

Mobiliteitsplan Wachtebeke

Beleidsplan



## Colofon

Opdracht	P1035 Mobiliteitsplan Wachtebeke	
Opdrachtgever	Veneco Panhuisstraat 1 – 9070 DESTELBERGEN	Gemeente Wachtebeke Dorp 61 – 9185 WACHTEBEKE
Opdrachtnemer	MINT Hendrik Consciencestraat 1 B – 2800 MECHELEN	
Projectmedewerkers		
Tim Scheirs	Projectleider - Veneco	
Dimitri De Backer	Projectmedewerker – Mint	
Nina Sarens	Projectmedewerker - Veneco	
Versiebeheer		
2023-04-20	v.4.0	P1035 Mobiliteitsplan Wachtebeke – Beleidsplan (na openbaar onderzoek)

INHOUDSOPGAVE

**1. Inleiding.....4**

1.1. *Mobiliteitsplan Wachtebeke..... 4*

1.2. *Planproces ..... 4*

1.3. *Verwevenheid met opmaak regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Gent 5*

**2. Doelstellingen.....7**

**3. Speerpunten van het mobiliteitsplan .....10**

**4. Netwerken.....14**

4.1. *Wegencategorisering en mobiliteitskamers ..... 14*

4.2. *Snelheidsplan..... 20*

4.3. *Voetgangers en trage wegen ..... 23*

4.4. *Fietsnetwerk ..... 23*

4.5. *Openbaar vervoer ..... 27*

4.6. *Hoppinpunten..... 27*

4.7. *Vrachtverkeer ..... 30*

4.8. *Verkeersstructuurschets ..... 33*

**5. Flankerende maatregelen.....39**

5.1. *Parkeerbeleid..... 39*

5.2. *Schoolomgevingen ..... 39*

5.3. *Oplaadpunten voor elektrische mobiliteit .....42*

5.4. *Deelmobiliteit .....42*

**6. Boodschap naar Vervoerregio Gent ..... 43**

**7. Fusie Wachtebeke - Lochristi..... 44**

**8. Actietabel ..... 45**

**9. Bijlage ..... 53**



## 1. INLEIDING

### 1.1. MOBILITEITSPLAN WACHTEBEKE

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

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.

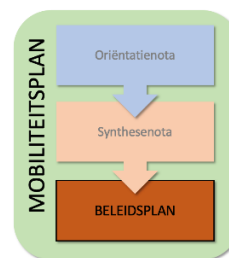
Uit de tweede sneltoets van 27 mei 2019 volgde de keuze om het gemeentelijk mobiliteitsplan te vernieuwen (spoor 1). Bovendien stelde de gemeente Wachtebeke zich de vraag of een plan met basis uit 2005 nog voldoende kader kon bieden om de komende zes jaar het beleid mee te sturen.

Het nieuwe mobiliteitsplan vertrekt vanuit de bestaande kansen en knelpunten op vlak van mobiliteit binnen de gemeente. Het mobiliteitsplan zal als het ware een kapstok zijn om in de toekomst bepaalde mobiliteitskeuzes te kunnen maken als gemeente. Anderzijds zal het mobiliteitsplan ook hanteerbaar zijn om keuzes binnen het lokale mobiliteitsbeleid te verantwoorden. Het mobiliteitsplan zal steeds dienen als richtinggevend kader.

### 1.2. PLANPROCES

Dit document is het beleidsplan van het lokale mobiliteitsplan van de gemeente Wachtebeke. Deze nota is het sluitstuk van een groter en gefaseerd planproces.

Dit proces startte na het doorlopen van de sneltoets, met een eerste oriënterende fase waarbij de probleemstelling rond lokale mobiliteitsvraagstukken verder werd scherp gesteld<sup>1</sup>. Vervolgens werden tijdens de synthesefase oplossingsrichtingen verkend, overwogen en ten slotte ook verder in scenariovorm en netwerkkaarten uitgewerkt. In deze laatste fase, de beleidsfase, worden uiteindelijk de beleidsbeslissingen vastgelegd binnen een richtinggevend kader maar ook een formeel actieplan.



Figuur 1: Planproces gemeentelijk mobiliteitsplan

Het is de bedoeling dat het beleidsplan leesbaar is als apart beleidsdocument dat later het nieuwe gemeentelijke mobiliteitsplan zal genoemd worden. Voor de lezers die dieper willen ingaan op bepaalde afwegingen of diepere onderbouwing zoeken van de gemaakte beleidskeuzes, verwijzen we naar de eerdere nota's (de oriëntatienota en de synthesenota).

<sup>1</sup> Website Wachtebeke: : <https://www.wachtebeke.be/mobiliteitsplan-0>



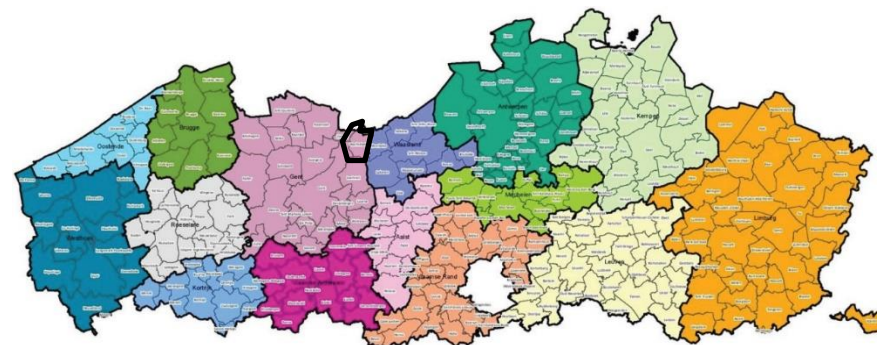
### 1.3. VERWEVENHEID MET OPMAAK REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VERVOERREGIO GENT

De voorbije decennia werd er een sterke traditie uitgebouwd binnen de Vlaamse steden en gemeenten om zelf de lead te nemen bij de opmaak van hun lokale mobiliteitsplannen. De basis hiervoor lag bij de Mobiliteitsconvenanten en het latere Mobiliteitsdecreet. Dat bepaalde dat elke gemeente verplicht was om een gemeentelijk mobiliteitsplan op te maken om gebruik te kunnen maken van bovenlokale subsidiemogelijkheden voor de uitvoering van mobiliteitsprojecten. Hierdoor kwam het zwaartepunt van het Vlaamse mobiliteitsbeleid, sterk bij de lokale besturen te liggen die hiervoor de regie in handen hadden, en waarbij de hogere overheden via convenanten en subsidiekanalen mee het mobiliteitsbeleid konden vormgeven. Ook de gemeente Wachtebeke maakte zo een – eerste generatie – mobiliteitsplan op in 2005.

Sinds 1 januari 2019 is Vlaanderen ingedeeld in 15 vervoerregio's. 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 km<sup>2</sup>). Wachtebeke ligt in het uiterste noordoosten van de Vervoerregio Gent en grenst in het oosten aan de vervoerregio Waasland.

Met de inrichting van vervoerregio's, vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen hebben de gemeenten nu een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen. In elke vervoerregio wordt er momenteel gewerkt aan een overkoepelende mobiliteitsvisie: het regionaal mobiliteitsplan (RMP). Het RMP zal dienen als richtinggevend kader waarbinnen gemeentes hun eigen lokale mobiliteitsplan mee zullen kunnen opstellen. Het is van belang dat deze regionale visie op mobiliteit doorsijpelt in het lokale mobiliteitsbeleid van de verschillende gemeentes. Ondanks deze regionale visie is het ook van belang dat

gemeentes hun eigen autonomie bewaren en op hun eigen grondgebied zelf keuzes maken die passen binnen de overkoepelende visie van de vervoerregio.



Figuur 2: Overzicht van de 15 vervoerregio's met de gemeente Wachtebeke als deel van de Vervoerregio Gent

Het nieuwe decreet 'Basisbereikbaarheid' liet bovendien de verplichting vallen voor lokale besturen om een gemeentelijk mobiliteitsplan te gaan opmaken, voortaan zal er intergemeentelijk samengewerkt worden binnen vervoerregio's. De Vlaamse Overheid neemt hierbij de lead om regionale mobiliteitsplannen te gaan opmaken. Het zou een misvatting zijn om te stellen dat de vroegere aanpak nu overruled is door een nieuwe meer centraal aangestuurde aanpak. Immers de oude aanpak had ook zijn beperkingen, zeker wanneer het gemeentegrensoverschrijdende mobiliteitsproblematieken betrof.

Vervoerregio Gent heeft op 7 juli 2020 de oriëntatienota voor het regionaal mobiliteitsplan goedgekeurd. De oriëntatienota voor het gemeentelijk mobiliteitsplan van Wachtebeke is maximaal vanuit deze nota vertrokken. De synthesenota voor het nieuwe mobiliteitsplan van Wachtebeke ligt ook maximaal in lijn met de synthesenota van het regionaal mobiliteitsplan van vervoerregio



Gent<sup>2</sup>. Zo dienen bijvoorbeeld doelstellingen geformuleerd in de vervoerregio verder verfijnd en aangescherpt te worden binnen de opmaak van het lokale mobiliteitsplan. Omgekeerd kan het niet de bedoeling zijn dat de gemeente Wachtebeke de hogere doelstellingen in haar eigen beleid terugschreeft of onderuithaalt. Zo zal bijvoorbeeld de doelstelling rond verkeersveiligheid ten minste even streng of strenger moeten zijn als de Vlaamse doelstelling.

*Hoe verhoudt dit gemeentelijke mobiliteitsplan zich tot het (in opmaak zijnde) regionale mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Gent?*

---

Het proces van de opmaak van het lokale mobiliteitsplan van de gemeente Wachtebeke spoorde samen met dat regionale planproces. In zekere zin werd er hier dus gepioneerd door enerzijds zoveel mogelijk trouw te blijven aan het oude gemeentelijke mobiliteitsplanningproces en anderzijds toch telkens die synergie te gaan opzoeken met de inzichten die vanuit de vervoerregio Gent begonnen te groeien. Maar ook omgekeerd mag niet onderschat worden hoe verschillende lopende gemeentelijke planprocessen ook de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan hebben beïnvloed. In die zin is de opgave dus niet zozeer om met een gemeentelijk mobiliteitsplan de leegtes te gaan invullen die een regionaal mobiliteitsplan niet opvangt, maar wel dat het regionaal mobiliteitsplan en de lokale mobiliteitsplannen elkaar moeten versterken in een constante wisselwerking vanuit gemeenschappelijke doelstellingen, maar elk binnen hun eigen relevante schaalniveau.

Dit lokale mobiliteitsplan is bijgevolg geen eindpunt, maar slechts een tijdelijke halte. Vandaar dat dit beleidsplan ook wil besluiten met een hoofdstukje dat opgaves en aandachtspunten formuleert voor toekomstige samenwerking binnen de vervoerregio Gent.

Om de verbanden tussen zowel het regionale als het lokale mobiliteitsplan te begrijpen, is het aangeraden om beide documenten te lezen. Voor deze keuzes in het lokaal mobiliteitsplan zal de synthesenota van de vervoerregio als leidraad gehanteerd moeten worden. Het finale beleidsplan van het regionaal mobiliteitsplan zal eerder strategisch van aard zijn, terwijl het lokale mobiliteitsplan ook meer operationele zaken bevat met concrete mobiliteitsmaatregelen die op het terrein zullen zichtbaar.

---

<sup>2</sup> De synthesenota van het regionaal mobiliteitsplan van vervoerregio Gent is nog niet afgewerkt of goedgekeurd. Daarom wordt in het lokaal mobiliteitsplan steeds verwezen naar de Concept Synthesenota versie 1.1 van het RMP d.d. 07/09/2021.



## 2. DOELSTELLINGEN

Een ambitieus mobiliteitsbeleid vertrekt vanuit ambitieuze doelstellingen. De doelstellingen die Wachtebeke voor haar mobiliteitsplan vooropstelt zijn afgestemd op de strategische en operationele doelstellingen die zijn geformuleerd op Vlaams en op vervoerregionaal niveau. We vertrekken vanuit de **7 ambities** uit het RMP van vervoerregio Gent:



Figuur 3: 7 ambities van de vervoerregio Gent

Elk van deze ambities zijn ook op het lokale niveau relevant. Het zijn immers de gemeenten die mee invulling geven aan de opmaak en de uitvoering van het RMP.

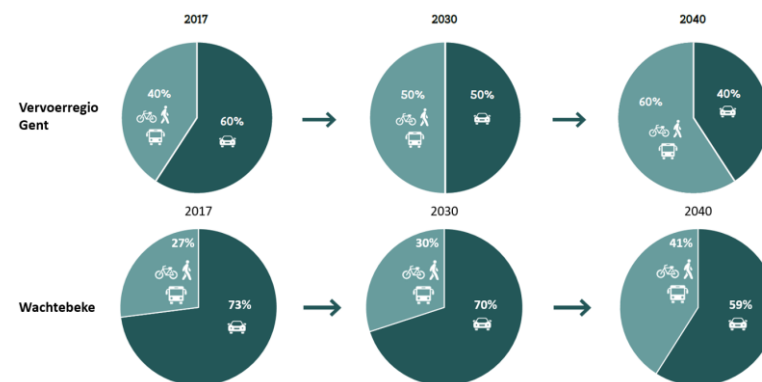
### Klimaatgezond

Wachtebeke wil voorrang te geven aan de duurzame en actieve weggebruiker door het **STOP-principe** te onderschrijven. Dat betekent dat onze aandacht voor mobiliteit vertrekt vanuit de voetganger, daarna de fietser, het openbaar-vervoer en ten slotte het private gemotoriseerde verkeer.

Om effectief in te zetten op een duurzamere mobiliteit is echter meer nodig. Op vervoerregioniveau is de ambitie om het auto-aandeel tegen 2030 van 60% naar 50% terug te brengen en het aandeel duurzame modi te verhogen naar 50%; tegen 2040 moet het auto-aandeel in de vervoerregio verder dalen tot 40%. Om het

autogebruik te verminderen in zowel aandeel (modal split) als aantal voertuigkilometers, gebruiken we de zogenaamde **4 V's** als houvast:

- **Voorkomen** van (auto)verplaatsingen;
- **Verkorten** van verplaatsingen;
- **Veranderen** van de vervoerswijzekeuze;
- **Verschon**en van de voertuigen zelf.



Figuur 4: Doelstelling modal shift

Gezien de relatief beperkte knooppuntwaarde voor openbaar vervoer en fiets in Wachtebeke is de **modal shift** die van Wachtebeke verwacht wordt ook relatief beperkt in vergelijking met de stedelijke gebieden van de vervoerregio en van de randgemeentes van Gent. Het huidige aandeel niet-duurzame verplaatsingen voor woon-werk- en woon-schoolverkeer in Wachtebeke bedraagt vandaag 73%<sup>3</sup>. Tegen 2030 zou dit aandeel moeten dalen tot 70%, tegen 2040 tot 59%. Deze doelstelling

<sup>3</sup> Stadsmonitor, 2017



vanuit de vervoerregio is louter informatief, maar geeft wel een goed inzicht in het potentieel voor modal shift in Wachtebeke.

#### *Gezond en veilig*

---

Verkeersveiligheid is een topprioriteit. Wachtebeke voert een **vision zero**-beleid: tegen 2050 aanvaarden we geen verkeersslachtoffers meer op ons grondgebied. Dat doen we door te werken aan veiligere voet- en fietspaden, oversteekplaatsen en veiligere **schoolomgevingen**, maar verkeersveiligheid is meer dan infrastructuur. Zowel in onze kernen als op de wegen buiten de bebouwde kom verlagen we waar nuttig de **snelheid** van het gemotoriseerd verkeer. Door te werken met **mobilitetskamers** creëren we autoluwe zones vrij van doorgaand verkeer waarbinnen fietsers zich ook zonder aparte infrastructuur veilig kunnen bewegen. Conflicten tussen zwaar verkeer en actieve weggebruikers herleiden we tot een minimum met het invoeren van een lokaal **vrachtroutenetwerk** en een **zonale tonnagebeperving** op de wegen die geen onderdeel zijn van dat netwerk.

#### *Bereikbaar*

---

Wachtebeke is bereikbaar volgens het STOP-principe. We maken werk van de verdere uitbouw en het onderhoud van ons **fiets- en voetpadennetwerk** en de trage wegen. We ijveren voor het invoeren van **personenvervoer op spoorlijn L204**. Om vlot te kunnen overstappen tussen verschillende modi maken we gebruik van de **hoppinpunten**<sup>4</sup> in en rond onze gemeente. Ook voor gemotoriseerd verkeer blijft Wachtebeke bereikbaar, maar wel aan een aangepaste snelheid. Een heldere **wegencategorisering** stuurt het gemotoriseerd verkeer naar haar bestemming via

---

<sup>4</sup> Een hoppinpunt is een vervoersknooppunt waar 1) parkeermogelijkheden voor verschillende personenwagens en fietsen ter beschikking zijn of 2) verschillende vervoermogelijkheden (trein, bus, deelfiets...) kunnen aangeboden worden door

de wegen die daar het best voor geschikt zijn, zodat onze wijken en landelijke wegen vrij blijven van (doorgaand) sluiptverkeer.

#### *Attractief*

---

We maken de duurzame en actieve vervoermodi aantrekkelijk door veilige, kwaliteitsvolle en goed onderhouden infrastructuur aan te bieden. We bouwen een **wandel- en fietsvriendelijk klimaat**, onder meer door te werken met schoolstraten, door zachte doorsteken op te waarderen en door de oversteekbaarheid van de drukkere verkeersassen te verbeteren. We werken aan een nieuwe, aangename, autoluwe omgevingen waar de **verblijfs- en ontmoetingsfunctie** centraal staat.

#### *Inclusief*

---

We verbeteren de **toegankelijkheid** van het openbaar domein met aandacht voor jong en oud, meer en minder mobiel. Voetpaden en oversteekplaatsen maken we geschikt voor rolstoelen en kinderwagens, in het bijzonder rond openbare gebouwen, scholen en zorginstellingen. Binnen de mobilitetskamers creëren we **speel-, beweeg- en ontmoetingsruimten** voor alle inwoners.

