

Mobiliteit

"Een bereikbare fiets- en voetgangersstad met hoge leefkwaliteit"

Als inwoner van Sint-Niklaas, Belsele, Sinaai of Nieuwkerken beweeg je je dagelijks voort in onze stad of deelgemeente. **Mobiliteit** is daarom van **vitaal belang** voor ons allemaal zodat we **alle functies** in onze stad makkelijk kunnen **bereiken**. Voor Groen Sint-Niklaas is **duurzame mobiliteit essentieel** voor een aangename en gezonde stad om in te wonen, te ontspannen, te werken en te winkelen. Door te kiezen voor duurzame verplaatsingsmiddelen (te voet, met de fiets of het openbaar vervoer) zorgen we ervoor dat de stad niet alleen bereikbaar maar ook aangenaam is. In het **stadscentrum** wil Groen Sint-Niklaas **duidelijk kiezen** voor de **fietser** en de **wandelaar**. Het **autovrij** maken van de **Grote Markt** is daarbij van groot belang. Voor de **deelkernen** is het **openbaar vervoer** dan weer heel belangrijk. Alles moet wel bereikbaar blijven voor de auto, bijvoorbeeld voor wie moeilijk te been is. Ook voor langere verplaatsingen heeft de auto zijn nut. De rol van de auto in de stad wijzigt. Het is **niet** meer **koning-auto** die alles bepaalt. De auto is een gast in de stadskern.

Projecten als Airbezen tonen het probleem van **luchtvervuiling** door auto's aan. Daarom moeten we streven naar minder autoverkeer, minder autobezit, boetes voor stationair draaien, het vergroenen van straten en pleinen en het verder uitvoeren van het circulatieplan.

Groen Sint-Niklaas wil meer plaats maken voor **fietspaden**, **planten** die de **lucht zuiveren** en (groene) **ontmoetingsruimten**. Daarom willen we kiezen voor **geclusterde buurtparkings** in plaats van parkeren op straat en willen we ook meer inzetten op het gebruik van **deelauto's**.

Bij een duurzaam mobiliteitsbeleid hoort ook een **sterk ruimtelijk beleid** (zie hoofdstuk 5) dat de functies in de stad verweeft, waardoor verplaatsingen automatisch korter worden en meer met duurzame vervoersmiddelen kunnen gebeuren. Voor Groen Sint-Niklaas is het ambitieniveau van het mobiliteits- en circulatieplan het minimum.

Sint-Niklaas fietsstad

Veel Sint-Niklazenaren nemen al de fiets. Volgens sommige onderzoeken zou zelfs in geen enkele centrumstad het fietsbezit en -gebruik zo hoog zijn als in Sint-Niklaas. Ondanks de grote inspanningen van het stadsbestuur in de afgelopen zes jaren, is de **verkeersinfrastructuur** op te veel plaatsen **ondermaats**. De fiets moet voor nog hét vervoermiddel worden voor verplaatsingen in de binnenstad en voor afstanden kleiner dan vijf kilometer. De elektrische fiets maakt ook verdere afstanden voor de fiets evidentier. De plannen voor de fietsstad zijn er al, de eerste stappen zijn al gezet, maar Groen Sint-Niklaas wil verder gaan.

Comfortabel en verbonden fietssnelwegen

Fietssnelwegen en verbindingen zijn belangrijke verkeersaders. In combinatie met elektrische fietsen zorgen ze voor **langere afstanden** voor een alternatief voor de auto of de bus. Er moeten meer en bredere fietsverbindingen komen en de reeds bestaande fietsverbindingen moeten beter verbonden worden.

Groen wil volgende zaken realiseren:

