

Mobiliteitsplan Waasmunster

Verbreed en verdiept beleidsplan

Ontwerp ter goedkeuring door de gemeenteraad
September 2026

Veilig, bereikbaar en leefbaar

Gemeente Waasmunster

Arrondissement Dendermonde
Provincie Oost-Vlaanderen

OPGESTELD DOOR

Arcadis Belgium

Borsbeeksebrug 22
2600 Berchem

BESTUURLIJK VERFIJND EN GEACTUALISEERD DOOR

Gemeente Waasmunster

Bestuur en gemeentelijke diensten
Ontwerp - september 2026

Inhoud

1.	BESTUURLIJKE SAMENVATTING.....	4
1.1	KERNBOODSCHAP.....	4
1.2	BESTUURLIJKE KRACHTLIJNEN.....	4
1.3	GROTE WERKEN EN INFRASTRUCTUURPROJECTEN	4
1.3.1	<i>Belangrijke projecten in voorbereiding</i>	<i>5</i>
1.4	UITVOERING EN JAARLIJKE OPVOLGING.....	5
2.	INLEIDING	6
2.1	AANLEIDING	6
2.2	INHOUD VAN DEZE NOTA	6
2.3	DE ROL VAN DE PROJECTSTUURGROEP (PSG)	6
2.4	OPBOUW VAN DE PROJECTSTUURGROEP (PSG).....	6
2.5	PROCESVERLOOP	7
3.	DE DOELSTELLINGEN VAN HET MOBILITEITSPLAN WAASMUNSTER	8
3.1	VERZEKEREN VAN DE VEILIGHEID	8
3.1.1	<i>Algemeen.....</i>	<i>8</i>
3.1.2	<i>Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster</i>	<i>8</i>
3.2	VRIJWAREN BEREIKBAARHEID	8
3.2.1	<i>Algemeen.....</i>	<i>8</i>
3.2.2	<i>Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster</i>	<i>8</i>
3.3	HET VERBETEREN VAN DE VERKEERSLEEFBAARHEID	9
3.3.1	<i>Algemeen.....</i>	<i>9</i>
3.3.2	<i>Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster</i>	<i>9</i>
3.4	GARANDEREN TOEGANKELIJKHEID	9
3.4.1	<i>Algemeen.....</i>	<i>9</i>
3.4.2	<i>Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster</i>	<i>9</i>
3.5	MILIEU, TERUGDRINGEN VAN DE SCHADE AAN NATUUR EN MILIEU.....	9
3.5.1	<i>Algemeen.....</i>	<i>9</i>
3.5.2	<i>Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster</i>	<i>9</i>
4.	PLANNINGSCONTEXT	11
4.1	RUIMTELIJKE PLANNEN EN STUDIES	11
4.1.1	<i>Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)</i>	<i>11</i>
4.1.2	<i>Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)</i>	<i>12</i>
4.1.3	<i>Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen.....</i>	<i>13</i>
4.1.4	<i>Beleidsplan Ruimte Provincie Oost-Vlaanderen.....</i>	<i>14</i>
4.1.5	<i>Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS)</i>	<i>14</i>
4.2	VERKEERSPLANNEN EN STUDIES.....	15
4.2.1	<i>Mobiliteitsplan Vlaanderen</i>	<i>15</i>
	<i>(ontwerp, naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen, 2001)</i>	<i>15</i>
4.2.2	<i>Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040</i>	<i>15</i>
4.2.3	<i>Decreet Basisbereikbaarheid</i>	<i>16</i>
4.2.4	<i>Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk</i>	<i>18</i>
4.2.5	<i>Vervoerregio Waasland.....</i>	<i>18</i>
5.	KADER VOOR EEN DUURZAAM MOBILITEITSBELEID.....	20
5.1	WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN IN RELATIE TOT MOBILITEIT	20
5.2	WERKDOMEIN B: ONTWIKKELING NETWERK PER VERVOERSWIJZE	23
5.2.1	<i>Voetgangersnetwerk</i>	<i>23</i>

5.2.2	<i>Fietsnetwerk</i>	24
5.2.3	<i>Openbaar vervoernetwerk</i>	26
5.2.4	<i>Autoverkeer</i>	28
5.2.5	<i>Vrachtverkeer</i>	35
5.3	WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN ORGANISATORISCHE MAATREGELEN	36
5.3.1	<i>Parkeerbeleid</i>	37
5.3.2	<i>Sturing – signalisatie</i>	37
5.3.3	<i>Vervoersmanagement</i>	37
5.3.4	<i>Financiële maatregelen</i>	37
5.3.5	<i>Voorlichting, educatie, sensibilisatie</i>	38
5.3.6	<i>Handhaving</i>	39
5.3.7	<i>Interne organisatie, creëren van een overlegforum</i>	39
6.	SYNTHESE PER WERKDOMEIN	40
7.	UITWERKING VAN HET ACTIEPROGRAMMA	42
7.1	PRIORITAIRE INFRASTRUCTUURPROJECTEN 2026-2029	42
8.	EVALUATIE VAN HET MOBILITEITSPLAN	49
8.1	JAARLIJKSE KORTE EVALUATIE.....	49
8.2	SNELTOETS.....	49
9.	BIJLAGEN	50
9.1	BIJLAGE 1: KOPPELING MET SDG'S	50
9.2	BIJLAGE 2: GEPLANDE WEGENISWERKEN	50
9.3	BIJLAGE 3: SNELTOETS MOBILITEITSPLAN WAASMUNSTER	51
9.4	BIJLAGE 4: VERSLAG GBC OVER DE SNELTOETS	51
9.5	BIJLAGE 5: RMC OVER DE SNELTOETS.....	51
9.6	BIJLAGE 6: RESULTATEN PARTICIPATIE.....	51
9.7	BIJLAGE 7: KAARTEN.....	51

Verbreiding en verdieping van het mobiliteitsplan (spoor 2)

1. Bestuurlijke samenvatting

Dit mobiliteitsplan legt de bestuurlijke koers voor mobiliteit in Waasmunster vast. Het bundelt de keuzes voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, toegankelijkheid en duurzame verplaatsingen. De beleidsmatige onderbouwing en de netwerken blijven volledig opgenomen; vooraan staan de beslissingen en projecten die voor de uitvoering het belangrijkste zijn.

1.1 Kernboodschap

50 km/u is de algemene norm op de gemeentewegen. Zone 30 wordt doelgericht toegepast in schoolomgevingen, dorpskernen en duidelijk afgebakende verblijfsgebieden. Inrichting, signalisatie en handhaving worden stapsgewijs op elkaar afgestemd.

1.2 Bestuurlijke krachtlijnen

- Verkeersveiligheid staat voorop. Wegen, kruispunten en schoolomgevingen worden systematisch getoetst aan de veiligheid van voetgangers en fietsers.
- De officiële wegencategorisering blijft het uitgangspunt: het hoofdwegennet, het dragende netwerk en het lokale netwerk krijgen elk een duidelijke functie en inrichting.
- Bij wegen- en rioleringswerken wordt standaard onderzocht hoe de fietsinfrastructuur structureel kan worden verbeterd. Nieuwe fietspaden worden veilig, voldoende breed en waar mogelijk fysiek afgescheiden aangelegd.
- De gemeente versterkt het functionele en recreatieve fietsnetwerk, met bijzondere aandacht voor de N446, de N70, de Durmebrug en veilige verbindingen tussen de kernen.
- De dorpskern en De Heide krijgen geen uniforme maatregel. Circulatie- en snelheidsingrepen worden lokaal gemotiveerd, waar zinvol eerst getest en vervolgens geëvalueerd.
- Het bestuur bewaakt de bereikbaarheid van de kernen, handelszaken, scholen, sport- en gemeenschapsvoorzieningen en het op- en afrittencomplex van de E17.
- De uitvoering wordt jaarlijks bestuurlijk opgevolgd. Grote projecten worden gekoppeld aan een duidelijke trekker, partners, timing, budget en evaluatie-indicatoren.

1.3 Grote werken en infrastructuurprojecten

Periode	Project	Belangrijkste mobiliteitsdoelstelling	Belangrijkste partners
2026	Vinkenlaan en Oudeheerweg-Heide	Veilige inrichting en snelheidsbeheersing. Het circulatieproefproject werd door de werken onderbroken en wordt na de werken gefinaliseerd.	Gemeente, nutsmaatschappijen
2026	Start vernieuwing Durmebrug	Een veilige en kwalitatieve verbinding voor fietsers en voetgangers over de Durme	AWV, Waasmunster, Hamme, Dendermonde
2027	Kerkstraat en omgeving	Het circulatieproefproject loopt tot de start van de werken in 2027. De definitieve inrichting wordt in het wegenproject vastgelegd.	Gemeente, scholen, politie, handelaars

Periode	Project	Belangrijkste mobiliteitsdoelstelling	Belangrijkste partners
2027-2028	Sint-Annastraat - Roodendries	Verkeersveiligheid en leefbaarheid; fasering wordt verder uitgewerkt	Gemeente, rioolbeheerder, nutsmaatschappijen
2027-2028	Sousbeekstraat - Groenselstraat	Nieuwe of verbeterde, deels gescheiden en verhoogde fietsinfrastructuur	Gemeente, provincie, rioolbeheerder
2027-2028	Nijverheidslaan	Veilige fietsverbinding, bereikbaarheid van lokale functies en afgestemde wegencategorisering	Gemeente, rioolbeheerder
2028-2029 (indicatief)	Grote Baan (N70)	Geplande heraanleg van de gewestweg met aandacht voor fietsinfrastructuur en kruispuntveiligheid. AWW beslist over timing en uitvoering.	AWV, gemeente, provincie

1.3.1 Belangrijke projecten in voorbereiding

- Te onderzoeken / afhankelijk van AWW: een veilige kruising van de N446. De gemeente vroeg een fietstunnel of een gelijkwaardige veilige oplossing, maar ontving voorlopig geen positief antwoord. Aan de nieuwe Durmebrug is wel een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers gepland.
- Gepland, timing indicatief: de fietsverbinding langs Wareslage.
- Te onderzoeken / afhankelijk van AWW: fietspaden tussen Acacialaan en de E17 langs de N446.
- Gepland, timing indicatief: bescherming en verbetering van trage wegen.
- Gepland, timing indicatief: toegankelijke bushaltes en veilige routes naar de haltes.

1.4 Uitvoering en jaarlijkse opvolging

- Het college ontvangt jaarlijks een voortgangsrapport met de uitgevoerde acties, de actuele projectstatus, de budgetten, de knelpunten en de noodzakelijke beslissingen.
- Nieuwe wegenwerken worden vooraf getoetst aan verkeersveiligheid, fiets- en voetgangerscomfort, toegankelijkheid, waterbeheer, groen en parkeerbehoefte.
- Proefopstellingen worden alleen bestendigd na evaluatie van meetgegevens, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en reacties van bewoners en gebruikers.
- De gemeente maakt een duidelijk onderscheid tussen de eigen bevoegdheden en projecten die afhangen van AWW, De Lijn, de provincie, de Vervoerregio of andere partners.

2. Inleiding

2.1 Aanleiding

Het mobiliteitsconvenant was het instrument waarmee de Vlaamse overheid en lokale partners afspraken maakten over een duurzaam en gecoördineerd mobiliteitsbeleid. Het Vlaams Gewest, de provincie, de gemeente en De Lijn werkten daarin samen rond onder meer doortochten, fietspaden en openbaar vervoer.

Waasmunster sloot een mobiliteitsconvenant met de hogere overheid en verbond zich ertoe een gemeentelijk mobiliteitsplan op te stellen. Dat plan werd de gezamenlijke leidraad voor een toekomstgericht en duurzaam mobiliteitsbeleid.

Het eerste mobiliteitsplan werd conform verklaard op 21 februari 2002. Na vijf jaar volgde een sneltoets om de actualiteitswaarde van het plan te beoordelen en richting te geven aan het verdere beleid. De sneltoets van 13 november 2007 leidde tot spoor 3: een actualisering van het actieprogramma. De auditor onderschreef die keuze op 18 februari 2008.

Het geactualiseerde mobiliteitsplan werd conform verklaard op 16 februari 2009. Een nieuwe sneltoets werd op 23 januari 2019 gunstig geadviseerd door de Regionale Mobiliteitscommissie. Daaruit volgde de keuze voor spoor 2: het bestaande plan verbreden met nieuwe thema's en verdiepen waar bijkomende uitwerking nodig was.

Intussen wijzigde ook het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Het decreet Basisbereikbaarheid verving het vroegere mobiliteitsconvenant en verschuof de aandacht van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. De vervoerregio's kregen een centrale rol. Dit plan neemt daarom de visie, principes en acties van het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Waasland over en vertaalt ze naar Waasmunster.

Dit verbrede en verdiepte mobiliteitsplan volgt nog grotendeels de structuur van het vroegere convenantenbeleid. Tegelijk wil het bestuur het plan voortaan regelmatig evalueren en bijsturen, zodat nieuwe lokale en bovenlokale ontwikkelingen sneller kunnen worden verwerkt.

2.2 Inhoud van deze nota

Dit document verbreedt en verdiept het bestaande mobiliteitsbeleid van Waasmunster. De fundamentele keuze voor duurzame, veilige en bereikbare mobiliteit blijft behouden, maar wordt aangevuld met actuele beleidskeuzes over snelheid, fietsinfrastructuur, circulatie, openbaar vervoer, parkeren, vrachtverkeer en de geplande wegenwerken. Het plan bevat zowel de beleidsvisie als een actieprogramma met timing, partners, verantwoordelijkheden en - waar beschikbaar - financiële ramingen. Het vormt daarmee het inhoudelijke kader voor de uitvoering en de jaarlijkse bestuurlijke opvolging.

2.3 De rol van de Projectstuurgroep (PSG)

Vroeger moest het beleidsplan met het geactualiseerde actieprogramma conform worden verklaard door de provinciale auditcommissie (PAC). Deze commissie bestond uit deskundigen en bewaakte de kwaliteit binnen het mobiliteitsconvenantenbeleid. Sinds de invoering van het decreet Basisbereikbaarheid volstaat consensus binnen de Projectstuurgroep (PSG) over het voorliggende plan.

2.4 Opbouw van de Projectstuurgroep (PSG)

Het mobiliteitsplan werd opgesteld in overleg met de gemeente Waasmunster en haar partners. De Projectstuurgroep (PSG) is als volgt samengesteld:

- Gemeente Waasmunster: Bart Waterschoot (schepen) en Ann Van Hecke (Diensthoofd openbare werken en mobiliteit).
- Politieke fracties: Guido De Cock (CD&V), Stefaan Thierens (Liberaal Waasmunster), Tom Van Bogaert (N-VA), Alexis Hylebos (Groen) en Ragnilde De Rijcke (Vlaams Belang).
- Provincie Oost-Vlaanderen, vertegenwoordigd door de heer Davy De Grauwe.
- De Lijn, vertegenwoordigd door mevrouw Ine Vaesen.
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken, vertegenwoordigd door mevrouw Katleen Huët.
- Politiezone Hamme-Waasmunster, vertegenwoordigd door eerste commissaris Jean-Pierre Devos en inspecteur Mario Vlaminck.

2.5 Procesverloop

Datum	Type overleg
18-12-2018	GBC Sneltoets
23-01-2019	PAC, advies sneltoets
29-11-2019	Werkoverleg PSG
29-01-2020	MORA
16-06-2021	MORA
18-06-2021	PSG – Goedkeuring verkenningsnota
29-09-2021	MORA
01-10-2021	PSG
13-12-2021	MORA
17-12-2021	PSG
Januari 2022	Participatie in het kader van circulatie Centrum Waasmunster
07-02-2022	Commissie verkeer
07-03-2022	MORA
11-03-2022	PSG – Goedkeuring onderzoeksnota
September 2022	Participatie in het kader van circulatie De Heide
03-09-2024	Participatie beleidsfase
20-05-2025	MORA (opmerkingen werden verwerkt)
03-10-2025	PSG – Goedkeuring beleidsnota
Najaar 2025 - voorjaar 2026	Proefprojecten Kerkstraat + Heide Aanpassingen vervoersaanbod De Lijn

Daarnaast vonden verschillende schriftelijke bijsturingen en bilaterale overlegondes plaats.

3. De doelstellingen van het mobiliteitsplan Waasmunster

Het mobiliteitsplan vertrekt van vijf doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ze sluiten grotendeels aan bij de doelstellingen van het oorspronkelijke gemeentelijke mobiliteitsplan.

Door dezelfde doelstellingen in gemeentelijke mobiliteitsplannen te hanteren, dragen lokale besturen bij aan een samenhangend mobiliteitsbeleid. De aanpak van mobiliteitsvraagstukken vraagt samenwerking tussen steden en gemeenten, provincies en gewesten.

Deze gemeenschappelijke basis maakt ook een latere globale evaluatie van het mobiliteitsbeleid mogelijk.

De uitgangspunten voor een duurzamer mobiliteitsbeleid zijn de volgende:

- Verzekeren van de veiligheid
- Vrijwaren van de bereikbaarheid
- Verbeteren van de verkeersleefbaarheid
- Garanderen van de toegankelijkheid
- Terugdringen van de schade aan milieu en natuur

3.1 Verzekeren van de veiligheid

3.1.1 Algemeen

Verkeersonveiligheid blijft een belangrijk maatschappelijk probleem. Hoewel het aantal slachtoffers op lange termijn is gedaald, blijft verdere verbetering noodzakelijk. Zowel de objectieve veiligheid als het veiligheidsgevoel verdienen daarom blijvende aandacht. Het langetermijndoel is een verkeerssysteem zonder dodelijke of zwaargewonde slachtoffers, vaak omschreven als Vision Zero.

In 2021 werd deze doelstelling nog eens benadrukt, met het “All for Zero”-traject van de federale overheid en de verschillende gewesten. Daarmee wil men in 2050 tot nul verkeersdoden komen.

3.1.2 Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster

De gemeente wil het aantal verkeersongevallen op haar grondgebied verder terugdringen.

Daarom investeert ze in veiligere verkeersinfrastructuur, met bijzondere aandacht voor de gewestwegen N70 en N446.

Daarnaast kiest de gemeente voor een doordacht snelheidsbeleid dat een duidelijke en gerichte handhaving mogelijk maakt.

3.2 Vrijwaren bereikbaarheid

3.2.1 Algemeen

Deze doelstelling beoogt een goede bereikbaarheid van economische knooppunten, voorzieningen en woonkernen. De mobiliteitsvraag blijft toenemen en concentreert zich vooral tijdens de ochtend- en avondspits. Omdat veel personen- en goederenverplaatsingen over de weg gebeuren, ontstaan knelpunten op het wegennet en bij het openbaar vervoer. Het beleid wil de huidige bereikbaarheidskwaliteit minstens behouden en waar mogelijk verbeteren. Dat vraagt een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling, een betere spreiding van verplaatsingen in de tijd en een optimaal gebruik van de bestaande netwerken. Nieuwe infrastructuur wordt alleen aangelegd wanneer ze noodzakelijk en goed onderbouwd is. De realisatie van deze doelstelling vraagt samenwerking over verschillende beleidsdomeinen heen.