#### *Innovatief en welvarend*

---

We streven naar een lager autobezit door **autodelen** te stimuleren. **Bedrijven** stimuleren we om te werken rond duurzaam woon-werkverkeer en duurzame dienstverplaatsingen.

middel van onder meer deelsystemen, waardoor reizigers met het geschikte vervoermiddel een verplaatsing kunnen maken.





### Partnerschap

---

Wachtebeke heeft een belangrijke **voorbeeldfunctie** op vlak van duurzame mobiliteit voor haar inwoners, bedrijven en organisaties op haar grondgebied. Daarom stimuleren we duurzaam woon-werkverkeer en duurzame dienstplaatsingen voor het gemeentepersoneel en zetten we in op vergroening van het eigen wagenpark. Ook verhogen we de **betrokkenheid van de inwoners** door de wijkwerking verder uit te bouwen en de bevoegdheden en middelen vanuit het college en de gemeenteraad verder te delegeren.

Bovenstaand overzicht is een synthese. Een volledige inventarisatie van de doelstellingen uit het RMP van vervoerregio Gent en van de doelstellingen uit het bestuursakkoord (2020), het Meerjarenplan 2020-2025 en het Duurzaam Energie- en Klimaatactieplan (2018) van Wachtebeke is opgenomen in de synthesesnota.



### 3. SPEERPUNTEN VAN HET MOBILITEITSPLAN

Met het nieuwe mobiliteitsplan kiest Wachtebeke resoluut voor een duurzamere mobiliteit die de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid voor al haar inwoners verhoogt.

#### *Een wegencategorisering gekoppeld aan mobiliteitskamers*

---

Bereikbaarheid voor het gemotoriseerd verkeer is belangrijk, maar mag de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid niet in het gedrang brengen. Een heldere hiërarchie van het wegennet stuurt het gemotoriseerd verkeer naar haar bestemming via de wegen die daar het best voor geschikt zijn. Voor elke weg in de gemeente bepalen we de **gewenste functie**.

Zo zijn de E34 en de R4 **hoofdwegen** die de verplaatsingen op lange afstand opvangen. De gewestweg N449 is de belangrijkste drager van het **interlokale verkeer** tussen Wachtebeke en haar buurgemeenten en naar de hoofdwegen, maar de N449 mag niet gebruikt worden om de files op de hoofdwegen te vermijden, anders zou de verkeersdruk in de kern van Wachtebeke te groot worden.

We selecteren ook een aantal **lokale verbindingswegen** die de ‘kerktorens’ met elkaar verbinden: niet voor doorgaand verkeer, wel voor lokaal bestemmingsverkeer. Tussen Wachtebeke-centrum en Overslag kiezen we voor Axelsvaardeken en Kalve in plaats van de Stationsstraat als de gewenste lokale verbindingsweg voor gemotoriseerd verkeer.

Ten slotte zijn er een aantal **ontsluitingswegen** die zelf geen verbindende functie hebben, maar het verkeer uit de wijken en attractiepolen verzamelen naar de

verbindingswegen. Alle overige wegen noemen we **erftoegangswegen**. Die dienen alleen voor verkeer dat een herkomst of bestemming in de straat heeft.

Wachtebeke maakt een nieuw mobiliteitsplan op onder meer omwille van de wens om haar grondgebied te compartimenteren in verblijfszones<sup>5</sup>. De (lokale) verbindingswegen vormen de grenzen van **mobilitetskamers**. Binnen zo’n mobiliteitskamer rijdt alleen lokaal gemotoriseerd verkeer met een herkomst of een bestemming in de kamer. De auto is er te gast: in een mobiliteitskamer ligt de nadruk op veilig en prettig wandelen, fietsen en verblijven. Doorgaand verkeer wordt geleid naar de wegen op de randen van de mobiliteitskamer die wel een verbindende functie hebben.

#### *Een fijnmazig fietsnetwerk*

---

Ook voor de fietser werken we met een hiërarchisch netwerk. De **fietssnelweg** F41, die dwars door onze gemeente loopt, wordt aangesloten op de nog te realiseren fietssnelweg F40 langsheen de R4 zodat een snelle en veilige verbinding naar Gent, de Gentse haven en Zelzate ontstaat. Op een fietssnelweg moet een fietser zo ononderbroken mogelijk kunnen fietsen: daarom zullen fietsers op de F41 ook bij de kruising met Axelsvaardeken voorrang krijgen.

Op het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk** (BFF) zorgen we voor veilige fietsinfrastructuur waar dit nog niet het geval is, in het bijzonder op de gewestweg N449, of waar de verkeersfunctie voor de auto beperkt is voor een veilig mengen van fiets en gemotoriseerd verkeer.

Op het **lokale fietsnetwerk** werken we een aantal missing links weg om de fijnmazigheid te vergroten. Zo zetten we de Groenstraat in als autoluwe fietsverbinding naar Sint-Kruis-Winkel en de Gentse haven, wordt de Mendonkdreef

---

<sup>5</sup> RMC advies 17/09/2021 op sneltoets spoor 1



een autoluwe link tussen Mendonk en het domein Puyenbroeck en maken we het domein Puyenbroeck bereikbaarder voor fietsers vanuit Moerbeke. Aan de zuidelijke ventweg van de E34 kennen we geen verkeersfunctie voor gemotoriseerd verkeer toe, wel een functie als lokale fietsontsluiting en alternatief voor de F41.

Langsheen de Moervaart en de Langelede zorgen we voor continue **autoluwe kwaliteitsfietsroutes** die naast een recreatieve functie ook een rol als alternatief voor de functionele fietsroutes vervullen.

We hebben niet alleen aandacht voor verbindingen, maar ook voor doorwaadbaarheid. Binnen de mobiliteitskamers passen we het principe van **fix the mix** toe: in een fix the mix-wijk weren we het doorgaand gemotoriseerd verkeer en beperken we de snelheid, waardoor fietsers zich ook zonder aparte fietsinfrastructuur vrij en veilig doorheen de wijk kunnen bewegen en we voor de bewoners levendige verblijfsruimtes kunnen creëren.

#### *Een snelheidsplan dat leefbaarheid en veiligheid vooropstelt*

---

In het vorige mobiliteitsplan gold als uitgangspunt een snelheidsregime van 70 km/u buiten de bebouwde kom en 50 km/u binnen de bebouwde kom. Zone 30 bleef beperkt tot de schoolomgevingen. Deze principes zijn intussen **verouderd**: een snelheidsregime van 50 km/u in woongebieden is intussen niet meer aanvaardbaar, en ook op wegen zonder belangrijke verkeersfunctie buiten de kernen is een algemeen snelheidsregime van 70 km/u niet meer gewenst, met het oog op (fiets)veiligheid, weginrichting en omgevingskwaliteit.

Daarom draaien we voortaan de redenering om: op lokale wegen kiezen we voor een algemeen snelheidsregime van **30 km/u binnen bebouwde kom en 50 km/u buiten de bebouwde kom**. Op een aantal wegen met een belangrijke verkeersfunctie voor gemotoriseerd verkeer kiezen we bij wijze van uitzondering

voor een hogere maximumsnelheid, op voorwaarde dat de veiligheid voor voetgangers en fietsers gegarandeerd blijft.

Om de overgang tussen twee snelheidsregimes of de grens van de bebouwde kom visueel herkenbaar te maken, werken we met **poorteffecten**. Sommige van deze poorteffecten zijn al gerealiseerd, zoals ter hoogte van de Overledebrug. Op andere plaatsen zorgen we met nieuwe poorteffecten voor een leesbaar wegbeeld.

#### *Een vrachtroutenetwerk dat zwaar verkeer door de kernen maximaal vermijdt*

---

Vrachtverkeer is noodzakelijk voor de economie, maar mag niet ten koste gaan van de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid. Het vrachtroutenetwerk duidt aan welke wegen door vrachtverkeer gebruikt mogen worden. Met uitzondering van de E34 en de R4 heeft de vervoerregio Gent in Wachtebeke **geen regionale vrachtroutes** aangeduid. Dat betekent dat in Wachtebeke alleen lokaal vrachtverkeer – met een herkomst of bestemming in of nabij de gemeente – gewenst is.

Dat lokale vrachtverkeer kanaliseren we via de N449. Waar ongewenst vrachtverkeer voor hinder zorgt nemen we specifieke maatregelen, bijvoorbeeld in de Akkerstraat, in Kalvebrug en ter hoogte van de Stenenbrug.

#### *Een duidelijke visie op de ontsluiting van domein Puyenbroeck*

---

Het domein Puyenbroeck trekt vooral bij grote evenementen veel bovenlokaal verkeer aan. We kiezen voor beide parkings voor een duidelijke **hoofdontsluiting voor gemotoriseerd verkeer** via de N449. De route via Kalvebrug kan gebruikt voor lokaal verkeer vanuit Moerbeke, maar wordt niet met wegwijzers aangeduid.

Kalvebrug is in eerste plaats de **hoofdverbinding** tussen Puyenbroeck en Wachtebeke-centrum **voor fietsers**. Via de Puttestraat sluit deze verbinding ook



direct aan op de fietssnelweg F41. Voor fietsers vanuit Moerbeke optimaliseren we de trage verbinding tussen Stenenbrug en de Trektrangel langs de Moervaart.

#### *Rekening houden met de ombouw van de R4*

---

Met het project **R4WO** wordt zowel de weg- als de fietsinfrastructuur van de R4 west en oost grondig omgebouwd met het oog op vlottere verbindingen, meer verkeersveiligheid en een betere verkeersleefbaarheid. Hoewel de R4 net buiten het grondgebied van Wachtebeke ligt, is de invloed van het project op de mobiliteit in Wachtebeke groot.

De **N449** zal niet langer aansluiten op de R4 via de rotonde Cosmos, maar via een nieuw, zuidelijker gelegen op- en afrittencomplex. Dit wordt de hoofdontsluiting voor Wachtebeke naar het hoofdwegennet. De **fietssnelweg** F40 tussen Zelzate en Gent langsheen de R4 wordt gerealiseerd en via een fietstunnel onder de R4 aangesloten op de F41 op de oude spoorbedding.

Het kruispunt van de R4 met **Sint-Kruis-Winkeldorp** verdwijnt en zal vervangen worden door een zuidelijker gelegen op- en afrittencomplex, waardoor deze route tussen Wachtebeke en de R4 via de Warande minder aantrekkelijk zal worden. Ter hoogte van het huidige kruispunt komt een fietstunnel onder de R4 en de spoorweg, waardoor via de Groenstraat een vlotte en veilige **fietsverbinding** tussen Wachtebeke-centrum en de F40 ontstaat.

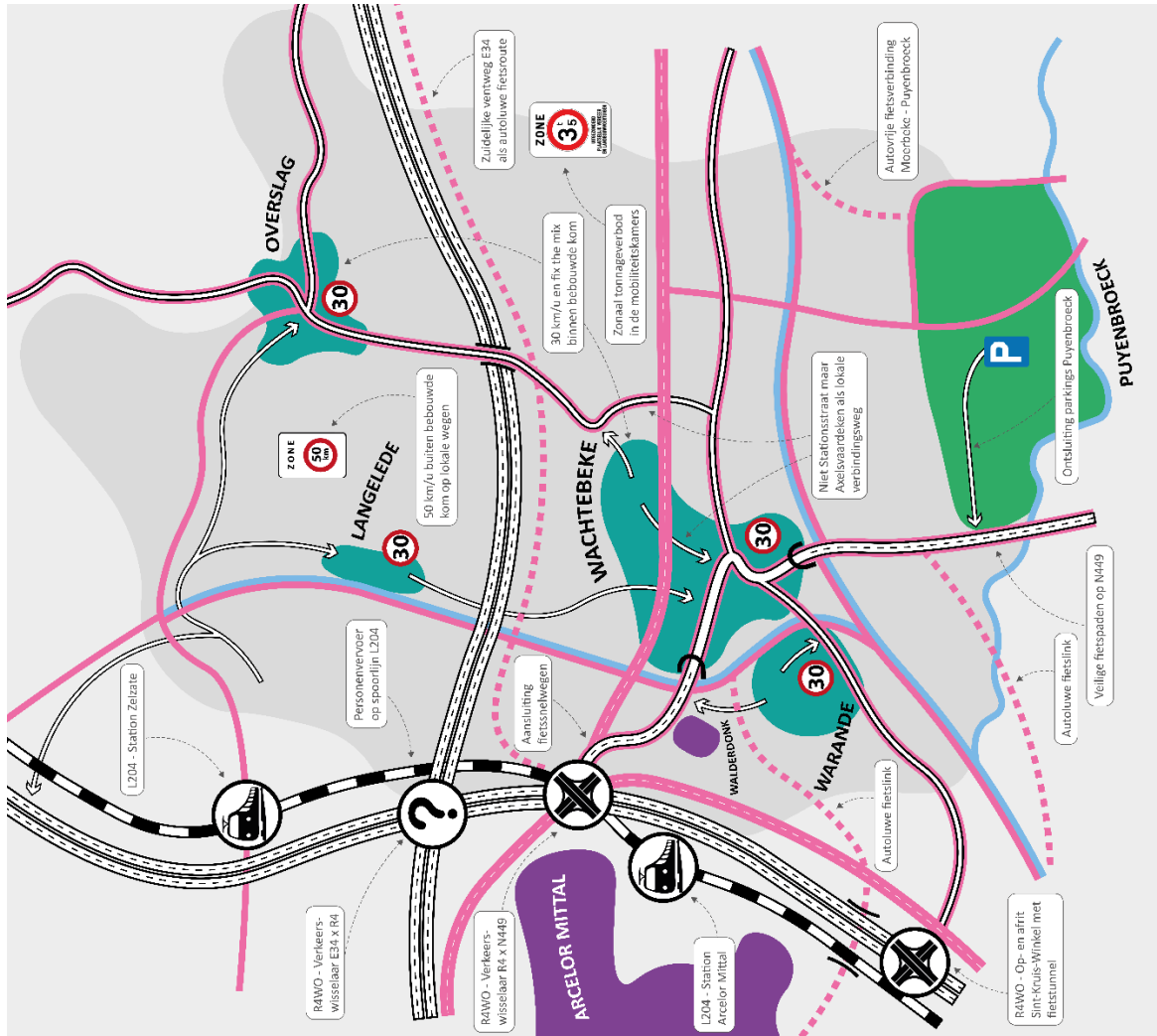
Ook het **knooppunt van E34 met de R4** en de kruispunten van de R4 met de **Akker(straat) en de Leegstraat** zullen worden omgevormd, maar deze zullen verder onderzocht worden binnen de Conceptuele Ontwerpoefening Zelzate. Voor fietsers tussen Langelede en Zelzate zal de barrièrewerking van de R4 verminderen.

#### *Personenvervoer op spoorlijn L204*

---

Passagierstreinen op spoorlijn **L204 Gent – Zelzate – Terneuzen** zijn een absolute prioriteit voor Wachtebeke. We pleiten voor een halte ter hoogte van Arcelor Mittal (met een focus op de fiets als voor- en natransport) en een halte ter hoogte van Zelzate (met focus op de fiets en de bus als voor- en natransport).





Figuur 5: Speerpunten van het mobiliteitsplan



## 4. NETWERKEN

### 4.1. WEGENCATEGORISERING EN MOBILITEITSKAMERS

#### *Naar een nieuwe wegencategorisering*

De Vlaamse Regering heeft in het Regeerakkoord 2019-2024 beslist om over te gaan naar een nieuwe wegencategorisering. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een **multimodale** benadering en is **robuust**, **vlot** in alle omstandigheden en meer **samenhangend**. De selectiemethodiek volgt een duidelijke logica en zorgt voor een betere **leesbaarheid** van elke wegencategorie. De grote uitdaging van de nieuwe wegencategorisering is om de netwerken van de verschillende vervoersmodi helder en hiërarchisch op te bouwen waarbij **elke vervoersmodus zijn eigen ruimte** krijgt. Dit moet enerzijds door het autoverkeer op de juiste verkeersassen te houden en sluipverkeer te vermijden, anderzijds door kwaliteitsvolle fietsroutes uit te bouwen in autoluwe gebieden en het voorzien van fietsinfrastructuur op de belangrijke assen voor autoverkeer.

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

Tabel 1: Nieuwe wegencategorisering: wegencategorieën en netwerkstructuur

De nieuwe wegencategorisering bestaat uit drie netwerkniveaus. Het hoofdwegennet en het dragend netwerk worden vastgelegd door respectievelijk de Vlaamse overheid en de vervoerregio's. De selectie van het **lokaal wegennet** is een lokale bevoegdheid die voortbouwt op de keuzes die gemaakt zijn door Vlaanderen en de vervoerregio.

Het lokaal wegennet bestaat uit ontsluitingswegen en erftoegangswegen. Wachtebeke kiest ervoor om ook een derde lokale wegencategorie te hanteren: de **lokale verbindingsweg**. Deze categorie verbindt kernen die binnen een interlokale maas liggen met elkaar. Lokale verbindingswegen vormen rasters, maar hebben echter niet als doel maasverkleiningen binnen de interlokale mazen te vormen: het principe dat er binnen een interlokale maas alleen herkomst- en bestemmingsverkeer gewenst is, blijft overeind. De inrichting en het snelheidsregime van de lokale verbindingswegen moeten ervoor zorgen dat ze geen aanzuigefect hebben voor bovenlokaal verkeer.

