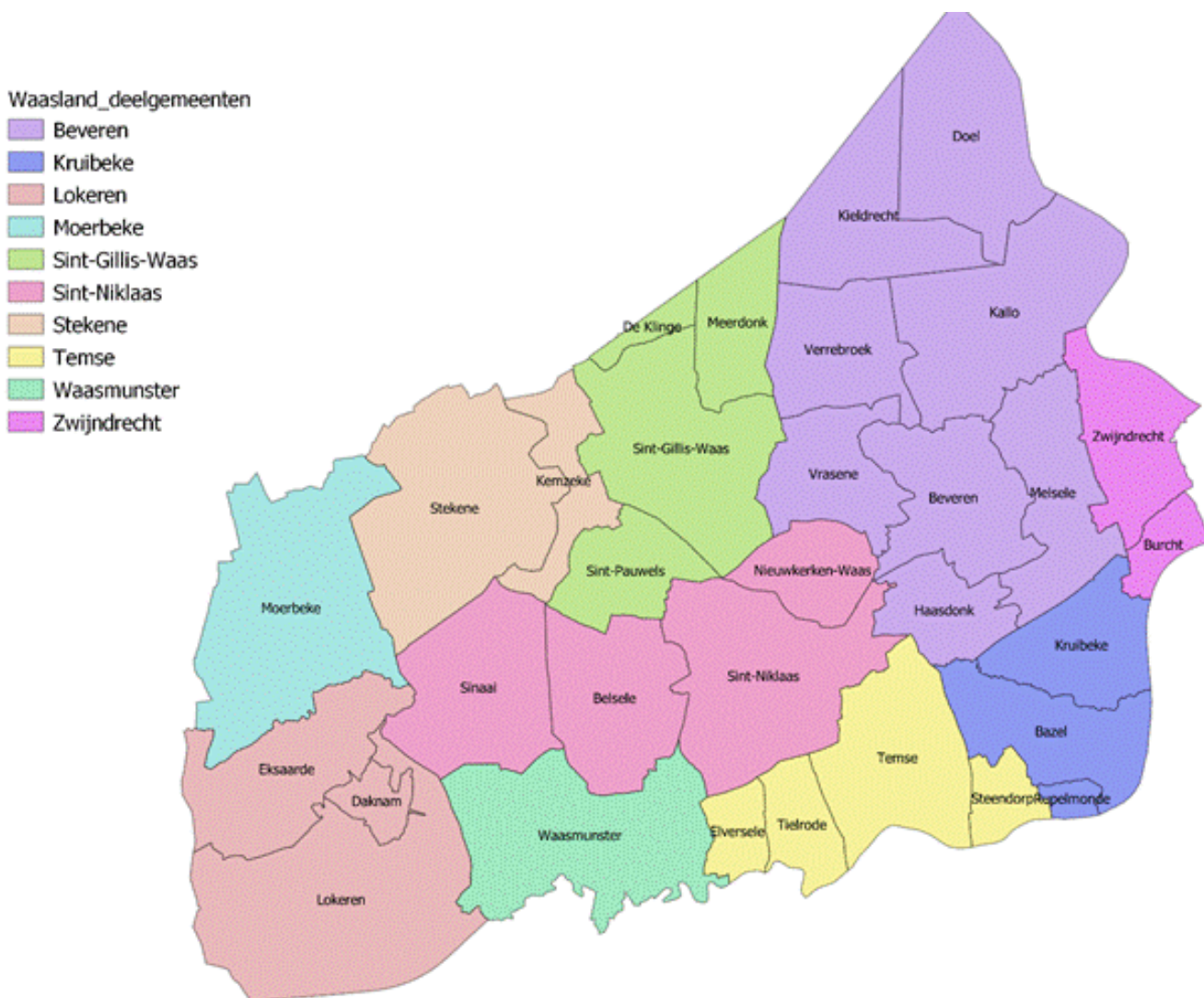


# SLUIPVERKEER WAASLAND

Samenvatting



Met de steun van het ESF in het kader van het verstrekt streekbeleid Waas en Dender

Opdrachtgever: **Interwaas**  
 Datum: **04/12/2020**





Titel	Interwaas Sluipverkeer Actieplan
Opdrachtgever	Interwaas
Contactpersoon opdrachtgever	Bart Casier
Indiener	Tractebel (Tractebel Engineering n.v.) Van Immerseelstraat 66 - 2018 Antwerpen T +32 3 270 92 92 - info@tractebel.engie.com
Contactpersoon indiener	Sven Vlassenroot
Datum	04/12/2020
Versienummer	1
Projectnummer	P.013514



# KWALITEIT



## DOCUMENTGESCHIEDENIS (BOVENSTE RIJ IS HUIDIGE VERSIE)

Versie	Datum	Opmerkingen
1	04/12/2020	Versie voor RvB 09/12

## DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Sven Vlassenroot, Senne Deboeure	Datum 04/12/2020
Document screener(s)	Sven Vlassenroot	Datum 04/12/2020
Document goedkeurders	Gelezen en goedgekeurd  Sven Vlassenroot	Gelezen en goedgekeurd  Senne Deboeure

## BESTANDSINFORMATIE

Bestandsnaam	P.013514_Sluisverkeer Interwaas_Summary.docx
Laatst opgeslagen	19/01/2021



# INHOUD

<b>1. Inleiding</b>	<b>2</b>
<b>2. Definities</b>	<b>3</b>
<b>3. Inventarisatiefase</b>	<b>5</b>
<b>4. Maatregelencatalogus</b>	<b>8</b>
<b>5. Oplossingsscenario's</b>	<b>11</b>
5.1 2 scenario's – 2 tijdshorizonten	11
5.1.1 Fase 1: sluiptverkeer woonwijken	11
5.1.2 Fase 2: sluiptverkeer gewestwegen	11
5.1.3 Randvoorwaarden	12
5.1.4 Overzicht	15
5.2 Oplossingsmatrix	17
<b>6. Kaartenbundel</b>	<b>18</b>
<b>7. Actieplan</b>	<b>20</b>
7.1 Organisatorische aspecten	20
7.1.1 Overlegstructuur en procedures	20
7.1.2 Ondersteunende (zachte) maatregelen	21
7.2 Infrastructurele oplossingen	21
7.3 ANPR oplossing	25
7.4 Monitoring & evaluatie	25

# 1. INLEIDING

Het Waasland wordt geconfronteerd met toenemende verkeersstromen op het onderliggend wegennet, zowel parallel aan de snelwegen E17 en E34 (west-oost) als op de verbindingen tussen beide snelwegen en de Waaslandhaven (noord-zuid). De problematiek van sluipverkeer stelt zich zowel in woonwijken als op gewestwegen. Om de veiligheid en de leefbaarheid in de verschillende (deel)kernen te kunnen vrijwaren, willen de gemeenten die verenigd zijn in de intercommunale Interwaas een overkoepelend systeem uitrollen om doorgaand verkeer (personen- en vrachtverkeer) te kunnen onderscheiden van bestemmingsverkeer en het doorgaand verkeer te kunnen verplichten om bepaalde voorkeursroutes te volgen.

Na een inventarisatiefase, waarin de problemen werden gedefinieerd, aandachtspunten werden geïdentificeerd en reeds geplande of bestudeerde maatregelen werden opgelijst, werd een oplossingscatalogus opgesteld waarmee de doelstelling om sluipverkeer over het onderliggend wegennet van het Waasland tegen te gaan, te realiseren. In een derde fase werden maatregelen voorgesteld, algemene en voor diverse locaties, en ingedeeld in 2 fasen (kortere en langere termijn). Tot slot worden die maatregelen vertaald in een actieplan. Daarnaast werd een intentieverklaring opgesteld.

Daarbij wordt niet uitsluitend gefocust op vrachtverkeer, maar ook op personenwagens. Op de kortere termijn wordt de nadruk gelegd op het weren van sluipverkeer door de woonwijken. Het lange afstandsverkeer met bestemming of herkomst in het Waasland wordt bij voorkeur via de doorgaande gewestwegen afgewikkeld. Op langere termijn wordt naar de dubbele kamstructuur toegewerkt, zoals voorgesteld in het vrachtroutenetwerk. Daarbij is het de bedoeling dat verkeer over langere afstand maximaal via het hoofdwegennet wordt afgewikkeld.

De maatregelen die worden voorgesteld omvatten zowel reeds uitgevoerde ingrepen als meer toekomstgerichte maatregelen. Zoals beschreven in de scenario's omvat het stappenplan twee fasen:

**Eerste fase:** Deze omvat uitgevoerde maatregelen en uit te voeren maatregelen op korte termijn (binnen de 1 tot 2 jaar)

**Tweede fase:** Deze omvat uit te voeren maatregelen (al dan niet beslist beleid) en meer toekomstgerichte maatregelen. Deze omvat maatregelen die minimaal 2-3 jaar nodig hebben vooraleer deze operationeel zijn; maar evenzeer een realisatietijd kunnen omvatten tot 10 jaar.

