
Gemeente Beveren
Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan

FASE 3 / BELEIDSPLAN

| | |
|----------------|--|
| OPDRACHT | VERBREDEN EN VERDIEPEN MOBILITEITSPLAN |
| Opdrachtgever | Gemeentebestuur Beveren |
| Opdrachthouder | VECTRIS CVBA |
| Projectleider | Geert Vercruysse |

Beleidsplan Beveren

VECTRIS cvba
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven
T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10
www.vectris.be - info@vectris.be



NOVEMBER 2015

INHOUD

| | |
|---|-----------|
| 1 / INLEIDING | 5 |
| 1.1 / PARTICIPATIETRAJECT | 8 |
| 1.2 / BETROKKEN ACTOREN | 8 |
| 2 / INFORMATIEF DEEL | 12 |
| 2.1 / SAMENVATTING PROBLEEMSTELLING EN ONDERZOEK | 12 |
| 2.2 / DOELSTELLINGEN | 15 |
| 3 / RICHTINGGEVEND DEEL | 18 |
| 3.1 / VERANTWOORDING SCENARIOKEUZE | 18 |
| 3.2 / WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN | 21 |
| 3.3 / WERKDOMEIN B: DE GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR PER VERVOERWIJZE | 37 |
| 3.4 / WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN | 75 |
| 4 / ACTIEPROGRAMMA | 79 |
| 5 / TAAKSTELLINGEN | 80 |
| 6 / ORGANISATIE | 81 |
| 6.1 / SAMENWERKINGSOVEREENKOMSTEN VOOR PROJECTEN | 81 |
| 6.2 / VERDERE EVALUATIE VAN HET MOBILITEITSPLAN | 82 |
| BIJLAGEN | 83 |
| ACTIETABEL | 83 |
| TAAKSTELLINGEN | 90 |

| | |
|--|-----|
| KAARTENBUNDEL | 92 |
| Kaart 1 / Wegencategorisering op korte termijn | 93 |
| Kaart 2 / Wegencategorisering op korte termijn, kleinstedelijk gebied | 94 |
| Kaart 3 / Wegencategorisering kamstructuur, lange termijn | 95 |
| Kaart 4 / Wegencategorisering kamstructuur, lange termijn, kleinstedelijk gebied | 96 |
| Kaart 5 / Fietsnetwerk | 97 |
| Kaart 6 / Fietsnetwerk kleinstedelijk gebied | 98 |
| Kaart 7 / Overzichtsplan fietspaden Waaslandhaven en omgeving | 99 |
| Kaart 8 / Openbaarvervoer kleinstedelijk gebied | 100 |
| Kaart 9 / Snelheidsplan | 101 |
| Kaart 10 / Snelheidsplan kleinstedelijk gebied | 102 |
| Kaart 11 / Vrachtwagenparkings | 103 |
| Kaart 12 / Vrachtwagenparkings kleinstedelijk gebied | 104 |
| Kaart 13 / Wegencategorisering havengebied | 105 |

Figurenlijst

| | |
|---|----|
| Figuur 1 : Overzicht stappenplan | 7 |
| Figuur 2 : Globale gewenste ruimtelijke structuur | 23 |
| Figuur 3 : Gewenste ruimtelijke structuur Beveren – Melsele | 24 |
| Figuur 4 : Prognosetabel verkeersproductie | 26 |
| Figuur 5 : Woonprogammatie Beveren – Melsele | 27 |
| Figuur 6 : Woonprogrammatie overige kernen | 28 |
| Figuur 7 : Ontsluiting Doornpark – aanzet nieuwe weg richting E34 | 30 |
| Figuur 8 : Beveren als één samenhangend verblijfsgebied | 38 |
| Figuur 9 : Fragment uit Totaalkaart (links) en Grootstedelijk OV – aanbod Antwerpen | 58 |
| Figuur 10 : Voorstel opwaardering treinaanbod Beveren | 60 |
| Figuur 11 : Doortrekking tram tot aan Diederik Van Beverenlaan. | 61 |
| Figuur 12 : De tram wordt doorgetrokken tot aan het Doornpark | 62 |
| Figuur 13 : Tram wordt verknoopt aan het station van Beveren | 63 |
| Figuur 14 : Schema herschikking Busnet | 65 |
| Figuur 15 : Parkeerregime Beveren - centrum | 71 |

1 / INLEIDING

Op basis van de uitkomst van de sneltoets werden vijf thema's naar voren geschoven, die aanleiding zijn voor de verdieping en verbreding van het huidige mobiliteitsplan. Het gaat om volgende thema's:

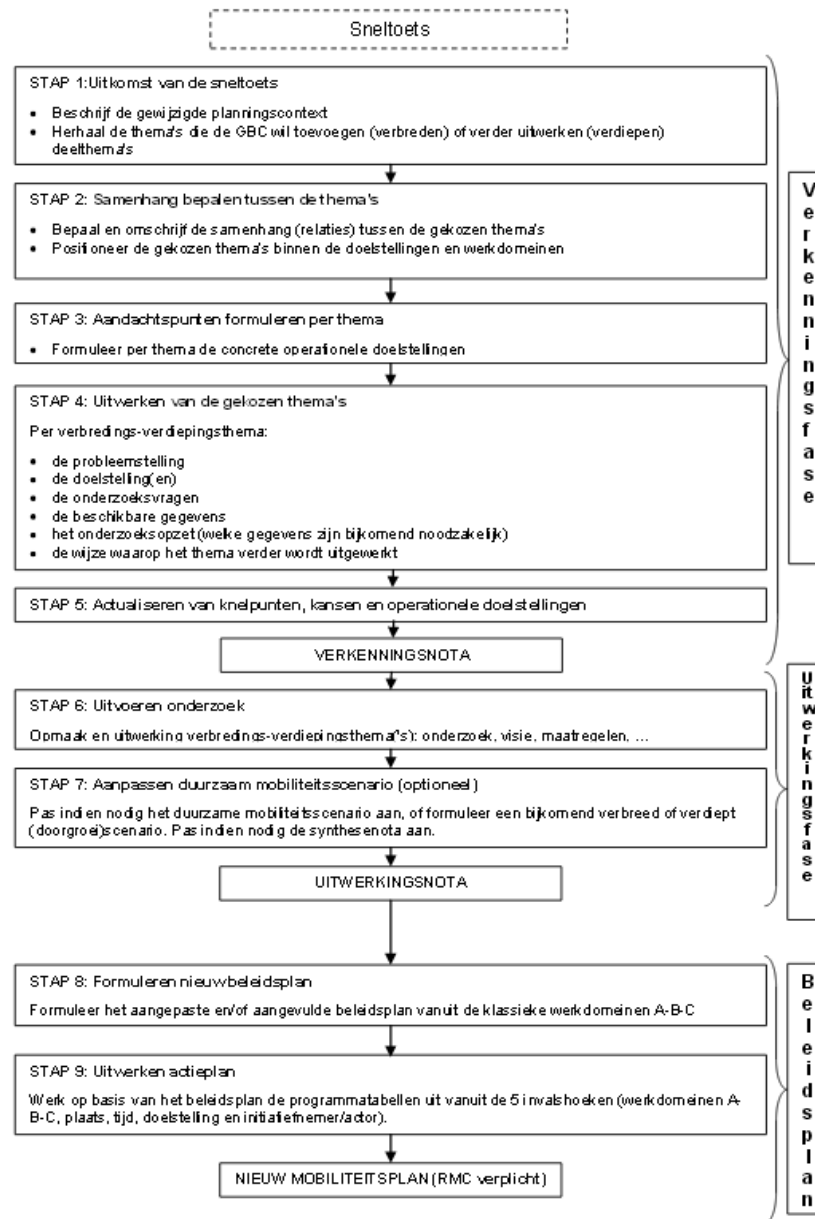
- Trage wegen
- Fietsnetwerken
- Openbaar vervoer
- Categorisering van wegen / zwaar vervoer
- Parkeerbeleid

De verdere procedure omvatte 3 fasen zoals beschreven in de handleiding 'spoor 2: verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan'. In een eerste fase werd de verkenningsnota door de gemeente opgemaakt, waarbij door middel van de verbredings- en verdiepingsmatrices de mogelijke relaties met andere thema's en werkdomeinen in kaart werden gebracht. Deze werden concreter gemaakt in de relatietabellen waar taakstellingen werden geformuleerd. Verder werd ook het onderzoeksopzet bepaald in deze fase. De verkenningsnota werd goedgekeurd op de Provinciale Auditcommissie (PAC) van 19 januari 2009.

In een tweede fase werd het onderzoek uitgevoerd dat naar voren werd geschoven in de verkenningsfase. De resultaten hiervan werden beschreven in de Uitwerkingsnota, die werd besproken op de GBC van 9 december 2010 en conform werd verklaard op de PAC van 21 maart 2011. Dit verslag werd mee opgenomen in deze nota als bijlage.

In de derde en laatste fase wordt het nieuwe beleidsplan uitgewerkt. Het bijgestuurde duurzaam scenario wordt vertaald naar een beleidsplan met een terugkoppeling naar de taakstellingen zoals die in de Verkenningnota werden geformuleerd. Er wordt nagegaan of de taakstellingen zijn gehaald. De uitwerking hiervan zal gebeuren aan de hand van de drie werkdomeinen, A, B en C (ruimtelijke ontwikkelingen, verkeersnetwerken en flankerende maatregelen). Het beleidsplan wordt als laatste gekoppeld aan een concreet actieprogramma.

Voorliggend beleidsplan weerspiegelt een 'eindbeeld' van de gewenste mobiliteitsontwikkeling, opgehangen aan meerdere grote infrastructuurwerken conform het Masterplan Antwerpen. De uitvoering van deze werken is op dit ogenblik onmogelijk te plaatsen in de tijd, maar in geen geval volledig haalbaar binnen de huidige (gemeentelijke) legislatuur. Gemeente Beveren kiest echter uitdrukkelijk voor deze aanpak. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is eerder voorstander van het beschrijven van de gewenste (lokale) mobiliteitsontwikkeling binnen een tijdshorizon van 10 jaar (evtl. met een doorkijkperiode van 30 jaar).



Figuur 1 : Overzicht stappenplan

1.1 / PARTICIPATIETRAJECT

De gemeente koos ervoor om het beleidsplan mobiliteit voor te stellen aan de bevolking via zowel een aantal workshops en een openbaar onderzoek. Aan het einde van de procedure zal het beleidsplan mobiliteit ter inzage liggen op het gemeentehuis waarna de inwoners zich gedurende een vastgelegde periode kunnen uitspreken. Dit openbaar onderzoek zal worden aangekondigd via verschillende kanalen (kranten, gemeentelijke website). Tijdens de procedure werd overleg gepleegd met een aantal adviesraden en organisaties zoals de Voetgangersbeweging en de Fietsersbond. Dit gebeurde in de vorm van workshops: samen werden mogelijke knelpunten geïdentificeerd en werden mogelijke oplossingen gezocht. Het beleidsplan mobiliteit wordt voorgesteld aan de gemeenteraad.

1.2 / BETROKKEN ACTOREN

1. VASTE LEDEN

| Naam | Dienst | Telefoon/e-mail |
|--------------------|---|--------------------------------|
| Marc van De Vijver | Initiatiefnemer. Gemeentebestuur Beveren | burgemeester@beveren.be |
| Raf Van Roeyen | Gemeentebestuur Beveren | Raf.van.roeyen@beveren.be |
| Jan De Geyter | Dienst Ruimtelijke ordening gemeente Beveren | Jan.de.geyter@beveren.be |
| Kirsten Schrevens | Gemeentebestuur Beveren | Kirsten.schrevens@beveren.be |
| Erwin Sucaet | Departement Mobiliteit en Openbare Werken | Erwin.sucaet@mow.vlaanderen.be |

| | | |
|---------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| Erwin Fierens | VVM De Lijn Antwerpen | Erwin.fierens@delijn.be |
| Rosy Taelman | VVM De Lijn Oost-VI | Rosy.taelman@delijn.be |
| Anke Schelfaut | VVM De Lijn Oost-VI | Anke.Schelfaut@delijn.be |
| Ronald Meysman | VVM De Lijn Antw. | Ronald.meysman@delijn.be |
| Greet De Keukelaere | Wegbeheerder: AWW-Oost-Vlaanderen | Greet.dekeukelaere@mow.vlaanderen.be |

2. VARIABELE LEDEN

| Naam | Dienst | Telefoon/e-mail |
|---------------------|------------------------------------|----------------------------------|
| Els Van Snick | Provinciebestuur | els.van.snick@oost-vlaanderen.be |
| Ilse Smitz | Provinciebestuur | Ilse.smitz@oost-vlaanderen.be |
| Ignaas Claeys | Departement Ruimtelijke Ordening | Ignaas.claeys@rwo.vlaanderen.be |
| Filip Deschuyteneer | Infrabel – Toegang tot het Net 531 | Filip.deschuyteneer@infrabel.be |
| Tony Leenaert | NMBS Holding – Dir. stations | Tony.leenaert@b-holding.be |
| Ingrid Brackman | NMBS Mobility B_MO 0513 Gent | Ingrid.brackman@nmbs.be |

3. ADVISERENDE LEDEN

| Naam | Dienst / organisatie | Telefoon/e-mail |
|------------------|----------------------------|---------------------------------|
| Kristof Devos | Afdeling maritieme toegang | Kristof.devos@mow.vlaanderen.be |
| Els De Bruyne | Afdeling maritieme toegang | Els.debruyne@mow.vlaanderen.be |
| Marc De Jonghe | Politie Beveren | Marc.de.jonghe@beveren.be |
| Geert Vercruysse | Studiebureau Vectris | geert.vercruysse@vectris.be |
| Tom D'Hollander | Voetgangersbeweging | Tom.Dhollander@komopstraat.be |
| Win D'Anvers | Fietsersbond Beveren | fietsersbond.beveren@gmail.com |

WORKSHOPS PARTICIPATIE

| | |
|---|------------|
| Workshop met gemeentelijke diensten (milieudienst, ruimtelijke ordening) en politie – fietsersbond, voetgangersbeweging | 16/10/2013 |
| Toelichting aan college | 21/10/2013 |
| Toelichting aan adviesraden | 12/11/2013 |

PROJECTVERLOOP

| | |
|---|------------------------|
| PAC Verkenningsnota | 19 januari 2009 |
| GBC Uitwerkingsnota 1 | 1 oktober 2009 |
| GBC Uitwerkingsnota 2 | 19 oktober 2010 |
| GBC Uitwerkingsnota 3 | 9 december 2010 |
| PAC Uitwerkingsnota | 21 maart 2011 |
| GBC Beleidsplan | 20/11/2013 |
| GBC Beleidsplan | 19/12/2013 |
| GBC Beleidsplan | 15/1/2014 |
| GBC Beleidsplan | 2/4/2014 |
| GBC Beleidsplan | 24/6/2014 |
| Gemeenteraad : voorlopige vaststelling | 25/10/2014 |
| Openbaar onderzoek | 15/12/2014 – 16/1/2015 |
| RMC | 21/9/2015 |
| Gemeenteraad : definitieve vaststelling | 15/12/2015 |
| Publicatie Belgisch Staatsblad | 28/1/2016 |

2 / INFORMATIEF DEEL

2.1 / SAMENVATTING PROBLEEMSTELLING EN ONDERZOEK

2.1.1 / Trage wegen

In het thema trage wegen werden eerst alle trage wegen geïnventariseerd door de gemeente Beveren zelf. Hierbij werden de traceerbaarheid, de toegankelijkheid, de toestand en de breedte van de weg in beeld gebracht. Na de inventarisatie werden de wegen geëvalueerd en werd het beleid uitgestippeld.

In dit beleidsplan wordt voorgesteld om de open gebieden tussen de ontsluitende wegen te beschouwen als aaneengesloten landschapskamers waar de aandacht gaat naar het beheersen van de automobiliteit door onder meer het weren van sluipverkeer op landbouwwegen. Op die manier komt het recreatief medegebruik van de landbouwwegen niet in het gedrang. Daarnaast stellen we voor om deze landschapskamers toegankelijk te maken door de uitbouw van een tragewegennetwerk. Nieuwe geplande woonwijken worden aangesloten op het tragewegennetwerk.

Een tweede principe voorziet de uitbouw van een lokale wandeling rond de dorpskernen. Op die manier wordt gestreefd naar een verankering van de dorpskern met het omliggende landschap.

Er wordt naar gestreefd om de verschillende attractiepolen voor jongeren (scholen, sportzones, speelplekken,..) onderling met elkaar te verbinden via het tragewegennetwerk.

Naast bewegwijzering, verharding, sensibilisatie, enz. dient ook de manier waarop een trage weg aantakt op het wegennetwerk voldoende aandacht te krijgen. In de uitwerkingsnota werden een aantal algemene principes uitgelegd.

2.1.2 / Fietsnetwerken

In een eerste fase werden de verschillende fietsnetwerken op het grondgebied van Beveren besproken. Hierbij werden de fietspaden over lange afstand, het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, het provinciaal fietsroutenetwerk, de lokale fietsroutes en het recreatief netwerk beschreven. In een tweede fase werden de aanwezige fietsvoorzieningen besproken en geanalyseerd. Knelpunten (breedte, afwezigheid, aanliggend, verhoogd,...) werden opgelijst. Op die manier werd duidelijk waar aanpassingen nodig waren.

De analyse liet ook toe om de barrièrewerking van verschillende grote lijninfrastructuren die oost-west lopen, te minimaliseren. De noord-zuid fietsroutes kruisen immers de N70, de E34 en de E17 en spoorlijn 59.

2.1.3 / Openbaar vervoer

Dit thema werd uitgewerkt in samenwerking met De Lijn die een onderzoek deed naar potentiële klanten in het kader van netmanagement. Ook de resultaten van het tracéonderzoek van de tram werden meegenomen in het mobiliteitsplan. Het thema openbaar vervoer had ook aandacht voor aantrekkelijke overstappunten en halteplaatsen. Verder werd onderzoek gevoerd naar hoe de polderdorpen beter bediend konden worden. Uit de analyse bleek dat over het algemeen de bediening van de woonwijken door het openbaar vervoer goed is op het grondgebied van Beveren. Er zijn echter wel enkele probleemgebieden waarop de aandacht gevestigd kan worden: de woonwijken aan de noordzijde van Melsele, met in het bijzonder de Vlierstraat en het gebied ten oosten van de Dijkstraat, de westzijde van Vrasene en Kallo tijdens de daluren en Prosperpolder (alhoewel geen woongebied zoals bedoeld in de Basismobiliteit).

Wat betreft de verbetering van het spoorgebonden vervoer werden verschillende scenario's uitgewerkt. Hierbij werd ook rekening gehouden met de doortrekking van de tram vanuit Antwerpen. Er werd een scenario uitgewerkt waarbij vooral geïnvesteerd werd in de tram en trein en een scenario waarbij vooral zodanig geïnvesteerd werd dat beiden mekaar versterken in samenhang met het busnetwerk.

Verder werd er ook nagedacht over gebiedsdekkende ontsluitingen en streekverbindingen. Zo wordt de in 2012 afgeschafte snelbus 41s van Antwerpen naar Kallo – St-Gillis-Waas – Moerbeke opnieuw ingevoerd en verlengd tot Zelzate en wordt het aanbod van de bestaande verbinding Hamme - Temse – Kruikebe – Antwerpen versterkt. Tevens worden nieuwe verbindende streekbuslijnen Temse – Beveren en Kruikebe – Beveren en van Beveren naar Kallo en Kapellen voorgesteld.

Daarnaast werd er ook stilgestaan bij de manier waarop de Waaslandhaven ontsloten wordt met collectief vervoer. Op het eerste gezicht kan de uitgestrekte Waaslandhaven enkel met bussen nog redelijk ontsloten worden. De ruimtelijke structuur en een mogelijke operationele invulling liggen immers aan de basis van een haalbaar bedrijfsvervoer. De Lijn is evenwel geen voorstander van het voorgestelde buslijnsysteem in lussen in de Waaslandhaven. Ook werd onderzocht of pendeltreinen konden ingezet worden vanuit bijvoorbeeld Lokeren via Sint-Niklaas en Beveren naar een te openen halte Waaslandhaven naar analogie met de functionele bediening van de halte Antwerpen-Haven op rechteroever (met nu 2 retourritten per werkdag). Hoe dan ook, is het nu te vroeg om een keuze te maken. Maar zeker is dat er een 'netwerk' moet opgebouwd worden dat beantwoordt aan de vervoersvraag uit de vele richtingen in en rond Beveren als regionaal knooppunt.

Ten slotte werd ook de ontsluiting van site Schaarbeekstraat onderzocht.

2.1.4 / Categorisering van wegen / zwaar vervoer

In het oude mobiliteitsplan heeft een aantal lokale wegen geen categorie gekregen. Ook de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en de resultaten van de studie "Mobiliteit op de weg in het Waasland" (Interwaas, 2011) vragen een bijsturing van de wegencategorisering.

Uitgangspunt in de studie van het Waasland is dat een kamstructuur wordt geënt op de hoofdwegen E34 en E17. Vanuit de randen van het gebied worden dan toegangen naar het Waasland voorzien, die toelaten om het verkeer vlot te ontsluiten naar het hoofdwegennet. De N70 is vanaf Antwerpen tot Beveren al een secundaire weg type III. In de studie van het Waasland wordt voorgesteld deze categorisering door te trekken tot aan het knooppunt vanwaar de nieuwe aan te leggen weg de verbinding maakt met de E34. Deze nieuwe infrastructuur kan de verbinding maken via de N451 net ten noorden van Vrasene. Voor deze nieuwe weg wordt een categorisering als secundaire weg type II voorgesteld. Ook de N450, die in Melsele de verbinding maakt tussen de N70 en E34, heeft als categorisering secundaire weg type II. De parallelweg ten zuiden van de E34 tussen Stekene en Beveren wordt in deze optiek verder uitgebouwd als verbindingsweg en krijgt een categorisering als lokale weg type I. Na de doortrekking van de tram en de realisatie van de noordelijke ontsluitingsweg zal de ontsluiting van Beveren wijzigen. De kern zal eerder ontsloten worden vanuit de randen dan via de N70. Vanuit de N70 zullen verschillende toegangen mogelijk zijn.

Daarnaast wordt in dit beleidsplan voorgesteld om het centrumgebied van Beveren te verruimen zodat er een betere aansluiting is tussen de sport-, zorg- en dienstencampus. Op basis daarvan werden de wegencategorisering en het snelheidsplan herzien.

Wat het vrachtverkeer betreft, toonde de studie van het Waasland aan dat er steeds meer druk bestaat om vanuit het Waasland naar de E34 te rijden in plaats van naar de E17. Dit betekent dat het vrachtverkeer zijn weg zoekt over de lokale wegen en ook de bestaande doortochten zoals Vrasene en Beveren extra belast. Om dit vrachtverkeer te kanaliseren wordt de nieuwe ontsluitingsweg voorgesteld die de verbinding maakt vanaf de N70 naar de E34. De N70 zelf behoudt een ontsluitingsfunctie voor lokaal vrachtverkeer maar doorgaand vrachtverkeer wordt hier geweerd. De voorgestelde oplossing is de nieuwe weginfrastructuur die zal zorgen voor de ontsluiting van Doornpark. Pareinpark wordt nog ontsloten via de N70 naar de N450.

2.1.5 / Parkeerbeleid

In de loop van 2008 voerde de gemeente Beveren zelf een uitgebreid parkeeronderzoek. De conclusies hiervan waren dat er een voldoende aanbod is in het centrum, maar sturing is nodig om zoekverkeer tegen te gaan. Uit het onderzoek is gebleken dat er een draagvlak is voor betalend parkeren aangezien er veel parkeerzoekverkeer is in de omgeving van de Grote Markt. Om de langparkeerders weg te halen uit de winkelstraten werd voorgesteld hier betalend parkeren in te voeren. Aansluitend op de betaalzone moet er een blauwe zone gerealiseerd worden in de aanpalende woonstraten. Deze dient als buffer om langparkeerders te weren. Invoeren van parkeerkaarten is wenselijk om voldoende draagkracht te creëren voor het toekomstig beleid. Verder moet ernaar gestreefd worden om de bewoners zoveel mogelijk hun voertuigen in privéparkings en garages te laten plaatsen. Een duurzaam parkeerbeleid mag ook de voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer niet vergeten.

Om de intensiteiten van het autoverkeer in de centrumstraten en het parkeerzoekverkeer te beperken, wordt ervoor geopteerd om enkele parkings de rol van randparking te geven. Op verschillende locaties zijn al ruimere parkings aanwezig die ook de functie van randparking zouden kunnen opnemen. Het gaat hier over, de parkeergelegenheid aan de sportcampus langs de Klapperstraat en langs de N70. Daarnaast zou ook de stationsparking aan het Stationsplein een beperkte functie als randparking kunnen opnemen.

Aan de oostzijde zal, na doortrekking van de tram, de huidige P+R fungeren als overstappunt van auto naar tram voor bezoekers aan Beveren-centrum. Aan de westzijde van Beveren voorzien we een verknoping van de tram met de nieuwe noordelijke ontsluitingsweg via de uitbouw van een tweede P+R-parking.

Er is in de gemeente nood aan opstelruimte voor vrachtwagens in de bedrijventerreinen zelf, voor chauffeurs die na sluitingstijd van het bedrijf toekomen en moeten overnachten. Momenteel wordt de stationsparking door enkele chauffeurs uit Beveren gebruikt als vrachtwagenparking. Daarnaast werden de wijkagenten bevraagd over de locaties waar vrachtwagens staan geparkeerd, of dit overlast veroorzaakt en of ze alternatieven zagen. Ook werden gesprekken georganiseerd met enkele transportbedrijven. Daaruit bleek dat er wel degelijk vraag is naar het inrichten van afgesloten parkeerterreinen voor vrachtwagens. De voorkeur gaat naar kleinschalige parkings aan de rand van de bebouwde kernen. Het probleem is het vinden van geschikte locaties.

2.2 / DOELSTELLINGEN

De vijf basisdoelstellingen zijn die van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

2.2.1 / EERSTE DOELSTELLING: de verkeersveiligheid verhogen

Het gebruik van de bestaande verkeersinfrastructuur moet worden verbeterd zodat ongevallenconcentraties verminderen en knelpunten met een hoog onveiligheidsgevoel verdwijnen. Beveren wil minstens de doelstelling van het Vlaams Gewest realiseren om het aantal verkeersslachtoffers met één derde te verminderen.

De knelpunten die in het onderzoeksgedeelte gedetecteerd werden, dienen aangepakt te worden. In Beveren vraagt de veiligheid van de belangrijkste verkeerswegen (N70 – tussen de Bosdamlaan en grens Sint-Niklaas & tussen Cortewalle en grens Zwijndrecht, N450 en N451), de drukste centrumstraten en een aantal kruispunten de nodige aandacht. De inrichting van de straatruimte dient zo aangepast te worden, dat de kans op ongevallen vermindert en de gevolgen van een ongeval afnemen. Verder is de beheersing van de rijsnelheid van het verkeer en een beperking van de groei van de verkeersdrukte noodzakelijk.

Knelpunten op schoolroutes, in de schoolomgevingen en voor het langzaam verkeer moeten weggewerkt worden. Indien noodzakelijk kunnen daarvoor circulatiemaatregelen genomen worden naast de herindeling van de straatruimte en aanpassing van de wegeninfrastructuur.

2.2.2 / TWEEDE DOELSTELLING: de verkeersleefbaarheid verbeteren

Fysische en ruimtelijke ingrepen in de weginfrastructuur in verblijfsgebieden en hoofdstraten met verkeers- en verblijfsfunctie zijn noodzakelijk om een gewenst rijgedrag af te dwingen. Beheersen van de verkeersonveiligheid en de verkeersonleefbaarheid betekent het beheersen van de rijsnelheid en de verkeersdruk. In Beveren behoren de Beverse centrumstraten en de doortochten van Melsele en Vrasene tot de aandachtspunten.

De conflicten die in en door het verkeer ontstaan tussen de bewoner en de bezoeker, de voetganger en de fietser en het rijdend verkeer, moeten worden opgelost door op verschillende wijzen voorrang te bieden aan de voetgangers. Het centrum en de omliggende woongebieden zijn in eerste instantie voetgangersdomeinen. De overblijvende ruimte moet worden opgedeeld tussen fietsers, auto's en parkeerstroken, waarbij het autoverkeer zich moet aanpassen aan het fietsverkeer.

De ontsluiting en de bediening van de verkeersaantrekkende functies moet verzekerd worden, zonder woon-, school- en winkelmilieu te storen. Het doorgaand sluijverkeer moet uit de kernen van Haasdonk (sluiproute parallel aan de E17), Vrasene (sluiproute naar de Waaslandhaven via de N451), Melsele (sluiproute via de N450) en Verrebroek/Kieldrecht (sluipverkeer naar kerncentrale) geweerd worden.

2.2.3 / DERDE DOELSTELLING: de bereikbaarheid in stand houden

Vormgeving, ruimtebeslag en intensiteit van het gebruik van de straten en pleinen door de verschillende vervoerswijzen dienen uit te gaan van de huidige stedenbouwkundige structuur van Beveren. Daarbij zal de bereikbaarheid van de verschillende activiteiten uitgangspunt zijn en zullen de negatieve invloeden van het verkeer op het woon- en verblijfsmilieu, de schoolomgevingen en de winkelstraten zoveel mogelijk worden beperkt.

Het parkeren in Beveren dient te worden georganiseerd en afgestemd op de verschillende stedelijke activiteiten en functies. Wijkvreemd langparkeren in woonstraten, en langparkeren in winkelstraten dient te worden geweerd. Er dienen oplossingen gezocht te worden voor de hoge parkeerdruk rond het Kerkplein te Melsele.

2.2.4 / VIERDE DOELSTELLING: toegankelijkheid

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wil de toegang tot een brede waaier van vervoerswijzen waarborgen, zodat iedereen aan het maatschappelijk leven kan deelnemen. Iedereen moet zich ook zoveel mogelijk zelfstandig kunnen verplaatsen, zodat men minder afhankelijk is van anderen. De gemeente Beveren wil het verblijfsgebied in het centrum verruimen en de stationsomgeving hierin opnemen. De inrichting van dit gebied zal worden afgestemd op de voetganger met een duidelijke aandacht voor toegankelijkheid. De nodige maatregelen zullen worden genomen om doorgaand autoverkeer te weren en ook parkeerzoekverkeer te verminderen.

Dit laatste gebeurt door het voorzien van randparkings (sportzone, station) waar de auto kan worden achtergelaten. Een kwaliteitsvolle inrichting zorgt ervoor dat de wandelafstand tot de eindbestemming op een aangename manier kan gebeuren.

Daarnaast wil de gemeente prioriteit geven aan het verbeteren van de toegankelijkheid in de directe omgeving van de scholen en woonzorgcentra in de gemeente.

2.2.5 / VIJFDE DOELSTELLING: milieu en natuur

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wil de schade aan natuur en milieu terugdringen. Vooral de uitstoot van broeikasgassen en andere schadelijke stoffen, zoals fijn stof, blijft een probleem. Verkeersinfrastructuur versnipperd bovendien natuurgebieden en tast zo fauna en flora aan. Daarom willen we de (schadelijke) verkeersemisies wezenlijk terugdringen. Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wil werk maken van een zorgvuldig ruimtegebruik waarbij de versnippering van de natuur en de open ruimte wordt tegengegaan. Het gebruik van fossiele brandstoffen en andere natuurlijke hulpbronnen dient te worden beperkt.

De gemeente Beveren wil deze doelstelling halen door het gebruik van de fiets te bevorderen door aan fietsers veilige, comfortabele en de kortste routes door Beveren aan te bieden. Daarbij moet bijzondere aandacht gaan naar schoolroutes. Op verschillende plaatsen moet gelegenheid geboden worden voor het parkeren van fietsen.

Om het openbaarvervoergebruik te verhogen dienen er vanuit de verschillende deelgemeenten vlottere verbindingen uitgebouwd te worden naar Antwerpen, Sint-Niklaas, het centrum van Beveren en de Waaslandhaven. De doorstroming van het openbaar vervoer op de N70 dient verbeterd te worden, zodat de dienstverlening en de betrouwbaarheid van het OV kunnen verbeteren. Aangezien de verbindingen tussen het kleinstedelijk gebied Beveren-Melsele en de steden Antwerpen en Sint-Niklaas reeds zeer frequent zijn, kunnen deze enkel nog door een betere doorstroming verbeterd worden.

Daarnaast wil de gemeente bijzondere aandacht besteden aan de open gebieden tussen de ontsluitende wegen. Deze zullen worden beschouwd als aaneengesloten landschapskamers waar de aandacht gaat naar het beheersen van de automobiliteit door onder meer het weren van sluipverkeer.

3 / RICHTINGGEVEND DEEL

3.1 / VERANTWOORDING SCENARIOKEUZE

De voorgestelde oplossingen in volgende paragrafen maken nog voorwerp uit van verder overleg met de bovenlokale partners en formele besluitvorming.

3.1.1 / N70 als tramas

Het beleidsscenario wil de problemen die door het groeiende autoverkeer veroorzaakt worden, aanpakken door een beleid uit te bouwen dat een sterke groei van het aantal fietsers en openbaarvervoergebruikers nastreeft. Het wil mensen uit de wagen krijgen om zo de verkeersveiligheid en -leefbaarheid te verhogen en om de bereikbaarheid van de gemeente te verbeteren. Met dit uitgangspunt bouwt het voorliggende beleidsplan verder op de keuzes die werden gemaakt in het vorige beleidsplan uit 2003.

Om een groter deel van het omvangrijke autogebruik te milderen, wordt de stadstram vanuit het centrum van Antwerpen doorgetrokken tot Beveren. Stadsbussen in Beveren en Melsele en de regionale buslijnen verzamelen de reizigers uit de gemeente naar de hoofdhalt Grote Markt en Station, gericht op tram en trein. Met het oog op de verbetering van de regionale verbindingen wordt de treinverbinding opgewaardeerd.

Dit beleidsplan wil sterk inzetten op het voor- en natransport met stappen en trappen en gaat hierin nog een stap verder dan het beleidsplan uit 2003. Dit is immers een materie waarover de gemeente bijzonder veel bevoegdheid heeft. De fiets geniet hierbij de meeste aandacht, omdat hij duurzaamheid, zuinigheid en een groot en flexibel bereik bijzonder goed combineert met OV en interne bereikbaarheid van het stedelijk gebied.

Een aantal maatregelen moeten de inspanningen, die gedaan worden om de bereikbaarheid van de Grote Markt met het openbaar vervoer te verbeteren, maximaal doen renderen. Het ruimtelijk beleid wordt afgestemd op de bereikbaarheid binnen het invloedsgebied van de openbaar vervoer haltes.

3.1.2 / Beveren fietsgemeente

De uitbouw van een comfortabel en fijnmazig fietsroutenetwerk zal, in combinatie met een uitgebreid pakket flankerende maatregelen, zorgen voor een sterke groei van het fietsgebruik. In alle deelgemeenten worden uitgebreide autoluwe zone 30-gebieden uitgebouwd, die de veiligheid van fietsers en voetgangers moeten bevorderen.

Langs de belangrijkste verkeersaders worden veilige fietspaden voorzien. De fietssnelweg tussen Beveren en Zwijndrecht worden verder aangelegd. De barrièrewerking van de verschillende lijninfrastructuren (spoorweg, E34) wordt weggewerkt om de fietsverbindingen naar de Waaslandhaven te verbeteren. Er wordt gestreefd naar een verkleining van de maaswijdte voor de fiets.

De aanleg van de tramlijn naar Antwerpen en de uitbouw van een sterk fietsbeleid zullen er samen voor zorgen dat de verkeersdruk in de gemeente afneemt.