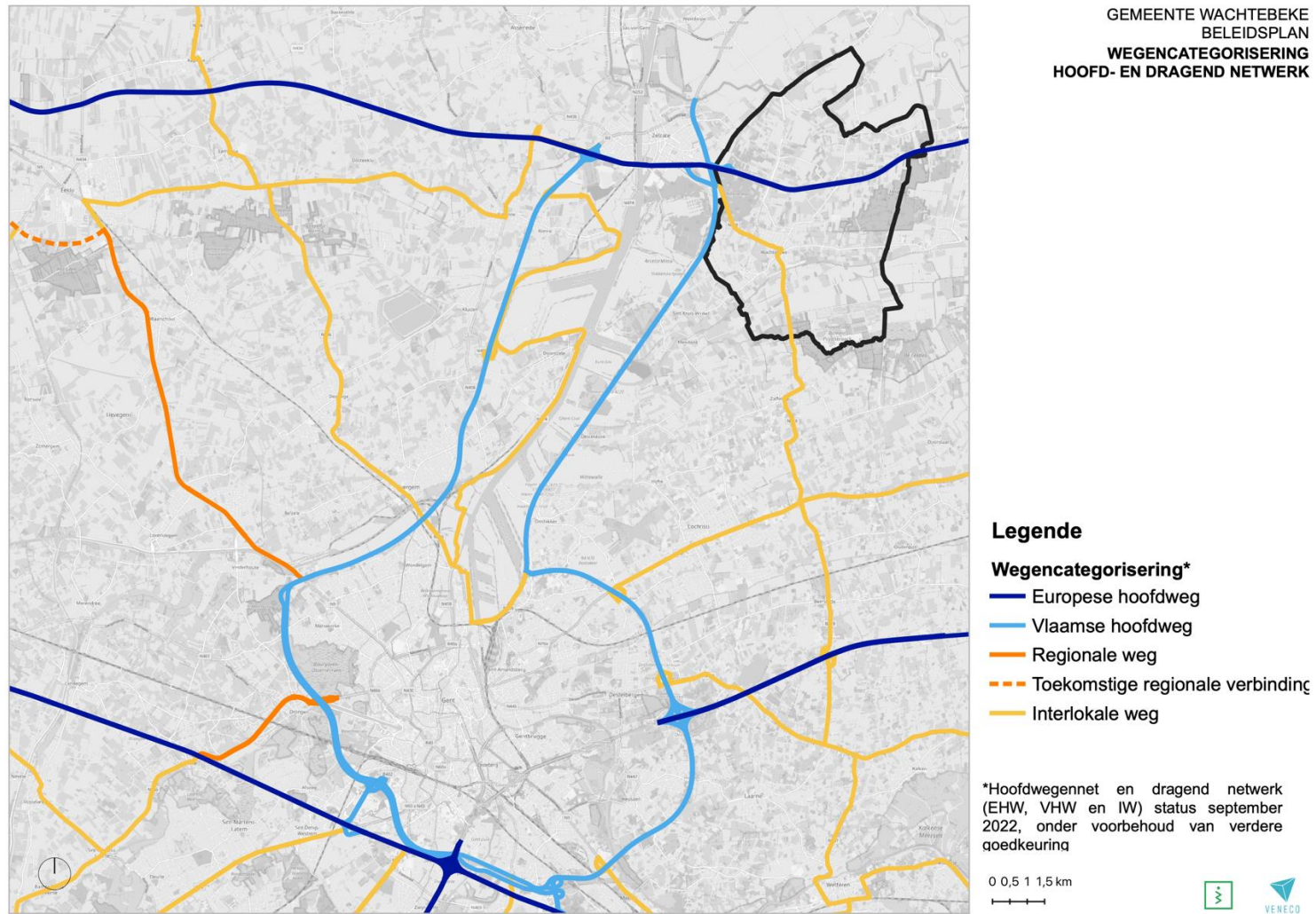
De netwerk- en inrichtingsprincipes, bevoegdheden en stand van zaken voor alle nieuwe wegencategorieën zijn uitgebreid beschreven in de synthesesnota.

#### *Hoofdwegennet en dragend netwerk*

In Wachtebeke ziet het hoofdwegennet en dragend netwerk er als volgt uit:

- Europese hoofdwegen: E34
- Vlaamse hoofdwegen: R4, N423
- Regionale wegen: geen
- Interlokale wegen: N449





Figuur 6: Hoofd- en dragend netwerk vervoerregio Gent



### Lokale verbindingswegen

---

Wachtebeke selecteert volgende wegen als lokale verbindingswegen:

- De as **Molenhoek – Kalve – Peene**: verbindingfunctie tussen Wachtebeke-centrum en Moerbeke;
- De as **Dorp – Pottershoek – Warande**: verbindingfunctie tussen Wachtebeke-centrum Sint-kruis-Winkel;
- De as **Axelsvaardeken – Ramonshoek – Overslag**: verbindingfunctie tussen Wachtebeke-centrum en Overslag. Voor deze verbinding zetten we niet (meer) de Stationsstraat in;
- De as **Overslag – Papdijk**: verbindingfunctie tussen Overslag en Kruisstraat/Moerbeke en ontsluitingsfunctie van Overslag naar het hoofdwegenet (E34);
- De as **Overslag – Dorpsstraat**: verbindingfunctie tussen Overslag en Zuiddorpe in Nederland. Aan de Nederlandse zijde van de grens is volgens het Wegencategoriseringsplan van de gemeente Terneuzen (2009) deze as geselecteerd als een weg met 'doorgaande plattelandsfunctie', wat vergelijkbaar is met de functie van een lokale verbindingsweg.

### Lokale ontsluitingswegen

---

Wachtebeke selecteert volgende wegen als lokale ontsluitingswegen:

- De as **Langelede – Melkerijstraat**: ontsluit Langelede naar Wachtebeke-centrum en het dragend netwerk (N449);
- De **Overslagdijk** ontsluit Langelede en de woonkorrel aan Oudenburgsesluis naar Overslag en de daar gelegen lokale verbindingswegen;
- De as **Sint-Franciesdijk – Oudenburgsesluis** ontsluit de hier gelegen woonkorrels naar Wachtebeke-centrum en het dragend netwerk (N449, via

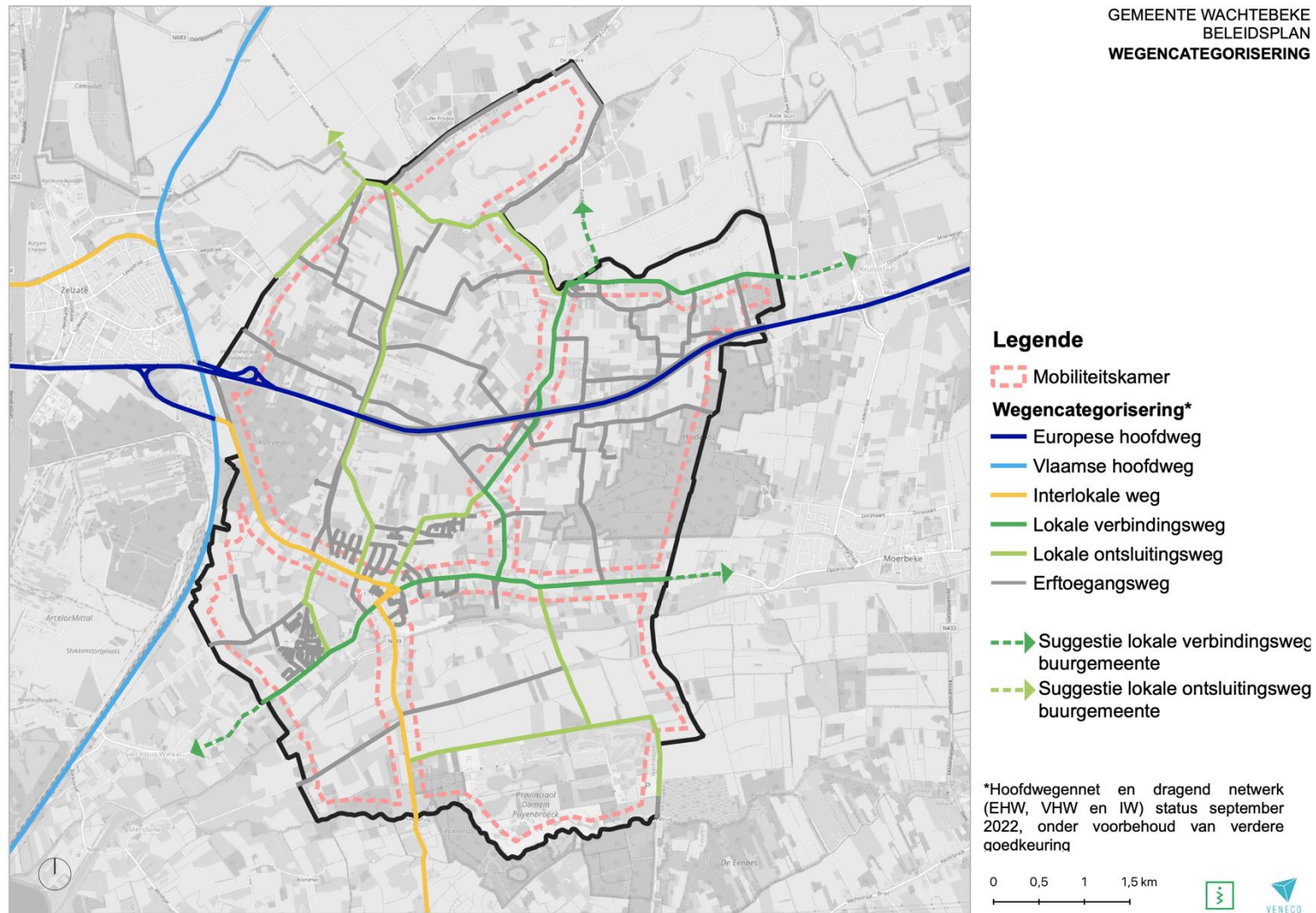
Langelede) of naar Overslag en de daar gelegen lokale verbindingswegen (via de Overslagdijk);

- De as **Oudenburgsesluis – Molenstraat** ontsluit Langelede en de woonkorrel aan Oudenburgsesluis naar de N62 in Nederland;
- De **Groenstraat** ontsluit de Warandewijk naar het dragend netwerk (N449);
- De **Merelstraat** ontsluit de Warandewijk naar de lokale verbindingsweg Pottershoek en Wachtebeke-centrum;
- De as **Stenenbrug – Verbindingsweg** ontsluit de parkings van het provinciaal domein Puyenbroeck naar het dragend netwerk (N449);
- **Kalvebrug** ontsluit de parkings van het provinciaal domein Puyenbroeck naar de lokale verbindingsweg Molenhoek – Kalve – Peene (niet als hoofdontsluiting van het domein Puyenbroeck, wel als lokale ontsluiting);
- De **Stationsstraat** ontsluit de omliggende wijken naar enerzijds het dragend netwerk (N449) in het zuiden, en anderzijds naar de lokale verbindingsweg Axelsvaardeken – Ramonshoek – Overslag in het noorden. De Stationsstraat vervult zelf geen verbindingfunctie (meer) tussen het centrum van Wachtebeke en Overslag. Wachtebeke wil de Stationsstraat op termijn herinrichten opdat het vandaag nog brede wegbeeld meer in lijn is met de gewenste verkeersfunctie. De Stationsstraat blijft evenwel de gewenste busroute omwille van de verschillende aantakende woonwijken.

Alle overige wegen worden automatisch geselecteerd als erftoegangswegen.







Figuur 7: wegcategorisering en mobiliteitskamers



### Mobiliteitskamers en fix the mix

De lokale verbindingswegen vormen de grenzen van de **mobiliteitskamers**, waarbinnen doorgaand verkeer (verkeer zonder herkomst of bestemming in de mobiliteitskamer) wordt ontmoedigd. Zo creëren we **fix the mix**-wijken binnen de mobiliteitskamers. Om een fix the mix-wijk te realiseren zijn twee kernmaatregelen nodig: het **verlagen van de snelheid** tot 30 km/u en het nemen van **circulatiemaatregelen**. Dat kan door in te grijpen in de rijrichtingen (creëren van eenrichtingsstraten) of door het werken met **verkeersfilters**. Er zijn verschillende soorten verkeersfilters:

- Voor alle gemotoriseerd verkeer (bijvoorbeeld paaltjes)
- Voor bepaalde gemotoriseerde voertuigen (bijvoorbeeld tractorsluis)
- Binnen een bepaalde tijdspanne
- Specifieke beperkingen (bijvoorbeeld C3-verkeersborden, ANPR-camera's, ...)



Figuur 8: Kernmaatregelen van een fix the mix-wijk (Bron: Fietsberaad)



Figuur 9: De Kleistraat, een erftoegangsweg binnen een mobiliteitskamer, werd recent als karrenspoor heringericht.

Ook bij events en rondritten op de openbare weg gelden de principes van het vrijwaren van mobiliteitskamers voor doorgaand verkeer.



Project R4WO

Het project **R4WO**, waarmee zowel de weg- als de fietsinfrastructuur van de R4 west en oost grondig omgebouwd worden met het oog op vlottere verbindingen, meer verkeersveiligheid en een betere verkeersleefbaarheid, is een project van De Werkvennootschap.

De N449 zal niet langer aansluiten op de R4 via de rotonde Cosmos, maar via een nieuw, zuidelijker gelegen op- en afrittencomplex. Dit wordt de hoofdontsluiting voor Wachtebeke naar het hoofdwegenet. De fietssnelweg F40 tussen Zelzate en Gent langsheen de R4 wordt gerealiseerd en via een fietstunnel onder de R4 aangesloten op de F41 op de oude spoorbedding.

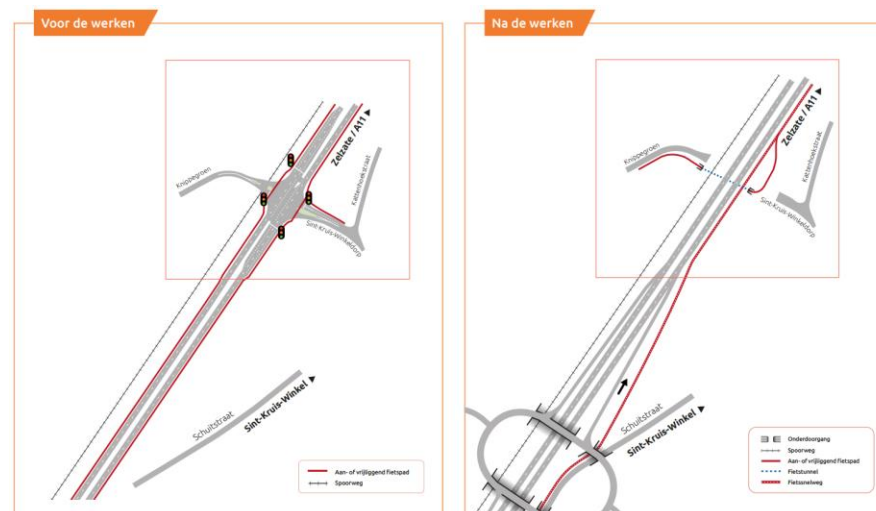
Het kruispunt van de R4 met Sint-Kruis-Winkeldorp verdwijnt en zal vervangen worden door een zuidelijker gelegen op- en afrittencomplex, waardoor deze route tussen Wachtebeke en de R4 via de Warande minder aantrekkelijk zal worden. Ter hoogte van het huidige kruispunt komt een fietstunnel onder de R4 en de spoorweg, waardoor via de Groenstraat een vlotte en veilige fietsverbinding tussen Wachtebeke-centrum en de F40 ontstaat.

Ook het knooppunt van E34 met de R4 en de kruispunten van de R4 met de Akker(straat) en de Leegstraat zullen worden omgevormd, maar deze zullen verder onderzocht worden binnen de Conceptuele Ontwerpoefening Zelzate, niet binnen het project R4WO.

Het project R4WO in de omgeving van Sint-kruis-Winkel en Arcelor Mittal is **beslist beleid** en is momenteel **in uitvoering**. Hoewel de R4 net buiten het grondgebied van Wachtebeke ligt, is de invloed van het project op de mobiliteit in Wachtebeke groot. Wachtebeke heeft niet de ambitie om tegen het project in te gaan, maar

wenst wel haar bezorgdheid met betrekking tot routes voor het landbouwverkeer te uiten<sup>6</sup>.

Meer informatie en de laatste stand van zaken is terug te vinden op de website van R4WO<sup>7</sup>.



Figuur 10: Knooppunt Sint-Kruis-Winkel (Bron: R4WO)

<sup>6</sup> Zie bijlage.

<sup>7</sup> Website R4WO: <https://r4wo.be/>



## 4.2. SNELHEIDSPLAN

In het vorige mobiliteitsplan gold als uitgangspunt een snelheidsregime van 70 km/u buiten de bebouwde kom en 50 km/u binnen de bebouwde kom. Zone 30 bleef beperkt tot de schoolomgevingen. Deze principes zijn intussen **verouderd**: een snelheidsregime van 50 km/u in woongebieden is intussen niet meer aanvaardbaar, en ook op wegen zonder belangrijke verkeersfunctie buiten de kernen is een algemeen snelheidsregime van 70 km/u niet meer gewenst, met het oog op (fiets)veiligheid, weginrichting en omgevingskwaliteit.

