

MOBILITEITSPLAN

BELEIDSPLAN

Sint-Niklaas
Oh zo verrassend

Deel 1. De Mobiliteitsvisie van Sint-Niklaas 5
inleiding: Sint-Niklaas voorbereid op morgen 6
Vijf leidende principes voor de mobiliteit van morgen 8
Waar streven we naar tegen 2040? 10
Deel 2. Het ruimtelijk en verkeerskundig raamwerk 16
DE REGIONALE POSITIE BINNEN HET WAASLAND 17
DE DRIE TOEKOMSTPLEKKEN ALS MOTOR VAN VERANDERING 25
MOBILITEITSUITDAGINGEN VOOR DE TOEKOMST 26
Deel 3. wegencategorisering als fundament en relatie tot de andere netwerken 35
Wegencategorisering 36
Overwegen: Eerst verbinden, dan transformeren 44
voetgangersnetwerken 47
Netwerk trage wegen 55
Fietsnetwerken 59
Netwerk openbaar vervoer 65
Vrachtroutenetwerk 71
Deel 4. Ondersteunende systemen 78
fietsparkeren 79
HOPPIN-punten 86
visie DEELMOBILITEIT 90
Vrachtwagenparkeren 95
Visie autoparkeren 97
Deel 5 aanzet actieprogramma 138

LEESWIJZER: OPBOUW BELEIDSPLAN

Het mobiliteitsplan van Sint-Niklaas is opgebouwd uit vier samenhangende delen die stapsgewijs toewerken van visie naar uitvoering.

Deel 1 – De mobiliteitsvisie van Sint-Niklaas beschrijft de ambities van de stad op lange termijn. Dit deel schetst de maatschappelijke context, formuleert de vijf leidende principes voor de mobiliteit van morgen en vertaalt deze in strategische doelstellingen richting 2040.

Deel 2 – Het ruimtelijk en verkeerskundig raamwerk plaatst de mobiliteitsvisie binnen de regionale en ruimtelijke context van Sint-Niklaas. De rol van de stad binnen het Waasland, de drie toekomstplekken en de belangrijkste mobiliteitsuitdagingen vormen hierbij het vertrekpunt voor de verdere uitwerking van het mobiliteitsbeleid.

Deel 3 – Wegencategorisering als fundament en relatie tot de andere netwerken vormt de kern van het mobiliteitsplan. Vanuit de wegencategorisering wordt de gewenste werking van het mobiliteitssysteem beschreven. Vervolgens wordt ingezoomd op de verschillende netwerken voor overwegen, voetgangers, trage wegen, fietsers, openbaar vervoer en vrachtverkeer, en hun onderlinge samenhang.

Deel 4 – Ondersteunende systemen behandelt de instrumenten die de werking van deze netwerken versterken. Hier komen thema's zoals fietsparkeren, Hoppinpunten, deelmobiliteit, vrachtwagenparkeren en autoparkeren aan bod. Deze systemen ondersteunen de bereikbaarheid van de stad en helpen de ambities uit de voorgaande delen te realiseren.

Deel 5 – Actieplan

Deel 6 – Management summary – beknopte samenvatting van het beleidsplan

Samen vormen deze zes delen één integraal kader waarmee Sint-Niklaas zich voorbereidt op de mobiliteitsuitdagingen van vandaag én morgen.

LEESWIJZER: PLANHORIZON EN FASERING

Dit mobiliteitsplan kijkt vooruit naar de ontwikkeling van Sint-Niklaas op lange termijn. Niet alle ambities kunnen echter binnen dezelfde periode gerealiseerd worden. Daarom wordt in het plan gewerkt met een onderscheid tussen korte, middellange en lange termijn. Dit onderscheid helpt om prioriteiten te stellen en projecten in een logische volgorde op te bouwen.

Korte termijn (KT): 2026-2031

De korte termijn komt overeen met de huidige beleidsperiode. De focus ligt op maatregelen die vandaag al uitvoerbaar zijn, het wegwerken van urgente knelpunten, het opstarten van noodzakelijke studies en het realiseren van projecten waarvoor reeds voldoende draagvlak, financiering of planvorming aanwezig is.

Middellange termijn (MLT): 2031-2036

De middellange termijn omvat de verdere uitbouw van de mobiliteitsstructuur van Sint-Niklaas tegen 2036. In deze periode worden de belangrijkste netwerken versterkt, krijgen de toekomstplekken verder vorm en worden grotere infrastructuurprojecten gerealiseerd die bijkomende voorbereiding of samenwerking met andere overheden vereisen.

Lange termijn (LT): 2036 en verder

De lange termijn beschrijft het gewenste mobiliteitssysteem op het einde van de transitie. Het gaat om complexe projecten en structurele veranderingen die vaak de looptijd van dit mobiliteitsplan overstijgen

DEEL 1.
DE MOBILITEITSVISIE VAN SINT-NIKLAAS



INLEIDING: SINT-NIKLAAS VOORBEREID OP MORGEN

MOBILITEIT ALS HEFBOOM VOOR EEN GROEIENDE STAD:

Sint-Niklaas staat voor een dubbele uitdaging. Enerzijds geven het Regionaal Mobiliteitsplan Waasland en de Vlaamse mobiliteitstransitie duidelijke richting aan hoe verplaatsingen in de toekomst georganiseerd worden. Anderzijds staat de stad zelf voor een periode van **ingrijpende ruimtelijke verandering**. Met de ontwikkeling van de stationsomgeving, de SVK-site en de Moerlandsite ontstaan **drie toekomstplekken** die de stad de komende decennia mee vorm zullen geven.

Deze ontwikkelingen creëren ruimte voor nieuwe woningen, werkgelegenheid, voorzieningen, recreatie en ontmoeting. Ze bieden kansen om Sint-Niklaas verder uit te bouwen als **een aantrekkelijke, veilige en bruisende centrumstad**, met respect voor de eigenheid van de deelgemeenten. Tegelijk brengen zij bijkomende mobiliteitsvragen met zich mee. Meer inwoners, bezoekers, werknemers, studenten en scholieren zorgen voor meer verplaatsingen. Het is daarom niet voldoende om enkel de mobiliteitsproblemen van vandaag op te lossen. **Dit mobiliteitsplan kijkt vooruit en bereidt Sint-Niklaas voor op de stad van morgen.**

Dit beleidsplan bouwt daarbij verder op de keuzes die in het lokaal mobiliteitsplan van 2015 werden gemaakt. Dat plan zette sterk in op het terugdringen van doorgaand verkeer uit het stadscentrum en het verhogen van de leefbaarheid van de binnenstad. Met de recente realisatie van de Grote Markt werd een belangrijk sluitstuk van deze visie uitgevoerd. Het nieuwe mobiliteitsplan vormt de volgende stap in deze evolutie. Waar het vorige plan vooral focuste op het weren van doorgaand verkeer uit het centrum, ligt de nadruk nu op het **verbinden van het huidige stadscentrum met de drie toekomstplekken**, het versterken van duurzame verplaatsingen en het verder uitbouwen van een duidelijke verkeersstructuur waarbij doorgaand verkeer maximaal gebruikmaakt **van de hoofdassen en tangenten** rond de stad.

Mobiliteit vormt een essentiële randvoorwaarde voor het functioneren van de stad. De manier waarop mensen en goederen zich verplaatsen heeft een directe impact op de bereikbaarheid van scholen, zorgvoorzieningen, handelszaken, bedrijven, culturele en sportieve infrastructuur en andere maatschappelijke functies. **Een performant mobiliteitssysteem ondersteunt de economische dynamiek van de stad, versterkt de aantrekkelijkheid van de stadskern, garandeert een goede bereikbaarheid** van de deelgemeenten en draagt bij aan een sterke lokale economie en een kwalitatieve leefomgeving.

Het mobiliteitsbeleid staat daarom niet los van andere beleidsdoelstellingen, maar ondersteunt de ambities van het stadsbestuur inzake **veiligheid, welvaart, leefkwaliteit en sociale verbondenheid**. Veilige straten en kruispunten, toegankelijke schoolomgevingen, comfortabele fiets- en wandelverbindingen en een betrouwbaar openbaar vervoersnetwerk dragen bij aan een stad waarin inwoners zich veilig en zelfstandig kunnen verplaatsen. De bereikbaarheid van handelszaken, bedrijven en bedrijventerreinen ondersteunt de economische ontwikkeling en werkgelegenheid, terwijl een doordachte inrichting van het openbaar domein ruimte creëert voor ontmoeting, recreatie en groen.

De voorziene groei van Sint-Niklaas moet samengaan met een hoge leefkwaliteit. Dat vraagt een mobiliteitsbeleid dat inzet op **verkeersveiligheid, duurzame verplaatsingen, bereikbaarheid en slim ruimtegebruik**. Nieuwe ontwikkelingen moeten kunnen groeien zonder dat dit leidt tot een onevenredige toename van verkeersdruk, parkeerdruk of hinder voor de omliggende woonbuurten. Tegelijk wil de stad blijven investeren in sterke verbindingen tussen de stadskern en de deelgemeenten, zodat inwoners vlot toegang hebben tot onderwijs, zorg, werk, handel, ontspanning en dienstverlening.

Dit mobiliteitsplan vertrekt vanuit de overtuiging dat bereikbaarheid, veiligheid en leefkwaliteit hand in hand kunnen gaan. Het vormt een strategisch kader om de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in goede banen te leiden, de aantrekkelijkheid van Sint-Niklaas verder te versterken en een duurzame, verbonden en toekomstgerichte stad uit te bouwen voor huidige en toekomstige generaties.

VAN REGIONALE KEUZES NAAR EEN LOKALE TOEKOMSTVISIE

Het Regionaal Mobiliteitsplan Waasland vormt het kader voor dit beleidsplan. De regionale keuzes rond wegencategorisering, openbaar vervoer, vrachtverkeer en Hoppinpunten leggen de fundamenten van het mobiliteitssysteem vast. Dit beleidsplan vertaalt die principes naar de lokale context van Sint-Niklaas.

Dat betekent onder meer:

- verder uitbouwen van een fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers;
- versterking van trein, bus en combimobiliteit;
- woonkernen en landelijke gebieden beschermen tegen sluipverkeer;
- doorgaand verkeer bundelen op de daarvoor bestemde hoofdassen;
- benutten van de kansen die nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen bieden.

De uitdaging bestaat erin deze regionale keuzes te verbinden met de eigen stedelijke ambities. Niet door één vervoersmiddel centraal te stellen, maar door een samenhangend systeem te creëren waarin elke modus zijn rol vervult.

VIJF LEIDENDE PRINCIPES VOOR DE MOBILITEIT VAN MORGEN

1. VERBINDEN VAN MENSEN, PLAATSEN EN DEELGEMEENTEN

Sint-Niklaas groeit niet alleen in het stadscentrum. Ook de deelgemeenten blijven een essentieel onderdeel van het stedelijk netwerk. Het mobiliteitsbeleid zet daarom in op sterke verbindingen tussen de dorpskernen, het centrum (inclusief toekomstplekken) en de bovenlokale netwerken. Bereikbaarheid blijft een basisvoorwaarde voor een sterke stad.

2. ACTIEVE MOBILITEIT ALS RUGGENGRAAT VAN DE STAD

Actieve mobiliteit vormt de basis van een bereikbaar, gezond en leefbaar Sint-Niklaas. Voor verplaatsingen binnen de stad en de deelgemeenten moeten wandelen en fietsen de meest logische, comfortabele en veilige keuze zijn. Daarom wordt prioritair ingezet op kwalitatieve verbindingen tussen woonwijken, scholen, winkels, voorzieningen, recreatiegebieden, openbaarvervoersknooppunten en de verschillende toekomstplekken.

De verdere uitbouw van het voetgangersnetwerk, met onder meer de winkelwandellus, de parklus en de verbinding van het centrum met de drie toekomstplekken, zorgt voor een fijnmazig en aantrekkelijk netwerk voor voetgangers. Daarnaast versterken de fietssnelwegen en het functioneel fietsnetwerk de fietsbereikbaarheid binnen Sint-Niklaas en de verbindingen met de omliggende gemeenten.

Dit netwerk moet inwoners in staat stellen zich zelfstandig, veilig en vlot te verplaatsen en biedt een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Zo neemt de afhankelijkheid van de wagen af, vermindert de druk op het wegennet en ontstaat meer ruimte voor een kwalitatieve publieke ruimte. Actieve mobiliteit draagt daarmee niet alleen bij aan de verkeersveiligheid en de gezondheid van inwoners, maar ook aan een hogere leefkwaliteit en een aantrekkelijker stads- en dorpsweefsel.

3. SLIM GEBRUIK VAN DE BESCHIKBARE RUIMTE

Publieke ruimte wordt steeds schaarser. Daarom wordt ruimte in de eerste plaats ingezet waar ze de grootste maatschappelijke meerwaarde creëert.

Dat betekent:

- meer ruimte voor wandelen en fietsen;
- meer kwalitatief groen en verblijfskwaliteit;
- bundeling van parkeren op geschikte locaties;
- concentratie van verkeer op daarvoor geschikte assen.

4. EEN ROBUUST EN TOEKOMSTBESTENDIG MOBILITEITSSYSTEEM

Het mobiliteitsnetwerk ondersteunt en stimuleert toekomstige groei. Daarom zet Sint-Niklaas in op:

- een duidelijke wegencategorisering;
- conflictarme oplossingen voor spoorbarrières met grote aandacht voor de verbinding en samenhang tussen de dorpskernen
- sterke openbaarvervoerknooppunten;
- een performant vrachtnetwerk;
- voldoende capaciteit op de strategische verbindingen naar de toekomstplekken.

5. LEEFKWALITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID VOOROP

Mobiliteit moet bijdragen aan een aangename leefomgeving. Woonwijken, dorpskernen en landelijke gebieden mogen geen ongewenste verkeersruimte worden.

Verkeersveiligheid, toegankelijkheid, gezondheid en leefbaarheid vormen daarom een toetssteen voor alle toekomstige mobiliteitsprojecten.



WAAR STREVEN WE NAAR TEGEN 2040?

PRESTATIE INDICATOREN: WAT WILLEN WE TEGEN 2040 BEREIKEN?

ONDERSCHRIJVEN VAN DE REGIONALE DOELSTELLINGEN

Dit mobiliteitsplan bouwt verder op de ambities van het Regionaal Mobiliteitsplan Waasland. Als centrumstad binnen de vervoerregio neemt Sint-Niklaas een belangrijke rol op in het realiseren van de regionale mobiliteitstransitie. De lokale doelstellingen en indicatoren worden daarom niet alleen afgestemd op de noden van Sint-Niklaas, maar dragen ook bij aan de zes strategische doelstellingen van de vervoerregio Waasland. Door lokale projecten en maatregelen te verbinden met deze regionale ambities ontstaat een samenhangend kader voor monitoring en evaluatie, waarbij Sint-Niklaas haar bijdrage levert aan de mobiliteitsdoelstellingen voor het volledige Waasland.

Het regionaal mobiliteitsplan streefde volgende 6 strategische doelstellingen na, die door de stad mee onderschreven werden.



Strategische doelstelling 1: We laten meer en meer de wagen en de vrachtwagen aan de kant.



Strategische doelstelling 2: We houden onze steden, dorpen en economische knooppunten vlot bereikbaar.



Strategische doelstelling 3: We aanvaarden geen dodelijke verkeersslachtoffers meer.



Strategische doelstelling 4: We weren het drukke verkeer uit onze steden en dorpskernen.



Strategische doelstelling 5: We verminderen de druk op het milieu en we verbruiken minder



Strategische doelstelling 6: We garanderen iedereen de mogelijkheid om zich te verplaatsen.

DOELSTELLINGEN STAD SINT-NIKLAAS

Om de voortgang van de mobiliteitsvisie op te volgen, worden aan elk van de vijf leidende principes van dit plan een aantal strategische Indicatoren gekoppeld. Deze indicatoren richten zich niet op de uitvoering van individuele projecten, maar op de maatschappelijke effecten die het mobiliteitsbeleid wil realiseren.

De Indicatoren vormen het overkoepelende monitoringskader van het mobiliteitsplan en bieden de stad de mogelijkheid om periodiek te evalueren of de beoogde evolutie daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

In de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan worden deze strategische Indicatoren vertaald naar operationele doelstellingen en concrete acties of projecten. Zo ontstaat een duidelijke samenhang tussen visie, uitvoering en monitoring, waarbij lokale projecten en maatregelen bijdragen aan de realisatie van de bredere mobiliteitsambities van Sint-Niklaas.

1. VERBINDEN VAN MENSEN, PLAATSEN EN DEELGEMEENTEN

Wat willen we bereiken?
Sint-Niklaas blijft één samenhangende stad waarin het centrum, de drie toekomstplekken en de deelgemeenten veilig, vlot en duurzaam met elkaar verbonden zijn.

Bijzondere aandacht gaat naar de verbindingen tussen de drie toekomstplekken onderling en met het bestaande stadshart, zodat nieuwe ontwikkelingen geen geïsoleerde eilanden worden maar een volwaardig onderdeel van de stad.

Strategische indicatoren 2040

- Bij ingebruikname zijn 100% van de drie toekomstplekken multimodaal bereikbaar: elke toekomstplek moet aantoonbaar aangesloten zijn op het plusnetwerk, functioneel fietsnetwerk, regulier openbaar vervoer en een ontsluitingsroute naar het dragend autonetwerk. Geen ontbrekende schakels meer op het gewenste hoofdnetwerk voor voetgangers en fietsers.
- De Tevredenheid van zowel inwoners als bezoekers over de bereikbaarheid van scholen en winkels & horeca stijgt tot minstens 75%. De tevredenheid over de bereikbaarheid van de eigen woning en werkplaats blijft minstens 80% scoren. Daarnaast wijkt de score voor bezoekers maximaal 10%-punt af van de score gegeven door inwoners.

2. ACTIEVE MOBILITEIT ALS RUGGENGRAAT VAN DE STAD

Wat willen we bereiken?
Wandelen en fietsen worden de vanzelfsprekende keuze voor korte en middellange verplaatsingen.
De groei van Sint-Niklaas mag niet leiden tot een evenredige groei van het autoverkeer. Daarom investeert de stad in veilige, comfortabele en directe verbindingen voor voetgangers en fietsers, aangevuld met verkeerseducatie, sensibilisering en handhaving.
Strategische Indicatoren 2040

- Evolutie naar een modal split op stadsniveau van 60% duurzame modi en 40% gemotoriseerde modi tegen 2040.

- Tegen 2040 gebeurt minstens 40% van alle verplaatsingen met de fiets. Tegen 2040 minstens 80% tevredenheid over veiligheid en comfort van het fietsnetwerk.3. Slim gebruik van de beschikbare ruimte

Wat willen we bereiken?
Meer publieke ruimte vrijmaken voor mensen, groen, verblijfskwaliteit en actieve mobiliteit door parkeren efficiënter te organiseren.
De verschuiving van straatparkeren naar geclusterde parkeeroplossingen vormt één van de belangrijkste hefbomen binnen dit mobiliteitsplan.

Strategische Indicatoren 2040

- Shift van straatparkeren binnen de autoluwe binnenstad naar geclusterd parkeren. Efficiënt gebruik van geclusterde parkings: gemiddelde piekbezetting van bezoekers-, bewoners-, en randparkings tussen 70-85%Minstens 90% van de woonstraten heeft een nachtelijke bezetting <90%, geen enkele woonwijk structureel boven de 95% zonder actieplan.
- Herbestemming: 100% van de verplaatste straatparkeerplaatsen krijgt een aantoonbare nieuwe functie voor voetgangers, fietsers, groen, verblijf, toegankelijkheid, OV of verkeersveiligheid.4. Een robuust en toekomstbestendig mobiliteitssysteem

Wat willen we bereiken?
Het mobiliteitssysteem kan de groei van Sint-Niklaas opvangen zonder nieuwe knelpunten te creëren.
Daarbij worden verkeer en functies op de juiste plaats georganiseerd. Doorgaand verkeer blijft op het daarvoor bestemde netwerk. Woonstraten en landelijke wegen worden beschermd tegen sluipverkeer.

Strategische Indicatoren 2040

- . We streven maximaal dat elke wegcategorie binnen de vork blijft qua gewenste verkeersintensiteit (norm AWV) Doorgaand vrachtverkeer op (inter)lokale en regionale wegen, dewelke niet geselecteerd zijn als vrachtroute, is niet gewenst. Bereikbaarheid van het centrum en de economische locaties
- Bij ingebruikname ligt 100% van de hoofdingangen van de toekomstplekken binnen de 400m loopafstand van een toegankelijke halte met minimaal twee verbindingen per uur per richting.
- Minstens 80% van de prioritaire haltes op het kern- en aanvullend net zijn toegankelijk ingericht.
- Stijgende tevredenheid over bereikbaarheid van bedrijventerreinen.

5. LEEFKWALITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID VOOROP

Wat willen we bereiken?

Iedereen moet zich veilig, comfortabel en zelfstandig kunnen verplaatsen.
Verkeersveiligheid wordt beschouwd als een basisvoorwaarde voor een leefbare stad.
Daarbij ligt de prioriteit op de bescherming van actieve weggebruikers.

Strategische Indicatoren 2040

- Halvering van het aantal letselongevallen tegen 2030 ten opzichte van 2019, conform de regionale ambitie.
- We streven naar nul verkeersdoden.
- Volledig wegwerken van infrastructurele conflictpunten tussen actieve modi en gemotoriseerd verkeer.
- Stijgende tevredenheid over verkeersveiligheid.
- Versterken van handhaving op snelheid, afleiding, foutparkeren en gevaarlijk rijgedrag.

EEN BELEIDSPLAN ALS KOMPAS

RICHTING GEVEN AAN BESLISSINGEN

Dit mobiliteitsplan is geen eindbeeld, maar een kompas. Het geeft richting aan beslissingen over infrastructuur, ruimtelijke ontwikkeling, verkeersorganisatie en investeringen tot 2040 en verder.

Door regionale keuzes te verbinden met lokale ambities en door de ontwikkeling van de drie toekomstplekken als hefboom te gebruiken, kiest Sint-Niklaas voor een stad die bereikbaar blijft én tegelijk leefbaarder wordt. Een stad waarin mobiliteit niet alleen verplaatsingen mogelijk maakt, maar ook bijdraagt aan ontmoeting, economische ontwikkeling, gezondheid en levenskwaliteit.

BEVOLKINGSBEVRAGING ALS BASIS



Bij de opmaak van dit mobiliteitsplan werd sterk ingezet op participatie. Mobiliteit raakt immers iedereen: inwoners, scholieren, werknemers, bezoekers, handelaars en ondernemingen ervaren dagelijks de impact van keuzes op vlak van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefkwaliteit. Daarom werd in de voorbereidende fase een brede bevragingsronde georganiseerd om de ervaringen, noden en verwachtingen van verschillende doelgroepen in kaart te brengen.

Van 1 oktober tot en met 16 november 2025 werden drie afzonderlijke bevragingen georganiseerd: een algemene burgerbevraging, een jongerenbevraging en een ondernemersbevraging. De algemene bevraging verzamelde 2.568 reacties van inwoners en bezoekers van Sint-Niklaas en de deelgemeenten. Daarnaast namen 257 jongeren deel aan een specifieke bevraging over hun verplaatsingen naar school en vrijetijdsactiviteiten. Ook ondernemers en werkgevers werden bevraagd over de bereikbaarheid van hun onderneming, de werking van het circulatie- en parkeerbeleid en de impact van laad- en losactiviteiten en vrachtverkeer.

De bevragingen gingen onder meer in op verkeersveiligheid, bereikbaarheid, wandelen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit, auto- en vrachtverkeer en de specifieke aandachtspunten in de deelgemeenten. De deelnemers konden niet alleen hun mening geven over mobiliteitsthema's, maar ook concrete locaties aanduiden die als aangenaam, onaangenaam, veilig of onveilig worden ervaren.

De resultaten van deze participatie vormden samen met de kennisbaden met stadsdiensten, externe stakeholders en beleidsmakers een belangrijke bouwsteen voor de verdere uitwerking van dit mobiliteitsplan.

BREDE BETROKKENHEID BIJ HET OPMAAKPROCES

Mobiliteitsplan 2015 als vertrekpunt van verdere verdieping
Het mobiliteitsplan van 2015 werd voornamelijk uitgewerkt binnen een beperkte projectgroep van administratie en studiebureau. Pas nadat het ontwerpplan was opgemaakt, werd het voorgesteld aan inwoners en stakeholders in de verschillende deelgemeenten en het stadscentrum. Voor de actualisatie van het mobiliteitsplan werd bewust gekozen voor een omgekeerde aanpak. Niet het ontwerpplan, maar de kennis, ervaringen en verwachtingen van inwoners, gebruikers en partners vormden het vertrekpunt van het traject.

Proces naar een nieuw mobiliteitsplan met brede betrokkenheid
De opmaak van dit mobiliteitsplan startte daarom met een uitgebreide participatie- en consultatiefase. Via een brede bevolkingsbevraging, een jongerenbevraging en een ondernemersbevraging werden duizenden inwoners, scholieren, bezoekers, werkgevers en handelaars bevraagd over hun mobiliteitsgedrag, ervaren knelpunten en verwachtingen voor de toekomst. Deze input vormde samen met beschikbare mobiliteitsdata de basis voor de oriëntatiefase van het planproces.

Vervolgens werd deze kennis verdiept in een reeks inhoudelijke kennisbaden, werksessies en workshops. Daarbij werd samengewerkt met de stedelijke administratie, politie, brandweer en tal van stadsdiensten die vanuit hun eigen expertise bijdragen aan mobiliteit, openbare ruimte, onderwijs, jeugd, welzijn, economie, natuur, stadsontwikkeling en data-analyse. Daarnaast werden ook talrijke externe partners betrokken, waaronder De Lijn, NMBS, Infrabel, de vervoerregio Waasland, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de Provincie Oost-Vlaanderen, Interwaas, Voka, de logistieke sector, aanbieders van deelmobiliteit, de Fietsersbond, de Voetgangersbeweging en vertegenwoordigers van openbaarvervoergebruikers.

Het participatietraject beperkte zich niet tot technische experts. Ook de lokale politiek werd gedurende het volledige proces actief betrokken via kennisbaden, commissievergaderingen, een breed samengestelde projectstuurgroep en fractienota's van alle politieke partijen. Daarnaast werden verschillende adviesraden, dorpsraden en maatschappelijke organisaties geraadpleegd, waaronder de Seniorenraad, Jeugdraad, adviesraden rond toegankelijkheid, milieu en landbouw, de GECORO en vertegenwoordigers uit de deelgemeenten.

Deze aanpak maakte het mogelijk om het mobiliteitsplan stap voor stap op te bouwen vanuit de dagelijkse praktijk van inwoners, gebruikers, ondernemers, beleidsmakers en experten. De brede betrokkenheid zorgde ervoor dat niet alleen mobiliteitsvraagstukken, maar ook thema's zoals leefbaarheid, veiligheid, economie, sociale verbinding, ruimtelijke ontwikkeling en toegankelijkheid geïntegreerd konden worden in één samenhangende toekomstvisie voor Sint-Niklaas.

Het voorliggende mobiliteitsplan is daardoor niet het resultaat van één ontwerpvisie, maar van een intensief co-creatief traject waarin lokale kennis, beleidsambities, maatschappelijke verwachtingen en technische expertise samen werden gebracht. Zo ontstond een gedragen mobiliteitsplan dat richting geeft aan de toekomstige ontwikkeling van Sint-Niklaas, haar deelgemeenten en haar nieuwe toekomstplekken.

DEEL 2. HET RUIMTELIJK EN VERKEERSKUNDIG RAAMWERK



DE REGIONALE POSITIE BINNEN HET WAASLAND

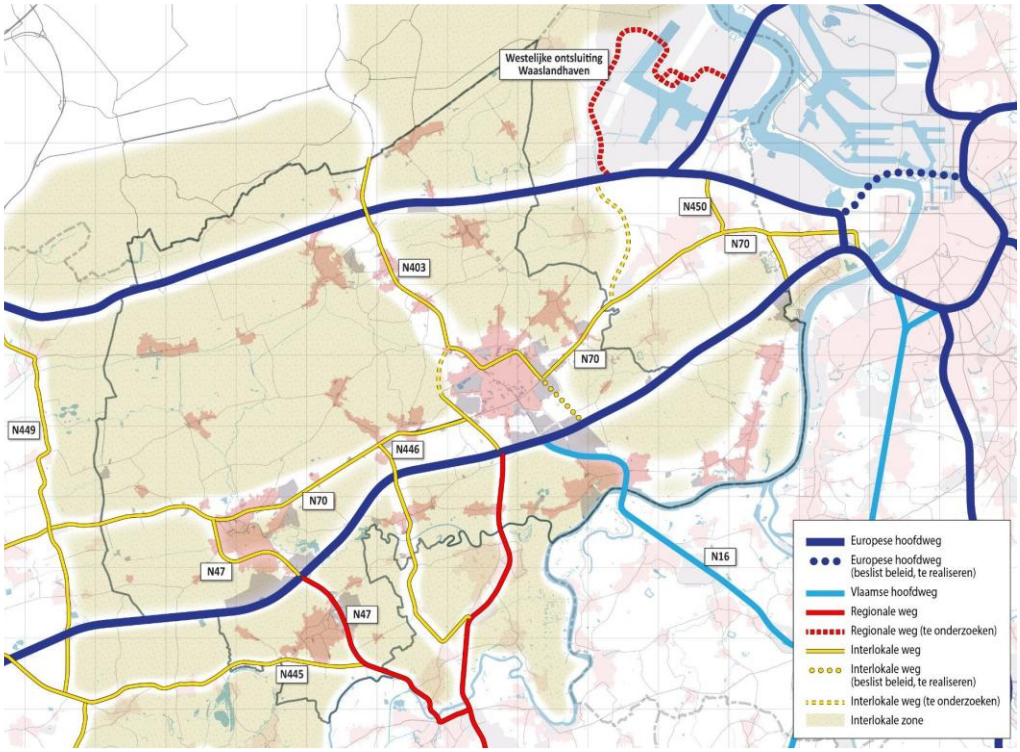
DE WEGENCATEGORISERING

De wegencategorisering in het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Waasland vormt het fundament voor de organisatie van het verkeer in en rond Sint-Niklaas. Deze categorisering is opgebouwd volgens een hiërarchisch en logisch netwerk, waarbij elke weg een duidelijke functie krijgt. Voor Sint-Niklaas – als grootste stedelijke kern van de regio – is deze structuur cruciaal om de bereikbaarheid te garanderen én tegelijkertijd de leefbaarheid in de stad en het buitengebied te beschermen.

Een centraal concept in het regionaal mobiliteitsplan is de afbakening van **interlokale mazen**. Dit zijn gebieden die omgeven worden door het hoofd- en dragend wegennet.

Het systeem van interlokale mazen werkt volgens een duidelijk principe:

1. **Doorgaand verkeer blijft op de randen van de maas**
   → dus op het dragend en hoofdwegennet;
2. **Binnen de maas is enkel bestemmingsverkeer gewenst**
   → lokale verplaatsingen, bewoners, bezoekers;
3. **Lokale wegen worden zodanig ingericht dat doorrijden onaantrekkelijk wordt**
   → via circulatiemaatregelen, verkeersfilters, inrichting, snelheidsregimes, etc deze keuzes worden door elke gemeente zelf ingevuld en worden in deze cahier verder uitgewerkt.



Figuur 1: Wegencategorisering regionaal mobiliteitsplan Waasland (2024)

Het Regionaal Mobiliteitsplan Waasland zet in op een betere bereikbaarheid, verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit in de regio. Daarvoor zijn enkele strategische projecten bepalend voor de bereikbaarheid van Sint-Niklaas:

- **Oostelijke Tangent Sint-Niklaas**
  De Oostelijke Tangent wordt de nieuwe verbindingsweg tussen het knooppunt N70/R42 en de E17 en zorgt voor een vlotte ontsluiting van het stadscentrum en het industrieterrein Europark-Zuid. Het project vermindert verkeersdruk in woonkernen en verbetert de doorstroming op de N70. Het staat tevens in de top 10 krachtlijnen van het regionaal mobiliteitsplan.
- **Omleidingsweg Vlyminckshoek (te onderzoeken)**
  Deze verbinding tussen N41 en N403, als alternatief voor de Hoge Bokstraat is bedoeld om doorgaand verkeer uit de woonzones te halen en de verkeersveiligheid te verhogen.
  Daarnaast speelt deze omleidingsweg ook een belangrijke rol in het kwalitatief ontsluiten van de SVK-site.
- **Verbinding N70 – E34 (Grondgebied Beveren)**
  In 2022 werd door de Vlaamse Regering een toekomstverbond afgesloten over de toekomst en de leefbaarheid van het ommeland van de haven van Antwerpen en de polders van Linkerscheldeoever. Onder meer een plan voor een nieuwe verbindingsweg tussen de N70 en de E34, volledig gesitueerd op grondgebied Beveren,
- Parallel hiermee loopt het programma **Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)**, dat inspeelt op de verwachte groei van het goederenvervoer als gevolg van de uitbreiding van de Antwerpse haven. Binnen dit traject werd onderzocht welke maatregelen nodig zijn om bijkomend vrachtverkeer maximaal te sturen via de daarvoor aangewezen hoofdwegen en vrachtroutes. Voor Sint-Niklaas zijn daarbij vooral de geplande digitale vrachtwagensluizen en de monitoring van het verkeer tussen de E17 en de E34 van belang. Samen vormen het Toekomstverbond en het ECA-traject belangrijke randvoorwaarden om de bereikbaarheid van de regio te versterken zonder de leefbaarheid van de woonkernen en het buitengebied onder druk te zetten. (zie ook verder)

DE REGIONALE FIETSSTRUCTUUR

Naast haar rol als weg- en OV-knooppunt neemt Sint-Niklaas ook een centrale positie in binnen de regionale fietsstructuur. Diverse fietssnelwegen, bovenlokale functionele fietsroutes en recreatieve fietsverbindingen komen er samen. Hierdoor vormt de stad een belangrijk schakelpunt voor dagelijkse woon-werk- en schoolverplaatsingen vanuit de omliggende gemeenten. De verdere uitbouw van deze regionale fietsnetwerken versterkt niet alleen de bereikbaarheid van Sint-Niklaas, maar ondersteunt ook de ambitie om duurzame verplaatsingen op regionale schaal aantrekkelijker te maken. Verderop in dit mobiliteitsplan worden beperkte bijsturingen op niveau van de fietssnelwegen en BFF routes opgenomen in samenhang met het lokale fietsnetwerk.

DE REGIONALE VISIE OPENBAAR VERVOER

Sint-Niklaas neemt binnen het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Waasland een centrale positie in. De stad is niet alleen de grootste kern van de regio, maar fungeert ook als voornaamste stedelijke pool, als belangrijk overstappunt binnen het openbaarvervoernetwerk en als schakel tussen lokale, regionale en interregionale verplaatsingen. In het regionaal mobiliteitsplan wordt Sint-Niklaas dan ook benaderd als een spil in het gelaagde openbaar vervoerssysteem van het Waasland. De stad speelt een sleutelrol in de bereikbaarheid van de regio, zowel voor verplaatsingen binnen het Waasland als voor verbindingen naar Antwerpen, Gent, Dendermonde, Brussel en het omliggende buitengebied.

Binnen de vervoerregio is het station van Sint-Niklaas geselecteerd als een interregionaal Hoppinpunt, samen met het station van Lokeren. Dat betekent dat het station beschouwd wordt als een knooppunt met een ruim mobiliteitsaanbod en met frequente verbindingen op interregionaal, regionaal en lokaal niveau. Vanuit deze knoop moeten verplaatsingen mogelijk zijn binnen de vervoerregio, naar andere vervoerregio's en naar grotere stedelijke netwerken daarbuiten.

Dit hoofdstuk omschrijft de visie van het regionaal mobiliteitsplan (januari 2024), aangevuld met meer recente bijsturingen (2025) in het net.

TREINNET OP BASIS VAN BESTAANDE IC-VERBINDINGEN

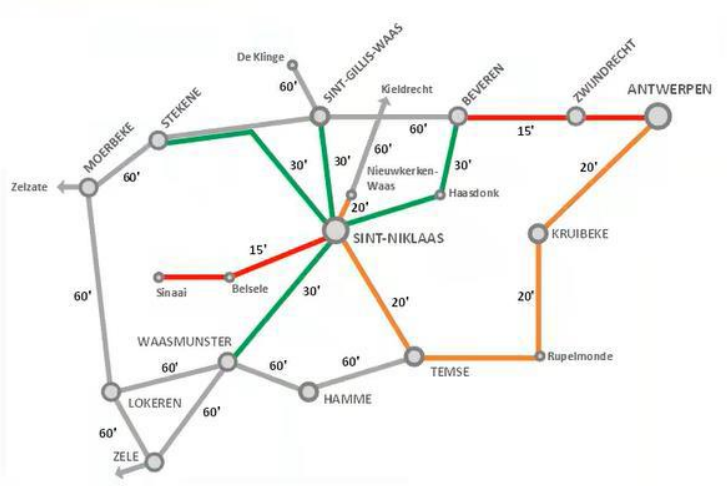
Het treinnet vormt volgens het regionaal mobiliteitsplan de **ruggengraat van het openbaar vervoer** in de vervoerregio. Voor Sint-Niklaas is dat van bijzonder belang. De stad ligt op de sterke oost-westas tussen **Antwerpen en Gent** en heeft daarnaast een belangrijke relatie richting **Dendermonde, Brussel** en **Mechelen**.

Het plan stelt uitdrukkelijk dat voor de regio alle bestaande IC-verbindingen van groot belang zijn en dat een **rechtstreekse treinverbinding Sint-Niklaas - Lokeren - Dendermonde - Brussel cruciaal** is. Op langere termijn wordt gestreefd naar een **15-minutenfrequentie** op de IC-verbinding tussen Gent en Antwerpen, met haltes in Sint-Niklaas en Lokeren. Daarnaast wordt voor de S- en L-treinverbindingen minstens een **30-minutenfrequentie** beoogd, onder meer op de relaties Sint-Niklaas - Lokeren - Antwerpen en Sint-Niklaas - Mechelen.

Voor Sint-Niklaas bevestigt dit de positie van het station als regionaal en bovenregionaal ankerpunt. Het openbaar vervoer in en rond de stad is dus sterk afhankelijk van een performant treinaanbod, en het busnet wordt in het plan ook expliciet opgevat als toevoer naar dat treinnet.

SINT-NIKLAAS ALS RADIAAL CENTRUM VOOR BUS

In het korte-termijnnetwerk, dat voortvloeit uit het OV-plan van de vervoerregio, wordt Sint-Niklaas duidelijk uitgebouwd als het belangrijkste radiale centrum van het Waasland. Verschillende verbindingen op niveau van het kernnet koppelen omliggende gemeenten en deelkernen rechtstreeks aan de stad. Vanuit Stekene, Sint-Gillis-Waas, Temse/Kruibeke, Hamme/Dendermonde/Aalst en Waasmunster worden kwalitatieve en rechtstreekse verbindingen met Sint-Niklaas voorzien. Ook de deelgemeenten Belsele, Sinaai en Nieuwkerken-Waas worden via het kernnet rechtstreeks met het stadscentrum verbonden.



Figuur 2: Overzicht kernnet en aanvullend net uit het OV-plan korte termijn vervoerregio Waasland (2020)

Het regionaal mobiliteitsplan onderstreept dat deze verbindingen overeenkomen met de sterkste radiale verplaatsingsstromen uit de analyse. Daarmee wordt Sint-Niklaas expliciet bevestigd als centrale bestemming voor onderwijs, werk, zorg, detailhandel en overstappen.

Binnen dit netwerk worden enkele belangrijke frequenties naar voren geschoven. De verbinding tussen Sinaai en Sint-Niklaas wordt versterkt tot een kwartierfrequentie. In de huidige situatie is de frequentie van deze lijn teruggebracht naar een halfuurfrequentie. De verbinding tussen Nieuwkerken-Waas en Sint-Niklaas krijgt een 20-minutenfrequentie. Ook de doorgaande lijn Antwerpen - Kruibeke - Temse - Sint-Niklaas wordt voorzien als een sterke kernnetverbinding met een hoge frequentie, wegens de belangrijke pendelrelatie met Antwerpen.

Daarnaast wordt op het traject Beveren - Sint-Niklaas een bediening van tweemaal per uur voorzien binnen het aanvullend net, terwijl de bredere as Antwerpen - Sint-Niklaas - Lokeren gedeeltelijk een nog sterkere rol blijft vervullen.

EVOLUTIE VAN 1 NAAR 2 STADSLIJNEN

De stedelijke bediening van Sint-Niklaas werd in het regionaal mobiliteitsplan oorspronkelijk beschreven vanuit de uitbouw van één stadslijn op het aanvullend net. Intussen is dat uitgangspunt bijgestuurd. In de huidige situatie wordt de stedelijke bediening niet langer opgenomen door één lusvormige stadslijn, maar door twee afzonderlijke stadslijnen, namelijk stadslijn 1 en stadslijn 2. Samen verzorgen zij de fijnmazige ontsluiting van het stadscentrum en de belangrijkste stedelijke attractiepolen, waarbij de bediening ruimtelijk wordt opgesplitst tussen het oostelijke en westelijke deel van de stad.



Figuur 3: Netplan De Lijn centrum Sint-Niklaas met stadslijn 1 en 2

Vanaf de invoering van het nieuwe net op 6/1/2024 (basisbereikbaarheid) werd eerst een sterke stadslijn 1 ingevoerd, die het station, VITAZ, Waasland Shopping, het Welzijnshuis, het Atheneum en het centrum met elkaar verbindt. Deze lijn verving het vroegere stadsnet met meerdere afzonderlijke stadslijnen en moest zorgen voor een eenvoudiger en leesbaarder stedelijk aanbod. Daarbij werd ook een halte voorzien aan het Onze-Lieve-Vrouwplein, op wandelafstand van de Grote Markt, waardoor het kernwinkelgebied beter op het openbaar vervoer werd aangesloten. De lijn reed in beide richtingen met een frequentie van een half uur.

Nadien werd de stedelijke bediening verder verfijnd. In de actuele lijnstructuur zijn in Sint-Niklaas lijn 1 Station - Vitaz - Waasland Shopping en lijn 2 Station - Tuinlaan - Waasland Shopping opgenomen. Daarmee wordt duidelijk gekozen voor een tweedelige stedelijke ontsluiting, waarbij beide lijnen het station en het shoppingcentrum als vaste polen behouden, maar elk een ander deel van het stadsweefsel bedienen. Lijn 1 staat daarbij in voor de ontsluiting van het oostelijke deel van het stadscentrum en de as via het ziekenhuis, terwijl lijn 2 het westelijke deel van het stadscentrum en de omgeving van Tuinlaan bedient.

Voor Sint-Niklaas is dit een belangrijke evolutie ten opzichte van de beschrijving in het regionaal mobiliteitsplan. De stedelijke bediening steunt vandaag dus niet meer op één enkele circulaire stadslijn, maar op een duaal stadsnet met twee complementaire lijnen. Dat maakt het mogelijk om de stedelijke bereikbaarheid gerichter te organiseren en tegelijk de koppeling te versterken tussen de belangrijkste attractiepolen en toekomstplekken van de stad, waaronder het station, het stadscentrum, Waasland Shopping, de Moerlandsite, de SVK-site, De Winningen en de toekomstige ziekenhuissite van VITAZ.

BUSNET OP LANGE TERMIJN

Ook in de langetermijnvisie blijft Sint-Niklaas het centrale OV-knooppunt van het Waasland. Het regionaal mobiliteitsplan stelt dat de regionale buslijnen op langere termijn een minimale frequentie van twee ritten per uur per richting moeten krijgen als toevoer naar het treinnet. Daarnaast wordt voor de voorstedelijke buslijnen van Sint-Niklaas naar

Stekene, Sint-Gillis-Waas, Nieuwkerken-Waas, De Ster, Waasmunster en Belsele een kwartierfrequentie vooropgesteld.

Die ambitie bevestigt dat rond Sint-Niklaas op termijn een frequent radiaal busnet moet ontstaan, afgestemd op de rol van de stad als regionaal centrum. Het plan benoemt bovendien de langere lijnen naar Dendermonde en Antwerpen via Kruibeke ook als assen waar op termijn elk kwartier een bus zou moeten rijden.

Verder pleit de vervoerregio in het kader van grensoverschrijdend openbaar vervoer voor een gecadanceerd aanbod tussen Sint-Niklaas en Hulst, met minstens één rit per uur per richting, in aansluiting op het Nederlandse netwerk. Ook dat is voor Sint-Niklaas relevant, omdat de stad hierdoor niet alleen regionaal maar ook grensoverschrijdend een knooppuntfunctie krijgt.

TOEGANKELIJKHEIDSVISIE REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

Een ander belangrijk element uit het regionaal mobiliteitsplan is de nadruk op **toegankelijkheid**. De vervoerregio onderschrijft de ambitie dat tegen 2030 de helft van de haltes van het kernnet en aanvullend net volledig en autonoom toegankelijk moet zijn, en dat alle Hoppinpunten zelfstandig toegankelijk moeten zijn voor mensen met een motorische of visuele beperking.
Voor Sint-Niklaas is dit zeer relevant, gezien het grote aantal haltes, de rol van het station als interregionaal knooppunt en de aanwezigheid van regionale Hoppinpunten en attractiepolen. Het plan stelt ook expliciet dat niet alleen de halte-infrastructuur van belang is, maar eveneens de kwaliteit van de routes ernaartoe. De voetgangersinfrastructuur rond stations, haltes en Hoppinpunten moet comfortabel, logisch en veilig zijn.

Na intense screening van meer dan de helft van de haltes door Inter blijkt de ambitie uit het RMP in verband met toegankelijke haltes niet realistisch.

REGIONAAL VRACHTROUTENETWERK

Het vrachtroutenetwerk heeft als doel het vrachtverkeer op een efficiënte, veilige en leefbare manier te organiseren. Daarbij worden volgende functies en doelstellingen vooropgesteld:

- Ontsluiten van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten door toegang te verlenen via een voorkeurroute (verzamelen en verdelen van vrachtverkeer).
- Onderling verbinden van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten.
- Kanaliseren van het vrachtverkeer waarvoor geen route via het hoofdwegennet mogelijk is binnen een aanvaardbare omrijfactor (gemeten in afstand, tijd, kost en verkeersveiligheid).
- Kwetsbare gebieden (zoals kernen) vrijwaren van hinder door vrachtverkeer.

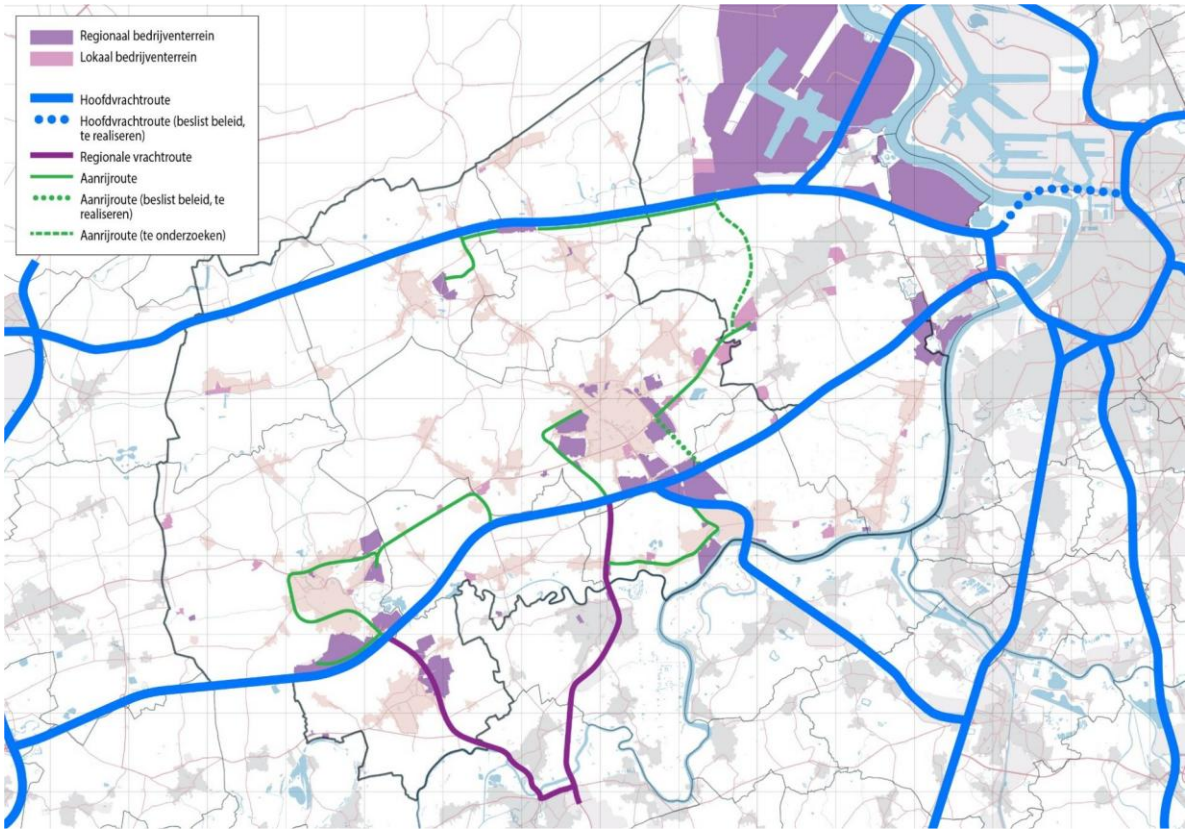
Binnen het **regionale vrachtroutenetwerk** worden door de vervoerregio **drie categorieën van routes** onderscheiden:

- **Hoofdvrachtroutes** worden gevormd door de Europese en Vlaamse hoofdwegen.

- **Regionale vrachtroutes** worden gevormd door de regionale wegen mits geen uitzonderingen worden opgenomen.
- **Aanrijroutes** worden gevormd door (delen van) regionale, interlokale of lokale wegen, bedoeld voor het verzamelen van herkomst- en bestemmingsvracht richting regionale vrachtroutes of hoofdvrachtroutes.