3.2.2 Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster

Waasmunster beschikt over een op- en afrittencomplex op de E17 en wil deze aansluiting behouden. Een heldere wegcategorisering, een samenhangend fietsroutenetwerk en een passend openbaarvervoersaanbod moeten de bereikbaarheid van en binnen de gemeente waarborgen. De regionale en interlokale wegen en de lokale ontsluitingswegen vervullen daarin een duidelijke verkeersfunctie, met respect voor de omliggende verblijfsfuncties.

3.3 Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid

3.3.1 Algemeen

Verkeersinfrastructuur en gemotoriseerd verkeer zetten de kwaliteit van de leefomgeving onder druk. Mogelijke effecten zijn luchtverontreiniging, geluid, trillingen, geurhinder en een lagere belevingswaarde. Deze problemen komen in heel Vlaanderen voor, maar zijn sterker aanwezig in gebieden met een hoge bevolkings- en verkeersdichtheid.

Ook op lokaal niveau kan verkeer de leefkwaliteit aantasten, onder meer door verkeersonveiligheid, moeilijke oversteekbaarheid, barrièrewerking, parkeeroverlast en een gebrek aan ruimte voor voetgangers. Vooral in kernen en langs drukke verkeersassen is een evenwicht nodig tussen de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie. Daarom zijn gerichte maatregelen nodig die de verkeersleefbaarheid structureel verbeteren.

3.3.2 Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster

De gemeente wil de verkeersleefbaarheid maximaal verbeteren. Hoewel leefbaarheid niet volledig in cijfers kan worden uitgedrukt, vormt ze bij elke herinrichting van het openbaar domein een volwaardig beoordelingscriterium.

3.4 Garanderen toegankelijkheid

3.4.1 Algemeen

Toegankelijkheid betekent dat iedereen het mobiliteitssysteem en de beschikbare vervoermiddelen zo zelfstandig mogelijk kan gebruiken. Daarbij gaat het niet alleen om fysieke verplaatsingen, maar ook om toegankelijke informatie over vervoersmogelijkheden en dienstverlening.

Niet iedereen beschikt over dezelfde vervoersmogelijkheden. Een sociaal duurzaam mobiliteitsbeleid wil vervoersarmoede beperken en ervoor zorgen dat ook mensen zonder auto volwaardig aan het maatschappelijke leven kunnen deelnemen. Dit vraagt toegankelijke infrastructuur, bruikbare alternatieven en heldere informatie. De realisatie ervan overstijgt het lokale mobiliteitsbeleid en vereist samenwerking tussen verschillende beleidsniveaus en sectoren.

3.4.2 Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster

Bij de heraanleg van het openbaar domein besteedt de gemeente structureel aandacht aan toegankelijkheid, bijvoorbeeld door voldoende brede voetpaden, toegankelijke bushaltes en aangepaste parkeerplaatsen voor personen met een handicap.

De gemeente ondersteunt alternatieven voor de auto. Voorbeelden zijn de verbeterde fietspaden langs de N446 en de gerealiseerde fietssnelweg F4 langs de spoorlijn.

Daarnaast wenst de gemeente de mogelijkheden die beschikbaar zijn vanuit Vlaams niveau, zoals het openbaar vervoer, maximaal toegankelijk te maken voor haar inwoners.

3.5 Milieu, terugdringen van de schade aan natuur en milieu

3.5.1 Algemeen

De groeiende mobiliteitsvraag moet worden opgevangen met aandacht voor de kwaliteit van het leefmilieu, zonder de sociale en economische functie van mobiliteit te ondermijnen. Het huidige transportsysteem veroorzaakt nog steeds te veel uitstoot, gebruikt veel fossiele brandstoffen en heeft een negatieve impact op ecosystemen en biodiversiteit.

De bescherming van afzonderlijke natuurgebieden volstaat niet om biodiversiteit te vrijwaren. Emissies en infrastructuur hebben effecten over grotere afstanden, terwijl versnippering de uitwisseling tussen populaties bemoeilijkt. Verwacht wordt dat transport in de komende jaren een betekenisvolle factor zal blijven in de ernstige bedreiging van de kwaliteit van de leefomgeving.

3.5.2 Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Waasmunster

De gemeente neemt mobiliteit mee in haar milieu- en natuurbeleid. Open landelijke gebieden en natuurgebieden worden waar mogelijk gevrijwaard van doorgaand autoverkeer. Ook de barrièrewerking van infrastructuur wordt zoveel mogelijk beperkt.

Aanvullend zal de gemeente inzetten op de volgende duurzame maatregelen:

- Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen optimaliseren over het volledige grondgebied.
- Laadplaatsen voor elektrische fietsen voorzien op strategische locaties (centra, hubs, sport- en school-omgevingen).
- Deelmobiliteit stimuleren, zoals deelwagens en deelfietsen, waar dit ruimtelijk en functioneel aangewezen is, onder meer via het project Way to Go binnen het Regionaal Mobiliteitsplan.
- Trage wegen beschermen en uitbreiden als fijnmazig netwerk.
- Bij rioleringswerken systematisch nieuwe of verbeterde fietspaden realiseren, met prioriteit voor: Neerstraat, Sousbeekstraat, Groenselstraat, Sint-Annastraat en Nijverheidslaan.
- Het verlagen van de snelheid draagt bij tot het reduceren van uitstoot en wordt concreet gemaakt in een nieuw snelheidsplan.

4. Planningscontext

Er wordt alleen ingegaan op de belangrijkste plannen die mogelijk een impact kunnen hebben op het mobiliteitsplan.

4.1 Ruimtelijke plannen en studies

4.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

4.1.1.1 Algemeen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werd goedgekeurd in 1997. Het plan doet uitspraken over het ruimtegebruik, maar legt geen bodembestemmingen vast zoals een gewestplan, een bijzonder plan van aanleg (BPA) of een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP). Het plan is niet rechtstreeks bindend voor de burger, maar vormt wel een belangrijk kader voor het Vlaamse, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleid. Het bestaat uit een informatief, een richtinggevend en een bindend gedeelte.

Een partiële herziening werd inmiddels goedgekeurd, maar heeft geen specifieke impact op Waasmunster.

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

Buitengebied

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

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

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

- De structuurbepalende functies en activiteiten. Dit zijn natuur en bos, landbouw en wonen en werken
- Andere functies en activiteiten van het buitengebied. Hieronder worden de functies en activiteiten verstaan die in bepaalde gebieden van het buitengebied weliswaar hoofdfunctie zijn maar die niet als structurerend voor het gehele buitengebied worden beschouwd. Dit zijn de recreatieve en toeristische activiteiten, sommige gemeenschaps- en nutsvoorzieningen (onder meer afvalbeheer/slib, waterzuivering, drinkwater- en energievoorzieningen), ontginningen en waterwinning

Ten aanzien van het buitengebied worden verschillende doelstellingen gesteld:

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

In het richtinggevend gedeelte van het RSV ligt Waasmunster binnen het centraal stedelijk netwerk van de Vlaamse Ruit. Dit stedelijke kerngebied wordt gevormd rond Antwerpen, Gent, Brussel, Leuven, Mechelen, Aalst en Sint-Niklaas en is economisch van internationaal belang. Voor Waasmunster blijft de categorisering als buitengebied echter bepalend.

Het landschap is de dynamische wisselwerking tussen de fysische omstandigheden, het biotisch milieu en de menselijke activiteiten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten is het behoud en de ontwikkeling van de diversiteit en de herkenbaarheid van de Vlaamse landschappen.

Lijninfrastructuur

Het RSV kiest voor een geïntegreerde benadering van ruimte, mobiliteit en infrastructuur. Alternatieven voor autoverkeer worden versterkt en de netwerken voor weg, water, spoor en leidingen worden functioneel gecategoriseerd. De herziening van de wegcategorisering in het kader van het decreet Basisbereikbaarheid wordt toegelicht in hoofdstuk 5.2.4.3.1.

De provincie selecteerde vroeger de secundaire wegen. Deze rol wordt overgenomen door de Vervoerregio.

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

4.1.1.3 Impact op het mobiliteitsplan

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

4.1.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)

4.1.2.1 Algemeen

Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) zal de opvolger worden van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De transformatie van de ruimte baseert zich voornamelijk op twee grote pijlers: het bestaande ruimtebeslag beter benutten en de open ruimte maximaal vrijwaren. Dit werd vertaald in de volgende strategische doelstellingen:

- Verminderen van het bijkomend ruimtebeslag tot 0 ha tegen 2040;
- Europees stedelijk-economische ruimte en energienetwerken:
 - Een volledige transitie naar hernieuwbare energie tegen 2050 te realiseren door enerzijds een toename van de productie van hernieuwbare energie en anderzijds door het verhogen van de verbondenheid in het Europees energienetwerk;
- Palet van leefomgevingen:
 - Ruimtelijke ontwikkelingsprojecten realiseren een goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap; biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit; klimaatbestendigheid; energetische aspecten; gezondheid; inclusief samenleven; economische vitaliteit);
- Wonen en werken nabij huidige en toekomstige collectieve vervoersknopen en voorzieningen:
 - Tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woongelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke ruimtelijke rendementsoverwegingen aangewezen is;
- Robuuste open ruimte
 - Tegen 2050 een robuuste en waar mogelijk multifunctioneel ingerichte open ruimte te realiseren;
- Netwerk van groenblauwe aders:
 - Tegen 2050 net netwerk van groenblauwe aders maximaal te realiseren.

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

In lijn met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen behoudt Waasmunster de mogelijkheid om één van de resterende woonuitbreidingsgebieden als strategische reserve te bewaren. Aansnijding gebeurt enkel indien een objectieve woonbehoeftestudie aantoont dat er nood is. In dat geval wordt vooraf de mobiliteitsimpact geanalyseerd en worden passende maatregelen getroffen.

4.1.3 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen

4.1.3.1 Algemeen

Het Provinciaal ruimtelijk structuurplan werd in 2004 goedgekeurd en werd geactualiseerd in 2011.

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

Selectie van hoofddorpen en woonkernen

Hoofddorpen en woonkernen zijn buitengebiedkernen die van structureel belang zijn binnen de provinciale nederzettingsstructuur. Het zijn de centrale plaatsen op lokaal niveau. Hoofddorpen zijn de groeipolen van de nederzettingsstructuur van het buitengebied, waar de lokale groei inzake wonen, voorzieningen en lokale bedrijvigheid gebundeld wordt. Woonkernen hebben een woonfunctie binnen de gemeente. Zij staan in voor het opvangen en bundelen van de eigen groei van de kern en (een deel van) de bijkomende woonbehoeften.

Waasmunster werd geselecteerd als hoofddorp en Sombeke-Elversele als woonkern. De gemeente vroeg ook de erkenning van Ruiter en Sint-Anna als woonkern, maar die vraag werd niet gevolgd.

Gewenste openruimtestructuren

Relevant voor Waasmunster is volgende selectie:

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

Voor de agrarische structuur formuleerde de provincie onder meer volgende aandachtspunten: de selectie van glastuinbouwgebieden, een specifiek beleid voor vrijkomende bedrijfszetels en het opnemen van de aanleg en het onderhoud van kleine landschapselementen in de agrarische bedrijfsvoering, bijvoorbeeld via landschapsplannen.

Ook in de Durmevallei wordt het belang van de landbouw erkend. De provincie wil landbouwers ondersteunen en begeleiden bij het inpassen van natuurdoelstellingen in hun bedrijfsvoering.

Ook relictzones en ankerplaatsen zijn belangrijk. Het beleid richt zich op:

- Behoud van de landschapsrelicten
- Bij ankerplaatsen en historische bakens wordt rekening gehouden met de omgeving en de historische context waarin ze tot stand kwamen.

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

Gewenste toeristisch-recreatieve structuur

Waasmunster werd niet expliciet vermeld, maar kan wel gesitueerd worden binnen de gebieden van primair toeristisch-recreatief belang (E17-netwerk).

Belangrijke randvoorwaarden zijn een goede regionale ontsluiting, een kwalitatieve inpassing in de omgeving en, waar zinvol, clustering met andere bovenlokale toeristisch-recreatieve voorzieningen.

De Durme maakt deel uit van het toeristisch hoofdrouthenetwerk.

Voor weekendverblijven met permanente bewoning zijn op gewestelijk niveau al initiatieven genomen. Zodra de bevoegdheidsverdeling tussen gewest, provincie en gemeenten duidelijk is, kan dit bij een herziening van het PRS verder worden uitgewerkt.

Gewenste ruimtelijk-economische structuur, taakstelling inzake bijkomende bedrijventerreinen

Bij de verdeling van de bedrijventerreinen wordt 77% toegewezen aan economische knooppunten en 23% aan niet-economische knooppunten. De selectie van hoofddorpen geeft aan waar buiten de economische knooppunten bijkomende lokale bedrijventerreinen kunnen worden ontwikkeld.

De gemeente streeft naar een bijkomende KMO-zone langs de N70, passend binnen de ruimtelijke visie en de mobiliteitsdoelstellingen.

Voor bestaande kleinhandel van bovenlokaal belang buiten de stedelijke gebieden geldt een restrictief beleid. Bestaande handelszaken kunnen op hun huidige schaal blijven functioneren, maar verdere verlinting, schaalvergroting en nieuwe bovenlokale handelsvestigingen zijn niet wenselijk.

Nieuwe voorzieningen in het buitengebied zijn alleen mogelijk wanneer ze van lokaal belang zijn en in een kern worden ingeplant. Grootschalige handelszaken van lokaal belang, met een oppervlakte van ongeveer 300 tot 400 m², kunnen alleen in hoofddorpen worden overwogen.

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

Gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren

Het belang van de E17 wordt bevestigd. De wegencategorisering wordt toegelicht in hoofdstuk 5.2.4.3.1.

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

De Vlaamse provincies werkten in opdracht van het Vlaams Gewest functionele fietsroutenetwerken uit. Dit netwerk vormt het kader voor samenwerking tussen het Vlaams Gewest, de provincie, de gemeenten en andere partners bij de realisatie van een veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk.

De Durme behoort tot het net van secundaire waterwegen.

4.1.3.3 Impact op het mobiliteitsplan

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan dateert van na het oorspronkelijke mobiliteitsplan. De impact op deze herwerking blijft relatief beperkt, omdat veel uitgangspunten al in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en bij de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan waren opgenomen.

Bij de opmaak van het GRS werd rekening gehouden met het PRS. Het GRS vormt de basis van werkdomein A.

4.1.4 Beleidsplan Ruimte Provincie Oost-Vlaanderen

Ook de provincie Oost-Vlaanderen werkt aan een Beleidsplan Ruimte, dat na goedkeuring het huidige Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan zal vervangen. Het plan moet een langetermijnvisie bieden voor een duurzaam gebruik van de beschikbare ruimte.

De provincie startte in 2025 de voorbereiding van het Beleidsplan Ruimte.

4.1.5 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS)

Hiervoor verwijzen we naar werkdomein A (zie verder).

4.2 Verkeersplannen en studies

4.2.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen

(ontwerp, naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen, 2001)

4.2.1.1 Algemeen

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

Algemene doelstellingen

In het mobiliteitsplan worden vijf doelstellingen uitgewerkt:

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

Kritische succesfactoren

Kritische succesfactoren zijn die factoren die essentieel worden geacht om de vijf doelstellingen ook effectief te kunnen realiseren. Er worden er tien onderscheiden:

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

4.2.1.2 Impact op het mobiliteitsplan

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

4.2.2 Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040

4.2.2.1 Algemeen

De Vlaamse overheid ontwikkelde een nieuwe mobiliteitsvisie richting 2040. Deze visie werd goedgekeurd op 9 juli 2021 en gaat hand in hand met het decreet basisbereikbaarheid, met onder meer de huidige visie op openbaar vervoer en combimobiliteit.

Deze visie stelt volgende perspectieven tegen 2050:

- Geen zware verkeersslachtoffers meer;

- Geen vervoersemisies meer;
- Een vlotte en naadloze mobiliteit;
- Een vermindering van de materiaalvoetafdruk voor mobiliteit met 60%.

Er zijn twaalf prioriteiten binnen vier beleidsthema's die de leidende principes vormen voor het toekomstig mobiliteitsbeleid:

- Knooppunten en netwerken – 'Geïntegreerde en gekoppelde netwerken voor een betere mobiliteit':
 - We ontwikkelen een multimodaal en hiërarchisch mobiliteitssysteem voor optimale bereikbaarheid.
 - We passen actief systeemmanagement toe.
 - We hebben een integrale gebruikersgedreven en omgevingsgerichte benadering.
- Datastrategie en digitalisering – 'Het verwelkomen van data en vooruitstrevende digitale technologie voor een betere mobiliteit':
 - We delen kwaliteitsvolle data op een veilige, transparante en snelle manier
 - We sturen op maximale interconnectiviteit en interoperabiliteit.
 - We hebben een performant mobiliteitsdatasysteem en -aansturing.
- Aanbodzijde – 'Gezond functioneren van de aanbodzijde':
 - We komen tot een kwaliteitsvol vraaggedreven vervoersaanbod.
 - We komen tot een gelijk speelveld tussen de modi.
 - We verduurzamen het vervoersaanbod en de netwerken.
- Vraaggedrag – 'Een duurzaam, veilig en efficiënt gebruik van het mobiliteitssysteem':
 - We verhogen de bereidheid om te veranderen.
 - We belonen gewenst gedrag en ontmoedigen ongewenst gedrag.
 - We sturen op basis van een integrale afweging.

4.2.3 Decreet Basisbereikbaarheid

4.2.3.1 Algemeen

Het decreet Basisbereikbaarheid werd op 12 juni 2019 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad en trad in werking op 22 juni 2019. Dit decreet vervangt (gedeeltelijk) het Decreet (tot wijziging van het decreet van 20 april 2001) betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.

Het decreet bepaalt dat het mobiliteitsbeleid de bereikbaarheid van de samenleving moet garanderen. Het mobiliteitssysteem moet duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal worden georganiseerd, met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid. Gemeenten en andere betrokken instanties werken daarom rond de volgende doelstellingen:

- Vraaggericht investeren in bereikbaarheid;
- Vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst;
- Een multimodaal vervoerssysteem uitbouwen waarbij zoveel als mogelijk uitgegaan wordt van het STOP-principe;
- Het realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem;
- Verleiden, motiveren, prikkelen van gedragsveranderingen;
- Vlaanderen gangmaker maken in innovatie;
- Basisbereikbaarheid regionaal en in integraal aanpakken;
- Zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus.

Het decreet legt de nadruk op de samenhang tussen vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling, zowel bij planning en financiering als bij investeringen, onderhoud en exploitatie. Het stimuleert ook combimobiliteit en synchromodaliteit. Vlaanderen is opgedeeld in vijftien vervoerregio's; Waasmunster behoort tot de Vervoerregio Waasland. De vervoerregioraad bereidt het regionaal mobiliteitsplan voor, volgt het op,

evalueert het en herzielt het indien nodig. Het lokale mobiliteitsplan wordt afgestemd op het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Regionaal Mobiliteitsplan.

Het decreet bevat ook bepalingen over het openbaar vervoer.