3.1.3 / Stedelijk netwerk Sint-Niklaas – Beveren ontsloten door dubbele Kamstructuur

Beveren en Sint-Niklaas behoren tot het E17 netwerk. In het provinciaal ruimtelijk structuurplan voorziet men een voor het kleinstedelijk gebied Beveren-Melsele een ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer vanuit dit stedelijk netwerk naar de E17 en de E34.

Via de E17 dient het verkeer zich dan te verdelen. Deze menging van het lokaal verkeer en doorgaand verkeer zorgt onder meer voor doorstromingsproblemen op de E17. Anderzijds wordt vastgesteld dat heel wat verkeer toch in noordelijke richting rijdt richting haven. Dit gebeurt vandaag door de bestaande doortochten van Nieuwkerken-Waas, Vrasene, Beveren en Melsele. Hierdoor komt de verkeersleefbaarheid in de kernen in het gedrang. Dit wordt nog versterkt door het sluipverkeer dat bij calamiteiten op de E17 via deze dorpen zijn weg zoekt naar de E34.

Om aan dit alles mogelijke oplossingen te bieden hebben de Wase Burgemeesters een studie laten maken, die afgerond is in 2011, Mobiliteit over de weg in het Waasland. Deze studie is vertrokken van geplande ingrepen zoals de Oosterweelverbinding, de ontubbeling van de brug van Temse, de voltooiing van de ring van Sint-Niklaas, de werken aan de ring van Gent, de ontsluiting van de Waaslandhaven volgens het strategisch plan, de vooropgestelde modal split, ... Er werd met andere woorden vertrokken van het idee dat tegen 2020 al deze geplande ingrepen ook werkelijkheid zullen zijn.

Als oplossing is het concept van de dubbele kamstructuur naar voor geschoven. Dit concept voorziet in de uitbouw van parallelwegen langs de E17 en een bijkomende noordelijke ontsluitingsweg naar de E34. Op die manier wordt er een scheiding voorzien van het doorgaand verkeer en het 'lokaal' verkeer op de E17. Minder weefbewegingen zorgen ook voor een veiligere en betrouwbaardere verkeersafwikkeling. Bovendien krijgen we hierdoor ook een capaciteitsverhoging van de E17. Het concept van de parallelwegen bestaat reeds ter hoogte van Sint-Niklaas en zal worden doorgetrokken bij realisatie van de oosttangent. Het voorstel bestaat erin om dit systeem door te trekken en te laten aansluiten op de bocht van Zwijndrecht. In de plannen voor de Oosterweelverbinding gaat men uit van een capaciteitsverhoging van dit wegvak door een betere uitsplitsing van de rijstroken richting Kennedytunnel en naar de toekomstige Oosterweelverbinding. Het concept van de parallelwegen sluit hier perfect op aan. Door de realisatie van de parallelwegen langs de E17 ontstaat ook de mogelijkheid om Beveren een eigen toegang te bieden zonder de doortocht van Melsele te belasten. Deze toegang kan gerealiseerd worden via de Kruibekesteeweg met hierop een aftakking naar de Gravendreef voorbij de Gentstraat. Voorwaarde is wel dat deze nieuwe verbinding gerealiseerd wordt vooraleer de voorziene aansluiting op de parallelweg langs de E17 in gebruik wordt genomen.

In noordelijke richting voorziet het plan van de Wase burgemeesters ook de mogelijkheid van een bijkomende wegontsluiting naar de E34. Hierdoor moet het verkeer dat gegenereerd wordt in Sint-Niklaas en Beveren niet omrijden via de E17 maar kan men rechtstreeks naar de E34 en de haven rijden zonder de kernen te moeten belasten. Deze nieuwe weg biedt ook een oplossing bij

calamiteiten op de E17. Deze verbinding mag geen bijkomende barrière vormen voor trage weggebruikers. Bij realisatie moet er optimaal geopteerd worden voor ongelijkgrondse kruisingen op het volledige tracé.

3.1.4 / Multimodale ontsluiting Waaslandhaven

De ontwikkelingen in de Waaslandhaven zullen belangrijke bijkomende verkeersstromen genereren. Om de leefbaarheid van het stedelijk gebied en de polderdorpen te kunnen garanderen, zal dit verkeer zoveel mogelijk via het hoofdwegennet afgewikkeld moeten worden.

De havenring moet de scheiding van het dorps- en het havenverkeer mogelijk maken. De N450 wordt als een secundaire ontsluitingsweg tussen Beveren en de Waaslandhaven uitgebouwd. Om de druk op de N450 en de N451 op te vangen, veroorzaakt door het verkeer uit Beveren en Sint-Niklaas, wordt een nieuwe noordelijke ontsluitingsweg aangelegd. Daarnaast dient het openbaar vervoer naar de haven te worden verbeterd. Het bedrijfsvervoer naar de haven wordt gestimuleerd en er worden nieuwe fietsroutes naar het havengebied voorzien. Het wegwerken van de barrièrewerking van de E34 is daarbij een belangrijke randvoorwaarde.

3.2 / WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN

3.2.1 / Ruimtelijke planning

PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN (PARTIËLE HERZIENING GEDEELTELIJK GOEDGEKEURD OP 18/7/2012)

Op het grondgebied van Beveren komen 3 deelruimten voor: het kleinstedelijk gebied Beveren-Melsele behoort tot het E17-netwerk, de kernen in het buitengebied liggen in het Noordelijk Openruimtegebied en de Waaslandhaven vormt een deelruimte op zich. Voor deze deelruimten werden verschillende ontwikkelingsvisies geformuleerd:

- In de deelruimte E17-netwerk wordt een kleinstedelijk netwerk van provinciaal niveau uitgewerkt. Het E17-netwerk moet de stedelijke dynamiek in het spanningsveld tussen Antwerpen en Gent opvangen. Door de verstedelijkingsdruk te concentreren en te bundelen in het netwerk, kan het omgevende Noordelijk Openruimtegebied van verdere verstedelijkingsdruk gevrijwaard worden.
- De Waaslandhaven is één van de economische poorten van Vlaanderen. De ontwikkeling als zeehavengebied met een multimodaal logistiek park vormt een belangrijke motor voor de ontwikkelingen in Oost-Vlaanderen. Een ruimtelijke visie voor dit havengedeelte wordt op Vlaams niveau uitgewerkt.
- In het Noordelijk Openruimtegebied is het ruimtelijk beleid erop gericht om dit gebied te vrijwaren van verdere verstedelijkingsdruk, en de nodige ontwikkelingsmogelijkheden te geven voor de openruimtefuncties zelf. Dit beleid is complementair aan het stedelijk/economisch beleid voor het E17-netwerk en de Waaslandhaven. Het ruimtelijk beleid beoogt het herstellen van het evenwicht van de openruimtefuncties landbouw, bos, natuur, onderling en in evenwicht met de lokale ontwikkeling van wonen en de daarbij horende functies op het niveau van het buitengebied.

In dit beleidsplan wordt voorgesteld om het gebied tussen E17 en E34 (waaronder Beveren) te ontsluiten door middel van een dubbele kamstructuur, wat niet overeenkomt met de visie zoals beschreven in het provinciaal ruimtelijk structuurplan.

AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED BEVEREN

De procedure voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied (provinciaal RUP) is onlangs opgestart. Hierbij zal onder meer een onderzoek worden gevoerd naar het mogelijks voorzien van een nieuw lokaal bedrijventerrein en de verdere ontwikkeling als woonkern.

GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

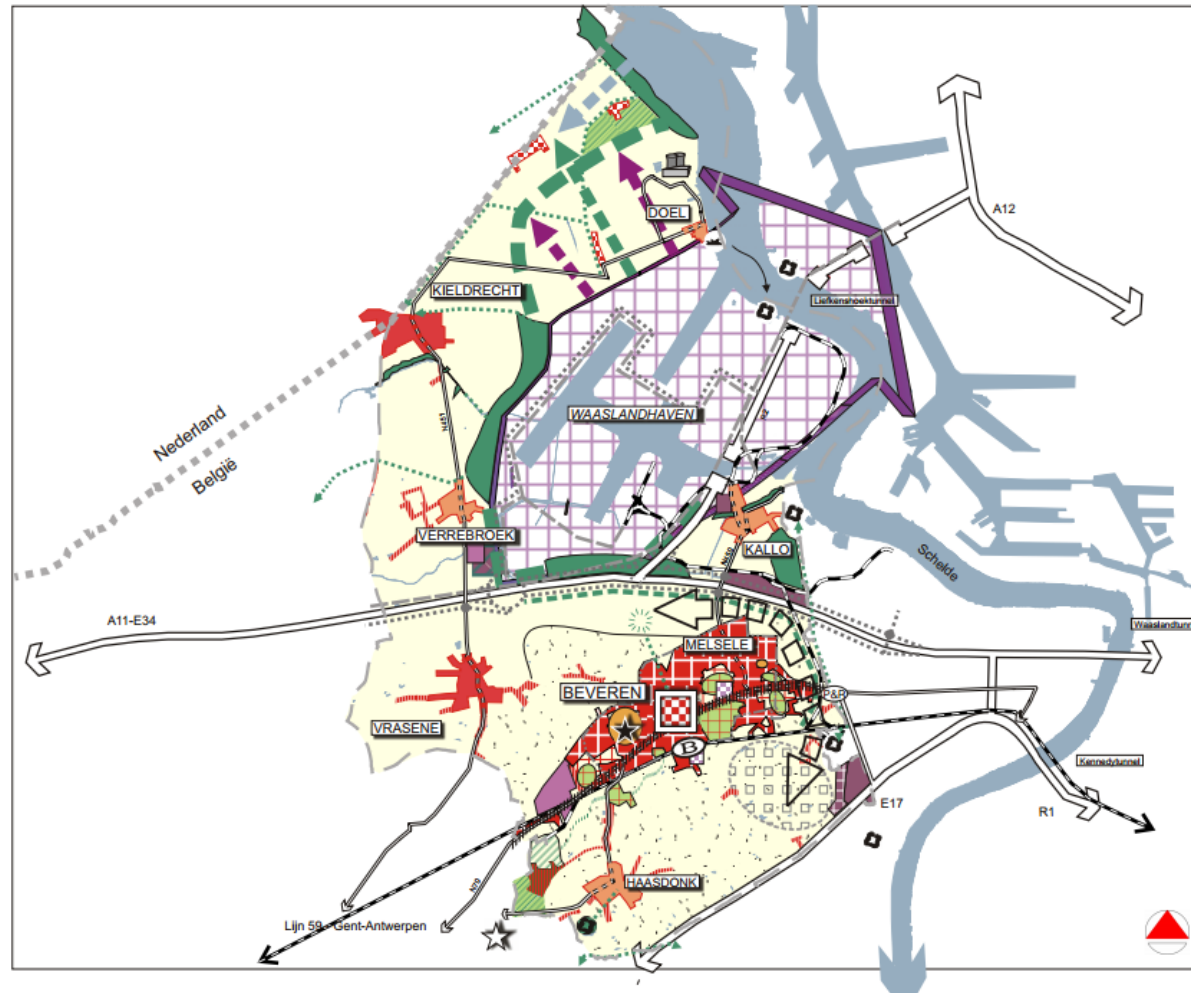
Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan maakt een onderscheid tussen de stedelijke hoofdruimte Beveren – Melsele, de Waaslandhaven en de Noordelijke en Zuidelijke hoofdruimten. Het betreft vier soorten gebieden met een verschillend ontwikkelingsprofiel.

De Waaslandhaven kent de grootste dynamiek. Het voormalige polderlandschap is er volledig verdwenen in functie van havenexpansie en bedrijvigheid. De ruimte wordt sterk gedomineerd door grootschalige infrastructuur en de aanwezigheid van bovenlokale functies zoals de havendokken, industrieterreinen, logistieke zones, snelwegen en ontsluitingswegen. Een aantal nieuwe grootschalige ontwikkelingen worden uitgebouwd in het noorden van de Waaslandhaven rond de uitbouw van het Deurganckdok. In de rand van het havengebied bevinden zich bufferstroken en werden een aantal nieuwe natuurgebieden ontwikkeld. De ontwikkeling van de Waaslandhaven is in handen van de andere overheden. Visie en ruimtelijke concepten voor de verdere uitbouw worden bepaald in het strategisch plan voor de Waaslandhaven. De gemeente heeft hier vooral een adviserende functie. Voor een verdere uitwerking van de ruimtelijke visie op de Waaslandhaven wordt verwezen naar dit Strategisch plan Waaslandhaven.

Het ontwikkelingsperspectief voor de stedelijke hoofdruimte Beveren – Melsele is dat van gebied met een sterke ruimtelijke dynamiek, geconcentreerd rond de hoofdstraat N70, waar diverse lokale en bovenlokale functies aanwezig zijn: de N70 als hoofdstraat; de stedelijke kern van Beveren met zijn veelzijdigheid aan functies en de voorstedelijke kern van Melsele met een wat lagere dynamiek en woondensiteit; Meerminnedam en Cortewalle als kleinstedelijke recreatieruimten; bijkomende lokale bedrijvigheid in het Doornpark en het Pareinpark, ...

De Noordelijke en Zuidelijke hoofdruimte concentreren voornamelijk openruimtefuncties en de woonkernen in het buitengebied. Het gaat om de dorpskernen Doel, Kieldrecht, Verrebroek en Kallo en de kernen Vrasene en Haasdonk, de landschappelijk waardevolle polders, het zuidelijk land- en tuinbouwgebied en het bosgebied "De Westakkers". De ontwikkelingsperspectieven zijn er vooral gericht op het behoud als landbouwgebieden. De Noordelijke Hoofdruimte is een uitgesproken landbouwgebied voornamelijk gericht op de grondgebonden landbouw. In aansluiting met de kernen zijn er nog mogelijkheden voor wonen, lokale bedrijvigheid en recreatie. Het gebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van openruimtefuncties (natuur, recreatief medegebruik, ...) en staat sterk onder druk van de havenexpansie. De Zuidelijke hoofdruimte is een open tot halfopen landschap met een gaaf landschapskarakter.

Naast de grondgebonden landbouw vinden we er veehouderijen en tuinbouwbedrijven terug. Voor deze laatste bedrijven wordt een stimuleringsbeleid uitgewerkt. Het bosgebied Westakkers op de grens met Sint-Niklaas is een uitvalsbasis voor recreatie. Bedrijvenzone Schaarbeek aan het afrittencomplex van de E17 kan worden afgewerkt.



Gemeentelijk ruimtelijk
structuurplan-Beveren

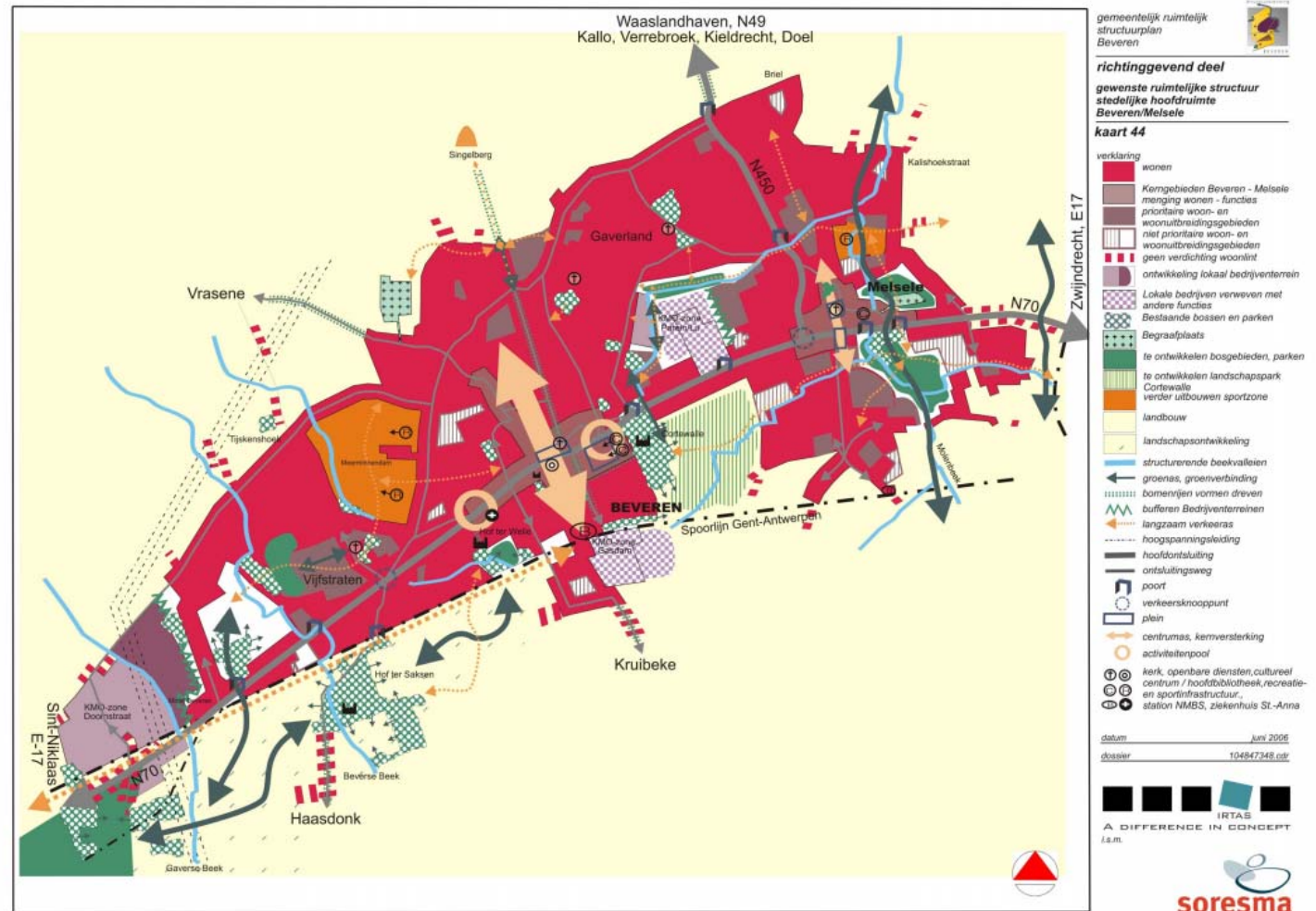
richtinggevend deel
globale gewenste ruimtelijke structuur

kaart 35
verklaring in bijlage

datum juni 2006
doc.nr. 104847350.cdr
vakgroep ruimte en milieubeleid



*Figuur 2 : Globale gewenste ruimtelijke structuur
(Ruimtelijk Structuurplan Beveren)*



Figuur 3 : Gewenste ruimtelijke structuur Beveren – Melsele
 (Ruimtelijk structuurplan Beveren)

3.2.2 / Strategische ruimtelijke projecten

WONEN

De geplande ruimtelijke ontwikkelingen hebben een impact op het lokale netwerk. Om te kunnen inschatten welke ruimtelijke ontwikkelingen zich voordoen op het grondgebied van Beveren, werd het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan geraadpleegd, waarin een overzicht te vinden is van de woningbouwprogrammatie. Dit overzicht dateert van 2007.

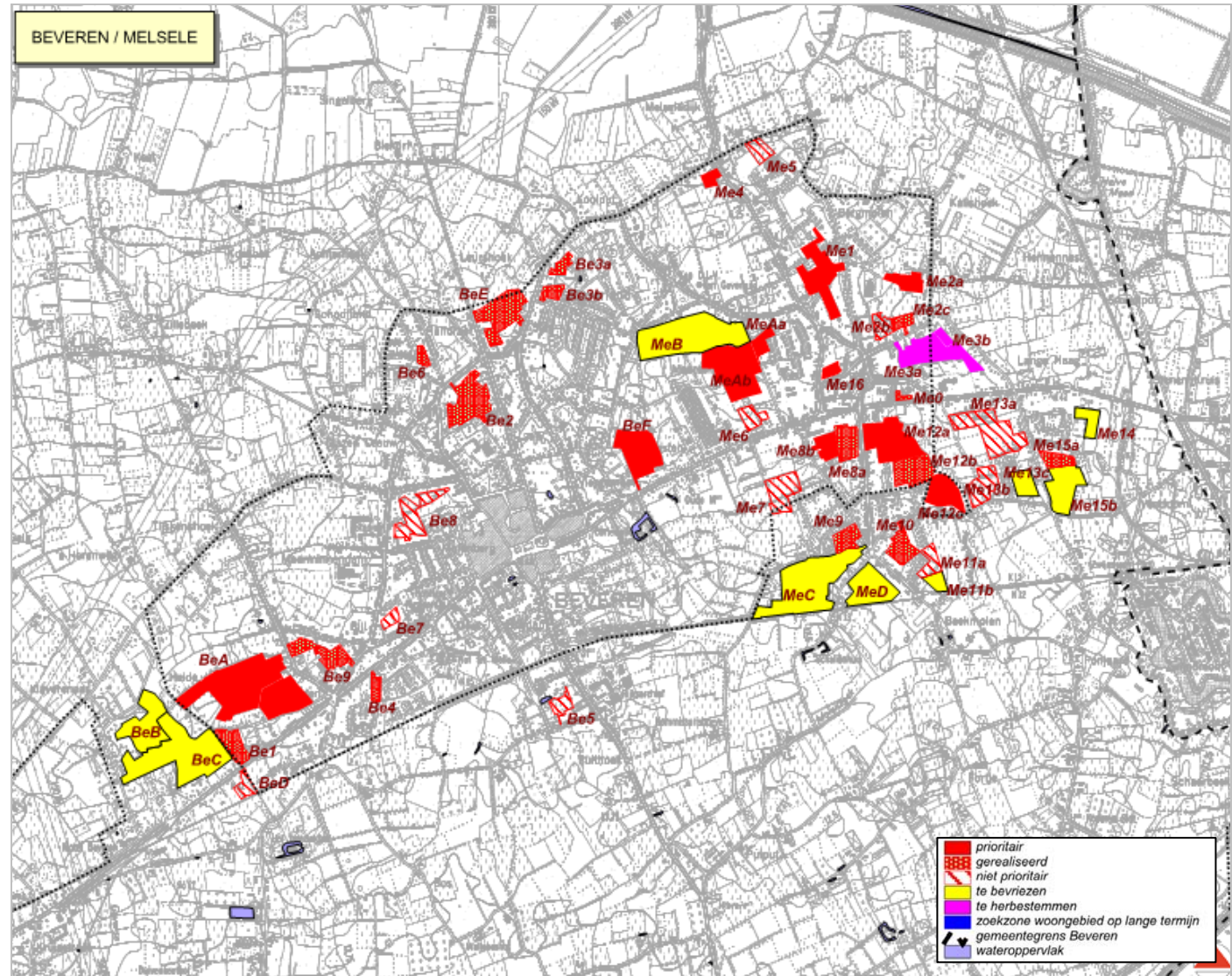
Aan de hand van de cijfers opgenomen in het structuurplan werd nagegaan wat de impact is op het omliggende wegennet. In het GRS staat hoeveel woningen ongeveer gepland worden. Aan de hand van kengetallen kon zo berekend worden hoeveel personen zich hier waarschijnlijk zullen vestigen, hoeveel verkeersbewegingen ze maken, hoeveel het aandeel bedraagt in de spitsperiode... Niet alleen voor de bewoners zelf, maar ook voor hun bezoekers werd de impact op het wegennet berekend.

Op basis van de prognosetabel die opgemaakt werd door de gemeente, werd een inschatting gemaakt van dit aantal woningen en de verkeersproductie die ze met zich meebrengen. Deze verkeersproductie werd berekend in de laatste kolom van de tabel. Het totaal aantal verkeersbewegingen voor de 647 nieuwe woningen bedraagt 449 autoverplaatsingen in een spitsuur. Hierbij dient te worden vermeld dat dit nog een voorzichtige inschatting is geweest, waarbij is uitgegaan van 25 woningen/ha. In de praktijk ligt het aantal woningen dubbel zo hoog cfr. woonwijk Viergemeet en Middenheide. Om het aantal bijkomende autobewegingen te beperken, zal de gemeente de geplande ontwikkelingen op regelmatige tijdstippen evalueren.

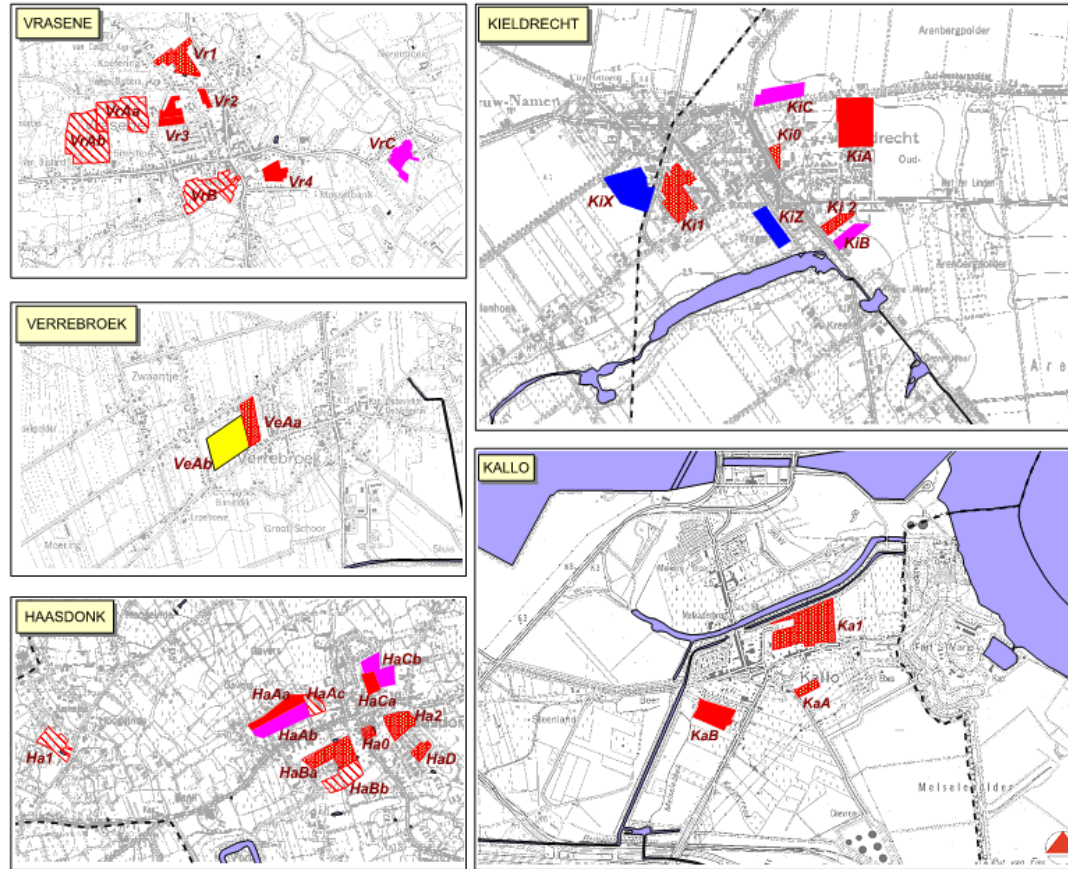
| Woningen | | Bewoners | | | | | | | | | | Bewoners in spitsuur | | P bewoners |
|-----------------------------|-----------------|----------|---------------------|----------|---|------------------------------|---|----------------------------------|---|-----------|------|--------------------------|--|------------|
| Woonzone | aantal woningen | Gepland | pers./unit (bron a) | personen | factor aantal verplaatsingen per dag (Bron b) | aantal verplaatsingen perdag | factor aandeel in spitsperiode (bron c) | aandeel in spitsperiode (16-19u) | aandeel in spitsuur (50% van spitsperiode : bron c) | (Bron: d) | auto | Parkeerplaatsen (bron e) | | |
| Stedelijk gebied | | | | | | | | | | | | | | |
| Beveren | BeA | 300 | 2,9 | 858 | 2,80 | 2402 | 0,24 | 577 | 288 | 0,70 | 200 | 395 | | |
| | BeF | 60 | 2,9 | 172 | 2,80 | 480 | 0,24 | 115 | 58 | 0,70 | 40 | 79 | | |
| | Be7 | 20 | 2,9 | 57 | 2,80 | 160 | 0,24 | 38 | 19 | 0,70 | 13 | 26 | | |
| | Be8 | 45 | 2,9 | 129 | 2,80 | 360 | 0,24 | 86 | 43 | 0,70 | 30 | 59 | | |
| Melsele | Me1 | 27 | 2,9 | 77 | 2,80 | 216 | 0,24 | 52 | 26 | 0,70 | 18 | 36 | | |
| | Me2a | 10 | 2,9 | 29 | 2,80 | 80 | 0,24 | 19 | 10 | 0,70 | 7 | 13 | | |
| | Me4 | 17 | 2,9 | 49 | 2,80 | 136 | 0,24 | 33 | 16 | 0,70 | 11 | 22 | | |
| | Me8b | 20 | 2,9 | 57 | 2,80 | 160 | 0,24 | 38 | 19 | 0,70 | 13 | 26 | | |
| | Me12a | 80 | 2,9 | 229 | 2,80 | 641 | 0,24 | 154 | 77 | 0,70 | 53 | 105 | | |
| | Me12c | 50 | 2,9 | 143 | 2,80 | 400 | 0,24 | 96 | 48 | 0,70 | 33 | 66 | | |
| | Me16 | 10 | 2,9 | 29 | 2,80 | 80 | 0,24 | 19 | 10 | 0,70 | 7 | 13 | | |
| | MeAa | 45 | 2,9 | 129 | 2,80 | 360 | 0,24 | 86 | 43 | 0,70 | 30 | 59 | | |
| | MeAb | 150 | 2,9 | 429 | 2,80 | 1201 | 0,24 | 288 | 144 | 0,70 | 100 | 197 | | |
| | Me2b | 10 | 2,9 | 29 | 2,80 | 80 | 0,24 | 19 | 10 | 0,70 | 7 | 13 | | |
| | Me5 | 15 | 2,9 | 43 | 2,80 | 120 | 0,24 | 29 | 14 | 0,70 | 10 | 20 | | |
| | Me6 | 25 | 2,9 | 72 | 2,80 | 200 | 0,24 | 48 | 24 | 0,70 | 17 | 33 | | |
| | Me7 | 37 | 2,9 | 106 | 2,80 | 296 | 0,24 | 71 | 36 | 0,70 | 25 | 49 | | |
| Randstedelijk gebied | | | | | | | | | | | | | | |
| Beveren | Be5 | 25 | 2,9 | 72 | 2,80 | 200 | 0,24 | 48 | 24 | 0,70 | 17 | 33 | | |
| | BeD | 15 | 2,9 | 43 | 2,80 | 120 | 0,24 | 29 | 14 | 0,70 | 10 | 20 | | |
| Melsele | Me11a | 18 | 2,9 | 51 | 2,80 | 144 | 0,24 | 35 | 17 | 0,70 | 12 | 24 | | |
| | Me13a | 60 | 2,9 | 172 | 2,80 | 480 | 0,24 | 115 | 58 | 0,70 | 40 | 79 | | |
| | Me13b | 40 | 2,9 | 114 | 2,80 | 320 | 0,24 | 77 | 38 | 0,70 | 27 | 53 | | |

| Woonzone | Bezoekers | | | Bezoekers in spitsuur | | | P bezoekers | | TOTAAL | | | |
|-----------------------------|----------------------------|--|-------------------------------------|--|----------------------|------|--|-------------------|-----------------|-----------------------------------|------------------------|-----------------------------------|
| | bezoekers per dag (bron h) | aandeel in spitsperiode(16-19u) (bron c) | bezoekers per spitsperiode (16-19u) | aandeel in spitsuur 50% van spitsperiode : bron e) | Modai Spitt (bron g) | auto | Parkeerbewegingen = aantal bezoekers * modal spitt (%) | modalite (bron h) | Parkeerplaatsen | Autobewegingen in spitsuur totaal | parkeerplaatsen totaal | Autobewegingen in spitsuur totaal |
| Stedelijk gebied | | | | | | | | | | | | |
| Beveren | BeA | 150 | 0,24 | 36 | 18 | 0,41 | 7 | 61 | 2,00 | 31 | 208 | 425 |
| | BeF | 30 | 0,24 | 7 | 4 | 0,41 | 1 | 12 | 2,00 | 6 | 42 | 85 |
| | Be7 | 10 | 0,24 | 2 | 1 | 0,41 | 0 | 4 | 2,00 | 2 | 14 | 28 |
| | Be8 | 23 | 0,24 | 5 | 3 | 0,41 | 1 | 9 | 2,00 | 5 | 31 | 64 |
| Melsele | Me1 | 14 | 0,24 | 3 | 2 | 0,41 | 1 | 6 | 2,00 | 3 | 19 | 38 |
| | Me2a | 5 | 0,24 | 1 | 1 | 0,41 | 0 | 2 | 2,00 | 1 | 7 | 14 |
| | Me4 | 9 | 0,24 | 2 | 1 | 0,41 | 0 | 3 | 2,00 | 2 | 12 | 24 |
| | Me8b | 10 | 0,24 | 2 | 1 | 0,41 | 0 | 4 | 2,00 | 2 | 14 | 28 |
| | Me12a | 40 | 0,24 | 10 | 5 | 0,41 | 2 | 16 | 2,00 | 8 | 55 | 113 |
| | Me12c | 25 | 0,24 | 6 | 3 | 0,41 | 1 | 10 | 2,00 | 5 | 35 | 71 |
| | Me16 | 5 | 0,24 | 1 | 1 | 0,41 | 0 | 2 | 2,00 | 1 | 7 | 14 |
| | MeAa | 23 | 0,24 | 5 | 3 | 0,41 | 1 | 9 | 2,00 | 5 | 31 | 64 |
| | MeAb | 75 | 0,24 | 18 | 9 | 0,41 | 4 | 31 | 2,00 | 15 | 104 | 213 |
| | Me2b | 5 | 0,24 | 1 | 1 | 0,41 | 0 | 2 | 2,00 | 1 | 7 | 14 |
| | Me5 | 8 | 0,24 | 2 | 1 | 0,41 | 0 | 3 | 2,00 | 2 | 10 | 21 |
| | Me6 | 13 | 0,24 | 3 | 2 | 0,41 | 1 | 5 | 2,00 | 3 | 17 | 35 |
| | Me7 | 19 | 0,24 | 4 | 2 | 0,41 | 1 | 8 | 2,00 | 4 | 26 | 52 |
| Randstedelijk gebied | | | | | | | | | | | | |
| Beveren | Be5 | 13 | 0,24 | 3 | 2 | 0,41 | 1 | 5 | 2,00 | 3 | 17 | 35 |
| | BeD | 8 | 0,24 | 2 | 1 | 0,41 | 0 | 3 | 2,00 | 2 | 10 | 21 |
| Melsele | Me11a | 9 | 0,24 | 2 | 1 | 0,41 | 0 | 4 | 2,00 | 2 | 12 | 26 |
| | Me13a | 30 | 0,24 | 7 | 4 | 0,41 | 1 | 12 | 2,00 | 6 | 42 | 85 |
| | Me13b | 20 | 0,24 | 5 | 2 | 0,41 | 1 | 8 | 2,00 | 4 | 28 | 57 |

Figuur 4 : Prognosetabel verkeersproductie



Figuur 5 : Woonprogrammatie Beveren – Melsele
(Ruimtelijk Structuurplan Beveren)



Figuur 6 : Woonprogramatie overige kernen
(Ruimtelijk Structuurplan Beveren)

ANDERE ONTWIKKELINGEN

Gevangenis Beveren

De nieuwe gevangenis heeft een capaciteit van 312 plaatsen. De oppervlakte van het terrein bedraagt ruim 12ha. De site ligt in het zuidoosten van Beveren, op de rand van een industrieterrein en een kleinschalig landbouwlandschap en is goed bereikbaar met de wagen. De hoofdontsluiting vanaf de E17 naar het gebied verloopt via de Krijgsbaan (N419) en de Nieuwlandstraat, de ontsluiting naar de E17 toe verloopt via de Schaarbeekstraat naar de Krijgsbaan en via het afrittencomplex op de E17. Een secundaire noodontsluiting is mogelijk via de Biestraat die via een brug over de E17 terug aansluit op de Krijgsbaan. Deze wordt alleen gebruikt in geval van calamiteiten.

