvlak bij zowel Sint-Niklaas als Temse.

Er is een gezamenlijk standpunt mogelijk over de Hoogkamerstraat die vandaag een uiterst belangrijke verbinding tussen beide gemeenten vormt voor scholieren (per fiets), personenvervoer, openbaar vervoer en commercieel vervoer, indien gefaseerd en in overleg te werk wordt gegaan:

Fase 1: De gemeenten Temse en Sint-Niklaas willen op korte termijn een veilige fietsverbinding realiseren tussen Temse en Sint-Niklaas over de Hoogkamerstraat. Sint-Niklaas neemt hiervoor de nodige initiatieven in 2015 (aanstelling studie bureau + organisatie van een iGBC), gezien het grootste deel van de aan te leggen fietsinfrastructuur in Sint-Niklaas gebeurt. Hierbij wordt ook een veilige fietsoplossing voor het kruispunt Eigenlo voorzien. Het kruispunt Eigenlo moet in deze fase ook verruimd worden in functie van afdraai bewegingen van grote voertuigen.

Fase 2: Eventuele verdere ontrafeling van types vervoer zal gezien worden in functie van de aanleg van alternatieven voor in de eerste plaats het vrachtvervoer, met name de aanleg van de Oostelijke Tangent en bijbehorende ontsluiting van de TTS zone vanop de E17 in combinatie met de extra afslagstrook op de N16 van Hoogkamerstraat naar E17.

Fase 3: na realisatie van fase 2 kan overwogen worden doorgaand vrachtverkeer over de Hoogkamerstraat tussen Temse en Sint-Niklaas te ontmoedigen door fysieke maatregelen te nemen.

De eventuele invoering van maatregelen gebeurt na onderzoek van de dan beschikbare capaciteit en verkeersstromen en in samenspraak met de gemeente Temse, de bedrijven op de TTS zone, Industriepark-Noord, het Eigenlo park en de organisaties van zelfstandige ondernemers die betrokken zijn bij de problematiek (Ondernemingsclub TTS, VOKA, Ondernemend Temse).

3. De oostelijke tangent wordt ten onrechte als voorwaarde opgenomen voor het verder doorvoeren van de wijkcirculatie
  - o De vernieuwde wijkcirculatie wordt op korte termijn reeds opgestart. Als er eerder kan gestart worden met het verder invoeren van de nieuwe wijkcirculatie zal daar niet op gewacht worden. Er wordt echter vermoed dat de oostelijke tangent een randvoorwaarde is om de wijkcirculatie verder door te drijven. Dit zal op deze manier in het beleidsplan aangepast worden.

## 3 Actietabellen

### 3.1 Algemene opmerkingen

- Afkortingen verduidelijken: Er zal een legende worden toegevoegd aan de actietabellen
  - o KT: 3j
  - o MT: <6
  - o LT: langer
  - o C: continu
- De ramingen van projecten dienen nog verder aangevuld te worden
  - o Indien geen raming beschikbaar is zal verwezen worden naar de voorziene budgetten

### 3.2 Werkdomein A

- OT: Timing: MT / Raming: 75 000€
- A.2.4: N70 Oost: verhogen van de veiligheid + capaciteitsverhoging / IU / Raming: 3 000€
- A.3.1.: Herziening PRS -> bovenliggende plannen aanpassen
- A.2.6: Aanpassen tekst – opmaak streefbeeld uit de tekst halen want dit is volgens het masterplan publieke ruimte

### 3.3 Werkdomein B1

- B1.3 & 1.4 Implementeren van het wijkcirculatieplan (Aanpassen in actietabel)
- Trage wegenplan Sint-Niklaas: IU

#### **Inhoudelijke opmerkingen op dit werkdomein**

Er zijn weinig of geen doorsteken voor langzaam verkeer opgenomen in het lokaal fietsroutenetwerk. De langzaam verkeersdoorsteken worden wel opgenomen in de bouwblokkenstudie, studie fietsinfrastructuur en het trage wegenplan Sint-Niklaas

De te onderzoeken hoofdfietsroute Sint-Niklaas – Hamme – Dendermonde mag conceptueel reeds opgenomen worden op de kaart met het fietsroutenetwerk.

## 3.4 Werkdomein B2

- B2.2.1. Spoorweglaan: Dubbelrichtingsfietspad tussen Driekoningen en Plezantstraat: te onderzoeken ipv te realiseren
- Oversteekbaarheid N70: AWV opnemen als trekker
- B2.3.6 VIM schrappen
- Provincie opnemen als trekker voor fietsdoorsteken

Nieuwe actie: Onderzoeken of over/ondersteek van de oostelijke tangent thv Damstraat technisch haalbaar is (kan voor realisatie tangent) (termijn vervroegen in actietabellen)

## 3.5 Werkdomein B3

De opmaak van het OV-model dient ook gekoppeld te worden aan de nieuwe circulatie in het stadscentrum.

## 3.6 Werkdomein B4&5

- **Snelheidsplan:** Oplijsting straten “zone 30 mits infrastructurele maatregelen “ weglaten en rechtstreeks verwijzen naar de kaart. Deze is vollediger dan de oplijsting.
- **Zwaar verkeer:** Sint-Gillis-Waas ook opnemen bij onderzoek naar integraal verbod doorgaand vrachtverkeer
- **GVP:** 2 en 3, 4 zijn IU

### Inhoudelijke opmerkingen op dit werkdomein

Het is onduidelijk welke rol de stad moet spelen bij het ontwikkelen van een stedelijk distributiecentrum.

Een stedelijk distributiecentrum dient uit te gaan van private partners. De stad moet echter het juiste klimaat creëren en de randvoorwaarden voorzien om een stedelijk distributiecentrum haalbaar en levensvatbaar te maken. Dit kan bijvoorbeeld door het invoeren van venstertijden voor leveringen, ...

## 3.7 Werkdomein B6

Geen opmerkingen op de actietabellen van werkdomein B6

## 3.8 Werkdomein C

- IU en C aanvullen in actietabellen

### Inhoudelijke opmerkingen op dit werkdomein

De nieuwe parkeerdienst mag uitgebreider aan bod komen. Hiervoor kan het verslag van de eerste werkgroep rond deze parkeerdienst als basis gebruikt worden.

## 4 Inhoudelijke opmerkingen op het beleidsplan

### 4.1 Invoeren van lage emissie zones (LEZ)

Het invoeren van lage emissiezones kan onderzocht worden. In de eerste plaats dienen wel de resultaten en effecten in andere steden opgevolgd te worden

### 4.2 Trein

Voor Sint-Niklaas zijn er 3 belangrijke items:

- verbinding met Brussel
- halfuurfrequentie voor alle grote lijnen
- Stationsomgeving noord: opwaardering tot aantrekkelijke locatie

NMBS als partner in actietabellen toegevoegd.

### 4.3 Snelheidsplan

Er is gezocht naar een afstemming tussen de mobiliteitsplannen van Sint-Niklaas en Beveren:

*De insteek mbt snelheidsregimes en tonnagebeperking lopen in beide mobiliteitsplannen gelijk: zowel Beveren als Sint-Niklaas kiezen ervoor zones 50 km/u in te voeren op landelijke wegen alsook tonnagebeperkingen op te leggen op deze wegen.*

### 4.4 Doorgaand verkeer weren ter bescherming van natuurerfgoed

Te onderzoeken of er een verbod voor doorgaand verkeer ingevoerd kan worden om natuurerfgoed te vrijwaren (in het bijzonder in Cadzandstraat & Waterstraat)

## 5 Verdere afspraken

Het beleidsplan wordt afgewerkt op basis van de opmerkingen geformuleerd door de GBC.

Vervolgens wordt het document besproken in het college, op de gemeenteraadscommissie en tot slot wordt het beleidsplan ter voorlopige vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad. Vervolgens kan het plan worden voorgelegd aan de Regionale Mobiliteitscommissie. Na het bekomen van een gunstig kwaliteitsadvies over het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan m.b.t. de inhoud en de conformiteit van het document met het Mobiliteitsdecreet en de uitvoeringsbesluiten ervan, kan het plan voor definitieve vaststelling worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

# Overzicht voornaamste feedback voorontwerp beleidsplan Sint-Niklaas



Opmerking	Type instantie	NW	WH	TO	Geen onderdeel mobiliteitsplan	Motivatie voor NW en TO
<b>Mobiliteitsbarometer</b> uitbreiden met indicatoren voor de gezondheid (lucht en geluid)	Experten		x			
<b>Stadsknooppunt oost</b> als recreatief knooppunt is onrealistisch. De Mercatorknoop zou beter als stadsknooppunt Oost fungeren.	Experten	x				De ster is reeds een recreatief gebied dat goed verknoot is met het fietsnetwerk. Een goede autobereikbaarheid sluit een fietsnetwerk niet uit. Er zijn andere provinciale domeinen die aantonen dat het wel degelijk mogelijk is om van recreatief gebied door te groeien naar een recreatief knooppunt met sterke fietsstructuur.
De <b>knip op de Markt</b> moet gepaard gaan met een verschil in beleving van het openbaar domein	Experten				x	Zie masterplan publieke ruimte (inrichting Marktstad)
Inrichten van <b>lage-emissiezone (LEZ)</b> waar bepaalde toegangsbeperkingen gelden op basis van de milieukeurmerken van een voertuig.	Experten			x		In de eerste plaats dienen de resultaten en effecten in andere steden opgevolgd te worden. Dit kan ook verder onderzocht worden in het kader van het klimaatplan
<b>Pilootwijk</b> mobiliteitsplan koppelen aan pilootwijk klimaatplan	Experten			x		
Alle radiale invalswegen van het fietsnetwerk moeten een voorrangsweg zijn voor fietsers	Experten			x		Dit is te onderzoeken maar kan niet als algemeen principe aangenomen worden. Er dient onderzocht te worden op welke locaties dit mogelijk is. Verkeersveiligheid staat voorop.
(Gedeeltelijk) verwijderen van parkeerstroken naast smalle fietspaden	Experten			x		Het masterplan publieke ruimte geldt als leidraad voor de herinrichting van wegen, waarbij het STOP-principe gehanteerd wordt.
Inspelen op transitie	Experten				x	Zie klimaatplan
Doorgaand verkeer weren in natuurgebied of langs waardevolle bermen	Experten			x		te onderzoeken of er een verbod voor doorgaand verkeer ingevoerd kan worden om natuurerfgoed te vrijwaren
Stadsdistributiecentrum moet op korte termijn gerealiseerd worden, niet op lange termijn.	Experten			x		Het is de taak van het stadsbestuur om de randvoorwaarden te scheppen om een stedelijk distributiecentrum mogelijk te maken maar het initiatief ligt bij de private partners
Er moet een studie duurzaam parkeerbeleid komen die het evenwicht bepaald tussen parkeernormering en ongewenst autogebruik.	Experten			x		Er wordt reeds op korte termijn werk gemaakt van een stedenbouwkundige parkeerverordening. In het kader van de bouwblokkenstudie wordt er naar opportuniteiten voor parkings in binnengebieden gezocht. Nadien kan onderzocht worden of een totale studie nog nodig is.
De 2de bewonerskaart moet duur genoeg zijn	Experten			x		Alle parkeertarieven moeten nog onderzocht en vastgelegd worden
Uniform parkeerbeleid voor woon-werkverplaatsingen van stad/OCMW	Experten		x			
Parkeerverbod in een straat van 200m rond scholen.	Experten	x				Onmogelijk als algemeen principe gezien dit sterk samenhangt met de locatie, waar mogelijk is dit wel te overwegen
De Lijn stimuleren om milieuvriendelijke bussen in te zetten	Experten			x		Te onderzoeken bij het vernieuwen van het bussempark bij De Lijn
Communiceren van de ideale fietsroutes tussen de stadssites aan alle medewerkers	Experten		x			
Cambio actief promoten	Experten		x			
Minder straatmeubilair plaatsen	Experten				x	Gereguleerd door het masterplan publieke ruimte
Milieuovereenkomst sluiten met taxi's	Experten			x		Dit kan op korte termijn onderzocht worden door de diensten milieu, mobiliteit en financiën
Mogelijkheid om het vrachtverbod ter hoogte van Nieuwkerken uit te breiden	Experten			x		Te onderzoeken in nauw overleg met Beveren
Fietsverbinding Damstraat	Experten					Wordt niet opgenomen in het dossier van de oostelijke tangent. OP korte termijn wordt onderzocht of een verbinding technische mogelijk is
Busshuttles naar bedrijventerreinen vanuit stations Sint-Niklaas en Temse	Experten	x				Er wordt ingezet op de fiets om de last-mile te overbruggen. Met busshuttles werd in het verleden reeds geëxperimenteerd zonder succes
<b>Categorisering:</b> o Guido Gezellelaan – Scheerderslaan R42 moet op LT geen S2 blijven tot parking maar L1 (ook R42 Singel is S2 tot VRI Vijfstraten en niet tot rotonde / parking)(zie ook station). Zie ook uitwerkingsnota 05/06/14 fig 10. <b>NIET WEERHOUDEN</b> o Puitvoetstraat en Industriepark Noord parallel aan N16 ook L2b Industriepark West parallel aan E17 ook L2b, Industriepark West via AWW D414 L3 ipv L2b. <b>WEERHOUDEN</b> o Belseledorp tussen Koutermolenstraat en Hulstdreef L3 ipv L2b is niet correct. Hoe hard maken ? <b>NIET WEERHOUDEN</b> o Passtraat L3 ipv L2 : quid ontsluiting Europark-Noord en Europark-Oost ? <b>WEERHOUDEN</b> o Categorisering Hoge Bokstraat	Experten					De 3 randparkings worden telkens door een secundaire weg bedient Het is de visie van de stad om dit wegsegment op L3 te houden Categorisering Hoge Bokstraat is gekoppeld aan het effect van een herprofilering, dit is tekstueel ondervangen in het beleidsplan
o auto- en OV-invalsassen scheiden	Experten			x		Opgenomen in het mobiliteitsplan. Dit kan gedetailleerd worden bij het uitwerken van de wijkcirculatie
3 grote bezoekersparkings aan de rand --> Hoe zal het verkeer uit het noorden naar de parking SVK worden geleid?	Experten				x	Te gedetailleerd, het gaat om een zoeklocatie voor deze randparking
Belang van goeie voetgangersdoorsteeken in de Woningen benadrukken	Experten		x			

Slimme verkeerslichtenregelingen implementeren	Experten		x			
Fietstraject Noordlaan realiseren	Experten		x			
Oostelijke tangent als randvoorwaarde voor het invoeren van een verdere wijkcirculatie	Experten			x		Als er eerder kan gestart worden met het verder invoeren van de nieuwe wijkcirculatie zal daar niet op gewacht worden. Er wordt echter vermoed dat de OT een randvoorwaarde is om de wijkcirculatie verder door te krijgen
Ondersteunende maatregelen om het vrachtverkeer te milderen te voordele van een verbeterde fietsverbinding in de Hoogkamerstraat	Experten			x		In de eerste plaats worden kwalitatieve fietspaden gerealiseerd nadien kunnen verdere maatregelen onderzocht worden in samenspraak met Ternse
Aandachtspunt: realisatie van de oostelijke tangent kan het knooppunt Driekoningen nog meer belasten	Experten			x		Zal opgevolgd worden na realisatie tangent
Nuanceren stadsuitbreidingen: dit is niet enkel bewoning maar ook groen, ...	Experten		x			
Snelle realisatie oostelijke tangent	Experten / Politiek / Middenveld		x			
<b>Wijkcirculatie:</b> Vermijden dat er sluisverkeer in woonwijken ontstaat bij het knippen van de Markt	Politiek / Experten		x			Het is niet de bedoeling het doorgaand verkeer te verschuiven naar de rondweg. Bij het detailleren van het knippen van de Markt zal dit bekeken worden.
Aanleg vrachtwagenparking in industriegebied	Politiek	x				Niet weerhouden gezien de kostprijs (bewaking en beveiliging) en de diverse maatregelen die moeten genomen worden (bijvoorbeeld scheiden van verschillende ADR transporten)
<b>Categorisering:</b> 'tijdelijke upgrading' Singel – Plezantstraat – Kleibekestraat overbodig	Politiek	x				Het gaat niet om een upgrading maar om het bestendigen van de huidige toestand
Herprofilering Hoge Bokstraat onderzoeken	Politiek		x			Opgenomen in de actietabellen
Verbetering van het fietsnetwerk in de binnenstad	Politiek		x			Er werden enkele doorsteken in de binnenstad toegevoegd aan het fietsroutenetwerk. In het kader van het trage wegenplan en de bouwblokkenstudie wordt dit nog verder verfijnd
Onderhoud + beplanting langs fietspaden	Middenveld					x
Slechte toestand van het fietspad naar Zwaanaarde: Is het dan toch niet te overwegen om het comfortgevoel op te voeren door er bv. een laagje asfalt over te gieten ?	Middenveld			x		
Tuinlaan: conflict snelheid en fietsers	Middenveld		x			
Busstroken bruikbaar maken voor collectief vervoer	Middenveld		x			
Nadenken over op- en afstapplaatsen voor collectief vervoer nabij scholen (SJKS, OLVP, Heilige Familie)	Middenveld			x		
bajonetligging van het perron (Lokeren- Sint-Niklaas) te onderzoeken	Middenveld	x				
Gevolgen voor de rondweg als al het verkeer daarheen getrokken wordt: heeft de rondweg voldoende capaciteit	Middenveld			x		
Het verbinden van 2 wijkklussen om een beperkte mate van doorgaand verkeer mogelijk te maken	Middenveld			x		
Kan de fietsroute door de Woningen korter?	Middenveld			x		
Lokale fietssingel verbinden met de regionaalstedelijke fietssingel thv Valk	Middenveld		x			
Bereikbaarheid parking Grote Markt (en bij uitbreiding andere parkings) zowel vanuit het noorden als het zuiden	Middenveld			x		
Uitvoeren van een impactstudie voor handelaars	Middenveld			x		
Worden er fietsdeelpunten voorzien op de randparkings	Middenveld			x		
Bij het regulier openbaar vervoer blijkt nog veel af te hangen van de bereidwilligheid van de individuele buschauffeur (voor het verlagen van de bussen)	Middenveld					x
Ook waren er verzuchtingen omtrent de ontbreken van een fietspad in de Driekoningenstraat, tussen de Heistraat en de Bremstraat. Het aanleggen van dergelijk fietspad zou de verkeersveiligheid gevoelig verhogen.	Middenveld				x	
Parallelweg van de Hoge Bokstraat is ongewenst in dit kader en in de geest van het lobbenstadmodel en het trage wegenplan	Middenveld	x				
Opmerkingen bewoners	Bewoners					
						Zie bundel met adviezen p.49-56

# Mobiliteitsplan Sint-Niklaas

## Adviezenbundel beleidsplan

December 2014

# 0. Inhoud

<b>1. Advies experten</b> .....	<b>4</b>
1.1 Advies milieuambtenaar .....	4
1.2 Advies dienst ruimtelijke planning .....	13
1.3 Advies Erwin Sucaet (MOW) .....	14
1.4 Advies provincie.....	16
1.5 Brieven gemeente Temse .....	18
1.6 Adviezen De Lijn.....	21
<b>2. Politiek</b> .....	<b>25</b>
2.1 Advies progressief kartel .....	25
2.2 Opmerkingen college en gemeenteraad .....	27
2.3 Aanbevelingen CD&V .....	27
<b>3. Advies middenveld</b> .....	<b>31</b>
3.1 Dorpsraad Sinaai .....	31
3.2 Advies doprsraad Belsele .....	33
3.3 Advies Stramin.....	34
3.4 Advies jeugdraad .....	35
3.5 Advies seniorenraad.....	36
3.6 Advies private bussector .....	37
3.7 Advies Unizo.....	39
3.8 Advies fietsersbond .....	40
3.9 Verslag Gecoro.....	41
3.10 Advies landbouwraad .....	42
3.11 Advies Voka.....	44
3.12 Advies schooldirecties (lagere scholen) .....	45
3.13 Advies centrummanagement.....	45
3.14 Advies ouderraad Droomballon .....	48
<b>4. Opmerkingen bewoners</b> .....	<b>49</b>
4.1 Jeanine de Boever.....	49



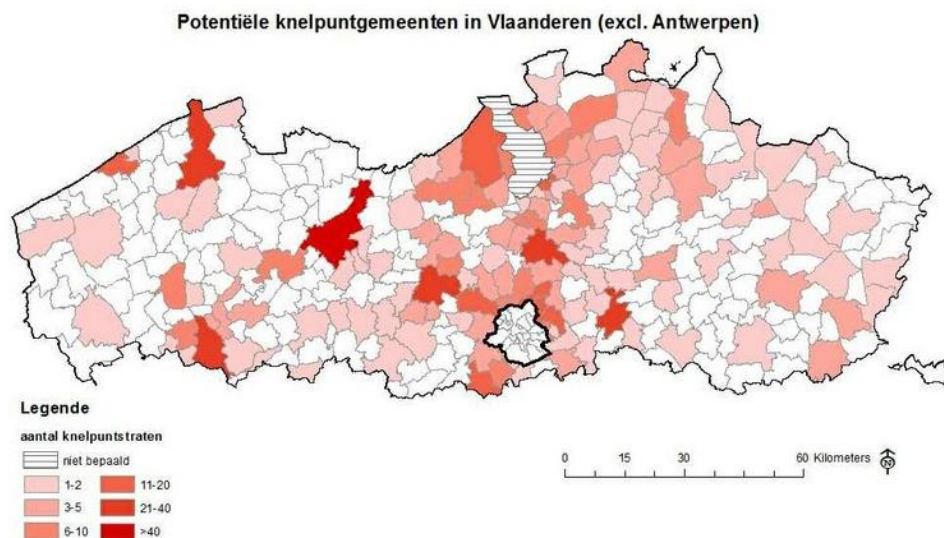
4.2	Familie Burm.....	49
4.3	Thierry Huwel / Eva Dobbelaere.....	50
4.4	Jan De Smedt.....	50
4.5	Opmerking Jan de Bock .....	51
4.6	Opmerking Wim Waelput.....	53
4.7	Opmerkingen Rembrandt De Vlaeminck.....	54
4.8	Opmerking Hilde De Smet.....	55
4.9	Hoorzittingen bevolking .....	56
4.10	Bewoners Hoge Bokstraat.....	56

# 1. Advies experten

## 1.1 Advies milieuambtenaar

Het ontwerp-mobiliteitsplan is een stevig onderbouwd document dat keuzes maakt die leiden tot een leefbaardere stad. De sterkte van het document zit in het feit dat het gemeenschappelijke doelstellingen kent met het **lobbenstadmodel** en het **klimaatplan**. Zodat deze drie plannen elkaar kunnen versterken.

Onderstaande figuur toont de eerste selectie van locaties) waar de NO<sub>2</sub>-norm ( $\geq 40$  microgram/m<sup>3</sup>) vermoedelijk wordt overschreden (2011) a.d.h.v. het aantal **knelpuntstraten**. Hieruit blijkt dat Sint-Niklaas verschillende straten kent, waar de Europese norm voor luchtkwaliteit niet wordt gehaald. Daarbij is Sint-Niklaas bij de slechtste centrumsteden van Vlaanderen.



Bron: [www.lne.be](http://www.lne.be)

Om deze situatie te veranderen en een wezenlijk verschil te maken op korte termijn, moeten **doorgedreven en consequente beslissingen** genomen worden. Doorgedreven beslissingen hebben het voordeel, dat geen inzet en middelen verspeeld worden aan dure tussenoplossingen. Enkel doorgedreven maatregelen kunnen voldoende mensen dwingen om na te denken en hun gedrag te wijzigen.

De invloed van mobiliteit op het milieu, is vooral onder de vorm van luchtverontreiniging en geluidshinder, welke rechtstreekse linken hebben met de gezondheid van de mens. Hieronder een tabel van mobiliteitsmaatregelen met een kwalitatieve beoordeling op het milieueffect.

Verwaarloosbare impact 1

Beperkte impact 2

Belangrijke impact 3

Zeer belangrijke impact 4

Bron: Milieubeoordeling van mobiliteitsmaatregelen - [www.lne.be](http://www.lne.be)

Mobiliteitsmaatregel	Kwalitatief effect	
	Luchtverontreiniging	Geluid
Inrichten autoluw centrum	+4	+2
Instellen van een wijkcirculatieplan	+4	+2
Een aangepaste dimensionering van de straten	+3	+3
Optimalisatie van de weginrichting t.h.v. kruispunten	+2/+3	+2
Wijziging van de voorrangsregels (wegencategorisering) om de ritdynamiek op drukke assen te verleggen	+3	+1
Een lage emissiezone instellen	+3	+1
Het verwijderen van snelheidsremmers op locaties waar dit niet noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid	+3	+1
Een aangepaste groeninrichting (binnen streetcanyons)	+3	+1
Stil en schoon openbaar vervoer inzetten	• +2	+2
Stimuleren van fietsverkeer via een totaalpakket aan maatregelen (fietspaden, -bruggen, stallingen,...)	+2	+1
De bereikbaarheid van verkeersaantrekkende functies voor zachte weggebruikers verhogen	+2	+1
Een routeplan voor zwaar verkeer instellen	+2	+1
Doorgaand verkeer uit het centrum weren	+2	+1
Een duurzame stedelijke distributie invoeren	+2	+1
De parkeertarieven in de binnenstad verhogen (in combinatie met P&R aan de rand)	+2	+1
Ingrijpen op hoge snelheden (>70 km/u) langs kleine ringwegen en gewestwegen	+1	+2
Ingrijpen op hoge snelheden (>50km/u) langs lokale wegen	-1/-3•	+2

Stimuleren van het fietsverkeer via sensibilisering	+1	+1
Het pendelen met de fiets stimuleren, vb. aankoop dienstfietsen	+1	+1
Instellen dynamische parkeergeleidingssysteem	+1	+1
Het openbaar vervoer stimuleren via subsidiëring (3 <sup>de</sup> betalersysteem)	+1	+1

Uit de tabel valt af te leiden dat de maatregelen die sterk inspelen op de voertuigintensiteiten de grootste impact zullen hebben op de luchtkwaliteit. Voor geluid is dit effect veel minder groot. De reden hiervoor is dat geluidsniveaus (dB) worden uitgedrukt in een logaritmische schaal. Hierdoor moeten de verkeersintensiteiten halveren om een duidelijke impact te hebben op de waargenomen geluidsniveaus. De emissies van luchtverontreinigende stoffen dalen evenredig met de verkeersintensiteiten. Het effect op de luchtkwaliteit is hierdoor groter.