De bedoeling is om aan het eind van dit proces tot een **samenwerkingsovereenkomst** te komen tussen de verschillende betrokken partijen, aangezien de voorgestelde maatregelen impact hebben buiten het eigen grondgebied of netwerk.



## 2. DEFINITIES

Om het onderscheid te kunnen maken tussen bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer en sluijverkeer, moeten we deze drie soorten verkeersstromen scherp kunnen definiëren. We hernemen daartoe de definities zoals opgenomen in de intentieverklaring.

### **Sluijverkeer**

In de studie "Sluijverkeer in de zuidostrand van Antwerpen" (Arckus & MOW) worden een bottom-up en een top-down definitie gegeven:

Volgens de bottom-up benadering is sluijverkeer: "De ervaren overdruk van doorgaand verkeer in een gebied of route ten gevolge van problemen in de ruimtelijke-, de infrastructurale- of de verplaatsingscontext".

Volgens de top-down benadering is sluijverkeer: "verkeer dat wegen met een verbindende of een verzamelende functie vermijdt om een route te volgen op wegen met een lager functieniveau".

Sluijverkeer kan daarnaast zowel om doorgaand verkeer als om bestemmingsverkeer zijn.

Doorgaand verkeer is sluijverkeer zodra het de snelweg vroeger verlaat dan via de gepaste afrit in functie van de bestemming (of tussenstop). Vaak gebeurt dat wanneer op het hoofdwegennet file ontstaat, als gevolg van een calamiteit, wegenwerken of simpelweg de verkeersdrukke. Wanneer de verkeersdrukke frequent aanleiding geeft tot files, en we dus spreken van structurele files, wordt de sluijroute snel de gewoonteroute en volgt men deze ook wanneer er geen aanleiding is op het hoofdwegennet.

Bestemmingsverkeer is sluijverkeer als, in plaats van de gewenste route te volgen, door woonwijken, via schoolomgevingen of andere hindergevoelige locaties gereden wordt. Bestuurders kunnen voor een sluijroute kiezen vanuit een reële of gepercipieerde tijds winst, vanuit het verlangen om in beweging te blijven en wachtrijen of verkeerslichten te vermijden of uit gewoonte.

### **Bestemmingsverkeer**

Bestemmingsverkeer is lokaal verkeer dat gewenst en toegelaten is. Verkeer is bestemmingsverkeer in de onmiddellijke omgeving van herkomst en bestemming. Daarbuiten (daartussen) is het doorgaand verkeer. Het gaat om verplaatsingen met een herkomst (vertrekpunt) of bestemming (tussenstop of einddoel) op het grondgebied van een (of meer) van de Interwaas gemeenten. Het kan gaan om inwoners, werknemers, leveranciers, bezoekers, toeristen, koeriers,..

Bestemmingsverkeer moet gebruik kunnen maken van het onderliggend wegennet. Voor korte verplaatsingen kan dat voor de volledige route, voor langere afstanden bij voorkeur enkel tussen de herkomst of bestemming en het gepaste snelwegcomplex.

Voor het grondgebied van de gemeenten die behoren tot Interwaas moet deze definitie nog scherper worden gesteld.

De Waaslandhaven is een erg grote attractiepool, met rechtstreekse aansluitingscomplexen op het hoofdwegennet. Verkeer van of naar het havengebied moet via het hoofdwegennet verlopen tot aan die complexen.

Het grondgebied van de Interwaas-gemeenten is in 3 grote zones in te delen: ten noorden van de E34 (voornamelijk Waaslandhaven), tussen de snelwegen E34 en E17 en ten zuiden van de E17. Bestemmingsverkeer moet in relatie tot een van die 3 zones gezien worden. Ter illustratie: verkeer vanuit Temse naar de Waaslandhaven moet via E17 – R1 – E34 verlopen, aangezien dit voor de zone tussen de snelwegen wordt beschouwd als doorgaand verkeer.

### **Doorgaand verkeer**

Verkeer dat het gebied van Interwaas als geheel, of een van de 3 grote zones zoals hierboven gedefinieerd, doorkruist, zonder er een bestemming te hebben. Het gaat om verkeer over lange en/of korte afstand, ongeacht de richting, bijvoorbeeld tussen Gent en Antwerpen, tussen de kust en Limburg, tussen de Franse grens en de (Waasland)haven, ... Doorgaand verkeer moet afgewikkeld worden via het hoofdwegenet. Doorgaand verkeer heeft geen oorsprong of bestemming in het Waasland of doorkruist een van de 3 grote zones zonder er een bestemming te hebben.

### **Studiegebied**

Het studiegebied omvat de gemeenten behorende tot Interwaas.

### **Ruimer gebied**

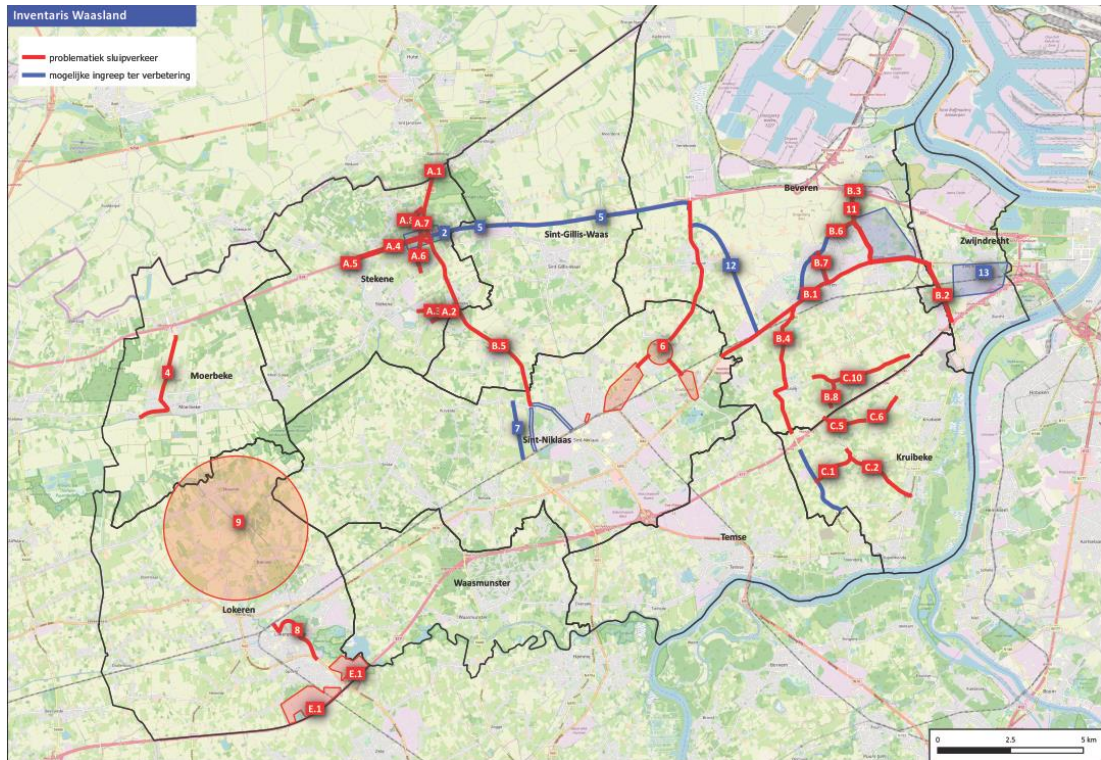
Het ruimer gebied of impactgebied omvat de omgeving ruimer dan het studiegebied waarbij maatregelen genomen in het studiegebied een impact kan hebben buiten het studiegebied.

De sleutel om een goed onderscheid te kunnen maken, ligt in het definiëren van de gewenste routes. Aangezien het niet realistisch is om voor elke mogelijke herkomst en bestemming de gewenste route te definiëren, gaat het vooral om het definiëren van netwerken waar bepaalde verkeersstromen gewenst zijn, en waar dat minder het geval is. De basis is de wegencategorisering waarbij de lokale wegen type III enkel bedoeld zijn voor bestemmingsverkeer, en de hogere categorieën in verschillende mate bedoeld zijn voor doorgaand verkeer (geen herkomst of bestemming in die straat).