Voor de fiets zijn er aanrijroutes zowel van het noorden en zuiden (Biestraat en Galgenstraat) als oosten en westen (Schaarbeekstraat). Op fietsafstand is er ook mogelijkheid tot gebruik van openbaar vervoer zoals de treinlijn Gent-Lokeren-Sint-Niklaas-Antwerpen (stations Melsele en Zwijndrecht) en de tramhalte. Een betere bediening van de gevangenis met de bus dient worden overwogen samen met het bedrijventerrein langs de N419 – Krijgsbaan. De Lijn stelt dat dit mogelijk is mits een tussenkomst via het derde betalersysteem. De Lijn heeft wel een halte gerealiseerd voor belbus 280 vlak aan de ingang van de gevangenis.

Uitbouw Doornpark

De uitbreiding van het Doornpark in oostelijke richting wordt momenteel gerealiseerd. Vergeleken met het vorige beleidsplan, wordt een nieuwe ontsluiting voorgesteld door middel van een nieuwe weg vanaf de N70, aan de westkant van het bedrijventerrein. Deze weg kan dan via de bestaande Doornstraat toegang verlenen tot de site. Om te vermijden dat via de Boerenstraat en Lindenstraat een sluiproute parallel aan de N70 ontstaat, zullen maatregelen worden genomen (knip voor autoverkeer of circulatiemaatregelen zijn mogelijk).

De nieuwe weg is tegelijk de aanzet van de nieuwe ontsluitingsweg richting E34, die ten noorden van Vrasene zal aantakken op de N451 – Provinciale Baan (zie 3.2.3). De bestaande ontsluiting van het bedrijventerrein langs Doornpark naar de N70 kan dan worden geknipt ter hoogte van de spoorlijn, zodat hier de overweg kan worden geschrapt en de fietsroute langs de spoorlijn niet langer wordt gekruist door auto- en vrachtverkeer.



Figuur 7 : Ontsluiting Doornpark – aanzet nieuwe weg richting E34

Fruitveiling

De Fruitveiling is gelegen langs de N451 – Provinciale Baan, een lokale weg type I die aansluiting geeft op het hoofdwegennet (E34). Dit betekent dat de ontsluiting voor met name vrachtverkeer kan gebeuren zonder veel overlast voor de omgeving, ook rekening houdend met de uitbreidingsplannen. Er is een PRUP in opmaak.

De nieuwe weginfrastructuur die vanaf de N70 de verbinding maakt met de N451 zal aantakken in de omgeving van de Fruitveiling. Net ten noorden van de Fruitveiling loopt ook de voorgestelde fietsroute van het LAF. Hier wordt de doorsteek voorgesteld van Watergang naar Hoefdam. De fietsoversteek over de N451 dient veilig ingericht te worden, bv. met een middenberm als stapsteen, en de route dient ook afgestemd te worden met de nieuwe weginfrastructuur. Hier lijkt een ongelijkvloerse kruising aangewezen.

Ziekenhuis- en verzorgingscluster

Ter hoogte van de Vuurkruisenlaan wordt aan de N70 – Oude Zandstraat een uitbreiding van het ziekenhuis voorbereid. In combinatie met het RVT aan de overkant van de N70 ontstaat hier een verzorgingscluster die bijzondere aandacht verdient wat betreft bereikbaarheid en toegankelijkheid. De oversteekbaarheid van de N70 voor zachte weggebruikers moet verbeterd worden met daarnaast de nodige aandacht voor de looplijnen naar en van het gebied wat betreft fijnmazigheid en vooral een goede toegankelijkheid.

Prup Glastuinbouwgebied Melsele

Het gebied ten zuiden van de spoorweg is geselecteerd als zone voor glastuinbouw. De landelijke wegen binnen dit gebied hebben vaak een smal gabariet. Om het medegebruik van fietsers op deze landelijke wegen mogelijk te maken dient te worden nagegaan waar de landelijke wegen kunnen worden uitgerust met uitwijkhavens. Een verfijning van de wegencategorisering van lokale wegen type III is gewenst. Indien er een overzicht bestaat waar de nieuwe serres voorzien worden, wordt een selectie gemaakt naar landelijke wegen type II. Deze landelijke wegen hebben een lokale ontsluitingsfunctie voor de land- en tuinbouwbedrijven. Deze wegen worden waar nodig uitgerust met uitwijkhavens om grotere voertuigen te laten kruisen.

Plan-MER Oosterweelverbinding

De Plan –MER procedure voor de Oosterweelverbinding is afgerond. Gezien de onzekerheid omtrent dit dossier is het niet opportuun hier verder op in te gaan. Ongeacht de keuze die zal worden gemaakt in dit dossier blijft de visie van de kamstructuur voor het stedelijk netwerk Sint-Niklaas en Beveren actueel. Blijft de Vlaamse regering vasthouden aan de keuze voor de Oosterweelverbinding dan sluit het plan Mobiliteit over de weg in het Waasland van de Wase burgemeesters hier op aan. Indien het meccanotraject of een verbinding tussen E34-E17 wordt voorzien blijft een interne ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Beveren naar de E34 gewenst.

Planningsproces herbestemming van militair domein Westakkers

De provincie is gestart met een onderzoek naar de herbestemming van de site van het militair domein Westakkers. Wat betreft de gewenste ontsluiting van de site wordt vanuit het mobiliteitsplan volgende mogelijkheden voorzien:

- Doortrekking tram en keerlus met P+R functie aan toekomstige aansluiting noordelijke ontsluitingsweg.
- Op korte termijn worden in functie van de ontsluiting van het Doornpark verkeerslichten geplaatst op het KP Doornpark – N70. Op middellange termijn worden een nieuwe brug over de spoorweg en toegangsweg voorzien als ontsluiting van het Doornpark. Het kruispunt nieuwe toegangsweg Doornpark – N70 kan worden ingericht als ovonde / turbotonde zodat keerbewegingen mogelijk worden (dient verder te worden onderzocht).
- Oude spoorlijn die doorheen het gebied loopt als fietsroute inrichten en aansluiten op bestaande fietssnelweg tussen Sint-Niklaas en Beveren.
- Aansluiting op noordelijk fietsroute Kruikeke-Haasdonk-Vrasene-Verrebroek

Gewestelijk RUP Havengebied

De Vlaamse regering heeft op 30 april 2013 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen' definitief vastgesteld. Met die beslissing legde de Vlaamse regering de nieuwe grenzen vast waarbinnen de haven zich in de toekomst verder kan ontwikkelen. Er is gekozen voor een ontwikkelingsscenario (het 'maatschappelijk meest haalbaar alternatief of MMHA') dat op de Rechterscheldeoever een haveninbreiding inhoudt en op de Linkerscheldeoever een havenuitbreiding.

In het MMHA ontwikkelt de Antwerpse haven zich verder als 'mainport', een knooppunt van belangrijke transportroutes. Ook streeft de haven ernaar om al de goederenstromen evenwichtiger te spreiden over zowel het wegverkeer als over transportmodi zoals het spoor, binnenvaart en pijpleidingen. Het MMHA gaat uit van een economische groei waarbij de vraag naar verwerkingscapaciteit voor containers nog fors zal toenemen. Daarom wordt gekozen voor een mogelijke uitbreiding van de haven met een tweede containerdok.

Tegelijk met het GRUP keurde de Vlaamse regering een Actieprogramma goed waar onder andere maatregelen ten aanzien van mobiliteit en de nodige infrastructuurprojecten opgenomen zijn. De maatregelen hebben betrekking op het bevorderen van de verkeersdoorstroming en bevorderen van een verregaande modal shift voor goederentransport maar ook een modal shift voor het woon-werkverkeer en het stroomlijnen van de logistieke keten. De infrastructuurprojecten die zijn opgenomen zijn de tweede zeeluis (in uitvoering), het Liefkenshoekspoor (aanleg in eindfase), voorzien van wachtplaatsen voor binnenvaart, uitbouw van de havenweg en primaire westelijke ontsluiting met nieuw op- en afrittencomplex E34 (O-structuur), herinrichting E34 en aanzet spoorlijn richting Zelzate.

3.2.3 / Categorisering van het wegennet

CATEGORISERING EN SELECTIE VASTGELEGD IN BOVENLOKALE PLANNEN

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden de volgende wegen als hoofdwegen geselecteerd: E17 en E34 en R2 (van N49/A11 in Beveren tot A12 in Stabroek). Volgende primaire wegen worden vastgelegd op het grondgebied van Beveren:

- Havenring
- N419 - Krijgsbaan

In het provinciaal structuurplan van Oost-Vlaanderen wordt de N70 vanaf Antwerpen tot Beveren vijfstraten gecategoriseerd als een secundaire weg type III. Verder richting Sint-Niklaas is de N70 een secundaire weg type II. De N450, die in Melsele de verbinding maakt tussen de N70 en E34, heeft als categorisering secundaire weg type II.

AANPASSINGEN GEFORMULEERD IN STUDIE VAN MOBILITEIT OVER DE WEG IN HET WAASLAND

Uitgangspunt bij de studie mobiliteit over de weg in het Waasland is dat een kamstructuur wordt geënt op de hoofdwegen E34 en E17. Vanuit de randen van het gebied worden dan toegangen naar het Waasland voorzien, die toelaten om het verkeer vlot te ontsluiten naar het hoofdwegennet. Centraal wordt voldoende weerstand ingebouwd om te verhinderen dat vlot een doorsteek kan worden gemaakt tussen E34 en E17. Vanaf Vrasene tot Zwijndrecht worden in de studie van het Waasland parallelwegen voorgesteld aan beide zijden van de E34 met een categorisering van primaire weg type II. Ook langs de E17 worden parallelwegen voorzien vanaf Sint-Niklaas tot voorbij de Kruibekesteeweg in Beveren. Vanaf daar komt er een vierde rijstrook tot voorbij de Krijgsbaan in Zwijndrecht. Op deze parallelweg zal de Bergstraat aangesloten worden.

Zoals al gezegd, is de N70 vanaf Antwerpen tot Beveren een secundaire weg type III. In de studie van het Waasland wordt voorgesteld deze categorisering door te trekken tot aan het knooppunt vanwaar de nieuw aan te leggen weg de verbinding maakt met de E34. Deze nieuwe infrastructuur kan de verbinding maken via de N451 net ten noorden van Vrasene. Voor deze nieuwe weg wordt een categorisering als secundaire weg type II voorgesteld. Ook de N450, die in Melsele de verbinding maakt tussen de N70 en E34, heeft als categorisering secundaire weg type II.

De hierboven voorgestelde categorisering komen logischerwijze niet voor in het vorige beleidsplan, aangezien de studie "Mobiliteit op de weg in het Waasland" dateert uit 2010.

CATEGORISERING KORTE TERMIJN

Ten opzichte van het beleidsplan uit 2003 zijn er een aantal wijzigingen wat betreft de categorisering van de lokale wegen. In het vorige beleidsplan waren er immers enkele wegen die geen categorisering hadden gekregen. Aan dit manco wordt in het voorliggende beleidsplan tegemoet te komen door alle wegen in te schalen.

Zie kaarten 1 en 2 in bijlage.

Lokale wegen I hebben als hoofdfunctie verbinden op lokaal niveau. Ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies. Lokale verbindingswegen verbinden kernen onderling, met een centrum of (klein)stedelijk gebied of met het hoofdwegennet. Ze vormen tevens de verbinding van de hoofddorpen met het (klein)stedelijk gebied waar zij voor een aantal voorzieningen op aangewezen zijn.

- Haasdonkbaan – Zandstraat – Willem Van Doornykstraat - Bergstraat tot gemeentegrens als verbinding van Beveren naar bovenliggend wegennet;
- Kerkstraat – Nieuwe Baan – Provinciale Baan – Verrebroekstraat – Kieldrechtsebaan – Kreek als verbinding tussen Kieldrecht, E34, Vrasene en Sint-Niklaas;
- Klein Laarstraat – Grote Kouterstraat - Oude Dorpsstraat als verbinding tussen Sint-Gillis-Waas en Vrasene (lokale II in het vorige mobiliteitsplan);
- Brugstraat - Mosselbank – Zillebeek – Glazenleeuwstraat (tot Klapperstraat) als verbinding tussen Vrasene en Beveren en verbinding met de N70(lokale II in het vorige mobiliteitsplan);
- Zuidelijke parallelweg langs E34 tussen gemeentegrens met Sint-Gillis-Waas en N451
- Bosdamlaan – H. Consciencestraat – Piet Stautstraat - Kruibekesteeweg als verbinding tussen Beveren en Kruike (vorig mobiliteitsplan lokale weg type II)

Lokale wegen II hebben een verzamelende en ontsluitende functie op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg. Het toegang geven neemt ook een belangrijke plaats in. Ze ontsluiten een lokaal gebied (bv. wijk, kern, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie. Het lokaal gebied kan verschillende schaalniveaus omvatten: de gemeente, een deerkern, het centrum, dorpskern, wijk, campus, industriegebied. Ontsluiten betekent het verkeer van het gebied verzamelen naar een weg van hogere orde en het inkomende verkeer verdelen in het gebied.

- Bankstraat – Tassijnslaan ontsluiting Haasdonk richting N70;
- Sint-Laurentiusstraat – Ruitersstraat (Meerdonk – Verrebroek);
- Engelsesteenweg – Dreefstraat – Nieuw Arenbergstraat voor de ontsluiting van Doel;
- Dorpsstraat – Grote Koutersstraat - Molenstraat (Kieldrecht);

- Koolputstraat – Leurshoek – Halfdreef – Van Craenenbroeckstraat – Leon Labytstraat – Klapperstraat - Bijlstraat – Kasteeldreef – Gaverlandstraat – Gaverlanddam – Kapelstraat – Lt. Van Eepoelstraat als ontsluitende structuur voor Beveren-Melsele (enkel Koolputstraat vermeld in huidig mobiliteitsplan);
- Melseledijk – Fabrieksstraat (vanaf Kallo tot E34);
- Dambrugstraat – Alfons Van Puymbroecklaan – Bergmolenstraat (tussen Alfons Van Puymbroecklaan en Hertenlaan) – Brielstraat – Kalishoekstraat – Burggravenstraat: ontsluiting Melsele (niet vermeld in vorig mobiliteitsplan)
- Spoorweglaan (tussen N70 en Pauwstraat) – Pauwstraat – Snoeckstraat: ontsluiting wijken ten zuiden van Melsele (niet vermeld in vorig mobiliteitsplan)
- Lindenlaan – Boerenstraat – Pastoor Steenssensstraat – Elzestraat – Grote Heidestraat: ontsluiting bestaande wijk en nieuw te ontwikkelen gebied (niet vermeld in vorig mobiliteitsplan)
- Doornpark – Doornstraat: ontsluiting bedrijventerrein
- Pareinpark, Schaarbeekstraat: ontsluiting bedrijventerreinen

De overige straten zijn **lokale wegen III**. Hoofd functie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie). De verblijfsfunctie primeert op deze weg. Het gaat om woonstraten, landbouwwegen, industriestraten.

CATEGORISERING LANGE TERMIJN VOLGENS VISIE KAMSTRUCTUUR OPGENOMEN IN PLAN MOBILITEIT OVER DE WEG IN HET WAASLAND

Na realisatie van de kamstructuur te voorzien zoals hierboven beschreven, wordt de wegencategorisering licht aangepast. Dit zijn voorstellen van de gemeente Beveren die nog voorwerp moeten uitmaken van verder overleg met de bovenlokale partners en formele besluitvorming.

Zie kaarten 3 en 4 in bijlage.

De volgende nieuwe weginfrastructuur wordt voorzien:

- Vanaf de N70 – Gentseweg, ten oosten van Doornpark tot de N451 – Provinciale Baan, ten noorden van Vrasene: secundaire weg type II
- Weg ter ontsluiting van centrum Beveren rekening houdend met de ontwikkeling van Beveren-Zuid & Gasdam: secundaire weg type III

De volgende aanpassingen aan categorisering van bovenlokale wegen wordt doorgevoerd:

- N419 – Krijgsbaan wordt van primaire weg afgebouwd naar een secundaire weg type II

- N70 – Gentseweg wordt secundaire weg type III tot de aantakking van de nieuwe infrastructuur ter hoogte van Doornpark, richting Sint-Niklaas

De volgende aanpassingen aan categorisering van lokale wegen wordt doorgevoerd:

- Halfdreef – Van Craenenbroeckstraat – Leon Labytstraat worden afgebouwd van lokale weg type II naar lokale weg type III. Bedoeling is om in stedelijk gebied twee kamers te creëren die allebei hun ontsluiting hebben naar de N70. Centraal tussen beide kamers loopt de Kasteeldreef die lokale weg type II blijft.

3.2.4 / Categorisering van het spoorwegnet

De taakstelling van deze lijninfrastructuren vormt een belangrijke – vaak bindende - randvoorwaarde. Lijn 59 moet hierdoor verder als een zware, gemengde vervoersas ontwikkeld worden als :

- Internationale lijn voor vracht, onderdeel van het Trans-Europees Netwerk tevens onderdeel van de in ontwikkeling zijnde IJzeren Rijn uit Frankrijk naar Duitsland en tussen de havens van Zeebrugge, Gent en Antwerpen (RSV).
- Nationale lijn voor personenvervoer (IC) op de corridor tussen Antwerpen en Gent via de hoofdstations Antwerpen-Berchem, St-Niklaas en Gent-Dampoort, met een tak naar Brussel over Dendermonde (RSV).
- (Inter)regionale lijn voor personenvervoer (IR) dwars door het stedelijk netwerk van provinciaal niveau van Waas en Dender (E17-netwerk) met tal van kleinstedelijke gebieden, economische gebieden, randstedelijke gebieden met de erbij horende regionale knooppunten (Beveren, Antwerpen-Zuid, Zwijndrecht, Lokeren, Oostakker). Daarnaast is er de tak naar Brussel met Zele en Dendermonde en de tak naar Temse met alle stations tot Mechelen (PRS).

3.3 / WERKDOMEIN B: DE GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR PER VERVOERWIJZE

3.3.1 / Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

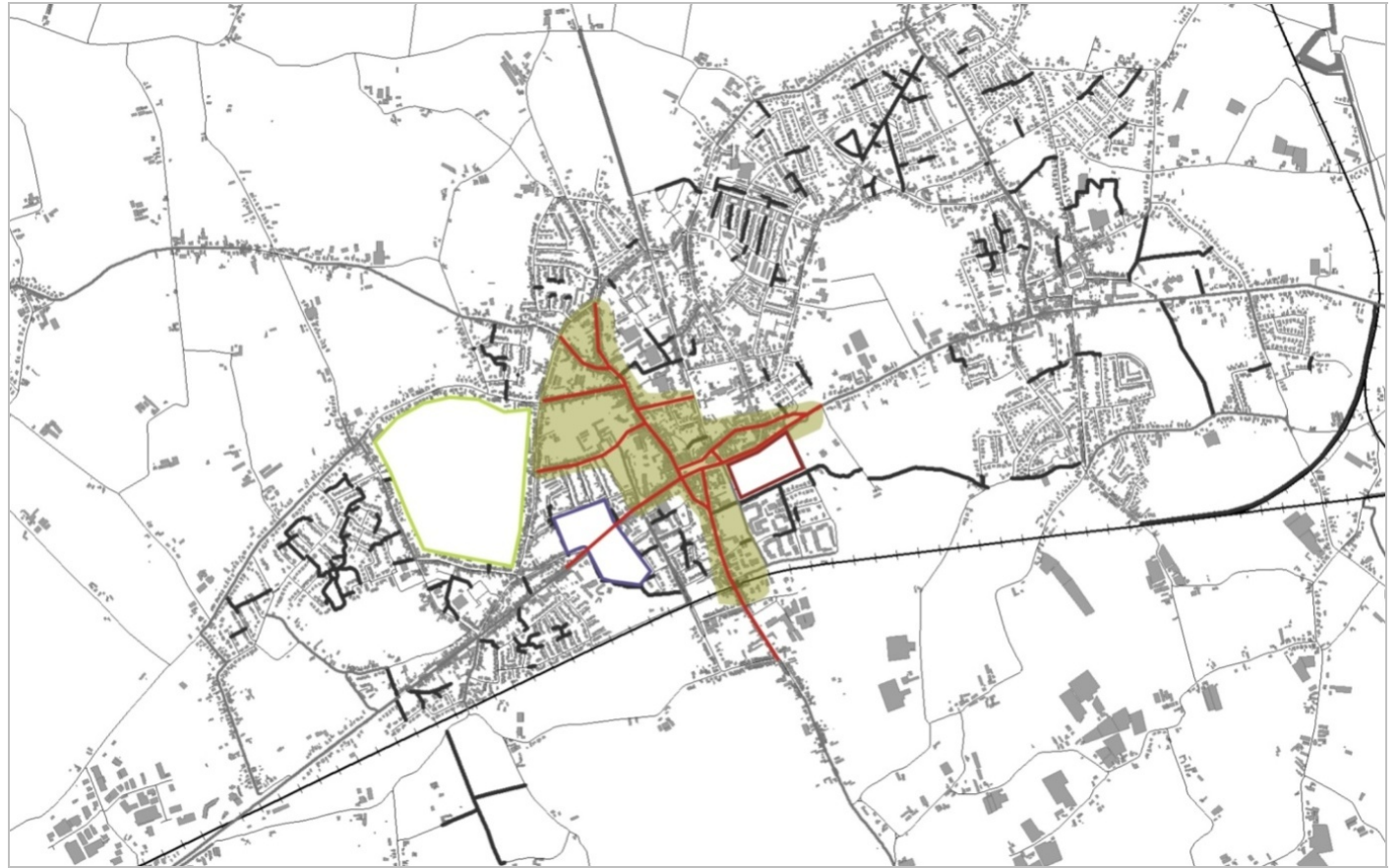
3.3.1.1 / BEBOUWDE BAND BEVEREN OPGEDEELD IN RUSTIGE STILLE KAMERS

Doordat de N70 vandaag een sterke verkeersbelasting kent, zijn er parallelle routes ontstaan. Zo fungeert de Klapperstraat-Halfdreef als één lange oprit naar de E34 om het centrum van Beveren en Melsele te vermijden. Deze smalle straten zijn daar echter niet voor uitgerust en dit verkeer conflicteert met het verblijfskarakter van de straten. We stellen voor om de bebouwde band van Beveren op te delen in kamers waar doorgaand verkeer wordt geweerd. De kamers zijn voldoende ruim om interne omwegeffecten te vermijden. Doordat het doorgaande verkeer kan worden geweerd, worden heel wat straten autoluwer en kunnen deze worden ingericht als woonstraten. De kamers worden elk apart ontsloten naar de N70. Om dit principe te kunnen realiseren is het van belang dat eerst de nieuwe ontsluitingsweg tussen de N70 en de E34 gerealiseerd wordt. Zo wordt het verkeer zo snel als mogelijk afgeleid naar het hoofdwegennet via de kamstructuur. De toegangen tot de N70 worden maximaal beveiligd. De kamers onderling worden ontsloten door een fijnmazig fietsnetwerk. Vanuit de kamers worden integrale loopwegen voorzien naar de openbaar vervoerhaltes. Mogelijke maatregelen zullen in een verkeersmodel gegoten worden om te kijken wat de effecten zijn.

3.3.1.2 / VERRUIMD CENTRUMGEBIED

In Beveren kiest de gemeente ervoor om de ruimtelijke ontwikkelingen bij te sturen. De woonprogrammatie zoals bepaald in het ruimtelijk structuurplan van de gemeente zal worden geëvalueerd. Om nieuwe ontwikkelingen minder autogericht te maken zal de nieuwe visie meer focussen op verdichting van de stationsomgeving en het concentreren van nieuwe woonontwikkelingen in die omgeving. Hier kan een beter aanbod aan openbaar vervoer worden verzekerd, zeker na de komst van de tram naar Beveren.

Door deze keuze ontstaat ook de mogelijkheid om een verruimd centrumgebied te creëren dat over de N70 doorloopt tot de Zorgcampus en de te verdichten stationsomgeving. De inrichting van het gebied dient te gebeuren op maat van de voetganger met voldoende aandacht naar toegankelijkheid. Ten opzichte van het vorige beleidsplan uit 2003 is dit een duidelijke nieuwe klemtoon die wordt gelegd.



Figuur 8 : Beveren als één samenhangend verblijfsgebied

3.3.1.3 / TOEGANKELIJKHEID

De gemeente Beveren kiest ervoor om de toegankelijkheid in de verblijfsgebieden systematisch te verbeteren. Hiervoor zal vertrokken worden van de locaties met de meest kwetsbare verkeersdeelnemers: senioren en kinderen. In eerste instantie zal dus de directe omgeving van scholen en woonzorgcentra worden geëvalueerd en waar nodig worden aangepast om de toegankelijkheid te verbeteren. Vervolgens zal in een straal van 500m de omgeving worden gescreend naar problemen met toegankelijkheid. Bedoeling is om door de aanwezige knelpunten aan te pakken de bereikbaarheid van de scholen en WZC duidelijk te verbeteren voor de zwakke weggebruiker.

3.3.1.4 / TRAGE WEGEN

In vergelijking met het vorige beleidsplan is dit hoofdstuk volledig nieuw. Er wordt dieper ingegaan op de rol die trage wegen kunnen spelen in de ontsluiting van kernen en wijken, de inrichtingsprincipes en een veilige aantakking op het reguliere wegennet.

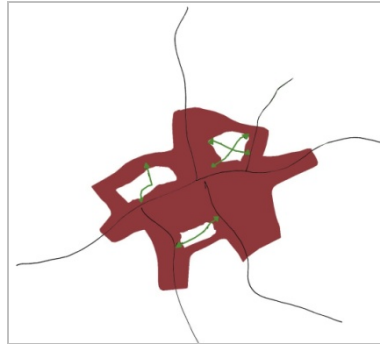
VISIE

Tragewegennetwerk onderdeel van 'landschapskamers'

Ten noorden van de kern van Beveren wordt de gemeente gekenmerkt door een open polderlandschap, ten zuiden van de kern situeert zich een open landbouwlandschap. We stellen voor om deze open gebieden te beschouwen als aaneengesloten landschapskamers waar de aandacht gaat naar het beheersen van de automobiliteit door onder meer het weren van sluipverkeer op landbouwwegen zodat het recreatief medegebruik van de landbouwwegen niet in het gedrang komt. Daarnaast stellen we voor om deze landschapskamers toegankelijk te maken door de uitbouw van een tragewegennetwerk.

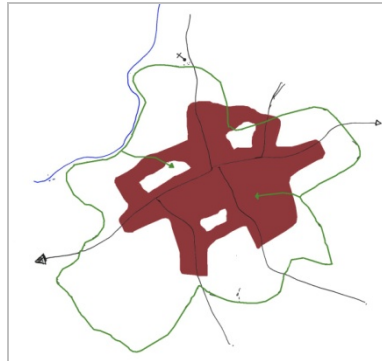
Nieuwe geplande woonwijken aansluiten op tragewegennetwerk

Bij nieuwe geplande woonwijken binnen de kernen zal gestreefd worden naar een goede toegankelijkheid via trage wegen. Deze trage wegen zijn andere ontsluitingsroutes dan degene die gebruikt worden door het gemotoriseerd verkeer. Het strekt tot aanbeveling deze doorsteken te laten aansluiten op wegen die voorzien zijn van goede infrastructuur voor de zachte weggebruiker, zodat deze zich hierlangs verder kan verplaatsen.



Dorpskernen en landschap verankerd via lokale wandellus

Een tweede principe voorziet de uitbouw van een lokale wandeling rond de dorpskernen. Op die manier wordt gestreefd naar een verankering van de dorpskern met het omliggende landschap. Het is ook een manier om de verschillende relictten en landschapselementen te koppelen met de eigenlijke dorpskern. Vanuit deze lokale wandelingen worden ook verschillende toegangen voorzien naar de dorpskern. Hierdoor kunnen wandelaars vanuit de dorpen op een veilige en rustige manier naar nabijgelegen dorpen wandelen.



Uitbouw kindvriendelijk netwerk binnen de dorpskernen

Er wordt naar gestreefd om de verschillende attractiepolen voor jongeren (scholen, sportzones, speelplekken, ...) onderling met elkaar te verbinden via het tragewegennetwerk. Door het voorzien van deze doorsteken in de dorpen zelf wordt de interne ontsluiting van woonwijken en andere belangrijke locaties ook mogelijk voor trage weggebruikers. Het tragewegennetwerk maakt hierdoor deel uit van een kindvriendelijk netwerk en speelweefsel. Wanneer alle betekenisvolle plaatsen voor kinderen bereikbaar zijn via het tragewegennetwerk, kunnen zij op een zelfstandige, veilige en efficiënte manier deze locaties bereiken. Van belang zijn scholen, sportpleinen, speelterreinen, ...



INRICHTINGSPRINCIPES VOOR INRICHTING TRAGE WEGEN (MATERIAALKEUZE)

Beveren en Melsele – dichtbebouwd gebied

Binnen de kernen Beveren en Melsele bevinden zich voornamelijk kerkwegels en fiets- en voetgangersdoorsteken tussen de verschillende wijken. Binnen de bebouwde kernen wordt geopteerd voor een vaste verharding, bij voorkeur met een waterdoorlatend materiaal. Er wordt gekozen voor een comfortabel beloopbaar materiaal om een goede toegankelijkheid te kunnen verzekeren. Binnen de bebouwde kernen kan het ook wenselijk zijn om de trage wegen te voorzien van oriëntatieverlichting.

Buitengebied

In het buitengebied kennen de trage wegen niet alleen een gebruik voor voetgangers en fietsers, maar zijn ze ook belangrijk voor landbouwers om hun akkers en/of huizen te bereiken. Het is dus van belang dat deze wegen ook toegankelijk zijn voor gemotoriseerd verkeer. Er dient wel over te worden gewaakt dat deze landbouwwegen geen oneigenlijk gebruik krijgen. De inrichting van deze wegen kan door het aanleggen van tweesporenpaden. Trage wegen die enkel een rol vervullen als wandelroute worden voorzien van een onverhard pad of een halfverharding.

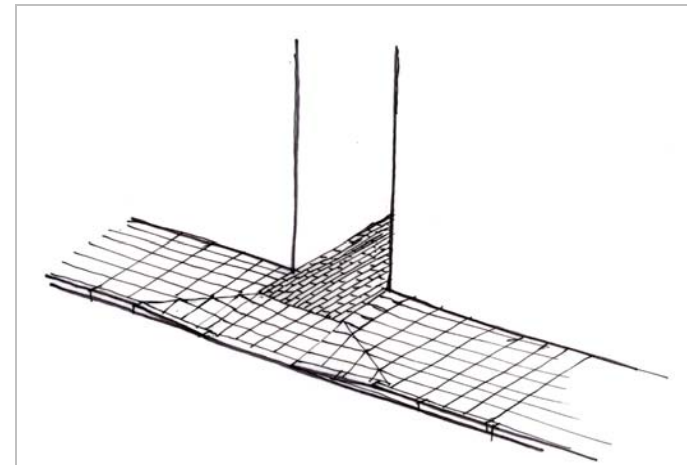
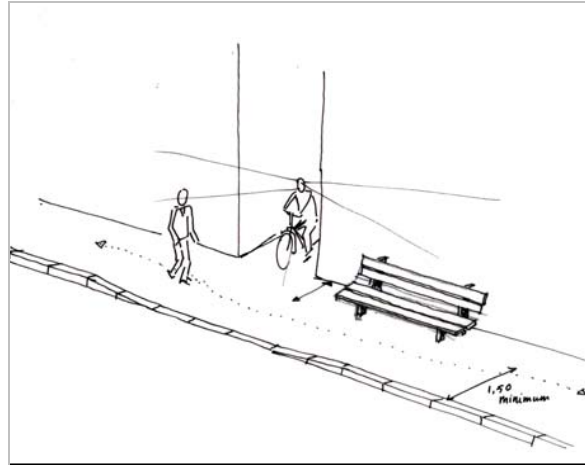
INRICHTINGSPRINCIPES VOOR AANSLUITING TRAGE WEGEN OP HET WEGENNET

Binnen bebouwde kom

Naast bewegwijzering, verharding, sensibilisatie, enz. dient ook de manier waarop een trage weg aantakt op het wegennetwerk voldoende aandacht te krijgen. We stellen voor hierbij een aantal algemene principes te hanteren:

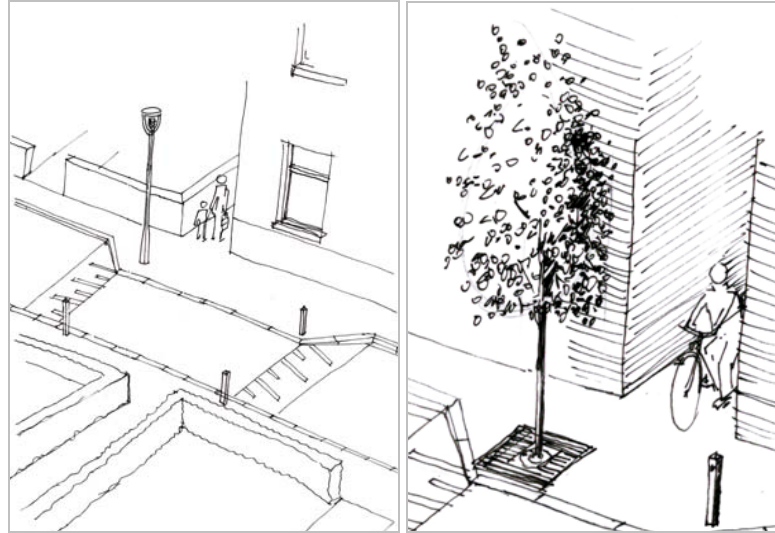
1. Bij gesloten bebouwing kan het uitzicht verruimd worden door een zinvol object te plaatsen. Soms wordt het conflict opgevangen door in het pad zelf een paaltje te zetten. De norm voor rolstoelgebruikers is een doorgang van 1,10 meter.

2. De aanwezigheid van een publiek pad kan geaccentueerd worden door het materiaal van het pad door te laten lopen op het voetpad. Er dient voldoende aandacht te gaan naar het oplossen van het niveauverschil. Een helling van maximaal 5 cm per meter is aangewezen (liefst minder voor het comfort in de langsricting van het voetpad).

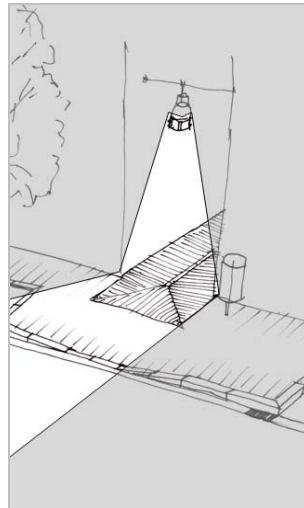


3. Wanneer twee paden in elkaars buurt liggen, kunnen ze gekoppeld worden door een verkeersplateau. Als de situatie van de te kruisen weg het toelaat, kan dit nog extra ondersteund worden door een wegversmalling.