Er wordt aangedrongen om op korte termijn maximaal in te zetten op de maatregelen die het grootste positief effect hebben op de luchtkwaliteit en geluid om de leefbaarheid van de stad te verhogen. Hieronder volgen enkele aanvullingen en bedenkingen bij het ontwerp-mobiliteitsplan.

#### 1.1. Doel

“goedgekeurde beleidsplannen” beter: goedgekeurde beleidsdoelstelling klimaatneutrale stad 2050 (klimaatplan volgt pas in 2015)

#### 2.2.3. Operationele doelstellingen - Mobiliteitsbarometer

Bij de opmaak van de mobiliteitsmeter moeten ook **indicatoren voor de gezondheid** (luchtverontreiniging en geluid) meegenomen worden. NO<sub>2</sub> is de meest geschikte indicator om de impact van het lokale verkeer op de gezondheid na te gaan, naast PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> en geluidsmetingen. Locaties waar de grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> wordt overschreden, moeten prioritair worden aangepakt. Bedoeling hiermee is om a.d.h.v. cijfers aan te tonen hoe de leefkwaliteit verbeterd werd.

#### 3.1.1. Klimaatplan: aanvulling

klimaatactieplan of SEAP (sustainable energy action plan): gemeenteraad februari 2015

klimaatplan waarin de acties uit de SEAP verder worden uitgewerkt en vertaald naar een toegankelijk document: gemeenteraad voor de zomer van 2015

#### 3.1.1.1 Reductie van de uitstoot: aanvulling

“Particulier en commercieel vervoer neemt 33% in, van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot op het grondgebied van Sint-Niklaas. Daarom zet Sint-Niklaas in op volgende hoofdmaatregelen die rechtstreeks gelinkt zijn aan mobiliteit:

- 1) versnelde modal shift van de auto naar fiets en openbaar vervoer
- 2) optimaliseren en verduurzamen goederentransport

### 3) Charter duurzame mobiliteit voor bedrijven

#### 3.1.1.2. Leefbaarheid: aanvulling

“Naast het louter reduceren van CO<sub>2</sub>-uitstoot zal het klimaatplan ook aandacht hebben voor de leefbaarheid in de stad. Daarom worden in het klimaatplan ook flankerende maatregelen opgenomen, maatregelen waarvan het effect op de CO<sub>2</sub>-uitstoot niet kan gemeten worden, zoals het aanplanten van extra groen, het wijzigen van ons voedingspatroon, de implementatie van de deeleconomie,... Anderzijds wordt ook aandacht geschonken aan klimaatadaptatie: de aanpassing van de stad om het hitte-effect te beperken en de wateroverlast door kleine hevige regens te vermijden of verminderen.” •

De noodzaak van deze maatregelen bleek duidelijk uit het eerste rondetafelgesprek rond klimaat op 5 juni 2014. Inwoners willen een groene, autoluwe stad met parkings en bedrijven langs de rand.

#### 3.2.1.3 Synthese ruimtelijke elementen

De **ontwikkeling Bellestraat-Zonneken** wordt in de lobbenstadmodel beschouwd als **niet meer te ontwikkelen**. Het mobiliteitsplan neemt echter de situatie over zoals beschreven in de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas. Door niet de meest recente beslissingen van het bestuur mee te nemen in het mobiliteitsplan, stelt men deze beslissing terug in vraag. Terwijl het doel van deze documenten is om elkaar te versterken, niet om elkaar tegen te werken.

#### 3.2.1.3 Synthese ruimtelijke elementen

**Stadsknooppunt oost:** het nut van dit stadsknooppunt is onduidelijk, het doel ‘recreatief fietsknooppunt’, onrealistisch. Het gebruik van dit knooppunt door (recreatieve) fietsers zal verloren gaan door het intensief gebruik door gemotoriseerd gebruik. De frequentie van fietsers zal hier altijd marginaal blijven t.o.v. het autoverkeer. Een knooppunt voor fietsers kan pas, als het los geschakeld wordt van het wegennet voor gemotoriseerd verkeer. Bovendien zal de uitvoering van de ontwikkeling Bellestraat-Zonneken, in het kader van de Lobbenstad, niet meer uitgevoerd worden. Het bedrijventerrein Heihoek daarentegen wel. Dit is contradictorisch met de ontwikkeling van een recreatief knooppunt. Het knooppunt zoals hier opgegeven is eerder een sluitstuk van ons grondgebied voor autogebruikers, eerder dan een knooppunt.

Voor de leesbaarheid van de rondweg en om de ontsluiting van het stadscentrum te accentueren, zou de Mercatorknoop (oostelijke tangent – N70) beter als stadsknooppunt Oost fungeren. Opgebouwd als spiegelbeeld van het stadsknooppunt-West. Zoals voorgesteld in het GRS. Alle deelgemeenten liggen dan buiten de knooppunten.

#### 4.1.2. Inrichten van 2 stadsknooppunten

De **stadspoort West** wordt in het plan omschreven als stadsknooppunt west (p. 27) én stadspoort West (p. 39) . Hoe kan een eenduidige wegstructuur ontwikkeld worden als een locatie 2 functies heeft?

#### 3.2.2.1. Autoluwer centrum door vernieuwde wijkcirculatie

Het invoeren van een autoluwer centrum (knippen van de Grote Markt) moet gepaard gaan met een duidelijk **verschil in beleving van het openbaar domein**. En niet enkel door het bijplaatsen van verkeersborden, welke de onoverzichtelijkheid alleen maar verhogen. Een autoluwer centrum moet gepaard gaan met een duidelijkere aanwezigheid van groen en een andere weginrichting. Voor concrete acties wordt hiervoor verwezen naar het groenplan. Vb. Plezantstraat t.h.v. Spoorweglaan richting O.L.V.- Plein: het vervangen van een aantal parkeerplaatsen door extra groen en een herinrichting van de middenberm met duidelijke oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers

Om op korte termijn positieve resultaten te boeken ten voordele van de gezondheid en om het gebruik van schone voertuigen in het stedelijke centrum te verhogen, werden in een 70-tal Europese steden **lage-emissiezone (LEZ)** ingericht. Dit zijn ruimtelijk begrensde gebieden waar bepaalde toegangsbeperkingen gelden op basis van de milieukeurmerken van een voertuig. De uitstoot van personenvoertuigen verschilt naargelang het brandstoftype, de leeftijd, de euronorm en de aanwezigheid van een roetfilter. De bedoeling van een LEZ is om de vervanging van oudere dieselwagens te versnellen (t.o.v. de autonome ontwikkeling) en om een shift van diesel- naar benzinewagens te realiseren. Deze verschuiving in het wagenpark moet leiden tot een verminderde uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Zo verbetert de lokale luchtkwaliteit sneller dan bij een autonome ontwikkeling. Het invoeren van een lage-emissiezone zou een logische opstap kunnen zijn voor het invoeren van een autoluwer stadscentrum en om op korte termijn gezondheidsresultaten te kunnen boeken.

### 3.2.3 Pilootwijk: aanvulling

“Ook in het kader van het klimaatplan zullen projecten worden opgestart in een pilootwijk: zoals groepsrenovaties, herinrichting pleinen met meer groen en waterbuffer, energiespaaracties, groepsaankopen, stadslandbouw, deelinitiatieven,... Het gezamenlijk voeren van acties onder een campagne, zal de zichtbaarheid in het streven naar een leefbare stad verhogen. Vb Elisabethwijk leeft.”

### 4.2.1.5. Trage Wegen: aanvulling

Trage Wegenplan Nieuwkerken in eindfase (klaar voorjaar 2015)

Trage Wegenplan Sint-Niklaas: opmaak in 2015 ism Regionaal Landschap Schelde-Durme

“De stad heeft het engagement genomen om per jaar minimaal 2 trage wegenprojecten te realiseren.”

### 4.2.2.5. Integraal fietsbeleid: netwerk

- Op de radiale invalswegen op het fietsnetwerk zouden fietsers voorrang moeten krijgen. Hierbij is het belangrijk dat niet de fietser, maar de auto geremd moet worden in zijn comfort. Op deze manier toon je dat fietsers echt welkom zijn op ons grondgebied, meer dan de auto.
- Maximaal inrichten van voorsorteervakken voor fietsers aan verkeerslichten:
  - je geeft fietsers (letterlijk) een prioritaire plaats in het verkeer;
  - fietsers moeten minder in de uitlaatgassen wachten;
  - fietsers zijn duidelijk zichtbaar voor autogebruikers die linksaf moeten.
- (Gedeeltelijk) verwijderen van parkeerstroken naast smalle fietspaden om het comfort en de veiligheid van de fietser te verhogen (vb. Plezantstraat).

### 4.2.2.6. Integraal fietsbeleid: Service en Cultuur

In de huidige opsomming van acties, is weinig creativiteit aanwezig en wordt niet ingespeeld op de transitie die zich momenteel ontwikkelt in de stad.

Transitie kan verder gestimuleerd worden door creatieve acties:

- Vb. bib als uitleenpunt voor kinderfietsen, kinderstoeltjes, fietskarren en andere fietsaccessoires,... i.s.m. Netwerk Bewust Gebruiken
- Vb. fietsgeefplein: alles van en over de fiets gratis delen i.s.m. Tranistie Sint-Niklaas
- Vb. groepsaankoop voor fietsaccessoires zoals fietstassen, fietskarren, aanhangfietsen,... Eventueel met opdruk van het logo van de fietscampagne van de stad.
- Vb. ondersteuning (mobiele) fietsherstedienst/fietskeuken of oprichting (vrijwillige)
  - (wijk)fietsherstelplaats

#### 4.2.3.1. Herziening stadsnet: tekstuele aanpassing

Klimaatplan ipv milieubeleidsplan

#### 4.2.4.1. Snelheidsplan

In gevoelige gebieden en landelijke straat zijn bijkomende maatregelen nodig om de hinder van doorgaand verkeer te beperken. Het aanpassen van het snelheidsregime alleen, heeft hier niet het gewenste effect.

In het westen van ons grondgebied ligt het natuurgebied Fundatie-Heirnisse. Respectievelijk eigendom van vzw Durme en het Vlaams Gewest (ANB). Deze gebieden zijn wettelijk beschermd en zullen in de toekomst uitbreiden. De **Cadzandstraat** verbindt de Stenenmuurstraat met de Weimanstraat, middendoor het natuurgebied. De straat leidt onder het sluipverkeer. Dit eist veel dierlijke verkeersslachtoffers (o.a. de zeer zeldzame boomarter, reeën,...) en is een bron van hinder voor het gebied, zowel voor de natuur en de bermen, als voor zijn bezoekers en de fietsers. Het weren van doorgaand verkeer zou het gebied opwaarderen. In de Weimanstraat zijn de nodige aanpassingen gepland. De route via de Zwanaardestraat is een waardig alternatief.

De **waterstraat** is een prachtige, landelijke kasseiweg. Echter door het frequent doorgaand verkeer, is deze straat zijn karakter verloren. De waardevolle bermen (zie bermbeheersplan) zijn grotendeels in de weg opgenomen en verloren gegaan. Door het doorgaand verkeer te bannen, kan deze landelijke weg in ere hersteld worden, met waardevolle bermen, een extra bomerij en als waardige fietsroute. De route via Puivelde centrum is een waardig alternatief.

#### 4.2.4.4. Vrachtwagenparkeren

Een vrachtwagen stoot 10 tot 15 keer meer NOx uit dan een personenwagen. Ook de geluidsdruk van vrachtwagens is hoger. Daarom is het sterk aangewezen het nieuwe systeem van vrachtwagenparkeren op korte termijn in te voeren.

Door het invoeren van parkeerverbod voor vrachtwagens op de parking aan de parkbegravingplaats Tereken, zou het totaal aantal parkeerplaatsen kunnen verminderd worden en de plaats groener kunnen worden ingericht. Dit is een actie uit het beheerplan van parkbegravingplaats Tereken. Momenteel vormt de parking een zeer harde grens tussen de parkbegravingplaats en de wijk.

#### 4.2.4.5. Beleving stadscentrum

“Op ~~lange~~ korte termijn is het dan de bedoeling om een goederenstation uit te bouwen als open overslagcentrum voor stadsdistributie.”

Het weren van doorgaand vrachtverkeer of het inrichten van een stadsdistributiecentrum, waarbij de goederenstromen gebundeld worden, kunnen de vrachtintensiteiten in de

bebouwde centra sterk reduceren. Wanneer voor het goederentransport van een perifeer gelegen distributiecentrum naar de stad schone en stille voertuigen worden ingezet, zoals elektrische voertuigen of fietsen, dan neemt de uitstoot nog verder af.

De stad moet op **korte termijn** initiatieven van **stadsdistributie stimuleren** en ondersteunen (zie hoofdmaatregel klimaatplan 2015-2020: “optimaliseren en verduurzamen goederentransport”). Als stad moeten we deze kleinschalige diensten met elektrisch vervoer (cargobikes, bestelwagens) ondersteunen en versterken o.a. door in te zetten op een autoluw centrum. Het systeem van stadsdistributie zal anderzijds knelpunten weghalen om een autoluw centrum verder uit te bouwen. Men kan dus dubbele winsten boeken door slimme, vooruitstrevende beslissingen op elkaar af te stemmen. Deze actie heeft een koppeling met het klimaatplan.

Ook de verdeling van de post tussen de stadsgebouwen op een duurzame manier, zou de voorbeeldfunctie van de stad versterken.

#### 4.2.5.2. Parkeerbeleid korte termijn

Een studie ‘**Duurzaam parkeerbeleid**’ moet het evenwicht bepalen tussen het parkeeraanbod en de parkeernormering, tussen ongewenst autogebruik en bereikbaarheid van de stad. Het autogebruik kan verminderd worden door het parkeeraanbod bewust laag te houden. Anderzijds moet zoekverkeer vermeden worden.

Er wordt aangedrongen om het verschil tussen het parkeren in de straat en in de parkings voldoende groot te maken. Een **tweede bewonerskaart moet tegen betaling** van een voldoende hoog tarief. Het aangepaste parkeerregime zal meer parkeerplaatsen beschikbaar maken voor bewoners. Bewoners moeten aan een zeer gunstig tarief en op een zeer gebruiksvriendelijke manier, gebruik kunnen maken van de dichtstbijzijnde parking.

Actief inzetten om **rotatieparkings** te stimuleren. Door het gezamenlijk gebruik van parkings door bedrijven en buurtbewoners kan het parkeren in de straat verminderen.

#### Parkeren personeelsleden stad/OCMW

Voor het personeel van de stad/OCMW is geen uniform en duurzaam beleid uitgestippeld voor woon-werkverplaatsingen. Werknemers kunnen, afhankelijk van de locatie, gebruik maken van gratis parking of parking tegen betaling van een zeer gunstig tarief. Tot op heden worden geen ontmoedigende maatregelen genomen om met de wagen naar het werk te komen (vb. Welzijnshuis). Bovendien parkeert het merendeel van de personeelsleden die met de wagen komen werken, met de huidige parkeerbiljetten, zich in de straten van het centrum van de stad. Dit is een totaal verkeerde stimulans die we hiermee creëren.

Er dient een uniform of locatiespecifiek, duurzaam parkeerreglement te worden opgemaakt, dat volledig gebaseerd is op het STOP-principe. Hierbij wordt de voorkeur gegeven aan betalend parkeren voor iedereen. De geïnde middelen kunnen gebruikt worden voor inspanningen voor duurzaam woon-werkverkeer. Medewerkers die in het hart van de stad werken (stadhuis, Schouwburg, Academies, Bibliotheek,...) zijn verplicht gebruik te maken van de bestaande parkings (Grote Markt, station) en krijgen bijgevolg enkel een gunstig tarief voor die parkings. Parkeren in de straten mag niet meer worden toegestaan. Enkel als we als stad het goede voorbeeld geven, kunnen we andere bedrijven aanzetten hetzelfde te doen.



#### 4.3.1.1 Schoolomgevingen

Om schoolomgevingen echt veilig te maken zou het onmogelijk mogen zijn om te parkeren in een straal van minstens 200m rond de schoolingang. Momenteel zijn jonge fietsers en hun ouders steeds de dupe van ouders die hun kinderen op een onveilige manier afzetten aan de schoolpoort. Het verplicht verder parkeren, zal ook aanzetten tot fietsgebruik of bewuste keuze voor de wagen. Hier brengen radicale maatregelen (parkeerverbod) soelaas. Andere maatregelen kosten veel geld (vb. stadswachten) en hebben niet het gewenste effect.

#### 4.3.2.1. Openbaar vervoer

Uit de tabel op pag. 1 blijkt dat het stimuleren van openbaar vervoer via **subsiëring** (3<sup>de</sup> betalersysteem) een zeer beperkt effect heeft op het milieu. Er moet gekeken worden of deze middelen niet beter kunnen geïnvesteerd worden in een meer resultaatgerichte maatregel.

Een bus stoot 10 tot 15 keer meer NO<sub>x</sub> uit dan een personenwagen. Ook de geluidsdruk van bussen is hoger. De Lijn moet gevraagd worden om extra inspanningen te leveren om **milieuvriendelijke bussen** in te zetten in het stadscentrum. Hier is een link met het klimaatplan.

#### 4.3.3.1 Sint-Niklaas geeft het goede voorbeeld

“... verdeeld tussen drie grote sites. Op elke locatie zal op korte termijn een fietspool uitgebouwd worden voor dienstverplaatsingen.”

Tussen de 3 sites moet de kortste **fietsroute tussen de stadssites** zo ingericht zijn, dat ze comfortabel en veilig is voor fietsers. Vb. overgang fietspad Fabiolablokken – Industriepark-Noord, fietsonvriendelijke doorsteek Knaptandstraat-Abingdonstraat. De ideale route moet bekend gemaakt worden aan de personeelsleden.

#### 4.3.3.4. Autodelen

In het ontwerp-mobiliteitsplan ontbreekt een **engagement** van de stad om autodelen te promoten. Een vergelijkbare stad als Mechelen heeft 16 Cambio-wagens op 10 locaties in de stad met 500 gebruikers. Sint-Niklaas telt 3 wagens op 3 locaties en 100 gebruikers. Het laatste jaar kwamen er amper gebruikers bij. Een proactieve insteek van de stad is noodzakelijk om het systeem te promoten. De meest succesvolle acties kunnen bepaald worden a.d.h.v. een enquête via internet of via een schoolproject/stagair.

Ook de integratie van autodelen in de dienstwagenpool moet beschreven worden met concrete doelstellingen. Autodelen kan ook een stap zijn om de Sint-Niklazenaar kennis te laten maken met elektrische wagens (koppeling met klimaatplan maken). •

#### **Algemene opmerkingen:**

##### 1) Te veel straatmeubilair ondermijnt prioriteiten

Sint-Niklaas wordt gekenmerkt door een te veel aan straatmeubilair (paaltjes, verkeersborden, verlichting, papierkorven,...), aanplakkingen, reclame en een complexe wegeaanleg. De leesbaarheid van het openbaar domein is minimaal. Het masterplan publieke ruimte is een eerste stap. Maar het wegnemen van vele zaken zou de verkeersgeleiding duidelijker en veiliger maken. Om bijvoorbeeld het gebruik

van parkings te stimuleren en de belevingswaarde in het voetgangersgebied te verhogen, moet systematisch werk gemaakt worden van een opkuis van staten en plein onder het motto "less is more". Dit is materiaal- en kostenbesparend.

vb inrit parking boven JBC-gebouw is amper op te merken voor een nieuwe bezoeker, desalniettemin staat het aangekondigd met verschillende borden en pijlen;

vb. paaltjes op kruispunt Stationstraat, Houtbriel en Grote Markt maken het tot een doolhof voor fietsers en auto's. De inkom van de Stationstraat gaat hierdoor volledig verloren. Deze locatie zonder paaltjes, maar met een sobere wegmarkering, zou de situatie voor iedereen wellicht veel duidelijker maken;

vb. door de huidige inrichting van de Houtbriel met straatmeubilair (verlichting, vuilbakken, paaltjes,...) en diverse terrasstijlen is de belevingswaarde en zichtbaarheid van het plein zoek.

Vb. beugels en paaltjes, her en der, op vele fietsdoorsteken zorgen voor meer nadelen dan voordelen. Vooral voor de niet-doorsneefietser (kinderen, bakfietsen en fietskarren, elektrische rolwagens,...) kunnen ze flink lastig en beperkend zijn. Ze wegnemen is bovendien kostenbesparend.

## 2) Milieubeleidovereenkomst Taxi's

Taxi's moeten een bevoorrechte plaats krijgen op de weg (vb. via het gebruik van busstroken). Als compensatie kan hiervoor geëist worden dat ze meewerken aan een gezonde en leefbare stad, vb. door het inzetten van elektrische wagens. Het stadsbestuur kan op zijn beurt zorgen voor de installatie van laadpunten aan de taxiparkeerplaatsen.

## 1.2 Advies dienst ruimtelijke planning

- p. 26 bij de 3 stadsuitbreidingen de Randstedelijke groengebieden aanduiden (bv. via groene arcering)
  - p. 27 3.2.2.1 Deze historische radiale invalswegen zullen ook ingezet worden om telkens een stadslob en/of stadswijk te ontsluiten. (...) Afhankelijk van het wegprofiel en de specifieke omstandigheden zal per stadslob of -wijk geëvalueerd worden ...
  - p. 41 De Winningen: bedrijventerrein x ha + 30-35 ha Randstedelijk groengebied  
Clementwijk: volledige woonontwikkeling staat ter discussie + grootschalige groenvoorziening (stads(deel)groen)
- 'Bovenop deze 3 grote stadsuitbreidingen die reeds in het structuurplan vernoemd werden is er ook nog de ontwikkeling van 185 nieuwe woonegelegenheden in de **Watermolenwijk** en de ontwikkeling van een nieuwe Colruyt gecombineerd met 200 woonegelegenheden ter hoogte van de **Smisstraat.**' schrappen of aanvullen met nog andere uitbreidingen
- Uitwerking: + ontwikkeling aanpassen aan lobbenstadmodel
- p. 43 figuur 12 nog schrappen
  - p. 44 N70 wel nog functie als rondweg
  - p. 57 Afhankelijk van het wegprofiel en de specifieke omstandigheden zal per stadslob of -wijk geëvalueerd worden
  - p. 61-63 op de figuren 17 en 18 komt het autoluw centrum er nog niet uit, wellicht moeten bepaalde circulaties en knips steeds verder verplaatst worden van het centrum om deze doelstelling te kunnen bereiken + bereikbaarheid wijken onder N70 ook weergeven
  - p. 63 + trage wegen stadscentrum (langzame verkeersdoorsteken) ?
  - p. 70 connectie Waaslandroute t.h.v. stationsomgeving ?
  - p. 72 (lokale) fietssingel is niet volledig opgenomen in het fietsnetwerk
  - p. 80 OV-net + ontsluiting stadslobben
  - p. 81 Smisstraat schrappen ? + figuur Clementwijk niet correct, ontsluiting OV via meer noordelijke ontsluiting
  - p. 93 zone 30-50 lijkt niet altijd consequent. Voorstel: zone 50 invalswegen en wijkontsluitingswegen, de rest zone 30
  - p. 95 Westakkers is niet lokaal, dus schrappen uit tabel
  - p. 74 + alternatief tracé De Winningen aanduiden

### Actietabel

- A1.16.-18. + 'conform het lobbenstadmodel'
- A1.19 + 'en ifv het lobbenstadmodel'
- B1.2 + 'met inbegrip van een onderzoek naar een autoluw centrum'
- B3 + 'onderzoek afstemming lobbenstadmodel'
- 

### Actietabel

- B1.3 + 'onderzoek langzame verkeersdoorsteken in stadscentrum'

## 1.3 Advies mobiliteitsbegeleider

- H 1 : doorlopen planproces sinds sneltoets (feb '08) : 7 verdiepingsthema's (!) toevoegen.
- Titel H 2: Kansen ?
- H 2. 1 : problemen : fiets (wel onveiligheid) ? voetganger ? spoor ? fig 2 !
- Blz 16 : Visie PRS verplaatsen van doelstellingen naar relatie met bovenlokale beleidsplannen (ontbrekend !)
- Blz 16 Krachtlijn = HOE SD / OD = WAT visie = WAAROM
- Blz 18 Tabel 1 : schrap rijen 1 en 2, want dit zijn geen krachtlijnen
- Blz 19 : Tekst mobiliteitsbarometer en indicatoren hoort niet in OD maar in H 6.2 evaluatie. Let op fig 5 : 6 (!) krachtlijnen (VV en leefbaarheid zijn doelstellingen). OD is te verplaatsen naar richtinggevend deel, maar is gezien bovenstaande nog niet ingevuld
- H 3.1 Relatie met andere beleidsplannen => ook bestaande en bovenlokale !
- Beschrijving gekozen scenario = H 3.2. Dus verplaatsen naar Richtinggevend deel
- Specificeer status lobbenstadmodel (GR sept '14) (blz 23) en masterplan publieke ruimte (blz 24)
- Blz 29 : wijkcirculatie bepalend voor OV-net ? liever omgekeerd !
- Blz 28 fig 10
- Blz 31 : pilotowijk OK, maar wat gebeurt er dan op KT ?
- Blz 36 : detailtekst over OT klopt niet.
- Blz 38 : Strategisch ruimtelijke projecten : opmaak schetsontwerp Fabiolaplein => wie ? stadsdistributiecentrum / bezoekersparking ?
- Blz 41 Knooppunt west : OV-knooppunt ?
- Blz 43 Fig 14 : duid Watermolenwijk (185 woningen) en Smisstraat (200 woningen) aan
- Blz 44 : nood aan opbouwen goed mobiliteitsprofiel AZ Nikolaas
- Blz 51-52 fig 16-17 CAT
  - Doornpark ⇔ E34 heroriënteren : niet naar R2 maar naar N451. (blz 60 !)
  - Guido Gezellelaan – Scheerderslaan R42 moet op LT geen S2 blijven tot parking maar L1 (ook R42 Singel is S2 tot VRI Vijfstraten en niet tot rotonde / parking)(zie ook station). Zie ook uitwerkingsnota 05/06/14 fig 10.
  - As Tereken – Dendermondsesteenweg L2b ipv L1 (zie ook tabel 2-3 blz 55 ev) (zie ook fig 16). Zie ook uitwerkingsnota 05/06/14 fig 10.
  - Puitvoetstraat en Industripark Noord parallel aan N16 ook L2b  
Industripark West parallel aan E17 ook L2b, Industripark West via AWV D414 L3 ipv L2b.
- Blz 58 tabel 3 CAT
  - **Hertjen** – Houten Schoen L2b
  - Belseledorp tussen Koutermolenstraat en Hulstdreef L3 ipv L2b is niet correct. Hoe hard maken ?
  - Passtraat L3 ipv L2 : quid ontsluiting Europark-Noord en Europark-Oost ?
- Blz 60 : Hoge Bokstraat is op KT L3 en ook op LT L3 : quid 'missing link' ?
- B1 Blz 61 : focus op wijkcirculatie => beter verplaatsen naar gemotoriseerd verkeer H 4.2.4
- Blz 62 : Principe van centrumlussen of wijklussen : wanneer beslissen ? (zie ook blz 29)
- Blz 63 : voorwaarde voor autoluw centrum (synoniem voor voetgangersgebied ?) fase A : aanleg N70 (zwembad ⇔ Unigro ?) => compatibel met LT functie als L1 (en heraanleg als stadsboulevard, blz 60) ? Of speciëren dat heraanleg enkel stuk N41 – N16 betreft.
- Blz 63 : waarom OT als voorwaarde voor fase B ?
- Blz 65 fig 19 : bijkomende randparkings te realiseren nabij Vijfstraten (naast Siniscoop) en nabij WSC ? -> Ja bijkomend te voorzien