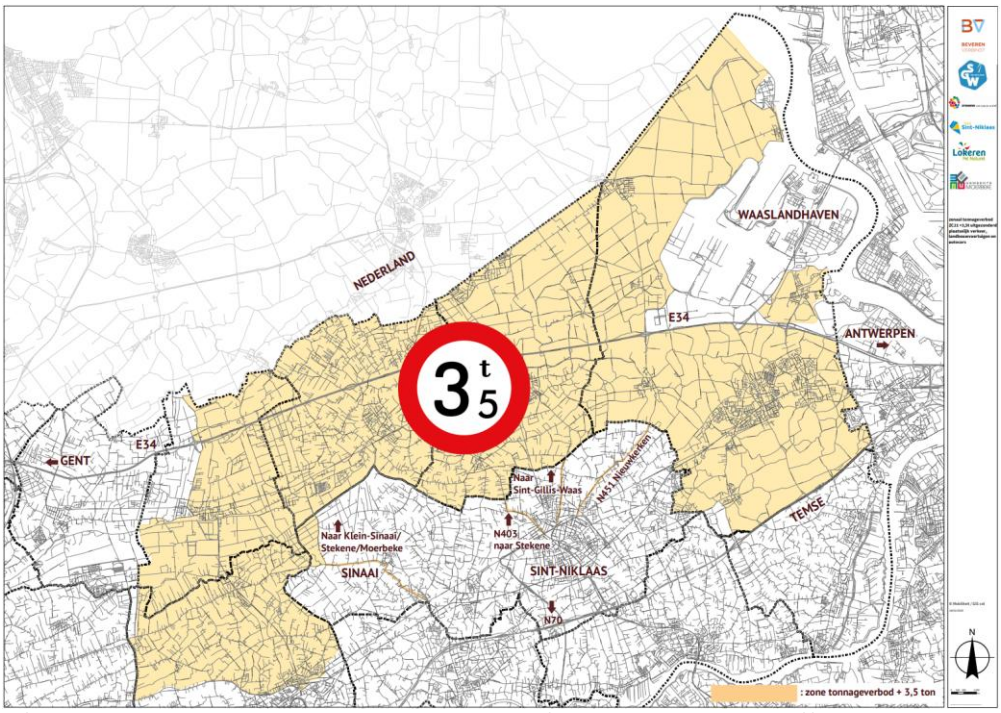
Sint-Niklaas bevindt zich strategisch tussen de hoofdvrachtroutes **E17** en **E34**. Op het grondgebied van de stad werden geen regionale vrachtroutes geselecteerd, met uitzondering van een beperkt gedeelte van de **N41** in de richting van Dendermonde. Wel zijn enkele bestaande of geplande aanrijroutes opgenomen in het netwerk:

- De **Westelijke Tangent**, die voorziet in de ontsluiting van de bedrijventerreinen **SVK** en **De Winningen**.
- De **N70** tussen het bedrijventerrein **Doornpark** (Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht) en de aansluiting op de nog te realiseren **Oostelijke Tangent**. Ook deze Oostelijke Tangent wordt opgenomen als aanrijroute binnen het vrachtroutenetwerk.



Figuur 4: Vrachtroutenetwerk regionaal mobiliteitsplan (2024)

In de huidige situatie geldt er een regionaal vrachtverbod om het vrachtverkeer naar de geselecteerde wegen voor vrachtverkeer te sturen en het doorgaand vrachtverkeer te weren in woon- en dorpskernen. Deze zone wordt momenteel op terrein aangeduid met zonale C21-borden.



Figuur 5: zonaal tonnageverbod ZC21 +3,5t uitgezonderd plaatselijk verkeer, landbouwvoertuigen en autocars uit het regionaal mobiliteitsplan

DE DRIE TOEKOMSTPLEKKEN VERBINDEN EEN GROEIENDE STAD

Sint-Niklaas heeft vandaag een stadscentrum dat opgehangen is rond het station en de Grote Markt. De belangrijkste attractiepolen van de stad – winkels, scholen, culturele voorzieningen, horeca en openbare diensten – situeren zich op en rond deze as en het verlengstuk van deze corridor over de Parklaan.

Tegelijk zullen de drie toekomstplekken doorheen de komende decennia ontwikkeld worden. De stationsomgeving, de SVK-site en de Moerlandsite zijn de drie strategische locaties waar Sint-Niklaas haar stedelijke groei wil opvangen en het centrum nieuw leven wil inblazen – als plekken voor wonen, werken, leren en ontspannen, die tegelijk de stadskern versterken.

STATIONSOMGEVING: REGIONALE TOEGANGSPOORT TOT DE STAD

De stationsomgeving vormt de belangrijkste toegangspoort tot Sint-Niklaas voor reizigers uit de regio en daarbuiten. Als interregionaal OV-knooppunt verbindt zij trein, bus, fiets, deelmobiliteit en voetgangersstromen. De verdere ontwikkeling van deze omgeving biedt kansen om wonen, werken en voorzieningen te concentreren op een plek met een uitstekende bereikbaarheid en versterkt de rol van Sint-Niklaas als regionaal centrum.

SVK NOORD: NIEUWE STADSWIJK AAN DE WESTZIJDE

De SVK-site vormt één van de belangrijkste uitbreidingsgebieden van Sint-Niklaas. De herontwikkeling van de voormalige industriële site biedt ruimte voor nieuwe woningen, werkgelegenheid, voorzieningen en publieke ruimte. Dankzij haar strategische ligging aansluitend op het stadscentrum en de rondweg kan de site uitgroeien tot een nieuwe stedelijke schakel die de westzijde van de stad versterkt en beter verbindt met het centrum.

MOERLANDSITE: WOONPOOL VAN DE TOEKOMST

De site kan zich mogelijks ontwikkelen tot een nieuwe stadswijk waar wonen, (semi-)publieke voorzieningen en kwalitatieve publieke ruimte samenkomen. De site vormt een belangrijke kans om de stedelijke groei op te vangen binnen het bestaande stadsweefsel en tegelijkertijd de verbinding tussen centrum, Parklaan en omliggende wijken te versterken. Door haar centrale ligging kan de Moerlandsite uitgroeien tot een belangrijke bestemming voor bewoners, bezoekers en werknemers.

DRIE TOEKOMSTPLEKKEN: SAMEN VORMEN ZIJ DE TOEKOMST VAN DE STAD

De stationsomgeving, de SVK-site en de Moerlandsite zijn meer dan afzonderlijke ontwikkelingsprojecten. Samen vormen zij de drie toekomstplekken waar Sint-Niklaas haar verdere groei wil opvangen. Het verbinden van deze plekken met elkaar, met de Grote Markt en met de deelgemeenten vormt één van de belangrijkste opdrachten van dit mobiliteitsplan en bepaalt mee hoe de stad zich de komende decennia zal ontwikkelen.

MOBILITEITSUITDAGINGEN VOOR DE TOEKOMST

ACTIEVE MOBILITEIT ALS DRAGER VAN DE TOEKOMSTIGE STAD

Deze toekomstplekken liggen elk in of direct aansluitend op het huidige stadscentrum. Ze bieden een historische kans, maar stellen ook een dwingende eis: de verschillende zachte netwerken van Sint-Niklaas moeten deze plekken met elkaar en met het bestaande stadshart verbinden. Hetzelfde geldt voor het openbaar vervoer dat zich moet herschikken naar deze grote nieuwe stadswijken. Daarnaast zullen deze nieuwe attractiepolen ook een eigen verkeersgeneratie met zich meebrengen die zo vlot en robuust mogelijk richting de rondweg moet afgewikkeld worden. Worden deze eisen niet vervuld, dan dreigen deze toekomstplekken eilanden te worden. Met dit mobiliteitsplan streven we naar een samenhangend stedelijk weefsel met de voetganger, fietser en bus als bindmiddel richting het stadscentrum en een kwalitatieve ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer richting de bredere regio.

De verwachte groei van Sint-Niklaas kan enkel worden opgevangen wanneer een groter aandeel van de verplaatsingen gebeurt te voet, per fiets of in combinatie met openbaar vervoer. De drie toekomstplekken versterken deze uitdaging, maar ze staan niet op zichzelf. Om Sint-Niklaas ook in de toekomst bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden, wordt in de hele stad ingezet op kwalitatieve en veilige netwerken voor actieve weggebruikers en openbaar vervoer. De toekomstplekken vormen daarbij belangrijke bestemmingen en schakels binnen een breder stedelijk netwerk dat woonwijken, deelgemeenten, scholen, voorzieningen, recreatiegebieden en economische polen met elkaar verbindt. De uitbouw van deze netwerken vormt daarom één van de belangrijkste mobiliteitsopgaven voor de komende decennia..

SLUIPVERKEER TEGENGAAN EN FUNCTIONEREN VAN HET WEGENNET OPTIMALISEREN

STADSBREED

Als basis voor de herwerking van de wegencategorisering binnen het lokaal mobiliteitsplan van Sint-Niklaas werd vertrokken vanuit de bestaande categorisering zoals vastgelegd in het vorige mobiliteitsplan. Deze categorisering maakte een onderscheid tussen verschillende types lokale wegen, waarbij onder meer lokale wegen type 2 een verbindende functie opnemen binnen het netwerk, terwijl lokale wegen type 3 in principe functioneren als erftoegangswegen zonder bovenlokale of doorgaande rol.

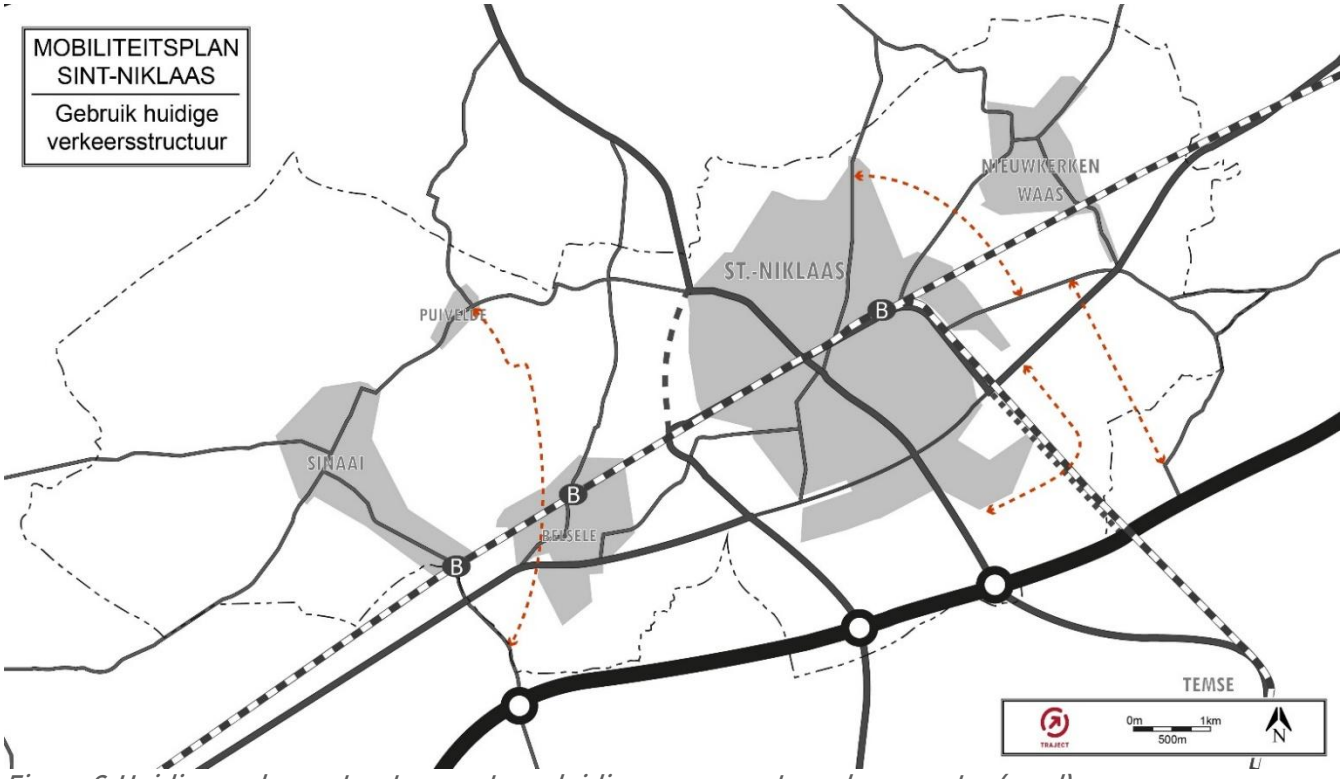
Om de actuele werking van het wegennet beter te begrijpen, werd voor alle wegen op het grondgebied een analyse uitgevoerd van de huidige verkeersintensiteiten (dagintensiteiten). Deze oefening liet toe een referentiekader op te bouwen van wat als "normale" verkeersbelasting kan worden beschouwd voor wegen met een expliciete verbindende functie.

Vervolgens werd deze referentie afgezet tegenover de verkeersintensiteiten op lokale wegen type 3. Hoewel deze wegen volgens hun functie geen verbindende rol horen te vervullen, blijkt uit de analyse dat een aantal van deze erftoegangswegen verkeersintensiteiten verwerken die vergelijkbaar zijn met – of in sommige gevallen zelfs hoger liggen dan – die van lokale wegen met een hogere categorisering. Dit wijst erop dat deze wegen in de praktijk wel degelijk gebruikt worden als alternatieve routes binnen het netwerk.

Bij een ruimtelijke en functionele interpretatie van deze vaststellingen blijkt dat deze routes zich vaak situeren in openruimtegebieden en landelijke omgevingen. Ze doorsnijden het buitengebied en worden gebruikt om congestiegevoelige zones, drukke invalswegen of meer aangewezen routes met beperkte omrijfactor te vermijden. In veel gevallen gaat het om sluipverkeer dat een snellere route probeert te vinden en bij kruisend verkeer bijdragen aan de degradatie van bermen.

Deze discrepantie tussen de beoogde functie van de weg en het effectieve gebruik ervan vormt een belangrijk aandachtspunt voor het mobiliteitsbeleid. Het wijst op een mismatch binnen het netwerk, waarbij het verkeer zich verspreidt over wegen die hier niet voor ontworpen zijn, met mogelijke negatieve effecten op verkeersveiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied.

Op basis van deze analyse werden de betreffende trajecten geïdentificeerd en in kaart gebracht. De onderstaande kaart visualiseert deze ongewenste verkeersroutes, die in het verdere mobiliteitsplan het uitgangspunt vormen voor gerichte ingrepen en een bijsturing van de wegencategorisering en het circulatiesysteem.



Figuur 6: Huidige verkeersstructuur met aanduiding ongewenste verkeersroutes (rood)

De belangrijkste routes met een discrepantie tussen de hoeveelheid verkeer en de huidige functie betreffen:

- Schoonhoudtstraat – Kleemstraat – Bosstraat
- Uilenstraat – Godsschalkstraat
- Passtraat – Damstraat
- Brandstraat

FOCUS BINNENSTAD

De voorbije tien jaar werd het wijkcirculatieplan stapsgewijs uitgerold binnen de Sint-Niklase binnenstad. Hierdoor werd doorgaand verkeer in grote delen van het centrum teruggedrongen en nam de leefbaarheid in verschillende woonbuurten toe.

Vandaag functioneren de grote principes van het circulatieplan goed, maar blijven er op enkele locaties nog negatieve neveneffecten bestaan. Vooral in de Westerbuurt zorgen verkeersverschuivingen nog voor oneigenlijk verkeer in lokale woonstraten. Deze resterende knelpunten vragen een gerichte aanpak om de doelstellingen van het circulatieplan verder te verfijnen.

De uitdaging voor de komende jaren bestaat er daarom in om deze laatste ongewenste routes in kaart te brengen, objectief te monitoren en waar nodig gerichte circulatie- of infrastructuurmaatregelen te nemen.

VERBINDINGEN BEHOUDEN OVER SPOOR- EN INFRASTRUCTUURBARRIÈRES HEEN

Gelijkgrondse spooroverwegen vormen vandaag één van de meest complexe schakels in het stedelijk mobiliteitsnetwerk. Ze zijn kruispunten waar verschillende verkeersstromen elkaar letterlijk snijden, met aanzienlijke gevolgen voor verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid. Infrabel heeft een uitgesproken beleidsdoel om spooroverwegen maximaal conflictvrij te maken, in het bijzonder in stedelijke en sterk gebruikte omgevingen. Op die manier wordt aan een robuuster spoornet gewerkt met minder calamiteiten en een nuttiger gebruik van de capaciteit met treinen die korter op elkaar kunnen rijden.

Ook in Sint-Niklaas zijn deze uitdagingen voelbaar. Hoewel het echte stadscentrum geen gelijkgrondse overwegen heeft, zijn er vandaag nog acht gelijkgrondse spooroverwegen op het grondgebied aanwezig. Deze overwegen vervullen een belangrijke verbindende rol in het dagelijkse leven van bewoners, werknemers en bezoekers, in het bijzonder voor de verschillende deelgemeenten. In sommige van deze deelgemeenten vormt de eventuele sluiting van overwegen een barrière die straten dreigt af te sluiten van de rest van de deelgemeente.

De maatschappelijke context verandert bovendien snel: het spoor wordt intensiever gebruikt, zowel voor personen als goederenvervoer, waardoor overwegen vaker en langer gesloten zijn. In het gebruik van het huidige wegennet van Sint-Niklaas valt reeds op dat er sluipverkeer ontstaat om drukkere overwegen te vermijden. Hierdoor worden sommige landelijke wegen oneigenlijk gebruikt, worden kansen voor voetgangers en fietsverkeer beperkt en vragen bermen en straten meer onderhoud.

Met dit document wil stad Sint-Niklaas, in constructief overleg met Infrabel en andere betrokken partners, werken aan een toekomstvisie voor haar gelijkgrondse spooroverwegen, in de eerste plaats voor spoorlijn 59. Ingrepen aan spoorlijn 54 worden gekoppeld aan het dossier van de oostelijke tangent.
Deze visie vertrekt niet van een alles-of-niets benadering, maar van een logische, gefaseerde en realistische volgorde waarin overwegen op een aanvaardbare en gedragen manier kunnen worden aangepakt. Daarbij wordt rekening gehouden met lokale noden, bereikbaarheid van de dorpen, ruimtelijke context, mobiliteitsstromen en de impact op omliggende wijken.

Het doel is duidelijk: komen tot een gedragen, veilig, samenhangend en toekomstgericht netwerk waarin de dorpen niet langer worden doorsneden door conflictpunt na conflictpunt, maar waarin verbinding, veiligheid en leefkwaliteit centraal staan.

HIATEN IN HET OPENBAAR VERVOER AFDEKKEN

In de bevolkingsbevraging die bij de opmaak van dit mobiliteitsplan uitgevoerd werd konden deelnemers aangeven waar de bediening van het openbaar vervoer beperkt is en waar er openbaar vervoer ontbreekt. De output van deze vragen geven de hiaten van het huidige openbaar vervoer aanbod weer volgens de gebruikers. Hieronder enkele opvallende hiaten die meerdere keren werden aangeduid.
Onderstaande kaart geeft de belangrijkste vaststellingen weer die uit de bevraging kwamen.

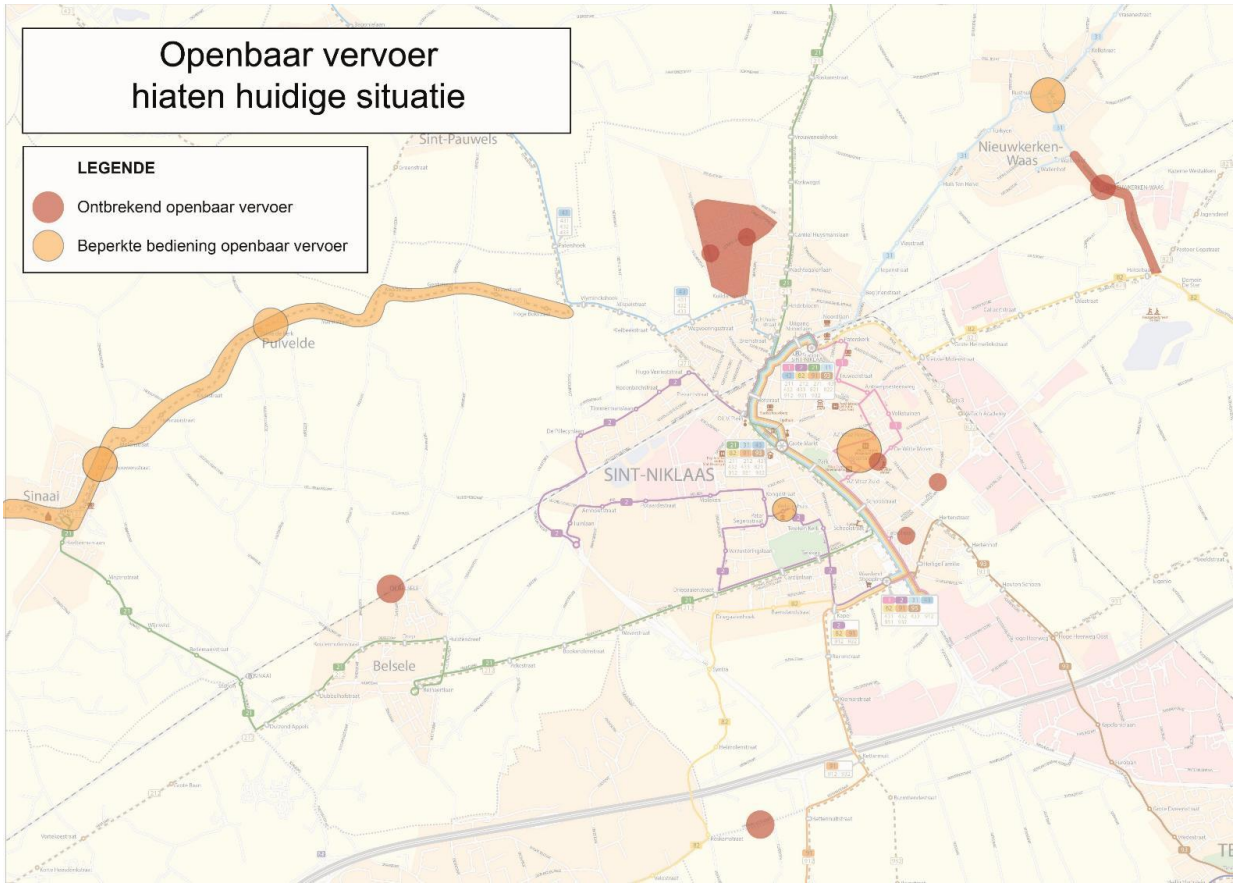
Beperkte bediening openbaar vervoer:

- Lijn 271 – Sinaai – Puivelde – Sint-Niklaas
- **Nieuwkerken-Waas**
- Omgeving welzijnshuis

Openbaar vervoer ontbreekt

- Verbinding NW – Station NW – De Ster
- **Clementwijk**
- **Priesteragiewijk**
- Omgeving Vitaz-campus
- Koningin Fabiolapark
- Station Belsele
- **Begraafplaats Heimolen**

Uit de lijst hierboven met vaststellingen uit de bevraging zijn de voornaamste prio's voor de stad in vet gemarkeerd. Hiermee hernemen we de aandachtspunten die in het mobiliteitsplan van 2015 ook reeds werden opgenomen.



Figuur 7: Netplan De Lijn Sint-Niklaas met aanduiding ontbrekend of beperkte bediening openbaar vervoer op basis van de bevolkingsbevraging

RUIMTEGEBRUIK PARKEREN

CONCLUSIES ANALYSE PARKEERBELEID

De analyse van het huidige parkeersysteem toont aan dat de belangrijkste uitdaging voor Sint-Niklaas niet zozeer het aantal parkeerplaatsen is, maar de manier waarop deze vandaag worden gebruikt. Hoewel er op stadsniveau voldoende parkeercapaciteit aanwezig is, blijft de druk op straatparkeren in bepaalde buurten hoog. Tegelijk neemt parkeren een aanzienlijk deel van de publieke ruimte in beslag, terwijl de stad net meer ruimte wil creëren voor voetgangers, fietsers, groen en kwalitatieve verblijfsruimten.

Een verschuiving van het parkeren op straat naar het beter benutten van duidelijk gepositioneerde parkeerfaciliteiten draagt bij aan de kwalitatieve opvang van de bevolkingsgroei en de ontwikkeling van de toekomstplekken. Onderzoek naar de huidige parkeertarieven, parkeerregimes en bezettingsgraden bevestigt dat er op verschillende vlakken nog kansen liggen om het parkeersysteem efficiënter te organiseren en beter af te stemmen op de ambities van het mobiliteitsplan.

Uit deze analyse kunnen vijf belangrijke conclusies worden getrokken. Deze vormen de basis voor het toekomstige parkeerbeleid en geven richting aan de keuzes die Sint-Niklaas de komende jaren wil maken op het vlak van bereikbaarheid, ruimtegebruik en duurzame mobiliteit.

1. **Stadsbreed overaanbod aan parkeerplaatsen voor bezoekers**

   Indien zowel het straatparkeren als pleinparkeren stadsbreed bekeken wordt valt het op dat er een structureel overaanbod aan parkeerplaatsen is. Op elk moment van de dag is een groot aandeel parkeerplaatsen onderbenut. Desondanks zijn er in specifieke stadsdelen op specifieke momenten duidelijk tekorten of momenten met een zeer hoge parkeerdruk. Er liggen kansen voor toekomstig beleid. Een nog sterkere sturing kan bijdragen tot een verdere shift van *on-street* naar *off-street* parkeren worden gerealiseerd om meer ruimtelijke kwaliteit op het openbare domein te creëren

2. **Straatparkeren vervult vandaag voornamelijk een bewonersfunctie. Tegelijkertijd zijn er vandaag meer bewonerskaarten dan beschikbare parkeerplaatsen**
   Indien het totaal aantal bewonerskaarten per zone afgezet worden tegenover de parkeercapaciteit die beschikbaar is op straatniveau of op de parkings binnen de zone valt op dat in de meerderheid van de zones het aantal uitgedeelde parkeervergunningen groter is dan het aantal parkeerplaatsen die er beschikbaar zijn.

   Gezien er stadsbreed een overaanbod aan parkeerplaatsen is kan dit in sommige zones opgevangen worden door bestaande (plein)parkings beter te benutten. In andere zones blijkt er voldoende capaciteit te zijn in een centrumparking maar hebben bewoners geen toegang met hun bewonerskaart tot deze parkings.

3. **Huidige dimensionering van het straatparkeren binnen het autoluwe stadscentrum belemmert de transitie naar een kwalitatieve publieke ruimte**

   Met een bezetting van ongeveer 75% overdag is er in theorie ruimte om een deel van het straatparkeren te herorganiseren of te verminderen, op voorwaarde dat de nachtelijke vraag op een andere manier wordt opgevangen.

   Omdat de capaciteit afgestemd is op de piekvraag van bewoners, blijft een groot deel van het openbaar domein structureel ingenomen door geparkeerde wagens. Dit beperkt de mogelijkheden om ruimte vrij te maken voor voetgangers, fietsers, groen en verblijf.

4. **Straatparkeren heeft vandaag een concurrerend effect**

   Vandaag functioneert straatparkeren ongewild als concurrent van het off-street parkeren. Hier liggen verschillende oorzaken aan de basis:
   - Het verschil in prijs en duurtijd van straatparkeerplaatsen is beperkt t.a.v. off-street parkeren
   - Betalend straatparkeren is maar van toepassing tot 18u, waardoor zeker 's avonds langdurig op straat geparkeerd kan worden en dit zelfs goedkoper is dan betalende centrumparkings die gedurende 24u betalend zijn.
- Bewonersparkeren is in alle straten op alle reguliere plaatsen van toepassing.

   Hierdoor kiezen automobilisten rationeel voor parkeren op straat. Dit effect verhindert dat:
   - randparkings hun rol als filter voor langparkeerders kunnen opnemen;
   - centrumparkings voldoende benut worden;
   - bewoners effectief gebruik maken van voorziene bewoners of buurtparkings.

   Een herziening van de straatparkeerregimes is aangewezen om de aantrekkelijkheid van straatparkeren bewust te verminderen ten voordele van geclusterde parkeervoorzieningen.

5. **Rolzuiverheid vraagt regimezuiverheid**
   De parkeervisie voor Sint-Niklaas vertrekt vanuit het principe dat elke parking een duidelijke rol vervult, afgestemd op een specifieke doelgroep en verblijfsduur. Sommige parkings kunnen daarbij een beperkte secundaire functie opnemen, maar hun primaire rol blijft steeds leidend. Om deze rolverdeling effectief te laten functioneren, moeten de parkeerregimes in de omliggende straten hiermee in overeenstemming zijn.

   Straatparkeren in centrumgebieden moet daarom in de eerste plaats gericht zijn op kort parkeren en een hoge rotatie. Langdurig parkeren wordt bij voorkeur opgevangen in de daarvoor bestemde parkeerfaciliteiten. Wanneer de straatparkeerregimes deze rolverdeling niet ondersteunen, blijven de parkings wel beschikbaar, maar wordt hun functie gedeeltelijk uitgehold doordat straatparkeren een aantrekkelijk alternatief blijft.

Concreet betekent dit:

- straatparkeren in centrumgebieden moet vooral gericht zijn op kort verblijf en rotatie en langparkeren of structureel gebruik ontmoedigen;

- het actief doorverwijzen van langparkeerders naar rand-, bezoekers- of bewonersparkings via regimes, tarieven en communicatie.

Daarnaast valt het op dat de communicatie en naamgeving van de verschillende parkings organisch gegroeid is en niet consistent is. Er moet een duidelijker onderscheid gemaakt worden in de naamgeving van de verschillende parkings en hun rollen.

DEEL 3. WEGENCATEGORISERING ALS FUNDAMENT EN RELATIE TOT DE ANDERE NETWERKEN



WEGENCATEGORISERING

ROL VAN HET HOOFDWEGENNET EN DRAGEND NETWERK BINNEN DE NIEUWE WEGENCATEGORISERING

De wegencategorisering van Sint-Niklaas vertrekt niet vanuit lokale keuzes alleen, maar bouwt voort op het hoofdwegennet en dragend netwerk zoals vastgelegd in het Regionaal Mobiliteitsplan Waasland. Deze wegen vormen de ruggengraat van het mobiliteitssysteem en zijn bedoeld om verkeer met een bovenlokale functie te bundelen.

- Het hoofdwegennet staat in voor internationale, Vlaamse en regionale verbindingen en zorgt voor een vlotte afwikkeling van verkeer tussen steden, economische knooppunten en het hoger wegennet.
- Het dragend netwerk verbindt de stedelijke gebieden, hoofddorpen, bedrijventerreinen en belangrijke attractiepolen met elkaar en met het hoofdwegennet.

De wegencategorisering van Sint-Niklaas bouwt verder op deze principes en vertrekt van de regionale selectie die samen een hiërarchisch netwerk waar regionaal en doorgaand verkeer thuishoort vormen (zie ook deel 2 – regionale wegencategorisering).

Het lokaal netwerk bevindt zich binnen de mazen van dit netwerk en legt de nadruk op herkomst- en bestemmingsverkeer, waardoor woonwijken, dorpskernen en lokale straten maximaal kunnen worden gevrijwaard van ongewenst doorgaand verkeer. Deze mazen worden gedetailleerd binnen het lokaal wegennet dat bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefkwaliteit met elkaar verzoent.

ROL VAN DE LOKALE WEGEN BINNEN DE NIEUWE WEGENCATEGORISERING

Waar het dragend wegennet (regionale en interlokale wegen) instaat voor het bundelen en afwikkelen van bovenlokale verplaatsingen en doorgaand verkeer, heeft het lokaal wegennet als primaire opdracht het ontsluiten van gebieden en het faciliteren van lokale verplaatsingen met herkomst of bestemming in de directe omgeving. Volgens de principes van de wegencategorisering dient doorgaand verkeer maximaal op het dragend en hoofdwegennet te blijven, terwijl het lokaal netwerk gevrijwaard wordt van sluipverkeer.

Binnen het lokaal wegennet wordt een fundamenteel onderscheid gemaakt tussen **lokale ontsluitingswegen** en **erftoegangswegen**, zoals ook in de figuur hieronder wordt geïllustreerd.

Het onderscheid tussen beide wegtypes is essentieel binnen de wegencategorisering en vormt een belangrijk toetsingskader voor lokale mobiliteitsplannen. Het helpt om te beoordelen of het gebruik van een weg overeenstemt met zijn functie en inrichting. Wanneer erftoegangswegen toch intensiteiten verwerken die vergelijkbaar zijn met ontsluitingswegen, wijst dit op een ongewenste rol binnen het netwerk. In dat geval zijn maatregelen nodig om het verkeer terug te sturen naar de daarvoor bedoelde routes op het dragend wegennet. Onderstaand schema van AWV geeft de verschillen schematisch weer:

Ontsluitingswegen

Meer aandacht voor lokale ontsluiting

Op ontsluitingswegen gaat er niet alleen aandacht naar leefkwaliteit. De wegen hebben ook een **beperkte verkeersfunctie**, in tegenstelling tot erftoegangswegen. Ze verbinden wijken en kernen met elkaar. De wegen moeten hier dus ook voor ingericht worden.

Maximaal 70 km/u

De snelheidslimiet op ontsluitingswegen is **30 km/u, 50 km/u of 70 km/u**, afhankelijk van de locatie. De toegelaten snelheid en het ontwerp van de weg worden op elkaar afgestemd.

Voorrangsregeling, rotondes of verkeerslichten

Op kruispunten van ontsluitingswegen geldt **geen voorrang van rechts**. Je werkt best met voorrangsborden, een verkeerslicht of een rotonde, afhankelijk van de hoeveelheid verkeer en de functie van de weg in het vervoersnetwerk.

Geen eenvakswegen

Bij lokale ontsluitingswegen zijn eenvakswegen niet mogelijk. Conflicten met tegemoetkomend verkeer moeten zoveel mogelijk worden vermeden. Afhankelijk van de verkeerssituatie kan **een scheiding tussen weggebruikers** nodig zijn, bijvoorbeeld door de aanleg van afgescheiden fietspaden.

Erftoegangswegen

Alle focus op leefkwaliteit

In een erftoegangsweg staat maximale leefkwaliteit, wonen en leven centraal. **De verkeersfunctie is beperkt en ondergeschikt**.

Maximaal 50 km/u

De snelheidslimiet op erftoegangswegen ligt **een stap lager dan op lokale ontsluitingswegen**. Ook buiten de bebouwde kom ligt de limiet op 30 km/u of maximaal 50 km/u.

Voorrang van rechts of voorrangsregeling

Op kruispunten tussen twee erftoegangswegen geldt **voorrang van rechts of een andere voorrangsregeling**. Op een kruising van een erftoegangsweg en een lokale ontsluitingsweg werk je best met voorrangsborden, verkeerslichten of een rotonde, niet met voorrang van rechts.

Gemengd verkeer

Op erftoegangswegen in kernen en binnen de bebouwde kom is gemengd verkeer het uitgangspunt. In dat geval **delen alle weggebruikers wegen en kruispunten** met elkaar. Dat betekent dat er dus geen aparte fietspaden liggen. Fietsers en auto's gebruiken hetzelfde wegvak. Buiten de bebouwde kom kan er wel een scheiding nodig zijn tussen weggebruikers, afhankelijk van de verkeerssituatie.

ROL VAN DE LOKALE WEGEN

Binnen de principes van het regionaal mobiliteitsplan Waasland ligt een duidelijke verantwoordelijkheid bij het lokale mobiliteitsplan van Sint-Niklaas om de werking van de interlokale mazen concreet waar te maken op het terrein. Waar de vervoerregio het ruimtelijke en netwerkmatige kader vastlegt, is het aan de stad om dit te vertalen naar een functionerende lokale verkeersstructuur.
De kern van deze taakstelling bestaat uit het selecteren en vormgeven van een coherent lokaal wegennet, zodanig dat het onderscheid tussen verbindende en niet-verbindende wegen ook effectief tot uiting komt in het gebruik ervan.

KEUZE VAN DE LOKALE ONTSLUITINGSWEGEN

Binnen de door de vervoerregio afgebakende interlokale mazen nemen verschillende dorpen een bijzondere positie in. De dorpskernen van Sinaai, Puivelde en Nieuwkerken-Waas liggen centraal binnen de maas. Zij sluiten dus niet rechtstreeks aan op het dragend wegennet.
Deze ruimtelijke structuur impliceert dat een loutere toepassing van het principe "verkeer op de randen van de mazen houden" niet volstaat. Er is nood aan een interne netwerkstructuur die de dorpen op een logische en gecontroleerde manier verbindt met het dragend netwerk.

Om deze reden wordt binnen het lokaal mobiliteitsplan gekozen voor een duidelijke selectie van **lokale ontsluitingswegen** die:

- de verbinding vormen tussen de dorpskernen en het dragend wegennet;
- functioneren als de **primaire routes voor lokaal verkeer** binnen de maas;
- een **bundelende rol opnemen** voor verplaatsingen tussen de dorpen onderling.

Op deze geselecteerde assen wordt het verkeer van en naar de dorpen als **gewenst** beschouwd. De inrichting, capaciteit en leesbaarheid van deze wegen worden afgestemd op deze functie. Ook de gelijkgrondse overwegen vragen op deze wegen bijzondere aandacht.

Op die manier ontstaat een verbindende lus die onder meer Sint-Niklaas – Puivelde – Sinaai en Belsele met elkaar verbindt. Tegelijk blijft het netwerk open en flexibel, waarbij de dorpen via de geselecteerde ontsluitingswegen ook verbonden worden met de N70, de oostelijke en westelijke tangent, de rondweg rond Sint-Niklaas en de omliggende kernen in de buurgemeenten. Op die manier ontstaat een evenwicht tussen interne samenhang en externe bereikbaarheid.



Figuur 8: voorstel nieuwe wegencategorisering - beleidsscenario

De belangrijkste wijzigingen in de wegencategorisering zijn:

Korte termijn

- Heimolenstraat-Driegaaienhoek: downgraden naar lokale erftoegangsweg tussen N41 en N70. In het kader van het ziekenhuisdossier wordt hier een filter voorzien. Het segment E17-N41 blijft behouden als lokale ontsluitingsweg
- Vossekotstraat: Op KT en MLT blijft deze een rol als lokale ontsluitingsweg opnemen. Op LT blijft dit een lokale ontsluitingsweg zolang het op/afrittencomplex van de E17 in Haasdonk open blijft.

Lange termijn

De wijzigingen op lange termijn zijn gekoppeld aan infrastructurele realisaties:

- Downgraden van de N70 na realisatie van de oostelijke tangent
- Downgraden van de Leon Scheerderslaan na realisatie van de noordelijke ontsluitingsweg

VERFIJNING VAN DE WERKING VAN DE ERFTOEGANGSWEGEN

ERFTOEGANGSWEGEN IN LANDELIJKE KAMERS

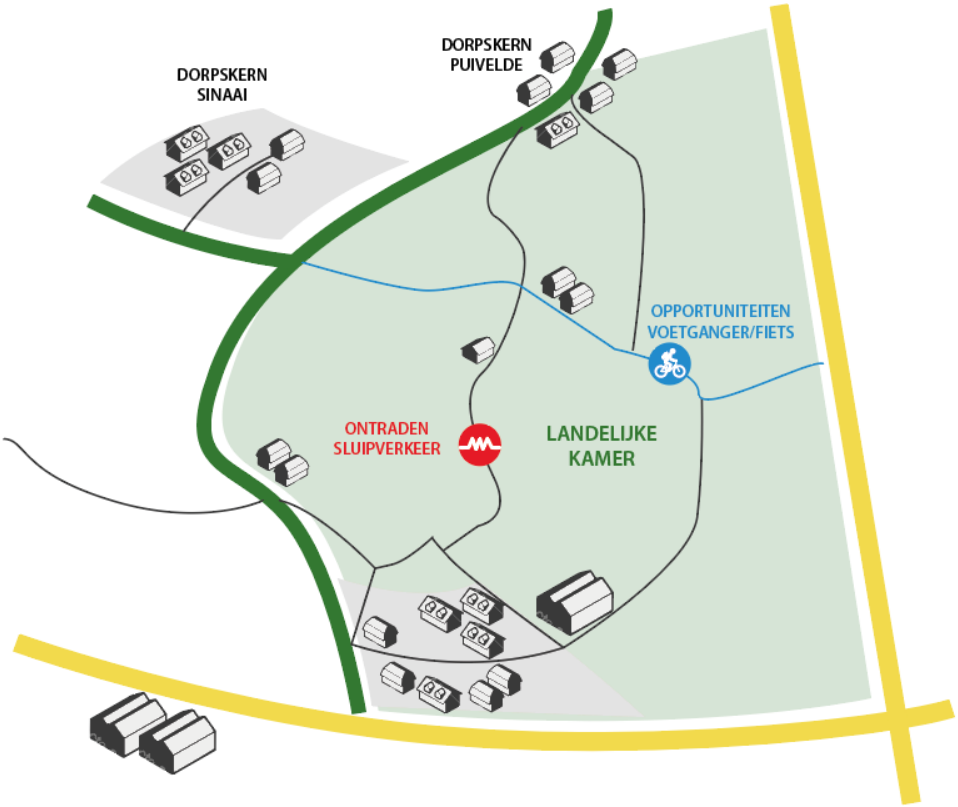


Binnen de wegencategorisering van Sint-Niklaas wordt uitgegaan van een duidelijke en robuuste netwerklogica waarbij **verkeer zoveel mogelijk wordt gebundeld op de structurerende assen van het dragend wegennet, verfijnd met de lokale verbindingswegen**. Deze assen vormen de ruggengraat van het lokale netwerk. Hier wordt het grootste deel van het gemotoriseerd verkeer afgewikkeld en wordt de bereikbaarheid van kernen en functies gegarandeerd.

Buiten deze structurerende wegen wordt het grondgebied georganiseerd in een reeks eerder **landelijke kamers**. Deze kamers worden gekenmerkt door een fijnmazig netwerk van erftoegangswegen. Binnen deze gebieden geldt een fundamenteel ander uitgangspunt: niet de verkeersafwikkeling, maar het **gebruik en de belevingskwaliteit van de ruimte** staan centraal.

Binnen deze landelijke kamers blijven alle weggebruikers in principe welkom, maar wordt het gebruik van de wegen **duidelijk gestuurd op basis van een gewenste primaire doelgroep**. Dit sluit aan bij de principes van functietoekenning voor landelijke wegen, waarbij per weg wordt bepaald welk gebruik prioritair is en dus maximaal ondersteund moet worden.

De kern van deze benadering is dat elke erftoegangsweg niet enkel als "toegangsweg" wordt beschouwd, maar dat expliciet wordt bepaald **welke gebruikersgroep prioritair is** en dus maximaal gefaciliteerd en beschermd moet worden.



Figuur 9: Voorbeeldweergave landelijke kamer

Deze keuze maakt het mogelijk om:

- het gewenste gebruik van wegen duidelijk te maken;
- conflicten tussen verschillende gebruikers te verminderen;
- de inrichting en circulatie gericht af te stemmen op het dominante gebruik

ERFTOEGANGSWEGEN MET VERKEERSFUNCTIE

Deze groep wegen heeft nog een relatief belangrijke verkeersfunctie. Het betreft de hoofdstructuur binnen een kamer. De wegen ontsluiten de kamer naar de randen toe. Ze krijgen relatief meer verkeer te verwerken. Er wordt ingezet op veilig kruisen en mengen, eerder dan op volledige scheiding.

Het optisch versmallen van de rijbaan is voor dit type wegen een zeer effectieve en relatief eenvoudige manier om het gedrag van weggebruikers te sturen zonder de volledige breedte van de weg fysiek weg te nemen.

Omdat er een iets hogere verkeersintensiteit kan voorkomen wordt de breedte gericht op **4,0 – 5,0 m**. In plaats van de volledige verharding als rijbaan te presenteren, wordt gewerkt met een centrale rijloper die visueel dominant is, aangevuld met minder nadrukkelijke zijstroken. Automobilisten richten zich instinctief op die centrale zone en passen hun snelheid en gedrag daarop aan.

Voorbeeld: Stenenmuurstraat

ERFTOEGANGSWEGEN MET PRIMAIRE FUNCTIE "ACTIEVE WEGGEBRUIKERS"

Op erftoegangswegen waar actieve weggebruikers – voetgangers en fietsers – centraal staan, wordt de inrichting bewust ingezet om het autogebruik te ontmoedigen en de leesbaarheid van de route als zachte verbinding te versterken. De rijbaanbreedte en het profiel zijn hierbij cruciale instrumenten.

De wegen worden uitgevoerd met een **bewust smal profiel**, waarbij een rijbaan van **3,0 tot 3,5 meter** wordt gecombineerd met **passeerhavens**. Deze beperkte breedte ondersteunt het principe dat gemengd verkeer mogelijk blijft, maar **niet aantrekkelijk is voor doorgaand verkeer**. Automatisch resulteert dit in lagere snelheden en een voorzichtige rijstijl.

De werking van deze wegen is sterk afhankelijk van een **lage verkeersintensiteit** en een gerichte sturing van toegangen. Daarom wordt ingezet op:

- het beperken van toegangen en rijrichtingen vanuit omliggende straten;
- het creëren van duidelijke toegangspoorten die aangeven dat men een andere wegcategorie binnenrijdt;
- een netwerkstructuur die doorgaand autoverkeer ontmoedigt.

Om kruisen mogelijk te maken zonder de weg te verbreden, worden **passeerhavens voorzien om de 150 à 300 meter** (indicatief). Deze zorgen voor een functioneel gebruik zonder het landelijke karakter aan te tasten. Waar zinvol kan ook gewerkt worden met een

tweesporenprofiel, dat comfortabel blijft voor fietsers maar autoverkeer minder aantrekkelijk maakt.

Daarnaast wordt het gebruik gestuurd via **selectieve toegang**:

- toepassing van verkeersbord C3 met uitzonderingen;
- toegang wordt beperkt tot: landbouwverkeer; lokaal bestemmingsverkeer; fietsers en voetgangers.

Binnen deze categorie geldt duidelijk dat gemotoriseerd verkeer **te gast is** en zich aanpast aan het tempo en de aanwezigheid van de zachte weggebruiker.

ERFTOEGANGSWEGEN MET PRIMAIRE FUNCTIE "LANDBOUWVERKEER"

Op wegen waar landbouwverkeer de primaire functie vormt, staat een vlotte en veilige bereikbaarheid van landbouwpercelen en -bedrijven centraal. De inrichting wordt afgestemd op de **specifieke afmetingen en gebruiksvereisten van landbouwvoertuigen**, terwijl tegelijkertijd onnodig verkeer wordt geweerd.

De basis van het profiel ligt op een rijbaanbreedte van **4,5 tot 5,5 meter**, wat toelaat dat landbouwvoertuigen zich comfortabel kunnen verplaatsen. Waar het kruisen niet over de volledige lengte mogelijk of wenselijk is, wordt dit opgevangen door **regelmatige uitwijkstroken**, met lokaal een extra breedte van ongeveer **2,0 meter**.

De bermen spelen hierbij een belangrijke rol en worden:

- berijdbaar en voldoende stevig ingericht;
- ingezet als functionele ruimte bij kruisen of uitwijken.

Tegelijk wordt vermeden dat de weg wordt ingericht op een manier die landbouwverkeer belemmert. Daarom worden:

- overmatige versmallingen vermeden;
- snelheidsremmende elementen enkel toegepast waar ze de landbouwfunctie niet hinderen.

ERFTOEGANGSWEGEN MET PRIMAIRE FUNCTIE "WONEN"

Erftoegangswegen met een woonfunctie worden in de eerste plaats ingericht als **verblijfsruimte**. Leefkwaliteit, veiligheid en aangenaam gebruik primeren op verkeersafwikkeling.
De rijbaanbreedte ligt hierbij doorgaans tussen **3,5 en 4,5 meter**, wat zorgt voor een profiel met een **sterk snelheidsremmend karakter**. In specifieke situaties – zoals bij filters als tractorsluizen of eenrichtingsverkeer – kan de breedte verder worden teruggebracht tot **minder dan 4,0 meter**.

De inrichting van deze wegen wordt bewust gecombineerd met elementen die de verblijfsfunctie versterken, zoals:

- parkeren op straat;
- groeninrichting (bomen, plantvakken);
- asverschuivingen en andere snelheidsremmende ingrepen.

Het kruisen van twee voertuigen blijft mogelijk, maar is enkel comfortabel aan een lage snelheid. Dit verhoogt de aandacht van bestuurders en draagt bij aan een lagere snelheid.

LEEFBAARHEID VAN DE DORPSKERNEN

De wegencategorisering van Sint-Niklaas vertrekt vanuit het principe dat regionaal en doorgaand verkeer maximaal gebruikmaakt van het hoofdwegennet en het dragend netwerk. De dorpskernen van Sinaai, Belsele en Nieuwkerken liggen vandaag vrijwel volledig binnen het lokale wegennet. Enkel de N70 ligt in de onmiddellijke nabijheid van de kernen van Sinaai en Belsele en vervult daar een bovenlokale verbindingsfunctie.

Dit betekent dat er binnen de dorpskernen in principe geen plaats is voor regionaal doorgaand verkeer. Lokale wegen en woonstraten moeten in de eerste plaats functioneren voor bewoners, bezoekers, lokale economische activiteiten en verkeer met een bestemming in de kern zelf. Ook verkeer van en naar achterliggende deelgemeenten dient maximaal gebruik te maken van de regionale rasterstructuur en niet van routes doorheen de verschillende dorpscentra.

Om deze ambitie verder concreet te maken, wordt voor elke deelgemeente een afzonderlijk leefbaarheidsplan uitgewerkt. Binnen deze plannen wordt onderzocht hoe ongewenst doorgaand verkeer en sluipverkeer kunnen worden teruggedrongen, terwijl de bereikbaarheid van woningen, voorzieningen, handelszaken en bedrijven behouden blijft. Op die manier kan het lokale wegennet opnieuw aansluiten bij zijn beoogde functie als kwaliteitsvolle verblijfsruimte voor bewoners en bezoekers van de dorpskernen

OVERWEGEN: EERST VERBINDEN, DAN TRANSFORMEREN

ANALYSE HUIDIG GEBRUIK

Om te komen tot een onderbouwde en gedragen visie op de toekomst van de gelijkgrondse spooroverwegen in Sint-Niklaas, is een goed inzicht in het huidige gebruik en de onderlinge samenhang essentieel. De overwegen functioneren vandaag niet als geïsoleerde infrastructuurelementen, maar maken deel uit van een fijnmazig netwerk van wegen, fietsroutes en lokale verbindingen dat sterk verschilt per locatie.