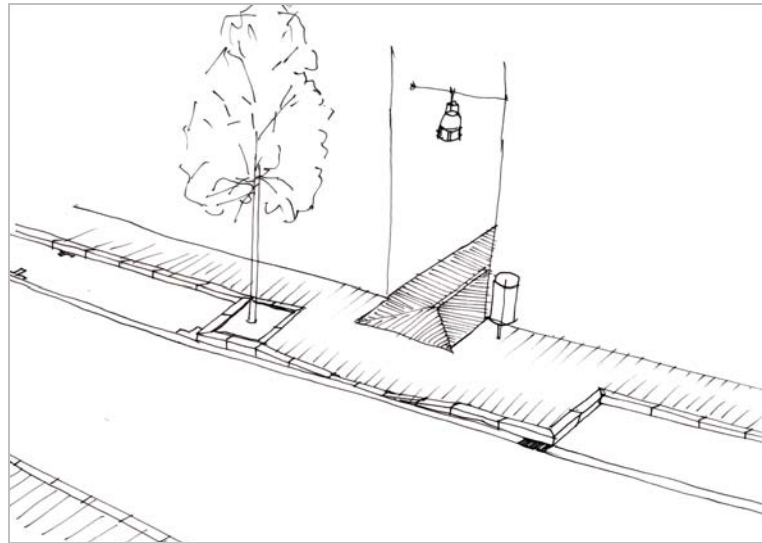
4. De aanwezigheid van een pad kan ook geaccentueerd worden door een verticaal element.



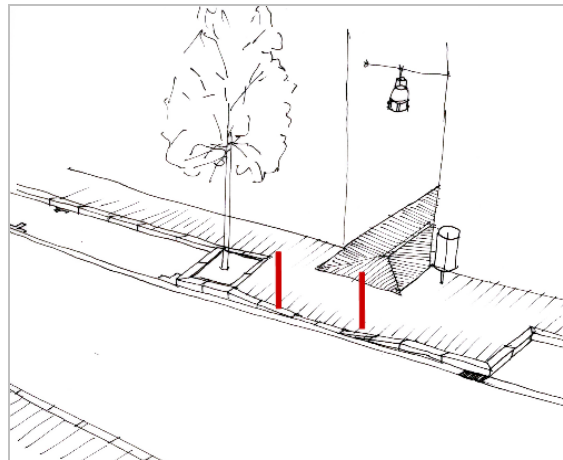
5. Bij duisternis kan de toegang van het pad geaccentueerd worden door een extra lichtaccent.



6. Indien een pad uitkomt op een weg met eenzijdig parkeren, kan de toegang verzekerd blijven door de parkeerstrook te onderbreken met een voetpaduitstulping. Het uitzicht naar rechts dient ruimer te zijn dan naar links.



7. Wanneer het over een drukke weg gaat, kan ruimtelijk aangegeven worden dat men extra voorzichtig moet zijn wanneer men de weg wil oprijden.



Aansluiting wegen met een hogere verkeersfunctie

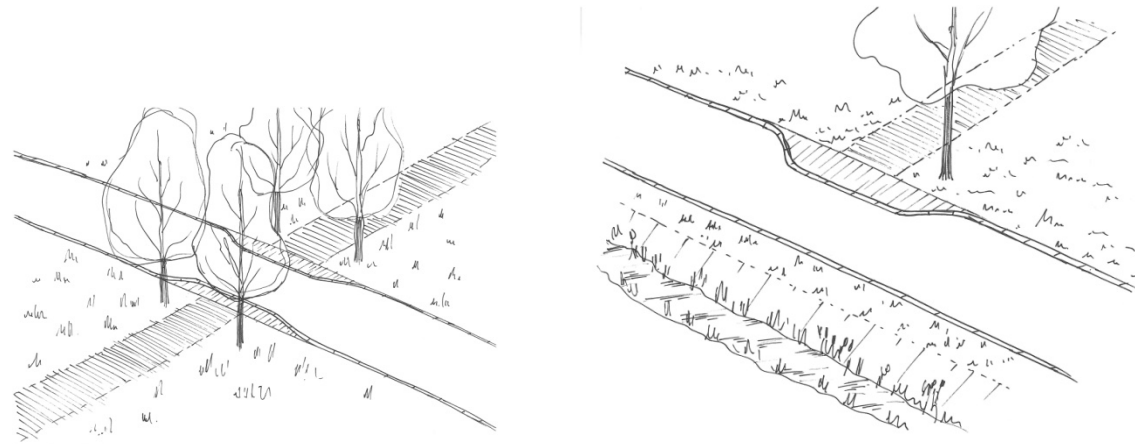
Wat betreft de aansluiting van trage wegen op wegen met een hogere verkeersfunctie kunnen een aantal van de hierboven beschreven principes worden gehanteerd. Het accentueren van een trage weg door het voorzien van een voetpaduitstulping, al dan niet in combinatie met parkeerstrook, is zeker ook toepasbaar voor wegen met een hogere verkeersfunctie. Voor het beveiligen van de oversteek van trage wegen met een weg met een hogere verkeersfunctie wordt best geopteerd voor een middeneiland zodat de weg in twee keer kan worden overgestoken, afhankelijk van de intensiteiten van de weg. Het aanbrengen van verkeersplateaus en wegversmallingen is minder vanzelfsprekend voor wegen met hogere verkeersintensiteiten.

Aansluiting trage wegen op wegen met een lage verkeersfunctie buiten de bebouwde kom

Voor het beveiligen van de aansluiting van trage wegen op lokale wegen met een lage verkeersfunctie wordt uitgegaan van dezelfde inrichtingsprincipes als die voor de bebouwde kom, alleen wordt hier meer gezocht naar een synergie met het landschap. De maatregelen moeten zo natuurlijk mogelijk overkomen. Bebouwing zorgt niet meteen voor het probleem, maar het open landschap vraagt vaak aandachtspunten om de trage wegen in beeld te brengen. Beken, solitaire bomen en hagen kunnen natuurlijke elementen zijn om de aansluitingen van trage wegen mee in beeld te brengen.

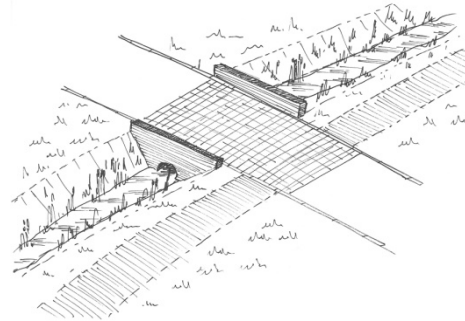
Beveiligen kruising lokale weg - trage weg met asverschuiving

Net als binnen de bebouwde kom kan als snelheidsremmende maatregel worden geopteerd voor een asverschuiving waarbij we groenelementen inzetten als bijkomend accent om de maatregel op afstand aan te kondigen.



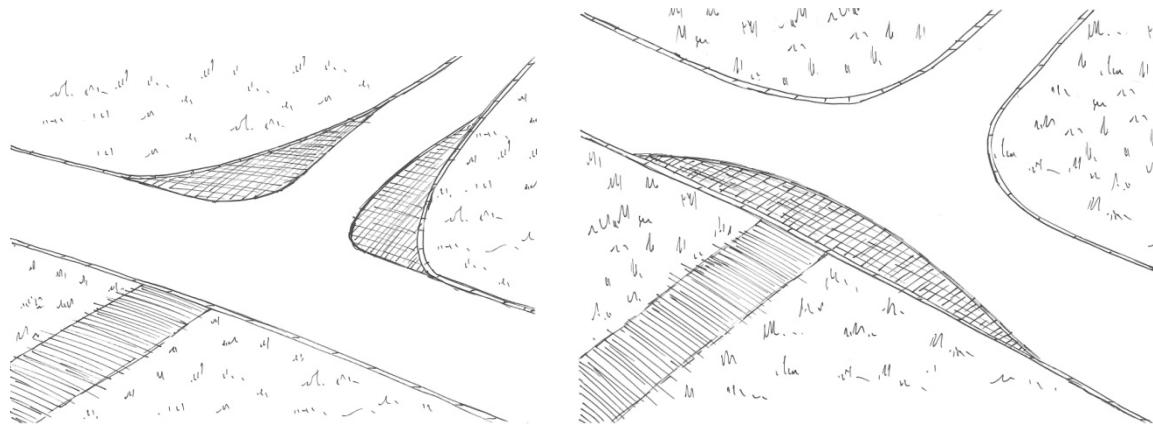
Maatregelen bij het kruisen van waterlopen

Indien de trage weg samenloopt met een beekvallei, kan worden gezocht naar een oplossing waarbij zowel de trage weg als de kruising van de waterloop worden geaccentueerd in het landschap. Door de weg wat bol te leggen en te voorzien van bijvoorbeeld een kasseiverharding ontstaat een snelheidsremmend effect.



Aansluiting trage wegen op een kruispunt

Wanneer de trage weg aansluit op een kruispunt wordt gezocht naar mogelijkheden om het kruispunt te beveiligen. Overgedimensioneerde kruispunten kunnen compacter worden gemaakt door de hoeken van het kruispunt te voorzien van een overrijdbaar gedeelte in kassei. Voor het autoverkeer ontstaat een compacte aansluiting maar landbouwvoertuigen kunnen gebruik maken van het overrijdbare gedeelte. Bij T-kruispunten waarop de trage weg aansluit, kan gebruik worden gemaakt van een 'insnoering' van het kruispunt. Dit kan alweer worden voorzien van een overrijdbaar deel en worden geaccentueerd met een groenelement.



3.3.2 / Fietsroutenetwerk

Ten opzichte van het vorig beleidsplan wordt ook voor het thema fietsen een stap verder gezet. Er wordt een visie uitgewerkt om een netwerk uit te bouwen met zowel oost-west als noord-zuid gerichte fietsroutes. Daarnaast worden voorstellen gedaan om de barrièrewerking van de aanwezige lijninfrastructuren te verminderen. Er wordt ook dieper ingegaan op het lokale fietsnetwerk en het wegwerken van knelpunten.

Hieronder wordt eerst een beschrijving gegeven van de aanwezige fietsroutes, vertrekkend van de verschillende types. Tegelijk wordt aangegeven in hoeverre de fietsroutes daadwerkelijk voorzien zijn van fietspaden. Daarna worden een aantal wijzigingen aan het netwerk voorgesteld en wordt het lokaal fietsnetwerk beschreven, dat een verdere verfijning aanbiedt van het bovenlokale fietsnetwerk. Uiteindelijke doelstelling is om te komen tot een rasternetwerk voor de fietser dat zowel noord - zuid als oost - west kwaliteitsvolle fietsverbindingen aanbiedt, waarbij de barrièrewerking van de lijninfrastructuren (autosnelwegen, spoorwegen, gewestwegen) zoveel mogelijk wordt weggewerkt.

Het vroegere provinciaal fietsroutenetwerk hield in maart 2013 op te bestaan. Sindsdien ondersteunt de Provincie de gemeenten financieel voor de aanleg of verbetering van fietsinfrastructuur langs gemeentewegen die deel uitmaken van het lokaal functioneel fietsnetwerk. Het gaat om een selectie van lokale fietsroutes die een belangrijke functionele meerwaarde hebben in het kader van woon-werkverkeer, woon- schoolverkeer, ifv vrije tijd (sport, cultuur). De lokale functionele fietsroutes dienen vertakt te zijn op het bovenlokaal fietsnetwerk.

Zie kaarten 4-5-6 in bijlage.

3.3.2.1 / BOVENLOKAAL FIETSNETWERK

Fietspaden over Lange Afstand

De belangrijkste route in dit netwerk is de hoofdroute die in het westen de gemeente binnenkomt langs de spoorlijn. Er wordt gepland om deze route verder door te trekken tot op het grondgebied van Zwijndrecht. Hierdoor loopt er een uitstekende oost-westroute doorheen de gemeente die Sint-Niklaas verbindt met Zwijndrecht. Vanuit de richting van Sint-Niklaas is het fietspad al gerealiseerd tot aan het station van Beveren. Tussen station Beveren en de grens met Zwijndrecht dient het fietspad nog te worden aangelegd. Het lange afstandfietspad takt bovendien af richting P+R in Melsele via spoorlijn 10 en loopt verder door naar het noorden tot aan de E34. Vanaf station Melsele tot aan de N70 – Grote Baan is dit reeds gerealiseerd. Tussen de N70 en de E34 dient het fietspad nog te worden aangelegd. Hier kan gedeeltelijk gebruik gemaakt worden van bestaande wegenis, zoals de Varenstraat.

Een tweede fietspad over lange afstand komt de gemeente binnen vanuit Sint-Gillis-Waas. Dit wordt echter onderbroken op de grens met Beveren ter hoogte van de Duikeldam. De Watergang wordt verder uitgebouwd als langeafstandsfietsroute. Hiervoor zal een missing link worden ingevuld tussen Braderik en Hoefeldam. Dit langeafstandsfietspad kan verknoopt worden langs spoorlijn 10 (via Broekstraat – Walenweg – Beversedam – Melseledijk – Zaveldam) om zo aansluiting te krijgen met de Antwerpse fietsautostrade.

Een derde fietspad over lange afstand gaat vanuit Hulst (De Klinge) langs de grens richting Kieldrecht. Via Koningsdijk, Kouterstraat en Nieuw Arenbergstraat, Muggenhoek en Polderdijk gaat de route naar de Kerncentrale van Doel.

De langeafstandsfietsroute via de Zaveldam – Melseledijk – Beversedam – Walenweg - Broekstraat - Braderik - Duikeldam en de fietsroute langs de spoorlijn vormen de dragers van het netwerk en zorgen ervoor dat fietsers snel en efficiënt richting Sint-Gillis-Waas of Antwerpen kunnen fietsen.

Voorstellen tot aanpassing van het LAF

- Het langeafstandsfietspad langs de Watergang doortrekken, om zo de missing link tussen Braderik en Hoefeldam in te vullen.
- De bovenlokale route over Watergang aan de oostkant wordt verlengd door vanaf de Broekstraat een doorsteek te maken via de Walenweg en verder naar Beversedam, Melseledijk, Zaveldam tot de aantakking op het langeafstandsfietspad spoorweg 10. (Lijn Gent-Antwerpen)

Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Dit netwerk bestaat uit hoofdroutes, functionele routes en alternatieve functionele fietsroutes.

In Beveren vinden we vandaag twee hoofdroutes terug. De eerste route volgt vanuit Sint-Gillis-Waas de E34 tot aan de N451 – Provinciale Baan. De gemeente Beveren geeft er de voorkeur aan om de bovenlokale fietsroute verleggen en te realiseren langs het traject van het Fietspad over Lange Afstand en dus Watergang verder uit te bouwen als langeafstandsfietsroute.

De tweede hoofdroute overlapt met het Fietspad over Lange Afstand langs de spoorlijn Gent-Antwerpen. Dit werd hierboven reeds besproken.

De functionele fietsroutes:

De N451 – Provinciale Baan vormt een belangrijke noord - zuid verbinding. Deze weg is volledig voorzien van fietspaden, meestal vrijliggend. Tussen Vrasene en Verrebroek voldoen ze niet aan de minimumbreedte. Vanaf Verrebroek tot en met Kieldrecht (tot Oud Arenberg) zijn de fietspaden wel conform. Vanaf Oud Arenberg naar het noorden zijn er geen fietspaden aanwezig.

- In het noorden loopt een functionele route langs Nieuw Arenberg, Dreefstraat en Engelsesteenweg naar Sint-Antoniusweg (haven). Via Ploegweg, Steenlandlaan en Hazopweg en Hoogshoorweg wordt de lus rond gemaakt naar Verrebroek. De volledige route door de haven is voorzien van een vrijliggend dubbelrichting fietspad.
- Vanuit Vrasene loopt een route over de Kleine en Grote Kouterstraat via Oude Dorpsstraat (geen fietspaden) naar de Brugstraat. Langs Mosselbank en Zillebeek loopt de route naar Glazenleeuwstraat. Over Yzerhand en Vrasenestraat wordt de Grote Markt bereikt, waarna de route over de N70 – Vesten richting Zwijndrecht gaat. Vanaf Vrasene heeft de route voldoende brede fietspaden tot aan Levergem. De N70 zelf is opnieuw van fietspaden voorzien, die echter niet altijd de voorgeschreven inrichting hebben.
- Vanuit Beveren-centrum lopen drie functionele routes naar het noorden:
 - Vanaf de Grote Markt over Kasteeldreef, Polderdreef, Kasteelstraat en Drieboomkensstraat tot aan de druppel van de E34. Het eerste deel van de route heeft conforme fietspaden. Vanaf de Marcel van der Aastraat gaat de weg over in een autovrije fietsroute tot aan Broekstraat. Ten noorden van Broekstraat loopt de route over landelijke wegen zonder fietspaden.
 - Vanaf de N70 door Melsele over de N450 – Schoolstraat naar Kallo. Tussen N70 en E34 zijn er geen conforme fietspaden. Ten noorden van de E34 zijn de fietspaden wel conform.
 - Een route die verder loopt vanaf het fietspad lange afstand (dat loopt tot de E34). Vanaf de E34 loopt de functionele fietsroute over de Kwarikweg en Gasthuisstraat naar Kallo. Hier dient de barrière van de E34 met een fietsbrug te worden weggenomen.

- N451
- vanaf Beveren-centrum lopen 2 routes naar het zuiden:
 - Vanaf de spoorweg over de N485 naar Haasdonk (wegvak recent heringericht met fietspaden) en vandaar over Perstraat richting Kruibeke.
 - Vanaf de N70 over Stationsstraat en Kruibekesteenweg tot aan de gemeentegrens. Ten zuiden van de Piet Stautstraat zijn (te smalle) fietspaden aanwezig.
- Vanuit Haasdonk loopt een oost west gerichte functionele fietsroute over Bankstraat, Keizerstraat, Heirbaan en Schaarbeekstraat naar de Krijgsbaan. In de doortocht door Haasdonk zijn er geen fietspaden. Daarbuiten zijn de fietspaden conform tot aan de Kruibekesteenweg. Verderop worden de fietspaden in 2014 aangelegd. Vanuit Haasdonk fungeert de Perstraat als bovenlokale route naar Kruibeke.

Vandaag verloopt de enige alternatieve functionele fietsroute loopt vanaf de grens met Sint-Niklaas over de N70 – Gentseweg tot aan de Grote Markt. Deze route is uitgerust met fietspaden die echter niet altijd de voorgeschreven breedte hebben.

Voorstellen tot aanpassing van het BFF

- Op dit ogenblik staat het BFF ingetekend ten westen van de druppel die de E34 verbindt met de R2. Deze fietsverbinding is in eerste instantie dienstig voor het bovenlokaal fietsverkeer naar de Waaslandhaven en pas in tweede orde voor andere motieven (dorp Kallo, recreatie, ...).

De toekomstige fietsersbrug dient te komen op de meest passende locatie in relatie tot de bestaande / geplande ruimtelijke structuren (woonwijken, bedrijven, ...) en infrastructuur (weg, spoor, ...).

De verschillende partijen zijn er het over eens om aan de hand van de nodige onderzoeken, technisch studiewerk, planologische documenten met bindende kracht (RUPs, ...) de meest ideale locaties te zoeken. Eens die gekend is kan het BFF indien nodig aangepast worden.

- De bestaande hoofdroute BFF langs de E34 tussen Drieschouwen en Beveren te verleggen naar de Watergang (incl. de verbinding tussen Braderik en de N451)
- Ten oosten van de Watergang de hoofdroute BFF te verlengen via Hoefdamburg en verder via de Broekstraat, Walenweg, de Beversedamburg, Melseledijk en Zavelamburg zodat deze hoofdroute aantakt op de Waaslandhaven en verknoopt wordt met de hoofdroute BFF langs de spoorlijn Gent-Antwerpen en de Antwerpse fietsautostrade.
- Het LAF langs spoorlijn 10 opnemen als hoofdroute BFF.

- De alternatieve functionele fietsroute langs de N70 tussen Sint-Niklaas en de kruising met de spoorweg Gent-Antwerpen lager te categoriseren naar lokale functionele fietsroute. De N70 wordt vanaf de kruising met de spoorweg richting Beveren (t.e.m de Grote Markt) opgewaardeerd naar bovenlokale fietsroute.

3.3.2.2 / LOKAAL FIETSNETWERK

Het lokaal netwerk biedt een verfijning aan van het bovenlokaal netwerk:

- In het noorden loopt de route vanaf de rotonde aan Oostlangeweg richting Hogendijk tot aan Middenstraat. Hier splitst de route zich; een deel loopt via Middenstraat en Pillendijk naar Kieldrecht. Het andere deel gaat verder naar het zuiden over Blikken en Hoge Schoorweg tot aan Schoorhavenweg. Vanaf Gemaalweg tot de N451 – Verrebroekstraat is ook de Schoorhavenweg een lokale route. Aan de oostkant van de haven is er een lokale route over Oude Dijk tussen Keteldijk en Ketenislaan. De lokale routes creëren zo enkele maasverkleiningen in het aanwezige BFF.
- Doornpark en Lindenlaan zorgen samen met een nieuw te creëren route voor de fietsontsluiting van het Doornpark en de nieuwe woonontwikkelingen ten oosten daarvan. De nieuwe route kruist de nieuwe woongebieden, Grote Heidestraat en Middenheide om aan te takken op de Pastoor Steenssensstraat. Een derde route loopt over Klaveren Aas, Edgard Tinelstraat en Jef van Hoofstraat. Deze route loopt verder over Meerminnedam
- Ten zuiden van de N70 loopt een lokale fietsroute over de Gerard Walschaplaan, Leo Metslaan en Stijn Streuvelsstraat om via Lesseliersdreef aan te takken op Bosdamlaan. Van daar gaat het verder over Hof ter Wellelaan en Stationsstraat naar de N70. Deze route biedt een fietsontsluiting voor de hier gelegen wijken en de stationsomgeving.
- Het centrumgebied van Beveren wordt ontsloten via een nieuwe lokale route die langs Hoge Eiken en Peperkoren loopt, parallel met de Lt. Van Eepoelstraat om aan te takken ter hoogte van de Gaverlanddam. Via Kapelstraat en Kapelwegel takt de route aan op de Dijkstraat (BFF). Een tweede lokale route loopt over de Gaverlandstraat en een derde maakt de doorsteek van de Lt. Van Eepoelstraat naar de Gaverlandstraat
- Ten oosten van de N451 – Schoolstraat/Dijkstraat loopt een lokale route parallel: via Sint-Elisabethstraat, Kerkplein, Dambruggestraat en Alfons Van Puymbroecklaan loopt de route naar het noorden over Brielstraat en Patrijzenstraat. In zuidelijke richting loopt de route verder over de Ponjaardwegel tot aan Pauwstraat.
- In het zuidelijk deel vinden we een oost – west route die vertrekt aan Parmastraat (daar aansluit op het LAF langs de spoorweg) en dan via de Dweerse Kromstraat naar Zakdam gaat. Hier wordt een doorsteek gemaakt naar de Melselestraat die wordt gevolgd tot de Keizerstraat in Haasdonk. Ook deze route biedt een verfijning van het bovenlokaal fietsnetwerk, waar ze op verschillende plaatsen op aantakt.
- De lokale route over de Gentstraat takt ook aan op het LAF en zorgt mee voor een fietsverbinding tussen Melsele en Haasdonk.

Voorstellen tot aanpassing van het lokaal fietsnetwerk.

- Er gaan een nieuwe lokale fietsroute gecreëerd worden die vanaf E17 via Bergstraat richting Haasdonk gaat. Via Ropstraat en een doorsteek naar de Stuurstraat loopt de route verder over de Kruisstraat tot de N70 – Gentseweg. Hier kan de route nog verder naar het noorden worden doorgetrokken door mee te liften met de geplande nieuwe weginfrastructuur richting N451 ten noorden van Vrasene. De route loopt van daar door naar Kieldrecht. Op deze manier kan de nieuwe fietsroute verschillende bestemmingen bedienen: zowel Kieldrecht, Vrasene als Haasdonk, maar ook de economische activiteiten aan Doornpark.
- Het lokale fietsnetwerk zal worden verfijnd met een route over Bijlstraat en Klapperstraat. De route over Ponjaardwegel die nu eindigt aan de Pauwstraat zal worden doorgetrokken tot het LAF langs de spoorweg.
- In vergelijking met het vorige mobiliteitsplan wordt de fietsroute Vliegenstal, Paardenkerkhofstraat als hoofdroute naar de haven niet meer weerhouden.

De volgende lokale routes worden voorgesteld als lokale functionele fietsroutes in het kader van provinciale subsidiëring:

- De opname van de Veldstraat, Winnigenstraat, Beekmolenstraat, Spoorweglaan. Deze route biedt een mooie noord – zuid verbinding aan die via het traject langs de N450 een vervolg kent naar het noorden tot Kallo en de haven.
- Schaarbeekstraat, Nieuwlandstraat, Fordstraat, Snoeckstraat naar de N70. Van daar gaat het over de Burggravenstraat, Kalishoekstraat en Kloetstraat verder naar het noorden tot de E34.
- Een route loopt vanaf het kruispunt Ropstraat - N485 via een doorsteek naar de Stuurstraat over de Kruisstraat tot aan de N70 – Gentseweg.
- Doornpark, Boerenstraat, Moerstraat en de doorsteek naar de Daalstraat en het BFF langs de Mosselbank.
- De route over Pastoor Steenssensstraat, Elzestraat en de Polderstaat sluit aan op het BFF aan Zillebeek en de hoofdroute BFF aan de Broekstraat.
- Leon Labytstraat, Van Craenenbroeckstraat, Halfdreef, Leurshoek en Koolputstraat maakt de verbinding tussen Glazenleeuwstraat en N450 (beide BFF)
- Melselestraat
- Gentstraat en de verdere verbinding met de Spoorweglaan.
- De lokale fietsroutes in de Waaslandhaven (zie hierboven beschreven)

3.3.2.4 / BEVEILIGING LOKAAL FIETSNETWERK

Algemeen

Veel woonstraten die niet tot het fietsroutenetwerk behoren worden opgenomen in een zone 30. Autoluwe lokale routes maken grotendeels gebruik van groene rustige wegen. Deze routes sluiten aan de grenzen van de kamers ook aan op het bovenliggende raster, waarlangs men zich op een snellere manier kan verplaatsen. Deze routes zijn minder bekend, het is dus belangrijk dat zij bewegwijzerd worden.

Bij de kruising van deze lokale routes met drukkere verkeersassen, is het van belang deze kruispunten te beveiligen. Dit kan door middel van een plateau, een poorteffect of een visueel accent. Tevens kan het bij drukke verkeersassen, waar niet ongelijkgronds gekruist wordt, aangewezen zijn een middenberm te voorzien zodat fietsers in twee keer kunnen oversteken.

Beveren

In de directe omgeving van de sportzone van Beveren situeren zich enkele scholen. De Meerminnendam fungeert daarbij als belangrijke interne schoolroute tussen de verschillende wijken en scholen. Naar aanleiding van de bouw van het nieuwe zwembad is de toegang vanuit de Pastoor Steenssensstraat opgewaarderd. Er komt een aparte toegang voor het autoverkeer en de fiets. Verder voorziet de gemeente de heraanleg van de Klapperstraat en Bijlstraat, wat ook voor een verbetering van de fietsveiligheid zal zorgen. Het fietstraject via de Van Craenenbroekstraat wordt als onveilig ervaren, evenals de verschillende kruispunten die uitgeven op deze route. Hier zijn er structurele oplossingen nodig (circulatiemaatregelen bij de uitwerking van het concept van de kamers) om een oplossing te bieden. Voor de scholen gelegen ten oosten van de Kasteeldreef wordt de oversteekbaarheid van de Kallobaan als knelpunt opgegeven. De visie bestaat om de woonstraten binnen de driehoek Kallobaan- Luitenant Van Eepoelstraat – Gaverlanddam te voorzien van inritconstructies. De kruispunten op de Kallobaan, waar veel fietsers oversteken, worden geaccentueerd.

Melsele

Het kruispunt Sint-Elizabethstraat - Grote Baan wordt beveiligd aan de oversteek van de Grote Baan via een veilige stapsteen. De trage weg die uitgeeft op de Grote Baan wordt voorzien van een inritconstructie. Indien de tram wordt doorgetrokken, kan een combinatie worden gemaakt met een tramhalte die als oversteekplaats fungeert. De fietspaden langs de Kruibeeksesteenweg worden opgewaarderd indien de functie van de weg zou veranderen (zie ook hoofdstuk wegencategorisering).

Vrasene

Oude Dorpstraat – Brugstraat – Mosselbank - Zillebeek

Mosselbank en Zillebeek zullen aan belang winnen als ontsluitingsweg voor Vrasene naar de nieuwe tangent. Langs Zillebeek worden langs beide zijden fietspaden voorzien.

Trage weg tussen Smisstraat – Dorpsdam - Nieuwe Baan

De aansluiting van deze trage weg op de Nieuwe Baan wordt beveiligd met een voetpaduitstulping. Ter hoogte van de parkeerstrook langs de Nieuwe Baan wordt de parkeerstrook onderbroken om een voetpaduitstulping mogelijk te maken. Er worden twee beugels geplaatst om te vermijden dat de fietsers rechtstreeks op de rijbaan komen. Aan de zijde van de Smisstraat kan het bestaande verkeersplateau behouden blijven.

Sleutelhoflaan

De toegang tot de Sleutelhoflaan wordt beveiligd met een inritconstructie waarbij het fietspad en het voetpad verhoogd doorlopen.

Verrebroek

Het kruispunt Pater Vergauwenstraat – Binnendijk - Spaans Fort - Sluisstraat wordt compacter aangesloten. De Binnendijk wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en wordt opgenomen in de parkzone als fietsdoorsteek. Het kruispunt zelf wordt compacter gemaakt, al dan niet voorzien van een plateau. Het kruispunt N451 – E. Jacquemijnslaan is ondertussen heraangelegd. Het kruispunt van de Rijkstraat met de P. Vynckestraat wordt nog heraangelegd; hier komen normaal gezien drempels.

Kieldrecht

In Kieldrecht worden door de scholen de kruispunten Molenstraat - Tuinwijkstraat, Dorpsstraat - Molenstraat en Dorpsstraat - Beukenlaan als knelpunten ervaren. Op infrastructureel vlak zijn deze kruispunten voldoende beveiligd. Het kruispunt Beukenlaan - Dorpsstraat zou wel kunnen worden voorzien van een inritconstructie. De Nieuw Arenbergstraat (Kieldrecht) (lokale weg type II) is niet voorzien van fietspaden en wordt toch best voorzien van vrijliggende fietspaden.

N451 van gemeentegrens tot Kieldrecht: lokale weg type I. Is voorzien van gedeeltelijk aanliggende, gedeeltelijk vrijliggende fietspaden vanaf de grens met Nieuwkerken-Waas tot de E34. Aangezien een deel van de N451 (wegvak tussen Aven Ackers en de E34) gebruikt wordt als ontsluitingsweg voor vrachtverkeer, dient de fietsroute tussen Kieldrecht en Vrasene van elkaar te worden losgekoppeld.

3.3.3 / Openbaarvervoernetwerk

De doortrekking van de tram vormt de ruggengraat van het vernieuwde openbaar vervoernetwerk binnen het kleinstedelijk gebied Beveren. In dit beleidsplan wordt er ook meer nadruk gelegd op het voor- en natransport. Dit is immers een aspect dat de gemeente zelf in de hand heeft. Nieuw is ook de optie om niet alleen Grote Markt als hoofdhalt te beschouwen, maar ook het station uit te bouwen tot een volwaardige hoofdhalt en multimodaal knooppunt.

3.3.3.1 / BASISMOBILITEIT

Het OV-net voldoet qua haltebereik, amplitude en frequentie bijna overal aan de normen van basismobiliteit. Het vaste OV-netwerk en de bediening in het belbusgebied staan hiervoor in. Bewoners, woonachtig in woongebied, die verstoken blijven van vervoer gelet op de normen basismobiliteit kunnen aanspraak maken op een taxi tot aan het vaste netwerk.

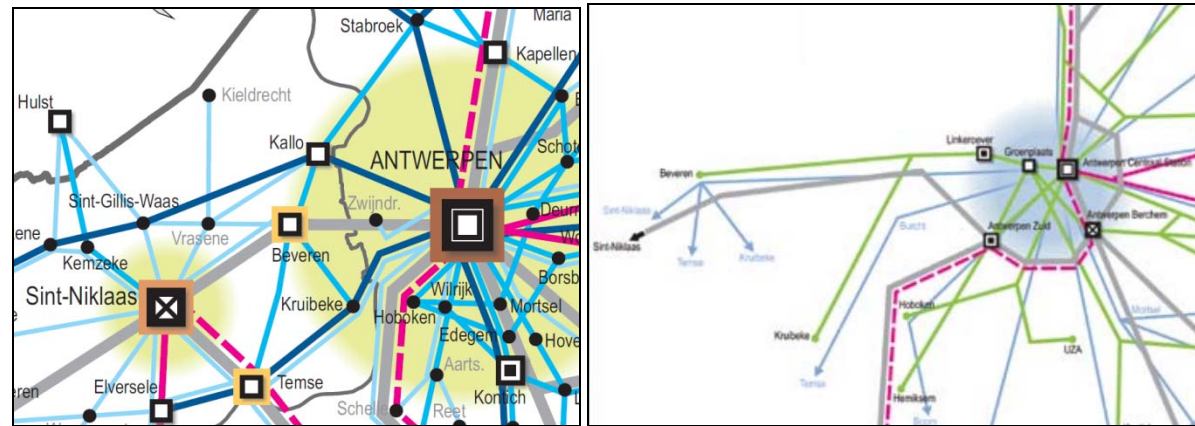
3.3.3.2 / NETMANAGEMENT EN MOBILITEITSVISIE 2020

Binnen netmanagement wordt de basismobiliteit beheerd, maar wordt vooral gefocust op potentieelonderzoek van de vervoersvraag gericht op belangrijke bestemmingen zoals centra, scholen, bedrijven, OV-knooppunten. Tegelijk wordt gestreefd naar de opbouw van een gelaagd en samenhangend netwerk met veel aandacht voor:

- Lijnen van verschillende aard op vlak van verbindingstypes (IC-IR-R-L), wenssnelheden, cadansen per spits- of daluur;
- Hoofdhalt en regionale knooppunten met zorg voor onderlinge aansluiting van de lijnen.

De Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn geeft een omvattende visie weer op zo'n netwerkontwerp, met spoorgebonden systemen en bussystemen. Voor het stedelijk gebied van Beveren houdt dit in:

- Versterking van de spoorlijn 59 met tot 4 treinen per uur in Beveren per richting en een gemiddelde snelheid tot 80 km/h (grijs op volgende, linker kaartfragment).
- Introductie van Snelbus Antwerpen – Waaslandhaven (Kallo) – Zelzate (donkerblauw), verbindende streekbussen naar Kruikeke, Temse en Stabroek (blauw) en ontsluitende streekbussen naar de polderdorpen en Sint-Gillis-Waas (lichtblauw).
- Een voorstedelijke tram uit Antwerpen tot Beveren (groen in het rechter kaartfragment) met tot zes ritten per uur en tot 25 km/h gemiddelde snelheid.



Figuur 9 : Fragment uit Totaalkaart (links) en Grootstedelijk OV – aanbod Antwerpen
 Mobiliteitsvisie 2020 (www.delijn.be)

3.3.3.3 / REGIONAAL KNOOPPUNT EN HOOFDHALTEN

Er zijn drie hoofdhaltens in Beveren: Beveren-Markt, Beveren-Station en Melsele-Krijgsbaan. ‘Hoofdhaltens’ is een nog niet ten volle ontwikkeld beleidsbegrip. Het is vooral gericht op extra voorzieningen aan minstens één belangrijke halte per kern. Men mag aannemen dat Beveren ook hoofdhaltens ‘verdient’ in Haasdonk, Vrasene, Verrebroek, Melsele, Kallo, Kieldrecht en in de Waaslandhaven.

