Mobiliteitsplan Sint-Niklaas 2026

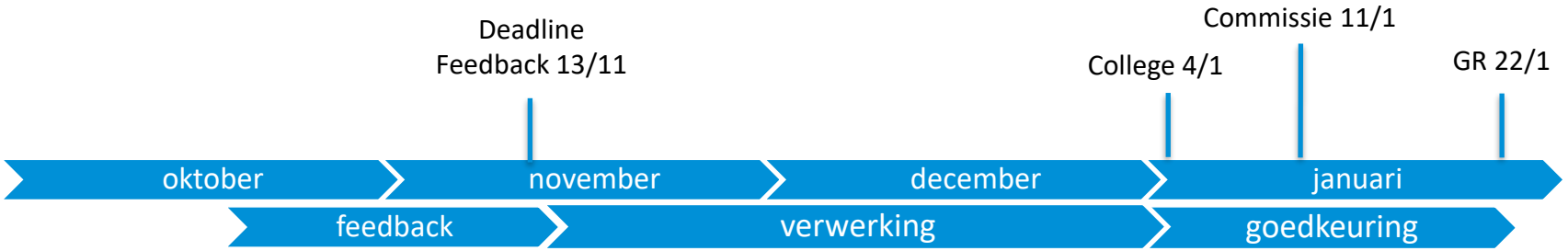
Ontwerp beleidsplan – van stadsbreed plan tot concrete impact in Belsele

Dorpsraad Belsele 15 oktober 2026



Sint-Niklaas

Timing



14/10	• Dorpsraad Nieuwkerken
15/10	•Dorpsraad Sinaai •**Dorpsraad belsele**
21/10	•Gecoro
26/10	•Personen met een beperking
27/10	•Stedelijke raad voor land- en tuinbouw
28/10	•Seniorenadviesraad •milieuraad

TRAJECT Sint-Niklaas

Brede stakeholderbetrokkenheid als fundament van het mobiliteitsplan



Bevraging bij opstart

- **Brede bevolkingsbevraging**
- **Jongerenbevraging**
- **Ondernemersbevraging**

Bredere betrokkenheid doorheen het proces

- In **thematische kennisbaden** werkten verschillende stedelijke diensten samen met externe partners rond mobiliteit, openbare ruimte, economie, onderwijs, welzijn, veiligheid en ruimtelijke ontwikkeling.
- **Regionale stakeholders** zoals De Lijn, NMBS, Infrabel, de Vervoerregio Waasland, MOW, Provincie Oost-Vlaanderen, Interwaas en mobiliteitsorganisaties leverden inhoudelijke expertise aan.
- Ook **belangenorganisaties** zoals de Fietsersbond, Voetgangersbeweging, aanbieders van deelmobiliteit, werkgeversorganisaties en de logistieke sector werden betrokken.
- De **lokale politiek** werd gedurende het volledige traject meegenomen via kennisbaden, projectstuurgroepen, commissievergaderingen en fractienota's van alle politieke partijen.
- Daarnaast werden **adviesraden, dorpsraden en maatschappelijke organisaties** geraadpleegd, waaronder de Seniorenraad, Jeugdraad, GECORO, Milieuraad, Land- en Tuinbouw,...

TRAJECT Sint-Niklaas

Opbouw mobiliteitsplan

Deel 1 – De mobiliteitsvisie van Sint-Niklaas

beschrijft de ambities van de stad op lange termijn

Deel 2 – Het ruimtelijk en verkeerskundig raamwerk

De rol van de stad binnen het Waasland, de drie toekomstplekken en de belangrijkste mobiliteitsuitdagingen vormen hierbij het vertrekpunt