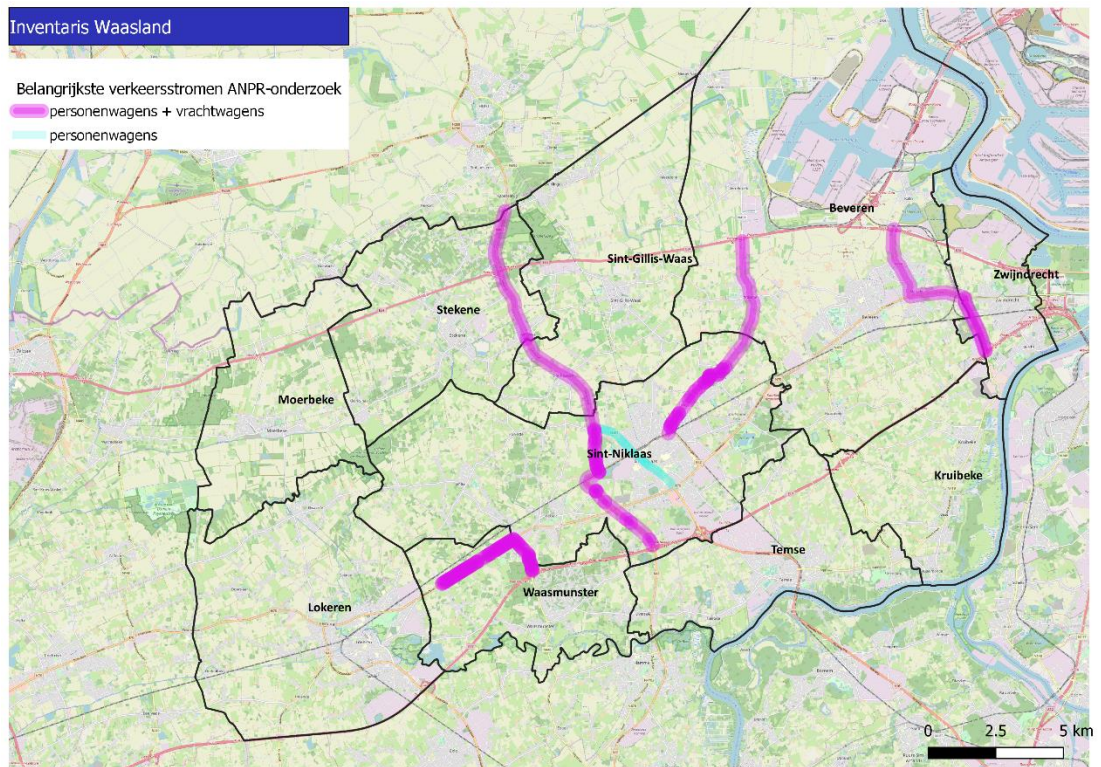
### 3. INVENTARISATIEFASE

De inventarisatiefase omvatte het verzamelen van basisgegevens, het bevragen van gemeenten en politiediensten m.b.t. knelpunten, het uitvoeren van een herkomstbestemmingsonderzoek d.m.v. ANPR camera's en het in kaart brengen van de relevante gegevens die daaruit naar boven kwamen.

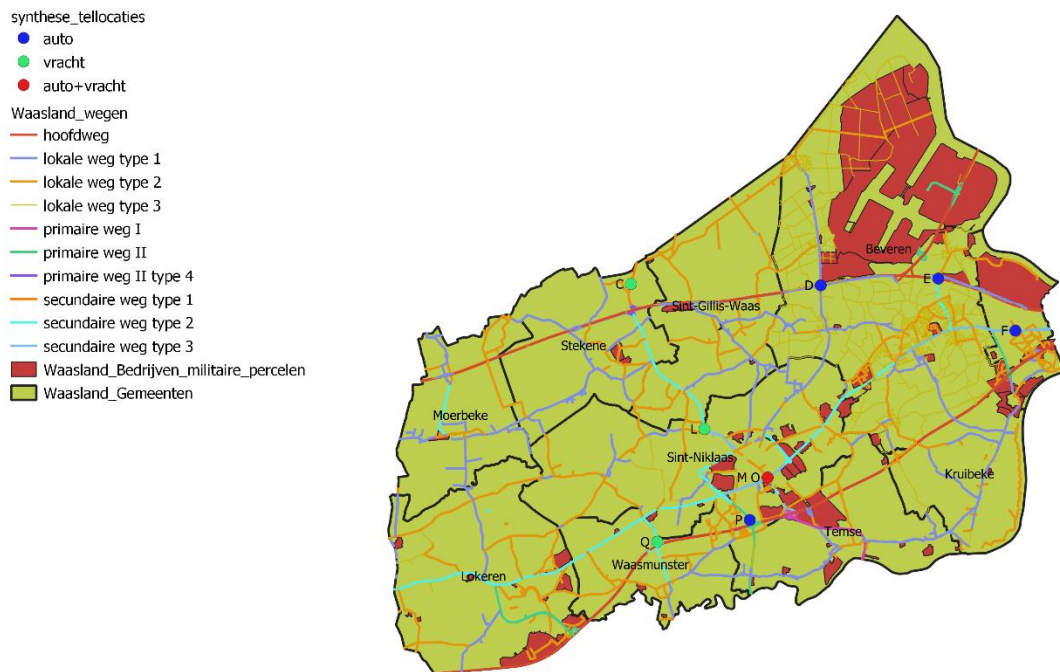
Onderstaande figuren geven de neerslag weer van die fase. Verdere toelichting is te vinden in de nota m.b.t. deze fase.



Figuur 1: inventaris bevraging gemeenten & politiezones & workshop



Figuur 2: resultaat HB-onderzoek (Signco - Tractebel 2019)

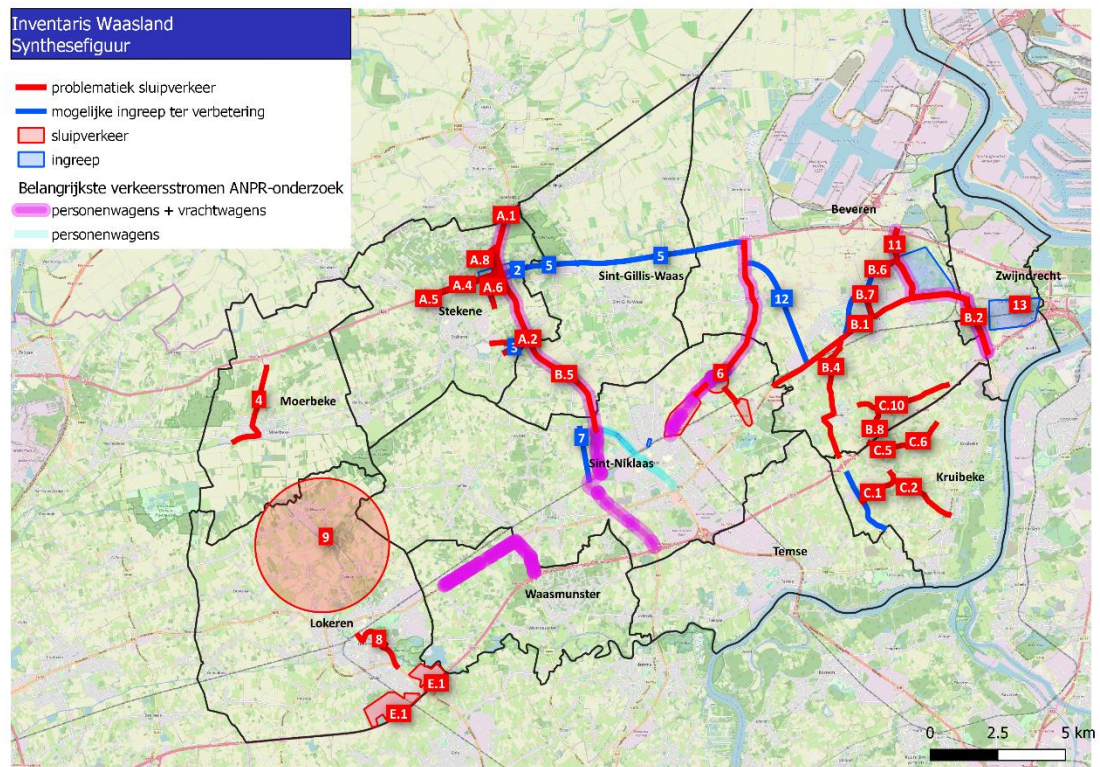


Figuur 3: Synthese analyse tellocaties (Tractebel, 2019)

Wanneer de tellocaties met het hoogste aantal personenverkeer per uur en het grootste aandeel vrachtverkeer per uur worden uitgezet op het Wase projectgebied, kan geconcludeerd worden dat het grootste aantal auto's zich vooral bevindt op de invalswegen naar de Waaslandhaven (Beveren), in Zwijndrecht en rond Sint-Niklaas. Het grootste aandeel vrachtverkeer beweegt zich ter hoogte van Waasmunster en tussen Sint-Niklaas en

Nederland. In de kern van Sint-Niklaas (tellocatie M en O) bevindt zich zowel veel vrachtverkeer als personenverkeer.