Station Beveren is tevens geselecteerd als “regionaal knooppunt” (PRS-O.VI; p. 442 en 499 (bindende bepaling)). Dit houdt in dat de rol als multimodaal knooppunt beter moet omschreven worden. En wegens de ligging in kleinstedelijk gebied moet de status van het station minstens deze van interstedelijk station benaderen. Daarom wordt hierna uitvoerig stilgestaan bij het voor- en natransport en in de paragraaf daarna bij ontwikkelingsperspectieven die deze visie onderbouwen.

Zie kaart 8 in bijlage.

3.3.3.4 / VOOR- EN NATRANSPORT

Het is aan de centraal gelegen hoofdhaltens dat het overstapbeleid het sterkst ontwikkeld wordt: multimodaal, volgens het stopprincipe. Het integreert per modus twee aspecten: de routevorming gericht op het OV en de overstapfaciliteiten zoals publiek domein, stalling, halten, parking:

- Aantrekkelijk publiek domein, verblijfsgebied afgestemd op de voetganger, en dat is iedereen in de overstap.
- Fietsroutes, stallingen en service. In overleg met NMBS-Holding kan een Fietspunt uitgebouwd worden bij het station.

- Trajecten heen en terug voor bus en tram met keer-, wacht en uitwijkmogelijkheid.
- De weg naar het station voor autogebruikers met P&R, K&R, Taxi, Cambio en alle uitrusting die erbij hoort.
- Bewegwijzering en informatieverstrekking die dit ondersteunt.

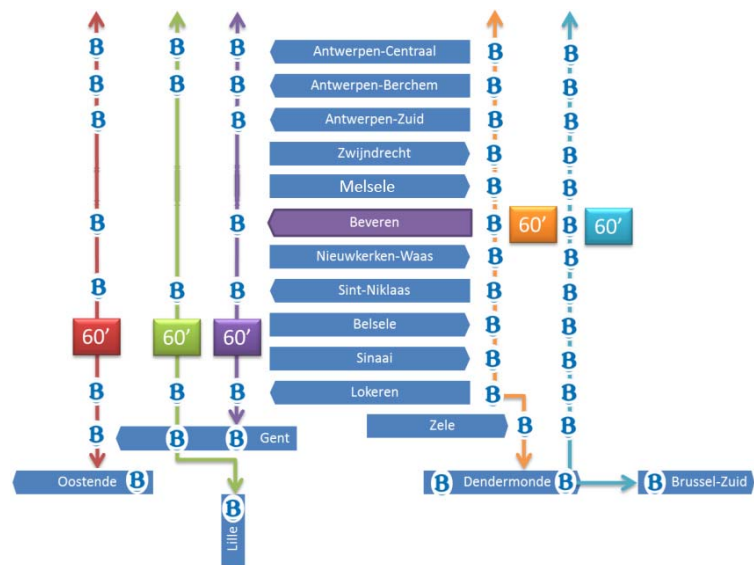
3.3.3.5 / ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF

Opwaardering treinaanbod Beveren station

In functie van de uitbouw van een multimodaal regionaal knooppunt is de gemeente voorstander van een opwaardering van het treinaanbod in het station van Beveren. De opwaardering van het treinaanbod zou als volgt kunnen georganiseerd worden:

- Er zijn vandaag 3 IC-treinen. Deze blijven bestaan; de frequentie op de as Gent – Antwerpen mag niet achteruit gaan. Twee van deze IC-treinen zullen stoppen in Beveren: de trein naar Oostende en de IC-P naar Gent-Sint-Pieters. Enkel de trein naar Kortrijk/Lille rijdt er voorbij.
- Er rijdt momenteel 1 L-trein op de as Lokeren – Antwerpen. De trein verandert niet in frequentie, maar kan worden doorgetrokken naar Dendermonde met stop in Zele.
- De IC-L trein Brussel-Zuid – Dendermonde – Sint-Niklaas (die vanaf Dendermonde als L-trein rijdt) wordt verlengd als L-trein naar Antwerpen-Centraal. Zo bekomt men een 30' frequentie op de as Dendermonde – Lokeren – Sint-Niklaas – Antwerpen. Door deze constructie vermijdt men een frequentieverhoging op de as Dendermonde – Brussel.
- Alle P-treinen worden afgeschaft op de as Dendermonde – Lokeren en de as Lokeren – Sint-Niklaas – Antwerpen. De frequentieverhogingen vangen de piekvraag op. Eén uitzondering: de P-trein Sint-Niklaas – Lokeren – Gent-Dampoort – Brussel – Schaarbeek blijft rijden.

In een schema gegoten geeft dat de volgende treindienstregeling (B geeft aan dat de trein er halteert). In totaal zijn er dan 4 treinen per uur per richting die halteren in Beveren. Infrabel noch NMBS kunnen bevestigen of bovenstaande visie zal worden opgenomen in het nieuwe spoorvervoersplan.



Figuur 10 : Voorstel opwaardering treinaanbod Beveren

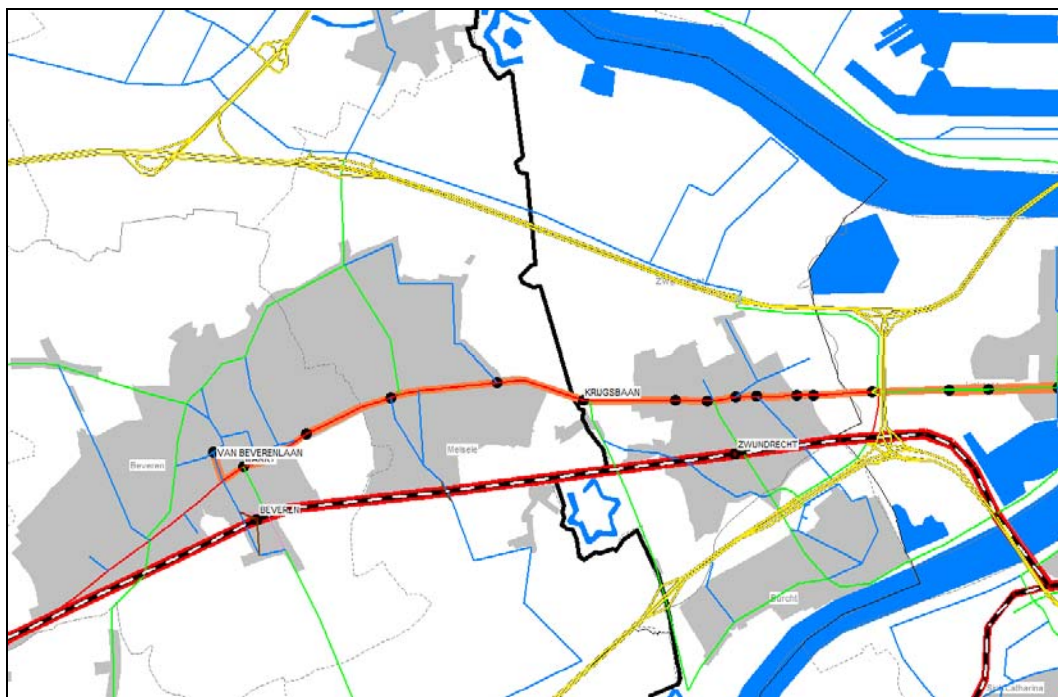
Stadstram tot Beveren centrum

In het Masterplan Antwerpen is verlenging van de stadstram vanaf de huidige eindhalte Melsele Krijgsbaan tot Beveren centrum voorzien. Met om het kwartier inzet van flexity-trams (tot 60m) is vervoersgroei mogelijk en kan de tram de vele bussen vervangen op de N70. Hierdoor krijgt Beveren een rechtstreekse verbinding met Linkeroever, Antwerpen centrum, Antwerpen Centraal en verder naar Sport en Merksem.

Er bestaan echter nog verschillende visies over waar de effectieve eindhalte van deze tramlijn zou moeten komen. Aangezien de Antwerpse tramstellen zijn uitgerust met één stuurpost dient men altijd te kunnen keren aan de eindhalte. Hiervoor is er voldoende plaats nodig.

Voorlopig zijn er drie mogelijke pistes als terminus:

1. De tramlijn keert kort na de Markt aan de Diederik Van Beverenlaan. Hier is de gemeente geen voorstander van omdat ze wenst dat de speelruimte in de Diederik van Beverenlaan behouden blijft.

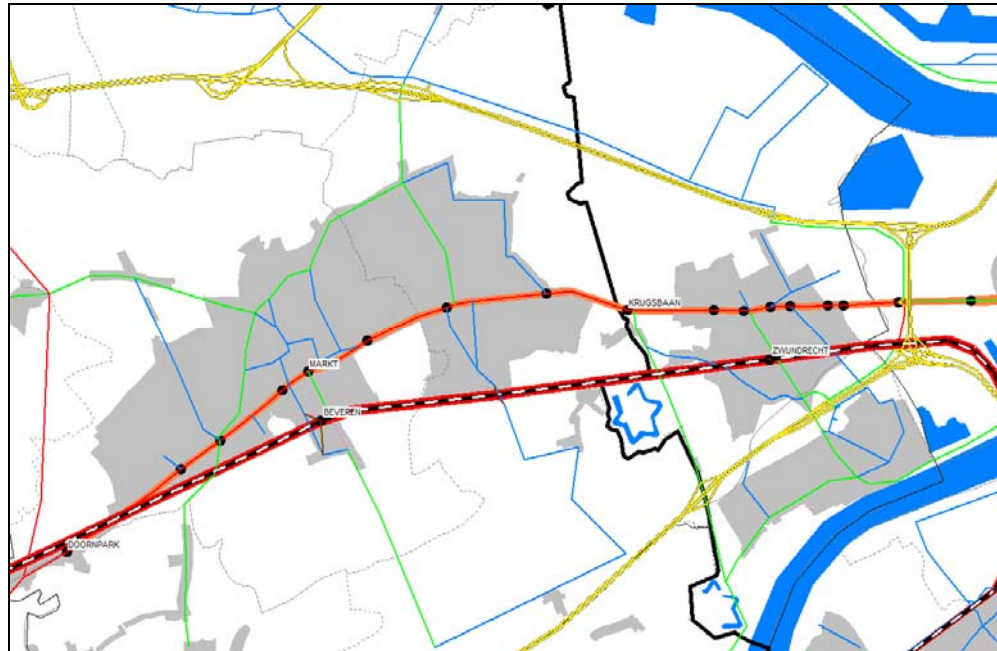


Oranje lijn is doortrekking stadstram

Figuur 11 : Doortrekking tram tot aan Diederik Van Beverenlaan.

2. De tram rijdt heel het centrum door tot aan het bedrijventerrein Doornpark.

De Lijn is voorstander van dit scenario omdat dit de hoogste reizigerswinst garandeert, het centrum van Beveren maximaal bedient en door een herschikking van de buslijnen ook de beste bediening van de wijken/deelgemeenten garandeert.

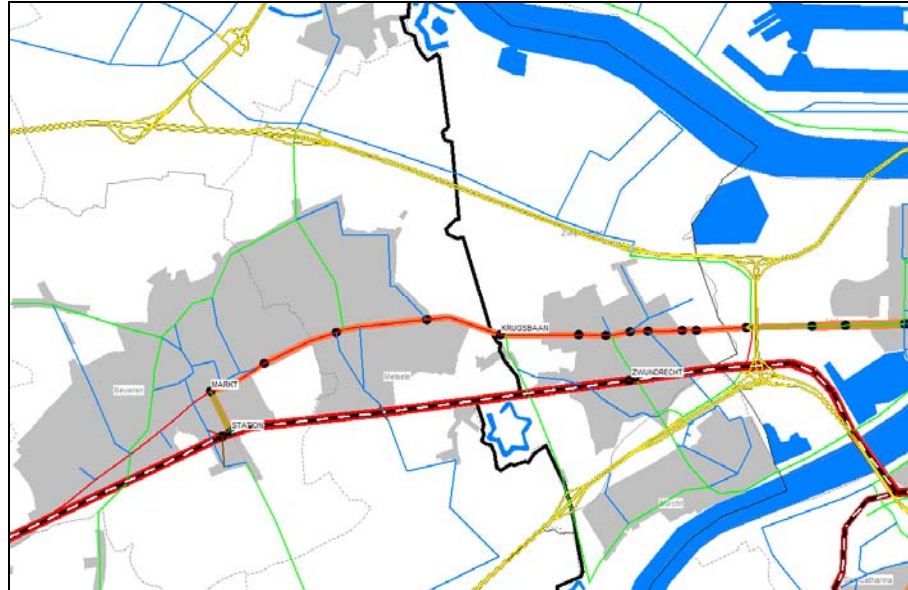


Oranjelijn is doortrekking stadstram

Figuur 12 : De tram wordt doorgetrokken tot aan het Doornpark

3. De tram rijdt tot aan de Markt van Beveren en slaat dan af naar het station van Beveren.

De gemeente Beveren verkiest dit scenario, omdat op die manier het station ten volle de functie van multimodaal knooppunt kan vervullen. De gemeente wenst de tram later door te trekken naar Doornpark vanaf het station.



Figuur 13 : Tram wordt verknoopt aan het station van Beveren

De tramverlenging wordt de komende jaren verder uitgewerkt in nauw overleg tussen De Lijn, de betrokken gemeenten en AWW.

Besluit: zowel de Lijn als de gemeente zijn voorstander om de stadstram op termijn door te trekken naar Doornpark. Wat betreft de doortrekking in een eerste fase is er geen consensus over waar de keerlus moet worden voorzien. De gemeente is vragende partij om dit te voorzien aan het station en om van daaruit door te rijden naar het Doornpark. De Lijn wenst een keerlus te voorzien aan de Diederik Van Beverenlaan.

Herschikking busnet rond Beveren

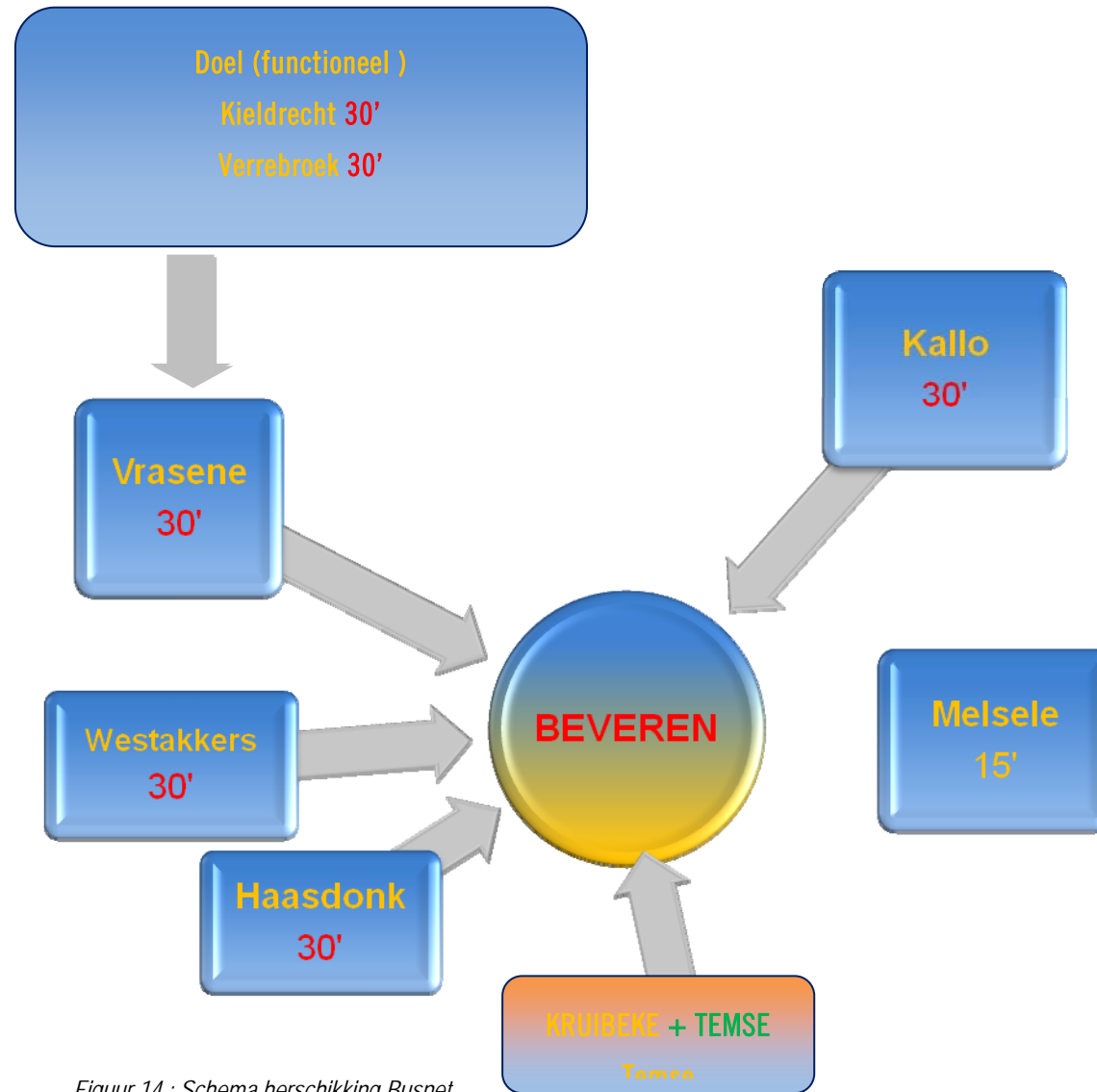
De tramverlenging tot Beveren biedt dé opportuniteit tot een herschikking van het bestaande busnet rond Beveren. Door de tramverlenging zou de lijnenbundel 80 immers (afhankelijk van de terminus die wordt gekozen) zo'n 10 km parallel rijden aan de tram. Het is de bedoeling om de buslijnen te laten eindigen aan Beveren station eens de tram gerealiseerd is.

Binnen de gebiedsevaluatie Waasland van De Lijn (2013) werd onderzocht hoe de vrijgekomen buskilometers optimaal kunnen geherinvesteerd worden, enerzijds om maximaal aan te voeren naar de tramterminus en anderzijds om aan bestaande vragen tegemoet te komen.

De krachtlijnen van het nieuwe busnetwerk zijn:

- Een maximale aanvoer naar de tram
- Terminus van de buslijnen aan Beveren Station, om maximaal aansluiting te geven op de trein
- Spreiding van reismogelijkheden voor een optimale bediening van Beveren
- Minstens een 30'-frequentie van alle naaste deelgemeenten naar Beveren Centrum (tramterminus).
- Nieuwe verbinding Temse – Kruibeke – Beveren (Mob visie 2020)
- Nieuwe verbinding Temse – Haasdonk – Beveren
- Opwaardering bediening De Ster: relatie Antwerpen + Sint-Niklaas + Temse

Schematisch ziet het optimale wensnet er als volgt uit:



Figuur 14 : Schema herschikking Busnet

De bediening van de Waaslandhaven moet deel uitmaken van een aparte studie en zal wellicht binnen de herschikking van het busnet niet kunnen worden opgelost.

De 30'-frequenties worden gerealiseerd door een opwaardering van de bestaande lijnen.

Met dit herschikte net zouden ook enkele lang bestaande vragen van gemeenten kunnen worden ingevuld:

- Missing links Temse – Beveren en Kruibeke – Beveren (regulier)
- Hierdoor kan ook de belbus Beveren-Kruibeke-Temse ontlast worden en eventueel ingezet om andere vragen in het gebied in te lossen (bediening Krijgsbaan en nieuwe gevangenis, bediening Poldergebieden,...)
- Reguliere bediening Temse station
- Met het nieuwe net zouden ook de drukbezette lijnenbundels 80 en 90 kunnen ontlast worden.

Tot op vandaag is er geen duidelijkheid of n.a.v. de tramverlenging de vrijgekomen middelen van bus zullen kunnen geïnvesteerd worden in een verbetering van het huidige net in Oost-Vlaanderen.

De Lijn en de gemeente Beveren pleiten er dan ook voor dat deze middelen kunnen worden geherinvesteerd in het huidige net van Oost-Vlaanderen. Dit zou een aanzienlijke kwaliteitsverbetering in het OV-net in het Waasland betekenen en enkele missing links invullen. Op die manier kan worden bijgedragen tot het oplossen van de mobiliteitsproblematiek rond Antwerpen.

Doorstroming openbaar vervoer:

Voor de tram wordt gestreefd naar een commerciële snelheid van 25 km/u. Dit betekent een tram in eigen bedding en absolute prioriteit aan de verkeerslichten.

De streefwaarde voor de bussen is 20 km/u. Dit kan door verkeerslichtenbeïnvloeding, duidelijk afbakenen van parkeren op busroutes en voldoende handhaving naar eventuele foutparkeerders.

3.3.4 / Herinrichting van wegen

3.3.4.1 / SNELHEIDSBELEID

Zoals hierboven al beschreven worden buiten het kleinstedelijk gebied een aantal landschapskamers afgebakend waarbinnen doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk dient te worden geweerd. Als een van de maatregelen om dit te realiseren zal op de landelijke wegen die doorheen deze kamers lopen een maximumsnelheid gelden van 50 km/u. Waar nodig zullen daarnaast nog bijkomende maatregelen genomen worden. Zolang de fietsinfrastructuur langs bepaalde wegen nog niet in orde is, zal hiermee rekening worden gehouden bij het bepalen van de snelheidslimiet.

Zie kaarten 9 en 10 in bijlage.

3.3.4.1.1 / Beveren - Melsele

Binnen de bebouwde kom van Beveren - Melsele worden alle woongebieden afgebakend als zone 30. Ook de schoolomgevingen zijn zone 30. De N70 en enkele toegangswegen (Zillebeek, Lindenlaan, Polderdreef, Dijkstraat...) zijn zone 50. De Van Craenenbroeckstraat – Haltdreef – Leurshoek – Koolputstraat – Brielstraat – Bergmolenstraat – Kalishoekstraat en de Bruggravenstraat, die als een soort randweg omheen Beveren en Melsele loopt, zijn ook als zone 50 afgebakend. Op de Kruibekesteenweg mag men buiten de bebouwde kern van Beveren 70 km/h rijden. Ook op de Melseledijk vanaf de E34 tot en met de Brielstraat is 70 km/h de toegelaten snelheid.

3.3.4.1.2 / Haasdonk

De assen Zandstraat – Perstraat en Bankstraat – Keizerstraat, die elkaar kruisen in de dorpskern van Haasdonk, zijn afgebakend als zone 50. Binnen de bebouwde kom is de maximale snelheid in de Bergstraat en de Bankstraat 50 km/h. Buiten de bebouwde kom is de toegelaten snelheid 70 km/h. De overige straten binnen de bebouwde kom van Haasdonk zijn zone 30.

3.3.4.1.3 / Vrasene

Zillebeek, dat Vrasene met Beveren verbindt, is een zone 50 net als de Vrasenestraat (N451) die Vrasene met Nieuwkerken-Waas verbindt. De Smisstraat – Kortbroekstraat is afgebakend als zone 50. Op de Provinciale Baan die Vrasene en Verrebroek verbindt, mag je vanaf het kruispunt met de Hogenakker 70 km/h. De overige straten in de bebouwde kom en de schoolomgevingen zijn zone 30.

3.3.4.1.4 / Verrebroek

De N451, die Verrebroek verbindt met Kieldrecht en Vrasene, doorkruist de kern van Verrebroek. Tussen de bebouwde kom van Verrebroek en de kernen van Kieldrecht en Vrasene is de toegelaten snelheid op deze weg 70 km/h. In de bebouwde kom tussen Binnendijk en Sint-Michielsstraat is de N451 afgebakend als zone 50. De Ruitenstraat – Sint-Laurentiusstraat - Pater Vergauwenstraat – Binnendijk is zone 50. De overige straten binnen de kern zijn zone 30. In de Moeringstraat is de toegelaten snelheid 90 km/h.

3.3.4.1.5 / Kieldrecht

De N451 doorkruist de kern van Kieldrecht en loopt verder over de Nederlandse grens. Binnen de bebouwde kern is de toegelaten snelheid 50 km/h. Ook de Grote Molenstraat – Kouterstraat zijn afgebakend als zone 50. De overige straten en de schoolomgevingen zijn zone 30. De Nieuw-Arenbergstraat is zone 70.

3.3.4.1.6 / Kallo

Op de Melseledijk geldt tot aan de Kruisdijklaan 70 km/h, en 50 km/h tot aan de Gasthuisstraat. De Kapeldijkstraat en Fabriekstraat zijn afgebakend als zone 50. De overige straten binnen de bebouwde kern en de schoolomgeving zijn zone 30.

3.3.4.2 / GOEDERENVERVOER

Ook op het onderwerp van het vrachtverkeer wordt in dit beleidsplan dieper ingegaan dan wat beschreven werd in het vorige beleidsplan. Dankzij onderzoek ontstond een duidelijker beeld over de routes waar het meest vrachtverkeer voorkomt en de plaatsen waar vrachtwagens worden geparkeerd. Op basis daarvan werden vrachtroutes bepaald en locaties gezocht voor kleinschalige vrachtwagenparkings.

Wat het vrachtverkeer betreft, toonde de studie mobiliteit over de weg in het Waasland aan dat er steeds meer druk bestaat om vanuit het Waasland naar de E34 te rijden in plaats van naar de E17. Dit betekent dat het vrachtverkeer zijn weg zoekt over de lokale wegen en ook de bestaande doortochten zoals Vrasene en Beveren extra belast. Om dit vrachtverkeer te kanaliseren wordt de nieuwe ontsluitingsweg voorgesteld die de verbinding maakt vanaf de N70 naar de E34.

De N70 zelf behoudt een ontsluitingsfunctie voor lokaal vrachtverkeer maar doorgaand vrachtverkeer wordt hier geweerd.

De voorgestelde oplossing is de nieuwe weginfrastructuur die zal zorgen voor de ontsluiting van Doornpark. Pareinpark wordt nog ontsloten via de N70 naar de N450.

In Haasdonk vinden we het meeste vrachtverkeer terug op de Bankstraat in beide richtingen en op de Bergstraat richting E17.

In Kallo wordt het bedrijf ten noorden van de kern ontsloten langs de haven en niet via de Melseledijk. Deze voorkeursroute wordt ondersteund met borden met tonnenmaatbeperking en bewegwijzering.

In Kieldrecht zit het vrachtverkeer vooral op de Nieuw Arenbergstraat (vooral richting haven). Het aandeel zwaar verkeer is hier erg hoog maar hierbij moet rekening gehouden worden met het feit dat de gemeten intensiteiten erg laag zijn: in de avondspits 53 pae naar Kieldrecht en 37 pae in de richting van de haven. Ook op de N451 vinden we zwaar verkeer in beide richtingen. Hier gaat het waarschijnlijk om grensoverschrijdend verkeer richting Hulst. Een lokale omleidingsweg heeft dus weinig zin. Het zwaar verkeer naar en van Hulst wordt verondersteld de op- en afrit nr. 11 te nemen en via de E34 naar de haven te rijden. Om dit af te dwingen stellen we voor in overleg met de bevoegde instanties in Nederland een tonnagebeperking in te voeren op de N691-Woestijnestraat.

In Verrebroek vinden we het zwaar verkeer vooral op de N451 in beide richtingen. Hier wordt een logistiek park voorzien tussen de E34 en de Schoorhavenweg en wordt tevens het bestaande bedrijventerrein Aven Ackers verder uitgebreid. De ontsluiting van het logistiek park gebeurt best via de Schoorhavenweg en de nieuw aan te leggen westelijke ontsluiting van de Waaslandhaven. Aven Ackers blijft ontsloten via de Verrebroekstraat. Ten noorden van Verrebroek wordt ook een tonnagebeperking ingesteld die tegelijk Kieldrecht afschermt.

In Vrasene vinden we het grootste aandeel vrachtverkeer op de N451 (zowel ten zuiden als ten noorden van de kern) in de richting van de E34, op Mosselbank – Brugstraat in de richting van Vrasene en op de Grote Kouterstraat in de richting van Vrasene. We stellen voor lokaal vrachtverkeer af te leiden naar de parallelwegen langs de E34 en naar de nieuw te bouwen infrastructuur. De meest logische route loopt via de Turkeyenstraat. Deze maatregel dient te worden afgesproken met buurgemeente Sint-Gillis-Waas aangezien deze weg op haar grondgebied ligt.

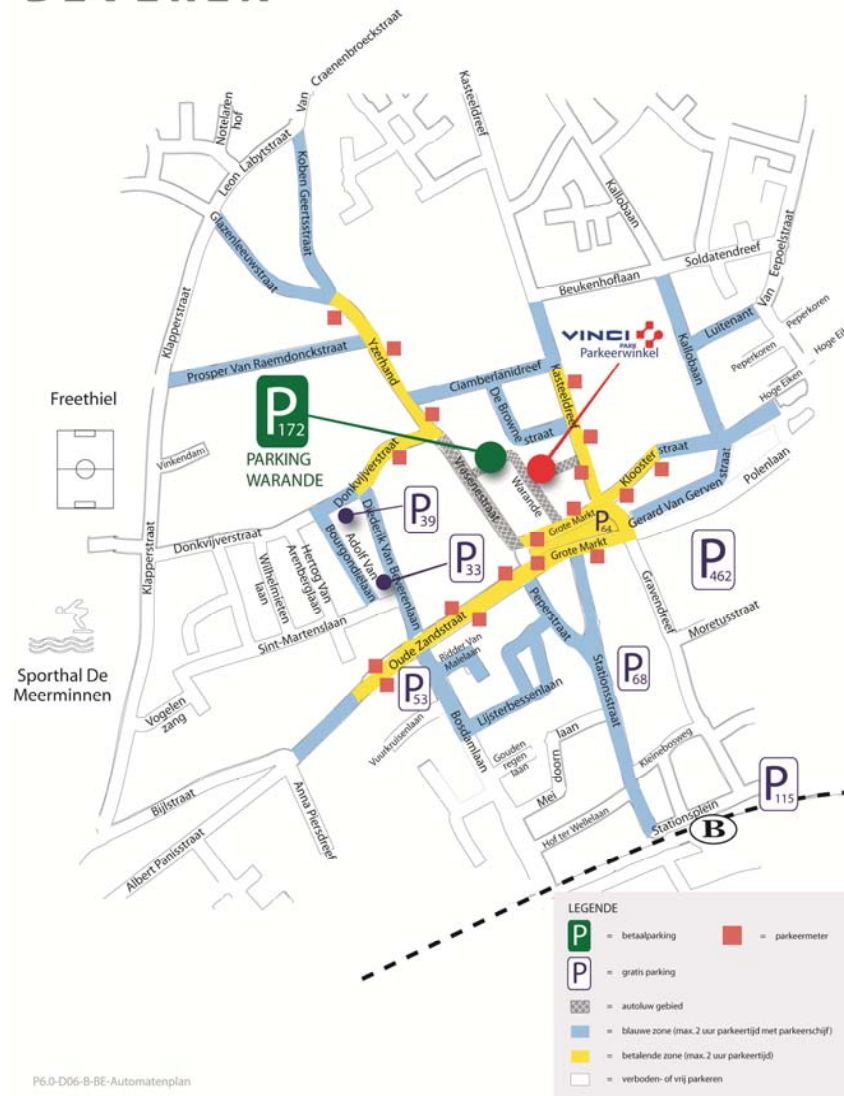
Wat betreft de ontsluiting van het toekomstige logistieke park, het bedrijventerrein Aven Ackers en de Waaslandhaven wordt het principe gehanteerd om het havenverkeer los te koppelen van het dorpenverkeer langs de N451 waarlangs het lokale bedrijventerrein Aven Ackers wordt ontsloten. Het logistieke park zou dan worden ontsloten naar de geplande westelijke ontsluitingsweg.

Het college heeft gekozen voor een verbinding tussen de N70 en de E34 die aftakt naar de N451 boven Vrasene. In Vrasene wordt een tonnagebeperking ingevoerd op de Grote Kouterstraat – Brugstraat. Ook in Nieuwkerken-Waas wordt doorgaand vrachtverkeer geweerd op de N451. In Haasdonk wordt de tonnagebeperking op de Willem Van Doornyckstraat en de Zandstraat behouden.

Bijkomende lokale vrachtroutes worden niet vastgelegd. Na realisatie van de kamstructuur kan de nieuwe ontsluitingsweg de rol overnemen van calamiteitenroute i.p.v. De N70. Overleg met AWW hierover is nodig.

3.3.5 / Parkeerbeleid

In 2008 is er een parkeerstudie uitgevoerd die bij de verkenningsnota van 2009 is bijgevoegd. Op basis van deze studie is het parkeerbeleid in het centrum van Beveren grondig gewijzigd in november 2009. Er is betalend parkeren ingevoerd en een blauwe zone gerealiseerd. Zie onderstaande figuur.



Figuur 15 : Parkeerregime Beveren - centrum

Het toezicht op kortparkeren is uitbesteed aan een parkeerbedrijf. Via de overeenkomst houdt Beveren een sterke grip op het parkeerbeleid. Het aantal controles, de tarieven, de retributies ... worden vastgelegd door de gemeente.

Inwoners die in de blauwe zone of betaalzone wonen, kunnen een bewonerskaart verkrijgen die gratis en twee jaar geldig is. Het aantal is beperkt tot één per wooneenheid en de kaart is enkel geldig in de blauwe zone. Zorgverstrekkers kunnen zich een zorgverstrekkerskaart aanschaffen om te parkeren in de betaalzone. Deze kaart kost 25 euro. Ze moet samen met de blauwe schijf gebruikt worden.

Mindervaliden kunnen onbeperkt parkeren in beide zones mits een geldige mindervalidekaart.

Het aangepaste beleid heeft als gevolg dat langparkeerders geweerd zijn uit de winkelzone's; ondanks de eerste twijfels van sommige winkeliers zijn ze nu toch enthousiast. Ze krijgen veel minder klachten van hun klanten over de bereikbaarheid. Vooral deze gelegen langsheen de N70. Een ander gevolg van de nieuwe situatie is dat mensen hun garages zijn gaan gebruiken omdat ze anders te ver moeten lopen voor hun wagen.

Het parkeerbeleid wordt voortdurend gemonitord. Op dit ogenblik wordt overwogen de blauwe zone uit te breiden. Daarnaast zal in de nabije toekomst ook het gebruik van de bewonerskaart ingeperkt worden. De blauwe zone gaat in zones ingedeeld worden. De bewonerskaart zal enkel in een beperkt aantal straten geldig zijn.

Hoewel de parkeergarage een private partner toebehoort is er een goed overleg. Het feit dat het parkeerbedrijf dat het straatparkeren controleert hier ook aangesteld is, helpt natuurlijk.

Bij een aankoop in het winkelcentrum De Warande krijgt men een gratis parkeerticket zodat het eerste uur gratis is. Op straat zijn de eerste 30 minuten gratis. Het tweede uur kost in de ondergrondse parking 1 euro. Als men zich op straat parkeert, moet men drie euro betalen voor twee uur. In de parking betaalt men 2 euro om twee uur te parkeren als er geen aankopen worden gedaan.