Het vervoersnet voor het Vlaamse openbaar personenvervoer bestaat uit complementaire vervoerslagen:

1. Het treinnet
2. Het kernnet;
3. Het aanvullend net;
4. Het vervoer op maat.

Het kernnet is de vervoerslaag die inspeelt op de huidige en potentiële hoge vervoersvraag op grote assen. Het is een netwerk van vast, lijngebonden openbaar vervoer. Het kernnet verbindt op gewestelijk schaalniveau de grote kernen met elkaar en is complementair aan het treinnet. Het voorziet een performant aanbod voor de voorstedelijke en interstedelijke structurele verplaatsingsnaden. Op regionale schaal bedient het kernnet de belangrijke regionale kernen en attractiepolen. Op stadsregionale schaal is het kernnet een voorstedelijk netwerk en een structurerend, interstedelijk netwerk.

De Vlaamse Regering bepaalt het netwerk, de minimaal te bedienen attractiepolen en legt minimale normering op voor de kwaliteitseisen voor het kernnet.

De exploitant stelt een voorstel voor inzake de reisweg, de plaats van de halte en een invulling van de kwaliteitscriteria en legt dat voor aan de vervoerregioraad. De exploitant neemt een gemotiveerde beslissing na het advies van de vervoerregioraad. De Vlaamse Regering bepaalt de wijze van evaluatie en bijsturing van het kernnet.

Het aanvullend net voegt het kernnet en het treinnet en vult die aan voor specifieke verplaatsingsstromen met voldoende potentieel. Het bestaat uit vast, lijngebonden openbaar vervoer.

Op regionaal niveau wordt het aanvullend net gericht op een combinatie van alle verplaatsingsmotieven. Het is complementair aan het kernnet.

Op stadsregionaal niveau bestaat het aanvullend net uit de voorstedelijke en intrastedelijke stadslijnen die niet structurerend werken.

De Vlaamse Regering kan minimale normering opleggen voor de kwaliteitseisen voor het aanvullend net.

De vervoerregioraad bepaalt het netwerk, de minimaal te bedienen attractiepolen en legt minimale normering op voor de kwaliteitseisen voor het aanvullend net.

Het aanvullend net is gebaseerd op potentieel en vraaggestuurde elementen. De exploitant stelt een voorstel op inzake de reisweg, de plaats van de haltes en de kwaliteitscriteria en legt dat voor aan de vervoerregioraad. De vervoerregioraad neemt een gemotiveerde beslissing. De Vlaamse Regering kan de wijze van evaluatie en bijsturing van het aanvullend net bepalen.

Het vervoer op maat is de vervoerslaag die bestaat uit collectief aangeboden vervoer en die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip. Op regionaal niveau is het vervoer op maat complementair aan het kern- en aanvullend net.

De Vlaamse Regering kan de minimale principes vastleggen op basis waarvan het vervoer op maat wordt ontworpen. De Vlaamse Regering kan de wijze van evaluatie en bijsturing van het vervoer op maat bepalen.

De vervoerregioraad bepaalt de bedieningsgebieden, en kan aanvullende normering opleggen voor de kwaliteitseisen voor het vervoer op maat. Het vervoer op maat is volledig vraagvolgend.

De Vlaamse Regering richt een mobiliteitscentrale op. Het vervoer op maat wordt geoperationaliseerd en gecoördineerd door de Mobiliteitscentrale. De vervoerregioraad coördineert het tariefbeleid voor het vervoer

op maat en bepaalt de tarieven. De exploitanten kunnen onderbouwde voorstellen voorleggen voor de tariefbepalingen en de tarievenstructuur.

In het regionaal mobiliteitsplan worden de maatregelen opgenomen voor de uitbouw van kwaliteitsvolle infrastructuur aan de vervoersknooppunten ter realisatie van de basisbereikbaarheid. De wegbeheerder staat in voor de aanleg en het onderhoud van mobipunten en carpoolparkings.

De gemeente voorziet de haltes van de nodige infrastructuur.

4.2.3.2 Impact op het mobiliteitsplan

De Vervoerregio vormt het overlegplatform voor gemeentegrensoverschrijdende mobiliteit. Binnen dit kader werden het openbaarvervoersnetwerk, de routing en de haltes herbekeken, een nieuwe wegcategorisering uitgewerkt en Hoppinpunten geselecteerd. Waasmunster neemt de regionale afspraken over in haar lokale mobiliteitsplan.

4.2.4 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

4.2.4.1 Algemeen

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

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

Er werd hiervoor een subsidiereglement uitgewerkt via het fietsfonds.

4.2.4.2 Impact op het mobiliteitsplan

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

4.2.5 Vervoerregio Waasland

4.2.5.1 Algemeen

Waasmunster maakt onderdeel uit van de Vervoerregio Waasland. Het Regionaal Mobiliteitsplan van deze Vervoerregio trad in werking op 30 maart 2024.

Het Regionaal Mobiliteitsplan is een strategisch document en legt de mobiliteitsvisie op middellange termijn (2030) vast. Alle vervoerswijzen komen aan bod, zowel voor personen- als voor goederenvervoer. De principes van het decreet basisbereikbaarheid zijn daarbij van kracht. Het plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio. De shift naar duurzame mobiliteit wordt gerealiseerd door een wisselwerking tussen drie hoekstenen: het mobiliteitsaanbod, mobiliteitsvraag en de ruimtelijke ordening. Het zoomt in op de verschillende netwerken, ingrepen en ondersteunende maatregelen van regionaal belang, met een focus op het mobiliteitsaanbod en de mobiliteitsvraag. Het Regionaal Mobiliteitsplan is het resultaat van een intensieve samenwerking tussen de partners in de vervoerregioraad. De nadruk wordt gelegd op het bovenlokale aspect, zonder het lokale uit het oog te verliezen. Ook het middenveld en de burger zelf werkten hieraan mee. Het Regionaal Mobiliteitsplan spreekt zich enkel uit over visies en acties van regionaal belang. Zowel lokale als bovenlokale actoren kunnen optreden als initiatiefnemer om de acties uit te rollen.

4.2.5.2 Impact op het mobiliteitsplan

De impact op het mobiliteitsplan is relevant. Volgende uitwerkingen van het beleidsscenario worden voorzien:

- Het Regionaal Mobiliteitsplan bevat een visie voor het fietsnetwerk. De gemeente Waasmunster ondersteunt deze visie en zal de geformuleerde acties uitvoeren. Concreet gaat het om de volgende acties:
 - Actie 22: Realisatie van fietspaden, die onderdeel vormen van het BFF, conform het fietsvadecum
 - Actie 23: Lokaal functioneel fietsroutenetwerk (LFF) fietsconform maken om de lokale attractiepolen kwalitatief te bedienen, met BFF als ruggengraat.
 - Actie 24: Realisatie van voldoende ondersteunende infrastructuur voor fietsers aan regionale aantrekkingspolen zoals treinstations, bushaltes, hoppinpunten, openbare functies, tewerkstellingspolen, etc.
 - Actie 27: Uitvoeren van een Quick Scan Fietsbeleid om zicht te krijgen op de stand van zaken met betrekking tot het gevoerde fietsbeleid) zijn hier relevant.
- Het RMP speelt een belangrijke rol in de uitrol van het openbaar vervoer van de toekomst. Zo werd de routing van het openbaar vervoer herzien, werden haltes gewijzigd en werden Hoppinpunten geselecteerd. Voor de gemeente Waasmunster werden een aantal verbindingen op niveau kernnet B voorzien en werden 7 Hoppinpunten geselecteerd.
 - Volgens actie 41 van het Regionaal Mobiliteitsplan moeten alle geselecteerde Hoppinpunten in de regio uiterlijk tegen 2030 voldoen aan de richtlijnen voor fysieke verknoping, toegankelijkheid, leesbaarheid en uitrusting.
 - Ook de overige haltes worden omgevormd tot toegankelijke haltes (actie 49).
- Binnen het Regionaal Mobiliteitsplan werd ook een nieuwe categorisering voor de bovenlokale wegen uitgewerkt.
 - E17: Europese Hoofdweg
 - N70: Interlokale weg
 - N446: Interlokale weg
 - Lokale besturen moeten een lokaal wegencategorisering opmaken.
- Tot slot spreekt het RMP zich uit over de wegencategorisering voor het vrachtroutenetwerk in Waasmunster:
 - De N70 is opgenomen als aanrijroute in het vrachtroutenetwerk (VRN) van het RMP.
 - Beperkingen voor vrachtverkeer in dorpskernen worden onderzocht en waar nodig ingevoerd om verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren.

5. Kader voor een duurzaam mobiliteitsbeleid

5.1 Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot mobiliteit

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) komt dit werkdomein meer aan bod. Het GRS werd door de deputatie goedgekeurd op 29 januari 2009.

ALGEMENE UITGANGSPUNTEN GRS

Waasmunster wil haar karakter als groene woon- en leefgemeente binnen een stedelijke invloedssfeer behouden.

Volgende basisprincipes worden gehanteerd:

- Valoriseren van de rol van de land- en tuinbouw in evenwicht met het behoud van de open ruimte en het tegengaan van versnippering
- Behoud en versterking van de natuur met de Durmevallei en de beekvalleien als ruggengraat van de natuurlijke structuur in relatie met de stuifzandrug en cuesta
- Versterken van de dorpskernen gekoppeld aan het behouden van het groene karakter van de woonpark-omgevingen
- De ontwikkelingsmogelijkheden van de lokale bedrijven optimaal houden
- Vrijwaren en verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Deze basisprincipes resulteren in volgende ruimtelijke concepten:

- 4 leefbare landelijke kernen samen met 2 woonparkomgevingen
- Manta-site als troef voor bedrijvigheid
- Wegencategorisering ruimtelijk verankerd, kader voor het mobiliteitsbeleid
- Landbouw als behoeder open ruimte
- Durmevallei en beekvalleien als dragende groene assen in relatie tot de stuifzandrug en de cuesta

RUIMTE OM TE WONEN

Concentreren van de nieuwe bebouwing in de kern van Waasmunster

Waasmunster is een groene, residentiële gemeente in een stedelijke invloedssfeer. De landelijke kwaliteit is een belangrijke troef en moet worden beschermd. Lintbebouwing en verspreide bebouwing worden verder vermeden. Nieuwe bebouwing wordt zoveel mogelijk geconcentreerd in de bestaande kernen.

De dorpskern van Waasmunster is de belangrijkste kern van de gemeente. Het gemeentehuis ligt er centraal, het woonpark Heide en verschillende verkavelingen sluiten erop aan en de kern is goed bereikbaar via de N446 en het op- en afrittencomplex van de E17.

Het beleid versterkt de herkenbaarheid en de kwaliteit van de bestaande kernen. Binnen de kernen wordt gestreefd naar een aangename woonomgeving; buiten de kernen blijft de open ruimte zoveel mogelijk vrijwaard. Zichten op het landschap en de beleving van de open ruimte langs de wegen worden behouden.

In de groene woonomgevingen blijft de samenhang tussen wonen, natuur en recreatie behouden. Bijkomende verspreide bebouwing wordt vermeden. De concentratie van woningen in de kern van Waasmunster ondersteunt duurzame verplaatsingen, omdat fiets en openbaar vervoer daar beter beschikbaar zijn.

De herbestemming van de Hoogendoncksite is het grootste geplande woonproject. De nieuwe woningen en dorpsondersteunende functies zullen bijkomend verkeer genereren.

- Interwaas raamt het aantal woongelegenheden op de Hoogendoncksite op ongeveer 40. De exacte invulling en het bijbehorende mobiliteitseffectenrapport (MOBER) moeten nog worden uitgewerkt. Naast

de omvang van het project wordt aandacht besteed aan de spreiding van het autoverkeer en aan duurzame vervoerswijzen. De volgende milderende en flankerende maatregelen worden voorgesteld:

- Toegankelijke, beveiligde en flexibele fietsstallingen met ruimte voor speciale fietsen en laadpunten voor e-bikes;
- Vlotte autolose doorsteken voor voetgangers en fietsers;
- Autoluwe inrichting van de site;
- Realisatie van gegroepeerde autoparkeerplaatsen;
- Voorzien van elektrische laadinfrastructuur.

Bij nieuwe woonontwikkelingen gaat bijzondere aandacht naar trage verbindingen, het beperken van parkeerdruk op het openbaar domein en het beheersen van hinder tijdens de bouwfase. De ontwikkelingszones liggen nabij het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en haltes van het openbaar vervoer, wat kansen biedt voor duurzame mobiliteit.

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

RUIMTE OM TE WERKEN

Gebruik van de bestaande bedrijventerreinen

De bedrijvigheid te Waasmunster is minimaal en bestaat uit solitaire bedrijven. Deze bedrijven zijn verspreid over het grondgebied. De belangrijkste (op het vlak van mobiliteit) bevinden zich langs de Sint-Annastraat en de Pontravelaan. In de Hamstraat bevindt zich een zandwinningsgebied. Het bedrijventerrein Manta werd ondertussen ingericht als KMO-zone en het bedrijfsterrein aan Pontravelaan is omgevormd tot deels KMO-zone en deels wonen.

Zonevreemde bedrijven krijgen waar mogelijk rechtszekerheid via een sectoraal RUP. Voor bestaande bedrijven blijven het lokale karakter en een goede landschappelijke inpassing belangrijke voorwaarden.

RUIMTE VOOR NATUUR EN LANDSCHAP

Weren van doorgaand verkeer langs landelijke wegen

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

Voor mobiliteit betekent dit vooral dat doorgaand verkeer op landelijke wegen wordt geweerd. Onverharde landbouwwegen blijven bij voorkeur onverhard. Kleine voet- en buurtwegen, ook tussen landbouwpercelen, worden behouden voor voetgangers en fietsers.

RUIMTE VOOR UITRUSTING

Bundelen van voorzieningen

De behoefte aan sportieve en culturele voorzieningen zal naar verwachting toenemen. Nieuwe infrastructuur wordt afgestemd op de lokale behoefte en het verenigingsleven en wordt ruimtelijk zoveel mogelijk gekoppeld aan de bestaande kernen. De kern van Waasmunster vervult daarbij de belangrijkste rol. Bij elke ontwikkeling wordt ook de verkeersgeneratie beoordeeld.

Sinds de verhuis bevinden de meeste voorzieningen zich langs de N446 (gemeentehuis, VTC, bibliotheek, politie en handel), langs de Stationsstraat-Nijverheidslaan (handel) en in het woonpark Heide (horeca en vakantieverblijven). Het GRS bepaalt dat het aantal horecavoorzieningen op De Heide niet verder toeneemt. Zo blijven de woon- en natuurfunctie en de verkeersdruk beheersbaar.

Recyclagepark

Het recyclagepark ligt in de Neerstraat, ter hoogte van het bedrijventerrein Manta, en is goed bereikbaar. Langs de toegangswegen is een goede snelheidsbeheersing noodzakelijk vanwege de aanwezige woningen.

RUIMTE VOOR RECREATIE EN TOERISME

Fietsen en wandelen als troef

Door het groene karakter van Waasmunster en de ruimere regio verdient de recreatieve functie van de open ruimte bijzondere aandacht. Natuur en landschap zijn belangrijke troeven. De Durmevallei in het zuiden en de agrarische gebieden in het westen en noordoosten blijven zoveel mogelijk behouden. Grootschalige toeristische ontwikkelingen worden vermeden; het beleid ondersteunt vooral wandelen, fietsen en andere vormen van zachte recreatie.

Waasmunster wordt doorkruist door talrijke recreatieve fiets- en wandelroutes. Verschillende routes vallen samen met bovenlokale of lokale functionele fietsverbindingen.

MOBILITEITSEFFECTEN VAN DEZE STRATEGISCHE PROJECTEN

- Verdere verdichting van de verschillende dorpskernen

De verschillende dorpskernen werden heringericht met aandacht voor hun verblijfsfunctie. Daardoor ontstaat een kwalitatievere openbare ruimte waarin de auto minder dominant is en voetgangers en fietsers meer plaats krijgen.

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

De bundeling van woningen in de kernen zorgt ervoor dat scholen, winkels en andere voorzieningen vaker op wandel- of fietsafstand liggen. Ook de omzetting van het centraal gelegen industriegebied naar zachtere functies, zoals wonen en parkruimte, ondersteunt een duurzamer verplaatsingspatroon.

SAMENVATTING WERKDOMEIN A

Enkele krachtlijnen

WONEN

- Waasmunster als hoofddorp (mogelijkheden voor wonen en werken; dit is de belangrijkste kern)
- Meergezinswoningen in woonparken: enkel toegestaan onder striktere voorwaarden (ruimtelijke kwaliteit, parkeerdruk, verkeersveiligheid, groenbalans).
- Sombeke als woonkern
- Ruiter-Heiken en Sint-Anna als kern-in-het-buitengebied

WERKEN

- Zone-vreemde bedrijven: opmaken inventaris, beoordelen case-by-case met oog op verkeersveiligheid en leefkwaliteit; waar mogelijk regularisatie of verplaatsing begeleiden.

OPEN RUIMTE

- Te bewaren
- Durmevallei als aandachtspunt

RECREATIE EN TOERISME

- Uitwerken recreatief-toeristische studie: focus op draagkracht, verkeersveiligheid en landschappelijke inpassing; resultaten koppelen aan mobiliteitsmaatregelen.
- Beperken ontwikkelingen te Heide
- Uitgangspunt kleinschaligheid

STRATEGISCHE PROJECTEN

- Verdere verdichting van de dorpskernen met speciale aandacht voor de dorpskern Waasmunster
- Woonuitbreidingsgebied: als strategische reserve behouden; enkel aanspreken bij aangetoonde woon-behoefte.
- Herbestemming site Hoogendonck

5.2 Werkdomein B: ontwikkeling netwerk per vervoerswijze

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

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

- Voetgangersverkeer
- Fietsverkeer
- Openbaar vervoer
- Autonetwerk
- Vrachtverkeer

Voor elk van deze netwerken wordt het volgende beschreven:

Rol van het netwerk in het gemeentelijke verkeer- en vervoersysteem

Per vervoerswijze wordt eerst bepaald welke rol ze in het totale netwerk vervult. Daarbij wordt rekening gehouden met verplaatsingsafstanden, verplaatsingsmotieven, comfort en aansluiting op andere vervoerswijzen.

Eisen aan het netwerk

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

Wensbeeld

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

5.2.1 Voetgangersnetwerk

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

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

Verplaatsingen tot ongeveer 1 km kunnen door de meeste bewoners te voet afgelegd worden. Dit betreft vooral verplaatsingen in de verschillende dorpskernen. De belangrijkste verplaatsingsmotieven zijn meestal: woon-school, woon-hobby en woon-winkel.

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

5.2.1.2 Eisen aan het voetgangersnetwerk

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

Samenhang

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

Directheid

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

Aantrekkelijkheid

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

Veiligheid

De veiligheid van de voetganger moet voldoende gewaarborgd zijn.

Comfort

Comfortabele voetgangersinfrastructuur vraagt onder meer degelijke verhardingen, voldoende brede voetpaden en goede verlichting.

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

5.2.1.3 Wensbeeld voor het voetgangersnetwerk

De zones 30 en 50 worden beschouwd als verblijfsgebieden voor voetgangers. Het volledige wegennet maakt deel uit van het voetgangersnetwerk, maar de inrichting wordt afgestemd op de functie van elk wegsegment en op de andere vervoersnetwerken. Bij nieuwe of vernieuwde voetgangersvoorzieningen staat toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit centraal.

