

Mobiliteitsplan Wachtebeke

Oriëntatienota

Rapport opgemaakt door:

MINT NV, Hendrik Consciencestraat 1 B, 2800 MECHELEN



Colofon

Opdracht	P1035 Mobiliteitsplan Wachtebeke
Opdrachtgever	Veneco Panhuisstraat 1 9070 Destelbergen Tim Scheirs – Stafmedewerker mobiliteit
Opdrachtnemer	MINT NV Hendrik Consciencestraat 1 B – 2800 MECHELEN
Projectmedewerkers Dimitri De Backer	Projectmedewerker mobiliteitsplanning
Versiebeheer 2020-02-08	v.1.3 P1035 Mobiliteitsplan Wachtebeke – Oriëntatienota

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding.....	6
1.1. <i>Vorig mobiliteitsplan 30 mei 2005</i>	6
1.1.1. Doelstellingen	6
1.1.2. Beleidsscenario	6
1.2. <i>Addendum 11 september 2012</i>	6
1.3. <i>Sneltoets 27 mei 2019</i>	7
1.4. <i>Overlegstructuur</i>	7
1.5. <i>Participatietraject</i>	8
2. Planologisch kader.....	9
2.1. <i>Ruimtelijk kader</i>	9
2.1.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	9
2.1.2. Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.....	9
2.1.3. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen	9
2.1.4. Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050	9
2.1.5. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) Wachtebeke (2009)	9
2.1.6. Gemeentelijk RUP Lokaal bedrijventerrein Walderdonk (2012).....	13
2.2. <i>Verkeersplanologisch kader.....</i>	13
2.2.1. Mobiliteitsplan Vlaanderen.....	13
2.2.2. Regionaal mobiliteitsplan Vervoerregio Gent.....	14
2.2.3. Mobiliteitsplannen buurgemeenten	15
3. Ruimtelijke structuur en verplaatsingsgedrag	17
3.1. <i>Situering van de gemeente</i>	17
3.2. <i>Open ruimte en landschap.....</i>	18
3.2.1. Kernen en linten	18
3.2.2. Kernindeling.....	19
3.2.3. Bebouwingsdichtheid.....	21
3.2.4. Landgebruik	21
3.3. <i>Milieukenmerken.....</i>	22
3.3.1. Luchtvervuiling.....	22
3.3.2. Geluid	23
3.3.3. Burgemeesterconvenant.....	24
3.4. <i>Socio-demografische gegevens</i>	25
3.4.1. Bevolking.....	25
3.4.2. Jobratio	27
3.5. <i>Voorzieningen en nabijheid</i>	27
3.6. <i>Mobiliteitsgedrag.....</i>	29
3.6.1. Verplaatsingsstromen	29



3.6.2.	Mobiliteitsmagneten	30
3.6.3.	Autobezit	31
3.6.4.	Fietsbezit	32
3.6.5.	Fietsgebruik	34
3.6.6.	Verkeersveiligheid	35
4.	Mobiliteitsnetwerken vandaag en morgen	38
4.1.	<i>Voetgangers</i>	38
4.1.1.	Trage wegen	38
4.1.2.	Walkability score	39
4.2.	<i>Fietsers</i>	40
4.2.1.	Netwerken en infrastructuur	40
4.2.2.	Synthesekaart knelpunten en opportuniteiten fiets	45
4.3.	<i>Openbaar vervoer</i>	47
4.3.1.	Treinnetwerk: Personenvervoer op L204.....	47
4.3.2.	Kernnet en aanvullend net.....	47
4.3.3.	Vervoer op maat.....	48
4.3.4.	Synthesekaart knelpunten en opportuniteiten openbaar vervoer	52
4.4.	<i>Gemotoriseerd verkeer</i>	53
4.4.1.	Wegencategorisering	53
4.4.2.	Verkeersafwikkeling	57
4.4.3.	R4WO	58
4.4.4.	Synthesekaart knelpunten en opportuniteiten gemotoriseerd verkeer	61
4.5.	<i>Logistiek en vracht</i>	62
4.5.1.	Ontwerp vrachtroutenetwerk.....	62
4.5.2.	Synthesekaart knelpunten en opportuniteiten logistiek en vracht	63
5.	Visie van de bestaande actoren	65
6.	Opgaves voor de synthesefase vanuit knelpunten en kansen.....	66
6.1.	<i>Knelpunten</i>	66
6.1.1.	Verkeersveiligheid en fietsinfrastructuur.....	66
6.1.2.	Sluipverkeer	66
6.1.3.	Wegencategorisering en weginrichting	67
6.1.4.	Schoolomgevingen	68
6.2.	<i>Kansen</i>	68
6.2.1.	Mobiliteitskamers en fix the mix	68
6.2.2.	Fietsnetwerk	69
6.2.3.	Spoorlijn L204	69
6.2.4.	Multimodale ontsluiting Puyenbroeck-Kalvebrug	70
6.2.5.	Snelheidsplan.....	70
6.3.	<i>Knelpuntenkaart</i>	71



6.4. *Kansenkaart*72



1. INLEIDING

1.1. VORIG MOBILITEITSPLAN 30 MEI 2005

Het vorige mobiliteitsplan van de gemeente Wachtebeke werd goedgekeurd door de gemeenteraad op 30 mei 2005.

1.1.1. DOELSTELLINGEN

De vier doelstellingen voor duurzaam mobiliteitsbeleid uit het mobiliteitsplan van 2005 zijn:

1. “Het verbeteren van de leefbaarheid en omgevingskwaliteit”: de dominante positie van de auto in de belangrijkste centrumstraten verzachten en een kwalitatieve aankleding van het centrale plein;
2. “De bereikbaarheid in stand houden”: een kwalitatieve aanleg van Dorp – Smishoek zonder de bereikbaarheid van de handelszaken te hypothekeren;
3. “De verkeersveiligheid verhogen”: oplossingen voor fiets- en voetgangersverkeer langs de drukke centrumstraten;
4. “De groei van de automobilititeit beheersen”: busverbindingen naar Gent en de ontsluiting met het openbaar vervoer van Puyenbroeck, comfortabel fietsen mogelijk maken door het centrum (kortste weg)

1.1.2. BELEIDSSCENARIO

Het beleidsscenario ‘Wachtebeke als leefbare plattelandsgemeente’ streefde vertrekkend van deze doelstellingen naar een verhoging van de verkeersveiligheid in de gemeente, een vermindering van het vrachtverkeer in het dorp en een beheersing van de autoverkeersstroom naar Puyenbroeck. De belangrijkste krachtlijnen hierbij waren:

- Het invoeren van een zone 30 in de dorpskern en de schoolomgevingen;
- Het heraanleggen van de doortocht van de N449;
- Het herdefiniëren van de ontsluitingsstructuur van Wachtebeke voor gemotoriseerd verkeer rekening houdend met de omvorming van de N49 tot de volwaardige autosnelweg E34;
- Het “op peil houden of uitbreiden” van de fiets- en voetgangersverplaatsingen door het verhogen van de verkeersveiligheid;
- Het versterken van het openbaar vervoeraanbod tussen Wachtebeke en Gent;
- Het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid van Puyenbroeck;
- Een flankerend beleid met focus op handhaving en mobiliteitsmanagement bij evenementen in Puyenbroeck.

1.2. ADDENDUM 11 SEPTEMBER 2012

Uit de eerste sneltoets van 11 juni 2011 volgde de keuze om het gemeentelijk mobiliteitsplan te actualiseren (spoor 3). Hiertoe werd een addendumnota opgemaakt, die op 11 september 2012 werd op besproken op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, gunstig werd geadviseerd in de Provinciale Auditcommissie 22 oktober 12 en goedgekeurd werd in de Gemeenteraad op 27 november 2012.



De belangrijkste punten uit de addendumnota zijn:

- De actualisatie van de beleidsvisie omtrent de categorisering van de parallelstructuur van de E34;
- De actualisatie van de beleidsvisie omtrent openbaar vervoer;
- De toevoeging van de doelstellingen uit het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van 2009.

1.3. SNELTOETS 27 MEI 2019

Uit de tweede sneltoets van 27 mei 2019 volgde de keuze om het gemeentelijk mobiliteitsplan te vernieuwen (spoor 1) met het oog op volgende thema's:

- De effecten van het R4WO-project op het onderliggende wegennet in en rond de gemeente;
- Het studiewerk dat uitgevoerd werd in het kader van de heractivering van spoorlijn L204 Gent – Zelzate voor personenvervoer;
- Introductie van het STOP-principe en fix the mix;
- De bereikbaarheid van het provinciaal domein Puyenbroeck;
- Introductie van zone 30 in woonwijken en woonkorrels;
- Acties uit het bestaande actieplan en de addendumnota die al (grotendeels) gerealiseerd zijn.

Bovendien stelde de gemeente Wachtebeke zich de vraag of een plan met basis uit 2005 nog voldoende kader kon bieden om de komende zes jaar het beleid mee te sturen.

1.4. OVERLEGSTRUCTUUR

Sinds het in werking treden van het decreet Basisbereikbaarheid (22 juni 2019) is het opmaken van een gemeentelijk mobiliteitsplan niet langer verplicht en bestaat het overlegorgaan van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) niet meer. De opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan wordt voortaan opgevolgd door een projectstuurgroep. De samenstelling en werking van de projectstuurgroep (PSG) is bepaald in het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2019.

De projectstuurgroep voor de opmaak van dit mobiliteitsplan bestaat uit volgende leden:

- Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Agentschap Wegen en Verkeer
- De Lijn
- Vlaamse Landmaatschappij (project Moervaartvallei)
- NMBS en Infrabel
- Provincie Oost-Vlaanderen
- De Werkvennootschap
- North Sea Port
- Fietsersbond
- Gemeente Wachtebeke:
 - afgevaardigden van het gemeentebestuur: burgemeester, mobiliteit, omgeving, milieu, jeugd, cultuur, technische dienst
 - afgevaardigden per scholencampus
 - afgevaardigden van de verkeerscommissie



- afgevaardigden van de politieke fracties: Anders, CD&V, N-VA, Open VLD
- afgevaardigde van de lokale politie

- Buurgemeentes:
 - Moerbeke
 - Zelzate
 - Gent
 - Lochristi
 - Lokeren
 - Terneuzen

1.5. PARTICIPATIETRAJECT

De gemeente Wachtebeke kiest ervoor om de projectstuurgroep zo ruim mogelijk samen te stellen, inclusief onder meer adviesraden en de oppositiepartijen. De modaliteiten voor het vervolg van het participatietraject worden in de loop van de volgende fasen van het mobiliteitsplan nog vastgelegd.



2. PLANOLOGISCH KADER

2.1. RUIMTELIJK KADER

2.1.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) trad in werking in 1997 en vormt het kader voor het ruimtelijk beleid in Vlaanderen. Een eerste herziening van het plan werd goedgekeurd op 19 maart 2003 en de tweede herziening op 16 februari 2011.

2.1.2. BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt op termijn vervangen door het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV).

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van ruimtelijke beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De Vlaamse Regering heeft hiermee een beleidslijn uitgezet die een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijke beleid wil inzetten.

De strategische visie van het BRV heeft niet het statuut van een ontwerp van ruimtelijk beleidsplan, omdat er nog geen ontwerp-beleidskaders zijn goedgekeurd. Het biedt een basis voor regeringsbeslissingen ter realisatie van de visie.

2.1.3. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN OOST-VLAANDEREN

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen werd van kracht op 10 maart 2004 en werd gedeeltelijk herzien in 2012.

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan beschrijft de langetermijnvisie van de ruimtelijke ontwikkeling van de Provincie Oost-Vlaanderen. Het gaat om een visie op het gebruik van de ruimte voor maatschappelijke functies zoals wonen, werken en landbouw.

2.1.4. MAAK RUIMTE VOOR OOST-VLAANDEREN 2050

De Provincie Oost-Vlaanderen werkt aan een nieuw Beleidsplan Ruimte met een langetermijnvisie voor het gebruik van de ruimte in Oost-Vlaanderen in 2050. Het nieuw Beleidsplan Ruimte en de bijbehorende beleidskaders moeten het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan vervangen.

2.1.5. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN (GRS) WACHTEBEKE (2009)

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) werd gepubliceerd op 14 september 2009. In het GRS werden de krachtlijnen van het vorige mobiliteitsplan uit 2005 opgenomen.

Wachtebeke maakt deel uit van het noordelijk open-ruimtegebied, dat volgens het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen moet gevrijwaard worden van verdere verstedelijkingsdruk. Door zijn ligging aan de rand van de haven van Gent neemt Wachtebeke in dit open-ruimtegebied een specifieke plaats in. De gemeente vormt de overgang van de noord-zuid gerichte regionale structuur van de



geïndustrialiseerde kanaalzone naar de oostwest gerichte open-ruimtestructuur ten oosten van de haven. Deze open-ruimtestructuur omvat de gemeenten Wachtebeke, Moerbeke, Stekene en Sint-Gillis-Waas.

Het gemeentebestuur wenst deze situatie aan te wenden om Wachtebeke te ontwikkelen als een dynamisch schakelpunt in de open ruimte, dat de overgang maakt tussen de grootschalige economische structuur van de kanaalzone en de regionale open ruimte. Daarenboven speelt Wachtebeke ook een rol op lokaal niveau als voorzieningencentrum voor de woonkernen ten oosten van de Gentse kanaalzone. Wachtebeke is de belangrijkste en meest ontwikkelde schakel binnen een netwerk van landelijke gemeenten ten noorden van Gent. In Wachtebeke komen tevens verschillende gebieden van de open ruimte samen, waarin de kern van de gemeente het centrum vormt. Door de goede bereikbaarheid van Wachtebeke kan deze schakelfunctie nog ondersteund worden (R4 en de N49/E34). Ook de recreatieve en toeristische troeven van de gemeente kunnen op deze manier beter benut worden, onder meer dankzij de aanwezigheid van het provinciaal domein Puyenbroeck.

Op basis van dit globale concept worden vijf beleidsdoelstellingen in het Gemeentelijk Ruimtelijk structuurplan vooropgesteld:

- versterken van de centrumrol van Wachtebeke in het gebied ten oosten van de Gentse kanaalzone;
- kwalitatief beheren van de aantrekkelijke open-ruimtegebieden;
- uitbouwen van het recreatieve potentieel;
- aanbieden van een aangename, landelijke woonomgeving;
- ontwikkelen van lokale bedrijvigheid los van de Gentse kanaalzone.

Deze beleidsdoelstellingen worden vertaald in een aantal ruimtelijke concepten, die gelden voor gans het grondgebied van de gemeente:

- bundeling van activiteiten in de geselecteerde kernen;
- uitbouw van twee sterke bosstructuren: het Kloosterbos en het Heidebos;
- vrijwaring van twee grootschalige open ruimtes: de polders en de Moervaartdepressie;
- uitwerking van een centraal mozaïeklandschap;
- inrichting van een verweven netwerk van lokale wegen.

De synthese van de gewenste ruimtelijke structuur geeft een globaal overzicht van de vooropgestelde ruimtelijke ontwikkelingen op het grondgebied van de gemeente Wachtebeke. Deze zijn gebaseerd op de gewenste ruimtelijke deelstructuren.

Uit de synthese van de gewenste ruimtelijke structuur komen de zeven deelruimtes van Wachtebeke duidelijk naar voren:

- het hoofddorp Wachtebeke-centrum;
- de woonkern Overslag;
- de beboste overgangszone;
- het Heidebos;
- het centrale mozaïeklandschap;
- de polders;
- de Moervaartdepressie.



Daarnaast zijn ook enkele bovenlokale of grootschalige ruimtelijke structuren herkenbaar, zoals de bovenlokale wegen N49/E34 en de R4, het provinciaal domein Puyenbroeck, de Moervaart, het Heidebos en het Kloosterbos. Onderstaande kaart geeft de synthese van de gewenste ruimtelijke structuur weer.





LEGENDE :		
	Boslandschap	
	Mozaieklandschap	
	Overganglandschap	
	Valleilandschap	
	Polderlandschap	
	Beek/waterloop	
	Boscomplex	
	Markante overgang	
	Landschappelijk baken	
	Dreef	
	Natuurverbingsgebied	
	Natuurelement op lokaal niveau	
	Kreek	
	Hoofddorp	
	Woonkern	
	Dichtbebouwde as	
	Woonlint	
	Woninggroep	
	Recreatieknooppunt	
	Specifiek dagrecreatieknooppunt	
	Sportterreinen	
	Toeristisch-recreatief verblijfsgebied	
	Te onderzoeken recreatieve verbinding	
	Industrieterein	
	Lokaal bedrijventerein	

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WACHTEBEKE

**Kaart 42 :
Synthese gewenste
ruimtelijke structuur**

Datum : februari 2008
Opdrachtgever : Gemeente Wachtebeke
Bron :

0 200 500 1000m

Figuur 1: Synthese gewenste ruimtelijke structuur (Bron: Addendumnota Mobiliteitsplan Wachtebeke, 2012)



2.1.6. GEMEENTELIJK RUP LOKAAL BEDRIJVENTERREIN WALDERDONK (2012)

Om de lokale bedrijvigheid ruimtelijk te ondersteunen wordt in Wachtebeke een nieuw lokaal bedrijventerrein voorzien. Dit bedrijventerrein is bestemd voor de herlocalisatie van lokale bedrijven, die momenteel aanwezig zijn in de gemeente, en voor de inplanting van nieuwe bedrijven.

Aansluitend bij het lokale bedrijventerrein wil de gemeente het nieuwe gemeentelijke containerpark realiseren. Het containerpark heeft op haar huidige locatie in de Stationsstraat te kampen met een aantal nadelen. Zo is het terrein te klein, is er te weinig opslagcapaciteit en is het slecht bereikbaar. Het containerpark is bovendien zonevreemd gelegen in woonuitbreidingsgebied en het heeft een te beperkte buffer naar de omgeving toe.

Met het RUP wordt de realisatie beoogd van een nieuw lokaal bedrijventerrein van 5 ha, met aansluitend een containerpark van 1 ha, zoals opgenomen in de bindende bepalingen van het GRS.

Bij besluit van 29 maart 2012 heeft de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Lokaal bedrijventerrein Walderdonk” van de gemeente Wachtebeke goedgekeurd. De publicatie in het Belgisch Staatsblad gebeurde op 09/05/2012.



Figuur 2: Gemeentelijk RUP Lokaal bedrijventerrein Walderdonk - grafisch plan

2.2. VERKEERSPLANOLOGISCH KADER

2.2.1. MOBILITEITSPAN VLAANDEREN

De Vlaamse overheid werkt al enkele jaren aan een nieuw mobiliteitsplan voor Vlaanderen. In dat plan zullen de hoofdlijnen staan om duurzame mobiliteit te realiseren op korte termijn (2020) en op middellange termijn (2030). Het plan zal ook de leidraad zijn voor toekomstige mobiliteitsbeslissingen in Vlaanderen.



De tekst van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen werd in 2016 aangepast en afgestemd op het beleidsplan Ruimte Vlaanderen en op het Vlaams Klimaatbeleid. Hierbij wordt ook rekening gehouden met het MORA-advies en de motie van het Vlaams Parlement, dit met het oog op een definitieve goedkeuring door de Vlaamse Regering.

Het bijgestelde ontwerp werd overgemaakt aan het kabinet van de bevoegde minister, maar is nog niet officieel goedgekeurd.

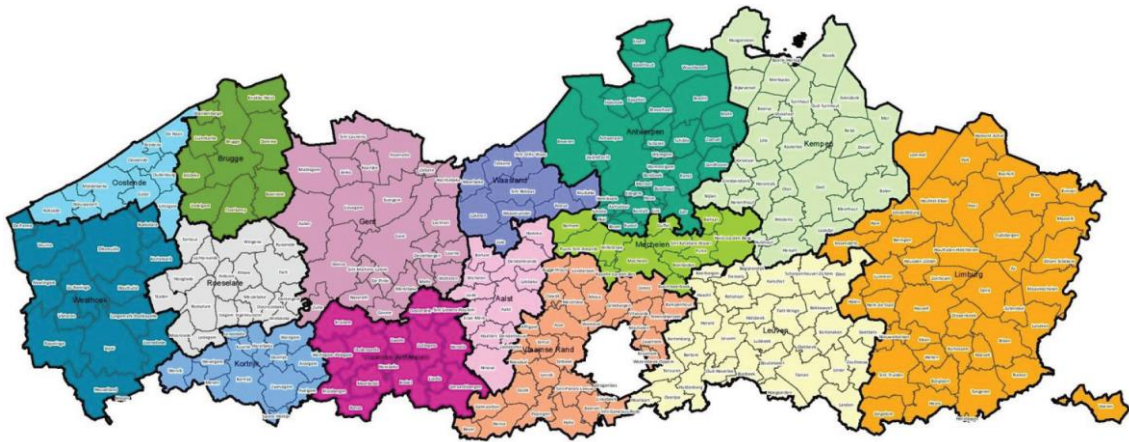
2.2.2. REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VERVOERREGIO GENT¹

2.2.2.1. VERVOERREGIO'S

Sinds 1 januari 2019 is Vlaanderen ingedeeld in 15 vervoerregio's. Met de inrichting van vervoerregio's, vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen hebben de gemeenten nu een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen.

De gemeente Wachtebeke maakt deel uit van de Vervoerregio Gent. Vervoerregio Gent omvat 23 gemeenten en telt ongeveer 677.000 inwoners. Het gaat om een grote regio, niet alleen in aantal gemeenten, maar ook in oppervlakte (ongeveer 1.200 km²).

Wachtebeke ligt in het uiterste noordoosten van de Vervoerregio Gent en grenst in het oosten aan de vervoerregio Waasland.



Figuur 3: Overzicht van de 15 vervoerregio's met de gemeente Wachtebeke als deel van de Vervoerregio Gent

2.2.2.2. ORIËNTATIENOTA

Op 8 juni 2020 werd de oriëntatienota van het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Gent goedgekeurd door de vervoerregioraad.

¹ Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent, 2020



De oriëntatienota is een eerste stap in de opmaak van het geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan. De oriëntatienota beschrijft de bestaande toestand, de 'status quaestionis', van de problemen en oplossingsrichtingen voor het mobiliteitsbeleid in de vervoerregio.

De oriëntatienota vormt de basis voor het geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan, dat bestaat uit een synthesenota en een actieplan. Dit mobiliteitsplan wordt in een volgende fase opgemaakt en legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Dat plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit en stelt maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor. Daarnaast buigt het mobiliteitsplan zich ook over de infrastructuur (wegen, fietswegen, ...) en het goederenvervoer binnen de regio.

De inhoudelijke invulling van het regionaal mobiliteitsplan (en dus ook de oriëntatienota) is specifiek voor elke vervoerregio.

Hoofdstukken 3 en 4 van de oriëntatienota van dit gemeentelijk mobiliteitsplan vertrekken maximaal van de oriëntatienota van de vervoerregio Gent.

2.2.2.3. DECREET BASISBEREIKBAARHEID

De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan kadert in de uitvoering van het decreet basisbereikbaarheid. Dit decreet, in werking sinds 22 juni 2019, beschrijft de rol van de vervoerregio's en de mobiliteitsplanning in Vlaanderen. Het decreet basisbereikbaarheid beschrijft op welke manier mobiliteit de komende jaren in Vlaandaanderen zal worden vormgegeven. Basisbereikbaarheid vertrekt van volgende doelen:

1. het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen;
2. combimobiliteit en synchromodaliteit te faciliteren en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uit te werken;
3. alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat, inclusief doelgroepenvervoer en collectief aangeboden taxivervoer, te capteren, te integreren en de exploitatievoorwaarden te vereenvoudigen;
4. een gedeelde verantwoordelijkheid te creëren van de verschillende actoren.

Verder gaat basisbereikbaarheid hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van planvorming, financiering, investeringen, onderhoud en exploitatie.