Op sommige locaties worden grote vrachtstromen wat gecamoufleerd (lager percentage) door grote stromen personenwagens op dezelfde plaats.



Figuur 3: Synthesefiguur Inventarisatiefase

Op de kaarten is te zien dat een groot deel, maar niet alle gerapporteerde knelpunten samenvallen met de drukste routes die met het HB-onderzoek naar boven kwamen. Op sommige locaties zorgt zelfs een kleinere hoeveelheid verkeer al voor overlast, en niet alle routes konden worden afgedekt met het HB-onderzoek.

## 4. MAATREGELENCATALOGUS

We reiken een maatregelencatalogus aan, zodat per locatie of omgeving de gepaste maatregelen geselecteerd kunnen worden om het sluipverkeer te ontmoedigen of volledig te weren. Daarnaast worden ook omkaderende maatregelen voorgesteld: acties op vlak van mobiliteitsbeleid, communicatie en coördinatie van werken en evenementen.

De maatregelen zijn onderverdeeld in deze categoriën:

- Infrastructurele maatregelen
  - Signalisatie
  - Weginrichting (gemengd verkeer)
  - Fietsinfrastructuur (& -netwerk)
  - Circulatiemaatregelen
  - Snelheidsremmende maatregelen
  - Kruispuntoplossingen
  - Openbaar vervoer
- ICT / ITS oplossingen
  - Dynamische signalisatie
  - Verkeerslichten
  - GPS
  - ANPR
  - ITS vrachtverkeer
  - ITS openbaar vervoer

## Matrix catalogus sluipverkeer

### Toepassingsgebied

	Effectiviteit	Efficiëntie	Haalbaarheid	TOTAAL	Doelgroep	Effect
<b>Zachte maatregelen</b>						
Mobiliteitsbeleid	3	3	4	10	personen & vracht	Modal shift & routekeuze
Communicatie	4	3	5	12	personen & vracht	Modal shift & routekeuze
Coördinatie	5	4	5	14	personen & vracht	Modal shift & routekeuze
<b>Infrastructurele oplossingen</b>						
Signalisatie						
Borden	4	5	5	14	personen en/of vracht	routekeuze, minder hinder
Markeringen	4	5	5	14	personen en/of vracht	minder hinder
<b>Gemengd verkeer</b>						
Shared space	5	4	3	12	personen en/of vracht	Modal shift & routekeuze
Fietssugestiestroken	4	5	5	14	personen en/of vracht	Modal shift & routekeuze
Fietsstraten	5	5	4	14	personen en/of vracht	Modal shift & routekeuze
Kwaliteit fietspaden	4	3	3	10	personenverkeer	Modal shift
Circulatiemaatregelen	5	5	4	14	personen en/of vracht	routekeuze & minder hinder
Snelheidsremmende maatregelen	4	5	4	13	personen en/of vracht	routekeuze & minder hinder
Kruispuntoplossingen	4	4	3	11	personen en/of vracht	routekeuze
Openbaar vervoer	3	2	2	7	personenverkeer	modal shift

## Matrix catalogus sluipverkeer

### Toepassingsgebied

	Effectiviteit	Efficiëntie	Haalbaarheid	TOTAAL	Doelgroep	Effect
<b>ICT/ITS oplossingen</b>						
Dynamische signalisatie	3	4	5	12	personen en/of vracht	routekeuze
Verkeerslichten	5	4	3	12	personen en/of vracht	routekeuze & minder hinder
GPS	5	5	4	14	personen en/of vracht	routekeuze
ANPR	5	4	2	11	personen en/of vracht	routekeuze & minder hinder
ITS vrachtverkeer	4	3	3	10	vrachtverkeer	routekeuze & minder hinder
ITS openbaar vervoer	3	4	4	11	personenverkeer	modal shift



## 5. OPLOSSINGSCENARIO'S

### 5.1 2 scenario's – 2 tijdshorizons

Uit de workshops is gebleken dat in eerste instantie verkeer met herkomst of bestemming in het Waasland, maar dat van of naar een locatie buiten het Waasland komt/rijdt, en daarvoor de gewestwegen die het Waasland doorkruisen gebruikt, niet ongewenst is. Dat wordt beschouwd als lokaal verkeer. In een latere fase is het de wens om ook die stromen maximaal via het hoofdwegennet af te wikkelen.

Hieruit komen 2 scenario's naar voren: een korte termijnsceario waarbij vooral gefocust wordt op het doorgaand verkeer met de bedoeling om dat op het hoofdwegennet te houden, en een lange termijnsceario waarbij ook het lokale verkeer met herkomst of bestemming buiten het Waasland maximaal naar het hoofdwegennet wordt verwezen.

Door met een verschillende tijdshorizon te werken, is een evolutie mogelijk in de implementatie van maatregelen. De maatregelen die meer middelen, meer overleg en voorbereiding vergen, worden vooraf gegaan door minder complexe ingrepen die op kortere termijn kunnen worden gerealiseerd.

#### 5.1.1 Fase 1: sluipverkeer woonwijken

In eerste instantie is het de bedoeling om sluipverkeer te weren uit de woonwijken (lokale wegen). Daar is typisch enkel bestemmingsverkeer gewenst. Verkeer over langere afstand wordt op die manier aangemoedigd om op wegen van hogere categorie te blijven, die daarvoor bedoeld zijn. Om het verkeer via de gewestwegen te faciliteren, moeten infrastructurele ingrepen die verkeer via deze assen kunnen ontmoedigen, vermeden worden.

Maatregelen voor dit scenario kunnen over het algemeen op het lokale niveau beslist en uitgevoerd worden. Overleg tussen gemeenten is vooral noodzakelijk voor maatregelen in de nabijheid van de gemeentegrenzen, waar een impact op de buurgemeente verwacht kan worden.

##### **Doorstroming via woongebieden verminderen**

Deze maatregelen moeten er bij implementatie van fase 2 voor zorgen dat doorgaand verkeer niet (opnieuw) de vlucht neemt naar de woonwijken om de maatregelen op gewestwegen te omzeilen. Op de korte termijn moeten ze doorgaand verkeer naar de grote assen (gewestwegen) doen uitwijken.

#### 5.1.2 Fase 2: sluipverkeer gewestwegen

Uiteindelijk is de betrachting om sluipverkeer over lange afstand uit het Waasland te weren. Verplaatsingen waarvoor een route via het hoofdwegennet beschikbaar is, worden als ongewenst beschouwd op het onderliggend wegennet.

In dit scenario wordt verder gebouwd op het vorige scenario, maar worden maatregelen geïmplementeerd die een grotere draagwijdte hebben en meer overleg en afstemming vragen. De invoering van de gemeente-overschrijdende, zonale tonnagebeperving is daar al een voorbeeld van.

In dit scenario is het nemen van ontradende, infrastructurele maatregelen op de gewestwegen zelf ook mogelijk. Het is immers de bedoeling dat het verlaten van de snelwegen om via het onderliggende wegennet te rijden, niet rendeert ten opzichte van de route via het hoofdwegennet.

### **Pilootfase voor verdere ingrepen**

De eerste fase kan ook gebruikt worden als pilootfase voor ingrepen uit fase 2. De ingrijpende maatregelen kunnen door middel van tijdelijke opstellingen geëvalueerd worden op het vlak van mogelijke ongewenste neveneffecten en doeltreffendheid.

## **5.1.3 Randvoorwaarden**

### **Rol van Interwaas**

Interwaas neemt, naast de Vervoersregio, een coördinerende rol op zich om de maatregelen op grondgebied van de verschillende gemeenten op elkaar af te stemmen. Zowel in de planningsfase als na implementatie door een monitoringsysteem op te zetten met regelmatige tellingen en observaties.

Nog meer dan in de vervoerregio moet Interwaas het platform zijn voor het uitwisselen van best-practices en het coördineren van de handhaving.

### **Monitoring**

Om de doeltreffendheid van de genomen maatregelen te kunnen evalueren, en negatieve neveneffecten te kunnen detecteren, moet een monitoringcampagne opgezet worden waarbij op regelmatige basis de verkeersstromen in beeld gebracht worden door middel van tellingen en herkomst-bestemmingsonderzoek.

Wanneer ongewenste verschuivingen worden vastgesteld, moeten bijkomende maatregelen genomen worden op de betreffende locaties.

Daarnaast moeten de geregistreeerde inbreuken opgevolgd worden. Indien meerdere overtredingen gelinkt kunnen worden aan bepaalde bedrijven, lokaal of extern, moet contact opgenomen worden om de bedrijven, hun chauffeurs en leveranciers te sensibiliseren. Daarbij kunnen de haven (Port of Antwerp) en VOKA waardevolle partners zijn.

### **Impact van infrastructuurwerken in de omgeving**

De komende jaren zal het Waasland omringd worden met diverse grotere infrastructuurwerken. We sommen de voornaamste op.