NAAR EEN DOORGROEISCENARIO MET RANDPARKINGS

Voor het thema parkeren wordt verder gewerkt op de optie die hiervoor al werd genomen, namelijk om het centrumgebied van Beveren te verruimen en ook de stationsomgeving hierin op te nemen. Langs dit centrumgebied worden randparkings voorzien, die het verkeer met bestemming centrum moeten opvangen en parkeerzoekverkeer zoveel mogelijk moeten beperken. Deze aanpak verschilt van de keuze die in het vorige beleidsplan werd gemaakt, in die zin dat het bestemmingsverkeer vroeger wordt opgevangen en de randparkings verder van het centrumgebied liggen.

Om de intensiteiten van het autoverkeer in de centrumstraten en het parkeerzoekverkeer te beperken, wordt ervoor geopteerd om enkele parkings de rol van randparking te geven. Op verschillende locaties zijn al ruimere parkings aanwezig die ook de functie van randparking zouden kunnen opnemen. Het gaat hier over de parkeergelegenheid aan de Sportcampus langs de Klapperstraat en langs de N70 aan het Gravenplein. In beperktere mate zou ook de stationsparking aan het Stationsplein een dergelijke rol kunnen opnemen. Deze parkings zijn goed gelegen aan de rand van het centrumgebied, om zowel het verkeer vanuit het zuiden als het verkeer vanuit oosten en westen buiten het centrum op te vangen.

Enkele randvoorwaarden moeten worden vervuld opdat de randparkings met enige kans op succes zouden kunnen functioneren. Er moet voor gezorgd worden dat de genoemde zones nauwer aansluiten bij het centrumgebied van Beveren. De centrumsfeer van Beveren moet met andere woorden verruimd worden. Bedoeling is om de bezoekers die vanaf de randparkings het laatste deel van hun verplaatsing te voet afleggen, meteen het gevoel te geven 'dat de bestemming is bereikt'. Dit kan door een aanpassing van het openbaar domein en door het inplanten van een aantal functies naast wonen o.a. diensten zoals banken, verzekeringskantoren, zorgverstrekkers, vrije beroepen,... Het is niet de bedoeling om te raken aan het kernwinkelgebied.

Ook dient erover gewaakt te worden dat de wandelroutes naar en van de randparkings voldoende aangenaam zijn. Dit houdt in dat leegstand van panden zoveel mogelijk wordt tegengegaan, dat er wordt gezorgd voor een goed onderhoud (vermijden zwerfvuil) en dat er voldoende sociale controle is zodat bezoekers zich ook sociaal veilig voelen, met name 's avonds en 's nachts (verlichting).

Daarnaast moet ervoor gezorgd worden dat bezoekers gestuurd worden in de richting van de randparkings. Dit dient enerzijds te gebeuren door een goed bewegwijzerde parkeeroute, maar ook door de (gratis) randparkings 'interessanter' te maken. Dit kan door de betalende zone in Beveren-centrum uit te breiden.

BEBOUWDE BAND BEVEREN - MELSELE ONTSLOTEN VANUIT P+R-PARKINGS

- Aan de oostzijde zal, na doortrekking van de tram, de huidige P+R Melsele-Krijgsbaan ook fungeren als overstappunt van auto naar tram voor bezoekers aan Beveren-centrum.
- Aan de westzijde van Beveren is een verknoping van de buslijnen (tram in een tweede fase van de verlenging) voorzien met de noordelijke ontsluitingsweg via de uitbouw van een tweede P+R-parking. Op die manier worden bezoekers vanuit het westen opgevangen en kunnen ze een overstap maken op de tram.
- Aan de zuidzijde kan de stationsparking voor meervoudig gebruik dienen: in voortransport vooral aansluitend met de trein, in natransport vooral aansluitend met een looptraject naar het centrum.

PARKINGS VOOR VRACHTWAGENS

- Kieldrecht: er wordt gezocht naar een vrachtwagenparking ten zuiden van de dorpskern om te vermijden dat vrachtwagens door het centrum moeten rijden. Strikte handhaving van parkeren op Oud Arenberg en Nieuw Arenberg.
- Verrebroek: bij uitbreiding van het bedrijventerrein wordt extra parkeerruimte voor vrachtwagens voorzien.
- Vrasene: strikte handhaving van parkeren op Dorpsdam. Op korte termijn kunnen enkele parkeerplaatsen voor vrachtwagens worden afgebakend op de parking aan het voetbalterrein aan de Smisstraat. Op middellange termijn, wanneer de nieuwe infrastructuur wordt gerealiseerd (vanaf de N451 ten noorden van Vrasene naar E34), kan ter hoogte van het bedrijf Profuco een kleine vrachtwagenparking worden voorzien.
- Beveren: aangezien de doortocht door Beveren van de N70 wordt heraangelegd, is het parkeren van vrachtwagens hier zeker niet meer aan de orde. Een strikte handhaving van vrachtwagenparkeren langs de Vesten is dan ook aangewezen. De mogelijkheid om een vrachtwagenparking toe te voegen aan de P+R te Melsele zal onderzocht worden. Vrachtwagenbestuurders hebben hier de mogelijkheid om het vervoer naar huis te doen met de eigen wagen, met de fiets (Beveren ligt op fietsafstand) of met het openbaar vervoer.
- Melsele: strikte handhaving van parkeren langs de N70. Hier worden geen parkeerplaatsen voor vrachtwagens gecreëerd.
- Kallo: strikte handhaving van parkeren op Beversedijk. Op korte termijn kan men de parkeerruimte aan Belgomilk en aan Electrabel blijven gebruiken. Na het realiseren van de vrachtwagensluis op de Fabrieksstraat lijkt het aangewezen het parkeren van vrachtwagens enkel nog te voorzien aan Belgomilk. Zo wordt vermeden dat vrachtwagens nog door de kern moeten om de parking aan Electrabel te bereiken.

Zie kaart 11 en 12 in bijlage.

3.4 / WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELLEN

Ondersteunende of flankerende maatregelen hebben de beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag tot doel. Verschillende gedragsbeïnvloedende factoren moeten hierbij geïntegreerd bespeeld worden. Naast harde infrastructurele maatregelen zijn er dus zachte flankerende maatregelen nodig.

3.4.1 / Vervoersmanagement

Dit soort maatregelen wil de keuze voor duurzame vervoerswijzen stimuleren, om zo tot minder individueel autogebruik te komen. Volgende maatregelen worden voorzien:

- De bestaande maatregelen i.v.m. het schoolverkeer (fietscontroles, gemachtigde opzichters, verkeersregeling aan de scholen, begeleiden van de rijen, begeleide groepen fietsers, verkeersopvoeding, overleg met oudercomités) worden behouden.
- De schoolvervoersplannen worden geactualiseerd.
- De haltes van het openbaar vervoer worden verder onderhouden. Ter hoogte van de bushaltes kunnen geschilderde kaders ('BUS') op de weg worden aangebracht, zodat duidelijk gemaakt wordt dat hier niet geparkeerd mag worden.
- Op diverse plaatsen worden er voldoende kwalitatieve fietsenstallingen voorzien: aan het station, aan alle bushaltes en openbare gebouwen, nabij winkels,... De noden in dit verband worden verder opgevolgd.
- De bewegwijzering naar en in de bedrijventerreinen kan geoptimaliseerd en aangepast worden i.f.v. de gewijzigde categorisering van het wegennet (kamstructuur vanaf E17 en 34) en op het fietsroutenet.
- De weg van en naar OV-haltes met bewegwijzering ondersteunen voor voetganger, fietser en auto, afgestemd op de logica van elk netwerk.
- Om het gemeentepersoneel er toe aan te zetten om niet meer met de wagen te komen werken, is er een fietsvergoeding en worden abonnementen op het openbaar vervoer terugbetaald. Daarnaast denkt de gemeente eraan om douches te voorzien voor het personeel dat met de fiets naar het werk komt. Verder beschikt de gemeente over 11 dienstfietsen. De gemeente kan de bedrijven op haar grondgebied stimuleren om eveneens een dergelijk beleid te voeren.
- Met moeilijker gelegen bedrijven (niet in ambachtelijke zones) kan een convenant worden afgesloten, waarin deze bedrijven zich er toe verbinden om bepaalde vrachtroutes te gebruiken. Zo kan het vrachtverkeer dat door de dorpscentra rijdt nog verder worden uitgedund.
- De gemeente heeft een overeenkomst afgesloten bij De Lijn waarbij de gemeente 25% van een Buzzyabonnement voor zijn rekening neemt. Daarnaast is het openbaar vervoer op dinsdag gratis.



3.4.2 / Algemene sensibilisering

Algemene campagnes helpen gedragsveranderingen te bewerkstelligen. Belangrijke realisaties in het kader van het mobiliteitsplan kunnen via campagnes ondersteund worden:

- Bij de inhuldiging van een belangrijke nieuwe fietsverbinding (bv. nieuwe fietsverbindingen over de E34, doorsteken,...) kan een fietsrouteplan worden uitgegeven. Door aan te tonen dat er effectief gewerkt wordt aan het fietsnetwerk, kunnen mensen overtuigd worden meer te gaan fietsen. Op zo een moment kan ook een persconferentie georganiseerd worden, zodat deze realisatie en het hele fietsbeleid van de gemeente in de belangstelling komen.
- Het informatieblad van de gemeente wordt reeds actief gebruikt als spreekbuis naar de bevolking toe. Realisaties in het kader van het mobiliteitsplan en resultaten van acties rond snelheidsovertredingen en foutparkeren kunnen opgenomen worden. Daarnaast is het nuttig dat de projectwerking van de politie (bv. actie rond stoppen aan zebrapaden) in het informatieblad toegelicht wordt.
- Bij het invoeren van nieuwe lijnen, dienstregelingen (gewoonlijk in december) of tarieven (in februari) wordt deze folder bijgewerkt. Met het oog op de uitgifte van deze folder kunnen de gemeente en de VVM samenwerkingsovereenkomst 4 afsluiten. Deze handelt over informatieverschaffing over het openbaar vervoer.

3.4.3 / Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

Deze maatregelen werken aanvullend op de algemene sensibilisering:

- De algemene veiligheidscampagne aan het begin van elk schooljaar wordt behouden.
- Bij de uitbouw van het fietsroutenetwerk en trage wegennetwerk kan er een folder uitgegeven worden, die de routes naar de bedrijventerreinen en de Waaslandhaven extra belicht. Deze kan via de bedrijven verspreid worden.
- De nieuwe regeling in verband met vrachtwagenparkeren zal tijdens een infosessie worden meegedeeld aan de transportbedrijven en de zelfstandige chauffeurs.

3.4.4 / Handhaving

Het invoeren van nieuwe snelheids- of parkeerregimes,... heeft geen zin zonder handhavingsbeleid. Een goede communicatie naar de bevolking toe is ook hier belangrijk, zodat men weet waartoe de actie dient:

- Het parkeerbeleid blijft succesvol indien de handhaving wordt verder gezet. Dit geldt zowel voor het betalend parkeren als voor de blauwe zone en de gratis randparkings.
- Wanneer in de verschillende deelkernen alternatieven zijn gecreëerd voor het straatparkeren van vrachtwagens, zal een aanvullend reglement worden opgesteld dat het parkeren verbiedt voor voertuigen met een bepaalde toegelaten massa. Vervolgens zal ook het parkeren van vrachtwagens worden gehandhaafd.
- Er kunnen preventieve en nadien repressieve controles gehouden worden op verschillende locaties, waarna de resultaten van deze acties in het infoblad gemeld kunnen worden.
- In samenspraak met De Lijn kunnen er controles op het hinderen van het busverkeer georganiseerd worden. Deze acties richten zich op specifieke door de chauffeurs gemelde pijnpunten (en tijdstippen). Op deze manier kan de doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren.
- Om de realisatie van zone 30 gebieden en veilige schoolomgevingen waar te maken, zal een handhavingsbeleid noodzakelijk zijn.
- Ter ondersteuning van de maatregelen tegen het sluipverkeer van vrachtvervoer zal de politiezone elk jaar enkele controleacties organiseren. De handhaving van de maximumsnelheden op het grondgebied van Beveren-Melsele zal gebeuren op lokale wegen type II of hoger. Indien er problemen worden gesignaleerd van overdreven snelheid op de lokale wegen type III, zullen hier infrastructurele maatregelen worden genomen.

3.4.5 / Organisatie en management van het mobiliteitsbeleid

Intern overleg, communicatie en organisatie binnen bestuur en administratie zijn een belangrijke ondersteunende factor voor de mobiliteitsplanning.

- De gemeente heeft 9 jaar geleden haar mobiliteitsdienst uitgebouwd. Deze coördineert de realisatie van het mobiliteitsplan vanuit de gemeente. De dienst zal de concrete uitwerking van de acties verzorgen en gegevens over de effecten van deze acties verzamelen (met het oog op de jaarlijkse evaluatie en bijsturing van het mobiliteitsplan). Zij zal tevens instaan voor de samenwerking met de lokale politie en voor het contact met de bevolking en externe actoren. Gezien de omvang van het takenpakket, dient de mobiliteitsdienst voldoende bemand te zijn.
- De lokale politie zal de nodige tijd reserveren voor de acties die de realisatie van het mobiliteitsplan ondersteunen. Het aanwerven van bijkomend personeel wordt overwogen. Handhaving parkeren is uitbesteed.
- De werking van de verkeerscel, die maandelijks samenkomt, wordt verder ondersteund.
- Om het gebruik van het fietsroutenetwerk te vergemakkelijken, is een verdere uitbouw van de signalisatie onontbeerlijk. Fietsers verliezen dan geen tijd meer door de weg te moeten zoeken. Vooral de bewegwijzering van de verkeersarme routes zal dus van belang zijn. Verder confronteert deze signalisatie automobilisten of buurtbewoners dagelijks met het bestaan van het fietsroutenetwerk, wat hen ertoe kan aanzetten meer te gaan fietsen. Op de wegwijzers kunnen (moed gevende) afstanden naar nabijgelegen kernen aangegeven worden.
- In het landelijke gebied worden de voetwegels verder onderhouden. Door aan de toegangen tot de wegels een naambord te plaatsen kunnen passanten op het bestaan van deze doorsteken gewezen worden, waardoor ze meer gebruikt zullen worden. Verder kunnen de wegels op de stratenplannen van de gemeente aangeduid worden.
- Er zullen inspraakvergaderingen met de bevolking georganiseerd worden.
- Om de evolutie van het gebruik van de sluiproutes te kunnen volgen, kunnen er verkeerstellingen gehouden worden. Aan de hand van een kentekenonderzoek kan men de omvang van het probleem evalueren en indien nodig maatregelen nemen.
- Voor de realisatie van belangrijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals omvangrijke verkavelingen, bedrijventerreinen, of grote verkeersgenererende functies, zal er een mobiliteitsstudie opgemaakt worden, zodat de negatieve mobiliteitseffecten van deze ontwikkelingen op het bestaande weefsel verzacht kunnen worden.

4 / ACTIEPROGRAMMA

In bijlage bevinden zich tabellen die een overzicht geven van de geplande maatregelen binnen dit mobiliteitsplan. Er wordt een indicatie gegeven van de termijn waarbinnen de ingreep gerealiseerd wordt, en een eerste ruwe raming van de kostprijs. Onder korte termijn wordt een looptijd verstaan tot 3 jaar, middellange termijn loopt van 4 tot en met 6 jaar en lange termijn van 7 tot en met 10 jaar. Telkens wordt de verantwoordelijke partner aangeduid.

5 / TAAKSTELLINGEN

In de Verkenningnota werden voor elk geselecteerd thema een aantal taakstellingen geformuleerd. In een tabel in bijlage wordt aangegeven in hoeverre deze taakstellingen ook effectief worden gehaald.

6 / ORGANISATIE

6.1 / SAMENWERKINGSOVEREENKOMSTEN VOOR PROJECTEN

In voorgaande actietabellen is aangegeven welke partners initiatief nemen en betrokken zijn in het realiseren van de maatregelen.

De coördinatie van de uitvoering van het mobiliteitsplan ligt in handen van de gemeente. Afhankelijk van de uit te voeren maatregelen zorgt de gemeente ervoor dat de betrokkenen gezamenlijke initiatieven nemen.

In dit specifieke mobiliteitsplan worden volgende samenwerkingsovereenkomsten aangehaald om de acties te ondersteunen:

| Af te sluiten samenwerkingsovereenkomsten | Te realiseren project |
|---|-----------------------|
| Samenwerkingsovereenkomst 1: herinrichting van een gewestweg | |
| Samenwerkingsovereenkomst 2: Aanleg van rondweg of andere nieuwe verbindende of ontsluitende gewestweg | |
| Samenwerkingsovereenkomst 3: aanleg of herinrichting van tram- of busbanen en andere doorstromingsmaatregelen voor geregeld vervoer | |
| Samenwerkingsovereenkomst 4: netmanagement geregeld vervoer – project met bijkomend aanbod, met aanbods- doorstromings- en communicatiemaatregelen | |
| Samenwerkingsovereenkomst 5: aanleg of herinrichting van een schoolbuurt aan een gewestweg door de gemeente | |
| Samenwerkingsovereenkomst 6: Aanleg of verbetering van fietsinfrastructuur langs gewestwegen door de gemeente | |
| Samenwerkingsovereenkomst 7: aanleg of herinrichting van een gewestweg ter verbetering van de ontsluiting van een tewerkstellings-, winkel- of dienstzone | |
| Samenwerkingsovereenkomst 8: plaatsing van aan de bebouwde omgeving aangepaste verlichting van een gewestweg door de gemeente | |
| Samenwerkingsovereenkomst 9: aanleg of plaatsing van schermen of gronddammen langs een gewestweg die het wegverkeerslawaaï verminderen | |

6.2 / VERDERE EVALUATIE VAN HET MOBILITEITSPLAN

6.2.1 / Evaluatiemethode

Om het beleidsplan verder op te volgen, dient een monitoring- of meetsysteem opgezet te worden dat de mobiliteitsontwikkelingen volgens een vaste systematiek registreert. De essentie van deze evaluatie is de terugkoppeling tussen:

- de knelpunten;
- de doelstellingen;
- de resultaten van het beleidsplan;
- de effecten van haar acties.

Om dit te realiseren zal de gemeente Beveren, samen met de politie en mogelijke andere betrokken partijen:

- de resultaten van de snelheidsmetingen in een databank verzamelen zodat de evolutie in de tijd kan worden opgevolgd.
- de verkeersongevallen zo nauwkeurig mogelijk registreren met betrekking tot tijdstip, locatie, omstandigheden, betrokken voertuig(en) en oorzaken
- op geregelde tijdstippen tellingen organiseren op een aantal wegen van de intensiteiten van auto's en fietsers. De resultaten zullen worden verzameld in een databank, zodat de evolutie in de tijd kan worden opgevolgd.
- Op geregelde tijdstippen een parkeeronderzoek organiseren zodat men een duidelijk zicht behoudt op de parkeerdruk. De resultaten zullen worden verzameld in een databank, zodat de evolutie in de tijd kan worden opgevolgd.

BIJLAGEN

ACTIETABEL

| Werkdomein A : Impact ruimtelijke ordening | | | | | | | | |
|--|---|----------------------|-------------------------|---------------|------------|-----------------|---------------|--|
| Actie | Locatie | Hoofddoelstelling | Timing | Prioriteit | Initiatief | Partners | Raming | |
| A1 | Ruimtelijke planning | | | | | | | |
| A1.1 | Beleid volgens woonbehoeftestudie | Gebiedsdekkend | Bereikbaarheid | 2015 | Hoog | Gemeente | | |
| A1.2 | Afbakening kleinstedelijk gebied Beveren | Beveren / Melsele | Bereikbaarheid | In uitvoering | Hoog | Provincie | Gemeente | |
| A1.3 | PRUP Glastuinbouwgebied (26/10/2012 en geschorst dd 26.06/2013) | Melsele | Bereikbaarheid | In uitvoering | Gemiddeld | Provincie | Gemeente | |
| A1.4 | Plan-MER Oosterweelverbinding | Antwerpen | Bereikbaarheid | 2014 | Hoog | Vlaanderen | | |
| A1.5 | Planningsproces herbestemming militair domein Westackers | Haasdonk | Bereikbaarheid | In uitvoering | Gemiddeld | Provincie | Gemeente | |
| A1.6 | Planningsproces Belgische Fruitveiling | Vrasene | Bereikbaarheid | In uitvoering | Laag | Provincie | Gemeente | |
| A1.7 | Groen maximaal integreren in wegenprojecten en openbare ruimte. | Gebiedsdekkend | Milieu- natuurkwaliteit | pm | Hoog | Gemeente | | |
| A1.8 | Realisatie van zachte verbindingen (fiets/voetganger) in nieuwe verkavelingen | Gebiedsdekkend | Toegankelijkheid | pm | Hoog | Gemeente | | |
| A1.9 | Bij nieuwbouw van meergezinswoningen verplicht aantal staanplaatsen voor fietsen opleggen: 1 per slaapkamer + 1 extra | Gebiedsdekkend | Duurzaamheid | pm | Hoog | Gemeente | | |
| A1.10 | Bij nieuwbouw van meergezinswoningen verplicht aantal parkeerplaatsen opleggen, gedifferentieerd naar locatie | Gebiedsdekkend | Bereikbaarheid | pm | Hoog | Gemeente | | |
| A1.11 | Bij (ver)bouwen van bedrijven, verplicht aantal parkeerplaatsen opleggen afhankelijk van de functie | Gebiedsdekkend | Bereikbaarheid | pm | Hoog | Gemeente | | |
| A1.12 | Bij (ver)bouwen van bedrijven, verplicht aantal fietsenstallingen opleggen afhankelijk van de functie | Gebiedsdekkend | Bereikbaarheid | pm | Hoog | Gemeente | | |
| A2 | Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit | | | | | | | |
| A2.1 | Aanleg nieuwe ontsluitingsweg die de verbinding maakt vanaf de N70 naar de E34 Cfr plan Wase Burgemeesters | Beveren / Vrasene | Verkeersleefbaarheid | LT | Hoog | AWV | Beveren | |
| A2.2 | Station Beveren als strategisch multimodaal project met aansluiting rondweg Gasdam | Beveren | Duurzaamheid | LT | Gemiddeld | Gemeente | NMBS/Infrabel | |
| A2.3 | Realisatie Logistiek Park Waasland | Verrebroek | Bereikbaarheid | KT | Hoog | MSLO | Gemeente | |
| A2.4 | Aanleg westelijke havenontsluiting | Vrasene / Verrebroek | Bereikbaarheid | MT | Gemiddeld | AMT | Beveren | |
| A2.5 | Aanleg parallelwegen E17 cfr Plan Wase Burgemeesters | Beveren / Melsele | Bereikbaarheid | LT | Gemiddeld | AWV | Beveren | |
| A2.6 | Onderzoek naar ontsluiting centrum Beveren rekening houdend met ontwikkeling Beveren-Zuid & Gasdam | Beveren / Melsele | Bereikbaarheid | LT | Gemiddeld | AWV | Beveren | |
| A3 | Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen | | | | | | | |
| A3.1 | Juridisch onderbouwen in bovenlokaal planningsproces van ontsluitingsweg tussen de N70 naar de E34, zowel RSV als PRS | Beveren / Vrasene | Verkeersleefbaarheid | KT | Hoog | RWO / Provincie | Beveren | |
| A3.2 | In samenhang met de verbindingsweg tussen de N70 en de E34 de gewestplanreservering van de R2 inperken | Beveren / Vrasene | Verkeersleefbaarheid | LT | Hoog | RWO / Provincie | Beveren | |
| A3.3 | Verkeersfunctie as Mosselbank-Zillebeek opwaarderen als ontsluitingsweg ivf de vergindingsweg N70-E34 | Vrasene | Verkeersleefbaarheid | MT | Gemiddeld | Beveren | | |
| A3.4 | In overleg met de bevoegde instanties in Nederland een tonnagebeperking invoeren op de N691-Woestijnestraat | Nieuw-Namen | Verkeersleefbaarheid | KT | Gemiddeld | Beveren | | |
| A3.5 | Snelheidsregimes realiseren | Gebiedsdekkend | Verkeersleefbaarheid | KT | Gemiddeld | Beveren | | |
| A3.6 | In de Kieldrechtsebaan, ten noorden van Verrebroek, wordt een tonnagebeperking ingesteld die tegelijk Kieldrecht afschermt. Dit staat in relatie tot het nieuw afrittencolplex in Vrasene | Verrebroek | Verkeersleefbaarheid | MT | Gemiddeld | Beveren | | |
| A3.7 | Tonnagebeperking invoeren op de Grote Kouterstraat - Nieuwe Baan - Provinciale Baan - Brugstraat ivf de verbindingsweg N70-E34 | Vrasene | Verkeersleefbaarheid | MT | Gemiddeld | Beveren | | |

| Werkdomein B : Acties verkeers- en vervoersinfrastructuur | | | | | | | | |
|---|---|-------------------|--------------------|-----------|------------|------------------------|--|--------------|
| | Actie | Locatie | Hoofddoelstelling | Timing | Prioriteit | Initiatief | Partners | Raming |
| B1 | Voetgangersvoorzieningen | | | | | | | |
| B1.1 | Landschapskamers worden toegankelijk gemaakt door de uitbouw van een tragewegennetwerk | Gebiedsdekkend | Toegankelijkheid | KT | Gemiddeld | Gemeente | | |
| B1.2 | Bij nieuwe geplande woonwijken worden trage wegen ingezet voor het bevorderen van de toegankelijkheid | Gebiedsdekkend | Toegankelijkheid | KT | Gemiddeld | Gemeente | | |
| B1.3 | Plaatsen waar trage wegen uitkomen op gewone wegen zullen zichtbaar gemaakt en beschermd worden cfr voorstellen in beleidsnota | Gebiedsdekkend | Verkeersveiligheid | KT | Gemiddeld | Gemeente | | |
| B1.4 | Missing links wegwerken in het trage wegen netwerk | Gebiedsdekkend | Bereikbaarheid | KT | Gemiddeld | Gemeente | | 40000 €/jaar |
| B1.5 | Aanleg wegel tussen Pauwstraat en fietspad langsheen Gentbocht | Melsele | Toegankelijkheid | 2015 | Hoog | Gemeente | | 100 000 |
| B2 | Fietsverbindingen | | | | | | | |
| B2.1 | Fietspad Meersenebeek - Lokale fietsroute | Beveren / Melsele | Bereikbaarheid | 2016-2017 | Hoog | Gemeente | | 200 000 |
| B2.2 | Fietsverbinding Farneselaan - Lokale fietsroute | Melsele | Bereikbaarheid | 2015 | Hoog | Gemeente | | 58 000 |
| B2.3 | Bij de nieuwe noordelijk tangente naar de E34 worden alle geplande kruisingen voor fietsers ongelijkgronds | Beveren / Vrasene | Toegankelijkheid | LT | Hoog | AMT | | |
| B2.4 | Fietsbrug over E34 cfr. actieprogramma GRUP Haven | Beveren | Toegankelijkheid | MT | Hoog | AMT | Gemeente/AWV/MSLO/Havenbedrijf/Provincie | |
| B2.5 | Fietsbrug thv spoorwegbrug spoorlijn 10 cfr. actie actieprogramma GRUP Haven | Melsele | Toegankelijkheid | 2016 | Hoog | AMT | Gemeente/AWV/MSLO/Havenbedrijf/Provincie | |
| B2.6 | Watergang verder uitbouwen als langeafstandsfietsroute door missing link in te vullen tussen Braderik en Hoefdam | Vrasene | Verkeersveiligheid | MT | Gemiddeld | Provincie | | |
| B2.7 | Opnemen in LAF nieuwe route Vrasene - Beveren | Beveren / Vrasene | Bereikbaarheid | KT | Hoog | Provincie | | |
| B2.8 | Opnemen Watergang in het LAF: naar beoordelingscommissie brengen | Vrasene | Bereikbaarheid | KT | Hoog | Provincie | | |
| B2.9 | Zillebeek-Mosselbank-Brugstraat op BFF wordt bovenlokale fietsroute | Beveren / Vrasene | Bereikbaarheid | | Hoog | Provincie | | |
| B2.10 | Fietspad Westakkers - op oude spoorlijn | Beveren | Bereikbaarheid | 2016 | Gemiddeld | Gemeente | | 200 000 |
| B2.11 | Fietspad langsheen het spoor (Vanaf station Beveren tot grens met Zwijsdrecht) | Beveren / Melsele | Bereikbaarheid | 2015 | Hoog | Gemeente/Provincie/AWV | | 900 000 |
| B2.12 | Fietspaden Kieldrecht-Proserpolder (N451), aanpakken als onderdeel van BFF. (oude trambedding) | Kieldrecht / Doel | Bereikbaarheid | MT | Gemiddeld | Gemeente/Provincie/AWV | | |
| B2.13 | BFF aanpassen ter hoogte van de gevangenis. Achter de gevangenis ipv over de Schaarbeekstraat. | Melsele | Toegankelijkheid | | Hoog | Provincie | | |
| B2.14 | LAF langs spoorweg 10 opnemen als hoofdroute BFF | Melsele | Bereikbaarheid | KT | Hoog | Provincie | | |
| B2.15 | Functionele fietsroute langs N70 tussen Sint-Niklaas en kruising met spoorweg Gent-Antwerpen hercategoriseren als lokale fietsroute. | Beveren | Bereikbaarheid | KT | Hoog | Provincie | | |
| B2.16 | Het fietspad langs de N70 vanaf de kruising met de spoorweg Gent-Antwerpen tot aan de Grote Markt wordt opgewaardeerd tot bovenlokale functionele fietsroute | Beveren | Bereikbaarheid | KT | Hoog | Provincie | | |
| B2.17 | Volgende straten worden omgezet van lokale fietsroute naar lokale functionele fietsroute in het kader van provinciale subsidiering: | | Toegankelijkheid | KT | Hoog | Provincie | | |
| | <i>Veldstraat, Winningenstraat, Beekmolenstraat, Schaarbeekstraat, Nieuwlandstraat, Fordstraat, Snoeckstraat, Burggravenstraat, Kalishoekstraat, Kloetstraat.</i> | Melsele | | | | | | |
| | <i>Stuk Ropstraat, doorsteek naar Stuurstraat, Stuurstraat tot aan Kruisstraat en Kruisstraat zelf.</i> | Haasdonk | | | | | | |
| | <i>Doornpark, Boerenstraat, Moerstraat en doorsteek naar Daalstraat</i> | Beveren / Vrasene | | | | | | |
| | <i>Pastoor Steenssensstraat, Elzestraat en Polderstraat</i> | Beveren | | | | | | |
| | <i>Leon Labytstraat, Van Craenenbroeckstraat, Halfdreef, Leurshoek en Koolputstraat</i> | Beveren | | | | | | |
| | <i>Melselestraat</i> | Haasdonk | | | | | | |
| | <i>Gentstraat en de verdere verbinding met de Spoorweglaan</i> | Melsele | | | | | | |
| B2.18 | Verlichting plaatsen langsheen het fietspad naast de Gentbocht | Melsele | Verkeersveiligheid | KT | Hoog | Gemeente | | |
| B2.19 | Onderzoek naar fietsverbinding in het verlengde van de Zandstraat naar Duivendam | Haasdonk | Verkeersveiligheid | MT | Gemiddeld | Gemeente | | |