2.2.3. MOBILITEITSPANNEN BUURGEMEENTEN

Onderstaande tabel geeft het statuut van de lokale mobiliteitsplannen van de buurgemeentes van Wachtebeke weer. Alle mobiliteitsplannen van de buurgemeentes dateren van na het *vorige* mobiliteitsplan van Wachtebeke.



Naam buurgemeente	Datum en statuut	= vóór	= na
		mobiliteitsplan (plaats kruisje in een van de twee kolommen)	
Zelzate	BS 23/03/2011 – Sneltoets RMC 19/02/2018 (spoor 3) proces lopende		x
Gent	BS 20/11/2015		x
Lochristi	: PAC 19/09/2011 (spoor 3) - Sneltoets 19/03/2018 (spoor 3) proces lopende		x
Lokeren	BS 15/09/2016		x
Moerbeke	BS 26/10/2011 – Sneltoets RMC 17/03/2014 (spoor 3) proces lopende		x

Tabel 1: Statuut van de lokale mobiliteitsplannen van de buurgemeentes van Wachtebeke



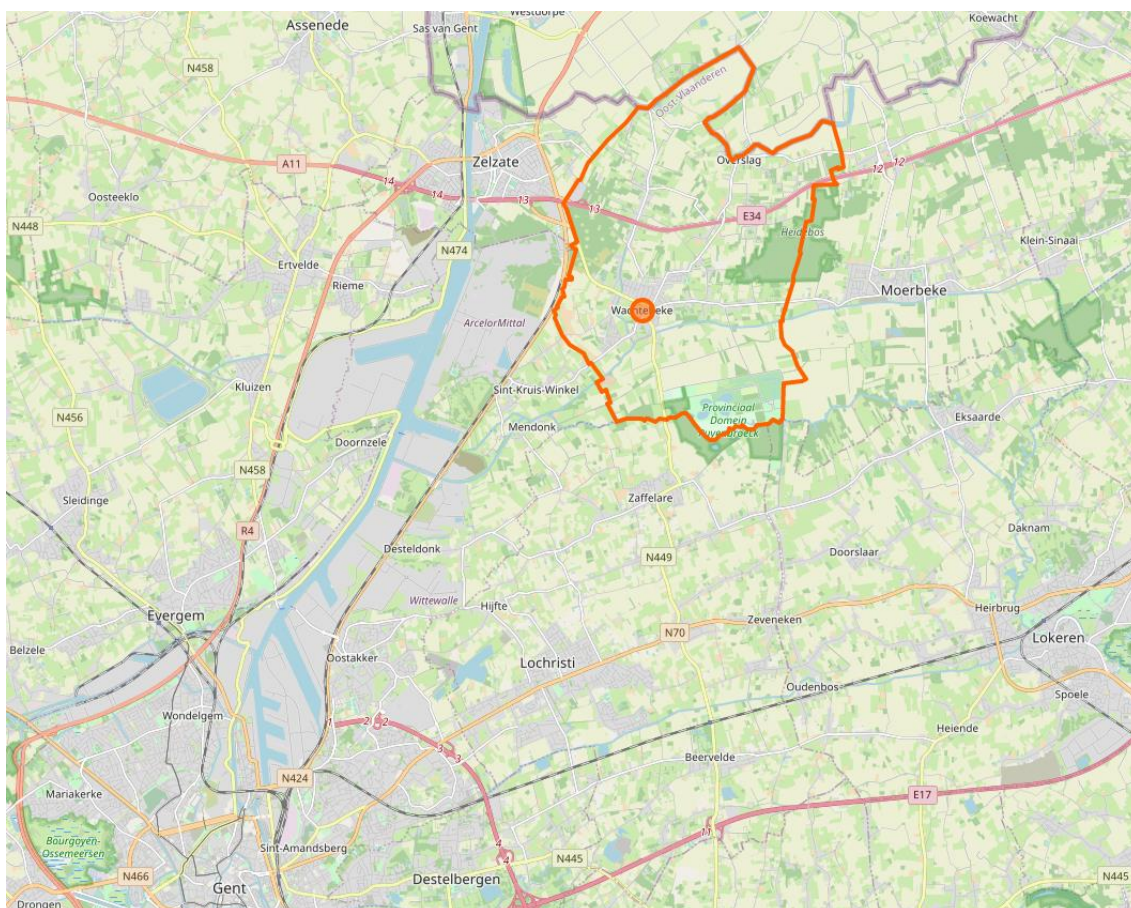
3. RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN VERPLAATSINGSGEDRAG

3.1. SITUERING VAN DE GEMEENTE

De gemeente Wachtebeke ligt in het uiterste noorden van de provincie Oost-Vlaanderen. Wachtebeke grenst aan volgende steden en gemeenten:

- Noorden: gemeente Terneuzen (Nederland);
- Oosten: gemeente Moerbeke;
- Zuidoosten: stad Lokeren;
- Zuiden: gemeente Lochristi;
- Zuidwesten: stad Gent;
- Noordwesten: gemeente Zelzate.

De grootste kern, het dorp Wachtebeke, ligt centraal in de gemeente.



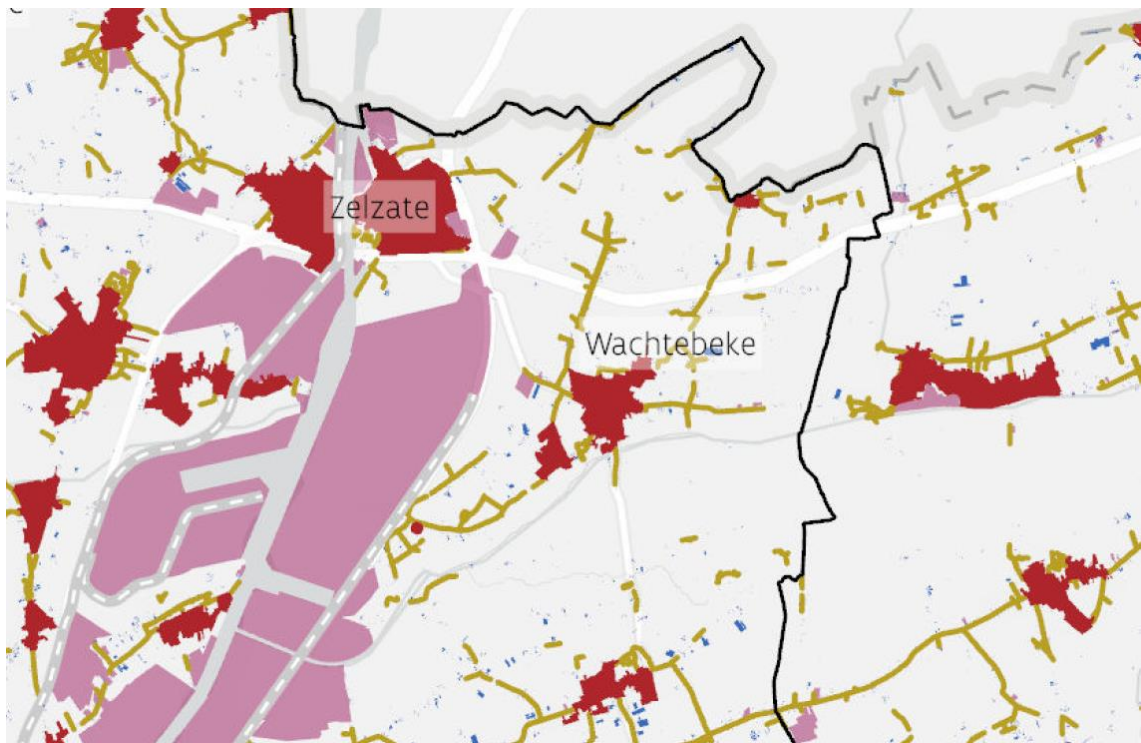
Figuur 4: Situering van de gemeente met aanduiding van de kern Wachtebeke



3.2. OPEN RUIMTE EN LANDSCHAP

3.2.1. KERNEN EN LINTEN

Het Ruimterapport Vlaanderen werkte in 2018 een typologie uit op basis van gegevens uit het Grootchalig Referentiebestand van 2013 waarbij Vlaanderen wordt opgedeeld in kernen, linten en verspreide bebouwing.



- Vervoerregio Gent
- Wateroppervlakte
- Kernen (Provincie Oost-Vlaanderen, 2019)
- Bedrijventerreinen (Toestand: 05/06/2019)
- Verspreide gebouwen (RURA, 2013)
- Linten (RURA, 2013)
- Spoorwegen (Infrabel)
- Stations (Nmbs)

Figuur 5: Kernen, linten en bedrijventerreinen zoals aangeduid door het Ruimterapport Vlaanderen in 2018 (Bron: Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent, 2020)

Op basis van de typologie uit het Ruimterapport Vlaanderen bestaat de gemeente Wachtebeke uit drie kernen: het dorp Wachtebeke, Warande en Overslag, waarbij het dorp Wachtebeke veruit de grootste kern is.

Verder wordt de gemeente gekenmerkt door een aantal historisch gegroeide linten die vertrekken vanuit het dorp Wachtebeke:

- een lint in zuidwestelijke richting via Warande richting Sint-Kruis-Winkel;
- een lint in noordelijke richting (Langelede);



- een lint noordoostelijke richting tot in Overslag;
- een lint in oostelijke richting via Kalve richting Moerbeke.

De Gentse Kanaalzone is nagenoeg volledig geselecteerd als bedrijventerrein. Binnen de gemeente Wachtebeke zijn er twee relatief kleine bedrijventerreinen geselecteerd:

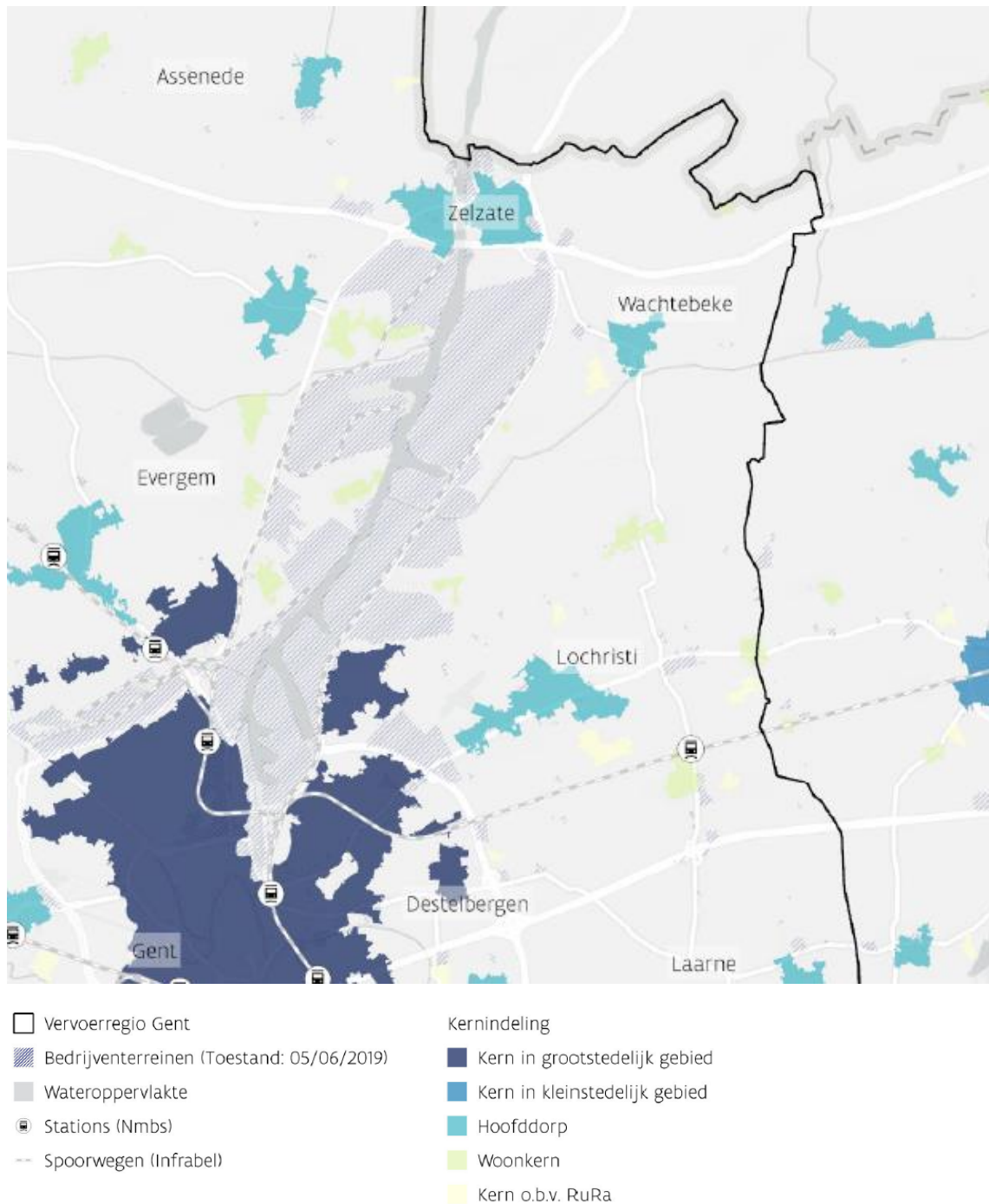
- het geplande bedrijventerrein Walderdonk;
- het bestaande bedrijventerrein aan de noordelijke zijde van het op- en afrittencomplex Zelzate-oost van de E34.

Ondanks het voorkomen van een aantal linten kent de gemeente nog veel open ruimte, met name (maar zeker niet uitsluitend) in het deel van de gemeente ten zuiden van de Moervaart. Het is van belang dat het ruimtelijk beleid van de gemeente blijft inzetten op het behoud van deze open ruimte.

3.2.2. KERNINDELING

Onderstaande figuur toont de indeling van de kernen uit het Ruimterapport Vlaanderen (2018) op basis van eventuele overlap met de afbakeningen van de stedelijke gebieden in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (toestand 2018) en met de aanduiding van de hoofddorpen en woonkernen in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (2004). Kernen die geen overlap vertonen met één van deze aanduidingen worden aangeduid als 'Kern o.b.v. RuRa'.





Figuur 6: Indeling van de kernen (Bron: Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent, 2020)

Het dorp Wachtebeke is in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen geselecteerd als hoofddorp, Overslag als woonkern. Warande is wel in het Ruimterapport Vlaanderen maar niet in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen als kern aangeduid.

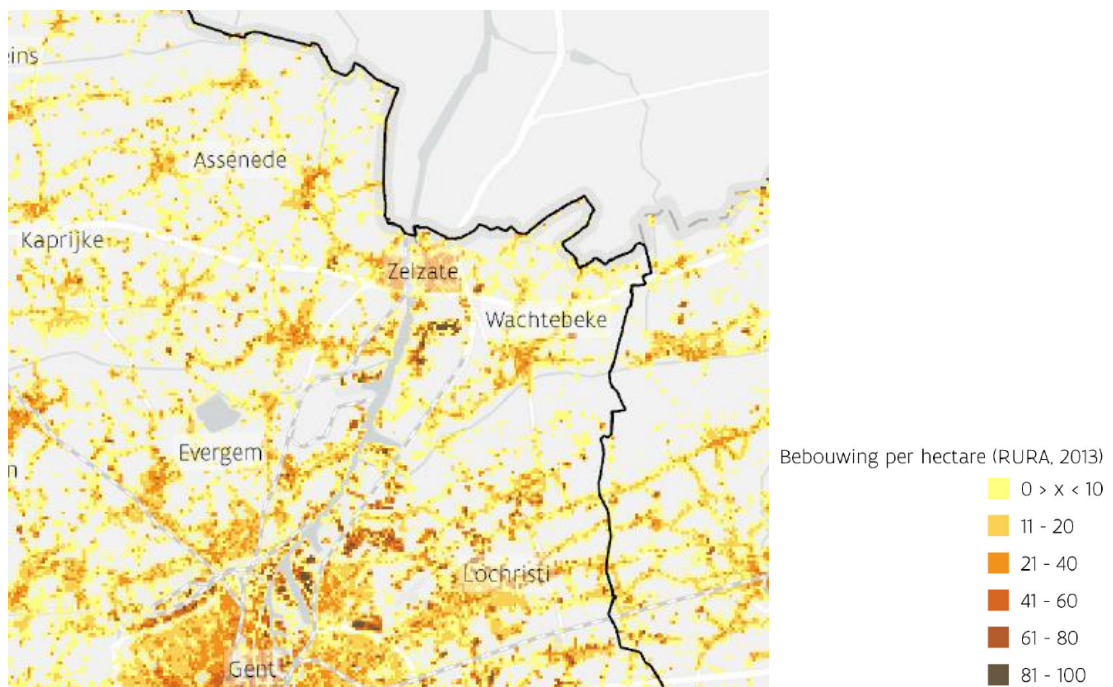
In de omgeving van Wachtebeke zijn onder meer Zelzate, Moerbeke, Lochristi, Ertvelde en Eksaarde geselecteerd als hoofddorpen. Onder andere Zaffelare, Sint-Kruis-Winkel, Rieme en Doornzele zijn als



woonkernen geselecteerd. Het dichtstbij gelegen grootstedelijk gebied is dat van Gent, het dichtstbij gelegen kleinstedelijk gebied dat van Lokeren.

3.2.3. BEBOUWINGSDICHTHEID

De kaart met de bebouwingsdichtheid per hectare (gebaseerd op gegevens uit het Grootchalig Referentiebestand van 2013) toont een hoge bebouwingsdichtheid in de kern van het dorp Wachtebeke en duidelijke linten vanuit deze kern in verschillende richtingen. Het deel van de gemeente ten zuiden van de Moervaart is nagenoeg onbebouwd, het deel van de gemeente ten noorden van het dorp Wachtebeke wordt eerder gekenmerkt door een nevelkarakter.

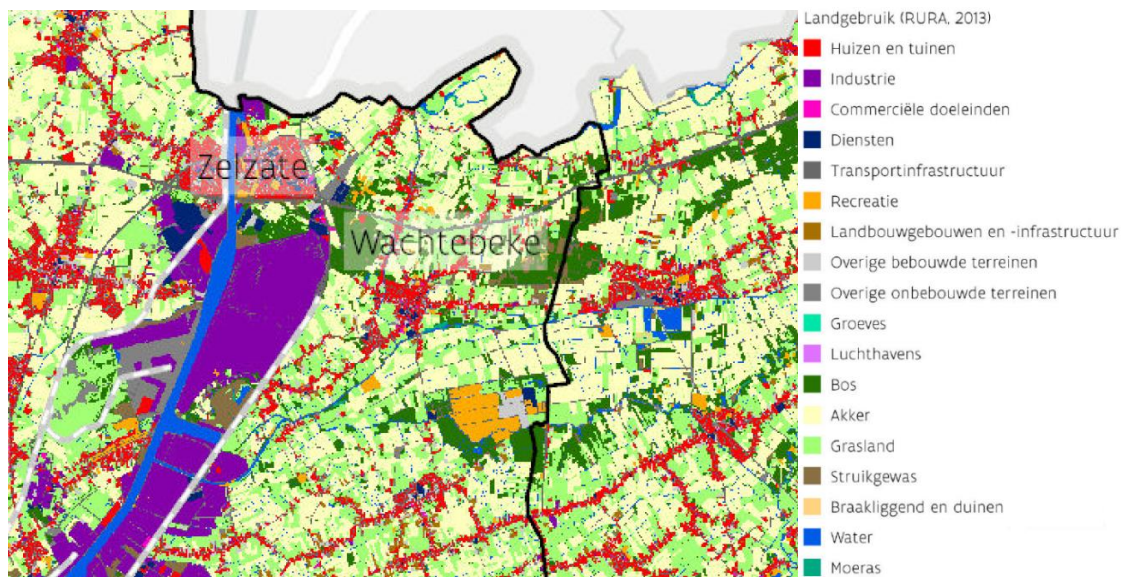


Figuur 7: Bebouwingsdichtheid per hectare volgens Ruimterapport Vlaanderen in 2013 (Bron: Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent, 2020)

3.2.4. LANDGEBRUIK

In 2013 ontwikkelde VITO het landgebruiksbestand voor Vlaanderen. Landgebruik verwijst daarbij naar het effectieve gebruik van de grond voor welbepaalde activiteiten zoals huisvesting, industrie, diensten, recreatie en akkerbouw. Op de kaart is te zien dat het agrarisch landgebruik domineert in de gemeente Wachtebeke, maar dat in de kernen en linten de meeste ruimte wordt ingenomen door huizen en tuinen. Verder zijn er drie bosgebieden (Kloosterbos, Heidebos en delen van Puyenbroeck), zijn er een aantal waterlopen en wordt het grootste deel van de oppervlakte van het domein Puyenbroeck gebruikt voor recreatie.





Figuur 8: Landgebruik volgens Ruimterapport Vlaanderen in 2013 (Bron: Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent, 2020)

3.3. MILIEUKENMERKEN

3.3.1. LUCHTVERVUILING

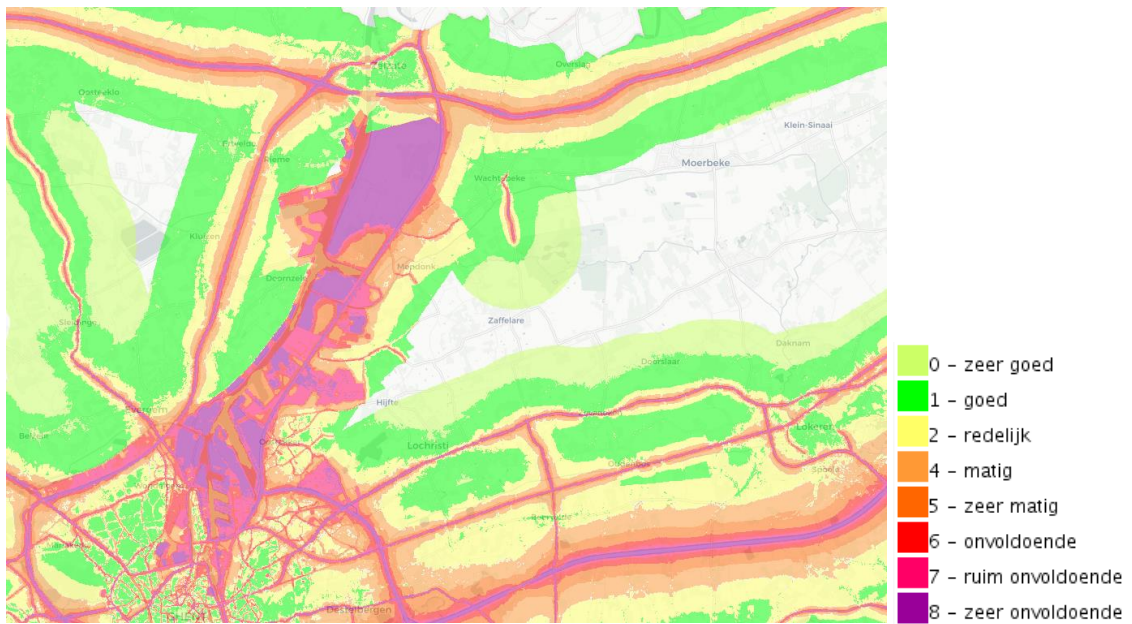
Onderstaande kaart toont een uitsnede van de Gezondheid Effecten Screening score (GES) van lokale luchtkwaliteit in Vlaanderen. De indicator is gebaseerd op de jaargemiddelde NO₂ (stikstofdioxide) concentraties (Vlaamse Milieumaatschappij 2017), die gemodelleerd werd met de RIO-IFDM-OSPM modelketen². Deze pollutant werd als basis genomen omwille van zijn grote ruimtelijke variatie, sterke link met lokale emissies en goed gedocumenteerde gezondheidseffecten. De concentraties aan NO₂ werden vervolgens met behulp van de Nederlandse methodiek Gezondheids Effect Screening (GES) verdeeld in klassen die een inzicht geven in potentiële gezondheidseffecten van luchtverontreiniging door NO₂, als eerste indicatie voor de lokale luchtkwaliteit. Uiteraard zijn ook andere pollutanten (bijvoorbeeld fijn stof of ozon) van belang bij de verdere analyse en beoordeling van de lokale luchtkwaliteit.

