

## Verslag Workshop 2 – Deelgemeente Brecht

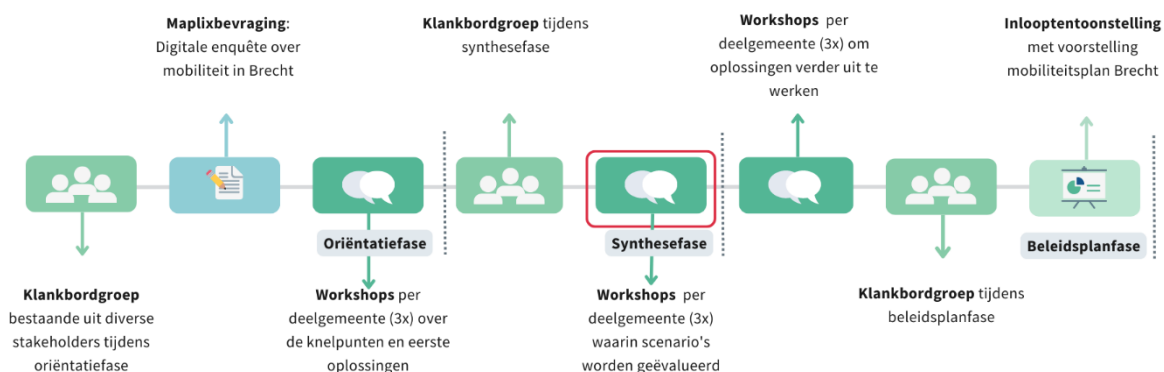
### 1 Algemene informatie

<b>Project</b>	Mobiliteitsplan Brecht
<b>Fase</b>	Synthesefase
<b>Workshop</b>	Tweede reeks workshop
<b>Deelgemeente</b>	Brecht
<b>Datum</b>	16/05/2023
<b>Locatie</b>	Zaal Uniq
<b>Verslaggevers</b>	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. De uitkomst van de bevraging vormde het startpunt van de eerste workshop. Tijdens deze eerste workshop hebben we gepolst de belangrijkste bezorgdheden, en dachten voornamelijk na over eerste mogelijke oplossingen. Het studie bureau ging aan de slag met deze input en verwerkte deze tot twee scenario's waarin verschillende elementen werden in verwerkt. Deze scenario's zijn denkrichtingen met mogelijke eerste oplossingen. De scenariomethodiek is een methodiek om verschillende streefbeelden voor Brecht naast elkaar te leggen en de voor- en nadelen van elk scenario scherp in beeld te krijgen. Het gaat **niet** over een definitief plan. Het was tijdens de tweede workshop de bedoeling om beide oplossingsrichtingen naast elkaar te leggen, en de voor- en nadelen hiervan te bespreken. Daarnaast wilden we tijdens de tweede workshop ook de bewoners breed bevragen naar hun mobiliteitsgedrag.



*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. Zo wordt de tweede workshopreeks op volgende momenten georganiseerd:



*Figuur 2. Praktische details tweede reeks workshops*

### 3 Programma

De avond kreeg een goed gevuld programma bestaande uit:

- (1) **Presentatie** gegeven door Geert Vercruyse van Vectris en Eva De Vrij van Mobiel 21 waarin het proces en de eerste scenario's (oplossingsrichtingen) kort werden toegelicht;
- (2) **Workshopgedeelte** waarin men in 5 groepen werd opgedeeld. In iedere groep werden twee oefeningen doorlopen:
  - a. Tijdens de eerste oefening (stellingenspel) was het de bedoeling om een aantal stellingen rond mobiliteit samen met deelnemers aan tafel te overlopen en bespreken.
  - b. Tijdens de tweede oefening was het de bedoeling om de eerste oplossingsrichtingen voorgesteld tijdens de presentatie af te wegen samen met de aanwezigen. De verschillende elementen werden per scenario opgesplitst en besproken in groep. De deelnemers bespraken de voor- en nadelen, en gaven aan wat volgens hen zou werken in de eigen wijk en deelgemeente.
- (3) **Plenaire afsluiter** waarin iedere groep kort de stellingen en afweging besproken in de eigen groep voorstelde aan de andere groepen;