| B3 | Openbaarvervoernetwerk | | | | | | |
|-----------|--|-------------------|----------------------|-----------|-----------|----------|-----------|
| B3.1 | Onderzoek keerpunt tram rekening houdend met de verschillende argumenten van de betrokken partijen. De gemeente wenst dit te realiseren aan het station van Beveren. | Beveren | Toegankelijkheid | KT | Hoog | De Lijn | |
| B3.2 | Tramverlenging van Zwijndrecht tot Beveren | Beveren / Melsele | Toegankelijkheid | MT | Gemiddeld | De Lijn | |
| B3.3 | Tramverlenging van Beveren tot Doornpark | Beveren | toegankelijkheid | LT | Gemiddeld | De Lijn | |
| B3.4 | Herschikking busnet bij doortrekking tram: wensbeeld - frequentie | Gebiedsdekkend | Toegankelijkheid | MT | Gemiddeld | De Lijn | |
| | <i>Tram Beveren - Antwerpen L.O. - Merksem 10"</i> | | | | | | |
| | <i>Snelbus Zelzate - Wachtebeke - Moerbeke - SGW - Kallo - Antwerpen 15"</i> | | | | | | |
| | <i>Verbindende buslijn Beveren - Kruibeke 30"</i> | | | | | | |
| | <i>Verbindende buslijn Beveren - Kallo - Stabroek - Kapellen 30"</i> | | | | | | |
| | <i>Ontsluitende buslijn Beveren - Haasdonk - Temse 30"</i> | | | | | | |
| | <i>Ontsluitende buslijn Beveren - Haasdonk - Sint-Niklaas - Waasmunster - Lokeren 30"</i> | | | | | | |
| | <i>Ontsluitende buslijn Beveren - Vrasene - Sint-Gillis-Waas 30"</i> | | | | | | |
| | <i>Ontsluitende buslijn Beveren - Vrasene - Verrebroek - Kieldrecht 30"</i> | | | | | | |
| | <i>Ontsluitende buslijn Sint-Niklaas - Vrasene - Verrebroek - Kieldrecht 30"</i> | | | | | | |
| | <i>Ontsluitende buslijn Sint-Niklaas - Vrasene - Kallo</i> | | | | | | |
| | <i>Voorstadslijn Sint-Niklaas - Beveren 20"</i> | | | | | | |
| | <i>Voorstadslijn Sint-Niklaas - Nieuwkerken-Waas - Vrasene 20"</i> | | | | | | |
| B3.5 | Ontsluiting Schaarbeeksite Krijgsbaan (bedrijventerrein & nieuwe gevangenis) | Melsele | Bereikbaarheid | LT | Hoog | De Lijn | |
| B3.6 | Belbus in poldergebieden (cfr ontsluiting jeugdcentrum in Prosperpolder) | Polders | Bereikbaarheid | LT | Hoog | De Lijn | |
| B3.7 | De wachttijden van de huidige belbus inkorten, mogelijkheid onderzoeken voor 2de voertuig. | Beveren / Melsele | Bereikbaarheid | LT | Gemiddeld | De Lijn | |
| B3.8 | De bushaltes voorzien van fietsstallingen | Gebiedsdekkend | Duurzaamheid | KT | Gemiddeld | Gemeente | |
| B3.9 | Openbaar vervoer naar de Waaslandhaven (cfr. Strategisch Plan) | Gebiedsdekkend | Toegankelijkheid | MT | Gemiddeld | De Lijn | |
| B3.10 | Comfort wachtende treinreizigers behouden | Beveren | Verkeersleefbaarheid | KT | Gemiddeld | NMBS | |
| B3.11 | Raadpleging dienstregeling en ticketaanschaffing gebruiksvriendelijk maken met aandacht voor ouderen | Beveren | Toegankelijkheid | KT | Hoog | NMBS | |
| | | | | | | | |
| B4 | (Her)inrichting van wegen | | | | | | |
| B4.1 | Heraanleg Molenstraat met aandacht voor de schoolomgeving en inrichting fietspaden als onderdeel BFF | Kieldrecht | Verkeersveiligheid | 2016-2017 | Hoog | Gemeente | 3 500 000 |
| | Heraanleg Tragel met aandacht voor zachte weggebruiker | | | | | | |
| | Heraanleg Merodestraat met aandacht voor het openbaar vervoer en parkeergelegenheid | | | | | | |
| B4.2 | Heraanleg Sint-Laurentiusstraat met aandacht voor schoolomgeving - fietsfonds dossier PAC 20/08/2010 | Verrebroek | Verkeersveiligheid | MT | Gemiddeld | Gemeente | 970 000 |
| B4.3 | Heraanleg Burggravenstraat incl. fietspaden - lokale fietsroute | Melsele | Verkeersveiligheid | 2016 | Hoog | Gemeente | 1 155 000 |
| B4.4 | Heraanleg Spoorweglaan met aandacht voor parkeerproblematiek - Lokale fietsroute | Melsele | Verkeersveiligheid | 2018 | Hoog | Gemeente | 2 000 000 |
| B4.5 | Heraanleg uitkom Elzestraat op Zillebeek - Lokale fietsroute | Beveren | Verkeersveiligheid | 2014 | Hoog | Gemeente | 223500 |
| B4.6 | Heraanleg Elzestraat - Lokale fietsroute | Beveren | Verkeersveiligheid | 2019 | Hoog | Gemeente | 640000 |
| B4.7 | Heraanleg van de Klapperstraat met aandacht voor fietsers en parkeergelegenheid | Beveren | Verkeersleefbaarheid | 2018-2019 | Gemiddeld | Gemeente | 1 600 000 |
| | Beveiligen kruispunt Lindelaan-Klapperstraat-Prosper Van Raemdonckstraat | | | | | | |
| | Beveiligen kruispunt Donkvijverstraat - Klapperstraat met aandacht voor fietsers | | | | | | |
| | Heraanleg Bijlstraat | | | | | | |
| B4.8 | Heraanleg Ciamberlanidreef met aandacht voor parkeergebeuren | Beveren | Verkeersleefbaarheid | 2016-2017 | Gemiddeld | Gemeente | 2 360 000 |
| | Heraanleg Yzerhand met aandacht voor parkeergebeuren en invoeren enkelrichting - BFF | | | | | | |
| | Heraanleg Donkvijverstraat met aandacht voor schoolroute | | | | | | |
| | Heraanleg De Brownestraat met aandacht toelevering de Warande | | | | | | |
| B4.9 | Heraanleg Snoeckstraat incl. fietspaden - Lokale fietsroute | Melsele | Verkeersveiligheid | 2019 | Hoog | Gemeente | 2 480 000 |
| B4.10 | Heraanleg Fabrieksstraat met aandacht voor zachte weggebruiker en parkeergelegenheid - BFF | Kallo | Verkeersveiligheid | 2017-2018 | Hoog | Gemeente | 800 000 |
| B4.11 | Heraanleg Luitenant Van Eepoelstraat met aandacht voor zachte weggebruiker | Beveren | Verkeersveiligheid | 2019 | Hoog | Gemeente | 1 500 000 |
| B4.12 | Heraanleg Heirbaan incl. fietspaden - BFF | Melsele | | 2014-2015 | Hoog | Gemeente | 3 034 000 |
| | Beveiligen kruispunt Kruibekesteenweg - Heirbaan dmv slimme lichten als maatregel tegen sluipverkeer | Beveren | Verkeersveiligheid | | | Gemeente | |
| B4.13 | Heraanleg Melselestraat - Lokale fietsroute | Haasdonk | Verkeersveiligheid | 2016-2017 | Hoog | Gemeente | 1 535 000 |
| | Heraanleg Heirbaan - BFF | | | | | | |
| | Heraanleg Keizerstraat - BFF | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|-----------|--|--------------------------------|----------------------|-----------|-----------|----------|----------|-----------|
| B4.14 | Heraanleg Ropstraat - Stukje lokale fietsroute | Haasdonk | Verkeersleefbaarheid | 2018-2019 | Gemiddeld | Gemeente | | 3 000 000 |
| B4.15 | Heraanleg Rijkstraat | Verrebroek | Verkeersveiligheid | 2015-2016 | Hoog | Gemeente | | 2 683 570 |
| B4.16 | Aanleg Doortocht N70 te Melsele (tussen rotonde Cortewalle en Burggravenstraat) - BFF | Beveren / Melsele | Toegankelijkheid | 2016 | Hoog | AWV | Gemeente | 5 755 000 |
| B4.17 | Doortocht N70 Melsele (tussen Burggravenstraat en grens Zwijndrecht) | Melsele | Verkeersleefbaarheid | MT | Hoog | AWV | Gemeente | |
| B4.19 | De oversteekbaarheid van de N70 ter hoogte van de zorgcentra verbeteren | Beveren | Verkeersveiligheid | KT | Hoog | AWV | | |
| B4.20 | Onderzoeken veiligheid fietsers ter hoogte van de lichtengeregelde kruispunten N70 -> automobilisten vergeten te vaak dat fietsers langer groen krijgen dan voetgangers | Beveren | Verkeersveiligheid | KT | Hoog | AWV | | |
| B4.22 | Nieuwe ontsluiting Doornpark dmv ongelijkgrondse kruising met spoor | Beveren | Bereikbaarheid | LT | Hoog | AWV | Gemeente | |
| B4.23 | Doortocht N450 (tussen Kapelwegel en E34) - BFF | Melsele | Verkeersveiligheid | 2015-2016 | Hoog | AWV | Gemeente | 1 420 000 |
| B4.24 | Doortocht N450 Melsele (tussen N70 & Kapelwegel) | Melsele | Verkeersveiligheid | MT | Hoog | AWV | Gemeente | |
| B4.25 | Nieuwe wegen in het kader van het Strategisch Plan voor het Linkerscheldeoevergebied. | | Bereikbaarheid | LT | Gemiddeld | AMT | | |
| B4.26 | Aanleg verkeerswisselaar Waaslandhaven-West + aanpassen 'Polderhuis' | Verrebroek / Vrasene | Bereikbaarheid | MT | Gemiddeld | AMT | | |
| B4.27 | Omvormen verkeerswisselaar Waaslandhaven -Zuid (R2-A11) | Kallo | Verkeersveiligheid | MT | Gemiddeld | AMT | | |
| B4.28 | Beveiligen kruispunt Melseledijk - Calamerenstraat dmv slimme lichten om verkeer af te remmen | Kallo | Verkeersveiligheid | | Gemiddeld | Gemeente | | |
| B4.29 | Heraanleg Farnèselaan | Melsele | Bereikbaarheid | 2016-2017 | Hoog | Gemeente | | 800 000 |
| B4.30 | Realiseren van fietsstraten bij hoog fietsgebruik en te weinig ruimte voor fietspaden | Gebiedsdekkend | Verkeersleefbaarheid | KT | Gemiddeld | Gemeente | | |
| B4.31 | Fietspaden Kruibeksteenweg aanpassen | Beveren / Melsele | Toegankelijkheid | LT | Laag | Gemeente | | |
| B4.32 | Aanleg fietspaden Zillebeek - Mosselbank - Brugstraat cfr fietsvademecum | Vrasene | Verkeersleefbaarheid | LT | Gemiddeld | Gemeente | | |
| B4.33 | Fietspaden Gaverlandstraat (buiten zone 30) | Melsele | Verkeersveiligheid | LT | Laag | Gemeente | | |
| B4.34 | Fietspaden Bosdamlaan | Beveren | Verkeersveiligheid | LT | Laag | Gemeente | | |
| B4.35 | Mogelijkheden onderzoeken tot het weren van vrachtverkeer door Kallo. | Melsele / Kallo | Verkeersleefbaarheid | KT | Hoog | Gemeente | | |
| B4.36 | Woon-werkverkeer weren in Hoog Kallo. | Melsele | Verkeersleefbaarheid | MT | Hoog | Gemeente | De Lijn | |
| B4.38 | Voetpaden langsheen Fabrieksstraat (Van Belgomilk - tot Steenlandlaan) in combinatie heraanleg Fabrieksstraat | Kallo | Verkeersveiligheid | MT | Hoog | AMT | | |
| B4.39 | Verbeteren toegankelijkheid van het openbaar domein voor zachte weggebruikers met specifieke aandacht voor anders validen. | Gebiedsdekkend | Toegankelijkheid | KT | Gemiddeld | Gemeente | | |
| B4.40 | Onderzoek naar de mogelijkheden om het dossier N70 -West (Vanaf grens Sint-Niklaas tot aan de Bosdamlaan) op te starten. | Beveren | Verkeersveiligheid | MT | Hoog | Gemeente | | |
| B4.41 | Verbetering van de fietspaden langsheen de N451 | Vrasene / Verrebroek / Vrasene | Toegankelijkheid | LT | Hoog | Gemeente | | |
| | | | | | | | | |
| B5 | Parkeerbeleid | | | | | | | |
| B5.1 | Parkeerregimes in Beveren en Melsele worden aangepast ifv komst tram | Beveren / Melsele | Verkeersleefbaarheid | MT | Laag | Gemeente | | |
| | | | | | | | | |

| Werkdomein C: gewenste ondersteunende of flankerende maatregelen | | | | | | | | |
|--|---|--------------------|--------------------|------------|------------|----------|---------|-----------------------|
| Actie | Locatie | Hoofddoelstelling | Timing | Prioriteit | Initiatief | Partners | Raming | |
| C1 | Vervoersmanagement | | | | | | | |
| C1.1 | Duurzaam verplaatsingsgedrag gemeentepersoneel verder stimuleren | Gebiedsdekkend | Duurzaamheid | Bestaand | Gemiddeld | Gemeente | 68 000 | |
| C1.2 | Bedrijfsvervoersplannen voor haven en bedrijvzones ondersteunen | Gebiedsdekkend | Bereikbaarheid | pm | Gemiddeld | Gemeente | | |
| C1.3 | Creëren van dienstfietsenpool voor gemeentepersoneel. | Gebiedsdekkend | Duurzaamheid | 2015 | Hoog | Gemeente | | |
| C1.4 | Invoering van autodelen | Gebiedsdekkend | Duurzaamheid | 2016 | Gemiddeld | Gemeente | | |
| C1.5 | Onderzoek naar het potentieel van fietsdelen | Gebiedsdekkend | Duurzaamheid | 2016 | Gemiddeld | Gemeente | | |
| C1.6 | Verdere uitbreiding van het aantal fietsstraten | Gebiedsdekkend | Duurzaamheid | Bestaand | Gemiddeld | Gemeente | | |
| C2 | Tarifiering | | | | | | | |
| C2.1 | Gemeentelijke korting op Buzzy-abonnementen | Gebiedsdekkend | Toegankelijkheid | Bestaand | Hoog | Gemeente | De Lijn | 125.000 € / jaar |
| C2.2 | Gratis busvervoer op dinsdag | gebiedsdekkend | Toegankelijkheid | Bestaand | Hoog | Gemeente | De Lijn | 12.000 € / jaar |
| C2.3 | Streven naar geïntegreerde OV-tarieven met het stadsgewest Antwerpen | Gebiedsdekkend | Toegankelijkheid | MT | Gemiddeld | De Lijn | | |
| C2.4 | Eén OVtarief voor verplaatsingen binnen de gemeente. | Gebiedsdekkend | Toegankelijkheid | MT | Gemiddeld | De Lijn | | |
| C3 | Algemene sensibilisering | | | | | | | |
| C3.1 | Dag van de trage weg | Gebiedsdekkend | Duurzaamheid | Bestaand | Gemiddeld | Gemeente | | 2 000 |
| C3.2 | Autoloze zondag | Gebiedsdekkend | Duurzaamheid | Bestaand | Gemiddeld | Gemeente | | |
| C3.3 | Schoolvervoersplannen elke 6 jaar actualiseren , laatste versie 2013 | Lagere scholen | Verkeersveiligheid | 2019 | Gemiddeld | Gemeente | | |
| C3.4 | Elke drie jaar de knelpunten oplijsten van de schoolvervoerplannen | Lagere scholen | Verkeersveiligheid | 2016 | Hoog | Gemeente | | |
| C3.5 | Elke zes jaar de modal split actualiseren van de schoolvervoerplannen | Lagere scholen | Duurzaamheid | 2019 | Laag | Gemeente | | |
| C3.6 | Schoolroutekaarten elke 6 jaar actualiseren, laatste versie 2013 | Lagere scholen | Duurzaamheid | 2019 | Laag | Gemeente | | 9 600 |
| C3.7 | Algemene veiligheids campagne aan het begin van elk schooljaar (Strapdag) | Lagere scholen | Verkeersveiligheid | Bestaand | Hoog | Gemeente | | 30 € / school / jaar |
| C3.8 | Zichtbaarheids campagne voor Iln van de lagere school, elk schooljaar van herfstvakantie tot krokusvakantie (Ik hou van Fluo) | Lagere scholen | Verkeersveiligheid | Bestaand | Hoog | Gemeente | | 7000 € / jaar |
| C3.9 | Verkeerscampagnedag in elke lagere school afhankelijk van de situatie. (Scholen kunnen kiezen uit verschillende actiepakketten) | Lagere scholen | Verkeersveiligheid | Bestaand | Hoog | Gemeente | | 100 € / school / jaar |
| C3.10 | Verkeerstoneel (3de kleuterklas en 1ste leerjaar) (twee-jaarlijks) | Lagere scholen | Verkeersveiligheid | Bestaand | Hoog | Gemeente | | 5000 € / jaar |
| C3.11 | Fietscontroles in de scholen | Lagere scholen | Verkeersveiligheid | Bestaand | Hoog | Politie | | |
| C3.12 | Verkeerslessen 3de en 4de en 5de lj | Lagere scholen | Verkeersveiligheid | Bestaand | Hoog | Politie | | |
| C3.13 | Verkeersparcours ter beschikking stellen aan scholen | Lagere scholen | Verkeersveiligheid | Bestaand | Gemiddeld | Gemeente | | 9 961 |
| C3.14 | Dode hoekkoffer ter beschikking stellen aan scholen | Lagere scholen | Verkeersveiligheid | Bestaand | Gemiddeld | Gemeente | | 1 250 |
| C3.15 | Fietsparcours ter beschikking stellen aan scholen | Lagere scholen | Verkeersveiligheid | Bestaand | Gemiddeld | Gemeente | | 3 630 |
| C3.16 | Affiches octopuspalen - maandelijks te vervangen tijdens schooljaar | Lagere scholen | Verkeersveiligheid | Bestaand | Gemiddeld | Gemeente | | 40 €/maand |
| C3.17 | Croescontrole (3de graad middelbaar onderwijs) | Middelbare scholen | Verkeersveiligheid | Bestaand | Hoog | Gemeente | | 3 000 |
| C3.18 | Schoolroutekaarten middelbaar onderwijs elke 6 jaar actualiseren , laatste versie 2012 | Middelbare scholen | Verkeersveiligheid | 2018 | Laag | Gemeente | | 2 000 |
| C3.19 | Mobibus | Middelbare scholen | Verkeersveiligheid | 2015 | Gemiddeld | Gemeente | | 1 000 |
| C3.20 | Actie uitwerken om fietsgebruik bij middelbare scholieren te promoten | Middelbare scholen | Verkeersveiligheid | 2017 | Hoog | Gemeente | | |

| | | | | | | | | |
|-----------|--|----------------|-------------------------|----------|-----------|---------------------|---------|--------|
| C4 | Handhaving | | | | | | | |
| C4.1 | Jaarlijks controle-acties organiseren op snelheid | Gebiedsdekkend | Verkeersveiligheid | Bestaand | Hoog | Politie | | |
| C4.2 | Jaarlijks controle-acties organiseren op zwaar vervoer | Gebiedsdekkend | Verkeersveiligheid | Bestaand | Hoog | Politie | | |
| C4.3 | Jaarlijks controle-acties houden op foutief parkeren | Gebiedsdekkend | Verkeersveiligheid | Bestaand | Hoog | Politie | | |
| C4.4 | Parkeercontroles | Beveren | Verkeersveiligheid | Bestaand | Gemiddeld | Parkeer- bedrijf | Beveren | |
| C4.5 | Controles op hinderen busverkeer | Gebiedsdekkend | Verkeersveiligheid | Bestaand | Hoog | Politie | De Lijn | |
| C4.6 | Toezicht zone 30 | Gebiedsdekkend | Verkeersveiligheid | Bestaand | Gemiddeld | Politie | | |
| C4.7 | Venstertijden voor toelevering winkels: handhaving | Beveren | Verkeersveiligheid | Bestaand | Gemiddeld | Politie | | |
| | | | | | | | | |
| C5 | Beleidsondersteuning | | | | | | | |
| C5.1 | Bewegwijzering verkeersarme fietsroutes en wandelroutes | Gebiedsdekkend | Bereikbaarheid | 2014 | Gemiddeld | Provincie | | |
| C5.2 | Trage wegenkaart actualiseren | Gebiedsdekkend | Bereikbaarheid | 2016 | Gemiddeld | Gemeente | | |
| C5.3 | Openbaar onderzoek mobiliteitsplan organiseren | Gebiedsdekkend | | 2014 | Hoog | Gemeente | | |
| C5.4 | Opleiding gemachtigde verkeerstoezichters - jaarlijks | Scholen | Verkeersveiligheid | Bestaand | Hoog | Politie | | |
| C5.5 | Materiaal gemachtigd verkeerstoezichters ter beschikking stellen | Scholen | Verkeersveiligheid | Bestaand | Hoog | Gemeente | | 1 500 |
| C5.9 | Folders met fietsroutes creëren naar strategische plaatsen | Gebiedsdekkend | Bereikbaarheid | KT | Gemiddeld | Gemeente | | |
| | | | | | | | | |
| C6 | Monitoring en evaluatie | | | | | | | |
| C6.1 | Werkingsverkeerscel verder ondersteunen | | | Bestaand | Gemiddeld | Gemeente | | |
| C6.2 | Tweejaarlijkse telling gemotoriseerd verkeer gedurende één week op de grote verkeersassen in Beveren | Gebiedsdekkend | Verkeersleefbaarheid | Bestaand | Gemiddeld | Gemeente | | 20 000 |
| C6.3 | Tweejaarlijkse telling fietsverkeer gedurende één week op de grote fietsassen | Gebiedsdekkend | Milieu- en natuurbeleid | Bestaand | Gemiddeld | Gemeente | | 15 000 |
| C6.4 | Ongevallenstatistieken bijhouden | Gebiedsdekkend | Verkeersveiligheid | Bestaand | Hoog | Politie | | |
| C6.5 | Klachten bevolking bijhouden | Gebiedsdekkend | | Bestaand | Hoog | Gemeente | | |
| C6.6 | Noden fietspaden opvolgen | Gebiedsdekkend | Toegankelijkheid | pm | Hoog | Gemeente | | |
| C6.7 | Onderzoek naar sluipverkeer | Gebiedsdekkend | Verkeersleefbaarheid | 2016 | Hoog | Gemeente | | |

TAAKSTELLINGEN

| Thema | Relatie met ander thema | Taakstellingen | Stand van zaken |
|------------------|-------------------------------------|---|---|
| Trage wegen | | Opmaak inventaris | De inventaris is gemaakt maar moet nog verfijnd worden. |
| | | Opmaak beleidsplan. Mb opmaken en uitbouwen van de gewenste trage wegenstructuur in de vorm van een herwaarderingsplan. | Er is een samenwerkingsovereenkomst afgesloten met de VZW trage wegen en de Provincie om het beleidsplan uit te werken. Er zal per gemeente gewerkt worden. Als eerste is Vrasene aan de beurt. |
| | | Promotie door wandel- en fietsbrochures, georganiseerde wandeltochten, Trage Wegendagen | In 2011 is de eerste trage wegenkaart gepubliceerd met speciale aandacht voor natuurgebieden. Daarnaast wordt sinds 2011 de dag van de trage weg georganiseerd. |
| Fietsnetwerken | Categorisering | Lokale wegen 3: geen fietspaden. | Wordt meegenomen in projecten |
| | | BIBEKO aanliggende fietspaden, BUBEKO vrijliggende fietspaden. | Wordt meegenomen in projecten |
| | | Bij voorkeur enkelrichtingsfietspaden. | Wordt meegenomen in projecten |
| | Bewegwijzering | Veilige fietsroutes aanduiden. | Er is een overeenkomst afgesloten met de Provincie. De bewegwijzering wordt in 2014 geplaatst |
| | Duurzaam woon-schoolverkeer | Informatieverstrekking | Elke leerling van de lagere en middelbare school heeft een kaart gekregen met de meest veilige routes naar school. |
| Openbaar vervoer | Herinrichting Stationsplein Beveren | Opmaak structuurschets Stationsplein | Is voorlopig on hold gezet. Pas als men een concensus bereikt heeft over de bereikbaarheid van het station met de tram kan hier verder aan gewerkt worden. |
| | | Onderzoek naar mogelijke Tracés tram, met extra gegeven om de bereikbaarheid van Station van Beveren te bestuderen. | Is opgestart. |
| | | Onderzoek naar mogelijkheden om de polderdorpen beter te bedienen. | Door de huidige besparingen opgelegd aan De Lijn hebben zij geen mogelijkheid de polderdorpen beter te bedienen. In hun masterplan 2020 is dit wel voorzien. |

| | | | | |
|----------------------|--|--|---|--|
| Categorisering wegen | | Circulatieplan van Melsele een statuut geven | Nog niet gerealiseerd | |
| | | Niet benoemde wegen uit het eerste mobiliteitsplan een statuut geven | Alle wegen hebben een statuut gekregen. | |
| | Snelheidsplan | | Algemeen: 70 km/u | Moet nog in praktijk gerealiseerd worden. |
| | | | Alle wegen BIBEKO max. 50 | Gerealiseerd |
| | | | Lokale III BIBEKO + schoolomgevingen = zone 30; Woonkorrels BUBEKO = 50 km/u | De zone 30 schoolomgevingen zijn gerealiseerd Gerealiseerd |
| | Routes zwaar vervoer | | Geen doorgaand zwaar vervoer op lokale wegen type 2 en 3 | De meeste van deze wegen zijn zo ingericht dat er geen zwaar vervoer doorkan. |
| | | | Tonnagebeperingen invoeren | In de meeste deelgemeenten zijn er tonnagebeperingen ingevoerd. |
| | Ondersteuning | | Opstart OngevallenGIS | Gerealiseerd |
| | Handhaving | | Controles op sluipverkeer vrachtwagens | Er zijn verschillende politiemensen die een speciale opleiding gekregen hebben om vrachtverkeer te controleren. Sindsdien wordt er geregeld gecontroleerd. |
| | | | Snelheid | Er wordt op regelmatige tijdstippen gecontroleerd. |
| Milieu | | Toepassing CAR-model | Beveren heeft op zijn grondgebied vier vaste en 1 verplaatsbare fijnstofmeter staan. | |
| Parkeerbeleid | Strategisch ruimtelijk project Warande | Opstellen parkeerplan voor het centrum van Beveren. | In 2008 is er een uitgebreid parkeeronderzoek gevoerd. In november 2009 is het nieuwe parkeerregime in het centrum van Beveren ingevoerd. | |
| | Zwaar vervoer | Plaatsen zoeken waar parkings gerealiseerd kunnen worden. | Uit onderzoek is gebleken dat het moeilijk is ruimte te vinden voor parkings voor vrachtwagens. Daarom is besloten om continu te monitoren en wanneer de kans zich voordoet een beperkt aantal parkeerplaatsen te creëren. De eerste parkeerplaatsen zijn gerealiseerd in Vrasene | |

KAARTENBUNDEL

Kaart 1 / Wegencategorisering op korte termijn

Kaart 2 / Wegencategorisering op korte termijn, kleinstedelijk gebied

Kaart 3 / Wegencategorisering kamstructuur, lange termijn

Kaart 4 / Wegencategorisering kamstructuur, lange termijn, kleinstedelijk gebied

Kaart 5 / Fietsnetwerk

Kaart 6 / Fietsnetwerk kleinstedelijk gebied

Kaart 7 / Overzichtsplan fietspaden Waaslandhaven en omgeving

Kaart 8 / Openbaarvervoer kleinstedelijk gebied

Kaart 9 / Snelheidsplan

Kaart 10 / Snelheidsplan kleinstedelijk gebied

Kaart 11 / Vrachtwagenparkings

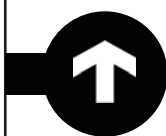
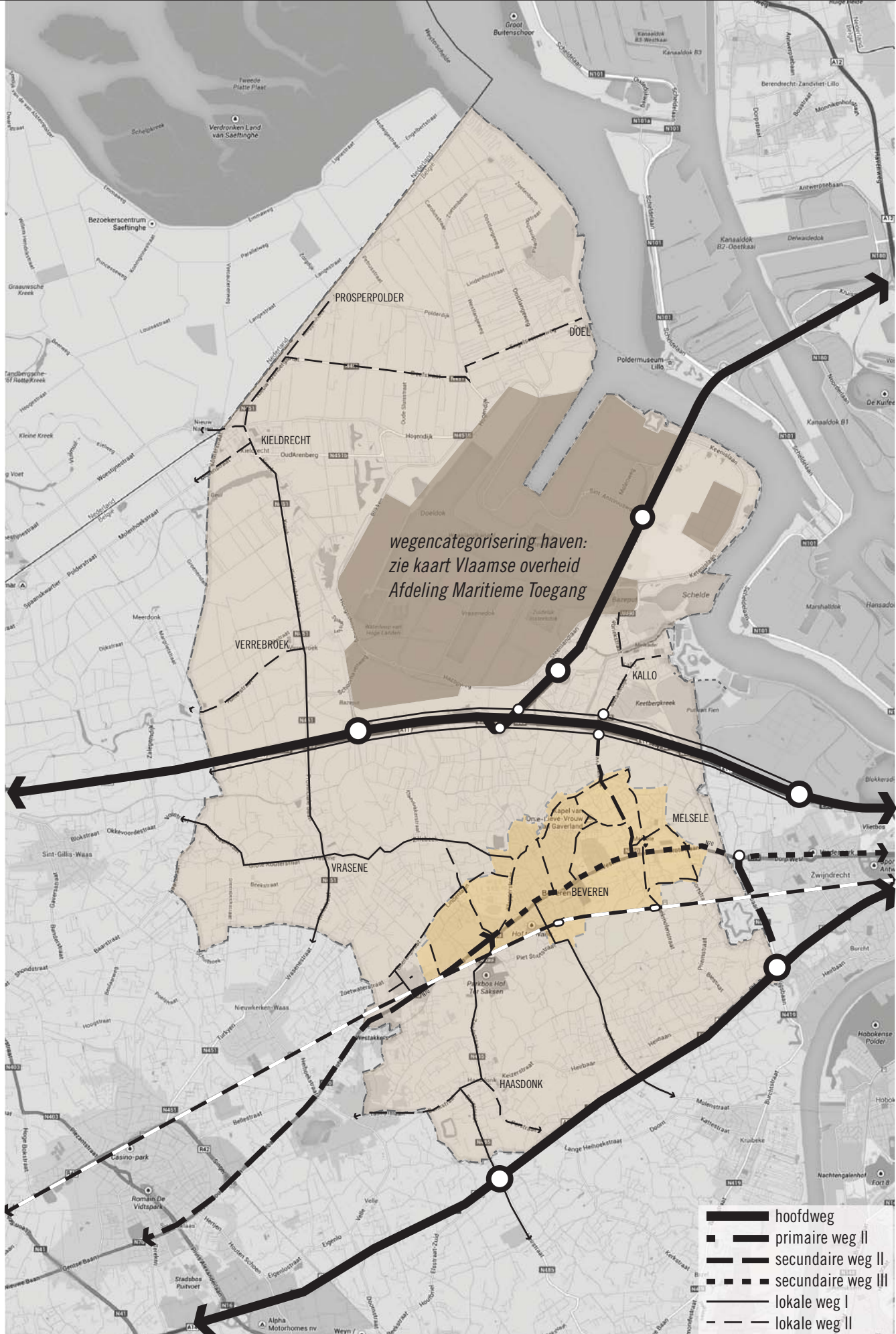
Kaart 12 / Vrachtwagenparkings kleinstedelijk gebied

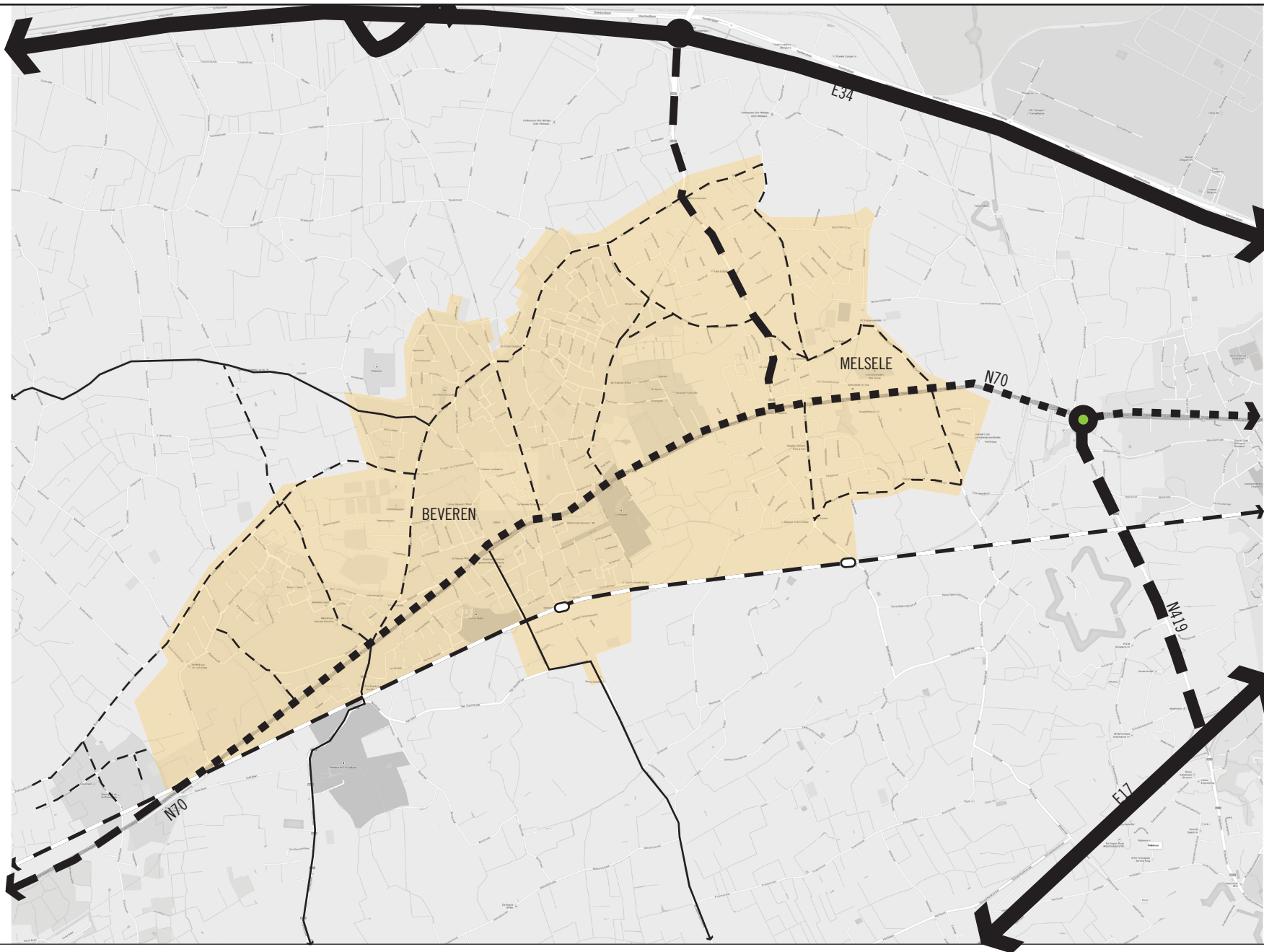
Kaart 13 / Wegencategorisering havengebied

KAARTENBUNDEL

BELEIDSPLAN BEVEREN - oktober 2014

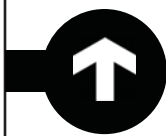
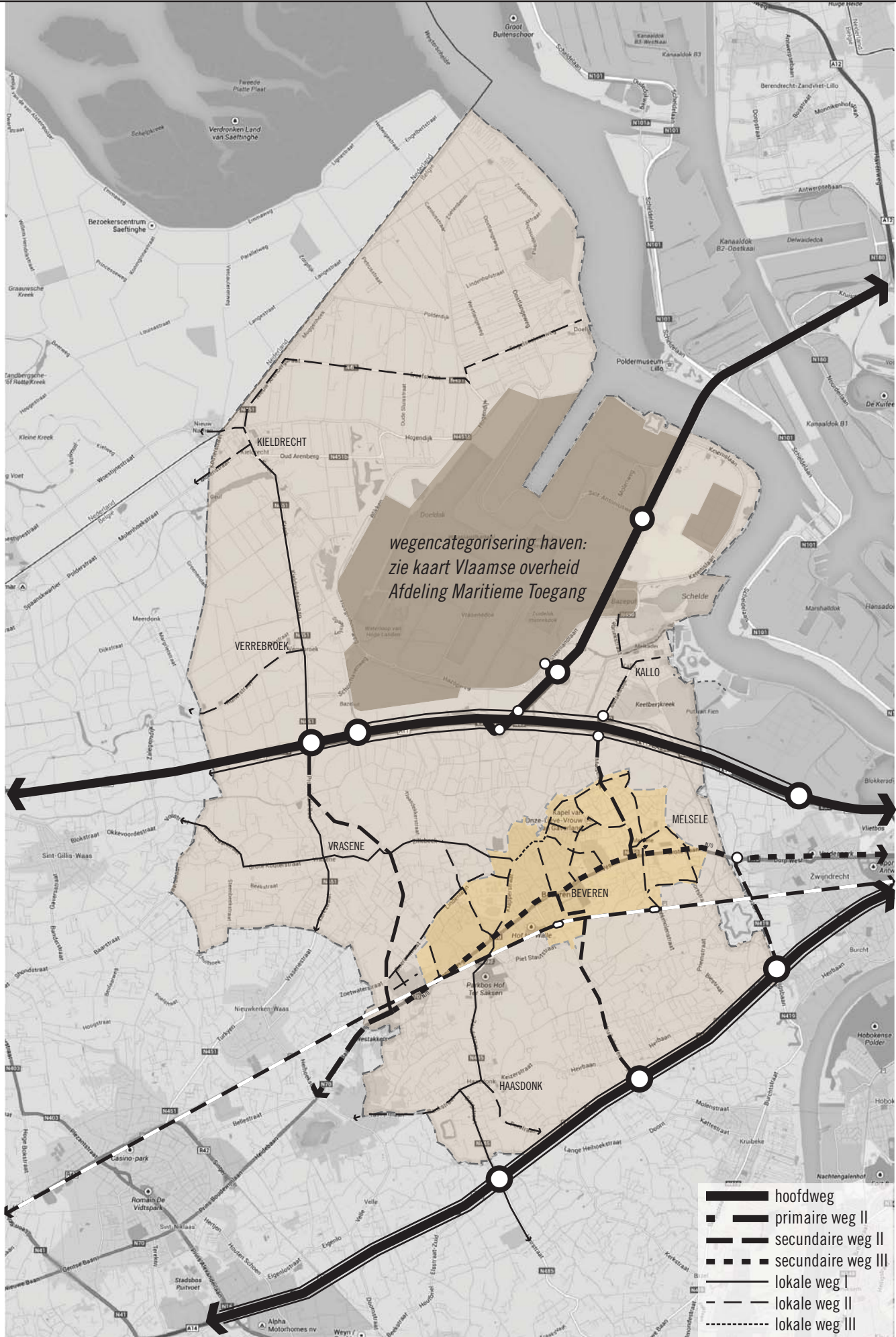