- Op belangrijke fietsroutes willen we de **voorrangsregels omdraaien**: zo krijgt de fiets in regel voorrang bij kruisingen met autoroutes.
- Tussen elke deelgemeente, randgemeente en de nieuwe ziekenhuiscampus willen we een **veilige en comfortabele fietsverbinding** met de kernstad, door zowel een aparte fietsverbinding als door een fietsverbinding naast een autoweg.
- We dringen aan bij de provincie om zo snel mogelijk de **fietsbrug over Vijfstraten** te realiseren.
- Naast de realisatie van de plannen voor de verbetering van het fietspad langs Houten Schoen en Hoogkamerstraat, moeten ook de laatste onveilige delen worden weggewerkt om tot een volwaardige **fietsverbinding vanuit Sint-Niklaas centrum naar Temse** te komen. Daarnaast bepleiten we om na de realisatie van de Oostelijke tangent met naastliggend fietspad (langs de spoorlijn) verder door te trekken tot Temse centrum.
- Langs de achterzijde van het **station** moeten de verschillende **fietssnelwegen** kwalitatief met elkaar **verbonden** worden.
- Samen met de betrokken gemeenten moeten we onderzoeken of het mogelijk is om de **Mechelen-Terneuzenwegel** te **verbreden**.
- De **fietswegels** langs het **spoor** worden versneld uitgebouwd tot comfortabele fietssnelwegen.
- Groen Sint-Niklaas onderzoekt of op landelijke wegen die niet geschikt zijn voor doorgaand verkeer, **tractorsluizen** en **neerklapbaar paaltjes** kunnen worden geplaatst, waar enkel betrokken landbouwers en diensten een sleutel voor hebben. Op deze manier ontstaan er bijkomende veilige fietswegen.
- Om de **breedte** van de **fietssnelwegen** te bepalen, moeten we zeker **rekening houden met het verschil in snelheid tussen klassieke en elektrische fietsen**, zeker speed pedelecs. Deze laatste zorgen ervoor dat langere afstanden befietsbaar worden en spelen daarom een belangrijke rol op fietssnelwegen en -verbindingen. In de binnenstad kiezen we voor een duidelijk beleid over de plaats van deze fietsen in het verkeer.

Gunstige verkeersregels voor fietsers

Sint-Niklaas is deze **bestuursperiode** pionier geweest in een heel aantal **verkeersmaatregelen om fietsen veilig en comfortabel te maken in de binnenstad.**

- Sint-Niklaas heeft deze bestuursperiode voor het eerst het concept van **fietsstraten** toegepast. Het aantal fietsstraten moet de volgende jaren nog toenemen. De reeds geplande fietsstraten in het centrum zijn daarvoor het absolute minimum. Een uitbreiding van het concept naar de Lamstraat en Lodewijk de Meesterstraat moet onderzocht worden.
- Groen Sint-Niklaas wil extra **sensibilisering rond en handhaving van de verkeersregels** in een fietsstraat.
- Bij elke nieuwe inrichting moeten we kijken hoe **verkeerslichten** en **borden** (of het verwijderen daarvan) de **doorstroming** van fietsers **bevorderen** en hoe we naar **conflictvrije kruispunten** kunnen gaan.

Op deze goede Sint-Niklase voorbeelden moet verder gewerkt worden:

- op het Onze-Lieve-Vrouwplein hebben **alle fietsers tegelijk groen** (primeur in Vlaanderen!);
- op het kruispunt van Driekoningen kunnen fietsers door de inrichting en de lichten op een veilige manier **in één beweging alle richtingen uit** (primeur in Vlaanderen!);
- **rechtsaf door rood** zorgt voor een vlotter fietsverkeer onder andere voor wie van de Markt naar het Hendrik Heyman rijdt. Dit verkeersbord kan op meerdere plaatsen voor snellere doorstroming zorgen;
- in de **Mercatorstraat** werden verkeerslichten verwijderd, wat de doorstroming van de fietsers ten goede kwam;
- in regel geldt eenrichtingsverkeer enkel voor automobilisten. Hierdoor kunnen fietsers wel in tegenrichting rijden in straten waar de breedte dat toelaat.

Kwalitatieve fietsinfrastructuur

Wie fietsers kwaliteit biedt, trekt hen ook aan. De **fietsinfrastructuurstudie Sint-Niklaas** uit februari 2016 en het **fietsparkeerplan**, die tot stand kwamen na de breed bijgewoonde fietscongressen, vormen het uitgangspunt voor een kwalitatieve fietsinfrastructuur.

Deze plannen wil Groen Sint-Niklaas tijdens de nieuwe bestuursperiode zeker realiseren:

- zwarte punten **verkeersveiligheid** moeten onmiddellijk worden aangepakt;
- bij **evenementen** wordt er voldoende, bij voorkeur overdekte, fietsenstalling voorzien;
- als **fietsenstallingen** vervangen worden, moeten er evenveel of meer fietsenstallingen in de plaats worden gezet (volgens het nieuwe masterplan publieke ruimte);

- op plaatsen die gevoelig zijn voor **diefstal** wordt prioritair ingezet op meer veilige fietsenstallingen;
- een **fietsenstalling** is bij voorkeur **overdekt**;
- de fietsinfrastructuur moet beter **bewegwijzerd** worden en moet melding maken van de afstand en reistijd tot een bestemming.(vb. reistijd met gewone en elektrische fiets naar De Grote Markt van Sint-Niklaas);