## 4 Groep 1

### 4.1 Stellingen

Stelling	Akkoord	Niet akkoord
<p><b>(1) Voor korte verplaatsingen (bijvoorbeeld naar de bakker) neem ik altijd of vaak de fiets, of ga te voet?</b></p> <p><i>De groep geeft aan heel graag en vaak te fietsen en wandelen omdat het een fijne en gezonde manier van verplaatsen is. Redenen om met de wagen te gaan is in geval van tijdsgebrek, kinderen moet afzetten of boodschappen moet doen. Daarnaast geeft men aan dat het ook soms onveilig en gevaarlijk aanvoelt om met jonge kinderen te fietsen of wandelen.</i></p>	5	1
<p><b>(2) Ik zou sneller te voet gaan of de fiets nemen als er fijne, veilige en goed aangegeven wandel- of fietsroutes zijn met weinig gemotoriseerd verkeer?</b></p> <p><i>Men geeft aan dat veilige infrastructuur en routes heel belangrijk zijn, maar dit hand in hand gaat met sensibiliseringsacties en handhaving. Zo haalt men aan dat er nood is aan sensibilisering rond het concept van een fietsstraat. Veel mensen kennen dit nog onvoldoende, en houden zich bijgevolg ook niet aan de verkeersregels die hier gelden.</i></p>	4	2
<p><b>(3) Ik durf mijn (klein)kinderen zelfstandig naar school te sturen.</b></p> <p><i>De groep geeft aan dat het momenteel te onveilig is om (kleine) kinderen zelfstandig naar school te sturen. Er is nood aan meer veilige oversteekplaatsen en gemachtigd opzichters. Men vraagt om de schoolroutes veiliger te maken. Het gaat hier onder andere over bijvoorbeeld de Mieksebaan, Brugstraat, Schoolstraat en Molenheiken als belangrijke verbindingswegen voor schoolgaande jeugd. Maar ook de rustigere straten moeten veiliger worden ingericht voor kinderen. Daarnaast geeft men aan dat een belangrijk aspect van dit verhaal in de opvoeding en educatie van kinderen zit. Het inzetten op verkeersveiligheid in de klas kan hierbij een interessante manier zijn om leerlingen, en hun ouders, de verkeersregels goed aan te leren.</i></p>	1	5
<p><b>(4) Ik houd mij aan de snelheidslimiet als ik met de auto in een zone 30 rijd. Ik geloof dat ook andere chauffeurs zich hieraan houden (stelling in 2 delen)</b></p> <p><i>Zone 30 is een interessante maatregel om de snelheid te vertragen, maar moet voldoende worden gehandhaafd. De groep denkt hierbij aan flits- en trajectcontroles die vaak mensen doen vertragen. Men geeft ook aan dat het gedrag van wagenbestuurders wel betert tegenover de voorbije jaren. Men geeft aan dat de meeste mensen zich wel aan de verkeersregels houden, maar de 20% die het niet doen blijven hangen in het collectief geheugen.</i></p>	5 1	1 5

## 4.2 Afweging scenario's

Tijdens de afweging van de scenario's start men met het bespreken van de verschillende elementen uit scenario 1:

- De groep is voorstander van het invoeren van de **zone 30**, en stelt voor om deze zo ver als mogelijk door te trekken. Het voorstel wordt gedaan om de Bethovenstraat – Gasthuisstraat – Vaartstraat mee op te nemen in de zone 30 tot de Ringlaan in het westen, de P. Verbernelaan in het zuiden en een stuk voorbij de Schoolstraat in het oosten. Men hoopt zo om de onveiligheid op het kruispunt in het centrum te kunnen verbeteren. Het is belangrijk dat wegen qua uitzicht niet uitnodigen om snel door te rijden en voldoende handhaving kan worden ingezet.
- De **voorrangsregeling aanpassen** zal het doorgaand verkeer volgens de groep niet meteen weren.
- Het uitrusten van de ring van Brecht ziet men als een opportuniteit om het doorgaand verkeer rond Brecht te laten bewegen. Men heeft hierbij het voorstel om op lange termijn **de Ring te laten aansluiten op de Mieksebaan** om zo het kruispunt van de Gasthuisstraat en de Bethovenstraat te ontlasten. Van op de Mieksebaan kan men tot aan de Kapelstraat en terug op de Molenstraat rijden. Dit voorstel lijkt de experts echter moeilijk om te realiseren rekening houdend met de voorstellen van de vervoerregio waarin de Mieksebaan als lokale weg wordt aangeduid en bijgevolg doorstromend verkeer hier niet thuis hoort.
- Men formuleert een belangrijke kanttekening bij de ringweg rond Brecht, namelijk het mogelijk effect hiervan op de **lokale economie en handelaars** in het centrum. Er moet daarom worden ingezet op communicatie en **voldoende parkeerplaatsen** aan de rand om tot het centrum te geraken. Goed aangeduide wandelroutes richting het centrum zijn hierbij essentieel.
- Men gelooft in de uitbouw van **veilige schoolroutes**. Zo vindt men de omvorming van de Schoolstraat naar een fietsstraat een zeer positieve evolutie. Alleen is hier nog extra **visibiliteit** nodig om mensen duidelijk te maken dat het om een fietsstraat gaat zoals bijvoorbeeld rood asfalt en meer bebording.
- Men is voorstander van **snelheidsremmende** maatregelen in de vorm van wegversmallingen met bijvoorbeeld bloembakken.
- Men merkt op dat het belangrijk is om rekening te houden met mensen die **minder mobiel** zijn. Het is belangrijk dat deze mensen nog overal kunnen geraken.