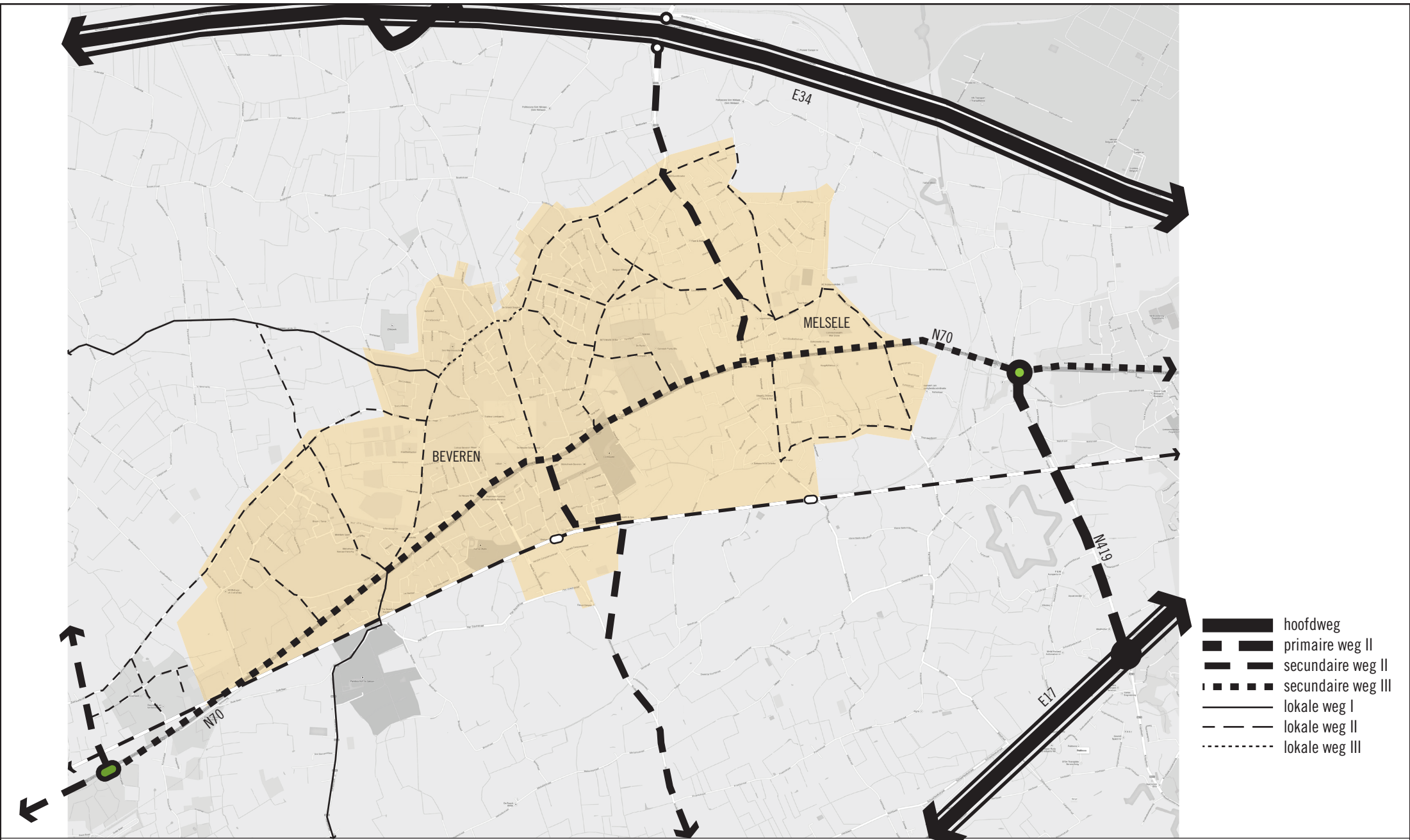




- hoofdweg
- primaire weg II
- secundaire weg II
- secundaire weg III
- lokale weg I
- lokale weg II

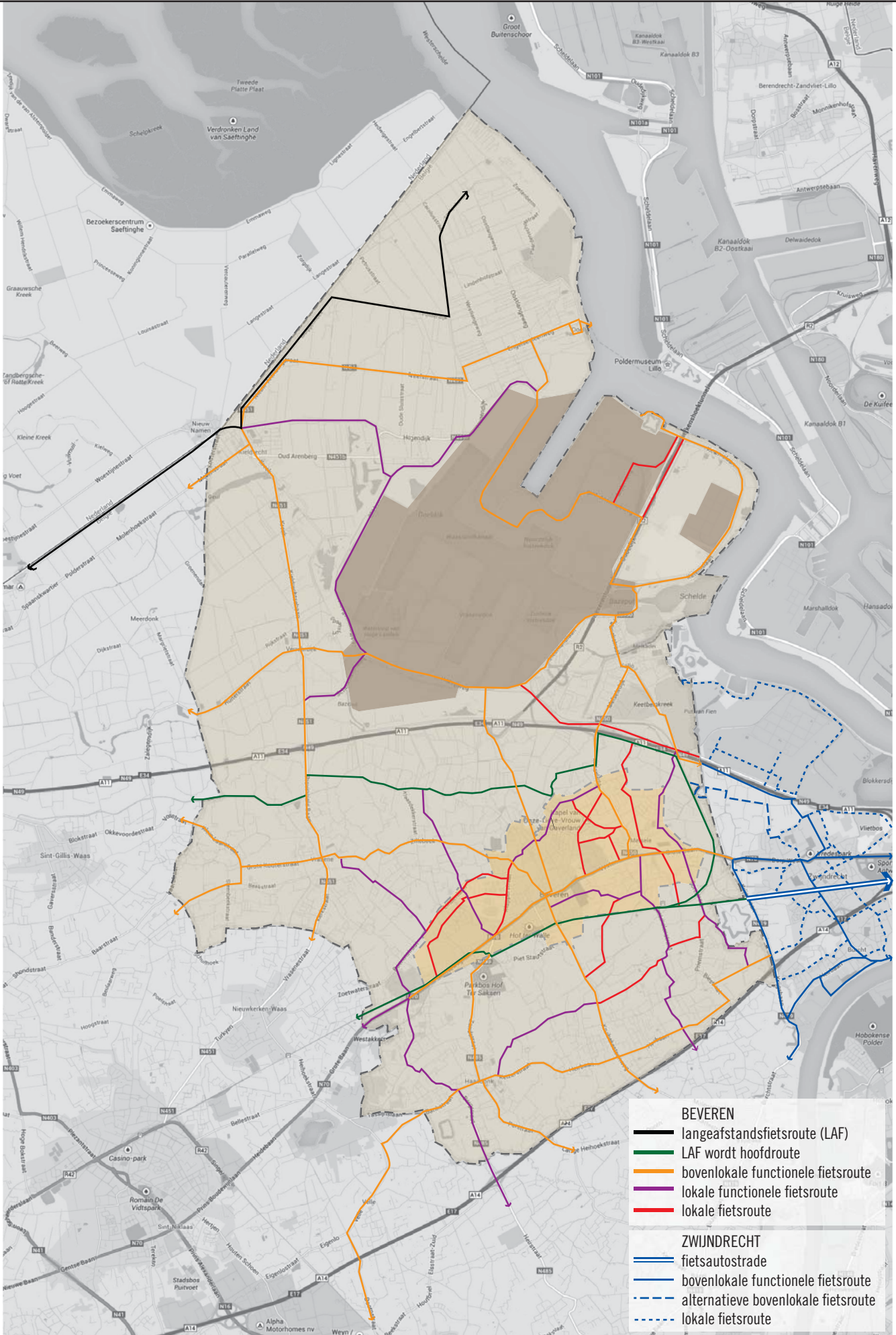
WEGENCATEGORISERING OP KORTE TERMIJN
 Kleinstedelijk gebied
 (consensus)
 Kaart 2



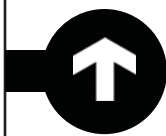


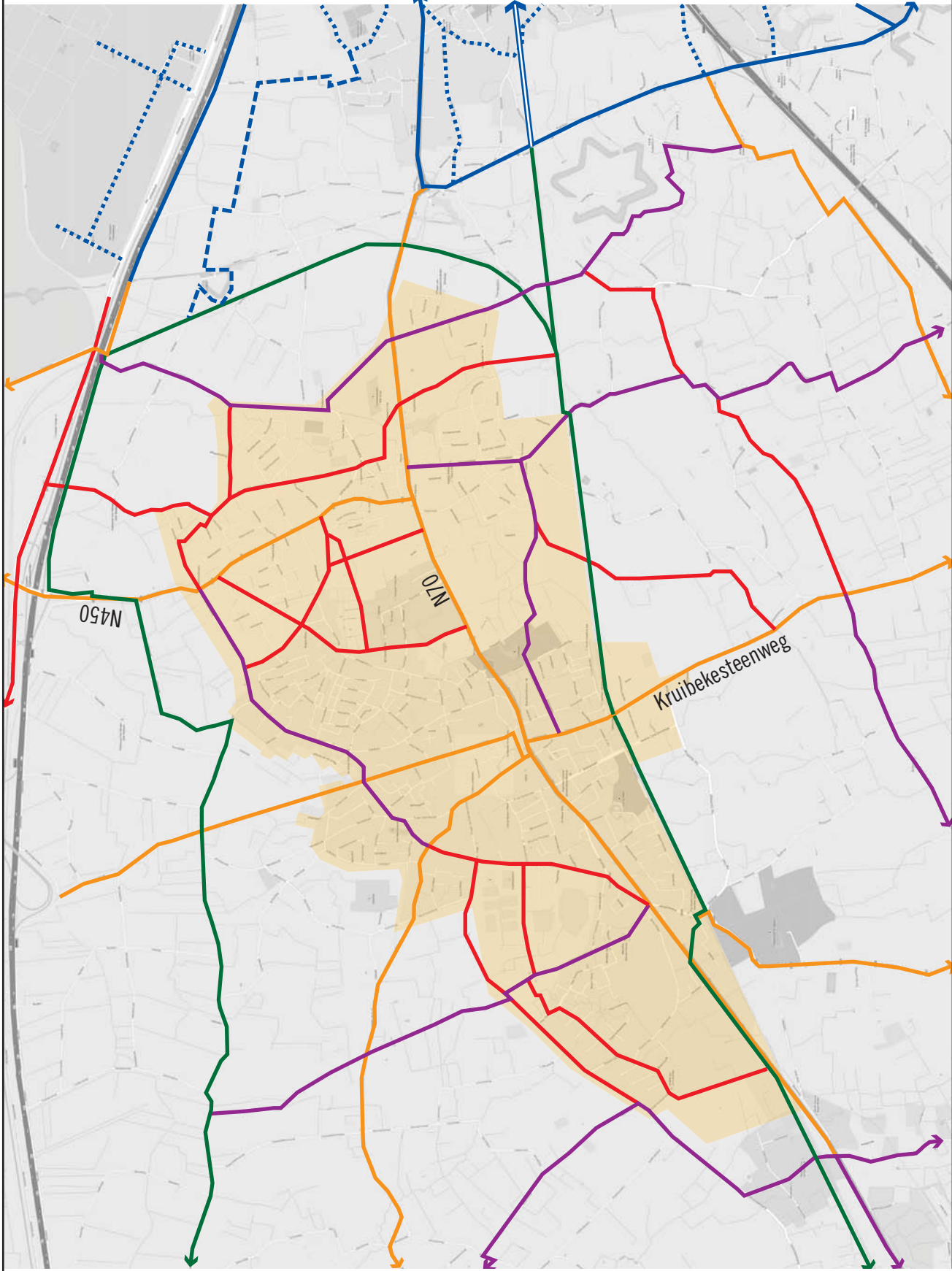
- hoofdweg
- primaire weg II
- secundaire weg II
- secundaire weg III
- lokale weg I
- lokale weg II
- lokale weg III

WEGENCATEGORISERING KAMSTRUCTUUR OP LANGE TERMIJN
 Kleinstedelijk gebied
 Onder voorbehoud hogere overheid (N70 E34)
 kaart 4

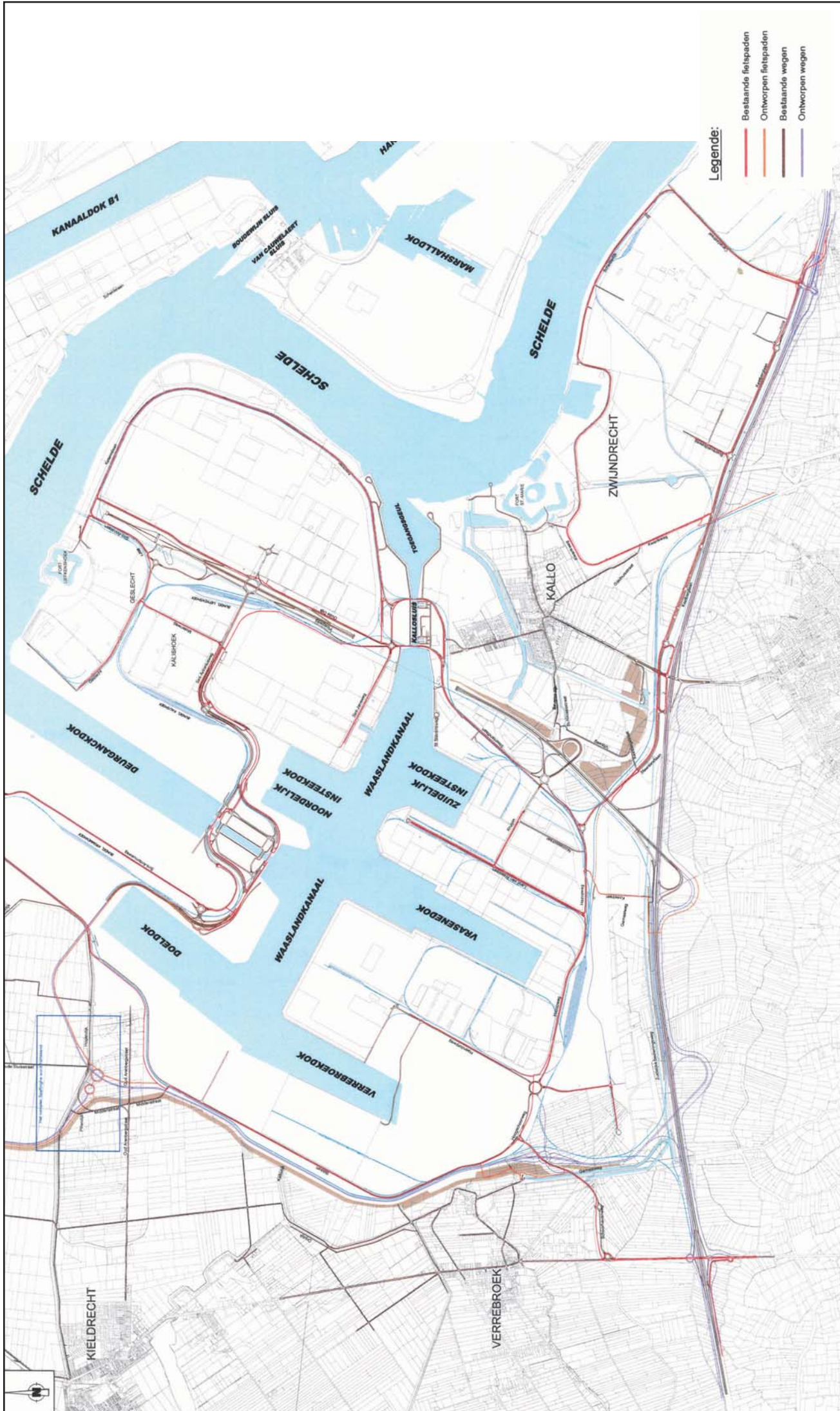


- BEVEREN**
- langeafstandsfietsroute (LAF)
 - LAF wordt hoofdroute
 - bovenlokale functionele fietsroute
 - lokale functionele fietsroute
 - lokale fietsroute
-
- ZWIJNDRECHT**
- fietsautostrade
 - bovenlokale functionele fietsroute
 - - - alternatieve bovenlokale fietsroute
 - - - lokale fietsroute





- BEVEREN**
- langeafstandsfietsroute (LAF)
 - LAF wordt hoofdroute
 - bovenlokale functionele fietsroute
 - lokale functionele fietsroute
 - lokale fietsroute
- ZWIJNDRECHT**
- lange afstandsfietsroute
 - bovenlokale functionele fietsroute
 - alternatieve bovenlokale fietsroute
 - lokale fietsroute



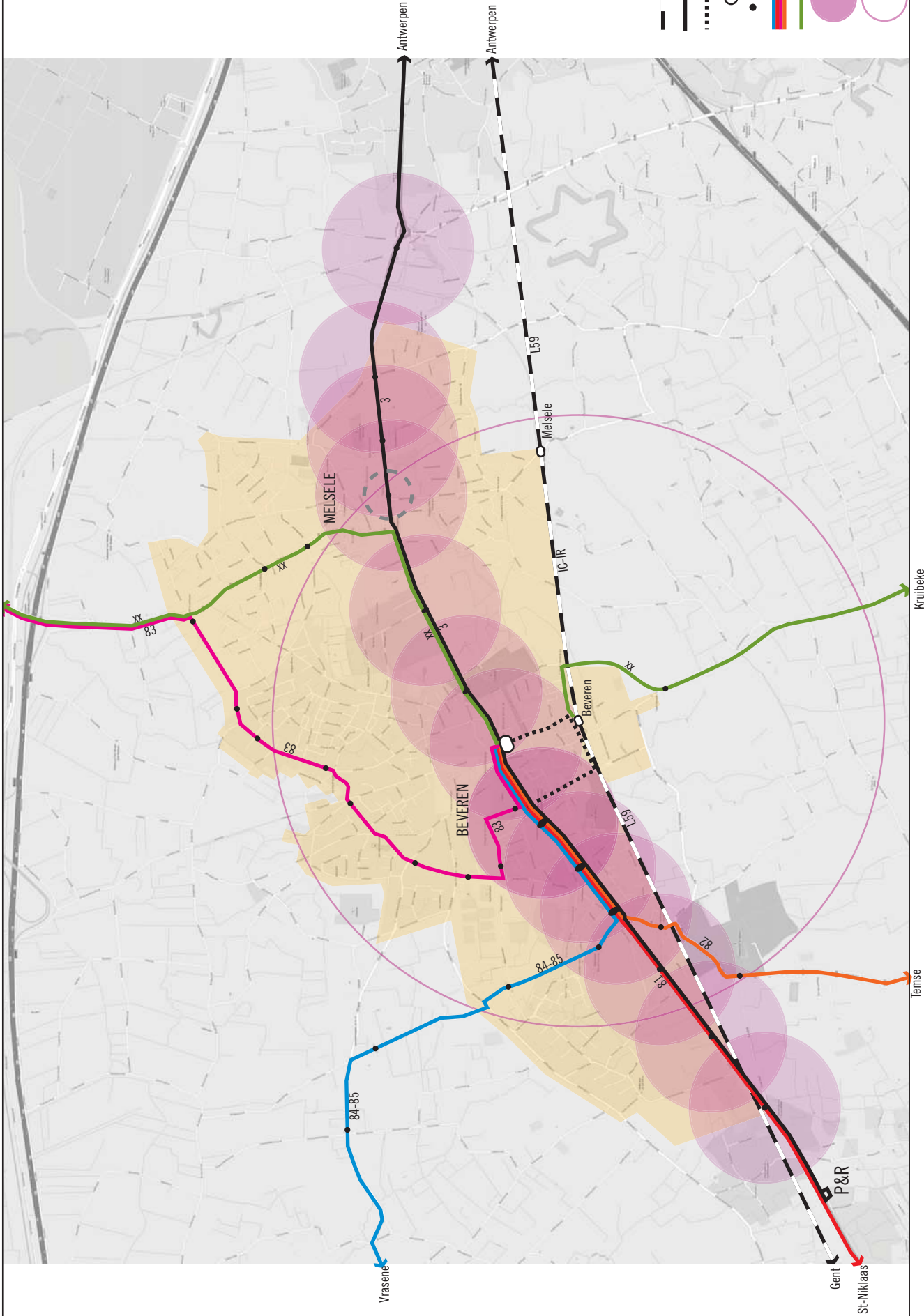
Legende:

- Bestaande fietspaden
- Ontworpen fietspaden
- Bestaande wegen
- Ontworpen wegen

OVERZICHTSPAN FIETSPADEN WAASLANDHAVEN EN OMGEVING
 bron: Vlaamse Overheid, dep. MOW

BELEIDSPAN BEVEREN
 oktober 2014



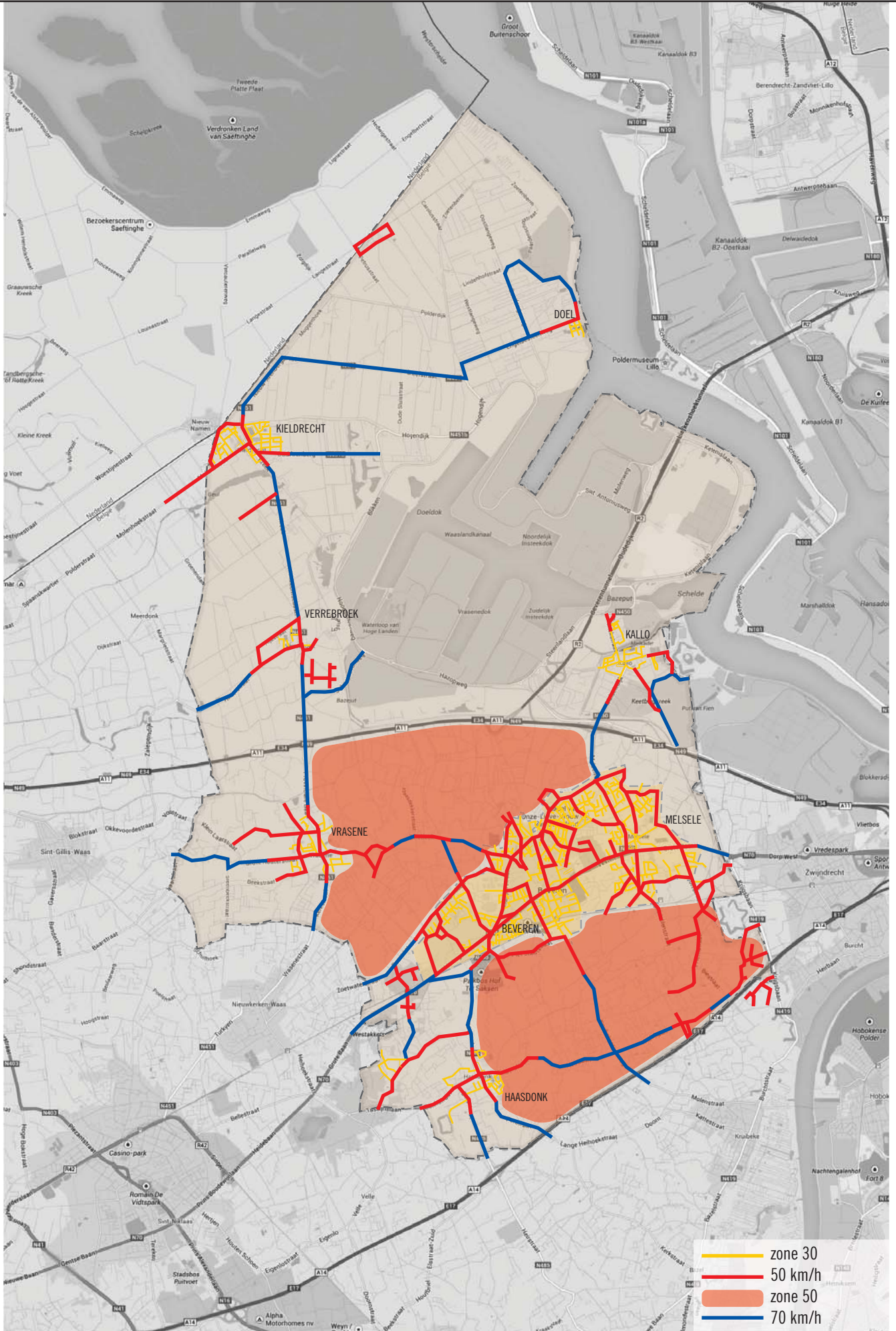


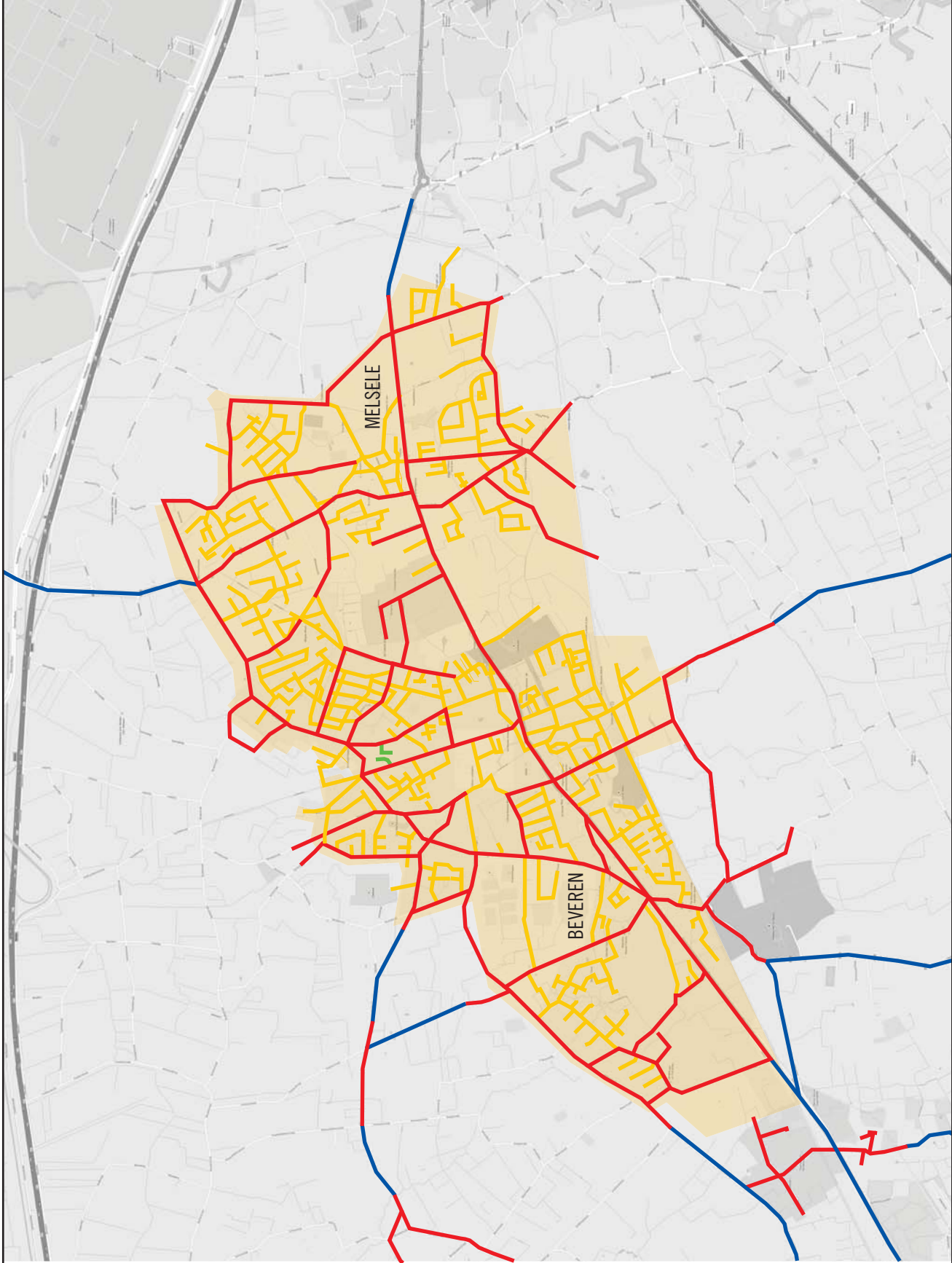
- spoorweg
- tram
- variant route tram
- hoofdh halte
- halte
- streekbussen
- verbindende bus
- straal 500m halte
- straal 2km halte

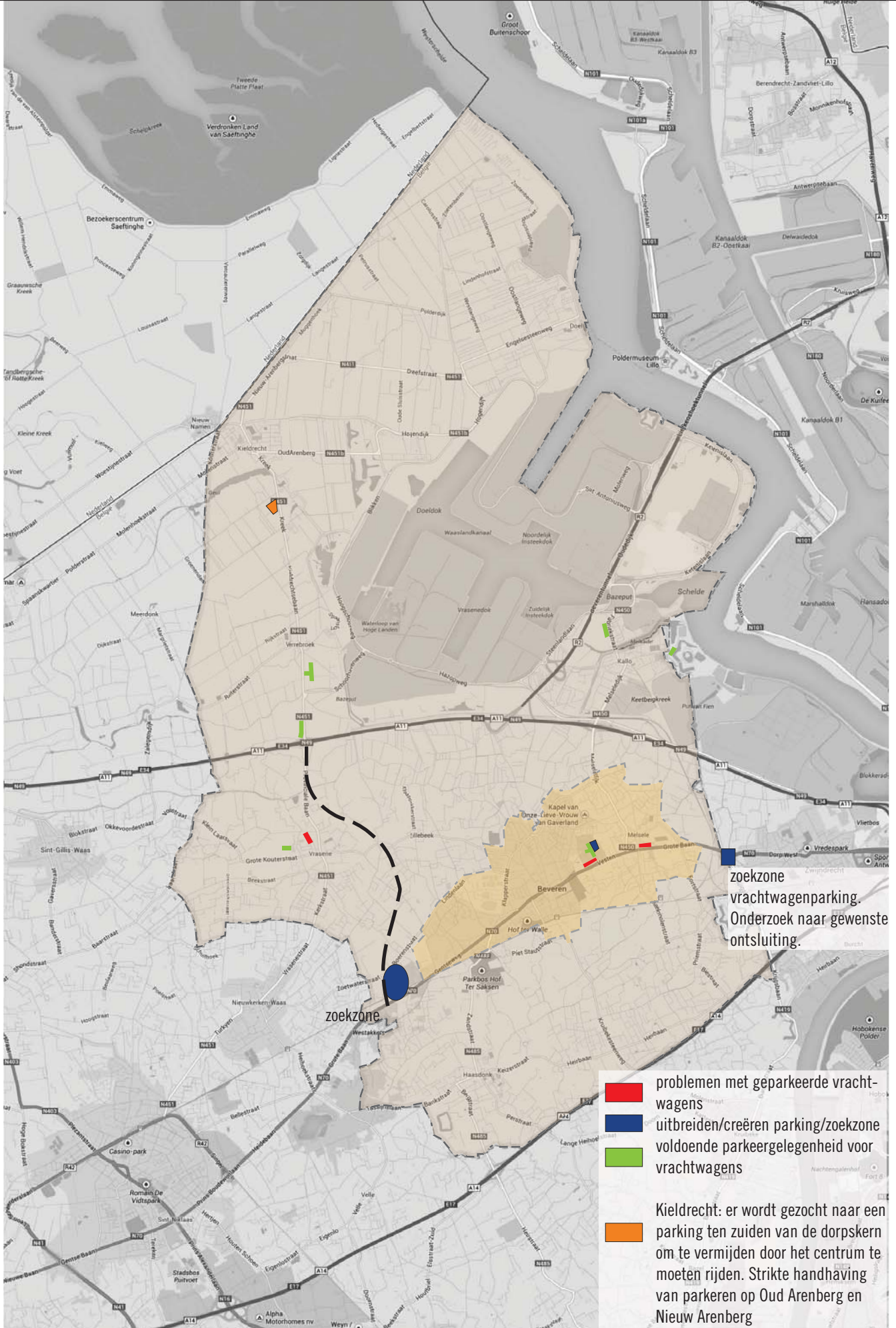
OPENBAARVERVOERNETWERK KLEINSTEDELIJK GEBIED

BELEIDSPLAN BEVEREN
oktober 2014

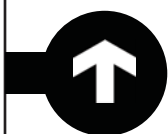


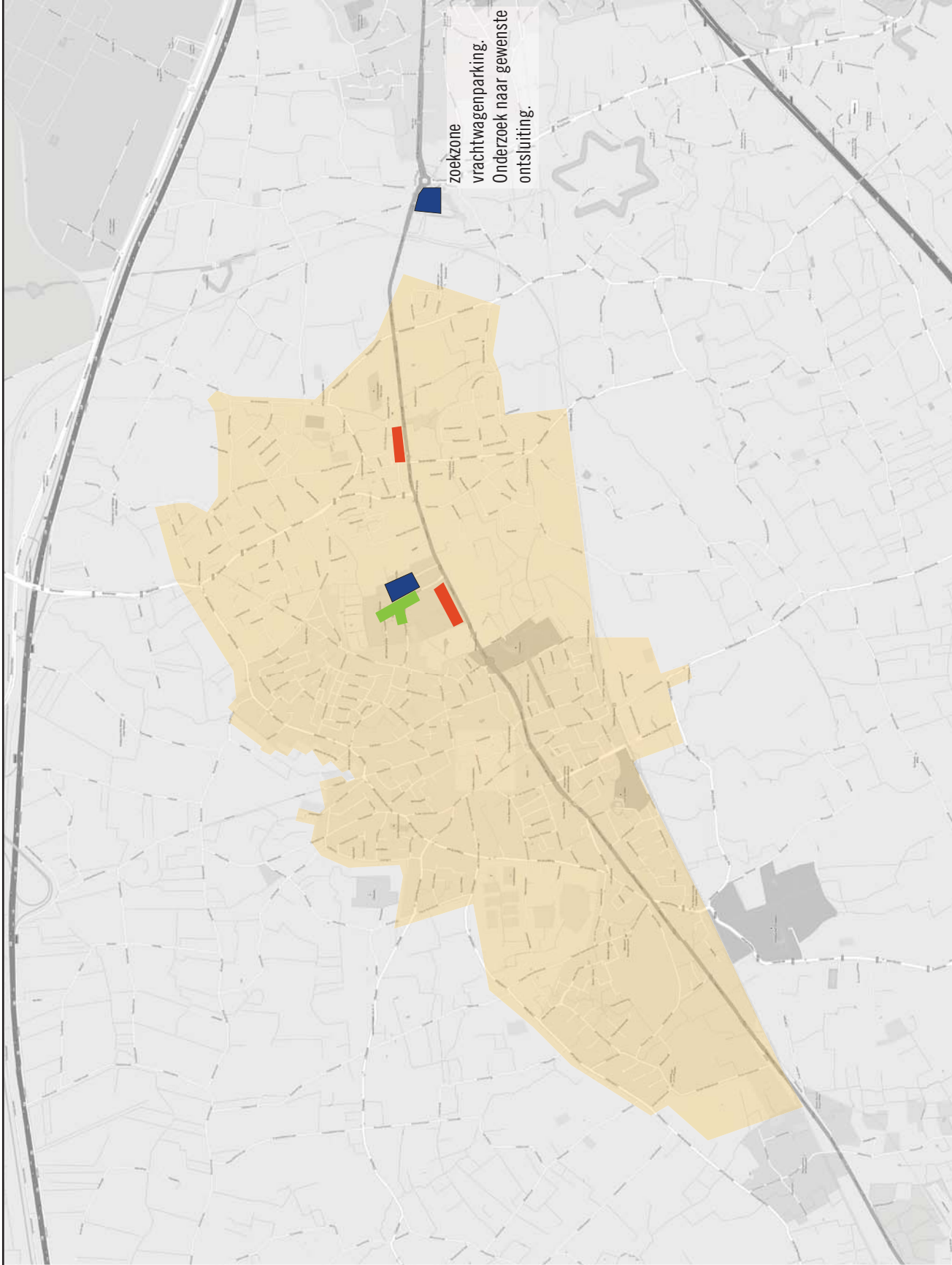






VRACHTWAGENPARKINGS





- problemen met geparkeerde vrachtwagens
- uitbreiden/creëren parking
- voldoende parkeergelegenheden voor vrachtwagens