Het voorliggende schema biedt een gestructureerd overzicht van de acht gelijkgrondse overwegen op het grondgebied van Sint-Niklaas en vormt de analytische basis van dit visietraject. Het brengt drie cruciale dimensies samen die bepalend zijn voor zowel het functioneren als de toekomstige aanpak van de overwegen.

AFSTAND TUSSEN DE OVERWEGEN

Ten eerste wordt de afstand tussen de verschillende overwegen in kaart gebracht. Deze parameter is belangrijk om de onderlinge afhankelijkheid te begrijpen: ingrepen aan één overweg hebben onvermijdelijk gevolgen voor de verkeersstromen en bereikbaarheid van de omliggende overwegen. In een stedelijke context zoals Sint-Niklaas, waar alternatieve oversteekmogelijkheden niet overal gelijkmatig verspreid zijn, is deze ruimtelijke samenhang een doorslaggevende factor.

(OUDE) WEGENCATEGORISERING EN ETMAALINTENSITEITEN GEMOTORISEERD VERKEER

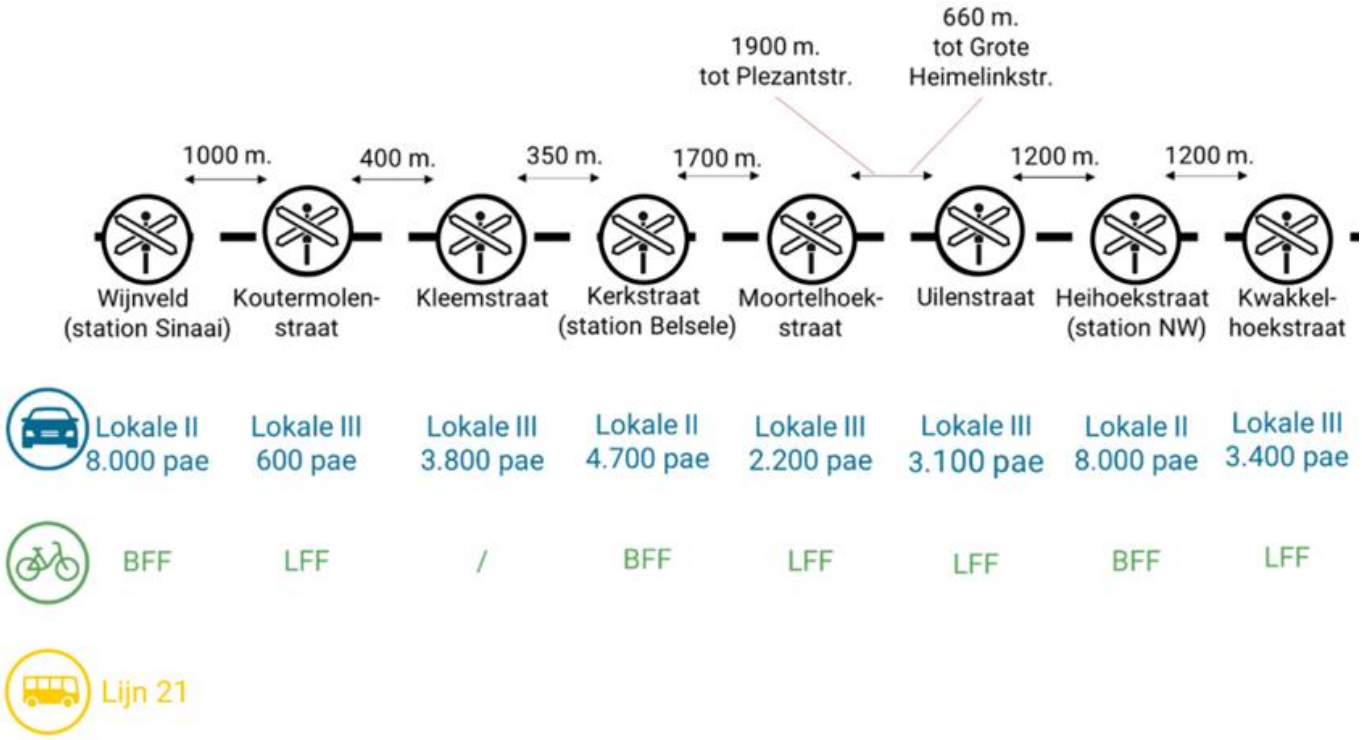
Daarnaast geeft het schema inzicht in de wegencategorisering en het bijhorende aantal gemotoriseerde verplaatsingen per overweg op dagbasis. Deze gegevens maken duidelijk in welke mate elke overweg vandaag functioneert als lokale ontsluitingsweg. Het verschil in verkeersintensiteit wijst op uiteenlopende rollen en noden, en onderstreept dat elke overweg een aanpak op maat nodig heeft.

Om een helder overzicht te krijgen van dit actuele gebruik, werd een analysetool ingezet die floating car data omzet naar effectieve verkeersintensiteiten. Deze methode biedt een betrouwbare inschatting van het reële gebruik van alle wegen door gemotoriseerd verkeer gedurende een gemiddeld etmaal. Door deze intensiteiten in onderlinge verhouding te analyseren, identificeren we duidelijk welke wegen hoog, matig of laag belast worden.

ROL BINNEN HET FIETS- EN OV-NETWERK

Ten slotte wordt aangeduid of een overweg gelegen is op of langs een bestaande fietsroute. Dit element is essentieel in het licht van de stedelijke mobiliteitsambities en het STOP-principe. Overwegen die deel uitmaken van functionele of recreatieve fietsroutes

vervullen niet alleen een verkeerskundige rol, maar zijn ook van belang voor de veiligheid, continuïteit en aantrekkelijkheid van het fietsnetwerk.



Figuur 10: Overzicht en gebruik spooroverwegen langs spoorlijn 59

DETAILLERING VISIE: EERST VERBINDEN, DAN TRANSFORMEREN

UITWERKING AAN DE HAND VAN DUIDELIJKE PRIORITEITEN

De stad Sint-Niklaas onderschrijft de doelstelling om op lange termijn te evolueren naar een veilig, leesbaar en robuust netwerk van spoorkruisingen, met zo weinig mogelijk conflicten tussen spoor-, gemotoriseerd en traag verkeer. Tegelijk erkent de stad dat een structurele aanpak van alle gelijkgrondse overwegen een **complex en meerjarig traject** is, dat alleen kan slagen indien het **gefaseerd, doordacht en in nauwe samenhang met de lokale context** wordt uitgerold.

Een oplossing voor alle overwegen is dan ook nadrukkelijk een langetermijnsverhaal, dat zelfs de tijdshorizon van dit mobiliteitsplan kan overstijgen.
Voor elke overweg moeten eerst de **juiste randvoorwaarden en condities** vervuld zijn. Het voortijdig ingrijpen op individuele locaties zonder rekening te houden met die randvoorwaarden zal leiden tot sterke ongewenste neveneffecten elders in het netwerk. Het gaat dan in de eerste plaats om sterke verschuivingen van verkeer naar overwegen die nog niet kwalitatief uitgebouwd zijn, waardoor de druk op deze omgevingen nog groter wordt. Daarnaast kunnen straten losgescheurd worden van het aanliggende dorp en bestaat het risico dat er nog minder draagvlak is voor moeilijkere ingrepen aan de belangrijke overwegen op de lokale verbindingswegen.

Uit voorgaande analyse blijkt dat er in elke deelgemeente ca. 8000 voertuigen per dag passeren ter hoogte van de belangrijkste spooroverwegen. Er dient dus eerst naar een oplossing gezocht worden op die 3 belangrijkste overwegen, met name:

- Wijnveld
- Kleemstraat en Kerkstraat
- Heihoekstraat

VISIE OP HET VEREISTE VERVOLGTRAJECT

De toekomst van de spooroverwegen in Sint-Niklaas vraagt een geïntegreerde langetermijnvisie waarin bereikbaarheid, leefbaarheid en verbinding centraal staan. Voor de stad is het essentieel dat de sociale cohesie tussen de wijken en deelgemeenten aan beide zijden van het spoor behouden blijft. Eventuele ingrepen aan overwegen mogen de verbindingen tussen dorpskernen niet verzwakken, maar moeten bijdragen aan een duurzame en toekomstbestendige bereikbaarheid. Via een vervolgtraject met de stad en haar partners wordt eerst een gezamenlijke visie ontwikkeld op de rol van de stationsomgevingen en spoorovergangen binnen het mobiliteitssysteem van Sint-Niklaas. Deze oefening sluit aan bij de acties die ook binnen het Regionaal Mobiliteitsplan Waasland zijn opgenomen.

Bij de verdere uitwerking van deze visie staan enkele **randvoorwaarden** centraal:

- Een onderbouwde impactanalyse en een gedragen streefbeeld voor de verschillende stationsomgevingen en overwegen.
- Oplossingen die financieel haalbaar zijn zonder een disproportionele belasting voor de stad.
- Oplossingen die landschappelijk en ruimtelijk inpasbaar zijn binnen de omgeving van de deelgemeenten en die de noodzakelijke innames tot een minimum beperken.
- Een transparant communicatie- en participatietraject, zodat inwoners, lokale verenigingen, bedrijven en andere belanghebbenden actief betrokken worden bij de verkenning en uitwerking van mogelijke toekomstscenario's.

VOETGANGERSNETWERKEN

Sint-Niklaas is een stad in volle ontwikkeling. Met de grootste markt van België als historische kern, een groeiende bevolking en diverse grootschalige stadsvernieuwingsprojecten krijgt de stad de kans haar ruimtelijke structuur toekomstgericht vorm te geven. Daarbij rijst de vraag hoe het stadscentrum kan inspelen op deze groei en hoe de publieke ruimte zo kan worden ingericht dat voetgangers de stad aangenaam beleven, vlot doorkruisen en er zich verbonden mee voelen.

Dit strategisch voetgangersplan werkt verder door op het vorige mobiliteitsplan waarin zachte weggebruikers reeds een centrale rol kregen in het autoluwe stadscentrum.

VISIE VOETGANGERSNETWERK IN HET STADSCENTRUM

GROTE MARKT EN WINKELWANDELLUS (GEREALISEERD)

Met de winkelwandellus tussen de Grote Markt en het Stationsplein heeft Sint-Niklaas al een aantal ambitieuze stappen gezet om de stadskern aantrekkelijker te maken voor bewoners en bezoekers.
De lus kreeg een toegankelijke en uniforme aanleg in kleiklinkers zonder niveauverschillen, comfortabel voor alle gebruikers. Met het autoluw maken van de Grote Markt kwam daarbij dat de marktstad Sint-Niklaas verder ingericht wordt op maat van de voetganger.

MARKTSTAD EN PARKLUS (KORTE EN MIDDELLANGE TERMIJN)

Voortbouwend op dit succes heeft Sint-Niklaas de ambitie uitgesproken om met de parklus een groter deel van het centrum te transformeren tot een aantrekkelijke voetgangerszone. Samen vormen de winkelwandellus en de parklus de ruggengraat van een aaneengesloten voetgangersvriendelijk centrumgebied dat zich uitstrekt van het Stationsplein over de Grote Markt tot het Stadspark – de groene long van de binnenstad. Daarmee zal het grootste deel van de 'marktstad' zoals gekend in het masterplan publieke ruimte voetgangersvriendelijk ingericht zijn.

De parklus vormt daarin een cruciale tussenstap. Samen met de autoluwe Grote Markt en de winkelwandellus legt de parklus de basis voor de autoluwe visie 2030 die de markstad:

- De winkelwandellus verbindt de Grote Markt met de stationsomgeving,
- De autoluwe markt vormt het kloppende hart van het centrum
- De parklus breidt de voetgangersvriendelijke zone uit naar de andere zijde van het centrum, richting het Stadspark.

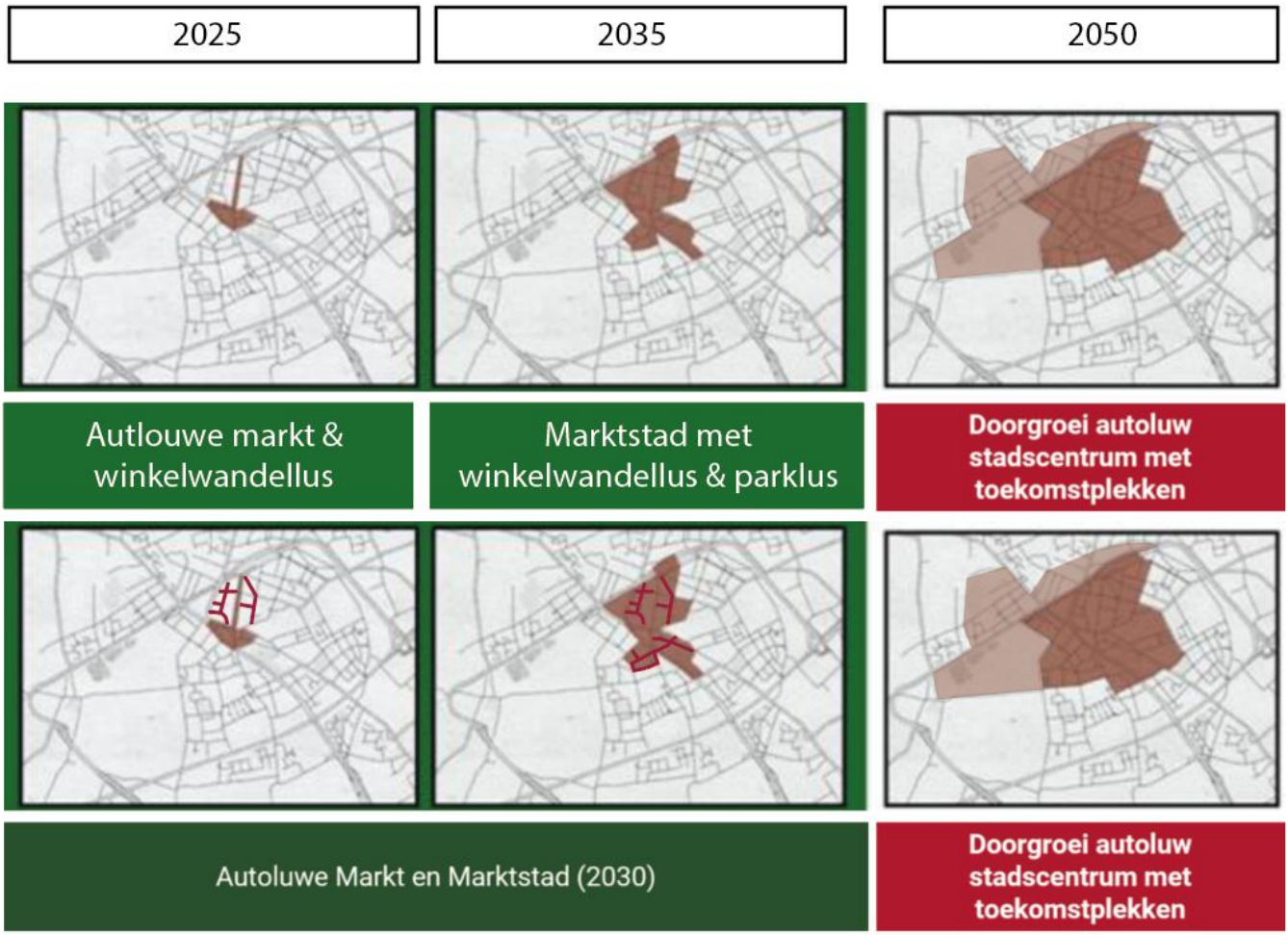
Samen vormen ze een herkenbaar en samenhangend voetgangersgebied dat als fundament dient voor de verdere uitbreiding.

EEN AUTOLUW STADSCENTRUM ALS VOETGANGERSGEBIED VAN DE TOEKOMST (LANGE TERMIJN)

De ontwikkeling van de drie toekomstplekken zal het aantal bestemmingen in en rond het stadscentrum aanzienlijk doen toenemen. Meer woningen, meer werkplekken, meer

voorzieningen en meer publieke ruimte binnen de rondweg betekent ook meer voetgangers en meer dagelijkse verplaatsingen te voet

Sint-Niklaas bereidt zich daarom voor op die groei door een grotere autoluwe zone te definiëren die als ruimtelijk kader dient voor het voetgangersbeleid van de toekomst. Daarvoor wordt **de contour van de autoluwe binnenstad visie 2050** gehanteerd, zoals vastgelegd in het klimaatbeleidsplan en het lobbenstadmodel uit beleidsplan ruimte. Deze afbakening overstijgt het huidige kerngebied rond de Grote Markt en de Parklaan en sluit aan op de drie toekomstplekken binnen een grotere samenhangende zone. Binnen deze contour geldt de voetganger als prioritaire weggebruiker. Alle straten in dit gebied vragen de hoogste kwaliteit binnen het voetgangersnetwerk.



Figuur 11: Evolutie autoluwe binnenstad in relatie tot voetgangersnetwerk

Deze keuze is tegelijk een ruimtelijke en een beleidsmatige tellingname: de stad groeit naar binnen, en die binnenwaartse groei wordt begeleid door een voetgangersvriendelijke inrichting van de publieke ruimte. De autoluwe binnenstad 2050 is daarmee niet enkel een mobiliteitsproject, maar een stedenbouwkundige visie op hoe Sint-Niklaas zich wil ontwikkelen als leefbare, aantrekkelijke en toekomstbestendige stad.

De uitbouw van deze autoluwe binnenstad is echter een langetermijnambitie die stapsgewijs wordt gerealiseerd en enkel kan slagen wanneer een aantal belangrijke randvoorwaarden vervuld zijn:

- sterke alternatieven voor de auto, met performante fietsverbindingen, een kwalitatief openbaar vervoernetwerk en voldoende uitgebouwde rand- en buurtparkings die bezoekers op een comfortabele manier toegang geven tot het stadscentrum.
- Nauwgezette opvolging van de effecten van elke fase via een systematische monitoring van sluipverkeer, verkeersoverlast en de impact op handel, horeca en andere centrumfuncties.
- Duidelijke communicatie is essentieel. Inwoners van de deelgemeenten en bezoekers moeten erop kunnen vertrouwen dat het stadscentrum ook in de toekomst vlot bereikbaar blijft met de auto, waarbij het doorgaand verkeer steeds duidelijker wordt gestuurd via de hoofdassen en tangenten en parkeren maximaal wordt gebundeld in daarvoor voorziene parkeervoorzieningen.

Op die manier kan Sint-Niklaas geleidelijk evolueren naar een autoluwe binnenstad die de leefkwaliteit verhoogt zonder de bereikbaarheid en economische aantrekkelijkheid van het centrum uit het oog te verliezen.

PLUSNETWERK – VAN MARKTSTAD TOT TOEKOMSTPLEKKEN

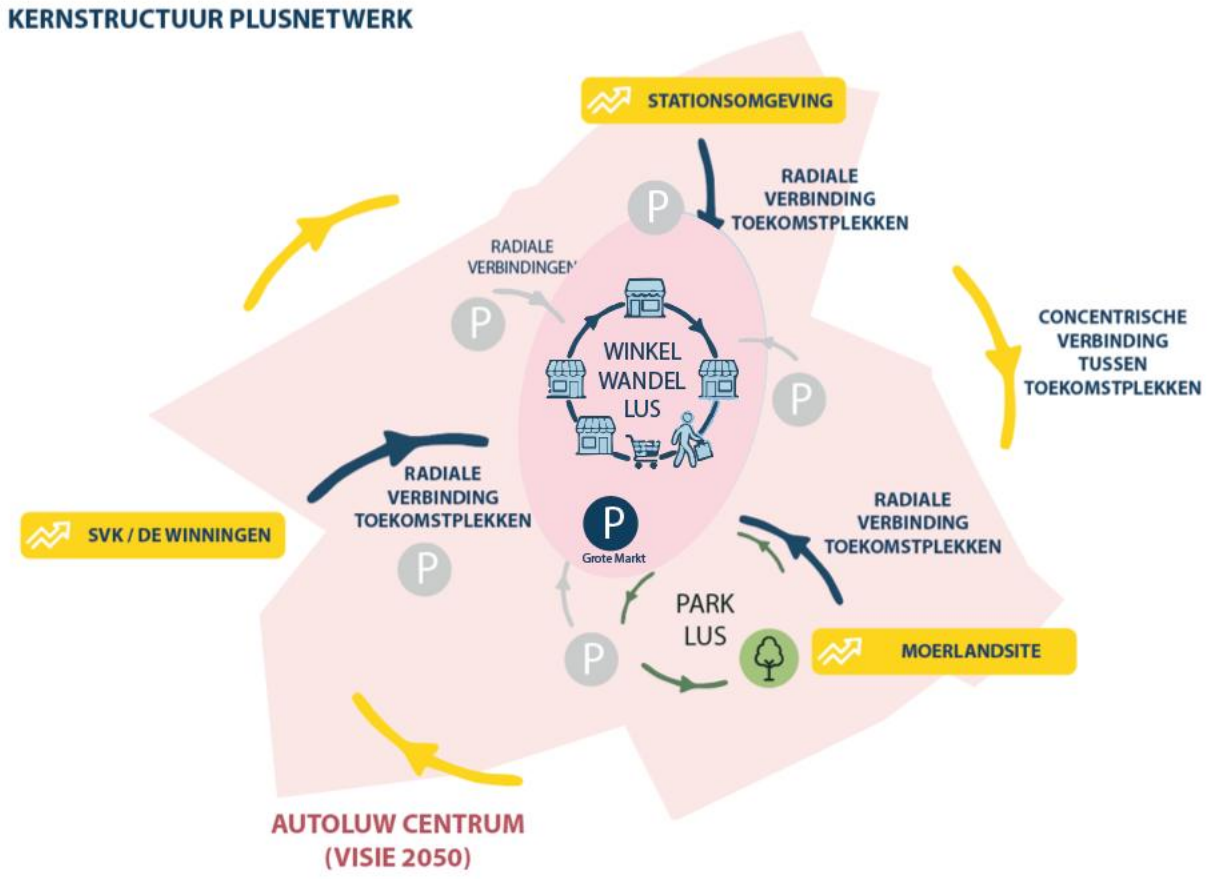
UITGANGSPUNT

Het plusnetwerk vormt het prioritaire voetgangersnetwerk van Sint-Niklaas. Het vertegenwoordigt de routes waar de hoogste eisen gelden inzake veiligheid, toegankelijkheid en comfort – routes die voor iedereen begaanbaar zijn, ook voor mensen met een rolstoel, rollator of kinderwagen.

HET NETWERK

Het plusnetwerk omvat de volledige afbakening van de autoluwe binnenstad 2050 en de drie toekomstplekken. Concreet betekent dit:

- de bestaande winkelwandellus en de toekomstige parklus als kernassen van het netwerk
- de verbindingen tussen de Grote Markt, de stationsomgeving, de SVK-site en de Moerlandsite
- de verbinding tussen de drie toekomstplekken onderling: stationsomgeving, de SVK-site en de Moerlandsite
- de **interne ontsluiting** van elk van de drie toekomstplekken, zodat ze niet enkel bereikbaar zijn met de fiets, het openbaar vervoer en de wagen maar ook als voetganger doorwaadbaar zijn



Figuur 12: Kernstructuur plusnetwerk

DE VIJF KWALITEITSPRINCIPES VAN HET PLUSNETWERK

Het plusnetwerk wordt in de openbare ruimte vertaald aan de hand van vijf kwaliteitsprincipes: continuïteit, toegankelijkheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid. Deze principes vormen het streefbeeld voor alle verbindingen binnen het netwerk en worden maximaal nagestreefd bij nieuwe aanleg- en heraanlegprojecten.

Waar bestaande straatprofielen onvoldoende ruimte bieden om deze kwaliteitsprincipes volledig te realiseren, worden alternatieven uitgewerkt. Dit kan onder meer door een inrichting als woonerf of door ruimte vrij te maken via een verschuiving van parkeren op straat naar geclusterde parkeeroplossingen. De vrijgekomen ruimte wordt vervolgens ingezet ten voordele van voetgangers en de verblijfskwaliteit van de straat. De concrete afwegingen worden per straat en per deelgebied verder uitgewerkt bij concrete realisaties.

Binnen het plusnetwerk wordt er steeds gestreefd naar hetzelfde kwaliteitsniveau als de reeds gerealiseerde delen van de winkelwandellus.

1. Het fundament: een ononderbroken voetpad
Het fundament is een continu, ononderbroken voetpad dat een logische route vormt tussen de attractiepolen van de stad.
Ontbrekende schakels worden prioritair weggewerkt. Dit principe is bijzonder relevant voor de verbindingen tussen de drie toekomstplekken onderling en met het stadscentrum: vandaag bestaan die verbindingen nog niet of nauwelijks als kwalitatief voetgangerspad. Het wegwerken van deze missing links is dan ook de eerste prioriteit bij de uitwerking van het plusnetwerk.
Sint-Niklaas streeft naar een eigen straatidentiteit via materiaalgebruik of patroon. Op korte en middellange termijn is dit de herkenbare stijl van de winkelwandellus en de parklus.

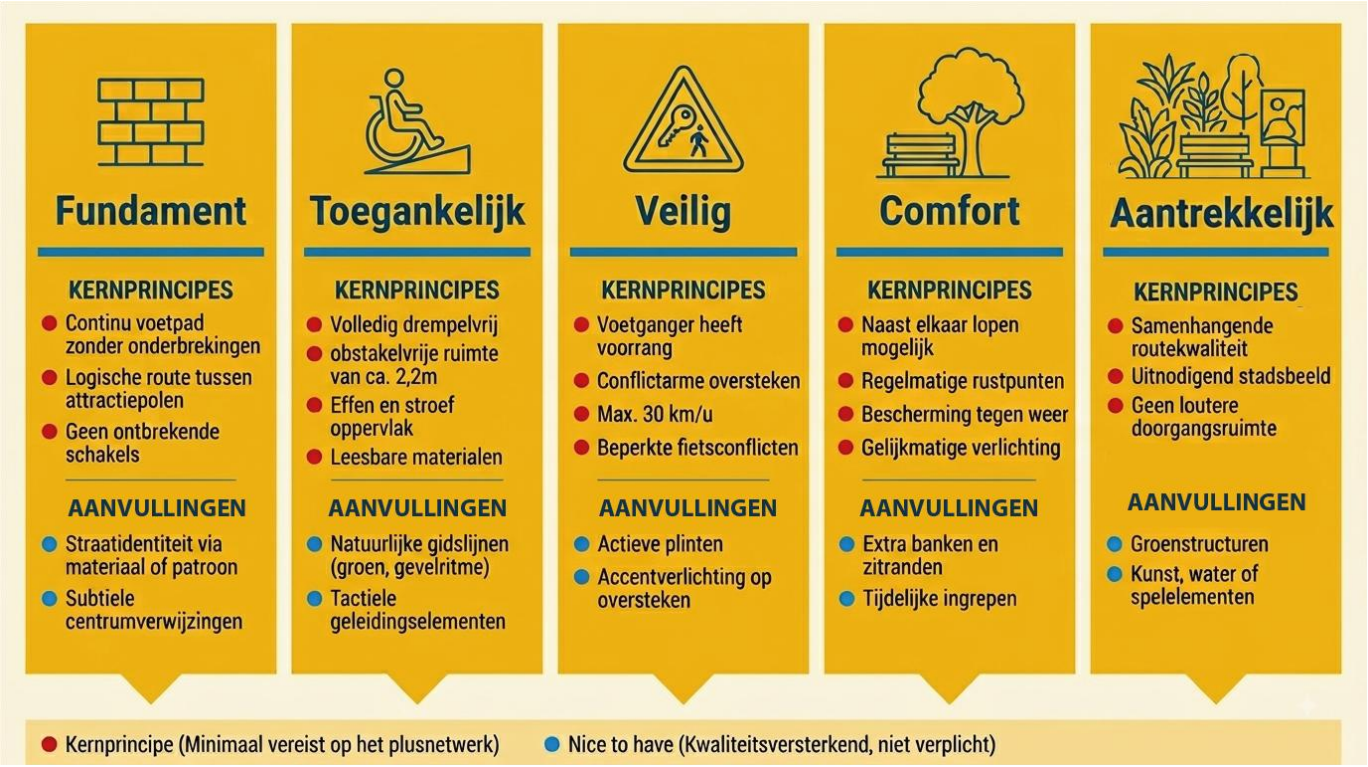
2. Toegankelijkheid – voor iedereen, zonder drempels
Het plusnetwerk is volledig drempelvrij, met een streefbreedte voor een vrije doorgang van minimaal 2,2 meter, een effen en stroef oppervlak en leesbare materialen. Dit sluit direct aan bij de ambitie om de toekomstplekken te ontsluiten voor alle voetgangers: de stationsomgeving, de SVK-site en de Moerlandsite moeten ook vlot bereikbaar zijn voor wie een rolstoel gebruikt, een kinderwagen duwt of minder mobiel is. Natuurlijke gidslijnen via groen of gevelritmiek, en extra leesbaarheid voor kwetsbare gebruikers, zijn kwaliteitsversterkende elementen die het netwerk inclusiever maken.

3. Veiligheid – de voetganger heeft voorrang
Op het plusnetwerk heeft de voetganger voorrang. Conflictarme oversteken, een maximumsnelheid van 30 km/u voor gemotoriseerd verkeer en beperkte fietsconflicten zijn de kernprincipes.
Dit heeft directe gevolgen voor de inrichting van het plus netwerk:
kruispunten worden heringericht ten voordele van de actieve weggebruiker. Een aanleg als woonerf of autoluw gebied is het instrument bij uitstek om dit te realiseren. Actieve plinten en accentverlichting op oversteekplaatsen zijn mooie aanvullingen en versterken de sociale en verkeersveiligheid.

4. Comfort – aangenaam vertoeven, niet enkel doorgaan
Het plusnetwerk is niet enkel een doorgangsruimte maar een verblijfsruimte. Naast elkaar kunnen lopen, regelmatige rustpunten en bescherming tegen weer zijn de

comfortprincipes die hier centraal staan. Waar mogelijk worden groenelementen geïntegreerd. Dit is bijzonder relevant voor de verbinding tussen de toekomstplekken: wie van de SVK-site naar de Moerlandsite wandelt, of van de stationsomgeving naar de Grote Markt, moet dat kunnen doen zonder hinder van te smalle trottoirs, zonder lang te moeten wachten bij een kruispunt, en met voldoende zitgelegenheid onderweg. Extra banken, zitranden en tijdelijke ingrepen zoals boombakken kunnen waar mogelijk het verblijfskarakter van het netwerk versterken.

5. Aantrekkelijkheid – een uitnodigend stadsbeeld
Het vijfde principe overstijgt de functionele eisen: het plusnetwerk moet uitnodigen om te wandelen, te ontdekken en te verblijven. Samenhangende routekwaliteit, een uitnodigend stadsbeeld en het vermijden van loutere doorgangsruimte zijn daarvoor de kernvereisten. De drie toekomstplekken bieden hier een uitgelezen kans waarbij ze de beleving voor de wandelaar kunnen verrijken. Groenstructuren, kunst, water of spelelementen zijn mooie aanvullingen die het netwerk omvormen van een infrastructureel gegeven tot een aantrekkelijke stadsroute die mensen actief uitnodigt om te voet te gaan.



Figuur 13: De vijf kwaliteitsprincipes van het plusnetwerk

BASISNETWERK: AANVULLEND NETWERK VOOR OVERIGE ATTRACTIEPOLEN

UITGANGSPUNT

Waar het plusnetwerk de hoogste kwaliteit biedt op de meest bezochte routes, vormt het basisnetwerk de alledaagse ruggengraat van het voetgangersverkeer in Sint-Niklaas. Het basisnetwerk omvat alle voetgangersverbindingen die buiten het plusnetwerk vallen: de woonstraten, de wijkwegen, de verbindingen van en naar scholen, buurtwinkels, parken en haltes van het openbaar vervoer. Het is het netwerk waarmee elke Sint-Niklazenaar dagelijks in contact komt, letterlijk vanaf de voordeur.

SELECTIEPRINCIPES

Het basisnetwerk wordt opgebouwd vanuit de logica van de attractiepolen. Een attractiepool is elke bestemming die mensen regelmatig en te voet willen bereiken: een school, een supermarkt, een bushalte, een park, een sportvoorziening, een wijkcentrum of een zorgvoorziening. Het basisnetwerk verbindt deze polen met de omliggende woongebieden en met het plusnetwerk, zodat elke voetganger vanuit elke voordeur een logische en begaanbare route kan afleggen naar de bestemmingen die voor hem of haar relevant zijn.

De keuze van de routes die tot het basisnetwerk behoren, verloopt in drie stappen.
De eerste stap is het in kaart brengen van de attractiepolen per wijk of deelgebied. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de startlocatielogica uit het Handboek Stedelijk Loop- en Wandelnetwerk: voor elk type voetganger – van het schoolkind tot de oudere met rollator, van de hondenwandelaar tot de pendelaar – worden de meest relevante bestemmingen geïdentificeerd. In Sint-Niklaas omvatten deze attractiepolen zowel stedelijke als lokale bestemmingen. Het gaat onder meer om scholen, kinderopvanglocaties, zorgvoorzieningen, woonzorgcentra, openbaarvervoerknooppunten, buurtwinkels, wijk- en dorpsvoorzieningen, deelgemeentehuizen, parochie- en ontmoetingshuizen, sport- en recreatie-infrastructuur, culturele voorzieningen en groene verblijfsruimten zoals het Stadspark, het Sportkringpark en andere buurt- en wijkgroenzones. Deze attractiepolen bevinden zich zowel in de stadskern als in Belsele, Sinaai, Nieuwkerken-Waas en Puivelde.

De tweede stap is het bepalen van de meest logische looproutes tussen deze attractiepolen en de omliggende woongebieden. Daarbij geldt de vuistregel dat de acceptabele omloopfactor op korte afstanden circa 1,33 bedraagt: voetgangers zijn bereid om maximaal een derde meer te lopen dan de hemelsbreed kortste weg. Routes die dit overschrijden, geven aan waar missing links in het netwerk zitten die weggewerkt moeten worden.

De derde stap is het toetsen van de geselecteerde routes aan de minimumvereisten van het basisnetwerk. Niet elke straat die logisch ligt, voldoet vandaag aan de basisnormen voor voetgangers. Die toetsing levert een prioriteitenlijst op voor ingrepen en verbeteringen.

DOELSTELLINGEN EN PRINCIPES VAN HET BASISNETWERK

Het basisnetwerk kent vier centrale doelstellingen.

- Bereikbaarheid vanuit elke voordeur. Elke inwoner heeft te voet een route naar de dichtstbijzijnde attractiepolen, bij voorkeur binnen 15 minuten lopen. Dit vereist een fijnmazig netwerk dat ook de woonwijken met minder voetgangerscomfort bedient.
- Voorspelbaarheid en leesbaarheid. De voetganger moet weten waar hij naartoe gaat en wat hij onderweg kan verwachten: voldoende oriëntatiemogelijkheden, duidelijke oversteekpunten en een consistent gebruik van materialen. Het basisnetwerk mag nooit verwarrend of onleesbaar zijn.
- Minimale toegankelijkheid voor iedereen. De streefbreedte voor vrije doorgang is 1,5 m. Een voetpad dat hier niet aan voldoet, vereist een ingreep bij herstel of een heraanleg van de wegenis. Bijzondere aandacht gaat naar schoolzones en zorgzones, waar kwetsbare voetgangers het meest aanwezig zijn.
- Aansluiting op het plusnetwerk. Elke route op het basisnetwerk mondt uit op het plusnetwerk, zodat de voetganger naadloos kan overstappen van de wijkschaal naar de stadsschaal. Aansluitpunten mogen geen barrière vormen.

ZONES DIE HET BASISNETWERK VERSTERKEN

Aanvullend op de routes kent het basisnetwerk een aantal specifieke zones die een hogere inrichtingskwaliteit vragen, ook al behoren ze niet tot het plusnetwerk. Dit zijn de schoolzone, de zorgzone, de rustzone en de speelzone – alle vier gedefinieerd in het Handboek Stedelijk Loop- en Wandelnetwerk, maar ook in de deelgemeenten is dit van toepassing.
In Sint-Niklaas vertaalt dit zich concreet naar verhoogde aandacht voor de omgeving van de scholen en de scholencluster in de Stationswijk als schoolzones, de omgeving van het ziekenhuis en de woonzorgcentra als zorgzones, het Stadspark en het Sportkringpark als rustzones, en de buurtparken en speelpleinen in de woonwijken als speelzones. In deze zones gelden strengere eisen voor oversteekbaarheid, snelheidsregimes en verblijfskwaliteit, ook al maakt de onderliggende route deel uit van het basisnetwerk en niet van het plusnetwerk.

VAN NETWERK NAAR ACTIEPLAN

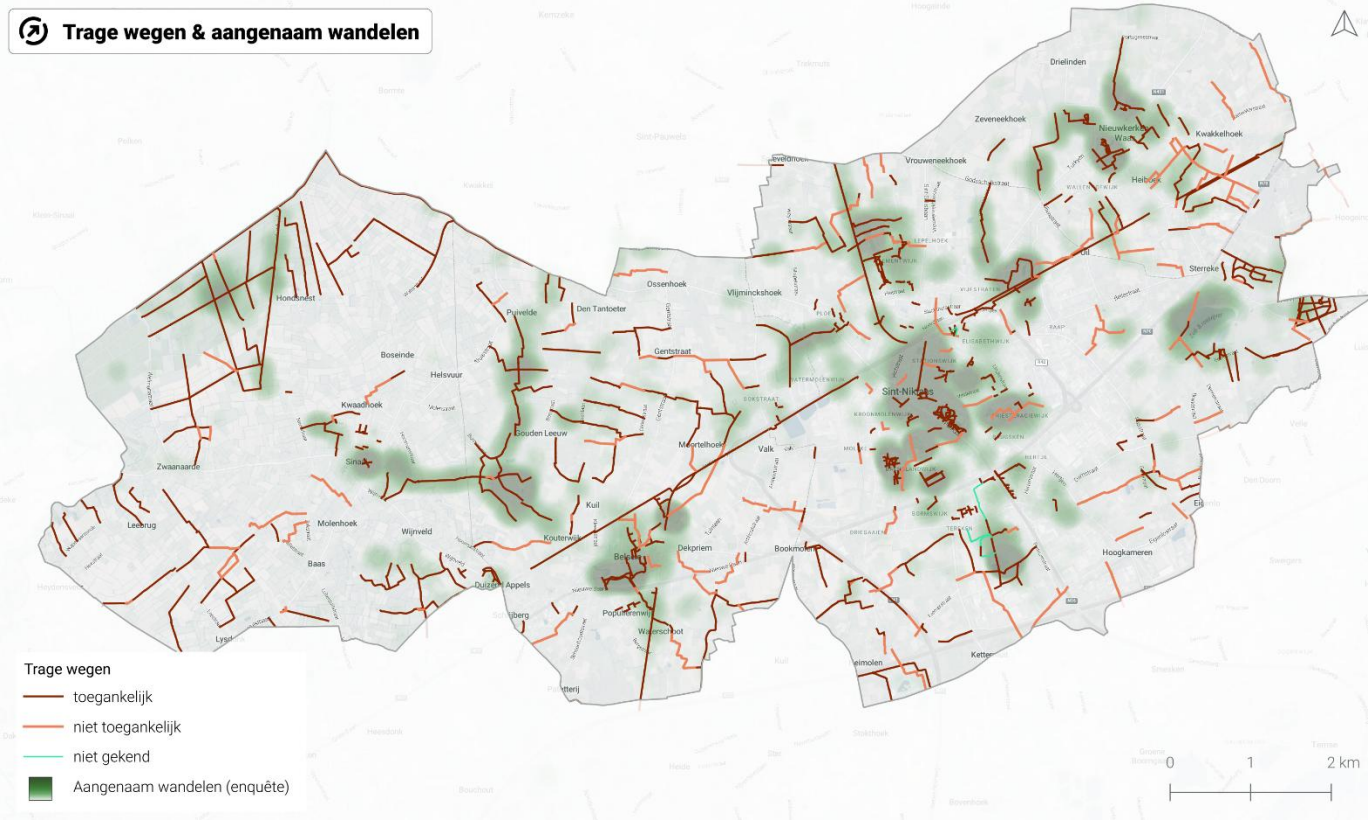
Het basisnetwerk wordt na goedkeuring van het mobiliteitsplan uitgewerkt in een actieplan op wijkniveau. Per deelgebied worden de attractiepolen geïdentificeerd, de looproutes bepaald en de knelpunten in beeld gebracht. Die knelpunten – te smalle voetpaden, ontbrekende oversteekplaatsen, slechte verharding, gebrekkige verlichting – worden geprioriteerd op basis van het gebruik van de route en de kwetsbaarheid van de gebruikers. Ingrepen op routes naar scholen en zorgvoorzieningen krijgen daarbij de hoogste prioriteit.

NETWERK TRAGE WEGEN

BEHOUD VAN TRAGE WEGEN ALS UITGANGSPUNT...

Trage wegen zijn paden voor langzaam verkeer zoals voetgangers en fietsers. Ze zijn ideaal om je rustig en veilig te verplaatsen, vaak weg van het drukke autoverkeer. Het gaat onder andere om oude kerkwegels, veldwegen, jaagpaden. Je vindt trage wegen vooral in het groen en in landelijke omgevingen. Ter plaatse herken je ze aan de tragewegen-naambordjes. Trage wegen liggen nauw aan het hart van vele inwoners. Het gaat namelijk om hun directe omgeving en is onderdeel hoe ze de stad en open ruimte ervaren.

De afgelopen jaren vonden er wetgevende initiatieven plaats die de buurtwegen (vaak bekend uit de oude Atlas der Buurtwegen) onderbrachten bij de gewone gemeentewegen. In 2018 werden na uitgebreide inspraak en begeleiding door Trage Wegen vzw, vier adviesnota's en wenselijkheidskaarten opgesteld voor Nieuwkerken, Belsele, Sinaai en Sint-Niklaas. Dit werk is een stevige basis, waarop het Mobiliteitsplan nu richting en prioriteiten aan wil geven.



Figuur 14 – laatst beschikbare inventarisatie van de trage wegen en hun staat van toegankelijkheid + locaties waar het aangenaam wandelen is volgens de bevolkingsbevraging

De beleidsvisie is tweeledig. Ten eerste hanteren we het **principe om alle bestaande trage wegen te behouden, tenzij er op projectniveau zwaarwichtige argumenten zouden zijn om hiervan af te wijken.** Veel van de trage wegen die vandaag al toegankelijk zijn, worden door de bewoners ook actief erkend als aangename wandellocaties. Vooral de trage wegen rond de dorpskernen worden vaak aangeduid als plekken waar het fijn vertoeven en wandelen is. Dit bevestigt de waarde van het bestaande netwerk en vormt mee de basis voor het behoud ervan.

.... EN GERICHTE UITBOUW VAN NIEUWE TRAGE WEGEN MET EEN TOEKOMSTVISIE TEGEN 2040

Het tweede luik van de beleidsvisie is om nieuwe trage wegen te creëren. Dit gelet op hun bijdragen aan snelle doorsteken (tijdswinst) maar ook om te genieten van de omgeving. Het realiseren van nieuwe trage wegen duurt vele jaren, gelet op de nodige procedures. Daarom is het essentieel dat er duidelijke keuzes gemaakt worden welke nieuwe trage wegen het meest maatschappelijke meerwaarde creëren. Er is dus nood aan een realistisch toekomstbeeld tegen 2040 dat richting geeft aan deze keuzes.

DRIE WANDELLUSSEN IN EIGEN DORP EN EEN OOST-WEST WANDELLINT

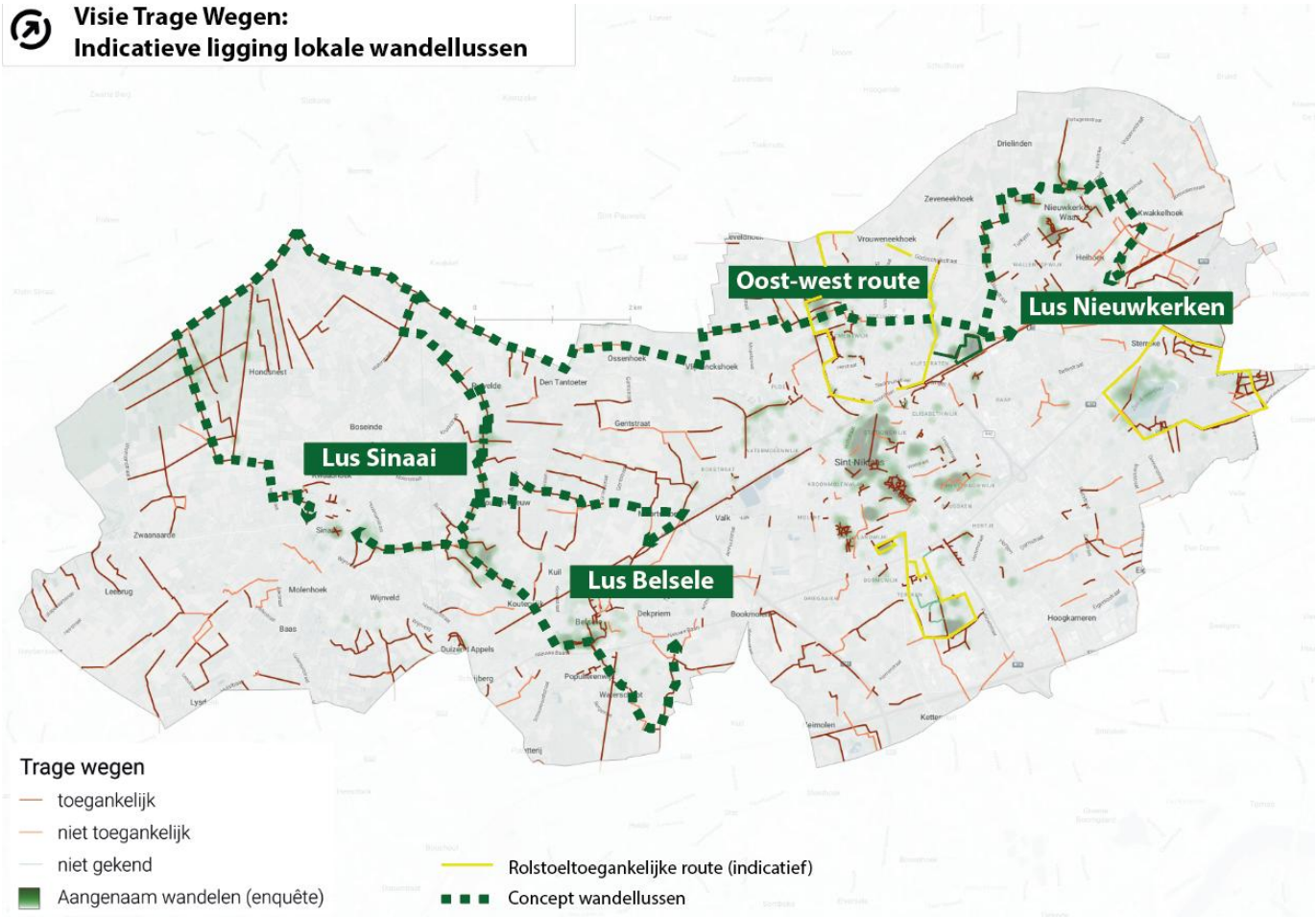
Omtrent het genietend wandelen in een groene omgeving, dat naast lokale identiteit ook een toeristisch luik kan hebben, wordt in iedere deelgemeente een recreatieve **wandellus in het buitengebied van Belsele, Nieuwkerken en Sinaai**. Met dezelfde start- en eindplaats.

Aanvullend voorzien we een **wandellint 'dwars door Sint-Niklaas' ,** een oost-westverbinding gerealiseerd die Nieuwkerken-Waas via het noorden van de stadskern, verbindt met Sinaai. Dit is voor de meer getrainde wandelaars die mogelijk daarna verder doorwandelen in het Waasland.

Deze wandellussen bestaan maximaal uit trage wegen, lokaal aangevuld met enkele rustige wijk- of woonstraten om de lus rond te maken; het gaat hierbij ofwel om landelijke wegen, ofwel om dorpsstraten met voetpaden.
Het grootste deel van deze trage wegen is vandaag al toegankelijk. Hier en daar zijn er nog ontbrekende schakels (missing links), die op verschillende manieren kunnen worden weggewerkt**. Het wegwerken van deze missing links vormt de prioriteit bij het openstellen van nieuwe trage wegen.**

De realisatie van deze visie tegen 2040 zal veel inspanningen vragen van verschillende diensten en dient volgehouden te worden over verschillende bestuursperiodes. Dit betekent dat vragen rond trage wegen die buiten de zoekzones van deze drie recreatieve lussen, de oost-westverbinding of de lopende projecten vallen, in principe niet als prioritair beschouwd worden. Enkel bij een uitzonderlijke buitenkans wordt hiervan afgeweken.

ACTIE: Verdere uitwerking van de huidige zoekzones van wandellus en wandellint en realisatie van nieuwe verbindingen waar mogelijk.



Figuur 15: Indicatieve ligging lokale wandellussen t.a.v. Trage Wegen en locaties waar het aangenaam wandelen is volgens de bevolkingsbevraging

Naast de drie grotere recreatieve wandellussen zijn er ook ondersteunende wandellussen voor specifieke doelgroepen. Zo heeft elke deelgemeente vandaag reeds een rolstoeltoegankelijke wandellus. Het gaat om een kortere lus die volledig is aangelegd in een verharding waarover rolstoelgebruikers, maar ook bijvoorbeeld ouders met een kinderwagen of personen met een rollator, vlot kunnen rijden.

PROJECTMATIGE TRAGE WEGEN VOOR SNELLE DOORSTEKEN VOOR VOETGANGERS

Naast de structurele visie op de wandellussen wordt er ook ad hoc, op projectbasis, gewerkt aan trage wegen in functie van veiligheid voor voetgangers en waar mogelijk een beperkte tijdswinst. Voorbeelden hiervan zijn een doorsteek door een bestaand bouwblok, een trage weg naar een pleintje, parking of begraafplaats, een verbinding naar een school of ziekenhuis. Deze trajecten worden op maat uitgewerkt binnen lopende heraanleg- of vergunningsdossiers. De breedte en materialisatie worden afgestemd in functie van het project.