Deel 3 – Wegencategorisering als fundament en relatie tot de andere netwerken

Gewenste werking van het mobiliteitssysteem en de verschillende netwerken

Deel 4 – Ondersteunende systemen

Behandelt de instrumenten die de werking van deze netwerken versterken

Deel 5 – Actieplan

Deel 6 – Management summary

TRAJECT Sint-Niklaas

Deel 1 – De mobiliteitsvisie van Sint-Niklaas



5 PRINCIPES VOOR MOBILITEIT SINT-NIKLAAS

Sint-Niklaas

KRACHTLIJN 1

Verbinden van mensen, plaatsen deelgemeenten

KRACHTLIJN 2

Actieve mobiliteit als ruggengraat van de stad

KRACHTLIJN 3

Slim gebruik van de beschikbare ruimte

KRACHTLIJN 4

Een robuust en toekomstbestendig **mobiliteitssysteem**

KRACHTLIJN 5

Leefkwaliteit en verkeersveiligheid

Tijdshorizonten in het beleidsplan

Middellange Termijn

2031 - 2036

Korte Termijn

2026 - 2031

Lange Termijn

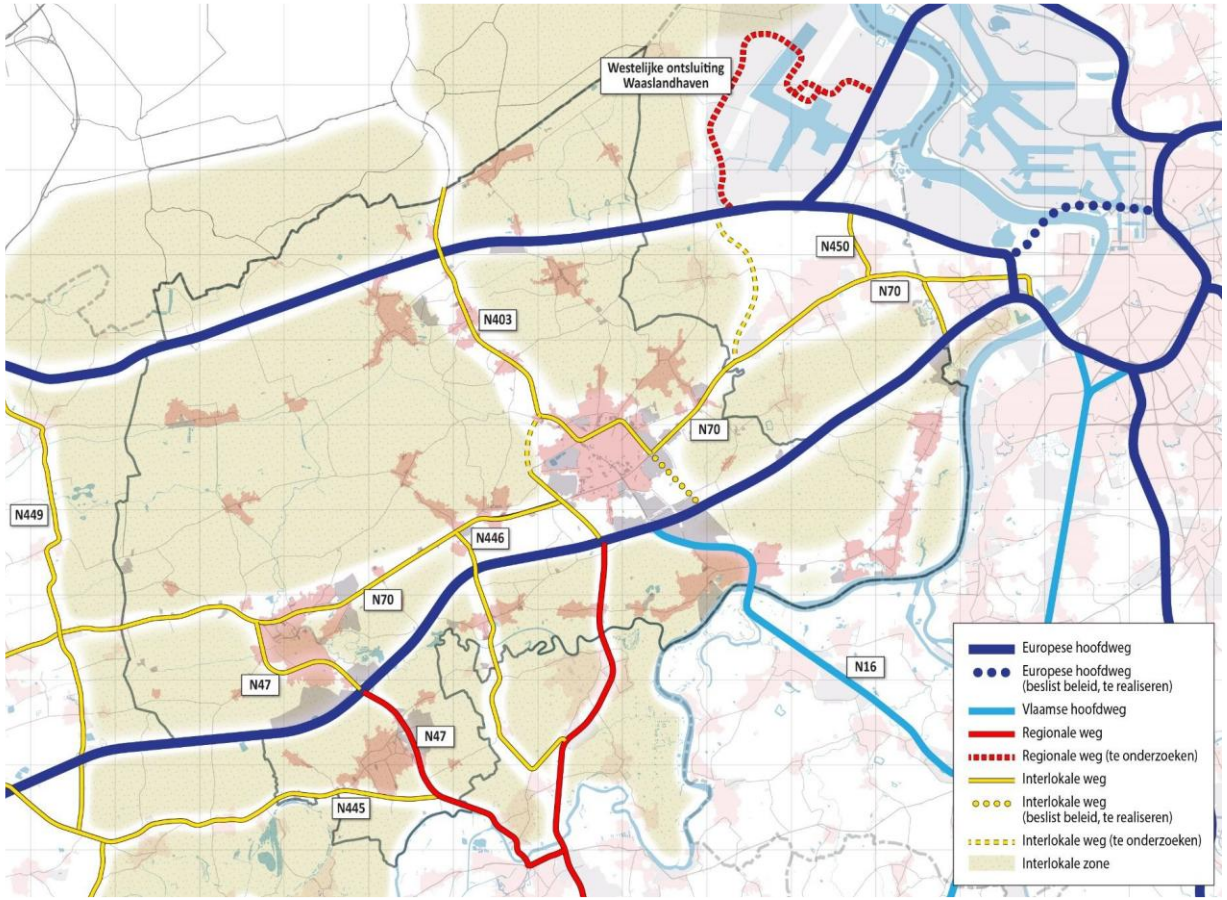
2036+

DEEL 2. HET RUIMTELIJK EN VERKEERSKUNDIG RAAMWERK



Situering netwerken en regionale context

Wegencategorisering Regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Waasland, 2024



De initiatieven vastgelegd in de wegencategorisering van de vervoerregio Waasland zijn essentieel om de regio klaar te maken voor de toekomst: ze verbeteren de verkeersveiligheid, ondersteunen economische groei en dragen bij aan een duurzamer mobiliteitssysteem

Het Regionaal Mobiliteitsplan Waasland zet in op een betere bereikbaarheid, verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit in de regio.

Enkele strategische projecten springen eruit:

- **Oostelijke Tangent Sint-Niklaas**
- **Omleidingsweg Vlijminckshoek (te onderzoeken)**
- **Verbinding N70 – E34 (Grondgebied Beveren)**

TRAJECT Sint-Niklaas

De 3 toekomstplekken

SVK-site

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

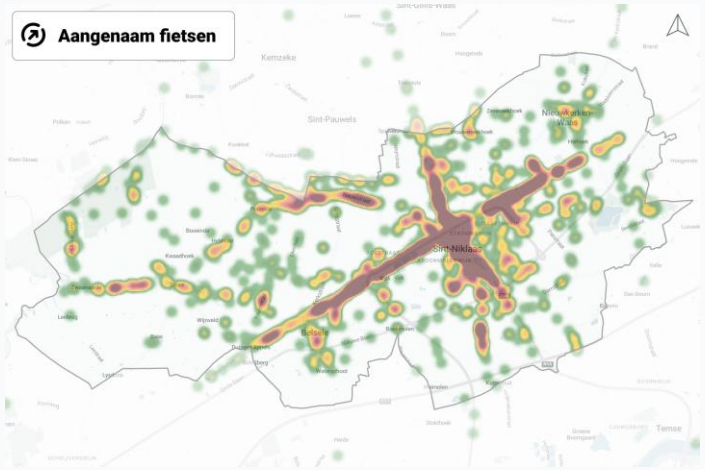
Stationsomgeving

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.

Moerlandsite

De site kan zich mogelijks ontwikkelen tot een nieuwe stadswijk waar wonen, (semi-)publieke voorzieningen en kwalitatieve publieke ruimte samenkomen

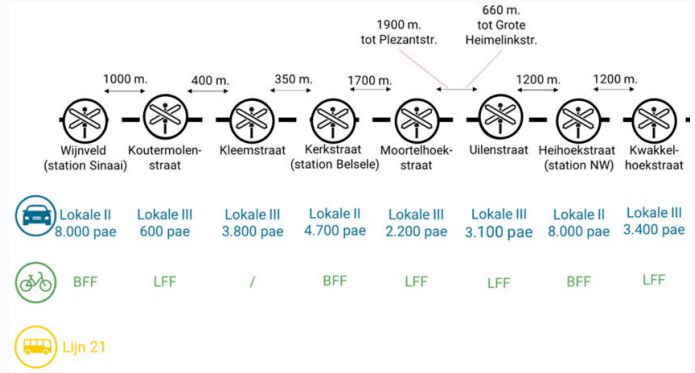
Mobiliteitsuitdagingen voor de toekomst



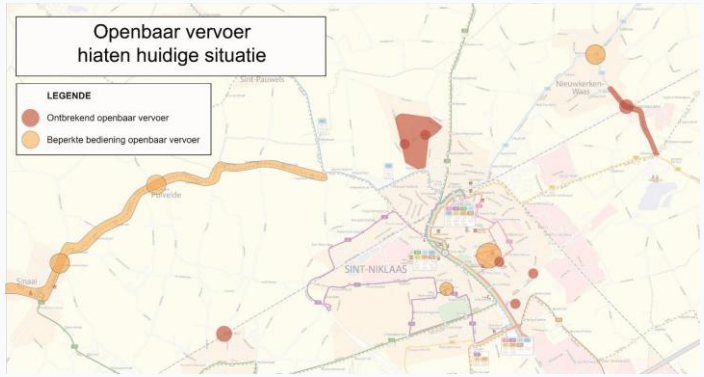
Actieve mobiliteit als drager van de toekomstige stad



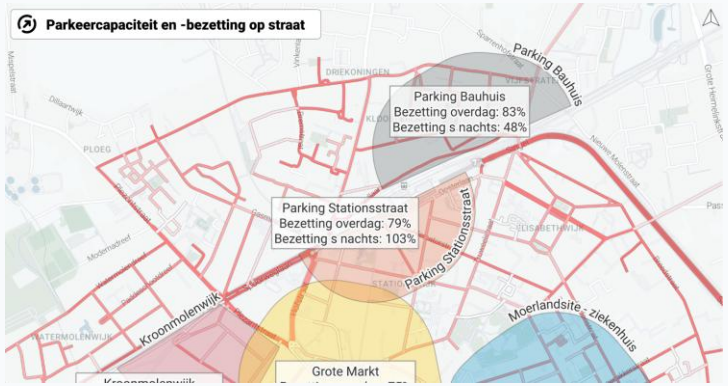
sluipverkeer tegengaan en functioneren van het wegennet optimaliseren