5.2.1.4 Beleid voor het voetgangersnetwerk

Beschadigde voetpaden worden systematisch hersteld. Waar de context het toelaat, worden verouderde of onveilige voetpaden uitgebroken en ingericht als gemengd en traag verkeer. Nieuwe aanplantingen volgen het principe van 'slimme aanplanting' (juiste soort op de juiste plaats) om toekomstige schade aan verhardingen te voorkomen.

In woonerven zijn wagens te gast en wordt het volledige publieke domein ingericht op maat van voetgangers. Dergelijke straten worden toegepast in het kader van nieuwe ontwikkelingen.

De bestaande trage wegen blijven behouden en waar mogelijk worden verouderde trage wegen hersteld en toegankelijk gemaakt. De dienst toerisme van de gemeente Waasmunster is verantwoordelijk voor de verdere uitrol van dit netwerk.

5.2.1.5 Resultaten participatie

Tijdens de infoavond op 03/09/2024 werden geen thema's rond voetgangers voorgelegd.

5.2.2 Fietsnetwerk

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

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

Op korte afstanden moet de fiets beter kunnen concurreren met de auto. Dat vraagt rechtstreekse, comfortabele en veilige routes, vooral voor woon-schoolverplaatsingen en verplaatsingen naar vrijetijdsactiviteiten. De fiets speelt ook een belangrijke rol in het voor- en natransport van het openbaar vervoer.

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

Het lokale functioneel fietsnetwerk (LFF) kadert binnen het fietsnetwerk dat op niveau van de VVR werd bepaald.

5.2.2.2 Eisen aan het fietsnetwerk

Het fietsnetwerk moet voldoen aan de kwaliteitseisen van het geldende Vademecum Fietsvoorzieningen. Voor het LFF geldt dat ze best samenvallen met autoluwe routes, waar doorgaand verkeer geweerd wordt en er een snelheidsregime van 30 km/u geldt. De principes van Fix the Mix zijn sturend in het creëren van een fietsvriendelijke context.

5.2.2.3 Wensbeeld voor het fietsnetwerk

Op basis van de eisen is op kaart 1 en kaart 2 een wensbeeld opgesteld voor het respectievelijk het functionele en lokale functionele fietsnetwerk (LFF).

In dit netwerk wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- Bovenlokale functionele fietsroutes (BFF), het netwerk opgesteld door de Vervoerregio
- Lokale functionele fietsroutes (LFF)

BOVENLOKALE FUNCTIONELE FIETSRoutes (BFF)

Deze routes worden geselecteerd door de provincie Oost-Vlaanderen en de Vervoerregio Waasland in opdracht van het Vlaams Gewest. Deze routes vormen ook de basis voor het fietsfonds, waarin subsidiemogelijkheden voor gemeenten vervat zijn voor de realisatie van fietspaden langs gemeentewegen.

LOKALE FUNCTIONELE FIETSRoutes (LFF)

Naast de bovenlokale fietsroutes zijn er ook verschillende trajecten die voor de eerder lokale fietser van belang zijn. Deze routes vormen een aanvulling op het bovenlokale netwerk.

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

Volgende straten worden bijkomend opgenomen in het lokale fietsnetwerk

- Oudeheerweg-Heide – Oudeheerweg-Ruiter (tot gemeentegrens Lokeren)
- Vortekoestraat (ter ontsluiting van de F4)
- Route achter kerk en via nieuwe doorsteek naar VTC De Meermin als alternatief voor dubbelrichtings-fietspad langs zuidwestzijde van N446.
- Missing-link Sint-Anna
- Route Wareslagedreef – Wareslagedreef tot Stationsstraat/Dommelstraat (fietspad achter Hoogstraat)
- Te onderzoeken / afhankelijk van AWW: veilige kruising of fietstunnel aan de N446. De gemeente heeft dit gevraagd, maar ontving voorlopig geen positief antwoord.
- Kerkstraat – Schietakkerstraat – Kouterstraat – Henri De Lovinfossestraat
- Selectie route Eekhoekstraat-Groenstraat

Volgende ingrepen worden voorzien:

- Schoolroutekaart: wordt systematisch geoptimaliseerd, ook tijdens wegenwerken (met veilige omleidingen en signalisatie).
- Uitwerken non-stopfietsroute langs de spoorlijn (F4)
- Verbeteren fietspaden in het kader van het realiseren van de structuurschets met betrekking tot de N70.
- Heraanleg N70;
- Aanleg fietspaden Groenselstraat en Sousbeekstraat (gepland);
- Verbeteringen Neerstraat;
- Herinrichting Kerkstraat;
- Doortrekken gescheiden fietspad N446 tot over de E17;

- Realisatie nieuwe Durmebrug.

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

5.2.2.4 Resultaten participatie

Tijdens de infoavond op 03/09/2024 werden 2 thema's met betrekking tot fietsers voorgelegd. Enerzijds werden de verschillende maatregelen aan de fietsinfrastructuur voorgelegd en konden bewoners hun prioriteit geven aan de uitvoering ervan. Dat leidde tot volgende prioriteiten:

- De bouw van een nieuwe Durmebrug voor (fietsers en voetgangers)
- Een fietstunnel of gelijkwaardige veilige kruising onder/over de N446 werd aan AWWV gevraagd. Voorlopig is er geen positief antwoord; aan de nieuwe Durmebrug is wel een veilige oversteek gepland.
- Aanleg nieuwe fietspaden tussen Acacialaan/ Patrijzenlaan tot over E17 langs N446
- Geplande herinrichting van de kruispunten op de N70. Dit is gewestelijke materie; de gemeente ondersteunt en verdedigt het project, maar er is nog geen definitieve timing.

Er werd ook gevraagd aan welke Hoppinpunten bij voorkeur deelfietsen worden voorzien. De meeste respondenten gaven geen specifieke voorkeurslocatie aan. De onderstaande volgorde volgt de ontvangen voorkeuren:

Prioriteit	Locatie
1	Sint-Anna
2	Gentstraat
3	Spoorwegstraat
4	Doornijkstraat
5	Fortenstraat

5.2.3 Openbaar vervoernetwerk

(Zie kaart 3)

Openbaar vervoer is een essentieel onderdeel van duurzame mobiliteit en vormt vooral op langere afstanden een alternatief voor de auto. Het netwerk wordt op bovengemeentelijk niveau besproken binnen de Vervoerregio. De lokale aandachtspunten uit dit mobiliteitsplan vormen daarbij een inhoudelijke leidraad.

5.2.3.1 Rol van het openbaarvervoersnetwerk in het gemeentelijk verkeer- en vervoerssysteem

Openbaar vervoer kan concurreren met de auto op afstanden langer dan 10 km. Op gemeentelijk niveau komen verplaatsingen met een dergelijke afstand nauwelijks voor. De rol van het openbaar vervoer in de intragemeentelijke verplaatsingen is dan ook beperkt. De belangrijkste rol voor het openbaar vervoer ligt in het verzorgen van de aansluitingen op het provinciale en Vlaamse openbaarvervoersnetwerk. De gewenste busverbinding voor deze gemeente is dan ook één van vooral verzamelende aard richting de stations van Lokeren, Sint-Niklaas en Sinaai en de stedelijke gebieden Sint-Niklaas, Lokeren en Dendermonde.

5.2.3.2 Rol van het openbaar vervoer bij het aanpakken van vervoersarmoede

Openbaar vervoer helpt vervoersarmoede te beperken, onder meer voor ouderen, jongeren en inwoners zonder eigen wagen. Daardoor kan het ook een beperkte maar belangrijke rol spelen bij verplaatsingen binnen de gemeente.

5.2.3.3 Eisen aan het openbaarvervoersnetwerk

Voor de technische eisen aan het openbaarvervoersnetwerk wordt verwezen naar de richtlijnen van De Lijn (www.delijn.be). In overeenstemming met het Regionaal Mobiliteitsplan wordt gestreefd naar volledig toegankelijke haltes.

5.2.3.4 Wensbeeld voor het gemeentelijk openbaar vervoer

TREIN

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

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

BUS

Naar aanleiding van basisbereikbaarheid werd het busvervoer op het grondgebied van de gemeente herbekeken. De wijzigingen die op 1 juli 2026 ingingen, zijn ondertussen van kracht.

Sinds 1 juli 2026 wordt de gemeente bediend door de volgende buslijnen:

- Lijn 81: Antwerpen L.O. – Beveren – Westakkers – Sint-Niklaas – Lokeren – kernnet B, vaste bediening
- Lijn 82: Antwerpen L.O. – Beveren – Haasdonk – Sint-Niklaas – Waasmunster – Lokeren – kernnet B, vaste bediening
- Lijn 37: Wetteren - Kalken - Overmere - Lokeren - kernnet C. Sinds 1 juli 2026 kent deze lijn een beperkte bediening.
- Lijn 21: Lokeren – Sint-Niklaas – De Klinge – Meerdonk – aanvullend net, functionele bediening
- Lijn 91: Sint-Niklaas – Hamme – Dendermonde – Lebbeke – Aalst – aanvullend net, functionele bediening
- De vroegere lijn 212 Sint-Niklaas - Belsele - Lokeren, met haltes op de N70, werd op 1 juli 2026 geschrapt en maakt geen deel meer uit van het actuele aanbod.

Uittreksel uit het netplan Waasland (bron: vervoerregio Waasland)

HALTES

Er zijn 7 Hoppinpunten gepland in Waasmunster. Voor de eerder opgenomen locatie Sombekedries werd aan de vervoersregio gevraagd een schrapping in overweging te nemen. De onderstaande lijst is de actuele selectie. Voor de minimale inrichtingsprincipes wordt verwezen naar de Vlaamse richtlijnen voor Hoppinpunten.

Naam Hoppinpunt	Toelichting	Niveau	Lijnen kernnet en fietsnet
Abdij van Roosenberglaan	Langs N446	Lokaal	KNB82 - KNC37 - FN91
Doornijkstraat	Kruispunt N70 x Doornijkstraat	Lokaal	KNC82
Fortenstraat	Kruispunt Nijverheidslaan x Fortenstraat	Lokaal	KNB82
Gentstraat	Overgang Neerstraat x Pontrave-laan	Lokaal	KNC82
Ruiter	T.h.v. kerk van Ruiter	Lokaal	KNC82
Sint-Annastraat	Kruispunt Rodendries x Sint-Annastraat	Lokaal	KNC37
Spoorwegstraat	Kruispunt Stationsstraat x Spoorwegstraat	Lokaal	KNB82 - KNC37 - FN91

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

Daarnaast zijn er ook nog gewone haltes van het openbaar vervoer.

5.2.3.5 Resultaten participatie

Tijdens de infoavond op 03/09/2024 werden geen thema's rond openbaar vervoer voorgelegd.

5.2.4 Autoverkeer

Er wordt in uitvoering van het RMP een onderscheid gemaakt tussen het auto- en het vrachtverkeer in de uitwerking van het netwerk.

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

Dit neemt echter niet weg dat de gemeente blijft ijveren om het percentage aan autoverkeer in deze gemeente zeker niet te laten aangroeien en om vervoersmodi zoals de fiets en het openbaar vervoer (bus en trein) verder te stimuleren. De fiets kan zeker voor korte verplaatsingen, binnen de gemeentegrenzen, een belangrijke positie innemen.

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

Wat is het doel van het autonetwerk?

- Het autonetwerk is niet bedoeld voor zeer korte verplaatsingen. Voor zulke verplaatsingen worden wandelen en fietsen aantrekkelijker gemaakt, onder meer door directe routes en aangepaste snelheidsregimes.
- Het gemeentelijk netwerk moet vlot aansluiting vinden op de hogere wegennetten (hoofdwegennet en dragend wegennet)

Belangrijke randvoorwaarden zijn:

- Verplaatsingen moeten veilig kunnen gebeuren voor alle weggebruikers, met bijzondere aandacht voor voetgangers en fietsers.
- De verkeersleefbaarheid: het autonetwerk mag niet van dien aard zijn dat deze de leefomgeving fundamenteel aantast.

5.2.4.2 Eisen aan het gemeentelijk autonetwerk

Binnen de bebouwde kom worden de principes gehanteerd die beschreven zijn in de publicatie “Vademecum voor verkeersvoorzieningen in bebouwde omgeving”. Daarnaast worden ook de principes van Fix the Mix expliciet onderschreven in voorliggend regionaal mobiliteitsplan (RMP). Toepassing hiervan kan helpen om de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid te vergroten en de dominantie van de wagen in verblijfsgebied te verminderen.

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

Randvoorwaarden op het gebied van verkeersveiligheid:

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

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

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

Een onduidelijk wegennet en onaangepaste snelheden verhogen het risico op verkeersongevallen. Waar nodig wordt de snelheid verlaagd via een combinatie van infrastructuur, duidelijke afbakening van de bebouwde kom, gerichte snelheidsremmers, zones 30 en handhaving.

Ook het beperken van het aantal dwarsbewegingen hoort hierin thuis.

De wegeninfrastructuur in deze gemeente (veel lintbebouwing) laat het niet toe om hoge snelheden langs deze wegen toe te laten. De gemeentelijke wegen zullen vooral een aanvoerfunctie hebben richting het hogere wegennet - langs waar hogere snelheden kunnen gerealiseerd worden - (zie verder) of een zuivere erf-functie langs waar de intensiteiten en de snelheid van het autoverkeer laag kunnen worden gehouden. De afwikkelingssnelheid mag nooit ten koste gaan van de verkeersveiligheid.

Randvoorwaarden op het gebied van verkeersleefbaarheid:

In de dorpskernen wordt het dominante karakter van de auto verder beperkt. De verkeersfunctie en de verblijfsfunctie worden zo goed mogelijk van elkaar gescheiden of met elkaar in evenwicht gebracht. Doortochtprojecten, dorpsvernieuwing en veilige schoolomgevingen zijn daarvoor belangrijke instrumenten.

5.2.4.3 Wensbeeld autonetwerk

5.2.4.3.1 Categorisering van de wegen

(Zie kaart 4)

Het doel is een duidelijke wegenhiërarchie waarbij de inrichting de functie van de weg herkenbaar maakt. Aan elk wegtype worden passende inrichtingsprincipes gekoppeld voor snelheid, voorrang en de aanpak van conflictpunten.

De wegen worden ondergebracht in drie niveaus: het hoofdwegennetwerk (EHW/VHW), het dragend netwerk (RW/IW) en het lokaal netwerk (OW/EW). De categorisering wordt afgestemd op de buurgemeenten, zodat ook over de gemeentegrenzen heen een consistent en leesbaar wegennet ontstaat.

De Vlaamse Regering gaf op 6 maart 2020 haar principiële goedkeuring op het verzameldecreet MOW dat de principes van de nieuwe robuuste wegencategorisering vastlegt. De nieuwe categorisering ontstaat uit 3 niveaus van wegen, telkens met 2 categorie per niveau:

- Het hoofdwegennet
 - Europese hoofdwegen (EHW)
 - Vlaamse hoofdwegen (VHW)
- Het dragende netwerk
 - Regionale wegen (RW)
 - Interlokale wegen (IW)
- Het lokale netwerk
 - Lokale ontsluitingswegen (OW)
 - Lokale erftoegangswegen (EW)

De selectie van het hoofdwegennet wordt vastgelegd door de Vlaamse Regering na advies van de vervoerregio's. Het voorstel van het dragende netwerk wordt uitgewerkt door de vervoerregio's in samenspraak met de gemeenten. Nadien wordt de selectie van de regionale en interlokale wegen vastgelegd door de Vlaamse Regering. De overige wegen zijn lokale wegen en worden door de gemeente aangeduid als ontsluitings- of erftoegangswegen.

Bij de uitwerking van de nieuwe wegencategorisering zal het gehele netwerk herzien worden a.d.h.v. de nieuwe principes. Dit betekent ook dat bepaalde wegen een andere functie gaan opnemen, bijvoorbeeld lokale wegen type 1 (door het wegvallen van de verbindende functie voor lokale wegen). Tot welke (nieuwe) categorie een weg gaat behoren, zal uitgeklaard moeten worden binnen de vervoerregio's.

Hoofdwegennet

Dit zijn de Europese hoofdwegen en Vlaamse hoofdwegen. Ze vervullen verbindende en verzamelende functies op internationaal en Vlaams niveau. Deze wegen werden vastgelegd in het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Waasland.

De E17 (A14) is geselecteerd als Europese hoofdweg. Ze verbindt op internationaal niveau en verzamelt verkeer op Vlaams niveau. De snelweg doorkruist Waasmunster en heeft er op- en afrittencomplex 13.

Op het grondgebied van Waasmunster zijn geen wegen aanwezig die geselecteerd werden als Vlaamse hoofdweg.

Dragend netwerk

Het dragend netwerk functioneert eveneens als een rasterstructuur en bestaat uit de regionale wegen en de interlokale wegen. Ze worden geselecteerd binnen de Vervoerregio.

De categorisering van het dragend wegennetwerk gebeurt voor Waasmunster door de Vervoerregio Waasland.

Op het grondgebied van Waasmunster is de N70 (Lokeren – Sint-Niklaas – Antwerpen) als interlokale weg geselecteerd.

De N446 is eveneens geselecteerd als interlokale weg. Ze heeft als functie het verzamelen en ontsluiten van het (sub)regionale verkeer naar het hoofdwegennet tussen N70 en E17.

Lokaal wegennet

De lokale wegen worden in het mobiliteitsplan ondergebracht in twee categorieën: lokale ontsluitingswegen en lokale erftoegangswegen.

Volgende wegen worden geselecteerd als lokale ontsluitingswegen:

- Nijverheidslaan – Stationsstraat – Hoogstraat (tot aan N446)
- (Waasmunsterbaan) - Neerstraat – Pontravelaan
- Dommelstraat – Warandestraat

- Groenselstraat – Sousbeekstraat

Erftoegangswegen

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

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

- De straat ligt in een verblijfsgebied

Centrumstraten en winkelstraten:

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

Woonstraten:

In deze straten primeert de verblijfsfunctie. De schoolomgevingen zijn opgenomen in de zone 30.

- De weg is gelegen in het buitengebied

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

5.2.4.3.2 Afbakening snelheidsregimes

(Zie kaart 5)

De wegcategorisering vormt de basis voor een herkenbaar en handhaafbaar snelheidsbeleid. Op de gemeentewegen geldt 50 km/u als algemene norm. Afwijkingen worden alleen toegepast waar de functie en inrichting van de weg dat verantwoorden: 30 km/u in schoolomgevingen, dorpskernen en duidelijk afgebakende verblijfsgebieden; 70 km/u uitsluitend op hoofdassen of wegvakken waar de wegbeheerder dat veilig acht en fietsers voldoende fysiek beschermd zijn.

- 20 km/u: uitsluitend in formeel ingerichte woonerven.
- 30 km/u: schoolomgevingen, dorpskernen en specifiek afgebakende verblijfsgebieden waar de inrichting en de verkeersfunctie dit ondersteunen.
- 50 km/u: algemene norm op de gemeentewegen.
- 70 km/u: uitsluitend op daarvoor aangewezen delen van het dragende netwerk, in het bijzonder de N70 en eventuele wegvakken van de N446 waarvoor de bevoegde wegbeheerder dit verantwoord acht.
- 120 km/u: E17, overeenkomstig de geldende regelgeving voor autosnelwegen.