Het nieuwe snelheidsplan bouwden we op aan de hand van volgende uitgangspunten:

- **30 km/u**
  - In elke schoolomgeving, ongeacht de wegcategorie of ligging binnen of buiten de bebouwde kom
  - Op het lokaal netwerk (lokale verbindingswegen, lokale ontsluitingswegen en erftoegangswegen) binnen de bebouwde kom
  - Plaatselijk op interlokale wegen in de dorpskern
- **50 km/u**
  - Op het lokaal netwerk (lokale verbindingswegen, lokale ontsluitingswegen en erftoegangswegen) buiten de bebouwde kom
  - Op interlokale wegen binnen de bebouwde kom
  - Uitzonderlijk op lokale verbindingswegen en ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom wanneer het de omgevingscontext en/of het wegbeeld zich niet tot 30 km/u lenen

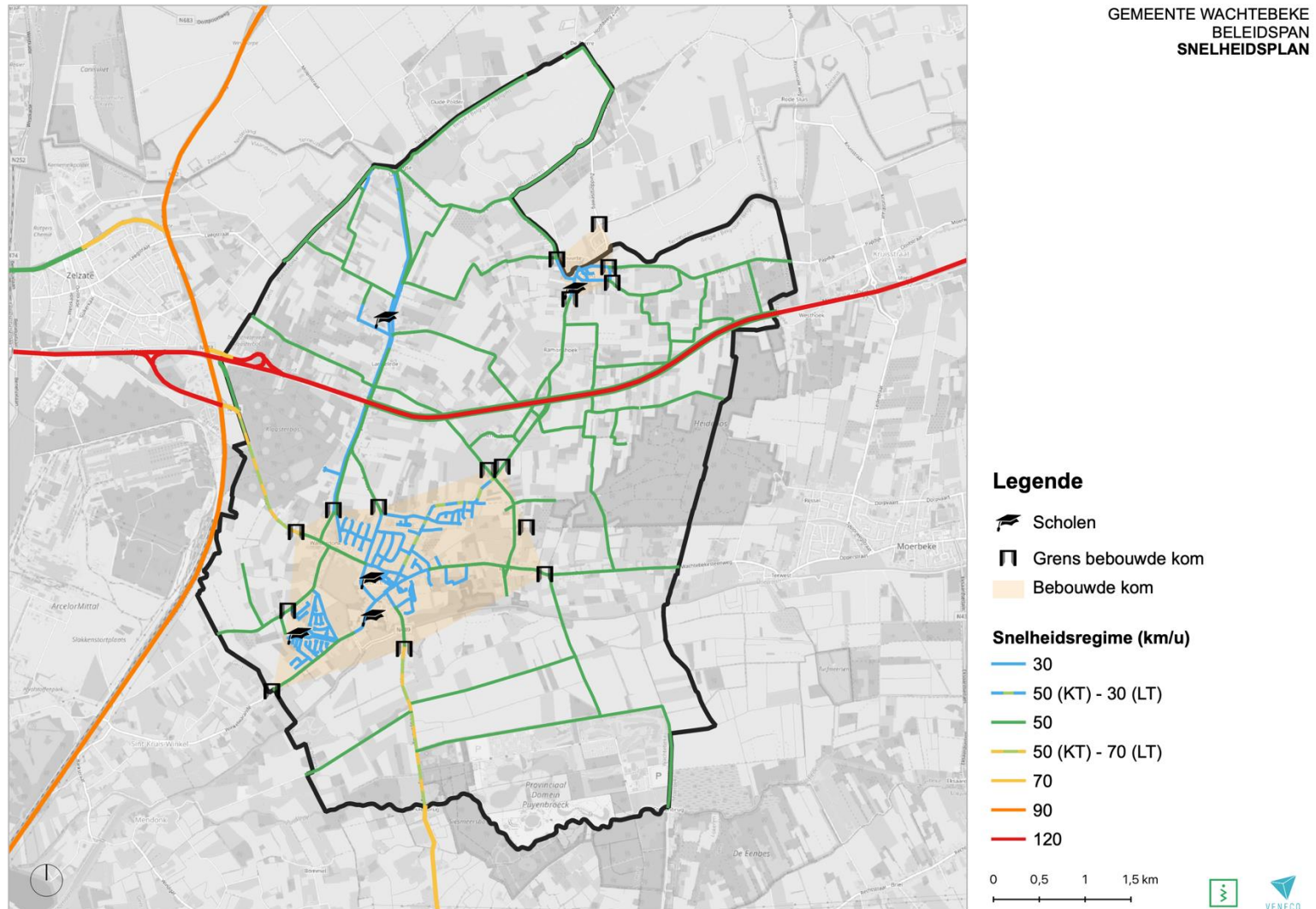
- **70 km/u**: op interlokale wegen buiten de bebouwde kom wanneer er ten minste vrijliggende fietspaden aanwezig zijn
- **90 km/u**: op Vlaamse hoofdwegen (de R4)
- **120 km/u**: op Europese hoofdwegen (de E34)

Voor twee wegen maken we een onderscheid tussen een gewenste snelheid op **korte en op lange termijn**:

- De **Stationsstraat** is geselecteerd als een lokale ontsluitingsweg en ligt binnen de bebouwde kom. Op lange termijn is hier dus een maximumsnelheid van 30 km/u aangewezen. De bestaande weginrichting is hier echter nog niet aan aangepast; gezien de brede weginrichting is 30 km/u moeilijk afdwingbaar. In afwachting van een herinrichting in lijn met de wegencategorisering blijft de maximumsnelheid daarom 50 km/u;
- Op de gewestweg **N449** zowel ten noordwesten als ten zuiden van het centrum van Wachtebeke geldt vandaag een maximumsnelheid van 70 km/u, maar bestaat de fietsinfrastructuur uit smalle, niet-verhoogde aanliggende fietspaden. Wachtebeke vraagt om de maximumsnelheid op korte termijn te verlagen naar 50 km/u in afwachting van de realisatie van veilige vrijliggende fietspaden. Na de herinrichting van de N449 kan 70 km/u buiten de bebouwde opnieuw toegelaten worden.

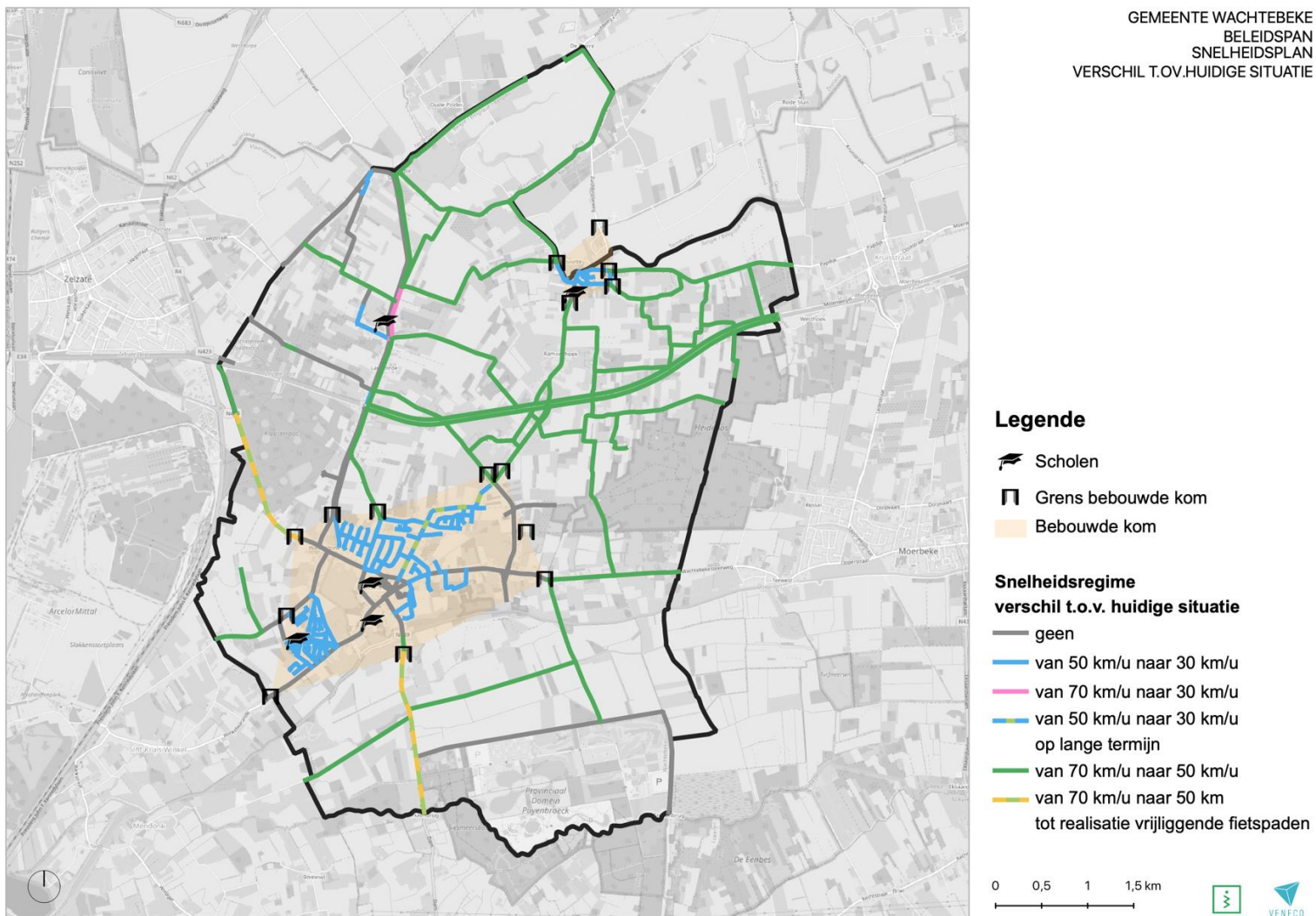
Om de overgang tussen twee snelheidsregimes of de grens van de bebouwde kom visueel herkenbaar te maken, werken we met **poorteffecten**. Sommige van deze poorteffecten zijn al gerealiseerd, zoals ter hoogte van de Overledebrug. Op andere plaatsen zorgen we met nieuwe poorteffecten voor een leesbaar wegbeeld.





Figuur 11: Snelheidskaart





Figuur 12en: Overzicht snelheidsverandering



### 4.3. VOETGANGERS EN TRAGE WEGEN

We bevestigen de inventarisatie van **trage wegen** zoals opgenomen in de oriëntatienota. Er wordt op gemeenteniveau geen apart netwerk voor voetgangers uitgewerkt.

Wel moet op **projectniveau** steeds voldoende aandacht uitgaan naar doorwaadbaarheid, connectiviteit, veiligheid en oversteekbaarheid voor voetgangers, bijvoorbeeld door middel van autoluwe doorsteken en oversteekvoorzieningen, en met respect voor het bestaande trage wegennetwerk. Concreet zal Wachtebeke dit project per project bekijken. Een goed voorbeeld is de doorsteek naar de fietssnelweg F41 die recent in het kader van het BPA De Bergen werd voorzien.

### 4.4. FIETSNETWERK

Het fietsnetwerk bestaat uit **vier lagen**:

- De fietssnelwegen
- Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)
- Het lokaal fietsroutenetwerk (LFF)
- Het recreatief fietsroutenetwerk.

Het selecteren van routes in een van deze netwerken biedt een beleidskader om maatregelen te nemen, gaande van puntoplossingen (bijvoorbeeld oversteekplaatsen of filters) tot realisatie van nieuwe fietsverbindingen.

De gemeente is verantwoordelijk voor de selectie van het lokaal fietsroutenetwerk. Op buurtniveau kiest Wachtebeke ervoor om de lokale fietsdoorwaadbaarheid te versterken door **fix the mix-wijken** af te bakenen.

#### *Fietssnelwegen*

---

We stellen **geen aanpassingen** voor aan het fietssnelwegennet. We kijken uit naar de aansluiting van de F41 Antwerpen – Zelzate op de F40 (grote fietsring van Gent langsheen de R4) die gerealiseerd zal worden in het kader van het project R4WO.

#### *Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk*

---

Ook voor het BFF stelt Wachtebeke **geen aanpassingen** voor.

De **N449** is op het grondgebied van Wachtebeke volledig geselecteerd als bovenlokale functionele fietsroute, maar heeft op grote delen waar het huidig snelheidsregime 70 km/u bedraagt slechts smalle aanliggende fietspaden. Het dossier om veilige en comfortabele vrijliggende fietspaden te voorzien is lopende. Wachtebeke vraagt om de maximumsnelheid op korte termijn te verlagen naar



50 km/u in afwachting van de realisatie van de fietspaden. Na de herinrichting van de N449 kan 70 km/u buiten de bebouwde opnieuw toegelaten worden.

#### Lokaal functioneel fietsroutenetwerk

---

Wachtebeke vraagt een wijziging en toevoeging aan het LFF.

- De gemeente wenst het LFF op de Merelstraat-Groenstraat te verplaatsen naar het **pad langs de Pachtgoedbeek**. Deze autovrije route sluit mooi aan op Walderdonk en Petunia, beiden onderdeel van het BFF. Merelstraat-Groenstraat wordt een gemeentelijke fietsroute (zie verder).
- Het **noordelijk deel van Axelsvaardeken** tussen Ramonshoek en de fietssnelweg F41 selecteren we als lokale fietsroute, enerzijds als bijkomende ontsluiting van het noordelijk deel van de gemeente naar de fietssnelweg richting Moerbeke, anderzijds in functie van de verbinding tussen Overslag en het domein Puyenbroeck via de Puttestraat en Kalvebrug. Het zuidelijk deel van Axelsvaardeken wordt niet als fietsroute geselecteerd, omdat deze functie al wordt opgevangen door de Puttestraat;

#### Gemeentelijke fietsroute

---

Het lokaal fietsroutenetwerk breiden we uit door een aantal **belangrijke linken** te realiseren en door een aantal bestaande maar nog niet gecategoriseerde routes in het lokale netwerk op te nemen. Op deze routes hoeven geen fietspaden voorzien worden. Maatregelen om deze routes autoluw te maken volstaan. Het lokale fietsroutenetwerk wordt **uitgebreid** met volgende assen:

- De **Groenstraat** tussen de Warandewijk en Sint-Kruis-Winkel selecteren we als alternatieve verbinding tussen Wachtebeke-centrum en de Warandewijk enerzijds en Sint-Kruis-Winkel anderzijds, aansluitend op de visie om geen verkeersfunctie voor gemotoriseerd verkeer aan dit segment van de Groenstraat toe te kennen. Zo ontstaat bovendien een interessante autoluwe

- link met de geplande fietstunnel onder de R4 richting de langsgelegen fietssnelweg F40 na realisatie van het nieuwe knooppunt in Sint-Kruis-Winkel;
- De semi-verharde **verbinding tussen de Moervaart en de Stenenbrug** wordt vandaag al veel gebruikt door (recreatieve) fietsers en vormt een snelle, aangename en veilige fietsverbinding tussen het domein Puyenbroeck en Moerbeke. Een bijkomende brug over de Moervaart is niet noodzakelijk gezien de nabijheid van de Kalvebrug en de mogelijkheid om vanaf de autoluwe kwaliteitsfietsroute langs de zuidelijke oever van de Moervaart naar Moerbeke te fietsen. Om het fietscomfort te verhogen optimaliseren we de aansluiting met de Verbindingsweg.
- De **zuidelijke ventweg van de E34** selecteren we als een lokaal alternatief voor de zuidelijker gelegen fietssnelweg F41 (bijvoorbeeld voor de verbinding tussen Langelede en Moerbeke) en vervult ook een lokale ontsluitingsfunctie. De selectie als gemeentelijke fietsroute sluit aan bij de visie om geen verkeersfunctie voor gemotoriseerd verkeer aan de ventweg toe te kennen. Om de koppeling te maken tussen de ventweg en de bovenlokale functionele fietsroute op Ramonshoek selecteren we ook de korte zijstraat ter hoogte van Achterhoek als gemeentelijke fietsroute. Ook de verbinding naar de huidige fietssnelweg F41 wordt geselecteerd als gemeentelijke fietsroute. Wanneer de F40 gerealiseerd is vervalt de F41 op een deel van de N449. Dan wordt dat deel geselecteerd als gemeentelijke fietsroute die aansluiting vindt op het nieuwe deel van de F41 langs de spoorweg.
- De **Trektrigel langsheen de Moervaart** vormt op het grondgebied van Wachtebeke al een comfortabele autoluwe kwaliteitsfietsroute in het recreatief fietsnetwerk. Om ook de functie als alternatieve functionele oost-westas te bestendigen, selecteren we Trektrigel ook als gemeentelijke fietsroute;
- In het domein Puyenbroeck selecteren we de bestaande noord-zuidverbinding tussen Kalvebrug en de Zuidlede (**Santvoordreef-Lichtstraat**) als lokale





fietsroute. Deze route vormt een alternatief voor de lokale en bovenlokale fietsroute over de Verbindingsweg en Stenenbrug.

De **Mendonkdreef** is al geselecteerd als lokale fietsroute, maar versterken we in overeenstemming met het Landinrichtingsproject Moervaartvallei<sup>8</sup> als autoluwe link tussen Mendonk en het domein Puyenbroeck.

#### *Fix the mix-wijken*

---

De **fix the mix-wijken** worden gevormd door alle erftoegangswegen binnen de bebouwde kom in Wachtebeke-centrum, de Warandewijk en Overslag en functioneren als autoluwe verblijfsruimtes. De straten die tot een fix the mix-wijk behoren liggen steeds binnen mobiliteitskamers, wat betekent dat gemotoriseerd lokaal bestemmingsverkeer er mogelijk blijft, maar doorgaand gemotoriseerd verkeer geweerd wordt.