- Werken linkeroever R1
- Werken knoop zuid R1
- Ontsluiting Waaslandhaven aan E34 (nieuw complex)
- Werken R4 (gent)

Sommigen van deze werken zijn reeds gestart en kennen een doorlooptijd tot ongeveer 2027. Dit wil zeggen dat het Waasland minimaal 5 jaar geconfronteerd zal worden met infrastructuurwerken die aanleiding kunnen geven tot verhoogd sluipverkeer.

Deze ingrepen vragen enerzijds een snelle inpassing van bepaalde maatregelen om het sluipverkeer te beperken, anderzijds zal er ook een dialoog en wisselwerking moeten worden opgezet om bijvoorbeeld afwikkeling van verkeer via andere routes (afwijkend van het hoofdwegennet) toe te laten in geval van calamiteiten, en er eveneens voor te zorgen dat bedrijven binnen het Waasland zo min mogelijk schade oplopen door beperkte of moeilijke bereikbaarheid.

De komende 5 à 6 jaar ondergaat de snelweginfrastructuur op Linkeroever een grondige metamorfose, met een rechtstreekse impact op de ontsluiting van de gemeenten Zwijndrecht en Beveren – Melsele en ook op die van de Waaslandhaven. De verwachting is dat de doorstroming op het hoofdwegennet daardoor gevoelig verbetert, door het verminderen van de structurele files en vooral door het verminderen van het aantal calamiteiten met file tot gevolg. Mede als gevolg van deze werken, kiezen we voor een gedifferentieerde aanpak op

korte en lange termijn, waarbij het lange termijnsценario niet vroeger wordt gerealiseerd dan het moment waarop de werken op snelwegniveau afgerond zijn.

### **Vervoerregio's**

Bij de uitvoering van het actieplan zal eveneens een duidelijke afstemming nodig zijn aangaande de visie en de scope van de vervoerregio's actief in het Waasland.

### **Herziening van de wegcategorisering**

De wegcategorisering wordt momenteel geëvalueerd en herzien. Dat wil zeggen dat niet noodzakelijk aan de bestaande categorisering vastgehouden wordt. Bij de herziening zal rekening gehouden worden met het huidige functioneren van de assen in de praktijk, naast de huidige categorisering. Er wordt een rasterstructuur naar voor geschoven, met op het laagste niveau een boomstructuur om sluipverkeer te vermijden.

Het verschil met de huidige categorisering is dat momenteel ook op secundair niveau een boomstructuur wordt nagestreefd. In de nieuwe categorisering zou dat minder het doel zijn. Het belangrijkste element voor deze studie is het oordeel of een maasverkleining via een lager niveau tussen de snelwegen E17 en E34 noodzakelijk is. Indien tussen de R4 en de R1 een extra verbinding vastgelegd wordt voor in geval van calamiteiten op het hoofdwegennet, is de as R42 – N403 het meest voor de hand liggend. Het is duidelijk dat vanuit deze studie tegen dergelijke maasverkleining geadviseerd wordt.

### **Vrachtrouten netwerk**

Tot nu toe werd het vrachtrouten netwerk niet bekrachtigd op Vlaams niveau. In onze scenario's baseren we ons op dit netwerk als basis voor het lange termijnsценario met de dubbele kamstructuur. Het is daarom raadzaam om dat netwerk op niveau van het Waasland (Interwaas) te bekrachtigen of verder te hanteren in de regionale en lokale mobiliteitsplannen.

### **Regelend kader omtrent sluipverkeer**

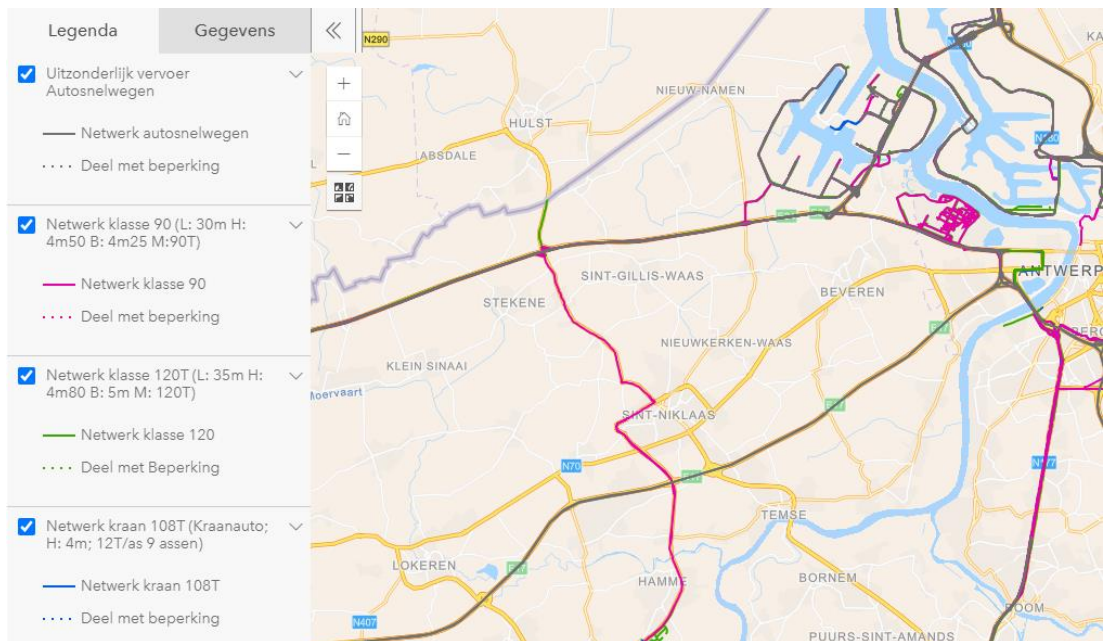
Inzake handhaving ontstaan er mogelijke onduidelijkheden omdat bijvoorbeeld sluipverkeer niet bestaat in de wegcode. . In de wegcode is er zo enkel sprake van 'plaatselijk verkeer' of 'plaatselijke bediening.' De handhaving dient afgestemd te worden op deze huidige regelgeving en kan zo mogelijk ontoereikend zijn om bepaalde maatregelen effectief in te zetten. Dit vraagt de bereidheid van de stakeholders om creatief na te denken hoe de huidige regelgeving doorbroken kan worden en hoe hierover afstemming kan gebeuren naar de hogere overheden toe.

De politiezone Sint-Niklaas hanteert momenteel al een werkbare methode waarbij vrachtwagens o.b.v. de vrachtbrief gecontroleerd worden op hun herkomst en bestemming. Indien geen van beide binnen de zone ligt, kan geverbaliseerd worden, aangezien het dan niet om plaatselijk verkeer gaat.

### **Uitzonderlijk vervoer**

Bij het nemen van maatregelen op de gewestwegen, moet rekening gehouden worden met het netwerk voor uitzonderlijk vervoer. Speciale konvooien mogen niet van deze reismogelijkheden afwijken, tenzij voor de 'last mile' om hun uiteindelijke bestemming te bereiken. De maatregelen die op deze routes worden genomen, mogen de passage van dergelijke transporten dus niet verhinderen (tenzij het om wegneembare infrastructuur gaat). Het aanpassen van de routes voor uitzonderlijk vervoer kan enkel in overleg met de Vlaamse overheid (MOW dienst uitzonderlijk vervoer) en de vervoerregio.

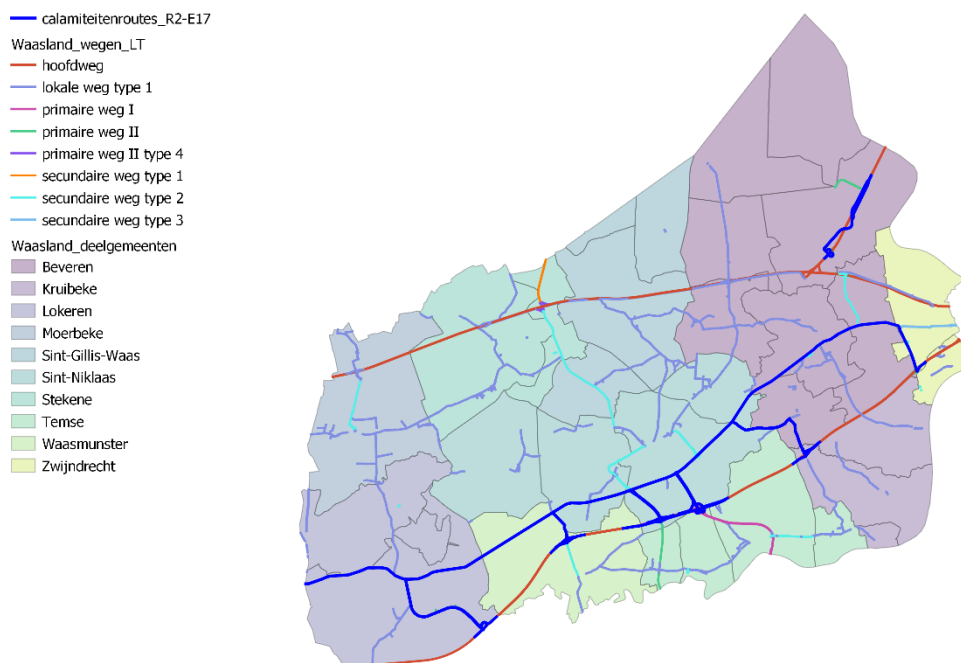
Op onderstaande figuur is te zien dat het tussen de E34 en de E17 enkel voor de route via Sint-Niklaas en Kemzeke (N41 – R42 – N403) gaat. Op de grondgebieden van Beveren en Zwijndrecht gaat het om de ontsluiting van de Waaslandhaven naar de E34 en de R2.