verbindingen behouden over spoor- en infrastructuur barrières heen



Hiaten in het openbaar vervoer afdekken



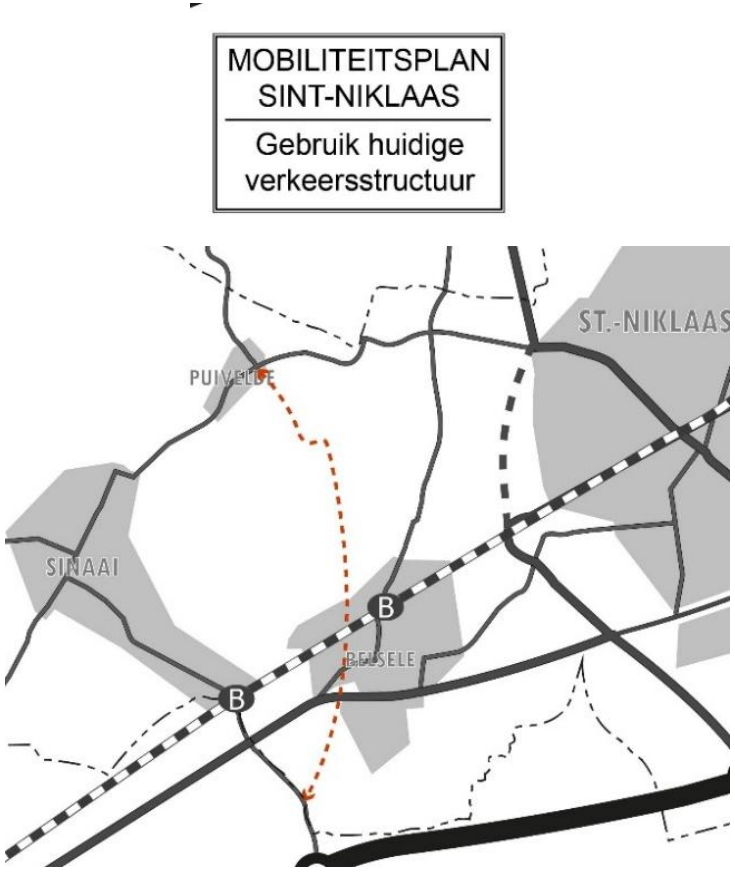
Ruimtegebruik parkeren

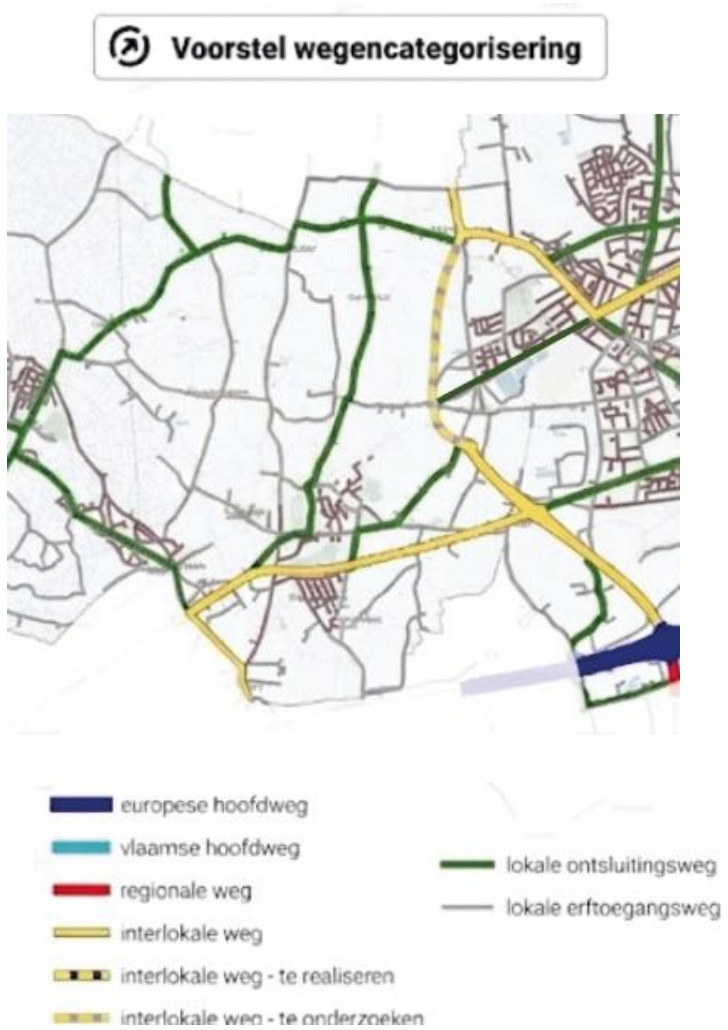
TRAJECT Sint-Niklaas

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