² De RIO-IFDM-OSPM kaart toont het resultaat van een koppeling van drie modellen:

- De interpolatie van luchtkwaliteitsmetingen (RIO-interpolatiemodel);
- De berekening van de luchtkwaliteit op basis van meteorologische gegevens en de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (wegverkeer, scheepvaart en industriële bronnen) (bi-Gaussiaans dispersiemodel IFDM)
- de berekening van de impact van 'street canyon'-effecten (OSPM model)

Zie <https://www.irceline.be/nl/documentatie/modellen/rio-ifdm-ospm> voor meer informatie over de RIO-IFDM-OSPM-modelketen.





Figuur 10: GES-kaart geluidsbelasting toestand 2016 (Bron: Departement Omgeving - Ruimtemonitor.be, 2020)

Grote delen van de gemeente Wachtebeke scoren goed tot zeer goed wat betreft geluidsbelasting. Knelpunten bevinden zich onder meer in de Gentse Kanaalzone, langsheen de E34 en R4 en langsheen delen van de N449.

3.3.3. BURGEMEESTERCONVENANT

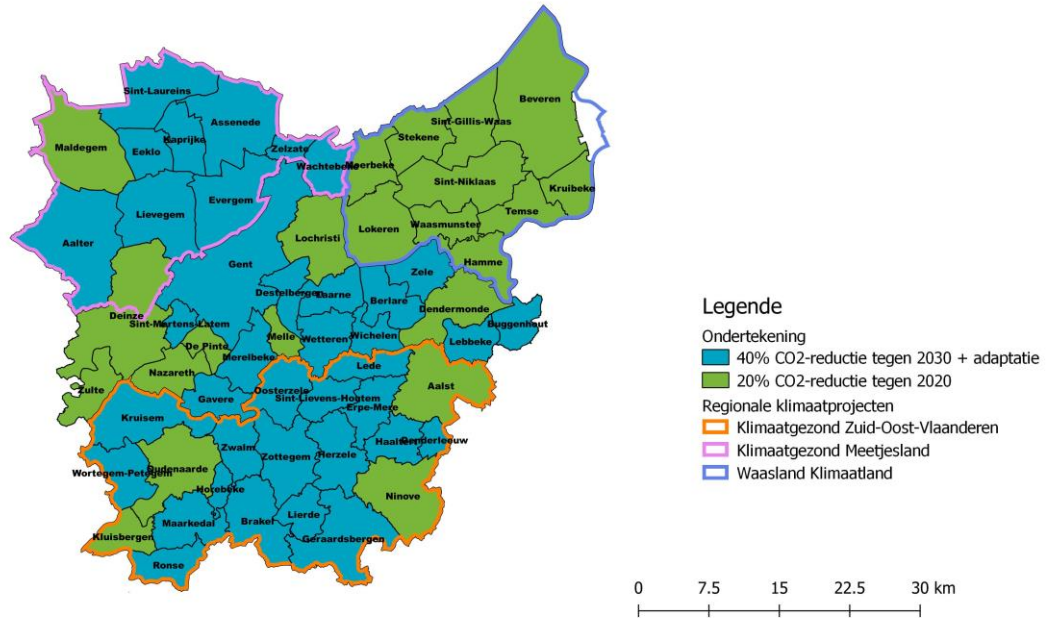
Het Burgemeestersconvenant is een bottom up-beweging die een groot aantal lokale en regionale autoriteiten heeft kunnen bewegen tot het ontwikkelen van actieplannen en het richten van investeringen op maatregelen voor mitigatie en klimaatverandering (2008). In 2014 werd voortbouwend op het succes van het Burgemeestersconvenant, het Mayors Adapt initiatief geïntroduceerd. Eind 2015 werden de initiatieven samengevoegd in het nieuwe geïntegreerde Burgemeestersconvenant voor klimaat en energie waarin de EU 2030 doelstellingen en een geïntegreerde aanpak voor de mitigatie van en aanpassing aan klimaatverandering werden overgenomen.

De gemeente Wachtebeke ondertekende het nieuwe convenant om tegen 2030 40% minder CO2 uitstoot te realiseren.





Ondertekening, stand van zaken januari 2020



Figuur 11: Ondertekening Burgemeesterconvenant, stand van zaken januari 2020 (Bron: Provincie Oost-Vlaanderen)

3.4. SOCIO-DEMOGRAFISCHE GEGEVENS

3.4.1. BEVOLKING

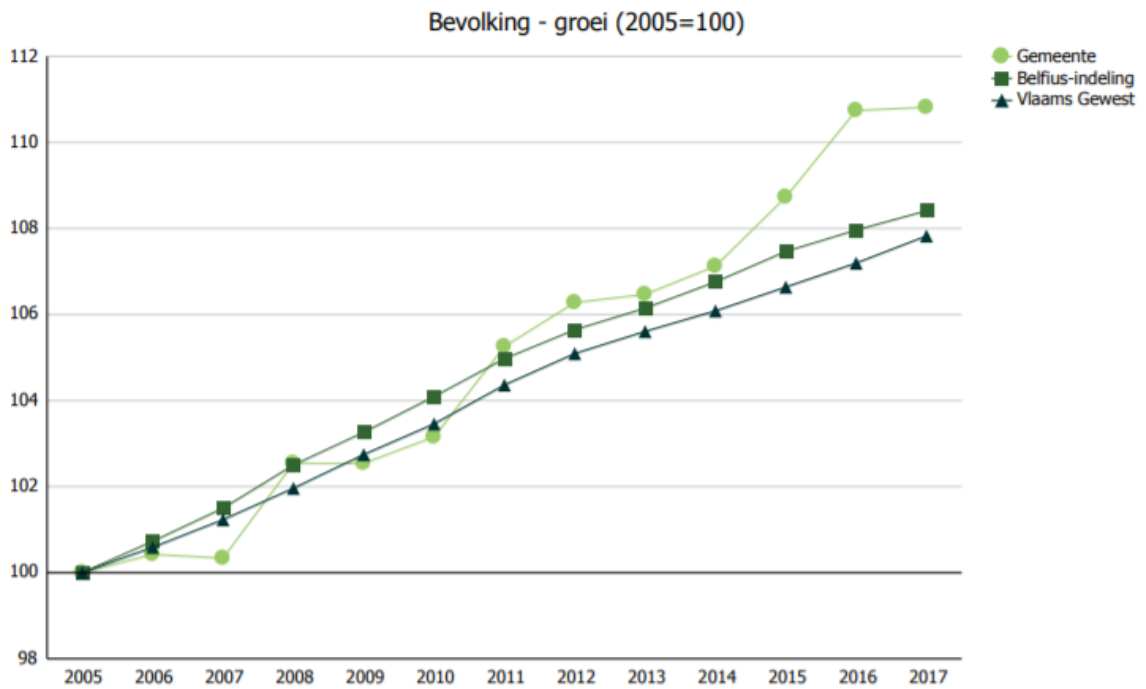
De gemeente Wachtebeke telde in 2017 7.593 inwoners en kent ene groeiende bevolking.

1 januari	Wachtebeke												
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Aantal inwoners	6.852	6.881	6.875	7.026	7.026	7.068	7.212	7.282	7.295	7.340	7.450	7.588	7.593
Groei (2005=100)	100,0	100,4	100,3	102,5	102,5	103,2	105,3	106,3	106,5	107,1	108,7	110,7	110,8

Tabel 2: Historische bevolkingsgroei (Bron: Jouw gemeente in cijfers, 2020)

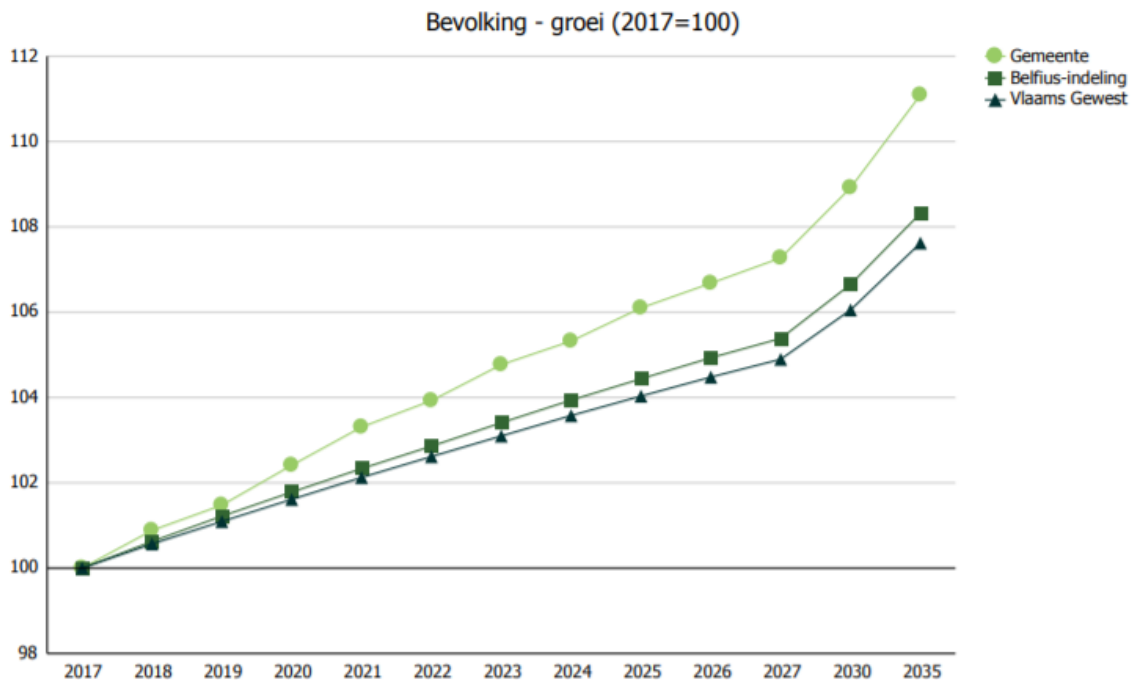
De bevolkingsgroei in de gemeente Wachtebeke volgde afgelopen jaren ongeveer het Vlaamse gemiddelde.





Figuur 12: Historische bevolkingsgroei (Bron: Jouw gemeente in cijfers, 2020)

Voor de komende 15 jaar wordt verwacht dat de bevolking van de gemeente iets sneller zal groeien dan het Vlaamse gemiddelde.

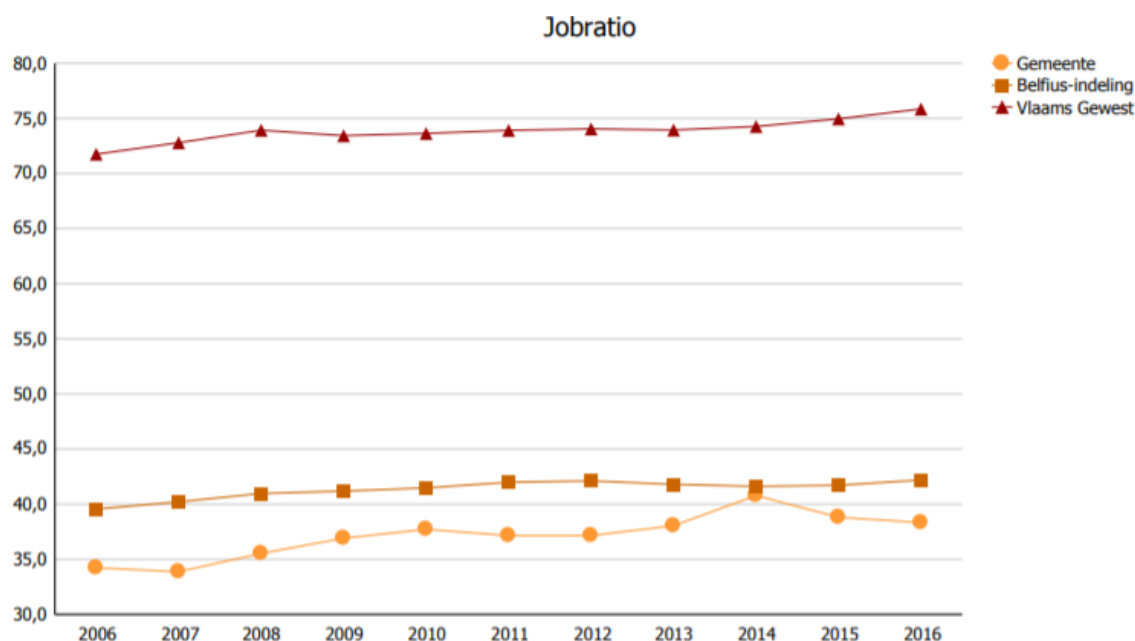


Figuur 13: Verwachte bevolkingsgroei (Bron: Jouw gemeente in cijfers, 2020)



3.4.2. JOBRATIO

De jobratio (aantal arbeidsplaatsen ten opzichte van de bevolking op beroepsactieve leeftijd (20-64 jaar)) in de gemeente Wachtebeke ligt tussen 35 en 40% en is de afgelopen jaren weinig geëvolueerd. Vergeleken met het Vlaamse gemiddelde is de jobratio laag. Dit betekent dat veel inwoners naar andere gemeentes pendelen om te werken. Dit is typerend voor Wachtebeke als kleine gemeente aan de rand van een haven- en industriegebied.



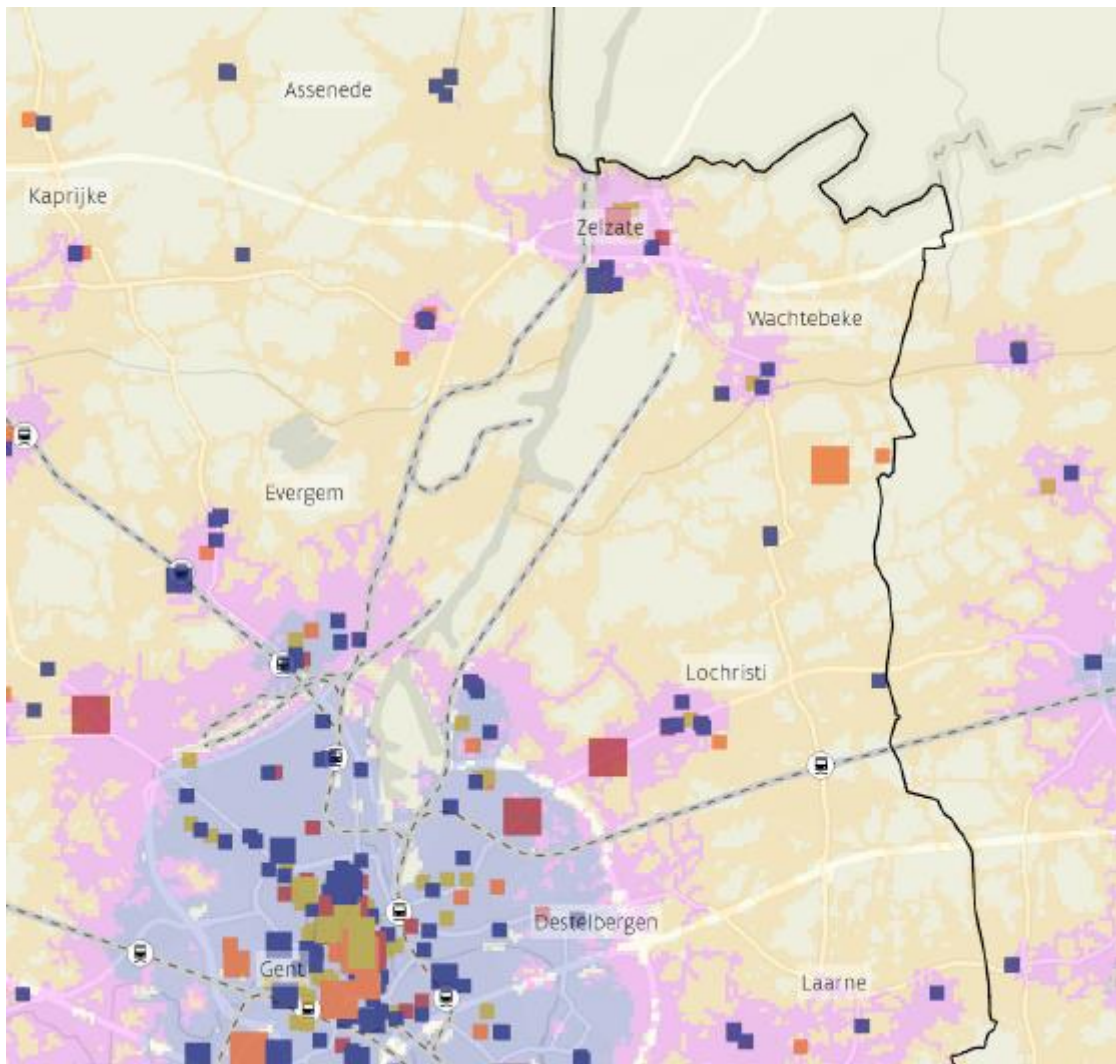
Figuur 14: Evolutie jobratio (Bron: Jouw gemeente in cijfers, 2020)

3.5. VOORZIENINGEN EN NABIJHEID

In de studie die VITO in 2016 voor Departement Omgeving maakte, werd het voorzieningenniveau (plaatswaarde) van elke locatie in Vlaanderen bepaald. Die werd berekend door VITO per 1 ha-locatie in Vlaanderen op basis van in welke mate deze gelegen is in de nabijheid van basisvoorzieningen, regionale voorzieningen en metropolitane voorzieningen. Voor elke ha in Vlaanderen werd aldus in beeld gebracht hoe goed deze voorzien is van voorzieningen, zowel op vlak van onderwijs, cultuur en sport, zorg als woonondersteunende voorzieningen. Deze score is dus een goede indicator voor de nabijheid van voorzieningen. Nabijheid zorgt voor kortere afstanden, en kortere afstanden worden vaker te voet of met de fiets afgelegd.

De voorzieningen in de vervoerregio Gent werden in de oriëntatienota van het regionaal mobiliteitsplan (2020) ingedeeld in sport, cultuur en ontspanning, welzijn en zorg, onderwijs en detailhandel en woonverzorgende voorzieningen. Vervolgens werden ze ook ingedeeld naar schaalniveau: internationale voorzieningen (niveau I; > 10.000 bezoekers per dag), interregionale voorzieningen (niveau II; > 5.000 bezoekers per dag), regionale voorzieningen (niveau III; > 2.500 bezoekers per dag), bovenlokale voorzieningen (niveau IV) en lokale voorzieningen (niveau V). Criteria die bepalen tot welk schaalniveau een voorziening behoort, zijn uitstraling en bereik en het aantal verkeersbewegingen (piek, frequentie, ...) die het genereert.





- Vervoerregio Gent
- Kern (RuRa)
- Bedrijventerreinen (Toestand: 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Ⓜ Stations (Nmbs)
- Spoorwegen (Infrabel)
- Totaal voorzieningenniveau (Vito, 2015)
- beperkt
- matig
- goed
- zeer goed
- Voorziening niveau 1 tot 4
- Sport, cultuur & ontspanning (#84)
- Welzijn en zorg (#552)
- Onderwijs (#177)
- Detailhandel en woonverzorgende voorzieningen (#43)
- Indeling in niveau's:
- Niveau 1: Internationaal
- Niveau 2: Interregionaal
- Niveau 3: Regionaal
- Niveau 4: Bovenlokaal

Figuur 15: Ligging van voorzieningen en weergave van totaal voorzieningenniveau zoals berekend door VITO in 2015 (Bron: Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent, 2020)

Uit bovenstaande kaart met het voorzieningenniveau blijkt dat het voorzieningenniveau in de kern van Wachtebeke goed scoort. In de kern zijn drie welzijns- en zorgattractiepolen en één onderwijsattractiepool



van lokaal niveau gelegen. In de rest van de gemeente is het voorzieningenniveau matig tot beperkt. Het domein Puyenbroeck is geselecteerd als attractiepool voor sport, cultuur en ontspanning van interregionaal niveau, maar ligt in een gebied dat verder wordt gekenmerkt door een matig tot beperkt voorzieningenniveau.

3.6. MOBILITEITSGEDRAG

3.6.1. VERPLAATSINGSSTROMEN

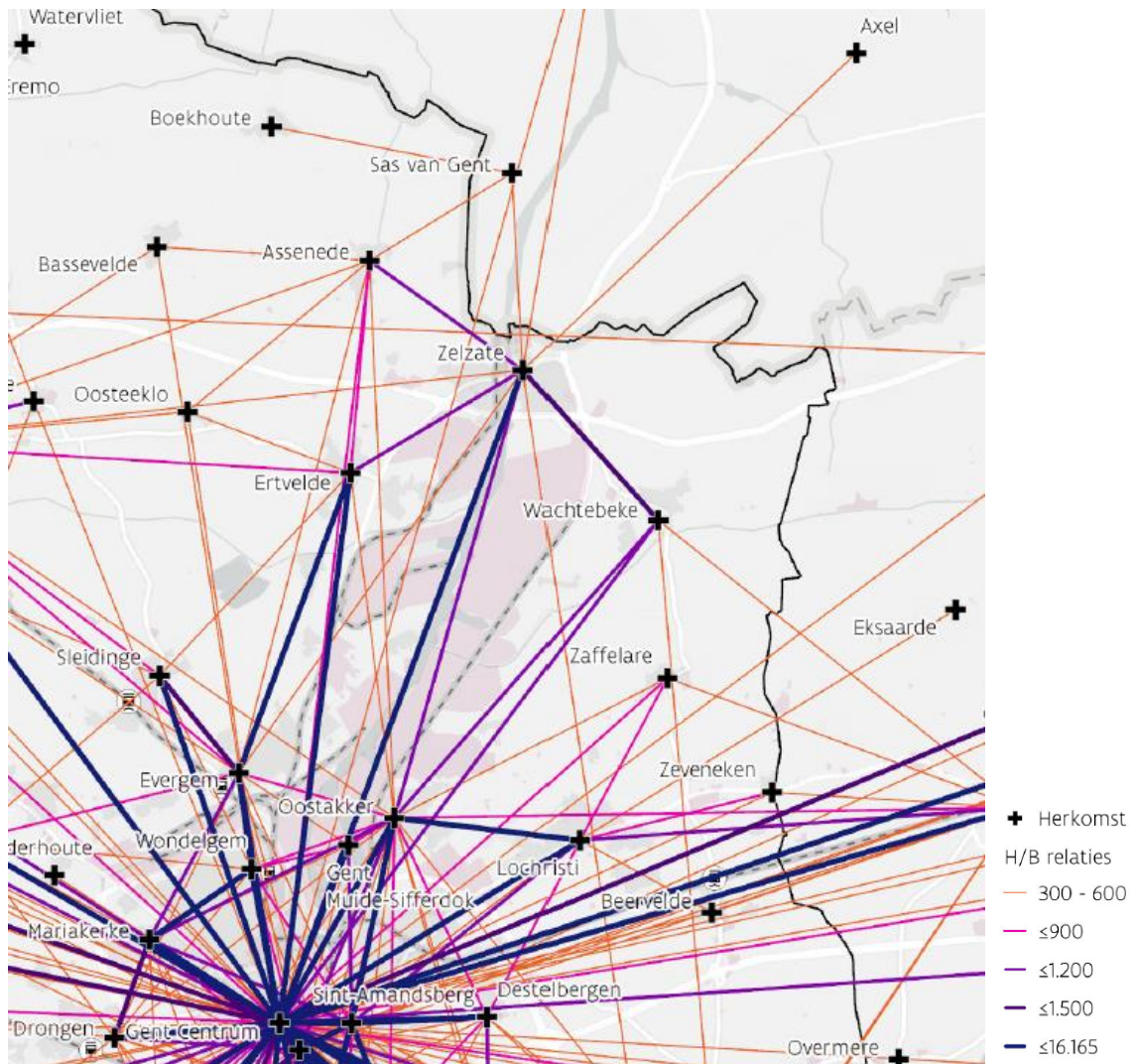
Onderstaande kaart toont een uitsnede van de vervoersrelaties voor personenvervoer tussen (deel)gemeenten in de Gentse vervoerregio. Deze relaties zijn gebaseerd op Vlaams Regionaal Verkeersmodel en tonen in welke mate er een vervoersstroom tussen twee locaties verwacht wordt. Het verkeersmodel is opgebouwd op basis van socio-economische gegevens (inwonersaantal, tewerkstelling, scholen, winkels, etc.). Er wordt op deze kaart geen onderscheid gemaakt tussen herkomst en bestemming. M.a.w. een stroom tussen twee locaties is de som van het aantal verplaatsingen in beide richtingen. Merk op dat interne verplaatsingen niet worden weergegeven. Interne verplaatsingen zijn (bijna) altijd korte verplaatsingen, die vaker met de fiets of te voet gebeuren. Op deze kaart komen de korte verplaatsingen dus minder in beeld, maar ervaring leert dat deze interne verplaatsingen vaak een niet te onderschatten aandeel in het verplaatsingspatroon hebben.