Figuur 4: Huidig netwerk voor uitzonderlijk vervoer (bron: website AWW)

### Calamiteitenroute

De calamiteitenroute, dat is de reisweg die d.m.v. gele bordes met een letter gesignaleerd is om als omleidingsroute te dienen bij calamiteiten op de E17, loopt via de N70 en de verbindingen tussen de snelwegcomplexen en deze parallelle as. Daarvoor geldt hetzelfde voorbehoud als voor het netwerk voor uitzonderlijk vervoer, met het verschil dat de calamiteitenroute niet vooraf verkend wordt, maar dus te allen tijde beschikbaar moet zijn als omleidingsroute voor het snelwegverkeer.



Figuur 5: Calamiteitenroutes E17 & R2

## 5.1.4 Overzicht

	Fase 1	Fase 2
<b>DOEL</b>		
<b>Strategie</b>	Combinatie van zachte en infrastructurele maatregelen: koppelen van duidelijke beleidskeuzes aan de meest <b>haalbare</b> infrastructurele maatregelen om woonwijken minder interessant te maken voor doorgaand verkeer en bestuurders te informeren over lokale regelgeving	Combinatie van zachte en infrastructurele maatregelen: koppelen van duidelijke beleidskeuzes aan de meest <b>wenselijke</b> infrastructurele maatregelen voor het beïnvloeden van verkeersstromen
<b>Termijn</b>	1 – 2 jaar	2 – 5 jaar
<b>Resultaat</b>	Minimaliseren van de impact van <b>doorgaand</b> vracht- en personenverkeer op woonkernen door afwikkeling op wegen van hogere categorie (gewestwegen), door snelheidsreductie en ontradend effect	Minimaliseren van de impact van <b>doorgaand en lokaal</b> vracht- en personenverkeer op woonkernen door afwikkeling op wegen van hogere categorie (autosnelwegen), door snelheidsreductie en ontradend effect
<b>Doelgroep</b>	Doorgaand personen- & vrachtverkeer	
<b>WAT</b>		
<b>Maatregelen</b>	<b>Zachte maatregelen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobiliteitsbeleid / communicatie / coördinatie</li> </ul> <b>Infrastructurele maatregelen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Signalisatie (waaronder tonnagebeperking)</li> <li>• Snelheidsremmende maatregelen</li> <li>• Gemengd verkeer (waaronder fietssuggestiestroken)</li> </ul>	<b>Zachte maatregelen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobiliteitsbeleid / communicatie / coördinatie</li> </ul> <b>Infrastructurele maatregelen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Circulatiemaatregelen (waaronder selectieve toegang)</li> <li>• Kruispuntoplossingen</li> </ul>
<b>Locaties</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sint-Gillis-Waas</b> (woonkern Sint-Pauwels)</li> <li>• <b>Stekene</b> (woonkern Kemzeke, Drieschouwen)</li> <li>• <b>Lokeren</b></li> <li>• <b>Beveren</b> (woonkern Vrasene)</li> <li>• <b>Sint-Niklaas</b> (woonkern Nieuwkerken-Waas, Vijfstraten)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Zwijndrecht</b> (woonkernen ten noorden en zuiden van de N70)</li> <li>• <b>Beveren</b> (kalishoek wijk en Halve Maan)</li> <li>• <b>Sint-Niklaas</b> (Watermolenwijk, centrumgebied tussen N70 en R42)</li> </ul>

	Fase 1	Fase 2
<b>HOE</b>		
<b>Schaalniveau</b>	Regionaal (gemeenten Interwaas) + beleidsniveaus en -organen	Regionaal (gemeenten Interwaas) + beleidsniveaus en -organen
<b>Inzet</b>	Implementatie: beperkte investeringen Handhaving: arbeidsintensief (hoge kost)	Implementatie: hoge(re) investeringen Handhaving: beperktere kost
<b>Communicatie</b>	Lokaal: aangekondigde handhaving vanuit politiediensten / gemeentelijke website of infoblad	Lokaal
<b>Financiering</b>	Lokaal	Lokaal + regionaal
<b>Handhaving</b>	Intensief (lokale politie / controles)	Minder intensief?
<b>ARGUMENTATIE</b>		
<b>Sterktes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eenvoudige implementatie</li> <li>• Kostenefficiënt</li> <li>• Snelle realisatie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doeltreffend om wijzigingen in verkeersstromen teweeg te brengen</li> <li>• Grotere zekerheid op slagen t.o.v. signalisatie</li> </ul>
<b>Risico's</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen juridische bescherming</li> <li>• Geen fysieke barrière</li> <li>• negatie door weggebruikers</li> <li>• Afwikkeling van het probleem naar buurgemeenten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grote investeringskost</li> <li>• Langere doorlooptijd procedures</li> <li>• Verschuiving naar omliggende lokale wegen</li> <li>• Aandacht nodig voor bereikbaarheid lokale handelaars</li> </ul>
<b>Risicobeperking</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strengere handhaving door (lokale) politie</li> <li>• Optimale <b>communicatie</b> tussen gemeenten en beleidsniveaus</li> <li>• Belang van goede monitoring</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede communicatie en betrokkenheid om maatschappelijk draagvlak te creëren</li> <li>• Optimale <b>coördinatie</b> tussen gemeenten en beleidsniveaus</li> <li>• middellange termijnplan na evaluatie van scenario 1</li> </ul>

## 5.2 Oplossingsmatrix

Oplossing	Sluipverkeer gewestwegen	Sluipverkeer woonwijken	Sluipverkeer parallelwegen	Sluipverkeer haven	Verkeer NL-E34	Vrachtverkeer woonwijken
Signalisatie: borden	0	+	+	+	+	++
Signalisatie: markeringen	0	+	+	0	0	+
Shared space	-	++	0	-	-	+
Fietssuggestiestroken	0	+	+	0	0	0
Fietsstraat	-	++	-	-	-	++
Circulatiemaatregelen	-	++	-	-	-	++
Nieuwe infrastructuur	+	++	+	+	+	++
Snelheidsremmende maatregelen	+	++	+	++	++	++
Kruispuntoplossingen	+	++	+	+	+	++
Dynamische signalisatie	+	0	0	+	0	0
ITS	+	0	+	+	+	++
<b>Verkeerslichtenregeling</b>						
Slimme fasering	++	++	0	+	+	+
Vraagafhankelijk	+	++	+	0	0	+
Dosereren	++	++	+	0	-	0
Rode rem	-	+	+	-	0	+

In de bovenstaande matrix is aangegeven voor de verschillende soorten maatregelen uit de maatregelencatalogus voor welke vormen van sluipverkeer ze effectief kunnen worden ingezet. De tabel helpt om de juiste soort maatregel op de juiste locatie en voor het betreffende probleem te kiezen. Er wordt een quoteringsysteem gegeven op een schaal van “++” heel effectief, over “+” effectief en “0” niet effectief tot “-” contraproductief / niet toepasbaar.