Wegencategorisering als fundament

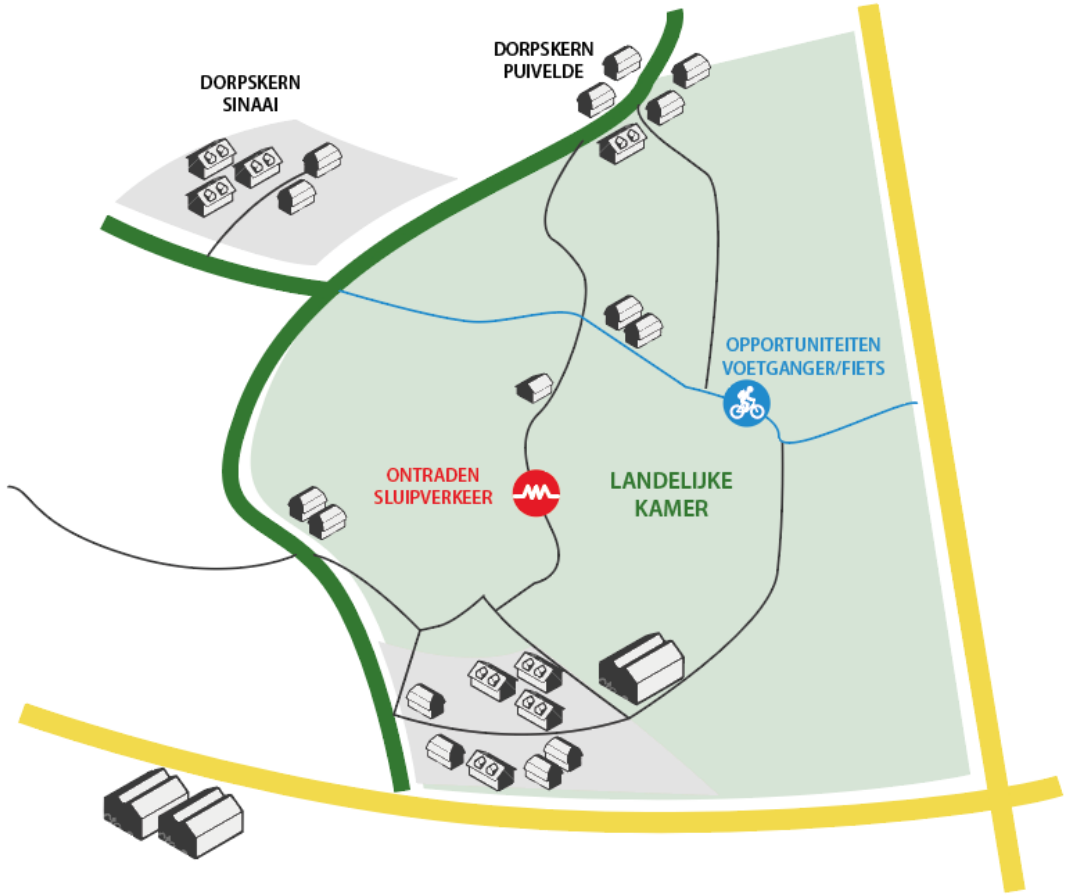




Werking van de erftoegangswegen

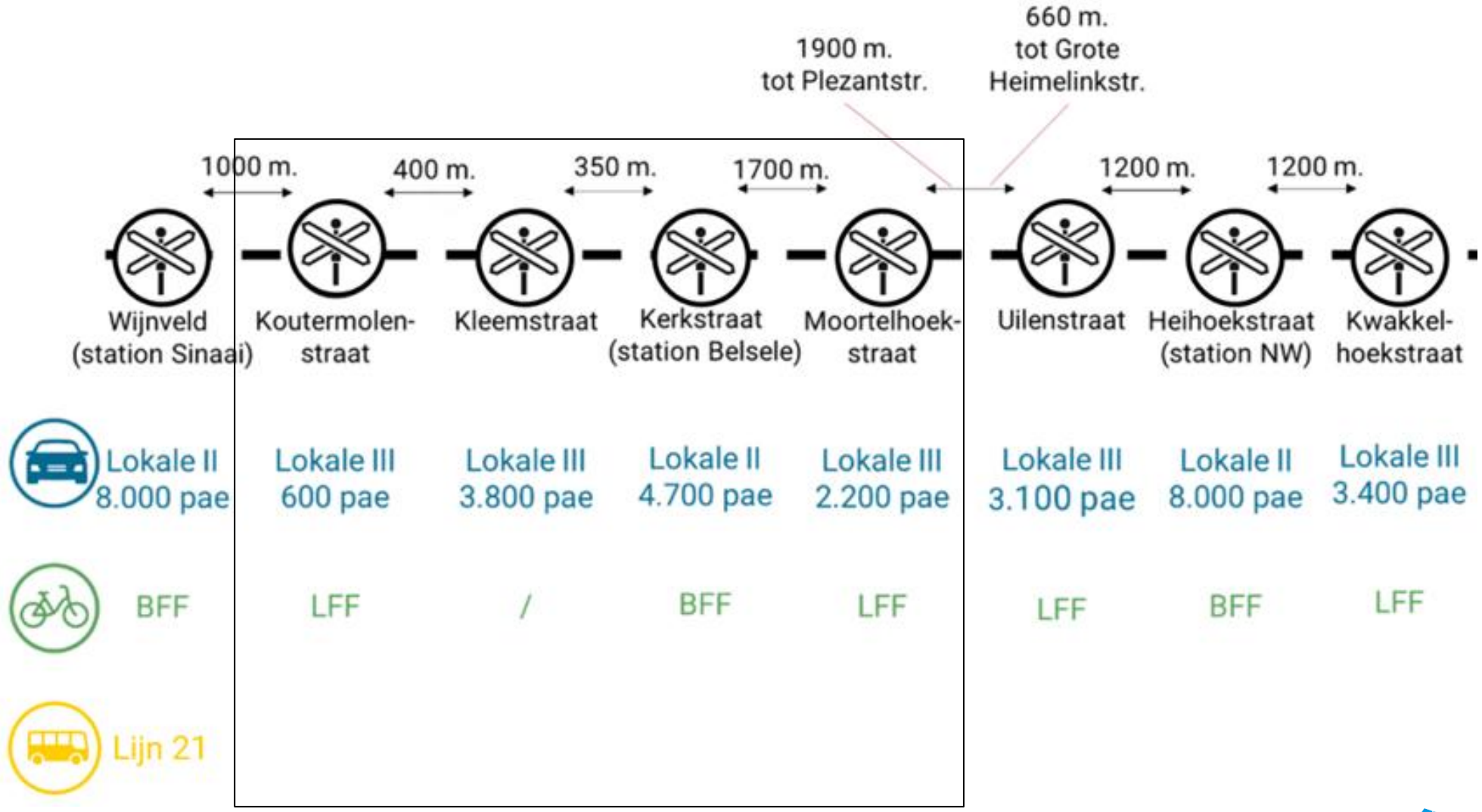


- **Types erftoegangswegen**
  - Met verkeersfunctie
  - Primaire functie ‘actieve weggebruikers’
  - Primaire functie ‘landbouwverkeer’
  - Primaire functie ‘wonen’