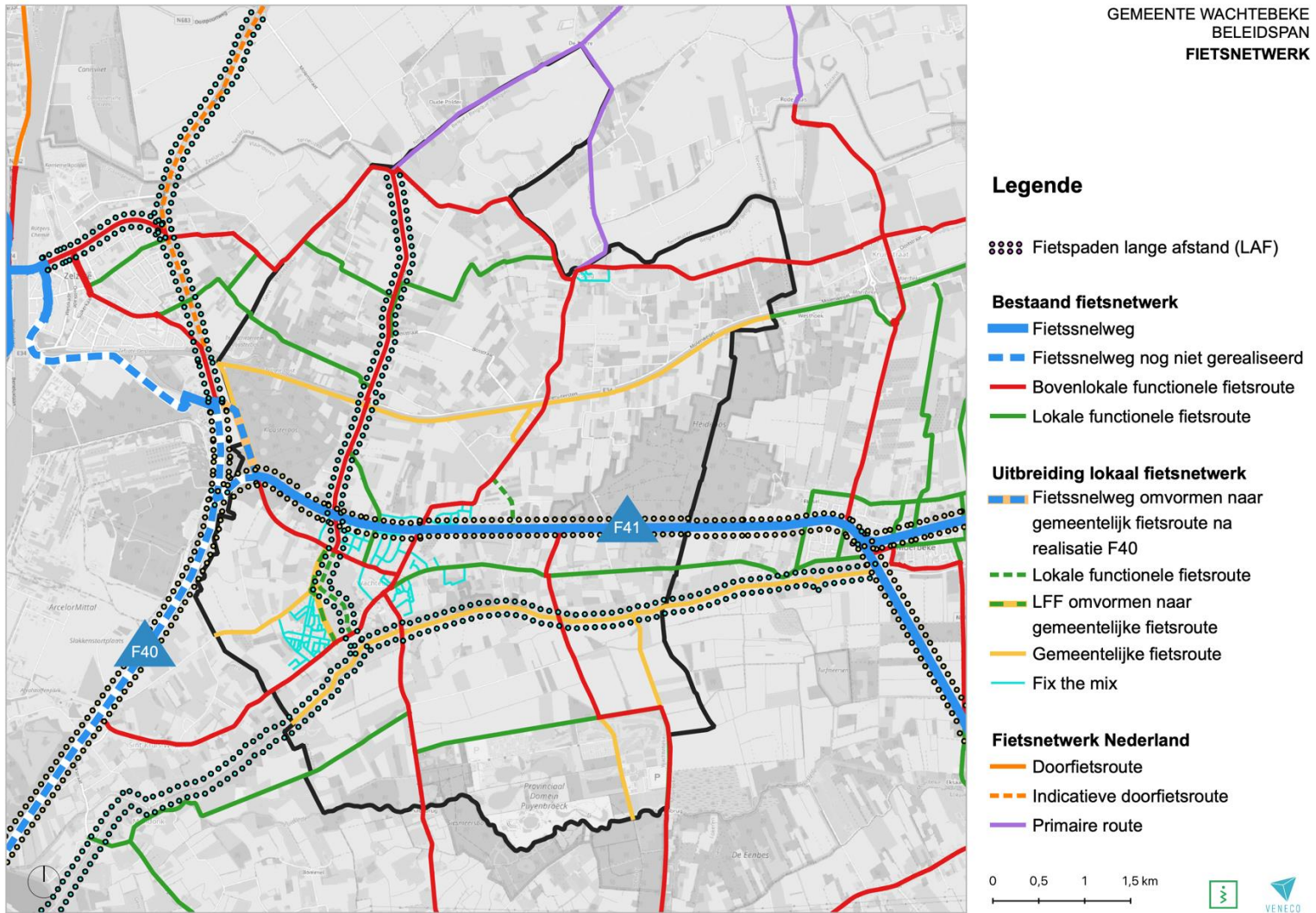
Fietsers bewegen zich vrij doorheen de fix the mix-wijk, die ingericht kan worden met fietsstraten, woonerven, speelstraten<sup>9</sup>, leefstraten, fietsdoorsteekjes, ... en snelheden voor auto's worden in de gehele wijk beperkt tot maximum 30 km/u. Op die manier kunnen deze wijken ingericht worden als levendige **verblijfsruimtes** waar het voor hun bewoners aangenaam vertoeven, spelen en bewegen is.

---

<sup>8</sup> Website VLM: <https://www.vlm.be/nl/projecten/Paginas/Moervaartvallei.aspx>

<sup>9</sup> De gemeente Wachtebeke heeft al een reglement voor speelstraten (i.s.m. de jeugddienst)





Figuur 13: fietsnetwerken



## 4.5. OPENBAAR VERVOER

### Trein

---

De realisatie van **personenvervoer op L204** is een absolute prioriteit voor Wachtebeke. Een treinverbinding van Wachtebeke naar Gent is van cruciaal belang voor Wachtebeke om te kunnen bijdragen aan de beoogde modal shift in de vervoerregio Gent.

We pleiten voor 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 de fiets of de bus als voor- en natransport). We zetten niet in op nog een extra eigen halte tussen de potentiële haltes Arcelor Mittal en Zelzate.

In de concept-synthesenota van de vervoerregio Gent is spoorlijn L204 opgenomen als te realiseren onderdeel van het verder uit te bouwen **voorstadsnetwerk** rond Gent (treinverbindingen tot ongeveer 30 km rond de stad).

**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, ook als bestemming voor toekomstige treinreizigers uit Wachtebeke.

### Bus

---

Wachtebeke **stelt geen aanpassingen** voor aan het netwerk basisbereikbaarheid uit het korte termijn-openbaar vervoerplan van vervoerregio Gent<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Website Vlaamse Overheid:  
[https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1622106613/20200422\\_VVR\\_Gent\\_-\\_Nieuw\\_Openbaar\\_Vervoerplan\\_2021\\_rvtgf7.pdf](https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1622106613/20200422_VVR_Gent_-_Nieuw_Openbaar_Vervoerplan_2021_rvtgf7.pdf)

De Stationsstraat werd geselecteerd als lokale ontsluitingsweg. Wachtebeke wil de Stationsstraat op termijn herinrichten opdat het vandaag nog brede wegbeeld meer in lijn is met de gewenste verkeersfunctie. De Stationsstraat blijft evenwel de gewenste busroute omwille van de verschillende aantakende woonwijken.

We verbeteren systematisch de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de bushaltes in Wachtebeke bij heraanleg of herinrichting van het openbaar domein (halte-infrastructuur, maar ook looproutes, fietsstallingen, voorzieningen voor minder mobiele gebruikers,...).

## 4.6. HOPPINPUNTEN

Een hoppinpunt is een vervoersknooppunt waar 1) parkeermogelijkheden voor verschillende personenwagens en fietsen ter beschikking zijn of 2) verschillende vervoermogelijkheden (trein, bus, deelfiets...) kunnen aangeboden worden door middel van onder meer deelsystemen, waardoor reizigers met het geschikte vervoermiddel een verplaatsing kunnen maken.

In Wachtebeke werden in het regionaal mobiliteitsplan van vervoerregio Gent drie hoppinpunten geselecteerd:

- Wachtebeke halte Godshuisstraat: lokaal hoppinpunt ter hoogte van het Dr. Jules Persynplein
- Puyenbroeck Parking 1: lokaal hoppinpunt
- Overslag: buurthoppinpunt



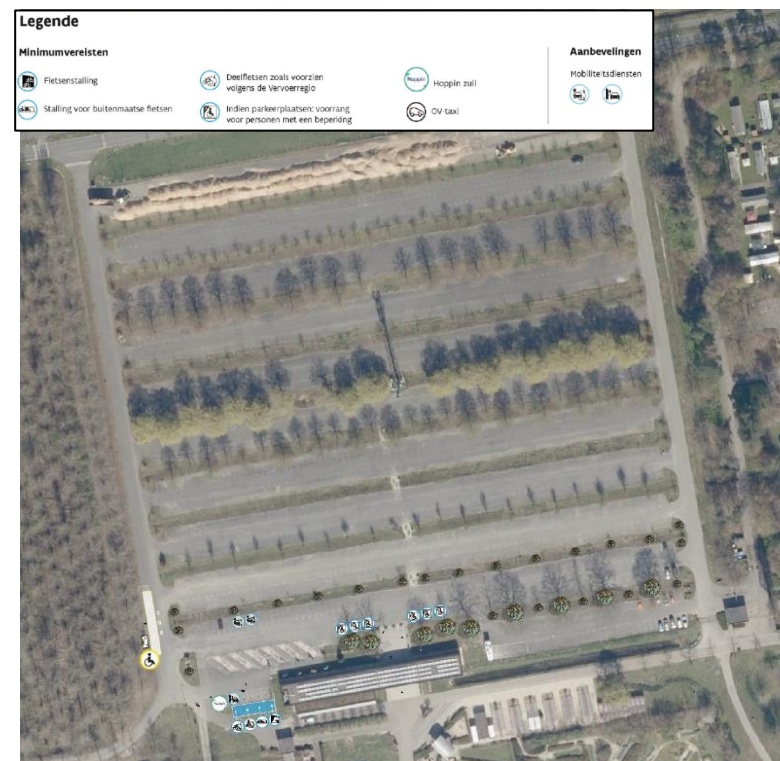
Wachtebeke streeft er bovendien naar om in elke mobiliteitskamer een (buurt)hoppinpunt te voorzien. Concreet onderzoeken we nog de locatie en prioritering van (buurt)hoppinpunten:

- In de Warandewijk
- Aan de Langelede

Voor de lokale hoppinpunten in Wachtebeke-centrum en Puyenbroeck Parking 1 werden al unieke verantwoordingsnota's met inrichtingsschetsen opgemaakt.



Figuur 14: Inrichtingsschets lokaal hoppinpunt Wachtebeke halte Godshuisstraat ron: Unieke verantwoordingsnota hoppinpunten Wachtebeke, 2021

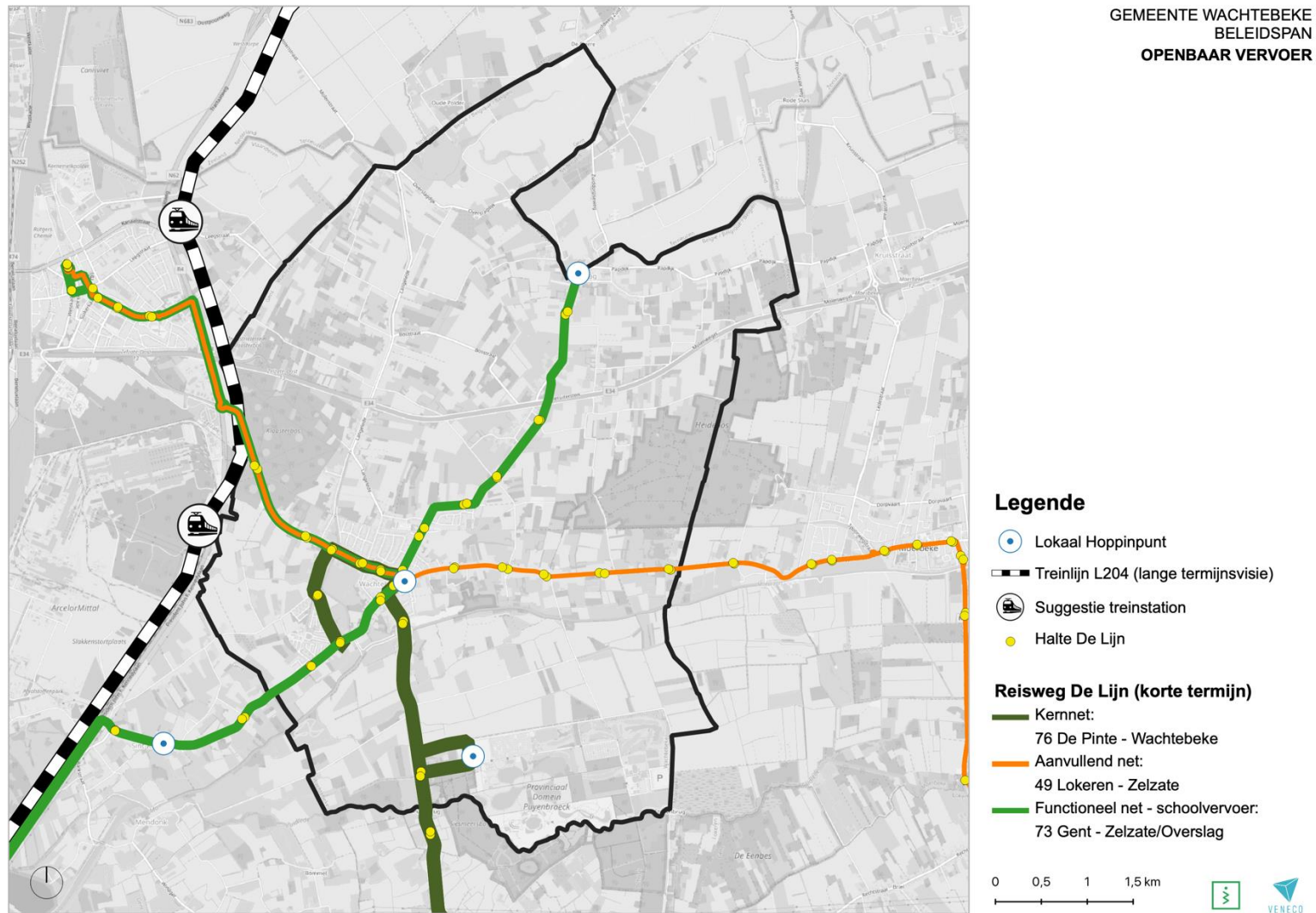


Figuur 15: Inrichtingsschets lokaal hoppinpunt Puyenbroeck Parking 1 (Bron: Unieke verantwoordingsnota hoppinpunten Wachtebeke, 2021

Meer info over hoppinpunten is te vinden op de website van de Vlaamse Overheid<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Website Vlaamse Overheid: <https://www.vlaanderen.be/samen-maken-we-de-mobiliteitsswitch>





Figuur 16: openbaar vervoer netwerk en Hoppinpunten



#### 4.7. VRACHTVERKEER

De vervoerregio legt een bovenlokaal vrachtroutenetwerk vast dat aanduidt via welke wegen vracht wordt verzameld en ontsloten richting het hogere netwerk. Het vrachtroutenetwerk wordt gekoppeld aan de nieuwe wegencategorisering. De vervoerregio selecteert regionaal-Vlaamse vrachtroutes en (regionale) aanrijroutes. De selectie van het **lokaal vrachtroutenetwerk** is een lokale bevoegdheid die de keuzes die gemaakt zijn door de vervoerregio verder verfijnt.

Een uitgebreide beschrijving van de netwerkprincipes en de koppeling van het vrachtroutenetwerk aan de nieuwe wegencategorisering, zowel op vervoerregionaal als op lokaal niveau, is opgenomen in de synthesesnota.

##### *Regionaal-Vlaamse vrachtroutes*

---

In de omgeving van Wachtebeke zijn de **E34**, de **R4** (behalve het deel tussen knooppunt Zelzate en het Kanaal Gent-Terneuzen) en de **N423** als Regionaal-Vlaamse vrachtroutes geselecteerd.

##### *(Regionale) aanrijroutes*

---

Er zijn in de omgeving van Wachtebeke **geen aanrijroutes** geselecteerd. Het deel van de N449 tussen de R4 en de N70 is met andere woorden wel geselecteerd als interlokale weg voor gemotoriseerd verkeer, maar niet als vrachtroute op regionaal of bovenlokaal niveau.

##### *Lokale vrachtroutes*

---

De selectie van lokale vrachtroutes zorgt voor optimale geleiding van het vrachtverkeer dat een herkomst of bestemming in of in de omgeving van de gemeente heeft, op maat van de **lokale bedrijventerreinen** of andere lokale

vrachtgenererende **attractiepolen**. Enerzijds moeten deze attractiepolen bereikbaar blijven, anderzijds moet de kernen maximaal gevrijwaard blijven van doorgaand vrachtverkeer.

Wachtebeke heeft twee belangrijke bestaande en geplande attractiepolen voor vrachtverkeer:

- Het bedrijventerrein ter hoogte van de noordelijke tak van de op- en afrit Zelzate van de E34: dit ontsluit al rechtstreeks naar het Regionaal-Vlaams vrachtroutenetwerk (E34 – R4);
- Het geplande lokale bedrijventerrein Walderdonk: dit takt nog niet aan op het Regionaal-Vlaams vrachtroutenetwerk. Dit lokaal bedrijventerrein ontsluit naar het Regionaal-Vlaams vrachtroutenetwerk via de N449 (interlokale weg) tussen het bedrijventerrein en de R4.

Wachtebeke heeft dus relatief weinig vrachtgenererende attractiepolen. Toch blijkt uit de oriëntatiefase dat de gemeente heel wat hinder en sluipverkeer door vrachtwagens en zwaar landbouwverkeer ondervindt op lokale wegen. Vrachtverkeer rijdt immers niet alleen van bedrijventerreinen naar het hoger wegennet en omgekeerd, maar maakt in de realiteit een **veelheid aan lokale verbindingen**.

De interlokale weg **N449** wordt geselecteerd als **lokale vrachtroute**, die geen verbindingfunctie hebben heeft binnen de grote maas gevormd door de Regionaal-Vlaamse vrachtroutes, maar het lokale en bovenlokale vrachtverkeer wel kanaliseert.

Om ongewenst vrachtverkeer doorheen de mobiliteitskamers te vermijden maken we, net zoals voor het autoverkeer, gebruik van **filters** op wegen met een problematiek van (vracht)sluipverkeer:



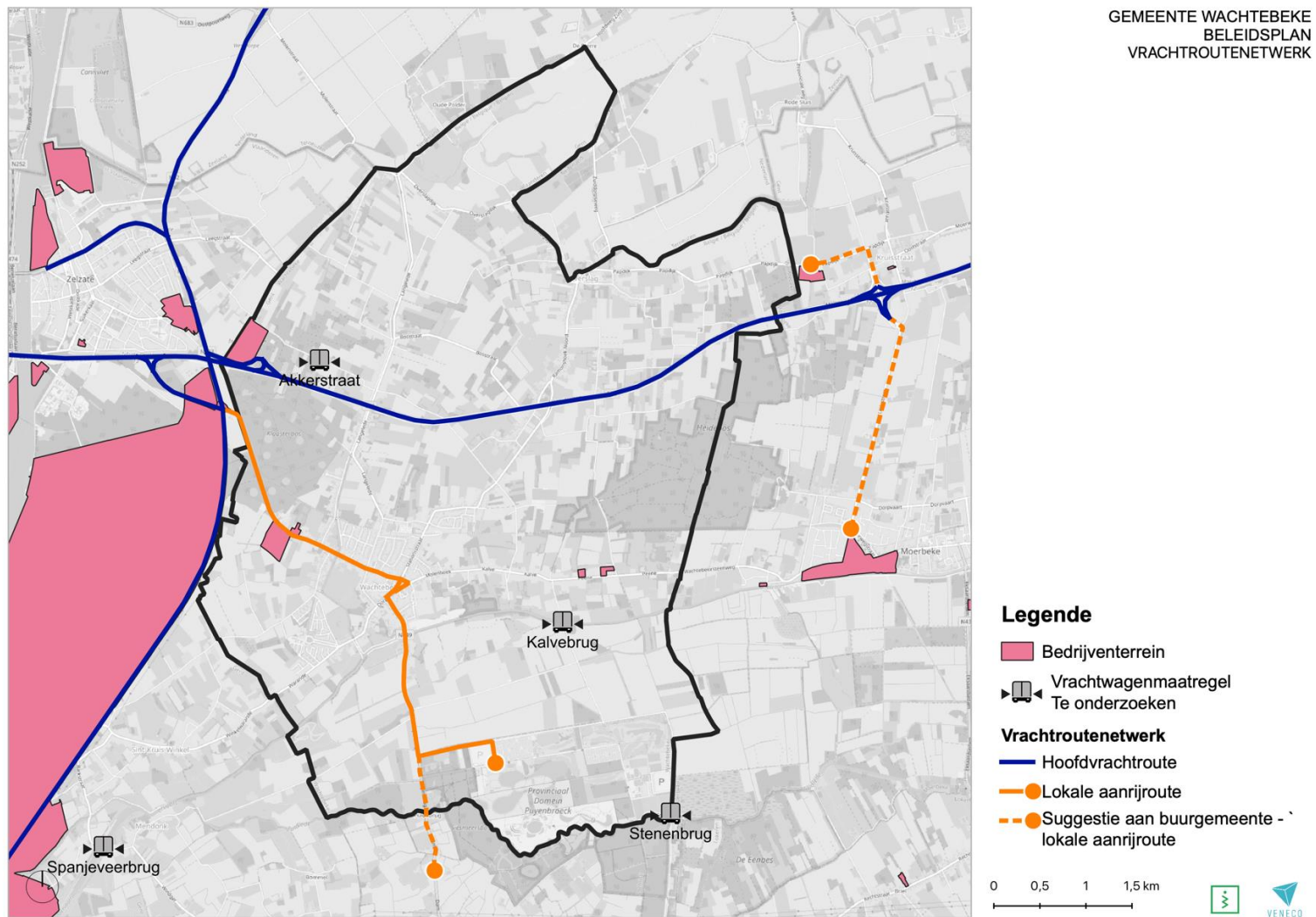
- Op Kalvebrug vormt de brug over de Moervaart al een filter die nog verder verstrekt wordt;
- In de Akkerstraat onderzoeken we een filter voor vrachtwagens om doorgaand vrachtverkeer tussen Wachtebeke en Zelzate via deze route te ontmoedigen;
- Op de Stenenbrug voorzien we een filter om doorgaand (vracht)verkeer tussen Wachtebeke en de deelgemeenten van Lokeren en Lochristi via deze route te ontmoedigen;
- Buiten de gemeentegrenzen in Mendonk functioneert de Spanjeveerbrug net als de Kalvebrug al als een filter voor vrachtwagens.

