

Verslag Workshop 3 – Deelgemeente Brecht

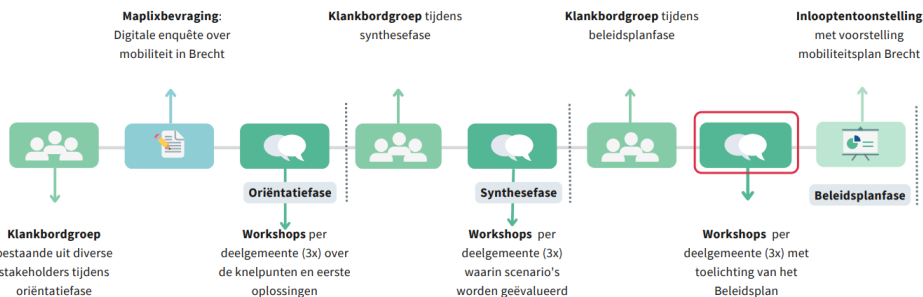
1 Algemene informatie

Project	Mobiliteitsplan Brecht
Fase	Synthesefase
Workshop	Derde reeks workshop
Deelgemeente	Brecht
Datum	06/02/2024
Locatie	Zaal Uniq
Verslaggevers	Geert Vercruyssen en Eva De Vrij

2 Inleiding

In het najaar van 2022 startte Brecht met de vernieuwing van haar lokaal mobiliteitsplan. Een mobiliteitsplan legt de krachtlijnen vast van het mobiliteitsbeleid dat ons lokaal bestuur de komende jaren wil voeren. Het geeft onze visie weer op de richting die de lokale mobiliteit moet uitgaan de komende 5 tot 10 jaar en welke stappen op korte, middellange termijn nodig zijn om die visie waar te maken. Het vorige mobiliteitsplan dateert al van 2012. Daarom werken we nu aan een update, die sterk aansluit bij de belangrijkste mobiliteitsbehoeftes van Brecht.

Om de ideeën en ervaringen van de bewoners van Brecht zoveel mogelijk mee te kunnen nemen in de opmaak van het mobiliteitsplan, gaan we van start met een intensief participatietraject. Dit startte met de Maplixbevraging waarin veel geëngageerde burgers knelpunten, goede ideeën en routes doorgaven. Tijdens de eerste workshop hebben we gepolst de belangrijkste bezorgdheden, en dachten voornamelijk na over eerste mogelijke oplossingen. Tijdens de tweede reeks workshops werd nagedacht over verschillende denkrichtingen en mogelijke oplossingen. De laatste bijeenkomst stond in teken van een grondige toelichting van het plan, het verzamelen van opmerkingen en beantwoorden van vragen.



Figuur 1. Participatietraject met alle verschillende participatiemomenten in kader van het mobiliteitsplan Brecht

Iedere workshop wordt in alle deelgemeenten van Brecht georganiseerd omwille van de verschillende context in de verschillende kernen.

3 Vragen en opmerkingen

- Er werd grondig nagedacht en rekening gehouden met de input uit de vorige workshops. Men vraagt zich echter wel af hoe de overlast van het **gemotoriseerd verkeer** kan worden terug gedrongen en welke incentives er zijn om het doorgaand verkeer uit Brecht te houden. Hoe gaan we de verkeersdrukte inperken en sluipverkeer tegengaan met dit plan?

Antwoord: Er werd eerst en vooral opnieuw gekeken naar de wegcategorisering in Brecht om te komen tot een aantal mobiliteitskamers waar een zone 30 geldt. Het publiek domein moet in deze zones de uitstraling van een zone 30. Het is bijkomend ook belangrijk dat op de Ring 70km/u van toepassing blijft zodat automobilisten niet geneigd zijn om door de woonwijken te rijden. Op die manier kunnen we gemotoriseerd sluipverkeer door de wijken afremmen. Daarnaast kan de drukte worden afgebouwd door de alternatieven veilig uit te bouwen.