TRAJECT
Sint-Niklaas

De overwegen: eerst verbinden, dan transformeren

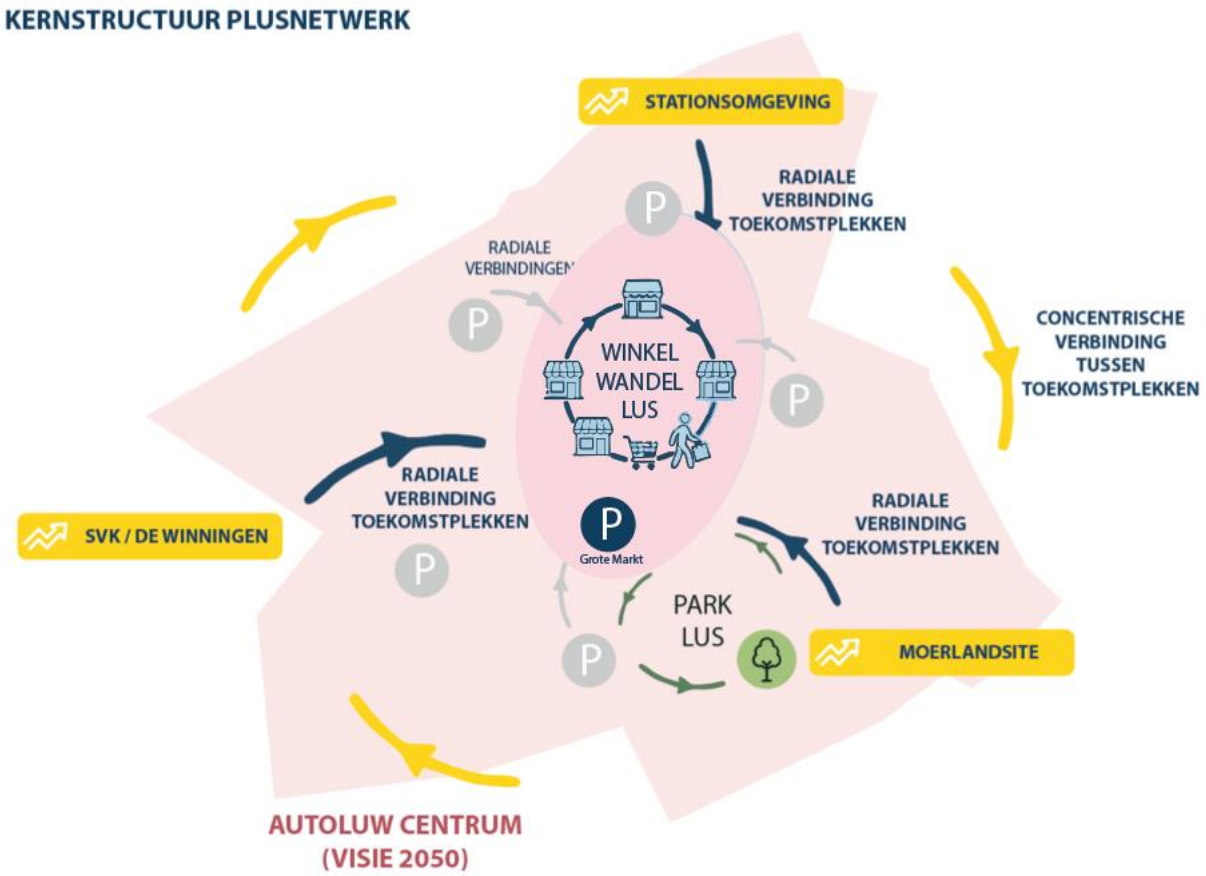


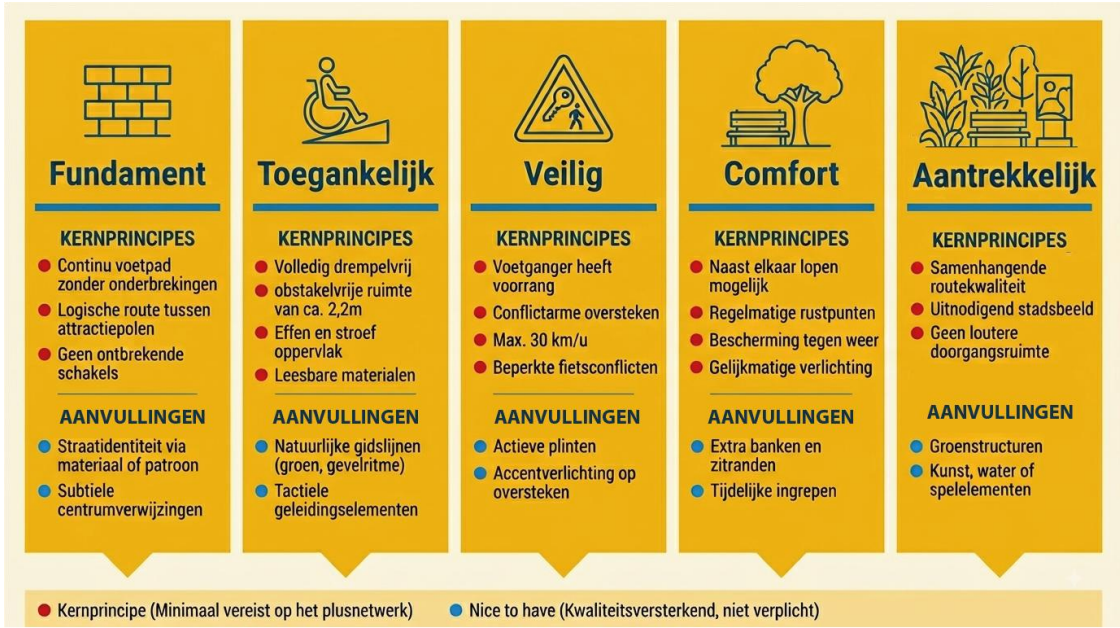
De overwegen: eerst verbinden, dan transformeren

- **Langetermijnambitie (2040 - …)**
  - Gefaseerde aanpak
    - Verbindingen tussen wijken en deelgemeenten aan beide zijden van het spoor behouden en versterken.
    - Evolueren naar een veilig, robuust en toekomstbestendig netwerk van spoorkruisingen.
    - Conflicten tussen spoorverkeer, autoverkeer en actieve weggebruikers maximaal beperken.
  - Initiatief ligt bij infrabel
- **Waarom een gefaseerde aanpak?**
  - De acht spooroverwegen functioneren als één samenhangend netwerk.
  - Ingrepen aan één overweg hebben rechtstreeks impact op verkeersstromen en bereikbaarheid elders.
  - Voorbarige sluitingen kunnen leiden tot meer verkeer op andere overwegen en een verminderde bereikbaarheid van dorpskernen.
- **Vier randvoorwaarden voor de verdere uitwerking**
  - 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
  - Een transparant communicatie- en participatietraject (inwoners, lokale verenigingen, bedrijven, …)

Deze locaties vormen de logische eerste focus binnen een vervolgtraject. Sint-Niklaas kiest voor een gefaseerde aanpak waarbij eerst wordt gewerkt aan een gedragen toekomstvisie en sterke alternatieve verbindingen, vooraleer structurele ingrepen aan individuele overwegen worden overwogen

Voetgangers: Plusnetwerk – van marktstad tot toekomstplekken





Voetgangers: Basisnetwerk – ruggengraat voor de voetganger

- = voetgangersverbindingen in woonstraten, wijkwegen, van en naar school, buurtwinkels, parken en OV-haltes in stadskern en kernen van deelgemeenten
- Opbouw ifv attractiepolen, meest relevante bestemmingen
- Doel: Logische en bewandelbare route tussen attractiepool en omliggend woongebied
- 3 stappen
  - In kaart brengen van attractiepolen per wijk, deelgemeente
  - Bepalen van meest logische looproute tussen attractiepool en omliggend woongebied
  - Toetsen van deze routes aan minimumvereisten basisnetwerk
- 4 principes
  - Bereikbaarheid (idealiter < 15 min)
  - Voorspelbaarheid en leesbaarheid (oriëntatiemogelijkheden, duidelijke oversteekpunten)
  - Minimale toegankelijkheid voor iedereen (vrije doorgang voetpad >1,5m, focus op schoolzones en zorgzones)
  - Aansluiting op het plusnetwerk