AANLEG EN ONDERHOUD TRAGE WEGEN

VISIE OP ONDERHOUD EN AANLEG VAN TRAGE WEGEN

Het onderhoud van trage wegen wordt los gezien van de vraag of een trage weg al dan niet op een wandellus ligt. In de plaats daarvan wordt het onderhoudsniveau en de aanlegvorm bepaald door het gewenste gebruik van de trage weg. Het vertrekpunt is steeds de vraag: voor wie is deze weg bedoeld, en wat mogen gebruikers verwachten?

VOORSPELBAARHEID ALS BASISPRINCIPE

Centraal in de visie op onderhoud staat het principe van voorspelbaarheid. Gebruikers moeten op voorhand kunnen weten wat ze mogen verwachten van een trage weg: kunnen ze er met de fiets door, met een rolstoel, of is het een landelijk wandelpad? Een duidelijke en consequente inrichting is daarvoor de sleutel.
Indien een trage weg niet specifiek is ingericht voor fietsers of rolstoelgebruikers, is de hoofdrol voorbehouden aan wandelaars. De inrichting en het onderhoud worden niet standaard afgestemd op andere doelgroepen dan de wandelaar.
Daarnaast kan het onderhoud opgewaardeerd worden in functie van de aanwezigheid van specifieke doelgroepen waar die wenselijk of zelfs noodzakelijk zijn zoals landbouwverkeer of ruiters.

BESLISSCHEMA: VAN GEBRUIK NAAR AANLEG EN ONDERHOUD

Om tot de juiste aanleg- en onderhoudsvorm te komen, doorloopt elke trage weg onderstaand beslisschema. Zo wordt de trage weg ingedeeld in één van de volgende categorieën, elk met een bijhorend onderhoudsniveau:

Categorie	Doelgroep	Materiaalkeuze	Onderhoud
Functionele fietsweg	Fietsers zonder alternatief + wandelaars	Verhard	Prioritair, actief herstel
Rolstoeltoegankelijke lus	*Iedereen, inclusief beperkte mobiliteit*	*Rolstoelgeschikte verharding*	*Prioritair, vlakheid gewaarborgd*
Recreatieve wandelweg	Wandelaars, eventueel mountainbikers, ruiters, etc.	Onverhard, landelijk karakter	Basisonderhoud, geen prioriteit voor putten
Overige trage wegen	Wandelaars	Onverhard	Minimaal, gericht op toegankelijkheid te voet

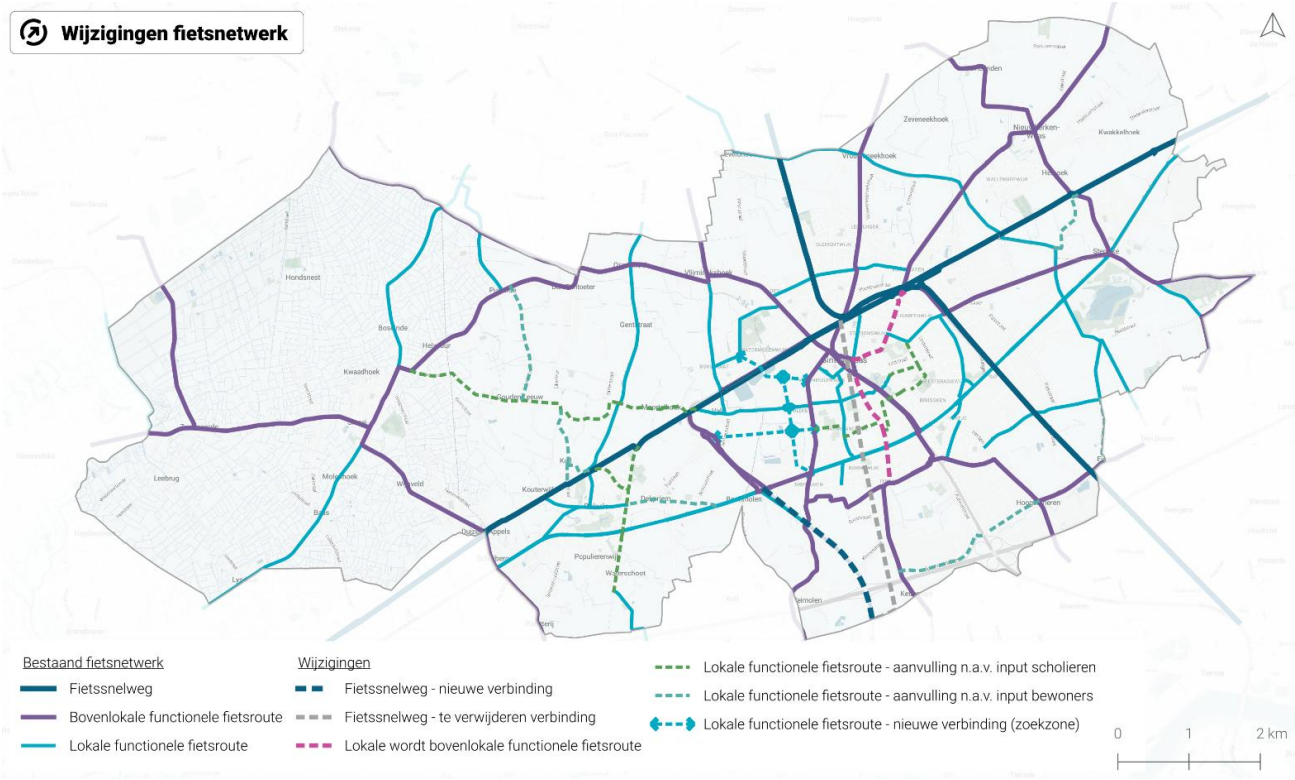
Dit beslisschema vormt de leidraad voor zowel nieuwe aanlegdossiers als voor het prioriteren van onderhoudswerken aan het bestaande netwerk van trage wegen.

HUIDIGE SAMENHANG VAN HET FIETSNETWERK

Uit de oriëntatiefase bleek dat het huidige fietsnetwerk (**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**) een voldoende robuuste basis vormt voor de verdere uitbouw van het fietsbeleid. Deze vaststelling wordt bevestigd door de resultaten van de bevolkingsbevraging, waarbij de door respondenten aangeduide belangrijke fietsverbindingen in grote mate overeenkomen met de routes die reeds deel uitmaken van het bestaande netwerk. Dit geeft aan dat de huidige netwerkstructuur goed aansluit bij de verplaatsingspatronen en behoeften van fietsers in Sint-Niklaas.

Tegelijkertijd bieden de resultaten van de bevraging, en in het bijzonder de informatie over schoolroutes, waardevolle inzichten om het geplande fietsnetwerk verder te verfijnen en te actualiseren. Daarbij wordt niet alleen rekening gehouden met de ervaringen en suggesties van gebruikers, maar ook met nieuwe ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen binnen de stad. Zo zullen onder meer de realisatie van de Oostelijke Tangent, de ontwikkeling van de SVK-site en de nieuwe locatie van het ziekenhuis een invloed hebben op toekomstige verplaatsingsstromen en de gewenste fietsverbindingen.

Op basis van deze inzichten worden gerichte aanpassingen doorgevoerd aan het geplande fietsnetwerk. De onderstaande figuur geeft een overzicht van de voorgestelde wijzigingen. In de volgende paragrafen worden deze wijzigingen verder toegelicht en beschreven per categorie.



Figuur 16: Geplande wijzigingen fietsnetwerk

FIETSSNELWEGEN



Bij de fietssnelwegen wordt het bestaand netwerk behouden dat regionaal is vastgelegd. Enkel de wenslijn van de F43 (tussen Kettermuitstraat en de Spoorweglaan) wordt verwijderd "Fietssnelweg - te verwijderen verbinding". In de plaats wordt de fietssnelweg vanaf de Kettermuitstraat verder doorgetrokken langs de N41 om aan te sluiten op het bestaande BFF t.h.v. het kruispunt met de Gentse Baan (N70) "Fietssnelweg - nieuwe verbinding".

BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSNETWERK

Het huidige bovenlokale functionele fietsnetwerk wordt behouden in het geplande fietsnetwerk. Op enkele plaatsen wordt een aanvulling op het bovenlokale functionele fietsnetwerk voorgesteld "BFF wijziging van lokaal naar bovenlokaal". Het betreft invalsassen die (zeer) frequent gebruikt worden (op basis van de scholierenbevraging) door onder meer scholieren (vaak op bovenlokaal niveau) zoals Tereken en Truweelstraat.

Te onderzoeken na aanleg F18
De opwaardering van de as Hertjen-Brugsken-Hospitaalstraat van een lokaal functionele fietsroute (LFF) naar een bovenlokale functionele fietsroute (BFF) wordt pas op langere termijn overwogen. Met de realisatie van de fietssnelweg F18 langs de Oostelijke Tangent zal immers een volwaardig alternatief ontstaan voor het bovenlokale (schoolgaande) fietsverkeer vanuit Temse.

LOKAAL FUNCTIONEEL FIETSNETWERK

Het huidige lokale functionele fietsnetwerk wordt behouden in het geplande fietsnetwerk. Op verschillende plaatsen worden aanvullingen voorgesteld op het huidige netwerk. Deze worden op de kaart aangeduid als "LFF – aanvulling scholieren" en LFF – aanvulling bewoners". Deze aanvullingen zijn respectievelijk gebaseerd op vaak aangeduide routes uit de scholierenbevraging en vaak aangeduide knelpunten uit de bevolkingsbevraging.

Op de kaart wordt weergegeven op basis van welke bevraging de route is toegevoegd. Sommige routes werden zowel aangeduid in de scholierenbevraging als de bevolkingsbevraging. Deze routes zijn onderdeel van de categorie "LFF - aanvulling scholieren"

Hieronder een overzicht van de straten die toegevoegd worden aan het geplande fietsnetwerk.

Aanvulling scholieren
- Molenstraat – Gouden Leeuwstraat – Colliestraat – Moortelhoekstraat
- Hulstendreef – Sint-Andriesstraat – Mierennestraat – Gavermolenstraat
- Pater Segersstraat
- Gorinchemstraat – Sint-Antoniusstraat
- Schoolstraat – Verbindingsstraat – Moerlandstraat
- Azalealaan – Lamstraat
- Lodewijk De Meesterstraat

Aanvulling bewoners

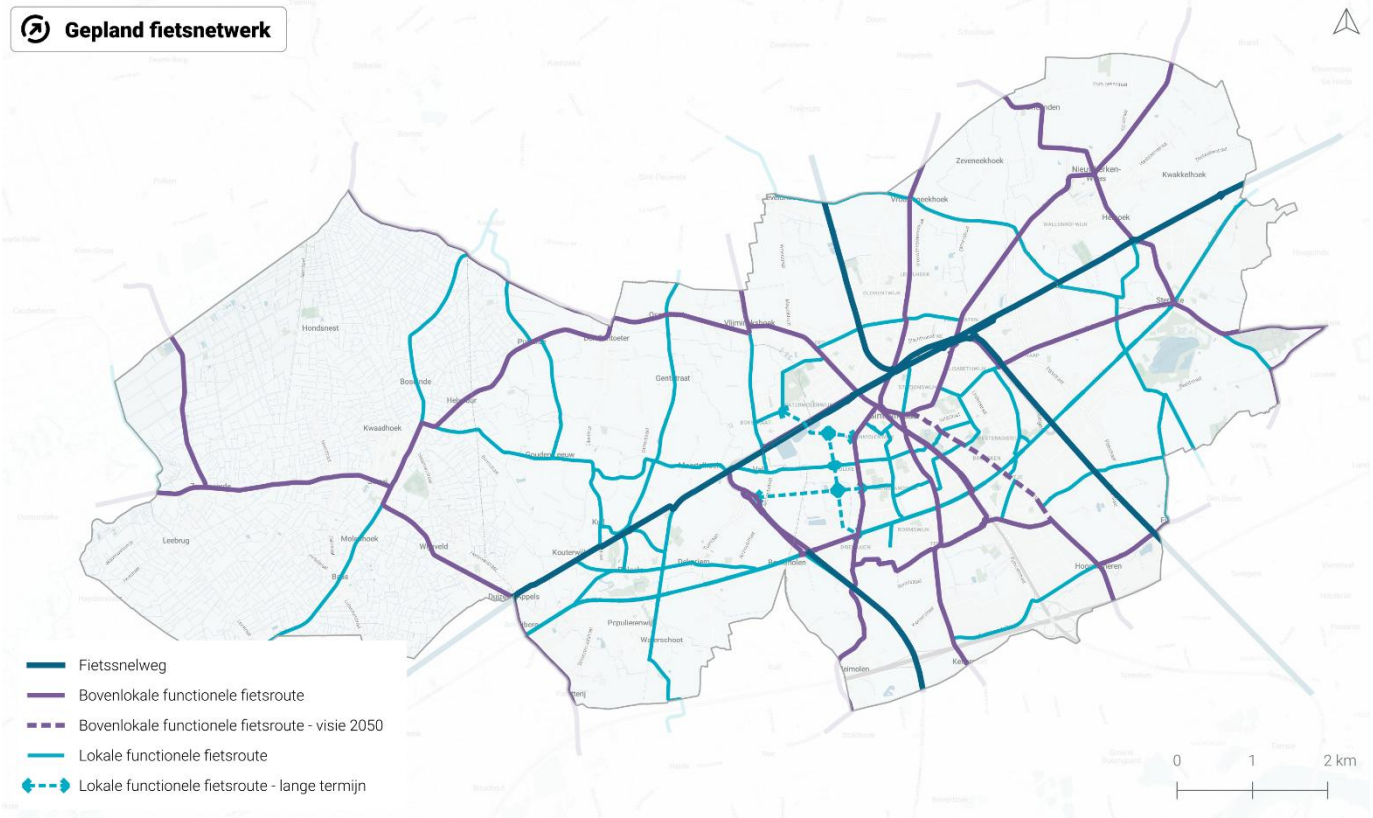
- Bosstraat – Gouden Leeuwstraat – Kleemstraat – Heiakker
- Rozenlaan – Bookmolenstraat
- Industriepark West – Hoge Heerweg
- Brandstraat
- Zonnestraat

Bijkomend wordt binnen het lokale functionele fietsnetwerk (LFF) een zoekzone aangeduid voor een nieuwe verbinding tussen de SVK-site en Sportoase De Watermolen. De exacte tracébepaling van deze verbinding ligt momenteel nog niet vast. Verder onderzoek zal moeten uitwijzen waar de route het spoor en de Guido Gezellelaan het best kan kruisen en op welke locatie een optimale aansluiting op het bestaande LFF-netwerk kan worden gerealiseerd. Ook voor het gebied De Winningen wordt er een zoekzone aangeduid voor zowel een noord-zuid als oost-west verbinding doorheen het gebied. Hoe de fietsinfrastructuur effectief wordt vormgegeven binnen deze zoekzones zal verder worden bepaald binnen het masterplan. In de meer autoluwe zones met focus op wonen en voorzieningen zal een gemengd gebruik eerder aangewezen zijn waarbij in de zones met focus op bedrijvigheid afgescheiden fietspaden eerder de logische keuze vormen.

Aanvulling in functie van de toekomstplekken

- Verbinding SVK – Sportkringpark
- Noord-zuid verbinding SVK-De Winningen
- Baenslandwijk – De Winningen - Rotonde Arnhoutstraat
- Integratie van de fietssnelweg aan noordzijde station Sint-Niklaas

Bovenstaande wijzigingen vormen samen het gepland fietsnetwerk (zie Figuur 17)



Figuur 17: Fietsnetwerk geplande situatie

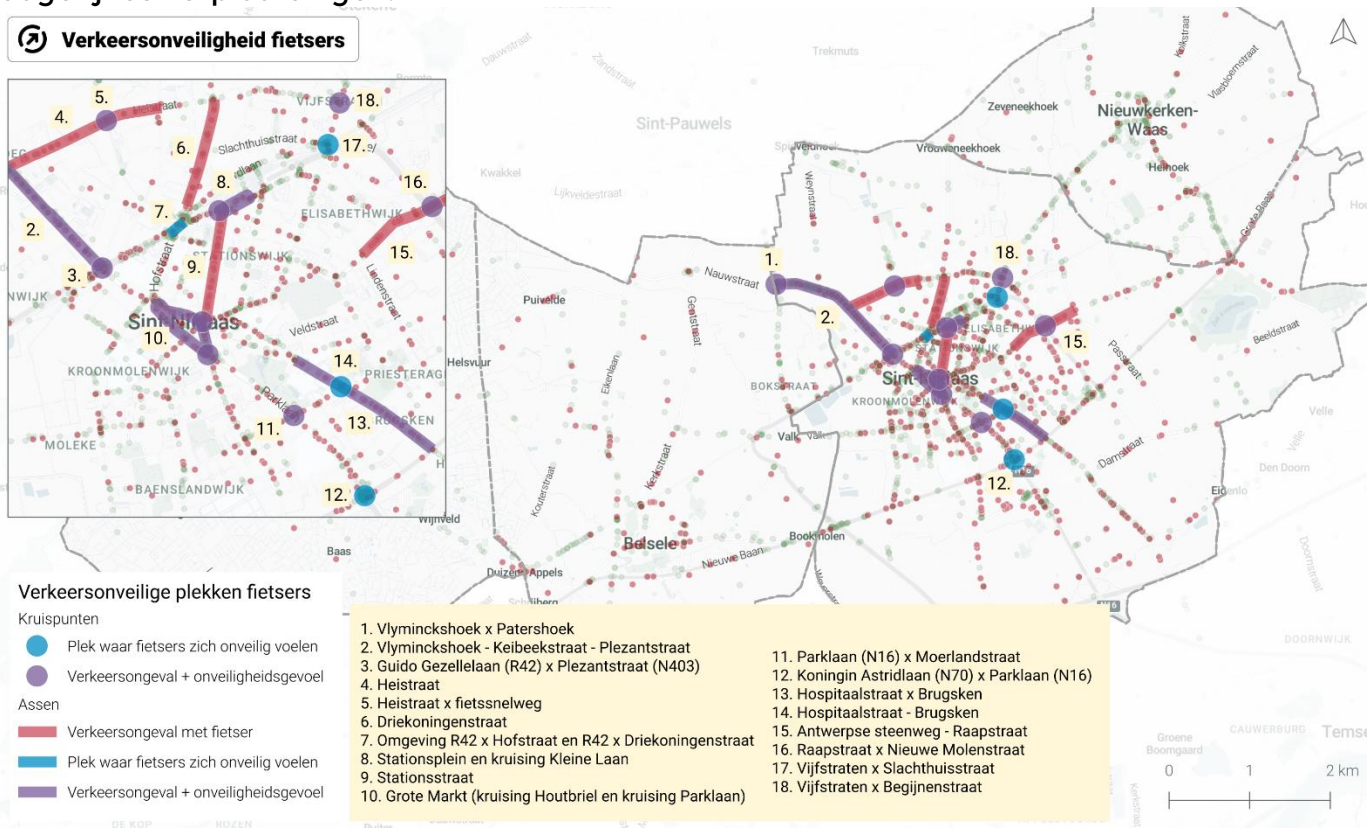
NETWERK – VEILIGHEID

KNELPUNTEN FIETS

Onderstaande figuur geeft een overzicht van locaties die bijzondere aandacht verdienen binnen het fietsnetwerk van Sint-Niklaas. Daarbij worden twee informatiebronnen gecombineerd: enerzijds de door de politie geregistreerde fietsongevallen (rode bolletjes) en anderzijds de locaties die door respondenten van de bevolkingsbevraging als onveilig werden ervaren (groene bolletjes). Op basis van deze gecombineerde analyse werd een selectie gemaakt van plaatsen die regelmatig naar voren komen in één of beide datasets.

De aanwezigheid van meerdere locaties op de kaart betekent niet dat het fietsnetwerk als geheel onveilig is. De weergegeven punten moeten vooral worden geïnterpreteerd als locaties waar zich, gezien hun gebruiksintensiteit of inrichting, specifieke aandachtspunten voordoen. Veel van deze plaatsen bevinden zich op het lokale of bovenlokale fietsroutenetwerk en kennen daardoor een groot aantal fietsverplaatsingen.

De analyse biedt waardevolle inzichten om prioriteiten te bepalen voor toekomstige investeringen in verkeersveiligheid en fietscomfort. Door gerichte verbeteringen uit te voeren op deze strategische locaties kan het fietsnetwerk verder worden versterkt en kunnen zowel de objectieve als de ervaren veiligheid voor fietsers worden verhoogd. Zo blijft Sint-Niklaas inzetten op een aantrekkelijk en betrouwbaar fietsnetwerk voor dagelijkse verplaatsingen.



Figuur 18: Synthese knelpunten fiets

DOORGROEI FIETSZONE

Uit de bevolkingsbevraging blijkt dat heel wat straten in het centrum van Sint-Niklaas door fietsers als onaangenaam of onveilig worden ervaren. Het gaat daarbij voornamelijk om straten waar fietsers en gemotoriseerd verkeer de rijweg delen zonder afgescheiden fietsinfrastructuur. Ook verschillende schoolomgevingen worden als aandachtspunt naar voren geschoven.

Opvallend is dat ook enkele bestaande fietsstraten, zoals de Ankerstraat, door respondenten als onaangenaam of onveilig worden beoordeeld. Tegelijk geeft een meerderheid van de bevraagden aan dat de regels die gelden in fietsstraten niet altijd correct worden nageleefd. Dit kan een belangrijke verklaring zijn voor het ervaren gebrek aan comfort en veiligheid. Andere fietsstraten, zoals de Paul Snoekstraat, worden dan weer duidelijk positiever beoordeeld.

Om het comfort en de verkeersveiligheid voor fietsers verder te verbeteren, kiest Sint-Niklaas voor de uitbouw van een samenhangende fietszone in het stadscentrum. Hierbij wordt afgestapt van een benadering die afhankelijk is van het beschikbare wegprofiel. Als algemeen principe geldt dat straten zonder afgescheiden fietsinfrastructuur en schoolomgevingen binnen het centrum prioritair onderdeel uitmaken van de fietszone. Op die manier ontstaat een duidelijk, herkenbaar en consistent kader voor alle weggebruikers. Een fietszone zorgt bovendien voor een grotere leesbaarheid dan een verzameling afzonderlijke fietsstraten, wat de herkenbaarheid en naleving van de geldende regels ten goede komt.

De uitbreiding van de fietszone op korte en middellange termijn bestaat uit een combinatie van bestaande fietsstraten en bijkomende centrumstraten waar fietsers vandaag de rijweg delen met gemotoriseerd verkeer. De recent ingevoerde fietszone rond de Grote Markt maakt integraal deel uit van deze structuur. De realisatie van de uitgebreide fietszone gebeurt gefaseerd en is gekoppeld aan geplande heraanlegprojecten, de stapsgewijze uitwerking van het circulatiebeleid en het wegwerken van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Uiterlijk tegen 2035 wordt het volledige netwerk omgezet naar een samenhangende fietszone.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de straten die op korte of middellange termijn deel uitmaken van deze uitgebreide fietszone:

- Kleine Laan
- Broodstraat
- Richard Van Britsomstraat
- Casinostraat
- Boonhemstraat
- Collegestraat
- Grote Markt
- Nieuwstraat
- Houtbriel
- Ankerstraat
- Truweelstraat
- Kleine Hulststraat

- Papenakkerstraat
- Kalkstraat
- Kleine Peperstraat
- Grote Peperstraat
- Apostelstraat
- Sacramentstraat

De huidige fietsstraten buiten deze zone blijven behouden als fietsstraat. Daarnaast bieden toekomstige heraanlegprojecten, zoals de verdere realisatie van de Winkelwandellus, kansen om de fietszone verder uit te breiden en ontbrekende schakels weg te werken.

Op lange termijn wordt een verdere uitbreiding van de fietszone voorzien die aansluit op de afbakening van de autoluwe zone uit de Visie 2050 van het klimaatplan. Beide beleidsdoelstellingen versterken elkaar. Binnen de autoluwe zone krijgen fietsers een meer prominente positie en ontstaat meer ruimte voor kwalitatieve voetgangersvoorzieningen, vergroening en verblijfskwaliteit. Dit is bijzonder relevant omdat een belangrijk deel van het voetgangersplusnetwerk zich binnen deze zone bevindt. Zo groeit het stadscentrum uit tot een samenhangende omgeving waar actieve weggebruikers centraal staan en waar fietsers en voetgangers zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen.

Gezien de lange tijdshorizon van deze ambitie zal de concrete afbakening van de fietszone verder worden verfijnd in een uitvoeringsgericht actieplan na de goedkeuring van het mobiliteitsplan. Daarbij wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen van de openbare ruimte, nieuwe infrastructuurprojecten en de gewenste verhouding tussen voetgangers-, fiets- en verblijfsruimte binnen het stadscentrum.



Figuur 19: Gefaseerde uitbreiding fietszone

NETWERK OPENBAAR VERVOER

HERBEVESTIGEN VAN REGIONALE AMBITIES

Voor Sint-Niklaas levert het regionaal mobiliteitsplan een duidelijke context op. De stad wordt daarin gepositioneerd als **centrale OV-pool van het Waasland**, met een sterke rol voor het station, een bundeling van radiale busverbindingen, een stedelijke bediening die deels gedragen wordt door regionale lijnen, en een netwerk van Hoppinpunten dat de overstap tussen modi moet faciliteren.

De belangrijkste geplande elementen op vlak van openbaar vervoer voor Sint-Niklaas zijn daarbij:

- het behoud en de versterking van de **interregionale treinfunctie** van station Sint-Niklaas, in het bijzonder de rechtstreekse interregionale verbinding met Brussel
- de verdere uitbouw van een **frequent radiaal busnet** naar de deelkernen en omliggende gemeenten;
- een **centrumbediening georganiseerd rond de corridor** over de Parklaan, versterkt met een **duaal stadsnet** van twee complementaire stadslijnen voor de aanvullende bediening van de oostelijke en westelijke delen van het centrum
    - het verzekeren van een hoogwaardige openbaarvervoerontsluiting van de **toekomstige ziekenhuissite VITAZ-Neerkouter**, met een bediening die minstens vergelijkbaar is met de huidige ziekenhuissite en bij voorkeur maximaal geïntegreerd wordt in het reguliere stads- en streeknet.
- de uitrol en kwaliteitsverhoging van **Hoppinpunten**;
- het verbeteren van **doorstroming** op de stedelijke busassen;
- het toegankelijk maken van **haltes en overstappunten**;
- de verdere koppeling van het openbaar vervoer aan **deelmobiliteit en randparkings** en andere vormen van combimobiliteit.

MIDDELLANGE EN LANGE TERMIJN

HET STATION ALS RUGGENGRAAT VAN HET OPENBAAR VERVOER

Het station van Sint-Niklaas vormt de belangrijkste toegangspoort van de stad voor bovenlokale verplaatsingen en blijft de ruggengraat van het openbaar vervoersysteem. De snelle treinverbindingen met Antwerpen, Gent, Brussel, Lokeren en Mechelen maken het station tot een cruciale schakel voor woon-werk-, woon-school- en vrijetijdsverplaatsingen binnen en buiten het Waasland.

Uit de analyse van TreinTramBus bleek ook dat het huidige busnet niet afgestemd is op de aankomstmomenten van treinen. De stad wenst hierover een dialoog op te starten binnen de vervoerregio om de aansluitingen tussen trein- en busnet te optimaliseren.

Het station blijft daarnaast een cruciale schakel voor de bereikbaarheid van de toekomstige ziekenhuissite VITAZ. De stad streeft er samen met De Lijn naar om de verbinding tussen station, Waasland Shopping en de nieuwe ziekenhuissite maximaal te versterken. Daarbij wordt ingezet op een hoogwaardig aanbod met zo weinig mogelijk overstappen en een goede aansluiting op het regionale en interregionale openbaarvervoernet.

EEN DUAAL STADSNET MET TWEE COMPLEMENTAIRE LIJNEN

Naast de hoofdcorridor langs de Parklaan ontwikkelt Sint-Niklaas een duaal stadsnet dat de wijken ten oosten en ten westen van deze corridor bedient. Dit duaal stadsnet vormt een structurele aanvulling op de corridor en zorgt ervoor dat ook de woonwijken en attractiepolen die buiten de hoofdas liggen, kwalitatief ontsloten worden met het openbaar vervoer. Het stadsnet bestaat uit twee stadslijnen die elk een eigen bediening en groeipad kennen.

STADSLIJN 1: DE OOSTELIJKE LIJN

De oostelijke stadslijn 1 bedient de wijken en bestemmingen ten oosten van de corridor en kent vandaag al een goed gebruik. De lijn verbindt een reeks belangrijke attractiepolen: het station, de Moerlandsite, een deel van de Priesteragiewijk en Waasland Shopping. Dit zijn stuk voor stuk bestemmingen met een hoge aantrekkingskracht voor uiteenlopende doelgroepen, wat de sterke bezetting van de lijn verklaart. De prioriteit voor stadslijn 1 ligt in het consolideren en verder uitbouwen van dit gebruik, in afstemming met de ontwikkeling van de Moerlandsite als toekomstplek. Ook het uitbreiden van de route naar de Clementwijk (vandaag nog een hiaat) kan een optie zijn op langere termijn.

STADSLIJN 2: DE WESTELIJKE LIJN

De westelijke stadslijn 2 bedient de wijken en bestemmingen ten westen van de corridor. De lijn kent vandaag een lagere frequentie, wat verklaard wordt door het feit dat nog niet alle attractiepolen op deze as ten volle ontwikkeld zijn en wegenwerken de dienstregeling belemmerden. De potentie van de lijn is echter groot. Op langere termijn streeft de stad naar een frequentie op het niveau van het kernnet, zodra de ontwikkeling van de attractiepolen langs de lijn voldoende gevorderd is om dit te rechtvaardigen.

De westelijke stadslijn 2 moet op termijn de belangrijkste attractiepolen aan de westzijde van de stad verbinden, waaronder het station, Sportkringpark, de SVK-site en De Winningen. Daarnaast vormt ook de toekomstige ziekenhuissite VITAZ-Neerkouter een belangrijke bestemming binnen het stedelijk openbaarvervoernet. De stad streeft er samen met De Lijn naar om de nieuwe ziekenhuissite rechtstreeks te bedienen via het reguliere net, bij voorkeur door het verlengen of aanpassen van bestaande stads- en streeklijnen. De concrete lijnvoering wordt verder onderzocht in functie van de mobiliteitsstudie en de ontwikkeling van de nieuwe site.

Dit zijn allemaal bestemmingen die vandaag in ontwikkeling zijn of op kortere termijn gerealiseerd worden. De groei van het gebruik van stadslijn 2 zal dan ook hand in hand gaan met de realisatie van deze projecten. De stad bewaakt deze samenhang actief en overlegt met De Lijn over de gefaseerde opwaardering van de lijn naarmate de attractiepolen langs de as zich ontwikkelen.



EEN DUAAL NET ALS RUGGENGRAAT VOOR DE WIJKBEDIENING

Samen vormen de twee stadslijnen een duaal net dat de corridor aanvult en de stad als geheel beter bereikbaar maakt voor wie zich zonder auto verplaatst. De twee lijnen zijn complementair: stadslijn 1 bedient vandaag al een sterk en divers publiek, terwijl stadslijn 2 meegroeit met de stedelijke ontwikkeling aan de westzijde van de stad. Op termijn ontstaat zo een samenhangend stadsnet waarbij de corridor, de twee stadslijnen en de deelmobiliteitsinfrastructuur elkaar versterken en samen met de andere duurzame netwerken als alternatief voor de private auto.

KORTE TERMIJN

AANVULLEND ONDERZOEK GERICHT OP HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE TEKORTEN

TE ONDERZOEKEN: BEDIENING NIEUW ZIEKENHUIS

De bereikbaarheid van de toekomstige ziekenhuissite VITAZ-Neerkouter vormt een strategische prioriteit binnen het openbaarvervoerbeleid van Sint-Niklaas. Als regionaal ziekenhuis genereert de site een belangrijke vervoersvraag voor personeel, patiënten en bezoekers uit de stad en de ruime regio.

De stad engageert zich om binnen de vervoerregio en in overleg met De Lijn prioritair te werken aan een hoogwaardige openbaarvervoerontsluiting van de nieuwe site. Uitgangspunt daarbij is dat de nieuwe ziekenhuissite een bediening krijgt die kwalitatief minstens vergelijkbaar is met de huidige ziekenhuissite.

Daarbij wordt in eerste instantie onderzocht hoe bestaande stads- en streeklijnen kunnen worden verlengd of aangepast zodat een rechtstreekse verbinding ontstaat tussen het ziekenhuis, het station, Waasland Shopping en de verschillende deelgemeenten. Indien een rechtstreekse bediening niet overal haalbaar blijkt, wordt ingezet op kwalitatieve en vlotte overstaprelaties aan belangrijke OV-knooppunten zoals Waasland Shopping.

De concrete invulling van deze ontsluiting wordt verder onderzocht in het kader van de MOBER en het vergunningstraject van de nieuwe ziekenhuissite. Hierbij worden verschillende tracés en bedieningsconcepten afgewogen op basis van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtelijke impact, leefbaarheid en operationele haalbaarheid.

Bijzondere aandacht gaat daarbij uit naar een voldoende ruime bedieningsperiode, een goede bereikbaarheid tijdens weekends en feestdagen en een passend aanbod voor werknemers in vroege en late diensten.

BEDIENING STATION NIEUWKERKEN-WAAS EN DE STER VIA KOPPELING LIJN 21-31

Een tweede aandachtspunt betreft een gewenste herstructurering van het bestaande lijnennet die een significante kwaliteitsverbetering kan opleveren voor meerdere wijken en deelgemeenten tegelijk. Dit werd ook door TTB reeds als mogelijke optimalisatie voorgesteld.
Door de lange ritten van lijn 21 tussen Sinaai en het station van Sint-Niklaas te koppelen aan de korte ritten van lijn 31, ontstaat een mogelijke geïntegreerde stadslijn 3 die Sinaai verbindt met Nieuwkerken-Waas via het stadscentrum. Deze bundeling is efficiënter, leesbaarder voor de reiziger en laat toe om met de uitgespaarde kilometers de lijn verder te verlengen tot De Ster.
Deze herstructurering biedt een reeks concrete verbeteringen. Het station van Nieuwkerken-Waas, dat vandaag niet bediend wordt, krijgt opnieuw een OV-verbinding – een hiaat dat ook in de bevolkingsbevraging expliciet werd aangeduid. De verlenging tot De Ster voorziet bovendien in een verbinding naar een bestemming die vandaag volledig verstoken is van openbaar vervoer. Tegelijk lost de doorrijbeweging tot De Ster de huidige keerbeweging aan Wallenhof op, wat de exploitatie vereenvoudigt en de rijtijden ten goede komt.

Dit voorstel vereist wel een zorgvuldige afstemming over de grenzen van de vervoerregio heen. Lijn 31 maakt immers deel uit van de vervoerregio Antwerpen, terwijl Sint-Niklaas tot de vervoerregio Waasland behoort. De realisatie van deze nieuwe stadslijn is dan ook afhankelijk van een gedragen akkoord tussen beide vervoerregio's en De Lijn. De stad neemt hierin een actieve rol op en maakt van deze herstructurering een prioritair overlegpunt in de gesprekken met De Lijn en de vervoerregio Antwerpen.

SAMENVOEGEN HALTES ATHENEUM & PARK

Daarnaast wordt op de Parklaan ingezet op een verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer. In dat kader wordt voorgesteld de huidige haltes **Atheneum** en **Park** samen te voegen tot één centrale halte ten noorden van het kruispunt Moerland. Deze ingreep vereenvoudigt de lijnvoering, beperkt halteverliezen en verbetert de reistijd van de busverbindingen op deze belangrijke OV-corridor. Hoewel deze halte zal uitgroeien tot een belangrijke op- en afstaplocatie voor het stadsnet en de toekomstige ontwikkelingen in de omgeving, wordt zij niet uitgebouwd als afzonderlijk Hoppinpunt

EVALUATIE EN BIJSTURING FLEXVERVOER

HERSCHIKKING FLEXGEBIEDEN

Op 1 juli 2026 werd het flexvervoer in vervoerregio Waasland herschikt. De huidige twee flexgebieden zijn omgevormd tot drie nieuwe flexgebieden: Waasland Oost, Waasland West en Waasland Noord. Sint-Niklaas en al haar deelgemeenten maken voortaan deel uit van het flexgebied Waasland Oost, samen met Stekene, Sint-Gillis-Waas, Temse en Waasmunster. Het flexvervoer functioneert daarbij als vraagafhankelijk vervoer dat gereserveerd wordt via de Hoppincentrale en een feederfunctie vervult tussen flexhaltes en de reguliere OV-haltes.

Het flexvervoer biedt een potentieel antwoord op de hiaten in de bediening die door de besparingsoefening van De Lijn zijn ontstaan of vergroot. In eerste instantie werkt de stad samen met De Lijn aan de optimalisering van de flexhaltes, zodat ze zo dicht mogelijk aansluiten op de reële verplaatsingsbehoeften van de Sint-Niklazenaar. Daarbij wordt bekeken hoe de werking van het flexvervoer beter afgestemd kan worden op de specifieke hiaten in de wijkbediening die het reguliere net niet meer opvangt. Op die manier krijgt de herschikking van de flexgebieden ten volle de kans om te slagen.

INZET OP VERVOERSARMOEDE

Het flexvervoer biedt een potentieel antwoord op hiaten in de bediening die door de invoering van basisbereikbaarheid zijn ontstaan of versterkt. Daarbij is het wegwerken van hiaten in het openbaar vervoernet en het bestrijden van vervoersarmoede een duidelijke verantwoordelijkheid van de vervoerregio. De stad Sint-Niklaas verwacht dan ook dat de werking van het kernnet, aanvullend net en flexvervoer periodiek geëvalueerd wordt en waar nodig wordt bijgestuurd op basis van objectieve gebruiksgegevens en lokale mobiliteitsnoden.

OPTIMALISATIE MIDDELEN FLEXVERVOER

De efficiëntie van het huidige systeem vormt echter een aandachtspunt. In de vervoerregio Waasland wordt 60% van de kilometers leeg afgelegd en de gemiddelde bezettingsgraad bedraagt slechts 1,49 reizigers per rit. Dit wijst op een structurele inefficiëntie die de maatschappelijke meerwaarde van het systeem onder druk zet. Indien de evaluatie

aantoont dat het flexvervoer ondanks optimalisering weinig efficiënt blijft – met hoge lege kilometers en een aanhoudend lage gemiddelde bezetting – wenst de stad samen met de vervoerregio alternatieve pistes opnieuw op tafel te leggen.

Concreet wil Sint-Niklaas binnen de vervoerregio het debat aangaan over systemen die de beschikbare middelen voor vervoer op maat efficiënter inzetten. Collectieve taxi's en vernieuwde deelsystemen zijn daarbij mogelijke alternatieven die een hogere bezettingsgraad en een lagere kostprijs per reiziger kunnen combineren. Bijzondere aandacht gaat daarbij naar de betrokkenheid van de lokale taxisector: lokale taxioperatoren kennen het grondgebied, hebben de operationele capaciteit en kunnen flexibel inspelen op vraag. Hun integratie in een collectief vervoer-op-maatsysteem kan een aanzienlijke meerwaarde opleveren ten opzichte van het huidige model, zowel in termen van efficiëntie als van lokale verankering.

NIEUWE ONTWIKKELINGEN

Het openbaar vervoer staat de komende jaren voor een belangrijke technologische evolutie. De Lijn onderzoekt op korte termijn nieuwe toepassingen zoals autonoom vervoer via proefprojecten en pilootomgevingen. Op langere termijn wordt bovendien gewerkt aan de verdere transformatie en autonomisering van de volledige openbaarvervoervloot.

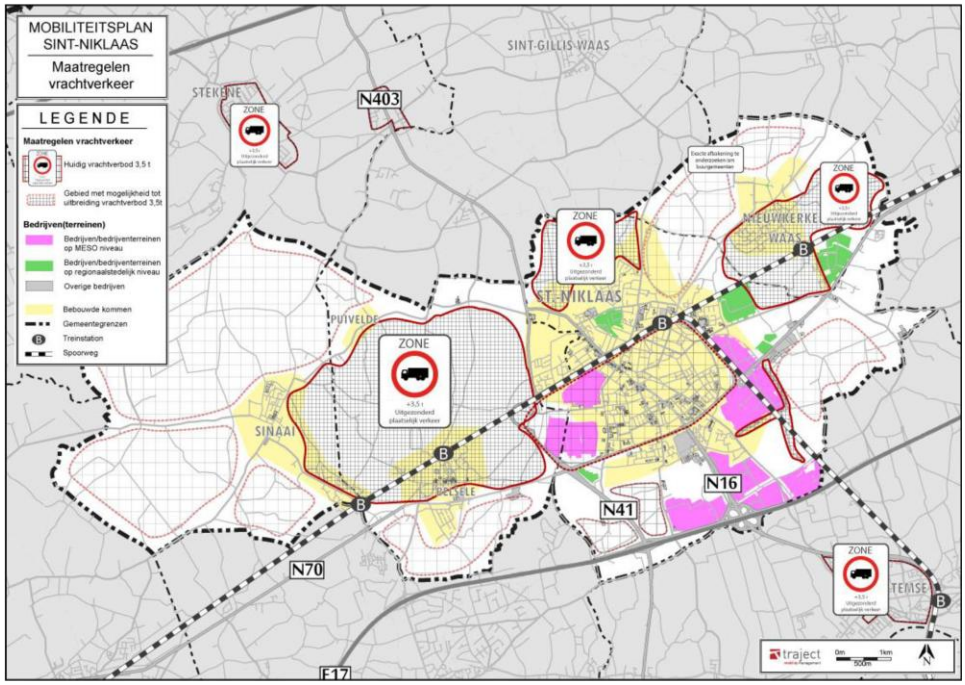
Sint-Niklaas wil zich openstellen voor deze ontwikkelingen en nieuwe technologieën actief opvolgen. Wanneer innovatieve vervoersoplossingen zoals autonoom vervoer een meerwaarde kunnen bieden voor de bereikbaarheid van woonwijken, bedrijventerreinen, toekomstplekken of openbaarvervoerknooppunten, wil de stad mee onderzoeken hoe deze kunnen worden geïntegreerd binnen het bestaande mobiliteitsnetwerk. Daarbij blijven gebruiksvriendelijkheid, veiligheid, toegankelijkheid en een goede aansluiting op trein, bus, fiets en deelmobiliteit de belangrijkste uitgangspunten.

De stad positioneert zich dan ook als een constructieve partner voor toekomstige pilootprojecten en innovatietrajecten die kunnen bijdragen aan een performant, duurzaam en toekomstbestendig openbaar vervoerssysteem.

UITWERKING BELEID VERTREKKENDE VAN HET HUIDIGE BELEID EN DE REGIONALE ACTIES

HUIDIGE MAATREGELEN VRACHTVERKEER

In Sint-Niklaas geldt in een vijfentwintigtal zones een tonnagebeperking van 3,5 ton, uitgezonderd plaatselijk verkeer en landbouwvoertuigen. Deze werden vastgelegd in het vorige mobiliteitsplan (Figuur 20). Met dit lokaal tonnageplan wil de stad het doorgaand zwaar vrachtverkeer weren en zo de verkeersveiligheid en leefbaarheid in woon- en dorpskernen verbeteren. Deze maatregelen vormen een aanvulling op het regionale vrachtverbod in het Waasland. Het lokale vrachtverbod wordt aangeduid met zonale C23-borden.



Figuur 20: Lokale maatregelen vrachtverkeer (mobiliteitsplan 2015).

ANALYSE HUIDIG GEBRUIK DOOR VRACHTVERKEER

De OBU-data (On-Board Unit) geven een indicatie van de vrachtintensiteiten op dagbasis op het wegennet van Sint-Niklaas.

Op de kaart op de volgende dia worden de gemiddelde dagintensiteiten weergegeven tijdens een meetperiode van vier representatieve maanden wat betreft vrachtverkeer, namelijk:

- Maart 2023
- April 2023
- Maart 2024
- April 2024

De meest gebruikte vrachtroutes worden hieronder weergegeven:

1. **N70** (verbinding Sint-Niklaas – Beveren met gemiddeld ca. 400 vrachtbewegingen per dag

2. **Noord-Zuid verbinding N403** (Sint-Niklaas – E34) met gemiddeld ca. 200 vrachtbewegingen per dag

3. **N451 (verbinding Sint-Niklaas – Nieuwkerken-Waas)** met gemiddeld 50-100 vrachtbewegingen per dag

In de zones met lokale vrachtverboden liggen de gemiddelde dagintensiteiten voor vrachtverkeer nergens hoger dan 50, hetgeen erop wijst dat deze tonnagebeperkingen ook effectief werken.



Figuur 21: Vrachtintensiteiten op dagbasis o.b.v. OBU-data

REGIONALE MAATREGELEN: ECA STUDIE

In het kader van het ECA-project werd onderzoek uitgevoerd naar het nut van vrachtwagensluizen. Alle betrokken actoren werden in het proces betrokken, met name overheidspartijen (MOW, AWV, AMT, POAB), gemeentebesturen (Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht, Sint-Niklaas, Sint-Gillis Waas, Stekene, Temse), overkoepelende instanties (MLSO, Interwaas), Politiezones (Sint-Niklaas en Scheldewaas) en belangenorganisaties (VOKA-Alfaport, Febetra, TLV). Er werd in samenspraak met al deze actoren overeengekomen dat er inspanningen dienen geleverd te worden om het doorgaand verkeer in de woonkernen en landelijke gebieden te verminderen. Het voorzien van een systeem van digitale vrachtwagensluizen om doorgaand vrachtverkeer te weren - vooral uit het gebied tussen de E17 en de E34 - werd hier als een effectieve maatregel weerhouden.

Gezien de installatie van vrachtwagensluizen kadert in het ECA-project, dient een functionerend netwerk van vrachtwagensluizen operationeel te zijn ten laatste op het moment dat de exploitatie van de nieuwe containerterminals op het Tweede Getijdendok en het Noordelijk Insteekdok start. Hierbij dient rekening te worden gehouden met een (langdurige) monitoring voorafgaand aan een werkend systeem.

TOEKOMSTVISIE LOKALE MAATREGELEN VRACHT

De visie op het vrachtverkeer is gebaseerd op een geïntegreerde benadering waarbij bestaande lokale maatregelen, regionale beleidsmaatregelen en de geplande ingrepen vanuit de studie Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA) met elkaar worden afgestemd. Op die manier wordt een coherent en robuust vrachtroutenetwerk uitgebouwd dat zowel het huidige als het toekomstige vrachtverkeer op een efficiënte wijze afwikkelt.

Het uitgangspunt hierbij is het maximaal weren van doorgaand vrachtverkeer uit woongebieden en dorpskernen. Door vrachtverkeer zoveel mogelijk te concentreren op daarvoor geschikte routes, wordt de verkeersveiligheid verhoogd, de leefbaarheid van woonomgevingen verbeterd en de bereikbaarheid van economische activiteiten gewaarborgd.

VERTALING OP TERREIN

Regionale tonnagebeperking

Het regionale vrachtverbod, ook wel het tonnageplan genoemd, vormt een belangrijke pijler binnen het vrachtverkeersbeleid. De huidige signalisatie wordt hierbij aangepast door het gebruik van C23-borden in plaats van C21-borden. Deze wijziging maakt een effectieve handhaving met ANPR-camera's mogelijk, wat de controle op de naleving aanzienlijk versterkt.

Daarnaast wordt de signalisatie van het regionale vrachtverbod enkel nog geplaatst buiten het grondgebied van Sint-Niklaas. Door het regionale vrachtverbod los te koppelen van de gemeentegrenzen van Sint-Niklaas, verloopt de handhaving via één bevoegde politiezone, namelijk Politiezone Scheldewaas. Deze vereenvoudiging van de handhaving moet bijdragen tot een betere naleving van de tonnagebeperking

Voor de wegen op het grondgebied van Sint-Niklaas die vandaag deel uitmaken van het tonnageplan – met name de N451, N403, Zwaanaardestraat–Wijnveld en Driekoningenstraat–Lepelhoekstraat – wordt geen afzonderlijke tonnagebeperkende signalisatie meer voorzien. Deze wegen maken echter deel uit van trajecten waarop buiten het grondgebied van Sint-Niklaas wel een tonnagebeperking geldt. Hierdoor blijft de hoeveelheid zwaar verkeer op deze wegen ook in de toekomstige situatie beperkt.

Om te vermijden dat vrachtwagens zich onnodig tot aan de gemeentelijke grens verplaatsen en vervolgens een keerbeweging moeten uitvoeren, wordt bijkomend ingezet op duidelijke vooraankondigingen langs de R42 (rondweg).

Lokale vrachtverboden

Uit analyses op basis van OBU-data blijkt dat de bestaande lokale vrachtverboden op het grondgebied van Sint-Niklaas een effectief instrument vormen om ongewenst

vrachtverkeer te beperken. De huidige zones met tonnagebeperkingen, aangeduid met C23-borden, worden daarom behouden.

De omzetting van de regionale signalisatie naar C23-borden en de scheiding tussen regionale en lokale vrachtverboden zorgen bovendien voor een duidelijkere en meer eenduidige leesbaarheid van de verkeersmaatregelen. Dit verhoogt het begrip bij weggebruikers en ondersteunt een uniforme handhaving.