- Er wordt gevraagd of de wegcategorisering reeds vastligt.

Antwoord: De wegcategorisering werd bovenlokaal vastgelegd in de Vervoerregio. Met het gemeentelijk mobiliteitsplan moeten we deze basiscategorisering meenemen en verfijnen een aantal categorieën verder. Deze verfijning is afgestemd op de maplixbevraging en ook afgestemd op de verschillende bestemmingen in de gemeente. Deze categorieën zijn voor een groot stuk reeds vastgelegd in het mobiliteitsplan.

- Zal de zone 30 op korte termijn worden doorgevoerd?

Antwoord: Het is de bedoeling om dit relatief snel in te voeren. Het idee van de zone 30 is tijdens deze workshops geopperd en naar voor geschoven. Op korte termijn kunnen we een snelheidszoneplan opstellen, maar op lange termijn wilt de gemeente ook graag de infrastructuur laten volgen.

- De doorgangswegen worden uitdrukkelijk benoemd en afgebakend. Welke snelheid zal hier gelden?

Antwoord: Er wordt voorgesteld om 70 aan te houden op de wegen buiten de kernen, tussen Bercht en Sint-Lenaarts is het misschien veiliger om 50km/u te rijden?

- Er wordt gevraagd of men zich wel aan de regels zal houden binnen de zone 30 en de fietsstraten. Men denkt dat handhaving (politie, trajectcontrole, ...) hiervoor noodzakelijk zal zijn.

Antwoord: Er wordt voorgesteld om alvast te starten met de zaken te benoemen en later campagnes en andere maatregelen in te zetten om mensen te sensibiliseren.

- Er wordt voorgesteld om oplossingsmaatregelen zoals fietsstraten steeds op eenzelfde, visuele manier uit te werken zodat meteen duidelijk is welke regels gelden. De visuele zichtbaarheid van de maatregelen kan een sensibiliserend effect hebben.

Antwoord: Dit is een zeer goede opmerking, en wordt ook meegenomen in het mobiliteitsplan. De visuele herken- en leesbaarheid van de straten heeft een belangrijk sensibiliserend effect.

Met opmerkingen [ED1]: Ik schreef dit neer, maar er was geen heel helder antwoord op deze vraag denk ik:

Antw: 70 of 50

Vraag workshops weg tussen brecht en st lenaarts: één langgerekte bebouwde kom: overgang Ring naar Lessiusstraat Heiken: 70 erg gevaarlijke snelheid en ook zwaar verkeer. Er wordt vaak niet gestopt.

Welke snelheid is het hier?