Algemeen fietsbeleid

Groen Sint-Niklaas vindt daarnaast nog een aantal bijkomende punten belangrijk binnen het fietsbeleid:

- In een zone 30 is gemengd verkeer de norm, in een zone 50 is een aanliggend fietspad noodzakelijk, in een zone 70 een vrijliggend fietspad. In een zone 50 met druk en/of zwaar autoverkeer kan een vrijliggend fietspad toch aangewezen zijn, in een zone 30 met druk en/of zwaar verkeer kan een aanliggend fietspad verkozen worden boven gemengd verkeer.
- Allerlei experimenten met **deelfietsen, verhuur van fietsen en fietstaxi's** kunnen een uitstekend alternatief bieden voor de auto:
 - we stimuleren het gebruik van deelfietsen om de laatste kilometers tot je eindbestemming te overbruggen;
 - Groen Sint-Niklaas wil het € 1 tarief bij **Blue-bike** aan het station behouden;
 - naast de reeds bestaande deelfietsen van Blue-bike aan het station, willen we ook **deelfietsen** plaatsen **aan belangrijke busstations** of aan **bedrijventerreinen**. Hiervoor kan geëxperimenteerd worden met [fietsdeelsystemen zonder vaste standplaats](#);
 - **uitleendiensten** voor kortere of langere termijn kunnen fietsen op maat voor kinderen en gezinnen (bakfietsen) toegankelijker maken (bijvoorbeeld [Mechelen](#), [Op wielekes](#), [Velokadee](#)). Den Azalee kan als partner worden genomen voor een fietsuitleenwinkel;
 - het fietsproject met de armoedeverenigingen, waarbij de verenigingen fietsen uitlenen aan mensen in armoede, wordt verder gezet;
 - **fietstaxi's** kunnen in de binnenstad bepaalde voordelen krijgen om sneller en voordeliger te zijn tegenover de klassieke variant.
- Fietsbeleid wordt niet alleen door de stad gemaakt. Hoe groter het draagvlak voor een doortastend fietsbeleid, hoe beter:
 - **de Fietsersbond Sint-Niklaas** is een volwaardige partner in het Sint-Niklase fietsbeleid. Bij alle geplande werken met impact voor fietsers wordt de Fietsersbond tijdig geconsulteerd;
 - na de succesvolle fietsconferenties van de voorbije bestuursperiode worden ook in de toekomst fietsconferenties gehouden om iedereen te betrekken in het fietsbeleid van de stad;
 - we versterken de **fietscultuur** in Sint-Niklaas: het imago van Sint-Niklaas als fietsstad. We brengen dit in beeld, onder andere door fietstelpalen;

- we investeren in **fietseducatie** met een fietsexamen voor kinderen en fietslessen voor nieuwe Sint-Niklazenaren;

Leefkwaliteit en veiligheid voor fietsers en voetgangers voorop

Een **mobilitabeleid** dat inzet op **leefkwaliteit** en dat de **zachte weggebruiker** centraal plaatst, staat garant voor een grote verkeersveiligheid. Kernnen waar het aangenaam, gezond en veilig is om te wonen en zich te verplaatsen zijn voor Groen Sint-Niklaas een absoluut speerpunt. Doorgaand autoverkeer wordt uit de kernstad gebannen waardoor een grote autoluwe markt en een aangename kernstad ontstaan. Uit alle woonkernen wordt doorgaand vrachtverkeer verbannen.