Ook de elementen uit scenario 2 worden verder besproken en afgewogen:

- De groep is het erover eens dat werken met **lussen in het centrum** het doorgaand verkeer zal weren uit het centrum en eventueel ook aandeel publieke ruimte in de gemeente kan vergroten. Men haalt hierbij nog eens de lokale handelaars aan als belangrijke stakeholder om rekening mee te houden. De Veldstraat lijkt de groep niet breed genoeg als alternatief. Het lussenmodel zou nog verder grondig moeten worden onderzocht zodat de 'lus'wegen veilige alternatieven kunnen vormen.
- Het idee om een exclusieve **busdoorsteek** te voorzien vindt men een interessant denkoefening, maar lijkt niet meteen haalbaar. Men weet niet of dit de veiligheid op alle plekken voor de fietsers

en voetgangers zal verbeteren, en vraagt zich af hoe de huidige parkings in dit model zullen functioneren.

- De groep kan zich vinden in het **herinrichten en vergroten van het plein**. Men denkt dat het doortrekken van het park richting het gemeenteplein voor meer groen zal kunnen zorgen. Een groener plein met meer ruimte voor ontmoeten is een stuk gezelliger en levendiger. Een herinrichting zou ook voor de lokale handelaars heel interessant kunnen zijn.
- Men is volledig voorstander om de schoolomgeving aan de N115 veiliger met een breder voetpad in te richten. Dit kruispunt vormt een grote bezorgdheid van de groep. Men stelt dan ook voor om het kruispunt conflictvrij in te richten door de lichten anders in te stellen: iedereen apart en langer groen. De Schepen geeft aan dat het hier over een gewestweg gaat en daarom onder de bevoegdheid van AWV valt. De vraag kan wel door de gemeente opnieuw worden gesteld.

## 5 Groep 2

### 5.1 Stellingen

Stelling	Akkoord	Niet akkoord
<p><b>(1) Voor korte verplaatsingen (bijvoorbeeld naar de bakker) neem ik altijd of vaak de fiets, of ga te voet?</b></p> <p><i>De groep geeft aan dat men vaak voor korte verplaatsingen neem de fiets neemt of te voet gaat. Er wordt wel op gewezen dat dit niet voor alle verplaatsingen mogelijk is zoals bijvoorbeeld boodschappen doen of kinderen naar school brengen.</i></p>	5	2
<p><b>(2) Ik zou sneller te voet gaan of de fiets nemen als er fijne, veilige en goed aangegeven wandel- of fietsroutes zijn met weinig gemotoriseerd verkeer?</b></p> <p><i>De deelnemers gaan akkoord met de stelling dat ze vaker de fiets of te voet zouden gaan indien er veilige en goed aangegeven routes zouden zijn. Er wordt aangegeven dat er dan voldoende controle en handhaving moet zijn op het respecteren van de fietsstraat en de zone 30.</i></p>	6	1
<p><b>(3) Ik durf mijn (klein)kinderen zelfstandig naar school te sturen.</b></p> <p><i>De deelnemers gaan niet akkoord met de stelling dat het vandaag veilig is om kinderen zelfstandig naar school te laten fietsen. Het is onveilig in de schoolomgeving, alsook de routes naar de scholen. De groep vindt het belangrijk om hierop in te zetten.</i></p>	0	7
<p><b>(4) Ik houd mij aan de snelheidslimiet als ik met de auto in een zone 30 rijd. Ik geloof dat ook andere chauffeurs zich hieraan houden (stelling in 2 delen)</b></p> <p><i>De deelnemers van de werkgroep gaan akkoord met de stelling dat ze zich houden aan de zone 30 maar stellen wel dat niet iedereen dat doet. Belangrijk</i></p>	7 0	0 7

voor het respecteren van de zone 30 is de juiste inrichting zodat het logisch is dat er niet harder dan 30 km /uur kan worden gereden.