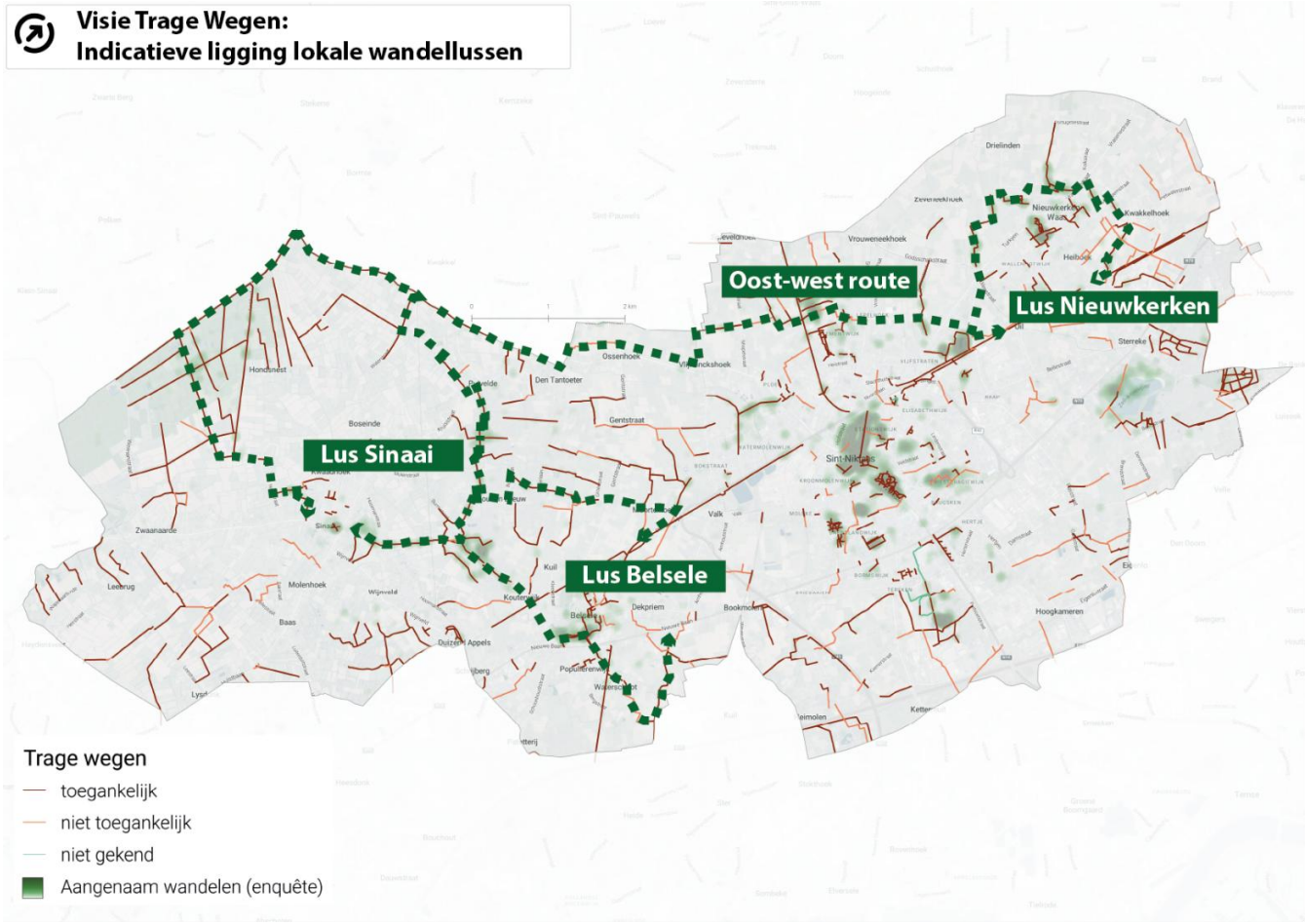
Trage wegen

- **Behoud** van het **bestaande netwerk** als uitgangspunt

- **Gerichte uitbouw van nieuwe verbindingen:**
  - Duidelijke prioriteiten tot 2040: focus op het wegwerken van **ontbrekende schakels** binnen een geselecteerd kernnetwerk, eerder dan een versnipperde aanpak.

  - **Drie recreatieve wandellussen** in Belsele, Nieuwkerken en Sinaai versterken de lokale identiteit

  - **Een oost-west wandellint "Dwars door Sint-Niklaas"** verbindt Nieuwkerken via de stadskern met Belsele, Puivelde en Sinaai.



Fietsnetwerk Belsele



- **Fietssnelwegen**
  - Bestaand netwerk behouden
  - Verbreding F4

- **BFF en lokale routes**
  - Aanvullingen ifv scholieren en bewoners
    - Scholieren:
      - Molenstraat – Gouden Leeuwstraat – Colliestraat – Moortelhoekstraat
      - Hulstendreef – Sint-Andriesstraat – Mierenneststraat – Gavermolenstraat
    - Bewoners:
      - Bosstraat – Gouden Leeuwstraat – Kleemstraat – Heihakker
      - Rozenlaan - Bookmolenstraat

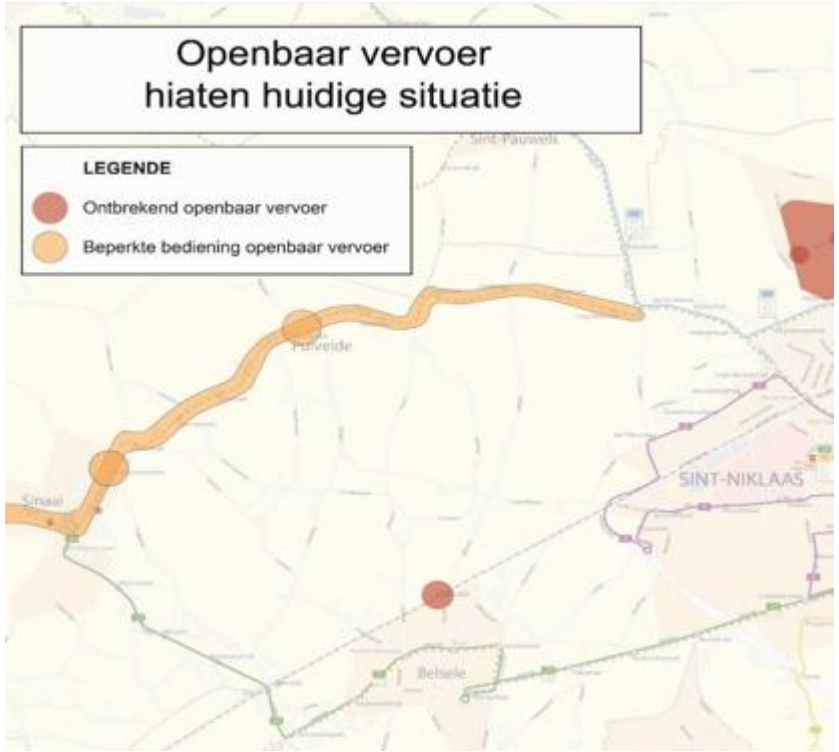
TRAJECT Sint-Niklaas

Openbaar vervoer

- Opwaarderen **lijn 271**
  Sinaai-Puivelde -Belsele - Sint-Niklaas
- Belsele station

- **Station SN als ruggengraat**
  - Rechtstreekse trein Brussel
  - Verhogen frequentie trein Mechelen
  - Aansluiting op bussen

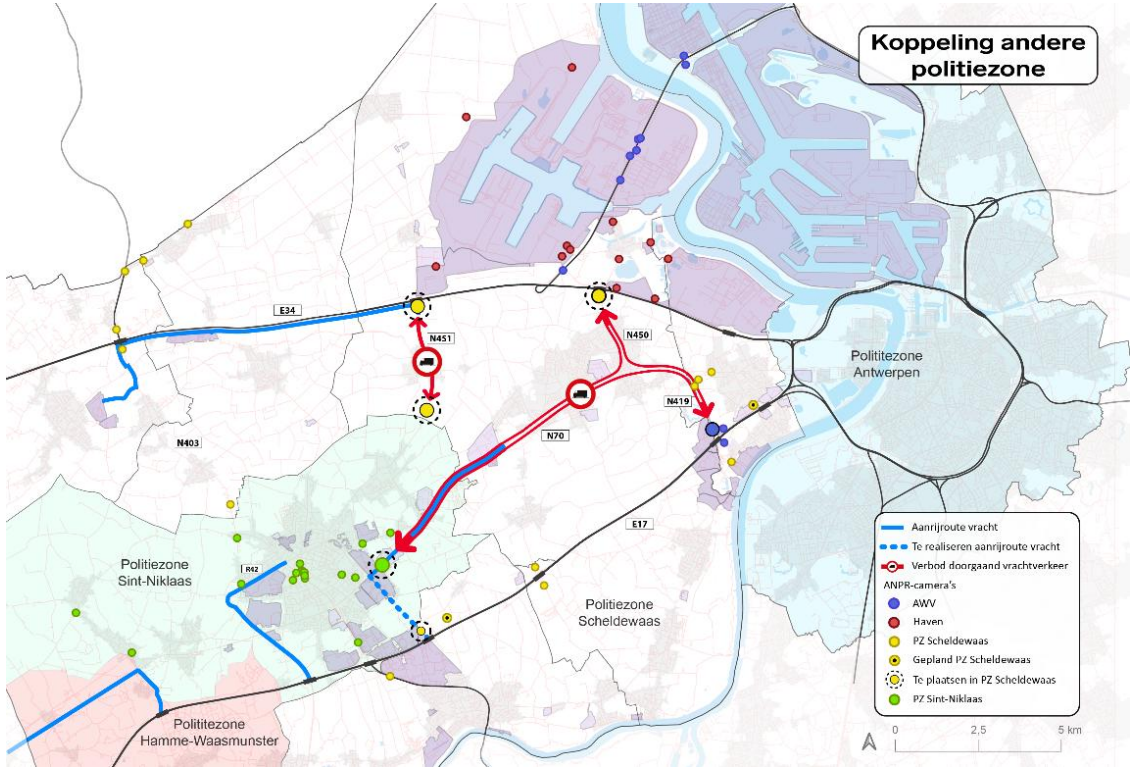
- **Visie middellange en lange termijn**
  - Duaal stadsnet
  - Integratie nieuwe VITAZ-site