Straten op mensenmaat

- [Speelstraten](#) heb je zeker al gezien in het Sint-Niklase straatbeeld. Groen Sint-Niklaas wil de speelstraten nog uitbreiden en wil nog verder gaan. Interessante experimenten zoals de leefstraten in Gent zouden ook hier in Sint-Niklaas toegepast kunnen worden. [Leefstraten](#) zijn straten die tijdelijk (bijvoorbeeld gedurende één of enkele maanden) autovrij of autoluw gemaakt worden, om zo ruimte te maken voor groen, ontmoeting en samenleven. Ook [schoolstraten](#) vinden wij belangrijk. Deze zijn volledig verkeersvrij bij het begin en het einde van de schooldag.
- **Sluipverkeer** moet **vermeden** worden door een goede categorisering van de wegen en een consequente inrichting afgestemd op de functie van de weg (verbindingsweg, ontsluitingsweg of erftoegangsweg). Dankzij het circulatieplan en de tonnagebepalingen hebben we al een grote stap gezet om sluipverkeer tegen te gaan, maar dit blijft een werkpunt dat permanente opvolging noodzaakt. Landelijke wegen die als sluipweg worden gebruikt, kunnen een veilige fietsweg worden met tractorsluizen en neerklapbaar paaltjes waar enkel landbouwers een sleutel voor hebben.
- **Door een tonnagebepaling moet vrachtverkeer uit woonkernen en dorpscentra geweerd** worden. Groen Sint-Niklaas wil de problematiek in **Nieuwkerken** prioritair aanpakken, maar ook de situatie in **Sinaai** en de **Plezantstraat** dient aangepakt te worden:
 - de stad moet in onze regio voortrekker zijn om een bondgenootschap aan te gaan om ongewenst sluipverkeer van vrachtwagens een halt toe te roepen;
 - we moeten kijken hoe we **ANPR-camera's** kunnen inzetten in deze problematiek.
 - **regelmatige controles** door politie ter plaatse moet de pakkans voor deze inbreuk sterk verhogen;
 - de geplande trajectcontrole zal in de **Hoge Bokstraat** de leefbaarheid verhogen. Na de installatie dienen herstellingen aan het fietspad zich op.
- De stad moet onderzoeken hoe ze mensen kan stimuleren om hun **pakjes** op te halen bij **afhaalpunten** in plaats van ze aan huis te laten leveren (bv. experimenten

met koerierdiensten opzetten). In het stadscentrum worden goederen bij voorkeur op hun bestemming gebracht **via kleinere (elektrische) bestelwagens of cargofietsen**. Ook kunnen leveringen en [werfverkeer](#) op bepaalde tijdstippen (bijvoorbeeld begin en einde van de schooltijden) geweerd worden.

- Bij het beleid wil Groen Sint-Niklaas zeker rekening houden met de **meest kwetsbare weggebruikers** door de kind- en seniorennorm als uitgangspunt te nemen. Wat op maat is voor **kinderen, senioren, jonge ouders met een kinderwagen en mensen met een beperking** is aangenamer en veiliger voor alle weggebruikers en buurtbewoners.

Groen pleit voor:

- goede voetpaden;
 - ruimte om fietsen te stallen en voldoende ruimte voor de plaatsing van verkeersborden en straatverlichting zodat het voetpad vrij blijft;
 - goede gidstegels voor mensen met een visuele beperking;
 - nieuwe verkeerslichten uitgerust met intelligente ratelsystemen die b.v. kunnen aangestuurd worden met een *app* zoals in Parijs;
 - een uitbreiding van het gebruik van de minder mobiele centrale van het OCMW van rolstoelgebruikers naar ouderen en personen met andere beperking;
 - een [integrale toegankelijkheid](#) voor **personen met een handicap**.
 - De **betonblokken aan het station** die er op initiatief van de NMBS zijn geplaatst; zijn slecht voor de toegankelijkheid en moeten **verwijderd worden**. Slechtzienden of mensen met een beperkte mobiliteit ondervinden hier veel hinder van. Daarenboven verfraaien ze de stad allerminst.
- Met de uitrol van het snelheidsplan, gekoppeld aan het circulatieplan kiest Groen Sint-Niklaas voor een **snelheidsregime op maat**, uitgaande van het principe 0/20/30/50/70. In kernen van steden en gemeenten kiezen we voor ruime autovrije (“zone 0”) en autoluwe zones (vb. volgens het woonerfprincipe – “zone 20”). Maak van een zone 30 de regel in alle woongebieden. 50 km/u wordt dan de uitzondering voor een beperkt aantal verbindingswegen binnen de bebouwde kom, 70 km/u op drukke ontsluitingswegen buiten de bebouwde kom.
- Een sterk netwerk van [trage wegen](#) kan gebruikt worden voor recreatief gebruik, maar ook voor snellere routes. Het is een veilige alternatief voor wandel- en fietsverbindingen naast drukke wegen met veel autoverkeer.
 - In de voorbije bestuursperiode werden voor het volledige grondgebied van de stad, met de hulp van en in samenspraak met de bevolking, wenselijkheidskaarten opgemaakt. Er wordt verder gewerkt om trage wegen open te stellen en bestaande trage wegen worden verder onderhouden.
 - Naast de wandelbrochures wordt een wandelknooppuntennetwerk uitgewerkt, vergelijkbaar met het fietsknooppuntennetwerk.
 - Doorsteken en trage verbindingen worden bij grote ontwikkelingen opgelegd.
 - De voorbije bestuursperiode werd geïnvesteerd in het realiseren van nieuwe trage verbindingen in reeds bebouwde omgevingen (zoals van de Vinkenlaan

naar de site achter de Christus Koningkerk). Ook wanneer zich in de toekomst zulke opportuniteiten voordoen moet hier op worden ingezet.