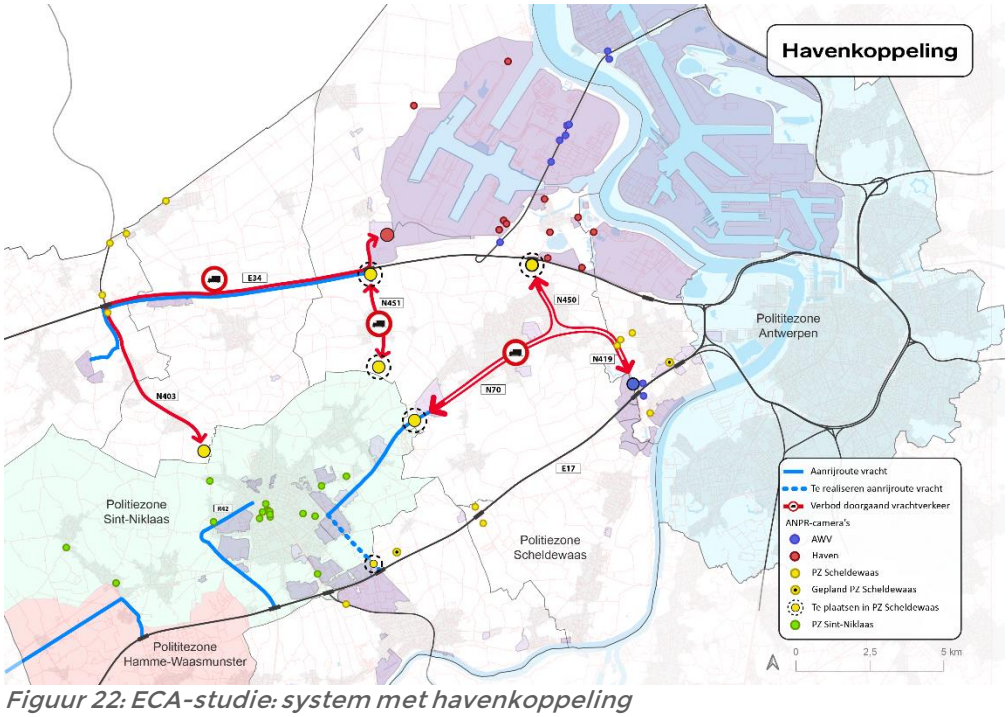
Maatregelen in het kader van de ECA-studie

Na het uitvoeren van uitgebreid studiewerk, werksessies en bilateraal overleg heeft de werkgroep het scenario met havenkoppeling als voorkeursscenario vooropgesteld. In wat volgt zal dat scenario dan ook als startpunt worden genomen en zal hiervoor een actieplan worden opgesteld. De verschillende partijen zullen dit consensusvoorstel ter goedkeuring voorleggen aan de respectievelijke colleges en Raden van Bestuur.

Het systeem met havenkoppeling situeert zich alleen binnen de politiezone Scheldewaas, waarbij problemen met koppeling tussen verschillende politiezones vermeden worden. Technisch gezien is een koppeling tussen verschillende politiezones en met de haven geen probleem maar de knelpunten zijn eerder organisatorisch en wetgevend.
Er wordt gewerkt met een verbod op doorgaand vrachtverkeer op 4 verschillende tracés met controle van de doorrijtijd door middel van ANPR (zie aanduiding op kaart: tracés in het rood en gebruikte camera's vergroot weergegeven):

- N451 (ASC Vrasene tot Nieuwkerken-Waas)
- N450-N70 (ASC Melsele tot grens met Sint-Niklaas)
- N450-N419 (ASC Kruibeke tot ASC Kruibeke)
- N419-N70 (ASC Kruibeke tot de grens met Sint-Niklaas)

Het toepassingsgebied wordt ook beperkt tot de grote in- en uitvalswegen in het gebied tussen de E34 en de E17.



Figuur 22: ECA-studie: system met havenkoppeling

Binnen het systeem met havenkoppeling wordt een vrachtwagen pas als doorgaand vrachtverkeer beschouwd wanneer een opeenvolgende registratie plaatsvindt op meerdere meetpunten. Concreet betekent dit dat een vrachtwagen eerst moet worden gedetecteerd door een ANPR-camera in het havengebied en vervolgens, binnen een vooraf bepaalde tijdspanne, door twee bijkomende camera's op het grondgebied van Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht die samen een tracé afbakenen. Enkel wanneer deze drie registraties worden vastgesteld, wordt het voertuig als doorgaand vrachtverkeer geregistreerd en kan handhaving plaatsvinden. Op die manier wordt gewaarborgd dat enkel vrachtverkeer zonder herkomst of bestemming in het betrokken gebied wordt geviseerd.

Aanvullend wordt de havenkoppeling ingezet om de N403 te ontlasten van doorgaand vrachtverkeer afkomstig uit de haven. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van de bestaande ANPR-camera op de N403, net ten noorden van de gemeentelijke grens tussen Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht en Sint-Niklaas. Vrachtwagens die binnen het havengebied worden geregistreerd en vervolgens via de N403 richting Sint-Niklaas rijden, kunnen op die manier worden geïdentificeerd als doorgaand verkeer en uit het lokale wegennet worden geweerd. Tegelijk blijft de functie van de N403 als aanrijroute voor bestemmend vrachtverkeer gevrijwaard: vrachtverkeer met herkomst of bestemming in Sint-Niklaas kan immers nog steeds via de N403 de E34 bereiken en omgekeerd.

Door te kiezen voor het systeem met havenkoppeling wordt ook rekening gehouden met de problematieken die zich voordoen in Sint-Gillis-Waas.

Ook binnen dit scenario blijft de eerste stap monitoren. De monitoringsfase laat toe om het opgezette systeem grondig te evalueren en waar nodig bij te sturen. Consensus is om te starten met een monitoringsfase van een jaar. Pas na een positieve evaluatie zal worden overgegaan tot handhaving. Het geheel dient verder te worden geformaliseerd in een duidelijke gefaseerde aanpak gekoppeld aan een concrete timing, rolverdeling en financiering.

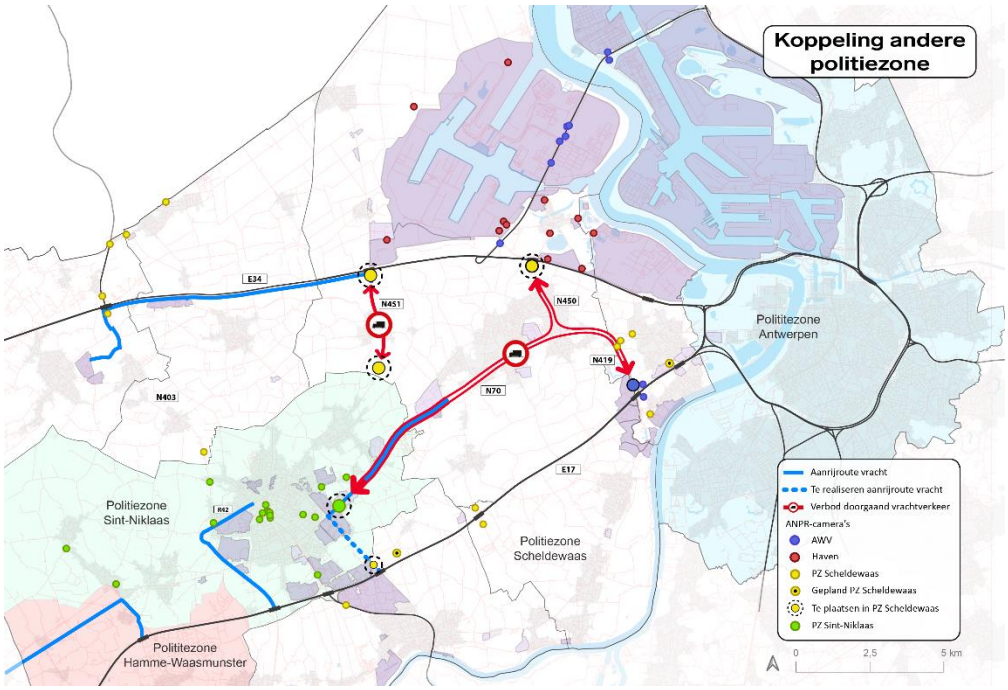
Mogelijke uitbreidingen ECA-studie

Koppeling tussen de politiezones Scheldewaas en Sint-Niklaas

In dit systeem wordt de situatie van het voorkeursscenario uitgebreid door de politiezone Sint-Niklaas op het netwerk van ANPR-camera's aan te sluiten. De bestaande ANPR-camera die vrachtwagens zou registreren op de N70 op grondgebied Sint-Niklaas, dient in dit geval meer westelijk gepositioneerd te worden.

Het voordeel van deze uitbreiding is dat de bereikbaarheid voor de bedrijventerreinen langsheen de N70 op grondgebied van Sint-Niklaas verbetert. In het scenario met havenkoppeling kunnen deze enkel ontsluiten richting de E17 of via de N403 naar de E34. Door het verschuiven van de camera kunnen deze KMO-zones ook via de N70 naar het noorden ontsluiten.

Deze uitbreiding is minder relevant voor de realisatie van de doelstellingen uit ECA maar valt eerder onder de doelstellingen van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP). Het scenario draagt wel bij tot het realiseren van een intensievere samenwerking tussen politiezones.



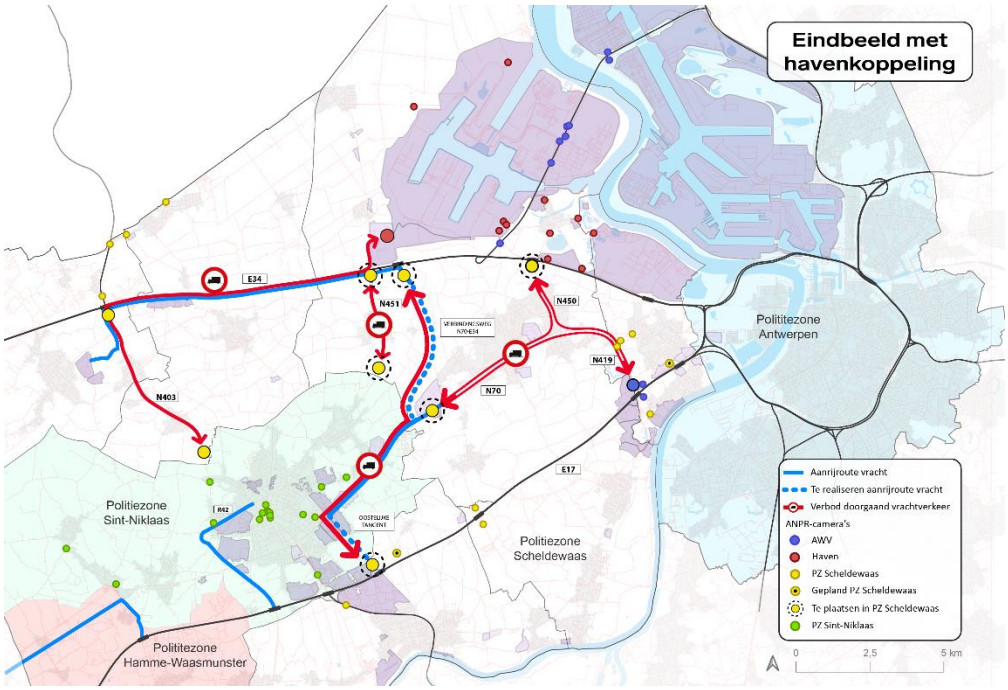
Figuur 23: ECA-studie: Systeem met koppeling tussen politiezones

Eindbeeld

Het eindbeeld gaat uit van een situatie waarin de nieuwe verbindingsweg N70-E34 en de oostelijke tangent van Sint-Niklaas gerealiseerd zijn. De route over de nieuwe verbindingsweg en oostelijke tangent worden in dit eindbeeld meegenomen als een bijkomend tracé binnen het systeem met extra camera's aan beide uiteinden. De nieuwe camera aan de oostelijke tangent kan normaal gezien geplaatst worden op grondgebied van PZ Scheldewaas. Het is dus niet de bedoeling voor vrachtverkeer om de nieuwe verbindingsweg te gebruiken als connectie tussen de E34 en E17.

De uiteindelijke vorm en karakteristieken van het eindbeeld worden echter sterk bepaald door de verschillende mogelijke uitvoeringsvarianten van de verbindingen.

Dit eindbeeld sluit aan bij de visie die geformuleerd werd binnen het RMP van VVR Waasland. Het gaat echter wel verder dan de doelstellingen van het ECA-project waarbij de havenkoppeling belangrijk is. Er dient nog verder onderzoek te worden uitgevoerd om na te gaan welke variant van de nieuwe verbindingsweg zal worden gerealiseerd.



Figuur 24 ECA-studie: Eindbeeld

DEEL 4. ONDERSTEUNENDE SYSTEMEN



FIETSPARKEREN

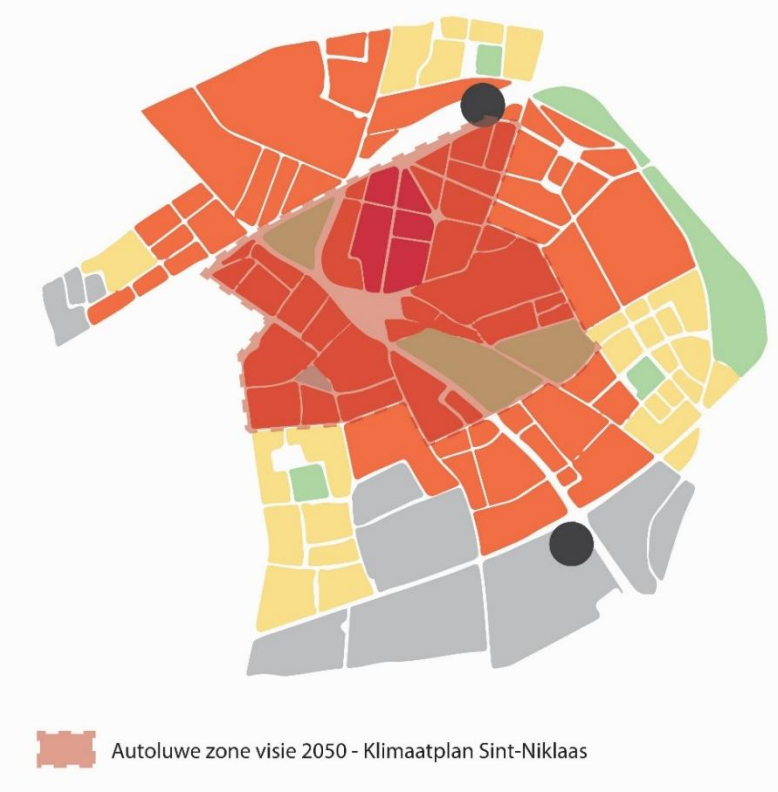
Het fietsparkeerplan uit 2016 blijft de basis voor het fietsparkeerbeleid van Sint-Niklaas. De daarin vastgelegde zonering wordt behouden, aangezien deze nog steeds een geschikt kader biedt voor de verdere uitbouw van fietsparkeervoorzieningen binnen de stad. Binnen de stedelijke centrumzone wordt de strategie echter bijgestuurd. Waar eerder werd uitgegaan van de realisatie van een grootschalige centrale fietsenstalling, wordt voortaan gekozen voor een meer verspreide aanpak met clusters van fietsnietjes en kleinschalige, al dan niet inpandige, wijkstallingen.

Deze aanpak heeft als belangrijk voordeel dat fietsers hun fiets dichter bij hun herkomst of bestemming kunnen parkeren. Hierdoor wordt de gebruiksvriendelijkheid verhoogd en wordt de fiets nog aantrekkelijker als vervoermiddel voor korte verplaatsingen binnen het stadscentrum. Bovendien zorgt een fijnmazig netwerk van fietsparkeervoorzieningen voor een betere spreiding van geparkeerde fietsen en een efficiënter gebruik van de beschikbare openbare ruimte.

Voor de stedelijke centrumzone en dorpscentra worden hierna de prioritaire locaties en acties verder toegelicht. Voor de overige zones blijft het onderscheid in types fietsparkeervoorzieningen, zoals vastgelegd in het fietsparkeerplan van 2016, behouden.

Type gebied fietsparkeren	Type bebouwing	Types fietsenstallingen
Winkelzone	Sterk gesloten, stedelijke bebouwing met veel winkels	Fietsparkeervakken
Stedelijke centrumzone & dorpscentra	Sterk gesloten, stedelijke bebouwing	Clusters fietsnietjes Kleinschalige (inpandige) wijkstallingen
Residentiële centrumzone	Gemengde bebouwing	Clusters fietsnietjes Kwalitatieve buurtfietsenstallingen
Sterk verkavelde gebieden en buitengebied	Open en halfopen bebouwing	Enkel in functie van OV-haltes en attractiepolen
Pleinen en specifieke attractiepolen		Grootte en duurtijd van de parkeervraag zijn afhankelijk van het type attractie
Overstappunten		Sterke behoefte aan langparkeren

Tabel 1: Koppeling tussen type fietsparkeergebied, type bebouwing en types fietsenstallingen



Figuur 25: Type gebieden fietsparkeren (met aanduiding autoluwe zone) – fietsparkeerstudie 2016

STEDELIJKE CENTRUMZONE

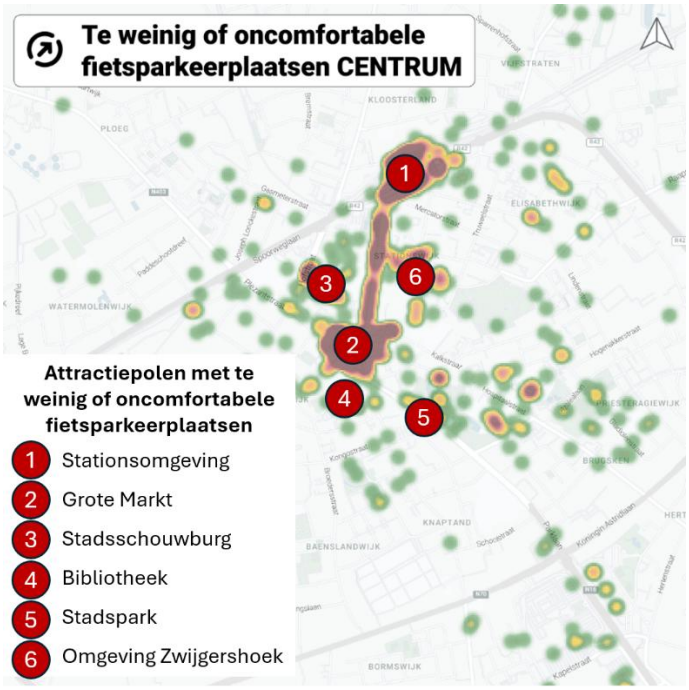
De stedelijke centrumzone wordt gekenmerkt door gesloten bebouwing waar de beschikbare ruimte beperkt is. Binnen deze zone komen twee belangrijke aandachtspunten naar voren met betrekking tot fietsparkeren:

- De fietsenstallingen nabij attractiepolen als de bibliotheek, stadhuis, stadspark … worden door de respondenten van de bevraging vaak als onvoldoende of oncomfortabel aangeduid.
- In de wijken rond het kernwinkelgebied (binnen de stedelijke centrumzone) worden veel fietsen tegen de gevel gestald.

FIETSENSTALLING NABIJ ATTRACTIEPOLEN

Onderstaande figuur toont de belangrijkste attractiepolen waar volgens de respondenten van de bevraging een tekort aan fietsenstallingen bestaat of waar de aanwezige voorzieningen als oncomfortabel worden ervaren. Voor deze locaties kan een gericht fietsparkeeronderzoek worden uitgevoerd. Daarbij wordt zowel het gebruik van de bestaande fietsenstallingen in kaart gebracht (bezettingsgraad, type fietsen en parkeerduur) als het fietsparkeren op het openbaar domein in de directe omgeving van deze attractiepolen.

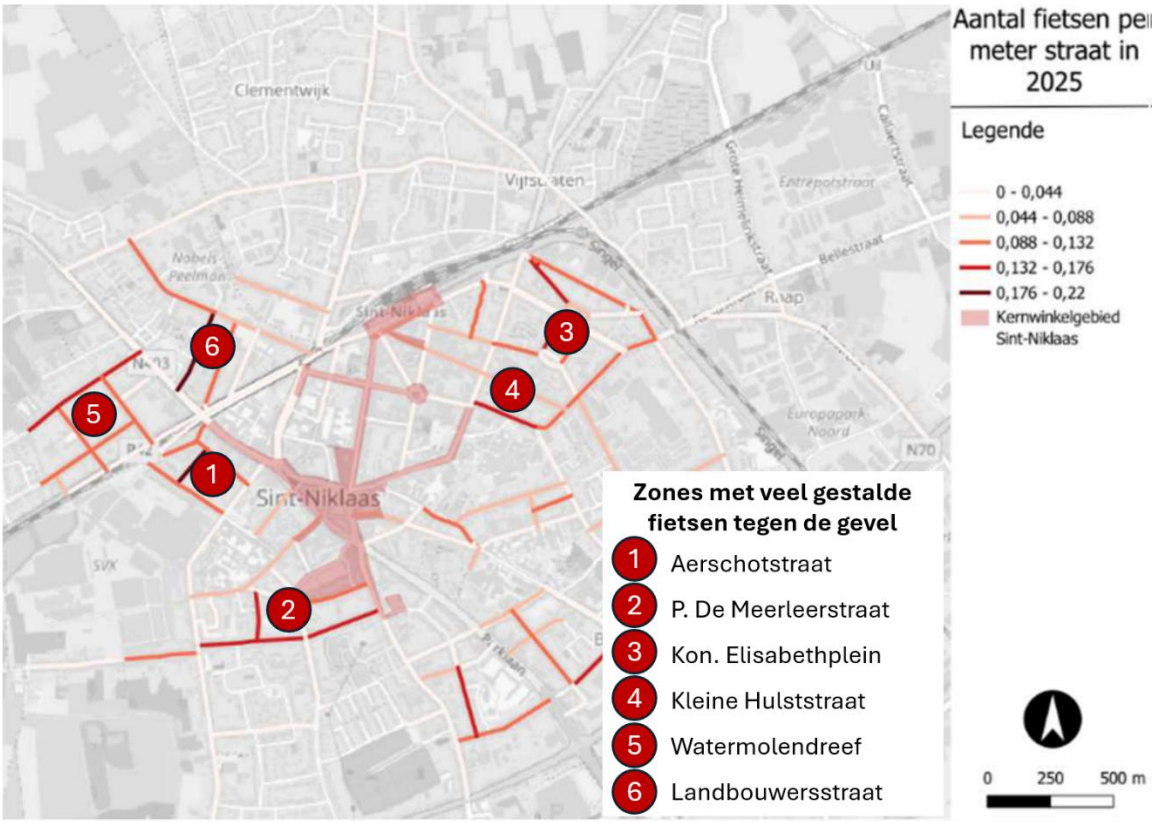
Op basis van de resultaten kunnen fietsparkeervoorzieningen op maat van de specifieke behoeften van elke locatie worden ontwikkeld. Voor de stationsomgeving zal dit verder worden opgenomen binnen de uitwerking van het masterplan, net als voor de andere toekomstplekken SVK-site en Moerlandsite.



Figuur 26: Belangrijkste attractiepolen met te weinig of oncomfortabele fietsparkeerplaatsen – Bevolkingsbevraging mobiliteitsplan

GEVELPARKEREN

In de masterthesis *"Fietsparkeren aan huis: wat als de gevel geen optie meer is?"* werd het fietsparkeren aan gevels binnen de stedelijke centrumzone in kaart gebracht. Figuur 27 geeft een overzicht van de zones waar fietsen het vaakst tegen gevels worden gestald.



Figuur 27: Belangrijkste zones waar fietsen aan de gevel gestald worden - masterthesis "Fietsparkeren aan huis: wat als de gevel geen optie meer is?"

Deze zones werden in de bevolkingsbevraging slechts beperkt, of helemaal niet, aangeduid als locaties waar een tekort aan fietsenstallingen bestaat of waar de aanwezige voorzieningen als oncomfortabel worden ervaren. Een uitzondering hierop vormt de omgeving van het Koningin Elisabethplein. Dit wijst erop dat bewoners deze locaties niet noodzakelijk zelf als problematisch beschouwen vanuit het oogpunt van fietsparkeren. Het stallen van fietsen tegen gevels vormt echter op zich een aandachtspunt, aangezien dit kan leiden tot hinder op de voetgangersinfrastructuur. Vooral op plaatsen waar de beschikbare ruimte beperkt is, kunnen geparkeerde fietsen een obstakel vormen voor voetgangers. Daarom is het belangrijk dat in deze zones kwalitatieve alternatieven beschikbaar zijn die bewoners stimuleren om hun fiets niet langer tegen de gevel te plaatsen.

Uit de enquête die werd uitgevoerd in het kader van deze masterthesis bleek dat inpandige buurtfietsenstallingen het meest gewaardeerde betalende alternatief vormen voor de bevraagde straten. Deze optie geniet een duidelijk grotere voorkeur dan fietstrommels of fietskluizen, vooral bij respondenten die bereid zijn te betalen voor een fietsparkeervoorziening. Het duurder wordende fietssegment speelt hierin een rol. Daarnaast kwam naar voren dat bewoners van straten met een hoge concentratie aan gevelfietsen over het algemeen positief staan tegenover het omvormen van parkeerplaatsen voor auto's tot fietsparkeerplaatsen.

De aangeduide zones worden als prioritair beschouwd bij de zoektocht naar geschikte locaties voor nieuwe inpandige buurtfietsenstallingen. Daarnaast kan in deze gebieden worden onderzocht in welke mate de aanleg van extra fietsnietjes in het straatbeeld de parkeerdruk aan gevels kan verminderen. In deze zones is het aangewezen een cluster van fietsnietjes te voorzien om de 100 meter (mensen zijn bereid tot 100 meter te wandelen tot

een fietsenstalling in een dichtbebouwde zone). Na monitoring kunnen nog bijkomende fietsnietjes geplaatst (of verplaatst) worden waar nodig. Zones 1 tot en met 4 krijgen hierbij de hoogste prioriteit, aangezien zij gelegen zijn binnen het autoluwe gebied zoals opgenomen in de Visie 2050 van het Klimaatplan (Figuur 25). Binnen deze zone bevindt zich bovendien een aanzienlijk deel van het Plus-netwerk voor voetgangers, waar een comfortabele en obstakelvrije voetgangersinfrastructuur van essentieel belang is.

RESIDENTIËLE CENTRUMZONE

KWALITATIEVE BUURTFIETSENSTALLINGEN

In de residentiële centrumzone is de bebouwing minder dens en is er meer ruimte beschikbaar om op strategische plaatsen kwalitatieve buurtfietsenstallingen te voorzien (zoals Figuur 28).



Figuur 28: Voorbeeld kwalitatieve buurtfietsenstalling - Kortrijk

INTEGRAAL FIETSBELEID

DE FIETS ALS VANZELFSPREKENDE KEUZE

Sint-Niklaas heeft alle troeven om verder uit te groeien tot een fietsstad. De compacte stedelijke structuur, de korte afstanden tussen woonwijken, deelgemeenten en voorzieningen, de sterke centrumfunctie als onderwijs- en werkstad en de aanwezigheid van een uitgebreid fietsnetwerk maken de fiets voor veel verplaatsingen het meest efficiënte vervoermiddel. Reeds in het vorige mobiliteitsplan werd daarom de ambitie uitgesproken om van de fiets hét stedelijke vervoermiddel voor korte en middellange verplaatsingen te maken.
De maatschappelijke uitdagingen van vandaag versterken die ambitie. Een groeiende bevolking, bijkomende woonontwikkelingen, de uitbouw van nieuwe toekomstplekken, klimaatuitdagingen, verkeersveiligheid en de beperkte beschikbare ruimte vragen om een mobiliteitssysteem waarbij duurzame verplaatsingen een grotere rol opnemen. De fiets vormt daarin een essentieel onderdeel.
Het fietsbeleid van Sint-Niklaas beperkt zich daarom niet tot de aanleg van fietspaden. Een echte fietsstad ontstaat pas wanneer infrastructuur, fietsparkeren, verkeersveiligheid, dienstverlening, ruimtelijke ontwikkeling, educatie en sensibilisering elkaar versterken. Daarom kiest Sint-Niklaas opnieuw voor een integraal fietsbeleid.

VIER BOUWSTENEN VAN HET FIETSBELEID

Het fietsbeleid steunt op vier onderling verbonden bouwstenen:

- een kwalitatief en samenhangend fietsnetwerk – *zie hoofdstuk fietsnetwerken*
- voldoende en comfortabele fietsparkeervoorzieningen – *zie hoofdstuk fietsparkeren*
- dienstverlening, ondersteuning en stimulering van fietsgebruik;
- een sterke fietscultuur ondersteund door educatie, communicatie en participatie.

Deze bouwstenen versterken elkaar. Veilige fietspaden zonder kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen leiden niet automatisch tot meer fietsgebruik. Omgekeerd zullen extra fietsenstallingen weinig effect hebben wanneer routes als onveilig worden ervaren. Enkel een geïntegreerde aanpak maakt een duurzame groei van het fietsgebruik mogelijk.

DE FIETS KOPPELEN AAN ANDERE VERVOERSWIJZEN

De fiets speelt ook een belangrijke rol binnen een multimodaal mobiliteitssysteem. Niet elke verplaatsing zal volledig per fiets gebeuren, maar de fiets kan wel een cruciale schakel vormen in de verplaatsingsketen.
Daarom wordt ingezet op een goede aansluiting tussen fiets en openbaar vervoer door:

- kwalitatieve fietsenstallingen aan stations en Hoppinpunten;
- de verdere ontwikkeling van deelmobiliteit;
- comfortabele overstapmogelijkheden;
- een goede bereikbaarheid van bedrijventerreinen, scholen en voorzieningen vanuit openbaarvervoerknooppunten.

Op die manier versterkt de fiets niet alleen zichzelf als vervoermiddel, maar ook de aantrekkelijkheid van openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit.

VERKEERSVEILIGHEID ALS FUNDAMENT

Een sterke fietscultuur kan enkel groeien wanneer mensen zich veilig voelen in het verkeer. Daarom blijft verkeersveiligheid een basisvoorwaarde binnen het fietsbeleid. Dit betekent:

- het aanpakken van fietsknelpunten;
- bijzondere aandacht voor schoolroutes;
- conflictarme kruispunten en oversteekplaatsen;
- leesbare verkeerssituaties;
- snelheidsregimes afgestemd op de omgeving;
- gerichte handhaving op gevaarlijk gedrag van alle weggebruikers.

De verkeersveiligheid van fietsers wordt daarbij systematisch opgevolgd via ongevallencijfers, knelpuntenmeldingen en beleidsmonitoring.

EEN STERKE FIETSCULTUUR

Naast infrastructuur blijft ook gedragsverandering belangrijk. Sint-Niklaas wil een stad zijn waar fietsen een vanzelfsprekend onderdeel is van het dagelijkse leven.
De stad blijft daarom inzetten op:

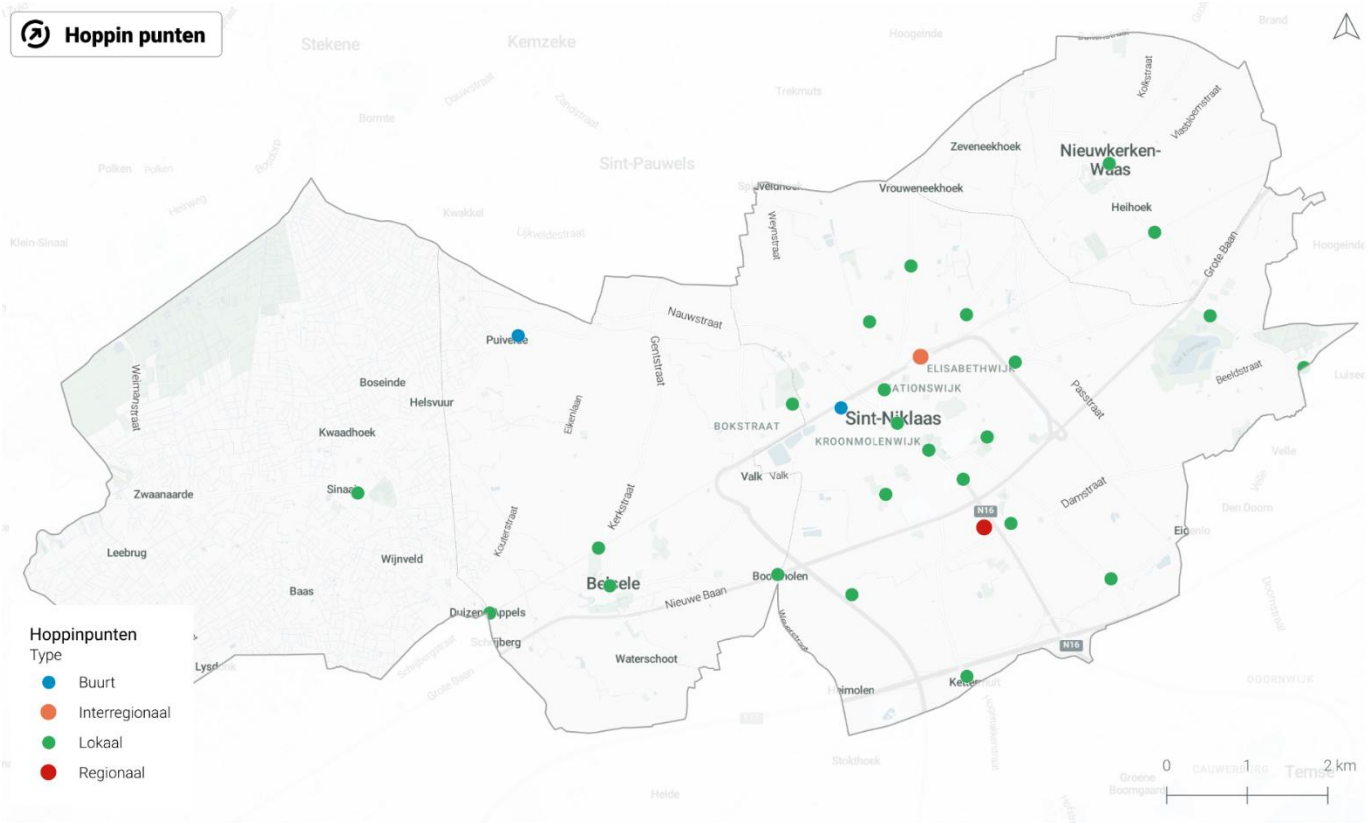
- verkeerseducatie voor kinderen en jongeren;
- fietsvaardigheid en fietslessen;
- sensibiliseringscampagnes rond verkeersveiligheid;
- promotie van recreatief en functioneel fietsen;
- samenwerking met scholen, werkgevers en verenigingen;
- participatie van inwoners bij fietsprojecten.

Door infrastructuur, dienstverlening, fietsparkeren en gedragsverandering te combineren wil Sint-Niklaas verder evolueren naar een stad waar de fiets voor steeds meer inwoners de logische eerste keuze wordt voor verplaatsingen binnen de stad en tussen de deelgemeenten.

HOPPIN-PUNTEN

PRIORITAIRE HOPPINPUNTEN: KRITISCHE HERIJKING VAN DE LOKALE HOPPINPUNTEN IN SINT-NIKLAAS

Binnen het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Waasland werd een uitgebreid netwerk van Hoppinpunten geselecteerd, met als doel de combimobiliteit te versterken en overstappen tussen vervoersmodi te faciliteren. In Sint-Niklaas werd een aanzienlijk aantal van deze punten reeds gerealiseerd of voorbereid.



Figuur 29: Overzicht Hoppinpunten op het grondgebied Sint-Niklaas

In functie van de opmaak van het lokaal mobiliteitsplan wordt dit netwerk echter kritisch herbekeken. Daarbij wordt geëvalueerd in welke mate de geselecteerde locaties effectief een meerwaarde hebben als overstappunt binnen het Hoppin-netwerk. De beoordeling gebeurt op basis van volgende principes

- de afstand tot en complementariteit met andere (hogere orde) knooppunten;
- de aanwezigheid van een reële overstapfunctie (bus-trein, bus-bus, fiets, deelmobiliteit);
- de nabijheid van belangrijke attractiepolen of tewerkstellingsclusters;
- het potentieel voor MAAS-applicaties en combimobiliteit (deelfietsen, deelsteps, deelwagens, parkeren);
- de leesbaarheid en efficiëntie van het netwerk.

Deze herijking leidt tot een gedifferentieerde visie waarbij niet alle oorspronkelijke Hoppinpunten behouden blijven als volwaardige knooppunten, en waarbij in sommige gevallen eerder wordt ingezet op kwalitatieve en toegankelijke haltes zonder uitgesproken Hoppinbranding.

BEGIJNENSTRAAT, HOFSTRAAT & PARK

De haltes Begijnenstraat, Hofstraat en Park bevinden zich in de onmiddellijke nabijheid van de OV-corridor langs de parklaan en het station van Sint-Niklaas, dat als interregionaal Hoppinpunt fungeert en het belangrijkste openbaar vervoerknooppunt in de stad en de regio vormt.

Door deze nabijheid is de aanvullende rol als overstappunt zeer beperkt. De essentiële overstapmogelijkheden (trein, kernnet, aanvullend net, deelmobiliteit) zijn immers geconcentreerd aan het station zelf, waar ook de grootste investeringen in knooppuntkwaliteit plaatsvinden.

Vanuit netwerklogica is het daarom weinig zinvol om op korte afstand een bijkomend Hoppinpunt met vergelijkbare ambities te ontwikkelen. Dit zou leiden tot versnippering en verminderde leesbaarheid van het netwerk.

Deze locaties blijven wel belangrijk als haltes binnen het stedelijk busnet en worden prioritair ingericht als volwaardig toegankelijke bushaltes, met aandacht voor comfort, veiligheid en leesbaarheid.

Visie: geen behoud als Hoppinpunt; wel uitbouwen als kwalitatieve en toegankelijke haltes langs de OV-corridor

HEILIGE FAMILIE

De locatie Heilige Familie bevindt zich in de nabijheid van het Fabiolapark en een belangrijke cluster van bedrijvigheid, en fungeert als toegangspunt tot een zone met duidelijke mobiliteitsvraag, maar vandaag nog een relatief beperkt openbaar vervoeraanbod.

Net omwille van die kenmerken biedt deze locatie wel potentieel als Hoppinpunt. De aanwezigheid van bedrijven en voorzieningen creëert vraag naar woon-werkverplaatsingen en maakt de plek geschikt als schakel voor combimobiliteit.

Visie: behouden en verder ontwikkelen als Hoppinpunt, met nadruk op combimobiliteit en bediening van het Fabiolapark en omliggende bedrijvigheid.

NIEUWE MOLENSTRAAT

De halte Nieuwe Molenstraat situeert zich in de nabijheid van bedrijvigheid en heeft potentieel als ontsluiting voor een zone die niet direct bediend wordt door de sterkste OV-knooppunten.

In deze context kan een Hoppinpunt een belangrijke rol spelen in het faciliteren van woon-werkverplaatsingen en het aanbieden van alternatieven voor autoverkeer.

Visie: behouden en realiseren als Hoppinpunt, met focus op ondersteuning van de lokale bedrijvigheid.

BEREIKBAARHEID BEDRIJVENTERREINEN

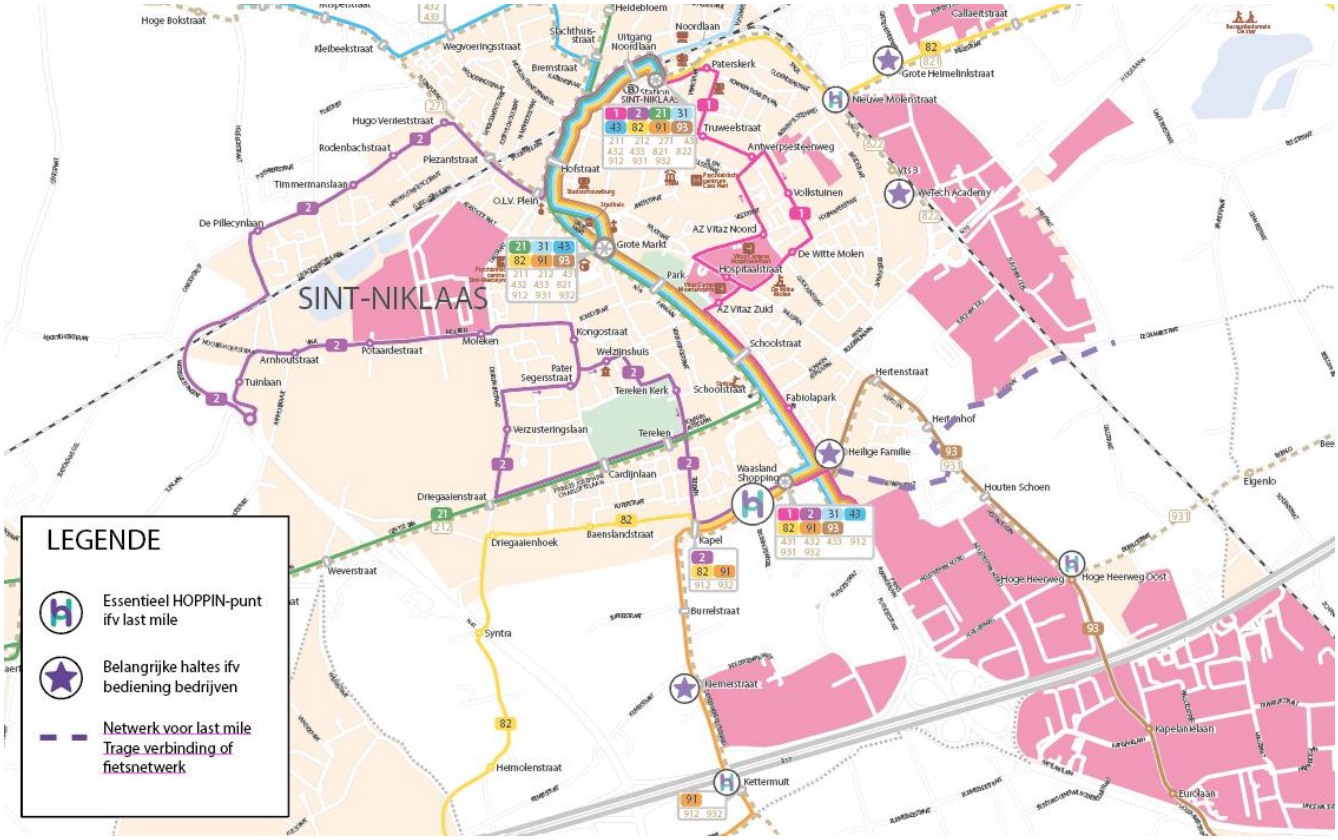
Sint-Niklaas kiest ervoor om de bereikbaarheid van haar bedrijventerreinen met het openbaar vervoer te versterken zonder bijkomende buslijnen te creëren. Vandaag worden de randen van de grote bedrijventerreinen reeds bediend door verschillende busverbindingen. De sleutel ligt daarom niet in uitbreiding van het net, maar in het kwalitatief organiseren van het natransport van halte tot werklocatie.



De stad zet in eerste instantie in op het definiëren van essentiële Hoppinpunten aan strategische bushaltes nabij bedrijventerreinen. Deze Hoppinpunten krijgen een duidelijke focus op werkgerelateerd verkeer en worden uitgerust met deelfietsen en deelsteps als standaardvoorziening. Vanuit deze knooppunten worden veilige, directe en comfortabele doorsteken gerealiseerd naar de verschillende delen van het bedrijventerrein, met aandacht voor leesbaarheid, verlichting en sociale veiligheid. Zo wordt de laatste kilometer voorspelbaar en aantrekkelijk, ook voor wisselende werktijden. Het WSC is hiervoor de belangrijkste locatie, daarnaast nemen ook Heilige Familie, Hoge Heerweg en Nieuwe Molenstraat een ondersteunende rol op.



Aanvullend worden essentiële bushaltes gedefinieerd die een lagere hiërarchie hebben dan Hoppinpunten, maar wel een cruciale rol spelen in de ontsluiting van bedrijventerreinen. Deze haltes worden kwalitatief uitgebouwd in functie van woon-werkverplaatsingen, met extra stallingscapaciteit voor fietsen, aandacht voor deelmobiliteit binnen bestaande systemen en een heldere inrichting die overstappen vlot en logisch maakt.



Figuur 30: Bereikbaarheid bedrijven met het openbaar vervoer

Parallel hiermee wordt de transitie van bestaande bedrijventerreinen actief ondersteund. Daarbij worden de bestaande wegprofielen kritisch herbekeken in functie van de bereikbaarheid met de fiets en last-mile verplaatsingen: ontbrekende fietspaden, conflictpunten, onveilige oversteken en slecht verbonden achterkanten van terreinen worden prioritair aangepakt. Zo wordt niet alleen de aansluiting op het openbaar vervoer verbeterd, maar ook de interne bereikbaarheid van bedrijven onderling.

Door in te zetten op knooppunten, kwalitatieve haltes en performante fietsverbindingen, ontstaat een robuust en toekomstgericht ontsluitingsmodel voor bedrijventerreinen. Dit model versterkt de bereikbaarheid voor werknemers en bezoekers, ondersteunt duurzame verplaatsingen en maakt optimaal gebruik van het bestaande openbaarvervoernet, zonder bijkomende druk op het bussysteem.

Evaluatie en monitoring

In 2021 werd een mobiscan uitgevoerd voor de grote tewerkstellingspolen. Om de effecten van het beleid te monitoren en waar nodig bij te sturen zal deze mobiscan op korte termijn hernomen worden.

VISIE DEELMOBILITEIT

VISIE OP DEELMOBILITEIT

Deelmobiliteit vervult in Sint-Niklaas geen enkelvoudige rol. Het is tegelijk een antwoord op hiaten in het openbaar vervoer, een verlengstuk van de OV-keten en een instrument om het autogebruik en de daarmee gepaard gaande parkeerdruk te verminderen. De visie op deelmobiliteit is opgehangen aan drie krachtlijnen die elk een eigen aanpak vragen, maar tegelijk onlosmakelijk verbonden zijn: een sterk deelmobiliteitssysteem versterkt het gehele mobiliteitssysteem van de stad.

KRACHTLIJN 1: OPVANGEN VAN HIATEN IN HET OV-NETWERK

Uit de bevolkingsbevraging blijkt dat een aantal wijken en deelgemeenten vandaag onvoldoende bediend worden door het openbaar vervoer. De Clementwijk is daarvan het meest uitgesproken voorbeeld: de busbediening is er zeer beperkt, waardoor bewoners voor verplaatsingen naar het centrum of naar OV-haltes grotendeels op de auto aangewezen zijn. Deelmobiliteit kan hier een structurele rol opnemen als laagdrempelig alternatief.
De aanpak richt zich op het strategisch positioneren van deelvoertuigen – in eerste instantie deelfietsen en deelsteps, en waar relevant deelwagens – op locaties die de missing links in het OV-netwerk overbruggen. Daarbij wordt vertrokken vanuit de geïdentificeerde hiaten: welke wijken of deelgemeenten hebben geen aanvaardbare OV-verbinding, en op welke afstand liggen de dichtstbijzijnde haltes of hoppinpunten? De plaatsing van deelvoertuigen volgt die analyse en wordt bij voorkeur gecombineerd met lokale sensibilisering om het gebruik te stimuleren.

BEDIENING STATION NIEUWKERKEN-WAAS

Het station van Nieuwkerken-Waas is een belangrijk knooppunt voor het natransport in de deelgemeente, maar het huidige deelmobiliteitaanbod is beperkt. Vandaag zijn er enkel Donkey Republic deelfietsen beschikbaar. Blue-Bike, deelwagens en deelsteps zijn afwezig.

De visie voor dit station vertrekt vanuit de specifieke geografische context van Nieuwkerken-Waas. De deelgemeente heeft een relatief verspreide bebouwing met een groot verzorgingsgebied rond het station. Precies die spreiding maakt de deelfiets tot het meest aangewezen voertuig: het legt snel en flexibel afstanden af die te groot zijn om te voet te doen, maar te klein om met de auto zinvol te overbruggen.

Op korte termijn is het niet aan de orde om deelsteps uit te breiden naar deze omgeving gezien dit voor een te grote zone zou zorgen. Dit werd daarom niet weerhouden als onderdeel van de visie. Hetzelfde principe geldt voor de andere stations in de deelgemeenten.

BEDIENING CLEMENTWIJK

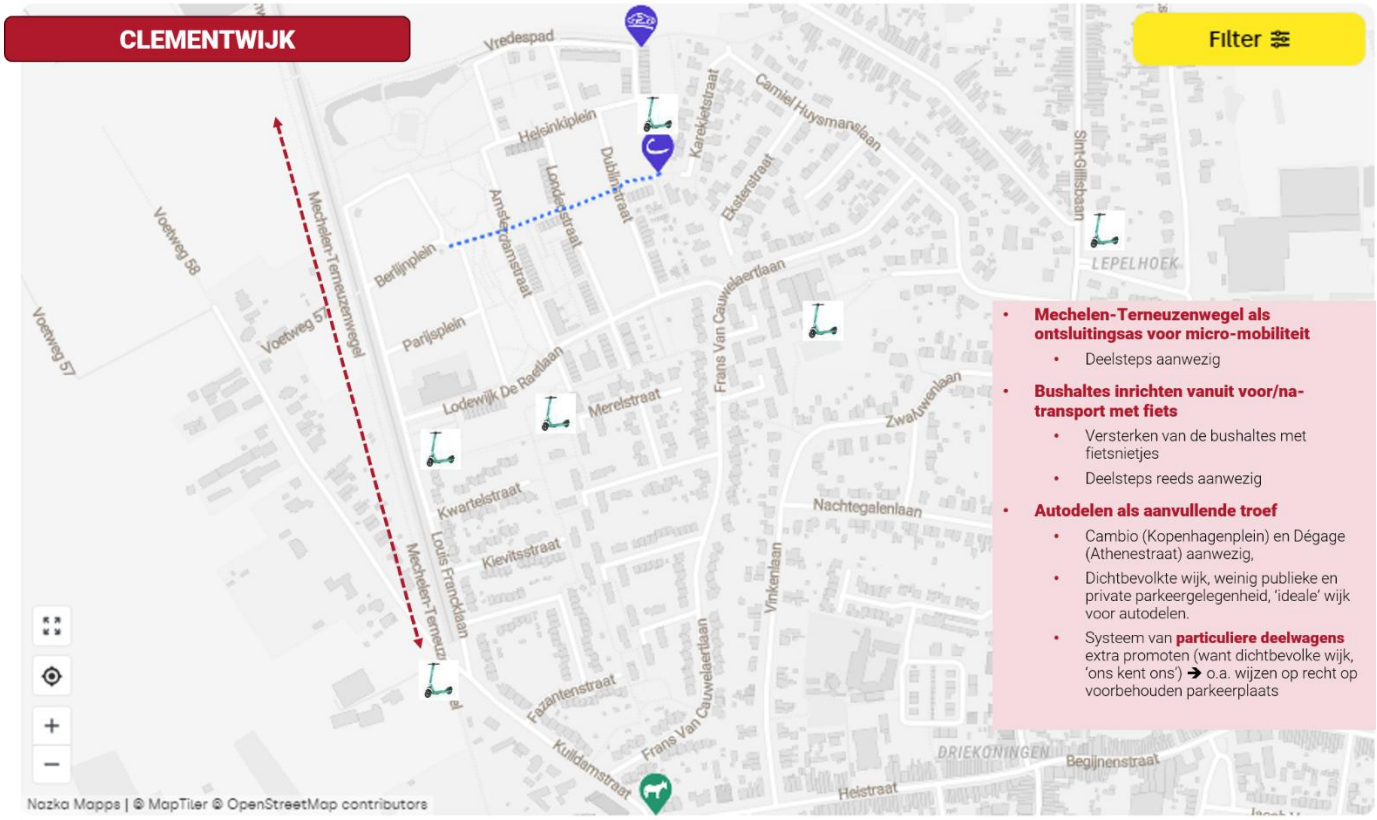
De Clementwijk is een dichtbevolkte stadswijk met weinig publieke en private parkeergelegenheid en een beperkte busbediening. Die combinatie maakt de wijk bij uitstek geschikt voor een sterk deelmobiliteitaanbod dat de bereikbaarheid van en naar de wijk structureel versterkt. De visie voor de Clementwijk rust op drie pijlers.