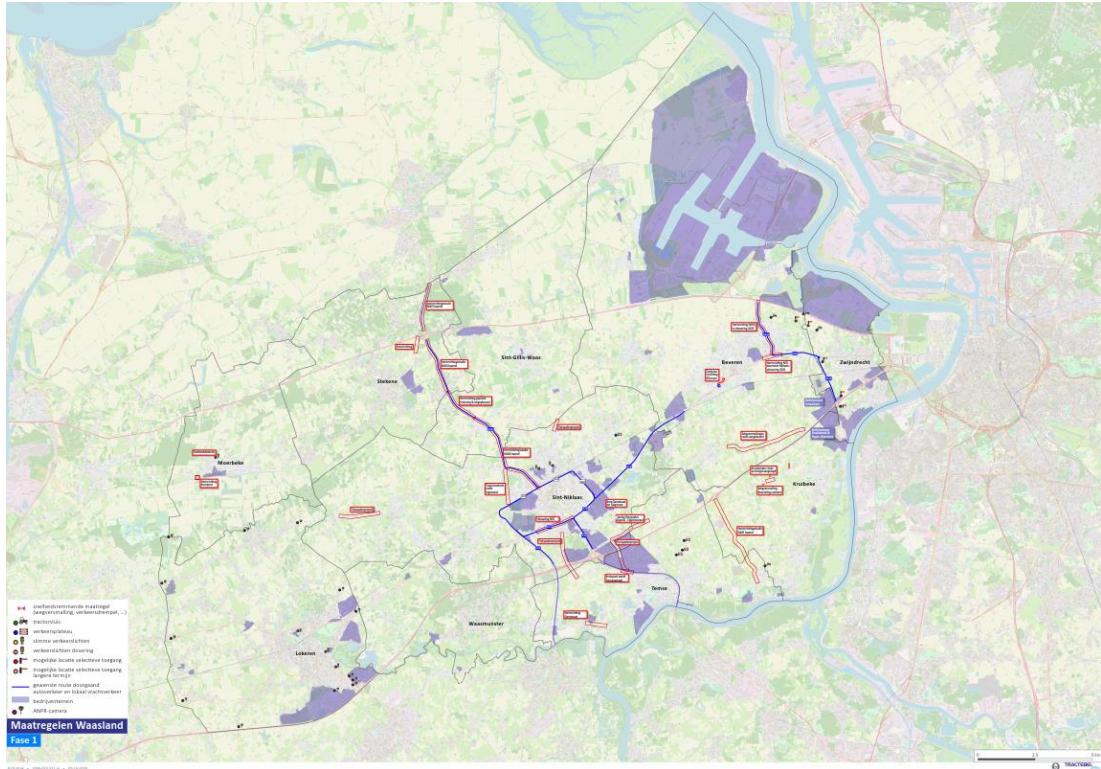
Ter herinnering, het weren van verkeer via de gewestwegen kadert in de visie op langere termijn.

## 6. KAARTENBUNDEL

De verschillende voorgestelde maatregelen werden samengevat in een kaartenbundel met enerzijds een overzicht voor het gehele Waasland en anderzijds een detailbeeld voor elke gemeente van Interwaas.

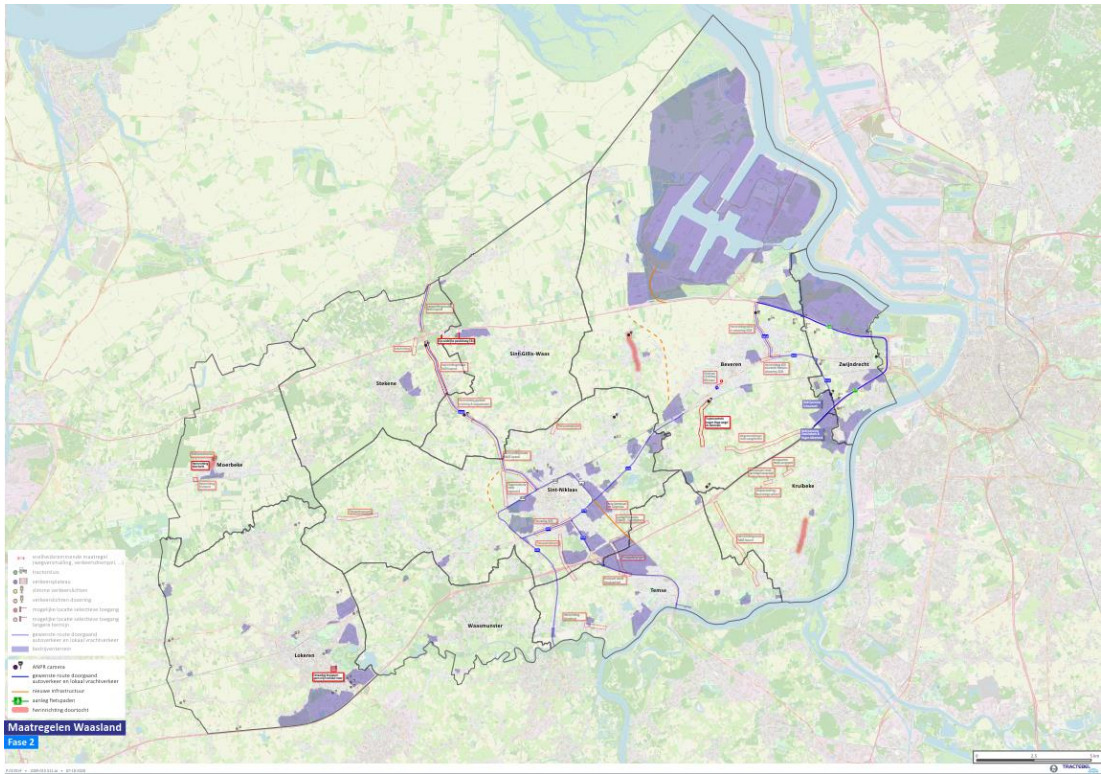
Daarnaast werd een aanzet gegeven voor een gebiedsdekkend ANPR-systeem.

Voor de originele formaten van de kaarten, verwijzen we naar de kaartenbundel zelf.

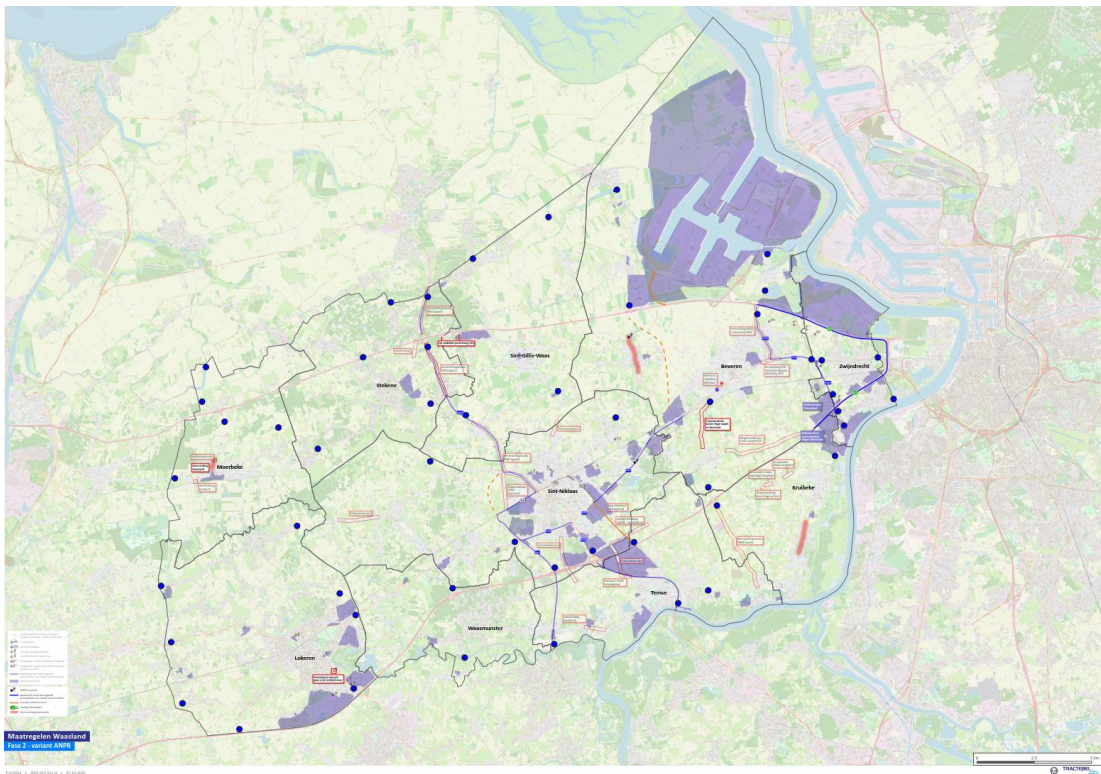


Figuur 6: overzicht maatregelen Waasland fase 1





Figuur 7: overzicht maatregelen Waasland fase 2



Figuur 8: ANPR-locaties Interwaas

## 7. ACTIEPLAN

Vooraleer het actieplan verder te concretiseren is het nodig om enkele belangrijke aspecten mee te nemen als achtergrond die de uitvoerbaarheid van actieplan kunnen beïnvloeden. Vooreerst beschrijven we kort de doelstellingen van de twee fases.

In het actieplan wordt elke maatregel zo concreet mogelijk omschreven in een maatregelentabel. Voor elke maatregel wordt getracht een timing te geven, de verantwoordelijkheden en de fase van het project.