- B2 Blz 70 H 4.2.2.2 Swot-analyse fietsbeleid => beter verplaatsen van richtinggevend deel naar informatief deel.
- Blz 75 fig 26 fietsnetwerkaart
  - Tracé Heideroute in stadscentrum ontbreekt (zie ook mijn mail 26/09)
  - Tracé Schelderoute in stadscentrum verkeerd ingetekend : Hofstraat ipv Stationsstraat
  - Botermelkstraat : beter groen = oranje (zie ook mijn mail 26/09)
  - Zwarte streepjeslijn = deelgemeenten ? beter verwijderen
  - Waaslandroute niet ingetekend tussen Vijfstraten en Plezantstraat
- Blz 76 derde paragraaf : niet 'correct'
- Blz 77 fig 27 wijzigingen aan BFF :
  - Verlegging BFF thv Molenbeek : schrap Bormtestraat - ... - Kwadeplas als BFF (BFF wijzigingscommissie 14/10/14)
- Blz 79 fig 28 missing links fiets
  - N16 brug over E17 ?
  - Damstraat ⇔ OT
  - Brug Hoogkamerstraat (tekstvak !)
  - Zwarte streepjeslijn = deelgemeenten ? beter verwijderen
  - Groene balkjesstreep = uitgevoerde werken : niet volledig (bv L59) beter verwijderen
- Blz 80 : hoofdstuk behoeftenanalyse : staat hier wat 'vreemd'
- B3 Blz 88 H 4.2.3.4 : bedrijventerreinen : analyse van bereikbaarheid toevoegen
- Blz 89 : suggestie van busshuttles naar bedrijventerreinen vanuit stations SN en Temse ?
- B4&5 Blz 100 tabel 5 : Westakkers : geen 50 ha bedrijvigheid. Opp. Doornpark doorgeven.
- Blz 101 derde paragraaf : schrap laatste zin. Relatie met Temse is vergeten ?
- Blz 103 fig 37 : schrap figuur VRN
- Blz 104-105 fig 38-39 : hernoem regionaal bedrijventerrein nr 8 TTS Sint-Niklaas (west) naar Oostjachtpark
- Blz 109 derde paragraaf : vrachtwagenparking langs E17 ?
- Blz 111 H 4.2.4.7 Wegwerken gevaarlijke punten => beter verplaatsen van richtinggevend deel naar informatief deel
- Blz 116 : visualiseer op kaart de parkeerroute. Staat dit synoniem voor het 'parkeergeleidingssysteem' om blz 120 ?
- Blz 117 Fig 45 : P9 is 2x vermeld, P7 en P8 mankeren in de figuur.  
Blz 116 eerste paragraaf spreekt over 8 centrumparkings, benamingen komen niet consequent terug
- Blz 118 fig 46 : toont slechts 6 bestaande centrumparking
- C Blz 123 H 4.3.6 : Formuleer 'beleidsondersteuning' ruimer dan het fietsbeleid. Zie o.m. intenties omtrent parkeren (blz 120), vlootbeheer (blz 121), ...
- Nog aan te vullen:
  - H 5.3 Top 10
  - H 6.2 Organisatie
  - H 6.3 Evaluatie
  - H 7 : Wijziging van beleidsplannen. Opdelen in gemeentelijke (GRS : 2 stadsknooppunten blz 34) en bovenlokale (PRS).
- Blz 143 H 8 Participatie : en wat is hieruit gekomen ?

## Top 10

1. Pilootwijk (parkeren) selecteren (2015) en operationeel (2016) en evalueren (2017)

2. Autoluw centrum fase A (blz 63) en pilootproject circulatie stadslob (fig 20 blz 67) of wijk (fig 21 blz 68)
3. Voor elke modus project kiezen ?
4. Oude 8 en 10

## 1.4 Advies provincie

In navolging van de GBC rond het GMP Sint-Niklaas, sturen we u onze tekstuele aanvullingen door. De inhoudelijke suggesties werden overgemaakt op de GBC van 11/12.

p. 39: Stadspoort Oost: de context waar naar gerefereerd wordt zou beter beschreven worden. Waarschijnlijk wordt hier de MER Westakkers bedoeld? Verder in het document wordt naar deze MER summier verwezen, maar eerder in functie van ontwikkeling 50 ha bedrijventerrein. Dient geactualiseerd te worden. Figuur aanpassen

### Pag 74: principes fietsnetwerk

~~De derde paragraaf weglaten 'Deze sterke structuur van fietsverbindingen motiveert de aanpassingen aan het BFF'.~~

Deze paragraaf creëert de indruk dat de totale structuur verankerd wordt in het BFF wat in de praktijk niet is. Er wordt slechts voor bepaalde schakels wijzigingen voorgesteld aan het BFF- netwerk.

### Pagina 74: opbouw van het fietsnetwerk

In SN zijn er 7 regionaal stedelijke fietsroutes. Dit zijn ~~de snelwegen voor fietsverkeer~~ **hoofdassen voor fietsverkeer** waar vlot, snel en veilig fietsen aan de basis ligt van de kwaliteitsstandaard: veilig, comfortabel, conflictvrij,.. en maximaal gestreefd wordt naar ongelijkvloerse kruisingen met verkeerswegen.

Wat is de motivatie dat deze regionaal stedelijke fietsroutes niet allen centraal verknoopt zijn in het centrum van SN (vglb. met het BFF). Bepaalde regionaalstedelijke fietsroutes stoppen aan de lokale fietssingel (vb Heideroute) terwijl anderen verknoopt worden ter hoogte van het station. (zie figuur 26). Figuur aanpassen

### Pagina 76:

~~Het netwerk lange afstandsfietspaden is een breedmazig net langs rivieren, kanalen en (oude)spoor en trambeddingen. Het netwerk wordt gekenmerkt door zijn hoge comfort (fietsweg) en uniforme bewegwijzering. Het netwerk bestaat enkel in Oost-Vlaanderen en zal op termijn geïntegreerd worden in het BFF.~~

**De Provincie wenst prioriteit te geven aan een selectie van de meest functionele assen uit dit LAF en in te richten als fietssnelwegen. Alle (Oost)-Vlaamse steden en economische knooppunten dienen verankerd te worden in dit netwerk. Sint- Niklaas is als centrumstad een centraal knooppunt van waaruit diverse fietssnelwegen naar de omliggende kleinstedelijke gebieden en de tussenliggende kernen dienen te vertrekken. Fietssnelwegen streven een continue kwaliteitsniveau na en worden ingericht als 'gestrekte' route: vlak, rechtdoor en zoveel als mogelijk conflictvrij, met beveiligde kruispunten, een comfortabel wegdek en ruime breedte (3 meter). De fietssnelwegen dienen de ruggengraat te vormen van het Oost-Vlaamse BFF. Het regionaalstedelijk fietsroutenetwerk in Sint-Niklaas en het (Oost)-Vlaamse fietssnelwegplan worden op elkaar afgestemd. Voor de routes Sint-Niklaas -Hamme-Dendermonde enerzijds en**

**Sint-Niklaas-Temse –economisch netwerk N16 (Bornem/Puurs) wordt op korte termijn via een technisch haalbaarheidsonderzoek het tracé bepaald.**

Dit laatste wensen we tevens in de actietabel op te nemen dat we vanuit de Provincie dit wensen te trekken ism de stad Sint-Niklaas en andere partners.

Pagina 76:

---

Deze twee fietsroutenetwerken worden verder aangevuld met lokale **functionele fietsroutes (LFF)** die de maaswijdte van het netwerk verkleinen **en gericht is op doelgerichte, lokale fietsverplaatsingen in functie van het werk, de school, de winkel, sportcentrum, openbaar vervoer, carpoolparking en vrije tijd in het algemeen.**

Ten opzichte van de huidige selectie worden volgende wijzigingen aan het BFF voorgesteld:

**Toevoegen van de verbinding Westelijke tangent- N70- omgeving Driegaaienhoek-ringgracht?- Dendermondsesteenweg**

**Mits akkoord met de gemeente Stekene : schrappen van het BFF ten noorden van het kanaal van Stekene, Aartdreef en Hondsnestraat**

**Toevoegen van de Parkstraat in het BFF**

Graag oplist van de lokale functionele fietsroutes in tekstvorm:....

Pagina 77 (figuur 27):

Aanpassen op kaart: lokale functionele fietsroute

De lokale (functionele) fietsroutes van de buurgemeentes zijn nog geen beslist beleid. Graag ze dan ook niet aanduiden op de kaart.

p. 101 en 104:

de verbinding tussen N70 en Oosttangent wordt voorgesteld als secundaire weg met doorgaande functie en als vrachtroute. Blijvende vraag: werkt dit geen bijkomende maasdoorsnijding in de hand? Rekening houdende met de selectie door Beveren van de nieuw te realiseren verbinding tussen Doornpark en E34, wordt als advies (voornamelijk aan AWW/MOW) meegegeven de nodige randvoorwaarden te formuleren die een doorgaande beweging van licht en zwaar vervoer tussen E34 en E17 te vermijden.

## 1.5 Brieven gemeente Temse



*Hoog*  
Burgemeester  
Scheep Verhulst  
Scheep Truyenon  
*Mobilit*

Aan het college van burgemeester en schepenen  
van de stad Sint-Niklaas  
Grote Markt 1

9100 SINT-NIKLAAS

UW KENMERK/BERICHT -	ONS KENMERK LDR/kvr//581/14/S	BIJLAGEN	DATUM 13/08/2014
DIENST Secretariaat	CONTACTPERSOON Kristof Van Remoortere	E-MAIL kristof.van.remoortere@temse.be	TELEFOON 03/710.12.76

### Vrachtverbod viaduct Hoogkamerstraat

Mijnheer de Burgemeester  
Geacht College

In zijn zitting dd. maandag 12/8/2014 heeft het college van burgemeester en schepenen met belangstelling kennis genomen van het verslag van de vergadering dd. donderdag 5/6/2014 m.b.t. het *Project P311 - mobiliteitsplan Sint-Niklaas / GBC thema Corridor Sint-Niklaas-Temse en thema Parkeerbeleid*.

Onder het luik **Thema Corridor - 1. Fietsrelatie Temse - Sint-Niklaas** staat te lezen *dat Temse te vinden is voor een vrachtverbod op de brug van de Hoogkamerstraat over de E17*.

Alvorens het schepencollege daarover een standpunt inneemt, wensen wij eerst een grondig onderzoek te doen naar de draagwijdte en de effecten van deze maatregel. Zodra dat onderzoek is beëindigd, delen wij u onze zienswijze mee.

Overtuigd dat u met belangstelling akte neemt van ons standpunt, sluiten wij met oprechte groeten.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en schepenen

  
Luc Verhulst  
Gemeentesecretaris

  
Luc De Ryck  
Burgemeester





Aan de heer Stefaan Van Den Branden  
Dienst Mobiliteit  
Stadhuis  
9100 Sint-Niklaas

UW KENMERK/BERICHT	ONS KENMERK	BIJLAGEN	DATUM
	1 /2015/LDR/ar		5/1/2015
DIENST	CONTACTPERSOON	E-MAIL	TELEFOON
kabinet van de burgemeester	Luc De Ryck	burgemeester@temse.be	03/710 12 52

### Ontwerpverslag Vergadering dd. 11/12/2014 GBC Mobiliteitsplan Sint-Niklaas - Opmerkingen Gemeentebestuur Temse

Geachte heer,

In zijn zitting dd. 22/12/2014 heeft het college van burgemeester en schepenen kennis genomen van het hoger vermelde ontwerpverslag.

Hierbij bezorgen wij onze opmerkingen. Zij hebben betrekking op punt **7 Thema fietsbeleid**.

In ons schrijven dd. 19/9/2014 aan het stadsbestuur, ook overgemaakt aan het studiebureau en de Afdeling Wegen en Verkeer, verwoordt het schepencollege zijn standpunt m.b.t. een eventueel verbod op vrachtwagenverkeer over de viaduct van de Hoogkamerstraat. Het college vertolkt daarin tegelijk de eensgezinde visie van de Lokale Politie en de organisaties van de 3 betrokken zelfstandige ondernemers, met name VOKA-KvK Antwerpen-Sint-Niklaas, de TTS Ondernemingsclub en Ondernemend Temse. Het eendrachtige standpunt luidt: **Temse wijst het verbod op vrachtwagenverkeer resoluut af!** Het desbetreffende schrijven was begeleid door de argumentatie van de voormelde instanties.

Wij stellen vast dat met dit standpunt geen rekening is gehouden bij de voorlegging van de ter zitting dd. 11/12/2014 ter beschikking gestelde nota, meer nog: het wordt zelfs niet vermeld!

Op de vergadering dd. 11/12/2014 hebben de Temsese vertegenwoordigers - schepenen van Mobiliteit Lieve Truymen en hoofdcommissaris Antoine Van Hove - deze niet-vermelding aangehaald en het standpunt van Temse nogmaals nadrukkelijk toegelicht en bekrachtigd. Ook die tussenkomst wordt niet in uw ontwerpverslag vermeld, integendeel, het ontwerpverslag stipuleert - wij citeren

*2e fase: Verbod vrachtwagenverkeer op de brug Hoogkamerstraat na realisatie van volgende flankerende maatregelen (...)*

Toen op de vergadering de overweging ter sprake kwam om ook verbod op personenwagens door te voeren, werd daartegen gereageerd door de Temsese vertegenwoordigers, die ook deze mogelijkheid van de hand wezen. Ook die tussenkomst wordt niet in het verslag vermeld. Er staat wel te lezen:

*3e fase: Mogelijks invoeren van een verbod op personenwagens op de brug Hoogkamerstraat (...)*

...





./...

U zal begrijpen dat wij met deze gang van zaken én met deze manier van verslaggeving niet kunnen akkoord gaan en vragen dan ook dat onze opmerkingen in het verslag worden verwerkt en dat dit schrijven aan het verslag wordt toegevoegd.

Voor alle duidelijkheid: **het Gemeentebestuur van Temse is tégen het verbod op vrachtwagenverkeer én tegen het verbod op personenverkeer op de viaduct over de Hoogkamerstraat!**

Hartelijke groeten.



Luc Verhulst  
Gemeentesecretaris



Luc De Ryck  
Burgemeester

## 1.6 Adviezen De Lijn

*In deze nota geeft De Lijn haar opmerkingen bij de 1<sup>e</sup> versie van het beleidsplan van Sint-Niklaas, dat zal worden voorgelegd aan de GBC van 11 december 2014.*

### 3 Toelichting bij het beleidsscenario en relatie met andere beleidsplannen

#### 3.1.2 Lobbenstadmodel

p. 22: De 7 historische radiale invalswegen zijn zowel invalsweg voor de auto als snelle en rechte verbinding richting stadscentrum voor OV en fiets (Zie ook p. 63-64 4.2.1.4 principes wijkcirculatie)

Wat is de garantie dat dit voor OV een snelle invalsweg zal zijn? Indien auto en OV samen op deze as zitten zal doorstroming OV meer dan waarschijnlijk gehypothekeerd worden door auto.

Bovendien merken we dat bij het toekennen van rijrichtingen aan deze dragende assen, bepaalde assen waar De Lijn nu in 2 richtingen rijdt 1-richting worden (bv Vijfstraten-Klapperbeekstraat, Hertjen) – zie kaartje p.64

We suggereren dan ook auto- en OV-invalsassen te scheiden. Misschien kan worden bekeken welke assen exclusief aan OV (en fiets) kunnen worden toegekend en welke assen enkel auto zijn. Indien dit niet mogelijk blijkt, dringen we aan op specifieke doorstromingsmaatregelen op deze assen om doorgang OV te faciliteren. Hier moet minstens een engagement over in de tekst staan. Indien we willen gaan naar sterke OV-assen, wil De Lijn immers niet vast komen te zitten tussen het autoverkeer op de invalssassen.

Sowieso graag De Lijn opnemen als partner in de actietabel bij alle acties mbt verder verfijnen verkeerscirculatie

p. 22: 3 grote bezoekersparkings aan de rand --> Hoe zal het verkeer uit het noorden naar de parking SVK worden geleid? Is dit via de Plezantstraat of via de (omleidingsweg) Hoge Bokstraat – westelijke tangent? Deze laatste piste lijkt ons redelijk omslachtig, maar via de Plezantstaat is zeker ook niet ideaal...

## 4 Beleidsscenario

### 4.1.2. Werkdomeinen A2 – strategische projecten

p. 39: In het mobiliteitsplan worden 4 belangrijke knooppunten bepaald

- station
- Fabiolaplein
- recreatief stadsknooppunt Oost
- stadsknooppunt West

Wat is de definitie van knooppunt hier? Vallen de 3 toekomstige randparkings daar ook niet onder, gezien deze moeten uitgroeien tot multimodaal knooppunt? In dat geval moet ook de randparking SVK hierbij worden opgenomen.

In de tekst staat dat thv het stadsknooppunt West een hoogwaardig OV-aanbod wordt gerealiseerd. De term hoogwaardig OV impliceert snelbus of zelfs tram. Beter hier een andere term dan 'hoogwaardig OV' te kiezen

Gezien het ziekenhuis in de toekomst wellicht naar hier verhuist, zal hier wellicht een stadslijn naartoe komen. Misschien beter term '*attractief en frequent OV-aanbod*' gebruiken?

### - p. 4.1.3. Wegencategorisering

De Lijn heeft enkele opmerkingen bij de voorgestelde categorisering van bepaalde assen.

- p. 46: N16 tussen E17 en N70: wordt secundaire type 2 --> graag expliciet vermelden dat het enkel over het zuidelijk deel van de N16 gaat, nl ten zuiden van het knooppunt Fabiolaplein. Het stuk tussen knooppunt Fabiolaplein en de N70 is en blijft immers wel een belangrijke OV-as en zou dus secundaire 3 moeten blijven! Ten zuiden van het Fabiolaplein is de hoeveelheid OV inderdaad gering – enkel dit stuk kan secundaire 2 worden, maar niet het volledige traject tot de N70!

- p. 47: N403 van Vlyminckshoek tot R42: nu secundaire 3 – KT: secundaire 2 – LT: lokaal type 1. Momenteel is deze as een belangrijke OV-as (lijnenbundel 40 + stadslijn 2 + lijn 27). Voor ons is dit dus niet ideaal dat deze as een secundaire 2 wordt. Waarom kan de selectie als secundaire 3 niet behouden blijven?

### - 4.2.1.4: Principes wijkcirculatie

p. 63-64 zie ook opmerkingen hierboven bij p. 22: auto en OV zouden zoveel mogelijk op aparte assen moeten zitten of doorstromingsbevorderende maatregelen OV

p. 65: FASE A knip Markt. Hierdoor zou er al een groot deel doorgaand autoverkeer uit stadscentrum worden gehaald. Is er hier al bestemmingsonderzoek voor gebeurd? We stellen ons de vraag wat er zal gebeuren bij de knip op de Markt, zonder dat de overige randvoorwaarden zijn gerealiseerd. Zal het autoverkeer zich niet gaan verplaatsen naar andere assen en nog meer sluipverkeer elders veroorzaken. Hoe zal hier worden op geanticipeerd?

Ook om hiervan de impact te kunnen inschatten lijkt een werkzaam verkeersmodel een noodzakelijk instrument.

Bij de actietabel moet De Lijn zeker worden opgenomen als partner bij de verdere uitwerking.

#### - 4.2.3. Werkdomein B3 – Openbaar vervoer

##### **ALGEMEEN:**

- Indien dit beleidsdocument als losstaand en apart te lezen document moet kunnen worden gelezen, graag het hoofdstukje starten met een beschrijving van het huidig OV-net en concept (stadsnet vs streeklijnen, frequenties, corridor...)

##### **4.2.3.1. Herziening stadsnet**

- Het hoofdstuk herziening stadsnet heeft betrekking op een herschikking op langere termijn, eens alle nieuwe wegen, attractiepolen en de lobbenstad zijn gerealiseerd. We stellen voor om ook de maatregelen op te nemen op **korte termijn** al worden genomen om het OV attractiever te maken: projecten ter bevordering van die de doorstroming (bv Driekoningen), bediening Clémentwijk door stadslijn 1 (kan op vrij korte termijn gerealiseerd worden), permanente zorg voor comfortabele halte-infrastructuur, derdebetalersysteem...Dit missen we een beetje in de tekst.

Op korte termijn zullen alle voorgestelde maatregelen immers niet kunnen gerealiseerd worden aangezien de randvoorwaarden niet gerealiseerd zijn : aanleg wegen, realisatie woonwijken en lobbenstad. Nog een belangrijke maar zeker niet te verwaarlozen randvoorwaarde is een werkzaam verkeersmodel en niet te vergeten: extra budget voor de nodige opwaardering van het stadsnet...

p. 86: Een algemene opmerking bij het kaartje is dat de voorstadslijnen die worden voorgesteld eigenlijk nu ook al bestaan op een 30'-frequentie (weliswaar via streeklijnen) en ook nu al optimaal doorgekoppeld zijn. Vraagt de stad hier een verdere opwaardering van deze verbindingen? (staat immers nergens expliciet in de tekst).

p. 87: het kaartje met de voorgestelde lijnvoering in de Clémentwijk is achterhaald. Het noordelijk stuk zal op korte termijn niet bediend worden wegens te smalle wegenis.

##### **4.2.3.2. Ontsluiting stadsuitbreidingen**

Bij de Winningen worden vooral de randen/woongebieden goed ontsloten door OV. Misschien kan hier het belang van goeie voetgangersdoorsteken naar het centraal gedeelte (met bedrijventoneel) worden opgenomen? + ook belang goeie fietsvoorzieningen opnemen.

##### **4.2.3.3 Doorstromingsmaatregelen**

p. 89: Hier ook graag plannen op kortere termijn ter bevordering van de OV doorstroming opnemen, bv Driekoningen, doorstroming Markt, ...

Algemeen leeft bij De Lijn de bezorgdheid dat bij de realisatie van de oostelijke tangent het knooppunt Driekoningen nog meer verkeer zal aanzuigen en dat de doorstroming hier dus problematisch zal blijven. Dit is zeker een punt dat wat ons betreft extra aandacht verdient in de toekomst en dus ook hier moet worden meegenomen.

#### **4.2.3.4. Bediening bedrijvzones**

De analyse en conclusies zijn zeer correct.

p. 89: wel graag aanvullen bij redenen waarom aanbod naar bedrijvzones niet zo eenvoudig is:

- *Bedrijventerreinen liggen vaak decentraal van de grote doorgaande OV-assen. Ze bedienen impliceert meer rittijd, meer kilometers, extra omrijfactor*

p. 90: aanvullen bij 'verschillende vervoersconcepten zijn mogelijk':

- *Waar mogelijk aanwezig of nabij OV-aanbod zo aantrekkelijk en toegankelijk mogelijk maken met bv schuilinfrastructuur, voorzien van veilige voetgangersdoorsteeken naar de haltes*

#### **4.3.2. Tarifiering**

o P. 121 - 4.3.2.1 Openbaar vervoer: het openbaar vervoer is vanaf sept 2015 niet langer gratis voor 65 +ers...

## **5 Actieprogramma**

De Lijn graag opnemen als partner bij acties

A 1.5

A 1.8

A 1.9

A 1.11

A 1.12

A 1.14

A 1.15

A1.19 opnemen bij B.3 maatregelen + De Lijn als initiatiefnemer!

A 1.23

A 1.24

B 1.1

B 1.2

B 3.2

B 3.4 De Lijn als initiatiefnemer !

B 6.6

Actie B 3.5 is nieuw! Staat nergens in tekst vermeld. Vanwaar komt dit?

## 2. Politiek

### 2.1 Advies progressief kartel

In deze nota vertrekken we van het document *'Mobiliteitsplan Sint-Niklaas – ontwerp beleidsplan'*, gedateerd op 21 november 2014, zoals momenteel terug te vinden op de website van de stad.

#### **Informatief deel**

##### **2.1. Hoofdpijnen mobiliteitsproblematiek (p. 10 e.v.)**

Het kaartje op p. 13 gaat enkel over de kernstad en over het gemotoriseerd vervoer, niet over verkeersveiligheid en -leefbaarheid en niet over de andere vervoersmodi. Op de hoorzittingen kreeg dit kaartje de titel *'Huidige leefbaarheidsproblematiek'* mee: dat lijkt ons een benaming die beter beantwoordt aan de inhoud.

#### **Richtinggevend deel**

##### **4.1.3 Wegencategorisering (p. 46 e.v.)**

Op KT (kaartje p. 50) opteert men voor een 'upgrading' van de Plezantstraat – Kleibekestraat van secundaire weg III naar secundaire weg II, als verbinding tussen de N41 en de N403, via de Singel (Scheerderslaan, Gezellelaan). We zien de verkeerstheoretische logica daarvan in, maar hebben er volgende bedenkingen bij:

- Het kan niet de bedoeling zijn om door middel van ingrijpende verkeerstechnische maatregelen of circulatiemaatregelen de verkeersdruk op deze route verder te doen nemen;
- Het statuut van secundaire weg II zou gekoppeld moeten worden aan een verbetering van de fietsinfrastructuur in de Plezantstraat en de Kleibekestraat, waar het fietspad momenteel niet voldoet aan de minimale kwaliteitsvereisten.

Op LT (kaartje p. 51) voorziet men de aanleg van een parallelweg met de Hoge Bokstraat, tussen de N41 en Vlyminckshoek (waardoor de Plezantstraat – Kleibekestraat opnieuw haar statuut van secundaire weg III zou kunnen krijgen).

Wij vragen dat voor de verbetering van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van de Hoge Bokstraat het alternatief zou onderzocht worden van een herprofilering van de straat tot een 2x1-weg en naastgelegen ventweg die ook dienst zou doen als dubbelrichtingsfietspad. In dit verband verwijzen we naar het denkwerk dat hierover een paar jaar geleden verricht is door ABLLO vzw.