Verkeersveiligheid

- **Groen Sint-Niklaas wil dat verkeersveiligheid** het topcriterium is bij het kiezen van **prioriteiten in herinrichting** van wegen (wegwerken van lokale 'zwarte punten'). (zie ook Sint-Niklaas fietsstad en 'Straten op Mensenmaat'):
 - bij de aanleg van wegen moet er aandacht zijn voor een "[vergevingsgezind ontwerp](#)". Dat wil zeggen dat de kans op ongevallen minimaal moet zijn en dat bij ongevallen de gevolgen zo licht mogelijk zijn. Bomen langs de weg vormen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid geen bezwaar. Integendeel, ze werken snelheidsmatigend en kunnen fiets- en voetpaden afschermen. De voorbije bestuursperiodes werden vele onnodige paaltjes verwijderd en overblijvende paaltjes vervangen door vergevingsgezinde paaltjes, die meebuigen bij een aanrijding. Dit beleid moet worden verder gezet;
 - bij **wegwerkzaamheden** moet er voldoende rekening gehouden worden met zachte weggebruikers en het openbaar vervoer. Voor hen moet steeds een volwaardig alternatief voorzien worden;
- Tijdens deze bestuursperiode gaven we terecht veel aandacht aan de opmaak van de **vervoersplannen met het basisonderwijs**.
 - Volgende bestuursperiode zouden alle lagere en middelbare scholen een ambitieus vervoersplan moeten hebben. De stad moet voldoende middelen voorzien om omgevingen, indien gewenst, snel aan te passen.
 - Ook voor andere belangrijke 'kindbestemmingen' moeten trajecten worden opgezet voor vervoersplannen.
 - We willen blijvend aandacht besteden aan een actief **sensibiliseringsbeleid**, zeker op lagere scholen.
- Een **consequent handhavingsbeleid** is het sluitstuk van een degelijk mobiliteitsbeleid. Verkeersveiligheid blijft een prioriteit in het veiligheidsplan van de politie.
 - Met een mobiele '[superflitspaal](#)' zoals in Gent kunnen we mensen sensibiliseren en kunnen we de verkeersveiligheid handhaven.
 - Op strategische plaatsen moet de politie meer controleren of doorgaand vrachtverkeer de regels overtreedt.
 - Tegen parkeren op fiets- en voetpaden wordt consequent opgetreden.
 - Ook fietsers en wandelaars maken fouten in het verkeer. Onverlicht rijden, rijden tegen de richting, stilstaan op fietspaden, rijden op voetpaden... zijn zaken die ook andere zwakke weggebruikers storen of in gevaar brengen. Dergelijke inbreuken moeten consequent, maar redelijk beboet worden. Gigantische boetes, die niet in verhouding zijn met de inbreuk, wekken weerstand op en zorgen ervoor dat er minder geverbaliseerd wordt.
 - Naast beboeten kan belonen een sensibiliserend effect hebben:
 - de stad moet gekende initiatieven rond zichtbaarheid en fluo extra stimuleren;

- dit stimuleren kan door beloningen op vb. de Grote Markt, in het cultuurcentrum, door extra punten op de Oh-kaart.
- Op **gevaarlijke gewestwegen op Sint-Niklaas grondgebied** worden "[kleine](#)" of "[voorlopige](#)" [veiligheidsmaatregelen](#) genomen via de "provinciale commissie voor de verkeersveiligheid" (PCV) die hiervoor een apart budget heeft.