Een bijzondere categorie van zwaar verkeer is het **landbouwverkeer**. In de meeste gevallen is het landbouwverkeer in Wachtebeke plaatselijk verkeer<sup>12</sup>, dat dus uitgezonderd is van de zonale tonnageverboden. Zo blijven landbouwpercelen vlot bereikbaar. Bij het inrichten van de filters voor vrachtverkeer is het daarom belangrijk af te wegen of de filter van toepassing moet zijn voor alle vormen van zwaar verkeer, of wel voor vrachtwagens maar niet voor landbouwvoertuigen. Op Kalvebrug is bijvoorbeeld wel landbouwverkeer maar geen vrachtverkeer gewenst.

---

<sup>12</sup> Met als belangrijkste uitzondering het grondverzet met tractoren, dat vaak bovenlokaal verkeer is, maar wel met landbouwvoertuigen gebeurt.





Figuur 17: Vrachtroutenetwerk



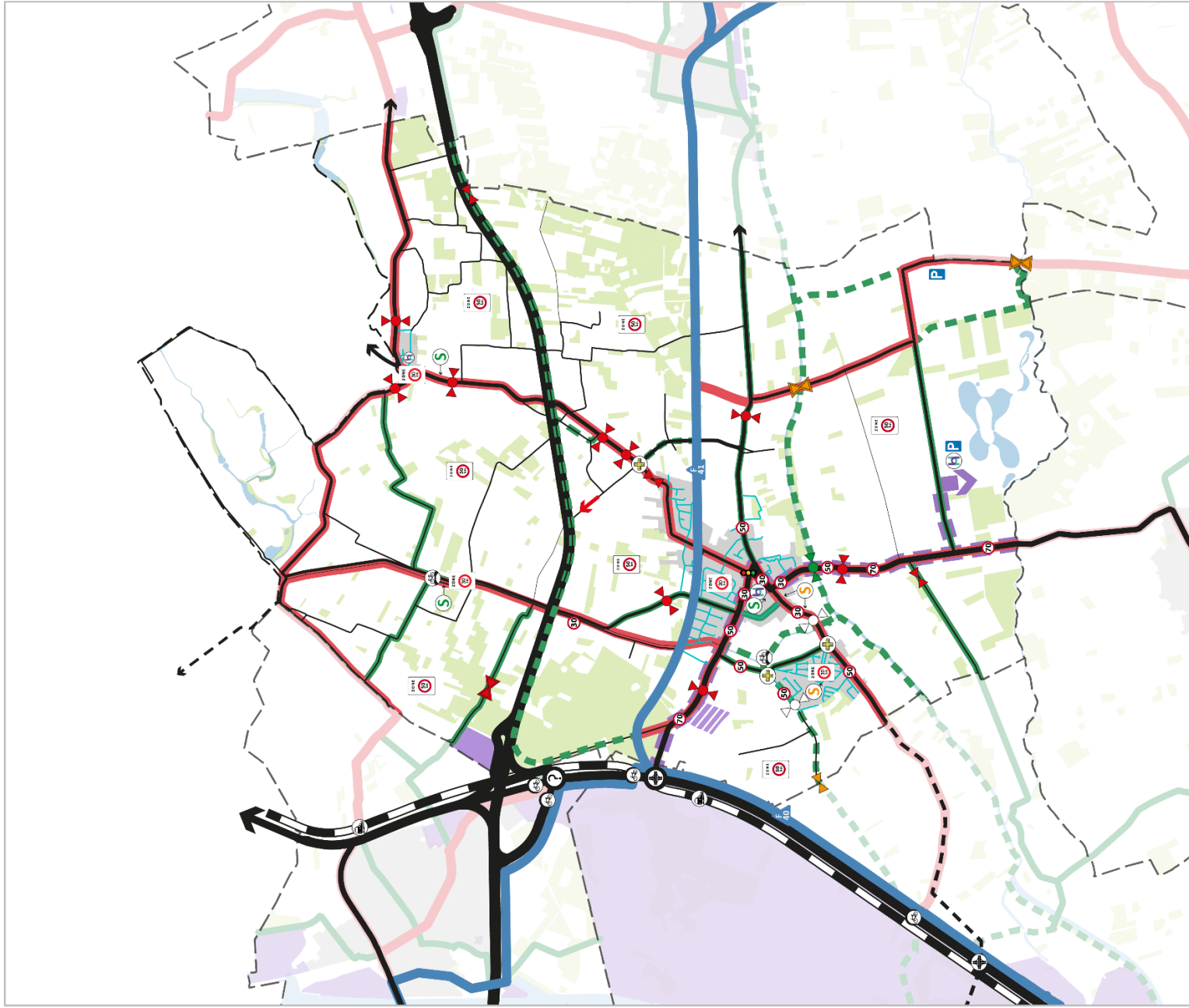


#### 4.8. VERKEERSSTRUCTUURSCHETS

De verkeersstructuurschetsen op de volgende pagina's vatten de visie op alle netwerken en de belangrijkste geplande maatregelen samen. De verkeersstructuurschets is weergegeven als totaalbeeld voor de gemeente en vervolgens in verschillende uitsneden per mobiliteitskamer (zie hoofdstuk 4.1):

- Verkeersstructuurschets gemeente Wachtebeke
- Verkeersstructuurschets mobiliteitskamer Langelede
- Verkeersstructuurschets mobiliteitskamer Overslag
- Verkeersstructuurschets mobiliteitskamer Domein Puyenbroeck
- Verkeersstructuurschets mobiliteitskamer Warande + mobiliteitskamer Mendonkdreef





**GEMEENTE WACHTEBEKE  
BELEIDSPAN**

**VERKEERSSTRUCTUURSCHETS**

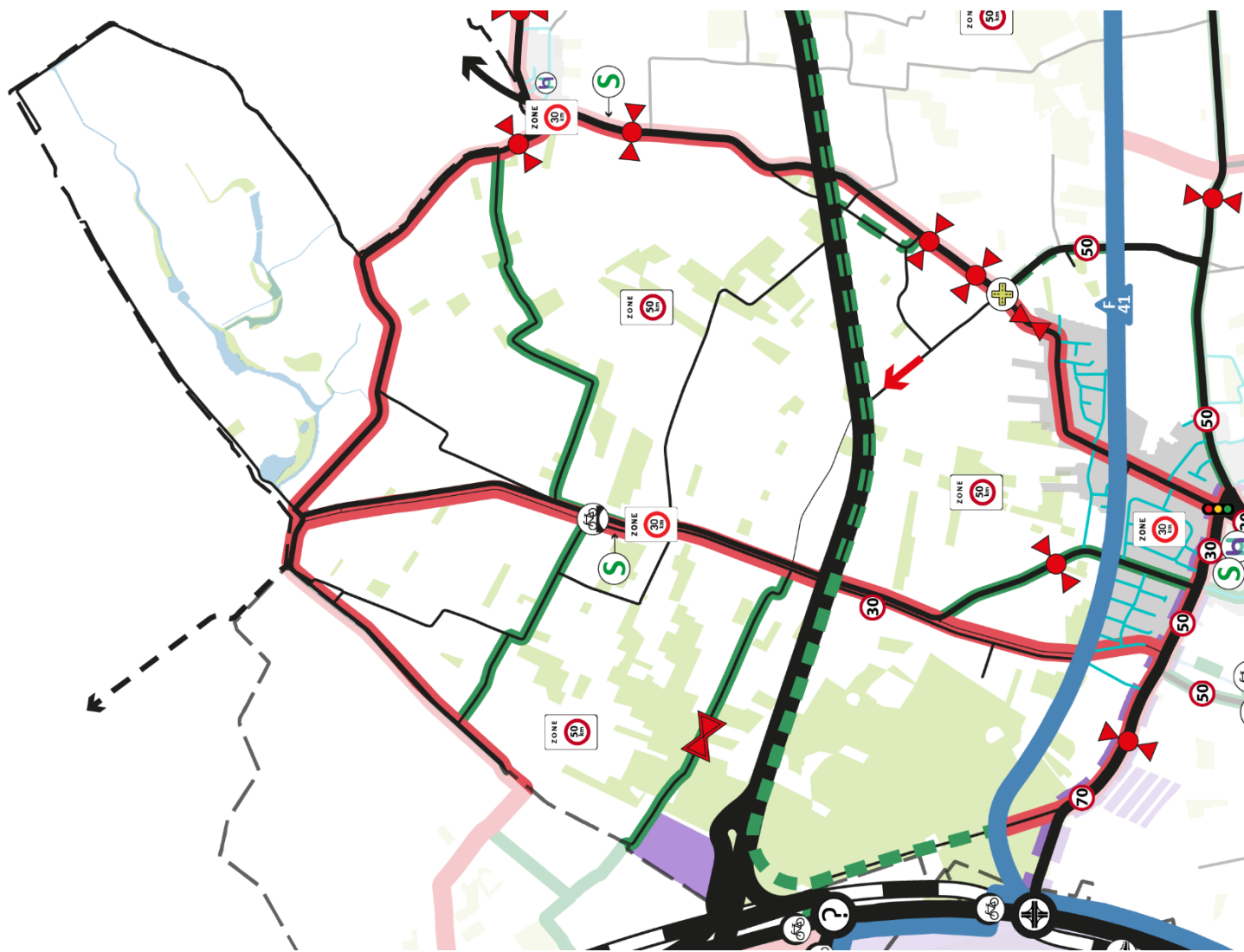
- Europese hoofdweg + Regionaal-Vlaamse vrachtroute
- Vlaamse hoofdweg + Regionaal-Vlaamse vrachtroute
- Interlokale weg
- Lokale verbindingsweg
- Lokale verbindingsweg - suggestie buurgemeente
- Ontsluitingsweg
- Ontsluitingsweg - suggestie buurgemeente
- Erfdoelingsweg / fix the mix-wijk
- Weg niet toegelaten voor gemotoriseerd verkeer
- Lokale vrachtroute
- Fietsnelweg
- Bovenlokale functionele fietsroute
- Lokale fietsroute
- Lokale fietsroute - voorstel

- ⊗ Poorteffect
- ⊗ Filter voor gemotoriseerd verkeer
- ⊗ Filter voor vracht- en landbouwverkeer
- Te realiseren - te optimaliseren - gerealiseerd
- Gewenste snelheidszone
- Gewenste maximumsnelheid
- Belangrijke publieke parking (bestaand)
- Verkeerslichtereregeld kruispunt (bestaand)
- Nieuwe aansluiting hoofdwegennet gepland
- Kruispunt in te snoeren
- Fietstunnel te realiseren
- Fietstrug te realiseren of optimaliseren
- Buurthoppinpunt - Lokaal hoppinpunt gepland
- Tractorstius
- Eenrichtingscirculatie invoeren



- ▭ Afbakening kernen volgens bestemmingsplan
- ▭ Bedrijventerrein - gepland bedrijventerrein
- ▭ Veilige schoolomgeving met ontsluiting
- ▭ Schoolomgeving met ontsluiting te optimaliseren
- ▭ Spoorlijn L204
- ▭ Gewenst station





**GEMEENTE WACHTEBEKE  
BELEIDSPLAN**

**VERKEERSSTRUCTUURSCHETS**

- Europese hoofdweg + Regionaal-Vlaamse vrachtroute
- Vlaamse hoofdweg + Regionaal-Vlaamse vrachtroute
- Interlokale weg
- Lokale verbindingsweg
- Lokale verbindingsweg - suggestie buurgemeente
- Ontsluitingsweg - suggestie buurgemeente
- Erfdoegansweg / fix the mix-wijk
- Weg niet toegelaten voor gemotoriseerd verkeer
- Lokale vrachtroute
- Fietsnelweg
- Bovenlokale functionele fietsroute
- Lokale fietsroute
- Lokale fietsroute - voorstel

- Poorteffect
- Filter voor gemotoriseerd verkeer
- Filter voor vracht- en landbouwverkeer
- Te realiseren - te optimaliseren - gerealiseerd
- Gewenste snelheidszone
- Gewenste maximumsnelheid
- Belangrijke publieke parking (bestaand)
- Verkeerslichtergeremd kruispunt (bestaand)
- Nieuwe aansluiting hoofdweg/gemmet gepland
- Kruispunt in te snoeren
- Fietsbrug te realiseren
- Buurthoppinpunt - Lokaal hoppinpunt gepland
- Tractorstuijs
- Eenrichtingscirculatie invoeren

- Afbakening kernen www.bevoegdheid.org
- Bedrijventerrein - gepland bedrijventerrein
- Veilige schoolomgeving met ontsluiting
- Schoolomgeving met ontsluiting te optimaliseren
- Spoorlijn L204
- Gewenst station





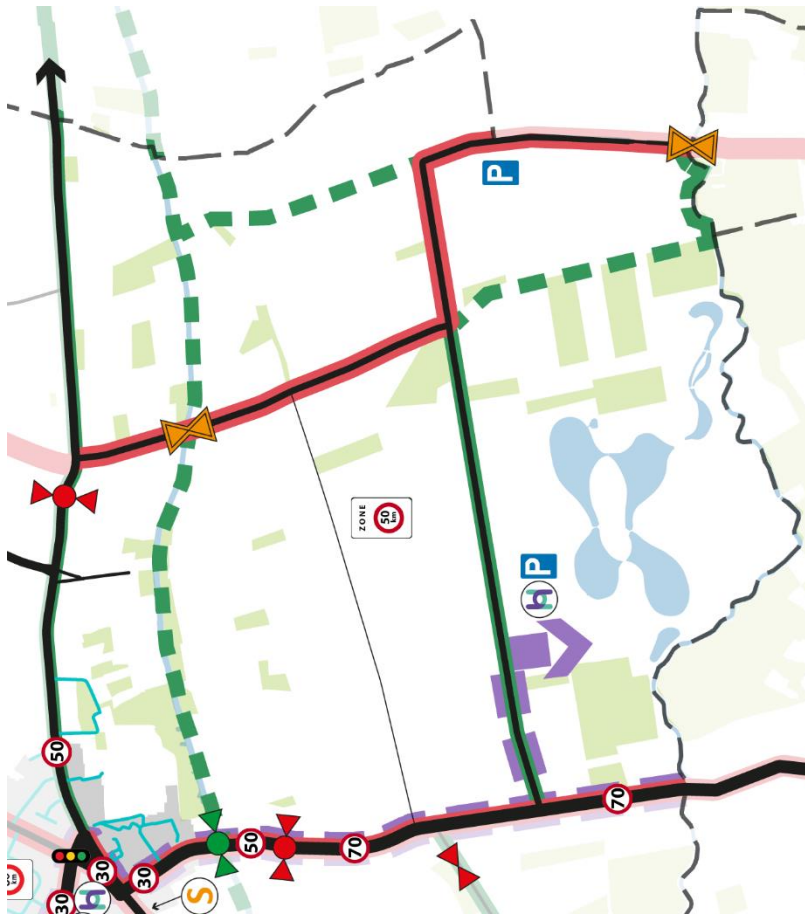
**GEMEENTE WACHTEBEKE  
BELEIDSPLAN  
VERKEERSSTRUCTUURSCHETS**

- Europese hoofdweg + Regionaal-Vlaamse vrachtroute
- Vlaamse hoofdweg + Regionaal-Vlaamse vrachtroute
- Interlokale weg
- Lokale verbindingsweg
- Lokale verbindingsweg - suggestie buurgemeente
- Ontsluitingsweg - suggestie buurgemeente
- Erfgoedingsweg / fix the mix-wijk
- Weg niet toegelaten voor gemotoriseerd verkeer
- Lokale vrachtroute
- Fietsnelweg
- Bovenlokale functionele fietsroute
- Lokale fietsroute
- Lokale fietsroute - voorstel