##### **Wijkcirculatieplan (p. 61 e.v.)**

We kunnen ons terugvinden in de globale krachtlijnen van het wijkcirculatieplan:

- Het op korte termijn weren van een belangrijk deel doorgaand verkeer uit het stadscentrum door het knippen van de noord-zuid beweging t.h.v. de Grote Markt;
- Het streven op langere termijn naar een autoluw centrum;
- Het bereikbaar maken van de wijken via centrumlussen en het isoleren van de wijken t.o.v. elkaar voor doorgaand autoverkeer.

We willen ons ook aansluiten bij de door de schepen van mobiliteit voorgestelde methodiek om in samenspraak met de bewoners te komen tot gedragen wijkcirculatieplannen.

We willen wel volgende opmerkingen formuleren:

- Bij het knippen van de Grote Markt zullen er aantal circulatiemaatregelen moeten worden genomen om sluisverkeer zoveel mogelijk te vermijden;
- De indeling van de stadslobben is niet altijd even logisch:
  - Wijk rond de Watermolendreef is één geheel met Westerbuurt en met de Castrowijk: logischer zou zijn om deze lob te splitsen in een deel ten noorden en ten zuiden van de Singel;
  - Idem voor de Stationswijk en de wijken ten noorden van de Singel: Driekoningenvijk en Groot Kloosterland;
  - De Moerlandwijk is a.h.w. een 'eiland' in het stadscentrum; we vermoeden dat dit te maken heeft met de opportuniteit die zou ontstaan om deze wijk een uitgesproken autoluw te geven na de eventuele verhuis van AZ Nikolaas.
- In de mate van het mogelijke kunnen (of moeten) belangrijke openbare werken een aanleiding zijn om het wijkcirculatiemodel te realiseren. Hierbij denken we bij wijze van voorbeeld aan de voorziene rioleringswerken in de Knaptandstraat-Tereken.

#### **Integraal fietsbeleid (p. 70 e.v.)**

In de tekst en in het kaartmateriaal wordt onvoldoende aandacht besteed aan wat de verbetering van het fietsnetwerk in de binnenstad:

- Het op een kwalitatieve manier met elkaar verbinden van de 7 regionaalstedelijke fietsroutes die tot aan de stadsrand lopen en dan overgaan in de (weinig comfortabele) invalswegen;
- Het creëren van hoogwaardige fietsroutes doorheen de stad, die een aaneensluiting zijn van fietspaden, fietsstraten, doorsteken voor de fietsers, woonerven, enz.

Op dit vlak is er absoluut nood aan bijkomend denkwerk.

Een andere lacune is het niet vermelden van het opzetten van een fietsdeelsysteem bij het onderdeelje 'integraal fietsbeleid – service' (p. 81).

#### **Openbaar vervoer (p. 84 e.v.)**

Eerder dan van een uitbreiding van het stadsnet naar de stadsrand en naar de bedrijfsterreinen, zijn wij voorstander van een eenvoudiger lijnvoering en een hogere frequentie van de stadsbussen in de stad.

#### **Snelheidsplan (p. 91 e.v.)**

Het gedeelte van de N70 tussen de N41 en het huidige begin van de bebouwde kom (t.h.v. de Cardijnlaan) wordt als zone 70 aangeduid (kaartje p. 98). Dat past volgens ons niet in de filosofie dat de N70 wordt afgebouwd tot een lokale weg, waardoor een snelheidsbeperking tot 50 km/u op dit traject logischer zou zijn. In eerste instantie geldt dit voor het gedeelte van de N70 tussen het kruispunt Driegaaien en de bebouwde kom, wanneer het Gewest daar de beloofde beveiligde oversteekplaatsen zou realiseren.



Zelfde opmerking geldt voor het traject Langhalsbeekstraat (vanaf grens met Belsele) – Valk – Tuinlaan (tot N41). Hoewel we op de hoorzittingen hiervan reeds een aangepast kaartje zagen.

## 2.2 Opmerkingen college en gemeenteraad

- Maken van een overzicht van speciaal vervoer (Gwendoline de vogel neemt de lead)
- beoordeling mix + financiering van speciaal vervoer (mindervaliden en senioren)
- evaluatie + prospectie mogelijkheden buiten de stadsgrenzen (wat doen ze in andere steden, andere organisaties, ...)

## 2.3 Aanbevelingen CD&V

CD&V is blij dat het overgrote deel van haar partijprogramma opgenomen is in het ontwerp mobiliteitsplan.

Dit **mobiliteitsplan zal diverse ingrepen vergen** die ook gevolgen zullen hebben voor de inwoners van Sint-Niklaas. Ingrepen en maatregelen zullen ook nodig zijn op financieel vlak.

Het mobiliteitsbeleid in de stad staat of valt met de realisatie van de ring. Het starten van de werken aan de Oostelijke tangent en het vernieuwen van het kruispunt Driekoningen zijn daarom essentieel. Dit worden belangrijke verkeersaders voor de toekomst.

**Investeren in mobiliteit** moet een blijvende keuze zijn. Dit vergt een **realistisch stappenplan** met daaraan **gekoppeld een realistische timing qua uitvoeringen** een degelijke financiering op korte, middellange en lange termijn.

CD&V Sint-Niklaas vraagt **aandacht** voor volgende **opportunities of uitdagingen**:

### 1. Een goede fietsinfrastructuur

Veilig fietsen begint met een veilige fietsinfrastructuur. Een versnelde uitvoering van fietsprojecten ten behoeve van kinderen, gezinnen en senioren blijft voor CD&V prioritair.

Voorbeelden die daartoe bijdragen zijn:

- De uitbreiding van de overdekte fietsenstalling aan de voor- en achterkant van het Station;
- De aanleg van een fietspad in de Driekoningenstraat tussen de Heistraat en de Bremstraat (als drukke invalsweg voor leerlingen richting de diverse Sint-Niklase scholen);
- De aanleg van degelijke fietspaden in de Vossekotstraat, Marktstraat, Zwaanaardestraat;
- Aanleg van een vrij liggend fietspad in de Godsschalkstraat conform en aansluitend met Hoogstraat en Uilenstraat zodat een volwaardige fietsverbinding ontstaat tussen het noordelijke en zuidelijke gedeelte van de stad;
- De inplanting van diverse mini-fietsenstallingen in de diverse wijken van Sint-Niklaas. Voorbeeld: de Kongostraat. Neem één parkeerplaats weg en vervang deze door een minifietsenstalling. Op diverse locaties kan bekeken worden of het systeem Blue-bike kan ingevoerd worden;
- Een haalbaarheidsonderzoek naar de herwaardering van trage wegels voor de zwakke weggebruiker, in samenspraak met landbouw en andere betrokken gebruikers;
- Een jaarlijks fietsbudget ter financiering van deze maatregelen .

Bij de uitwerking van het masterplan voor de noordzijde van het station zou er een rechtstreekse fietssnelweg aangelegd moeten worden langs de sporen tussen het kruispunt Slachthuisstraat-Vijfstraten (fietspad naar Belsele) en de Nieuwe Molenstraat (met fietspad naar Beveren). Op deze manier wordt een rechtstreekse fietssnelweg gecreëerd langs de spoorlijn Gent-Antwerpen.

Het idee van een regionale fietssingel is positief, maar een goede praktische uitwerking hiervan is van cruciaal belang.

De voorgestelde ligging van deze fietssingel beantwoordt niet aan verschillende praktische vereisten of houdt geen rekening met een langetermijnvisie.

Basisdoelstellingen voor een fietssingel:

- Veiligheid: personen van elke leeftijd moeten er in alle vertrouwen op kunnen fietsen;
- Vlotheid: het moet een alternatief zijn om zich te verplaatsen tussen verschillende stadsdelen van Sint-Niklaas, zonder door het stadscentrum te hoeven, maar zonder te grote omrijfactor waardoor hij irrelevant zou worden.

Het is dan ook niet opportuun om een fietssingel aan te leggen die door ruimtegebrek niet over vrijliggende fietspaden kan beschikken.

## 2. De autoluwe stad

Een autoluwe stad kern verhoogt de leefbaarheid van de inwoners.

CD&V schuift volgende **aandachtspunten** naar voor:

- Bewoners van onze stad moeten in de nabijheid van hun woning kunnen blijven parkeren;
- Senioren en mensen met een beperking moeten hun huis vlot kunnen bereiken in de autovrije straten;
- Kan onderzocht worden of de Singel (N70) de toekomstige druk qua in- en uitrijden van de stadlobben naar capaciteit aankan? Welke in- en uitvalswegen zullen worden gekozen in functie van het stadslobbenmodel?

CD&V schuift ook **parkings** in binnengebieden naar voor. Zowel de stad als het OCMW beschikken binnen de stadskern over diverse gronden. Het is nuttig te onderzoeken of deze gronden in functie van het mobiliteitsplan kunnen ingezet worden als wijkparkings. Voorbeelden:

Vele scholen en tientallen auto's van leerkrachten in de buurt van het Schouburgplein: kan onderzocht worden of een ondergrondse parking aan het Schouburgplein haalbaar is;

- leegstaande bedrijfsites ombouwen tot wijkparkings;
- krotwoningen slopen en inrichten tot wijkparkings;
- Kan er onderzocht worden of ondergronds bewonersparkeren kan voorzien worden op het H. Heymanplein?

## 3. Aandacht voor handelaars in het centrum

Een autoluwe stad mag niet ten koste gaan van de bereikbaarheid van de handelaars in het stadscentrum, zowel voor de handelaar als voor de klant. Laad- en loszones aan de rand van de stad zijn een must – geen mega vrachtwagens in ons stadscentrum.

Om de bezoekers op een comfortabele manier de stad langs Noordelijke zijde te laten inrijden, blijven we bij ons standpunt dat een 2<sup>de</sup> in- en uitrit voor de parking onder de Grote Markt noodzakelijk is.

Het effect van het 'knippen' aan de Parklaan en aan Ankerstraat – Houtbriel moet goed bestudeerd worden met aandacht voor de winkelzones 'Kokkelbeek' en 'zone Zwijgershoek'.

#### 4. Zwaar vervoer weg uit de dorps- en stadskernen

**Vrachtwagenverkeer** van en naar **Waaslandhaven** **weren uit de dorpskern van Nieuwkerken**. Is de piste van het doortrekken van de Doornstraat richting Waaslandhaven nog realistisch? Kan er door het Agentschap Wegen en Verkeer spoedig hierover een studie worden opgemaakt? Deze kan opgemaakt worden met participatie van de dorpsraad – inwoners – bedrijfsleven. Rond deze materie kan ook een nieuwe compromis gevonden worden tussen de Wase burgemeesters.

Om doorgaand verkeer van vrachtwagens uit de Waaslandhaven op ons grondgebied te voorkomen, is het noodzakelijk dat de ring van Antwerpen en Gent geoptimaliseerd of gesloten wordt.

Qua rijden per **GPS** routes is er een degelijk overleg nodig. Kunnen de **nodige instanties** hiervoor worden samengebracht. Als men dan ingrepen doet qua vrachtwagenverkeer moet dit ook duidelijk gesignaliseerd worden.

Het realiseren van een **vrachtwagenparking (mits aandacht voor de buurt) in een industriezone**. De oude stelplaats van De Lijn is een opportuniteit hiervoor. Op deze manier kan een verbod van vrachtwagen parkeren worden opgelegd op diverse pleinen (o.a. Don Bosco kerk, Tereken...) in onze stadskern.

#### 5. Stadsrandparkings – parkings in binnengebieden

De concrete uitwerking en localisatie hiervan wordt cruciaal voor hun succesgehalte. Zo zijn voorbeelden uit andere Vlaamse steden, zoals Gent, niet identiek over te nemen gelet op de afstand van de stadsrandparking tot het stadscentrum.

De verschillende stadsrandparking zullen mogelijks een verschillende manier van transport vereisen: via een pendelbus (aan het Waasland Shopping Center) of te voet (parking aan de Singel). Ook diverse fietsverhuursystemen zijn mogelijkheden om deze parkings op een goede manier te bereiken (zoals Blue-bike).

Al deze vormen van transport, zullen mogelijk een andere doelgroep hebben en moeten goed bestudeerd worden. Een degelijke opmaak van een bedrijfsvervoerplan kan een 1<sup>ste</sup> aanzet zijn. Bij de opmaak van dit bedrijfsvervoerplan is een goed overleg nodig tussen het stadsbestuur, de werkgever en ondernemingsraad, of C.V.G.V., syndicale delegatie, of bij afwezigheid van deze overlegorganen overleg met alle personeelsleden.

#### 6. Snelheidsplan en aangepaste snelheidsregimes

De aangepaste snelheidsregimes in het mobiliteitsplan zijn goed op voorwaarde dat dit gepaard gaat met een goed handhavingsbeleid. Het is positief dat er op landelijke wegen minder hard kan gereden worden maar dan moet dit ook gecontroleerd worden. Ook op diverse andere plaatsen in onze stad. Goede afspraken met onze politie zijn hiervoor noodzakelijk.

- Hoge Bokstraat inrichten als woonstraat en aangeven dat vrachtwagens +3,5 ton niet langer welkom zijn. Een **(dynamische) hoogteregelaar** aan de ingangen van de Hoge Bokstraat is een efficiënte inrichtingsmaatregel om dit vrachtverkeer effectief uit de straat te weren.
- Indien stadsbestuur een bypass wil aanleggen achter de woningen aan de Hoge Bokstraat, is het noodzakelijk om de gronden in de Nauwstraat-Vlyminckshoek nu reeds te herbestemmen (opmaak RUP) of te verwerven. Een goede inspraak van alle betrokken partijen (inwoners, buurtstraten, landbouwers e.a.) is noodzakelijk.

- Diverse fysische ingrepen (o.a. verkeersremmers, asverschuivingen,...) kunnen gebeuren om de snelheid te minderen. Dit kan in de Nauwstraat, Marktstraat, Puiveldestraat, Tuinlaan, Prinses Jos. Charlottelaan, landelijke gebieden. Zeker waar het om woonstraten buiten de bebouwde kom gaat moet de maximumsnelheid vastgesteld worden op 50 km.
- Diverse fysische ingrepen (o.a. verkeersremmers) kunnen ook geplaatst worden waar kampplaatsen/jeugdbewegingen/jeugdverblijven gehuisvest zijn (vb. einde Stenenmuurstraat (Axlandhoeve)).

## 7. Openbaar vervoer optimaliseren

De stadskern, zijn deelgemeenten en de omliggende Wase gemeenten moeten op een goede en vlotte manier bereikbaar blijven met het openbaar vervoer. Hiervoor dienen bepaalde lijnen geoptimaliseerd te worden in samenspraak met De Lijn. Avondverbindingen voor de jeugd blijven noodzakelijk om de jongeren op een veilige manier thuis te brengen.

Het is van belang dat de Lijn samen met het stadsbestuur hierover in dialoog gaat met diverse stedelijke actoren (zoals senioren, jeugd...).

Het **verdubbelen** van het aantal **cambio autostaanplaatsen** is een must.

## 8. Diverse stedelijke wijkverkeersplatformen met oog op het verkeerscirculatieplan

Een goede communicatie met en participatie van de wijk over mobiliteitskwesities zal de komende jaren meer dan belangrijk worden.

CD&V Sint-Niklaas stelt daarom voor om in alle stedelijke wijken en in elk van de deelgemeenten een “wijkverkeersplatform” op te richten. Dit platform wordt gedragen door de inwoners van deze wijk maar ook door betrokken ambtenaren en het middenveld.

Met deze wijkverkeersplatformen kan in overleg gegaan worden met het oog op het vastleggen van een verkeerscirculatieplan waarbij tijdelijke proefopstellingen in afwachting van een door de wijk gedragen en definitief verkeerscirculatieplan een uitweg kunnen bieden.

## 3. Advies middenveld

### 3.1 Advies dorpsraad Sinaai

Geachte heer schepen,

Beste Carl,

In aansluiting op je presentatie in de dorpsraadvergadering van november werden op de vergadering van december de bemerkingen geformuleerd, en werd het volgende weerhouden:

1, Globaal kunnen wij ons aansluiten bij de globale visie, en de voorgestelde invoering van de snelheidszones.

Hierbij zijn we er ons van bewust dat een aantal effecten pas zullen gerealiseerd worden nadat infrastructurele ingrepen zijn gebeurd.

Voor de invoering van zone 50 in de buitengebieden moet dat echter niet gebeuren, en lijkt er ons geen reden te zijn om die – lang – uit te stellen.

2, Het is duidelijk dat in de omgeving van de scholen veiligheid een absolute prioriteit moet genieten.

We zijn geen technische specialisten, en het te bereiken doel (veiligheid) is belangrijker dan het middel.

We hebben evenwel onze twijfels over de invoering van een zone 50 aan de Tinelstraat ter hoogte van het kerkhof zoals dat in het eerste ontwerp werd voorgesteld.

Tijdens je presentatie bleek dat stukje weg toch in een aaneengesloten zone30-gebied behouden te blijven, maar blijkbaar was er twijfel. Terzake opteren wij duidelijk voor dat laatste.

Wij denken dat het geen goede optie is om enerzijds de automobilisten bij het binnenkomen van het centrum via sassen te wijzen op de zone30, om dan op een stukje van nog geen 100m toch 50 km p/u toe te laten. Welk signaal geef je dan aan de weggebruiker? Als er één stuk in het dorp is waar je geen 50 p/u kan rijden, dan is het precies daar.

Anderzijds zijn wij gewonnen voor het idee om komende uit de Tinelstraat, richting Sinaaidorp, de zone 30 terug te laten ingaan waar dat vroeger het geval was, maar dan met een infrastructurele ingreep ter

hoogte van de weg naar de begraafplaats, zodat ook daar een visueel sas gevormd wordt en de 'entrée' van de zone30 duidelijk aangegeven wordt.

Omtrent diezelfde veiligheid aan de schoolpoort willen we opmerken dat op de kaart niet is aangegeven dat er ook een schoolomgeving is aan de Vleeshouwerstraat.

Dat is wellicht een vergetelheid mede in het licht van de herinrichting van Sinaaidorp fase 2 e/o aanpak OCMW site, maar het mag duidelijk zijn dat we dat niet over het hoofd mogen zien.

3, Bij de categorisering van het fietsnetwerk stellen we vast dat de fietswegel langs de spoorweg het hoogst in ingeschaald.

Dat is logisch omwille van inrichting (afgescheiden fietspad) en ligging (as Antwerpen – Gent).

We zouden evenwel betreuren dat bij de aanwending van de investeringsmiddelen hierdoor per definitie prioriteit zou gegeven worden aan deze infrastructuur.

De modale fietser die vanuit Sinaai naar Lokeren wil zal eerder gebruik maken van het fietspad langs de Hulstbaan, richting Lokeren, en vice versa.

Bijgevolg dient ook dat degelijk te worden onderhouden, en moet een maximale veiligheid voor de gebruiker worden gegarandeerd.

Zoals al een aantal keren aangegeven in onze Bad Street Boy-dossiers zijn er zware verzakking van enerzijds aansluitende betonplaten, en anderzijds van de tussenstrook met de rijbaan (in kassei).

Misschien toch ooit nog eens overwegen om een groenbeplanting aan te planten tussen fietspad en rijweg ?

Voor de fietser richting Sint-Niklaas ligt de problematiek minder uitgesproken, en biedt de geplande herinrichting van de as Puiveldestraat, Kruisstraat, Marktstraat een goed alternatief.

Nog over fietspaden: als je dat in Sinaai laat vallen, komt automatisch de slechte toestand van het fietspad naar Zwaanaarde over de tongen. En terecht.

Enkele jaren geleden werden we gesust met verbeteringswerken (o.a. door tussenkomst Mevr. Christel Geerts) in afwachting van de uitvoering het rioproject dat voor 2017 voorzien was.

Ondertussen weten we dat dat project er deze legislatuur niet komt.

Is het dan toch niet te overwegen om het comfortgevoel op te voeren door er bv. een laagje asfalt over te gieten ? Akkoord het 'zwevende' gevoel zal wel blijven (opritten), maar het veiligheidsgevoel zal wellicht stijgen.

Wij hopen met deze visie een positieve bijdrage te kunnen leveren tot de globaliteit, en houden ons zoals altijd graag bereid tot verder constructief overleg.

In afwachting van verdere ontwikkelingen houd ik eraan jou en je medewerkers prettige feestdagen te wensen, en alvast het allerbeste voor 2015.

Met vriendelijke groeten,

Namens Dorpsraad Sinaai

Et. Meul

## 3.2 Advies doproraad Belsele

### 1. AANDACHT VOOR DE ZACHTE MOBILITEIT IN DE OPEN RUIMTE

Groene en blauwe RUP's opmaken, waarbij ruimte wordt gereserveerd voor natuur en water. De gebieden inrichten en openbaar maken met een netwerk van wandel- en fietspaden. De voorgestelde fietsroute langsheen de Molenbeek past perfect als groene lob, zorgt ervoor dat men kan fietsen vanuit de stedelijke kern (Plezantstraat) richting buitengebieden.

De Molenbeekroute is een perfect voorbeeld om buitengebieden te verbinden met de stadskern. Deze route past ook perfect in het lobbenstadmodel.

### 2. AANDACHT VOOR DE STATIONSBUURT:

Belsele en Sinaai tellen elk hun treinhalt. Beiden liggen ze evenwel op grondgebied van Belsele. Voor deze stationsbuurten is de bereikbaarheid belangrijk.

We vragen om een onderzoek in te stellen om de bereikbaarheid via insteekjes te verkorten in tijd en afstand. Vele insteekjes werden geïnventariseerd en opgenomen in het trage wegenplan Belsele,

We bedoelen hierbij de insteek vanuit de Puidreef, langsheen het spoor.

Hierbij zouden heel wat fietsers uit de omgeving van de Kouter de drukke Kleemstraat kunnen omzeilen.

De stationsbuurt van Belsele moet op langere termijn herbekeken worden in functie van de gewestplanwijziging Hof Van Belsele / Kleemstraat – Heiakker.

Tegelijk vragen we om actief de bajonetligging van het perron (Lokeren- Sint-Niklaas) te onderzoeken en een actief overleg opstarten met de NMBS (INFRABEL). Bajonetligging aan de treinhalt zal de filevorming sterk verminderen.

### 3. AANDACHT VOOR DE KERN

#### 3.1 TOEGANKELIJKHEID VOOR FIETSER EN VOETGANGER ZONDER HINDER

De kernstraten zodanig inrichten dat de verkeersveiligheid van elke gebruiker gegarandeerd wordt. In het bijzonder moeten we letten op het comfort van de zwakke weggebruikers. Gebruik maken bij de inrichting van duurzaam materialengebruik.

Bereikbaarheid van de kern per fiets aanpakken, de fietspaden moeten hier breder zijn en dienen desnoods overbodig gemaakt te worden in autoluwe delen.

Aandacht voor de toegankelijkheid van de straat en plein voor personen met een handicap: toegankelijke haltes, gebruik van blindegeleide-tegels, verkeerslichten uitgerust met rateltickers voor blinden en slechthzienden, ...

### 4. OPENBAAR VERVOER

Het uitvoeren van comfortabele toegankelijke bushaltes met informatievoorziening.

Omgeving rond kerken en andere monumenten zoals gemeentehuizen, pastories , oude woningen parkeervrij maken en groener inrichten. Dit ook sanctionerend opvolgen.

Veel zelfstandigen nemen zelf met hun personeel de openbare parkeerplaatsen in. De zelfstandigen aanmoedigen om deze plaatsen open te laten voor hun eigen klanten.

Doodlopende straten herinrichten als woonerf en een fietsdoorsteek creëren. (Hoge Bokstraat kant Valk)

#### 5. DE POORTEN NAAR DE KERNEN:

Alle inritten waarbij men de kern kan inrijden onderzoeken, deze optimaliseren of zodanig inrichten waarbij men door deze inrichting geneigd is om een ringweg wordt genomen. Voor Belsele is dit het geval aan de poort Oost (Klavers), West (Esso, Deba), Noord (Stationsbuurt) en de zuidelijke poort. Wat deze laatste poort betreft bepleiten we de aanpak van de viaduct en hele omgeving. Deze radicale maar noodzakelijke herinrichtingen vragen een RUP en dienen opgenomen te worden in het GRSP.

#### 6. OVER DE GEWENSTE MOBILITEIT IN HET BUITENGEBIED:

Bermvoetpaden aanleggen met waterdoorlatende klinkers of tegels. Zone 50 afdwingen over het hele buitengebied.

Bushaltes (ook belbus) in buitengebied gebruiksvriendelijker maken De inventarisaties van trage wegen verder zetten. Herstel trage wegen en stel een onderhoudsplan op.

Stimuleer je inwoners om de trage wegen te gebruiken door trage wegenplannen, naambordjes of vermeld de wegen op het stratenplan. Stel een subsidiereglement op voor inwoners die voetwegen onderhouden.

Onderzoeken en vastleggen van mountainbike-routes en paardenroutes om conflicten met wandelaars te voorkomen.

### 3.3 Advies dorpsraad Nieuwkerken-Waas

Geachte Mevrouw,

De dorpsraad van Nieuwkerken-Waas heeft op de dorpsraad van 5 november kennis genomen van het mobiliteitsplan voorgesteld door schepen Hanssens en politiecomissaris Cooreman.

De dorpsraad was in het algemeen zeer enthousiast over dit plan en heeft daarover geen opmerkingen.

We steunen dit plan in zijn geheel en dringen erop aan om in een aantal straten zoals de Vlasbloemstraat de voorziene snelheidsbeperking dringend toe te passen.

Met vriendelijke groeten,

Namens de kern van de dorpsraad,

Oswald Ogenhaffen

### 3.4 Advies Stramin

De adviesbundel van stramin werd integraal opgenomen als bijlage op de volgende pagina's





STRAMIN

Stedelijke Adviesraad voor  
Milieu en Natuur

## **Inleiding en nota bij het memorandum 2012 – 2018**

In ons memorandum 2012 – 2018 hebben we met 100 punten onze visie uiteengezet. Mobiliteit in de gewenste ruimtelijke ordening kwam aan bod in hoofdstuk 4.

Wij hebben uit dit memorandum het mobiliteitshoofdstuk gelicht ten behoeve van het mobiliteitsplan dat op de Stramin van 18 november 2014 werd toegelicht door schepenen Carl Hansens en diensthoofd mobiliteit Jurgen Goeminne.

Algemeen beschouwd vinden we het gepresenteerde mobiliteitsplan een goed onderbouwd document, met goede uitgangspunten voor een duurzame mobiliteit.

Wij willen met dit advies aanbevelingen toevoegen en ze meer in detail toelichten.