De invoering gebeurt gebiedsgericht. Waar de bestaande inrichting al aansluit bij de gewenste snelheid, kan de regeling vooral via duidelijke signalisatie worden ingevoerd. Waar dat niet zo is, wordt de snelheidswijziging gekoppeld aan een herinrichting, een rioleringsproject of een gerichte infrastructurele maatregel. Zo blijven snelheidsregime, wegbeeld en handhaving met elkaar in overeenstemming.

Aan de categorisering van de lokale wegen worden bepaalde inrichtingseisen gekoppeld. Deze zijn terug te vinden op <https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/basisprincipes-inrichting-en-snelheid>.

5.2.4.3.3 Circulatie dorpskern Waasmunster

(Zie kaart 6)

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

Het gemeentehuis is verhuisd naar een nieuwe locatie langs de N446. Ook de politie en de administratieve diensten verhuisden naar die site. Achter het vroegere gemeentehuis ligt een grote parking. In de Gentstraat ligt het kasteel Blauwendael met een bijhorend parkgebied.

In de Kerkstraat bevinden zich twee scholen en de kerk van Waasmunster. Ter verbetering van de verkeersveiligheid werden in deze straat reeds enkele plateaus aangebracht. In het centrum bevinden zich nog twee parkings: één in het begin van de Kerkstraat (nabij het kruispunt met de Pontravelaan en de N446) en één in de Hoogstraat, ten westen van de verkeerslichten.

Rond het centrum ligt een gedeeltelijke ringweg, gevormd door de Abdij van Roosenberglaan (N446) en de Pontravelaan. De Abdij van Roosenberglaan verwerkt als verbinding naar het op- en afrittencomplex van de E17 hoge verkeersintensiteiten. Het kruispunt met de Hoogstraat werd veiliger ingericht met verkeerslichten, maar de N446 blijft een belangrijke barrière in het centrum.

Sinds 2025 geldt op het westelijke deel van de Hoogstraat, tussen de Vierschaar en de verkeerslichten, eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerde voertuigen. Verkeer vanuit de Belselestraat (N446), de Stationsstraat en het oostelijke deel van de Hoogstraat bereikt het centrum daardoor via de Abdij van Roosenberglaan (N446) en de Kerkstraat of Pontravelaan. Een sluiproute van de Neerstraat naar de Abdij van Roosenberglaan door het centrum blijft mogelijk.

De onderzoeken tonen aan dat de verkeersdruk in het centrum op dagbasis beperkt is, maar tijdens de spits sterk toeneemt door de aanwezigheid van de scholen. Er gebeuren weinig ongevallen, maar het comfort voor fietsers en voetgangers blijft beperkt en de auto is sterk aanwezig. Ook de gemeten snelheden verdienen aandacht.

Om het verblijfskarakter van het centrum te versterken en het aantrekkelijker te maken voor fietsers en voetgangers, werd een aangepaste circulatie als proefproject ingevoerd. De centrumstraten behoren tot een woonomgeving en krijgen een snelheidsregime van 30 km/u.

In de Kerkstraat geldt tijdens het proefproject eenrichtingsverkeer richting Vierschaar. De Hoogstraat blijft eenrichtingsverkeer richting N446, met uitzondering van het gedeelte tussen de Sint-Franciscusstraat en de N446. Het proefproject loopt tot de start van de werken in de Kerkstraat in 2027. De evaluatie wordt meegenomen in het definitieve ontwerp.

Om geen alternatieve sluiproute via de Kouterwijk te creëren, zijn ook in die straten maatregelen nodig. In het eerste gedeelte van de Rivierstraat blijft eenrichtingsverkeer naar het noorden gelden wegens de beperkte breedte en de oriëntatie van de garages. De Kouterstraat, Henri de Lovinfossestraat en Dorushoeken blijven dubbelrichting, maar bieden kansen voor een herinrichting met meer infiltratiemogelijkheden en een betere snelheidsbeheersing.

Ook in de kerkomgeving worden bijkomende maatregelen genomen om de schoolomgeving rustiger en veiliger te maken. De parking ten zuiden van de kerk wordt in de toekomst vanuit het oosten, via het Kerkplein, ontsloten. Door de knip richting de ingang van de kerk te verplaatsen, kan het verkeer de parking verlaten via de Pontravelaan zonder de school of de volledige Kerkstraat extra te belasten. Aanvullend worden gerichte maatregelen uitgewerkt voor veilige oversteekbewegingen, kiss-and-ride, fietsparkeren en een overzichtelijke inrichting tussen Kerkplein en Orteam.

Het proefproject wordt geëvalueerd op verkeersveiligheid, bereikbaarheid, parkeerdruk en leefbaarheid. De resultaten vormen de basis voor het definitieve ontwerp bij de start van de werken in 2027. Bij de heraanleg wordt ook onderzocht of een fietsstraat op een deel van de as een meerwaarde biedt.

Geschatte capaciteit parkings:

- Parking Gentstraat: ongeveer 70 parkeerplaatsen
- Parking achter Alvo/buurtwinkel: 40 parkeerplaatsen
- Parking naast en achter de kerk: ongeveer 60 parkeerplaatsen
- Parking Desso-site: ongeveer 40 parkeerplaatsen (inclusief laadpaal)
- Parking in de Hoogstraat / Sint-Fransiscusstraat nabij VRI N446: ongeveer 30 parkeerplaatsen
- Nieuwe parking achter de kerk naast het gemeentehuis: ongeveer 50 parkeerplaatsen (inclusief laadpaal).

5.2.4.3.4 Circulatie fiets- en wandelgebied De Heide

(Zie kaart 7)

Ook in De Heide worden maatregelen genomen om de verblijfskwaliteit te verbeteren. Het gebied is opgebouwd rond de Fortenstraat, Ommegangsdreef en Heidekapelstraat. De Lode Ontropdreef verbindt de verschillende straten en ontsluit een kleuterschool, horecazaken en een ruime parking. De overige straten zijn hoofdzakelijk residentieel en hebben geen belangrijke verkeersfunctie.

Een aantal smalle straten en beperkte zichtbaarheid op enkele kruispunten leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties voor alle weggebruikers. Tegelijkertijd blijft de bereikbaarheid van de kleuterschool en verschillende horecazaken een noodzaak.

Hoewel De Heide een wandel- en fietsgebied genoemd wordt, blijkt uit verkeerstellingen dat het aantal fietsers er beperkt is, zeker op weekdagen.

Voor De Heide werden verschillende maatregelen bestudeerd, besproken tijdens PSG en MORA en finaal voorgelegd aan de bevolking. Deze participatie werd via een (online) bevraging georganiseerd. Nadien werd besloten om volgende maatregelen te weerhouden voor De Heide:

- Algemene verlaging van de snelheid in heel De Heide naar 50 km/u en verdere verlaging tot 30 km/u in het eigenlijke centrum, in de omgeving van de school en in de omgeving van de Heidekapel. Concreet geldt 30 km/u op Lode Ontropdreef, deel Oudeheerweg Heide, deel Heidekapelstraat en deel Ommegangsdreef. De overige straten blijven voorlopig zone 50.
- Voor De Heide wordt geen algemene zone 30 over het volledige gebied ingevoerd. De hoofdassen Fortenstraat, Ommegangsdreef en Oudeheerweg-Heide behouden in beginsel 50 km/u. Een verlaging tot 30 km/u blijft beperkt tot de schoolomgeving, het centrum rond de Heidekapel, de gerealiseerde fietsstraat en andere locaties waar een concrete veiligheidsanalyse dit motiveert. Nieuwe maatregelen worden gefaseerd ingevoerd en waar mogelijk gekoppeld aan riolerings- of herinrichtingswerken.
- Deze snelheidsverlaging zal niet gerespecteerd worden zonder bijhorende infrastructurele maatregelen. Dergelijke maatregelen kunnen zeer lokaal zijn, of kunnen betrekking hebben op een volledige straat, bijvoorbeeld als gevolg van rioleringswerken. Volgende algemene principes worden geformuleerd.
 - Smallere rijbanen kunnen ruimte vrijmaken voor regenwaterinfiltratie, bijvoorbeeld via wadi's of grachten. De Ommegangsdreef en de Fortenstraat zijn mogelijke toepassingen.
 - Lokale wegversmallingen en alternerend verkeer
 - Voldoende ruimte voor stallen van (elektrische) fietsen
 - Voldoende parkeerruimte blijft een belangrijk uitgangspunt. Eventuele afwijkingen worden afzonderlijk gemotiveerd en bestuurlijk beslist.
- Circulatiemaatregelen
 - Voor De Heide werd een circulatieproefproject uitgewerkt via Lode Ontropdreef, Oudeheerweg-Heide, Lucien Reycklerstraat en Heidekapelstraat. Het proefproject werd onderbroken door de werken. Na de werken wordt de circulatie gefinaliseerd, rekening houdend met de eerdere proef, de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid van de school, de horeca en de parking, en de ruimte voor fietsers in beide richtingen.

- Op het noordelijke segment van de Lucien Reycklerstraat, van de Molenstraat naar de Heidekapelstraat, wordt eenrichtingsverkeer onderzocht. Dit segment is zeer smal, waardoor kruisend verkeer ook voor fietsers onveilig kan zijn. Een aangepaste regeling kan bovendien het kruispunt met de Heidekapelstraat vereenvoudigen.
- De verharding kan lokaal worden versmald om ruimte te creëren voor infiltratievoorzieningen. In de Sparrenhofstraat blijft het bestaande eenrichtingsverkeer richting het noorden behouden wegens de beperkte zichtbaarheid aan het zuidelijke kruispunt.
- De fietsstraat in de Lode Ontropdreef is definitief ingericht.
- Na de werken en de finalisering van de circulatie wordt de werking geëvalueerd. Waar nodig kan het bestuur de inrichting of circulatie gericht bijsturen.

Geschatte capaciteit parkings:

- Parking Lode Ontropdreef: 65 parkeerplaatsen
- Parking Molenstraat: 6 haakse parkeerplaatsen
- Parking Lucien Reycklerstraat: 40 parkeerplaatsen

5.2.4.3.5 Inrichtingseisen

Op basis van de wegcategorisering worden de volgende assen in hun geheel opnieuw beoordeeld.

N70

Voor de N70 is een structuurschets in voorbereiding. De heraanleg en de kruispuntaanpassingen zijn gepland, maar behoren tot de bevoegdheid van AWW. De timing is indicatief en wordt door de gewestelijke wegbeheerder bepaald. De volgende voorstellen geven de gemeentelijke voorkeur weer.

De gewestweg herinrichten als tweevaksweg om gevaarlijke inhaalbewegingen en andere onveilige situaties te beperken.

De gemeente vraagt verkeerslichten en een volwaardige heraanleg aan het kruispunt van de N70 met de Doornijkstraat en Groenselstraat. Het kruispunt werd eerder beperkt heringericht. Een definitieve ingreep moet de ontsluiting van de Doornijkstraat en Ruiter verbeteren, de oversteekbaarheid verhogen en de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers versterken. AWW beslist over ontwerp en uitvoering; er is nog geen definitieve timing.

Aan de kruispunten van de Vortekoestraat en de Korte Heesdonkstraat met de N70 moet de overgang naar een landelijke weg duidelijk herkenbaar zijn in de inrichting en signalisatie.

Daarnaast worden volgende te nemen infrastructurele maatregelen voorgesteld:

- Verharde zijbermen verwijderen waar ze niet ter hoogte van gebouwen liggen, en de strook tussen kilometerpunt 22,1 en 25,7 inzaaien of beplanten.
- Aanpassen markering tussen kmpt. 22,2 en 22,9
- Een verlengde middenberm aanleggen ter hoogte van het kruispunt met de Lange Beulestraat.
- Een verlengde middenberm aanleggen ter hoogte van het kruispunt met de Korte Heesdonkstraat.
- Plaatsen van 'korte' middenbermen tussen kmpt. 23,1 en 24,8 (tussenafstand 100 m)
- Aanpassen markering tussen kmpt. 24,8 en 25,7
- Plaatsen van 'korte' middenbermen tussen kmpt. 25,7 en 26,1 (tussenafstand 100 m)

Sousbeekstraat-Groenselstraat

Deze weg is geselecteerd als lokale ontsluitingsweg. Door de aanwezige bebouwing is een goede snelheidsbeheersing noodzakelijk. De volgende maatregelen worden voorgesteld:

- Invoeren zone 30-statuuut in de dorpskern, aanpassingen zijn reeds gebeurd

- Accentueren bebouwde kom
- Aanplanten groenvoorzieningen gekoppeld aan beperkte asverschuivingen, de rechtlijnigheid van deze as wordt doorbroken (is reeds gedeeltelijk gebeurd)
- Aanleg van aanliggend verhoogde fietspaden

N446

De N446 is geselecteerd als interlokale weg. Er werden grotendeels nieuwe fietspaden aangelegd. Bijkomende fietspaden tussen Acacialaan en de E17 zijn gevraagd en opgenomen als gewenst project, maar blijven afhankelijk van de planning en beslissing van AWW.

De bestaande Durmebrug is onvoldoende veilig en comfortabel voor fietsers en voetgangers. Bij de geplande vernieuwing wordt een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers voorzien.

Het kruispunt van de Hoogstraat met de N446 is uitgerust met verkeerslichten.

De gemeente heeft aan AWW gevraagd om het snelheidsregime van 50 km/u op de N446 uit te breiden vanaf Oudeheerweg-Heide tot de Pontravelaan en op termijn tot de gemeentegrens, rekening houdend met de bijkomende functies aan het VTC. Dit blijft een vraag aan de bevoegde gewestelijke wegbeheerder.

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

Het kruispunt met de N70 werd reeds besproken bij de N70.

Het kruispunt van de N446 met de Pontravelaan werd heringericht. Ook de Durmebrug wordt vernieuwd.

5.2.4.4 Resultaten participatie

Tijdens de infoavond op 03/09/2024 werden verschillende thema's rond het gemotoriseerd netwerk voorgelegd.

Voor de circulatie in de omgeving van de kerk ging de voorkeur uit naar scenario 3, waarbij ten zuiden van de kerk een eenrichtingslus richting Pontravelaan wordt gecreëerd. Dit scenario wordt meegenomen in het lopende proefproject en de evaluatie ervan.

Voor de circulatie in de Kouterwijk ging de voorkeur uit naar scenario 1, waarbij via de Schietakkerstraat en Kouterstraat een eenrichtingslus wordt gecreëerd. Voorlopig wordt dit scenario nog niet ingevoerd.

Het voorstel met aangepaste snelheidsregimes werd ook voorgelegd en daarop kwamen eerder positieve reacties, met kanttekeningen bij hoe dit gecontroleerd zou worden en welke infrastructurele maatregelen er getroffen zouden worden.

5.2.5 Vrachtverkeer

Het vrachtverkeer in deze gemeente vindt meestal zijn bestemming binnen de gemeentegrenzen. Langs de N70 en de N446 wordt wel doorgaand vrachtverkeer waargenomen. Het ontwikkelen van alternatieve routes voor het vrachtverkeer is niet mogelijk. Wel worden beperkingen voor vrachtverkeer in dorpskernen onderzocht en waar nodig ingevoerd om verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren.

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

Dit neemt echter niet weg dat de gemeente blijft ijveren om het percentage aan auto- en vrachtverkeer in deze gemeente zeker niet te laten aangroeien en om vervoersmodi zoals de fiets en het openbaar vervoer (bus en trein) verder te stimuleren. De fiets kan zeker voor korte verplaatsingen, binnen de gemeentegrenzen, een belangrijke positie innemen.

5.2.5.1 Rol van het vrachtnetwerk in het gemeentelijk verkeer- en vervoerssysteem

Het gemeentelijke vrachtroutenetwerk sluit aan op het autonetwerk. Het ontsluit bedrijventerreinen en verbindt ze met het hogere wegennet. Doorgaand vrachtverkeer door de kernen wordt zoveel mogelijk vermeden.

5.2.5.2 Eisen aan het gemeentelijk vrachtnetwerk

Voor de eisen van het gemeentelijke vrachtroutenetwerk wordt verwezen naar de eisen aan het autonetwerk.

5.2.5.3 Wensbeeld vrachtroutenetwerk

Waasmunster heeft geen industriegebied of bedrijvenzone met grote vrachstromen. Toch wordt, in overeenstemming met het Regionaal Mobiliteitsplan, een gewenst lokaal vrachtroutenetwerk uitgewerkt.

Binnen de gemeente Waasmunster zijn bedrijven gelegen langs de N70 en moet het recyclagepark en Manta ontsloten worden voor vracht.

Het RMP selecteerde de N70 als aanrijroute in het vrachtroutenetwerk. Daarnaast geldt de N446 als interlokale weg, die ook de connectie met de E17 maakt.

De gemeente selecteert vier lokale ontsluitingswegen die het verkeer naar het dragende netwerk leiden. Deze assen zijn ook het meest geschikt voor het lokale vrachtverkeer. Ze beschikken over, of krijgen, gescheiden fietsinfrastructuur en vermijden zoveel mogelijk de dorpscentra.

- N446
- Nijverheidslaan – Stationsstraat – Hoogstraat (tot aan N446)
- (Waasmunsterbaan) - Neerstraat – Pontravelaan
- Groenselstraat – Sousbeekstraat

Op de overige gemeentewegen kan een tonnagebeperking van 3,5 ton worden onderzocht, met uitzondering van plaatselijk verkeer en leveringen. Bij de herinrichting van straten en kruispunten, bijvoorbeeld langs de N70, wordt ook bekeken hoe doorgaand vrachtverkeer door woonkernen kan worden ontmoedigd.

SAMENVATTING WERKDOMEIN B

Enkele krachtlijnen

Speciale aandacht voor voetgangers in verblijfsgebieden en voor het netwerk van trage wegen. Geplande aanleg en verbetering van fietsinfrastructuur langs Groenselstraat, Sousbeekstraat, Neerstraat en Sint-Annastraat.

Beslist: vernieuwing van de Durmebrug met een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers. Te onderzoeken / afhankelijk van AWW: fietspaden langs de N446 tussen Acacialaan en de E17 en een fietstunnel of gelijkwaardige veilige kruising van de N446; voorlopig is er geen positief antwoord voor de tunnel.

Gepland, timing indicatief en afhankelijk van AWW: heraanleg van de N70 en verbetering van de kruispunten.

Zone 50 blijft de algemene norm op de gemeentewegen; zone 30 wordt gericht toegepast in de dorpskern, schoolomgevingen en specifieke verblijfsgebieden.

Proefproject, te evalueren: de circulatie in de Kerkstraat loopt tot de start van de werken in 2027. De Heide: het circulatieproefproject werd door de werken onderbroken en wordt na de werken gefinaliseerd; de fietsstraat in de Lode Ontropdreef is definitief ingericht.

Uitbouw van zeven Hoppinpunten en betere afstemming tussen fiets en openbaar vervoer.