De Mechelen-Terneuzenwegel als ontsluitingsas voor micromobiliteit. De Mechelen-Terneuzenwegel vormt de natuurlijke ruggengraat voor micromobiliteit in en rond de Clementwijk. Deelsteps zijn er al aanwezig en vormen een laagdrempelige manier om de wijk te verbinden met het bredere stadsnetwerk. Deze aanwezigheid wordt verder uitgebouwd en gecommuniceerd naar de wijkbewoners, zodat de deelsteps en deelfietsen ook effectief als alternatief voor de auto gebruikt worden voor kortere verplaatsingen naar het centrum of naar OV-haltes.
Versterken van de bushaltes als multimodale knooppunten. De bushaltes in en rond de Clementwijk worden ingericht als volwaardige voor- en natransportpunten. Dat betekent concreet dat ze uitgerust worden met voldoende fietsnietjes, zodat bewoners de combinatie fiets-bus vlot kunnen maken. Deze ingreep is eenvoudig maar effectief: een goed uitgeruste bushalte vergroot het verzorgingsgebied van de lijn en verhoogt de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer voor wijkbewoners die vandaag afhaken omdat ze hun fiets nergens veilig kunnen stallen.
Autodelen als aanvullende troef voor een autoarme wijk. De Clementwijk heeft de kenmerken van een ideale autodeelwijk: een hoge bevolkingsdichtheid, weinig parkeerruimte en een hecht sociaal weefsel waarbij buurtbewoners elkaar kennen. Cambio op het Kopenhagenplein en Dégage in de Athenestraat zijn al aanwezig, maar het gebruik ervan kan verder gestimuleerd worden via gerichte sensibilisering in de wijk.

Daarbij wordt ook het systeem van particuliere deelwagens extra gepromoot. In een dichtbevolkte wijk waar bewoners elkaar kennen, biedt particulier autodelen een laagdrempelig en flexibel alternatief dat aansluit bij de bestaande sociale dynamiek.

Er wordt een communicatieplan opgemaakt richting de bewoners. De focus ligt op het testen en verlagen van de drempels om in te stappen op het systeem.
(bijvoorbeeld hun recht op een voorbehouden parkeerplaats, gratis parkeerkaart, vergunning filtergebieden, …)

Samen maken deze drie pijlers van de Clementwijk een voorbeeldwijk voor geïntegreerde deelmobiliteit: een wijk waar de auto minder noodzakelijk is omdat er voor elke verplaatsingsbehoefte een kwalitatief alternatief voorhanden is. Deze principes kunnen vervolgens ook in andere wijken toegepast worden.



Figuur 31: Voorstel deelmobiliteit Clementwijk

KRACHTLIJN 2: NATRANSPORT VANAF OV-HALTES EN HOPPINPUNTEN

Het natransport vanaf OV-haltes en hoppinpunten is in Sint-Niklaas vandaag al redelijk uitgewerkt, met deelfietsen en deelsteps die beschikbaar zijn op de belangrijkste knooppunten. Deze krachtlijn wordt verder geconsolideerd en waar nodig uitgebreid, in afstemming met de uitbouw van het hoppinpuntennetwerk en de ontwikkeling van de stationsomgeving als toekomstplek. Bijzondere aandacht gaat naar de kwaliteit en zichtbaarheid van de opstapplaatsen, de beschikbaarheid van voertuigen op piekmomenten en de integratie van het aanbod in ruimere reisplanners en communicatiekanalen.

BEDIENING BEDRIJVENTERREINEN VIA DEELMOBILITEIT

De bedrijventerreinen van Sint-Niklaas zijn vandaag beperkt bereikbaar met het openbaar vervoer. Een volledige OV-ontsluiting van elk individueel bedrijf is operationeel en financieel niet haalbaar. De stad kiest daarom voor een gerichte strategie waarbij sterke hoppinpunten fungeren als vertrekpunt voor de last mile richting de individuele bedrijven. Werknemers kunnen zo met het openbaar vervoer tot aan het hoppinpunt reizen en van daaruit via deelmobiliteit hun eindbestemming bereiken.
Deze strategie wordt ondersteund door twee concrete maatregelen.
Uitbreiding van het deelstep-gebied. Het huidige deelstep-gebied wordt herbekeken en uitgebreid naar de ganse stad, inclusief de bedrijvenzones. Hierdoor kunnen werknemers ook op en rond de bedrijventerreinen gebruik maken van de voordelen van het Hoppy-systeem (huidige deelsysteem), wat de drempel verlaagt om deelmobiliteit te gebruiken voor het woon-werkverkeer.
Optimalisering van de deelfiets drop-off zones. De huidige drop-off zones van Donkey Republic (huidige aanbieder deelfietsen)worden herbekeken en geoptimaliseerd in functie van de bediening van de bedrijventerreinen. De doelstelling is dat werknemers in

de onmiddellijke omgeving van hun werkplek een drop-off punt hebben, zodat de last mile ook effectief en comfortabel afgelegd kan worden. De spreiding van deze punten wordt afgestemd op de concentratie van werknemers per zone en op de loopafstand tot de individuele bedrijven.

Samen vormen deze maatregelen een pragmatisch antwoord op de beperkte OV-bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.

BEDIENING TOEKOMSTPLEKKEN VIA DEELMOBILITEIT

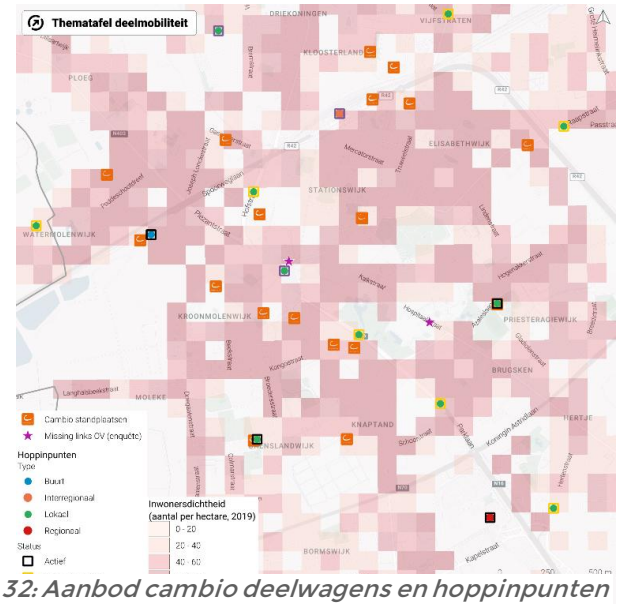
Deelmobiliteit vormt een belangrijke aanvulling op het mobiliteitssysteem van Sint-Niklaas, in het bijzonder voor de last mile tussen openbaar vervoer, woon- en werklocaties. Daarom wordt op de drie toekomstplekken – de stationsomgeving, de SVK-site en de Moerlandsite – ruimte voorzien voor deelmobiliteit. De stad kiest daarbij voor een vraaggestuurde aanpak: het aanbod groeit mee met het effectieve gebruik en het aanwezige potentieel, zonder structurele cofinanciering van exploitatie door de stad. Zo kan een duurzaam en toekomstbestendig netwerk van deelmobiliteit ontstaan dat aansluit bij de reële mobiliteitsbehoeften.

KRACHTLIJN 3: ALTERNATIEF VOOR WAGENBEZIT EN DEELWAGENS ZELFBEDRUIPEND MAKEN

Een gedeelde wagen vervangt tot 10 private voertuigen en reduceert daarmee niet alleen de parkeerdruk maar ook de ruimte-inname van het privéverkeer in de stad. Sint-Niklaas bouwt de budgettaire ondersteuning voor deelwagens echter geleidelijk af met een harde stop tegen 1 januari 2028, waardoor de zelfbedruipendheid van het deelwagenaanbod een centrale beleidsuitdaging wordt. De aanpak verloopt op drie niveaus.

Niveau 1: zelfbedruipende voertuigen behouden en versterken. De voertuigen die vandaag al zelfbedruipend zijn, vormen de kern van het toekomstige aanbod. Hun positie wordt behouden en waar mogelijk versterkt door locatiekeuzes te optimaliseren – een deelwagen op een drukke locatie met een divers gebruikersprofiel heeft een hogere bezettingsgraad en is makkelijker zelfbedruipend dan een voertuig in een rustige woonomgeving.

Niveau 2: zonale zelfbedruipendheid beoordelen. Niet elk voertuig hoeft op zichzelf volledig zelfbedruipend te zijn. Per geografische zone wordt beoordeeld of de combinatie van meerdere voertuigen als geheel een zelfbedruipend systeem vormt. Een voertuig dat individueel net onder de drempel zit, kan deel uitmaken van een zone die als geheel wel rendeert. Deze zonale benadering geeft een realistischer beeld van de economische haalbaarheid van het aanbod en biedt een onderbouwde basis voor beslissingen over uitbreiding, herpositionering of afbouw van specifieke voertuigen.
Daarbij kan de koppeling tussen de inwonersdichtheid en de locatie van de huidige deelwagenlocaties gemaakt worden om tot een zo goed mogelijke spreiding te komen



Figuur 32: Aanbod cambio deelwagens en hoppinpunten t.a.v. inwonersdichtheid centrum Sint-Niklaas

Niveau 3: gebruik van minder zelfbedruipende voertuigen stimuleren. Voor voertuigen die noch individueel noch in zonaal verband voldoende zelfbedruipend zijn, wordt ingezet op gerichte lokale acties en sensibilisering om het gebruik op te krikken. Los van deze focus op niet- of minder rendabele deelvoertuigen zal er ook breed gecommuniceerd worden over het volledige deelaanbod. Dit kan via communicatiecampagnes gericht op buurtbewoners, via samenwerkingen met lokale werkgevers of scholen, of via tijdelijke incentives die nieuwe gebruikers over de drempel helpen. De doelstelling is om het gebruik structureel te verhogen tot een niveau waarop het voertuig zichzelf bedruipt, zodat de nood aan gemeentelijke ondersteuning wegvalt. Voertuigen waarvoor dit ook na gerichte inspanningen niet haalbaar blijkt, zouden herpositioneerd kunnen worden of uit het aanbod gehaald worden.

Deze drieledige aanpak laat toe om het deelwagenaanbod in Sint-Niklaas stap voor stap te verduurzamen: met minder publieke middelen, maar met een sterker en gerichter aanbod dat zijn maatschappelijke meerwaarde ook economisch kan waarmaken.

Het beleid is erop gericht de huidige werking niet alleen te bestendigen en financieel zelfredzaam te maken, maar deze op termijn ook verder uit te bouwen. Om deze groei te realiseren, wordt sterker ingezet op gerichte communicatie- en marketinginitiatieven. Daarnaast zal een aangepaste marktbenadering worden ontwikkeld, waarbij het aanbod en de meerwaarde duidelijker en aantrekkelijker worden gepositioneerd richting aanbieders.

VRACHTWAGENPARKEREN

ZWARE VRACHT

Het huidige mobiliteitsplan bevat een aantal beleidsprincipes voor het parkeren van vrachtwagens. Deze principes vormen nog steeds de basis voor het parkeerbeleid inzake zwaar vervoer binnen Sint-Niklaas.

Bestaande beleidsprincipes

- Parkeerverbod voor voertuigen van meer dan 3,5 ton binnen de bebouwde kom.
- Vrachtwagenparkeren gebeurt bij voorkeur op eigen terrein of op de vrachtwagenparking langs de E17. Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen dient voldoende ruimte voor vrachtwagenparkeren geïntegreerd te worden in het ontwerp.
- Parkeerverbod op Tereken en in de Leon Scheerderslaan.
- Wanneer geen haalbaar alternatief beschikbaar is, kan parkeren in de omgeving van het vrachtroutenetwerk in uitzonderlijke gevallen worden getolereerd.

Deze uitgangspunten blijven grotendeels van toepassing. Enkel geldt er in de huidige situatie geen parkeerverbod in de Leon Scheerderslaan.

Ondanks deze maatregelen blijkt dat vrachtwagens zich nog regelmatig parkeren langs gewestwegen, zowel op als buiten het vrachtroutenetwerk. Dit leidt op verschillende locaties tot knelpunten inzake verkeersveiligheid, doorstroming en ruimtelijke kwaliteit. Om deze problematiek verder aan te pakken, worden volgende beleidsacties vooropgesteld.

Beleidsacties

1. Gerichte evaluatie van vrachtwagenparkeren langs gewestwegen

Er wordt een analyse uitgevoerd van de gewestwegen waar vandaag frequent vrachtwagens geparkeerd staan. Hierbij wordt nagegaan op welke wegsegmenten geparkeerde vrachtwagens een verhoogd risico vormen voor de verkeersveiligheid, de zichtbaarheid van weggebruikers en de verkeersdoorstroming.

Een algemeen parkeerverbod voor vrachtwagens langs alle gewestwegen wordt hierbij niet als wenselijk beschouwd. Gezien het beperkte aanbod aan alternatieve parkeermogelijkheden bestaat het risico dat de parkeerdruk zich verplaatst naar locaties die vanuit verkeersveiligheid of leefbaarheid nog minder geschikt zijn.

2. Uitbouw van bijkomende vrachtwagenparkeerfaciliteiten

In samenwerking met het Vlaamse Gewest en de buurgemeente Temse wordt onderzocht waar bijkomende vrachtwagenparkings kunnen worden gerealiseerd langs het vrachtroutenetwerk. Daarbij wordt gestreefd naar een voldoende en strategisch gespreid aanbod van parkeerlocaties voor zwaar vrachtverkeer.

Het masterplan voor de **reconversie van het bedrijventerrein TTS** biedt hierbij een belangrijke opportuniteit om bijkomende publieke vrachtwagenparkeerplaatsen te voorzien. Op deze manier kan tegemoet worden gekomen aan de huidige parkeerbehoefte en kan ongewenst parkeren langs openbare wegen verder worden teruggedrongen.

MAATWERK VOOR BESTELWAGENS EN LICHTE VRACHT IN WOONSTRATEN

Naast zwaar vrachtverkeer ondervindt Sint-Niklaas op verschillende locaties ook hinder van geparkeerde bestelwagens en lichte vrachtvoertuigen. Deze voertuigen nemen vaak meer ruimte in dan een personenwagen en kunnen, zeker in smalle woonstraten, een negatieve impact hebben op de verkeersveiligheid, zichtbaarheid, doorstroming en leefkwaliteit. Meldingen van bewoners hebben daarbij vooral betrekking op zichtbelemmering aan kruispunten en uitritten, beperkte lichtinval in woningen en een verminderde kwaliteit van het straatbeeld.

De stad kiest hierbij niet voor een generiek parkeerverbod voor bestelwagens in het volledige stadscentrum of de volledige bebouwde kom. Een dergelijke maatregel zou moeilijk afdwingbaar zijn en bovendien leiden tot een grote hoeveelheid bijkomende signalisatie in het straatbeeld.

Wel wordt ingezet op een doelgericht en locatiegebonden maatwerkbeleid. Op plaatsen waar de aanwezigheid van bestelwagens aantoonbaar leidt tot veiligheids- of leefbaarheidsproblemen en er alternatieven voorhanden zijn, kan de stad specifieke maatregelen nemen. Daarbij wordt prioritair gekeken naar smalle woonstraten, locaties met beperkte zichtbaarheid aan kruispunten en inritten, schoolomgevingen en andere gevoelige locaties waar de parkeerdruk een disproportionele impact heeft op de omgeving.

Mogelijke maatregelen zijn het invoeren van lokale parkeerbeperkingen voor voertuigen boven een bepaalde lengte of hoogte, het aanpassen van parkeervakken, het creëren van zichtzones of het herorganiseren van het parkeren op straat. Hierbij wordt steeds gestreefd naar een evenwicht tussen de behoeften van bewoners en ondernemingen enerzijds en de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de omgeving anderzijds. Aanvullend zal hierop ook door de GAS-dienst op gehandhaafd worden.

Door te kiezen voor gerichte ingrepen in plaats van een algemene regeling, kan de stad hinderlocaties aanpakken zonder onnodige signalisatie of een overregulering van het openbaar domein.

VISIE AUTOPARKEREN

KRACHTLIJNEN EN HEFBOMEN VOOR HET PARKEERBELEID

Het parkeerbeleid van Sint-Niklaas is gericht op een stadscentrum, woonwijken en deelgemeenten die vlot bereikbaar blijven en tegelijk leefbaar zijn. Parkeren wordt ingezet als een sturend instrument om zoekverkeer te beperken, verkeersdruk te verminderen en de kwaliteit van de publieke ruimte te verhogen. Door duidelijke functies toe te wijzen aan parkings en straatruimte wordt het verkeer beter georganiseerd, de circulatie efficiënter en de stad toegankelijker voor bewoners, bezoekers en werknemers.

De parkeervisie wordt opgehangen aan 3 krachtlijnen. Deze krachtlijnen worden hieronder kort beschreven en nadien verder uitgewerkt.



KRACHTLIJN STUREND PARKEERBELEID: NAAR EEN VLOTTER BEREIKBARE STAD

Sint-Niklaas kiest voor een sturend parkeerbeleid dat autobestuurders doelgericht leidt naar de meest geschikte parkeerlocatie in functie van hun bestemming en verblijfsduur. Door bezoekers, bewoners en werknemers actief te sturen en onduidelijkheid te vermijden, vermindert zoekverkeer en blijft het stadscentrum vlot bereikbaar, ook bij toenemende mobiliteitsdruk.

Doordat de parkeertarieven anno 2026 relatief laag liggen, is de prijsdifferentiatie die een duidelijk onderscheid te maken tussen straatparkeren en pleinparkeren eveneens beperkt. Het prijsinstrument alleen volstaat dus niet om het gewenste parkeergedrag te sturen.

Daarom is het aangewezen om aanvullende sturingsmaatregelen in te zetten. Dit kan bijvoorbeeld door bepaalde parkeerruimte exclusief voor te behouden voor specifieke doelgroepen, zoals bewonersparkeren, of door het invoeren van een maximale parkeerduur om rotatie te stimuleren. Op die manier kan, ondanks de beperkte tariefverschillen, toch een functionele verdeling van het parkeerareaal worden gerealiseerd.

KRACHTLIJN DIFFERENTIATIE VOLGENS TYPOLOGIE: ELKE PARKING KRIJGT EEN DUIDELIJKE ROL IN HET PARKEERBELEID

Elke parking in de stad krijgt een duidelijke en herkenbare primaire rol (en eventueel een secundaire rol om het parkeerareaal optimaal te benutten). Door de parkeerregimes en -infrastructuur af te stemmen op locatie en gebruik – randparkings voor langer verblijf, bezoekersparkings voor kortere bezoeken en bewonersparkings voor langdurig parkeren – ontstaat een leesbaar systeem dat de bereikbaarheid van stad en wijken ondersteunt.

De visie op lange termijn wordt opgebouwd uit 4 lagen:

1. Randparkings als poorten tot het stadscentrum en de toekomstplekken
2. Bezoekersparkings: vlot en veilig bereikbare parkings via de invalsassen naar het actieve centrum
3. Bewonersparkings: opvang van structurele parkeervraag
4. Buurtparkings: flexibele inzet voor aanvullende parkeervraag

KRACHTLIJN HERVERDELEN PUBLIEKE RUIMTE

Een centrale doelstelling van het stadsbrede mobiliteitsbeleid is het realiseren van een kwalitatief, veilig en robuust netwerk voor voetgangers en fietsers. De ontwikkeling van de toekomstplekken zal deze stromen verder versterken en leidt tot een duidelijke toename van zachte mobiliteit in en rond het stadscentrum. Om deze evolutie mogelijk te maken, moet voldoende ruimte vrijgemaakt worden in het openbaar domein, onder meer voor bredere voetpaden, comfortabele fietsinfrastructuur en groene verblijfsruimtes.

Deze ruimte kan enkel gecreëerd worden door het structureel verplaatsen van parkeren on-street naar off-street. Tegelijk moet de bereikbaarheid van de stad gevrijwaard blijven. Dit vraagt om een gerichte clustering van parkeerplaatsen op strategische locaties.

Deze clustering vermindert de verkeersdruk in wijken, beperkt zoekverkeer en zorgt ervoor dat de stad op een goed georganiseerde manier bereikbaar blijft, ook bij groeiend autobezit. Bewoners zonder private parkeerplaats krijgen zo toegang tot betrouwbare parkeervoorzieningen, terwijl straten beter toegankelijk blijven voor bezoekers, dienstverlening en hulpdiensten.

De realisatie van deze visie kan versneld en versterkt worden door een aantal hefbomen: trends, opportuniteiten en innovaties die het gedrag van gebruikers beïnvloeden en de uitvoering van het beleid ondersteunen.



HEFBOOM COMMUNICATIE

Communicatie vormt een essentiële transversale hefboom voor het slagen van het parkeerbeleid. Heldere, consistente en frequente communicatie over de doelstellingen, maatregelen en voordelen van het parkeerbeleid helpt de kloof te overbruggen tussen het beleid en de verschillende gebruikersgroepen, zoals bewoners, bezoekers, werknemers en ondernemers. Door de juiste boodschap via de juiste kanalen en op maat van de doelgroep te verspreiden, wordt begrip en draagvlak gecreëerd voor de gewenste verschuiving van straatparkeren naar geclusterde parkings, randparkings en duurzame vervoersalternatieven. Communicatie ondersteunt daarbij niet alleen de invoering van nieuwe maatregelen, maar draagt ook bij aan gedragsverandering door gebruikers actief te informeren, te sensibiliseren en te begeleiden naar de juiste parkeerlocatie. Een duidelijke naamgeving van parkings, een herkenbare signalisatie, gerichte digitale communicatie en permanente terugkoppeling over resultaten en voordelen zijn daarbij cruciaal. Zo wordt communicatie niet enkel een ondersteunend instrument, maar een volwaardige hefboom die de effectiviteit van alle andere maatregelen versterkt en de rolzuiverheid van het parkeersysteem mee helpt realiseren.

HEFBOOM EENVOUD EN FLEXIBILITEIT

Een eenvoudig en flexibel parkeerbeleid vormt de basis voor correct gebruik en goede bereikbaarheid. Door te werken met duidelijke zones, beperkte variatie in regels en flexibele bewonersregelingen per wijk wordt het systeem begrijpelijker, vermindert het foutparkeren en blijft de stad vlot bereikbaar voor alle gebruikers. Om dit te realiseren worden complexe regels en abonnementen weggewerkt die soms haaks staan om de doelstellingen van het parkeerbeleid.

HEFBOOM STRATEGISCH LAADPLAN: EINDE VAN PAAL-VOLGT-WAGEN

De opmaak van een strategisch laadplan is een cruciale voorwaarde om af te stappen van de klassieke "paal volgt wagen"-benadering, waarbij individuele aanvragen automatisch leiden tot de plaatsing van een laadpunt binnen een vaste afstand (bv. 250 meter).

Deze vraaggestuurde aanpak leidt vaak tot een versnipperde en inefficiënte verdeling van laadinfrastructuur, waarbij laadpalen niet noodzakelijk geplaatst worden op de meest logische of toekomstbestendige locaties. Bovendien kan dit extra zoekverkeer genereren en conflicteren met de doelstelling om straatruimte vrij te maken.

Het strategisch laadplan ondersteunt het parkeerbeleid en kan functioneren als katalysator om de principes ervan te realiseren (bijvoorbeeld laadvoorziening maximaal voorzien op clusterparkings en beperken voor straatparkeerplaatsen). Het laadplan zal mobiliteitsbehoeften, netcapaciteit en duurzaam ruimtegebruik op elkaar afstemmen.

HEFBOOM HANDHAVING: GARANTIE VOOR WERKING EN ROTATIE

Effectieve handhaving is essentieel om de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid waar te maken. Verkeersregels, parkeerregimes, laad- en loszones, fietsvoorzieningen en andere mobiliteitsmaatregelen hebben pas effect wanneer ze consequent worden nageleefd en gehandhaafd. Handhaving draagt zo rechtstreeks bij aan de bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en de correcte werking van de verschillende mobiliteitsnetwerken.

Daarom zet de stad in op een structureel en geïntegreerd handhavingsbeleid dat nauw aansluit bij de mobiliteitsdoelstellingen. Een goede afstemming tussen beleidsmakende en handhavende diensten is daarbij cruciaal. Via een gecoördineerd handhavingsoverleg worden prioriteiten bepaald, aandachtspunten opgevolgd en acties afgestemd tussen politie, GAS-vaststellers, parkeerbeheerder en andere betrokken diensten.

Deze geïntegreerde aanpak maakt het mogelijk om beschikbare handhavingscapaciteit gericht in te zetten op locaties en thema's waar de grootste maatschappelijke meerwaarde kan worden gerealiseerd. Daarbij wordt niet uitsluitend gekeken naar parkeren, maar ook naar andere mobiliteitsuitdagingen zoals verkeersveiligheid, doorstroming, fietsvoorzieningen, vrachtverkeer en leefbaarheid.

DATAGEDREVEN PARKEERBELEID: CIJFERMATIG ONDERBOUWEN VAN BELEIDSKEUZES OP BASIS VAN BEZETTINGSDATA

Het parkeer- en laadbeleid van Sint-Niklaas wordt ondersteund door continue monitoring en analyse van gebruiks- en bezettingsdata. Deze datagedreven aanpak maakt het mogelijk om eventuele knelpunten tijdig te detecteren zodat het beleid gericht kan worden bijgestuurd.

HEFBOOM TOEKOMSTPLEKKEN: OPPORTUNITEITEN BINNEN HET STADSBREDE PARKEERBELEID

De drie strategische toekomstplekken – de Moerlandsite, de stationsomgeving en de SVK-site – spelen een sleutelrol in de transitie naar een toekomstgericht parkeerbeleid in Sint-Niklaas. Ze vormen niet enkel ruimtelijke ontwikkelingspolen, maar ook cruciale schakels in de verschuiving van on-street naar off-street parkeren.
Daarom worden per toekomstplek vanuit het mobiliteitsplan suggesties en aanbevelingen gedaan per toekomstplek die wijzen op de kansen die er liggen op deze plekken om ruimer dan de toekomstplek het stadsbrede mobiliteitbeleid te versterken.. Deze kansen kunnen verder onderzocht worden bij de uitwerking van de masterplannen.

VERTALING VAN DE KRACHTLIJNEN NAAR EEN PARKEERBELEID OP MIDDELLANGE TERMIJN

Het parkeerbeleid van Sint-Niklaas staat voor een belangrijke transitie. De ontwikkeling van de toekomstplekken, de verdere uitbouw van een autoluw stadscentrum en de toenemende druk op de beschikbare openbare ruimte zullen de parkeerbehoefte en het gebruik van parkeervoorzieningen de komende jaren grondig beïnvloeden. Daarom is het belangrijk om niet enkel te vertrekken vanuit de uitdagingen van vandaag, maar ook een duidelijk beeld te schetsen van de gewenste parkeersituatie op middellange termijn.

Om die reden wordt in dit hoofdstuk eerst de parkeerstrategie voor de middellange termijn uitgewerkt, aangevuld met een beperkte doorkijk naar de lange termijn. Daarbij wordt beschreven hoe Sint-Niklaas wil evolueren naar een systeem waarbij parkeerplaatsen op straat geleidelijk verschuiven naar goed gelegen en efficiënt gebruikte parkeerfaciliteiten buiten het openbaar domein. Deze toekomstvisie vormt het richtpunt voor het parkeerbeleid en laat toe om de maatregelen op korte termijn gericht af te stemmen op de gewenste ontwikkeling van de stad.

UITWERKING MIDDELLANGE TERMIJN

In dit hoofdstuk worden de eerder geformuleerde krachtlijnen en hefbomen voor een sturend parkeerbeleid concreet doorvertaald op de parkeerstructuur van Sint-Niklaas, met een tijdshorizon op middellange termijn (2031-2036).
Deze termijn vormt bewust een evenwicht tussen ambitie en haalbaarheid: hij vertrekt vanuit de huidige situatie en het bestaande parkeer- en mobiliteitssysteem, maar zet tegelijk duidelijke stappen richting de lange termijnvisie van Sint-Niklaas als lobbenstad met een autoluw centrum.
De focus ligt daarbij op realistische en pragmatische ingrepen die de komende 10 jaar uitvoerbaar worden en die de gewenste verschuiving – van on-street naar off-street parkeren, van versnippering naar clustering en van zoeken naar sturen – effectief in gang

zetten. Tegelijk wordt vermeden om reeds alle principes van het toekomstbeeld volledig door te voeren, zodat het draagvlak behouden blijft en de stad geleidelijk kan evolueren.

De doorkijk naar de lange termijn, verderop in dit hoofdstuk, gaat een stap verder. Daar wordt expliciet toegewerkt naar een volledige integratie van het parkeerbeleid binnen het lobbenstadmodel tegen 2050, waarbij parkeren, publieke ruimte en mobiliteit volledig op elkaar zijn afgestemd en maximaal bijdragen aan een leefbare, veilige en bereikbare stad.

UITWERKING BEZOEKERSPARKEREN OP PARKINGS

Elke parking in de stad krijgt een duidelijke en herkenbare hoofdrol. Daarnaast kan elke parking ook verschillende ondersteunende rollen opnemen om tot een maximale efficiëntie te komen. De afgelijnde rollen zal het gebruik van deze parkings optimaliseren en het langdurig gebruik van straatparkeerplaatsen verder beperken. Mits ondersteuning van duidelijke (digitale) signalisatie zal ook het zoekverkeer beperkt worden gezien de juiste persoon vlot naar de juiste parking wordt geleid.

RANDPARKINGS ALS POORTEN TOT HET STADSCENTRUM

Drie randparkings vormen de eerste opvanglaag voor het autoverkeer richting stadscentrum. Zij houden langparkeerders uit het centrum en bieden een volwaardig, betaalbaar of gratis alternatief voor bezoekers. Deze randparkings liggen geënt op de rondweg rond het autoluwe centrum en zijn steeds gekoppeld aan vlot natransport. De randparkings faciliteren een vlotte overstap door de aanwezigheid van een goede openbaar vervoer verbinding richting het centrum (met OV-ticket) en/of de aanwezigheid van deelmobiliteit en vlotte fiets- en wandelroutes richting het centrum.

- **Waasland Shopping (WS)**

  Deze parking functioneert vandaag reeds als randparking / P+R en blijft dit ook in de toekomst. De ligging op de buscorridor Waasland Shopping – Parklaan – Grote Markt maakt een vlotte overstap naar het stadscentrum mogelijk. Het hoppinpunt Waasland Shopping faciliteert ook verplaatsingen met de fiets of de step met de aanwezigheid van deelfietsen, deelsteps en kwalitatieve fietsenstallingen.

- **SVK**

  Dit gebied is één van de strategische toekomstplekken van Sint-Niklaas. In de langetermijnvisie wordt het volledige SVK-gebied beschouwd als **zoekzone voor een randparking**. Deze randparking focust op het aanbieden van parkeerfaciliteiten vlakbij de rondweg voor attractiepolen in of aansluitend op de ontwikkeling van SVK / De Winningen en de noordwestelijke zijde van de stad. Via de stadslijn 2 ontstaat bovendien een connectie met andere attractiepolen aan de westzijde van de stad.

- **Parking station**

  Naast haar rol als stationsparking voor de pendelaars kan deze parking ook ingezet worden als bezoekersparking voor de toekomstplek van de bredere stationsomgeving en een deel van het stadscentrum.

Vandaag kent deze parking een erg lage bezetting. Om deze parking beter te activeren zullen in het omliggende gebied maatregelen genomen moeten worden. Hiervoor zijn afspraken nodig met NMBS over regimes en tarieven om deze beter in lijn te krijgen met de tarifering in de rest van het stadscentrum. Een hoger gebruik kan een daling van de parkeerkost motiveren.

Het functioneren van deze parking wordt meegenomen in het masterplan van de stationsomgeving.

BEZOEKERSPARKINGS: GORDEL ROND HET ACTIEVE CENTRUM

De bezoekersparkings zijn makkelijk bereikbaar met de wagen via goed uitgebouwde assen waar conflicten met andere weggebruikers maximaal vermeden worden. Daarom kunnen deze parkings gericht worden op rotatie en efficiënt gebruik. Zo dragen deze parkings bij aan zowel de bereikbaarheid van de stad als het verminderen van druk en conflicten in het straatbeeld.

Deze parkings kunnen ook een nevenfunctie bewoners opnemen in wijken waar het aanbod aan bewoners- en/of buurtparkings beperkt is. De parkings Grote Markt en Stationsstraat blijven louter gericht op bezoekers.

- **Grote Markt**

  Deze parking blijft een rol als centrale bezoekersparking vervullen via goed uitgebouwde assen aan noord- en zuidzijde van de stad

- **Stationsstraat**
  Strategisch gelegen aan de rondweg en nabij het winkelwandelgebied. Geschikt voor bezoekers die een dagdeel of volledige dag in de stad verblijven. De parking is momenteel onderbenut en vraagt ingrepen in inrichting en toegankelijkheid om aantrekkelijker te worden.

- **Schouwburgplein**
  Vlot bereikbaar via de rondweg en de goed uitgebouwde as Hofstraat. Strategisch gelegen voor cultureel bezoek aan de stad.

- **Heymanplein**
  Deze parking blijft een rol als centrale bezoekersparking vervullen, met een bijkomende rol voor bewonersparkeren. Bereikbaar via de corridor Parklaan.

UITWERKING BEWONERSPARKEREN

BEWONERSPARKINGS: OPVANG VAN STRUCTUREEL PARKEREN

De ontsluiting van bewonersparkings hoeft minder dominant en verkeersgericht te zijn dan die van bezoekersparkings, omdat de aard van het gebruik fundamenteel verschillend is. Bewonersparkeren wordt gekenmerkt door een lage rotatie: voertuigen staan er langdurig geparkeerd en genereren daardoor slechts een beperkt aantal verkeersbewegingen per dag. In tegenstelling tot bezoekersparkings, waar continue in- en uitstromen plaatsvinden, is er bij bewonersparkeren geen nood aan een snelle en hoogcapacitaire ontsluiting.

Dit laat toe om de omliggende straten anders in te richten. De ontsluiting kan perfect functioneren met:

- enkelrichtingsverkeer,
- beperkte rijbreedtes,
- een inrichting als gemengde woonerfzone, waar de auto te gast is en lage snelheden centraal staan.

Door deze minder dominante ontsluiting ontstaat ruimte om de straat in hoofdzaak te richten op voetgangers en fietsers, de verkeersveiligheid te verhogen en de leefkwaliteit in woonwijken aanzienlijk te verbeteren.

De lagere eisen aan doorstroming en capaciteit maken bewonersparkings zo tot een belangrijke hefboom om verkeersluwe en kwalitatief ingerichte woonstraten te realiseren, zonder de bereikbaarheid voor bewoners in het gedrang te brengen.

- **Kroonmolenplein**
  Het Kroonmolenplein wordt in de huidige situatie gemengd gebruikt (bezoekers en bewoners). Op korte termijn kan deze parking evolueren naar een parking met hoofdfunctie bewoners.

- **Zwijgershoek**
  De beperkte breedte van gevel tot gevel in de Ankerstraat staat haaks op het huidig functioneren van de parking Zwijgershoek. Het bezoekersparkeren op deze locatie zorgt voor een hogere turnover via straten die hier niet op voorzien zijn. Daarom dient de rol van deze parking herbekeken te worden. Om het bezoekersparkeren enigszins te reduceren kunnen bvb enkel MAP-bezoekers toegelaten worden. Daarnaast kan de rol van Zwijgershoek ook gekoppeld worden aan het Masterplan MAP. Op die manier moet op lange termijn gestreefd worden naar een parking met een lagere dynamiek die de omliggende smalle straten minder belast.

- **Kokkelbeekplein**
  Het kokkelbeekplein kan op middellange termijn evolueren naar bewonersparkeren onder voorwaarde dat de bewonerszones vereenvoudigt worden en de pleinparkings zoals het Kokkelplein flexibel ingezet kunnen worden binnen dit systeem. Bij evenementen op het Heymanplein blijft een secundaire als bezoekersparking wenselijk.

- **Moerlandsite**
  Een toekomstplek met een groot bestaand parkeerareaal dat primair wordt ingezet voor het functioneren van het eigen programma (vandaag ziekenhuis, toekomst nog te bepalen). Binnen toekomstige ontwikkelingen kan de parking ‘s avonds een ondersteunende rol vormen om de parkeerdruk voor bewoners in de omliggende straten te milderen.

- **Westerplein**

  Op lange termijn wordt de toekomstplek SVK geselecteerd als zoekzone voor een randparking. Daarnaast zien we echter een structureel gebruik ‘s nachts van de huidige parking Westerplein. Daarom is het wenselijk een parkeerfunctie aansluitend op de bestaande wijk te behouden die ook het parkeren van de omliggende straten nog sterker kan opvangen.

BUURTPARKINGS: FLEXIBEL EN AANVULLEND SYSTEEM

Buurtparkings vormen een **vierde, meer flexibele laag** binnen het parkeerbeleid. Het gaat om bestaande semi-private of openbare parkings die op specifieke momenten gebruikt kunnen worden door bewoners, onder duidelijke afspraken, gemaakt met de stad en de privé-eigenaars. De stad blijft dit principe ondersteunen en gaat actief op zoek naar opportuniteiten om onderbenutte off-street parkeercapaciteit beter te benutten. Vooral in woonwijken, waar de parkeerdruk 's nachts piekt, biedt dit kansen om parkeerplaatsen op straat te vervangen door parkeerplaatsen buiten het openbaar domein en zo de beschikbare ruimte efficiënter te gebruiken.



Figuur 33: overzicht buurtparkings

Uitwerking zoekzones voor bijkomende buurtparkings: in uitwerking

UITWERKING STRAATPARKEREN

De voorgestelde parkeervisie voor Sint-Niklaas vertrekt vanuit een duidelijke rolverdeling tussen randparkings, bezoekersparkings, bewonersparkings en buurtparkings. Om deze rolverdeling in de praktijk te laten werken, volstaat het niet om enkel in te zetten op off-street parkings. Ook het parkeerregime op straat moet fundamenteel worden herbekeken. Straatparkeren is immers een krachtige sturingshefboom: zolang het te gemakkelijk, te goedkoop of te weinig begrensd is, ondermijnt het de werking van de gewenste parkeerlagen.

DOELSTELLING

Binnen enkele zones in en rond de rondweg wijkt het huidige parkeerpatroon duidelijk af van het algemene beeld in de stad. In deze gebieden is de parkeerdruk overdag hoger dan 's nachts, wat uitzonderlijk is in vergelijking met de rest van de binnenstad waar bewoners 's nachts de druk bepalen. Dit wijst erop dat straatruimte hier vandaag in belangrijke mate wordt ingenomen door langparkerende bezoekers, die in principe beter thuishoren op bezoekers of randparkings.

Deze zones beschikken bovendien vaak over geen of slechts beperkte parkeerregimes, waardoor deze ongewenste bezetting zich kan bestendigen. Zonder ingrijpen blijft straatparkeren hier een aantrekkelijk alternatief voor parkings, wat de gewenste rolverdeling in het parkeersysteem ondergraaft.

Tegelijk anticipeert de stad erop dat maatregelen binnen het bestaande gereguleerde gebied kunnen leiden tot een verschuiving van parkeerdruk naar de randen ervan. Dit zogenaamde waterbedeffect is vandaag al zichtbaar in zones met een hoge bezettingsgraad net buiten de huidige blauwe zone.

Om hierop in te spelen, zet Sint-Niklaas in op een gerichte uitbreiding en verfijning van de parkeerregimes. Door ook deze uitzonderlijke zones op te nemen in een consistent kader, kan de stad:

- langparkeren op straat ontmoedigen;
- bezoekers gericht doorverwijzen naar geschikte parkings
- de parkeerdruk evenwichtiger spreiden.

Deze aanpak vormt een essentieel onderdeel van het sturend parkeerbeleid, waarbij straatruimte opnieuw wordt ingezet voor haar gewenste functie en parkeren maximaal wordt afgestemd op plaats en gebruik.

TOEPASSING PER WIJK

Priesteragiewijk en Baenslandwijk
In het vorige mobiliteitsplan werden deze wijken reeds aangeduid als doorgroeigebieden voor de invoering van een blauwe zone. In de huidige situatie wordt in delen van deze wijken, met name aan de rand van de bestaande blauwe zone, zowel overdag als 's nachts een hoge parkeerdruk vastgesteld.

Om hieraan tegemoet te komen, breidt de stad het toepassingsgebied van het parkeerregime uit tot het volledige gebied binnen de rondweg, met inbegrip van de as Tereken van de N70 tot de Kapelstraat. Met deze uitbreiding wil de stad het parkeergedrag van bewoners, bezoekers en werknemers – waaronder personeel en bezoekers van nabijgelegen scholen – gericht sturen en hen aanmoedigen gebruik te maken van geclusterde parkeerplaatsen of van de randparking aan het Waasland Shopping Center. Op die manier wordt ingezet op een evenwichtiger parkeerdruk en een efficiënter gebruik van het beschikbare parkeeraanbod.

Watermolenwijk en Schrijverswijk
De stad voert een parkeerregime in voor het gebied afgebakend door de Plezantstraat, de Watermolendreef, de Stijn Streuvelslaan en de Guido Gezellelaan. Deze zone kent in de huidige situatie, als dichtbebouwde woonomgeving, reeds een structureel hoge parkeerdruk, die zich zowel manifesteert overdag als in de avond- en nachtperiode.

Met de invoering van een parkeerregime beoogt de stad deze parkeerdruk te verlagen en het parkeergedrag te sturen. Bewoners en bezoekers worden gestimuleerd gebruik te maken van geclusterde parkeerplaatsen aan de rand van de wijk, zoals de parking aan Sportoase De Watermolen, evenals van beschikbare private parkeerfaciliteiten. Hierdoor komt binnen de Watermolenwijk meer ruimte vrij in het straatbeeld, wat de leefbaarheid en verkeersveiligheid ten goede komt. Het is aangewezen dat de bezetting van deze parking wordt gemonitord om piekmomenten te detecteren en eventueel flankerende maatregelen te voorzien bij een (te) hoge parkeerdruk.

De afbakening van de zone wordt bewust ruim opgevat om verschuivingseffecten naar aangrenzende straten te vermijden en het waterbedeffect proactief tegen te gaan. Op die manier draagt deze maatregel bij aan een evenwichtige parkeerdruk en een duurzaam parkeerbeleid binnen de wijk.

Stationswijk noord
De stad voert een parkeerregime in voor het gebied afgebakend door de Begijnenstraat, de Heistraat, de Plezantstraat en de Spoorweglaan. Deze zone kent in de huidige situatie een hoge parkeerdruk, onder meer door de dichte bebouwing en de nabijheid van het station. Met deze maatregel wil de stad het parkeergedrag van pendelaars gerichter sturen en het gebruik van de parking Station die momenteel een lage bezettingsgraad heeft, actief stimuleren. Op middellange termijn kan, onder invloed van de ontwikkeling van de stationsomgeving noord, de parking Station bovendien doorgroeien tot een volwaardige randparking voor bezoekers en de pendelaars van deze wijk.

De uitbreiding van het parkeerregime in de omgeving van het station vormt hierbij een essentiële randvoorwaarde om verschuivingseffecten te beperken, het gebruik van bestaande parkeercapaciteit te optimaliseren en de parkeerdruk in de omliggende straten te verminderen.

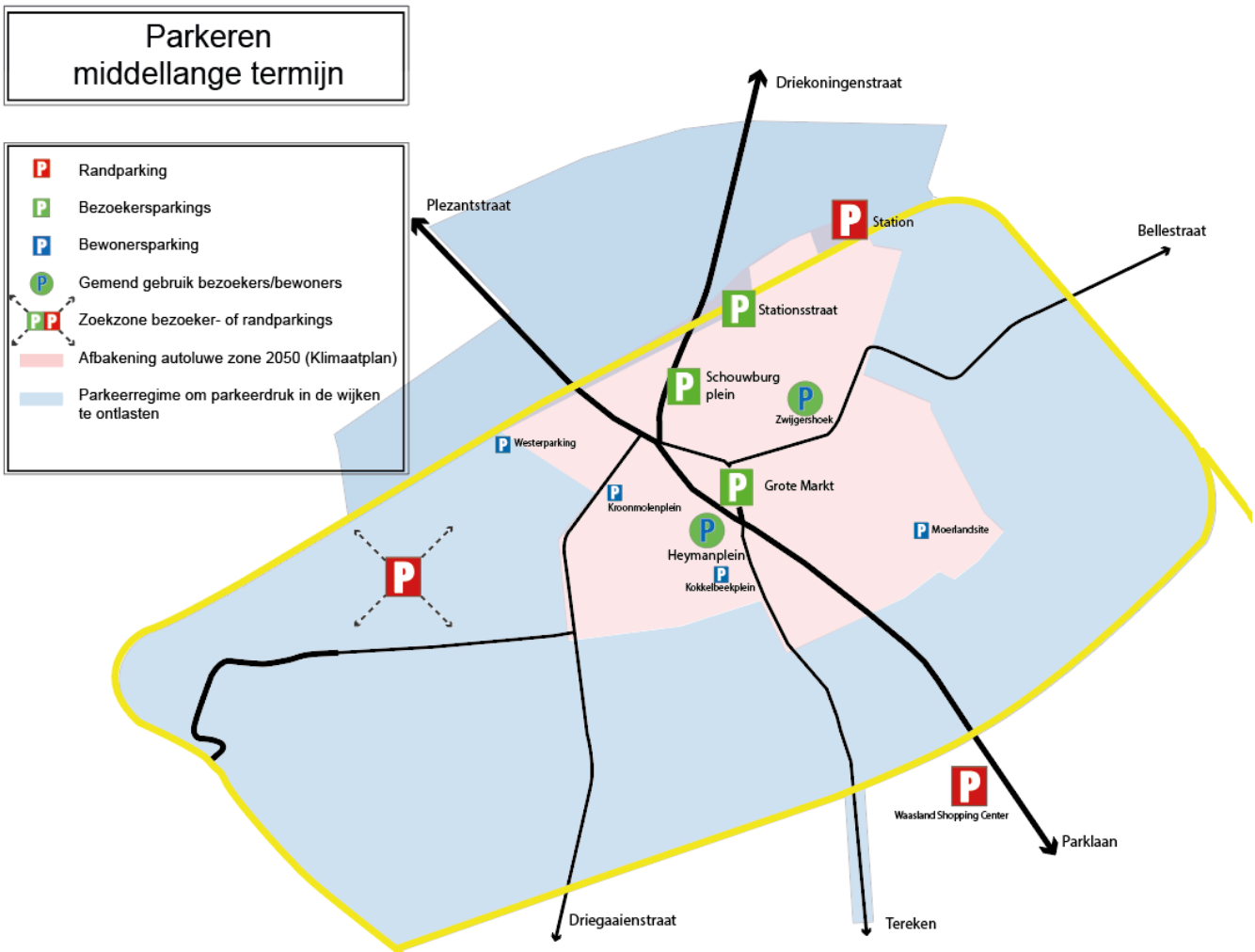
SCHEMATISCH OVERZICHT VISIE MIDDELLANGE TERMIJN

Onderstaand schema geeft de **dominante rolverdeling van de verschillende parkeerlocaties** weer, conform de principes die in deze visie zijn uitgewerkt. Het maakt zichtbaar hoe parkeren in Sint-Niklaas wordt georganiseerd als een **gelaagd en sturend systeem**, waarbij elke parkeerlocatie een duidelijke hoofdfunctie krijgt in functie van doelgroep en gebruik.

Het schema toont met andere woorden:

- welke parkings primair gericht zijn op **bezoekers** (hoge rotatie, vlotte ontsluiting);
- welke parkings in hoofdzaak een rol opnemen voor **bewoners** (lage rotatie, rustige ontsluiting);
- waar er ondersteunende regimes nodig zijn voor **straatparkeren**

Deze rolverdeling sluit aan bij de ambitie om gebruikers te sturen naar de juiste parkeerlocatie, de publieke ruimte efficiënter te benutten, en de nodige ruimte vrij te maken voor voetgangers, fietsers en verblijfskwaliteit. Om die reden is dan ook vertrokken van de afbakening van de autoluwe zone (visie 2050) waarop ook de drie toekomstplekken aansluiten.



Figuur 34: Beleidsvisie parkeren middellange termijn

PARKEERBALANS TER ONDERSTEUNING VAN DE VISIE MIDDELLANGE TERMIJN

AMBITIE TRANSITIE NAAR MEER OFF-STREET PARKEREN OP MIDDELLANGE TERMIJN

De voorgestelde visie op het parkeerbeleid wordt onderbouwd door een parkeerbalans, die inzicht geeft in de huidige benutting van het straatparkeren en de ruimte die bestaat om parkeerplaatsen anders te organiseren. De analyse van de parkeerbezetting binnen de autoluwe binnenstad (contour 2050) toont immers een duidelijk en structureel patroon dat belangrijk is voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleid.

Uit de cijfers blijkt dat er in totaal 1.766 straatparkeerplaatsen beschikbaar zijn binnen de autoluwe zone. Overdag worden hiervan gemiddeld 1.331 plaatsen bezet (75%), terwijl de bezetting 's nachts oploopt tot 1.669 plaatsen (94,5%).

Zone	Straatcapa	Bez-dag	Nacht-bez	%dag	%nacht
Autoluwe binnenstad	1766	1331	1669	75,368	94,507

Uit deze analyse blijkt dat ongeveer 75% van het huidige straatparkeerareaal volstaat om de bezoekersvraag op te vangen. Dit bevestigt dat een aanzienlijk deel van de straatcapaciteit vandaag in hoofdzaak wordt gebruikt voor langdurig bewonersparkeren, en niet noodzakelijk is voor kortverblijvende bezoekers.