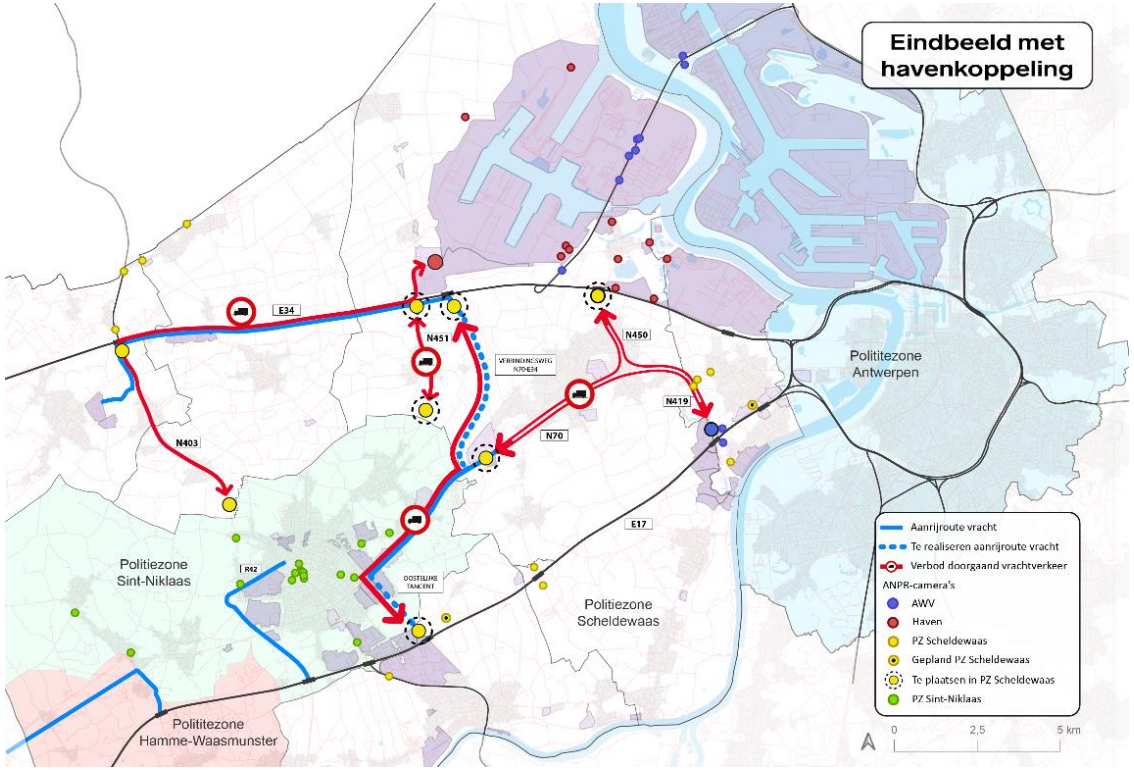




TRAJECT Sint-Niklaas

Vrachtroutenetwerk





TRAJECT Sint-Niklaas

Deel 4 – Ondersteunende systemen

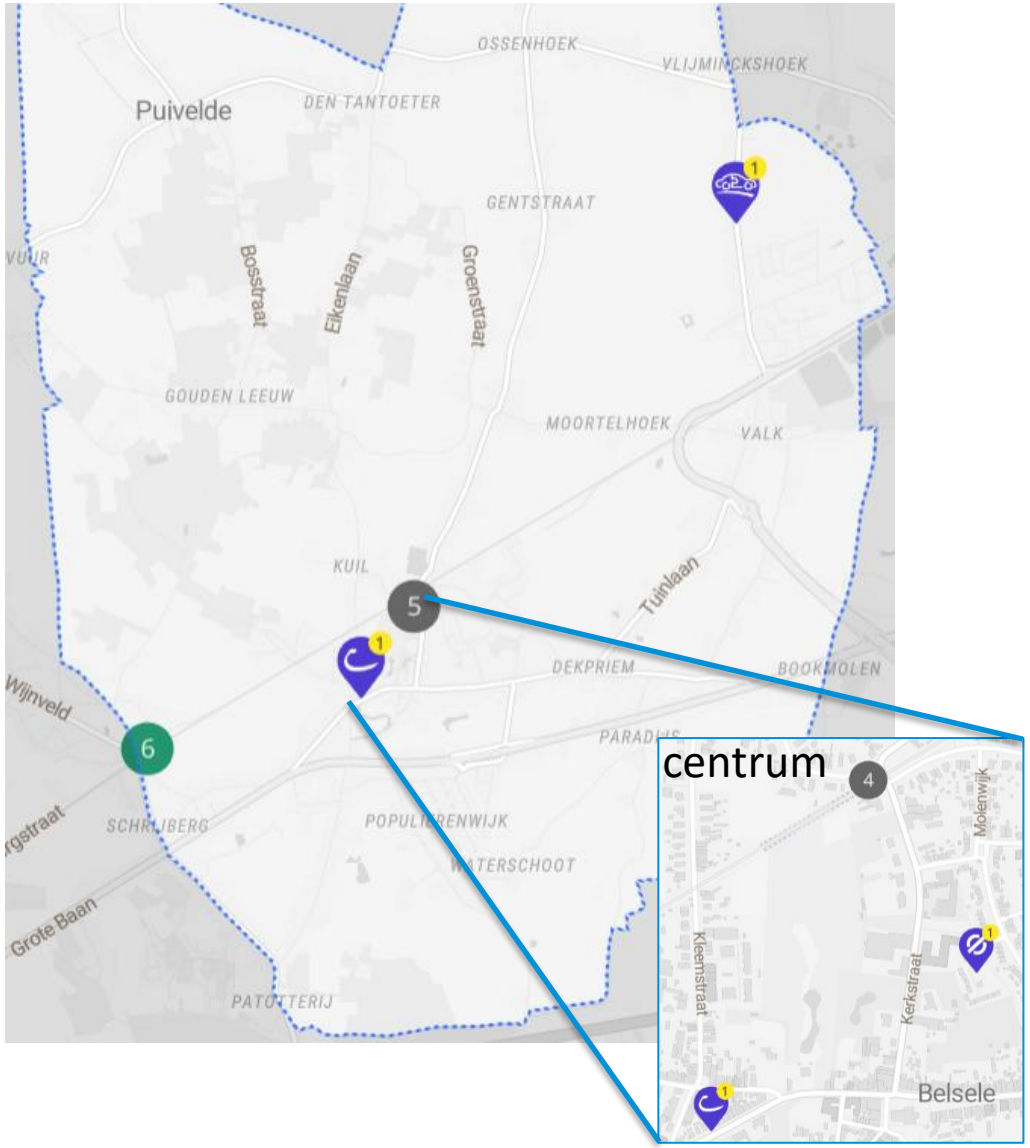


Hoppin punten Belsele



- Belsele station: gerealiseerd
- Belseledorp: 2028
  (onder voorbehoud van middelen)
- Puivelde: nog niet gerealiseerd
  (timing onbekend)

Deelmobiliteit Belsele



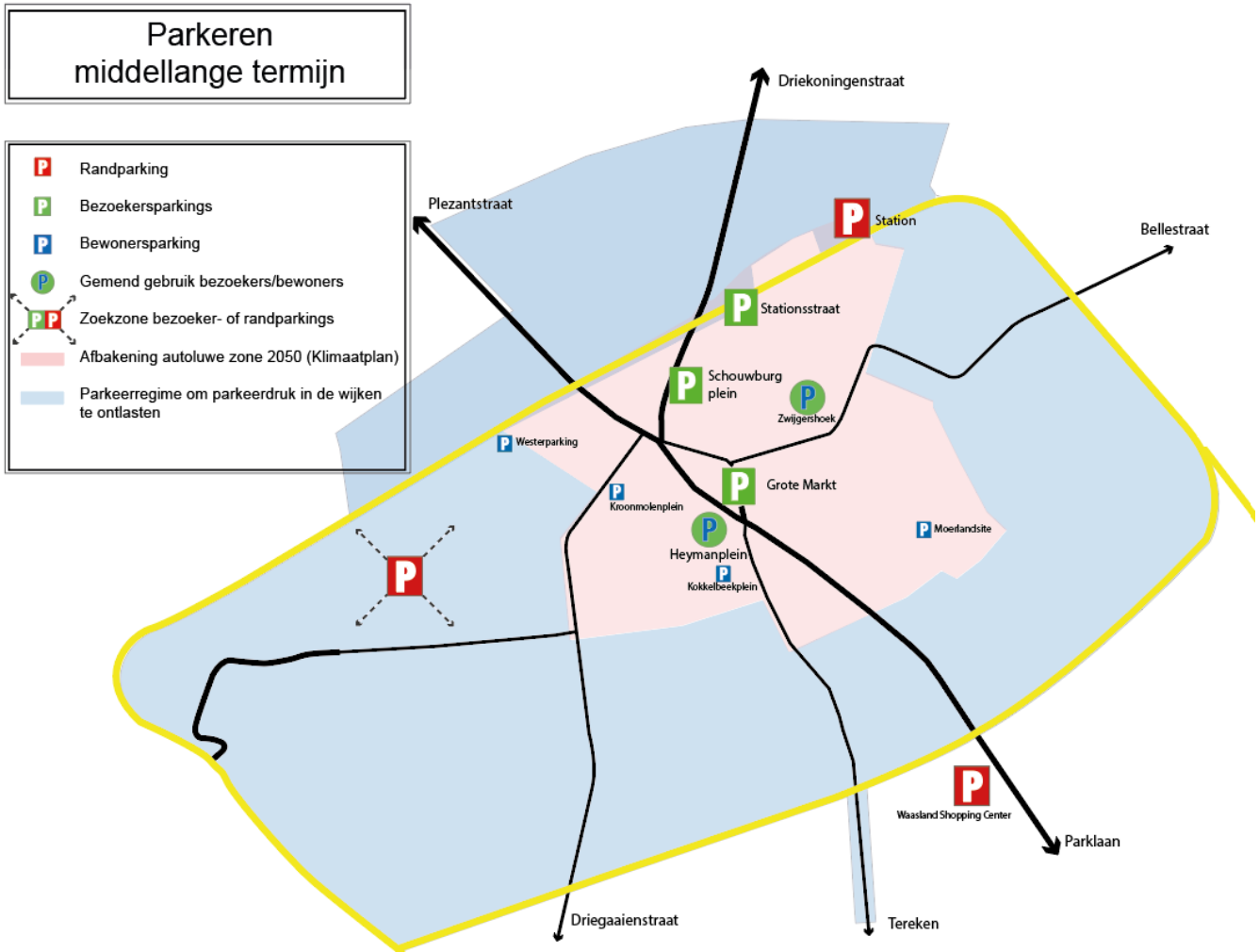
- 2 deelwagens Cambio (dorp en Heiakker)
- 1 deelwagen Autopartners Share (Kerkstraat)
- 1 deelwagen Dégage (Hoge Bokstraat)
- Deelfietsen Donkey Republic (station)
- Geen deelsteps

TRAJECT Sint-Niklaas

Parkeren in Belsele

- Behouden huidige regeling
- Geen intentie invoeren parkeerregime (betalend parkeren + blauwe zone)

Parkeervisie stad middellange termijn



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	Vast te leggen in masterplan 1. Bezoekers-parking 2. Bewoners-parking	Vast te leggen in masterplan 1. Bezoekers-parking 2. Bewoners-parking
SVK	/	/	1. Parking ontwikkeling SVK 2. Randparking	1. Randparking Parking ontwikkeling SVK 2.
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