## 5.2 Afweging scenario's

Tijdens de afweging van de scenario's start men met het bespreken van de verschillende elementen uit scenario 1:

- De groep kan zich vinden in de invoering van de **zone 30** in de woonwijken. Daarnaast is er draagvlak om de **voorrangsregeling** aan te passen. Men is in de overtuiging dat dit zal bijdragen in het verbeteren veiligheid voor fietsers en voetgangers, de oversteekbaarheid zal verbeteren en meer publieke ruimte kan opleveren. De groep verwacht echter geen grote impact op het doorgaand verkeer van deze maatregelen.
- De groep geeft aan dat er moet worden ingezet op de **sensibilisering** van de zone 30, en denkt zelf aan de uitwerking van een campagne zoals bijvoorbeeld extra inzetten op de spandoeken en communicatie.
- De werkgroep staat achter de visie van de uitbouw van de wijkroutes en het ontvlechten van de fietsverbindingen met het autoverkeer door het nemen van circulatiemaatregelen. Volgende routes komen hiervoor in aanmerking:
  - Molenstraat- Leerlooiersweg-Mudaeusstraat met aftakking naar de nieuwe school gelegen langs de Eyndovensteenweg.
  - Van Pulstraat -Kanaallaan- H. Schoofstraat. De groep denkt na over een manier om deze route verkeersveiliger te maken. Men kijkt de mogelijkheid om te werken met lussen via de Vaartstraat. Zo denkt men na over de mogelijkheid om de Tilburgbaan als enkelrichtingsstraat in te richten en zo aan te sluiten op de Vaartstraat. De groep geeft aan dat het interessant zou zijn indien het studie bureau heeft verder onderzoek naar voert.
  - Processieweg- J. Cardijnlaan- E. Van Notenlaan-Koningsstoel- Broeckhovenstraat- Lessiusstraat zou tevens een veilige fietsverbinding kunnen vormen tussen Sint-Lenaarts en Brecht indien men maatregelen om de snelheid van de doorgaande wagens af te bouwen.
  - Ambachtslaan- Borghthoevestraat- doorsteek naar Gemeentepark- beveiligde aansluiting met de Gasthuisstraat.
  - De Nollekensweg
- De werkgroep vraagt ook aandacht voor de knelpunten buiten het centrum van Brecht (sluipverkeer Tilburglaan , Broeckhovenstraat, ontsluiting Rommersheide).

Tijdens de afweging van de scenario's start men met het bespreken van de verschillende elementen uit scenario 2:

- Men is hier minder voorstander van het idee van de lussen en busdoorsteek.

- De groep denkt na over een mogelijkheid voor de inrichting van de Gasthuisstraat-Lessiusstraat-Hofstraat. Men stelt voor om de toegang vanuit het kruispunt Bethovenstraat- Gasthuisstraat ondergeschikt te maken. Dit kan door de brede aansluiting te versmallen zodat er een bredere randzone ontstaat aan de zijde van de school. Dit zou de schoolomgeving kunnen beveiligen. Het kruispunt Gasthuisstraat- Hofstraat kan eventueel worden heringericht waarbij de Lessiusstraat ondergeschikt wordt gemaakt. De Lessiusstraat vormt onderdeel van een groot erfgebied rond de kerk dat aansluit bij de Gemeenteplaats. De groep vraagt om eens te onderzoeken of het statuut van woonerf mogelijk is in het centrum rekening houdend met de doorstroming van het verkeer en bijhorende functie van de weg. Tot slot lijkt het de groep een goed idee om een bochtgeleding Veldstraat- Ringlaan te voorzien zodat het verkeer via de Ringlaan wordt gestuurd en het rechtlijnig karakter van de Veldstraat wordt onderbroken.

## 6 Conclusie

Tijdens de tweede workshop voor de deelgemeente Brecht op dinsdagavond 16 mei 2023 werden een aantal belangrijke bezorgdheden geuit die het studiebureau en de gemeente Brecht tijdens de opmaak van het mobiliteitsplan zullen meenemen. Daarnaast werd er zeer constructief nagedacht over verschillende mogelijke oplossingen voor deze bezorgdheden. Het studiebureau gaat nu verder aan de slag met de afweging van de eerste oplossingsmogelijkheden. In de volgende workshop worden deze uitwerking aan de bewoners voorgelegd om deze samen verder te bespreken.