Sommige punten werden sinds de opmaak van het memorandum reeds uitgevoerd.

Wij voegen ze er evenwel aan toe.

Sommige actiepunten worden door Stramin al verschillende jaren opgevolgd en zijn nog niet uitgevoerd. De Molenbeekroute dateert al van 2003. Dit project evolueert in de positieve zin en past tegelijk in het lobbenstadmodel!

Dit ecologisch en duurzaam project opstarten en uitvoeren zou een goed signaal zijn van een goed mobiliteitsbeleid.

Stramin heeft bij haar advies voor **het stedelijk milieubeleidsplan** in 2006 de “stedelijke ecologische netwerken” ter sprake gebracht en toegelicht.

Hier werd in het verleden niks mee aangevangen, we hopen dat bij de opmaak van het mobiliteitsplan deze dossiers van Stramin opgenomen en uitgevoerd zullen worden.

### **Link mobiliteitsplan:**

<http://www.sint-niklaas.be/mobiliteitsplan>

<http://www.sint-niklaas.be/document/presentatie-mobiliteitsplan>

## **Hoofdstuk 4 uit het memorandum van Stramin (2012-2018): De gewenste ruimtelijke ordening en mobiliteit:**

### **4.1. Aandacht voor de ruimte**

- 4.1.1.** Groene en blauwe RUP's opmaken, waarbij ruimte wordt gereserveerd voor natuur en water. **De gebieden inrichten en openbaar maken met een netwerk van wandel- en fietspaden. De voorgestelde fietsroute langsheen de Molenbeek past perfect als groene lob, zorgt ervoor dat men kan fietsen vanuit de stedelijke kern (Plezantstraat) richting buitengebieden.**

Aan de Leebrug in Sinaai zijn er voorstellen om deze op te nemen in het tragewegennetwerk.

De Marktweg in Nieuwkerken is een perfect mogelijke groene vinger vanuit Zeevneekhoek naar Vijfstraten Sint-Niklaas.

**(zie bijlage 1 “paden als groene lob”: Molenbeekroute Belsele, Leebrug en omgeving in Sinaai, de Marktweg in Nieuwkerken...)**

- 4.1.2.** Verhoog de leefbaarheid van de kernen en **verbind ze door een groene lijninfrastructuur.**

Groene lanen inrichten met aandacht voor N70 als **groene stadsader** gepland voor 2012.

In het gedeelte tussen het Ster en de Kwakkelhoek is er ruimte voor meer groen.

De parallelle Hoge Bokstraat wordt ernstig in vraag gesteld. Zij maakt deel van deze ecologische lijninfrastructuur.

**(zie bijlage 2: “ecologische netwerken”: parallelweg Hoge bokstraat, het Ster en Kwakkelhoek)**

### **4.1. Aandacht voor de stationsbuurten:**

- 4.2.1** Berging fietsen **optimaliseren en uitbreiden, beveiligen! (is uitgevoerd!)**
- 4.2.2** Een onderzoek instellen om de bereikbaarheid via insteekjes te verkorten in tijd en afstand. Bereikbaarheid via fietspaden optimaliseren. **(insteekjes werden geïnventariseerd en opgenomen in het trage wegenplan, voorbeeld van een insteek aan stationsbuurt Belsele (zie bijlage 3)**
- 4.2.3** Bajonetligging perrons in alle drie de deelgemeenten onderzoeken en een actief overleg opstarten met de NMBS (INfRABEL). Hierbij parkeermogelijkheid creëren aan beide zijden. Bajonetligging aan de stations zal de filevorming sterk verminderen. Bij toepassing van dit principe hoeven er geen overwegen gesloten te worden. Bij eventuele afsluiting van een overweg voor gemotoriseerd verkeer mag de voetganger en fietser geen slachtoffer worden. **(zie bijlage 4)**
- 4.2.4** Parkeerplaats auto's herschikken en optimaliseren aan stationbuurten **(is uitgevoerd)**
- 4.2.5** De verlichting rond de stationsomgeving optimaliseren **(is uitgevoerd)**
- 4.2.6** Schuilplaatsen vergroten en de perrons verbeteren of heraanleggen, hierbij actief overleg met de NMBS opstarten **(is uitgevoerd)**

### **4.3. Kernen**

#### **4.3.1. Toegankelijkheid voor fietser en voetganger zonder hinder:**

De kernstraten zodanig inrichten dat de verkeersveiligheid van elke gebruiker gegarandeerd wordt. In het bijzonder moeten we letten op het comfort van de zwakke weggebruikers. Gebruik maken bij de inrichting van duurzaam materialengebruik.

Bereikbaarheid van de kern per fiets aanpakken, de fietspaden moeten hier breder zijn en dienen desnoods overbodig gemaakt te worden in autoluwe delen.

Bereikbaarheid voor wandelaar verbeteren door insteekwegels te creëren.

Aandacht voor de toegankelijkheid van de straat en plein voor personen met een handicap: toegankelijke haltes, gebruik van blindegeleidetegels, verkeerslichten uitgerust met rateltickers voor blinden en slechtzienden, ...

**(zie bijlage 5)**

#### **4.3.2. Openbaar vervoer:**

Het uitvoeren van uitstulpende haltes in de bebouwde kom, verkeerslichtenbeïnvloeding of aparte beddingen bij druk verkeer, comfortabele toegankelijke bushaltes met informatievoorziening.

#### **4.3.3. Binnen de bebouwde kom zone 30 invoeren en maatregelen nemen die het verkeer afremmen (bv. wegversmalling of de aanleg van rijwegkussens of verkeersdrempels).**

#### **4.3.4. Inrichting van straten waar de auto niet centraal staat: bv. fietsstraten (permanent) waar de fiets voorrang heeft op het autoverkeer, uitbouw van voetgangerszones waar auto's niet toegelaten worden, inrichting van speelstraten tijdens vakantieperiodes(tijdelijk).**

#### **4.3.5. Omgeving rond kerken en andere monumenten zoals gemeentehuizen, pastories , oude woningen parkeervrij maken en groener inrichten. Voorkomen dat er conflicten ontstaan bij het parkeren met andere zwakke weggebruikers. Veel zelfstandigen nemen zelf met hun personeel de openbare parkeerplaatsen in. De zelfstandigen aanmoedigen om deze plaatsen open te laten voor hun eigen klanten.**

#### **4.3.6. Het bannen van het doorgaand zwaar verkeer en uitzonderlijk vervoer is aangewezen door een milieuzonering in te voeren.**

#### **4.3.7. Doodlopende straten herinrichten als woonerf en een fietsdoorsteek creëren. (Hoge Bokstraat kant Valk)**

### **4.4. De poorten naar de kernen:**

#### **4.4.1. Alle inritten waarbij men de kern kan inrijden onderzoeken, deze optimaliseren of zodanig inrichten waarbij men door deze inrichting geneigd is om een ringweg wordt genomen. Voor Belsele is dit het geval aan de poort Oost (Klavers), West (Esso, Deba), Noord (Stationsbuurt) en de zuidelijke poort. Wat deze laatste poort betreft bepleiten we de aanpak van de viaduct en hele omgeving. Deze radicale maar noodzakelijke herinrichtingen vragen een RUP en dienen opgenomen te worden in het GRSP. **(zie bijlage 6 Belsele zuid)****

#### **4.4.2. De Tuinlaan zodanig inrichten dat men deze laan links laat liggen en men de N70 neemt. Op deze manier wordt de de poort Oost weer minder belast. **(zie bijlage 6 Tuinlaan)****

#### **4.4.3. Voor Sinaai: de Dries nog meer opwaarderen en beschermen. Hierbij moet aandacht gaan naar groene inrichtingsplannen van de parkgebieden, de**

realisatie van groene poorten aan de randen van het centrum als overgang tussen groene Dries en het omringende landschap (bv door stimuleren van tegeltuintjes), en het lijkt aangewezen dat voor de verwezenlijking hiervan de stedelijke groendienst onder de bevoegdheid komt van de schepen van leefmilieu.

De dorpskern dient als uitvalsbasis voor wandelingen en tochten in de omliggende open ruimte.

#### **4.5. Over de gewenste mobiliteit in het buitengebied:**

- 4.5.1.** Fietspaden in buitengebied verbeteren of aanleggen (tegels absoluut vermijden) Het fietspad niet laten doorzakken aan opritten van particulieren. (Zwaanardestraat!)
- 4.5.2.** Bermvoetpaden aanleggen met waterdoorlatende klinkers of tegels.
- 4.5.3.** Zone 50 afdwingen over het hele buitengebied.
- 4.5.4.** Bushaltes (ook belbus) in buitengebied gebruiksvriendelijker maken
- 4.5.5.** De inventarisaties van trage wegen verder zetten. Herstel trage wegen en stel een onderhoudsplan op. Stimuleer je inwoners om de trage wegen te gebruiken door trage wegenplannen, naambordjes of vermeld de wegen op het stratenplan. Stel een subsidiereglement op voor inwoners die voetwegen onderhouden.
- 4.5.6.** De realisatie van het (*nu nog in opmaak zijnde*) tragenwegenplan zodat wandelaars, lopers, fietsers,... zich op een veilige en rustige manier kunnen verplaatsen... is noodzakelijk.
- 4.5.7.** Onderzoeken en vastleggen van mountainbikeroutes
- 4.5.8.** Onderzoeken en vastleggen van paardenroutes

# Bijlage 1: Paden als groene lob

## Dossier De Molenbeek

Wandelen en fietsen langsheen de waterlopen heeft altijd iets speciaals. Daarom vonden wij rond de eeuwwisseling dat een fietspad langsheen de Molenbeek best wel de moeite was.

De bedoeling was toen het recente fietspad Stekene - Puivelde verder door te trekken naar Sint-Niklaas.

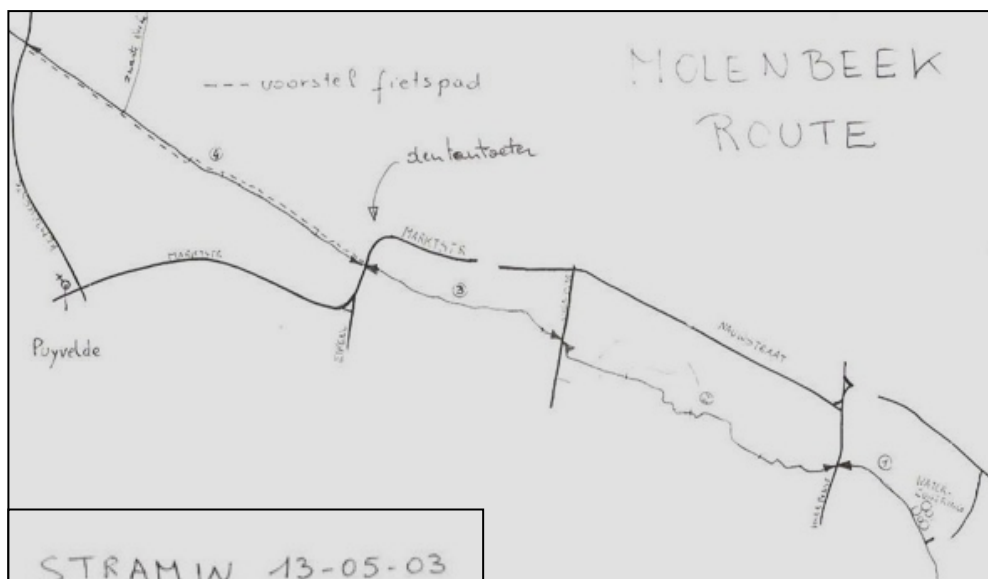
Via de stedelijke raad voor milieu en natuur STRAMIN voerden we 13 jaar geleden een eerste inventarisatie uit langsheen de Molenbeek met de bijhorende correspondentie naar het schepencollege.

We beschouwen de Molenbeekroute in zijn geheel als een groene vinger die perfect past in het lobbenstadmodel en daar ook in is opgenomen.

Met de fiets kan je van uit de kern, de Plezantsraat, rijden tot in Stekene langsheen de Molenbeek en van daaruit kan je alle kanten uit. ( Je hoeft hiervoor maar 4 straten te dwarsen: Hoge Bokstraat, Gentstraat, Marktsraat en Kemzekestraat).

De opstart van deel 1 is reeds begonnen.

### De Molenbeekroute deel 1:



Dit was de eerste schets van ons plan dat werd voorgesteld op de STRAMIN van mei 2003.

Onze betrachting was om het fietspad dat vanuit de Kemzekestraat richting Stekene loopt, verder door te trekken naar "**den Tantoeter**" of de S-bocht van de Marktstraat.

### De Molenbeekroute deel 2/3 en 4

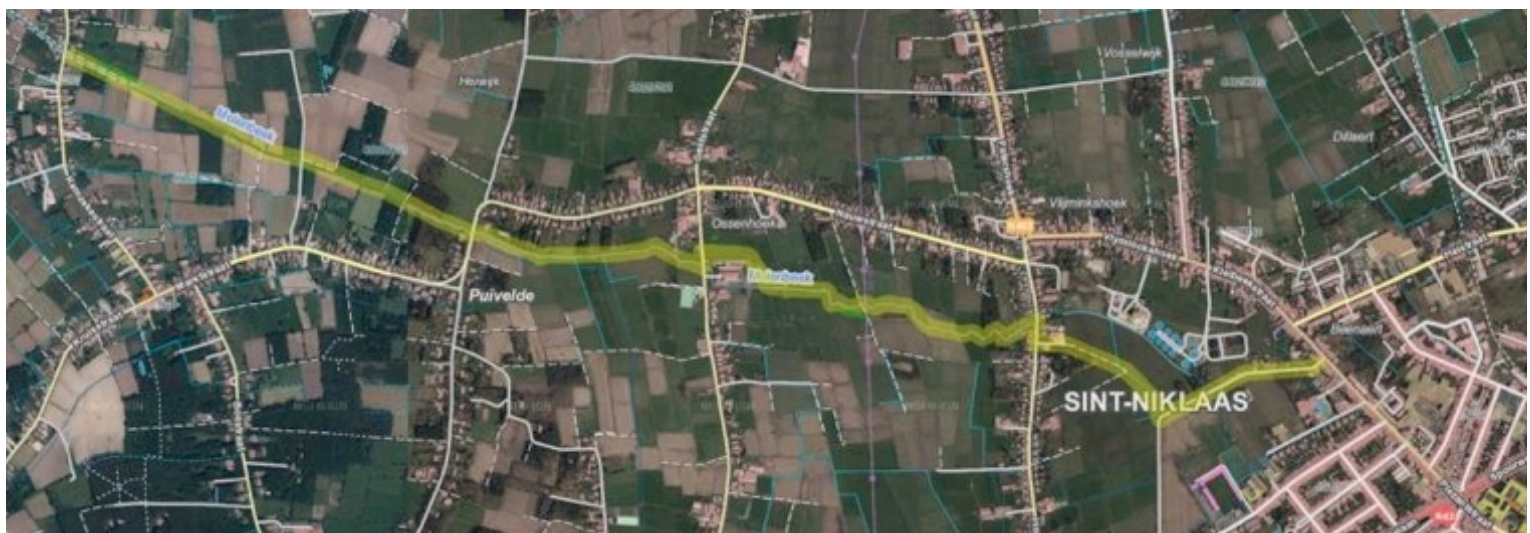
Wij willen echter verder gaan en het hele traject laten uitvoeren, daarom hebben we in juni 2014 een inventarisatie gehouden met ingenieurs van de provincie en een afvaardiging van Regionale landschappen.

De PP van de inventarisatie is te bekijken via deze link:

[PPT de Molenbeek](#)



Stramin dringt aan op een snelle uitvoering van dit project, dat uiteindelijk drie straten zal dwarsen: de Markstraat, de Gentstraat en de Hoge Bokstraat. De inrichting van de 3 straten moeten veilig ingericht worden voor de fietsers en wandelaars.



## Dossier de Leebeek en omgeving

Enkele jaren geleden kreeg de wijk Leebrug in Sinaai met Europese subsidie een voetgangersbrugje over de monding van de Lee in de Moervaart en een bijhorend wandelpad, waar iedereen zeer gelukkig mee was. Er vond zelfs een receptie plaats in het plaatselijke buurthuis.

Tot ieders verbazing verschenen na enige tijd een ploeg stadswerklieden die een aantal borden op het wandelpad kwamen weghalen en een dwarsbalk kwamen plaatsen ter hoogte van het de nieuwe brug, zodat het traject over de Moervaartdijk richting pompemaal en Wapenaerteinde niet meer toegankelijk was.

Wat nu overblijft is een dijk vol brandnetels. Naar verluidt was er protest van een jager, die ook wel op de openingsreceptie aanwezig was.

Het is onze uitdrukkelijke wens dit traject terug open te stellen en ook nog een andere lus te bewegwijzeren aan het pompgemaal richting Stekene teneinde de omgeving nog aangenamer te maken voor de stille wandelaar.

## **LUS 1**

Deze lus is een bestaande lus.

Zie meer via link:

<http://nl.wikiloc.com/wikiloc/spatialArtifacts.do?event=setCurrentSpatialArtifact&id=8460721>



## LUS 2

Deze lus was bestaand en is afgeschaft en kan gekoppeld worden aan lus 1  
Zie meer via link:

<http://nl.wikiloc.com/wikiloc/spatialArtifacts.do?event=setCurrentSpatialArtifact&id=8460803>





## LUS 3

Deze lus via het pompemaal kan eveneens opgenomen worden en gekoppeld aan lus 1

Zie meer via link:

<http://nl.wikiloc.com/wikiloc/spatialArtifacts.do?event=setCurrentSpatialArtifact&id=8460852>



**Totaal overzicht**



## De Marktweg in Nieuwkerken heropenen als groene vinger naar Vijfstraten:

Mobiliteitsplan. Bij de inventaris van de trage wegen in Nieuwkerken waren de verkenner unaniem dat het zinvol is om de in onbruik geraakte Marktweg terug open te stellen (zie bijgevoegd pdf bestand). Het is een alternatieve, korte en veilige fietsverbinding naar Sint-Niklaas voor buurtbewoners via de autoluwe Olmenstraat, Godschalksweg en Iepenstraat. Het grootste gedeelte van het traject wordt gebruikt als toegangsweg voor landbouwpercelen. Een aanpassing van de smalle verbindende Godschalksweg is wenselijk (actiepunten tragewegenplan 2015 Sint-Niklaas).

Een koude douche toen we vernamen dat de ruilverkaveling 3 trage wegen volledig afgeschaft heeft o.a. de Marktweg.

Het zou zinvol zijn in het kader van het mobiliteitsplan deze weg terug te openen.

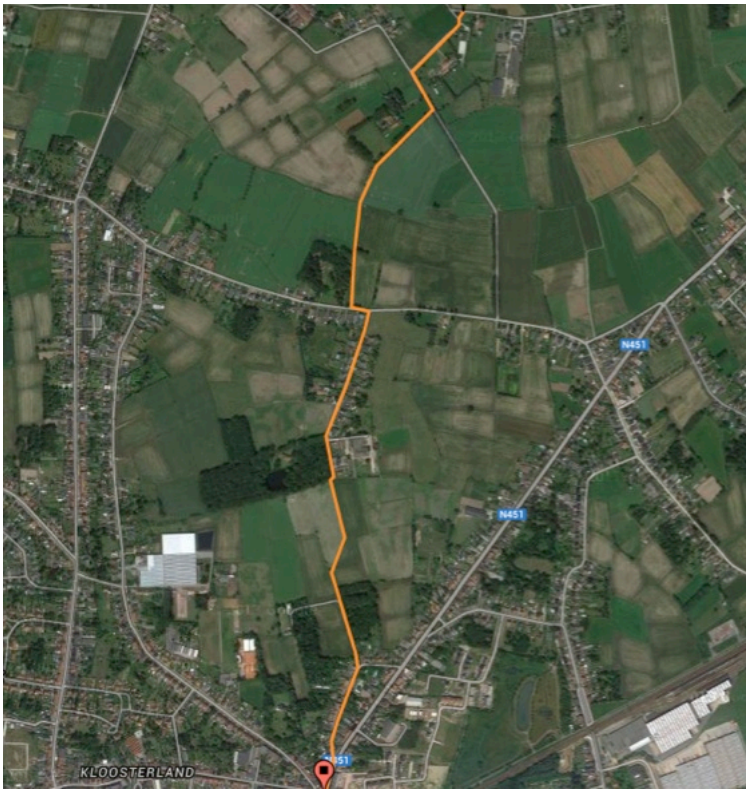
### Marktwegel:

Lengte: 607 meter

Breedte: 1 meter

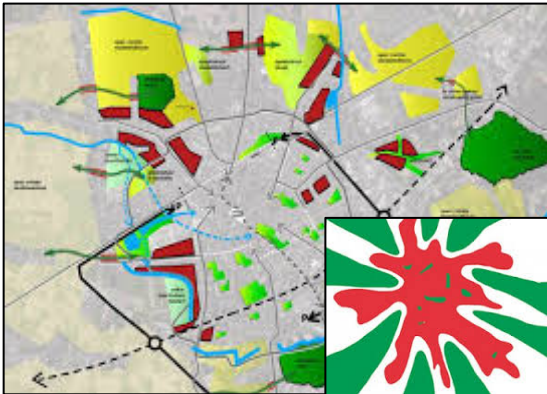


Richting Vijfstraten



# Bijlage 2: ecologische netwerken

Bij de opmaak van gemeentelijk Milieubeleidsplan heeft Stramin volgende punten rond mobiliteit geformuleerd:



## Opmerkingen bij het hoofdstuk mobiliteit:

- Functionele lange afstand fietsroutes (LAF).
- Functionele interlokale en lokale fietsroutes.
- Recreatieve routes.
- Het netwerk van *Trage Wegen*, kerkwegels e.d. De Molenbeekroute en de Pastorijwegel zijn al eerder door

STRAMIN aangebracht en dienen prioritair uitgewerkt te worden.

- Strikt toepassen van het wegbermbesluit met aandacht voor een veilige mobiliteit.
- Sinaai moet zijn natuurlijke waarde niet alleen kunnen openstellen voor zijn inwoners maar ook voor anderen. Het landelijk toerisme incl. hoefvetoerisme, met de dorpskern als uitvalsbasis voor wandelingen en tochten in de omliggende open ruimte, dient volop kansen te krijgen. Hiertoe dient een netwerk van wandelpaden en fietsroutes opgesteld en onderhouden te worden.
- Verbieden van zwaar doorgaand verkeer in Sinaai-centrum. De geluidsoverlast die het zwaar vervoer (vooral lege vrachtwagens met snelheden hoger dan de toegelaten 30 km/u) s' nachts en in de vroege ochtend op de mozaïekkasieën veroorzaakt bij de centrumbewoners is uiterst hinderlijk.
- Het plaatsen van fietsstallingen bij bushaltes.
- Onderzoek naar mogelijkheden om de Weimanstraat verkeersluw te maken ter ontwikkeling van het stiltegebied en als beschermingsmaatregel voor de boomkanten.
- behouden en goed onderhouden van kasseiwegen
- bordvervuiling tegengaan (zowel aantal verkeersborden als reclameborden)
- snelheidsbeperking en degelijk controlebeleid.
- **STRAMIN vraagt ten aanzien van het stedelijk gebied, om het volgende concept over "stedelijke ecologische netwerken" toe te voegen.**

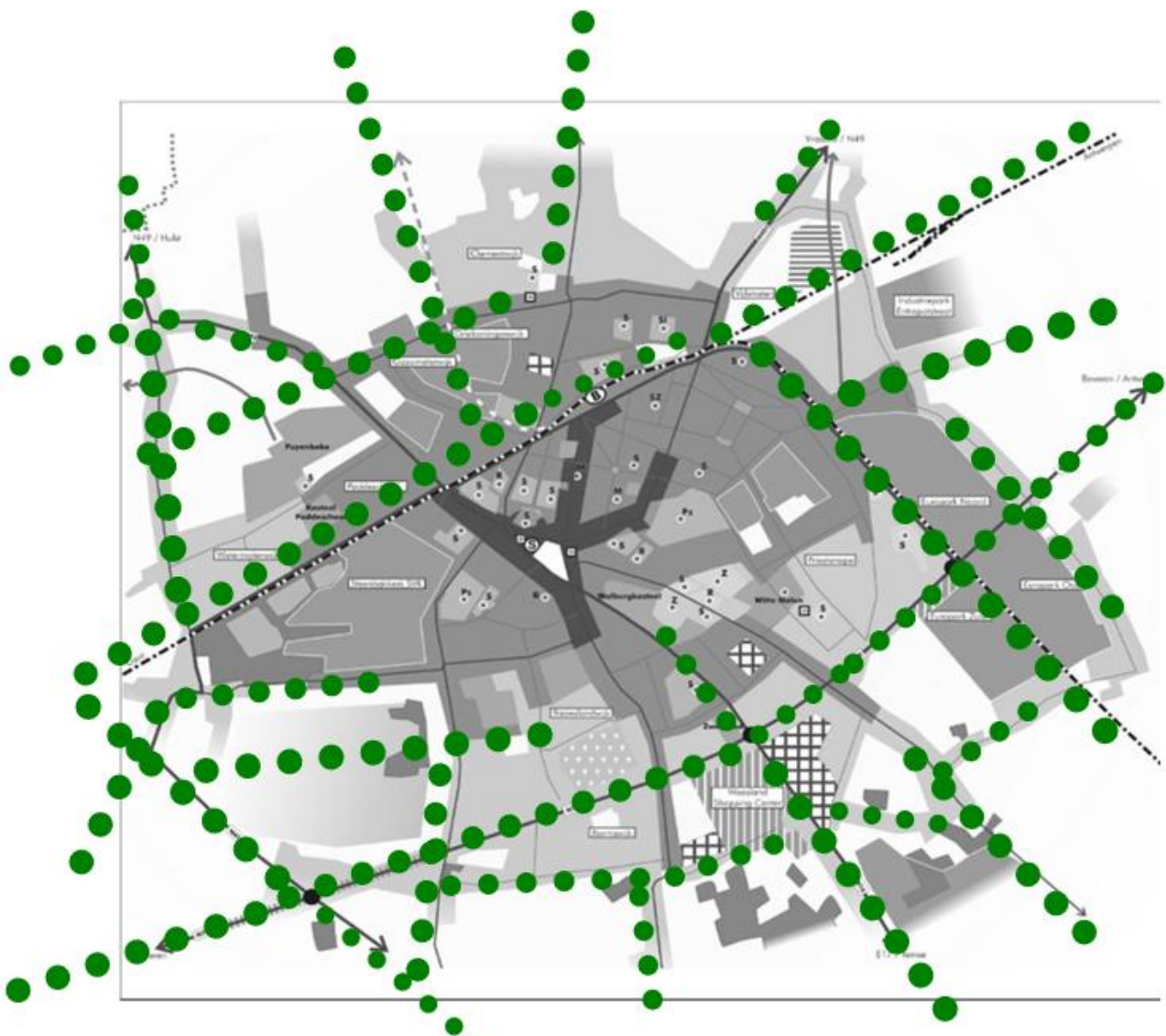
"stedelijke ecologische netwerken" zijn gewenst met het oog op meer leefbaarheid op drukke stedelijke assen. Het komt erop aan om op deze drukke assen tot een nieuwe ruimtelijke verhouding te komen van 1/3 verblijfsgebied tegenover 2/3 verkeersgebied.