Om het aantal relaties op de kaart te beperken en zo de leesbaarheid van de kaart te verhogen, werd een aggregatie van zones doorgevoerd. Dorpen die uit verschillende zones bestonden, werden samengevoegd tot één zone met het dorpscentrum als middelpunt. Zo is de kaart enkel bruikbaar om de regionale, en niet de lokale, stromen te detecteren.

Het verhogen van de leesbaarheid door de aggregatie heeft ook een keerzijde. Gebieden worden gecentraliseerd tot één punt, en hierdoor worden sommige locaties ten onrechte niet meer zichtbaar op de kaart. Zo lijkt het alsof er in de Gentse haven weinig vervoersrelaties zijn. Dit is echter het gevolg van de concentratie van deze relaties tot enkele zones (Gent Muide-Sifferdok en Oostakker). Hierdoor zijn de vervoersrelaties in de Gentse haven minder goed leesbaar.

Een groot deel van de verplaatsingen in de Gentse haven zijn bovendien van logistieke aard, die niet in de vervoersrelaties zijn opgenomen. Er zijn echter geen data beschikbaar die logistieke relaties op zo'n schaal betrouwbaar kunnen weergeven.





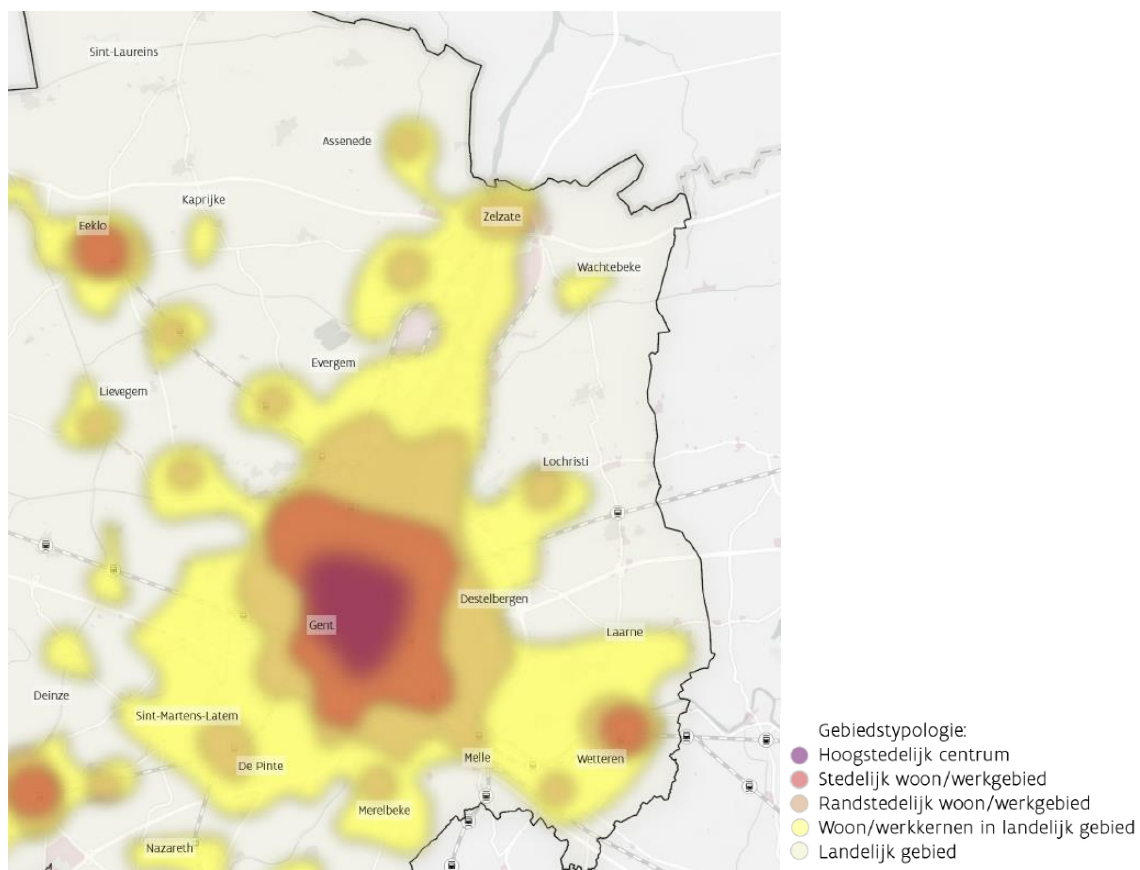
Figuur 16: Verplaatsingsstromen (Bron: Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent, 2020)

Uit bovenstaande kaart blijkt dat Wachtebeke op regionaal niveau de sterkste relatie heeft met Zelzate, en relatief sterke relaties met Gent en Oostakker. Met Zaffelare en Lokeren zijn er zwakkere relaties. Er moet opgemerkt worden dat door de langgerekte vorm van de Gentse kanaalzone het belang van dwarsrelaties in deze zone niet voldoende kan worden weergegeven. Ook lokale relaties, zoals de relatie tussen Wachtebeke en Arcelor Mittal, zijn van een niet te onderschatten belang maar worden hierdoor niet weergegeven.

3.6.2. MOBILITEITSMAGNETEN

Om de belangrijkste generatie- en attractiepolen voor personenverkeer in de toekomst in beeld te brengen, werd in de oriëntatienota van het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent gewerkt met een methodiek van 'mobiliteitsmagneten'. Hiervoor worden sociaal-demografische gegevens (inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen) als uitgangspunt genomen. De mobiliteitsmagneten zeggen iets over de ritproductie in verschillende delen van de vervoerregio. Ze zeggen niets over het belang van bepaalde relaties (herkomst-bestemmingsrelaties) tussen punten in de vervoerregio.





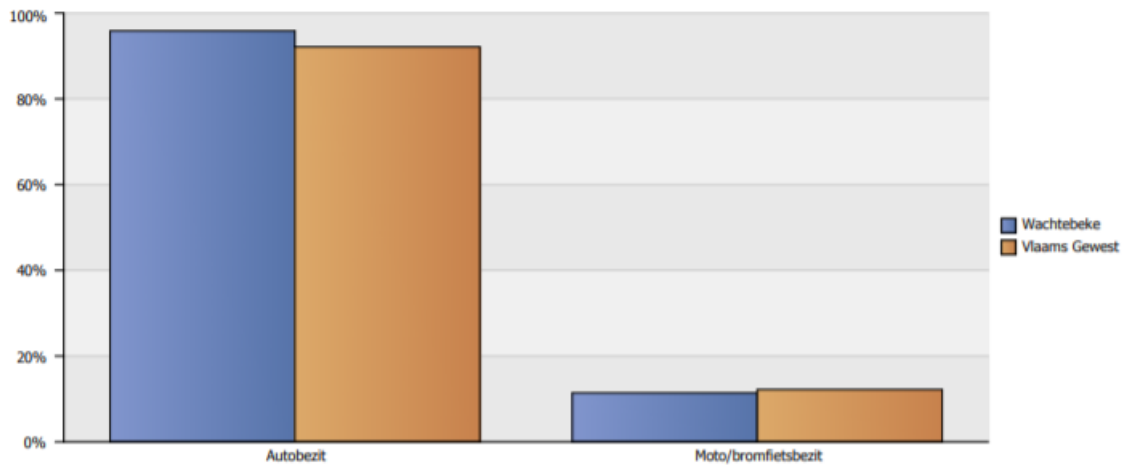
Figuur 17: Gebiedstypen volgens de magneetmethode (Bron: Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent, 2020)

Uit bovenstaande kaart blijkt de duidelijk de rol van Wachtebeke-dorp als woonkern in landelijk gebied. Er is weliswaar een sterke relatie met de Gentse Kanaalzone, maar Wachtebeke is er (in tegenstelling tot bijvoorbeeld Zelzate) niet mee versmolten.

3.6.3. AUTOBEZIT

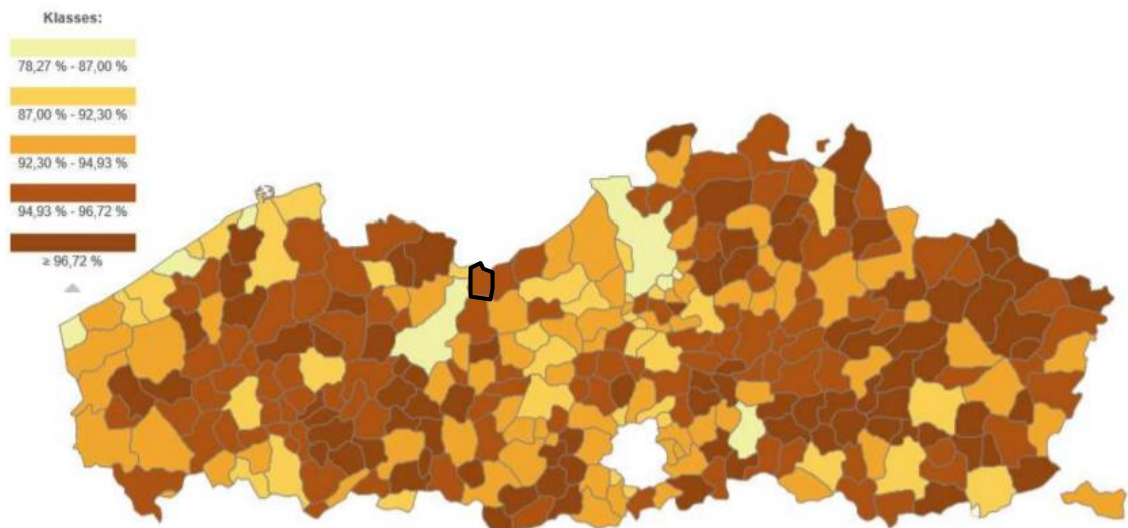
In Wachtebeke beschikte in 2017 96% van de inwoners in een gezin over minstens één wagen, 11% beschikt over een motor of bromfiets.





Figuur 18: Aandeel inwoners dat in het gezin beschikt over minstens één wagen, motor of bromfiets (Bron: Jouw gemeente in cijfers, 2020)

Het autobezit in Wachtebeke is relatief hoog in vergelijking met de rest van Vlaanderen, maar ligt in lijn met de landelijke buurgemeenten.

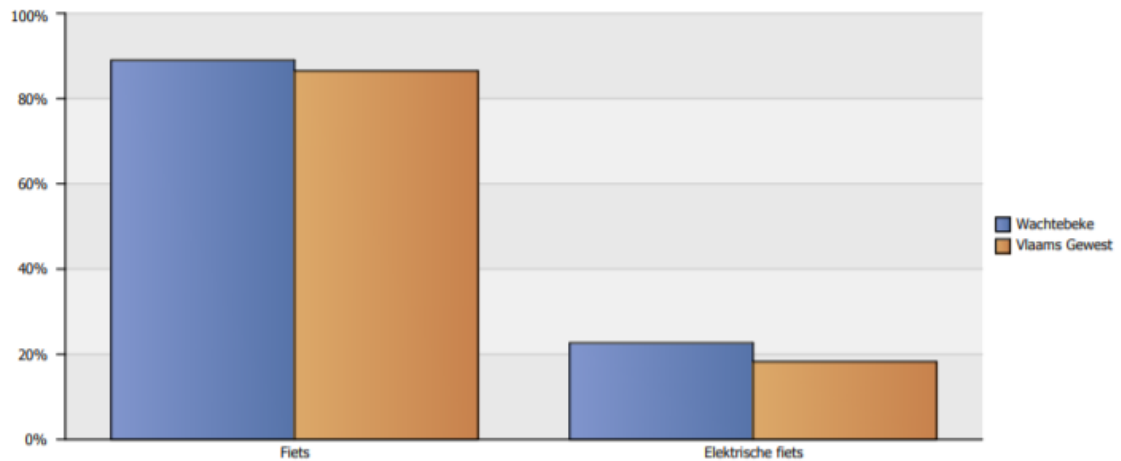


Figuur 19: Aandeel (%) van de inwoners dat in het gezin beschikt over minstens één wagen, motor of bromfiets

3.6.4. FIETSBEZIT

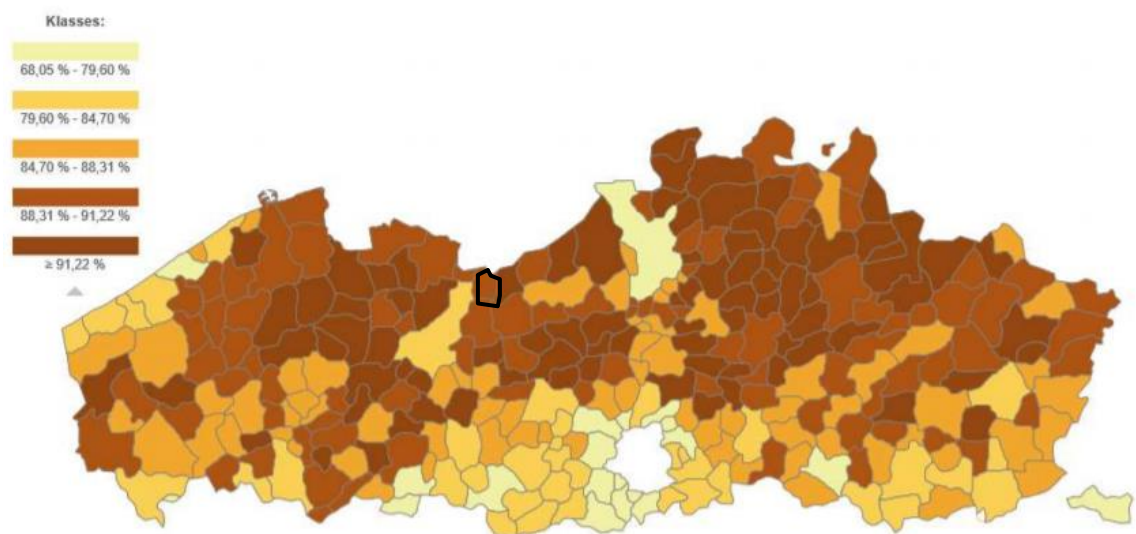
In Wachtebeke beschikte in 2017 89% van de inwoners in een gezin over minstens één fiets, 23% beschikt over een elektrische fiets.





Figuur 20: Aandeel inwoners dat in het gezin beschikt over minstens één fiets of elektrische fiets (Bron: Jouw gemeente in cijfers, 2020)

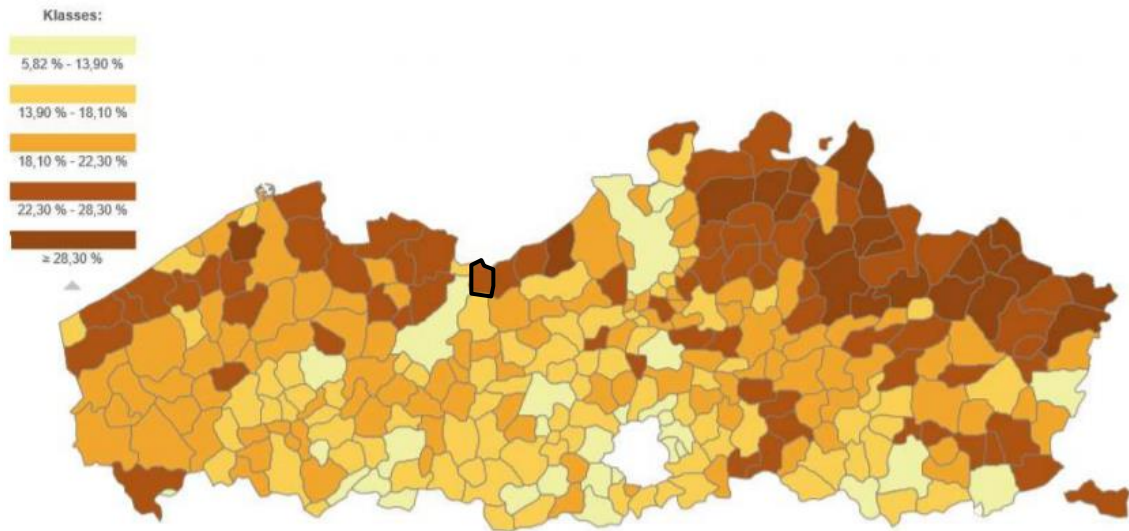
Het fietsbezit in Wachtebeke is relatief hoog in vergelijking met de rest van Vlaanderen en ligt in lijn met de landelijke buurgemeenten. Dat biedt opportuniteiten voor de verduurzaming van korte en middellange verplaatsingen.



Figuur 21: Aandeel (%) van de inwoners dat in het gezin beschikt over minstens één fiets (Bron: Jouw gemeente in cijfers, 2020)

Ook het elektrisch fietsbezit in Wachtebeke is relatief hoog in vergelijking met de rest van Vlaanderen. Bovendien is de gemeente goed aangesloten op het netwerk van fietssnelwegen en lange afstandsroutes wordt dit netwerk nog verder uitgebreid (bijvoorbeeld in het kader van het project R4WO). De elektrische fiets kan daarom een belangrijke rol spelen in het verduurzamen van middellange verplaatsingen.

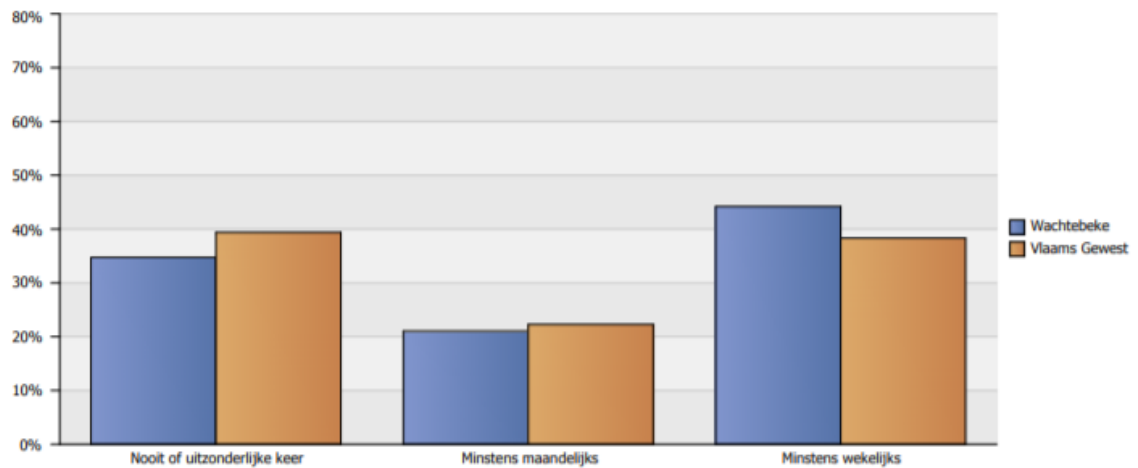




Figuur 22: Aandeel (%) van de inwoners dat in het gezin beschikt over minstens één elektrische fiets (Bron: Jouw gemeente in cijfers, 2020)

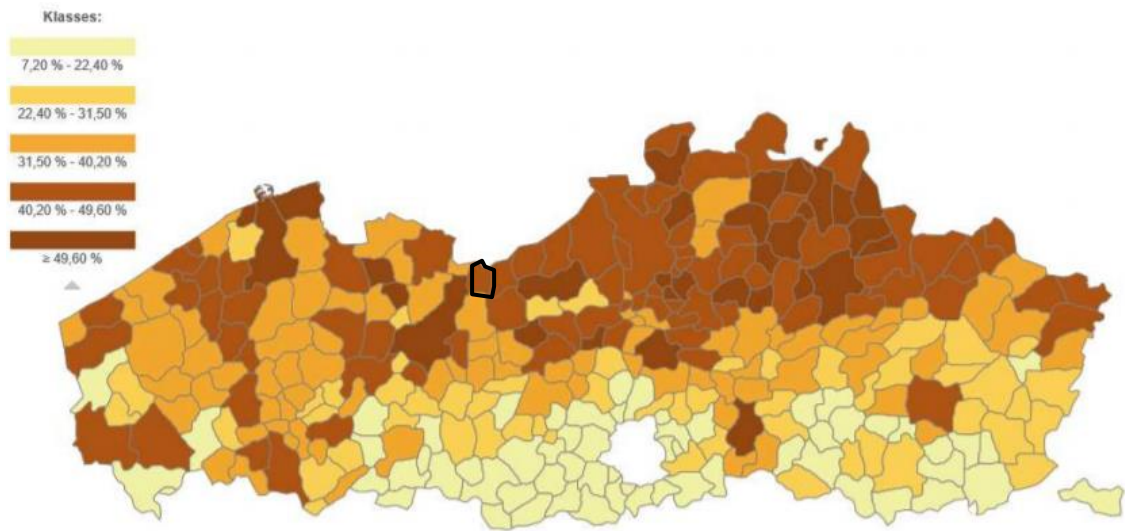
3.6.5. FIETSGEBRUIK

44% van de inwoners van Wachtebeke zei in 2017 minstens wekelijks de fiets te hebben genomen voor korte afstanden. Dat aandeel is relatief hoog in vergelijking met de rest van Vlaanderen. 35% van de inwoners zegt echter nooit of slechts uitzonderlijk te fiets te gebruiken voor korte afstanden. Er is dus nog ruimte voor verbetering van het fietsaandeel.



Figuur 23: Aandeel van de inwoners dat in 2017 de fiets nam voor korte afstanden (Bron: Jouw gemeente in cijfers, 2020)



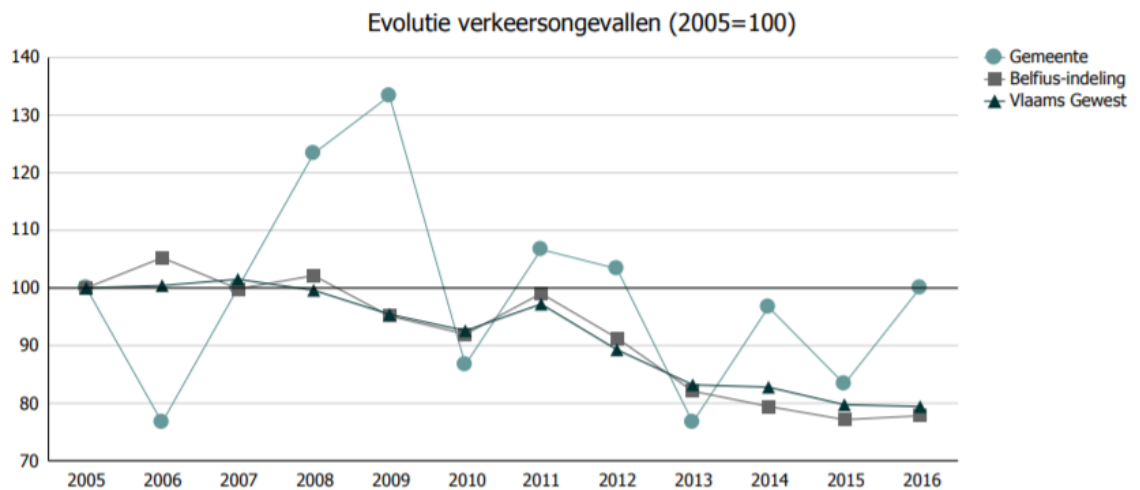


Figuur 24: Aandeel van de inwoners dat in 2017 de fiets nam voor korte afstanden (Bron: Joux gemeente in cijfers, 2020)

3.6.6. VERKEERSVEILIGHEID

3.6.6.1. ONGEVALLENCIJFERS

De evolutie van het aantal verkeersongevallen in Wachtebeke komt op enkele uitzonderingen na relatief goed overeen met de dalende trend in Vlaanderen.