Autoluw centrum: Grote Markt autovrij

De markt is het centrum van de stad. Helaas functioneert het plein nog te veel als een **groot centraal rond punt** in Sint-Niklaas. Nog teveel doorgaand verkeer rijdt door het centrum van de stad over de markt. Dit zorgt voor verkeersopstopping, is nefast voor de luchtkwaliteit en de belevingswaarde van de stad. **Doorgaand verkeer hoort niet thuis in het stadscentrum. Daarom vindt Groen Sint-Niklaas de knip op de markt noodzakelijk.**

- Voor ons moet de knip op de markt direct gepaard gaan met een grondige aanpak van de autoluwe delen zodat de daling in auto's direct wordt omgezet in een stijging van de belevingswaarde. Hiervoor moet zo snel mogelijk een professioneel studie bureau worden aangesteld.
 - Groen Sint-Niklaas wil het eilandeffect van de Markt t.o.v. bebouwing rond de markt wegwerken en de lege vlakte van de open markt aanpakken:
 - er moet veel meer ruimte voor groen ontstaan rond de markt;
 - er moet ruimte voor water ontstaan, zo willen we bekijken hoe we bv. rond 'Het Woord' fontein kunnen integreren;
 - voor het stadhuis moet parking plaatsmaken voor een gezellige groene plek waar onder andere voor trouwers een speciaal plekje ontstaat;
 - we bekijken hoe verplaatsbare elementen de leegte van de markt gezelliger kunnen maken.
- Burgers moeten met duidelijke simulaties goed worden geïnformeerd hoe hun dagelijks route naar het werk, de supermarkt wordt veranderd.
- Voor het slagen van de knip op de Grote Markt is een goede doorstroming op de rondweg nodig. Wij steunen dan ook de realisatie van de Oostelijke tangent en andere doorstromingsmaatregelen op de rondweg. Het realiseren van de Oostelijke tangent is wel geen voorwaarde om de markt autovrij te maken.
- Dankzij het autovrij maken van de Grote Markt zullen ook de toegangswegen binnen de rondweg minder verkeer moeten slikken. Ook hier kan de belevingswaarde omhoog door hier groene lanen van te maken. Na de realisatie van de Oostelijke tangent wordt ook de N70 tussen Oostelijke en Westelijke tangent een groene laan.
- Het stadscentrum moet wel vlot bereikbaar blijven met het openbaar vervoer.
- De knip op de Grote Markt is een ingrijpende circulatiemaatregelen. Daarom is het belangrijk dat we zoals in Gent een online platform creëren voor een goede monitoring van de verkeersstromen (zie www.verkeer.gent).

Luchtkwaliteit

Voor Groen Sint-Niklaas is het terugdringen van **luchtverontreiniging** al langer een prioriteit. Verontrustende berichten over de **gezondheidsrisico's van fijn stof** en vernieuwde aandacht door burgerinitiatieven als [Curieuzeneuzen](#) sterken ons in die ambitie. Autoluwe woonkernen zonder doorgaand vrachtverkeer, waar voor korte verplaatsingen vaker de fiets en voor langere afstanden vaker de bus, de trein of de deelauto worden genomen, zorgen voor een betere luchtkwaliteit. Studies wijzen uit dat autoluwe straten en straten met afgescheiden fietspaden beter scoren dan smalle straten zonder bomen en veel doorgaand verkeer.

Daarom wil Groen Sint-Niklaas inzetten op volgende punten:

- op basis van luchtkwaliteitsmetingen maatregelen treffen om de luchtkwaliteit te verbeteren:
 - circulatie aanpassen, zoals enkele richting in straten;
 - profiel van de straat aanpassen, bijvoorbeeld door afgescheiden fietspaden te voorzien en meer bomen en geveltuintjes aan te planten;
- in straten met veel doorgaand verkeer **luchtzuiverende beplanting** prioritair voorzien;
- subsidies, deskundige hulp en communicatie voorzien om het aanplanten van **geveltuintjes**. In de voorbije bestuursperiode werd het aanplanten van geveltuintjes vereenvoudigd, en in een aantal nieuwe projecten worden geveltuintjes reeds bij aanleg voorzien. Deze maatregelen worden verder gezet en uitgebreid.

Openbaar vervoer

Groen Sint-Niklaas voorziet een belangrijke rol voor het openbaar vervoer in Sint-Niklaas en de deelgemeenten. Door vrije busbanen in het centrum, en logische en frequente lijnen, moet de bus vanuit of naar de kernen van deel- en randgemeenten het meest logische vervoermiddel zijn van of naar Sint-Niklaas.