Onderzoek naar beperkingen voor vrachtverkeer in dorpskernen en naar een geschikte locatie voor vrachtparkeren.

5.3 Werkdomein C: ondersteunende en organisatorische maatregelen

De planologische en verkeerstechnische maatregelen uit de werkdomeinen A en B volstaan niet om het duurzame scenario te realiseren. Daarom zijn ook ondersteunende en organisatorische maatregelen nodig.

5.3.1 Parkeerbeleid

(Zie kaart 8)

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

In een buitengemeente zoals Waasmunster is dit minder evident.

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

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

Ook in de Heide werd het parkeren aan de kapel enigszins teruggedrongen.

Er stellen zich geen structurele parkeerproblemen binnen de gemeente.

De gemeente denkt na over een geschikte parkeerlocatie voor vrachtwagens en bussen van inwoners. Vandaag staan deze voertuigen soms in woonwijken, waar ze veel ruimte innemen. Verschillende locaties werden op hun haalbaarheid onderzocht, maar liggen vaak in agrarisch gebied of natuurgebied en zijn niet in eigendom van een overheid. De gemeente zet de zoektocht naar een geschikte locatie voort.

5.3.2 Sturing – signalisatie

Een samenhangend signalisatieplan moet het wegennet leesbaar maken volgens de gewenste categorisering. Het plan richt zich op auto- en vrachtverkeer, maar ook op fietsers en voetgangers. Vooral langs landelijke fietsroutes en naar het VTC is duidelijke bewegwijzering belangrijk.

Voor gemotoriseerd verkeer moeten de nieuwe circulatie en de verschillende parkeerlocaties in en rond het centrum van Waasmunster en De Heide duidelijk gesignaleerd worden, zodat foutief gebruik of onnodig omrijden vermeden wordt. De invalswegen van het centrum (Kerkstraat, Gentstraat en Hoogstraat) zijn de beste locaties om deze signalisatie te voorzien.

5.3.3 Vervoersmanagement

Het gemeentebestuur kan zelf als werkgever het voortouw nemen en haar personeel inlichten en stimuleren om te carpoolen of om met de fiets of bus naar het werk te komen. Stimuli hiervoor zijn fietsvergoedingen en een terugbetaling van het openbaar vervoersabonnement (zie verder). Verder kan het gemeentebestuur inspanningen leveren om carpooling bij de bedrijven, maar ook bij haar inwoners meer ter sprake te brengen (zie verder) – ter hoogte van de E17 is er een carpoolparking voorzien door het Vlaams Gewest.

De gemeente stimuleert scholen om fietsen en openbaar vervoer in het woon-schoolverkeer te bevorderen. Mogelijke acties zijn fietspooling, afspraken over collectief vervoer en samenwerking met De Lijn en andere scholen. Waar relevant kunnen scholen dit bundelen in een schoolvervoersplan. De gemeente nam al deel aan Duurzaam naar School en blijft dergelijke initiatieven ondersteunen.

5.3.4 Financiële maatregelen

Openbaar vervoer

65-plussers

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

-25-jarigen (Buzzy Pazz)

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

Abonnementen

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

Ook de NMBS biedt verschillende abonnementen en voordelige formules aan, zoals de Youth Multi en andere jongeren- of pendelformules.

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

Fietsvergoeding

Gemeentepersoneel ontvangt een fietsvergoeding en kan via de gemeente een fiets leasen. Zo vervult de organisatie een voorbeeldfunctie voor inwoners en andere werkgevers.

5.3.5 Voorlichting, educatie, sensibilisatie

Een beter fietsnetwerk en openbaar vervoer leiden niet automatisch tot minder autogebruik. Gewoonten, comfort en perceptie spelen eveneens een belangrijke rol. Daarom worden infrastructuurmaatregelen aangevuld met communicatie en sensibilisering.

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

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

Openbaar vervoer

Actuele informatie over het openbaar vervoer wordt verspreid via de gemeentelijke website, de gemeentelijke communicatiekanalen en, waar nuttig, via gedrukte informatie in openbare diensten zoals het gemeentehuis, de bibliotheek en de sportvoorzieningen.

Aan haltes en Hoppinpunten wordt gestreefd naar duidelijke, actuele en toegankelijke reisinformatie.

Fiets

De gemeente ondersteunt scholen bij acties die fietsen in het dagelijkse woon-schoolverkeer stimuleren en de verkeersveiligheid op schoolroutes verbeteren.

Autoverkeer

Naast bovenlokale campagnes zet de gemeente in op gerichte communicatie en sensibilisering over snelheid, afleiding, alcohol, parkeren en respect voor kwetsbare weggebruikers. Lokale ongevallencijfers en meetresultaten kunnen daarbij worden gebruikt wanneer ze beschikbaar en relevant zijn.

Overleg en inspraak

Belangrijke maatregelen uit het mobiliteitsplan worden tijdig toegelicht aan inwoners, gebruikers en betrokken organisaties.

Daarvoor worden passende kanalen ingezet, zoals adviesraden, gerichte bewonerscommunicatie, informatievergaderingen en digitale bevestigingen.

De gemeentelijke website bundelt actuele informatie over mobiliteitsprojecten, tijdelijke verkeersmaatregelen, participatie en contactmogelijkheden.

Volgende interne organisatie en overlegfora worden gehanteerd:

- De adviesraden worden zoveel mogelijk betrokken.

- Dringende zaken worden besproken tijdens het wekelijks overleg met de technische dienst, in aanwezigheid van de bevoegde schepen en de algemeen directeur.
- Minstens één keer per kwartaal is er overleg tussen de bevoegde schepen, de betrokken ambtenaren en de politie om specifieke zaken rond de wegcode te bespreken.

5.3.6 Handhaving

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

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

5.3.7 Interne organisatie, creëren van een overlegforum

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

De projectstuurgroep blijft gehandhaafd. Er wordt voorgesteld om minimum jaarlijks samen te komen om de uitvoering van het mobiliteitsplan op te volgen.

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

Daarnaast heeft ook de MORA (MOBiliteitsRAad) deze functie.

SAMENVATTING WERKDOMEIN C

Enkele krachtlijnen

- Verminderen dominantie van de auto in de publieke ruimte
- Een signalisatieplan opstellen dat aansluit bij de wegcategorisering en ook rekening houdt met voetgangers en fietsers.
- Informatie omtrent het openbaar vervoer
- Activiteiten in scholen organiseren ter promotie van fietsen, openbaar vervoer en verkeersveiligheid.
- Ondersteunen van schoolvervoersplannen
- Overleg en inspraak, opstellen van een website en duidelijk stratenplan
- Handhaving: meer controle op snelheid
- Jaarlijkse evaluatie door de projectstuurgroep en MORA

6. Synthese per werkdomein

Het mobiliteitsplan Waasmunster is opgebouwd volgens drie werkdomeinen:

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

De klemtoon ligt op duurzame mobiliteit, verkeersveiligheid en leefbare dorpskernen.

Werkdomein A

Waasmunster is een gemeente in het buitengebied en kent geen structurele grootschalige mobiliteitsproblemen. Aandachtspunten zijn de verdere verdichting van de dorpskern, de verkeersdruk rond horeca en recreatie in De Heide en de toekomstige ontwikkeling van de Hoogendoncksite met ongeveer 40 woningen. Het woonuitbreidingsgebied Wareslage blijft gereserveerd en kan alleen worden aangesneden wanneer een woonbehoeftestudie de nood aantoonst; de mobiliteitsimpact wordt vooraf onderzocht. De ontwikkelingen liggen nabij bestaande vervoersnetwerken, maar vragen telkens gerichte maatregelen voor fiets, openbaar vervoer en verkeersveiligheid.

Werkdomein B

De gemeente neemt trage wegen op in het mobiliteitsbeleid en werkt daarvoor samen met het Regionaal Landschap. Op basis van de inventarisatie wordt bepaald welke verbindingen kunnen worden verbeterd, hersteld of anders beheerd. Daarnaast worden beschadigde voetpaden hersteld of, waar een gemengde oplossing beter past, heringericht met aandacht voor traag verkeer en schadebeperkende aanplantingen.

Het bestuur kiest voor een eenvoudig en herkenbaar snelheidsbeleid. Op de gemeentewegen wordt 50 km/u de algemene norm. Zone 30 wordt gericht toegepast in schoolomgevingen, dorpskernen en andere duidelijk afgebakende verblijfsgebieden waar de inrichting dit ondersteunt. De Heide wordt dus niet volledig zone 30: de hoofdassen behouden in beginsel 50 km/u, terwijl 30 km/u wordt geconcentreerd rond de school, de Heidekapel en de gerealiseerde fietsstraat. Hogere snelheden blijven beperkt tot hoofdassen waarvoor de bevoegde wegbeheerder dit verantwoord acht.

In de dorpskern loopt het circulatieproefproject in de Kerkstraat tot de start van de werken in 2027. De evaluatie wordt verwerkt in het definitieve ontwerp, waarin de schoolomgeving, oversteekbaarheid, het fietscomfort, de bereikbaarheid van de parkings en de verblijfskwaliteit als één geheel worden benaderd.

Voor fietsers wordt een samenhangend routenetwerk uitgebouwd. Belangrijke realisaties zijn de fietssnelweg F4 langs de spoorlijn Gent-Sint-Niklaas en de fietsinfrastructuur langs de N446. De vernieuwing van de Durmebrug wordt voorbereid in samenwerking met Hamme, Dendermonde en AWW. Het lokale netwerk sluit aan op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk van de provincie en de Vervoerregio. De gemeente wil nieuwe en verbeterde fietsinfrastructuur realiseren langs de Groenselstraat, Sousbeekstraat, Neerstraat, Sint-Annastraat en N446, en op de nieuwe Durmebrug. De timing is opgenomen in bijlage 2 en blijft waar nodig afhankelijk van subsidies en beslissingen van andere wegbeheerders.

Het lokale functionele fietsnetwerk wordt verder verfijnd. De route via de Kerkstraat, de as Oudeheerweg en de nieuwe fietsverbinding langs Wareslage zijn belangrijke ontbrekende schakels. Ook tijdens wegenwerken blijft aandacht nodig voor veilige schoolroutes.

Het openbaarvervoersaanbod is de voorbije jaren meerdere keren aangepast. De gemeente volgt de bediening van de verschillende kernen nauwgezet op en verdedigt binnen de Vervoerregio een betrouwbaar basisaanbod, goede aansluitingen op de stations in de omgeving en bruikbare oplossingen via vervoer op maat. Lijnnummers en trajecten in dit plan worden gelezen volgens de toestand op het moment van goedkeuring en worden bij wijzigingen van De Lijn administratief geactualiseerd.

Een goede bereikbaarheid is essentieel, gezien de afhankelijkheid van de omliggende stedelijke gebieden. De geselecteerde Hoppinpunten worden stapsgewijs ingericht en ook de overige haltes worden verder toegankelijk gemaakt.

Door de aanwezigheid van de N70, N446 en E17 beschikt Waasmunster over goede ontsluitingsmogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer. De wegencategorisering combineert bereikbaarheid met verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het landelijke gebied wordt zoveel mogelijk gevrijwaard van doorgaand verkeer en de geselecteerde verkeersassen worden stapsgewijs ingericht volgens hun functie en gewenste snelheidsregime. Daarbij wordt rekening gehouden met de verblijfsfunctie en met alle weggebruikers.

Een lokaal vrachtrouten netwerk maakt duidelijk dat er in feite weinig vrachtverkeer door de gemeente Waasmunster moet rijden. Er zijn weinig bedrijvenszones die sterk gericht zijn op vrachtverkeer en er zijn geen bovenlokale vrachtroutes geselecteerd door de vervoerregio Waasland.

Werkdomein C

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

Het bestaande parkeeraanbod wordt behouden waar dit functioneel en ruimtelijk verantwoord is en kan gericht worden uitgebreid. Daarnaast wordt onderzocht waar en onder welke voorwaarden vrachtparkeren kan worden georganiseerd.

Tot slot wordt verder ingezet op regelmatig overleg. Zo zal er structureel overleg zijn met adviesraden, een wekelijks werkoverleg (technische dienst/schep en/AD) en een kwartaaloverleg met politie (wegcode/handhaving).

7. Uitwerking van het actieprogramma

7.1 Prioritaire infrastructuurprojecten 2026-2029

De onderstaande projecten vormen de belangrijkste fysieke investeringen uit het mobiliteitsplan. De timing is richtinggevend en blijft afhankelijk van vergunningen, subsidies, nutswerken, aanbestedingen en beslissingen van de betrokken wegbeheerders.

Periode	Project	Belangrijkste mobiliteitsdoelstelling	Belangrijkste partners
2026	Vinkenlaan en Oudeheerweg-Heide	Veilige inrichting en snelheidsbeheersing. Het circulatieproefproject werd door de werken onderbroken en wordt na de werken gefinaliseerd.	Gemeente, nutsmaatschappijen
2026	Start vernieuwing Durmebrug	Een veilige en kwalitatieve verbinding voor fietsers en voetgangers over de Durme	AWV, Waasmunster, Hamme, Dendermonde
2027	Kerkstraat en omgeving	Het circulatieproefproject loopt tot de start van de werken in 2027. De definitieve inrichting wordt in het wegenproject vastgelegd.	Gemeente, scholen, politie, handelaars
2027-2028	Sint-Annastraat - Roodendries	Verkeersveiligheid en leefbaarheid; fasering wordt verder uitgewerkt	Gemeente, rioolbeheerder, nutsmaatschappijen
2027-2028	Sousbeekstraat - Groenselstraat	Nieuwe of verbeterde, deels gescheiden en verhoogde fietsinfrastructuur	Gemeente, provincie, rioolbeheerder

Periode	Project	Belangrijkste mobiliteitsdoelstelling	Belangrijkste partners
2027-2028	Nijverheidslaen	Veilige fietsverbinding, bereikbaarheid van lokale functies en afgestemde wegencategorisering	Gemeente, rioolbeheerder
2028-2029 (indicatief)	Grote Baan (N70)	Geplande heraanleg van de gewestweg met aandacht voor fietsinfrastructuur en kruispuntveiligheid. AWW beslist over timing en uitvoering.	AWV, gemeente, provincie

Naast deze projecten bevat het actieprogramma maatregelen voor trage wegen, schoolroutes, Hoppinpunten, parkeerbeleid, handhaving, communicatie en monitoring. De prioriteiten worden jaarlijks vertaald naar concrete budgetten en projectfiches.

Het beleidsplan wordt vertaald in concrete acties. Per actie wordt aangegeven aan welke doelstellingen ze bijdraagt: verkeersveiligheid (V), bereikbaarheid (B), leefbaarheid (L), toegankelijkheid (T) en milieu (M). Waar een raming beschikbaar is, wordt ze in de tabel opgenomen.

De vermelde termijnen en budgetten zijn indicatief. De uitvoering blijft afhankelijk van afzonderlijke bestuurlijke beslissingen, beschikbare kredieten, vergunningen, subsidies en afspraken met de bevoegde wegbeheerders.

Code	Maatregel	Doel	0-3 jaar	3-5 jaar	5-10 jaar	Trekker / partners	Budget / steun
WERKDOMEIN A: DE MOBILITEITSEFFECTEN VAN DE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR							
A1	Duiding van de mobiliteitseffecten van de gewenste ruimtelijke structuur aan de hand van het GRS	BM	Het goedgekeurde GRS blijft het ruimtelijke referentiekader; mobiliteitseffecten worden bij nieuwe ontwikkelingen beoordeeld.			Gemeente	Binnen reguliere werking
A2	Monitoren van het mobiliteitsgedrag bij nieuwe ontwikkelingen		Opmaak MOBER Hoogendonck site	Bewaken mobiliteitseffecten bij eventuele aansnijding woonuitbreidingsgebied Wareslage.		Gemeente	Binnen reguliere werking of project-budget
WERKDOMEIN B: ONTWIKKELING NETWERK PER VERVOERSWIJZE							

Code	Maatregel	Doel	0-3 jaar	3-5 jaar	5-10 jaar	Trekker / partners	Budget / steun
B1: Voetgangersnetwerk							
B1.1	Afbakening verblijfsgebieden	BTVLM	Gefaseerde afbakening en inrichting volgens de projectplanning.			Gemeente	Per project te bepalen
B1.2	Voetwegen en voetpaden		Detail inventarisatie voetwegen (project trage wegen) en onderhoud van de Trage Wegen			Gemeente (dienst Toerisme) en Regionaal Landschap	Via vrijwilligers en regionaal landschap
B2: Fietsnetwerk							
B2.1.1	Nieuwe Durmebrug met veilige fiets- en voetgangersverbinding	BVLTM	Beslist: voorbereiding en start uitvoering volgens projectplanning.			AWV, gemeente Waasmunster, Hamme, Dendermonde en provincie	Indicatieve projectraming te actualiseren
B2.1.2	Veilige kruising van de N446	BVLTM	Te onderzoeken / afhankelijk van AWV: fietstunnel of gelijkwaardige veilige oplossing gevraagd; voorlopig geen positief antwoord.		Uitvoering uitsluitend na een positieve beslissing van de bevoegde wegbeheerder.	AWV en gemeente	Te bepalen
B2.1.3	Fietspaden N446 tussen Acacialaan en E17	BVLTM		Timing indicatief en afhankelijk van AWV.		AWV en gemeente	Te bepalen
B2.1.4	Fietsinfrastructuur bij heraanleg N70 en kruispunten	BVLTM			Gepland, timing indicatief; gewestelijke materie.	AWV, gemeente en provincie	Te bepalen
B3: Openbaar vervoernetwerk							

Code	Maatregel	Doel	0-3 jaar	3-5 jaar	5-10 jaar	Trekker / partners	Budget / steun
B3.1	Opvolgen en versterken van het openbaarvervoersnetwerk		Opvolging van het ingevoerde aanbod en overleg binnen de vervoerregio.			Gemeente, De Lijn en vervoerregio	Binnen reguliere werking
B3.2	Fietsstallingen aan openbaarvervoerhaltes		Fietsstallingen voorzien of verbeteren bij geselecteerde haltes en Hoppinpunten.			Gemeente en De Lijn	Per project te bepalen
B3.3	Uitbouw Hoppinpunten		Abdij van Roosenberglaan, Doornijkstraat, Fortenstraat, Gentstraat, Ruiters, Sint-Annastraat en Spoorwegstraat			De Lijn en gemeente	Per locatie te bepalen
B4: Autoverkeer							
B4.1	Categorisering wegen		Invoeren nieuwe categorisering			Gemeente en AWV	Binnen reguliere werking
B4.2	Afbakening snelheidsregimes		Aanpassen snelheidsregimes conform wegcategorisering en afbakening verblijfsgebieden.			Gemeente en politie	Per project te bepalen
B4.3	Afbakening en inrichting van verblijfsgebieden		Gerichte inrichting binnen wegen- en rioleringsprojecten.			Gemeente	Per project te bepalen
B4.4.1	Inrichtingseisen wegen	BVLT	Herprofilering Sousbeekstraat en Groenselstraat			Gemeente	Indicatieve raming: € 1.000.000; prijspeil te bevestigen
B4.4.2	Heraanleg N70 en kruispunten	BVLT			Gepland, timing indicatief; AWV beslist over ontwerp en uitvoering.	AWV en gemeente	Te bepalen