Binnen het verblijfsgebied en op eventuele middenbermen en bermen zien we de toevoeging van natuurverbindingselementen zoals grachten, grassen, hagen en bomenrijen op stedelijke boulevards, invalswegen, lanen, pleinen

verbindingsgebieden, doorheen bouwblokken en langs trage wegen of  
langeafstandsfietsroutes en waterlopen.  
Hierbij enkele referentiebeelden wat “stedelijke ecologische netwerken” kunnen zijn.



Planschets “stedelijke ecologische netwerken”



## **Parallelweg van de Hoge Bokstraat is ongewenst in dit kader en in de geest van het lobbenstadmodel en het trage wegenplan.**

Bij het voorstel om de ringweg van de N41 door te trekken naar de N403, zijn er heel wat bedenkingen :

- Het is vreemd dat men eerst over een lobbenstadmodel spreekt, om daarna door de groene lob die Belsele met Sint-Niklaas verbindt, een nieuwe baan te trekken. Het lijkt ons dan ook geen oplossing, om een straat als de Hoge Bokstraat, te proberen ontlasten door er een straat vlak naast te leggen. Volgens ons wordt het probleem verplaatst.
- Zoals we uit de plannen kunnen opmaken zou de nieuwe straat lopen vanaf de brug van het westelijk tangent tot aan Patershoek. Dat houdt in dat waar de baan nu vertrekt (westelijk tangent), zij de Omloopdreef zou kruisen of onderbreken. Dus, een veilige fietsroute verdwijnt. De Stadhoudersboswegel wordt gekruist (dus bijgevolg ook onderbroken). Hiermee wordt dertig jaar actie voeren om deze trage en veilige voetweg te heropenen, zomaar teniet gedaan.
- De nieuwe verbindingsweg loopt dan langs de mooiste historische hoeve van Sint-Niklaas (Belsele). Een mooi stuk open ruimte, met akkers, weilanden en bomenrijen wordt dan een kapot gemaakt.
- Het geplande fietspad langs de Molenbeek wordt gedwarst. De weg loopt tussen enkele huizen van de Nauwstraat verder. Met als gevolg veel hinder voor de omwonenden van de Nauwstraat. Het probleem van geluidsoverlast en beschadiging aan huizen door trillingen veroorzaakt door zwaar verkeer, wordt dus gewoon verlegd van de Hoge Bokstraat naar de Nauwstraat en Patershoek. Of gaan ze tussen de huizen in de Hoge Bokstraat al terug aansluiten ? Gelijk waar ze die baan terug gaan aansluiten op een bestaande straat, zal dit onvermijdelijk voor hinder zorgen. Deze straten zijn namelijk al volgebouwd.
- Een ander gevolg zou kunnen zijn dat de dorpskern van St.Pauwels nog drukker wordt omdat het verkeer vlotter zal door kunnen stromen. Een brede weg met een vlottere doorstroming trekt nog meer verkeer aan. Zoals al eerder is aangehaald, wordt het probleem verlegd en los je het in wezen niet op.
- Tot nu toe was de Hoge Bokstraat de grens tussen de stadskern en de groene zone tussen Belsele en Sint-Niklaas. Stadsuitbreidingen bleven beperkt tot het gebied tussen de stadskern en de Hoge-Bokstraat. Met de aanleg van de nieuwe weg verder weg van de stad en dieper in het groen, zal een latere uitbreiding van de stadskern tot aan deze ringweg een waarschijnlijk gevolg zijn, op iets langere termijn.
- Onder andere de Raaklijn heeft dertig jaar lang gevochten voor de heropening van de Stadhoudersboswegel en recenter voor de aanleg van een fietspad langs de Molenbeek. Deze twee punten zouden zwaar onder druk komen te staan door de aanleg van dit nieuw stuk weg, waardoor men zich weer verder van de stad zal moeten begeven voor men in een rustige groene zone

terecht komt. Twee veilige en mooie toegangswegen tot de stad, voor bijvoorbeeld de schoolgaande jeugd, zouden doorgeknipt worden. Een veilige oversteek over dit nieuw stuk ringweg is duur en niet zo eenvoudig in te richten.

- In het kader van de groene lijninfrastructuur streven we ernaar om de groene lobben en wegen naar de stad een meer laanvormige en groenere structuur te geven, men langs fietspaden en voetwegen, bomen zou aanplanten. Hier zijn we uiteraard zeer blij mee !
- Zou dit plan geen mooie aanleiding kunnen zijn, om met de aanleg van de fietsroute langsheen de Molenbeek, een bomenrij mee aan te planten? Stel je voor : een rij lindes van in de stad Sint-Niklaas tot Stekene. Aangenaam fietsen in de geur van lindebloesems ! Als we de bomen aanplanten tussen het fietspad en de Molenbeek ondervinden de landbouwers met hun aanpalende akkers er volgens mij ook geen hinder van. Als vertegenwoordiger van de imkers, pleit ik er uiteraard voor om streekeigen en bij-vriendelijke bomen (bijvoorbeeld lindebomen) aan te planten.

### **Omgeving het Ster en kwakkelhoek**

- De herinrichting van de N70 tussen het Ster en de Kwakkelhoek is in verschillende dorpsraden in Nieuwkerken aan bod gekomen o.a. de toegankelijkheid van bedrijven en groenvoorziening. Argument van het stadsbestuur is steeds dat dit een gewestweg is en ze er weinig of geen inspraak in hebben.  
Stramin vraagt om dit dossier te onderzoeken.

# Bijlage 3: stationsbuurten

In de drie deelgemeenten zijn de stationsbuurten op vlak van fietsenstallingen de nodige en goede ingrepen gebeurd. Dit is het resultaat in Nieuwkerken.



Voor Belsele weten we ondertussen dat er 80 fietsen en 18 auto's + 1 voor mindervaliden voorzien zijn aan de kant Heiakker. Aan de kant Kerkstraat kunnen 50 fietsen gestald worden. In totaal gaat het hier over **130 fietsen** en **19 auto's** tegenover 90 fietsen en 14 auto's vroeger.

**Insteekjes creëren en stationsbuurten durven aanpakken:**

- extra ontsluitingen voor fietsers uit de Puydreef en Koutermolenstr. mogelijk maken
- voorbeelden van denkwerk rond stationsbuurten:

**Link naar de PP**  
[Belsele Noord](#)





# Bijlage 4: perrons stationsbuurten

Een eikel punt in de drie deelgemeenten zijn de overwegen van de haltes. Zowel voor Nieuwkerken, Belsele als Sinaai zijn dit parallelle perrons. Wij pleiten ervoor om deze om te vormen tot bajonet-perrons. In dit dossier maken we dit duidelijk:

Het dossier is ook te bekijken via deze link:

<http://www.deraaklijn.be/Ruimtelijke%20visie%20Belsele.pdf>

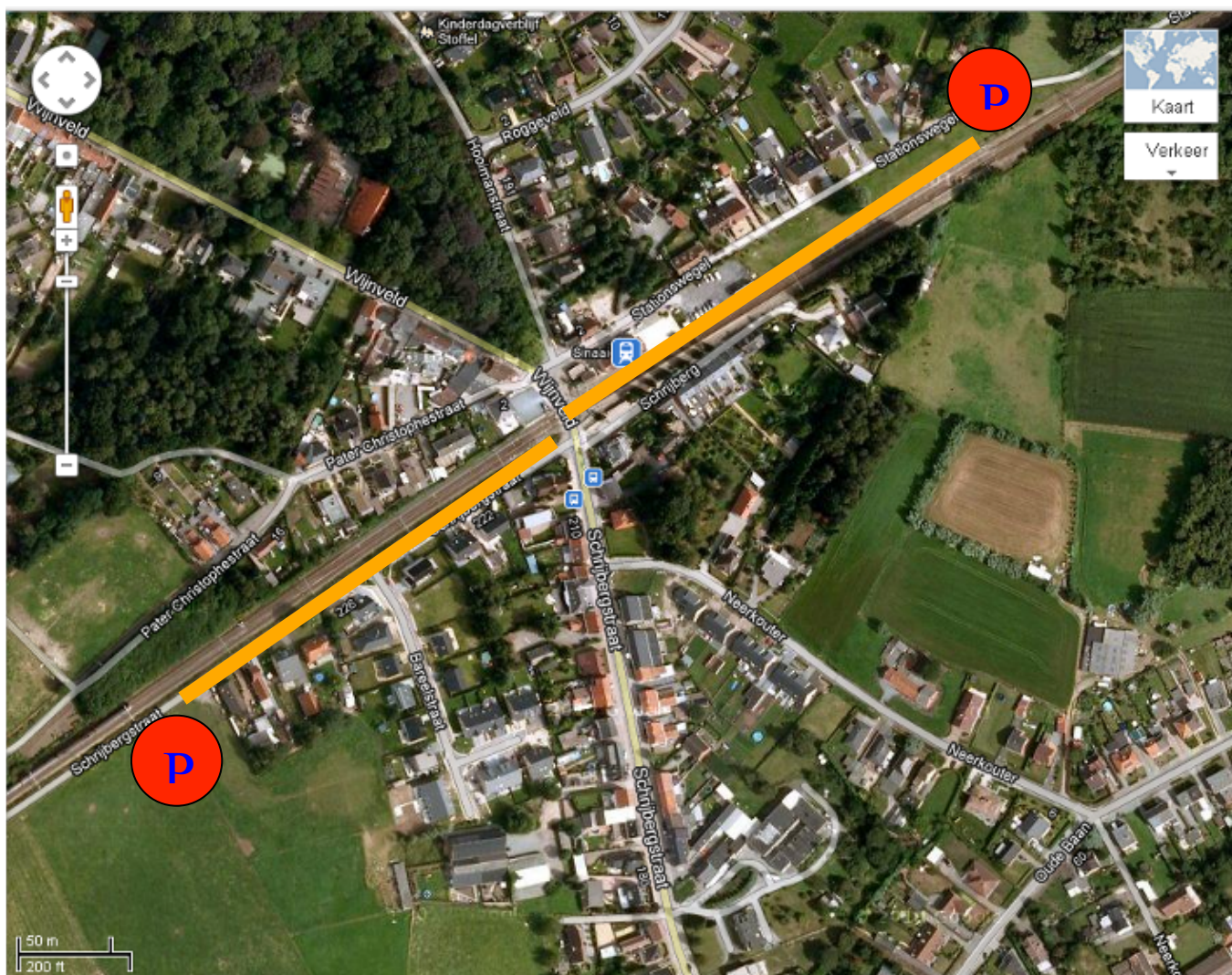
## Voorbeeld bajonetligging in Beervelde:

- zeer korte filevorming
- parkeermogelijkheid

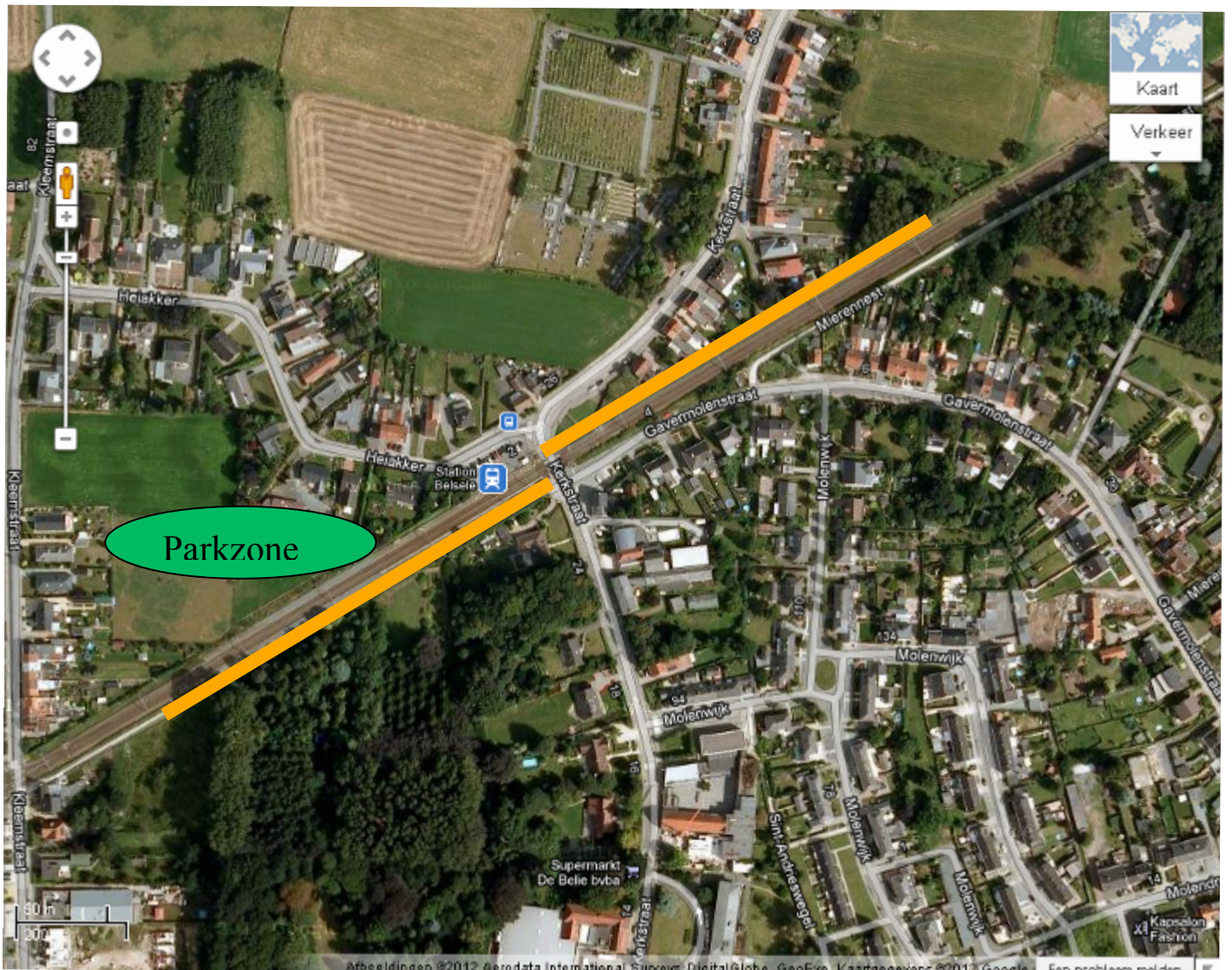


## Voorstel voor Sinaai:

- perfect realiseerbaar
- parkeermogelijkheid aan beide zijden
- de perron die wegvalt creëert andere mogelijkheden (woonerf, fietstallingen...)



- realiseerbaar mits minimale onteigeningen
- parkeermogelijkheden via verkaveling
- heel het dossier koppelen aan het rioplan
- en herinrichting Kerkstr. en hof van Belsele



# Bijlage 5: Hinder voorkomen

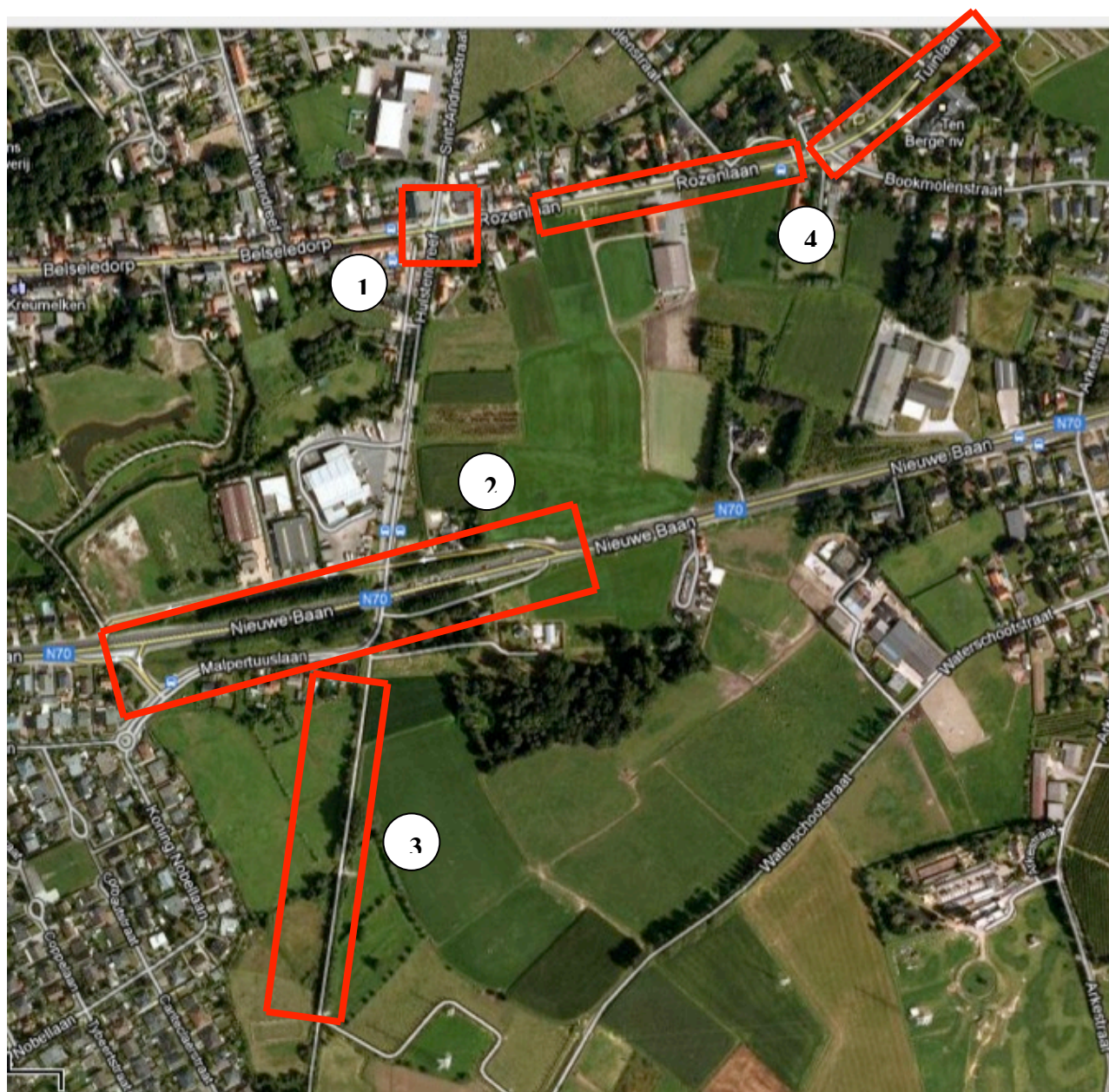
In vele gevallen ondervinden w in alle gemeenten tijdelijke overlast door werkzaamheden. Een goede communicatie met de stramin en dorpsraden zijn noodzakelijk.

Op deze manier kunnen we incidenten en ongevallen, schade en gevaarlijke situaties tot een minimum beperken of wegwerken.



# Bijlage 6: poorten naar de kernen

Ruimte scheppende voorbeelden in de omgeving van de Klavers te Belsele



1. Belseledorp / St-Andriesstraat
2. N70 en vallei Belselebeek
3. Spoorzate naast Populierenwijk
4. Tuinlaan en Rozenlaan (zie ook bijlage 7)

## 1. Belseledorp / St-Andriesstraat



## 2. N70 en vallei Belselebeek

De viaduct op de N70 afbreken en daardoor een totaal ander ruimtelijk beeld scheppen met oog voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. De N70 wordt een ecologisch verbindingslint in plaats van ruimte-verslindende vlakte.



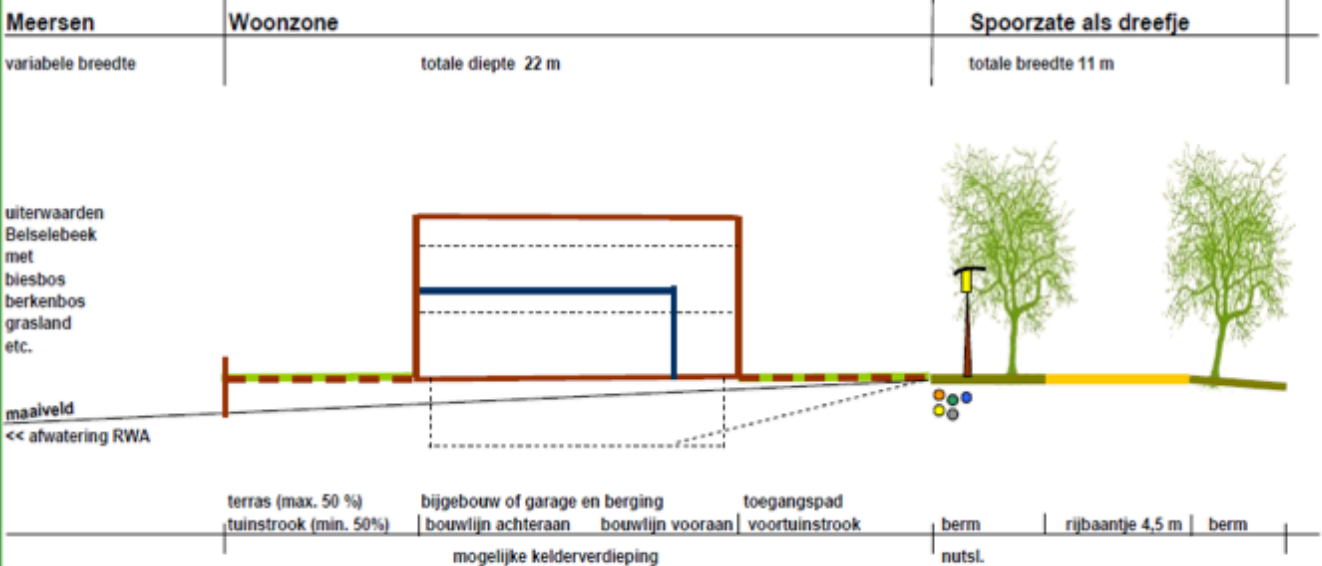
De link naar deze PP:

[Belsele Zuid](#)

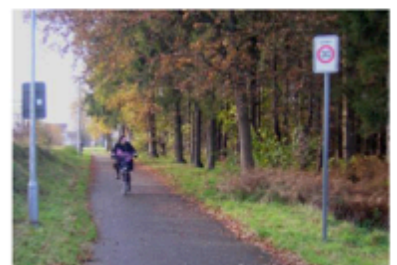
### 3. Spoorzate naast Populierenwijk



#### Zijaanzicht



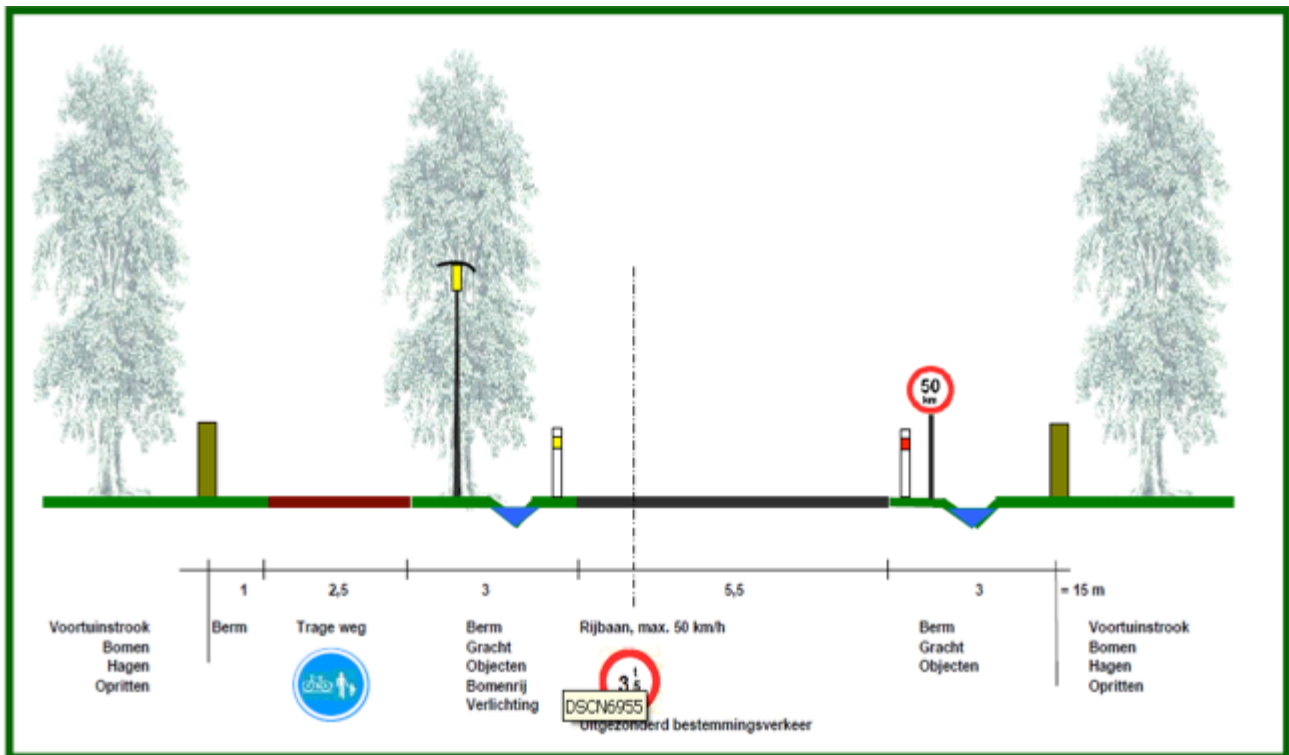
#### Voorbeeld : Stationswegel, Daliaweg



Hier moet door een herinrichting de Tuinlaan een knip krijgen van de aangelegde tangent. Door de hieronder voorgestelde herinrichting (rioproject) wordt dit een zone 50.