- De knip op de markt biedt kansen voor het openbaar vervoer. Doordat bussen wel nog door kunnen, worden verplaatsingen in het centrum met de bus sneller dan met de wagen.
- Door verkeerslichtenbeïnvloeding wordt stiptheid op een veilige manier bevorderd.
- **Bus- en treinstations** worden **aantrekkelijker** gemaakt:
 - stations en haltes worden **multimodale hubs** waar de overstap kan gebeuren van trein en bus naar (deel)auto of veilig gestalde (deel)fiets;
 - haltes worden **toegankelijk** voor iedereen (rolstoelgebruikers, mensen met visuele beperking, ouderen, kinderwagens, enz. .). Waar mogelijk moeten er verhoogde perrons komen;
 - **aantrekkelijke omgevingen rond stations en haltes**, met gratis wifi in de trein en de belangrijkste busstations die zorgen dat overstaptijd nuttig bestede tijd kan worden.
- Groen Sint-Niklaas wil het bestaande **voordeeltarief** om **busabonnementen** voor inwoners goedkoper te maken, behouden.

- De stad moet er bij **De Lijn** op aandringen om versneld **kleinere hybride of elektrische bussen** in het stadscentrum te gebruiken. We moeten onderzoeken of kleinere bussen in stadscentrum mogelijk zijn, zonder de vlotte doorstroming van o.a. schoolgaande jeugd in de spits te verhinderen.
- De verhuis van het ziekenhuis uit de binnenstad is voor Groen Sint-Niklaas enkel mogelijk indien er een **hoogfrequente busverbinding** naar de **ziekenhuiscampus** gaat en er een veilige, brede fietsverbinding vanuit het centrum wordt aangelegd.
- Groen blijft bij de NMBS aandringen op een frequent en comfortabel openbaar vervoer. Een **snellere treinverbinding naar Brussel** en het bedienen van de stations in de **deelgemeenten** zijn en blijven hierin prioritair.
- Groen pleit ervoor om een *Pick Up Community* (PUC) te organiseren waarbij inwoners die tijdens hun rit langs één van de verkeersknooppunten rijden, hun rit (met eigen of gedeelde wagen) kunnen delen. Deze PUC zou een aanvulling kunnen krijgen via een digitaal platform.

Parkeerbeleid

Een duurzaam parkeerbeleid vormt het sluitstuk van een duurzaam mobiliteitsbeleid. De publieke ruimte is te schaars om daar ondoordacht ruimte voor auto's aan op te offeren.

- Bewoners kunnen bij voorkeur **geclusterd en ondergrond parkeren**. Op deze manier ontstaat plaats in de straat voor fietspaden, groen en ontmoeting.
- Bezoekers parkeren bij voorkeur op **gratis randparkings** buiten de stad. Deze randparkings (bv. aan nieuwe site AZ Nikolaas) hebben een goede busverbinding, fietsenstalling en (elektrische) deelfietsen om werkenden van buiten de stad autoloos de stad te laten bereiken. Dit om bv. parkeerproblemen in de wijk rond de Witte Molen en het Sint-Jansplein op te lossen en vrijgekomen ruimte terug aan de bewoners te geven.
- Een **slim en betalend parkeerbeleid** verhelpt de parkeerschaarste in het centrum. Voor detailhandel zijn kortparkeerplaatsen de beste oplossing. Park + rides die vlot via openbaar vervoer (eventueel aangevuld met shuttles) en/of deelfietsen met het centrum verbonden zijn, bieden dan weer een waardig alternatief voor langparkeerders.
- **Gedeeld ruimtegebruik** beperkt de druk van parkeren op het openbaar domein. Zo kan een supermarkt 's avonds zijn parking openstellen als parking voor andere gebruikers. Autoparkeerplaatsen kunnen in de zomer tijdelijk plaats ruimen voor een fijn zomerterras.
- Veel **parkings zijn kale stenen vlaktes**. Zoals de stad deed met speelplaatsen van scholen, kan ze ook parkings duurzaam vergroenen door bv. bomen aan te planten en ze waterdoorlatend te maken.
- De belangrijkste parkeernorm is de **fietsnorm**: Groen houdt vast aan de bestaande verplichting om bij nieuwbouw ook in meergezinswoningen goede stalplaatsen voor fietsen te voorzien. Een goed parkeerbeleid is ook een fietsparkeerbeleid (zie Sint-Niklaas Fietsstad).

- De **autoparkeernorm** is het aantal parkeerplaatsen dat per woning, kantoor, m² winkelopervlakte moet worden voorzien op privé terrein. Door te kiezen voor een te hoge parkeernorm voor auto's (met als argument dat zo auto's van de weg worden gehaald) bestendigen we enkel de positie van de auto: hoe meer parkeerplaatsen, hoe meer auto's en hoe groter de autodruk. Anderzijds willen we zo weinig mogelijk auto's in het straatbeeld. [Garage Swap](#) moet hier een antwoord bieden: bij bepaalde nieuwe projecten in het centrum kunnen een aantal dure ondergrondse parkeerplaatsen geschrapt worden zodat we met een deel van de kostenbesparing een aanbod van deelauto's, deelfietsen, stimuli en begeleiding kunnen voorzien. Daarnaast geeft Groen Sint-Niklaas de voorkeur aan lage parkeernormen (bij voorkeur geformuleerd als maximumnormen) en geclusterd bewonersparkeren (buurtparkings om het parkeren uit de straten te weren). Een deelauto is een concreet alternatief voor een hoge parkeernorm, dit moet ook zo worden opgenomen in de relevante verordeningen.