- Men vraagt zich af of het luik rond **openbaar vervoer** voldoende is uitgewerkt?
Antwoord: het klopt dat het openbaar vervoer niet uitvoerig besproken is omdat dit thema valt onder de vervoerregio (regionale schaal en niet binnen de bevoegdheid van de gemeente). Heel het netwerk werd grondig herbekeken in het licht van het basisbereikbaarheidsdecreet. Er werd in deze denkoefening veel rekening gehouden met het station Noorderkempen (zowel naar locatie als uurregeling). In het lokaal, gemeentelijk mobiliteitsplan wordt wel ingezet op de toegankelijkheid van haltes en hoppinpunten.
- Er wordt gevraagd of het interessant zou zijn om de **parking van de Noorderkempen** gratis te maken. Daarnaast wordt gevraagd op welke termijn dit zou kunnen.
Antwoord: We denken dat de betalende parking mensen weghoudt van het station en de trein. Betalend parkeren in het midden van een centrum om anders aan te sturen is logisch, maar in een meer perifere omgeving niet echt noodzakelijk. Om de parking gratis te maken moet worden onderhandeld met de NMBS. Vooralsnog blijft het standpunt van de NMBS ongewijzigd.
- Er wordt gevraagd waarom de **Mieksebaan niet als alternatief** wordt naar voorgeschoven in plaats van de Gasthuisstraat als aankomende autoroute. Op die manier kan de ring worden vervolledigd en blijft het centrum (met kinderdagverblijf, school, ...) gevrijwaard van doorgaand verkeer.
Antwoord: Vanuit de vervoerregio werd de Mieksebaan als fietsas aangeduid en de andere route voor de wagen. Het lokaal mobiliteitsplan moet de krijtlijnen die op regionaal niveau zijn uitgetekend volgen. Er zijn wel mogelijkheden om het kruispunt Gasthuisstraat x Bethovenstraat te herdenken op een veilige manier.
- Indien de **Mieksebaan een fietsroute** wordt (geen fietsostrade), wijst men op het belang van verlichting.
Antwoord: Er wordt aangegeven dat dit kan worden meegenomen. Een deel van de Mieksebaan loopt echter door natuurgebied waar verlichting niet altijd aanwezig mag zijn om de biodiversiteit niet te verstoren (specifieke natuurwetgeving).
- De **oversteekplaats Tilburgbaan met Molenheiken en de Vaartstraat** en de **oversteekplaats Nollekesweg** worden aangehaald als gevaarlijke oversteekplaatsen.
Antwoord: Deze oversteekplaatsen vallen onder de bevoegdheid van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). De gemeente is al in gesprek gegaan met AWV om hoogpalen te plaatsen met overschildering van het zebrapad. De gemeente blijft hierop hameren.
- Er wordt aangehaald dat er te gemakkelijk **vergunningen** worden afgeleverd om rond doorgangswegen woningen te bouwen en te verkavelen. Dit zorgt voor versnippering en lintbebouwing. Mobiliteit kan niet goed worden georganiseerd, als de ruimtelijke ordening de juiste principes niet hanteert.

Antwoord Schepen: Klopt helemaal, we zetten er ook al stevig op in maar de huidige regelgeving geeft weinig handvaten om dit tegen te gaan. Wanneer het gewestplan aangeeft dat er mag gebouwd worden, bestaan er weinig juridische argumenten om dit tegen te gaan. Ook omvormen naar natuur vraagt een gigantische planschadenregeling. Op gemeentelijk niveau is het heel moeilijk om dit gerealiseerd te krijgen.

- Er wordt gevraagd of de **Tilburgbaan een éénrichtingsstraat** wordt richting de Vaart.
Antwoord: Er wordt hierover nog geen uitspraak gedaan in het mobiliteitsplan, maar dit zou een oplossing kunnen vormen die wel binnen het kader past dat wordt opgesteld in het beleidsplan.
- Er wordt gevraagd of bepaalde zaken waar de gemeente geen bevoegdheid voor heeft, worden besproken met de andere overheden.
Antwoord: Er wordt doorheen het proces drie keer afgesproken met de Projectstuurgroep. Dit is een overleg met alle hogere overheden zoals De Lijn, AWV, ... Zij moeten het mobiliteitsplan in verschillende fasen goedkeuren.
- Welke planning en stappen volgt het mobiliteitsplan nu nog?
Antwoord: De visie en het plan zijn grotendeels doorgesproken. De lijst met concrete acties en bijhorende timing moet nog verder worden besproken met het college. Voor iedere deelgemeente wordt een top 3 gekozen waarop kan worden ingezet. De lange termijnacties zullen tijdens de volgende legislatuur worden uitgewerkt.

4 Conclusie

Tijdens de derde workshop voor de deelgemeente Brecht op dinsdagavond 06 februari 2024 werden een heel aantal vragen gesteld en bezorgdheden geuit die het studiebureau en de gemeente Brecht tijdens de opmaak van het mobiliteitsplan zullen meenemen. Het studiebureau gaat nu samen met de gemeente de actielijst verder finaliseren. Vlak voor de zomer volgt een infomarkt om het finale mobiliteitsplan aan alle Brechtenaren voor te stellen.