**De virtuele laan.**  
**Middeleeuws afwateringssysteem**



**Laan in publiek en privaat domein, lokale weg en trage weg**

### 3.5 Advies jeugdraad

Op 27 november organiseerde de jeugdraad een open discussieavond omtrent het nieuwe mobiliteitsplan. Hierop stelde de jeugdraad vele positieve elementen vast: zo is er een verhoogde aandacht voor autovrije straten en wordt de fiets als zwakke weggebruiker meer centraal gesteld. Dit zijn zaken die kinderen en jongeren tot de verbeelding spreken. Toch wenst de jeugdraad te benadrukken dat de finale uitwerking op straatniveau, cruciaal zal zijn. Zo waren er operationele vragen omtrent de rechtstreekse aansluiting van de fietssnelweg langs de spoorlijn van Antwerpen-Beveren op het fietspad van de Noorderlaan. Een vraag die ongetwijfeld opnieuw aan bod zal komen bij de opmaak en uitwerking van het masterplan 'achterkant stationsomgeving'. Ook waren er verzuchtingen omtrent de ontbreken van een fietspad in de Driekoningenstraat, tussen de Heistraat en de Bremstraat. Het aanleggen van dergelijk fietspad zou de verkeersveiligheid gevoelig verhogen. Een laatste bedenking was over het vrachtvervoer afkomstig vanuit de Waaslandhaven. Gelet op de mogelijke niet-realiseren van de doorsteek van het Doornpark van Beveren op de Expresweg én de trage realisatie van de ring rond Gent, bestaat het risico dat er veel sluipverkeer via Nieuwkerken naar de E17 zouden gaan. De jeugdraad vraagt om verder betrokken te worden bij de uitwerking, maar schaaft zich duidelijk achter het mobiliteitsplan.



## 3.6 Advies seniorenraad

De seniorenraad kan zich zeker en vast positief uitspreken over dit plan maar heeft toch nog een aantal bemerkingen:

- In het ouderenbeleidsplan dat op 1 december 2014 werd goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen zijn er volgende aandachtspunten wat betreft mobiliteit:
  - o Ouderen die minder mobiel zijn worden in hun bewegingsvrijheid beperkt wanneer voetpaden en fietspaden blokkades vertonen of niet goed onderhouden zijn.
  - o Bij het regulier openbaar vervoer blijkt nog veel af te hangen van de bereidwilligheid van de individuele buschauffeur (voor het verlagen van de bussen), terwijl niet alle senioren voldoende assertief zijn om hun rechten op dat vlak op te eisen.
  - o Ook wat betreft gespecialiseerd vervoer zijn er nog hiaten. Het aanwezige aanbod zou ook nog verder bekend gemaakt dienen te worden.
  - o Bepaalt verkeersgedrag (agressief rijgedrag) van automobilisten maakt het lastiger voor ouderen om zich te verplaatsen.

Algemeen werd er ook gezegd dat er in het nieuwe mobiliteitsplan van de stad specifieke aandacht dient te zijn voor senioren en mindermobielen om zo hun mobiliteit te verhogen.

- In de raad van 10 december 2014 werden ook nog volgende opmerkingen gemaakt:
    - ➔ Ook fietsers moeten zich aan de verkeersregels houden. Als de infrastructuur veilig wordt, moeten zij zich ook bezinnen over hun gedrag in het verkeer.
    - ➔ Gebruikers dienen voldoende geïnformeerd te worden. Bvb. dubbele fietspaden zijn een aandachtspunt. Niet iedereen weet waar fietsers uit 2 richtingen kunnen komen. Deze moeten goed gemarkeerd zijn.
    - ➔ Voorspelbaarheid toekomstige mobiliteit. Is hier zicht op? Met de inschakeling van de ringweg zal deze baan erg druk worden.
    - ➔ Als men aanduidingen maakt op de grond bvb. rolstoelen op parkeerplaatsen voor mensen met een beperking, moeten deze goed onderhouden worden en op tijd bijgewerkt.
    - ➔ Het aantal fietspaden moet uitgebreid worden.
    - ➔ Binnen het openbaar vervoer moeten de trajecten herschikt worden in functie van de leefbaarheid van de woonstraten!
- Ook de stugheid van de Lijn moet aangekaart worden. Vanuit het beleid/de stad moet men druk uit oefenen op de Lijn. Zo moeten dringende zaken meteen besproken kunnen worden en benoemd worden.
- Ook in het openbaar vervoer moet men (bij aanpassingen) bewoners betrekken.

### Besluit

De seniorenraad is van mening dat dit een mooi voorstel is, maar het moet ook omgezet worden naar een realistisch stappenplan.

Wanneer dit stappenplan er komt, wenst de seniorenraad graag op de hoogte gehouden te worden.

De seniorenraad vraagt ook expliciete aandacht voor mensen die minder mobiel zijn, men denkt hier dan vooral aan de staat van voet- en fietspaden en de beschikbaarheid van het openbaar vervoer.

## 3.7 Advies private bussector

Met veel belangstelling heb ik de presentatie over de mobiliteitsplannen in en rond Sint-Niklaas gelezen. Ik vind het een nobel, dringend en ambitieus initiatief waar ik zeker kan achterstaan.

Met ons bedrijf zijn we een belangrijke gebruiker van het verkeersnet in Sint-Niklaas, en zorgen we voor vele verplaatsingen in en vanuit de stadskern van een groot aantal personen.

De laatste jaren, maanden en weken worden we steeds meer geconfronteerd met de huidige verkeersproblematiek in onze streek (maar ook daarbuiten natuurlijk), die er voor zorgen dat onze voertuigen steeds langer onderweg (kunnen) zijn op een bepaald traject, wat vanzelfsprekend een nefast gevolg heeft voor onze efficiëntie en stiptheid. Wij blijven hopen dat eens de huidige en geplande werken afgerond zijn, de situatie terug zal verbeteren.

In het mobiliteitsdossier wordt wel gesproken over het openbaar vervoer, maar spijtig genoeg niet over het collectief personenvervoer. We zijn er van overtuigd dat dit ook een belangrijke rol speelt in het mobiliteitsbeleid.

Er zijn volgens ons toch enkele zaken waar dient rekening mee gehouden te worden, in de mate van het mogelijke:

Onze voornaamste problematiek is een vlotte circulatie binnen het centrum (waarbij in Sint-Niklaas de busstroken zeker helpen – doch zouden deze moeten voorzien worden van de juiste borden, zodat het gebruik door autocars hiervan niet enkel lokaal gedoogd wordt, maar ook wettelijk is toegelaten (sinds vorig jaar is de wetgeving hieromtrent aangepast)). Wij hopen tevens dat deze busstroken nog uitgebreid kunnen worden.

Anderzijds zijn er op verschillende plaatsen in de stad obstakels (bijvoorbeeld paaltjes, verkeersborden, geparkeerde wagens ...), die er voor zorgen dat het niet zo vanzelfsprekend is om op bepaalde plaatsen in de stad te geraken met een voertuig van 12 tot 14 m. Sommige van deze ingrepen zijn misschien ingegeven om het vrachtverkeer te ontraden, maar deze hebben natuurlijk ook invloed op autocars.

Voorbeelden hiervan:

- ) bereikbaarheid van de school Sint-Camillus in de Oude Molenstraat
- ) Bocht aan Houtbriel bij het wegrijden uit de Kalkstraat
- ) Kasteelstraat (einde richting Westerplein)
- ) inrijden Watermolendreef vanuit Plezantstraat
- ) ...

Anderzijds ondervinden wij ook geregeld problemen om groepen op een veilige manier te laten op- en afstappen, zonder daardoor ook zelf het andere verkeer in gedrang of gevaar te brengen.

In Sint-Niklaas zijn zeer veel scholen in het centrum gevestigd. Dit heeft zijn voordelen, maar ook zijn nadelen. De scholen verkiezen vanzelfsprekend om zo dicht mogelijk tegen hun schoolpoort opgepikt te worden, wat te begrijpen is, maar aangezien veel van deze ritten ook tijdens de spits vertrekken of aankomen, zorgt dit regelmatig voor de nodige frustratie en verstoring van het verkeer. Zeker als het gaat over grotere groepen, waar we meerdere voertuigen moeten inzetten. Het valt regelmatig voor dat scholen met groepen van enkele honderden tegelijk op stap gaan. Als dit dan gaat over bijvoorbeeld SJKS, OLVP of Heilige Familie, geeft dit de nodige problemen om dit op een ordentelijke manier te laten gebeuren in de Hofstraat of Spoorweglaan, waar er op dat tijdstip niet voldoende ruimte is om de

voertuigen uit de weg (zonder het andere verkeer te hinderen), maar toch nog veilig te stationeren. Berkenboom heeft als alternatieve opstapplaats het Hendrik Heymanplein, waar eigenlijk de quasi enige plaats in het centrum is waar er parkeerplaats voorzien is voor bussen, maar dit biedt maar plaats voor een tweetal voertuigen, en de bereikbaarheid is ook niet ideaal. De haltes van de Lijn op de markt, zijn tijdens de spits ook geen alternatief, aangezien deze meestal door voertuigen van de Lijn zelf bezet zijn. De lagere school van de Berkenboom laat de kinderen opstappen op de parking Zwijgershoek, maar het is zeer tijdrovend om vanaf daar de stad te verlaten met een autocar, en dit is ook geen makkelijke plaats om met een lange autocar te geraken.

Wij hopen dat je bovenstaande zaken kan meenemen in het verdere beleid. Indien nodig, sta ik open om een en ander persoonlijk te bespreken, om verduidelijking te geven en tot een degelijke oplossing te komen.

Alvast bedankt voor uw tijd.

Mocht u verdere vragen of opmerkingen hebben, aarzel dan zeker niet me te contacteren.

## 3.8 Advies Unizo

- Als het verkeer zo veel mogelijk uit de stadskern gebannen wordt, wat zijn dan de gevolgen van verkeersdrukke op de huidige ringwegen. Kunnen die dat aan? Is dat gemeten? We zien al de huidige enorme drukke en opstopping bijv. aan de tunnel R42 (stationsbuurt).
- Kan deze tunnel het extra verkeer aan, of welke oplossingen zijn hier voor voorzien.
- Om een vlottere verkeersstroom te bekomen zijn we niet tegen het invoeren van de verschillende verkeerslussen als alle randvoorwaarden zijn voldaan. Maar een volledige 'knip' op de Markt doorvoeren vinden wij te drastisch en te risico vol. Minder of geen doorgaand verkeer over de Markt kunnen wij aanvaarden, maar geen verkeer meer toelaten is voor ons te drastisch. Wij denken dat er verbindingen tussen twee verkeerslussen kunnen gemaakt worden. (zie plan in bijlage). Het plaatselijk verkeer richting Markt kan zo toch nog op twee manieren terug de binnenstad indraaien. We zijn er van overtuigd dat dit voorstel zal zorgen voor een vlottere bereikbaarheid van het centrum, zonder het doorgaand verkeer aan te trekken.

De juiste plaats van de verbindingen moet natuurlijk nog bekeken worden, het is het idee wat we willen voorstellen.

- Wanneer gaan de verschillende fasen in, wetende dat de oostelijke tangent zeker niet kan gerealiseerd worden voor 2020. De fasering lijkt ons correct, maar wel als er een totaal zicht is op realisatie van de randvoorwaarden. Als dit zo niet zou zijn en de eerste fase wordt gerealiseerd en ingevoerd, dan vrezen wij een totaal infarct van de mobiliteit en de bereikbaarheid van de binnenstad, met alle gevolgen van dien voor de ondernemers uit het centrum.

Wat betreft de werkzaamheden van het dossier 'Vijfstraten'

- Het totaal afschaffen van de parkeermogelijkheid in de straat vinden wij voor de bewoners en de handelaars te ingrijpend. De bewoners hun wagen laten plaatsen op een privé terrein lijkt ons een oplossing dat moeilijk houdbaar zal zijn op langere termijn, zelfs met contracten is dit een gevaarlijke werkwijze. De enkele plaatsen die voorzien zijn voor kort parkeren gaan dan ook dikwijls ingenomen worden door de buurtbewoners voor laden en lossen van hun auto. Dit heeft als gevolg dat de klanten van de handelaars geen (voldoende) plaats hebben.
- Ons voorstel: behoud het parkeren langs één zijde, maak beide voetbaden 1m65 breed (i.p.v. 2m). De twee rijvakken blijven even breed, maar de gelijkgrondse fietspaden worden dan elk 35cm breder. Als deze fietspaden in het rood worden aangeduid, zal dit voor de fietser veiliger fietsen zijn, hebben de voetgangers een voldoende ruim voetpad (wettelijk min. 1m50) en hebben de bewoners ruimte om hun wagen te stallen. De voorziene parkings blijven zo vrij voor de klant die snel een boodschap wil doen in de handelszaken in de buurt.

Wij hopen dat u deze opmerkingen grondig bestudeerd. Samen zoeken we naar de beste oplossingen en slaagkansen voor alle bewoners van de stad.

### 3.9 Advies fietsersbond

Tijdens de kernvergadering van vanavond hadden wij nog de volgende opmerkingen bij het ontwerp van mobiliteitsplan:

- Bij de verbinding Schelderoute - Stropersroute (zie kaartje op pagina 75 van 144 van het ontwerp van mobiliteitsplan : We vragen ons af of de fietsers niet beter via de Hofstraat naar het noorden gestuurd worden dan langs de Stationsstraat (zoals het plannetje lijkt aan te geven) om dan te verknopen aan het nieuwe kruispunt Driekoningen/Hofstraat/Spoorweglaan.
- Kan er hier (zie blauwe pijl) geen betere (minder kronkelende, directere) fietsroute komen, vergelijkbaar met de oostelijke kant van de stadskern?



- Kan hier (zie pijl) een verbinding voorzien worden tussen de 'regionaalstedelijke fietssingel' en de 'lokale fietssingel'?:



- De Polderroute lijkt de Plezantstraat te volgen. Er moet zeker blijvend aangedrongen worden op het doortrekken van het goede fietspad van de Plezantstraat tot en met de Kleibeke.
- In afwachting van de realisatie van de parallelweg achter de Hoge Bokstraat en de Oostelijke Tangent (waardoor het plan op kruissnelheid zou komen) dringen wij aan op het optimaliseren van de fiets- en voetpaden, bijvoorbeeld in de Tuinlaan, de Hoge Bokstraat en dergelijke. In de Hoge Bokstraat zou men de asverschuivingen kunnen wegnemen en vervangen door trajectcontrole, waardoor de snelheid en overlast constant binnen de perken gehouden kunnen worden.

## 3.10 Verslag Gecoro

### 1. Goedkeuring verslag vorige vergadering (23-09-2014)

Het verslag wordt goedgekeurd met algemene stemmen (17).

### 2. Budget 2015: advies

Schepen Geerts geeft een toelichting bij het budget 2015. De Gecoro heeft geen opmerkingen op het budget.

### 3. RUP Kriekepitte: advies

Het RUP wordt toegelicht door de secretaris.

Voor de verdere uitwerking van het RUP wordt de aanbeveling gedaan om een trage verbinding van de Voskenslaan naar de te behouden groenzone op te nemen om de toegankelijkheid te verzekeren.

Besluit:

**De Gecoro geeft een gunstig advies met algemene stemmen (17) over RUP Kriekepitte mits een trage verbinding van de Voskenslaan naar de groenzone wordt opgenomen.**

### 4. Huisvestingsverordening: advies

Een Gecoro lid vraagt om artikel 10 van de huisvestingsverordening aan te passen zodat vanaf de tweede slaapkamer de oppervlakte kleiner dan 10 m<sup>2</sup> kan zijn.

De huisvestingsambtenaar, Christien Geldolf, stelt dat ook bij andere steden en gemeenten en bij de normen van de VMSW een differentiatie van toepassing is.

De Gecoro sluit zich aan bij de vraag tot wijziging van artikel 10 van de huisvestingsverordening mits de kwaliteit gewaarborgd blijft en vraagt om dit voor te leggen aan het college van burgemeester en schepenen.

### 5. Masterplan Westakkers: toelichting

Barbara Smitz van de provincie Oost-Vlaanderen geeft een toelichting over het masterplan aan de Gecoro.

Er worden een aantal bedenkingen geformuleerd over de ontsluiting op de N70 en de invulling van de site.

### 6. Ontwerp mobiliteitsplan: toelichting

Het studie bureau Traject stelt het ontwerp mobiliteitsplan voor aan de Gecoro. De presentatie is raadpleegbaar op [www.sint-niklaas.be/mobiliteitsplan](http://www.sint-niklaas.be/mobiliteitsplan).

Er wordt aandacht gevraagd voor het aspect educatie, de realisatie van de stadsrandparkings, de bereikbaarheid van het station en het vrachtverkeer.

## 3.11 Advies landbouwraad

### Goedkeuring verslag vergadering van 27 maart 2014

Het verslag wordt goedgekeurd.

#### 1. Mobiliteitsplan: toelichting krachtlijnen

Jurgen Goeminne, mobiliteitsambtenaar geen een toelichting bij het ontwerp van het nieuwe mobiliteitsplan. Dit ontwerp is terug te vinden op de website van de stad via volgende link <http://www.sint-niklaas.be/document/presentatie-mobiliteitsplan-0>

Het plan werd opgemaakt in samenspraak met het gewest, de provincie, de stad, De Lijn en de NMBS.

Vragen landbouwraad:

- Bij de nieuwe aanleg van de Kerkstraat – Kleemstraat is er parkeren voorzien aan beide kanten van de straat. Dit geeft problemen voor de doorgang van landbouwvoertuigen met aanhangwagens.  
*Antwoord mobiliteit: dit probleem is gekend. De locatie van de gemarkeerde parkeerplaatsen zal herbekeken worden zodat kruisend verkeer niet meer over het voetpad moet rijden.*
- Waarom mag er geen landbouwverkeer over de brug van de westelijke tangent?  
*Antwoord mobiliteit: dit is een bevoegdheid van het gewest. De stad heeft de vraag gesteld om landbouwverkeer toe te laten maar het gewest geeft hier geen toelating voor. Het betreft hier een autoweg waar geen traag rijdend verkeer toegelaten wordt. De vraag zal nogmaals gesteld worden aan het gewest.*
- Er wordt gevraagd om bij de verandering van het profiel voor de landelijke wegen rekening te houden met het verkeer van grote landbouwvoertuigen tijdens de oogstperiode.
- Aandacht geven aan de gevaarlijke, gelijkvloerse, oversteekplaats voor fietsers t.h.v. rond punt Tuinlaan. De dienst mobiliteit laat weten dat fietsers hier geen voorrang hebben.
- Het dubbel fietspad in de Houten Schoen zorgt voor een gevaarlijke situatie voor fietsers die linksaf willen slagen richting Eigenlostraat. Kan hier iets aan gedaan worden?
- Er wordt gemeld dat er meer last is van sluikeverkeer (auto's) op landelijke wegen (o.a. Waterstraat, Stenenmuurstraat).  
*Antwoord mobiliteit: er zijn mogelijkheden om landelijke wegen met weinig bewoning uitsluitend voor te behouden voor landbouwverkeer (o.a. tractorsluis, zandbak, ...). Dit is voorlopig niet voorzien.*

- Wanneer wordt er gestart met de werken van de oostelijke tangent?  
*Antwoord mobiliteit: De stad is hier al lang vragende partij. Voorlopig is er nog geen concrete timing van het gewest. De ambitie is om in 2018 de werken te starten en in 2020 afgewerkt te hebben. De realisatie van de oostelijke tangent is een zeer belangrijk aspect voor de realisatie van het mobiliteitsplan.*

## 2. Tragewegenplan Nieuwkerken: stand van zaken

Op 15 oktober 2014 werd de in de basisschool De Droomballon te Nieuwkerken de evaluatiekaart van de trage wegen op het grondgebied Nieuwkerken voorgesteld. Er werd toegelicht hoe deze tot stand is gekomen. Er werd ook een evaluatiebundel ter beschikking gesteld. Geïnteresseerden kunnen deze bundel invullen met hun opmerkingen. De bundels moeten ingediend worden tegen uiterlijk 1 december 2014. Op 13 januari 2015 zal er een evaluatieavond georganiseerd worden waarbij de resultaten van de ingediende evaluatiebundels besproken zullen worden. Daarna zal er een adviesnota en wenselijkheidskaart opgemaakt worden die ter goedkeuring zal voorgelegd worden aan de gemeenteraad.

## 3. Tragewegenplan Sinaai: uitvoering

Het stadsbestuur heeft bij de provincie een aanvraag ingediend voor begeleiding, via het Regionaal Landschap Schelde-Durme, bij het uitvoeren van de tragewegenplannen Sinaai en Belsele. In een eerste fase werden volgende 2 inrichtingsdossier ingediend:

- Fierenswegel (voetweg 38), deel 13b zoals aangeduid in de adviesnota en op de wenselijkheidskaart van het tragewegenplan Sinaai;
- Steverswegel (voetweg 39), deel 37c zoals aangeduid in de adviesnota en op de wenselijkheidskaart van het tragewegenplan Sinaai.

De adviesnota en wenselijkheidskaart voor Sinaai worden als bijlage aan het verslag toegevoegd.

## 4. Evaluatie infoavond bestrijding kraaien in fruitplantages

Op de infoavond waren een 25-tal geïnteresseerden. Het was een interessante toelichting over hoe de bestrijding met haviken uitgevoerd werd. Er werd duidelijk gesteld dat voor alles een vergunning nodig is (o.a. ANB, jachtvergunning, ...) Er was interesse om deze manier van bestrijden ook in deze streek te gebruiken. Enkele aanwezigen hebben contactgegevens uitgewisseld met de spreker.

## 5. Varia

- In de Mulderstraat werd 5 jaar geleden een rij elzen aangeplant. De takken hangen tot op de straat waardoor er hinder is voor doorgaand verkeer. Er wordt gevraagd om deze bomen te snoeien.
- Er wordt gevraagd om het opschietende struikgewas in en langs waterloop 8017c vanaf het kerkhof van Nieuwkerken richting Vrasene te snoeien.

Namens de uitgebreide raad voor land- en tuinbouw,



## 3.12 Advies Voka

Geachte schepen,

In het kader van het participatietraject rond het mobiliteitsplan van de stad Sint-Niklaas wensen wij enkele commentaren te formuleren op basis van de reacties die we van onze leden mochten ontvangen.

### 1. Oostelijke tangent

Het spreekt voor zich dat de realisatie van deze verbindingsweg cruciaal is voor stad en regio. Het ganse mobiliteitsplan is hier aan opgehangen en staat of valt met de uitvoering ervan.

Het gemeenschappelijk schrijven aan minister Weyts door de CEO's van de 20 grootste bedrijven uit Sint-Niklaas beklemtoont ten volle de belangrijkheid van de realisatie. De inhoud van deze brief vindt u nogmaals als bijlage.

Evenwel willen we ook beklemtonen dat het implementeren van de visie (autoluw maken van de stad en vrachtroutenetwerk) vóórdat de tangent gerealiseerd is geen nefaste gevolgen mag hebben voor de bereikbaarheid van industrieterreinen en de aantrekkingskracht van de binnenstad voor winkelverkeer.

### 2. Vrachtwagenverkeer

De bereikbaarheid van industrieterreinen moet te allen tijde worden gewaarborgd. Het implementeren van het vrachtroutenetwerk moet hiermee ten volle rekening houden. Ook mag de beleving van de binnenstad door vrachtwagens hiermee niet in het gedrang komen.

### 3. Parkeerbeleid binnenstad

Inzetten op de fiets is één ding. Maar dat is dan voornamelijk voor bewoners haalbaar. Wie van de rand van de stad of verder komt, moet zijn auto op zeer goed gekozen plaatsen kunnen parkeren om meestal te voet te gaan. Als het dan is om een beperkt aantal boodschappen te doen, de stadsdiensten te bezoeken,... ontstaat er o.i. een last extra voor stadsbezoekers.

Op het moment dat de kernwinkelstraat Stationsstraat uit een diep dal aan het klimmen is moet ten volle worden gewaakt dat de consument zich niet laat afschrikken door auto-ontradende initiatieven t.o.v. de aanzuigkracht van het Waasland Shopping Center waar een ruim aanbod is van gratis parkeerplaatsen.

Kortom, de economische impact van de maatregelen mogen niet uit het oog worden verloren.

Met vriendelijke groeten,

Dirk Bulteel  
Directeur

### 3.13 Advies schooldirecties (lagere scholen)

College/ SJKS: 25% van de ouders zijn van buiten Sint-Niklaas, moeten wij dan inschrijvingen van mensen buiten de stad weren?

Neen, dat is niet de bedoeling.

Wat gebeurt er met schoolbussen van het buitengewoon onderwijs? Deze krijgen dezelfde regeling als het openbaar collectief vervoer. Dit is een korte termijn actie binnen het mobiliteitsplan.

Voor regulier onderwijs wordt er gezocht naar veilige opstapplaatsen met ruimte om kinderen te laten afzetten door ouders: vb. parkeerpleinen en de Grote Markt voor scholen die daar dicht tegen liggen.

Wordt de Spoorweglaan een deel van de rondgangsweg?

De heraanleg van het kruispunt Driekoningen zal zorgen voor een betere doorstroom.

College: bekijken van de of er gratis of goedkopere tarief parking markt kan komen tijdens de schoolspits.

School Camillus Oude Molenstraat: auto's van de andere kant van de Singel moeten nu helemaal door de wijk, omdat er geen verbinding is. Zou het een oplossing zijn om daar terug een verbinding te maken?

### 3.14 Advies centrummanagement

De vragen en opmerkingen gegeven door de leden hebben we verzameld rond een drietal items.

Vooreerst willen we melden dat het feit dat er een visie is en ernaar gewerkt wordt reeds hoopvol is. Voor elke ondernemer/handelaar is het immers van belang het toekomstbeeld te kennen om er zo naar te kunnen handelen.

Verder zijn de bemerkingen , vragen en suggestie ingedeeld in concept en uitvoering.