Wanneer bewonersparkeren sterker wordt geclusterd in parkings, ontstaat er meteen ruimte om ongeveer 25% van het straatparkeren af te bouwen zonder impact op de bereikbaarheid voor bezoekers gezien overdag slechts 75% van de plaatsen effectief bezet zijn. Binnen de autoluwe binnenstad kunnen circa 400 parkeerplaatsen verschuiven van het straatbeeld naar off-street parkings, louter door het beter organiseren van de bestaande vraag en deze te concentreren op geclusterde parkings.

Daarnaast tonen de analyses ook aan dat de centrum- en randparkings vandaag nog onvoldoende benut worden. Door deze parkings gerichter in te zetten voor bezoekers – via sturing, tarifering en communicatie – kan op termijn bijkomende capaciteit worden vrijgemaakt. Dit maakt het mogelijk om nog eens ongeveer 300 straatparkeerplaatsen te verschuiven naar geclusterde parkeerlocaties.

Samen leidt dit tot een duidelijke en onderbouwde ambitie:

- het straatparkeerareaal binnen de autoluwe binnenstad wordt gefaseerd verschoven naar off-street clusters;
    - *De concrete omvang van deze verschuiving zal verschillen van wijk tot wijk en wordt telkens afgestemd op de lokale parkeerdruk, de beschikbaarheid van alternatieve parkeervoorzieningen en de ruimtelijke ambities van het betrokken gebied. Daarbij wordt gestreefd naar een evenwicht waarbij parkeerplaatsen op straat enkel behouden blijven waar ze noodzakelijk zijn voor het functioneren van de omgeving.*
    - *Bij heraanlegprojecten en gebiedsontwikkelingen wordt systematisch onderzocht welke kansen bestaan om parkeerplaatsen te bundelen in buurtparkings, bewonersparkings, bezoekersparkings of toekomstige ontwikkelingen. De vrijgekomen ruimte kan vervolgens ingezet worden voor bredere voetpaden, veilige fietsinfrastructuur, bijkomend groen, ontmoetingsruimte en andere kwaliteitsvolle invullingen van het openbaar domein.*
    - *Deze transitie verloopt stapsgewijs en datagedreven. Via monitoring van bezettingsgraden, gebruikspatronen en parkeerdruk wordt geëvalueerd waar bijkomende verschuivingen mogelijk en wenselijk zijn. Zo ontstaat een flexibel beleid dat kan inspelen op toekomstige ontwikkelingen, zonder vandaag reeds een definitief eindbeeld of vaste verschuivingsdoelstelling voor het straatparkeren vast te leggen.*
- de vrijgekomen capaciteit wordt verplaatst naar de **huidige geclusterde parkings of in de toekomstplekken**

SHIFT VAN BEWONERSPARKEREN NAAR OFFSTREETPARKEREN EN DE TOEKOMSTPLEKKEN

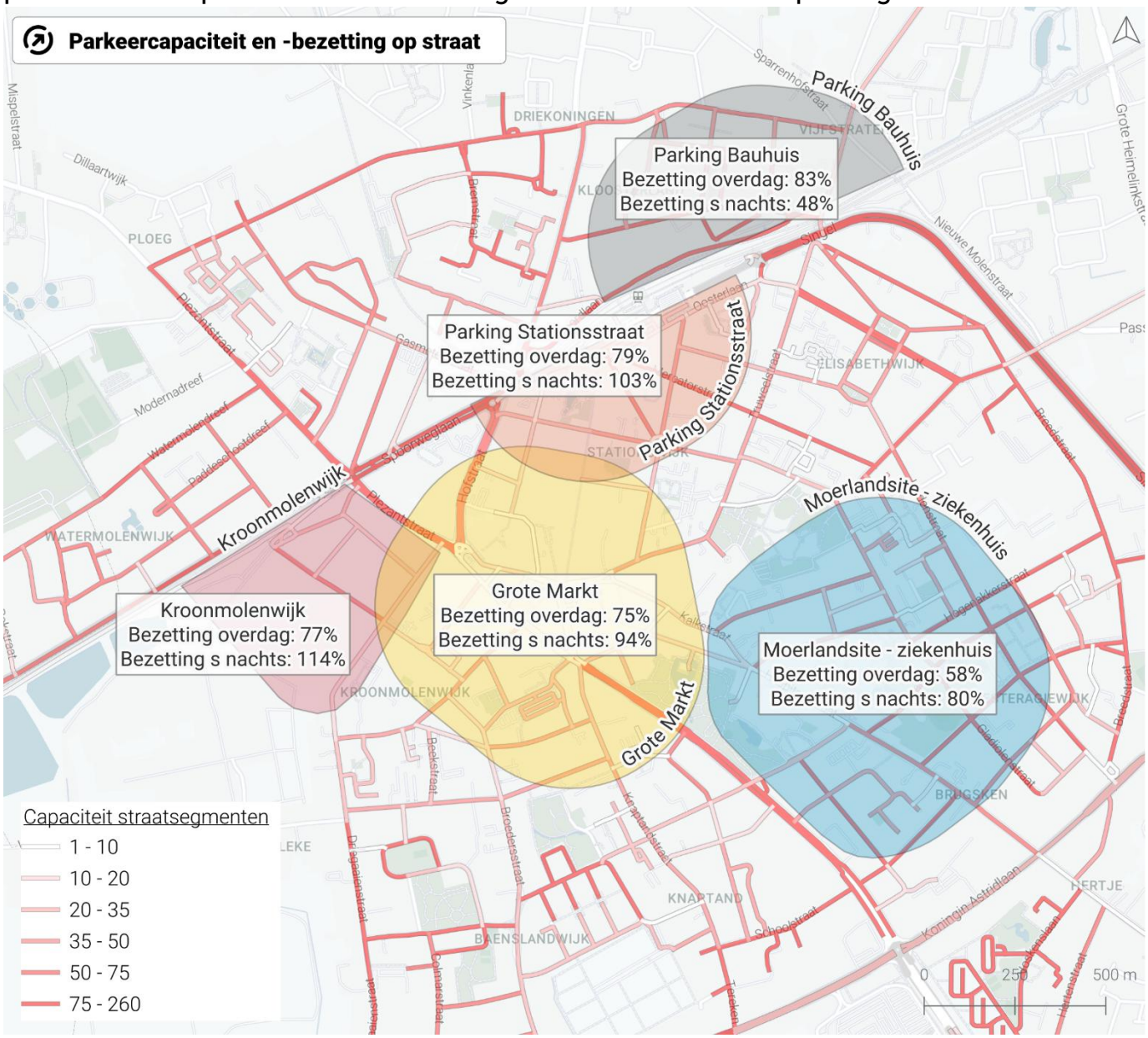
De drie toekomstplekken kunnen een essentiële hefboom worden om de noodzakelijke shift van on-street naar off-street parkeren te realiseren. Als nieuwe ontwikkelingspolen bieden zij niet alleen ruimte voor bijkomende functies, maar ook de opportuniteit om parkeercapaciteit op een logische en geclusterde manier te integreren. Hierdoor kan een deel van het parkeerareaal dat vandaag versnipperd op straat ligt, worden geherlokaliseerd naar deze sites en de reeds bestaande centrumparkings. Deze aanpak is noodzakelijk om ruimte vrij te maken voor voetgangers, fietsers en kwalitatieve publieke ruimte, en tegelijk de bereikbaarheid te waarborgen.

Concreet kan er gezocht worden naar een wisselwerking tussen de schoolomgeving Sint-Carolus en de Moerlandsite. In de huidige situatie wordt er in de Lodewijk de Meesterstraat aan weerszijden geparkeerd waardoor deze schoolomgeving oncomfortabel en onveilig is voor de voetgangers en fietsers richting deze school. Deze parkeerplaatsen zorgen er ook voor dat het gemotoriseerd verkeer tot aan de schoolpoorten getrokken wordt. Door bewonersparkeren voor de omgeving te voorzien op de Moerlandsite kan een deel van de parkeerplaatsen in deze straat verplaatst worden. Dit geeft een opportuniteit om deze straat, gelegen binnen de autoluwe zone (visie 2050) op een meer kwaliteitsvolle manier in te richten voor voetgangers (bredere voetpaden) én fietsers (onderdeel van de uitgebreide fietszone). Bijkomend kan er een Kiss & Ride voorzien worden op de Moerlandsite om het gemotoriseerd verkeer van de schoolpoort weg te houden. Dit zorgt voor een kwaliteitsvolle, aangename en veilige schoolomgeving. Ook op andere plaatsen kunnen

dergelijke wisselwerkingen gezocht worden tussen toekomstplekken en bestaande plaatsen met hoge parkeerdruk.

Daarnaast kunnen ook de bestaande centrumparkings een belangrijke rol opnemen door een deel van het bewonersparkeren op te vangen, waardoor de druk op straat verder afneemt. In het volgende hoofdstuk wordt deze visie concreet onderbouwd via een parkeerbalans, die aantoont hoeveel parkeerplaatsen binnen toekomstplekken en centrumparkings ingezet kunnen worden om het bewonersparkeren structureel te clusteren.

In dit hoofdstuk wordt nagegaan hoeveel capaciteit wenselijk is om voor te behouden voor bewonersparkeren op deze locaties. We gaan daarbij uit dat telkens 25% van het parkeerareaal op straat deels ondervangen wordt in één van de parkings.



Figuur 35: Parkeercapaciteiten -bezetting straatparkeren centrum Sint-Niklaas

Analyse Westerplein - Kroonmolenwijk

De parkeerdruk binnen de wijk ligt 's nachts bijzonder hoog, met ongeveer 100 voertuigen op het Westerplein en 159 voertuigen in de omliggende straten. Dit bevestigt dat het om een sterke bewonersvraag gaat.

Indien wordt uitgegaan van een verschuiving van 40% van het parkeerareaal naar geclusterde parkings, en dit binnen een wandelafstand van maximaal 400 meter zonder de rondweg te moeten oversteken, betekent dit dat bij de ontwikkeling van het masterplan SVK voldoende capaciteit moet worden voorzien voor de omliggende wijken.

Concreet houdt dit in dat er 's avonds en 's nachts minstens 164 parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn op de site voor bewoners uit de omgeving. Deze parkeerplaatsen kunnen eventueel in dubbel gebruik zitten met andere functies op de SVK site. Dit dient verder onderzocht te worden binnen het masterplan SVK/De Winningen.

Analyse Moerland
In de omgeving rond de Moerlandsite varieert de parkeerdruk sterk tussen de straten onderling. Een aantal straten komen 's nachts tot een bezetting van 100% terwijl een aantal straten verder de bezettingsgraad soms daalt tot 60%.
Aan de noordzijde van de Moerlandsite is de parkeerdruk het hoogst. Er is potentieel om ca. 190 parkeerplaatsen te shiften naar off-street parkeren. Om niet de volledige shift op de Moerlandsite af te wentelen wordt voorgesteld dat bij een herontwikkeling van de Moerlandsite rekening gehouden wordt met ca. 100 parkeerplaatsen voor bewoners uit de omliggende straten. Deze parkeerplaatsen kunnen opnieuw in dubbel gebruik zitten met andere functies op de site. De haalbaarheid hiervan wordt verder getoetst in het masterplan, en waar mogelijk verder gedetailleerd.

Analyse Westerplein
De randparking Westerplein is in hoofdzaak gericht op bezoekersparkeren en maakt deel uit van de strategische randgordel rond het autoluwe centrum. Binnen de globale parkeervisie wordt ervan uitgegaan dat de verschuiving van on-street naar off-street parkeren verdeeld wordt over de drie randparkings, waarbij elke site ongeveer één derde van deze opgave opvangt.
Concreet betekent dit dat de randparking SVK doorheen de dag capaciteit moet kunnen bieden voor ongeveer 100 bezoekers van het stadscentrum. Deze capaciteit hoeft niet exclusief voor bezoekers gereserveerd te worden, maar kan via dubbel gebruik worden geïntegreerd met andere functies op de site.
De exacte inpassing en organisatie van deze parkeerfunctie dienen verder uitgewerkt te worden binnen het masterplan voor de SVK-site, waarbij gezocht wordt naar een optimale balans tussen bereikbaarheid, ruimtegebruik en de overige stedelijke ontwikkelingen.

Analyse stationsomgeving
Binnen het masterplan van de stationsomgeving moeten geen bijkomende plaatsen voorzien worden voor bewonersparkeren. Hiervoor zijn er namelijk voldoende alternatieve parkeermogelijkheden in de omgeving, waaronder de parking van Carrefour. Daarnaast zal bij de realisatie van een nieuwe schoolparking in de omgeving het gebruik van deze parkeerplaatsen buiten de schooluren mogelijk maken.

Omwille van deze alternatieven is de noodzaak beperkt om de stationsomgeving in te schakelen voor de parkeerbehoeften van de bewoners. De parking Station blijft in eerste instantie voorbehouden voor gebruikers en bezoekers van het station en de directe

stationsomgeving, zodat deze locatie haar ondersteunende functie voor het openbaar vervoer optimaal kan blijven vervullen.

ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN MIDDELLANGE TERMIJN

GEFASEERDE UITBREIDING BEWONERSPARKEREN BINNEN DE AUTOLUWE BINNENSTAD

Op middellange termijn kan exclusief bewonersparkeren worden uitgebreid naar bijkomende delen van de autoluwe binnenstad indien evaluaties aantonen dat de maatregel leidt tot een betere parkeerbalans, minder zoekverkeer en meer kwalitatieve publieke ruimte.

De uitbreiding verloopt gefaseerd en wordt afgestemd op de beschikbaarheid van alternatieve parkeermogelijkheden in de omgeving. Hierbij wordt een duidelijke wisselwerking nagestreefd tussen bewonersparkeren op straat en het aanbod van buurtparkings, bewonersparkings en andere geclusterde parkeerfaciliteiten. Nieuwe buurtparkings worden prioritair gezocht in buurten met een hoge parkeerdruk, zodat bewoners steeds kunnen beschikken over een realistisch alternatief binnen wandelafstand.

Bij heraanlegprojecten wordt systematisch onderzocht welke straten geschikt zijn om een deel van de beschikbare parkeerplaatsen exclusief voor bewoners voor te behouden. Dit laat toe om tegelijkertijd ruimte vrij te maken voor bredere voetpaden, kwalitatieve fietsinfrastructuur, vergroening en verblijfskwaliteit zonder de bereikbaarheid voor bewoners in het gedrang te brengen.

AANBEVELINGEN RETRIBUTIEREGLEMENT WIJZIGEN

Voor het formuleren van voorstellen tot wijzigingen retributiereglement werd het retributiereglement van Sint-Niklaas vergeleken met de retributiereglementen van Gent en Kortrijk.
Daaruit volgen volgende voorstellen tot aanpassing:

- Voorzie extra heffing voor laadpaalkleven bovenop het parkeertarief
    - Het principe van een rotatietarief kan in werking treden als de bezetting boven een bepaald procent komt (bv. 80 %). Dit wordt verder onderzocht in het strategisch laadplan
    - De bezetting van vier laadpalen in Sint-Niklaas kwamen in 2025 (jan.-okt.) één of meerdere maanden boven de 80%
- Factureer retributies aan de gebruikelijke bestuurder (indien geregistreerd in de Kruispuntdatabank), niet enkel aan kentekenhouder
- Voorzie een tweejaarlijkse indexering van alle tarieven om het reglement toekomstbestendig te houden en ad-hoc aanpassingen te verminderen
- Neem een duidelijke definitie op van 'defecte parkeerautomaat'. Het huidige reglement verwijs wel naar de Wegcode, maar specifieert niet hoe het defect aan de automaat

wordt vastgesteld (met name als de stad "aan de hand van haar beheersysteem vaststelt dat een betaalfunctie buiten werking is"). Het opnemen van die definitie maakt de handhaving éénduidiger.

- Voorzie de ultieme optie om een wielklem te plaatsen bij niet-naleving. Vermeld de kost en voorwaarden voor plaatsing om voorspelbaarheid te verhogen.

DOORKIJK LANGE TERMIJN

De visie op middellange termijn vormt bewust een pragmatisch midden tussen de huidige parkeerstructuur en het toekomstbeeld van Sint-Niklaas als lobbenstad. Ze vertrekt vanuit de bestaande situatie en zet haalbare stappen richting een sturend parkeerbeleid, zonder reeds alle principes volledig door te voeren. Op die manier wordt een geleidelijke transitie mogelijk gemaakt, met aandacht voor draagvlak, uitvoerbaarheid en een stapsgewijze verschuiving van on-street naar off-street parkeren.

Wanneer we echter doorkijken naar de lange termijn, verandert het ruimtelijk kader fundamenteel. De drie toekomstplekken – Moerlandsite, stationsomgeving en SVK-site – groeien dan uit tot volwaardige nieuwe attractiepolen die het stadscentrum uitbreiden en versterken. Hierdoor verschuift ook de dynamiek van verplaatsingen en parkeerbehoeften in de stad.

In dat toekomstbeeld zal het autoluwe centrum zich verder uitspreiden en wordt het des te belangrijker om bezoekersverkeer tijdig op te vangen aan de rand van dit gebied. Dit impliceert een duidelijke verschuiving waarbij bezoekersparkeren minder in het hart van de stad plaatsvindt en sterker georganiseerd wordt in een randgordel rond het autoluwe centrum, gekoppeld aan kwalitatieve natransportmogelijkheden.

Deze evolutie vraagt op lange termijn opnieuw een herijking van de rol van elke parking:

- parkings die vandaag nog een centrale bezoekersrol hebben, kunnen evolueren richting een primaire functie voor bewoners-;
- randparkings en strategisch gelegen hubs nemen een steeds belangrijkere rol op in het ontvangen van bezoekers;
- straatparkeren wordt verder afgebouwd ten voordele van ruimte voor zachte mobiliteit en verblijf.

De lange bouwt zo voort op de middellange termijn, maar zet een duidelijke stap verder richting een volledig geïntegreerd parkeersysteem binnen het lobbenstadmodel, waarbij parkeren maximaal ondersteunend wordt aan de ruimtelijke en mobiliteitsambities van de stad.

MAATREGELEN –LANGE TERMIJN

De visie op lange termijn vormt een duidelijke doorkijk naar Sint-Niklaas als volwaardige centrumstad, waarbij de drie toekomstplekken volledig ontwikkeld en geïntegreerd zijn in het stedelijk weefsel. De reeds uitgewerkte middellange termijn zet belangrijke stappen in die richting en zorgt voor een eerste, substantiële verschuiving in de rol en locatie van on- en off-street parkeren.

Een verdere, gedetailleerde doorvertaling van deze langetermijnvisie naar concrete maatregelen is op vandaag echter nog niet volledig mogelijk, gezien deze sterk afhankelijk is van de effectieve uitbouw en invulling van de toekomstplekken en de evolutie van mobiliteitsgedrag. Wel kunnen nu al een aantal richtinggevende maatregelen en principes worden benoemd die deze verdere transitie ondersteunen en versnellen.

Het belangrijkste instrument om deze evolutie – zowel op middellange als lange termijn – gericht te sturen en op te volgen, is een robuust parkeerdashboard. Dit dashboard maakt het mogelijk om gebruikscijfers per wijk continu te monitoren, trends te detecteren en het beleid gefaseerd bij te sturen. Op basis daarvan kan de stad onderbouwd beslissingen nemen over verdere verschuivingen van parkeren, het vrijmaken van ruimte en de versterking van haar mobiliteitsstructuur. Een verdere detaillering van dit instrument volgt in het volgende onderdeel.

SHIFT VAN 2DE BEWONERSKAARTEN NAAR ENKEL OFF-STREET PARKEREN

De stad streeft naar een verdere verschuiving van het parkeergedrag van bewoners van het straatparkeren naar buurt- en pleinparkings. Dit kan worden gerealiseerd door tweede bewonerskaarten uitsluitend geldig te maken voor het gebruik van buurt- en pleinparkings en niet langer voor straatparkeren. Op die manier wordt het beschikbare off-street parkeeraanbod efficiënter benut en daalt de parkeerdruk in de woonstraten.

Na een positieve evaluatie van de eerdere verschuiving van de tweede bewonerskaarten onderzoekt de stad verder methodes om ook de personen van eerste bewonerskaarten te overtuigen om gebruik te maken van geclusterde parkeerplaatsen. Deze beleidskeuze wordt enkel overwogen in zones waar voldoende en betaalbare geclusterde parkeerplaatsen beschikbaar zijn, zodat de verschuiving haalbaar is voor bewoners en bijdraagt aan een duurzaam en evenwichtig parkeersysteem.

BEWONERSPARKEREN: EEN MOGELIJKE VERDERE DOORGROEI NAAR EEN BEWONERSGERICHTE AUTOLUWE BINNENSTAD

Op lange termijn kan onderzocht worden of exclusief bewonersparkeren op straat een groter deel van de autoluwe binnenstad kan omvatten. Dit wordt nadrukkelijk niet als een vast eindbeeld naar voren geschoven, maar als een mogelijke denkrichting die afhankelijk is van toekomstige evoluties op vlak van mobiliteitsgedrag, parkeerdruk, deelmobiliteit en beschikbaarheid van geclusterde parkeervoorzieningen.

Uitzonderingen zullen mogelijk zijn voor doelgroepen als zorgverleners, ondernemers, (private) autodelers door te werken met vergunningen. Laden en lossen, de tijd nodig om goederen in of uit te laden of personen in of uit te laten stappen, blijft ook mogelijk in deze zone.

VISIE KORTE TERMIJN

INCONSISTENTIES TUSSEN HUIDIG BELEID EN WENSBEELD WEGWERKEN

In het huidige parkeerbeleid zijn er nog enkele tegenstrijdigheden aanwezig met de hiervoor beschreven visie. Deze worden hieronder kort beschreven en nadien verder uitgewerkt op korte, middellange of lange termijn.

Abonnementen voor straatparkeren en blauwe zone

Een voorbeeld van een tegenstrijdigheid tussen het wensbeeld en het huidige beleid zijn de abonnementen voor het straatparkeren en de blauwe zone. Deze voordelige abonnementen stimuleren het on-street parkeren ten opzichte van de geclusterde off-street parkeerplaatsen. Deze abonnementen kunnen op korte termijn geschrapt worden om het gebruik van de off-street parkeerplaatsen verder te stimuleren

Lage amplitude blauwe en betalende zones (9u – 18u)

De huidige blauwe zone geldt van 9u – 18u. Dit komt er op neer dat er in deze zone op straat vanaf 16u vrij kan geparkeerd worden tot de volgende ochtend 9u. Dit stimuleert bewoners die niet over een bewonerskaart beschikken (die na hun werk terugkomen) of bezoekers in de late namiddag en 's avonds om gebruik te maken van deze straatparkeerplaatsen in plaats van geclusterde of private parkeerplaatsen. Een hogere amplitude zal leiden tot een lagere bezetting van de straatparkeerplaatsen 's avonds en 's nachts wanneer de bezetting in de wijken vaak hoog is.

Beperkt verschil tussen in tarief en parkeerduurtijd tussen on-street en off-street parkeren

De parkeertarieven werden in 2026 aangepast voor zowel het plein- als straatparkeren. Met deze aanpassing is het straatparkeren steeds duurder dan het pleinparkeren en centrumparkeren, hetgeen de shift van on-street naar off-street stimuleert. Echter is het prijsverschil nog steeds beperkt[3] . Op korte termijn kan er geëvalueerd worden in welke mate de nieuwe tarieven het gewenste effect hebben. Op middellange termijn kan gekeken worden of er een stijging van de tarieven en verdere differentiatie in tarief en parkeerduurtijd nodig is. Een verschil van meer dan 50% tussen het straatparkeren en de geclusterde parkeerplaatsen en/of een verdere beperking van de parkeerduurtijd van de straatparkeerplaatsen in het centrum zal aangewezen zijn om een verdere shift te maken van het on-street naar off-street parkeren.

Versnipperde bewonerszones die gebruik van geclusterde parkeerplaatsen (met laadvoorzieningen) bemoeilijkt.

In de huidige situatie zijn er 6 verschillende bewonerszones in het stadscentrum (waar er een parkeerregime geldt). Bewoners met een eerste of tweede bewonerskaart kunnen gebruik maken van de plein- of straatparkeerplaatsen binnen deze zone. Met de opdeling in zones wordt vermeden dat bewoners op andere plaatsen in het stadscentrum ook gratis kunnen parkeren en dat binnenstedelijke verplaatsingen met de wagen worden gestimuleerd.

[3] 2u straatparkeren is slechts 23% duurder t.a.v. de grote markt en 29% duurder dan het pleinparkeren

Deze zones zorgen er echter ook voor dat bewoners niet altijd een plaats vinden binnen hun eigen zone hetgeen dan weer leidt tot meer verplaatsingen ten gevolge van zoekverkeer. De meeste pleinparkings liggen ook aan de rand van de bewonerszones waardoor niet altijd het volledige potentieel van deze pleinparkings voor bewoners benut wordt en op die manier ook de shift van on-street naar off-street parkeren in de weg zit. Het beperkt eveneens de laadmogelijkheden van bewoners die vaak op deze geclusterde parkeerplaatsen aanwezig zijn (en waarop in de toekomst nog sterker zal op ingezet worden met de strategische laadvisie). De vereenvoudiging van de bewonerszones moeten bovenstaande problematieken tegengaan. Deze worden verder uitgewerkt onder de maatregelen.

LANGPARKEREN VERSCHUIVEN NAAR RANDPARKINGS

HET BESTENDIGEN VAN DE P+R AAN WAASLAND SHOPPING



Doelstelling
De stad Sint-Niklaas bestendigt de huidige tijdelijke Park & Ride-voorziening aan het Waasland Shopping. Hiermee wil de stad duurzame verplaatsingen structureel versterken, de verkeersdruk en parkeerdruk in de binnenstad verminderen en de bereikbaarheid van het stadscentrum verhogen voor bezoekers, pendelaars en werknemers.

De P+R-locatie is een aantrekkelijk alternatief voor autoverplaatsingen naar het centrum, door het aanbieden van (gratis of betaalbaar) parkeren in combinatie met een efficiënt en betrouwbaar aanbod van openbaar vervoer en deelmobiliteit. Op die manier stimuleert de stad een modal shift van individueel autogebruik naar collectieve vervoermiddelen en draagt zij bij aan een leefbare, bereikbare en duurzame stad.

Acties

1. Bestendigen van de P+R-zone

2. Gecombineerd ticket voor openbaar vervoer

Het huidige systeem van een gecombineerd P+R-ticket wordt verdergezet en uitgebreid. Er wordt nagegaan of zowel de stad als de gebruikers een deel van de kost van het OV-ticket op zich kunnen nemen.

3. Aanbod last-mile opties versterken

Aanbod deelmobiliteit en fietsenstalling optimaliseren en afstemmen op gebruik. Aanvullend is er een duidelijke signalisatie nodig van de gewenste routes tussen deze P+R en het centrum van Sint-Niklaas.

VEREENVOUDIGING BEWONERSZONES

Doelstelling

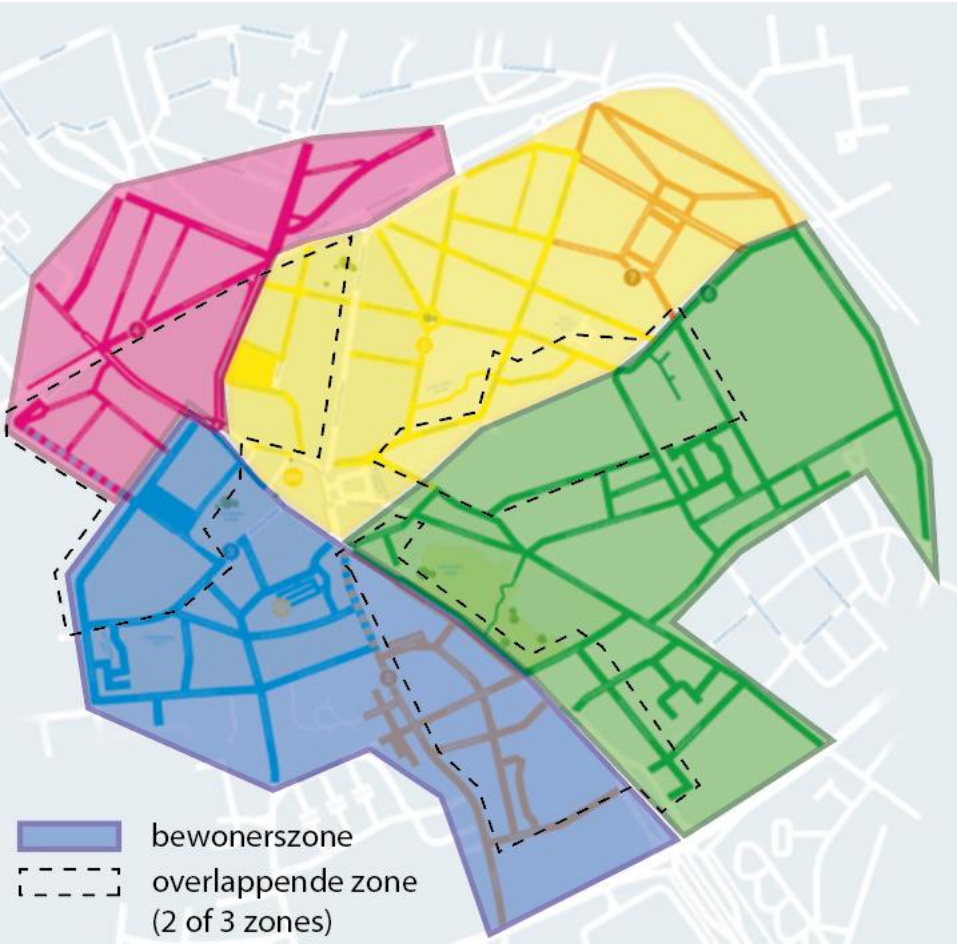
De vereenvoudiging van de zes bestaande bewonerszones heeft tot doel het aantal zoekverplaatsingen binnen de zones te beperken. Door deze optimalisatie wil de stad het parkeergedrag van bewoners verder sturen in de richting van off-street voorzieningen en zo de parkeerdruk en verkeerscirculatie in de woonstraten verminderen. Hiermee draagt de maatregel bij aan een efficiënter gebruik van de beschikbare parkeerinfrastructuur en een verhoogde leefkwaliteit in de woonomgeving.

Acties

1. Huidige zones samenvoegen tot 4 zones

De stad hervormt de huidige zes bewonerszones tot **vier grotere en logisch afgebakende zones**. Daarmee wordt het bewonersparkeren eenvoudiger en gebruiksvriendelijker georganiseerd, terwijl tegelijkertijd maximaal wordt ingezet op een efficiënt gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit.

Om te vermijden dat bewoners die dichtbij een zonegrens wonen onnodig beperkt worden in hun parkeerkeuzes, wordt niet gewerkt met harde scheidingen tussen de zones. In plaats daarvan wordt voorzien in **een systeem van licht overlappende grensgebieden**. Bewoners kunnen daardoor niet enkel gebruikmaken van parkeerplaatsen binnen hun eigen zone, maar ook van een beperkt aantal parkeerplaatsen in aangrenzende delen van een naburige zone.



Deze aanpak verhoogt de **flexibiliteit voor bewoners** en vermindert het zoekverkeer dat ontstaat wanneer parkeerplaatsen vlak over een zonegrens niet gebruikt mogen worden. Tegelijk blijft de gebiedsindeling voldoende fijnmazig om te vermijden dat bewoners zich voor korte verplaatsingen structureel met de wagen tussen verschillende stadsdelen gaan verplaatsen.

De maatregel wordt bovendien ondersteund door de bestaande circulatiemaatregelen in het stadscentrum, die doorgaand autoverkeer ontmoedigen en verplaatsingen te voet en met de fiets aantrekkelijker maken. Hierdoor kan de parkeerdruk beter worden gespreid zonder dat dit leidt tot een significante toename van het binnenstedelijk autoverkeer.

De voorgestelde zone-indeling combineert zo een grotere gebruiksvriendelijkheid voor bewoners met een efficiënter gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit en een beter beheersbare parkeerdruk binnen de stad.

2. Geclusterde parkings koppelen aan meerdere zones

Naast de vereenvoudiging van de bewonerszones voorziet de stad in een flexibel gebruik van pleinparkings die gelegen zijn aan de rand van een bewonerszone. Deze parkeerfaciliteiten worden voortaan toegankelijk gemaakt voor bewoners van aangrenzende zones.

Concreet betekent dit dat bewoners met een geldige bewonerskaart uit meerdere naburige zones gebruik kunnen maken van bepaalde pleinparkings. Zo zal het Kroonmolenplein beschikbaar zijn voor bewoners uit zowel de blauwe als een deel van de rode zone. Door deze gedeelde ontsluiting wordt de beschikbare parkeercapaciteit in de betrokken gebieden efficiënter en evenwichtiger benut, wat het zoekverkeer vermindert en het parkeergemak voor bewoners in de directe omgeving verhoogt. Deze maatregel ondersteunt ook de shift van de tweede bewonerskaarten naar geclusterde parkings. De houders van deze bewonerskaarten hebben op deze manier meer flexibiliteit hetgeen deze shift vereenvoudigt.

Er dient verder onderzocht te worden welke bewonerszones idealiter aan welke parkings gekoppeld worden in het kader van het strategisch laadplan en het voorbehouden van bepaalde parkings als bewonersparkings en niet langer als bezoekersparkings.

REDUCEREN AANTAL BEWONERSKAARTEN

Doelstelling

Een strenger beleid rond bewonerskaarten is noodzakelijk omdat in de huidige situatie in verschillende zones meer bewonerskaarten zijn uitgereikt dan er effectief parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit leidt tot een structureel onevenwicht tussen vraag en aanbod, waardoor bewoners niet verzekerd zijn van een parkeerplaats en er extra zoekverkeer binnen de wijken ontstaat. Dit ondergraaft niet alleen de leefkwaliteit, maar staat ook haaks op de doelstelling om parkeren te sturen en efficiënter te organiseren.

Wanneer bewonerskaarten onbegrensd worden uitgegeven, ontstaat bovendien een impliciete verwachting dat parkeren in de straat gegarandeerd is, terwijl de beschikbare ruimte daarvoor ontoereikend is. Dit bemoeilijkt de transitie naar een systeem waarbij parkeren meer wordt geclusterd in parkings en waarbij straatruimte wordt vrijgemaakt voor andere functies zoals groen, fiets- en voetgangersinfrastructuur.

Mogelijke acties verder te onderzoeken:

- Vastleggen van criteria voor het bepalen en verkrijgen van het aantal bewonerskaarten per zone in functie van de beschikbare capaciteit
- Differentiatie tussen eerste en tweede bewonerskaarten, waarbij tweede kaarten sterker worden gestuurd naar off-street parkings
- Prijssturing, waarbij een tweede of bijkomende bewonerskaart aanzienlijk duurder wordt om overgebruik te ontmoedigen
- Monitoring parkeernormen uit de bouwcode en beperken of verbieden van bewonerskaarten bij nieuwe ontwikkelingen

GERICHTE INVOERING VAN EXCLUSIEF BEWONERSPARKEREN

Binnen de autoluwe binnenstad wordt op korte termijn onderzocht waar exclusief bewonersparkeren kan bijdragen aan een betere parkeerbalans en een hogere leefkwaliteit. De focus ligt daarbij op straten waar de parkeerdruk structureel hoog ligt en waar bewoners vandaag moeilijk een parkeerplaats vinden in hun directe omgeving.

De selectie van deze straten gebeurt op basis van objectieve bezettingsgegevens. Prioriteit gaat naar straten binnen de contour van de autoluwe binnenstad waar de parkeerbezetting structureel hoger ligt dan 80% en waar een aanzienlijk deel van de vraag afkomstig is van bewoners. Daarnaast wordt nagegaan of deze straten, ook na een toekomstige herinrichting met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en vergroening, voldoende ruimte behouden om een beperkte rol voor bewonersparkeren te blijven opnemen.

Deze eerste proefprojecten laten toe om ervaring op te doen met exclusief bewonersparkeren en de effecten op parkeerdruk, zoekverkeer en leefbaarheid te monitoren. Om ongewenste verschuivingen naar omliggende straten te vermijden, wordt parallel ingezet op het uitbreiden van het netwerk van buurtparkings en het beter benutten van bestaande geclusterde parkeerfaciliteiten.

VERHOGEN GELDIGHEIDSDUUR BLAUWE ZONE EN BETALEND STRAATPARKEN

Doelstelling

Door de uitbreiding van de geldigheidsduur van de blauwe zone en/of het betalend straatparkeren wil de stad het parkeergedrag van bezoekers en bewoners sturen. Deze maatregel moedigt personen die in de late namiddag of avond aankomen aan om gebruik te maken van randparkings, geclusterde parkeerplaatsen met een voordeliger parkeerregime of hun private parkeervoorzieningen. Zo beoogt de stad de parkeerdruk in de straten te verminderen en het beschikbare parkeeraanbod efficiënter en duurzamer te benutten.

Acties

1. Amplitude betalend straatparkeren verhogen van 9u - 18u naar 9u – 21u van maandag tot en met zaterdag

VERDERE EVOLUTIE KOKKELBEEKPLEIN EN KROONMOLENPLEIN NAAR BEWONERSPARKING

Er wordt ingezet op een verdere evolutie van de parkings Kokkelbeekplein en Kroonmolenplein naar uitgesproken bewonersparkings. Op die manier wordt voldoende capaciteit gevrijwaard voor bewoners die de overstap maken van straatparkeren naar geclusterd parkeren. Het wensbeeld is dat bezoekers die vandaag nog gebruikmaken van deze parkings, worden doorgestuurd naar randparkings, centrumparkings en andere pleinparkings die specifiek op bezoekers zijn afgestemd.

De verdere evolutie van de pleinparkings richting bewonersparkeren kan via verschillende gradaties van sturing worden gerealiseerd. Een eerste, eerder zachte aanpak bestaat uit het duidelijk differentiëren in signalisatie tussen pleinparkings die hoofdzakelijk voor bewoners zijn bestemd en parkings met een gemengd gebruik voor bewoners en bezoekers. Deze aanpak leidt tot een beperkte verschuiving in gebruik, waarbij het Kokkelbeekplein en het Kroonmolenplein voorlopig deels toegankelijk blijven voor bezoekers die deze parkings kennen. Het risico op uitwijkgedrag naar straatparkeerplaatsen blijft hierbij beperkt.

Een meer sturende maatregel bestaat uit het afschaffen van pleinabonnementen voor niet-bewoners op deze parkings, terwijl los parkeren wel mogelijk blijft. Op die manier wordt het gebruik door niet-bewoners actief afgeremd en verschuift de balans duidelijker in het voordeel van bewoners. Dit vergroot de effectiviteit van de maatregel, maar verhoogt tegelijk het risico dat bezoekers uitwijken naar nabijgelegen straatparkeerplaatsen.

Een derde, meest ingrijpende optie is het (gedeeltelijk) exclusief reserveren van parkeerplaatsen voor bewoners. Hierdoor neemt de dynamiek op deze parkings af en vermindert de verkeersdruk op de toeleidende wegen. De beschikbare capaciteit wordt maximaal gevrijwaard voor bewoners en creëert bijkomende mogelijkheden om de overstap naar geclusterd parkeren te ondersteunen, onder meer via een tweede bewonerskaart. Deze maatregel houdt echter het grootste risico in op verschuiving van bezoekers naar straatparkeerplaatsen en leidt bovendien tot een lager gebruik van de parkings overdag tijdens weekdagen.

TRANSITIE NAAR MINDER EN CASHLESS BETAALAUTOMATEN

Doelstelling
De evolutie naar smartphoneparkeren verandert fundamenteel de manier waarop gebruikers parkeren betalen en beheren. In die context is het zinvol om het aantal fysieke betaalautomaten geleidelijk te verminderen en sterker in te zetten op digitale parkeersystemen. Deze keuze is een bewuste beleidskeuze die bijdraagt aan eenvoud, efficiëntie en bereikbaarheid.

Momenteel wordt ca. 27% van de betalende sessies aan de betaalautomaten cash betaald. De stad wil op korte termijn (2028) overschakelen naar betaalautomaten die enkel de mogelijkheid bieden om digitaal of met de kaart te betalen. Deze keuze kadert eveneens in een eenvoudig en efficiënt parkeerbeleid.

Uitwerking
Op basis van het aantal transacties en afstand tussen de betaalautomaten kan er een selectie gemaakt worden welke betaalautomaten prioritair kunnen weggenomen worden. De betaalautomaten die intensief gebruikt worden kunnen in 2028 vervangen worden door cashless varianten.

COMMUNICATIE GEWENST GEBRUIK PARKINGS

De voorgestelde kortetermijnmaatregelen worden ondersteund door een duidelijke, consistente en doelgroepgerichte communicatiecampagne. Deze communicatie is essentieel om het draagvlak te vergroten en de beoogde gedragsveranderingen bij zowel bewoners als bezoekers te faciliteren.

Bewoners
Om de verschuiving van de tweede bewonerskaart naar de geclusterde parkings en buurtparkings succesvol te realiseren, is een heldere en continue communicatie over de beschikbare alternatieven noodzakelijk. Daarbij wordt expliciet gecommuniceerd welke pleinparkings en buurtparkings in aanmerking komen voor gebruik in functie van de tweede bewonerskaart. Een overzichtelijke en toegankelijke oplijsting van deze parkings, aangevuld met kaartmateriaal en praktische informatie, vormt een cruciaal onderdeel van de communicatie naar bewoners.

Naast periodieke communicatie via verschillende kanalen wordt ook ingezet op duidelijke signalisatie in het straatbeeld, zodat bewoners eenvoudig de weg vinden naar de geclusterde parkings.

Bezoekers

Bezoekers worden actief gestuurd naar de gewenste parkeerlocaties via een combinatie van gerichte communicatie (onder meer via de gemeentelijke website) en aangepaste signalisatie in het straatbeeld. Deze sturing gebeurt volgens onderstaande hiërarchie:

1. Randparkings
2. Centrumparkings (bezoekers)
3. Pleinparkings (bezoekers)

Om voldoende capaciteit te behouden op de geclusterde parkings voor bewoners, met het oog op de verschuiving van de tweede bewonerskaart, worden de pleinparkings Kokkelbeekplein, Zwijgershoek en Kroonmolenplein in de signalisatie expliciet aangeduid als bewonersparkings.

OPMAAK STRATEGISCH LAADPLAN

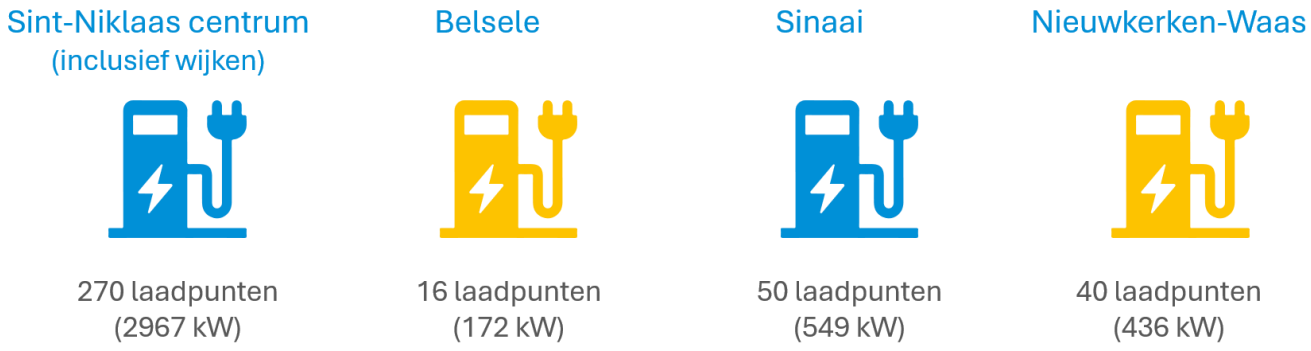
De elektrificatie van het wagenpark stelt Sint-Niklaas voor een duidelijke en concrete opgave richting 2030. De stad moet op korte termijn zorgen voor een voldoende en goed gespreid netwerk van laadinfrastructuur, afgestemd op de ruimtelijke structuur en de parkeerstrategie. Sint-Niklaas maakt hiervoor op korte termijn een strategisch laadplan op.

De cijfers tonen aan dat de grootste opgave zich situeert in en rond het centrum, waar de parkeerdruk en het aandeel huishoudens zonder private oprit het hoogst zijn. Tegelijk vraagt ook de spreiding over de deelgemeenten een gebiedsgerichte aanpak, zodat elke wijk over voldoende laadmogelijkheden beschikt zonder dat dit leidt tot overaanbod of inefficiënt ruimtegebruik.

De doelstelling van het strategisch laadplan is om deze vraaggestuurde aanpak te vervangen door een proactieve en gebiedsgerichte uitrol van laadinfrastructuur, waarbij:

- laadpunten worden ingeplant op strategische en logisch gekozen locaties;
- maximaal wordt ingezet op clustering in parkings;
- de uitrol afgestemd wordt op het parkeerbeleid en de rol van verschillende parkings;
- de uitrol afgestemd wordt met privé-initiatieven;
- rekening wordt gehouden met toekomstige groei, netcapaciteit en ruimtelijke ontwikkelingen.

Het strategisch laadplan maakt het mogelijk om officieel af te stappen van het principe dat elke individuele vraag automatisch leidt tot een laadpunt in de directe omgeving.



Figuur 36: Laadopgave 2030 per deelgemeente (op basis van laadbehoefte MOW Vlaanderen)

SAMENVATTING EVOLUTIE ROL PARKINGS KT/MLT/LT

Evolutie rol parking	Huidige situatie	Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn
Westerplein	Randparking	Randparking	Bewonersparking	Bewonersparking
Waasland Shopping	Randparking	Randparking	Randparking	Randparking
't Bau-huis	Randparking	Randparking	1[4]. Bezoekers-parking 2[5]. Bewoners-parking	1. Bezoekers-parking 2. Bewoners-parking
SVK	/	/	1. Parking ontwikkeling SVK 2. Randparking	1. Parking ontwikkeling SVK 2. Randparking
Station	Stations-parking	Stations-parking	1. Stationsparking 2. Overloop-parking geplande ontwikkelingen stationsomgeving	1. Stationsparking 2. Overloop-parking geplande ontwikkelingen stationsomgeving
Grote Markt	Bezoekers-parking	Bezoekers-parking	Bezoekers-parking	Bezoekers-parking
Stationsstraat	Bezoekers-parking	Bezoekers-parking	Bezoekers-parking	1. Bezoekers-parking
Schouwburg-plein	Bezoekers-parking	Bezoekers-parking	Bezoekers-parking	1. Bezoekers-parking 2. Bewoners-parking
Heymanplein	Bezoekers-parking	Bezoekers-parking	1. Bezoekers-parking 2. Bewoners-parking	1. Bezoekers-parking 2. Bewoners-parking

[4] Primaire functie
[5] Secundaire functie

Zwijgershoek	Bezoekers-parking	Bezoekers-parking	1. Bewoners-parking 2. Bezoekers-parking MAP	Haalbaarheid evolutie naar louter bewoners-parking te onderzoeken
Kroonmolen-plein	1. Bewoners-parking 2. Bezoekers-parking	Bewoners-parking	Bewoners-parking	Bewoners-parking
Kokkelbeek-plein	1. Bewoners-parking 2. Bezoekers-parking	Bewoners-parking	Bewoners-parking	Bewoners-parking
Moerlandsite	/	/	1. Parking ontwikkeling Moerland 2. Bewoners-parking voor omgeving Moerlandsite	. Parking ontwikkeling Moerland 2. Bewoners-parking voor omgeving Moerlandsite

DATAGESTUURD PARKEERBELEID

De parkeervisie van Sint-Niklaas vertrekt van duidelijke keuzes: een sturende rolverdeling per parking, een verschuiving van on-street naar off-street parkeren, bescherming van straatruimte, ondersteuning van bewoners en ondernemers, en een toekomstgericht laadbeleid. Om deze visie niet alleen te formuleren maar ook consequent, objectief en transparant uit te rollen, is een datagestuurd parkeerbeleid onmisbaar.

Het parkeerdashboard vormt hierbij geen los instrument, maar de operationele ruggengraat van het parkeerbeleid. Het maakt het mogelijk om keuzes te onderbouwen, effecten van maatregelen op te volgen en bij te sturen waar nodig. Zo wordt de parkeervisie geen statisch eindbeeld, maar een lerend en adaptief beleid.

WAAROM EEN PARKEERDASHBOARD?

1. Van aannames naar onderbouwde keuzes
Zonder structurele data wordt parkeerbeleid te vaak gestuurd door perceptie, klachten of momentopnames. Het parkeerdashboard zorgt ervoor dat beslissingen over parkeerregimes, tarieven, herinrichting of handhaving gebeuren op basis van **feitelijk gebruik**, en niet op vermoedens.

Het dashboard maakt zichtbaar:
- waar structureel over- of ondergebruik is;
- wanneer piekmomenten zich voordoen;
- welke parkeerlaag (straat, plein, parking, randparking) zijn rol wel of niet opneemt.

2. Monitoren of elke parking zijn gewenste rol opneemt
De visie werkt met vier duidelijke parkinglagen (rand-, bezoekers-, bewoners- en buurtparkings). Het dashboard laat toe om deze rolverdeling **actief te monitoren**:
- functioneren randparkings effectief als filter voor langparkeren?
- worden bezoekersparkings dichter bij het centrum voldoende benut?
- daalt de nachtelijke bezetting van straatparkeren in woonwijken?
- groeit het gebruik van geclusterde bewoners- en buurtparkings?

Door evoluties per parking en per wijk zichtbaar te maken, kan het beleid **tijdig bijsturen** met aangepaste regimes, of communicatie.

3. Ondersteuning van gefaseerde maatregelen (kort–middel–lang)
In deze beleidsvisie worden maatregelen op verschillende termijnen uitgewerkt. Het parkeerdashboard fungeert hierbij als **evaluatie- en beslissingsinstrument**:
- korte termijn: effecten van uitbreiden parkeerregimes, hogere amplitudes, verschuiving tweede bewonerskaarten;
- middellange termijn: benutting van nieuwe of versterkte randparkings, evolutie in bewonersparkeren;
- lange termijn: dynamische prijszetting, structurele herbestemming van straatruimte.

Elke volgende stap wordt pas gezet na **objectieve evaluatie** van de voorgaande fase. Zo vermijdt de stad bruuske ingrepen en bouwt ze vertrouwen op bij bewoners en gebruikers.