- Poorteffect
- Filter voor gemotoriseerd verkeer
- Filter voor vracht- en landbouwverkeer
- Te realiseren - te optimaliseren - gerealiseerd
- Gewenste snelheidszone
- Gewenste maximumsnelheid
- Belangrijke publieke parking (bestaand)
- Verkeerslichterregeld kruispunt (bestaand)
- Nieuwe aansluiting hoofdweg met gepland kruispunt in te snoeren
- Fietsstunnet te realiseren
- Fietsbrug te realiseren of optimaliseren
- Buurthoppinpunt - Lokaal hoppinpunt gepland
- Tractorsluis
- Eenrichtingscirculatie invoeren

- Afbakening kernen
- Bedrijventerrein - gepland bedrijventerrein
- Veilige schoolomgeving met ontsluiting
- Schoolomgeving met ontsluiting te optimaliseren
- Spoorlijn L204
- Gewenst station





**GEMEENTE WACHTEBEKE  
BELEIDSPLAN  
VERKEERSSTRUCTUURSCHETS**

- Europese hoofdweg + Regionaal-Vlaamse vrachtroute
- Vlaamse hoofdweg + Regionaal-Vlaamse vrachtroute
- Interlokale weg
- Lokale verbindingsweg
- Lokale verbindingsweg - suggestie buurgemeente
- Ontsluitingsweg - suggestie buurgemeente
- Erfdoegangsweg / fix the mixwijk
- Weg niet toegestaan voor gemotoriseerd verkeer
- Lokale vrachtroute
- Fietsweg
- Bovenlokale functionele fietsroute
- Lokale fietsroute
- Lokale fietsroute - voorstel

- ⊗ Zone
- ⊗ Filter voor gemotoriseerd verkeer
- ⊗ Filter voor vracht- en landbouwverkeer
- Te realiseren - te optimaliseren - gerealiseerd
- Ⓜ Gewenste snelheidszone
- Ⓜ Gewenste maximumsnelheid
- Ⓜ Belangrijke publieke parking (bestaand)
- Ⓜ Verkeerslichtengeregeld kruispunt (bestaand)
- Ⓜ Nieuwe aansluiting hoofdweg met gepland
- Ⓜ Kruispunt in te snoeren
- Ⓜ Fietstunnel te realiseren
- Ⓜ Fietstrug te realiseren of optimaliseren
- Ⓜ Buurthoppinpunt - Lokaal hoppinpunt gepland
- Ⓜ Tractorsluis
- Ⓜ Eenrichtingscirculatie invoeren

- ⊗ Afbakering kernen
- Ⓜ Bedrijventerrein - gepland bedrijventerrein
- Ⓜ Veilige schoolomgeving met ontsluiting
- Ⓜ Schoolomgeving met ontsluiting te optimaliseren
- Ⓜ Spoorlijn L204
- Ⓜ Gewenst station





## 5. FLANKERENDE MAATREGELEN

### 5.1. PARKEERBELEID

Op vlak van parkeren wil Wachtebeke een sturend doch pragmatisch parkeerbeleid ontwikkelen. Enerzijds is Wachtebeke geen stad waar een stringent parkeerbeleid autoverkeer én -bezit onmogelijk of onbetaalbaar wil maken. Anderzijds willen we, zeker in de kernen, geen vrijgeleide geven dat iedereen, overal en onbeperkt in de tijd zijn auto kan parkeren. Dit wil zeggen dat we streven naar een proactief parkeerbeleid volgens het principe **‘de juiste auto op de juiste plek op het juiste tijdstip’**.

Een doordacht gemeentelijk parkeerbeleid beperkt zich niet langer tot het plaatsen parkeerregulerende verkeersborden om overlast tegen te gaan, maar richt zich ook op een doordacht vergunningenbeleid bij nieuwe ontwikkelingen. Wachtebeke wil vooral inzetten op een doordacht **vergunningenbeleid** en overweegt momenteel niet om bewonerskaarten in te voeren.

In het **buitengebied** geldt zo veel mogelijk het principe dat de parkeerbehoefte op eigen terrein opgevangen moet worden. Dit geldt zowel voor bewoners als voor functies die zich in het buitengebied willen vestigen of uitbreiden. Op openbaar domein wordt daardoor geen extra aanbod meer voorzien. Dit betekent dat we in het buitengebied een **standstill-principe** opleggen en er dus bovenop de al bestaande en beschikbare parkeerplekken geen nieuwe parkeerplekken op openbaar domein meer zullen worden ingericht.

In de **kernen** wordt er wel een parkeeraanbod voorzien op openbaar domein, vooral in de vorm van langspaarkeerstroken in de (woon-)straten. Dit aanbod is vooral bedoeld voor **bezoekersparkeren** (klanten, bezoek, ...) met een eerder beperkte parkeerduur (enkele uren). **Langparkeren** (langer dan een dag) wordt best zo veel mogelijk opgevangen op de bestaande centrumparking.

Wachtebeke beschikt al over een gebiedsdekkend richtlijnenkader met parkeerrichtlijnen voor auto's en fietsen bij nieuwe meergezins- of groepswoningen<sup>13</sup>. Dit kader zet expliciet in op parkeren op eigen terrein, voldoende, kwalitatieve en vlot bereikbare fietsstallingen en oplaadmogelijkheden voor elektrische fietsen en auto's.

### 5.2. SCHOOLOMGEVINGEN

#### *Quickscan schoolomgevingen*

---

Wachtebeke telt **5 scholen**:

- Langeledeschool aan de Langelede;
- Vrije Basisschool Sint-Laurens in Overslag;
- Vrije Basisschool Sint-Laurens aan het Dr. Jules Persynplein in Wachtebeke-centrum;
- Vrije Kleuterschool Sint-Laurens, Vrije Basisschool Sint-Laurens, Sint-Laurensinstituut ASO campus Lyceum en Sint-Laurensinternaat aan het Dorp in Wachtebeke-centrum;
- Basisschool 't Zwaluwneest aan de Zwaluwlaan in de Warandewijk.

---

<sup>13</sup> Website Wachtebeke: <https://www.wachtebeke.be/sites/default/files/2021-02/parkeervoorzieningen.pdf>



Uit een **quickscan** van deze schoolomgeving is gebleken dat alleen de schoolomgevingen aan het Dorp in Wachtebeke-centrum en de schoolomgeving in de Warandewijk nog te optimaliseren zijn. De overige schoolomgevingen zijn reeds voldoende veilig ingericht.

De omgeving van de verschillende scholen aan het relatief drukke **Dorp in Wachtebeke-centrum** is redelijk veilig ingericht, maar er is nog ruimte voor verbetering. Vooral ter hoogte van de schoolpoort van de secundaire school zijn een aantal infrastructurele maatregelen aangewezen:

- Er ontbreekt momenteel een zebraad, ondanks de veel overstekende scholieren;
- De bestaande verkeersdrempel bevindt zich net ten zuiden van de schoolpoort, wat voor verkeer op het Dorp een verkeerd verwachtingspatroon creëert: vooral fietsende scholieren die uit de schoolpoort komen en het Dorp oprijden zijn niet goed zichtbaar. Het verschuiven van de verkeersdrempel richting schoolpoort (in combinatie met een zebraad) zou de ligging van de schoolpoort sterker benadrukken.

De basisschool 't Zwaluwnest aan de Zwaluwlaan in de **Warandewijk** ligt op het einde van een lusvormige straat met lage verkeersintensiteiten, wat positief is voor de verkeersveiligheid. De school zelf is echter moeilijk zichtbaar vanaf de straat, waardoor het voor verkeer op de Zwaluwlaan niet vanzelfsprekend is dat men zich in een schoolomgeving bevindt. Bovendien bevindt de school zich in een wijk met zeer veel verharding en overgedimensioneerde weginfrastructuur, wat in contrast staat met de vele (onverharde) olifantenpaadjes in de omgeving van de school. Hoewel er zich naar verkeersveiligheid toe niet onmiddellijk problemen stellen, kan de schoolomgeving dus wel kwalitatiever worden ingericht met meer aandacht voor de actieve weggebruikers.

### *Vrachtverkeer in schoolomgevingen*

Er ligt geen enkele schoolomgeving aan een lokale vrachtroute. De schoolomgevingen liggen in zones met een tonnageverbod voor voertuigen van meer dan 3,5 ton (uitgezonderd lokale bediening).

Wachtebeke wil zwaar verkeer in de schoolomgevingen tijdens de schoolspits zo veel mogelijk vermijden. Hiervoor werd op basis van het Charter Zwaar Verkeer van de Stad Brugge een eerste aanzet gemaakt voor een Charter Zwaar Verkeer wordt Wachtebeke. De gemeente wenst dit charter nog verder aan te scherpen.

Wachtebeke wil zwaar verkeer zo veel mogelijk op een positieve manier beïnvloeden en sturen. Om de gemeente maximaal bereikbaar en leefbaar te houden willen we, samen met de verschillende betrokken partners, de handen in elkaar slaan waarbij Wachtebeke zich wenst te engageren om het **zwaar verkeer van welk type dan ook en onder welke gelegenheid dan ook zo veel mogelijk uit de schoolomgevingen tijdens de schoolspitsmomenten te weren**. Wachtebeke engageert zich hiervoor door middel van 8 doelstellingen.

1. Wachtebeke streeft ernaar om alle vormen van transport met zwaar verkeer in de schoolomgevingen tijdens de begin- en einduren van de school tot een absoluut minimum te beperken. Dit vervalt tijdens de schoolvakanties. Voor wat betreft het transport van zwaar verkeer verbinden aannemers, (bouw)handelaren, leveranciers, transporteurs, ..., of elke andere firma die met zwaar verkeer betrokken is, zich ertoe om hun leveranciers en transporteurs in kennis te stellen van dit charter zwaar verkeer. Indien er transport/levering van zwaar verkeer in een schoolomgeving dient te gebeuren (en Wachtebeke is hiervan op de hoogte), wordt de school hiervan (indien mogelijk op voorhand) door Wachtebeke verwittigd. Het is de taak van de school om dit vervolgens naar de ouders en personeel verder te communiceren.





2. Wachtebeke houdt een actieve communicatie met elke firma, van welke hoedanigheid dan ook, die betrokken is bij het transport van zwaar verkeer in de buurt van de schoolomgevingen tijdens de schoolspitsen. Voor de vergunde werven met inname van het openbaar domein is de lokale politie een eerste aanspreekpunt om naar alternatieve rijroutes van dit zwaar verkeer te zoeken. Voor het transport van zwaar verkeer dat niet onder deze groep valt, is de dienst mobiliteit van de gemeente Wachtebeke een eerste aanspreekpunt om naar alternatieve routes te zoeken.
3. Wachtebeke wenst de aanwezigheid van landbouwvoertuigen (van elk mogelijk type, alsook deze van loonwerkers) in de schoolomgevingen tijdens de schoolspits tot een absoluut minimum te beperken.
4. Wachtebeke stemt de afvalophaling tijdens de begin- en einduren van de school af in het kader van de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd.
5. Wachtebeke stelt via het mobiliteitsplan dat het zwaar verkeer zoveel als mogelijk gebruik dient te maken van de hogere wegencategorisering en ook zo snel mogelijk naar het dit hogere wegennet dient te rijden.
6. Wachtebeke neemt dit charter in elke toekomstige vergunning en in elke aanbesteding op om zo de veiligheid rond scholen maximaal in de aandacht te houden en te blijven houden.
7. Wachtebeke vraagt elke betrokken firma de door hen gehanteerde rijroutes zo proper mogelijk te houden.
8. Wachtebeke vraagt conform het artikel 45 van het KB van 1/12/1975 om de lading van elk type zwaar verkeer in functie van mogelijke stof- of andere hinder correct af te dekken en vast te zetten.



### 5.3. OPLAADPUNTEN VOOR ELEKTRISCHE MOBILITEIT

Sinds 2016 werkt de Vlaamse Overheid aan de uitrol van basisinfrastructuur voor publieke laadpunten. In Wachtebeke werden sindsdien drie publieke laadpalen gerealiseerd (Dr. Jules Persynplein, OCMW-site en Omer Van Puyveldeplein).

Het Departement Mobiliteit en Openbare werken heeft in de zomer van 2022 een nieuw digitaal loket gelanceerd voor het aanvragen van publiek toegankelijke laadpalen op het openbare domein.

Iedereen die niet over een private parkeerplaats, garage of oprit, beschikt en dus zelf geen laadpunt kan installeren, kan een publiek toegankelijk laadpunt aanvragen op maximaal 250 meter afstand van de woonplaats.

Daarnaast kan de gemeente publiek toegankelijke laadpalen op strategische plaatsen aanvragen via datzelfde digitale loket. Hiervoor brengt de gemeente eerst in kaart over welke strategische plaatsen het gaat.

Meer info over publieke laadpunten voor elektrische wagens is terug te vinden op de websites van de Vlaamse Overheid<sup>14</sup>.

### 5.4. DEELMOBILITEIT

Om de beschikbare ruimte zo optimaal mogelijk te benutten zetten we in op deelmobiliteit. Een gedeeld vervoermiddel wordt efficiënter gebruikt. Een deelvoertuig staat minder stil omdat het door meerdere mensen wordt gebruikt.

Vandaag is er al een deelwagen beschikbaar op het Dr. Jules Persynplein. Vervoerregio Gent kan kijken naar de verdere uitbreiding van het deelwagenpark per gemeente. Als het aanbod zou uitbreiden, zal de gemeente een aantal acties nemen om de deelwagen interessant te maken:

- De gemeente voorziet een voorbehouden parkeerplaats
- We zorgen ervoor dat de voorbehouden parkeerplaatsen maximaal beschikbaar zijn door gerichte controle
- Goede herkenbaarheid van de autodeelplaats

Wachtebeke voert periodieke evaluaties van de deelwagen(s) uit zodat er snel ingespeeld kan worden bij over- of onderaanbod van deelwagens.

Wachtebeke wil haar inwoners ook stimuleren om de privéwagens te delen met burens of aan te bieden via een online platform.

---

<sup>14</sup> Website Vlaamse Overheid: <https://www.vlaanderen.be/een-elektrische-wagen-laden/publieke-laadpunten-voor-elektrische-voertuigen>,

<https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/publieke-laadpunten-voor-elektrische-wagens>



## 6. BOODSCHAP NAAR VERVOERREGIO GENT

Zoals al in het inleidende hoofdstuk werd gesteld is dit lokale mobiliteitsplan is geen eindpunt, maar slechts een tijdelijke 'halte'. Vandaar dat dit beleidsplan ook wil besluiten met een specifiek hoofdstuk dat opgaves en aandachtspunten formuleert voor verdere uitwerking en toekomstige samenwerking binnen de vervoerregio

*Bovenlokaal vrachtverkeer binnen de maas gevormd door de E34, R4-oost, E17 en vervoerregio Waasland*

- Een gedragen gemeentegrensoverschrijdende visie dringt zich op. Niet alleen afstemming met de buurgemeenten binnen de vervoerregio Gent, maar ook voor verdere afstemming met vervoerregio Waasland en Zeeuws-Vlaanderen (Nederland) is een rol weggelegd voor de vervoerregio;
- De problematiek van ongewenst vrachtverkeer op lokale wegen is ook sterk verbonden met de Viapass (kilometerheffing) voor vrachtwagens. Naast tijds winst leveren bepaalde sluiproutes immers ook een financieel voordeel op. In plaats van elke gemeente individueel – vaak dure infrastructurele – ingrepen te laten doen, zouden vervoerregio's ook hogerop kunnen pleiten om het rekeningrijden voor vrachtwagens op alle wegen slim te gaan sturen in plaats van nu enkel bepaalde trajecten te gaan belasten.

*Tangentiele OV-verbinding Zelzate – Station Beervelde – Wetteren*

- Bij het ontwerpen van het korte termijn-openbaar vervoerplan kwam een sterk gecumuleerde vraag naar boven voor een OV-verbinding binnen de oostelijke zone van de vervoerregio Gent;
- Wachtebeke heeft op zich als gemeente te weinig potentieel om dit te gaan bepleiten, maar vanuit een bovenlokaal perspectief blijft de gemeente vragende partij om dit verder onderzocht te zien.

*Problematiek van doorgaand zwaar landbouwverkeer*

- Dat door aanpassingen E34 en R4 niet meer over het hogere wegennet kan gereden worden met landbouwvoertuigen, stelt de gemeente Wachtebeke voor een aantal uitdagingen;
- Bij de aanpassingen van het hogere wegennet werden er geen alternatieven hiervoor uitgebouwd op niveau van het gewestwegennet, bijvoorbeeld door de aanleg van een volledige ventwegstructuur langs beide zijden van de E34;
- Dit is bijgevolg een voorbeeld van een bovenlokale problematiek die in de schoenen van een lokale overheid dreigt geduwd te worden;
- Bovendien worden buurgemeenten onderling tegen elkaar opgezet als elk voor zich een oplossing moet bedenken of veto's stelt;
- De gemeente Wachtebeke is van mening dat dit binnen een bovenlokaal kader moet onderzocht worden en ziet hiervoor een rol weggelegd bij de vervoerregio.



## 7. FUSIE WACHTEBEKE - LOCHRISTI

Op 19 en 23 mei 2022 hebben de gemeenteraden van Wachtebeke en Lochristi de eerste officiële stap gezet in hun fusieproces. Vanaf 1 januari 2025 zal er een nieuwe gemeente Lochristi zijn, die bestaat uit de deelgemeenten Beervelde, Lochristi, Zaffelare, Zeveneken én Wachtebeke.

Op dat moment zullen Wachtebeke en Lochristi nog elk hun eigen gemeentelijk mobiliteitsplan hebben. De actualisatie van het mobiliteitsplan van Lochristi dateert van 2011<sup>15</sup>. Het is niet de bedoeling dat het ene plan het andere plan zal overheersen of vervangen: het is de wens van de gemeente Wachtebeke dat de nakende fusie geen (grote) invloed zal hebben op de houdbaarheidsdatum van dit mobiliteitsplan voor het huidige grondgebied van Wachtebeke. Wel is het belangrijk om eventuele tegenstrijdigheden uit beide plannen op elkaar af te stemmen, of ontbrekende visies over de huidige gemeentegrenzen heen uit te werken.