Code	Maatregel	Doel	0-3 jaar	3-5 jaar	5-10 jaar	Trekker / partners	Budget / steun
B4.4.3	Aansluitingen Vortekoestraat en Korte Heesdonkstraat op N70	BVL			Te onderzoeken / afhankelijk van AWV.	Gemeente en AWV	Te bepalen
B4.6	Parkeerorganisatie		Voorzien van elektrische laadinfrastructuur.			Gemeente en laadpaaloperatoren	Per project te bepalen
B4.7	Herinrichten centrum Waasmunster en evalueren aangepaste circulatie		Proefproject, te evalueren: gewijzigde circulatie loopt tot de start van de werken in 2027.	Definitieve heraanleg van de Kerkstraat en omgeving op basis van de evaluatie.		Gemeente	Binnen projectbudget
B4.8	Finaliseren aangepaste circulatie De Heide		Het circulatieproefproject werd door de werken onderbroken.	Na de werken wordt de circulatie gefinaliseerd en geëvalueerd.	Gerichte bijsturing indien nodig.	Gemeente	Per project te bepalen
B5: Vrachtverkeer							
B5.1	Categorisering wegen		Invoeren nieuwe categorisering			Gemeente en AWV	Binnen reguliere werking
WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN ORGANISATORISCHE MAATREGELEN							
C1	Sturing-signalisatie	BVL		Opstellen signalisatieplan		Gemeente en bevoegde wegbeheerders	Indicatieve raming: € 10.000
C2.1	C2: Vervoersmanagement	BVLM	Ondersteunen schoolvervoersplannen	Ondersteunen schoolvervoersplannen	Ondersteunen schoolvervoersplannen	Gemeente	Jaarlijks te bepalen
C3.1	C3: Financiële maatregelen	BVLTM	Ondersteunen schoolvervoer	Ondersteunen schoolvervoer	Ondersteunen schoolvervoer	Gemeente	Jaarlijks te bepalen
C4.1	C4: Voorlichting, educatie, sensibilisatie	BTM	Promotie openbaar vervoer	Promotie openbaar vervoer	Promotie openbaar vervoer	De Lijn	Jaarlijks te bepalen

Code	Maatregel	Doel	0-3 jaar	3-5 jaar	5-10 jaar	Trekker / partners	Budget / steun
C4.2		BTM	Promotie fiets in de scholen	Promotie fiets in de scholen	Promotie fiets in de scholen	Gemeente en provincie	Jaarlijks te bepalen
C4.3		BTM	Gemeentelijk meldpunt voor knelpunten voor fietsers organiseren	Gemeentelijk meldpunt voor knelpunten voor fietsers voortzetten	Meldpunt evalueren en waar nodig bijsturen	Gemeente	Jaarlijks te bepalen
C4.4		BTM	Organiseren van Met Belgerinkel naar de Winkel	Organiseren van Met Belgerinkel naar de Winkel	Organiseren van Met Belgerinkel naar de Winkel	Gemeente	Jaarlijks te bepalen
C4.5		BLTM	Autovrije schoolacties organiseren	Autovrije schoolacties voortzetten	Autovrije schoolacties evalueren en voortzetten	Gemeente	Jaarlijks te bepalen
C4.6		VL	Ondersteunen promotiecampagnes in verband met veilig verkeer	Ondersteunen promotiecampagnes in verband met veilig verkeer	Ondersteunen promotiecampagnes in verband met veilig verkeer	Gemeente	Jaarlijks te bepalen
C4.7		BTM	Mobiliteitsplan en verkeersingrepen actief communiceren via de gemeentelijke kanalen	Communicatie en website actueel houden	Communicatieaanpak evalueren en voortzetten	Gemeente	Jaarlijks te bepalen
C5.1	C5: Handhaving - snelheidscontroles	VL	Snelheidscontroles	Snelheidscontroles	Snelheidscontroles	Gemeente en politie	Binnen handhavingsbudget
C5.2	C5: Handhaving - alcoholcontroles	VL	Alcoholcontroles	Alcoholcontroles	Alcoholcontroles	Gemeente en politie	Binnen handhavingsbudget
C5.3	C5: Handhaving - overige verkeerscontroles	VL	Diverse controles	Diverse controles	Diverse controles	Gemeente en politie	Binnen handhavingsbudget
C6.1	C6: Overleg en samenwerking	VLBTM	Overleg binnen de PSG en met AWV en andere partners voortzetten	Overleg binnen de PSG en met AWV en andere partners voortzetten	Overleg binnen de PSG en met AWV en andere partners voortzetten	Gemeente, AWV, De Lijn en andere partners	Jaarlijks te bepalen

Code	Maatregel	Doel	0-3 jaar	3-5 jaar	5-10 jaar	Trekker / partners	Budget / steun
C8	Uitwerken parkeer-beleid		Parkeerbehoeften opvolgen en ge-richte maatregelen voorbereiden.			Gemeente	Te bepalen per project

8. Evaluatie van het mobiliteitsplan

8.1 Jaarlijkse korte evaluatie

Jaarlijks wordt een beknopt voortgangsverslag opgesteld over de uitvoering van het mobiliteitsplan, de actuele projectstatus, de belangrijkste knelpunten en de beslissingen die van het bestuur worden gevraagd.

De opvolging bevat minstens drie bruikbare indicatoren: de gerealiseerde lengte nieuwe of verbeterde fietsinfrastructuur; de voortgang van de jaarlijkse wegenplanning; en de evaluatie en bestuurlijke beslissing over lopende proefprojecten. Deze informatie ondersteunt de opvolging, zonder een resultaatsgarantie of vaste jaarlijkse doelwaarde in te voeren.

8.2 Sneltoets

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

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

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

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

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

De sneltoets kan resulteren in drie sporen:

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

Sinds het decreet Basisbereikbaarheid zijn gemeenten niet langer verplicht om een mobiliteitsplan op te maken of te actualiseren. Een regelmatige evaluatie blijft evenwel nuttig. Waasmunster gebruikt daarom een jaarlijkse korte evaluatie en, wanneer nodig, een ruimere sneltoets om de voortgang, de resterende knelpunten en de nood aan bijsturing te beoordelen.

9. Bijlagen

9.1 Bijlage 1: Koppeling met SDG's

Dit mobiliteitsplan draagt bij aan:

- SDG 3 – Goede gezondheid en welzijn: veiliger verkeer, betere luchtkwaliteit door actieve mobiliteit.
- SDG 9 – Industrie, innovatie en infrastructuur: duurzame, toekomstbestendige infrastructuurprojecten.
- SDG 11 – Duurzame steden en gemeenschappen: bereikbare en leefbare kernen.
- SDG 13 – Klimaatactie: modal shift naar fiets en openbaar vervoer vermindert uitstoot.
- SDG 17 – Partnerschappen: samenwerking met onder meer AWV, De Watergroep, politie en scholen.

9.2 Bijlage 2: Geplande wegeniswerken

Onderstaande wegeniswerken staan gepland. Elk project heeft een bijdrage aan verkeersveiligheid (schoolroutes, fietsveiligheid), leefbaarheid (geluid/lucht) en duurzaamheid (modal shift).

De vermoedelijke uitvoeringsperiodes zijn:

2026

- Uitvoering werken Vinkenlaan en Oude Heerweg Heide.
- Start vernieuwing Durmebrug

2027

- Kerkstraat en omgeving

2027 – 2028

- Sint-Annastraat – Rodendries (fasering nader te bepalen).
- Sousbeekstraat – Groenselstraat (opstart na afronding Neerstraat fase II). Inclusief aanleg (deels) gescheiden en verhoogde fietspaden.
- Nijverheidslaan.

2028 – 2029

- **Grote Baan (N70) - geplande heraanleg met bijhorende fietsinfrastructuur. De periode 2028-2029 is indicatief en afhankelijk van de planning en beslissing van AWV.**

9.3 Bijlage 3: Sneltoets mobiliteitsplan Waasmunster

9.4 Bijlage 4: Verslag GBC over de Sneltoets

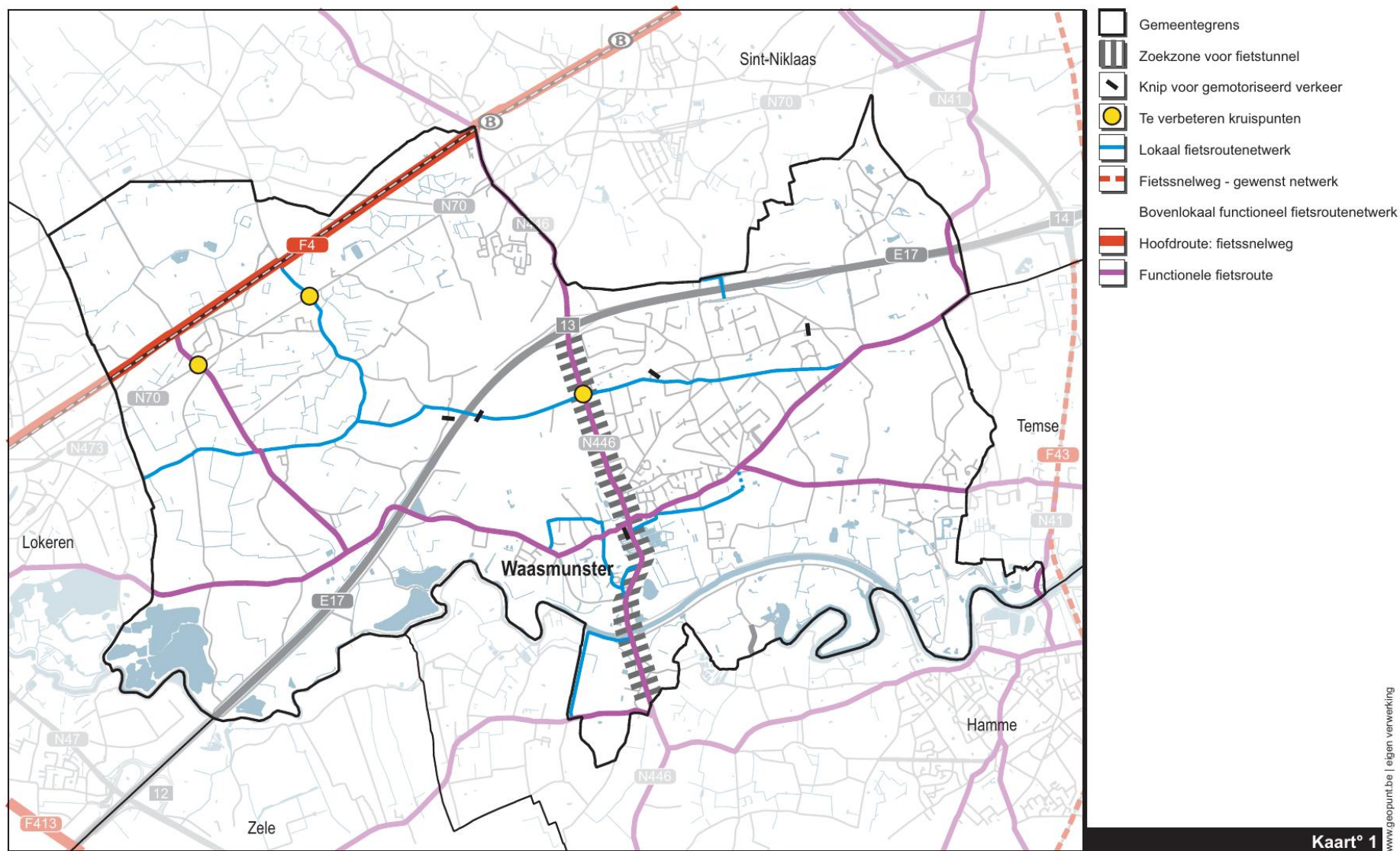
9.5 Bijlage 5: RMC over de sneltoets

9.6 Bijlage 6: Resultaten participatie

9.7 Bijlage 7: Kaarten

De kaarten maken integraal deel uit van dit mobiliteitsplan. Ze moeten steeds samen worden gelezen met de beleidskeuzes en het actieprogramma.

Kaart 1 - Langzaam verkeer: functionele netwerken



Kaart° 1

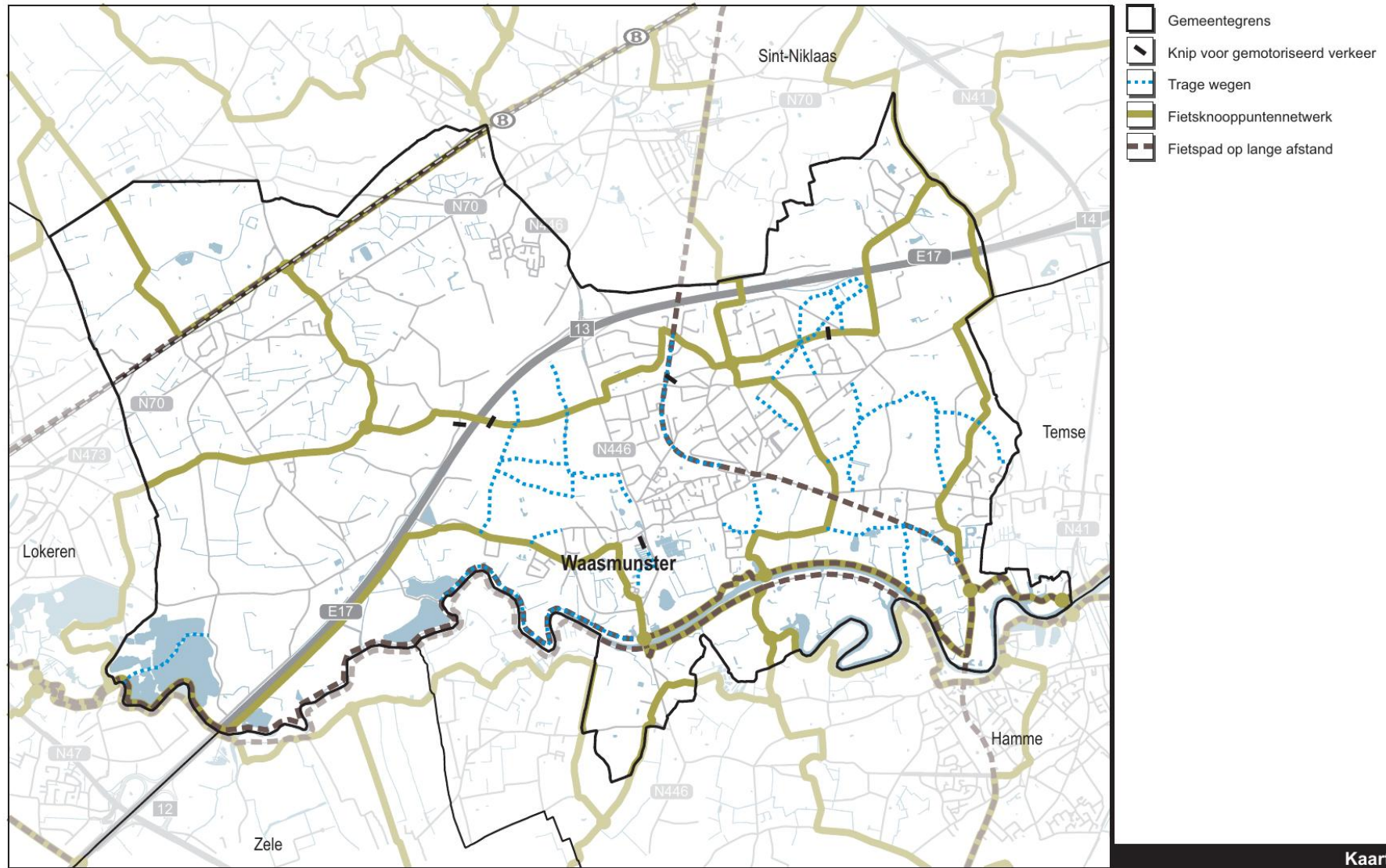


Q:\00_P\BE0119\BE0119000394\3_Studie\31_Pve_en_Schets\2_Uitwerkingsnota\BE0119000394_krt_011F_fiets.cdr

Verbreiden en verdiepen mobiliteitsplan Waasmunster | Langzaam verkeer - functionele netwerken



Kaart 2 - Langzaam verkeer: recreatieve netwerken



Kaart° 2

www.geopunt.be | eigen verwerking

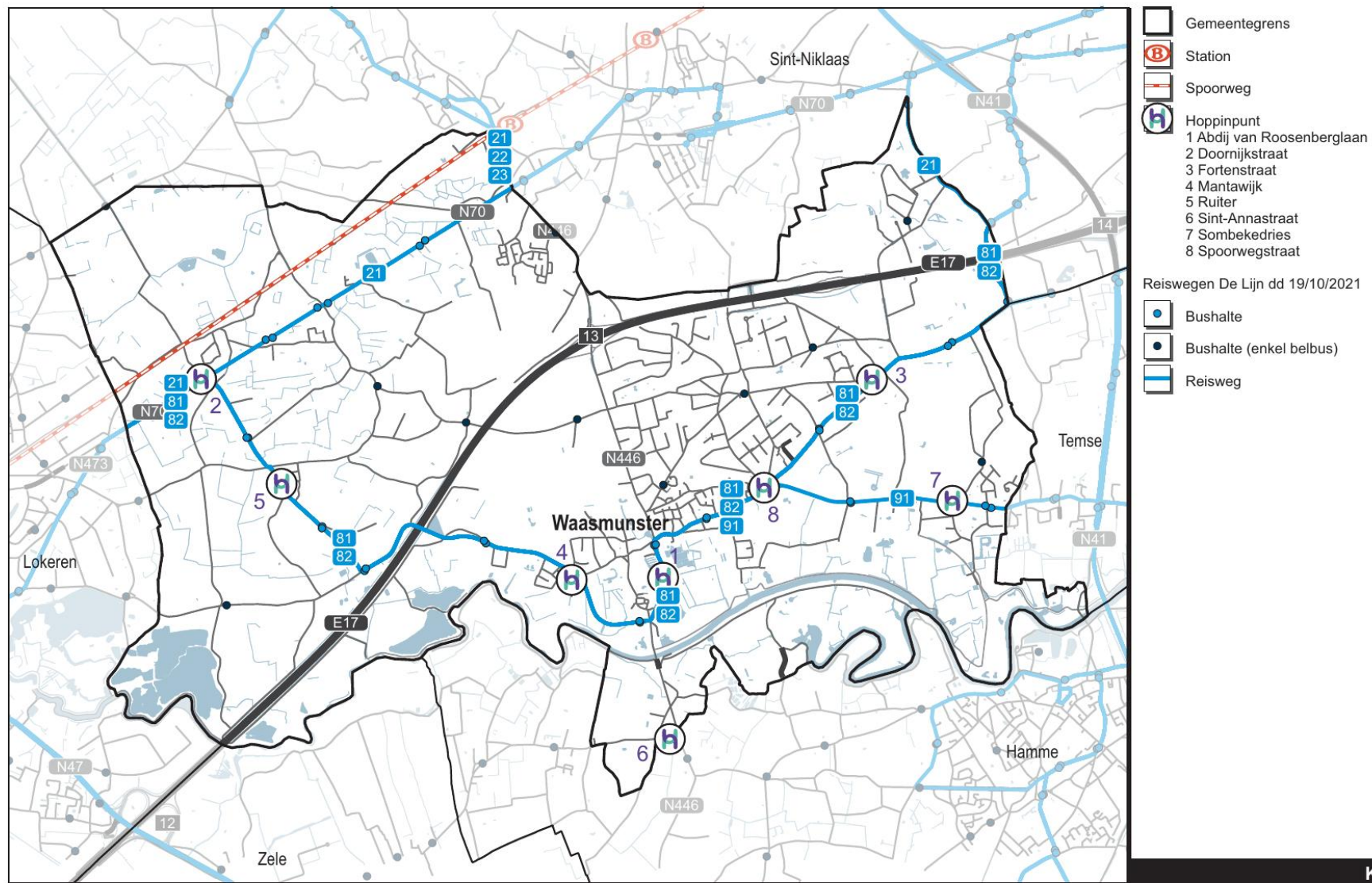


Q:\00_P\BE0119\BE0119000394\3_Studie\31_Pve_en_Schets\2_Uitwerkningsnota\BE0119000394_krt_012D_fiets.cdr

Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Waasmunster | Langzaam verkeer - recreatieve netwerken



Kaart 3 - Openbaar vervoer



Kaart° 3



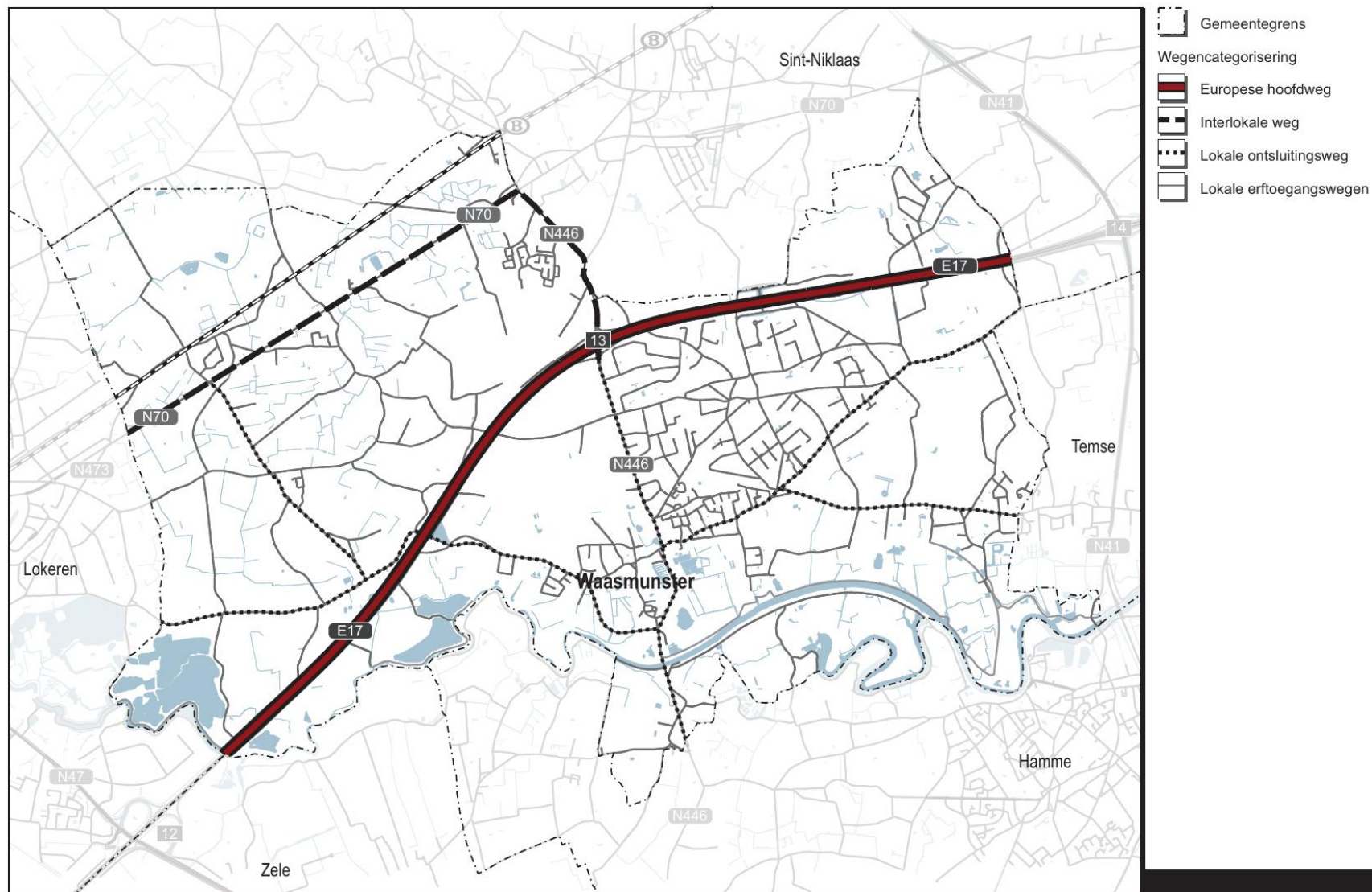
1:45 000

Q:\00_P\BE0119\BE0119000394\3_Studie\31_Pve_en_Schets\2_Uitwerkingsnota\BE0119000394_krt_002E_OV.cdr

Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Waasmunster | Openbaar vervoer



Kaart 4 - Wegencategorisering



Kaart° 4



1:45 000

Q:\00_P\BE0119\BE0119000394\3_Studie\31_Pve_en_Schets\2_Uitwerkingsnota\BE0119000394_krt_001E_categorisering.cdr

Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Waasmunster | Wegencategorisering



Kaart 5 - Snelheidsregimes



Kaart° 5

www.geopunt.be | eigen verwerking



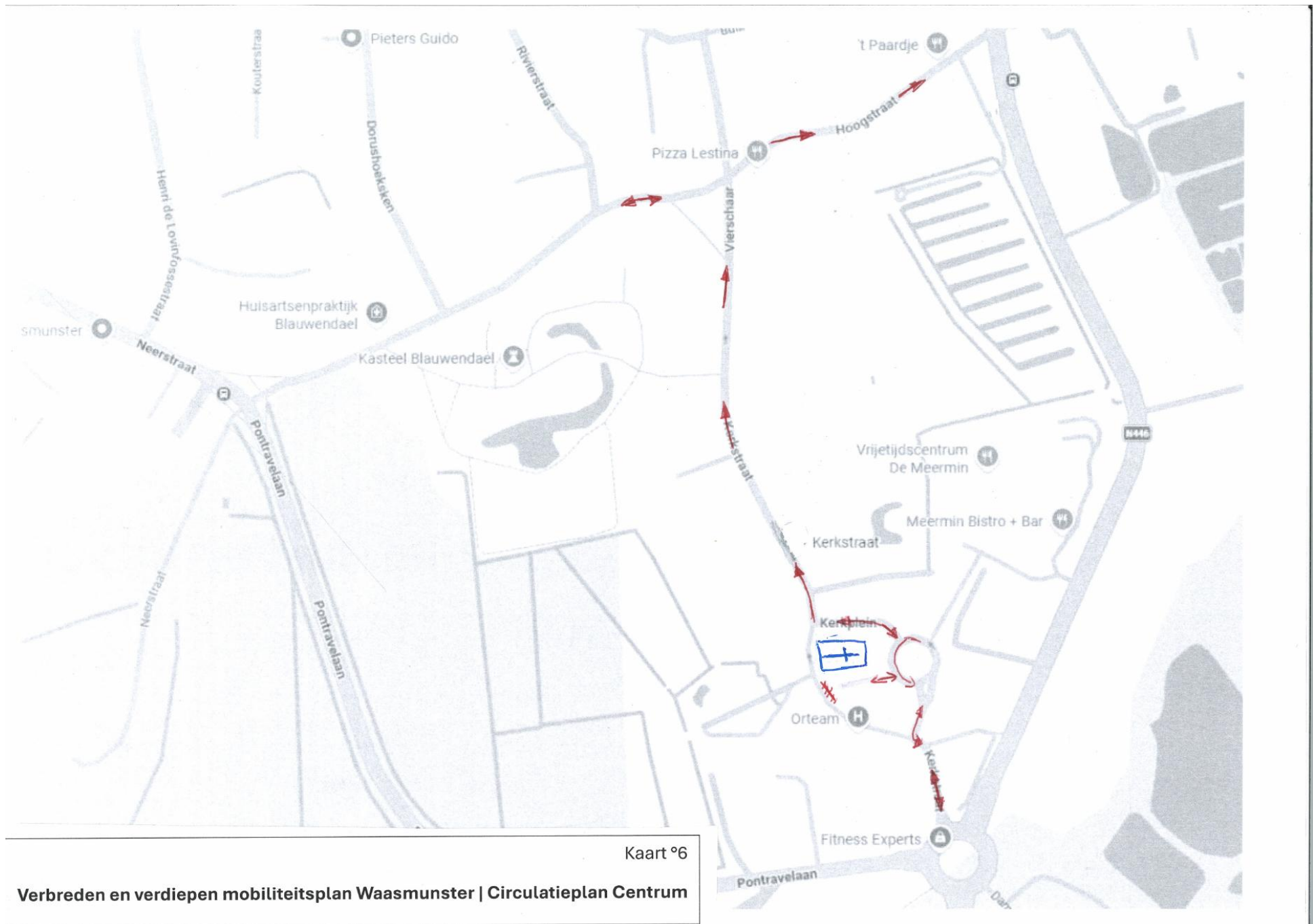
1:45 000

Q:\00_P\BE0119\BE0119000394\3_Studie\31_Pve_en_Schets\2_Uitwerkingsnota\BE0119000394_krt_010F_snelheid.ai

Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Waasmunster | Snelheidsregimes



Kaart 6 - Circulatie centrum

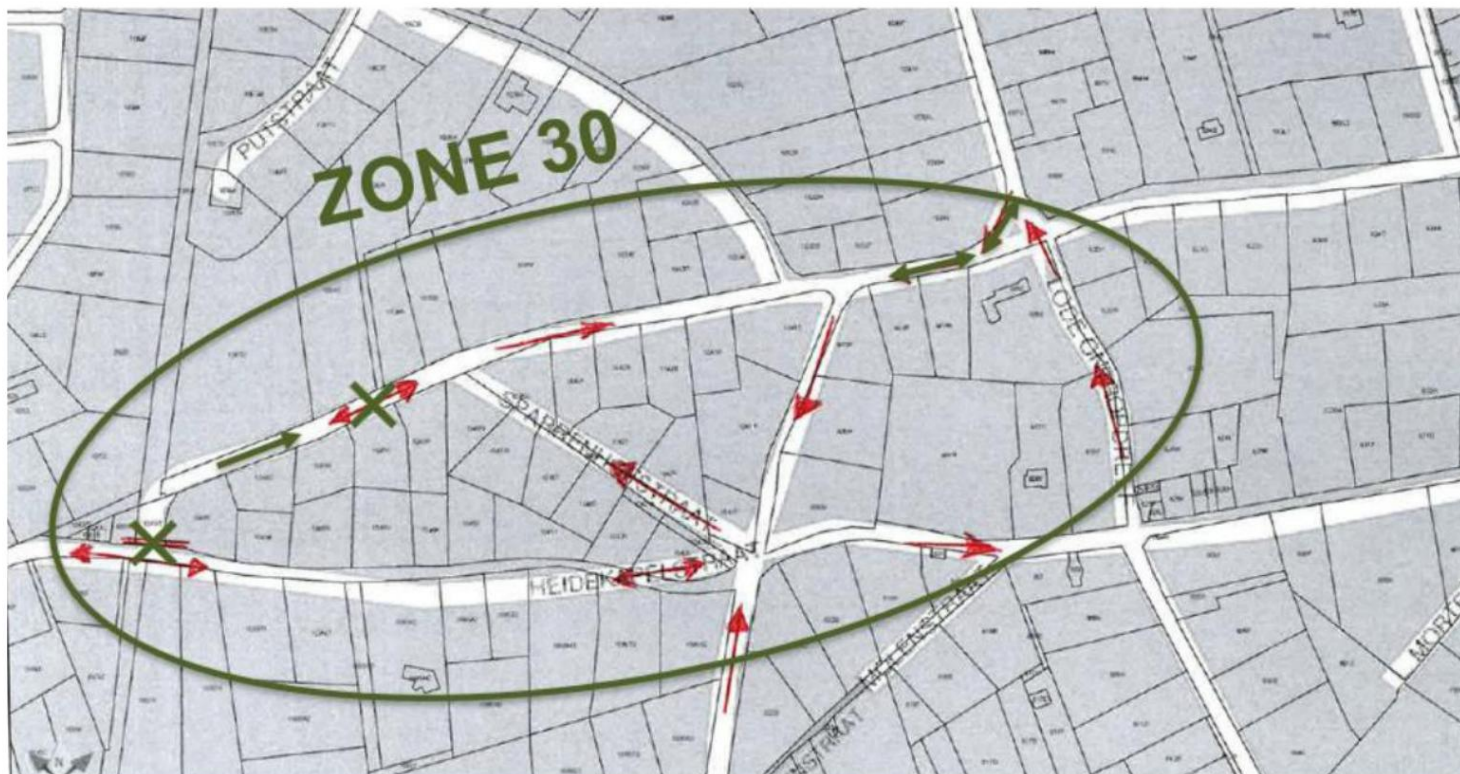


Kaart 06

Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Waasmunster | Circulatieplan Centrum

Kaart 7 - Circulatie De Heide

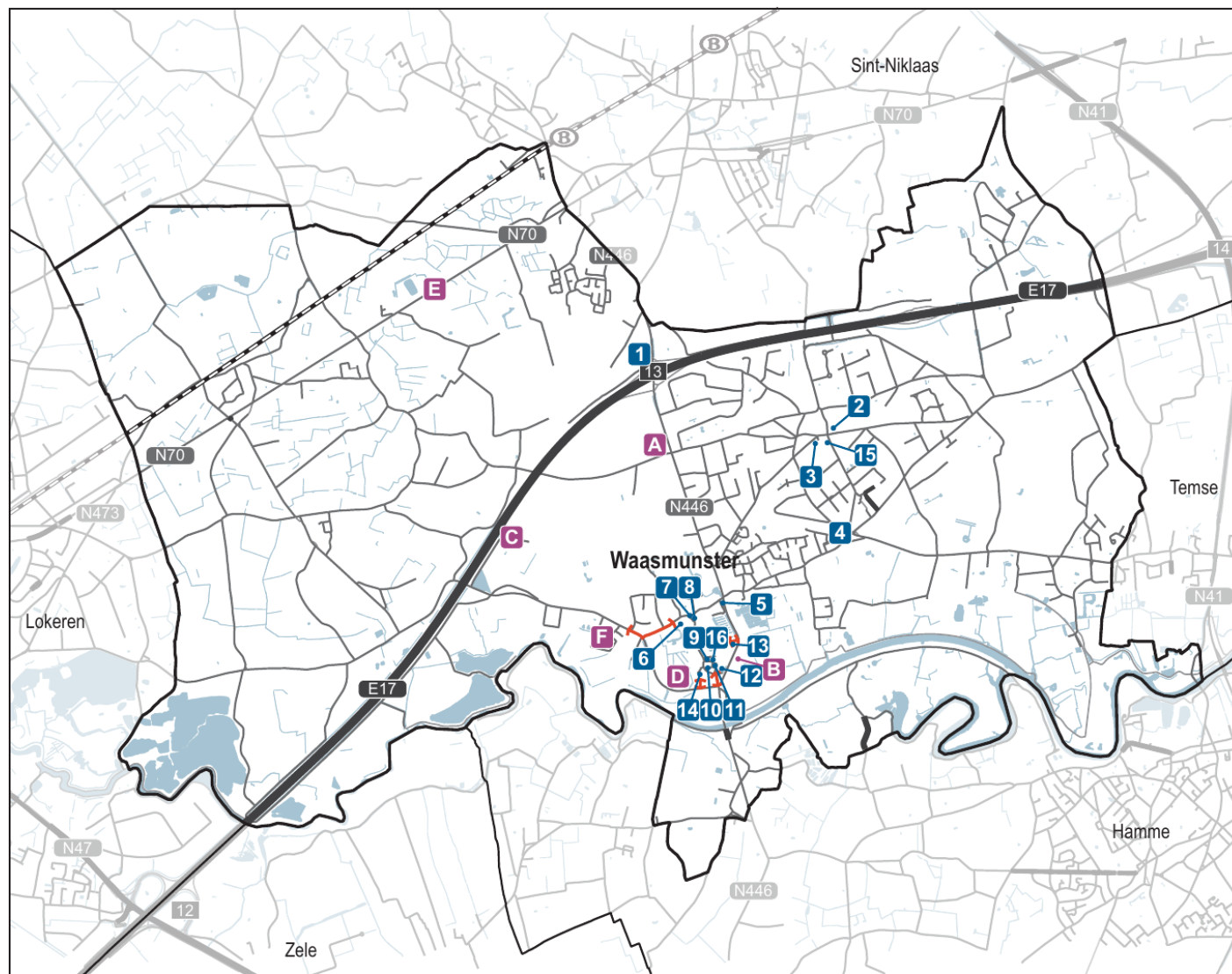
Kaart 7 geeft de oorspronkelijke circulatieschets weer. Voor het definitieve snelheidsbeleid geldt de beschrijving in dit hoofdstuk.



Kaart °7

Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Waasmunster | Circulatieplan Heide

Kaart 8 - Parkeren



Gemeentegrens

Parkeervoorzieningen en ontsluiting:

- 1 P&R Waasmunster: 60 plaatsen
- 2 Lode Ontropdreef: 65 plaatsen
- 3 Molenstraat (haaks): 6 plaatsen
- 4 Kruispunt Lucien Reycklerstraat x Nijverheidslaan: 40 plaatsen
- 5 Parking in de Hoogstraat nabij VRI N446: ongeveer 30 parkeerplaatsen
- 6 Parking Gentstraat: 71 plaatsen
- 7 Gentstraat parallel: 8 plaatsen
- 8 Kerkstraat parallel t.h.v. Vierschaar (tussen 9u-18u): 7 plaatsen
- 9 Parking t.h.v. KBC: 10 plaatsen + laadpaal
- 10 Parking zuiden van kerk: 9 plaatsen
- 11 Parking Kerkplein: 39 plaatsen
- 12 Parking Smatch: 40 plaatsen
- 13 Parking De Meermin: 108 plaatsen
- 14 Parking Desso-site: 40 plaatsen + laadpaal
- 15 Ommegangsdreef: 6 plaatsen
- 16 Nieuwe parking gemeentehuis

Mogelijke vrachtparkeerlocaties

- A Parking Rosenbergh
 B Parking N416
 C Hooierzele
 D Desso
 E N70
 F KMO-zone Manta



1:45 000

Q:\00_P\BE0119\BE0119000394\3_Studie\31_Pve_en_Schets\2_Uitwerkingsnota\BE0119000394_krt_013D_parkeren.cdr

Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Waasmunster | Parkeren

www.geopunt.be | eigen verwerking

Kaart° 8