Algemene bedenking vanuit de handelaars: ( Patrick De Schepper)

*In het verleden zijn de handelaars van de Stationsstraat al eens "betrokken" geweest bij de opmaak van een faseplan rond de verkeerssituatie van de Stationsstraat. Dit is op papier bevestigd en ondertekend door de vroegere Burgemeester. Helaas stellen wij vast dat het uiteindelijke resultaat (een verkeersvrije winkelstraat) er al een jaar staat, maar de tussenstappen die ernaar moesten leiden, én, belangrijk genoeg, de flankerende maatregelen tot op heden dode letter zijn gebleven. Wilt men nu weer paard en kar in een dubieuze opstelling plaatsen ? Wij vragen niets liever dan dat eerder gemaakte afspraken en beloftes gerealiseerd worden, dan dat er weerom nieuwe maatregelen worden genomen die de consument in de war brengt.*

*Het gros van de bezoekers aan de stadskern komt nog steeds met de wagen. Niets in de nabije toekomst laat blijken dat deze houding direct gaat wijzigen, integendeel. Het openbaar vervoer is en blijft een onbetrouwbare partner om diverse redenen (geen klantvriendelijke houding en vervoersmomenten, geen waardig vervoersalternatief, geen ambitie om marktleider te willen/kunnen zijn,...). Het gratis vervoer had een averechts effect (richting shopping vanuit binnenstad, niet omgekeerd zoals gehoopt en gedacht). Fietsende consumenten zijn enkel zeer lokaal (lees binnenstad).*

*Het is utopisch te denken dat bezoekers uit Lokeren, Hamme, Moerzeke, Temse, Klein-Brabant, Stekene, De Klinge, Sint-Gillis-Waas, Kruikebeke, ... met de fiets gaat komen.*

*Zolang dit niet verbetert, zijn alle genomen maatregelen een maat voor niets en dragen ze niet bij tot de meerwaardebeleving van de bezoeker aan de stadskern.*

*Sint-Niklaas is Gent of Antwerpen niet; een niet onbelangrijk deel van de kopende bezoekers doet dit met persoonlijk (auto)vervoer.*

*De (meerderheid) handelaars van de Stationsstraat bezien het doorknippen van de Markt met argusogen : wij vrezen voor een herhaling van een niet zo ver verleden.... Met alle gevolgen vandien.*

Concept :

#### C.1. Algemeen

Er zijn nog weinig details bekend daar dit over een algemeen concept gaat. Graag willen we een duidelijke overlegprocedure bij de grotere werken. ( advies, goedkeuring, flankerende maatregelen).

#### C.2. Bereikbaarheid centrumparkings.

Zijn alle centrumparkings voldoende bereikbaar vanuit de verschillende hoofdtoegangen (Noorden en Zuiden ).

#### C.3. Impact voor handelaars:

Is er een impactstudie gedaan voor de handelaars? Welke handelaars zijn het meest geïmpacteerd.

#### C.4. Bovenlokale aantrekking

De winkels in de stadskern hebben niet enkel een wijkbediening doch ook een volledige stadsbediening en bovenlokale aantrekking. Is er op al deze niveaus voldoende rekening gehouden met de implantatie van de huidige winkels, toekomstige winkels? En is hier een advies voorzien voor toekomstige handelaars zodat deze onmiddellijk kunnen rekening houden met de toekomstige rijrichtingen, enz... Voorzover deze definitief vastliggen.

Kan men een “ advies voor toekomstige handelszaken” aanmaken?

#### C.5. RUN & FUN shopping:

Elk centrum heeft haar mix van FUN en RUN shoppers nodig. Heeft men rekening gehouden met de specifieke behoefte van RUN shoppers. Dit zijn snel bereikbare korte termijn parkings op korte afstand van de hoofdwinkelstraten. (Idem HORECA voor lunch en dinner )

#### C.6. RANDPARKING

Worden hier ook feestverhuur punten voorzien?

#### C.7. SCHOLEN

Men mag het commercieel voordeel van ouders die hun kinderen komen ophalen , met de wagen, niet onderschatten. Wordt hier rekening mee gehouden in het concept ontwerp? Namelijk plaats en ruimte voor korte termijn parking en oppikken kinderen.?

#### C.8. Toegang parking Grote Markt

Is bij het voorzien “doorknippen” van de doorstroom over de Grote Markt rekening gehouden met een vlotte bereikbaarheid van de parking Grote Markt.

#### C.10. Singel als doorstromingsader.

Het conceptplan voorziet dat de singel als belangrijkste doorstroom van doorgaand verkeer en intra-wijk verkeer (tussen de verschillende wijken) . De singel zal dus jaar na jaar heel wat meer verkeer te verwerken krijgen met heel wat “op- en afritten van de wijken”. Is de singel hierop voorzien en heeft men een duidelijk berekend model hiervoor?

Uitvoering :

U.1. Aangezien dit nog een concept is om nadien meer detailplanningen te maken vragen wij een duidelijke procedure waarbij handelaars/ondernemers op tijd geïnformeerd en betrokken worden. Hoe worden de verschillende partijen betrokken?

U.2. Is er een mogelijkheid om een ombudsman voor de uitvoering van het mobiliteitsplan aan te stellen die de continuïteit van de uitvoering ( legislatuuroverstijgend) en de belangen van klanten en handelaars te bewaken . ( informatie – advies - .. )

U.3. Bovenlokale aantrekking. De centrumstad heeft een bovenlokale aantrekking. Communicatie rond de ( veranderende) mobiliteit, bereikbaarheid en parking zijn uiterst belangrijk. Wat is de voorzien procedure hiervoor? Als communicatie zien wij plannetjes, borden , parkingroutes en dergelijke

U.4. Communicatieplan naar klanten toe is belangrijk. Er is wel reeds een nieuwsbrief werken maar deze is algemeen. De handelaars willen hun klanten ook informeren hoe ze bereikbaar zijn. Graag ondersteuning naar de handelaars hoe ze bereikbaar zijn tijdens werken. Zodat de bereikbaarheidsinfo makkelijk kan opgenomen worden in eigen websites, nieuwsbrieven , e-mails en dergelijke.

U.5. OP tijd uitvoeren van beloofde flankerende maatregelen. In het verleden zijn er werken uitgevoerd waar de noodzakelijke flankerende maatregelen te laat uitgevoerd werden.

Voorzitter werkgroep Mobiliteit Centrummanagement

Patrick De Schepper.

### 3.15 Advies ouderraad Droomballon

*AAN: Carl Hanssens (Schepen van Mobiliteit) Paddeschootdreef 55 9100 Sint-Niklaas*

*BETREFT: Mobiliteitsplan Sint-Niklaas - Impact schoolgaande kinderen Droomballon*

Nieuwkerken, 18 januari 2014

Geachte Heer Hanssens, Beste Carl,

Vooreerst onze beste wensen voor het nieuwe jaar!

Als ouderraad van De Droomballon willen we ons blijven engageren voor een betere verkeersveiligheid voor onze kinderen op weg naar en van de school. In dit kader hebben we het ontwerp van het nieuwe mobiliteitsplan van het stadsbestuur doorgenomen.

We zijn verheugd dat er een deel van de wensen uit ons eerder overgemaakt memorandum werd opgenomen in het plan. We willen u oprecht danken voor dit engagement. Echter, een voor ons cruciaal deel van het voormelde memorandum (en van gelijkaardige memoranda van de andere lagere school in ons dorp) werd echter helemaal niet omgezet in de nieuwe beleidsvoorstellen.

In het directe belang van de veiligheid van onze kinderen vragen we u met aandrang aandacht te besteden aan volgende punten :

- N451: Tonnagebeperving zodat zwaar verkeer weg blijft uit de dorpskern.
- Kruispunt Nieuwkerkenstraat-N451: Aanleg van veilige fietsstrook aan het einde van de Nieuwkerkenstraat tijdens de spits. De rode fietssuggestiestroken worden tijdens spits gevuld met stilstaande of rijdende gemotoriseerde voertuigen waardoor fietsende kinderen letterlijk worden weggedrukt.

Via de Maatschappij Linkerscheldeoever hebben we vernomen dat er een sterke toename van containervervoer mag verwacht worden via de haven en de druk op het omliggende wegennet vanaf 2015-2016 sterk zal toenemen. Een extra reden dus om een oplossing voor dit probleem op te nemen in het mobiliteitsplan.

Omdat we zelf graag actief/constructief willen meewerken aan een veilige oplossing verzoeken we tot dialoog om samen tot creatieve/haalbare oplossingen te komen.

Alvast bedankt voor uw tijd en de kans tot inspraak. Het zou fijn zijn om de status van dit dossier verder mee te mogen blijven opvolgen.

## 4. Opmerkingen bewoners

### 4.1 Jeanine de Boever

We hebben verleden keer daar uitleg over had op" Seniorenadvies vergadering ". Maar ik heb ook gezien dat er een actie komt van Mobiliteit Politie Sint Niklaas ( mooie krantenfoto ) (eindelijk tegen parkeerders zonder invalidenkaart ) Heb sinds ik die parking heb meerder keren de politie opgebeld ( moet ik doen ) gemaild naar Mobiliteit ik zie dat er pak-actie zal gevoerd worden tijdens mijn afwezigheid..Hopelijk kunnen ze er veel pakken invalide vragen geen compassie maar respect , (we hebben onze kwaaltjes en moeten er door met ups en downs ) dat vind ik hier in het klein gedeelte van de Verbindingsstraat zeker niet , van de jonge mensen ...Als ik 9/10 weg rij , is bij mijn terugkeer de mindervalide parking bezet zonder kaart...Is niet afgelijnd , moet ook niet het is enkel de aanwijzingsplaat die telt ...lijnen zijn suggesties om meer aanduiding te geven wat het is, maar ook dat helpt niet ,dat zie ik op Heymanplein en parking GB, Shoppincenter en overal een beetje waar zo aangeduide parkings zijn . Mobiliteitsplan gaat helemaal over iets anders hé

niet voor mobiliteitsplan

### 4.2 Familie Burm

Daar ik op de inspraakronde voor alle inwoners inzake het mobiliteitsplan niet aanwezig kan zijn, richt ik mij langs deze weg tot u.

Ik ben groot voorstander van het openbaar vervoer , indien dit voor mij ook efficiënt zou zijn.

Sedert 1977 woon ik achteraan in de Puitvoetstraat en heb daar nog steeds geen bus die mij naar het centrum van de stad kan brengen.

Ik moet ongeveer 20 minuten stappen tot aan Shopping Waasland.

Mijn vraag is de volgende : is het mogelijk om een bus tot halverwege of eind van de straat te laten rijden , die kan eventueel via Industripark West en Dendermondse steenweg , zo de Shopping en het stadscentrum bereiken.

Met het stadsbos in de straat zou dit misschien een goed initiatief zijn.

Graag een reactie.

Niet weerhouden

### 4.3 Thierry Huwel / Eva Dobbelaere

Wij zijn woonachtig in de Elisabethlaan. Via deze weg hadden we u dan ook de vraag gesteld wat er zal veranderen voor onze straat inzake parkeren, snelheid, meer/minder auto/autobussen?

Via deze weg dan ook graag wat opmerkingen ivm verkeer in onze straat:

- goed dat er bussen rijden, echter rijden die aan een snelheid waarbij er een drukverplaatsing plaats vind die soms de ramen en deuren doet trillen in ons huis. Voor zwaar vracht vervoer idem dito.

- We wonen hier met veel kinderen in de straat (en gezien de verjonging van de buurt zal dit nog vermeerderen) en dit gaat soms gepaard met gevaarlijke situatie's waarbij kinderen soms plots van achter een auto opduiken en direct op straat staan met alle gevolgen (wel al enkele bijna ongelukken maar gelukkig nog geen ongelukken). Inzake veiligheid voor kinderen is dit toch wat gevaarlijk. Kinderen komen van tussen de auto's en staan plots op een weg waarop auto's 50 km/u rijden. Ze hebben ook geen zicht want dan moeten ze al bijna op de rijbaan staan. Onlangs nog een jongetje gezien die achter zijn bal liep die op straat vloog. Gelukkig kwam er toen geen auto.

Ooit was er een ongeluk nabij het plein zelf. Daar is nu een zone 30 maar voor en achter het plein is dit niet? Nochtans lopen/spelen/verplaatsen er zich ook daar kinderen...

- Voor fietsers is het ook niet veilig want er is een nauwe doorgang tussen de fietser en de middenberm. Sommige bestuurders trekken zich daar niks van aan en rijden voorbij een fietser aan 50 km/u op enkele centimeters van de fietser. Onlangs nog zelf gezien bij een oud vrouwtje die op de fiets reed.

<b>Te onderzoeken</b>
-----------------------

### 4.4 Jan De Smedt

Beste bedenkers van het mobiliteitsplan.

Ik vind dit allemaal zo mooi, maar wat met de buitenwijken van Sint-Niklaas?

Is het niet mogelijk om in de Weimanstraat het bord "**levensgevaar**" te plaatsen? Ik fiets bijna elke morgen, voorzien van genoeg verlichting en fluohesje, naar mijn werk via de weimanstraat. Eerlijk gezegd...eigenlijk is het onverantwoord, zeker in deze periode van het jaar. Allemaal zeer mooi hoor, we moeten de fiets promoten, de mensen moeten meer fietsen enz..Mijn kinderen mogen niet langs deze weg fietsen, ik breng ze wel met de auto en menig ouder deelt mijn ongerustheid. De auto's en vrachtwagens scheren "letterlijk" rakelings langs, zeker in de bochten die ze afsnijden. De snelheid is er hoog, soms zeer hoog. Al jaren sust men de fietser dat er een fietspad komt. (de boomarter zijn habitat mag niet worden verstoord) Ik geloof er niet meer in.

Al wat men doet is af en toe een flitscontrole, heel Vlaanderen kent ondertussen deze auto met de agent weggedoken achter zijn stuur. Controleer nu eens op de gevaarlijk plaatsen, verder naar Klein Sinaai dus, het doel van een snelheidscontrole is toch de veiligheid van ondermeer de zwakke weggebruiker of zie ik dat verkeerd? Een bevriend Nederlands koppel kon maar niet geloven dat je op deze weg, die deel uitmaakt van de landschapsroute, mag fietsen. ("wij doen het in elk geval niet, het is hartstikke levensgevaarlijk")

Ooit heb ik horen beweren dat er eerst een paar zware ongelukken moeten gebeuren in een straat voordat men daadwerkelijk ingrijpt. Ik begin het te geloven.

Ook de Leebrugstraat, waar notabene een schooltje is en waar vrachtwagens en tractoren doordenderen, is wanneer de school begint of eindigt levensgevaarlijk voor de fietsende kinderen. Vindt de stad dat de moeite niet, of is de veiligheid van deze kinderen minder waard dan die in de stad?

Ik mag hopen dat er bij het opstellen van een mobiliteitsplan ook gedacht wordt aan de randgemeenten. Ook wij betalen genoeg belastingen aan Sint-Niklaas.

Vriendelijke groeten

Opmerkingen weerhouden

## 4.5 Opmerking Jan de Bock

Mijnheer Goeminne,

Ik verwijs nog eens naar mijn mail van 28/3/14 hieronder.

Ik ben al eens snel door het mobiliteitsplan gegaan zoals het op de site van de stad staat. Ik kan mis zijn, maar volgens mij komt de verkeerssituatie op en rond het Sint-Jansplein nergens aan bod. Dat kan toch niet waar zijn. Met de uitvoering van het nieuwe mobiliteitsplan ging er toch rekening gehouden worden met het woonkarakter van deze wijk, terwijl het nu een niet bedoelde sluipteg is voor het verkeer dat vroeger via de Driegaaienstraat de stad uit reed. Dat éénrichtingsverkeer in het bewuste gedeelte van de Driegaaienstraat zal blijkbaar definitief zijn, zonder oplossing voor onze buurt.

Als ik me niet vergis, zou zelfs het bewonersparkeren in onze straat (Sint-Jansstraat) verdwijnen en op langere termijn opnieuw worden ingevoerd, maar dan voor gans de wijk. Of klopt deze interpretatie niet ?

Kunt u hierover iets meer duidelijkheid geven a.u.b.

Mvg,

Hierbij zou ik even willen reageren op de mededeling die op 10/12/2013 is gepost, met als onderwerp : "verlenging proefopstelling voor enkele rijrichting in Driegaaienstraat, tussen Pater Segersstraat en Moleken".

Vooreerst wil ik zeggen dat ik blij ben voor de mensen van Driegaaien dat voor hen de situatie veel verbeterd en veel veiliger is geworden.

Ik woon zelf in de Sint-Jansstraat nr. 3, en dan voelt u me waarschijnlijk al komen. Inderdaad, sedert de invoering van de bedoelde proefopstelling hebben wij nu te lijden onder een enorme toename van sluiptegverkeer. Dat is vooral te merken tijdens de spitsuren, 's morgens tussen 7u en 9u, en 's namiddags tussen 15.30u en 19u. Maar ook daarbuiten is er zeker een significante toename van het niet-bestemmingsverkeer. Dat laatste merk je alleen al aan de manier van rijden. Het lijkt wel of ze de verloren tijd willen inhalen door extra snel op te trekken en rond het plein te rijden. Snelheidsmetingen hebben daar geen zin want ik denk niet dat er in onze straat, op dat korte stukje, of rond het plein, met al die bochten, meer dan 50 km/u wordt gereden. Maar naar de omstandigheden zien we vaak wel onaangepaste snelheden. Het is geen sinecure om veilig van je oprit te geraken, mede door de beperkte



zichtbaarheid omwille van links en rechts geparkeerde auto's. En om op je oprit te rijden (bij voorkeur achteruit) kun je ook maar best snel genoeg zijn, of je wordt a.h.w. van de weg gereden, of je krijgt op zijn minst zeer boze blikken en allerlei onvriendelijke gebaren te verwerken. Kortom, van de rustige woonwijk dicht bij het stadscentrum blijft niet veel meer over. We hebben al lang te lijden onder een enorme parkeerdruk : gans de omgeving staat in de week gewoon vol met geparkeerde auto's, die natuurlijk ook allemaal de wijk in en uit moeten. Nu hebben we dat sluijverkeer er nog bij.

Ik ben op de infovergadering geweest in het stadhuis, vorig jaar, vòòr de invoering. Ik heb al wel eens iets gelezen in de pers, en ik lees nu ook jullie mededeling. Uit die zaken, en uit mijn eigen ervaring, kan ik niet anders dan de indruk krijgen dat men eigenlijk nooit voorzien heeft dat het verkeer via onze straat en de 2 pleinen zich terug een weg zou banen naar de Driegaaienstraat om de stad uit te geraken. Ik lees dat de verkeerspolitie verschillende metingen heeft gedaan en dat uit de evaluatie daarvan o.m. is gebleken dat er een "lichte toename van verkeer op de toegangswegen (is) in de omliggende wijk". Dat strookt dus totaal niet met onze ervaring. Ik heb ook nooit iets gezien van metingen in onze straat, laat staan dat er gemeten zou zijn vòòr en nà de proefopstelling. Want dat is de enige objectieve manier om dat te meten. Nu zou men misschien ook nog eens het verschil kunnen tellen tussen het aantal auto's dat op een dag vanuit de Pastoor de Meerleerstraat de Sint-Jansstraat inrijdt, en het aantal auto's in de omgekeerde richting. Het verschil is dan grotendeels te verklaren door sluijverkeer stad uitwaarts. Volgens mij zal dat een heel ander beeld geven dan wat die "lichte toename" doet uitschijnen.

Ik ga hier nu van veronderstellingen uit i.v.m. het ontbreken van die metingen, maar misschien zijn ze er wèl geweest. Om alle twijfel daaromtrent weg te nemen, zou ik daarom willen vragen of ik de resultaten van die metingen, en de evaluatie ervan, kan krijgen of inzien, zoals die ook aan het studiebureau werden meegegeven als insteek. In het kader van de openbaarheid van bestuur kan dat volgens mij geen probleem zijn. Ik kan ze dan, samen met een aantal mensen uit de buurt, eens bekijken en zien of we ons erin kunnen vinden. Tenslotte nog een persoonlijk voorstel voor een oplossing. Zou het niet zinvol zijn om tussen de 2 pleinen een blokkade te maken zodat het onmogelijk wordt om van de Pastoor de Meerleerstraat door te steken naar de Pater Segersstraat. Dan heb je in feite 2 lussen en moet je altijd terug naar daar waar je de wijk bent ingereeden. Doorgaand verkeer wordt dan onmogelijk. Misschien kan daar ook eens een proefopstelling voor worden gemaakt, bijvoorbeeld bij de nakende invoering van volledig éénrichtingsverkeer rond het Sint-Jansplein.

Uit te werken bij detaillering wijkcirculatie

## 4.6 Opmerking Wim Waelput

Dag Carl,

ik werd vanavond door Heidi en Brian Rommens (die je zou kennen via de baseball) aangesproken over het vrachtverkeer in de schoolomgeving. Dit deed me er aan denken dat ik jou nog een kort mailtje moest sturen in opdracht van de werkgroep verkeer van de droomballon.

Nu je 'roadshow' er ver opzit, kan ik je toch alvast meegeven dat je presentatie aan de kant van de ouderraad van de droomballon toch wel één en ander getriggerd heeft: de ouderraad is op dit moment een brief aan het voorbereiden voor het stadsbestuur die kort na nieuwjaar in de bus zou moeten vallen.

Ik neem aan dat het je niet zal verbazen dat het vrachtverkeer door het dorpscentrum van Nieuwkerken aan bod zal komen in die brief.

Intussen is het duidelijk geworden dat de volle verantwoordelijkheid voor het al dan niet invoeren van een tonnagebeperking op de N451 bij het stadsbestuur ligt (zie mailverkeer hieronder). Ik heb meteen Bart ook in CC gezet zodat ook hij meteen ook op de hoogte is.

Wim

0473677037

Weerhouden
------------

## 4.7 Opmerkingen Rembrandt De Vlaeminck

Geachte,

Hierbij wil ik graag een opmerking geven bij het ontwerp-mobiliteitsplan.

Ik woon in de Vrouweneekhoekstraat en met het gehele gezin gebruiken wij uitsluitend de fiets voor verplaatsing naar de school met onze kinderen (3 en 5 jaar) en naar het station voor woon-werkverkeer. Ook tijdens het weekend gaan we vaak per fiets de baan op. Daarbij ervaren we echter in onze straat hinder van het vele verkeer, inclusief doorgaand vrachtverkeer.

Met zijn smalle rijbaan en niet gescheiden en bovendien erg smalle fietspaden (onze fietskar past niet eens binnen de lijnen) is de Vrouweneekhoekstraat gevaarlijk voor fietsers, zeker als er vrachtwagens passeren.

De gevaarlijkste situaties ontstaan nadat een vrachtwagen een auto gekruist heeft of een van de wegversmallingen is gepasseerd. Dan rijden de vrachtwagens rakelings langs het fietspad waardoor een kleine afwijking van het fietspad voor een (jonge) fietser al levensgevaarlijk kan zijn. Dit maakt dat fietsen met jonge kinderen in de Vrouweneekhoekstraat een bijzonder stresserende ervaring is. Er zijn nochtans heel wat kinderen die met de fiets vanuit of via onze straat naar school rijden.

Ondanks het feit dat het traject Sparrenhofstraat-Lepelhoekstraat nu als hoofdweg is aangeduid - een maatregel die we erg waarderen - blijft een groot deel van het verkeer, en in het bijzonder vrachtverkeer, de Vrouweneekhoekstraat volgen om naar de Vrouw-Mariastraat en verder richting Sint-Gillis-Waas te rijden. Vaak wordt daarbij de maximumsnelheid nog eens niet gerespecteerd, dat konden we dagelijks vaststellen op de snelheidsmeter die tot voor kort in onze straat stond.

Daarom zou ik willen vragen om extra maatregelen te treffen om doorgaand verkeer - grotendeels sluipverkeer gezien bewust gekozen wordt de hoofdweg niet te volgen richting Sint-Gillis-Waas - te ontmoedigen.

Mogelijkheden zijn dan volgens mij het beperken tot plaatselijk verkeer of minstens een vrachtverbod op doorgaand vrachtverkeer +3,5 (aansluitend op het geplande vrachtverbod in Godschalkstraat) en/of een snelheidsbeperking tot 30 km/u (aansluitend op Ropheide).

Ik hoop van harte dat er rekening gehouden zal worden met onze bezorgdheden.

Met vriendelijke groeten,

Weerhouden

## 4.8 Opmerking Hilde De Smet

Het nieuwe mobiliteitsplan ziet een goed uit

En zal een hele verbetering zijn voor de bewoners van onze stad.

Toch heb ik nog een volgende bemerking:

Het invoeren van de **blauwe zone** over een veel groter deel van de stad is een goede(en absoluut noodzakelijke) maatregel.

Maar dat kan beter **meteen in de hele stad** (binnen de ring) gebeuren,  
anders **verschuif** je gewoon het parkeerprobleem.

De vele studenten van Odisee (KAHO) en de vele leerkrachten en andere werknemers van de talrijke scholen zullen zich gewoon iets verder parkeren ipv naar goede alternatieven te zoeken.

Door bepaalde zones voorlopig te vrijwaren van blauwe zone krijgen deze bewoners dan alle dagjesparkeerders op de stoep, dit is niet leuk en ONVEILIG.

Ook die straatjes zijn daar niet op voorzien.

Het zou ook wijselijk zijn om daaromtrent eens met deze mensen rond te tafel te zitten,

Zodat zij hun studenten en werknemers kunnen informeren over duurzame alternatieven.

Het parkeerprobleem wordt jaar na jaar slechter. Onze straatjes lopen jaar na jaar voller in de week.

Het is enkel in het weekend en in de schoolvakanties nog aangenaam en veilig om met de fiets in de stad te rijden.

Met vriendelijke groeten

Hilde De Smet, dagelijks fietser

Begoniastraat 23

9100 Sint-Niklaas

Weerhouden

## 4.9 Hoorzittingen bevolking

Bekijken rijrichting Tereken tussen Schoolstraat en N70 op korte termijn;  
Verkeersleefbaarheid Schoolstraat en Sint-Antoniussstraat;  
Vrachtwagenparkeren Tereken niet gewenst;  
Invoeren fietsdeelsysteem;  
Problematiek zwaar vervoer Plezantstraat;  
Slimme verkeerslichtenregelingen meer toepassen;  
Doorstroming prioritaire voertuigen bij implementatie wijkcirculatieplannen;  
Aandacht voor schoolomgevingen;  
Fietstraject Noordlaan realiseren;  
Sluikverkeer Baenslandwijk;  
Goedkopere parkeeroplossing voor middenstanders die niet gedomicilieerd zijn in binnenstad;  
Doorstromingsproblemen Plezantstraat en Parklaan;  
Belang realisatie Oostelijke Tangent;  
GPS-leveranciers inlichten over nieuwe wegencategorisering;  
Snelle fietspaden (fietsostrades) realiseren;  
Overall obstakelvrije, voldoende brede voetpaden aanleggen;  
Aandacht voor andersvalide weggebruikers;  
Blue-bike verder uitbreiden;  
Parkeerproblematiek leerkrachten (vrees invoering blauwe zone in volledige binnenstad);  
Kunnen invalswegen en rondweg bijkomende verkeersdruk aan?

## 4.10 Bewoners Hoge Bokstraat

Het comité van de Hoge Bokstraat is tevreden met het feit dat er een mobiliteitsplan met visie in opmaak is. Het bewonerscomité vindt het idee om een omleidingsweg op langere termijn te voorzien positief. In afwachting vragen zij wel om op korte termijn een tonnageverbod voor de allerswaarste vrachtwagens in te stellen en dit jaar werk te maken van de analyse van een herprofilering van de straat.

Weerhouden
------------