Figuur 25: Evolutie van het aantal verkeersongevallen sinds 2005 (2005=100) (Bron: Joux gemeente in cijfers, 2020)

3.6.6.2. ONGEVALLLEN IN KAART

Het Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid bracht de laatste jaren systematisch het aantal ongevallen in kaart. Daaronder vallen zowel de ongevallen met fietsers, voetgangers en bromfietzers als auto's onderling. Door telkens een verhogingsfactor toe te voegen volgens de aard en de ernst van het ongeval wordt een prioriteitscore aan elke ongevallocatie toegekend. Hoe hoger de prioriteitswaarde, hoe hoger de plaats



komt te staan op de lijst van aan te pakken gevaarlijke punten. Onderstaande kaart toont de locaties van alle verkeersongevallen met doden in 2018 en de gevaarlijke punten volgens prioriteitswaarde



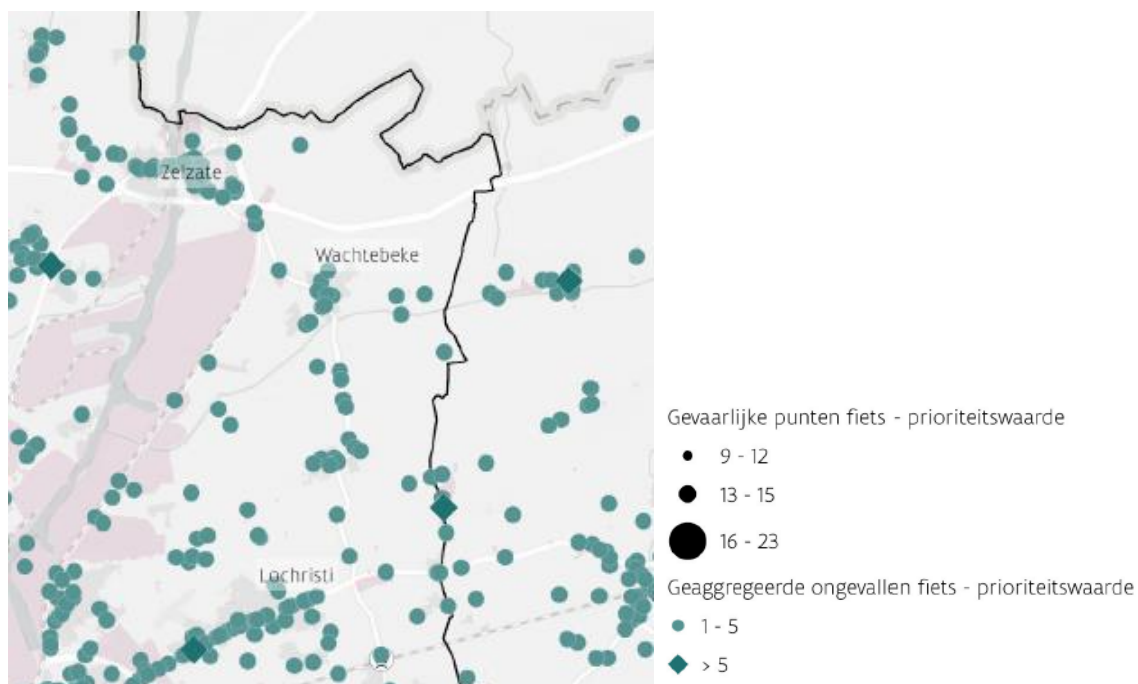
Figuur 26: Ongevallen geaggregeerd per locatie, 2018 (Bron: Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent, 2020)

In vergelijking met andere gemeentes in de vervoerregio Gent waren er in Wachtebeke in 2018 relatief weinig dodelijke ongevallen en zijn er weinig gevaarlijke punten geselecteerd. De geselecteerde gevaarlijke punten (de rotonde R4 x N449, de N449 ter hoogte van het domein Puyenbroeck, het kruispunt Papdijk x noordelijke parallelweg E34 en de noordelijke op- en afrit van de E34) hebben bovendien een lage prioriteitswaarde.

3.6.6.3. FIETSVEILIGHEID

Op basis van de ongevallencijfers van Statbel – Algemene Directie Statistiek tussen 2015 en 2017 bracht het Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid de locaties in Vlaanderen waar veel ongevallen gebeuren met fietsers in kaart (i.e. ‘geaggregeerde ongevallen fiets’). Daarnaast maakte het Agentschap Wegen en Verkeer op basis van diezelfde gegevens ook een lijst aan met zogenaamde ‘gevaarlijke punten voor fietsers’. Aan elke locatie met geaggregeerde ongevallen of gevaarlijke punten werd een prioriteitswaarde toegekend afhankelijk van het aantal dodelijk gewonde, zwaargewonde en lichtgewonde slachtoffers op die locatie.





Figuur 27: Gevaarlijke punten en geaggregeerde ongevallen fiets (Bron: Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent, 2020)

In de gemeente Wachtebeke werden door het Agentschap Wegen en Verkeer geen gevaarlijke punten voor fiets geselecteerd. Wel liggen er in Wachtebeke heel wat locaties waar veel ongevallen met fietsers gebeuren (met prioriteitswaarde van 5 of lager), onder meer langsheen de N449, ter hoogte van de Kalvebrug en op verschillende locaties in het centrum van Wachtebeke.



4. MOBILITEITSNETWERKEN VANDAAG EN MORGEN

4.1. VOETGANGERS

4.1.1. TRAGE WEGEN

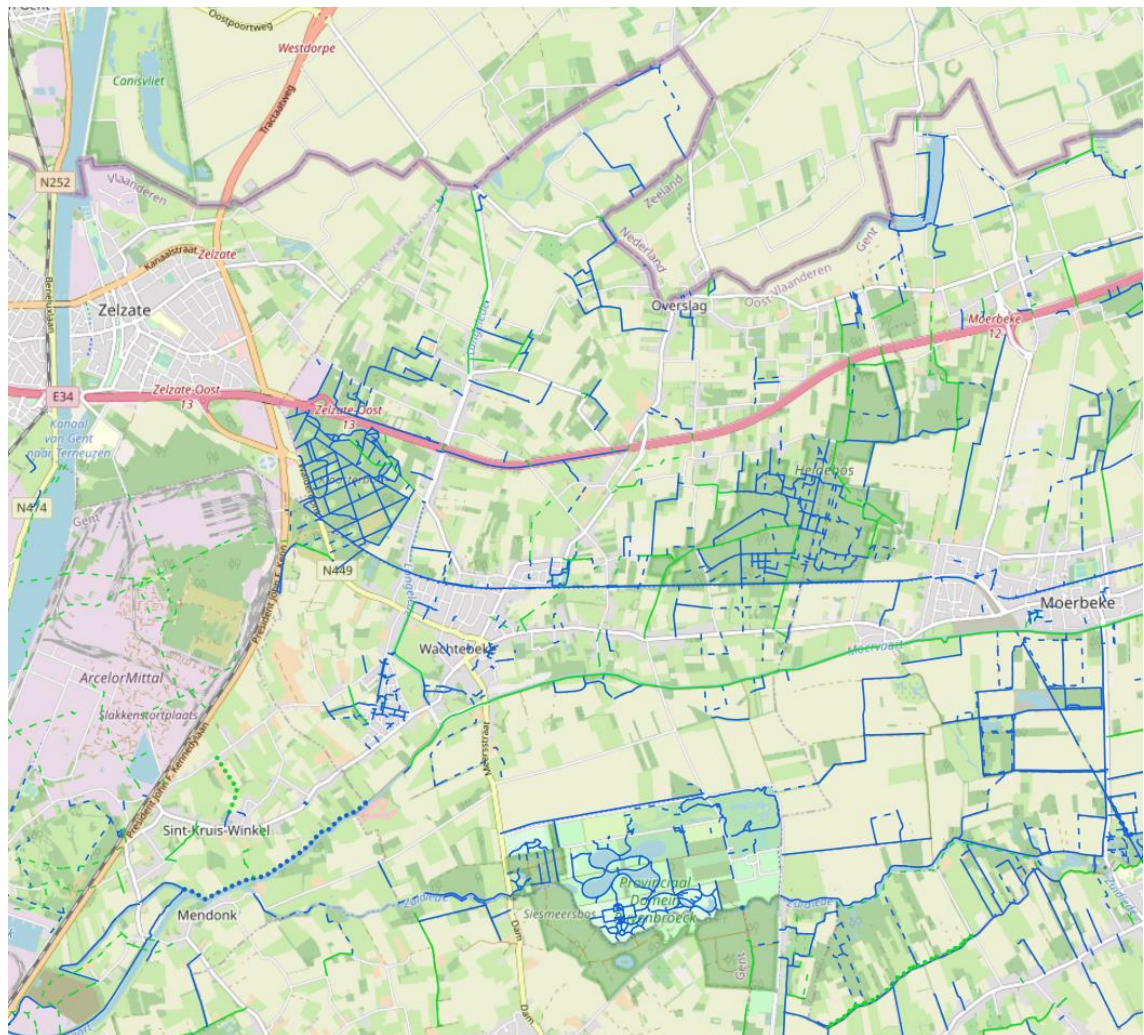
Vooraf op lokaal niveau spelen functionele voetgangersverbindingen een belangrijke rol in het verzekeren van de multimodale bereikbaarheid van woonkernen en attractiepolen. Zo is bijvoorbeeld een vlotte voetgangersverbinding van afstaphalte tot eindbestemming essentieel voor openbaar vervoerreizigers, en zijn verkeersveilige wandelroutes tussen woonwijk en school van groot belang voor schoolgaande kinderen. Het is de opdracht van elke stad en gemeente om in gemeentelijke of wijkmobiliteitsplannen werk te maken van deze vlotte en veilige verbindingen voor voetgangers en structuur te geven aan een toegankelijk en fijnmazig lokaal voetpadennetwerk.

Bij het opmaken van dit lokaal voetpadennetwerk speelt niet alleen het reguliere stratennetwerk een belangrijke rol; ook 'trage wegen' kunnen een belangrijke rol innemen. Trage wegen zijn hoofdzakelijk openbare wegen die bestemd zijn voor traag verkeer (voetgangers, fietsers, ruiters, ...). Hun eigendomsstatuut is niet altijd even duidelijk in de praktijk: gemeentewegen, vroegere buurtwegen, private wegen met erfdienstbaarheid, ... Het zijn dikwijls voet- of buurtwegen, maar kunnen ook boswegen, jaagpaden, fietswegen of feitelijke buurtwegen zijn.

Voet- en buurtwegen zijn genummerde openbare gemeentewegen die zijn ingeschreven in de Atlas der Buurtwegen. Deze hebben dus een vastgelegd juridisch statuut. Trage wegen zijn niet alleen belangrijk voor recreatieve stappers en fietsers. Ze kunnen ook verkeersveilige verbindingen voor functionele voetgangers bieden naar bijvoorbeeld een dorpskern, sporthal of school. Het is dan ook belangrijk voor een gemeente om sommige van deze trage wegen te incorporeren in hun lokaal voetpadennetwerk.

Provincie Oost-Vlaanderen ondersteunt steden en gemeenten bij hun tragewegenbeleid en de opmaak van een tragenwegenplan.





TRAGE WEGEN IN MIJN BUURT

- buurtweg - toegankelijk
- buurtweg - toegankelijk, maar niet zichtbaar op het terrein
- - - - - buurtweg - ontoegankelijk
- andere - toegankelijk
- andere - toegankelijk, maar niet zichtbaar op het terrein
- - - - - andere - ontoegankelijk

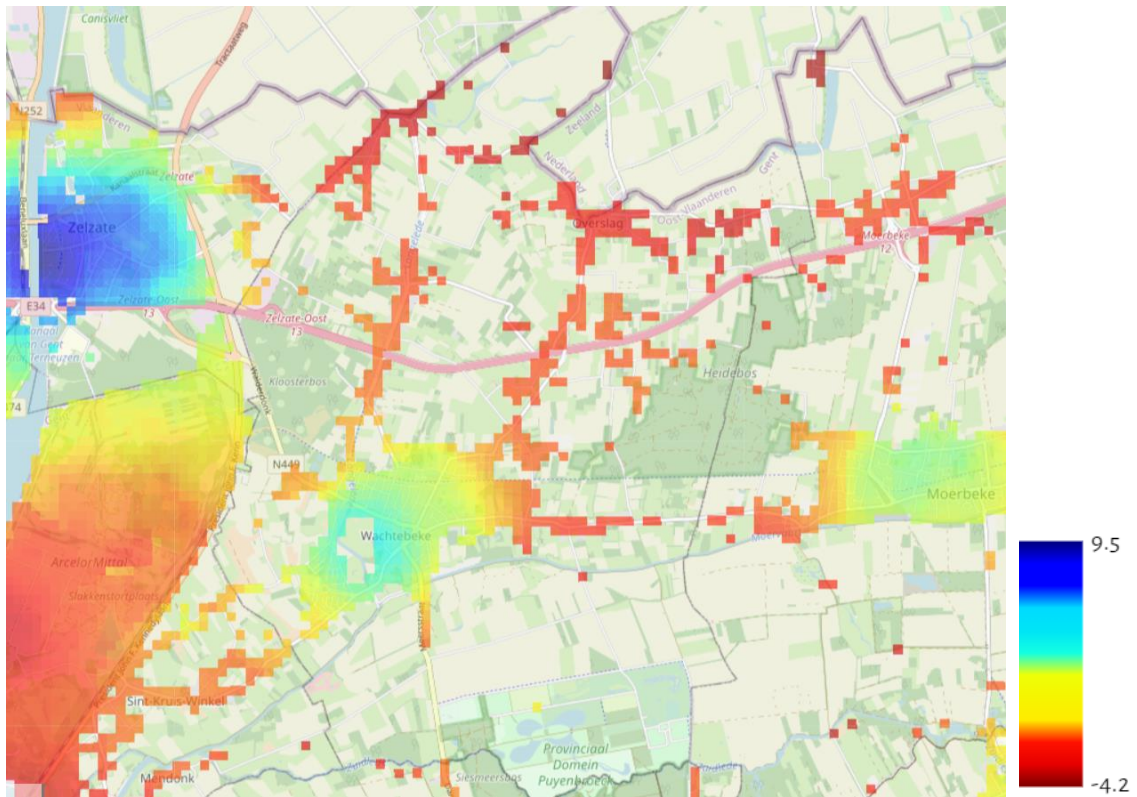
Figuur 28: Uittreksel uit de online beschikbare kaart van Trage Wegen vzw van de trage wegen die Trage Wegen vzw inventariseerde ter hoogte van gemeente Wachtebeke (Bron: Trage Wegen vzw)

4.1.2. WALKABILITY SCORE

In opdracht van het Vlaams Instituut Gezond Leven en Departement Omgeving maakte VITO een 'walkability-score'-tool op. Deze tool geeft gemeenten inzicht in de huidige 'walkability' van hun buurten. De walkabilityscore geeft aan hoe wandelvriendelijk een bepaalde omgeving is en is gebaseerd op een combinatie van 3 factoren: de woondichtheid, de functiemix en de stratenconnectiviteit. Hoe hoger de score op deze drie factoren, hoe hoger de walkabilityscore. Internationaal onderzoek toont aan dat mensen meer bewegen en zich meer actief verplaatsen op locaties met een hoge woondichtheid, een hoog aantal verschillende functies en een hoge stratenconnectiviteit. Op die manier is de walkabilityscore een indicator



voor het potentieel om mensen te doen kiezen voor verplaatsingen te voet of per fiets in plaats van met de auto en vormt het een nuttig instrument bij de opmaak van mobiliteitsplannen.



Figuur 29: Uittreksel uit de online beschikbare kaart van de 'walkability-score'-tool van VITO ter hoogte van gemeente Wachtebeke (Bron: VITO)

Het centrum van Wachtebeke en de wijk Warande kennen een relatief hoge walkability-score: hoger dan bijvoorbeeld de kern van buurgemeente Moerbeke-Waas, maar lager dan bijvoorbeeld buurgemeente Zelzate. Vanuit het centrum van Wachtebeke lopen linten naar Langelede, Overslag en Sint-Kruis-Winkel, die een aanzienlijk lagere walkability-score hebben.

4.2. FIETSERS

4.2.1. NETWERKEN EN INFRASTRUCTUUR

4.2.1.1. FIETSSNELWEGEN

Het fietssnelwegennetwerk vormt de ruggengraat van het regionale netwerk voor fietsers. Fietssnelwegen zijn hoofdassen die steden en belangrijke attractiepolen voor fietsers met elkaar verbinden. Het zijn intensief te gebruiken doorgaande routes die het mogelijk maken om met de fiets snel, veilig en comfortabel tussen kernen of knooppunten te rijden. Ze worden zoveel als mogelijk vlak, rechtdoor, conflictvrij en met beveiligde kruispunten ingericht, hebben een minimumbreedte van drie meter (buiten fietssnelwegen die overheen jaagpaden lopen) en worden bij voorkeur in asfalt of beton aangelegd. Op die manier vormen ze een kwalitatief hoogwaardige infrastructuur voor fietsverplaatsingen overheen langere



Direct ten westen van de gemeentegrens van Wachtebeke loopt parallel met de oostelijke R4 fietsnelweg F40 (grote fietsring Gent buitenring). Deze is nog onvoldoende of niet uitgebouwd. Dit vormt een belangrijke hindernis in de fietsverbinding tussen Wachtebeke en Gent en de Gentse Kanaalzone.

4.2.1.2. BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) is een netwerk van gemeentegrensoverschrijdende fietsroutes die woonkernen en attractiepolen zoals scholen, stations, winkelcentra en bedrijventerreinen met elkaar verbinden. Het BFF bestaat uit hoofdroutes, functionele routes en alternatieve routes. en richt zich hoofdzakelijk op doelgerichte verplaatsingen van meer dan 5 km.

Het huidige netwerk is opgemaakt door het Vlaams gewest en de Provincie in samenspraak met de gemeenten. De vervoerregioraad bepaalt het nieuwe BFF met uitzondering van de fietsnelwegen. Onderstaande kaart toont het huidige BFF en de toestand van de fietsinfrastructuur in 2012 (conformiteit volgens het Vademecum Fietsvoorzieningen). Deze kaart is intussen verouderd, maar sinds 2012 werd nog geen geactualiseerde kaart opgemaakt.





Figuur 31: Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk: toestand 2012 (Bron: Provincie Oost-Vlaanderen)

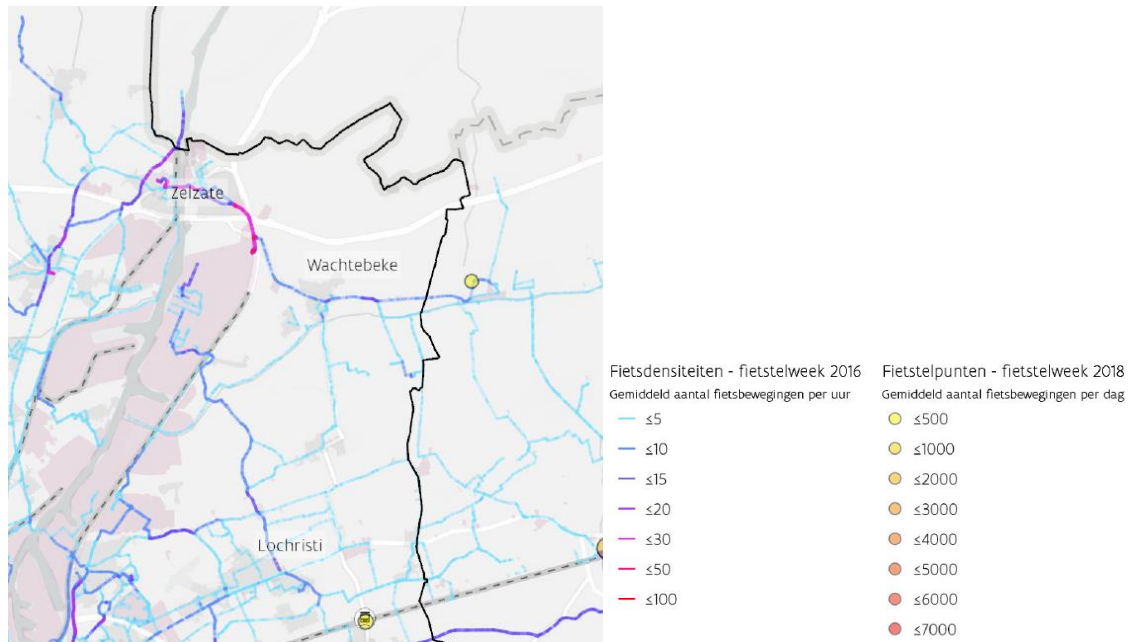
4.2.1.3. RECREATIEF FIETSROUTENETWERK

Het recreatief fietsroutenetwerk verbindt toeristisch interessante attractiepolen: cultuurhistorische sites, evenementenplaatsen, woonkernen en stations aan de hand van genummerde knooppunten. Het volgt niet noodzakelijk de kortste routes, maar wel aantrekkelijke, veilige en comfortabele routes. Het recreatief fietsnetwerk in de omgeving van Wachtebeke is opgemaakt door de provincie Oost-Vlaanderen.



4.2.1.5. FIETSTELWEEK

Om het gebruik van het fietsnetwerk in kaart te brengen coördineerde Fietsberaad Vlaanderen zowel in 2016 als in 2018 de FietsTelWeek. Samen met de Vlaamse Overheid, de provincies, de gemeenten en veel vrijwilligers verzamelden zij in 2016 op die manier fietsdata op 284 tellocaties verspreid over heel Vlaanderen, en in 2018 zelfs op 389 locaties. In de telweek van 2018 werd maar liefst 97% van alle getelde fietsen geregistreerd door geautomatiseerde systemen zoals telsingen en telcamera's.