4. Fundament voor ruimte herverdelen zonder bereikbaarheid te schaden
Een expliciet doel van de visie is het vrijmaken van straatruimte voor de leefbaarheid en veiligheid in de stad: vergroening, verblijf, spelen en actieve mobiliteit, **zonder de bereikbaarheid en leveringen in het gedrang te brengen**. Het dashboard ondersteunt dit via duidelijke beslissingsregels.

Het laat toe om zones te identificeren waar:

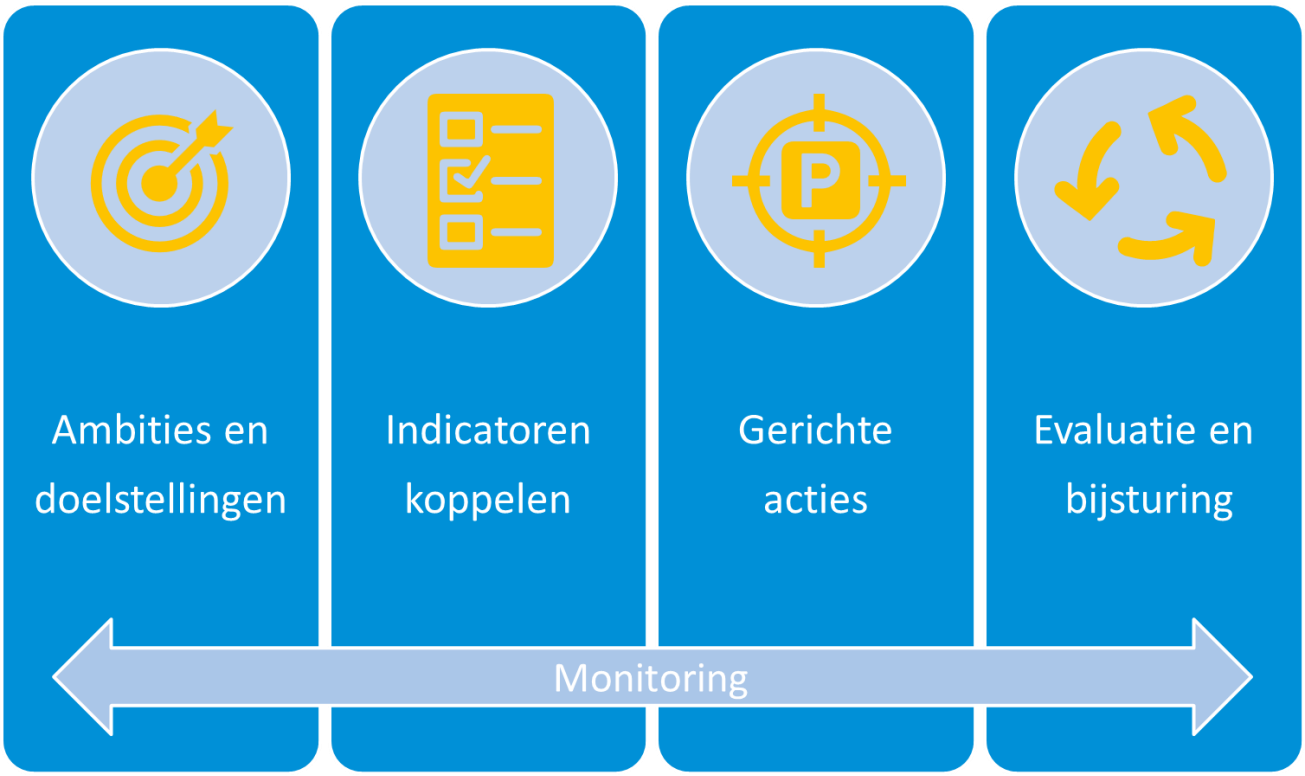
- parkeerplaatsen structureel onderbenut zijn;
- voldoende alternatieven beschikbaar zijn binnen loopafstand;
- bewoners en bezoekers haalbare parkeeropties behouden.

Op die manier kan parkeerplaatsen schrappen of herbestemmen **stap voor stap, tijdelijk en omkeerbaar** gebeuren, met permanente monitoring.



PLAN VAN AANPAK HERVERDELEN PUBLIEKE RUIMTE

Concreet kan het dashboard dus gebruikt worden als tool om de herverdeling van de publieke ruimte te onderbouwen. Onderstaand processchema geeft een generieke aanpak weer dat zone per zone kan toegepast worden bij de herverdeling van de publieke ruimte.



Figuur 37: Stappenplan herverdeling publieke ruimte

AMBITIES BEPALEN

De ruimtelijke noden per stadsdeel kunnen sterk verschillen daarom is het belangrijk om bij aanvang duidelijk de vooropgestelde ambities en doelstellingen te definiëren. Voorbeelden van doelstelling kunnen zijn:

- Ruimte voor kwalitatieve voetpaden
- Ruimte voor fietsenstallingen om het gevelparkeren tegen te gaan
- Betere doorstroming (van het openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer)
- Geclusterde bewonersparking per wijk

Aan iedere doelstelling kan een minimumwaarde gekoppeld worden aan benodigde ruimte om de doelstelling te halen.

INDICATOREN KOPPELEN

Door de juiste indicatoren (mogelijke indicatoren worden hierna opgelijst) uit het dashboard te koppelen aan de doelstellingen wordt inzichtelijk gemaakt in welke mate er potentieel is om de minimumwaarden uit de doelstellingen te halen. Hierbij kan gekeken worden naar bezettingsgraden van het straatparkeren (gemiddeld en piek), beschikbare off-street parkeermogelijkheden, type gebruikers van de straatparkeerplaatsen… .

GERICHTE ACTIES

Bij lage bezettingsgraden kan er meteen overgeschakeld worden naar de herverdeling van de publieke ruimte om de doelstellingen waar te maken. Bij hoge bezettingsgraden

worden er gerichte acties ondernomen om de gewenste bezettingsgraden te bereiken. De gewenste bezettingsgraden zullen afhankelijk van de nood aan publieke ruimte.

EVALUATIE EN BIJSTURING

De continue monitoring van de indicatoren maakt het mogelijk om de effectiviteit van de acties in kaart te brengen. Indien de gewenste bezettingsgraden niet gehaald worden kunnen de acties bijgestuurd worden. Indien de kloof tussen de gewenste en de effectieve bezettingsgraden beperkt is, kan er ook gekozen worden om meteen over te gaan tot een herverdeling van de publieke ruimte om de ongewenste straatparkeerders actiever naar de alternatieven te sturen. Hierbij is het echter belangrijk dat deze alternatieven effectief beschikbaar zijn.

WAT MOET ER IN HET PARKEERDASHBOARD STAAN?

Kernindicatoren:

1. Bezettingsgraad per zone, per uur en per dag
2. Trendlijnen (week – maand – kwartaal – jaar)
3. Aantal parkeerplaatsen per zone
4. Doelwaarden/ drempels (bv. structurele bezetting < 60%)
5. Vergelijking vóór/na beleidsmaatregelen
6. Seizoensvariaties
7. Verdeling naar type gebruiker (indien data beschikbaar):
    - bewoners
    - bezoekers
    - vergunninghouders
    - kortparkeren
8. Heatmaps van drukte
9. Signaalfunctie: zones die in "observatie", "interventie" of "herbestemming" komen

Ondersteunende informatie

- kaart met fysieke locaties van parkeerplaatsen en differentiatie tussen verschillende type parkings.
- Contour met radius van 250m per parking waarbinnen straatparkeerplaatsen zichtbaar zijn die kunnen ingewisseld worden voor de restcapaciteit van de parking
- type plaatsen (regulier, personen met een handicap, laden/lossen, shop&go, elektrische laadpunten)
- bestaande ruimtelijke plannen en projecten
- meldingen uit participatie of klachtenkanalen
- beschikbare alternatieven (P+R, parkings, fietsenstallingen)

Idealiter worden de bezettingsgraden continu gemeten (met de scanwagen, sensoren, ANPR-camera's of slimme parkeermeters). Dit lijkt op korte termijn evenwel niet haalbaar en ook niet zinvol Daarom kan er gestreefd worden naar:

- 4 meetcampagnes per jaar (één per seizoen) of zelfs een continue meting door de scanwagen
- telkens min. 1 volledige week, met metingen om de 30-60 min
- inclusief weekends én avonduren

OVERSLAG EN STADSBELEVERING INCLUSIEF INTRASTEDELIJK DUURZAAM NATRANSPORT

De groei van Sint-Niklaas, de ontwikkeling van de drie toekomstplekken en de ambitie om meer ruimte te creëren voor voetgangers, fietsers en verblijfskwaliteit zullen ook een impact hebben op de stedelijke logistiek. Winkels, horecazaken, bedrijven, zorgvoorzieningen en bewoners blijven afhankelijk van een efficiënte belevering. Tegelijk neemt de druk op de beschikbare publieke ruimte toe en wordt het steeds belangrijker om goederenstromen slim en duurzaam te organiseren.

Sint-Niklaas erkent dat duurzame stadslogistiek een belangrijke bijdrage kan leveren aan een leefbare, bereikbare en economisch sterke stad. De stad ziet mogelijkheden in innovatieve logistieke concepten zoals stedelijke overslagpunten, gebundelde leveringen, cargofietsen, lichte elektrische voertuigen en andere vormen van emissiearm natransport. Dergelijke systemen kunnen het aantal leveringsbewegingen in het stadscentrum verminderen, conflicten met andere weggebruikers beperken en bijdragen aan een efficiënter gebruik van de openbare ruimte.

Tegelijk is het niet de ambitie van dit mobiliteitsplan om zelf als trekker of exploitant van dergelijke logistieke systemen op te treden. De uitbouw van duurzame stadslogistiek vereist een rendabel economisch model en voldoende schaalgrootte. Het initiatief hiervoor ligt in eerste instantie bij de markt, logistieke spelers, ondernemers of de economische diensten van de stad. Het mobiliteitsbeleid neemt daarbij een faciliterende en ondersteunende rol op.

PILOOTPROJECTEN

De stad staat open voor pilootprojecten, innovatieve samenwerkingen en proefopstellingen die bijdragen aan een efficiëntere en duurzamere stadsbelevering. Waar mogelijk zal zij randvoorwaarden creëren die dergelijke initiatieven ondersteunen, bijvoorbeeld via een doordachte inrichting van laad- en loszones, het delen van mobiliteitsdata, het faciliteren van overslaglocaties op geschikte plaatsen of het ondersteunen van demonstratieprojecten binnen regionale of Vlaamse programma's.

Op die manier wil Sint-Niklaas evolueren naar een toekomstbestendige stadslogistiek waarbij economische bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaam ruimtegebruik hand in hand gaan, zonder daarbij de rol van de markt over te nemen. Hierbij blijft het uitgangspunt dat elke nieuwe logistieke oplossing voldoende maatschappelijke meerwaarde én een haalbare economische basis moet hebben om op langere termijn duurzaam te kunnen functioneren.

ONDERZOEK INNOVATIEF LADEN EN LOSSEN

Het uitrusten van laad- en losplaatsen met sensoren laat toe om deze plaatsen ook effectief te reserveren voor laad en los bewegingen. Onder meer in Valencia werden op deze manier 1600 parkeerplaatsen uitgerust.

Dit zorgt voor een grotere voorspelbaarheid voor de handelaars en kan de efficiëntie van de logistiek helpen verbeteren door de 'zoektijd' te verkorten en het plannen van ritten met betrouwbare informatie te vergemakkelijken.

INTEGRAAL HANDHAVINGSBELEID

HANDHAVING ALS HEFBOOM VOOR HET MOBILITEITSBELEID

Een kwaliteitsvol mobiliteitssysteem ontstaat niet enkel door de aanleg van infrastructuur of het invoeren van verkeersmaatregelen. De effectiviteit van deze maatregelen hangt in belangrijke mate af van een consequente naleving en handhaving. Handhaving vormt daarom een essentieel instrument om de doelstellingen van dit mobiliteitsplan op vlak van verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaam ruimtegebruik te realiseren. De stad kiest voor een geïntegreerd handhavingsbeleid waarbij beleidsmakende en handhavende diensten structureel samenwerken. Via een periodiek handhavingsoverleg worden prioriteiten bepaald, acties afgestemd en nieuwe knelpunten gesignaleerd. Hierbij werken politie, GAS-vaststellers, parkeerbeheerder en andere betrokken diensten samen vanuit een gemeenschappelijke visie op mobiliteit.

PRIORITEIT 1: VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid vormt de belangrijkste doelstelling van het handhavingsbeleid. Daarbij gaat bijzondere aandacht naar locaties waar kwetsbare weggebruikers aanwezig zijn of waar uit ongevallengegevens en bevragingen een verhoogd onveiligheidsgevoel blijkt.
De handhaving richt zich prioritair op:

- snelheidsovertredingen;
- gsm-gebruik achter het stuur;
- rijden onder invloed;
- naleving van voorrangsregels;
- gevaarlijk gedrag ten opzichte van voetgangers en fietsers;
- schoolomgevingen;
- fietsroutes en fietsknelpunten;
- conflictlocaties uit de verkeersongevallenanalyse.

De stad ondersteunt daarnaast initiatieven rond verkeerseducatie en sensibilisering zodat handhaving en gedragsverandering elkaar versterken.

PRIORITEIT 2: HANDHAVING TER ONDERSTEUNING VAN HET PARKEERBELEID

Een doordacht parkeerbeleid kan enkel functioneren wanneer de vastgelegde parkeerregimes effectief worden nageleefd. Handhaving wordt daarom een volwaardig instrument om de doelstellingen rond bereikbaarheid, bewonersparkeren, kernversterking en ruimte-efficiëntie te realiseren.

AANDACHTSPUNTEN PER MODUS

NIEUWE VERVOERSVORMEN, STEPS EN FATBIKES

Elektrische steps, fatbikes en andere lichte elektrische voertuigen zullen de komende jaren een steeds prominentere plaats innemen in het straatbeeld. Deze voertuigen bieden kansen voor duurzame mobiliteit, maar veroorzaken ook nieuwe veiligheids- en leefbaarheidsuitdagingen.

De stad kiest daarom voor een gerichte handhavingsaanpak die zich focust op gedrag eerder dan op het voertuig zelf.

Prioritaire aandachtspunten zijn:

- Rijden aan onaangepaste snelheid in voetgangerszones, winkelstraten en drukke publieke ruimtes.
- Gevaarlijk of hinderlijk gebruik op voetpaden.
- Overtredingen van leeftijds- of gebruiksvoorwaarden.
- Gebruik van voertuigen die niet beantwoorden aan de geldende regelgeving.
- Risicovol rijgedrag rond scholen en publieke attractiepolen.

FIETS

De opkomst van fatbikes, speedpedelecs en andere snelle fietsen stelt nieuwe eisen aan het fietsbeleid. Daarnaast blijven overtredingen zoals spookrijden en het negeren van verkeersregels een aandachtspunt. Daarom combineert de stad investeringen in infrastructuur met educatie, sensibilisering en gerichte handhaving, zodat alle gebruikers zich veilig en respectvol kunnen verplaatsen op het fietsnetwerk.

AUTO

Voor gemotoriseerd verkeer ligt de focus op de belangrijkste gedragingen die het risico op verkeersongevallen aanzienlijk verhogen. Via een combinatie van gerichte controles, zichtbare aanwezigheid en sensibilisering wordt ingezet op een veilige verkeerscultuur. De beschikbare handhavingscapaciteit wordt daarbij prioritair ingezet op locaties en tijdstippen waar de grootste verkeersveiligheidswinst kan worden gerealiseerd.

Focuspunten voor handhaving:

- Gebruik van de gsm achter het stuur en andere vormen van afgeleid rijden.
- Gordeldracht bij bestuurders en passagiers.
- Naleving van het BOB-principe en het voorkomen van rijden onder invloed.
- Alcohol- en drugscontroles, met bijzondere aandacht voor risicomomenten.
- Handhaving van de snelheidsregimes, prioritair in schoolomgevingen, woonwijken en op ongevalsgevoelige locaties.

PARKEREN

Een consequente handhaving zorgt ervoor dat de beschikbare parkeerplaatsen effectief beschikbaar blijven voor de doelgroepen waarvoor ze bedoeld zijn. Dit verhoogt de rotatie, ondersteunt de lokale economie en voorkomt dat extra parkeercapaciteit moet worden aangelegd.

De focus ligt daarbij op:

- Toezicht op betalend parkeren en bewonerszones.
- Handhaving van maximale parkeerduur in blauwe zones.
- Correct gebruik van bewonersvergunningen.
- Vrijhouden van kortparkeerplaatsen voor bezoekers en handelszaken.
- Vrijhouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap.
- Handhaving van laad- en loszones.
- Correct gebruik van laadplaatsen voor elektrische voertuigen.
- Aanpak van langdurig stilstaan van voertuigen op strategische locaties.

HANDHAVING VAN VRACHTVERKEER

Het mobiliteitsplan kiest ervoor om vrachtverkeer maximaal te bundelen op het daarvoor bestemde netwerk en woonkernen te beschermen tegen doorgaand vrachtverkeer.
De handhaving richt zich daarom op:

- Controle van de lokale en regionale vrachtverboden.
- Inzet van ANPR-camera's waar juridisch mogelijk.
- Uitrol van digitale vrachtwagensluizen op kritieke locaties.
- Handhaving op sluiproutes in landelijke gebieden.
- Controle op vrachtwagenparkeren op ongewenste locaties.
- Toezicht op naleving van laad- en losregimes.
- Monitoring van verkeersstromen tussen E17, E34 en de bedrijventerreinen.

Door gerichte handhaving wordt de leefbaarheid in woonomgevingen verhoogd en blijft de bereikbaarheid van economische locaties verzekerd.

DEEL 5
ACTIEPROGRAMMA

Actie	Korte beschrijving	Termijn	Leidend principe	Trekker	Partners
Voetgangers					
Uitbouw Plusnetwerk voetgangers	Gefaseerde uitbouw van hoogwaardige wandelverbindingen tussen attractiepolen, toekomstplekken en centrum	KT-MLT	Actieve mobiliteit	Stad	AWV, Provincie
Opmaak wijkgerichte actieplannen voetgangers	Inventariseren van attractiepolen, missing links en toegankelijkheidsknelpunten	KT	Actieve mobiliteit	Stad	Wijkraden
Wegwerken ontbrekende schakels voetgangersnetwerk	Realisatie van ontbrekende verbindingen in het voetgangersnetwerk	KT-MLT	Actieve mobiliteit	Stad	AWV
Uitbouw Parklus	Hoogwaardige wandellus tussen centrum, groenpolen en toekomstplekken	MLT	Actieve mobiliteit	Stad	Diverse stakeholders
Openstellen en behouden trage wegen	Behoud als beleidsprincipe en gefaseerde openstelling waar mogelijk	KT-LT	Actieve mobiliteit, Leefkwaliteit	Stad	Trage Wegen vzw
Wegwerken missing links trage wegen	Openstellen van prioritaire ontbrekende schakels	KT-MLT	Verbinden	Stad	Provincie
Uitbouw wandellussen Belsele, Sinaai en Nieuwkerken	Recreatieve wandellussen met lokale meerwaarde	KT-MLT	Verbinden	Stad	Lokale verenigingen
Realisatie oost-west wandellint	Verbinding Nieuwkerken - centrum - Sinaai	MLT	Verbinden	Stad	Grondeigenaars
Integratie rolstoeltoegankelijke wandelroutes	Verdere uitbouw en zichtbaarheid toegankelijke wandelroutes	KT-MLT	Inclusiviteit	Stad	Adviesraad toegankelijkheid

Actie	Korte beschrijving	Termijn	Leidend principe	Trekker	Partners
Uitbreiding autoluw gebied tot Marktstad	Gefaseerde uitbreiding van het autoluwe centrumgebied	MLT	Leefkwaliteit	Stad	Politie
Uitbreiding autoluwe binnenstadvisie 2050	Verdere vergroting van het autoluwe gebied op lange termijn	LT	Leefkwaliteit	Stad	Vlaanderen
Fiets					
Versterken fietsnetwerk	Realiseren ontbrekende schakels in BFF en FFF	KT-MLT	Actieve mobiliteit	Stad	AWV, Provincie
Uitbreiden fietszone centrum	Gefaseerde uitbreiding van fietszone volgens doorkijk 2050	KT-MLT-LT	Actieve mobiliteit	Stad	Politie
Opmaak uitvoeringsprogramma fietszone	Detaillering fasering en inrichting toekomstige fietszone	KT	Actieve mobiliteit	Stad	Politie
Aanpak prioritaire fietsknelpunten	Objectieve en subjectieve knelpunten wegwerken	KT-MLT	Verkeersveiligheid	Stad	AWV
Uitbreiding functioneel fietscomfort	Uitbreiden van schoolroutes naar school- én vrijetijdsroutes	KT-MLT	Verkeersveiligheid	Stad	Scholen
Monitoring fietscomfort	Opvolgen ervaren veiligheid en comfort	KT-LT	Verkeersveiligheid	Stad	Fietsersbond
Versterken fietsparkeren attractiepolen	Bijkomende fietsenstallingen op maat	KT	Actieve mobiliteit	Stad	Handelaars
Realiseren buurtfietsenstallingen	Inpandige of collectieve wijkstallingen	KT-MLT	Slim ruimtegebruik	Stad	Wijkplatformen
Aanpak gevelfietsen	Alternatieven voorzien in probleemstraten	KT-MLT	Slim ruimtegebruik	Stad	Eigenaars
Fietsverbinding SVK – Sportkringpark	Nieuwe hoogwaardige fietsverbinding	MLT	Verbinden	Stad	Ontwikkelaars

Actie	Korte beschrijving	Termijn	Leidend principe	Trekker	Partners
Noord-zuid- en oost-westverbinding De Winningen	Integratie fietsverbindingen in masterplan	MLT	Verbinden	Stad	Ontwikkelaars
Uitbreiding deelfietsen stations deelgemeenten	Versterken natransport vanuit stations	KT	Verbinden	Stad	Aanbieders
Fiets en openbaar vervoer verbinden	Uitbouw fietsstallingen, deelfietsen en overstappunten aan station en Hoppinpunten	KT-MLT	Actieve mobiliteit	Stad	NMBS, De Lijn
Ontsluitende fietsverbindingen bedrijventerreinen	Hoogwaardige fietsontsluitingen naar werkclusters	KT-MLT	Bereikbaarheid economie	Stad	Interwaas
Praktisch fietsexamen zesde leerjaar	Uitbouw verkeerseducatie voor schoolgaande jeugd	KT	Verkeersveiligheid	Stad	Scholen, Politie
Sensibiliseringsprogramma fietscultuur	Campagnes rond hoffelijkheid, verlichting en verkeersregels	KT-LT	Verkeersveiligheid	Stad	Fietsersbond
Openbaar vervoer					
Versterken bediening nieuw ziekenhuis	Optimaliseren OV-bereikbaarheid VITAZ-site	KT	Robuust netwerk	Stad	De Lijn
Versterken stadslijn 1	Afstemmen op Moerlandsite en Clementwijk	MLT-LT	Verbinden	De Lijn	Stad
Versterken stadslijn 2	Afstemmen op ziekenhuis, SVK-site en De Winningen	MLT-LT	Verbinden	De Lijn	Stad
Koppeling lijn 21-31	Nieuwe stadslijn richting Nieuwkerken	KT	Verbinden	Stad	De Lijn
Samenvoegen halte Atheneum en Park	Verbeteren doorstroming OV-corridor	KT	Robuust netwerk	De Lijn	Stad
Evaluatie flexvervoer	Doorlichting werking en bereikbaarheid	KT-MLT	Inclusief mobiliteit	De Lijn	Stad

Actie	Korte beschrijving	Termijn	Leidend principe	Trekker	Partners
Afstemming trein- en busverbindingen	Afstemmen op aankomst- en vertrektijden NMBS	KT	Verbinden	Vervoerregio	NMBS, De Lijn
Evaluatie inzet vervoer op maat	Efficiëntere besteding beschikbare middelen	KT-MLT	Inclusief mobiliteit	Vervoerregio	De Lijn
Optimaliseren Hoppinpunten	Evalueren, behouden of versterken bestaande locaties	KT-MLT	Verbinden	Stad	De Lijn
Uitbouw Hoppinpunten bedrijventerreinen	Ondersteunen woon-werkverkeer	KT-MLT	Verbinden	Stad	Werkgevers
Herontwikkeling Hoppinpunt Heilige Familie	Uitbouw als combimobiliteitsknoop	KT-MLT	Verbinden	Stad	De Lijn
Realiseren Hoppinpunt Nieuwe Molenstraat	Ondersteuning lokale bedrijvigheid	KT-MLT	Verbinden	Stad	Werkgevers
Kwalitatieve uitbouw haltes Begijnenstraat, Hofstraat en Park	Toegankelijke OV-haltes zonder Hoppinfunctie	KT	Verbinden	Stad	De Lijn
Deelmobiliteit					
Uitbouw deelmobiliteit Clementwijk	Deelfietsen, deelwagens en deelsteps	KT	Slim ruimtegebruik	Stad	Aanbieders
Uitbreiding deelstepgebied bedrijventerreinen	Verbeteren laatste kilometer	KT-MLT	Slim ruimtegebruik	Stad	Aanbieders
Deelmobiliteit in toekomstplekken	Ruimte reserveren binnen de masterplannen	KT-MLT	Robuust netwerk	Stad	Ontwikkelaars
Uitbouw deelfietsdropzones	Gerichte dropzones in wijken en deelgemeenten	KT	Actieve mobiliteit	Stad	Aanbieders
Zelfbedruipend maken autodeelvloot	Verhogen gebruik en kostendekkingsgraad	KT	Slim ruimtegebruik	Stad	Cambio, Dégage
Verkeersstructuur, wegennet en overwegen					
Consequent inrichten van landelijke wegen om	Infrastructurele en circulatiemaatregelen	KT	Leefkwaliteit	Stad	Politie

Actie	Korte beschrijving	Termijn	Leidend principe	Trekker	Partners
oneigenlijk verkeer te verschuiven met focus op een inrichting in functie van de gewenste doelgroepen					
Opmaak leefbaarheidsplannen voor elke deelgemeente	Weren van oneigenlijk gebruik lokale wegen	KT-MLT	Robuust netwerk Leefkwaliteit	Stad	
Monitoring oneigenlijk verkeer en bijsturing circulatie (bvb circulatie stadscentrum en landelijke wegen)	Continue opvolging verkeersvolumes	KT-LT	Robuust netwerk	Stad	AWV
Onderzoek ongelijkgrondse kruising Wijnveld	Onderzoek primaire ontsluiting Sinaai	KT-MLT	Verbinden	Stad	Infrabel
Onderzoek ontsluiting Belsele	Integrale studie Kleemstraat-Kerkstraat	MLT	Verbinden	Stad	Infrabel
Onderzoek ontsluiting Nieuwkerken	Nieuwe verbinding richting N70	KT-MLT	Verbinden	Stad	AWV
Behouden trage verbindingen over spoor	Garanderen verbindingen voor fietsers en voetgangers	LT	Actieve mobiliteit	Stad	Infrabel
Gefaseerde aanpak spooroverwegen	Uitwerken gedragen langetermijnvisie	MLT-LT	Verbinden	Infrabel	Stad
Realisatie Oostelijke Tangent	Opvolgen Vlaamse realisatie	LT	Robuust netwerk	Vlaanderen	Stad
Verbinden van de drie toekomstplekken	Hoogwaardige verbindingen tussen centrum, station, SVK en Moerland	KT-MLT	Verbinden	Stad	Ontwikkelaars
Mobiliteitsaanpak schoolomgeving Moerlandsite	Veilige en duurzame ontsluiting nieuwe ontwikkelingen	MLT	Leefkwaliteit	Stad	Schoolbesturen
Vrachtverkeer en logistiek					

Actie	Korte beschrijving	Termijn	Leidend principe	Trekker	Partners
Behoud lokale vrachtverboden	Verderzetten bestaande tonnagebeperkingen	KT-LT	Leefkwaliteit	Stad	Politie
Omvorming regionale vrachtverboden naar C23	Verbeteren handhaafbaarheid via ANPR	KT	Robuust netwerk	AWV	Politie
Uitrol ANPR-controle vrachtverkeer	Digitale handhaving vrachtverboden	KT-MLT	Leefkwaliteit	AWV	Politie
Signalisatie R42 vrachtverkeer	Vermijden van vrachtverkeer richting deelgemeenten	KT	Leefkwaliteit	Stad	AWV
Analyse vrachtwagenparkeren	Inventaris problematische locaties	KT	Leefkwaliteit	Stad	AWV
Onderzoek bijkomende vrachtwagenparkings	Extra capaciteit langs vrachtroutenetwerk	MLT	Robuust netwerk	Stad	AWV
Onderzoek duurzame stadslogistiek	Opportuniteiten rond stadsdistributie	KT-MLT	Robuust netwerk	Dienst Economie	Sector
Ondersteunen pilootprojecten stadslogistiek	Innovatieve logistieke proefprojecten	KT-MLT	Toekomstbestendig	Stad	VLAIO
Onderzoek sensoren op laad- en losplaatsen	Slim beheer en monitoring van gebruik	MLT	Datagedreven beleid	Stad	Exploitanten
Parkeerbeleid en laadinfra					
Opmaak en uitvoering strategisch laadplan	Gebiedsgerichte uitrol van publieke laadinfrastructuur en afbouw van het principe "paal volgt wagen"	KT-MLT	Slim ruimtegebruik	Stad	Fluvius, exploitanten
Datagestuurd parkeerbeleid	Uitbouw van een integraal parkeerdashboard als basis voor monitoring, evaluatie en bijsturing van het parkeerbeleid	KT-LT	Slim ruimtegebruik	Stad	Externe partners

Actie	Korte beschrijving	Termijn	Leidend principe	Trekker	Partners
Evaluatie parkeer- en tariefbeleid	Periodieke evaluatie van tarieven, parkeerduur, bezetting en gebruikersgedrag	KT-LT	Slim ruimtegebruik	Stad	Parkeerbeheer
Onderzoek verdere differentiatie tarieven	Onderzoeken van bijkomende differentiatie in parkeerduur en tariefstructuur op basis van monitoring	MLT	Slim ruimtegebruik	Stad	Parkeerbeheer
Vereenvoudigen bewonerszones	Evolutie van zes naar vier grotere bewonerszones gekoppeld aan geclusterde parkeervoorzieningen	KT	Slim ruimtegebruik	Stad	Parkeerbeheer
Gefaseerde uitbreiding parkeerregimes	Stapsgewijze uitbreiding van bewoners- en betaalparkeerregimes naar prioritaire wijken binnen en aansluitend op de R42 op basis van objectieve parkeerdrukmetingen	MLT	Slim ruimtegebruik	Stad	Politie, Parkeerbeheer
Flexibel gebruik van pleinparkings door bewoners	Inzetten van pleinparkings aan de rand van bewonerszones voor bewoners uit aangrenzende wijken	KT	Slim ruimtegebruik	Stad	Parkeerbeheer
Shift tweede bewonerskaart naar geclusterde parkings en buurtparkings	Geleidelijke verschuiving van tweede bewonerskaarten naar buurt- en bewonersparkings	KT	Slim ruimtegebruik	Stad	Parkeerbeheer
Nachtgebruik centrumparkings door bewoners	Benutten van ondergebruikte capaciteit in centrumparkings buiten de kantooruren	KT	Slim ruimtegebruik	Stad	Exploitanten

Actie	Korte beschrijving	Termijn	Leidend principe	Trekker	Partners
Evolutie Kokkelbeekplein naar bewonersparking	Geleidelijke omvorming van bezoekerscapaciteit naar bewonersparkeren	KT	Slim ruimtegebruik	Stad	Parkeerbeheer
Evolutie Kroonmolenplein naar bewonersparking	Geleidelijke omvorming van bezoekerscapaciteit naar bewonersparkeren	KT	Slim ruimtegebruik	Stad	Parkeerbeheer
Pilootproject exclusief bewonersparkeren	Opstart van exclusief bewonersparkeren in straten met hoge parkeerdruk en beperkte alternatieven	KT	Slim ruimtegebruik	Stad	Bewoners
Gefaseerde uitbreiding exclusief bewonersparkeren	Stelselmatige uitbreiding van exclusief bewonersparkeren naar bijkomende straten en buurten waar dit wenselijk blijkt	MLT-LT	Slim ruimtegebruik	Stad	Bewoners
Uitbouw netwerk buurtparkings	Realisatie van bijkomende buurtparkings binnen en rond het autoluwe centrum	KT-MLT	Slim ruimtegebruik	Stad	Private partners
Verschuiving naar off-street parkeren	Geleidelijke bundeling van parkeren in geclusterde parkeerinfrastructuur en buurtparkings	KT-LT	Slim ruimtegebruik	Stad	Private partners
Ondersteunen parkeerfunctie Moerlandsite	Integreren van bewonersparkeren binnen de toekomstige ontwikkeling van de Moerlandsite	MLT	Slim ruimtegebruik	Stad	Ontwikkelaars
Ondersteunen parkeerfunctie SVK-site	Integreren van bezoekersparkeren voor de binnenstad binnen het masterplan van de SVK-site	MLT	Slim ruimtegebruik	Stad	Ontwikkelaars

Actie	Korte beschrijving	Termijn	Leidend principe	Trekker	Partners
Behouden parkeerfunctie stationsomgeving	Behouden van de stationsparking als prioritaire parkeerlocatie voor treinreizigers en bezoekers van de stationsomgeving	KT-LT	Verbinden	Stad	NMBS
Bestendigen P+R Waasland Shopping	Verankeren van de P+R-functie als onderdeel van het stedelijke parkeerbeleid	KT	Slim ruimtegebruik	Stad	Waasland Shopping, De Lijn
Verderzetten gecombineerd P+R-ticket	Stimuleren van combimobiliteit via geïntegreerde ticketformules voor P+R-gebruikers	KT	Slim ruimtegebruik	Stad	De Lijn
Verhogen geldigheidsduur parkeerregimes	Uitbreiden van de parkeeramplitude van 9u-18u naar 9u-21u	KT	Slim ruimtegebruik	Stad	Parkeerbeheer
Schrappen straatparkeerabonnementen	Afbouwen van abonnementen voor straatparkeren en blauwe zones ten voordele van geclusterde parkeeroplossingen	KT	Slim ruimtegebruik	Stad	Parkeerbeheer
Transitie naar cashless parkeerautomaten	Verminderen van het aantal betaalautomaten en overschakelen naar cashless systemen	KT	Slim ruimtegebruik	Stad	Parkeerbeheer
Gefaseerde herbestemming van straatparkeerplaatsen	Vrijgekomen parkeerplaatsen inzetten voor vergroening, ontharding, fietsparkeren, verblijfsruimte en verkeersveiligheid	MLT-LT	Leefkwaliteit en slim ruimtegebruik	Stad	Wijkplatformen

Actie	Korte beschrijving	Termijn	Leidend principe	Trekker	Partners
Sensoren op laad- en losplaatsen	Uitrusten van laad- en loszones met sensoren voor monitoring en handhaving	MLT	Datagedreven beleid	Stad	Logistieke partners
Communicatiecampagne parkeerbeleid	Gerichte communicatie over parkeerstructuur, buurtparkings, laadinfrastructuur en deelmobiliteit	KT-LT	Leefkwaliteit en veiligheid	Stad	Communicatiedienst
Handhavingsplan parkeren	Gerichte handhaving van bewonerszones, parkeerregimes, laadplaatsen en buurtparkings	KT	Slim ruimtegebruik	Politie	Parkeerbeheer
Periodiek handhavingsoverleg	Structureel overleg tussen politie, GAS, parkeerbeheerder en stadsdiensten over parkeer- en handhavingsbeleid	KT-LT	Leefkwaliteit en veiligheid	Stad	Politie, GAS, parkeerbeheer

TOP 5 KORTE TERMIJN (2026-2031)

Deze acties lossen bestaande knelpunten op en vormen randvoorwaarden voor de verdere uitbouw van de visie.

1. Uitbouw van het Plusnetwerk voetgangers

- Verbindt Grote Markt, stationsomgeving, SVK en Moerland.
- Basisvoorwaarde voor de ontwikkeling van de drie toekomstplekken.
- Maakt de shift naar wandelen en fietsen mogelijk.

2. Versterking van het fietsnetwerk en aanpak van fietsknelpunten

- Fietsveiligheid is een centrale beleidsprioriteit.
- Groot draagvlak vanuit de bevraging.
- Voorwaarde om de modal shift te realiseren.

Deze actie brengt verschillende deelacties samen

- Versterken fietsnetwerk
- Aanpak fietsknelpunten
- Uitbreiding fietszone

3. Onderzoek en borging openbaar vervoer naar nieuw ziekenhuis

- Nieuwe ziekenhuissite wordt één van de grootste vervoersgeneratoren.
- Beslissingen op korte termijn bepalen het netwerk voor meerdere decennia.
- Grote maatschappelijke impact.

4. Functioneren wegencategorisering en verbeteren van de bereikbaarheid

- Realisatie oostelijke tangent als vervolledigen van bereikbaarheid van de stad
- Door doorgaand verkeer maximaal op de daarvoor bestemde assen te houden kan de bereikbaarheid van de belangrijkste verkeersassen gericht verbeterd worden woonkernen beschermd tegen ongewenst verkeer.
- Grote impact op leefbaarheid en verkeersveiligheid.

5. Strategisch parkeer- en laadbeleid als hefboom voor bereikbaarheid en economische aantrekkelijkheid

- Noodzakelijke hefboom om publieke ruimte vrij te maken.
- Voorwaarde voor autoluwe binnenstad.
- Ondersteunt vergroening, fietsbeleid en voetgangersbeleid.

Deze actie brengt verschillende deelacties samen

- Strategisch laadplan
- Vereenvoudigen bewonerszones
- P+R Waasland Shopping
- Datagedreven parkeerbeleid

TOP 5 MIDDELLANGE TERMIJN (2031-2036)

Deze acties sturen de groei van Sint-Niklaas in goede banen.

1. Versterken verbindingen tussen de drie toekomstplekken
- Kern van de stedelijke ontwikkelingsstrategie.
- Vermijdt dat de toekomstplekken geïsoleerde eilanden worden.

2. Uitbouw stadslijn 2 en versterking stedelijk openbaar vervoer
- Ondersteunt SVK, De Winningen en nieuwe ziekenhuissite.
- Groeit mee met de nieuwe stadsontwikkelingen.

3. Studietrajecten op initiatief van Infrabel voor de belangrijkste spooroverwegprojecten

4. Realisatie van de belangrijkste ontbrekende fietsverbindingen

Focus op:
- SVK-Sportkringpark
- De Winningen
- Verbindingen toekomstplekken

5. Verschuiving van parkeren van straat naar parkings
- Grootste hefboom voor meer kwalitatieve openbare ruimte.
- Maakt bredere voetpaden, fietsinfrastructuur en vergroening mogelijk.

TOP 5 LANGE TERMIJN (2036-2040+)

Deze acties realiseren het eindbeeld van de mobiliteitsvisie.

1. Realisatie van de autoluwe binnenstad 2050
- Belangrijkste ruimtelijke transformatie van de stad.
- Concretiseert de visie van de marktstad.

2. Volledige integratie van de drie toekomstplekken in het stedelijk netwerk
- Uiteindelijk einddoel van bijna alle mobiliteitsmaatregelen.

3. Verdere verplaatsing van straatparkeren en herverdeling publieke ruimte
- Grootste bijdrage aan leefkwaliteit.
- Directe link met vergroening en verblijfskwaliteit.

4. Volledige uitbouw van het hoogwaardige voet- en fietsnetwerk
- Realisatie van het STOP-principe.
- Wegwerken van de belangrijkste XX missing links.

5. Gefaseerde implementatie en realisatie van oplossingen voor de gelijkgrondse spoorbarrières
- Eén van de laatste grote structurele mobiliteitsuitdagingen.
- Lange uitvoeringstermijn.
- Grote impact op samenhang tussen deelgemeenten.

DEEL 6
MANAGEMENT SUMMARY

DE BELEIDSVISIE

SINT-NIKLAAS VOORBEREID OP MORGEN

Sint-Niklaas staat voor een belangrijke transitie. De stad groeit, nieuwe woon- en werklocaties ontstaan en de stationsomgeving, de SVK-site en de Moerlandsite zullen de komende decennia uitgroeien tot drie strategische toekomstplekken. Tegelijk neemt de druk op mobiliteit, ruimtegebruik en leefbaarheid toe. Dit mobiliteitsplan biedt daarom een toekomstgericht kader om de bereikbaarheid van de stad te versterken zonder aan leefkwaliteit in te boeten. Het vormt de lokale vertaling van het Regionaal Mobiliteitsplan Waasland en geeft richting aan mobiliteitskeuzes tot 2040 en verder.

De centrale ambitie is duidelijk: Sint-Niklaas blijft groeien als aantrekkelijke centrumstad, terwijl de openbare ruimte veiliger, leefbaarder en duurzamer wordt ingericht. Bereikbaarheid, verkeersveiligheid, economische dynamiek en leefkwaliteit worden daarbij niet als tegenstrijdige doelstellingen gezien, maar als complementaire ambities die elkaar versterken.

DE MOBILITEITSVISIE IN VIJF LEIDENDE PRINCIPES

1. VERBINDEN VAN MENSEN, PLAATSEN EN DEELGEMEENTEN

Sint-Niklaas wil één samenhangende stad blijven waarin centrum, toekomstplekken en deelgemeenten goed met elkaar verbonden zijn. Sterke verbindingen tussen Sinaai, Belsele, Nieuwkerken-Waas, Puivelde en het stadscentrum zijn daarom een basisvoorwaarde. Bereikbaarheid blijft essentieel voor wonen, werken, onderwijs, zorg en recreatie.

2. ACTIEVE MOBILITEIT ALS RUGGENGRAAT VAN DE STAD

Voor korte en middellange verplaatsingen moeten wandelen en fietsen de logische keuze worden. De stad zet daarom prioritair in op kwalitatieve voetgangers- en fietsverbindingen tussen woonwijken, scholen, attractiepolen, openbaarvervoerknooppunten en de drie toekomstplekken.

3. SLIM GEBRUIK VAN DE BESCHIKBARE RUIMTE

Publieke ruimte is schaars. De stad kiest ervoor om ruimte prioritair in te zetten voor voetgangers, fietsers, vergroening en verblijfskwaliteit. Dat betekent onder meer een verschuiving van parkeren op straat naar geclusterde parkeervoorzieningen en een efficiënter gebruik van de bestaande ruimte.

4. EEN ROBUUST EN TOEKOMSTBESTENDIG MOBILITEITSSYSTEEM

Het mobiliteitsnetwerk moet de groei van de stad kunnen opvangen. Daarom wordt ingezet op een duidelijke wegencategorisering, sterke openbaarvervoerknooppunten, performante vrachtroutes, veilige spoorovergangen en een goede ontsluiting van de toekomstplekken.

5. LEEFKWALITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID VOOROP

Verkeersveiligheid, leefbaarheid, toegankelijkheid en gezondheid vormen de toetssteen voor alle mobiliteitsmaatregelen. Woonwijken, dorpskernen en landelijke gebieden worden beschermd tegen sluipverkeer en ongewenste verkeersdruk.

DE NETWERKEN

WEGENNET EN VERKEERSSTRUCTUUR

De wegencategorisering vormt de ruggengraat van het mobiliteitssysteem. Doorgaand verkeer wordt geconcentreerd op hoofdassen en het dragende wegennet, terwijl woonstraten en landelijke gebieden maximaal gevrijwaard worden van sluipverkeer.

Belangrijke acties zijn:

- Aanpakken van sluipverkeer op landelijke routes zoals Brandstraat, Passtraat-Damstraat en Bosstraat-Kleemstraat.
- Uitbouw van een logisch netwerk van lokale ontsluitingswegen tussen de deelgemeenten.
- Realisatie van de Oostelijke Tangent als cruciale schakel voor de regionale bereikbaarheid.
- Gefaseerde aanpak van spooroverwegen volgens het principe "eerst verbinden, dan transformeren". Prioriteit gaat naar oplossingen voor de belangrijkste overwegen in Sinaai, Belsele en Nieuwkerken-Waas.

VOETGANGERSNETWERK

De voetganger krijgt een centrale plaats binnen de toekomstige stadsontwikkeling.

BELANGRIJKSTE VISIE

Het voetgangersbeleid wordt opgebouwd rond een hoogwaardig plusnetwerk dat de Grote Markt, stationsomgeving, SVK-site en Moerlandsite met elkaar verbindt. Dit netwerk vormt de ruggengraat van een grotere autoluwe binnenstad. Daarnaast wordt een basisnetwerk uitgebouwd dat alle woonwijken verbindt met scholen, parken, zorgvoorzieningen en openbaar vervoer.

BELANGRIJKSTE ACTIES

- Realisatie van de Parklus als uitbreiding van de bestaande winkelwandellus.
- Uitbouw van hoogwaardige verbindingen tussen de drie toekomstplekken.
- Wegwerken van ontbrekende voetgangersverbindingen.
- Opmaak van wijkgerichte actieplannen voor het voetgangersnetwerk.
- Verbeteren van toegankelijkheid rond scholen, zorglocaties en openbaarvervoerknooppunten.

TRAGE WEGEN

BELANGRIJKSTE VISIE

Sint-Niklaas bevestigt het behoud van bestaande trage wegen als uitgangspunt. Daarnaast wordt gericht ingezet op uitbreiding van het netwerk.

BELANGRIJKSTE ACTIES

- Behoud van bestaande trage wegen.
- Uitbouw van recreatieve wandellussen rond Sinaai, Belsele en Nieuwkerken-Waas.
- Realisatie van een oost-west wandellint dwars door Sint-Niklaas.
- Prioritair wegwerken van missing links.
- Actief openstellen van nieuwe verbindingen waar maatschappelijke meerwaarde ontstaat.

FIETSNETWERK

De fiets wordt verder uitgebouwd als het belangrijkste vervoermiddel voor verplaatsingen binnen de stad.

BELANGRIJKSTE VISIE

Het bestaande fietsnetwerk vormt een sterke basis en wordt verder verfijnd met extra verbindingen naar scholen, woonwijken en toekomstplekken. Daarnaast wordt het stadscentrum stapsgewijs uitgebouwd tot een samenhangende fietszone.

BELANGRIJKSTE ACTIES

- Uitbreiding van het lokaal functioneel fietsnetwerk.
- Nieuwe fietsverbinding tussen SVK-site en Sportkringpark.
- Fietsverbindingen binnen De Winningen.
- Aanpak van prioritaire fietsknelpunten.
- Gefaseerde uitbreiding van de fietszone in het centrum.
- Integratie van de toekomstplekken in het fietsnetwerk.

OPENBAAR VERVOER

BELANGRIJKSTE VISIE

Sint-Niklaas blijft de centrale openbaarvervoerknoop van het Waasland. Het station blijft de ruggengraat van het systeem en wordt ondersteund door een sterk radiaal busnet, twee stadslijnen en een netwerk van Hoppinpunten.

BELANGRIJKSTE ACTIES

- Versterking van de treinverbindingen met Antwerpen, Gent en Brussel.
- Uitbouw van een frequent radiaal busnet naar de deelgemeenten.
- Verder ontwikkelen van stadslijn 1 (oostelijke stadslijn).
- Gefaseerde opwaardering van stadslijn 2 (westelijke stadslijn).
- Onderzoek naar optimale bediening van de nieuwe VITAZ-ziekenhuissite.
- Verbeteren van de bediening van Nieuwkerken-Waas en De Ster.
- Verdere uitbouw van toegankelijke Hoppinpunten en haltes.
- Evaluatie en optimalisatie van het flexvervoer.

VRACHTROUTES EN LOGISTIEK

BELANGRIJKSTE VISIE

Goederenvervoer blijft essentieel voor de economische werking van de stad, maar wordt maximaal geconcentreerd op daarvoor geschikte routes. Woonwijken en dorpskernen worden beschermd tegen doorgaand vrachtverkeer.

BELANGRIJKSTE ACTIES

- Behoud van de bestaande lokale vrachtverboden.
- Omvorming van regionale vrachtverboden zodat ANPR-handhaving mogelijk wordt.
- Uitrol van digitale vrachtwagensluizen in het kader van het ECA-programma.
- Monitoring van vrachtverkeer tussen E17 en E34.
- Onderzoek naar bijkomende vrachtwagenparkings.
- Gerichte aanpak van vrachtwagenparkeren op gewestwegen.

ONDERSTEUNENDE SYSTEMEN

FIETSPARKEREN

BELANGRIJKSTE ACTIES:

- Uitbouw van kleinschalige buurtstallingen.
- Meer fietsparkeerplaatsen aan attractiepolen.
- Aanpak van gevelparkeren.
- Versterkte fietsvoorzieningen aan stations en Hoppinpunten

HOPPINPUNTEN

De stad maakt een duidelijke keuze voor een beperkt aantal sterke en herkenbare knooppunten.

BELANGRIJKSTE ACTIES:

- Versterken van Hoppinpunten aan bedrijventerreinen.
- Behoud van Heilige Familie en Nieuwe Molenstraat als belangrijke Hoppinpunten.
- Evolutie van sommige Hoppinpunten naar kwalitatieve haltes zonder overstapfunctie.

DEELMOBILITEIT

BELANGRIJKSTE ACTIES:

- Versterken van deelmobiliteit in de Clementwijk.
- Uitbreiding van deelfietsen aan stations van deelgemeenten.
- Verbeteren van natransport naar bedrijventerreinen.
- Voorzien van deelmobiliteit binnen de drie toekomstplekken.
- Evolutie naar een financieel zelfredzaam deelwagensysteem.

PARKEERBELEID

BELANGRIJKSTE VISIE

Het parkeerbeleid wordt een sturend instrument om ruimte vrij te maken voor voetgangers, fietsers en vergroening. Parkeren verschuift geleidelijk van straat naar geclusterde parkeerlocaties.

BELANGRIJKSTE ACTIES

- Bestendigen van de P+R aan Waasland Shopping.
- Vereenvoudigen van de bewonerszones.
- Verhogen van de geldigheidsduur van parkeerregimes.
- Evolutie van Kokkelbeekplein en Kroonmolenplein naar bewonersparkings.
- Uitbouw van buurtparkings.
- Opmaak van een strategisch laadplan.
- Ontwikkeling van een datagedreven parkeerdashboard.
- Gefaseerde vermindering van straatparkeren in de autoluwe binnenstad.