De actoren met verantwoordelijkheden zullen minstens instaan voor ofwel:

- Het coördineren van de maatregel
- Het uitvoeren van de maatregelen
- Het financieren van de maatregel
- Maatregelen beheren of onderhouden

Elke maatregel zit al in een bepaalde fase:

- Beslissingsfase (opstart onderzoek, probleemdefiniëring)
- Studiefase (verzamelen van gegevens en het ontwikkelen van oplossingen)
- Planningsfase (uitwerken van een oplossingsstrategie)
- Uitvoeringsfase (uitvoeren van maatregelen)
- Evaluatiefase (bijsturing van de maatregelen)
- Functioneringsfase (opvolgen of beheren van de maatregelen)

Wij onderscheiden volgende categorieën van maatregelen:

- Organisatorische aspecten
- Infrastructurele aspecten

### 7.1 Organisatorische aspecten

#### 7.1.1 Overlegstructuur en procedures

Maatregel	Timing	verantwoordelijkheden	Fase
Ondertekening intentieverklaring	KT	Leden stuurgroep/werkgroep	Beslissing 2020/2021
Opzetten coördinatieplatform	KT	Leden stuurgroep/werkgroep	Beslissing 2020
Opstellen procedures	KT	Leden stuurgroep/werkgroep	Studiefase
Evalueren en verfijnen procedures	KT	Coördinatieplatform	planningsfase
Uitwerken evaluatiekader	KT	Leden stuurgroep/werkgroep	Studiefase
Evalueren en verfijnen evaluatiekader	KT	Coördinatieplatform	planningsfase

## 7.1.2 Ondersteunende (zachte) maatregelen

Maatregel	Timing	verantwoordelijkheden	Fase
Opzet coördinatie momenten	continu	Interwaas	
Opzet informatieplatform	KT	Interwaas	Beslissingsfase/ studiefase
Afstemming in lokale beleidsplannen	KT	Gemeenten	beslissingsfase
Afstemming met AWV en VVR in regionale beleidsplannen	KT	Coördinatieplatform	beslissingsfase
Uitwerken communicatiestrategie	KT	Interwaas/betrokken actoren	beslissingsfase
Oprichting communicatiecel	KT	Interwaas	beslissingsfase
Onderzoek naar haalbaarheid MCC	KT	Coördinatieplatform	beslissingsfase
Haalbaarheidsstudie verkeersmanagementsysteem	KT	CP	beslissingsfase
Lanceren RFI	KT	Interwaas	beslissingsfase
Implementatie VMS	LT	CP	beslissingsfase
Uitvoeren herkomst-bestemmingsonderzoek ontsluiting bedrijventerreinen	KT	Interwaas:CP	Beslissingsfase
Havennummering	KT	Interwaas / betrokken actoren	Studiefase

## 7.2 Infrastructurele oplossingen

Gemeente	Ingrep	Partij	Status
<b>Beveren</b>	Omkeren rijrichting Blijstraat	Gemeente	Uitvoering F1
	Tractorsluis Patrijzenstraat	Gemeente	Uitvoering F1
	Selectieve toegang Trepelandstraat	Gemeente	Uitvoering F1
	Snelheidsremmer Brielstraat	Gemeente	Uitvoering F1

Gemeente	Ingrep	Partij	Status
	Snelheidsremmer Burggravenstraat	Gemeente	Uitvoering F1
	Herinrichting N450	AWV	Uitvoering 2020
	Herinrichting N70 dortocht Melsele	AWV	Uitvoering 2021
	Wegversmallingen Heirbaan	Gemeente	Reeds uitgevoerd
	Trajectcontrole Zandstraat – Haasdonkbaan	Gemeente	Uitvoering F2
	Herinrichting doortocht Vrasene	Gemeente	Uitvoering F2
	Aanleg westelijke ontsluiting Waaslandhaven	AWV	Gepland
	Aanleg nieuwe ontsluiting Doornpark	Gemeente + AWV	Studiefase
<b>Kruibeke</b>	Verhoogde kruispunten Molenberg	Gemeente	Reeds uitgevoerd
	Herinrichting kruispunten Doorn	Gemeente	Reeds uitgevoerd
	Wegversmalling Lange Heihoekstraat	Gemeente	Uitvoering F1
	Snelheidsremmers Kerkstraat - Gauwstraat	Gemeente	Uitvoering F1
	Herinrichting N485	AWV	Studie lopende
	Herinrichting doortocht Bazel	Gemeente + AWV	Uitvoering F2
<b>Lokeren</b>	Verkeerslichtendoserin g: – N47 x N473 – N473 x N473a – N70 x Groendreef	Gemeente + AWV	Uitvoering F1
	Herinrichting kruispunt N47 x N473	AWV + gemeente	Uitvoering F2

Gemeente	Ingrep	Partij	Status
<b>Moerbeke</b>	Herinrichting kruispunt Wachtebekersteenweg – Terweststraat	Gemeente	Uitvoering F1
	VRI met snelheidsdetectie	Gemeente	Uitvoering F1
	Herinrichting doortocht	Gemeente	Uitvoering F2
<b>Sint-Gillis-Waas</b>	Herinrichting doortocht Sint-Pauwels	AWV + gemeente	Herinrichtingsstudie N403 lopend
	Herinrichting Zandstraat	AWV + gemeente	Riolerings- en wegeniswerken gepland
	Snelheidsremmer op zuidelijke parallelweg	Gemeente	Uitvoering F2
<b>Sint Niklaas</b>	Herinrichting N403	AWV	Studie lopende
	Fietspadenproject Vrouw-Mariastraat	Gemeente	Gepland
	Trajectcontrole Hoge Bokstraat	Gemeente	Reeds uitgevoerd
	Nieuwe verbinding R42 west met N403	AWV + gemeente	Studiefase
	Fietspadenproject Zwaanaardestraat	Gemeente	Gepland
	Slimme verkeerslichten:	Gemeente	Uitvoering F1
	– Begijnenstraat x Driekoningenstraat		
	– Kruising Mechelen – Terneuzenwegel		
Verhoogd kruispunt Nieuwkerkenstraat x Meesterstraat	Gemeente	Uitvoering F1	
Snelheidsremmer Vossekotstraat	Gemeente	Uitvoering F1	
Heraanleg N70	AWV	Gepland	
Knip Damstraat & Galgstraat	Gemeente	Gepland	

Gemeente	Ingrep	Partij	Status
	Fietspadenproject Eigenlo – Eigenlostraat	Gemeente	Gepland
	Fietspadenproject Dendermondse Steenweg	Gemeente	Gepland
	Aanleg oostelijke tangent	AWV	Studiefase
<b>Stekene</b>	Enrichtingsverkeer Hulsterstraat Zuid	Gemeente	Reeds uitgevoerd
	Herinrichting doortocht Kemzeke	AWV + gemeente	Herinrichtingsstudie N403 lopend
	Snelheidsremmer op zuidelijke parallelweg	Gemeente	Uitvoering F2
<b>Temse</b>	Heraanleg kruispunt N16 x Hoogkamerstraat	AWV	Uitvoering 2021
	Fietspadenproject Hoogkamerstraat	Gemeente	Gepland
	Fietspadenproject Eigenlo – Eigenlostraat	Gemeente	Gepland
	Herinrichting Gentstraat	Gemeente	Gepland
<b>Zwijndrecht</b>	Tractorsluis Bembdt	Gemeente	Uitvoering F1
	Selectieve toegang Halve Maan	Gemeente	Uitvoering F1
	Selectieve toegang Melselestraat	Gemeente	Uitvoering F1
	Selectieve toegang Lindenstraat	Gemeente	Uitvoering F1
	Selectieve toegang Schaarbeekstraat	Gemeente	Uitvoering F1

## 7.3 ANPR oplossing

Maatregel	Timing	verantwoordelijkheden	Fase
Doorlopen van evaluatieproces	KT	CP	beslissingsfase
Consultatieronde bij stakeholders	KT	Betrokken partners	beslissingsfase
Beslissing naar verdere aanpak op basis evaluatieproces en consultatieronde	KT	CP	beslissingsfase
Uitvoering haalbaarheidsstudie ANPR	KT	CP	beslissingsfase
Uitsturen van een Request for Information) Omvattend ANPR systeem	KT	CP	Beslissingsfase
Opmaak bestek ANPR (gericht op conformiteit tussen de gemeenten en hogere overheden)	KT	Gemeenten, AWW/MOW	Beslissingsfase
Opmaak bestek ANPR beheerssysteem in kader van handhaving	LT	CP	Beslissingsfase
Opmaak bestek ANPR beheerssystemen in kader van verkeersmanagement systeem	LT	CP	Beslissingsfase

## 7.4 Monitoring & evaluatie

Maatregel	Timing	verantwoordelijkheden	Fase
Uitvoering van tellingen van genomen maatregelen via klassieke methodes	KT	CP/AWW/gemeenten	beslissingsfase
Uitvoering van tellingen van genomen maatregelen via verkeersmanagementsysteem	LT		beslissingsfase