Figuur 33: Fietsgebruik volgens FietsTelWeek (Bron: Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent, 2020)

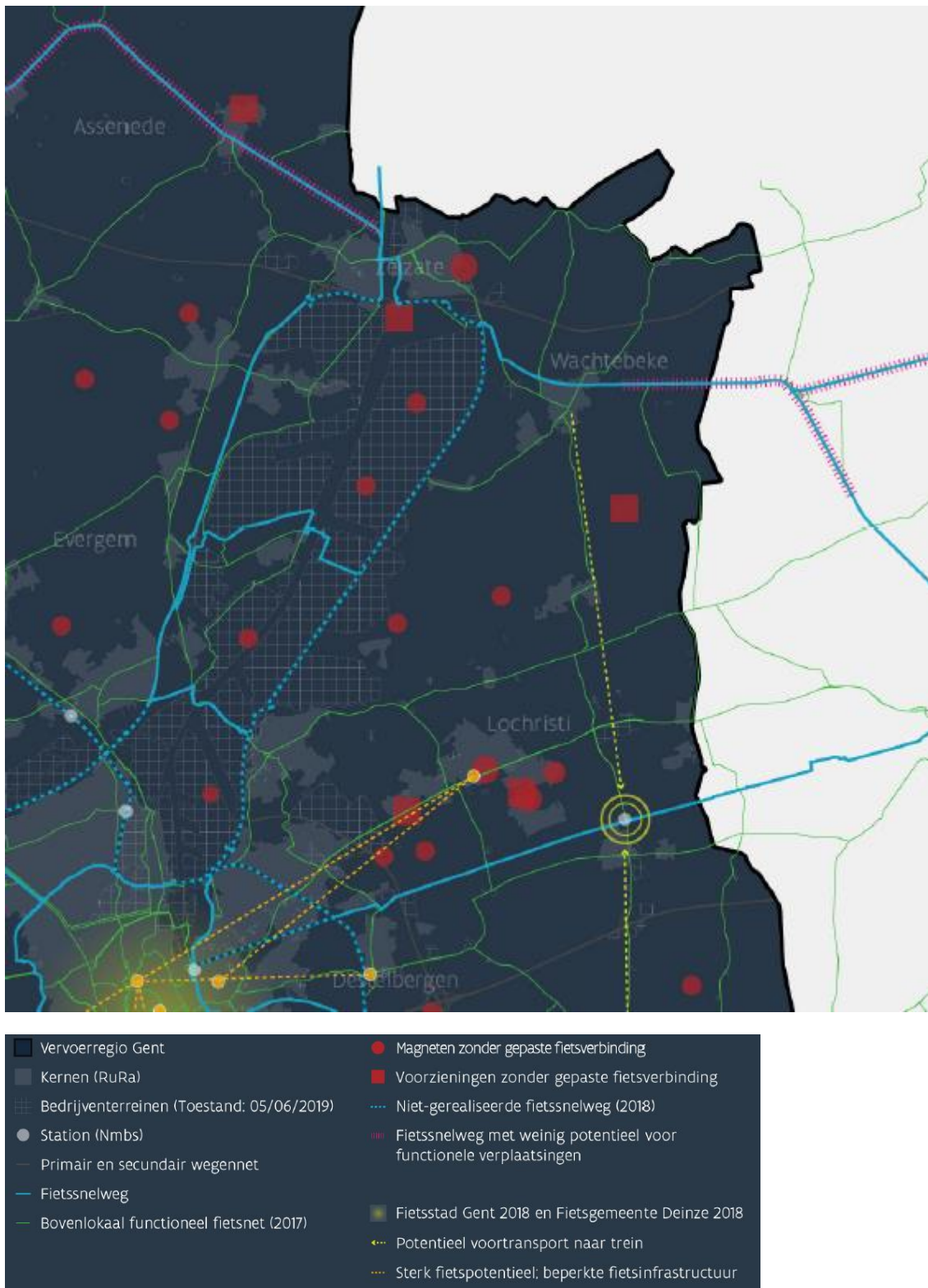
Uit de resultaten van beide fietstelweken blijkt dat het fietsverkeer op twee jaar tijd veel intenser is geworden. Er wordt daarbij vooral veel meer gefietst op de fietssnelwegen en in de steden. Het fietsverkeer groeit opvallend genoeg niet alleen in de spits of in het weekend, maar op alle dagen van de week en gedurende de hele dag. In Wachtebeke werden vooral hoge fietsintensiteiten waargenomen op de as R4 – N449 Walderdonk – Molenhoek – Kalve – Peene.

Om echter een goed beeld te vormen van de reële ruimtelijke spreiding van fietsbewegingen in de vervoerregio werd tijdens de voorbije edities van de FietsTelWeek op te weinig locaties geteld. Op termijn moet gewerkt worden aan een uitgebreider telpuntennetwerk dat het fietsbeleid nog beter ondersteunt met accurate fietsdata.

4.2.2. SYNTHESEKAART KNELPUNTEN EN OPPORTUNITEITEN FIETS

Onderstaande synthesekaart uit de oriëntatienota van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Gent toont de belangrijkste knelpunten en opportuniteiten voor de fiets.





Figuur 34: Synthesekaart knelpunten en opportuniteiten fiets (Bron: Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent, 2020)

Voor Wachtebeke zijn volgende elementen relevant:



- De fiets heeft een zeker potentieel als modus voor voor- en natransport van Wachtebeke naar het station van Beervelde, al bedraagt de afstand in vogelvlucht wel ongeveer 9,5 km;
- Het domein Puyenbroeck en Arcelor Mittal kennen onvoldoende gepaste fietsverbindingen;
- De fietssnelweg F40 parallel met de R4 is nog niet gerealiseerd;
- De fietssnelweg F41 heeft ten oosten van Wachtebeke weinig potentieel voor functionele verplaatsingen.

4.3. OPENBAAR VERVOER

Een nieuw openbaar vervoerplan wordt in december 2021 geïmplementeerd in Vervoerregio Gent.

4.3.1. TREINNETWERK: PERSONENVERVOER OP L204

De Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers stemde op donderdag 11 juni 2020 unaniem in om werk te maken van een grensoverschrijdend spoornetwerk voor goederen en personen in de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Eerder deed de Nederlandse Tweede Kamer unaniem al hetzelfde³.

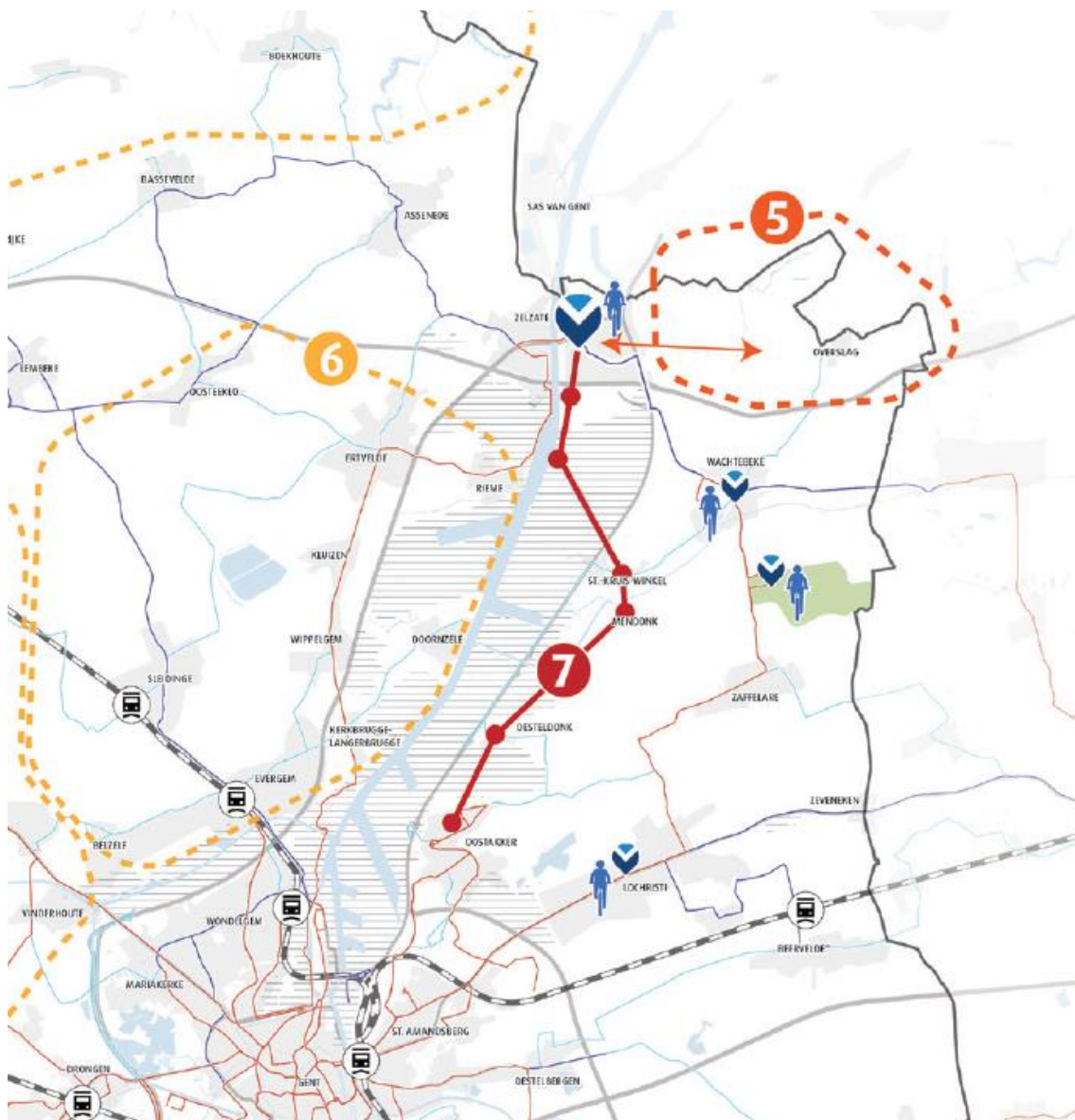
De heractivering van goederenspoorlijn L204 langsheen de oostelijke oever van het kanaal voor personenvervoer is nog geen zekerheid. Bij de uitvoering van het project R4WO wordt wel al rekening gehouden met de ruimtelijke inpassing van de spoorinfrastructuur. De locaties van de toekomstige haltes liggen nog niet vast. Mogelijke locaties in de omgeving van de gemeente Wachtebeke zijn Zelzate, Arcelor Mittal en Sint-Kruis-Winkel.

4.3.2. KERNNET EN AANVULLEND NET

Onderstaande kaart toont het streeknet dat bestaat uit kernnet en aanvullend net. Onderstaande schematische kaart is uitgewerkt op niveau van verbindingen en hun indeling in het net. Nadere uitwerking van het netwerk zoals de juiste locaties van haltes en de exacte reisroute op straatniveau is voorzien na vaststelling van het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021.

³ <http://gentsekanaalzone.be/federale-steun-voor-realisatie-spoorlijn-gent-terneuzen/>





Figuur 36: Voorstel Vervoer op Maat Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 (Bron: Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 Vervoerregio Gent, 2020)

In de omgeving van de gemeente Wachtebeke omvat het voorstel Vervoer op Maat:

- VoM-semi-flex zone 5 Overslag-Zelzate: vanuit elk adres/halte in het aangeduide bedieningsgebied worden reizigers opgehaald en naar Mobipunt Zelzate gebracht;
- VoM-vaste verbinding 7 Zelzate-Oostakker: vaste verbinding met een klein busje aan een frequentie van 1x/u met stops in Sint-Kruis-Winkel, Mendonk, Desteldonk, Arcelor-Mittal en PC Sint Jan-Baptist.
- In de vervoerregio Waasland wordt een flexbussysteem uitgerold ter vervanging van de huidige belbussen 240 en 270. Puyenbroeck Zwembad wordt als flexhalte voorzien.

Deelfietsen worden voorzien bij strategisch gelegen mobipunten. In de gemeente Wachtebeke worden twee mobipunten voorzien, die beiden zullen beschikken over deelfietsen:



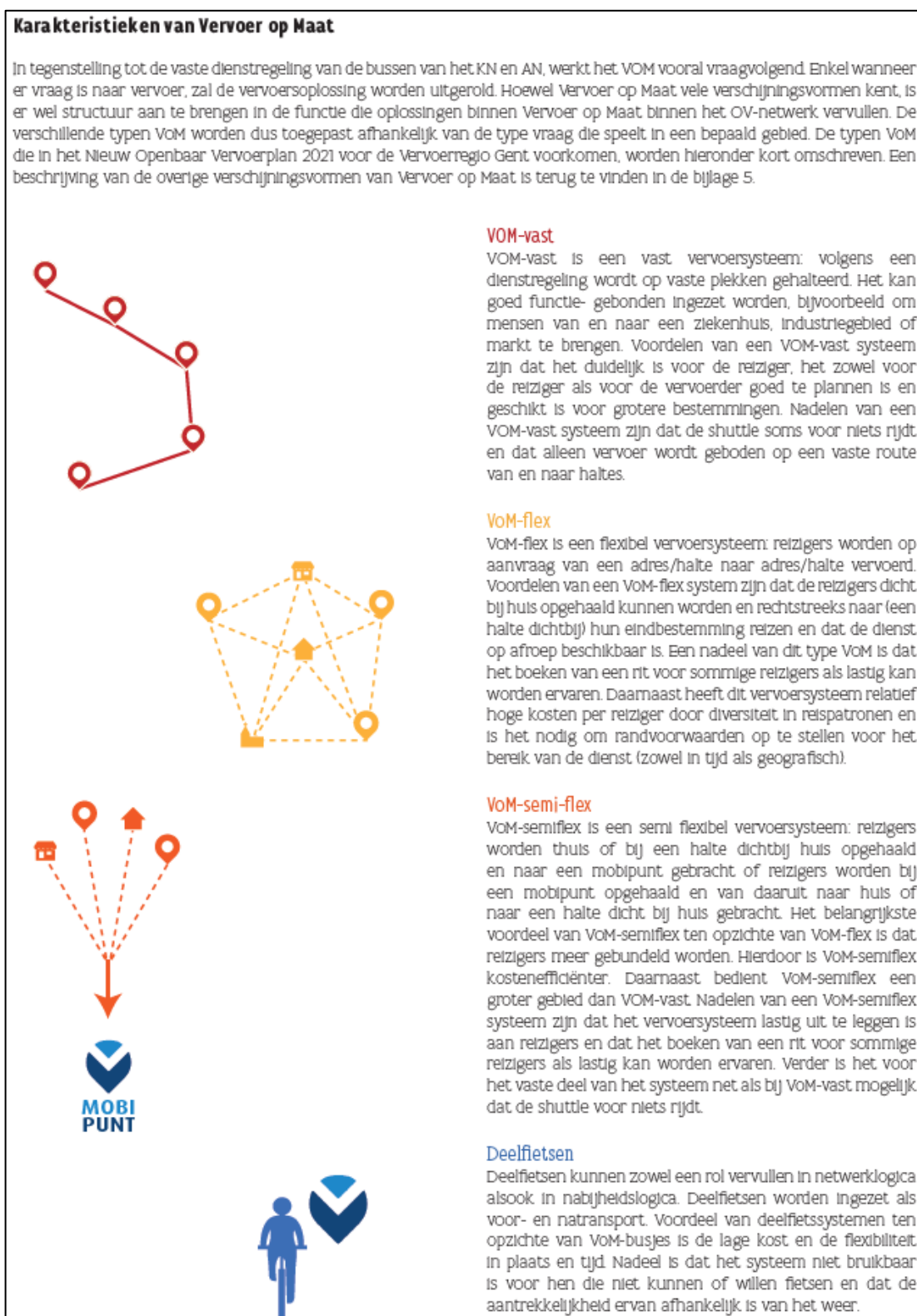
- Het mobipunt Puyenbroeck beschikt momenteel al over deelfietsen van de provincie Oost-Vlaanderen. De deelfietsen kunnen onder andere gebruikt worden als voor- en natransport naar het domein Puyenbroeck (met name de kant van het zwembad, ongeveer 3 km van het mobipunt);
- Het mobipunt Wachtebeke, gelegen aan het Dokter Jules Persynplein in het centrum van Wachtebeke. De deelfietsen zullen onder meer gebruikt kunnen worden als voor- en natransport naar domein Puyenbroeck (met name de kant van het zwembad, ongeveer 5 km van het mobipunt) en naar Arcelor Mittal (ongeveer 3,5 km van het mobipunt).
- Verder worden er ook deelfietsen voorzien aan onder meer het station Lokeren (bestaand) en in Moerbeke (mobipunt 'station' - nog te bevestigen).

Het Vervoer op Maat is geen onderdeel van het initieel voorstel van De Lijn, maar het is de taak van de Vervoerregio zelf om het Vervoer op Maat uit te werken. Het vervoer op maat zal worden gecoördineerd via de Vlaamse mobiliteitscentrale.

In het kader van VOM wordt een onderscheid gemaakt tussen doelgroepgebruikers (bv. rolstoelgebruikers, mensen die niet zelfstandig gebruik kunnen maken van openbaar vervoer, ...) en de open gebruiker die volledig zelfstandig zijn verplaatsing kan maken. In het huidige mobiliteitslandschap zijn de verschillende VoM-oplossingen sterk versnipperd in verschillende lokale, al dan niet semi-private initiatieven. Denk aan de belbussen die de open gebruiker bedient of aan minder mobiele centrales, dienst aangepast vervoer, etc. voor specifieke doelgroepen. Bijkomend zijn er nog tal van lokale initiatieven (zoals bv. evenementshuttle, marktbus) die al dan niet specifieke doelgroepen aanspreken. In de vervoerregio Gent is MaxMobiel dat collectief werknemersvervoer organiseert ook een concreet voorbeeld.

Het is in ieder geval de bedoeling dat al deze vormen van Vervoer op Maat worden opgenomen in het verhaal van de mobiliteitscentrale. In eerste instantie zal de focus liggen op de open gebruiker die volledig zelfstandig zijn verplaatsing kan maken. Het budget dat Vlaanderen op vandaag al besteed aan de subsidie van DAV/MAV en MaxMobiel is onderdeel van het budget voor VoM van de regio. In eerste instantie wordt vanuit de vervoerregio gekozen om deze twee systemen te laten bestaan zoals ze vandaag werken. Wel moeten ze beide opgenomen worden in de werking van de mobiliteitscentrale.



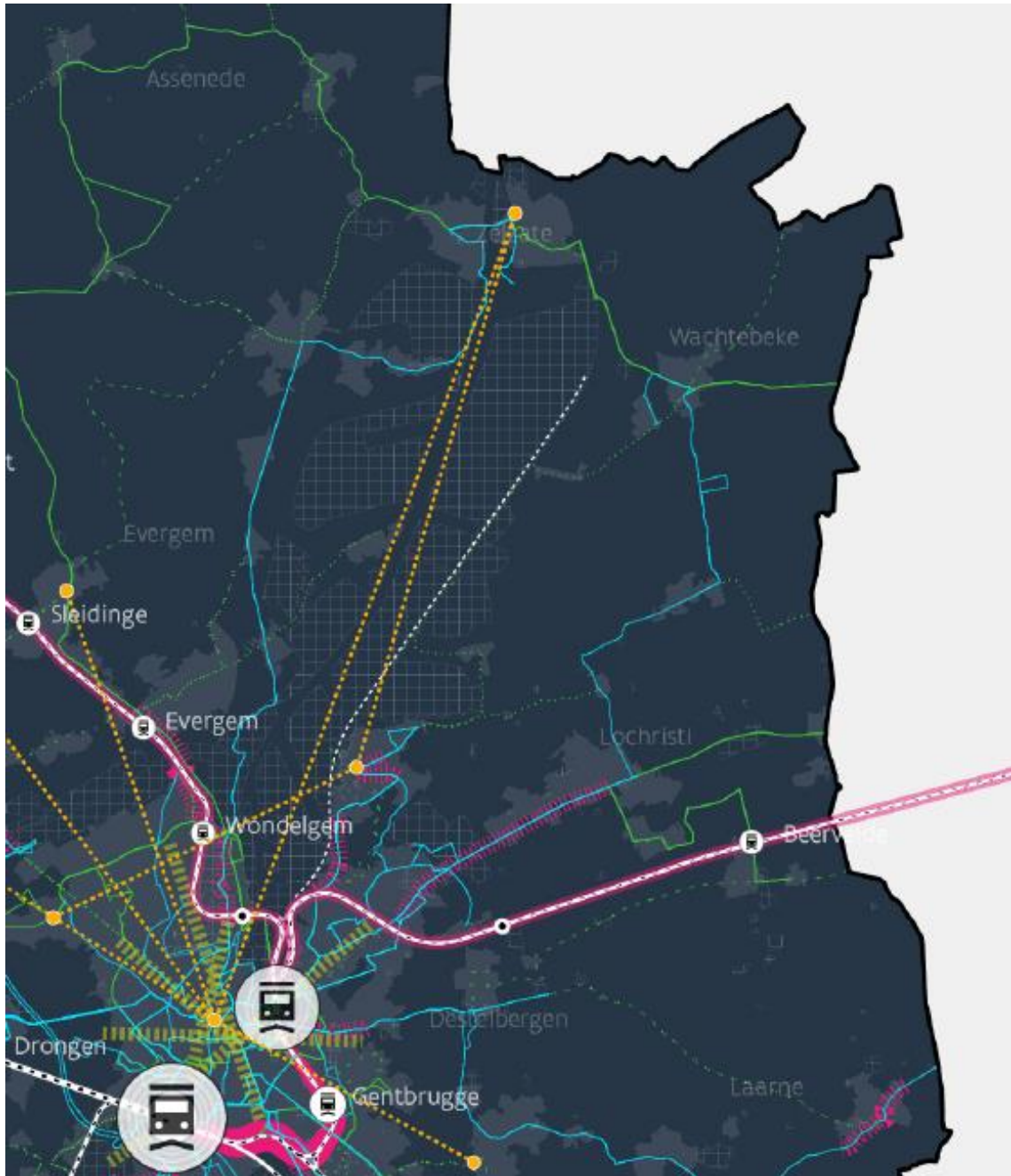


Figuur 37: Karakteristieken van Vervoer op Maat (Bron: Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 Vervoerregio Gent, 2020)



4.3.4. SYNTHESEKAART KNELPUNTEN EN OPPORTUNITEITEN OPENBAAR VERVOER

Onderstaande synthesekaart uit de oriëntatienota van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Gent toont de belangrijkste knelpunten en opportuniteiten voor openbaar vervoer.





Figuur 38: Synthesekaart knelpunten en opportuniteiten openbaar vervoer (Bron: Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent, 2020)

Voor Wachtebeke zijn volgende elementen relevant:

- Een sterk OV-potentieel maar een beperkt OV-aanbod tussen Zelzate en Gent;
- Potentieel personenvervoer op spoorlijn L204.