Zwijgershoek	Bezoekers-parking	Bezoekers-parking	1. Bewoners-parking 2. Bezoekers-parking MAP	1. Bewoners-parking 2. Bezoekers-parking MAP
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

Handhaving als flankerend beleid over alle vervoersmodi heen

Nieuwe Vervoersvormen

Focus op gedrag in plaats van het voertuig, met prioriteit voor snelheid in voetgangerszones, hinder op voetpaden en gedrag rond scholen.

De Fiets

Combinatie van infrastructuur, sensibilisering en handhaving tegen overschrijdingen zoals spookrijden en risicogedrag door snelle fietsen.

De Auto

Prioritaire inzet op risicofactoren die ongevallen verhogen: gsm-gebruik/afleiding, gordeldracht, alcohol/drugs (BOB-principe) en snelheid in schoolomgevingen en woonwijken.

Parkeren

Verhogen van de rotatie en beschermen van doelgroepen via toezicht op betalend parkeren, blauwe zones, bewonerskaarten en het vrijhouden van laad- en gehandicaptenplaatsen.

Vrachtverkeer

Beschermen van woonkernen en controleren van vrachtverboden via ANPR-camera's en digitale sluizen om de leefbaarheid te garanderen.

TRAJECT Sint-Niklaas

Bedankt voor jullie aandacht

Vragen ?



TRAJECT
Sint-Niklaas