- **Ondergrondse parkeergarages** zijn heel duur. Toch is Groen Sint-Niklaas niet per definitie tegen (nieuwe) ondergrondse parkeergarages als ze aan bepaalde voorwaarden voldoen:
 - voor een ondergrondse parking wordt gebouwd, moet de bouwheer kijken of het parkeerprobleem niet goedkoper kan worden opgelost. Dit bijvoorbeeld door het delen van parkeerplaatsen met een complementaire functie of het optimaliseren van reeds bestaande parkings;
 - toonaangevende stemmen in de mobiliteitswetenschappen stellen de vraag of parkeergarages binnen enkele decennia nog zullen worden gebruikt als zelfrijdende auto's meer ingang vinden. We moeten erover nadenken welke nieuwe bestemmingen deze ruimtes kunnen krijgen indien dit het geval blijkt te zijn;
 - nieuwe ondergrondse parkeergarages dienen **niet om meer autoverkeer aan te trekken** naar het stadscentrum. Nieuwe (ondergrondse) parkeergarages richten zich voornamelijk op bewonersparkeren en worden gebruikt om de bovengrondse parkeerdruk te verminderen. Op deze manier kan er publieke ruimte vrij gemaakt worden voor andere functies dan parkeren;
 - de nieuwe ondergrondse parkeerplaats van het Hendrik Heymanplein en de huidige parking van het AZ Nikolaas na de verhuis moeten in het bijzonder in dit verhaal passen.

- We ondersteunen dialoog en verbinding, waarbij buurtbewoners maar bv. ook ondernemers elkaar kunnen vinden om parkeerruimte efficiënter te gebruiken en zo de parkeerdruk te verminderen. Onder andere via initiatieven als [Share My Park](#) kunnen vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd.

- Bedrijven baten vaak openbaar toegankelijke parkings uit. De gegevens of data die bij de uitbating worden verzameld moeten openbaar zijn en gebruikt kunnen worden om zoekverkeer te verminderen *open data* moet in elk bestek van openbaar toegankelijke parkings worden ingezet.

Autodelen

[Autodelen](#) boomt wereldwijd. Er komen steeds meer verschillende systemen waardoor het voor Sint-Niklaas mogelijk wordt om een autodeelbeleid op maat te maken.

- Groen Sint-Niklaas wil het inruilen van een (tweede) wagen stimuleren door het tweede bewonersvignet op een adres duurder te maken, bij het inruilen van een bewonersvignet een korting te geven voor een autodeelabonnement of door particulier autodelen te subsidiëren.
- De **stad** moet voortrekker blijven voor autodelen door zijn **eigen vloot open in te zetten voor autodelen**.
- De diversiteit van autodeelsystemen is een troef. Groen Sint-Niklaas wil elk van deze systemen (een vaste standplaats voor de auto, “Free-floating”, particulier autodelen, online platforms) stimuleren om te groeien door hen voordelen te geven, zoals vb. standplaatsen voorzien.
- Autodeelstandplaatsen worden volwaardige [Mobipunten](#). Die maken het inwoners en bezoekers gemakkelijker om verschillende vervoerswijzen te combineren. Mobipunten zijn knooppunten voor verschillende vervoerswijzen op buurtniveau. Zij bestaan uit enkele parkeerplaatsen voor autodelen, een fietsparking en een nabije halte van openbaar vervoer. Een mobipunt kan zowel in een woonbuurt, als op een bedrijventerrein ontwikkeld worden.
- Mobility-as-a-service (MaaS) is volop in opmars. Bij MaaS wordt mobiliteit niet langer als een product (zoals een eigen auto) gezien, maar als een dienst waarbij verschillende vervoersmodi (deelfietsen, deelauto's, bus, trein, ...) vlot en eenvoudig op elkaar aansluiten. Dit in tijd, gebruiksgemak en afrekening. De stad moet deze evolutie ten volle ondersteunen en faciliteren.