4.4. GEMOTORISEERD VERKEER

4.4.1. WEGENCATEGORISERING

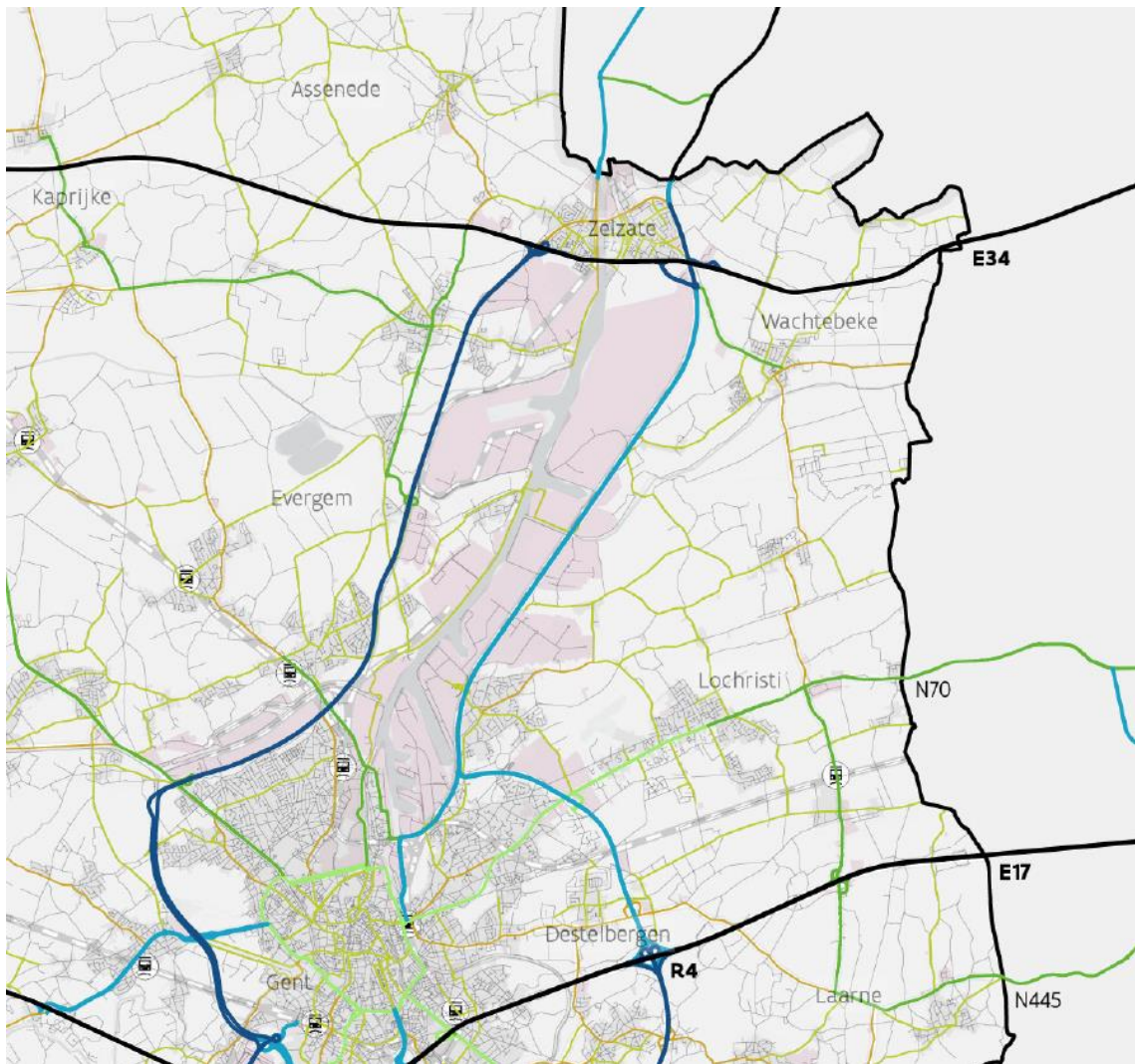
4.4.1.1. HUIDIGE WEGENCATEGORISERING

Het wegennet is, conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997), gecategoriseerd in hoofdwegen, primaire, secundaire en lokale wegen. Hoofdwegen en primaire wegen werden geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, secundaire wegen in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan van Oost-Vlaanderen en lokale wegen in het vorige gemeentelijke mobiliteitsplan.

Onderstaande kaarten tonen de huidige wegencategorisering in de omgeving van Wachtebeke. De wegen in de gemeente zijn als volgt geselecteerd:

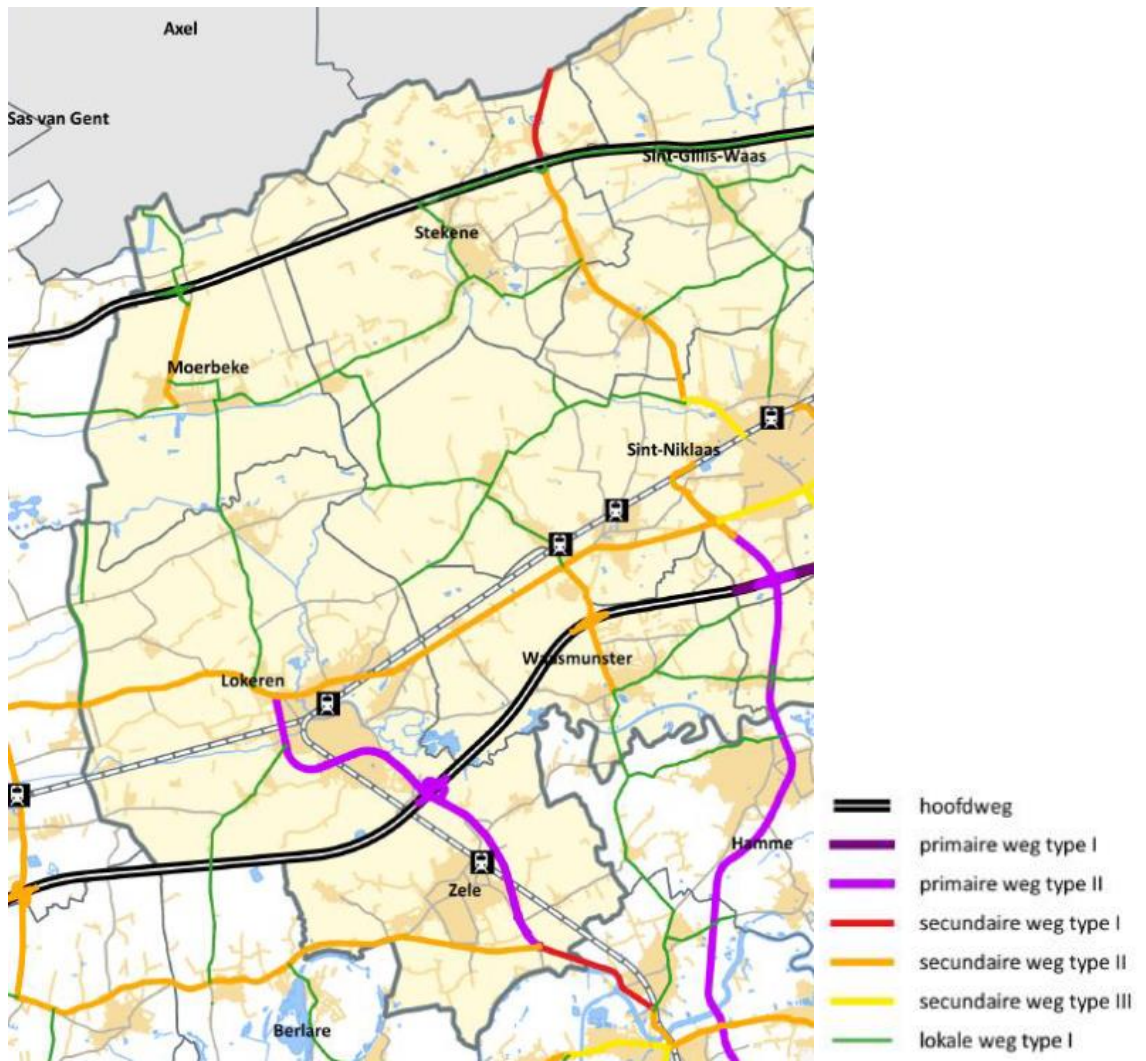
- Hoofdwegen: E34;
- Primaire wegen type I: R4-west, R4-oost tussen op- en afrittencomplex Zelzate-Oost en aansluiting met de N423;
- Primaire wegen type II: overige delen van R4-oost;
- Secundaire wegen type II: N449 tussen op- en afrittencomplex Zelzate-Oost en het centrum van Wachtebeke;
- Lokale wegen type I: as Molenhoek – Kalve – Peene tussen het centrum van Wachtebeke en Moerbeke, N449 tussen het centrum van Wachtebeke en de N70;
- Lokale wegen type II: verschillende lokale wegen die ontsluiten naar de N449.





Figuur 39: Uitsnede huidige wegcategorisering Vervoerregio Gent (Bron: Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent, 2020)





Figuur 40: Uitsnede huidige wegcategorisering Vervoerregio Waasland (Bron: Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Waasland, 2020)



Figuur 41: Uitsnede wegcategorisering provincie Zeeland (Bron: Wegcategoriseringsplan gemeente Terneuzen, 2009)

4.4.1.2. NIEUWE WEGENCATEGORISERING

Een nieuwe werkwijze om de wegen in Vlaanderen te categoriseren wordt uitgewerkt door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, onder de werktitel 'Naar een slim, veilig en robuust



wegennet'. Naast slimmer, robuuster en veiliger moet het wegennet ok multimodaler worden geconcipeerd. Het voorstel herleidt de huidige negen categorieën tot zes categorieën en groepeert ze in drie netwerkniveaus. Die vereenvoudiging is niet alleen administratief van belang maar zou ook voor de weggebruiker een eenduidiger te interpreteren verkeerssysteem moeten opleveren.

Het verzameldecreet met als doel onder andere de invoering van het nieuwe systeem van wegencategorisering werd op 7 oktober 2020 goedgekeurd door het Vlaams parlement. De Vlaamse overheid selecteert het ontwerp hoofdwegennet met de Europese en Vlaamse hoofdwegen. De vervoerregioraden geven advies op het ontwerp hoofdwegennet en maken een voorstel voor de selectie van het dragende netwerk. Dit dragend netwerk omvat de regionale en interlokale wegen. De gemeentebesturen geven over de selectie van het dragend netwerk advies aan de vervoerregio. De Vlaamse overheid legt de definitieve selecties van het hoofdwegennet en het dragend netwerk vervolgens vast in een Besluit. De oude wegencategorisering is dan opgeheven. Wegen die in het besluit van de Vlaamse overheid niet geselecteerd werden behoren tot het lokaal netwerk. Het gemeentebestuur duidt in dit lokaal netwerk de ontsluitingswegen en erftoegangswegen aan.

Oude wegencategorisering		Nieuwe wegencategorisering			
Wegcategorie	Netwerkstructuur	Netwerkniveau	Wegcategorie	Netwerkstructuur	Mazen
Hoofdwegen	Boomstructuur	Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW	Europese mazen
Primaire wegen type I			Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW	Vlaamse mazen
Primaire wegen type II		Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW	Regionale mazen
Secundaire wegen type I			Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW	Interlokale mazen
Secundaire wegen type II			Lokaal wegennet	Ontsluitingswegen (OW)	
Secundaire wegen type III		Erftoegangswegen (EW)			
Lokale wegen type I					
Lokale wegen type II					
Lokale wegen type III					

Tabel 3: Nieuwe wegencategorisering: wegcategorieën en netwerkstructuur

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

Tabel 4: Nieuwe wegencategorisering: bevoegdheden



4.4.2. VERKEERSAFWIKKELING

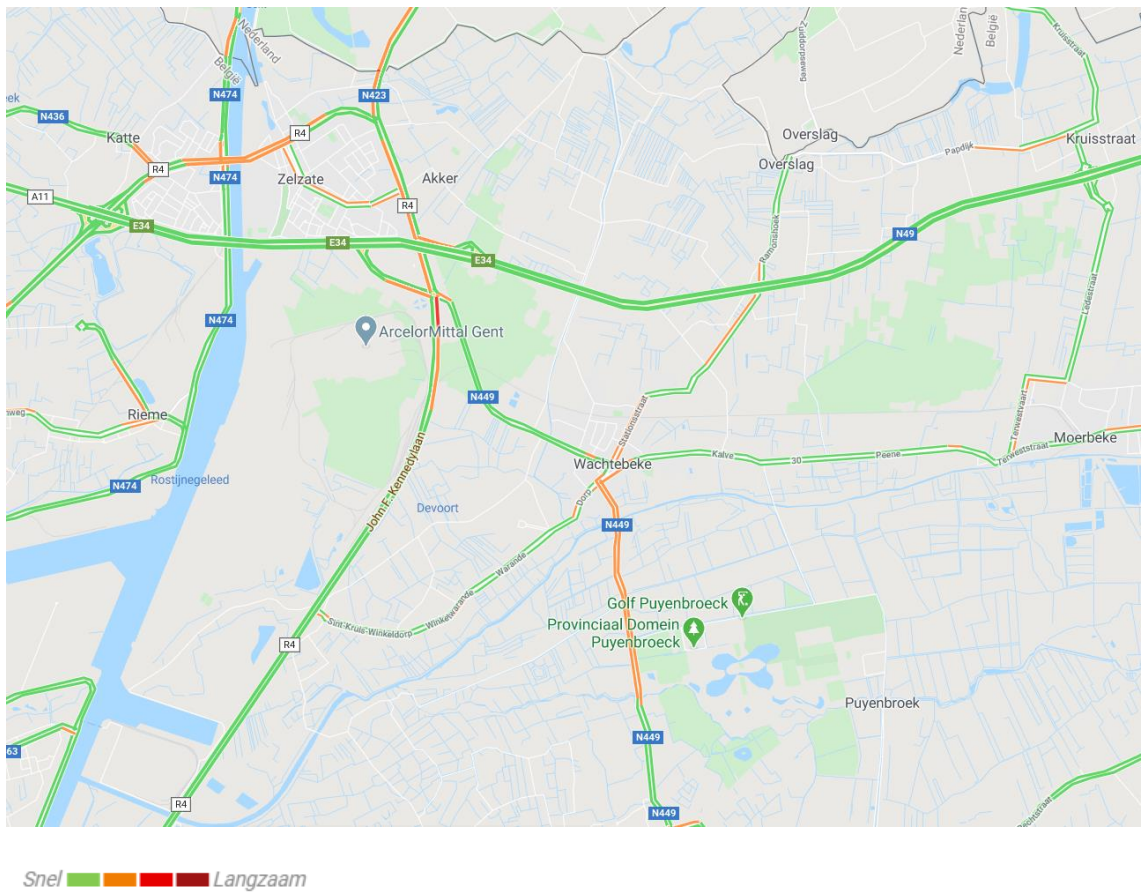
Onderstaande kaart toont de verkeersafwikkeling volgens Google Maps op het drukste moment tijdens de ochtendspits op een typische donderdag. Deze data geven alleen de verkeersafwikkeling volgens het algoritme van Google weer, niet de I/C-verhouding. In de omgeving van Wachtebeke zijn de afwikkelingsproblemen beperkt: alleen in het centrum van Wachtebeke, ter hoogte van het op- en afrittencomplex van de E34 en in het centrum van Overslag zijn er vertragingen zichtbaar.



Figuur 42: Verkeersafwikkeling drukste moment ochtendspits, typische donderdag (Bron: Google Maps)

Tijdens de avondspits zijn er iets meer afwikkelingsproblemen zichtbaar, opnieuw in het centrum van Wachtebeke en ter hoogte van het op- en afrittencomplex van de E34, maar ook op de N449 tussen het centrum van Wachtebeke en het domein Puyenbroeck.



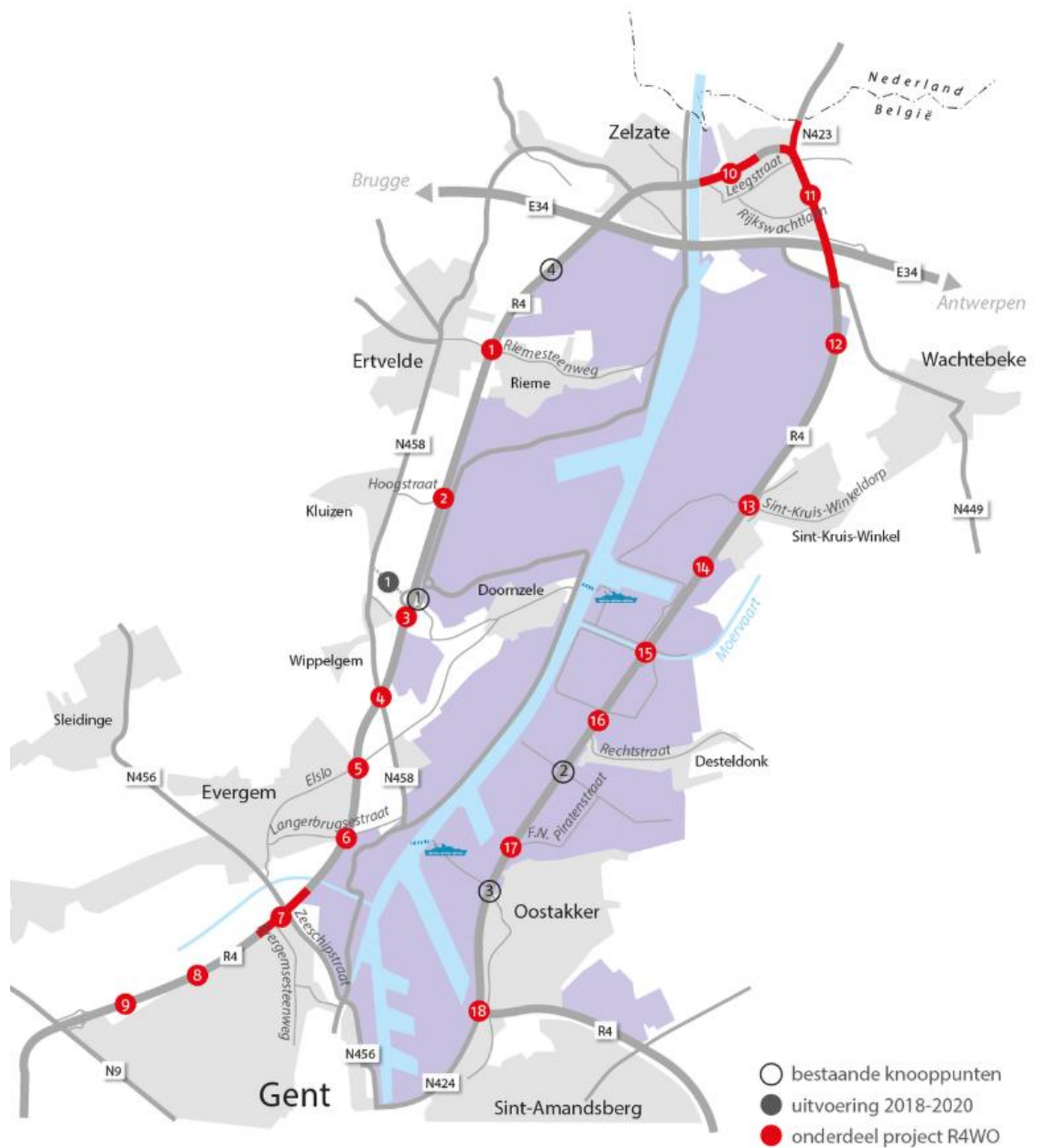


Figuur 43: Verkeersafwikkeling drukste moment avondspits, typische donderdag (Bron: Google Maps)

4.4.3. R4WO

Vanuit De Werkvennootschap nv wordt het project R4WO (Ring rond Gent) beheerd. Deze ombouw houdt in dat de trajecten ten westen en ten Oosten van het Kanaal Gent-Terneuzen aangepast worden naar de actuele doelstellingen van het Vlaams Mobiliteitsplan. Specifiek gaat het om het minimaliseren van de interferentie van het gemotoriseerd verkeer op het fietsverkeer. Men wil de woonkernen en bedrijventerreinen ten oosten van het kanaal meer bereikbaar maken. Dit wordt nagestreefd door middel van een strategische herschikking van de op- en afritten aan de R4 langs beide kanten van het kanaal door onder andere alle kruispunten met verkeerslichten te vervangen door tunnels en bruggen.





Figuur 44: Project R4WO (Bron: De Werkvennootschap)

De geplande werken zullen gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van Wachtebeke vanaf het hoofdwegenet:

- Het kruispunt R4 x Sint-Kruis-Winkeldorp/Knippegroen in Sint-Kruis-Winkel zal worden afgesloten en vervangen door een zuidelijker gelegen ongelijkvloerse aansluiting. Hierdoor zal de as Sint-Kruis-Winkeldorp – Winkelwarande – Warande minder aantrekkelijk worden voor verkeer tussen Wachtebeke en de R4 richting Gent;
- De N449 Walderdonk zal niet langer aansluiten op de R4 ter hoogte van het op- en afrittencomplex van de E34, maar krijgt een nieuwe zuidelijker gelegen aansluiting op de R4. Er wordt verwacht dat de N449 Walderdonk hierdoor vanuit alle richtingen een aantrekkelijkere verbinding zal worden tussen Wachtebeke en de R4;



- Het op- en afrittencomplex van de E34 wordt heringericht tot een nieuwe knoop met ongelijkvloerse aansluitingen tussen E34 en het noordelijke deel van de R4 richting Zelzate en Nederland.

De effecten van het project R4WO op de mobiliteit in Wachtebeke zullen in een verdere fase van dit mobiliteitsplan meer in detail aan bod komen.

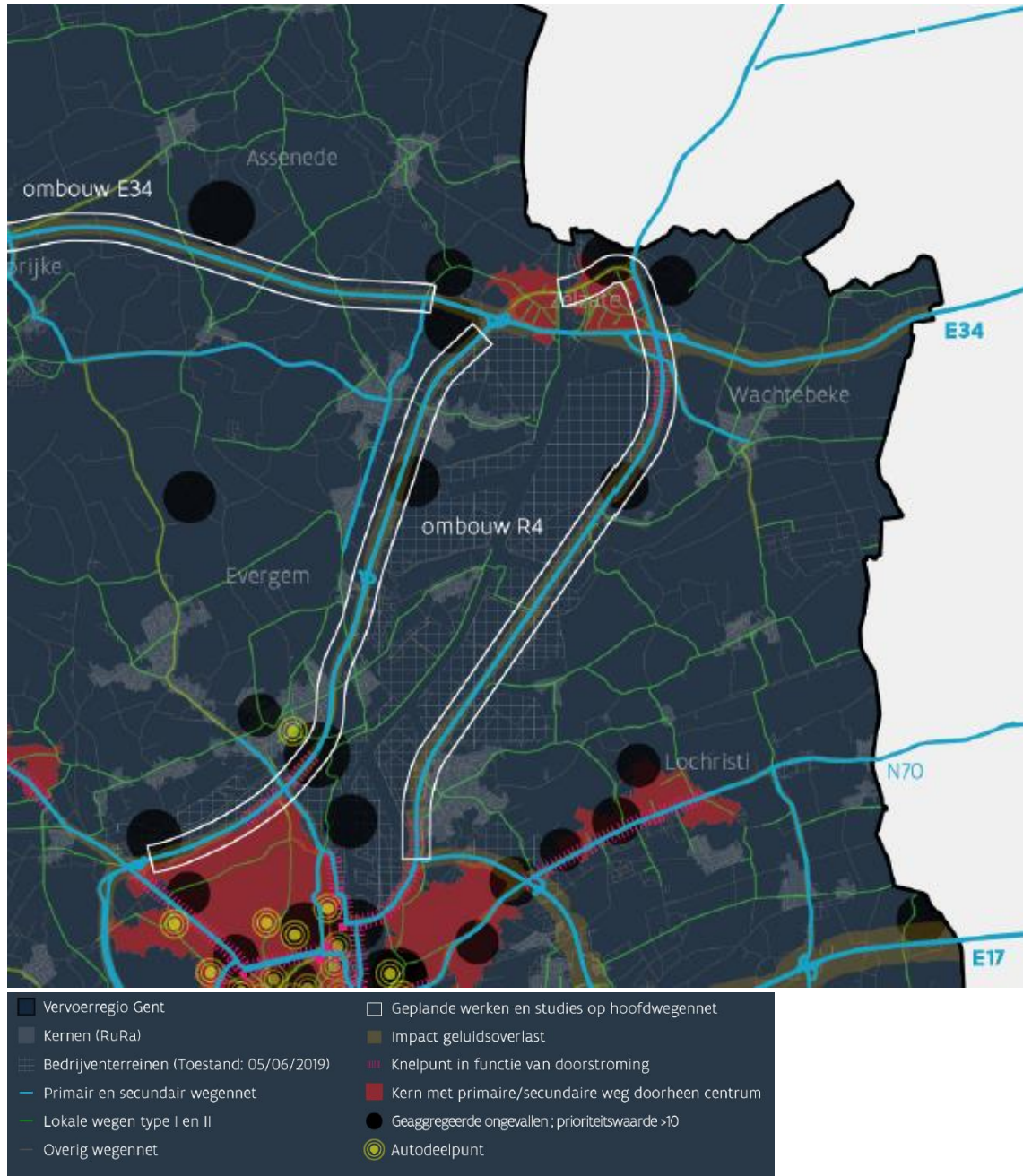


Figuur 45: Ontwerp knoop E34 x R4 x N449 (Bron: De Werkvennootschap)



4.4.4. SYNTHESEKAART KNELPUNTEN EN OPPORTUNITEITEN GEMOTORISEERD VERKEER

Onderstaande syntheseskaart uit de oriëntatienota van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Gent toont de belangrijkste knelpunten en opportuniteiten voor gemotoriseerd verkeer.