### *Functie van de N449*

---

De N449 is in het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent geselecteerd als interlokale weg. Deze selectie wordt door Wachtebeke of Lochristi niet in vraag gesteld. Ook zijn zowel Wachtebeke als Lochristi sterk vragende partij om snel werk te maken van de (reeds geplande) veilige en comfortabele vrijliggende fietspaden langsheen de N449, gezien de selectie als bovenlokale functionele fietsroute.

Wachtebeke vraagt om de maximumsnelheid op korte termijn te verlagen naar 50 km/u in afwachting van de realisatie van veilige vrijliggende fietspaden. Na de herinrichting van de N449 kan 70 km/u buiten de bebouwde opnieuw toegelaten worden. Deze visie moet nog afgestemd worden met Lochristi.

---

<sup>15</sup> Website Lochristi: <https://www.lochristi.be/product/254/mobiliteitsplan>



## 8. ACTIETABEL

Dit lokale mobiliteitsplan heeft de ambitie om sterk richtinggevend te zijn bij alle volgende gemeentelijke beleidsbeslissingen rond mobiliteit. Maar de echte kracht zit hem in de uitvoering van de acties. Dit zijn immers de maatregelen die de inwoners en bezoekers aan van de gemeente bij hun verplaatsingen zullen ervaren. Heel wat acties vergen ook het engagement van andere actoren dan het gemeentebestuur. Onderstaande tabel biedt een overzicht per werkdomein volgens de oude procedure voor gemeentelijke mobiliteitsplannen. Op deze manier grijpen we expliciet terug naar de traditie binnen de Vlaamse mobiliteitswereld om via samenwerking tot de uitvoering van integrale mobiliteitsprojecten te gaan. Alle projecten, maatregelen en acties die in dit beleidsplan aan bod kwamen worden geordend volgens de klassieke werkdomeinen. Deze werkdomeinen zijn respectievelijk:

- A. Ruimtelijke projecten met invloed op mobiliteit
- B. Netwerken per modus
- C. Flankerend beleid

Elke actie wordt gekoppeld aan een of meer van de zeven ambities of doelstellingen uit het regionaal mobiliteitsplan van vervoerregio Gent, die werden overgenomen en toegepast op dit beleidsplan:














Voor elke actie wordt er ook een prioritering, timing, verantwoordelijke (trekker en partners) en budget aangestipt.















De actietabel kwam tot stand in onderlinge overeenkomst met de andere actoren. Door dit beleidsplan en de actietabel goed te keuren engageert elke actor zich om binnen haar eigen bevoegdheden, de budgettering en werkprogramma's hierop af te stemmen. Wanneer p.m. vermeld staat bij de raming wordt daarmee pro memorie bedoeld.















	ACTIE	DOELSTELLING	PRIORITEIT	TIMING	TREKKER	PARTNERS	KOSTPRIJSRAMING
<b>Werkdomein A: Ruimtelijke projecten met invloed op mobiliteit</b>							
<b>A.1: Ruimtelijke planning</b>							
	Uitvoeren RUP lokaal bedrijventerrein Walderdonk		★★★	CKML	Gemeente	-	€ 450.000
	Bij nieuwe ontwikkelingen investeerder laten bijdragen aan duurzame mobiliteit (voorzien van deelwagens, deelfietsen, kwalitatieve fietsstallingen, doorwaadbaarheid voor voetgangers, ...)		★★★	CKML	Gemeente	Projectontwikkelaars	p.m.
	Masterplan Omer Van Puyveldeplein		★★★	CKML	Gemeente	-	€ 250.000
	Masterplan Kloostersite Dorp		★★★	CKML	Gemeente	-	p.m.
	Richtlijnenkader woonontwikkelingen buiten de voorzieningen		★★★	CKML	Gemeente	-	p.m.
	Richtlijnenkader woonontwikkelingen Lindestraat – Godshuisstraat – Smishoek		★★★	CKML	Gemeente	-	p.m.
<b>Werkdomein B: Netwerken per modus</b>							
<b>B.1: Wegencategorisering, mobiliteitskamers en snelheidsplan</b>							
	Aangepast snelheidsplan invoeren		★★★	CKML	Gemeente	AWV	€ 40.000
	Uitvoeren project R4WO: nieuwe aansluiting Sint-Kruis-Winkel, nieuwe aansluiting N449, nieuw knooppunt E34 x R4, aangepaste aansluiting(en) in Zelzate, realisatie fietssnelweg F40		★★★	CKML	DWV	Gemeente, AWV, Provincie, Gent, Zelzate	p.m.
	Wegen herinrichten volgens de inrichtingsprincipes die horen bij de nieuwe wegcategorisering		★★★	CKML	Gemeente	AWV	p.m.
	Stationsstraat inrichten als lokale ontsluitingsweg		★★★	CKML	Gemeente	RioPact, Aquafin, Provincie	€ 1.250.000
	Axelsvaardeken inrichten als een lokale verbindingsweg		★★★	CKML	Gemeente	RioPact, Aquafin, Provincie	€ 1.250.000












	Creëren van poorteffect bij overgangen zone 50 – zone 30.		★★★	CKML	Gemeente	AWV, afstemmen met Lochristi?	€ 75.000
	Schoolomgevingen uniform inrichten.		★★★	CKML	Gemeente	-	€ 25.000
	Eenrichtingscirculatie invoeren in Catharinastraat-Zuid tussen Achterhoek en de zuidelijke ventweg van de E34.		★★★	CKML	Gemeente	-	€ 5.000
<b>B.2: Voetgangersvoorzieningen</b>							
	Bij de herinrichting van voetpaden een obstakelvrije zone van 1,5m hanteren (verordening voetgangers).		★★★	CKML	Gemeente	-	p.m.
	Onderzoeken welke trage verbindingen opgewaarderd kunnen worden om de doorwaadbaarheid van de kernen en wijken te verhogen		★★★	CKML	Gemeente	-	p.m.
	Blijven ondersteunen van speel- en leefstraten		★★★	CKML	Gemeente	-	p.m.
<b>B.3: Fietsroutenetwerk</b>							
	Aanleg van fietspaden langs N449-noord (module 13)		★★★	CKML	Gemeente	AWV, RioPact	€ 1.870.000
	Aanleg van fietspaden langs N449-zuid (module 13)		★★★	CKML	Gemeente	AWV, RioPact	€ 1.870.000
	Vervolledigen fietssnelweg F41 tussen N449 en R4/F40		★★★	CKML	DWV	Gemeente, Provincie, AWV	p.m.
	Optimaliseren verbinding tussen Moervaart en Verbindingsstraat voor de fietser (fietscomfort aansluiting Verbindingsstraat)		★★★	CKML	Gemeente	-	€ 30.000
	Realiseren fietspad tussen N449 en Dorp/Pottershoek langs oostelijke oever Langeledevaart. Gemeente koopt gronden aan, provincie is trekker voor aanleg (LAF-route).		★★★	CKML	Gemeente	Provincie	€ 30.000
	Realiseren voetgangers- en fietsersbrug over Langeledevaart t.h.v. Cornilstraat		★★★	CKML	Gemeente	-	€ 100.000














	Herinrichting van Mendonkdreef als lokale fietsroute: nieuwe toplaag		★★★★	CKML	Gemeente	-	€ 200.000
	Herinrichting van Mendonkdreef als lokale fietsroute: kasseien met betonstrook voor fietscomfort, beveiligde en vertragende oversteek-plaats Oostdonkpad		★★★★	CKML	Gemeente	VLM	€ 170.000
	Inventariseren van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur en een prioriteitenlijst opstellen voor de herinrichting van fietsinfrastructuur		★★★	CKML	Gemeente	-	p.m.
	Uitwerken van een duidelijk beleid rond fietsenstallingen op openbaar domein: een fietsnietje wordt de nieuwe standaard, er worden geen wielklemmen meer voorzien		★★★	CKML	Gemeente	-	p.m.
	Inventariseren van de fietsenstallingen op openbaar domein en bepalen waar er extra fietsenstallingen voorzien moeten worden		★★★	CKML	Gemeente	-	p.m.
	Aansluiten fietspad en voetpad Melkerijstraat met de N449		★★★★	CKML	Gemeente	Projectontwikkelaars	€ 245.000
	Fietspad Langelede: tussen kapel – (Kleine) Melkerijstraat		★★★	CKML	Gemeente	-	€ 500.000
	Heraanleg Kalvebrug – realiseren veilige fietsverbinding naar Provinciaal domein		★★★★	CKML	Gemeente	Provincie, VLM, RioPact	€ 750.000
	Realiseren aansluiting fietsverbinding fietspad langs Stenenbrug naar de Maaibosdreef (Moerbeke)		★★★	CKML	Gemeente (Wachtebeke /Moerbeke)	Provincie, VLM	€ 21.742
B.4: Openbaar vervoernetwerk en hoppinpunten							
	Personenvervoer op L204 realiseren met haltes op vlot bereikbare locatie voor de inwoners van Wachtebeke.		★★★★	CKML	NMBS	Infrabel, DVW, gemeente, Zelzate	p.m.
	Hoppinpunt realiseren in Wachtebeke-centrum		★★★★	CKML	VVR	Gemeente, De Lijn, MOW	€ 18.066
	Hoppinpunt realiseren in Domein Puyenbroeck		★★★★	CKML	VVR	Gemeente, De Lijn, MOW	€ 20.000















	Hoppinpunt realiseren in Overslag.		★★★★	CKML	VVR	Gemeente, De Lijn, MOW	€ 20.000
	Locatie en prioritering onderzoeken van hoppinpunt in Warandewijk.		★★★★	CKML	VVR	Gemeente, De Lijn, MOW	p.m.
	Locatie en prioritering onderzoeken van hoppinpunt aan Langelede.		★★★★	CKML	VVR	Gemeente, De Lijn, MOW	p.m.
	Toegankelijkheid en bereikbaarheid van de bushaltes systematisch verbeteren bij heraanleg of herinrichting van het openbaar domein (looproutes, fiets-stallingen, minder mobiele gebruikers)		★★★★	CKML	Gemeente	De Lijn, AWV	p.m.
	Onderzoeken van ondersteunende infrastructuur bij hoppinpunten (bv. pakjesautomaat)		★★★★	CKML	Gemeente	VVR	p.m.
	Systematisch Dienst Doorstroming van De Lijn betrekken bij herinrichtingen (bv. poorteffecten, insnoeringen van kruispunten) die impact kunnen hebben op busroutes.		★★★★	CKML	Gemeente	De Lijn	p.m.
B.5: Vrachtverkeer							
	Onderzoek en afstemming rond vrijwaren van interlokale maas voor doorgaand vrachtverkeer met vervoerregio Gent, stad Gent en buurgemeenten, in het bijzonder voor volgende assen: - N449 (Lochristi) - Zuidelijke parallelweg E34 (Moerbeke) - Papdijk (Moerbeke) - Kalve – Peene (Moerbeke) - Warande – Pottershoek – Dorp (Stad Gent) - Molenstraat (Terneuzen (Nederland))		★★★★	CKML	VVR Gent	Wachtebeke, VVR Waasland, Stad Gent, Lochristi, Moerbeke, Zelzate, Terneuzen, Lokeren, Politiezones	p.m.
	Filter voor sluipverkeer en vrachtverkeer in Akkerstraat te onderzoeken		★★★★	CKML	Gemeente	Brandweezerzone Centrum, Zelzate	€ 10.000
	Filter voor sluipverkeer en vrachtverkeer aan Stenenbrug te onderzoeken		★★★★	CKML	Gemeente	Lokeren	p.m.















	Filter voor sluipverkeer en vrachtverkeer t.h.v. Kalvebrug versterken		★★★	CKML	De Vlaamse Waterweg	Gemeente	p.m.
	Aanvullend reglement en opmaak bewegwijzeringsplan voor lokale vrachtroutes en tonnageverboden		★★★	CKML	Gemeente	Politiezones	€ 1.000
	Gezamenlijk verder aanscherpen van het Charter Zwaar Verkeer om zwaar verkeer te weren uit schoolomgevingen		★★★	CKML	Gemeente	Scholen, politiezones, Transport en Logistiek Vlaanderen	p.m.
<b>Werkdomein C: Flankerend beleid</b>							
<b>C.1: Parkeerbeleid</b>							
	Toepassen van standstill-principe voor parkeeraanbod op openbaar domein in het buitengebied		★★★	CKML	Gemeente	-	p.m.
	Parkeeraanbod in de kernen uitbouwen i.f.v. bezoekersparkeren m.u.v. centumparking voor langparkeren		★★★	CKML	Gemeente	-	p.m.
	Opmaak van nieuwe parkeernormen en -richtlijnen voor nieuwe ontwikkelingen die explicieter ook inzetten op fietsparkeren		★★★	CKML	Gemeente	-	p.m.
<b>C.2: Vervoersmanagement scholen, bedrijven, evenementen, diensten</b>							
	Optimaliseren schoolomgeving Dorp: verschuiven van verkeersdrempel en voorzien van zebepad		★★★	CKML	Projectontwikkelaar	Gemeente	p.m.
	Kwalitatiever inrichten schoolomgeving Warandewijk (o.a. verbeteren van zichtbaarheid)		★★★	CKML	Gemeente	-	p.m.
	Scholen vragen om schoolvervoer-plannen op te maken		★★★	CKML	Gemeente	Scholen	p.m.
	Uitvoeren van tweejaarlijkse school-enquête en opvolging verplaatsingsgedrag		★★★	CKML	Gemeente	Scholen	p.m.
	Bij (grootschalige) activiteiten en evenementen op Provinciaal domein Puyenbroeck evenementen wordt er een mobiliteitsplan opgemaakt door de organisator waarbij een zo duurzaam mogelijk de bereikbaarheid georganiseerd wordt		★★★	CKML	Provincie	Gemeente	p.m.



	Bij vergunningsaanvragen voor events en rondritten op de openbare weg de principes van het vrijwaren van mobiliteitskamers opleggen als voorwaarde		★★★	C K M L	Gemeente	Politiezones	p.m.
	Optimaliseren schoolomgeving Dr. J. Persynplein i.h.k.v.erschikking		★★★★	C K M L	School	Gemeente	p.m.
	Optimaliseren ruime omgeving Langeledeschool (verruimen bocht, herinrichten kruispunt,...)		★★★★	C K M L	Gemeente	-	€ 50.000
<b>C.3: Oplaadpunten en deelmobiliteit</b>							
	Onderzoeken van verdere uitbreiding van deelwagens en deelfietsen op strategische locaties in de gemeente		★★★	C K M L	VVR	Gemeente	p.m.
	Evaluëren van de werking van deelwagens en deelfietsen en aanbod hierop afstemmen		★★★	C K M L	VVR	Gemeente	p.m.
	Uitrol collectieve oplaadpunten voor elektrische wagens.		★★★	C K M L	Gemeente	-	p.m.
<b>C.4: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie voor doelgroepen</b>							
	Regelmatig op een positieve manier naar de bevolking en de eigen werknemers communiceren over maatregelen voor een duurzamere mobiliteit		★★★	C K M L	Gemeente	-	p.m.
	Realisaties op het openbaar domein in de verf zetten		★★★	C K M L	Gemeente	-	p.m.
	Blijven inzetten op verkeers- en vervoerseducatie bij scholieren		★★★	C K M L	Scholen	Politie, Gemeente	p.m.
	Nieuwe inwoners informatie geven over fiets- en schoolroutes		★★★	C K M L	Gemeente	-	p.m.
	Met gerichte acties deelnemen aan de jaarlijkse week van de mobiliteit		★★★	C K M L	Gemeente	-	p.m.
<b>C.5: Handhaving</b>							
	Inzetten op handhaving van lokale vrachtroutes en tonnagebeperkingen		★★★	C K M L	Politie	Gemeente, buurgemeenten	p.m.
	Inzetten op snelheidshandhaving, in het bijzonder in verblijfsgebieden en in zones 30		★★★	C K M L	Politie	Gemeente	p.m.



	Ongevallengegevens blijven gebruiken als input voor veiligheidsbeleid en snelheidscontroles		★★★	CKML	Politie	Gemeente	p.m.
	Terugkoppelen van verkeersveiligheids-cijfers naar beleid en bevolking		★★★	CKML	Gemeente	Politie	p.m.
	Terugkoppelen van ongevallengegevens naar het beleid		★★★	CKML	Gemeente	Politie	p.m.
	Inzetten op handhaving i.f.v. bescherming trage weggebruikers (fout parkeren, ...)		★★★	CKML	Politie	Gemeente	p.m.
C.6: Beleidsondersteuning							
	Dienst(bak)fietsen ter beschikking stellen voor het gemeentepersoneel (er zijn 2 elektrische dienstfietsen).		★★★	CKML	Gemeente	-	€ 6.000
	E-fietsleaseprogramma voor het gemeentepersoneel verderzetten.		★★★	CKML	Gemeente	-	p.m.
	Gunstige maatregelen voor personeel i.f.v. duurzame mobiliteit (bv. gratis OV-abonnement voor personeel, fietsvergoeding up-to-date, oplaadmogelijkheden elektrische fietsen en/of auto...)		★★★	CKML	Gemeente	-	p.m.
C.7: Monitoring en evaluatie							
	Uitvoeren van structurele verkeerstellingen van alle modi op strategische locaties		★★★	CKML	Gemeente		p.m.
	Terugkoppeling van de monitoringgegevens naar het beleid		★★★	CKML	Gemeente		p.m.
	Uitvoeren van mobiliteitsenquêtes onder de bevolking en opvolgen van de feedback in functie van de nood.		★★★	CKML	Gemeente		p.m.
	Een mobiscan laten uitvoeren voor de gemeente.		★★★	CKML	Gemeente	-	€ 5.000
	Afstemming mobiliteitsplan i.h.k.v. fusie		★★★	CKML	Wachtebeke Lochristi	+	p.m.



## 9. BIJLAGE

- Formele nota m.b.t. bezorgdheid over routes voor landbouwverkeer na realisatie R4WO toe te voegen
- Samenvatting van de opmerkingen en bezwaren tijdens het openbaar onderzoek.





[WWW.VENECO.BE](http://WWW.VENECO.BE)



[WWW.MINTNV.BE](http://WWW.MINTNV.BE)