Figuur 46: Syntheseskaart knelpunten en opportuniteiten gemotoriseerd verkeer (Bron: Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent, 2020)

Voor Wachtebeke zijn volgende elementen relevant:

- Doorstromingsproblemen op de R4 ter hoogte van het op- en afrittencomplex van de E34;
- De impact van geluidsoverlast langs de E34 en de R4;

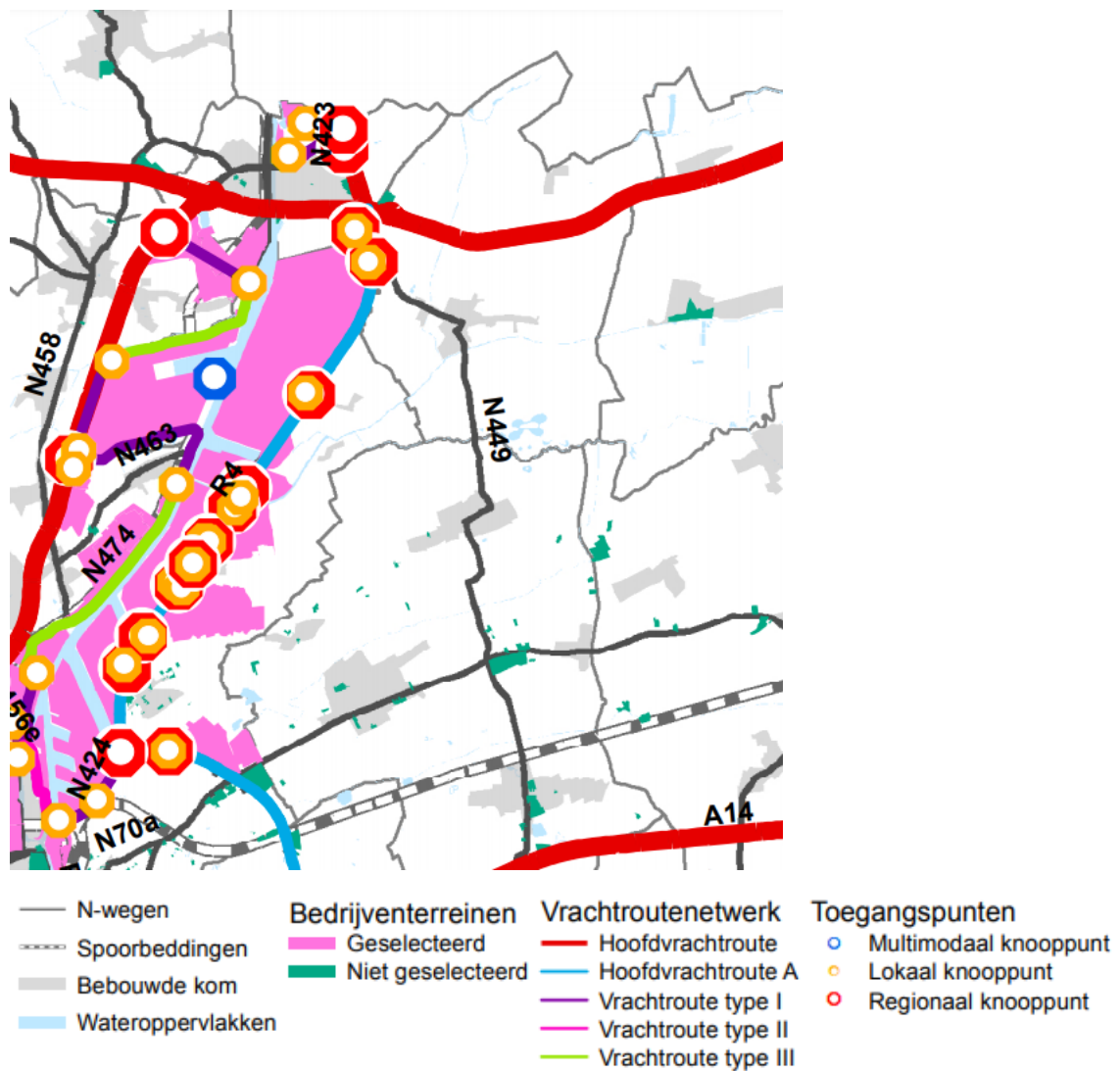


- Verkeersonveiligheid op de R4;
- De geplande ombouw van de R4 (project R4WO).

4.5. LOGISTIEK EN VRACHT

4.5.1. ONTWERP VRACHTROUTENETWERK

Onderstaande kaart toont een uitsnede van het Ontwerp Vrachtroutenetwerk Vlaanderen. Deze studie heeft geen eindbeslissing als beleidsinstrument door de Vlaamse regering gehad, maar geeft wel inhoudelijke informatie. Een visie op bovenlokale vrachtroutes zal verder worden uitgewerkt in het kader van de regionale mobiliteitsplannen voor de vervoerregio's.



Figuur 47: Uitsnede Ontwerp Vrachtroutenetwerk Vlaanderen (Bron: MINT, 2014)

In de omgeving van Wachtebeke werden de E34, de E17, de noordoostelijke R4 en de westelijke R4 geselecteerd als hoofdvrachtroutes. De oostelijke R4 werd geselecteerd als hoofdvrachtroute A. De N449 is niet geselecteerd als vrachtroute.



4.5.2. SYNTHESEKAART KNELPUNTEN EN OPPORTUNITEITEN LOGISTIEK EN VRACHT

Onderstaande syntheseskaart uit de oriëntatienota van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Gent toont de belangrijkste knelpunten en opportuniteiten voor logistiek en vracht.



	Vervoerregio Gent		Geplande werken R4 - onderzoek spitsstrook E40
	Kernen (RuRa)		Lagere categorisering voor N44
	Bedrijventerreinen (Toestand: 05/06/2019)		Vrachtverkeer doorheen de kernen op de N9
	Primair wegennet		Congestie op de E17 en E40
	Lokale wegen type I en II		Knelpunten Meulestedebrug, Zelzatebrug, Zelzate tunnel, Scheldekruising
	Spoorwegen (Infrabel)		Onderbenutte of te sluiten vrachtwagenparking
	Station		Vrachtwagenparking in leefomgeving
	Water		Knelpunten spoor
			Beperkte spoorcapaciteit
			Extra spoorwegverbindingen richting Zeebrugge
			Knelpunt water thv Zelzate tunnel
			Stadsdistributie via binnenwater
			Potentie voor regionaal overslagcentrum
			Seine-Scheldeverbinding

Voor Wachtebeke zijn volgende elementen relevant:

- Onderbenutte of te sluiten vrachtwagenparking op de N449 ter hoogte van domein Puyenbroeck;
- De geplande ombouw van de R4 (project R4WO).



5. VISIE VAN DE BESTAANDE ACTOREN

De visie van de bestaande actoren wordt aangevuld na de projectstuurgroep van donderdag 11 maart 2021.

- Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Agentschap Wegen en Verkeer
- De Lijn
- Vlaamse Landmaatschappij (project Moervaartvallei)
- NMBS en Infrabel
- Provincie Oost-Vlaanderen
- De Werkvennootschap
- North Sea Port
- Fietsersbond
- Gemeente Wachtebeke:
 - afgevaardigden van het gemeentebestuur: burgemeester, mobiliteit, omgeving, milieu, jeugd, cultuur, technische dienst
 - afgevaardigden per scholencampus
 - afgevaardigden van de verkeerscommissie
 - afgevaardigden van de politieke fracties: Anders, CD&V, N-VA, Open VLD
 - afgevaardigde van de lokale politie
- Buurgemeentes:
 - Moerbeke
 - Zelzate
 - Gent
 - Lochristi
 - Lokeren
 - Terneuzen



6. OPGAVES VOOR DE SYNTHESEFASE VANUIT KNELPUNTEN EN KANSEN

In voorgaande hoofdstukken werd een breed beeld geschetst van de huidige ruimtelijke structuur, het verplaatsingsgedrag, de bestaande en geplande mobiliteitsnetwerken en de visie van de relevante actoren.

Voor het formuleren van de opgaves voor de synthesenota vertrekken we vanuit knelpunten en kansen. In dit hoofdstuk worden een aantal specifieke thema's met knelpunten en kansen voorgesteld die in de volgende fase van het mobiliteitsplan verder uitgewerkt zullen worden.

6.1. KNELPUNTEN

6.1.1. VERKEERSVEILIGHEID EN FIETSINFRASTRUCTUUR

Het vorige mobiliteitsplan van Wachtebeke is gedateerd en houdt naar hedendaagse maatstaven onvoldoende rekening met het STOP-principe. De visie op het fietsbeleid is erg geënt op infrastructuur, met vooral een focus op het centrum van Wachtebeke en recreatieve routes naar het domein Puyenbroeck. Intussen is de fietssnelweg F41 grotendeels gerealiseerd en dient rekening gehouden te worden met de realisatie van fietssnelweg F40 langsheen de R4.

Concreet worden met betrekking tot het STOP-principe en de fiets een aantal knelpunten gedetecteerd (zie knelpuntenkaart):

- Algemeen: sterker inzetten op snelheidshandhaving, in het bijzonder in zone 30;
- Fietssnelweg F41 kruist op het grondgebied van Wachtebeke verschillende wegen, zowel in als uit de voorrang, en met verschillende (suboptimale) infrastructurele oplossingen;
- Op zowel het noordelijke als het zuidelijke deel van N449 bestaat de fietsinfrastructuur uit smalle aanliggende fietspaden zonder schrikafstand ('moordstrookjes'). Sinds 2012 wordt door de gemeentes Wachtebeke - Lochristi en AWW via module 13 gewerkt aan de aanleg van betere fietspaden;
- De Melkerijstraat/Langelede beschikt vandaag over een onvolledig tweerichtingsfietspad;
- Op het deel van Ramonshoek tussen Axelsvaardeken en Achterhoek ontbreekt fietsinfrastructuur;
- De fietsverbinding langsheen de Moervaart kruist op het grondgebied van Wachtebeke verschillende wegen, maar steeds uit de voorrang;
- Op de fietssnelweg F41 zijn met name in het centrum van Wachtebeke snelle fietsers (onder andere speed pedelecs) in conflict met tragere fietsers en voetgangers. De fietssnelweg wordt immers niet alleen gebruikt door snelle functionele fietsers;
- In Axelsvaardeken voelt de fietsveiligheid ondermaats aan;
- In de dorpskern van Wachtebeke wordt met name door kinderen een onveiligheidsgevoel ervaren door het gemengd verkeer (fietssuggestiestroken) en een hoge ervaren snelheid;
- Verschillende kruispunten met gevaarlijke inrichting: te optimaliseren.

6.1.2. SLUIPVERKEER

Wachtebeke maakt melding van verschillende soorten sluipverkeer:



- Vermoeden van bovenlokaal sluijverkeer door vrachtverkeer, bijvoorbeeld vanaf Moerbeke via Kalvebrug naar zuidelijke N449 richting E17, en de vrees dat door de geplande optimalisaties aan de aansluitingen op de R4 in het kader van het project R4WO dit sluijverkeer verder zal toenemen;
- Lokaal sluijverkeer door woonstraten in het centrum;
- Sluijverkeer door landbouwverkeer.

Op de knelpuntenkaart zijn de wegen en straten weergegeven waarop door de gemeente sluijverkeer gedetecteerd of ervaren wordt.

6.1.3. WEGENCATEGORISERING EN WEGINRICHTING

6.1.3.1. N449

Met betrekking tot de N449 spelen drie belangrijke samenhangende elementen: de gevolgen van de optimalisatie van de aansluitingen op de R4 in het kader van het project R4WO, de invoering van de nieuwe wegencategorisering en de heraanleg van de doortocht die momenteel in uitvoering is.

De gevolgen van het project R4WO op de gemeente Wachtebeke werden al besproken in paragraaf 4.4.3 (herschikking aansluitingen R4) en zijn potentiële knelpunten. Een eerdere bevraging van het (provinciaal) verkeersmodel wees uit dat verkeersintensiteiten op N449 door Wachtebeke-centrum (beperkt) zouden toenemen (trechtereffect), maar dat een groot deel van dit verkeer ook lokaal verkeer is met een herkomst of bestemming in Wachtebeke of de directe omgeving, geen bovenlokaal doorgaand verkeer. De gemeente vreest een toename van het doorgaande (vracht)verkeer.

Momenteel wordt de nieuwe wegencategorisering uitgerold en gaat de vervoerregio aan de slag met de selectie van het hoofdwegennet en het dragend netwerk (zie paragraaf 4.4.1.2). Op het bovenlokale niveau wordt de boomstructuur uit de oude wegencategorisering vervangen door een robuuster rastervormig hoofdwegennet en dragend netwerk, terwijl op het lokale niveau binnen de interlokale mazen de boomstructuren net versterkt dienen te worden, om ongewenste maasdoorsnijding te voorkomen en autoluwere mobiliteitskamers te bekomen. In het licht van deze nieuwe wegencategorisering wenst de gemeente de bovenlokale verkeersfunctie van de N449 maximaal te beperken, om zo doorgaand (vracht)verkeer door het centrum te vermijden.

De heraanleg van de N449 als doortocht door de dorpskern is momenteel echter al lopende. Deze vertrekt vanuit de principes van de oude wegencategorisering, waarbij het noordelijke deel van de N449 als een als het ware 'doodlopende' secundaire weg type II werd geselecteerd (verzamel functie naar het hoofdwegennet) en het zuidelijke deel van de N449 als lokale weg type I werd geselecteerd (verbindingsfunctie op (inter)lokaal niveau). De gemeente wenst de lopende heraanleg van de N449 als een kans aan te grijpen om het doortochtprincipe in de dorpskern maximaal als filter voor doorgaand (vracht)verkeer te laten functioneren.

6.1.3.2. PARALLELWEGEN E34

De categorisering van de parallelwegen van de E34 is onduidelijk. Wachtebeke wenst de verkeersfunctie te beperken (met het oog op het tegengaan van sluijverkeer en het verhogen van de fietsveiligheid), terwijl Moerbeke-Waas, Stekene en Sint-Gillis-Waas juist een opportuniteit zien om de parallelwegen als omléidingsweg rond hun centra in te zetten. Dit biedt voor Wachtebeke echter geen voordelen en zou net



voor meer verkeer door woonstraten in de gemeente kunnen zorgen. Overleg met buurgemeentes, MOW en AWW is nodig.

6.1.4. SCHOOLOMGEVINGEN

Op woensdag 23 september 2020 vond een terreinbezoek was waarbij onder meer een quickscan van alle schoolomgevingen op het grondgebied van de gemeente werd uitgevoerd. Alleen de schoolomgevingen in Wachtebeke-centrum en Warande werden als te optimaliseren ervaren. De overige schoolomgevingen zijn reeds voldoende veilig ingericht.

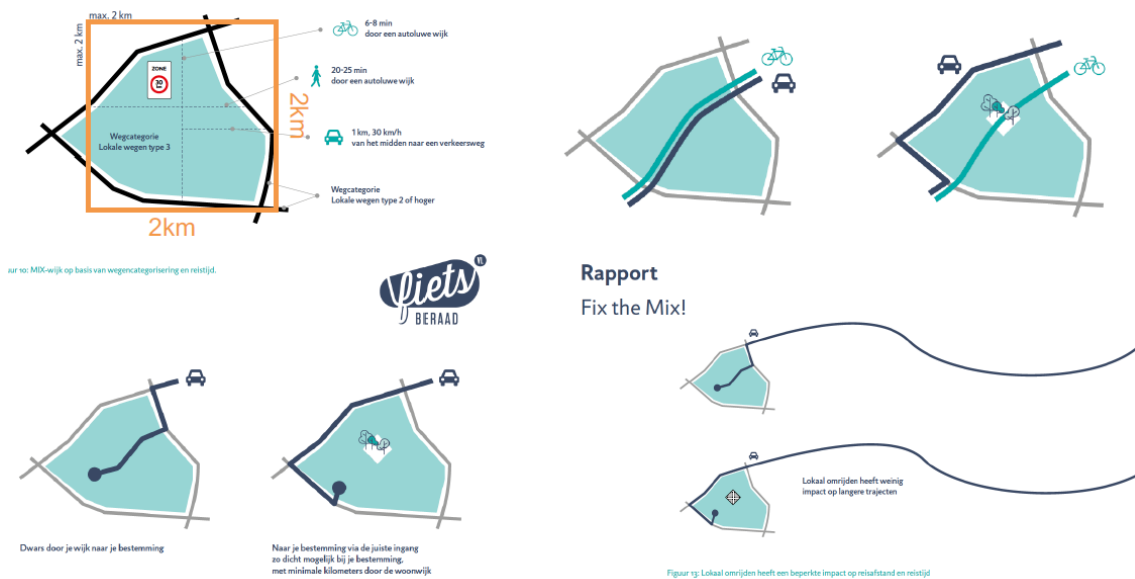
6.2. KANSEN

6.2.1. MOBILITEITSKAMERS EN FIX THE MIX

De gemeente ziet 'fix the mix' als een kans om met het concept van autoluwe mobiliteitskamers aan de slag te gaan, hetzij in de kernen van de gemeente, hetzij in het licht van de nieuwe wegencategorisering op het volledige grondgebied.

Het fix the mix-concept werd ontwikkeld door Fietsberaad en berust op twee kernmaatregelen: een circulatieplan en de invoering van zone 30 op wijkschaal. Het circulatieplan duidt mobiliteitskamers aan, zones die worden begrensd door een weg met een hogere verkeersfunctie (lokale weg type II of hoger in de huidige wegencategorisering, interlokale weg in de nieuwe wegencategorisering). Binnen mobiliteitskamers bevinden zich enkel lokale straten voor bestemmingsverkeer (lokale wegen type III in de huidige wegencategorisering, ontsluitingswegen en erftoegangswegen in de nieuwe wegencategorisering). Doorgaand verkeer mag zich enkel op de grenzen van de mobiliteitskamers begeven. Binnen een mobiliteitskamer begeeft zich dus alleen verkeer met een herkomst of bestemming binnen de mobiliteitskamer (selectieve bereikbaarheid). Dit impliceert dat binnen een mobiliteitskamer de verkeersintensiteiten van gemotoriseerd verkeer laag blijven. Fietsverkeer kan zich daarom binnen een mobiliteitskamer veilig mengen met het gemotoriseerd verkeer ('fix the mix'). Harde fietsinfrastructuur is daarom niet nodig, waardoor de lokale straten in de mobiliteitskamer hun verblijfskarakter kunnen behouden of versterken: ze zijn veilig doorwaadbaar voor fietsers en voetgangers.





Figuur 48: Conceptfiguren fix the mix (Bron: Fietsberaad)

Het afbakenen van de mobiliteitskamers hangt samen met de nieuwe wegcategorisering, in het bijzonder de selectie van de interlokale wegen door de vervoerregio, waarop gemeentes advies geven. Op de interlokale wegen blijft doorgaand verkeer mogelijk, binnen de mazen van de interlokale wegen selecteert de gemeente ontsluitingswegen en erftoegangswegen waarop in principe geen doorgaand verkeer mogelijk is.

6.2.2. FIETSNETWERK

Met betrekking tot het fietsnetwerk en de fietsinfrastructuur worden volgende kansen aangeduid op de kansenkaart:

- Nood aan een sterkere relatie tussen fietssnelweg F41 en de dorpskern van Wachtebeke;
- Nood aan een sterkere relatie tussen fietssnelweg F41 en het domein Puyenbroeck: het nieuwe fietspad in de Puttestraat is een begin, maar eindigt ter hoogte van het kruispunt Kalve/Peene x Kalvebrug. De huidige inrichting van Kalvebrug is niet geschikt om een fietsverbindingfunctie op te nemen (aangeduid als knelpunt voor fietsveiligheid);
- Nood aan een veilige(re) fietsverbinding tussen de dorpskern van Wachtebeke en het domein Puyenbroeck;
- Nood aan sterkere relatie tussen fietssnelweg F41 en (de school in) Langelede
- Nieuwe aansluiting van de N449 op de R4: het meest noordelijke deel van de N449 zal haar functie voor gemotoriseerd verkeer verliezen, wat een kans biedt voor ontharding of fietsinfrastructuur;
- Aansluiting van de fietssnelweg F41 op de nieuwe fietssnelweg F40 langs R4.

6.2.3. SPOORLIJN L204

De gemeente geeft aan dat personenvervoer op spoorlijn L204 een belangrijke kans is:

- De realisatie van personenvervoer op L204 is een absolute prioriteit voor Wachtebeke (belangrijker dan aanpassingen aan korte termijn-OV-plan voor busvervoer);



- De gemeente Wachtebeke wenst in te zetten op een halte ter hoogte van Arcelor Mittal (met een focus op de fiets als voor- en natransport) en een halte ter hoogte van Zelzate (focus op fiets of bus als voor- en natransport), en niet in te zetten op nog een extra eigen halte tussen de potentiële haltes Arcelor Mittal en Zelzate;
- Knelpunt blijft het voorlopig gepland eindpunt van de lijn in Gent-Dampoort wegens te weinig capaciteit op het spoor tussen Gent-Dampoort en Gent Sint-Pieters, terwijl Gent Sint-Pieters een veel belangrijker knooppunt is.

6.2.4. MULTIMODALE ONTSLUITING PUYENBROECK-KALVEBRUG

De bestaande bereikbaarheidsstudie van de provincie Oost-Vlaanderen voor het domein Puyenbroeck is eerder gedateerd en onvoldoende als kader voor grootschalige evenementen. De gemeente vraagt aan de provincie om werk te maken van een degelijke bereikbaarheidsvisie. Volgende elementen zijn van belang:

- De omgeving van het domein Puyenbroeck is vandaag via verschillende wegen bereikbaar (Verbindingsstraat, Kalvebrug, Stenenbrug). Het herbekijken van de bereikbaarheid van Puyenbroeck voor gemotoriseerd verkeer (bijvoorbeeld het bereikbaar houden van de parkings, maar doorgaand verkeer onmogelijk maken) biedt kansen om sluipverkeer tegen te gaan (met name op Kalvebrug) en de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in de omgeving van het domein te verhogen;
- Mobiliteitsoplossingen bij grootschalige evenementen;
- De relatie tussen de dorpskern van Wachtebeke en het domein Puyenbroeck;
- Het verdwijnen bushalte ter hoogte van zwembad (Puyenbroeck Zwembad wordt in de vervoerregio Waasland wel als flexhalte voor een flexbussysteem voorzien, ter vervanging van de huidige belbussen 240 en 270).

6.2.5. SNELHEIDSPAN

Omdat het snelheidsplan uit het vorige mobiliteitsplan is verouderd, zal in de volgende fase een nieuw snelheidsplan worden uitgewerkt. De basisprincipes van het nieuwe snelheidsplan worden echter al vastgelegd.

In het oude snelheidsplan bleef zone 30 beperkt tot de schoolomgevingen. Een snelheidsregime van 50 km/u in woongebieden is intussen echter niet meer aanvaardbaar. Daarom wordt voorgesteld om binnen de bebouwde kom 30 km/u als uitgangspunt te hanteren en 50 km/u enkel nog bij wijze van uitzondering op een aantal belangrijke assen voor gemotoriseerd verkeer toe te laten.

Hetzelfde principe wordt buiten de bebouwde kom toegepast: op wegen zonder belangrijke verkeersfunctie is een snelheidsregime van 70 km/u niet meer gewenst met het oog op (fiets)veiligheid, omgevingskwaliteit en weginrichting. 50 km/u wordt daarom buiten de bebouwde kom het uitgangspunt, terwijl 70 km/u alleen nog toegelaten wordt op een aantal belangrijke verbindingswegen voor gemotoriseerd.

Deze principes worden in de volgende fase van het mobiliteitsplan op kaart geconcretiseerd. Om een consequente visie en een helder wegbeeld te bekomen wordt het snelheidsplan bij voorkeur maximaal aan de nieuwe wegencategorisering gekoppeld.



6.4. KANSENKAART

